

Tero Salminen

RAITIOTIEN RAKENTAMISEN YRITYSVAIKUTUKSET -

Tutkimus Tampereen raitiotien rakentamisen
yritysvaikutuksista Sammonkadun alueella

Johtamisen ja talouden tiedekunta
Pro gradu -tutkielma
Maaliskuu 2020

TIIVISTELMÄ

Tero Salminen: Raitiotien rakentamisen yritysvaikutukset – Tutkimus Tampereen raitiotien rakentamisen yritysvaikutuksista Sammonkadun alueella
Pro gradu -tutkielma
Tampereen yliopisto
Hallintotieteiden tutkinto-ohjelma; kunta- ja aluejohtaminen
Maaliskuu 2020

Tämän tutkimuksen tavoitteena oli selvittää, minkälaisia vaikutuksia Tampereen raitiotien rakentamisella on ollut Sammonkadulla toimivien yrittäjien ja yritysten toimintaan. Tutkimuksessa tarkastellaan, millaisia ovat Tampereen kaupungin kehittämissuunnitelmat Kalevassa Sammonkadun osalta, millaisia vaikutuksia raitiotien rakentamisella on ollut yrittäjiin ja yrityksiin sekä ovatko yrittäjien ja yritysten toiveet Sammonkadun kehityksen osalta linjassa Tampereen kaupungin kehittämissuunnitelmien kanssa. Tutkimus rakentuu teoriaosasta ja empiriaosasta. Teoriaosassa käsitellään joukkoliikennesuuntautunutta kehittämistä ja uutta urbanismia Sammonkadun aluekehityksen malleina. Lisäksi käsittelyyn on otettu yrittäjyyden teoria, joka auttaa syventämään yrittäjien ja yritysten merkitystä ja roolia osana kaupungin elinkeinopolitiikkaa. Empiriaosa kohdistuu teemahaastatteluihin, joissa haastateltiin kivijalkayrittäjiä Sammonkadulta, Kalevan Prismakeskuksen edustajaa sekä Tampereen kaupungin edustajaa.

Tutkimuksessa havaittiin, että yrittäjillä ja yrityksillä on hyvin kahtiajakautunut näkemys raitiotien hyödyllisyydestä yritystoiminnan kannalta. Lisäksi havaittiin, että rakentamisaikaiset vaikutukset yrittäjiin ja yrityksiin ovat olleet suuria ja kaikki ei ole sujunut täysin ongelmitta. Tutkimuksesta käy ilmi, että joukkoliikennesuuntautunut kehittäminen ja uusi urbanismi ovat vahvasti mukana Tampereen kaupungin kehittämissuunnitelmissa Sammonkadun osalta. Lisäksi tutkimuksesta huomataan, että Sammonkadulla on tiettyjä ongelmakohtia myös valmiin katu ympäristön osalta. Kaikkien toimijoiden tavoitteena on kuitenkin luoda Sammonkadusta yrittäjille ja yrityksille kannattava ympäristö harjoittaa liiketoimintaa.

Avainsanat: kaupunkisuunnittelu, elinkeinoelämä ja saavutettavuus

Tämän julkaisun alkuperäisyys on tarkastettu Turnitin OriginalityCheck –ohjelmalla.

SISÄLLYS

1 JOHDANTO.....	1
2 TUTKIMUSASETELMA.....	1
3 EMPIIRINEN VIITEKEHYS.....	3
3.1 Tampereen raitiotie	3
3.2 Raitiotien kytkeytyminen Sammonkadun alueeseen.....	4
4 TEOREETTINEN VIITEKEHYS	5
4.1 Joukkoliikennesuuntautunut kehittäminen.....	6
4.1.1 Suunnitteluteoriasta yleisesti.....	6
4.1.2 Joukkoliikennesuuntautuneen kehittämisen kritiikki	9
4.2 Esimerkkejä joukkoliikennesuuntautuneesta kehittämisestä	10
4.2.1 Kruunuvuorenranta, Helsinki	10
4.2.2 Richmond, Vancouver	12
4.3 Uusi urbanismi	15
4.4 Yrittäjyys.....	16
4.4.1 Yrittäjyydestä yleisesti	16
4.4.2 Yrittäjät ja yritykset osana kunnan/maakunnan elinkeinopolitiikkaa	18
5 MENETELMÄ JA AINEISTO	21
5.1 Kvalitatiivinen tutkimus	21
5.2 Aineiston kuvaus	23
6 AINEISTON ANALYSOINTI	27
6.1 Joukkoliikennesuuntautuneen kehittämisen ja uuden urbanismin näkökulma.....	28
6.2 Yrittäjyyden näkökulma	31
6.3 Tampereen kaupungin kehittämissuunnitelmat.....	39
7 JOHTOPÄÄTÖKSET	45
7.1 Tampereen kaupungin kehittämissuunnitelmat.....	46
7.2 Yritysten suhtautuminen ja raitiotien rakentamisen vaikutukset.....	47
7.3 Kehittämistarpeet suhteessa toisiinsa ja tulevaisuudennäkymät.....	49
7.4 Yhteenveto.....	51
8 LOPPUSANAT	52
LÄHTEET	54
LIITE 1 Haastattelurunko (Yrittäjät).....	57
LIITE 2 Haastattelurunko (Pirkanmaan Osuuskaupan edustaja: Prisma-ryhmäpäällikkö Mikko Mäki)	58
LIITE 3 Haastattelurunko (Tampereen kaupungin edustaja)	59
LIITE 4 Virikeykuvat työmaajärjestelyistä	60
LIITE 5 Virikeykuvat menneisyydestä ja nykyhetkestä.....	61
LIITE 6 Virikeykuva valmiista raitiotiestä.....	62

1 JOHDANTO

Suomessa kaupungit ovat jo vuosikymmeniä olleet rakenteeltaan ja liikkumisratkaisuiltaan hyvin samankaltaisia. Uudistuminen on ollut maltillista ja kaupunkirakenteet ovat suosineet väljää, lähiömäistä asumista. Tästä on aiheutunut kaupunkirakenteen hajautumista sekä autoistumisen lisääntymistä välimatkojen kasvaessa. 2000-luvulla esille on noussut uusi kaupunkikehittämisen trendi, jossa kaupunkirakenteesta pyritään tekemään entistä tiiviimpää ja liikkumisratkaisuina suositaan entistä enemmän kävelyä, pyöräilyä ja joukkoliikennettä. Taustalla on kaupunkien väkimäärän kasvu, tarve hillitä autoliikenteen lisääntymistä ja kaupunkirakenteen hajautumista sekä myös mukautuminen ilmastonmuutokseen. Tämä trendi on tullut Suomeen Euroopasta, jossa moni kaupunki on kehittänyt kaupunkirakennettaan kevyen liikenteen ehdoin (Garfield, 2016). Suomessa, esimerkiksi Kuopiossa, on lähdetty toteuttamaan tätä kaupunkikehityksen suuntausta tekemällä monista keskustan kaduista täysin yksityisautoilulta kiellettyjä ja panostamalla kävelyyn, pyöräilyyn ja joukkoliikenteen tehostamiseen. (Kuopion kaupunki, 2008.)

Uusi kaupunkikehittämisen trendi näkyy myös Tampereella. Tampereen kaupunki on alkanut viime vuosina tekemään suuria muutoksia kaupunkirakenteeseen ja liikenneverkkoon. Ehkä merkittävimpiä kaupunkirakennetta ja liikenneverkkoa muokkaavia uudistuksia ovat Tampereen raitiotiehanke, Hämeenkadun muuttaminen joukkoliikennekaduksi sekä Kansi ja Areena -hanke. (Tampereen kaupunki, 2013.)

2 TUTKIMUSASETELMA

Tutkimuksen ideana on perehtyä Tampereen raitiotien rakentamisesta aiheutuviin yritysvaikutuksiin Sammonkadun alueella Tampereen Kalevassa. Tämä alue rajautui tutkimuksen kohteeksi, koska Sammonkatu on läpi historiansa ollut monimuotoinen kivijalkakaupan, asumisen ja liikenteen muodostama kokonaisuus. Täysin samantyyppistä katualuetta ei Tampereella muualla ole. Lisäksi olen asunut tätä

tutkimusta tehdessäni Sammonkadun varrella viiden vuoden ajan ja raitiotien rakentaminen on vaikuttanut monella tapaa myös omaan elämänpäiiriini. Tutkimuksessani Sammonkatu rajautuu lännessä Sammonaukioon eli Itsenäisyydenkadun, Kalevan puistotien, Teiskontien ja Sammonkadun muodostamaan risteykseen ja idässä Hervannan valtavyäylän, Sammon valtatie ja Sammonkadun muodostamaan risteykseen. Tässä tutkimuksessa käsittelen Sammonkadun varrella toimivien yrittäjien näkemyksiä ja kokemuksia raitiotien rakentamisen vaikutuksista heidän oman yrityksensä toimintaan. Pysin tutkimuksellani selvittämään, minkälaisia ovat Tampereen kaupungin suunnitelmat ja kehittämissuunnitelmat Sammonkadun osalta, ja miten yrittäjien näkemykset ovat linjassa kaupungin kehittämissuunnitelmiin sekä millaiset ovat yrittäjien ja yritysten tulevaisuudennäkymät.

Pidän raitiotien yritysvaikutusten tutkimista Sammonkadun alueella tärkeänä, sillä tämä aihe on hyvin ajankohtainen ja liittyy vahvasti omaan elämänpäiiriini. Sammonkatu on vilkas ja monivivahteinen katu, jolla liikkuminen ja asiointi on sekä minulle, että monille muille tamperelaisille arkipäivää. Raitiotie on myllännyt Sammonkatua viimeisen kolmen vuoden aikana voimakkaasti ja mielestäni on tärkeää ottaa huomioon myös alueella toimivat elinkeinoharjoittajat. Nämä kaikki edellä mainitut asiat tekevät alueen tutkimisesta mielenkiintoisen. Oletan, että tutkimuksessani nousevat esiin muun muassa yritysten saavutettavuus sekä yhteistyö kaupungin ja yritysten välillä.

Tutkimusongelman olen jaotellut yhdeksi pääongelmaksi ja kolmeksi osaongelmaksi:

Millaiset ovat Tampereen raitiotien yritysvaikutukset Sammonkadulla?

1. Millaisia ovat Tampereen kaupungin suunnitelmat ja niiden kehittämissuunnitelmat Sammonkadun osalta?
2. Millainen on yritysten ja yrittäjien suhtautuminen raitiotiehen ja miten raitiotien rakentaminen on vaikuttanut Sammonkadun yritysten toimintaan?
3. Minkälaisia ovat yritysten kehittämistarpeet suhteessa kaupungin kehittämissuunnitelmiin Sammonkadun alueella ja millaisia ovat tulevaisuudennäkymät?

3 EMPIIRINEN VIITEKEHYS

3.1 Tampereen raitiotie

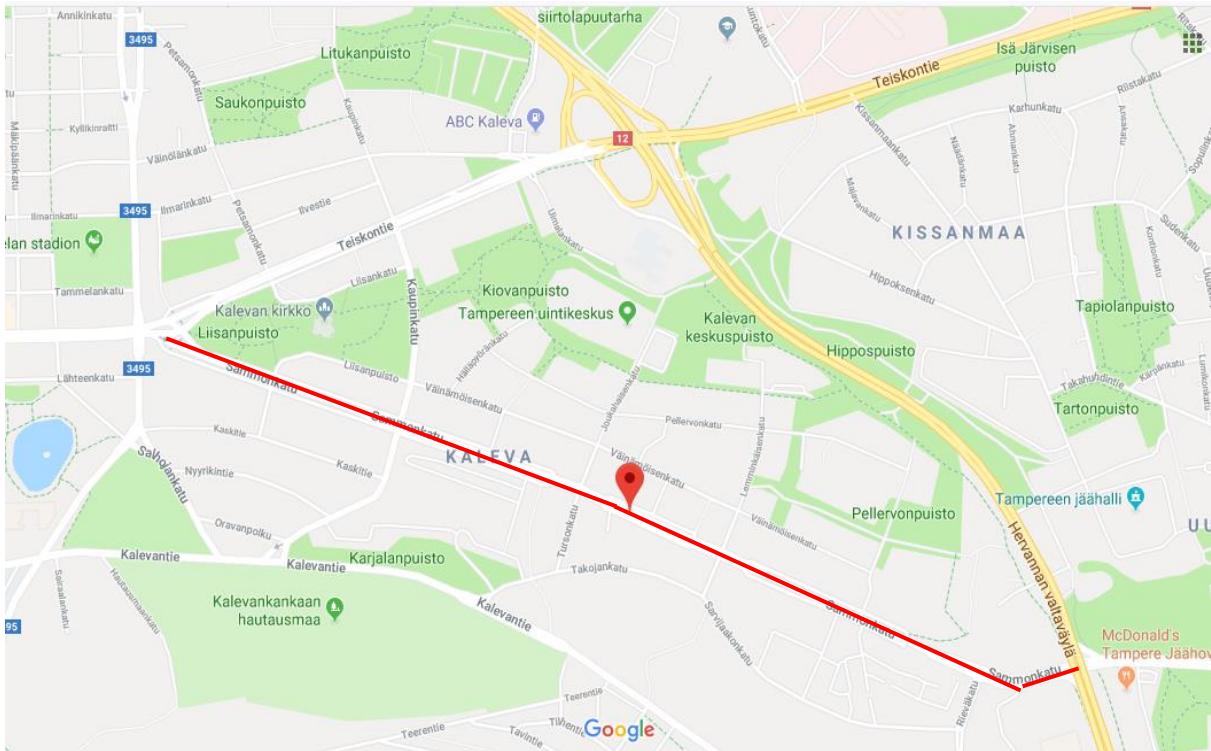
Raitiotien rakentaminen Tampereelle on suuri taloudellinen ja poliittinen satsaus. Idea ei ole aivan uusi, sillä ensimmäiset ajatukset raitiotien rakentamisesta Tampereelle tulivat ilmoille jo lähes sata vuotta sitten 1900-luvun alussa. Usean vuosikymmenen hiljaiselon jälkeen todellisen sysäyksen raitiotien rakentaminen otti vuonna 2011 Tampereen kaupungin laatimassa yleissuunnitelmassa. Tässä suunnitelmassa pohdittiin erilaisia linjausvaihtoehtoja raitiotielle ja vertailtiin raitiotielle tai busseille perustuvan joukkoliikennejärjestelmän etuja ja haittoja. Yleissuunnitelma hyväksyttiin kaupunginvaltuustossa ja vuonna 2013 Tampereen kaupunki sekä Suomen valtio tekivät MAL-aiesopimuksen eli maankäytön, liikenteen ja asumisen aiesopimuksen. Tässä sopimuksessa valtio sitoutui rahoittamaan raitiotien toteutuksesta 30% ja osallistumaan myös sen suunnitteluun. Tampereen kaupunki on linjannut vuonna 2013 kaupunkistrategiassaan raitiotien olevan joukkoliikenteen kärkihanke. (Tampereen kaupunki 2014, 7-8.)

Raitiotietä on rakennettu Tampereelle vuoden 2017 keväästä alkaen. Kyseessä on pitkäaikainen rakentamisprosessi ja se tehdään suurimmalta osaltaan jo valmiiseen kaupunkirakenteeseen keskelle eläväistä ja toiminnallista kaupunkia. Raitiotien ensimmäisen osuuden on tarkoitus valmistua vuonna 2021 ja liikennöinti alkaa kahdella linjalla: Pyyrikintori – Hervanta sekä Hatanpään valtatie – TAYS. (Raitiotieallianssi, 2020.) Yleissuunnitelmassa mainitaan myös raitiotien tiivis kytkeytyminen maankäyttöön. Raitiotie tukee olemassa olevaa kaupunkirakennetta ja sen linjaukset on tarkoituksella tehty tiheimmin asutettujen alueiden kautta. Vastaavien hankkeiden on havaittu lisäävän kiinteistökehittäjien, rakennusliikkeiden ja sijoittajien kiinnostusta raitiotielinjauksen varrella olevaan maankäyttöön ja nostavan sen varrella olevien asuin- ja liikekiinteistöjen arvoa. (Tampereen kaupunki 2014, 14.)

3.2 Raitiotien kytkeytyminen Sammonkadun alueeseen

Tampereen raitiotien ensimmäinen linjaus välillä Pyynikintori – Hervanta kulkee historiallisen ja monimuotoisen Sammonkadun läpi. Sammonkatu on noin kaksi kilometriä pitkä puistokatu, jota on alettu rakentaa 1950-luvulla (kuva 1). Se on osa valtakunnallisesti merkittävää rakennettua kulttuuriympäristöä ja sen varrelle sijoittuu monenlaisia rakennuksia ja yrityksiä. Sammonkadun historiallinen länsipää on varsin tiiviisti ja omaleimaisesti rakennettu. Se kuvaa hyvin toisen maailmansodan jälkeistä funktionalismin aikaa ja on toteutettu tämän kaavoitusperinteen mukaisesti. Sammonkadun itäpää taas on rakentunut 1960-luvulta alkaen ja sinne on sijoittunut muun muassa maamme ensimmäisiä elementeistä valmistettuja kerrostaloja sekä sittemmin jo purettuja teollisuusrakennuksia. (Tampereen kaupunki, 2015.)

Sammonkadun varrelle sijoittuu monenlaisia yrityksiä pienistä ja perinteisistä kivijalkaliikkeistä aina itäpäässä olevaan suureen Prismakeskukseen asti. Raitiotie on jo nyt rakentamisvaiheessa omalla tavallaan muuttanut yritysrakennetta Sammonkadulla. Esimerkiksi kadun itäpäässä Kalevanrinteen alueella vanhat teollisuusrakennukset on purettu ja tilalle on rakennettu kerrostalokortteleita, joiden rakentamisen tavoitteena on tehdä myös kadun itäpää kiinteäksi osaksi keskustamaista asumisvyöhykettä. Näiden talojen katutasoon on sijoitettu paljon liikehuoneistoja, jotka muovaavat kadun varrella olevan yrittämisen luonnetta. Perinteisistä teollisuuden aloista siirrytään kohti urbaanimpaa kaupunkikuvaa, jota edustavat palveluihin keskittyvät pienet yritykset. (Tampereen kaupunki 2013, 15.)



Kuva 1. *Sammonkatu.* Lähde: Google Maps, 2018. Saatavissa: <https://www.google.com/maps/place/Sammonkatu,+Tampere/@61.4981,23.8050234,15z/data=!4m5!3m4!1s0x468edf58c6e039d7:0x27d1915c05adfc8!8m2!3d61.4959391!4d23.8053882>

4 TOOREETTINEN VIITEKEHYS

Tässä luvussa käyn läpi tutkimukseni aineiston analysoinnin tukena käyttämäni teoriat. Tutkimukseni kannalta relevantti teoria on *yrittäjyys*. Teoriapohjaan olen lisäksi valinnut Peter Calthorpin kehittämän *joukkoliikennesuuntautuneen kehittämisen* sekä *uuden urbanismin*. Näiden teorioiden avulla pystyn hyvin analysoimaan keräämäni aineistoa laajasti eri näkökulmia hyödyntäen.

4.1 Joukkoliikennesuuntautunut kehittäminen

4.1.1 Suunnitteluteoriasta yleisesti

Joukkoliikennesuuntautunut kehittäminen (engl. Transit-Oriented Development) on 1990-luvulla Yhdysvalloista alkunsa saanut kaupunkikehittämisen teoria. Ensimmäiset ajatukset tästä teoriasta esitti arkkitehti ja kaupunkisuunnittelija Peter Calthorpe kirjassaan *The Next American Metropolis: Ecology, Community and the American Dream*. Teos julkaistiin vuonna 1993. Calthorpen (1993, 41-42) mukaan joukkoliikennesuuntautuneen kehittämisen konsepti on varsin yksinkertainen. Tässä mallissa kaupunkirakenteessa on monimuotoinen ja tiheä asuntokanta, jota täydentävät vähittäiskauppa ja muut palvelut. Vähittäiskauppa kehittyy ja keskittyy erityisesti liikenteellisiin solmukohtiin, joita voivat olla esimerkiksi raitiovaunujen ja bussien vaihtopysäkit. Kaupunkien kehitys keskitetään strategisesti alueellisiin kauttakulkukohteisiin, eli käytännössä liikkuminen, ja erityisesti joukkoliikenteellä tapahtuva liikkuminen, ohjaa muun kaupungin kehitystä. Calthorpe nostaa esiin myös kaupunkiympäristön käveltyvyyden, joka on yksi joukkoliikennesuuntautuneen kehittämisen avaintekijä. Kaupunkien tulee kehityksessään luoda vaihtoehtoja miellyttävälle siirtymiselle määränpäästä toiseen ilman autoa. Tähän kehityskulkuun voidaan vaikuttaa muun muassa kevyen liikenteen suosimisella katusuunnittelussa ja katujen viihtyisyyden lisäämisellä esimerkiksi puuistutuksia käyttäen.

Calthorpe (1993, 43) tiivistää joukkoliikennesuuntautuneen kehittämisen sisällön viiteen eri osaan:

- suunnataan alueellista kasvua kompaktiudella ja joukkoliikenteen tukemisella
- kaupat, asuminen, työpaikat ja puistot sijoitetaan kävelyetäisyydelle joukkoliikenteen pysäkeiltä
- luodaan jalankulkijoille viihtyisä katuverkosto, joka liittää paikalliset kohteet toisiinsa
- säilytetään herkkä asuinympäristö, ranta-alueet ja laadukas avoin tila erilaisin asuntotyypein, -tiheyksin ja kustannuksin

- julkinen tila pidetään rakentamisen keskiössä ja kannustetaan täydennysrakentamiseen aktiivisten naapurustojen kautta

Tämän ajattelutavan taustalla on etenkin Yhdysvalloissa kasvanut tarve vastata yhdyskuntarakenteen hajautumiseen ja henkilöautokannan kasvuun suurkaupunkialueilla. Joukkoliikenteen tehostamisen on katsottu olevan tehokas keino vähentää ruuhkia ja liikenteen päästöjä. Joukkoliikennettä ei voida kuitenkaan kehittää pelkästään sellaisenaan, vaan samalla tulee hajautunutta kaupunkirakennetta tiivistää, jotta joukkoliikenteen käyttäjämäärät saadaan riittäviksi ja toiminta olisi kannattavaa ja kustannustehokasta. Maankäytön tiivistämisellä ja täydennysrakentamisella ohjataan asuminen ja työpaikat tietoisesti joukkoliikenneväylille, joilla on hyvä palvelutaso. (Weckström, 2018.)

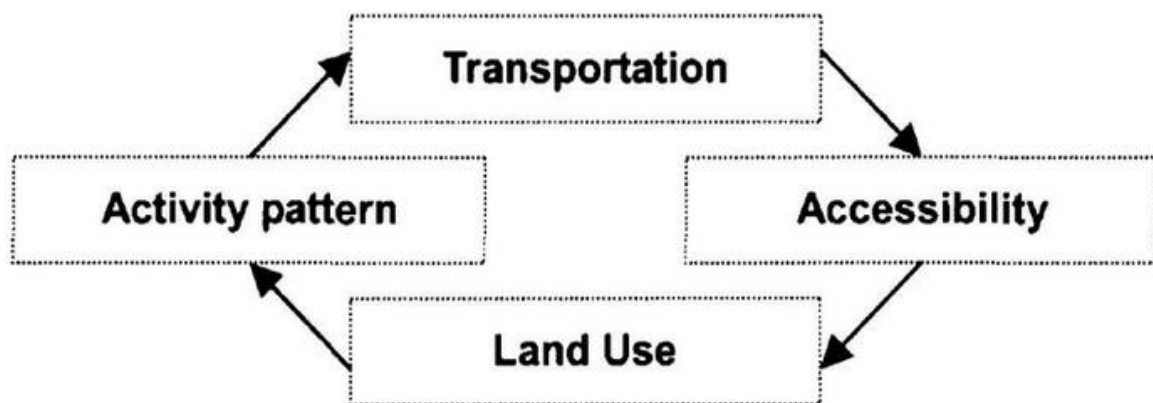
Calthorpen kehittämä teoria on levinnyt 2000-luvun aikana myös Suomeen. Suomalaisessa kaupunkitutkimuksessa on jo lähes koko 2000-luvun puhuttu kaupunkirakenteen tiivistämisestä, joka tukeutuu liikkumisessa joukkoliikenteeseen. Tällä tarkoitetaan intensiivistä joukkoliikenteeseen tukeutuvaa maankäyttöä. Myös Weckström (2018) on kiteyttänyt joukkoliikennesuuntautuneen kehittämisen viiteen eri kategoriaan:

1. Tiiviys (Density)
2. Monipuolisuus (Diversity)
3. Katutila (Design)
4. Etäisyys pysäkille (Distance to transit)
5. Saavutettavuus joukkoliikenteellä (Destination accessibility)

Kaikki nämä viisi asiaa ovat erittäin tärkeitä joukkoliikennesuuntautuneen kehittämisen onnistumiselle. Ne vaikuttavat joukkoliikenteen kilpailukykyyn ja kokonaisuuden toiminnallisuuteen. Joukkoliikennesuuntautuneen kehittämisen mukaan pelkkä tiiviys ei kuitenkaan tee joukkoliikenteestä kilpailukykyistä, vaan mukaan tarvitaan myös neljä muuta edellä olevassa luettelossa mainittua osasta.

Monipuolisuudella tarkoitetaan erilaisten toimintojen sekoittumista. Tyypillisesti tällä tarkoitetaan lähipalveluiden tarjoamista asuinalueille. Tällä tavalla etäisyydet pysyvät kohtuullisina ja palvelut on mahdollista hankkia kävellen tai polkupyörällä. Työpaikkojen ja eri tyyppisten asuntojen sijoittaminen samalle alueelle on järkevää, sillä tämä tukee alueen palvelurakennetta. Joukkoliikennesuuntautuneen kehittämisen teoriaan ei kuitenkaan sisälly ajatusta työpaikkaomavaraisuudesta, sillä työmatkat todennäköisesti suuntautuvat koko työssäkäyntialueelle. Työpaikkojen ja asumisen sekoittumisella ei näin ollen välttämättä automaattisesti tarkoiteta työmatkojen lyhentymistä. (Weckström, 2018.)

Katutila sisältää katuverkon rakenteen, infrastruktuurin ja katutilan laadun. Katuverkon rakenne vaikuttaa monella tavoin kävelyetäisyyksiin, joten esimerkiksi umpikujia tulisi välttää. Katutilan muut osatekijät puolestaan vaikuttavat kävelyn miellyttävyyteen ja siten hyväksyttävän kävelymatkan pituuteen. Mitä viihtyisämpi katutila on, sitä enemmän kaupunkilaiset todennäköisesti käyttävät katutilaa siirtymiinsä. Kävelyetäisyys on kuitenkin käytännön syistä rajattu, koska kävely on verraten hidas kulkemismuoto. Joukkoliikennesuuntautuneessa kehittämisessä on määritelty hyväksyttäväksi kävelyetäisyydeksi noin 800 metriä, esimerkiksi raitiotiepysäkille. Tässä kehittämismallissa kuitenkin tiedostetaan se tosiasia, että hyväksyttävä etäisyys riippuu myös sekä olosuhteista, että yksilöstä itsestään. Kävelyetäisyyden taustalla on ajatus siitä, että katuverkon kaikki osatekijät ovat kunnossa ja kohteena on tiheän vuorovälin raideliikenneyhteys. Jos katutilassa kaikki ei ole aivan kunnossa, tulee kaupunkikehityksessä varautua joukkoliikenteen vaikutusalueen jäämiseen pienemmäksi. Tämä on myös hyvin olosuhteista, asenteista ja kaupunkirakenteesta riippuvaista. (Weckström, 2018.)



Kuva 2. Liikkumisen ja maankäytön välinen suhde.

4.1.2 Joukkoliikennesuuntautuneen kehittämisen kritiikki

Joukkoliikennesuuntautunut kehittäminen on saanut 2000-luvulla suuren suosion ympäri maailmaa kaupunkikehittämisen mallina. Syynä tähän on se, että se pureutuu ja luo ratkaisuvaihtoehdon suurimmille ongelmille, joita kaupungin päättäjät ja kehittäjät kohtaavat pohtiessaan ja suunnitellessaan uusia kehityssuuntia. Tieliikenteen päästöt, kaupunkirakenteen hajaantuminen ja ruuhkat ovat kärjessä lähestulkoon jokaisessa suuressa kaupungissa maailmassa, pohdittaessa kaupunkirakenteen ja liikkumisen ongelmia. Vaikka joukkoliikennesuuntautunut kehittäminen on saanut paljon tukea kaupunkikehittäjiltä, niin on se saanut myös kritiikkiä osakseen. Käytännössä joukkoliikennesuuntautuneen kehittämisen kritiikki voidaan jakaa kahteen eri osa-alueeseen.

Ensimmäinen osa käsittelee sitä, mitä voidaan ylipäätään kutsua joukkoliikennesuuntautuneeksi kehittämiseksi. Monet tämän teorian kritisoijat arvostelevat sitä, miten joukkoliikennesuuntautuneen kehittämisen tehokkuus näkyy suhteessa oletettujen hyötyjen tuottamiseen. Monet kehityskulut noudattavat joukkoliikennesuuntautuneen kehittämisen piirteitä, mutta niissä keskitytään enemmän liikkumisen kehittämiseen integroitumatta ympärillä olevaan kaupunkirakenteeseen. Näin ollen muodostuu enemmänkin ”kauttakulkupisteitä”, kuin joukkoliikennesuuntautuneen kehittämisen ajatusta sujuvan liikkumisen, tiiviin

kaupunkirakenteen, saavutettavuuden, monipuolisten palveluiden ja yhteisöllisyyden muodostamasta kokonaisuudesta. Monissa kaupunkikehittämisen tapauksissa on lähdetty hakemaan joukkoliikennesuuntautuneen kehittämisen pohjalta kestäväää ja kehittyvää kaupunkirakennetta, mutta alueet ovatkin vain kauttakulkupaikkoja, joissa ei ole oikein muuta elämää. (Cervero ym., 2004.)

Toinen joukkoliikennesuuntautuneen kehittämisen kritiikin osa-alue kohdistuu sen lopputuloksiin. Joukkoliikennesuuntautunutta kehittämistä kritisoidaan yleisesti siitä, että se voi muuttaa kaupunkirakennetta epäedullisempaan ja tasa-arvottomampaan suuntaan. Kehitysmallin kritisoijat katsovat, että kun kaupunkirakennetta tiivistetään ja joukkoliikenteen yhteyksiä parannetaan, niin vaarana on, että asuntojen hinnat karkaavat korkealle. Tämä on omiaan lisäämään alueen gentrifikaatiota eli kansan kielellä keskiluokkaistumista. Matalan tulotason väestöllä ei yksinkertaisesti ole varaa asua korkeiden neliöhintojen alueilla ja tämä on myrkkyä joukkoliikennesuuntautuneen kehittämisen alkuperäiselle idealle monipuolisesta ja yhteisöllisestä naapurustosta. (Bohl, 2000.)

Tällaisiin asuntopoliittisiin tuloksiin sekä alueiden gentrifikaatioon on yleensä syynä suunnitteluprosessien ennakkoinnin puute sekä se, että ei ole toteutettu monimuotoista asuntopoliitikkaa kaupungin päättäjien toimesta. Tämä voi olla tiedostamatonta tai joskus jopa tiedostettua, mikäli kaupungin päättäjillä on joitain henkilökohtaisia intressejä asiaa kohtaan. Gentrifikaatiolta voidaan välttyä vain, mikäli toteutetaan politiikkaa, jolla asuntojen hinnat pyritään pitämään kohtuuhintaisina ja vuokra-asuntojen sekä omistusasuntojen välinen suhde monipuolisena. Poliittisella tasolla tähän päästään muun muassa erilaisilla kannustimilla ja maankäyttöä koskevilla määräyksillä. (Bohl, 2000.)

4.2 Esimerkkejä joukkoliikennesuuntautuneesta kehittämisestä

4.2.1 Kruunuvuorenranta, Helsinki

Helsingin Laajasalossa sijaitseva uusi asuinalue, Kruunuvuorenranta, on mielenkiintoinen esimerkki alueesta, joka toteutetaan joukkoliikennesuuntautuneen

kehittämisen oppeja mukaillen. Vuoteen 2030 mennessä alueelle tulee koti 13 000 asukkaalle ja työpaikkoja alueelle on arveltu syntyvän noin 800. Tulevaisuudessa Kruunuvuorenrantaan pääsee raitiovaunulla Helsingin keskustasta arviolta noin 15 minuutissa uuden rakennettavan Kruunusillan kautta ja polkupyörällä matka taittuu noin 20 minuutissa. (Helsingin kaupunki, 2018.)

Kruunuvuorenrannan suunnittelussa on vastattu joukkoliikennesuuntautuneen kehittämisen kritiikkiin ottamalla huomioon koko asuinalueen monipuolisuus. Alueelle toteutetaan monipuolista asuntokantaa kohtuuhintaisista vuokra-asunnoista aina neliöhinnoiltaan kalliisiin merenranta-asuntoihin. Lisäksi alueen gentrifikaatiota on pyritty estämään niin sanotuilla HITAS-asunnoilla. Helsingin kaupunki (2019) määrittelee internetsivuillaan, että kyseessä on Helsingin kaupungin toteuttama ainutlaatuinen asuntopolitiikka, jossa kaupunki määrittelee omistusasuntojen hinnoille ylärajan. Helsingin kaupunki myös valvoo asuntojen kauppooja ja hinnoittelua. Asuntojen hintojen yläraja koskee sekä uusia, että vanhoja asuntoja. Hintasääntely on voimassa vähintään 30 vuotta kohteen valmistumisesta. HITAS-kohteet rakennetaan aina Helsingin kaupungin omistamille vuokratonteille, joiden vuokra peritään taloyhtiöiden yhtiövastikkeissa. Kaupungilla on myös Kruunuvuorenrannassa niin sanottuja ”puolihiitas” -asuntoja, joissa sääntely koskee vain kauppaa rakennuttajalta ensimmäiselle omistajalle. HITAS-asuntojen ja muun kohtuuhintaisen asumisen ajatellaan auttavan estämään gentrifikaatiota asuinalueilla.

Alueen monipuolisuutta lisäävät kattavat palvelut, jotka sijaitsevat saavutettavuudeltaan hyvien kulkuyhteyksien varrella. Kruunuvuorenrantaan tulee koulut ja päiväkodit, terveysasema, päivittäistavarakauppa, erikoispalveluita sekä kahvila- ja ravintolatoimintaa. Lisäksi aluetta täydentävät muun muassa ranta-alueiden kanootinvuokrauspalvelut ja yleinen sauna. Joukkoliikennesuuntautuneen kehittämisen oppien mukaan alueen viihtyisyys pyritään takaamaan kattavilla virkistys- ja harrastuspaikoilla. Puistot, pururadat ja erilaiset liikuntapaikat luovat alueelle monipuolisuutta. (Helsingin kaupunki, 2018.)

Kruunuvuorenrannan rakentaminen koskee myös katuverkostoa, kuten uusia katuja ja ulkoilureittejä. Kruunuvuorenrannan pääkatuna toimii Koirasaarentie, joka on toteutettu alueelle ensimmäisenä. Kolmisen kilometriä pitkästä Koirasaarentiestä tulee leveä bulevardi, jonka keskellä kulkevat raitiovaunut. Kadun valaistuksen on

suunnitellut valaistussuunnittelija-arkkitehti Vesa Honkonen. Toinen merkittävä katu alueella on läntisen rannan suuntainen rantapromenadi. Promenadin varrelle odotetaan sijoittuvan vilkasta vapaa-aikaan liittyvää liiketoimintaa. Alueelle suunnitellaan myös merellisiä ulkoilureittejä ja kevyen liikenteen siltayhteyksiä Kulosaareen ja Herttoniemenrantaan. (Helsingin kaupunki, 2018.)



Kuva 3. *Havainnekuva Helsingin kantakaupungin ja Kruunuvuorenrannan yhdistävästä Kruunusillasta.* Lähde: Helsingin kaupunki , 2018. Saatavissa: <https://www.hel.fi/kaupunkiymparisto/kruunusillat-fi>

4.2.2 Richmond, Vancouver

Kansainvälisellä mittapuulla joukkoliikennesuuntautuneesta kehittämisestä voidaan löytää lukuisia esimerkkejä, joita on toteutettu kaikilla mantereilla, aina Australian Perthistä Yhdysvaltain Portlandiin asti (Cervero ym., 2004). Näitä esimerkkejä voisi tähänkin tekstiin luetella ja avata kymmeniä, mutta tutkimuksen luonteen kannalta se

ei välttämättä ole mielekästä. Esittelenkin seuraavaksi esimerkin kansainväliseltä kentältä Kanadan Vancouverin alueelta.

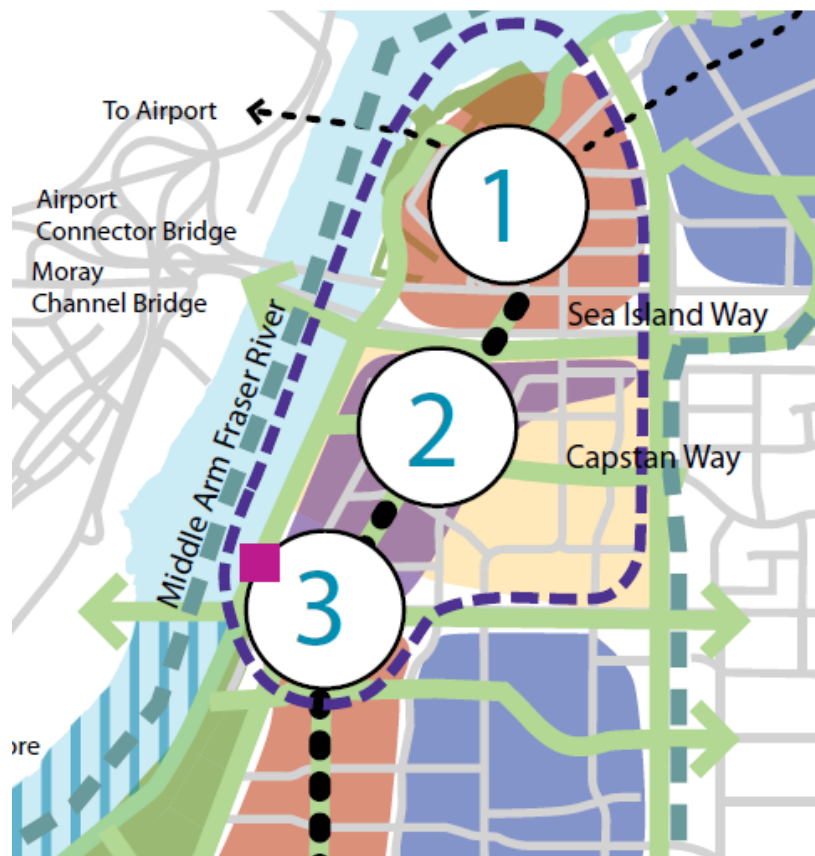
Journalisti Frances Bula (2014) kuvailee artikkelissaan *Vancouver's Canada Line Is a Model of Transit-Oriented Development* Richmondin tapausta. Richmondin kaupunginosa Vancouverin kaupungissa oli vuosikymmeniä tyypillinen nukkumalähiö. 1990-luvulla alueella tapahtui voimakas kiinalaisten siirtolaisten määrän kasvu, mutta alue säilytti silti tyypillisen luonteensa amerikkalaisena lähiönä. Sitä hallitsi sen kautta kulkeva iso valtatie, jota reunustivat isot automarketit laajoine pysäköintikenttineen. 2000-luvulla kehityssuunta kuitenkin muuttui, kun alueelle suunniteltiin ja toteutettiin pikaraitiotie, jonka eteläinen päätepysäkki Richmond oli. Taustalla tähän joukkoliikennesuuntautuneen kehittämisen käyttöönotolle olivat tyypilliset väkimäärän kasvu ja autoistumisen lisääntyminen. Myös ruuhkat ja ilmansaasteet olivat huolena alueella. Pikaraitiotien rahoittamisessa olivat mukana ainutlaatuisella tavalla sekä julkinen, että yksityinen sektori. Kumpikin sektori osallistui rahoittamiseen, rakentamiseen ja sitoutui järjestelmän ylläpitoon. Tämä julkis-yksityinen kumppanuus (engl. Public-Private Partnership) oli 2000-luvulla ainutlaatuinen tapa toteuttaa suuri liikenne- ja aluekehityshanke. Taustalla innokkaalle suunnittelulle ja rahoittamiselle oli myös lähestyvät vuoden 2010 Vancouverin talviolympialaiset, jotka keskittivät lähes koko maailman huomion Vancouverin alueelle. (Bula, 2014.)

Kanadalinjaksi (engl. Canada Line) kutsuttu pikaraitiotie valmistui vuonna 2009 ja käynnisti kehityskulun, joka muutti ja muuttaa edelleen Richmondin aluetta pysyvästi. Se kannustaa rakentamisen keskittämisen kauttakulkuasemien läheisyyteen ja aktivoi ihmisiä käyttämään enemmän julkista liikennettä yksityisautoilun sijaan joukkoliikennesuuntautuneen kehittämisen oppien mukaisesti. Pikaraitiotien avulla on muodostunut sujuva yhteys Vancouverin kansainväliselle lentokentälle ja linjan asemille on muodostunut korkeiden tornitalojen muodostamia klustereita, jotka ovat rakentuneet vanhojen pysäköintikenttien päälle. Kaupunkirakenteen tiivistämisellä on tavoiteltu nimenomaan joukkoliikennesuuntautuneelle kehittämiselle ominaisia monipuolisuutta, etäisyyttä pysäkeille ja asemille, saavutettavuutta sekä katutilan viihtyisyyttä ja käytettävyyttä. (Bula, 2014.)

Autoilijoita Kanadalinja ei kuitenkaan täydellisesti syrjäyttänyt, vaan siitä tuli vaihtoehto yksityisautoilun rinnalle. Pikaraitiotie kulkee pääkadun numero kolme rinnalla ja

muodostaa näin ollen erilaisia liikennemuotoja tukevan kokonaisuuden muun muassa liityntäpysäköintien avulla. Liityntäpysäköinnissä Kanadalinjan käyttäjä voi ajaa omalla autolla jostakin kauempaa jollekin linjan asemista ja pysäköidä auton liityntäpysäköintipaikalle, ja lopuksi jatkaa matkaansa junalla lentokentän suuntaan. (Bula, 2014.)

Alueen tulevaisuus näyttää valoisalta. Vancouverin kaupungin kehityssuunnissa Kanadalinjan varsi on aluekehittämisen kärkihankkeita. Vuoteen 2040 mennessä alueella odotetaan asuvan noin 30 000 ihmistä linjan varrella. Tornitalojen määrän asemien vaikutuspiirin läheisyydessä odotetaan kasvavan entisestään ja näin ollen palveluiden ja elinkeinorakenteen kehityksen odotetaan myös kasvavan väkimäärän lisääntyessä. Kanadalinjan tapauksessa provinssi ja kaupunki toteuttivat yhteistyössä yksityisen sektorin kanssa merkittävän kauttakulkuhankkeen, jolla on laajat aluekehitys seuraukset. (Bula, 2014.)



Kuva 4. Havainnekuva Richmondin keskustan aluekehityksestä. Lähde: Citylab, 2/2014. Saatavissa: <https://www.citylab.com/transportation/2014/02/vancouver-canada-line-model-transit-oriented-development/8437/>

4.3 Uusi urbanismi

Uusi urbanismi (engl. New Urbanism) on toinen teoria, jota käytän tutkimuksessani analysoinnin tukena. Uusi urbanismi on lähellä joukkoliikennesuuntautuneen kehittämisen teoriaa, mutta siinä on pieniä vivahde-eroja. Voidaan yleisesti ajatella, uusi urbanismi on ikään kuin joukkoliikennesuuntautuneen kehittämisen sisarus.

Uusi urbanismi on Yhdysvalloista 1980-luvulla ponnistanut liike, joka tavoittelee eurooppalaisen traditionaalisen urbanismin piirteitä. Uudelle urbanismille tyypillisiä piirteitä ovat muun muassa tehokas maankäyttö, huolellisesti käsitelty julkinen jalankulkijalle sopiva tila ja paikan tunne. Teorian mukaan kaupungeista on löydettävä hyviä paikkoja kaupunkiasumiseen sekä paikkoja nauttia kaupunkielämästä. Erilaiset monimuotoiset palvelut ja asiointi tulisi mahdollistaa kävelyetäisyydelle ihmisten kotoa ja tämän vuoksi katujen suunnittelussa suositaan jalkaisin tapahtuvaa liikkumista. Väestörakenteessa ja toiminnoissa tavoitellaan monipuolisuutta, sillä yhteisöllisyys ja paikallisuus nähdään lujana perustana uuden urbanismin ajattelulle. Kadut muodostavat siinä tiiviin sekä toiminnallisen verkoston, jossa kadunvarsipysäköintiä suositaan ja avaria näkyviä pysäköintikenttiä pyritään välttämään. Joukkoliikenne sekä ennen kaikkea raiteilla tapahtuva liikenne on suosittua. (Visanti, 2008.)

Anttiroikon (2008, 20-22) mukaan uuden urbanismin pyrkimyksenä on edistää inhimillisen kokoisia, monipuolisia ja helposti saavutettavissa olevia asuinalueita toisiinsa. Asuinalueet koostuvat monenlaisista eri asuntomuodoista ja työpaikoista. Uusi urbanismi korostaa nimenomaan nostalgisia eurooppalaisia perinteisiä kaupunkielementtejä, joihin kuuluvat olennaisena osana tiivis rakentaminen sekä jalankulun suosimista keskeisenä liikkumistapana. Mukaansa uusi urbanismi ottaa myös ympäristöarvoja korostavan puolen raide- ja joukkoliikenteen suosimisella. Liikkeen taustalla on kritiikki autokeskeistä, hajautuvaa ja paisuvaa yhdyskuntarakennetta vastaan.

4.4 Yrittäjyys

Yrittäjyys on tärkeä teoria tutkimukseni kannalta, sillä tutkimukseni kohdistuu paikallisten yrittäjien näkökulmiin ja kokemuksiin Tampereen raitiotien rakentamisen vaikutuksista oman yrityksen toimintaan. Tämän vuoksi pidän relevanttina avata lukijalle yrittäjyyden teoriaa, ja näin ollen saattamaan lukijan tietoisuuteen sen, miksi yrittäjien kokemukset ovat niin mielenkiintoinen tutkimuskohde.

4.4.1 Yrittäjyydestä yleisesti

Yrittäjyyden teoria on hyvin monisäikeinen. Yrittäjyys näyttäytyy nyky-yhteiskunnassamme lähes joka puolella. Nykyaikana yhteiskunnassamme yrittäjyydestä on monissa eri lähteissä kaavailtu Suomen ja oikeastaan koko maailman tulevaisuuden pelastusta. Tähän voidaan nähdä syynä globalisaation ja vapaan markkinatalouden kasvun lisääntyminen, mikä avaa mahdollisuuksia innovatiivisille yrittäjille niin kehittyneissä, kuin kehittymättömissäkin maissa. Se on avain kansantalouden nousulle. Oikeastaan voidaan sanoa, että Eurooppa nousi vuonna 2008 alkaneesta finanssikriisistä yrittäjyyden edellytyksiä parantamalla. Yritysten toimintaedellytyksiä kasvatettiin, verotusta kevennettiin sekä erilaisia kannustimia ja tukitoimia yrittäjyydelle lisättiin. (Pyykkönen 2014, 10.)

Jotta alue olisi kilpailukykyinen, niin kuntien ja maakuntien on houkuteltava alueelleen mahdollisimman paljon yrittäjiä ja taattava hyvät edellytykset harjoittaa kannattavaa liiketoimintaa (Pyykkönen 2014, 11). Tästä hyötyvät yrittäjät, alueen asukkaat sekä kunta ja maakunta. Yrittäjät luovat työpaikkoja ja palveluita alueiden asukkaille. Kunta taas hyötyy yrittäjistä työllisyyden lisääntymisenä, verotulojen kasvuna ja monimuotoisen kaupunkikuvan luojana laajan palvelu- ja tuotevalikoimien ansiosta.

Yrittäjyydelle ei ole olemassa yksiselitteistä, tyhjentävää määrittelyä. Eri tutkijat ja kirjoittajat avaavat yrittäjyyden teoriaa hieman eri tavoin. Siefen (2010) määrittelee yrittäjyyden seuraavalla tavalla: Yrittäjähenkisessä henkilössä on paljon

ominaisuuksia, joita yrittäjyys vaatii. Yrittäjähenkkinen henkilö on valmis kantamaan vastuuta, hänellä on motivaatiota, hän osaa motivoida tarvittaessa itsenäisesti itseäänkin, hän on tavoitteellinen sekä päämäärätietoinen, hän kehittää lisäksi aktiivisesti itseään, pitää huolta omasta terveydestään ja auttaa samalla muitakin, jotta kokonaisuutena päästäisiin parempiin tuloksiin. Tiivistäen, yrittäjähenkkinen henkilö ajattelee itseään ja omaa uraansa Minä Oy:nä toimipa sitten yrittäjänä tai ei.

Pyykkönen (2014, 11) taas täydentää tätä määrittämissä ulkoisella ja sisäisellä yrittäjyydellä: Ulkoinen yrittäjyys on liiketalouden harjoittamista jossain yritysmuotoisessa organisaatiossa. Tähän on laskettu mukaan myös freelancerit ja toiminimet. Sisäinen yrittäjyys tarkoittaa yrittäjämäistä toiminta- ja ajattelutapaa suhteessa itseensä ja elämäänsä, on kyse sitten yksilöstä tai organisaatiosta. Se on ”yrittäjäminuutta”, jossa yhdistyvät luovuus, vapaus, kilpailu- ja aloitekyky, riskinotto- ja omatoimisuus sekä laskelmoiva yhteistyökyky.

Elonen (2016, 6) nostaa esiin vastuullisen yrittäjyyden näkökulman täydentääkseen ikään kuin ylempänä lueteltuja näkökulmia: Vastuullinen yrittäjyys on ennen kaikkea normaalia hyvää liiketoimintaa. Vastuullisella yrittäjyydellä tarkoitetaan sosiaalisten, taloudellisten sekä ympäristötekijöiden tasapainoista kehittämistä ja johtamista yrityksissä yhteistyössä sidosryhmien kanssa. Vastuullisuuden eri ulottuvuudet nivoutuvat tiiviisti toisiinsa. Jokainen yritys määrittelee itselleen soveltuvimmat painopisteet ja toteuttamistavat.

Vastuullinen yrittäjä toimii rehellisesti ja reilua peliä noudattaen työntekijöitään, asiakkaitaan, sidosryhmiä ja kilpailijoita kohtaan. Yrittäjälle on myös tärkeää pitää huolta työntekijöidensä jaksamisesta ja terveydentilasta. Lisäksi vastuullinen yrittäjä pitää tärkeänä asiakkaiden hyvinvointia. Työntekijöilleen vastuullisesti toimiva yrittäjä tarjoaa aitoja mahdollisuuksia kehittyä työssään käytännön tekemisen sekä erilaisten koulutusmahdollisuuksien kautta. Paikallisyhteisöissä yrittäjät toimivat yhteiskunnan etua ja hyvinvointia ajatellen ja tekevät yritystoimintaa paikallisyhteisön, esimerkiksi kaupunginosan, kehitystä tukeakseen. Yritystoiminnassaan vastuullinen yrittäjä ottaa huomioon myös ympäristön ja luonnonvarojen näkökulman. Näin ollen yritystoimintaa harjoitetaan mahdollisimman kestäväällä ja ympäristöä, sekä luonnonvaroja säästäväällä

tavalla. Tiivistetysti voidaan todeta, että nämä asiat voidaan kategorisoida taloudellisen vastuun, sosiaalisen vastuun ja ympäristövastuun piiriin. (Elonen 2016, 6-7.)

Kuten yllä esitetystä näemme, niin yrittäjyys on monimuotoinen kokonaisuus. Siihen sisältyy monia eri lähestymisnäkökulmia, jotka heijastelevat sen monimuotoisuutta. Yrittäjiä ja yrityksiä on monenlaisia ja ne toimivat eri toimintaympäristöissä. On olemassa suuria globaaleja pörssiyrityksiä, jotka toimivat koko maailman markkinoilla. Niiden vastapainona on taas valtava määrä pieniä- ja keskisuuria yrityksiä, jotka toimivat huomattavasti pienemmällä markkina-alueella. Tämä vaikuttaa olennaisesti yrittäjyyden luonteeseen. On täysin erilaista johtaa suurta pörssiyritystä, jolla on satoja toimipisteitä ja tuhansia työntekijöitä, kuin esimerkiksi pientä yksityistä kivijalkaliikettä, joka työllistää vain muutaman työntekijän. Tämä lisää myös yhden näkökulman lisää yrittäjyyden ulottuvuuksiin.

4.4.2 Yrittäjät ja yritykset osana kunnan/maakunnan elinkeinopolitiikkaa

Yritystoiminnan ytimessä on suhde kuntiin ja maakuntiin, joiden kanssa vuorovaikutuksessa on mahdollisuus kehittää niin yritysten, kuin kuntienkin toimintaa ja toimintaedellytyksiä. Kunnan ja maakuntien päätöksillä on vaikutusta jokaisen yrittäjän toimintaympäristöön. Kun kunta ja maakunta edistävät yrittäjyyttä, syntyy työtä ja hyvinvointia (Suomen Yrittäjät, 2018). Voidaan sanoa, että kunnilla on merkittävä vastuu kasvun ja työllisyyden edistämiseksi alueellaan (Suomen Kuntaliitto 2019, 3). Tässä luvussa käsitelenkin yrittäjien ja yritysten merkitystä osana kuntien/maakuntien elinkeinopolitiikkaa. Tämä on tärkeä asia ottaa tarkasteluun, sillä myös tässä tutkimuksessa tutkimuksen yhtenä tavoitteena on tarkastella yrittäjien ja yritysten näkemyksiä aluekehityksestä suhteessa Tampereen kaupungin kehittämissuunnitelmiin Sammonkadun alueella.

Elinvoima käsitteenä on suhteellisen tuore kuntasektorilla. Se on varsin moninainen kokonaisuus ja tärkeä osa kuntien toimintaa. Keskeisenä elementtinä kuntien elinkeinopolitiikassa on toimiva ja tehokas palvelu- ja elinkeinorakenne. Se houkuttelee erilaisia yrityksiä ja yhteisöjä, ja samalla kaikenikäisiä sekä eri taustaisia ihmisiä.

Kuntien/maakuntien elinvoimalla on yleensä yhteys laajempaan kokonaisuuteen, joka on osa koko Suomen kasvun ja hyvinvoinnin edellytystä. Elinvoiman kasvattaminen ja kehittäminen on kunnille/maakunnille haastava tehtävä. Hyvä, avoin ja läpinäkyvä suhde paikallisiin yrityksiin ja yrittäjiin on ensiarvoisen tärkeä tämän tavoitteen täyttämiseksi. (Suomen Kuntaliitto 2019, 4.) Suomen yrityksistä 99,8 prosenttia on pieniä ja keskisuuria yrityksiä eli toisin sanoen alle 250 henkeä työllistäviä (Suomen Yrittäjät, 2018). Joukko on suuri ja sillä on merkittävä asema kasvun ja hyvinvoinnin edistäjänä.

Tärkeänä osana kunnan elinkeinopolitiikassa voidaan pitää yritysilmapiiriä (engl. Business Climate). Kyseessä on yleinen asenne, jossa julkishallinnon eri osaajat, kuten poliitikot ja virkamiehet suhtautuvat oman hallintoalueensa yritystoiminnan tarpeisiin ja alueen elinkeinoelämän edellytysten luomiseen. Julkishallinnolla ja sen päätöksillä on merkittävä asema siinä, miten paikallinen elinkeinoelämä sekä yritysten ja kuntien/maakuntien välinen suhde toimii. Yrittäjien tarpeiden ymmärtäminen ja kuunteleminen sekä yritystoimintaan panostaminen antavat julkishallinnon puolelta yrittäjille yrittäjämysteisen signaalin. Carlinin ja Seabrightin (2008) mukaan panostukset yritysilmapiiriin voidaan nähdä rinnastuksena julkisiin hyödykkeisiin. Niiden määrällinen tarjonta on sidoksissa julkisen hallinnon päätöksiin ja niitä on helppo verrata keskenään. Julkishallinnolla on monia keinoja edistää positiivista yritysilmapiiriä. Yksi keino on verotus. Esimerkiksi julkisin verovaroin toteutettava yritysten toimintaympäristön kehitys voidaan nähdä positiivisena asenteena yrittäjiä kohtaan. Myös erilaiset yhteisöveron laskut ja yritystuet vaikuttavat positiivisesti yrittäjien suhtautumisena julkiseen hallintoon. Toinen tärkeä tekijä on panostukset yritysten saavutettavuuteen liittyvän infrastruktuurin rakentamiseen ja kehittämiseen. Nämä äsken mainitsemani seikat eivät kuitenkaan ole sidoksissa pelkästään julkishallinnon tahtotilaan. Asioihin vaikuttavat myös käytettävissä olevat resurssit ja päätösvalta. Monesti esimerkiksi suuret infrastruktuurihankkeet ja verotuksen muutokset päätetään valtion tasolla ja paikallishallinnon rooliksi jää pyrkimys vaikuttamaan valtionhallinnon päätöksentekoon. (Heinonen 2013, 55-56.)

Yritykset ovat monesti hyvinkin erikokoisia ja erilaisia keskenään. Heinosen (2013, 59) mukaan niiden toimintaympäristöön liittyvät tarpeet voivat muuttua nopeastikin toiminnan kehittymisen ja toimialan mukaan. Muun muassa laajentuminen ja

tuotannollinen kehitys, kuten myös teknologian kehittyminen, voivat synnyttää tarpeita olemassa olevan toimitilan muuttamiseksi. Toimintaympäristön tuki näkyy muun muassa logististen ratkaisujen kautta. Julkishallinnon päätöksentekoa saattavat sitoa pitkälle aikavälille etukäteen tehdyt suunnitelmat rakentamisesta ja maankäytöstä. Nämä asiat saattavat olla ristiriidassa yrittäjien toiveiden kanssa, mikä voi omalta osaltaan luoda kitkaa yritysilmapiirille ja tuoda negatiivista mainosta paikalliselle elinkeinoelämälle. Merkittävänä uhkana elinkeinoelämän kehittymiselle voidaan nähdä julkishallinnon päätöksenteon hitaus ja jäykkyys, kyky ja jopa haluttomuus reagoida nopeasti yritysten muuttuneisiin toiveisiin toimintaympäristön suhteen.

Kuten edellä kirjoitetussa mainittiin, niin yritysilmapiiri on keskeinen tekijä kunnan/maakunnan elinkeinopolitiikassa. Kuntien päätöksenteolla on myös merkittävä rooli yritysten toiminnassa. Kaavoituksella kunnat vaikuttavat suoraan yrityksille soveltuvien tonttien tarjontaan. Kunnat monesti myös omistavat yrityksille soveltuvia tuotanto- ja liiketiloja, joiden kautta kunnat ovat myös vuokraisännän asemassa. Nämä asiat korostavat kuntien roolia yritysten perustoimintaan vaikuttavien toimitilojen saatavuuden ja vuokrien suuruuden suhteen. Yritysten toimintaympäristöön vaikuttaa myös infrastruktuuri. Kunnat ovat monesti monopoliasemassa tuottamassa kunnallistekniikan palveluita, kuten vettä, sähköä ja lämpöä. Lisäksi kadut ja muut väylät, ja niiden kehittäminen, ovat kunnan vastuulla omalla toiminta-alueellaan. (Heinonen 2013, 54.)

Kuntaorganisaatio on monesti vaikuttamassa yritysten tai niiden toimipisteiden sijoittumispäätöksiin. Yleensä tähän vaikuttaa kunnan toimintaympäristöedellytykset. Mahdollisuudet laajentamiseen ja yritystoiminnan muokkaamiseen sekä kunnan kyky ottaa yrityksen tarpeet huomioon vaikuttavat sijoittumispäätökseen. Asumisympäristöllä nähdään olevan yksi merkittävä rooli yritysten sijoittumisessa. Liikenneyhteydet, julkiset palvelut ja asuinrakennukset vaikuttavat monesti siihen, minkälainen yritys tai toimipiste alueelle sijoittuu. (Heinonen 2013, 54.) Esimerkiksi kaupunkien keskustoihin sijoittuu monesti paljon palveluyrityksiä, kuten ravintoloita, kahviloita ja kauppia. Tämä johtuu siitä, että niiden asiakkaat, pääasiassa kotitaloudet, ovat parhaiten saavutettavissa kaupunkialueiden keskustoissa. Lisäksi monien yritysten toimistotilat sijaitsevat kaupunkien keskusta-alueilla, hyvien liikenneyhteyksien varrella, juuri saavutettavuuden vuoksi. Teollisuus sijoittuu nyky-

yhteiskunnassamme monesti kaupunkien ja kuntien reuna-alueille, koska tuotanto vaatii monesti suuria tiloja, joita tiheissä keskustoissa ei ole tarjolla. Lisäksi raskaan liikenteen kuljetukset ovat tehokkaammin ja kannattavammin toteutettavissa kaupunkiseutuja reunustavia valtaväyliä pitkin. (Kanninen ym. 2010, 80-82.)

Nykyään Suomessa kunnat ja yritykset ovat entistä tiiviimmin yhteistyössä keskenään. Maailma on entistä kompleksisempi ja dynaamisempi, ja tämä vaatii monitahoista yhteistyötä, verkostoja ja kumppanuuksia elinkeinoelämän kentällä. Päätöksenteon tulee olla ketterää ja yksinkertaisempaa. Nopealla reagoinnilla ja investoinneilla paikallishallinto pystyy luomaan parempia edellytyksiä elinkeinoelämän kehittymiselle. Kunnat ja yritykset ovat tulleet entistä riippuvaisemmaksi toisistaan. Paikallishallinnon ja yritysten tulee pitää toisiinsa avoimet sekä keskustelevat välit ja 2000-luvulla ollaankin siirrytty hallinnosta sidosryhmien merkitystä korostavaan hallintaan. Suhteita täytyy pitää molemmin puoli yllä, sillä vahva hallinnan kapasiteetti auttaa sekä kuntia, että yrityksiä hyödyntämään alueen resursseja mahdollisimman laaja-alaisesti ja kaikkia osapuolia hyödyttäen. Tällä tavoin on mahdollista reagoida myös mahdollisimman hyvin toimintaympäristön muutoksiin ja niukkojen voimavarojen tehokkaan hallinnan ongelmaan. (Haveri & Anttiroiko 2013, 95; Meklin ym., 2013.)

5 MENETELMÄ JA AINEISTO

Tässä luvussa esittelen tutkimuksessani käyttämäni menetelmät ja valaisen myös sitä, miksi olen valinnut juuri tietyt menetelmät tähän tutkimukseen. Lisäksi esittelen menetelmien jälkeen aineiston ja kerron teille, miksi päätin kasata juuri tietyn tyyppisen aineiston ja millä tavalla toteutin aineiston keruun.

5.1 Kvalitatiivinen tutkimus

Tutkimukseni on tutkimustyyppiltään kvalitatiivinen eli laadullinen tutkimus (Hirsjärvi ym. 2015, 160). Kvalitatiivisen tutkimuksen ideana on todellisen elämän kuvaaminen.

Tutkimustyyppissä oletetaan, että todellisuus on moninainen ja tapaukset muokkaavat toinen toistaan muodostaen kokonaisuuksia. Tämän seurauksena tutkimuskohdetta pyritään tutkimaan mahdollisimman kokonaisvaltaisesti. Kvalitatiiviselle tutkimukselle on hyvin tyypillistä, että siinä suositaan luonnollista ihmistä tiedonkeruun välineenä. Tutkijan tavoitteena on luoda kokonaiskuvaa havainnoimalla ja keskustelemalla tutkittavien kanssa. Pyrkimyksenä on tätä kautta paljastaa ja tuoda esiin odottamattomia asioita. Varsinaisia teorioita tai hypoteeseja ei ole laadullisessa tutkimuksessa tavoitteena testata. Kvalitatiivisessa tutkimuksessa on tavoitteena tuoda mahdollisimman hyvin esille tutkittavien eri näkökulmia ja kokemuksia, ja tätä kautta tuoda mahdollisimman laaja-alaisesti tutkittavien ääni kuuluviin tutkimuksen kautta. Tutkimustyyppille on myös hyvin yleistä, että tutkittavien joukko valitaan tarkoituksenmukaisesti eikä satunnaisotannalla. Laadullisessa tutkimuksessa jokainen tapaus on ainutlaatuinen ja eri tapauksia on näin ollen vaikeaa verrata keskenään. (Hirsjärvi ym. 2015, 161-164.)

Hirsjärven ym. (2015, 134-135) mukaan tämän tutkimuksen tutkimusstrategiasta puhuttaessa voidaan käyttää tapaustutkimusta (engl. case study). Tapaustutkimuksessa tavoitteena on tuoda esiin tietoa yksittäisestä, ainutlaatuisesta tapauksesta intensiivisesti ja yksityiskohtaisesti. Toisena vaihtoehtona on tuoda tietoa esiin tietyistä joukosta toisiinsa kytköksissä olevista tapahtumista. Tässä tutkimuksessa tämä toteutuu juuri siinä, että tutkin ainutkertaista tapausta, Tampereen raitiotien rakentamista Sammonkadulla ja sen vaikutuksia kadun varrella toimiviin yrityksiin.

Tutkimukseni aineiston keruuseen käytin puolistrukturoitua teemahaastattelua. Teemahaastattelulla tarkoitetaan avoimen- ja lomakehaastattelun välimuotoa. Tälle haastattelutyyppille on ominaista se, että tarkat aihepiirit ovat kyllä tiedossa, mutta kysymysten tarkka muoto puuttuu. Teemahaastattelussa tavoitteena on tuoda esille mahdollisimman paljon haastateltavan omaa kerrontaa, kuitenkin niin, että pysytään ennalta määriteltyjen aihepiirien sisällä. Kvalitatiivisessa tutkimuksessa tätä haastattelumuotoa käytetään yleisesti, mutta se sopii myös kvantitatiivisen eli määrällisen tutkimuksen aineiston keruuseen. (Hirsjärvi ym. 2015, 208-209.)

Tämän tutkimuksen haastatteluissa kysyin laajasti kokemuksia ja näkökulmia raitiotien rakentamisen vaikutuksista Sammonkadun yritysten toimintaan. Teemahaastattelu valikoitui metodiksi sen vuoksi, että olin kiinnostunut nimenomaan haasteltavien kokemuksista ja näkökulmista raitiotien rakentamisen vaikutuksista yritysten

toimintaan. Teemahaastattelun avulla sain haastateltavilta esiin tarinanomaista kerrontaa ja sen kautta laaja-alaisia näkökulmia ja kokemuksia. Kyselylomakkeella toteutetussa tutkimuksessa nämä näkökulmat ja kokemukset olisivat vääjäämättä jääneet piiloon, sillä jo itse kyselylomakkeen kysymykset olisivat rajanneet ne pois.

5.2 Aineiston kuvaus

Tutkimukseni aineisto on kerätty haastattelemalla eri-ikäisiä kivijalkayrittäjiä, jotka harjoittavat yritystoimintaa Sammonkadun varrella. Kaiken kaikkiaan otin haastatteluihin mukaan viisi kivijalkayrittäjää. Haastateltavien joukossa olivat apteekkari, personal trainer, pikaruokaravintoloitsija, kukkakauppias ja pitseriaravintoloitsija. Toimialat ovat pääasiassa palveluyrityksiä, joissa käy asiakkaita paikan päällä. Tein tämän valinnan tietoisesti, sillä aineiston rajaus oli tehtävä joihinkin yritystyyppeihin ja mielestäni erilaiset palveluyritykset sopivat tutkimukseni luonteeseen parhaiten. Kolme yrittäjää oli Sammonkadun vanhemmasta päästä eli länsipäästä valikoituja yrittäjiä, jotka olivat toimineet jo pidemmän aikaa Sammonkadulla. Kaksi muuta yrittäjää taas valitsin Sammonkadun itäpäästä uudelta Kalevanrinteen alueelta (kts. Kuva 5). Tämän valinnan tein siksi, että halusin tuoda esille vanhojen kokeneiden yrittäjien, mutta samalla myös uusien, vain muutaman vuoden Sammonkadulla toimineiden yrittäjien näkökulman raitiotien rakentamiseen ja sen tuomiin vaikutuksiin. Mielestäni viisi yrittäjää oli sopiva otos, sillä tällä määrällä sain jo kattavan kuvan yrittäjien näkökulmista ja kokemuksista raitiotien rakentamiseen liittyen eikä aineisto paisunut liian suureksi, mikä ei ole tarkoituksenmukaista tutkimuksen luonteen huomioon ottaen. Haastateltavista kaikki olivat naisia ja ikähaarukka oli 28-vuotiaasta 63-vuotiaaseen. Tarkoitukseni ei ollut valita pelkkiä naisyrittäjiä ja tämä onkin täysin sattumaa, että kaikki viisi olivat sukupuoleltaan naisia. En kuitenkaan usko, että sukupuolella välttämättä on merkittävää vaikutusta kokemuksiin ja näkökulmiin raitiotien rakentamisesta, vaan vaikutukset ovat samoja, riippumatta siitä, mitä sukupuolta tutkittava edustaa. Yrittäjien haastattelut toteutin yrittäjien omissa toimitiloissa rauhallisessa ympäristössä, joko liikehuoneiston takatiloissa tai yleisen tilan puolella. Haastattelut kestivät noin 20 minuutista 30 minuuttiin haastateltavasta riippuen.

Kivijalkayrittäjien lisäksi halusin tuoda tutkimuksessa esille toisen merkittävän toimijan näkökulmaa raitiotien rakentamisen vaikutuksiin, nimittäin Kalevan Prismakeskuksen. Kalevan Prisma on Pirkanmaan suurin ja vilkkain päivittäistavarakaupan hypermarket ja se sijaitsee aivan Sammonkadun itäpäässä Hervannan valtavyölyän kupeessa (kts. Kuva 5). Kalevan Prisman rakennus muodostaa suuren kauppakeskuksen, jossa toimii päätoimija Prisman lisäksi myös Osuusravintola Oksa, Hesburger, Sokos Emotion, Alko, Haka-Apteekki, Prisman parturi-kampaamo, Gigantti, Power, XXL, Team Store, Elisa Shopit, Digiman, Silmäasema, Luontaistuntija, SOL pesulapalvelut, Mister Minit-suutari, ABC-automaattiasema, luontaistuote myymälä Aito Hyvän olon kauppa sekä S-Pankki. (SOK, 2019.)

Prisma on kauppakeskuksessa päätoimija ja Pirkanmaan Osuuskauppa omistaa kiinteistön. Tämän vuoksi pidin parhaana valintana valita haastateltavaksi Pirkanmaan Osuuskaupan edustajan. Haastateltavaksi valikoitui 50-vuotias mies, joka oli toiminut yli kymmenen vuotta Pirkanmaan Osuuskaupan palveluksessa vastuullaan Kalevan Prisman toiminnot. Kalevan Prisma on niin erilainen ja samaan aikaan merkittävä toimija Sammonkadulla, että näin relevanttina ottaa sen mukaan tutkimukseen. Halusin selvittää, onko tällaisella isolla toimijalla selkeästi erilaisia kokemuksia ja näkemyksiä raitiotien rakentamisesta, kuin pienillä kivijalkayrittäjillä. Haastattelu toteutettiin Pirkanmaan Osuuskaupan edustajan työhuoneessa ja se kesti noin 30 minuuttia.

Tutkimuskysymyksissä mainitsen haluni selvittää Tampereen kaupungin suunnitelmia ja kehittämissuunnitelmia Sammonkadun osalta, joten oli asianmukaista haastatella myös Tampereen kaupungin edustajaa tutkimukseen. Tampereen kaupungilta haastattelin työntekijää, joka on toiminut koko raitiotien rakentamisen ensimmäisen vaiheen aikana Raitiotieallianssin palveluksessa ja pitänyt kontakteja yrityksiin. Haastattelun toteutin Raitiotieallianssin toimistolla neuvottelutilassa ja haastattelu vei aikaa noin 45 minuuttia. Tutkimuksen kannalta kaupungin äänen tuominen oli ensiarvoisen tärkeää, sillä jos olisin haastattanut pelkästään yrityksiä, niin näkökulma olisi jäänyt auttamatta liian suppeaksi. Kaupungin edustajaa haastatteleamalla sain esiin myös Tampereen kaupungin näkökulman Sammonkadun kehittämissuunnitelmia ja pystyn analyysissä tarkastelemaan, minkälaisia yhtäläisyyksiä tai eroavaisuuksia Sammonkadun yritysten tarpeilla on suhteessa kaupunkiin raitiotien osalta Sammonkadulla.

Kivijalkayrittäjille suunnatussa haastattelussa selvitin raitiotien rakentamisen vaikutuksia haastateltavien yrityksiin. Ensimmäisenä kysyin taustatietoja, lähinnä haastateltavan iän ja sen, kuinka pitkään on toiminut yrittäjänä Sammonkadulla. Toisena kysymyksenä kysyin, mitä mieltä he ovat yleisesti Tampereen raitiotiehankeesta. Tällä tavoin sain heti yleiskuvan siitä, millä tavoin haastateltava suhtautuu kokonaisuuteen. Tämän jälkeen pääsin pureutumaan yksityiskohtaisempiin seikkoihin. Kolmantena pyysin haastateltavia kertomaan, millä tavoin raitiotien rakentaminen on vaikuttanut yrityksen toimintaan. Näin sain selville, onko tällä rakentamisella ollut ylipäätään vaikutuksia yritysten toimintaan ja jos on, niin minkälaisia. Neljännessä kysymyksessä kysyin virikekuvien avulla, mitä ajatuksia haastateltavilla on työmaan aikaisista liikennejärjestelyistä. Tällä kysymyksellä pyrin saamaan selville, minkälaisia näkemyksiä haastateltavilla on asiaan liittyen ja saamaan selville, onko Tampereen kaupunki onnistunut liikennejärjestelyiden toteutuksessa. Virikekuvien tarkoituksena oli vielä entisestään terävöittää haastateltavien mieltä nopeasti tulevassa haastattelutilanteessa. Viidennessä kysymyksessä kysyin taas virikekuvien avustuksella ajatuksia Sammonkadun muutoksesta raitiotiehankeen myötä. Tällä tavoin pyrin saamaan selville, onko kehitys mennyt yrittäjien mielestä oikeaan suuntaan. Kuudennessa kysymyksessä nostin esiin viestinnän sekä yhteistyön yritysten ja kaupungin välillä. Halusin tällä kysymyksellä saada selville, kokivatko yrittäjät viestinnän ja yhteistyön sujuvaksi ja oliko siinä selkeitä puutteita tai ongelmakohtia. Seitsemäs kysymys koski Sammonkadun kehittämistä yrittäjien näkökulmasta. Anoin heille mahdollisuuden toimia kaupunkisuunnittelijoina ja luoda omanlaisensa Sammonkatu. Heti perään näytin virikekuvien avulla nykytilaa Sammonkadusta, ja kysyin mitä mieltä yrittäjät ovat valmiista raitiotiestä ja miten he näkevät sen vaikuttavan oman yrityksen toimintaan. Halusin tällä kysymyksellä saada lisätietoa siitä, onko valmiilla raitiotiellä tulevaisuudessa mahdollisia vaikutuksia yritysten toimintaan yrittäjien näkökulmasta ja millaiset odotukset heillä on tulevaisuuden suhteen. Lopuksi haastateltavilla oli vielä vapaa sana sanoa, mikäli jotain juolahtaisi mieleen tai jos jotain olisi unohtunut sanoa.


Pirkanmaan Osuuskaupalle ja Tampereen kaupungille laadin erilliset haastattelukysymykset. Haastattelukysymykset noudattivat pitkälti samaa linjaa kivijalkayrittäjien haastatteluiden kanssa. Pirkanmaan Osuuskaupan kohdalla muokkasinkin vain ”yrittäjä” -sanat Pirkanmaan Osuuskaupalla. Tampereen kaupungin

osalta taas käänsin asetelman päälle. Haastattelussa kysyin samoja asioita, kuin yrittäjiltäkin, mutta käänsin asetelman niin, että kaupungilta kysyin kokemuksia ja näkökulmia yrittäjien suuntaan.

Haastatteluissa pyrin pitämään kysymykset mahdollisimman avoimina, jotta saisin mahdollisimman laajoja vastauksia. Pyrin teemahaastattelulla ja kysymysvalinnoilla siihen, että haastateltavilta tulisi nimenomaan tarinanomaista kerrontaa omista kokemuksistaan ja havainnoistaan. Haastattelut analysoin sisällönanalyysillä (Hirsjärvi ym. 2015, 166). Analyysissä käytin menetelmänä tyypittelyä. Selvitin analyysissäni, mitä joukkoliikennesuuntautuneen kehittämisen ja uuden urbanismin piirteitä haastateltaviltani vastauksista löytyi. Tyypittelyn tehtävänä oli myös katsoa, kuinka yhteneväisiä tai eroavaisia kokemuksia haastateltavilla oli raitiotien rakentamisesta ja sen vaikutuksista yritysten toimintaan Sammonkadun alueella.



Kuva 5. Yritysten sijoittuminen Sammonkadulla.

 = Kivijalkayritykset

 = Kalevan Prisma

Lähde: <https://www.google.com/maps/@61.4974856,23.8027489,14z>

6 AINEISTON ANALYSOINTI

Haastateltavien henkilöiden vastauksissa oli eroja ja yhtäläisyyksiä, miten Tampereen raitiotien rakentaminen on vaikuttanut omaan yritystoimintaan. Jaottelen vastaajat yksinkertaisesti raitiotien kannattajiin tai vastustajiin, samalla analysoinnissa teoriapohjan näkökulmia hyödyntäen.

Toisena näkökulmana nostan esiin raitiotien rakentamisen aikaisia ongelmakohtia, joita yritykset olivat kokeneet rakentamisprosessin aikana. Haastateltavien kokemukset olivat nostaneet pintaan asioita, joita olisi voitu tehdä paremmin ja joita olisi syytä kehittää vastaavan kokoluokan kaupunkikehitysprojekteissa. Paikoitellen haastateltavat käyttivät voimakastakin retoriikkaa kertoessaan omista kokemuksistaan ja näkökulmistaan.

Kolmantena asiana tuon esiin Tampereen kaupungin kehittämissuunnitelmat. Pyrin analyysissä tuomaan esille sen, mikä on Tampereen kaupungin syyt raitiotien rakentamiseen ja miten sen nähdään vaikuttavan kaupunkikehitykseen. Analysoin myös sitä, millä tavalla kaupungin näkemykset ja yrittäjien toiveet Sammonkadun alueen kehityksestä ovat linjassa keskenään.

Analyysissä tukena käytän suoria lainauksia haastateltavien kommentteista haastattelutilanteessa. Näin ollen pystyn havainnollistamaan lukijalle mahdollisimman hyvin haastateltavien näkemyksiä asioihin liittyen. Suoriin lainauksiin olen koodannut kivijalkayrittäjät koodeilla Y1= Yrittäjä 1, Y2= Yrittäjä 2 ja niin edelleen. Haastateltavat anonymisoin sen vuoksi, että mikäli kivijalkayrittäjät esiintyisivät omilla nimillään, niin se olisi saattanut rajoittaa kivijalkayrittäjien vastauksia haastattelutilanteessa. Pirkanmaan Osuuskaupasta ja Tampereen kaupungista käytän termejä: Pirkanmaan Osuuskaupan edustaja ja Tampereen kaupungin edustaja. Pidän tätä relevanttina edustamiensa toimijoiden suuren koon ja erilaisen luonteen vuoksi.

6.1 Joukkoliikennesuuntautuneen kehittämisen ja uuden urbanismin näkökulma

Joukkoliikennesuuntautuneen kehittämisen mukaisessa kaupunkirakenneajattelussa alue muodostaa monimuotoisen ja tiheän asutokannan. Tätä täydentää vähittäiskauppa ja muut palvelut. Vähittäiskaupan keskittyminen nähdään erilaiset liikenteen solmukohtat, kuten bussien ja raitiovaunujen vaihtopysäkit. Kaupungin kehitys keskittyy tärkeisiin kauttakulkukohteisiin ja käytännössä liikkuminen ohjaa muun kaupungin kehitystä. Liikkumisessa suositaan erityisesti joukkoliikenteellä tapahtuvaa liikkumista. Kaupunki luo myös kehityksessään miellyttävää ympäristöä kevyelle liikenteelle ja ottaa tämän huomioon kehityssuunnitelmissaan. Näin kaupunki luo kehityksessään vaihtoehtoja miellyttävälle siirtymiselle määränpäästä toiseen ilman autoa. Tähän kehityskulkuun voidaan vaikuttaa muun muassa kevyen liikenteen suosimisella katusuunnittelussa ja katujen viihtyisyyden lisäämisellä esimerkiksi puuistutuksia käyttäen. (Calthorpe 1993, 41-42.)

Uudelle urbanismille tyypillisiä piirteitä ovat muun muassa tehokas maankäyttö, huolellisesti käsitelty julkinen jalankulkijalle sopiva tila ja paikan tunne. Joukkoliikenne ja ennen kaikkea raiteilla tapahtuva liikenne on suositeltavaa. Kadut muodostavat tiiviin toiminnallisen verkoston ja jalankulkuystävällisyys on katujen suunnittelussa avainasemassa. Avaria pysäköintikenttiä vältetään ja kadunvarsipysäköintiä suositaan. (Visanti, 2008.) Liikkeen taustalla on kritiikki autokeskeistä, hajautuvaa ja paisuvaa yhdyskuntarakennetta vastaan (Anttiroiko 2008, 22).

Joukkoliikennesuuntautuneen kehittämisen ja uuden urbanismin antama näkökulma voidaan tässä tutkimuksessa yhdistää raitiotiehen positiivisesti suhtautuviin yrityksiin. Haastateltavista yrittäjistä suurin osa oli optimistisia raitiotien tuomiin mahdollisuuksiin, ja joukkoliikennesuuntautuneen kehittämisen ja uuden urbanismin mukanaan tuomaan kehityskulkuun Sammonkadulla. Osa haastateltavista oli erittäin optimistisia ja osa taas varovaisen optimistisia. Raitiotien nähtiin tuovan tulevaisuudessa uusia asiakkaita yrityksiin ja monipuolistavan Sammonkadun rakennetta, niin yritysten, kuin asumisenkin osalta. Huomiolle pantavaa oli, että uudet yrittäjät Kalevanrinteen alueelta suhtautuivat erittäin positiivisesti raitiotien tulon Sammonkadulle.

”Toi on tosi hyvä. Yrittäjälle se on tosi tärkeä, koska ihmiset liikkuvat. (...) Siis toi on tosi, tosi hyvä! Kaikki me täällä olemme tosi iloisia siitä. Esimerkiksi, jos joku haluaa päästä keskustasta meille, niin toi antaa lisää mahdollisuuksia. Vaikka se on ollu hieman epämukavaa joskus, niin samalla pitkäaikaiseks se toimii paremmin, kuin lyhytaikaiset haitat.” (Y4)

”Hyvä..., koska mä nään, että tuolta muualta ihmiset enemmän liikkuu tästä meidän ohi ja pysäkki tulee just tohon eteen. (...) kyllä mä nään sen raitiotien hyvänä.” (Y5)

Ainoastaan nämä kivijalkayrittäjät eivät näe raitiotien tuloa Sammonkadulle hyvänä asiana, vaan tukensa raitiotielle antoi myös Pirkanmaan Osuuskauppa. Pirkanmaan Osuuskaupassa nähdään raitiotien monipuolistavan Kalevan Prisman kävijäkuntaa ja erilaisia ostamisen muotoja tulee entistä enemmän. Lisäksi Prisman saavutettavuuden nähdään parantuvan raitiotien myötä. Luonnollisesti hankkeen alulle panija ja sen toteuttaja Tampereen kaupunki näkee myös raitiotien tulon positiivisessa valossa.

”Yrityksen näkökulmasta pidän sitä hyvänä asiana siinä vaiheessa kun se valmistuu. (...) nään sen hyvänä, että eri liikennemuodoilla täällä Prismakeskuksessa asioi vuodessa vajaa viis miljoonaa ihmistä. Kävijöitä on eri liikennemuodoilla. Auto on se kävijämäärältään suurin, mutta varmasti tullaan myös julkisilla, busseilla, kävellen, pyöräilemällä ja sit ratikka tuo sen helppouden siihen. Pidän sitä erittäin hyvänä asiana tästä näkökulmasta. Kaupan edustajana se on mun mielestä hyvä juttu, että se sijaitsee meidän välittömässä läheisyydessä. Se helpottaa asiointia Prismakeskuksessa, parantaa meidän saavutettavuutta ja on nimenomaan hyvä, että se tulee tuolta Hervannasta asti, koska Hervannasta asti meillä asioidaan kuitenkin. Oikeestaan en niinkö hirveesti negatiivisia asioita siinä pysty Prismakeskuksen näkökulmasta näkemään. Odotan todella mielenkiinnolla, millä tavalla ratikka tulee vaikuttamaan meidän asioihin. Uskon, että se vaikutus on positiivinen (...) varmaan erilaista ostamista tulee

ja ratikka saattaa tuoda ehkä uutta asiakaskuntaa.” (Pirkanmaan Osuuskaupan edustaja)

”Kyl mää nään, että tää on hyvä hanke. Tää on joukkoliikennehanke. Tehokkaampaa ja houkuttelevampaa joukkoliikennettä, mutta myös samalla kaupunkikehittämisen hanke. Raitiotien myötä tiivistetään kaupunkirakennetta ja tavallaan luodaan samalla sellasta uudenlaista kaupunkia. (Tampereen kaupungin edustaja)

Joukkoliikennesuuntautuneen kehittämisen ja uuden urbanismin tuomaa kaupunkikehityksen kulkua ei nähty pelkästään positiivisessa valossa. Yksi yrittäjistä vastusti raitiotien tuloa jyrkästi ja olisi ollut paljon tyytyväisempi vanhaan Sammonkatuun, joka perustui enemmän yksityisautoilla ja busseilla suoritettavaan liikkumiseen. Tämän jakolinjan pystyi näkemään myös eräänlaisena ikäkysymyksenä. Haastatteluista kävi ilmi, että iältään nuoret yrittäjät suhtautuivat selkeästi positiivisemmin raitiotiehen. Vanhemman polven yrittäjät taas vierastivat enemmän raitiotien tuloa ja Sammonkadun muutosta joukkoliikennesuuntautuneen kehittämisen ja uuden urbanismin mukaiseen kehityskulkuun.

”Erittäin huono. Haittaa liiketoimintaa, haittaa asiakkaita, on koko ajan haitannu jalankulkijoita. Omaa liiketoimintaa erittäin paljon. (...) Ei se vaikuta, jos se pysäkki ei oo kohdalla. Nehän suhaa tästä ohitte. Ei ne tuolta lähde enää tännepäin tulee. En mää usko, et sillä on mitään vaikutusta. Asuntojen arvohan voi täällä nousta. Mut en mää usko, että se meidän liiketoimintaan mitenkään vaikuttaa. (...) Et en mää tästä nii kauheesti tykkää. Toiset sanoo, et se on hieno, mut makuja on monenlaisia. Mun mielestä tää entinen oli niin kaunis, semmonen puistomainen katu. Ja ihmisethän oli kauheen suruissaan noitten puitten kohtalosta. Et ne lähti ku ammuttu tosta.” (Y1)

6.2 Yrittäjyyden näkökulma

Yrittäjyyden teorian määritelmä on hyvin monisäikeinen. Yrittäjänä toimiva henkilö on motivoitunut ja valmis ottamaan merkittävää vastuuta. Ominaisuuksiin kuuluu myös tavoitteellisuus, päämäärätietoisuus ja aito halu kehittää itseään sekä yritystoimintaa. Yrittäjä pitää myös huolta terveydestään ja henkilöstön hyvinvoinnista tavoitteenaan näillä toimenpiteillä kohottaa yritystä parempiin tuloksiin. Voidaan todeta, että yrittäjähenkinen ihminen ajattelee itseään ja omaa uraansa Minä Oy:nä toimipa sitten yrittäjänä tai ei. (Siefen, 2010.)

Yrittäjät ja yritykset nähdään nyky-yhteiskunnassa myös vastuullisina toimijoina paikallisyhteisöissä. Paikallisyhteisöissä yrittäjät toimivat yhteiskunnan etua ja hyvinvointia ajatellen ja tekevät yritystoimintaa paikallisyhteisön, esimerkiksi kaupunginosan, kehitystä tukeakseen. Yritystoiminnassaan vastuullinen yrittäjä ottaa huomioon myös ympäristön ja luonnonvarojen näkökulman. Näin ollen yritystoimintaa harjoitetaan mahdollisimman kestäväällä, ja ympäristöä sekä luonnonvaroja säästäväällä tavalla. (Elonen 2016, 6-7.)

Yrittäjillä ja yrityksillä on merkittävä vaikutus kuntien ja maakuntien toimintaan. Kunnilla ja maakunnilla on aito halu kehittää aluettaan viihtyisäksi paikaksi asua, työskennellä ja opiskella. Elinvoiman kasvattaminen ja kehittäminen on kunnille ja maakunnille haastava tehtävä ja hyvä, avoin ja läpinäkyvä suhde paikallisiin yrityksiin ja yrittäjiin on ensiarvoisen tärkeä tämän tavoitteen täyttämiseksi. (Suomen Kuntaliitto 2019, 4.) Kunnilla on merkittävä asema muun muassa yritysilmapiirin luomiseen alueellaan. Tähän voidaan vaikuttaa kaavoituksella, verotuksella ja infrastruktuurin rakentamisella ja muokkaamisella. Kun näitä edellä mainittuja asioita tehdään yhteistyössä yrittäjien ja yritysten kanssa ja heille edulliseen suuntaan, voidaan sen nähdä kohottavan yritysilmapiiriä positiivisempaan suuntaan. Kaikkea eivät kunnatkaan pysty päättämään, vaan monesti paikallishallinnon rooliksi jää toteuttaa valtion tasolla säädettyjä asioita.

Kuten edellä mainittiin, niin yritykset ja yrittäjät ovat luomassa paikallisyhteisöissä kehitystä ja hyvinvointia. Avoimuus ja läpinäkyvyys paikallishallinnon ja kunnassa

toimivien yritysten kanssa on ensiarvoisen tärkeää toteutettaessa kaupunkikehitystä. Haastatteluissani kuitenkin korostui tiettyjä ongelmakohtia, jotka sotivat tätä käsitystä vastaan. Haastateltavistani kaikki kokivat puutteellisen viestinnän olleen yksi merkittävimmistä ongelmista raitiotien rakentamisessa Sammonkadulla. Monet haastateltavistani kokivat, että Raitiotieallianssi vain tuli ryminällä alueelle ja aloitti katutyöt kysymättä ja tiedustelematta yrittäjien tarpeita työmaan aikana. Myös kulku liiketiloille, kulkureittien jatkuva muutos ja siitä puutteellinen tiedottaminen nähtiin suurena ongelmana yritystoiminnan harjoittamisessa. Huomiolle pantavaa oli, että ongelmat tuntuivat suuremmilta Sammonkadun länsipäässä, kun taas itäpäässä ongelmat jäivät haastatteluiden perusteella pienemmiksi. Yksi selitys tähän voi olla se, että Sammonkadun itäpäässä katu on leveämpi ja siellä rakennuskanta ei ole vielä niin tiheää ja kiinni kadun reunoissa, kuin kadun länsipäässä. Toisena selityksenä voidaan nähdä se, että kadun länsipäässä kivijalkayrityksiä on tiuhemmassa. Näin ollen kokemuksia on varmasti enemmän, kuin itäpäässä ja ajatuksia on vaihdettu myös naapuriyrittäjien kesken.

”Tän työmaan aikana täällä on käyny kolme ihmistä, koko tänä aikana. Ei sitä informaatiota oo kauheesti tullu. Ovessa on ollu sillon tällön lappu, et tehdään jotain. Mut se on siinä. Ei mitään muuta. Ei oo soitettu, ei oo ollu mitään kuulemistilaisuuksia, ei mitään. Tiedän, et jossain on ollu, mut tää meidän kohta on jääny ihan pimentoon.” (Y1)

”No kyllä tiedotettiin joo, et jos oli kaikennäköisiä sulkuja. Mutta sitte ilmeisesti Raitiotieallianssin ja kaupungin kanssa ei se tiedotus menny ihan yks yhteen, koska sitten oli yks tapaus...oliko se toukokuussa...siis viime vuoden toukokuussa. Me luultiin jo, että tähän eteen pääsee autolla ja sitte yhtäkkiä tää oli suljettu ja siinä oli jotakin asfaltointihommaa, mistä me ei tiedetty etukäteen. Siitä ei niinku ilmoitettu. Ja sit ku lähettää reklamaation, nii sieltä tulee se sama vastaus, että pahoittelemme haittaa (...) En sit tiä, tuliko sillä mitään oleellista muutosta mihinkään.” (Y3)

Ongelmat viestinnässä eivät suinkaan koskettaneet ainoastaan kivijalkayrittäjiä. Myös suuremmilla toimijoilla, kuten Pirkanmaan Osuuskaupalla oli omat haasteensa viestinnässä Raitiotieallianssin ja kaupungin kanssa työmaan aikana. Pirkanmaan Osuuskauppa näki tämän isona ongelmana tuottoisan liiketoiminnan harjoittamisen kannalta. Kuitenkin alkuvaiheen kangertelujen jälkeen viestintä parani Pirkanmaan Osuuskaupan suuntaan ja myös osa kivijalkayrittäjistä koki, että alkuvaiheen jälkeen viestintä parani huomattavasti. Viestintä tapahtui pääasiassa sähköisiä kanavia pitkin, kuten sähköpostilla.

”Alkuun sitä tietoa ei tullut. (...) Et tavallaan koki, et kun esitti toiveen, et yksittäistä isoa muutosta ei tehdä tietyinä ajankohtana. Sit se tapahtu just silloin kun se ei olis saanu tapahtua. Meidän yrityksen johdon kautta meni viesti kaupungille ja kaupungilta myös vastattiin siihen silloin asiallisesti ja sitä pahoiteltiin. Mä koen, että sen jälkeen erityisesti Raitiotieallianssi otti siinä aktiivisemmän roolin. Pariin allianssin tilaisuuteen osallistuin ja he kerto sitten missä mennään ja mitä on tulossa. Panostettiin myös viestintään muita kanavia pitkin. Esim. sähköpostin kautta alko tulla niitä tiedotteita. On kyllä parantunu siitä. Alkuun en ollut tyytyväinen, mut sen jälkeen se parani huomattavasti.” (Pirkanmaan Osuuskaupan edustaja)

”Sähköpostilla on tullu meille sit infoa, jos kulkureitit tai muut muuttuu. Asukkaille ei oikein infoa tullu, et meille yrittäjille sitä jaettiin paljon paremmin. Olihan niitä jotain ständejä tossa kadulla, mitkä sitten joutu mielivaltaisen ilkivallan kohteeks. Mut kaiken kaikkiaan kyllä se mun mielestä ihan hyvää on ollu, jos vaan on kattonu ne sähköpostit.” (Y2)

Viestintä koettiin tutkittavien näkökulmasta haasteelliseksi. Haastattellessani Tampereen kaupungin edustajaa, kävi ilmi, että tämä ongelma oli tiedostettu myös Raitiotieallianssin ja kaupungin päässä. Kaikkea ei voi tietenkään tehdä täydellisesti ja kaikkia ei pysty tavoittamaan ja viestimään yhtä paljon. Kaupungin päässä ongelma nähtiin siinä, että vastaavanlaisia projekteja ei ole aikaisemmin toteutettu Tampereella

valmiissa kaupunkiympäristössä. Näin ollen kokemusta ei ollut siitä, mitä kaikkea tällaisessa rakennus- ja kaupunkikehityshankkeessa tulee ottaa huomioon. Viestinnässä yritettiin tehdä parhaansa, mutta kaikessa ei onnistuttu, niin kuin oli suunniteltu. Tämä tiedostettiin Tampereen kaupungin ja Raitiotieallianssin päässä.

”Tätä me jumpattiin alkuun aika paljon, et kelle ja minkälaisista asioista ja millä rajauksella. Et laitetaanko niille, jotka on just siinä vai laitetaanko isommalle porukalle. (...) kyllä me ollaan aina aidosti yritetty ottaa huomioon niitä asioita. (...) Varmasti yrittäjät kokee, et ei olla pystytty ottaan huomioon kaikkia näkökulmia. Mutta kyllä meillä ihan aito pyrkimys siihen on ollu. Ja joissain asioissa ollaan toki onnistuttu. (...) Et sillonhan me vasta nähtiin millaisia ne haitat on ja sillonhan me nähtiin millasta se rakentaminen on näillä vilkkaimmilla kaduilla. Nyt ei tehty junarataa metikköön vaan tavallaan se oli yrittäjille aikamoinen shokki. Mut mikä siinä tilanteessa on se paras keino auttaa...niin ite kokenu et hirveen tärkeetä siinä on se tavallaan, et saadaan tää kaikki valmiiks.” (Tampereen kaupungin edustaja)

Toisena merkittävänä ongelmana haastateltavat näkivät ongelman pysäköintimahdollisuuksissa ja muutenkin autolla liikekiinteistöille tulemisen vaikeuden. Lähes kaikki haastateltavat näkivät tämän ongelmana riippumatta siitä, oliko kyseessä vanha vai uusi yritys ja missä päin Sammonkatua yritys sijaitsi. Pysäköinti ja autolla saapuminen koettiin varsin ongelmalliseksi työmaan aikana, koska Raitiotieallianssin ja kaupungin alihankkijoiden työntekijät pysäköivät autojaan kadun varsille vieden liiketilojen asiakkailta parkkipaikat. Tämän lisäksi myös uudessa valmiissa katu ympäristössä nähtiin ongelmana kadunvarsipysäköintipaikkojen vähyys. Parkkipaikat eivät tahdo riittää kaikille halukkaille. Ongelmana koettiin myös pysäköintirajoitukset, jotka ovat monen yrittäjän näkökulmasta liian löyhät. Muun muassa monet Sammonkadun varrella asuvat asukkaat ja heidän vieraansa ”valtaavat” pysäköintipaikkoja liikekiinteistöjen edestä ja kivijalkaliikkeissä asioivat joutuvat etsimään parkkipaikkoja muualta.

”Parkkipaikkoja pitäis olla mun mielestä enemmän. Tässä meidän kohdallakin on se ongelma, että kun nää on kahden tunnin paikkoja, niin tässä pitää nämä asukkaat tosi paljon autoja. Heillä ei oo varmaankaan sit noita omia paikkoja. Tää on tosi usein ihan täynnä autoja. Heti aamustakin on aika lailla täynnä, niin parkkipaikkojen vähyys on ongelma tällä hetkellä. Enemmän pitäis olla pysäköintirajoituksia. Sit ku meihin vaikuttaa jos Hakametsässä on peli, niin tähän on aivan tukossa. Kaikki tuo tänne autot.” (Y5)

”Meiän kohdallahan oli välillä sellasta, että ne levitti aitoja sillä tavalla, että ei menny ihan meidän järkeen. Ne sano, et autoille ja kuljetuksille pitää olla tilaa. Silti ne työmaamiehet ajo autojaan tähän näin ja vei parkkipaikat asiakkailta. Niille ei ollu ohjeistettu, et hei oikeesti, miettikää mihin niitä autoja parkkeraatte. Ku te viette maksavilta asiakkailta paikat. Sit ne ei käyny täällä asioimassakaan.” (Y2)

Parkkeerauksen ongelmat linkittyvät yrittäjyyden näkökulmasta avoimeen kuntien ja yritysten väliseen vuoropuheluun, joka tässä tilanteessa ei onnistunut. Lisäksi tähän pystytään liittämään kunnan päätävävalta infrastruktuurin rakentamisen suhteen. Paikallishallinnolla on valtaa siinä, minkä verran autoille jätetään tilaa katu ympäristössä. Tässä on selkeästi epäonnistuttu Sammonkadun tapauksessa. Saavutettavuuden tematiikassa Sammonkadulla ei välttämättä onnistu aivan täydellisellä tavalla liikekiinteistöjen yhtäläinen saavutettavuus kaikilla kulkumuodoilla. Saavutettavuus on yksi joukkoliikennesuuntautuneen kehittämisen peruskulmakivistä. Pelkästään kivijalkayrittäjät eivät olleet huomioineet pysäköintiongelmaa Sammonkadulla, vaan myös Pirkanmaan Osuuskaupalla oli havaittu niin sanottua ”villiä pysäköintiä”.

”Yksi asia mistä oon huolissani, on pysäköintipaikat. Asuminen tässä on kasvanu radikaalisti viime vuosien aikana. Tietenkin kaupan kannalta se on hyvä asia, koska se tuo lisää asiakkaita meille, mutta tää kasvava

pysäköintiongelma on ollut aistittavissa. Tällä hetkellä me joudutaan muun muassa miettimään, että pitääkö meidän reagoida meidän omaan asiakaspysäköintiin. Ollaan havaittu, että tämmöstä asukaspysäköintiä Prisman tontilla tehdään. (...) Pysäköinnin mä nään niinkö isoimpana juttuna, et miten se muotoutuu tulevaisuudessa. Et vaikka ratikka tulee, niin edelleen Sammonkadun varrella asuvilla autoja on.” (Pirkanmaan Osuuskaupan edustaja)

Tampereen kaupungin edustajaa haastatellessa kävi ilmi, että myös pysäköintiongelmat olivat tiedossa rakentajan ja rakennuttajan päässä. Kaupungilla tiedostettiin, että pysäköinti on ongelma Sammonkadulla ja siihen on yritetty puuttua muun muassa pysäköintirajoituksilla. Lisäksi kaupungilla on ymmärrystä siihen, että Sammonkadulla on totuttu kulkemaan pääasiassa autolla ennen raitiotietyömaan tuloa. Autoilta poistunut tila on ollut haaste kaupungille.

”Alueena se on ollu sellanen, et ku siellä on ollu sitä autokaistaa, nii siellä on totuttu pysäköimään. Itse ainakin miellän, et yritysten yks valtti on ollu se, et sinne pääsee helposti autolla. Tässähän kävi niin, et samaan aikaan, ku alko noi työt sillon -17, nii meillä kaupunki otti käyttöön asukas- ja yrityspysäköintijärjestelmän. Nyt se vähän kiekolla rajotettu pysäköinti muuttu siihen, et sulla piti olla se tunnus. (...) Paljon käytiin yrittäjien kanssa tätä pysäköintiasiaa lävitte... Se on kans sit, et onko se hyvä vai huono, et nää tapahtu yhtä aikaa. Toki sen heti huomaa, että niitä autoja on vähentyny siellä, et se on tepsiny siihen pitkäaikaispysäköintivaivaan. Ja ennenhän talouskaistoilla sai pysäköidä molempiin reunoihin ja se ei enää koskaan palaa. Paljon kätteltiin karttoja ja mietittiin et onko se reilua.” (Tampereen kaupungin edustaja)

Elinvoiman kasvattaminen on kaupungeille, kunnille ja maakunnille ensiarvoisen tärkeää. Tässä paikallisilla yrittäjillä ja yrityksillä on merkittävä rooli. Sammonkadun raitiotietyömaassa erityisesti vanhemmissa yrityksissä koettiin haastatteluiden

perusteella, että ne olivat jääneet jonkinlaiseen paitsioon koko raitiotieprojektissa. Haastatteluista kävi hyvin ilmi, että haastatellut yrittäjät olisivat toivoneet, että jo projektin valmisteluvaiheessa heitä olisi kuultu ja heidän toiveitaan olisi otettu huomioon. Tämä ei kuitenkaan toteutunut.

”Kyllä mulla silloin ihan alussa semmonen setä kävi kyselemässä ja mää paukutin sille tietysti mitä minä haluan. Ja kyllähän hän ihan kiltisti kuunteli, mut eihän se mun paasaamiseni mitään auta, ku pakkohan niitten on tehdä ne mitä paperille on piirretty. Että...mun mielestä se oli ihan yhtä tyhjän kanssa.” (Y1)

”Jotenkin ehkä näin suurissa projekteissa pitäisi Tampereen kaupungin ja Raitiotieallianssin puolesta saada se kommunikaatio sujuvammaksi yrittäjiin. Koska uskon, että tulisi varmasti aika monia hyvä ehdotuksia yritysten puolesta. Kaikki tiesivät, että jotain tulee, mutta kukaan ei tiennyt mitä tulee. Kaupunki on kuitenkin tiennyt sen. Enemmän olisi voinut järjestää tapaamisia, luentoja ja workshoppeja. (...) Enemmän yhteistyötä yritysten ja kaupungin välillä.” (Y4)

Yrittäjyydestä puhuttaessa tieteellisessä diskurssissa käytetään yleensä sanoja motivoitunut, sinnikäs, yrittäjähenkinen. Näitä ominaisuuksia on vaadittu myös Sammonkadun varrella toimivilta yrittäjiltä raitiotietyömaan aikana. Osa yrittäjistä koki, että jäi työmaan tulon myötä ilman riittävää tukea kaupungin puolelta. Kaikki pidempään Sammonkadulla toimineet yrittäjät mainitsivat liikevaihdon pudonneen raitiotietyömaan myötä ja haasteena onkin saada palautettua liikevaihto takaisin entiseen. Kaupungilta toivottiin enemmän tukea yritystoiminnalle, muun muassa mainonnan tukemista. Osa yrittäjistä oli toki osannut varautua myynnin mahdolliseen heikkenemiseen työmaan aikana, koska raitiotien tulo oli hyvissä ajoin tiedossa.

”Kyllähän se on pienentäny liikevaihtoa ja tulosta. Asiakkaiden määrät on vähentynyt. (...) Ihmiset löysi sitten muita vastaavia yrityksiä, et menetettyjä

asiakkaita on vaikeeta saada takaisin. Se on ihan hirveen iso homma markkinoida sitä yritystä, että ihmiset löytäis sitten uudestaan. (...) No sitä oon ajatellu, että olis hyvä, että kaupunki sitte vähän tukis kivijalkayrittäjiä sillä tavalla, että kun sinne ratikoihin saa mainostilaa, nii kivijalkayrittäjät sais sinne mainoksia vähän edullisemmin.” (Y3)

”Totta kai esim. asiakasmäärissä. Viime vuosi oli tosi kipee ja kipein oli silti vielä yksi kuukausi tänä vuonna, ku toi jalkakäytävä meni remonttiin. (...) Meillä on ihan faktaa näyttää, että sinä päivänä ku tää työmaa alko, niin myynti notkahti, ja samana päivänä ku se loppu, nii myynti pomppas heti ylöspäin. Oltiin toki onneks varauduttu siihen, ku me tiedettiin se jo etukäteen, et näin käy.” (Y2)

Sammonkadun kivijalkayrittäjillä liikevaihdon putoaminen raitiotietieyömaan aikana oli selkeää. Yllättäväksi elementiksi haastatteluissa muodostui se, että suurimmalla toimijalla Pirkanmaan Osuuskaupalla selkeää myynnin laskua raitiotietieyömaan aikana ei oltu havaittu. Selityksenä tähän oli se, että Kalevan Prismakeskuksella oli omat merkittävät omat investoinnit ja muutostyöt vuosina 2014-2016 juuri ennen raitiotietieyömaan alkamista. Kalevan Prismakeskusta laajennettiin ja myös paikoitusalueelle rakennettiin uusi parkkihalli. Muutostyöt tontilla olivat isoja ja haitta asiakkaille pitkäaikainen. Tänä aikana myynti oli laskenut selkeästi, mutta laajennuksien jälkeen lähtenyt nousuun. On siis vaikeaa tarkasti määrittää, millainen vaikutus raitiotietieyömaalla on ollut Kalevan Prisman myyntiin.

”Eksaktisti sen määrittäminen on hankalaa. (...) Ja kaikista merkittävin laajennus tehtiin tossa vuonna 2014-2016. Muutostyöt kesti kolme vuotta ja se oli Pirkanmaan Osuuskaupan historian suurin investointi siihen mennessä. Nää muutostyöt ajoittu juuri siihen ajankohtaan ennen kun ratikkatyöt alko. (...) Siten 2015 ja 2016 meidän asiakasmäärät laski. Tää Prisman laajennus valmistui joulukuussa 2016 ja kun siinä oli kaks asiakasmäärältään ja myynniltään laskenutta vuotta taustalla, niin vuonna

2017 meidän myynnit lähti hyvään kasvuun.” (Pirkanmaan Osuuskaupan edustaja)

Tampereen kaupungilla on haastattelun perusteella tiedostettu yrittäjien ja yritysten vaikeudet myös myynnin suhteen. Tälle asialle heltisi ymmärrystä kaupungin toimesta. Haasteena tilanteessa kuitenkin on, että miten yrittäjiä pystyttäisiin auttamaan. Raitiotien rakentamisessa on tietyt aikataulut ja budjetit, joilla projektia tulee viedä eteenpäin. Joiltakin yrittäjiltä tuli toivetta suuremmasta tuesta kaupungin päästä, mutta esimerkiksi mitään rahallista tukea yrittäjille ei voitu luvata. Haasteena siinä olisi rahoituksen tasapuolinen jakaantuminen sekä se, että Tampereen kaupungin talous on jo nyt erittäin tiukilla. Lisämäärärahoja olisi erittäin vaikeaa tällä hetkellä saada.

”Meillä kuitenkin on siinä rakentamisessa myös se aikataulu- ja budjettipaine. Ne kun vaan täytyy tapahtua tietyssä ajassa ne asiat, et me pysytään aikataulussa. Varmasti yrittäjät kokee, et ei olla pystytty ottaan huomioon kaikkia näkökulmia. (...) Ei oo mitään poppakonsteja. Kaupungilla ei oo missään vaiheessa ollu mitään budjettia, et oltais lähdetty näitä yrittäjiä rahallisesti tukeen. Ja se on todella vaikee tie, et miten sen tekis tasapuolisesti ja miten se mitattais, et mikä on vaikuttanu mitenkkin.”
(Tampereen kaupungin edustaja)

6.3 Tampereen kaupungin kehittämissuunnitelmat

Tampereen raitiotien rakentaminen on Tampereen kaupungille yksi sen historian merkittävimmistä satsauksista. Kyseessä ei ole ainoastaan joukkoliikennehanke, vaan siinä tavoitellaan myös laajempaa kaupunkikehittämisen perspektiiviä. Tavoitteena on tiivistää hajautunutta kaupunkirakennetta, luoda uusia asumisen ja asioinnin muotoja, tuoda lisää työpaikkoja ja parantaa kaupunkialueen viihtyisyyttä. Nämä elementit ovat suoraan verrannollisia Peter Calthorpin ajatuksiin joukkoliikennesuuntautuneen kehittämisen suuntaviivoista ja kehityskuluista.

”Tää on joukkoliikennehanke. Tehokkaampaa ja houkuttelevampaa joukkoliikennettä, mutta myös samalla kaupunkikehittämisen hanke. Raitiotien myötä tiivistetään kaupunkirakennetta ja tavallaan luodaan samalla sellasta uudenlaista kaupunkia.” (Tampereen kaupungin edustaja)

Kaupungin edustajan haastattelussa kävi ilmi, että Sammonkadun osalta kaupungilla on toiveena, että siitä tulee monimuotoinen asumisen, liikkumisen ja erilaisten palveluiden muodostama kokonaisuus. Tampereen kaupungilla nähdään, että Sammonkadulla on tulevaisuudessa useita vetovoimatekijöitä, jotka houkuttelevat ihmisiä asumaan ja asioimaan paikallisissa yrityksissä. Tärkeänä nähtiin raitiotien tulon lisäksi se, että katu on saavutettavissa kaikilla liikennemuodoilla. Valmiilla Sammonkadulla pääsevät liikkumaan raitiovaunun lisäksi autot ja bussit, jalankulkijat ja pyöräilijät. Kaikilla on omat väylänsä mitä kulkea. Massiivinen remontti Sammonkadulla parantaa kaupungin mukaan myös kadun visuaalista ilmettä, joka saattaa jo sinänsä houkuttaa ihmisiä Sammonkadun alueelle. Paikallisten yrittäjien nähdään hyötyvän tästä muutoksesta.

”Kyä tää niin kun hieno on. Tää katutila on kokenu ison muutoksen suhteellisen lyhyessä ajassa. Toki tää Sammonkatu on yli kilometrin pitkä ja kun tää on saatu tehtyä seinästä seinään, nii onhan tää tosi paljon kivempi ympäristö mitä se on ollut. Mitä tää yrityksille avaa mahdollisuuksia, niin siellä on erityisesti Hakametsän pysäkki vaihtoliikennettä varten, niin ne yritykset on todella hyvällä paikalla. Et siihen ku kehittää semmosen konseptin, niin siinä on aika paljon mahdollisuuksia. Ja kyl mä uskon, että kun ympäristö on viehättävä, niin se sillä tavalla vetää puoleensa ja tuo ihmisiä helpommin liikkumaan sinne katutilaan, jota kautta sitä helpommin asioi siellä. Vielä ku on ne hulppeet pyörätiet molemmin puolin Sammonkatua, niin on meillä tosi hyvin asiat Sammonkadulla. Ja sit ku saadaan se ratikka kulkeen, niin mitä se tuo sitten, ku se on kummiski toisentyyppinen ku bussi. Sekin voi tuoda ihmisiä asumaan. Meillä on Kalevassa paljon semmosia vetovoimatekijöitä, ku on maauimalakin, joka

tuo ihmisiä muualta käymään. Kyl mää nään, että alue tästä hyötyy.”
(Tampereen kaupungin edustaja)

Haastattelussa Tampereen kaupungilla kävi ilmi myös se, että yrittämisen luonne on Sammonkadulla muuttunut. Ennen raitiotien rakentamista Sammonkadulla oli palveluyritysten lisäksi enemmän toimistotyyppistä yrittämistä. Lisäksi Sammonkadun itäpäässä Kalevanrinteen alueella yritystoiminta koostui lähinnä pienteollisuudesta ja pienpajatoiminnasta. Tämä on raitiotien rakentamisen ja Kalevanrinteen alueen uudistamisen myötä muuttunut täysin. Nykyään Sammonkatua hallitsee entistä enemmän kaupunkimaisempi kivijalkamainen palveluyrittäjäyys. Tämän kaupunki näki positiivisena, sillä tavoitteena on luoda nimenomaan kaupunkimaisempaa ympäristöä ja myös paikallisen elinkeinotoiminnan rakenne on kytköksissä vahvasti tähän kehittämisspyrkimykseen. Haastattelussa kävi myös ilmi, että välttämättä raitiotien tulo ei ole yksistään syy yrittämisen luonteen muuttumiseen. Muut muutokset yrityksiä toimintaympäristössä, esimerkiksi verkkokauppa ja suuret kauppakeskukset, haastavat perinteisiä yrityksiä pohtimaan strategiaansa ja liiketoimintamalliaan.

”Sammonkatu tosiaan on ollu aina tämmönen kauppakatu. Et siellä on ollu näitä kivijalkaliikkeitä paljon. Ja toki jo enne ku ratikka alko rakentuun, niin siellä toisessa päässä oli semmonen pienteollisuusalue. Semmosia pienpajoja oli siellä. Ne on niin ku nyt sieltä poissa. Ja se toisaalta sopiikin sen kaupunginosan luonteeseen et se ympäristö on kaupunkimainen. Kaleva on ollu hyvä paikka yrittää, koska siellä on aina niitä yrityksiä ollu ja on ollu aina sitä tiivistä asumista. Ja kyllä mää uskon et ku työt valmistuu, nii sitte sinne on muuttanu vielä lisää ihmisiä. (...) Uskon, et vähän se yritysten profiili muuttuu tai on se jo nyt muuttunu. Palvelualan yritykset on niin ku siellä isossa roolissa. Ja nyt selkeesti toi ravintolapuoli saa siellä tilaa...jotka tosin on osin sellasia lähipalveluita. (...) Tää ei oo ainoo hanke. Meillä on myös verkkokauppa, joka haastaa kivijalkaa tosi paljon, avataan tohon keskustaan iso kauppakeskus, jossa on ihan valtavasti liiketilaa. Miten se vois olla vaikuttamatta? Ja onhan se toisaalta karmeeta sanoo, et

joutuuhan siinä se liikeidea aikamoiseen testiin, että tavallaan onko se ajassa kiinni?” (Tampereen kaupungin edustaja)

Tampereen kaupungin ajatukset ja kehittämissuunnitelmat Sammonkadun osalta käyvät hyvin selviksi edellä esitetyssä. Miten tämä kaikki sitten on linjassa paikallisten yrittäjien ja yritysten näkemyksiin ja toiveisiin Sammonkadun kehityksestä? Siitä kerron seuraavaksi.

Kivijalkayrittäjien haastatteluista korostui erilaisia mielenkiintoisia toiveita ja odotuksia kaupungin suuntaan. Muutama vanhemman ikäpolven yrittäjä olisi järjestänyt joukkoliikenteen mieluummin sähköbussien varaan. Perusteena tähän oli näiden yrittäjien näkökulmasta halvempi hinta ja pienempi haitta Sammonkadun yrittäjien toiminnalle.

”Olis ollu vaihtoehtoja, olis ollu sähköbussit yms.” (Y1)

”Mutta itse olisin kyllä ajatellu sähköbussien lisäämistä. Se olis ollu halvempaa. Et olis niitä tullu tarpeeks usein, niin se olis myös säästänyt ilmasto ja olis halvempaa.” (Y3)

Suurin osa yrittäjistä oli jo hyväksynyt raitiotien tulon. Toiveena oli, että raitiotien vuoroväli olisi tarpeeksi tiheä, jotta ihmisiä liikkuisi mahdollisimman paljon Sammonkadun alueella. Hyvät ja sujuvat vaihtoyhteydet bussien ja raitiovaunujen välillä olivat yrittäjien toivelistalla, koska sillä uskottiin olevan yritystoiminnan näkökulmasta suurta lisäarvoa. Lisäksi erään yrittäjän toive oli, että raitiotie liikuttaisi entistä enemmän opiskelijoita, jotka ovat hänen asiakaskuntaansa. Hervanta-Keskusta välillä liikkuu paljon opiskelijoita. Lisäksi Kalevassa asuu jo ennestään paljon opiskelijoita oppilaitosten läheisyyden ja hyvien kulkuyhteyksien vuoksi. Raitiovaunun toivottiin tukevan tätä kehitystä.

”Se varmaan riippuu siitä, miten täällä Sammonkadulla pärjätään, et se ratikka tulee tarpeeksi tiuhaan. 10 minuuttiako se väli nyt piti olla? Ja sit miten näät jatkoyhteydet toimii, et ku ratikasta vaihdetaan bussiin ja toistepäin.”
(Y3)

”Ehkä mä toivon, et enemmän tulis opiskelijoita. Totta kai mä toivon niitä lisää, koska ne on meidän asiakkaita. (...) Opiskelijat varmaan liikkuu enemmän noilla raitsikoilla. Ja sit kun niissä on niitä vaihtojuttuja. Se vaihtopysäkkihän on tossa lähellä, mut tekeekö se sit mitään. Kyllä mä siihen koitan kuitenkin uskoa, et se vaikuttaa positiivisesti.” (Y2)

Yrittäjien näkemyksissä ja toiveissa korostui myös itse katutilan kehittämiseen tehtävät panostukset. Hyvät ja leveät tiet jalankululle ja pyöräilylle saivat kiitosta. Lisäksi kadun uusi visuaalinen ilme sai kiitosta ja sen katsottiin houkuttelevan ihmisiä paikalle. Myös uusien yritysten lisääntyminen ja tyhjien liiketilojen täyttyminen katsottiin pääsääntöisesti positiiviseksi asiaksi yritystoiminnan harjoittamisen kannalta. Miinuspuolina katutilassa katsottiin olevan aikaisemmin tässä tutkimuksessa mainittu pysäköintipaikkojen liian vähäinen määrä ja rajoitteiden liian suuri väljyys. Useampi yrittäjä oli myös sitä mieltä, että erilaiset kaistajärjestelyt eivät olleet onnistuneet parhaalla mahdollisella tavalla. Esimerkiksi osassa risteyksiä ei saa enää kääntyä joka suuntaan autolla ja osasta risteyksiä puuttuu kokonaan kääntyvien kaista. Tämän katsottiin tuovan haasteita sujuvalle liikkumiselle ja monesti ruuhka-aikoina autoliikenteen on nähty puuroutuvan risteyskohdissa.

”Mut toi risteys, mistä käännytään tonne Prisman suuntaan, niin se on aika huono. Siinä on laitettu kauppakeskukseen kääntyville ja eteenpäin meneville vain se yksi kaista ja se aiheuttaa jonoja aika tavalla. Vasemmalle kääntyville on se oma kaistansa, mutta kyllä se on huonosti suunniteltu. Ja siinä olis ollu vaikka kuinka paljon tilaa. Siinä keskellä on hirmusesti tyhjää tilaa, et olis vaikka tehny kaks kaistaa eteenpäin meneville ja sit oikeelle kääntyville yks kaista. Se on kyllä ollu semmonen pullonkaula.” (Y3)

”Sitä porukkaa menee tossa ja tänne on tullu ravintoloita ja ruokapaikkoja, mikä on meille tosi hieno juttu. Se on hienoo, koska se tuo niitä ihmisiä. Ja kaikille on jotain.” (Y2)

Kalevan Prisman osalta odotukset olivat pääsuuntaisesti positiivisia. Pirkanmaan Osuuskauppa tekee aktiivisessa yhteistyössä Tampereen kaupungin kanssa Prisman alueen suunnittelua ja raitiotien nähtiin olevan osa sitä. Tärkeimpänä elementtinä Pirkanmaan Osuuskaupalla on kuitenkin se, että saavutettavuus kaikilla kulkumuodoilla turvataan. Kyseessä on kuitenkin suuri hypermarketti, jossa suurin osa asiakkaista kulkee autolla. Joukkoliikennesuuntautuneen kehittämisen ja uuden urbanismin mukaisessa ajattelussa hypermarketit eivät kuitenkaan kuulu kaupunkimaisille alueille. Tämä on mielenkiintoinen ristiriita kehittämisteorioiden ja todellisen tilanteen välillä Sammonkadulla. Uusien talojen lisääntyminen Kalevan Prisman ympäristöön nähtiin tuovan myös lisää asiakasvirtaa. Raitiotien rakentamisen myötä ajo Prismakeskuksen muuttui merkittävästi. Ennen pääsisääntulo tapahtui Sammonkadulta, kun taas nykyään autoliikenne ohjautuu suurimmaksi osaksi Rieväkadun kautta Prisman pysäköintialueille. Pirkanmaan Osuuskaupalla onkin havaittu liikenteen puuroutumista Rieväkadulla ja Sammonkadulla ruuhka-aikoina. Suuri huoli on, että miten jatkuvan asukasmäärän lisääntyessä kaikkien liikenteen muotojen sujuva liikkuminen taataan.

”Autolla asioivan näkökulmasta lähes kaikki Prismaan saapuva autoliikenne on ohjattu tonne Rieväkadulle. Se on tietyllä tavalla varsinkin ruuhka-aikoina ja vilkkaimpina kauppapäivinä ruuhkauttanut tota liikennettä. (...) Vaikka yks uusi saapumismuoto tulee ratikan myötä, niin ollaan kuitenkin hypermarket edelleen, elikkä se suurin osa asiakkaista tulee autolla. Se on päällimmäinen huoli, että toi koko liikennöinti tässä kortteliympäristössä on muuttunu haastavammaksi.” (Pirkanmaan Osuuskaupan edustaja)

7 JOHTOPÄÄTÖKSET

Tässä tutkimuksessa lähdin selvittämään Tampereen raitiotien rakentamisen tuomia yritysvaikutuksia Sammonkadun alueella toimiviin yrityksiin. Kertauksen vuoksi nostan tähän vielä esille tutkimuksen alussa esitetyt tutkimuskysymykset, joihin lähdin hakemaan vastauksia:

Millaiset ovat Tampereen raitiotien yritysvaikutukset Sammonkadulla?

1. Millaisia ovat Tampereen kaupungin suunnitelmat ja niiden kehittämissuunnitelmat Sammonkadun osalta?
2. Millainen on yritysten ja yrittäjien suhtautuminen raitiotiehen ja miten raitiotien rakentaminen on vaikuttanut Sammonkadun yritysten toimintaan?
3. Minkälaisia ovat yritysten kehittämistarpeet suhteessa kaupungin kehittämissuunnitelmiin Sammonkadun alueella ja millaisia ovat tulevaisuudennäkymät?

Koko tutkimuksen lähtökohtana oli se, että olen ollut aina kiinnostunut kaupunki- ja aluekehittämiseen liittyvistä kysymyksistä. Sellaiset asiat, kuten liikennesuunnittelu, saavutettavuus ja kaupunkiympäristön käytettävyys ovat kiehtoneet minua koko opiskelu-urani ajan. Tämän vuoksi Tampereen raitiotiehankkeen tutkiminen oli oiva valinta tähän tutkielmaan. Myös julkisen ja yksityisen sektorin rajapinta on kiehtonut minua ja tämän vuoksi koin hyväksi valinnaksi ottaa tutkimuskohteeksi paikalliset yrittäjät ja yritykset. Tietysti myös paljasjalkaisena tamperelaisena kotikaupungissani tapahtuvat suuret kehityshankkeet herättävät luonnollisesti mielenkiintoni ja on kiehtovaa syventyä tällaiseen aiheeseen tarkemmin.

Seuraavaksi esittelen vastauksia aiemmin esitettyihin tutkimuskysymyksiin, joihin pyrin tämän tutkimuksen avulla saamaan vastauksia. Tuon tässä luvussa esille mielestäni tärkeitä päätelmiä, jotka kohoavat esiin aineiston, sen analyysin ja teoriapohjan valossa. Ensimmäisenä tuon esiin Tampereen kaupungin kehittämissuunnitelmat, joka onkin ensimmäinen osaongelma tutkimuskysymyksissäni. Toisena elementtinä nostan esiin sen, millä tavoin raitiotien rakentaminen on vaikuttanut Sammonkadun varrella

toimivien yritysten toimintaan. Viimeisenä tarkastelen sitä, millä tavoin Tampereen kaupungin kehittämissuunnitelmat ovat linjassa yrittäjien toiveiden kanssa Sammonkadun alueen kehityksestä.

7.1 Tampereen kaupungin kehittämissuunnitelmat

Kerätystä haastatteluaineistosta ja yleisestä tiedosta Tampereen raitiotien osalta päädyin siihen, että Tampereen kaupungilla on keskeisenä tavoitteena tehdä hyvä joukkoliikennehanke, mutta samalla kyseessä on myös laajempi aluekehityshanke. Raitiotien rakentamisella tavoitellaan sujuvampaa, tehokkaampaa ja ympäristöystävällisempää liikkumista kaupunkialueelle. Tampereen vuosittainen väkimäärän kasvu ja kaupunkirakenteen hajautuminen ovat suorastaan pakottaneet kaupungin reagoimaan lisääntyviin liikennemääriin ja tähän raitiotiellä haetaan mahdollisimman hyvää ratkaisua. Tämä käy ilmi myös kaupungin edustajan haastattelumateriaalista.

Lisäksi kyseessä on laajempi aluekehityshanke. Tampereen kaupungilla on haastattelun ja etsityn materiaalin perusteella tavoitteena tiivistää kaupunkirakennetta, luoda uudenlaista viihtyisämpää katu ympäristöä ja luoda uusia asumisen muotoja sekä parantaa elinkeinoelämän edellytyksiä raitiotien varrella. Tavoitteena on myös muokata yritysten rakennetta enemmän palveluyritysten suuntaan, jotka sopivat paremmin tiivistyvään kaupunkirakenteeseen. Tärkeänä tavoitteena voidaan nostaa myös esille saavutettavuus eri kulkumuodoilla. Tampereen kaupunki haluaa omalta osaltaan vastata ilmastonmuutoksen mukanaan tuomiin haasteisiin ja edistää joukkoliikenteen käyttöä ja parantaa kävelyn- ja pyöräilyn mahdollisuuksia katutilassa. Yksityisautoilua ei kuitenkaan täysin syrjäytetä, vaikka pääpaino tutkimuksen perusteella onkin joukko- ja kevyenliikenteen kehityksessä. Tampereen kaupungille on edelleen tärkeää, että saavutettavuus eri paikkoihin turvataan kaikilla liikkumismuodoilla.

Tutkimuksen perusteella Tampereen kaupungin kehittämissuunnitelmat ovat hyvin linjassa joukkoliikennesuuntautuneen kehittämisen ja uuden urbanismin kehittämissuunnitelmien kanssa. Sitä on vaikeaa tämän tutkimuksen perusteella päätellä,

ovatko joukkoliikennesuuntautunut kehittäminen ja uusi urbanismi varsinaisesti ohjanneet tai edes olleet vaikuttamassa tietoisesti kaupungin aluekehityssuunnitelmiin. Voi olla, että tämä on täysin tiedostettua tai sitten tämä on silkkaa sattumaa. Suunnitelmista ja haastattelusta kuitenkin käy ilmi se, että joukkoliikennesuuntautuneelle kehittämiselle tunnusomaiset tiiviys, monipuolisuus, katutila, etäisyys pysäkillä ja saavutettavuus joukkoliikenteellä ovat isossa keskiössä kaupungin kehittämissuunnitelmassaan. Myös uuden urbanismin ajatukset raiteilla tapahtuvasta joukkoliikenteestä, kevyen liikenteen olosuhteiden parantamisesta sekä palveluiden monipuolisuudesta ja etäisyydestä nousevat esiin. Kaupungin tavoite estää yhdyskuntarakenteen hajautumista on lisäksi keskeinen uuden urbanismin alulle panija.

7.2 Yritysten suhtautuminen ja raitiotien rakentamisen vaikutukset

Kerätystä aineistosta voidaan päätellä, että yrittäjien ja yritysten suhtautuminen raitiotiehen on melko lailla jakautunut kahtia. Osa yrityksistä suhtautui raitiotien tuloon positiivisesti ja toinen puoli oli taas negatiivisempi. Negatiivisuus toki jakautui hieman lievempään kielteisyyteen ja äärimmäiseen kielteisyyteen raitiotien suhteen. Aineisto osoitti, että uudet yrittäjät kadun itäpäässä ovat selkeästi myönteisempiä raitiotien tuloon. Tämä ei sikäli yllättänyt, sillä maalaisjärjellä voidaan päätellä, että joku tekijä on saanut nämä yrittäjät perustamaan yrityksen Sammonkadun varrelle raitiotietyömaan keskelle. Tästä voidaan helposti päätellä, että raitiotie ja sen mukanaan tuomat mahdollisuudet ovat houkuttelleet yrittäjät Sammonkadulle. Merkitteellistä on myös, että iso toimija Pirkanmaan Osuuskauppa lukeutui raitiotiehen positiivisesti suhtautuviin.

Negatiivisesti raitiotien tuloon suhtautuvat olivat enemmänkin useamman vuoden kadun länsipäässä yritystä pyörittäneitä yrittäjiä. Kaksi heistä esitti näkemyksiään lievästi negatiivisessa valossa, kun taas yksi oli kärkeämmin negatiivinen. Havainnot ovat mielenkiintoisia. Osaltaan tämä kahtia jakautuneisuus voidaan nähdä myös ikäkysymyksenä, vaikka laajoja yleistyksiä ei voidakaan tehdä haastateltavien pienestä lukumäärästä johtuen. Uudet yrittäjät Sammonkadun itäpäästä olivat nuoria yrittäjäuraansa aloittelevia henkilöitä, kun taas länsipään yrittäjät olivat jo vanhemman

ikäpolven yrittäjiä. Pirkanmaan Osuuskaupan tapauksessa on hankalaa arvioida suhtautumista haastateltavan iän valossa, koska isossa yrityksessä haastateltavan näkemys on sidottu yhtiön johdon asettamaan näkökulmaan, joka tässä tapauksessa oli positiivinen raitiotietä kohtaan.

Kerätty aineisto osoitti myös sen, että raitiotien rakentamisella on ollut Sammonkadun yrityksiin monenlaisia eri vaikutuksia. Haastatteluissa nousikin monia eri yhteisiä teemoja, joita analyysissä nostettiin esille. Raitiotien rakentaminen valmiiseen kaupunkiympäristöön oli kova ponnistus Tampereen kaupungilta ja näin suurta rakennushanketta ei oltu ennen toteutettu Tampereella. Tämän seurauksena vaikutuksetkin olivat merkittäviä. Yksi merkittävä vaikutus yrityksiin oli yritysten liikevaihdon putoaminen työmaan aikana. Tämä kävi ilmi jokaisesta haastattelusta. Toisena merkittävänä vaikutuksena aineiston perusteella voidaan nostaa puutteellinen viestintä, joka kuitenkin alkukangertelujen jälkeen parantui rakennusprojektin loppua kohden. Kolmas merkittävä teema oli pysäköinnin ongelmat henkilöautoliikenteelle. Ratkaisuksi yrittäjät ehdottivat muun muassa tiukempia pysäköinnin rajoituksia. Huomiolle pantavaa on, että samat ongelmat koskivat yrityksiä riippumatta niiden koosta. Kalevan Prismalla oli täsmälleen samoja ongelmia kuin pienillä kivijalkayrityksillä, mutta eri mittakaavassa ja osin eri syistä. Tämä oli yllättävä havainto ja ennen tutkimusta tällaista asetelmaa olisi ollut hankalaa päätellä.

Useampi yrittäjä myös koki, että he jäivät ulkopuolisiksi koko hankkeen suunnittelussa ja yrittäjien tarpeita ei alusta asti otettu tarpeeksi huomioon. Tämä oli huolestuttava asia. Elinkeinoelämän menestyksellinen toimiminen kuitenkin on tärkeässä keskiössä kaupungin toiminnalle ja onkin huolestuttavaa nähdä, että aineiston perusteella yrittäjiä laiminlyötiin raitiotieprojektin aikana jo suunnitteluvaiheesta lähtien. Moni yrittäjä olisi kaivannut kuulemistilaisuuksia ja kyselyitä, sekä avointa vuoropuhelua yrittäjien ja kaupungin välillä. Raitiotietyömaan Sammonkadun osuudessa tämän koetaan jääneen vajavaiseksi. Tampereen kaupungin haastattelusta kuitenkin välittyi, että Kalevan lohko on toiminut varsin hyvin myös yhteistyössä yrittäjien kanssa. Tämä on mielenkiintoinen aineistosta välittynyt ristiriita. Kaiken kattavaa yleistystä ei näkemyksistä voi kuitenkaan tehdä, sillä en haastatellut kaikkia Sammonkadun yrityksiä.

Raitiotietyömaan vaikutukset yrittäjiin olivat moninaiset ja ikävä kyllä, useassa tapauksessa ne näyttäytyivät negatiivisina. Tosin olikin jo osittain ennalta arvattavissa,

että yleisesti rakennustyömaiden vaikutukset ovat harvoin positiivisia, vaikkakin tällaisia vaikutuksia voikin joskus tulla. Huomiolle pantavaa oli kuitenkin se, että Tampereen kaupungilla tiedostettiin nämä ongelmat ja kerätystä aineistosta välittyi näkemys, että kaupungilla on myös aito halu ja pyrkimys vaikuttaa näiden esille nousseiden negatiivisten vaikutusten poistoon. Tietenkin Sammonkadun tapauksessa raitiotie on jo rakennettu ja työmaanaikaisia virheitä ei välttämättä saa enää jälkikäteen korjattua. Kuitenkin aineistosta nousseet vaikutukset antavat kaupungille osviittaa tuleviin raitiotien laajennuksiin tai muihin rakennushankkeisiin; mihin olisi syytä kiinnittää huomiota, jotta kaikkien toimijoiden tyytyväisyys taataan.

Edellä mainituista vaikutuksista Sammonkadun yrityksiin voidaan hahmottaa nyansseja myös teoriaosiossa esitettyihin ajatuksiin yrittäjistä ja yrityksistä osana kaupungin elinkeinopolitiikkaa. Teoriasta kumpuavat esille yritysilmapiirin merkitys, hyvä viestintä ja erilaiset avoimet verkostot sekä infrastruktuurin merkitys yrityksille. Näiden elementtien valossa yritysilmapiiri jäi aineiston perusteella liian heikoksi. Varsinkin rakennusprojektin alussa monet yrittäjät kokivat olevansa vain tiellä kaupungin suunnitelmissa ja positiivista asennetta kaupungilta yrittäjiä kohtaan ei havaittu. Tämä asia parani kohti rakennusprojektin loppua muun muassa parantuneena viestintänä, mikä voidaan yhdistää avoimen ja hyvän vuorovaikutuksen tematiikkaan. Kaupungilla on myös merkittävä valta päättää infrastruktuurista. Esimerkiksi pysäköinnin ongelmiin voisi teorian valossa ja aineiston perusteella kaupungilla olla mahdollisuuksia muuttaa henkilöautoliikenteen olosuhteita Sammonkadulla paremmaksi, ja tällä tavalla tukea yritystoiminnan kannattavuutta.

7.3 Kehittämistarpeet suhteessa toisiinsa ja tulevaisuudennäkymät

Aiemmin tässä luvussa onkin esitetty, että Tampereen kaupungin kehittämissuunnitelmissa on raitiotien avulla luoda hyvää ja tehokasta joukkoliikennettä ja samalla kehittää Sammonkatua entistä urbaanimmaksi ja monipuolisten palveluiden ja asumisen muodostamaksi kokonaisuudeksi, jossa katutila on viihtyisä, etäisyydet lyhyitä ja kaikilla liikkumismuodoilla on tilaa katutilassa. Miten nämä kehittämissuunnitelmat ovat linjassa Sammonkadun yritysten toiveisiin nähden? Entä

millaisena kaupunki ja yritykset näkevät tulevaisuudennäkymät? Siitä kerron seuraavaksi.

Kerätystä aineistosta yritysten osalta välittyi eroja ja yhtäläisyyksiä kaupungin kehittämissuunnitelmiin. Raitiotiehen negatiivisesti suhtautuvat yrittäjät olisivat rakentaneet joukkoliikenteen kokonaan sähköbussien varaan vedoten halvempaan hintaan ja pienempään haittaan yrittäjien toiminnalle. Tämä vaihtoehto on ollut alun perin myös kaupungin harkinnassa, mutta kokonaisuutta tarkastellessa raitiotie vei voiton: Se tarjoaa suuremman potentiaalin aluekehityksessä ja muun muassa aikatauluvarmuudessa, koska se liikkuu vähemmän muun liikenteen seassa. Lisäksi raitiovaunu pystyy kuljettamaan suurempia ihmismassoja, kuin sähköbussi.

Yrittäjien toiveet kohdistuivat myös tiheään vuoroväliin, johon raitiotie tulee myös vastaamaan. Tampereen kaupungin tavoitteena on, että raitiotie kulkisi 7,5 minuutin vuorovälein, eli varsin tiheästi (Raitiotieallianssi, 2020). Tässä yrityksillä ja kaupungilla on samanlaiset toiveet.

Aineistosta kävi ilmi, että yrittäjien mielestä katutilan visuaalisuus oli onnistunutta ja selkeitä jalkakäytäviä ja pyöräteitä kiiteltiin. Ainoastaan autoliikenteen ratkaisut saivat sapiskaa pysäköintipaikkojen vähyyden muodossa ja kaistajärjestelyillä risteyksissä. Kaiken kaikkiaan kokonaisuutena voidaan todeta, että kaupunki on onnistunut Sammonkadun visuaalisessa puolessa yritysten näkökulmasta ja sen odotetaan tuovan myös ihmisiä Sammonkadulle. Myös monipuolistuva yritys rakenne on ollut kaupungin tavoitteena ja tässä asiassa myös yrittäjien toive on samanlainen aineiston perusteella. Yrityksissä koettiin, että monipuolinen yritys rakenne Sammonkadulla houkuttelee uusia asiakkaita. Tästä voidaan päätellä, että joukkoliikennesuuntautuneen kehittämisen ja uuden urbanismin ajatukset ovat visuaalisuuden ja monipuolisen yritys rakenteen puolesta myös yrittäjien toivelistalla.

Pirkanmaan Osuuskauppa nosti haastattelussa saavutettavuuden merkityksen Prismakeskuksen toiminnalle. He toivovat, että Prismakeskus on myös raitiotien myötä edelleen saavutettavissa kaikilla kulkumuodoilla. Eryityisesti he toivovat, että saavutettavuus autoilla turvataan, koska kyseessä on kuitenkin hypermarket, jossa suurin osa asiakaskunnasta asioi autolla. Saavutettavuus on tärkeä teema joukkoliikennesuuntautuneessa kehittämisessä ja uudessa urbanismissa, mutta kuitenkin hypermarketit eivät kuulu näiden kehittämisteorioiden ajatukseen

palvelurakenteesta. Tämä ristiriita Sammonkadun ja edellä mainittujen teorioiden välillä on mielenkiintoinen asia, mikä kertoo, että Sammonkatua ei suunnitella täysin joukkoliikennesuuntautuneen kehittämisen ja uuden urbanismin oppien mukaisesti. Kaupunki myös pyrkii vastaamaan kehittämissuunnitelmissaan siihen, että Prismakeskus on yksi pysyvä toimija Sammonkadulla ja suunnittelua on toteutettu niin, että raitiotie on vain yksi uusi liikkumismuoto, joka tukee alueen saavutettavuutta entisestään.

Kehittämissuunnitelmissa kaupunki ja yrittäjät ovat aineiston perusteella suhteellisen samoilla linjoilla. Pieniä eroja kuitenkin on, mutta se on ymmärrettävää. Harvoin, jos koskaan on sellaista tilannetta, että kaikki olisivat samaa mieltä asioista ja myöskään kaikkia ei voida miellyttää. Tärkeää kuitenkin on, että mahdollisimman monta näkökulmaa otetaan huomioon, ja että niillä olisi lisäarvoa erilaisissa kehittämishankkeissa.

Tulevaisuudenodotukset olivat aineiston perusteella vaihtelevia. Yksi yrittäjä uskoi, että raitiotiellä ei ole minkäänlaista vaikutusta hänen liiketoimintaansa. Kaikki muut taas Pirkanmaan Osuuskaupan edustajaa myöten olivat asennoituneet niin, että raitiotie tulee ja sen kanssa on elettävä. Moni yrittäjä ajatteli positiivisesti ja arvioi raitiotien tuovan lisää asiakkaita yrityksiin. Esimerkiksi opiskelijoiden uskottiin liikkuvan raitiovaunulla, koska Hervannassa, Keskustassa ja TAYS:n ympäristössä on paljon oppilaitoksia. Lisäksi Kalevassa asuu paljon opiskelijoita. Tampereen kaupungilla odotukset ovat myös luonnollisesti positiiviset ja raitiotien odotetaan vauhdittavan myös Sammonkadun yritysten toimintaa.

7.4 Yhteenveto

Kaiken kaikkiaan voidaan sanoa, että aineiston tarkastelu ja teoriapohjan tuoma näkemys asioihin avaa sitä, miksi raitiotie tulee Sammonkadulle. Tampereen kaupunki haluaa kehittyä ja viedä kaupunkia eurooppalaisempaan ja urbaanimpaan suuntaan kaupunkirakennetta tiivistäen. On ymmärrettävää, että yrittäjät ja yritykset ovat olleet huolissaan oman liiketoiminnan kannattavuuden suhteen. Raitiotien rakennusaika oli erittäin haasteellinen yrittäjille ja yrityksille, eikä ongelmiltakaan vältytty. Tästä

kaupunki ottaa varmasti oppia esimerkiksi raitiotien toisen osan rakentamisessa Pyynikintorilta Lentävänniemeeseen. Tulevaisuuden suhteen odotukset ovat varovaisen optimistiset, mutta kukaan ei tiedä, mitä tulevaisuus tuo tullessaan. Edes hankkeen rakennuttaja Tampereen kaupunki ei tiedä miten kaikki tulee päättymään. On vain ennustuksia, miten tilanne tulee kehittymään yritysten suhteen. Kuitenkin vain aika ja tulevaisuus näyttävät sen, miten raitiotie tulee vaikuttamaan yritystoimintaan Sammonkadulla ja minkälaiseksi miljööksi Sammonkadun alue lopulta muodostuu, kun raitiovaunut aloittavat virallisen liikennöinnin elokuussa 2021.

8 LOPPUSANAT

Tämän tutkielman teko oli hyvin mielenkiintoinen ja opettavainen kokemus. Yliopistourani aikana olen tehnyt monenlaisia ryhmitöitä ja pienempiä tutkimuksia, esimerkiksi kandidaatintutkielmani. Tämä pro gradu -tutkielma oli kuitenkin ylivoimaisesti pisin ja haasteellisin työ, mitä olen yliopistossa joutunut tekemään. Matka alkoi jo syyskuussa 2018, kun aloin työstämään ideoita graduseminaarissa ideapaperille. Ideat jalostuivat myöhemmin aina tutkimussuunnitelmaksi asti. Tästä lähti varsinaisen tutkimuksen toteuttaminen ja vihdoin keväällä 2020, lähes puolentoista vuoden työn jälkeen, voin todeta tutkielman olevan valmis. Välillä työ eteni rivakkaakin tahtia ja välillä oli pitkiäkin taukoja, jolloin työ jumitti paikoillaan, mutta tämä kuuluu tutkielman teon luonteeseen. Haasteita oli, niin työelämän, tutkimuksen teon, kuin vapaa-ajankin yhteensovittamisen kanssa. Nämä haasteet kuitenkin selvitin ja olen tyytyväinen lopputulokseen.

Suuri apu tutkielman tekemisessä oli oikeastaan koko yliopistourani varrella käydyt kurssit ja niistä opittu tietotaito. Lisäksi erilaiset tutkielman tekoon valmentavat kurssit ovat kehittäneet prosessinhaltijan taitojani. Prosessinhaltijana kykenin näin mittavaan itsenäiseen työhön. Unohtaa ei myöskään sovi työelämässä opittuja tietoja taitoja. Olen kaikkien näiden yliopisto-opiskeluvuosieni aikana työskennellyt opintojeni ohessa osaaikaisesti ja kartuttanut arvokasta osaamista ja tietotaitoa työelämän kentältä. Myös tätä pystyi hyödyntämään pro gradu -tutkielman teossa.

On ollut mahtavaa päästä perehtymään tässä tutkielmassa oman kotikaupungin merkittävään investointiin ja kaupunkirakennetta muokkaavaan hankkeeseen sekä sen vaikutuksiin. Omassa elinympäristössäni tapahtuvat muutokset ja niiden syy- ja seuraussuhteiden ymmärtäminen auttavat ymmärtämään maailmaa paremmin. Maailman kokonaisvaltainen ymmärtäminen on ehkä tärkein yliopistossa opittu taito ja sitä olen päässyt tässä tutkielmassa hyödyntämään.

Suuret kiitokset haluan antaa kotijoukoilleni, opiskelijakollegoilleni, tämän työn ohjaajille sekä myös työpaikkani esimiehille sekä työkavereille. Kaikki ovat omalta osaltaan olleet tukemassa tämän työn edistymistä parhaansa mukaan. Haluan myös kiittää kaikkia tähän tutkimukseen osallistuneita yrittäjiä ja yritysten edustusta sekä Tampereen kaupungin edustusta. Ilman näitä edellä mainittuja tutkimuksen teko olisi ollut haasteellista ja oli erittäin iso apu, että kaikki lähtivät mukaan. Kiitos kaikille.

LÄHTEET

- Anttiroiko, A.-V. (2010). *Luova kaupunkikehittäminen – kaupunkikonseptit innovatiivisen kaupunkikehittämisen apuna*. Tampere: Sente.
- Bohl, C. (2000). *New Urbanism and the City: Potential Applications and Implications for Distressed Inner-City Neighborhoods*. Housing Policy Debate 11. Saatavissa: https://www.innovations.harvard.edu/sites/default/files/hpd_1104_bohl.pdf
- Bula, F. (2014). Vancouver's Canada Line Is a Model of Transit-Oriented Development. *Citylab*, 2/2014.
- Calthorpe, P. (1993). *The Next American Metropolis: Ecology, Community an the American Dream*. New York: Princeton Architectural Press.
- Carlin, W. & Seabright, P. (2008). *Bring Me Sunshine: Which Parts of the Business Climate Should Public Policy Try to Fix?* Annual World Bank Conference on Development Economics-Global, Private Sector and Development, ed. Justin Yifu Lin and Boris Pleskovic
- Cervero, R. ym. (2004). *Transit Oriented Development in the United States: Experiences, Challenges, and Prospects*. Transit Cooperative Research Program Report 102. Washington, D.C.: Transit Research Board.
- Elonen, N. (2016). *Vastuullinen yrittäjyys Satakunnassa – Satakuntalaisten yrittäjien näkemyksiä vastuullisesta yritystoiminnasta ja sen tärkeydestä*. Tampere: Juvenes Print – Suomen Yliopistopaino Oy. Saatavissa: <http://tampub.uta.fi/bitstream/handle/10024/100363/978-952-03-0337-2.pdf?sequence=1&isAllowed=y>
- Garfield, L. (2016). *10 cities that are starting to go car-free*. Business Insider. Saatavissa: <http://www.businessinsider.com/cities-going-car-free-2016-8?r=US&IR=T&IR=T/#oslo-norway-will-implement-its-car-ban-by-2019-1>
- Haveri, A. & Anttiroiko, A.-V. (2013). Kuntajohtaminen paikallisten kilpailu- ja yhteistyösuhteiden hallintana. Teoksessa Karppi, I. (toim.) *Governance – Hallintaa uusin muotoiluin*. (s. 79-96). Tampere: Tampereen yliopisto.
- Heinonen, J. (2013). Kunnan yritysilmapiirin vaikutus yritystoiminnan kehittymiseen. Turku: Suomen yliopistopaino Oy – Juvenes Print. Saatavissa: https://www.utupub.fi/bitstream/handle/10024/92575/Jarkko%20Heinonen%20SISUS%20B5%20K_170913%20VEDOS.pdf?sequence=2
- Helsingin kaupunki. (2019). *Hitas-asunnot*. Helsingin kaupunki. Saatavissa: <https://www.hel.fi/helsinki/fi/asuminen-ja-ymparisto/asuminen/hitas/>
- Helsingin kaupunki. (2018). *Kruunuvuorenranta*. Helsingin kaupunki. Saatavissa: <https://www.uuttahelsinki.fi/fi/kruunuvuorenranta/rakentaminen>

Hirsjärvi, S., Remes, P. & Sajavaara, P. (2015). *Tutki ja kirjoita*. (20. uud. painos.) Helsinki: Tammi.

Kanninen, V., Kontio, P., Mäntysalo, R. & Ristimäki, M. (2010). *Autoriippuvainen yhdyskunta ja sen vaihtoehdot*. Espoo: Yliopistopaino. Saatavissa: <https://aaltodoc.aalto.fi/bitstream/handle/123456789/4942/isbn9789526035352.pdf?sequence=1>

Kuopion kaupunki. (2008). *Kuopion keskusta-alueen liikenteen yleissuunnitelma*. Kuopion kaupunki. Saatavissa: https://www.kuopio.fi/c/document_library/get_file?uuid=cf654b14-fd9d-418b-9e4c-8e4bd7d8bf03&groupId=12123

Lo, W. R. (2002). *Rail-transit-oriented development in Hong Kong : the case study of the Mass Transit Railway*. Hong Kong: University of Hong Kong. Saatavissa: http://dx.doi.org/10.5353/th_b4389499

Meklin, P., Rajala, T., Sinervo, L-M. & Vakkuri, J. (2013). Kunta hyvinvointipalvelujen järjestäjänä: rajallisten voimavarojen tehokkaan hallinnan ongelma. Teoksessa Karppi, I. (toim.) *Governance – Hallintaa uusin muotoiluin*. (s. 181-211). Tampere: Tampereen yliopisto.

Pyykkönen, M. (2014). *Ylistetty yrittäjyys*. Jyväskylä: Sophi. Saatavissa: https://jyx.jyu.fi/bitstream/handle/123456789/44517/Y_Y_final.pdf?sequence=5&isAllowed=y

Raitiotieallianssi. (2018). *Näin rakennamme*. Raitiotieallianssi. Saatavissa: <https://raitiotieallianssi.fi/rakentaminen/nain-rakennamme/>

Raitiotieallianssi. (2020). *Tampereen raitiotie*. Raitiotieallianssi. Saatavissa: <https://raitiotieallianssi.fi/tampereen-raiotie/>

Siefen, H-P. (2010): *Yrittäjähenkisyys, avain ihan mihin vain*. Saatavissa: <http://www.yrittajalinja.fi/blogi/2010/12/21/435>

Suomen Kuntaliitto Ry. (2019). *Elinvoima, kasvu ja työllisyys kuntatalouden haasteina*. Helsinki: Suomen Kuntaliitto Ry. Saatavissa: <https://www.kuntaliitto.fi/talous/kuntatalous-ja-valtio/julkisen-talouden-uusi-ohjausjarjestelma/elinvoima-kasvu-ja-tyollisyys-kuntatalouden-haasteina>

Suomen Osuuskauppojen Keskuskunta. (2019). *Prisma – Tampere Kaleva*. Suomen Osuuskauppojen Keskuskunta. Saatavissa: <https://www.prisma.fi/fi/prisma/myymalat/tampere-kaleva>

Suomen Yrittäjät. (2018). *Kunnat ja yrittäjyys*. Suomen Yrittäjät. Saatavissa: <https://www.yrittajat.fi/yrittajat/kunnat-ja-yrittajyys>

Tampereen kaupunki. (2013). *Kalevanrinteen yleissuunnitelma*. Tampereen kaupunki. Saatavissa: https://www.tampere.fi/tiedostot/k/C7OUsx1i9/kalevanr_raportti_20130423_lowres.pdf

Tampereen kaupunki (2015). *Kalevan RKY-alue – selvitys rakennetusta kulttuuriympäristöstä ja rakentamistapaohje*. Tampereen kaupunki. Saatavissa: https://www.tampere.fi/liitteet/s/PTVnUBPSW/rky_150114esitys1_kya.pdf

Tampereen kaupunki. (2013). *Tampereen keskustan liikenneverkkosuunnitelma*. (verkkodokumentti) Tampereen kaupunki. Saatavissa: <http://www.tampere.fi/liikenne-ja-kadut/liikenne-ja-katusuunnittelu/keskustan-liikenneverkko.html>

Tampereen kaupunki. (2014). *Tampereen raitiotie, yleissuunnitelma*. Tampereen kaupunki. Saatavissa: <https://www.tampere.fi/liitteet/t/Rlz1dsMYe/tampereenraitiotieyleissuunnitelma.pdf>

Visanti, M. (2008). Urbanismi ja kaupunkisuunnittelun näkökulma. *RY. Rakennettu ympäristö*, 4/2008.

Weckström, C. (2018). *TOD ja viisi askelta kestävämpään liikkumiseen*. Bemine. Saatavissa: <https://bemine.fi/tod-ja-viisi-askelta-kestavampaan-liikkumiseen/>

LIITE 1

HAASTATTELURUNKO (Yrittäjät)

1. Taustatiedot

- a. Mikä on yrityksesi toimiala?
- b. Kuinka kauan olet ollut yrittäjänä Sammonkadulla?

2. Mitä mieltä olet Tampereen raitiotiehankeesta?

- a. Hyvä/huono, miksi?

3. Millä tavoin raitiotietyömaa on vaikuttanut yrityksesi toimintaan?

4. Mitä ajattelet Sammonkadun työmaa-aikaisista liikennejärjestelyistä?

- a. (Virikekuvaa työmaajärjestelyistä)
- b. Hyvä/huono, miksi?

5. Sammonkadun alue on muuttunut paljon raitiotiehankkeen myötä, mitä tästä ajattelet?

- a. (Virikekuvaa nykyisyydestä ja menneisyydestä)

6. Miten koet tiedotuksen ja yhteistyön raitiotieallianssin ja kaupungin kanssa sujuneen? Onko alueen yrittäjiä kuunneltu?

- a. Hyvin/huonosti, miksi?

7. Miten kehittäisit Sammonkatua, jos saisit itse päättää?

8. Mitä mieltä olet raitiotiestä, kun se on valmis? Miten näet sen vaikuttavan yrityksesi toimintaan?

- a. (Virikekuva valmiista raitiotiestä Sammonkadulla)

9. Jäikö jotain sanomatta? Onko jotain, mitä haluaisit vielä kertoa?

LIITE 2

HAASTATTELURUNKO (Pirkanmaan Osuuskaupan edustaja: Prisma-ryhmäpäällikkö Mikko Mäki)

1. Taustatiedot

- a. Minkä ikäinen olet?
- b. Kuinka kauan olet toiminut nykyisessä tehtävässäsi?

2. Mitä mieltä olet Tampereen raitiotiehankeesta?

- a. Hyvä/huono, miksi?

3. Millä tavoin raitiotietyömaa on vaikuttanut Kalevan Prisman toimintaan?

4. Mitä ajattelet Sammonkadun työmaa-aikaisista liikennejärjestelyistä?

- a. (Virikekuvaa työmaajärjestelyistä)
- b. Hyvä/huono, miksi?

5. Sammonkadun alue on muuttunut paljon raitiotiehankkeen myötä, mitä tästä ajattelet?

- a. (Virikekuvaa nykyisyydestä ja menneisyydestä)

6. Miten koet tiedotuksen ja yhteistyön Raitiotieallianssin ja kaupungin kanssa sujuneen? Onko Pirkanmaan Osuuskauppaa kuunneltu?

- a. Hyvin/huonosti, miksi?

7. Miten kehittäisit Sammonkatua, jos saisit itse päättää?

8. Mitä mieltä olet raitiotiestä, kun se on valmis? Miten näet sen vaikuttavan Kalevan Prisman toimintaan?

- a. (Virikekuva valmiista raitiotiestä Sammonkadulla)

9. Jäikö jotain sanomatta? Onko jotain, mitä haluaisit vielä kertoa?

LIITE 3

HAASTATTELURUNKO (Tampereen kaupungin edustaja)

1. Taustatiedot

- a. Mikä virkanimikkeesi?
- b. Miten olet mukana Tampereen raitiotiehankeessa?

2. Mitä mieltä olet Tampereen raitiotiehankeesta?

- a. Hyvä/huono, miksi?

3. Miten tärkeänä osana Sammonkadun osuutta raitiotietyömaasta pidetään kaupungin näkökulmasta?

4. Millä tavoin koet Sammonkadun yrittäjien suhtautuvan raitiotietyömaahan? Millaisena näet kaupungin ja Sammonkadun yrittäjien välit tällä hetkellä?

5. Mitä ajattelet Sammonkadun työmaa-aikaisista liikennejärjestelyistä?

- a. (Virikekuvaa työmaajärjestelyistä)
- b. Hyvä/huono, miksi?

6. Sammonkadun alue on muuttunut paljon raitiotiehankeen myötä, mitä tästä ajattelet? Onko yrittämisen olosuhteet muuttuneet?

- a. (Virikekuvaa nykyisyydestä ja menneisyydestä)

7. Miten koet tiedotuksen ja yhteistyön Sammonkadun yrittäjien kanssa sujuneen? Onko alueen yrittäjiä kuunneltu?

- a. Hyvin/huonosti, miksi?

8. Miten kehittäisit Sammonkatua, jos saisit itse päättää?

9. Mitä mieltä olet raitiotiestä, kun se on valmis? Miten näet sen vaikuttavan Sammonkadun yrittäjien toimintaan?

- a. (Virikekuva valmiista raitiotiestä Sammonkadulla)

10. Jäikö jotain sanomatta? Onko jotain, mitä haluaisit vielä kertoa?

LIITE 4 VIRIKEKUVAT TYÖMAAJÄRJESTELYISTÄ

Virikekuva 1: Sammonkatu vuonna 2017



Lähde: Raitiotieallianssi, 2017. Saatavissa:

<https://raitiotieallianssi.fi/tietoa/kuvapankki/kuvapankki-2017/>

Virikekuva 2: Sammonkatu kesäkuussa 2018



Lähde: Raitiotieallianssi, 2018. Saatavissa:

<https://raitiotieallianssi.fi/tietoa/kuvapankki/kuvapankki-2018/>

LIITE 5 VIRIKEKUVAT MENNEISYYDESTÄ JA NYKYHETKESTÄ

Virikekuva 1: Sammonkatua keväällä 2006



Lähde: Wikipedia, 2006. Saatavissa:

<https://upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/1/1c/Sammonkatu.jpg>

Virikekuva 2: Sammonkatua syyskuussa 2019



Lähde: Aamulehti, 2019. Saatavissa: <https://www.aamulehti.fi/a/bb62156f-dc46-4269-b43a-203b5f8ab284>

LIITE 6 VIRIKEKUVA VALMIISTA RAITIOTIESTÄ

Virikekuva 1: Sammonkadun valmista osuutta syyskuussa 2019



Lähde: Raitiotieallianssi, 2019. Saatavissa:
<https://www.instagram.com/p/B211jGDhMhG/>