

Kari Neuvonen

# **EKOLOGISUUS KAUPUNKISUUNNITTE- LUSSA 2020-LUVULLA**

**DISKURSSIANALYYSI KÄVELY- JA PYÖRÄTEIDEN MERKITYKSISTÄ  
TAMPEREEN KAUPUNGIN STRATEGIASSA JA SUUNNITELMISSA**

Yhteiskuntatieteellinen tiedekunta  
Kandidaatintutkielma  
Toukokuu 2022

# TIIVISTELMÄ

Kari Neuvonen: Ekologisuus kaupunkisuunnittelussa 2020-luvulla  
Kandidaatintutkielma  
Tampereen yliopisto  
Yhteiskuntatutkimuksen tutkinto-ohjelma  
Toukokuu 2022

---

Ympäristön rapistuvaan tilaan on kiinnitetty entistä enemmän huomiota ja ekologiset vaihtoehdot ovat kasvattaneet suosiotaan. Ekologisempiin ratkaisuihin liitetään positiivisia merkityksiä, jotka näkyvät myös virallisissa valtiollisissa ja kunnallisissa suunnitelmissa ja strategioissa. Ekologisia ratkaisuja etsitään kunnallisella tasolla monimutkaisiin ongelmiin, joita kaupunkien on pidemmällä aikavälillä vaikea ratkaista yksin. Yksi merkittävä ympäristöriski on kuitenkin liialliset päästöt ja liiallinen kulutus. Tähän tutkimukseeni kohde Tampereen kaupunki on pyrkinyt vastaamaan kehittämällä ja suunnittelemalla liikennejärjestelmiä osana kaupunkikaavoitusta. Erityisesti 2010-luvun aikana kävelyn ja pyöräilyn yhteiskunnallisia ja yksilöllisiä merkityksiä on alettu tunnistamaan ja tunnustamaan.

Aihetta on syytä tutkia, sillä kuten teoriasta voi todeta kävely- ja pyöräily on kasvattanut merkitystään monella eri hallinnon tasolla kunnallisesta aina kansainväliseen asti. Kävely- ja pyöräiteiden kehittämisen voi täten olettaa olevan myös tulevaisuuden trendi ja siksi on tärkeää tutkia siihen liitettyjä merkityksiä myös kunnallisissa strategioissa ja suunnitelmissa.

Tutkimuskysymykseni on millaisia merkityksiä Tampereen kaupungin suunnitelmissa ja strategiassa liitetään kävely- ja pyöräiteiden ekologisuuteen osana kaupunkikaavoitusta?

Tampereen kaupungin liikenteen kehityksen suunta vaikuttaisikin olevan melko selkeä tällä ja luultavasti seuraavalla vuosikymmenellä. Kaupunkikaavoituksessa suositaan ekologisempia liikkumisen muotoja, kuten kävelyä ja pyöräilyä. Kehityksen suunta Tampereen kaupungin suunnitelmien ja strategian perusteella määrittyy sisältä ulos ja ulkoa sisälle. Tampereen kaupunki näyttää kävely- ja pyöräiteistä puhuttaessa ulospäin esimerkiksi välittävänä ja edistyksellisenä, mutta samalla seuraa kansainvälisempiä trendejä, jotka ovat erityisesti EU:n alueella jo 2000-luvun jälkimmäisellä puoliskolla, jolla tarkoitan vuosien 2000 ja 2010 välistä ajanjaksoa, nostattaneet pinnalle ekologisuuden ja ekologisempien liikennejärjestelyiden hyödyt. Aineistona käytän kahta Tampereen kaupungin suunnitelmaa ja yhtä strategiaa.

Tutkin Tampere askeleen edellä ”Kävelyn ja kaupunkielämän visio ja tavoitteet 2030” -suunnitelmaa sekä ”Kestävän kaupunkiliikkumisen” -suunnitelmaa. Tutkittavana strategiana oli ”Tampereen strategia 2030 tekemisen kaupunki”.

Analysoin suunnitelmia ja strategiaa diskurssianalyysin avulla. Aineistosta hahmottui neljä diskurssia, jotka olivat välittämisen diskurssi, edistyksen diskurssi, kiireellisyys diskurssi ja miellyttävyyden diskurssi. Tuloksista voi päätellä Tampereen kaupungin halun toteuttaa ympäristöystävällisempää kaupunkikaavoitusta esimerkiksi suosimalla kävely- ja pyöräiteitä tulevaisuudessa ja tukemalla ilmastoystävällisempiä toimia. Voi myös päätellä, että kaupunki seuraa valtiollisia ja kansainvälisiä viime vuosina nousseita ilmastotrendejä, joka nähdään aineistossa positiivisena. Tämän kaltainen ilmastoystävällisempi kaupunkikaavoituksen tulevaisuus koetaan aineistossa välittämisenä, edistyksellisenä, kiireellisenä ja miellyttävänä.

Avainsanat: kävely- ja pyörätiet, diskurssianalyysi, kestävä kaupunkisuunnittelu ja -kaavoitus, ekologinen liikkuminen ja kestävä kehitys

Tämän julkaisun alkuperäisyys on tarkastettu Turnitin OriginalityCheck –ohjelmalla.

## **Sisällys**

<b>1</b>	<b>Johdanto</b>	<b>1</b>
<b>2</b>	<b>Ekologisuus kaupunkisuunnittelun kysymyksenä</b>	<b>3</b>
2.1	Globaali ilmasto – kestävyys ja resilienssi	4
2.2	Kaupungit keskeisessä roolissa ilmastonmuutoksen torjunnassa	5
<b>3</b>	<b>Ekologisuus kävely- ja pyöräteiden suunnittelussa</b>	<b>8</b>
3.1	Kaavoituksista	9
3.2	Kävely- ja pyöräteiden nykytilasta	10
<b>4</b>	<b>Tutkimustehtävä, aineisto ja tutkimusmenetelmät</b>	<b>11</b>
4.1	Hallinnolliset asiakirjat tutkimuksen kohteena - Tampere	11
4.2.	Diskurssianalyysi tutkimusmenetelmänä	12
<b>5</b>	<b>Tampereen kaupungin strategiassa ja suunnitelmissa esiintyvät diskurssit</b>	<b>17</b>
5.1	Välittämisen diskurssi	17
5.2	Edistyksen diskurssi	20
5.3	Kiireellisyys diskurssi	23
5.4	Miellyttävyyden diskurssi	26
<b>6</b>	<b>Yhteenveto</b>	<b>30</b>
<b>7</b>	<b>Johtopäätökset</b>	<b>33</b>
	<b>Lähteet</b>	<b>35</b>

# 1 Johdanto

Kävely- ja pyöräily ovat Liikenne- ja virastonkeskuksen (2018) mukaan yksilöllisesti ja yhteiskunnallisesti hyöylysiä liikkumamuotoja. Kävely ja pyöräily liikkumamuotoina yksityisautoilun sijaan vähentävät liikenteen kasvihuonepäästöjä ja melua sekä lisäävät ympäristön viihtyisyyttä ja liikenteen turvallisuutta (Liikenne- ja viestintäministeriö 2018). Myös väyläviraston (2020) raportin mukaan kävelyn ja pyöräilyn suosiminen edistävät ympäristön viihtyvyyttä. Liikenne- ja viestintäministeriön (2018) mukaan kävelyn ja pyöräilyn lisääminen mahdollistaa myös yhdyskuntarakenteen tiivistämistä. Yhdyskuntarakenteen tiivistyessä ja kävelyn ja pyöräilyn suosion kasvaessa kaupunkitilaa vapautuu uuteen käyttöön ja hengitysilman epäpuhtaudet vähenevät (Liikenne- ja viestintäministeriö 2018).

2010-luvun Suomessa on pidetty jopa itsestään selvänä tulevaisuudenkuvana ympäristön tuhoutumista ilmastonmuutoksen ja liiallisen kulutuksen seurauksena. Yksilöiden tekemiä ekologisia valintoja pidetään kuin itsestään selvästi vastuullisina tekoina. Kumpaakaan näistä niin kutsutuista itsestään selvyyksistä ei voi kuitenkaan pitää itsestään selvänä ajatusmalteina. Käsitsemme ilmastonmuutoksesta, ympäristön tulevaisuudesta ja yksilöiden vastuullisuudesta on pitkälti kehittynyt juuri eri julkisten ja virallisten tahojen välisen tiedonvaihdon ja keskustelun pohjalta. Tiedonvaihto ja keskustelut pohjautuvat erilaisiin tutkimuksiin, virallisiin raportteihin ja selvityksiin sekä suunnitelmiin. Näistä viestitään sitten eteenpäin eri kanavien kautta, joka herättää käsityksiä muovaavaa julkista keskustelua aiheesta. Käsitsemme ilmastonmuutoksesta, ympäristön tilasta ja tulevaisuudesta sekä yksilöiden valintojen vastuullisuudesta voi toisin sanoen olettaa perustuvan mainittuun tiedonvaihtoon, tiedonkulkuun ja näitä seuranneesta keskustelusta rakentuneeseen sosiaaliseen todellisuuteen eli niistä muodostuneisiin totunnaisiin puhetapoihin ja käsityksiin.

Tieto, tiedonvaihto ja tiedonkulku eli käyty keskustelu rakentavat käsityksiämme sosiaalisesta todellisuudesta, kuten ilmastonmuutoksesta, ympäristöstä ja ekologisesta vastuullisuudesta. Tiedonvaihdon ja -kulun seurauksena syntyneet käsityksemme perustuvat yleensä jo olemassa oleviin asioihin eli tietoon. Tutkimuksesta saatu tieto itsessään esimerkiksi ilmastonmuutoksesta ja ympäristön tilasta on sosiaalisista toimijoista tai organisaatioista riippumaton. Tarkemmin sosiaalisen todellisuuden ulkopuolella olevaa todellisuutta ja nämä todellisuudet ovat vuorovaikutuksessa keskenään.

Tutkielmani käsittelee kävely- ja pyöräteille Tampereella annettuja merkityksiä osana ekologisesti kestävämpää kaupunkisuunnittelua. Aineistona käytän Tampereen kaupungin “tekemisen kaupunki 2030” -strategiaa, “Tampere askeleen edellä kävelyn ja kaupunkielämän visio ja tavoitteet 2030” -suunnitelmaa ja “kestävän kaupunkiliikkumisen” -suunnitelma (SUMP). Tutkimani asiakirjat ovat luonteeltaan virallisia, julkisia ja tavoitteellisia. Tutkimusmenetelmänä käytän diskurssianalyysiä. Tampereen kaupungin julkaisut ovat julkisina sekä virallisina lähteinä luonteeltaan hyvin uskottavia ja mielikuviin vaikuttavia ja siksi on merkityksellistä tutkia niiden kielen avulla rakentamaa sosiaalista todellisuutta. Tutkielmassani kysyn millaisia merkityksiä Tampereen kaupungin strategiassa ja suunnitelmissa liitetään kävely- ja pyöräteiden ekologisuuteen osana kaupunkikaavoitusta?

Tieto ympäristön rappeutuvasta tilasta ja uhatusta tulevaisuudesta valtioiden ja kuntien suunnitelmia ohjaavana voimana saattaa lyödä kapuloita rattaisiin kuntalaisten ja kunnan hallinnon väliseen vuorovaikutukseen siten, että suositaan ekologisempia vaihtoehtoja ikään kuin pakon edessä. Tämä ekologisuuden ulottuvuus voi toimia myös pyöräilyn ja kävelyn merkityksen lisääntymisen taustalla sekä Tampereen kaupungin omissa julkaisuissa että Tampereen kaupungin asukkaiden keskuudessa.

Aloitan tutkielmani ekologisuutta laajemmin käsittelevällä teoriaosuudella, josta siirryn käsittelemään ekologisuutta kävely- ja pyöräteiden suunnittelussa. Jälkimmäisessä kerron hie- man kaavoitusten hallinnollisista toimintamekanismeista sekä kävely- ja pyöräteiden nykytilasta Suomessa. Teoriataustassa pyrin avaamaan tutkimuksen taustoja ja laajempaa näkökulmaa aiheeseen aikaisemmin tehdyn tutkimuksen avulla. Millaista tutkimusta kävely- ja pyöräteistä on aikaisemmin tehty? Millaisessa roolissa kävely- ja pyörätiet ovat olleet kaupunkisuunnittelussa? Miten ekologisuus on kävely- ja pyöräteiden suunnittelun taustalla näkynyt?

Teoriaosuuden jälkeen käsittelen aineistoa ja tutkimusmenetelmää. Pohdin hallinnollisten asiakirjojen käyttöä aineistona ja kerron diskurssianalyysistä tutkimusmenetelmänä. Näiden jälkeen siirryn käsittelemään aineistossa esiintyviä diskursseja. Lopuksi siirryn yhteenvetoon ja johtopäätöksiin, joissa pohdin diskursseja tiivistetysti ja analyysin tuloksiin liittyviä johtopäätöksiä.

Tutkimuksen keskeisiä käsitteitä ovat kävely- ja pyörätiet, diskurssianalyysi, kestävä kaupunkisuunnittelu ja -kaavoitus, ekologinen liikkuminen ja kestävä kehitys

## 2 Ekologisuus kaupunkisuunnittelun kysymyksenä

Ympäristöä koskevat ongelmat ovat ajankohtaisia ja kaikkia koskettavia ja siksi niihin pyritään etsimään ratkaisuja. Ratkaisuvaihtoehtoja ovat muun muassa kaupunkisuunnittelu ja -kaavoitus, jotka sisältävät myös kävely- ja pyöräteitä koskevia suunnitelmia. Kävely- ja pyörätiet ovat saaneet kasvavissa määrin huomiota eri tasoilta virallisilta tahoilta, kuten EU:lta, Suomen valtiolta ja Tampereen kaupungilta ja se on nähtävissä myös julkaistuissa raporteissa, kuten myös tutkimassani aineistossa. Asiakirjat, joissa kävely- ja pyöräteitä käsitellään, ovat pitkälti eri virastojen laatimia selvityksiä, mutta myös kansainvälisiä, valtakunnallisia ja kunnallisia suunnitelmia ja strategioita. Kävely- ja pyöräteiden suosiota juuri EU:n alueella ja Suomessa ovat kasvattaneet niiden hyötyjen tunnistaminen ja tunnustaminen.

Kävely- ja pyörätiet ovat kasvattaneet suosiotaan esimerkiksi turvallisuuden ja viihtyvyyden sekä kansanterveydellisten ja kaupungin saamien hyötyjen tunnistamisen kautta, joista yksi esimerkki on kävelyn merkitys kaupungille ihmisten kulutuskäyttäytymisessä. Esimerkiksi SUMP -suunnitelmassa tehdyn tutkimuksen mukaan ihmiset ovat kävellessään herkemmin taipuvaisia pysähtelemään ja ostamaan asioita. Turvallisuuden, viihtyvyyden ja muiden mainittujen hyötyjen lisäksi on olemassa ainakin yksi merkittävä hyöty, ekologinen hyöty. Kävelyn ja pyöräilyn ekologiset hyödyt ovat yhä enemmän esillä ja niitä on 2000-luvulta eteenpäin, erityisesti 2010-luvun aikana, alettu tunnistamaan yhä enemmän. Ekologisuuden ulottuvuus on hyvin tutkimukseni mukaan merkittävässä roolissa kävely- ja pyöräteitä koskevissa selvityksissä, suunnitelmissa ja strategioissa.

Kaupungit ovat sosiologisesti ajateltuna erityisiä ihmisten yhteiselämän keskittymiä, jotka omaavat väestöön ja ympäristöön liittyviä erityispiirteitä, kuten esimerkiksi ihmisten asuin-keskittyminen ja kaupungeille tyypilliset liikkumismuodot. (Lin ym. 2013, 34). Kaupunki voidaan Linin (2013, 34) mukaan määritellä suureksi, tiheäksi ja pysyväksi sosiaalisesti heterogeenisten yksilöiden asutukseksi. Kaupunkielämä vaikuttaa, ja kaupunkielämään vaikuttavat maankäyttömalli, maan arvot, vuokrat ja omistus, fyysiset rakenteet, liikenne- ja viestintätilat sekä yleishyödyllisten laitosten luonne ja toiminta (Lin ym. 2013, 39). Kaupungeissa on Linin (2013, 158) mukaan tapahtunut ihmisen ekologinen muutos. Kaupungit eivät siis hänen mukaansa edusta vain taloudellista tai demografista kokonaisuutta, vaan myös ekologista. Kyse

on ihmisten suuresta muutoksesta tila- ja aineellisissa suhteissa muuhun luontoon (Lin ym. 2013, 158).

Kaupungit ovat Lin (2013, 158) mukaan syy-yhteydessä kiihtyvään globaaliin ekologiseen rappeutumiseen, eivätkä ole siksi itsessään kestäviä. Hän kuitenkin muistuttaa, että samalla kaupungeilla ja niiden asukkailla voi olla tärkeä rooli globaalin kestävyuden saavuttamisessa. Kaupunkiasutuksessa on nimittäin myös etuja. Linin (2013, 165) mukaan näitä etuja ovat muun muassa alemmat kustannukset asukasta kohden infrastruktuurien ja palveluiden tarjoamisesta sekä laajemmat mahdollisuudet esimerkiksi materiaalien kierrätykseen. Näiden lisäksi etuna on myös suuri mahdollisuus vähentää fossiilisten polttoaineiden kulutusta ja moottoriajoneuvojen energiakulutusta esimerkiksi kävellen tai pyöräillen (Lin ym. 2013, 165).

Kaupunkien rooli globaaleina toimijoina on siis tärkeä. Paikallisilla päätöksillä on merkitystä yli kaupunkien paikallisten rajojen. Etujen hyödyntäminen oikealla tavalla ekologisuuden näkökulmasta on osa käytännön kaupunkisuunnittelua myös 2020-luvun Tampereella. Tampereen kävely- ja pyöräteitä koskevissa suunnitelmissa ja Tampereen strategiassa on suunnitelmien taustalla vaikuttavana voimana nykyisten mallien heikkoudet ja niitä pyritään korjaamaan kestävämmillä vaihtoehdoilla, kuten kävely- ja pyöräteitä kehittämällä.

## **2.1 Globaali ilmasto – kestävyys ja resilienssi**

Ilmaston ollessa globaali ajatellaan usein ensisijaisesti sen kohtaamien ongelmien maailmanlaajuisuutta, joka voi lisätä toivottomuuden tunnetta omista vaikutusmahdollisuuksistaan tai siitä, että ongelmat koskaan ratkeaisivat. Ongelmien ratkaiseminen on kuitenkin yhtä lailla paikallista kuin globaalia. Yksikään kaupunki ei voi yksin selättää ilmastonmuutosta, mutta paikallisuudella on ratkaisujen kannalta tärkeä rooli. Juuri kaupungit ovat uniikissa asemassa ilmastonmuutoksen hillitsemistoimissa, sillä ne ovat Rosenzweigin (2011, 4) mukaan toimintaorientoituneita ja pragmaattisia. Tampereen kaupungin asiakirjoista voi huomata selkeän toimintaorientoituneisuuden ja tavoitteellisuuden. Kävely- ja pyöräteitä koskevat suunnitelmat ovat osa tavoitteelliseen kehitykseen tähtääviä laajempia suunnitelmia. Kävely- ja pyörätiet ovat suunnitelmien mukaan ekologisempia vaihtoehtoja ja ekologisuus on edistystä, jonka toteutumista on suunniteltava. Tätä aihetta käsitellään analyysissä tarkemmin.

Keskustelussa ekologiasta on tapahtunut muutos, kestävydestä resilienssiin (Holt & William 2014, 352). Painotus on siis resilienssissä. Resilienssi heijastaa Holtin ja Williamin (2014, 352) mukaan vähemmän optimistista skenaariota. Tällöin on olemassa oletus pysyvistä maailman haavoittuvuudesta ja epävarmuudesta (Holt & William 2014, 352). Resilienssin tarkoittama sietokyky korostaa Holtin ja Williamin (2014, 352) mukaan tarvetta olla nopea ja joustava ja pystyä toipumaan nopeasti. Kun kestävyys viittaa käsitteenä jonkinlaiseen tasapainoon tai tasapainon tilaan tulevaisuudessa, viittaa resilienssi puolestaan toistuvaan epätasapainon tilaan (Holt & William 2014, 352). Resilienssin suunnittelussa paikkakunnan tasolla on huomioitavaa se, että resilienssin suunnittelu vaatii pidempiä syklejä esimerkiksi politiikassa, kuin kestävyys ja saattaa haukata suuremman palan budjetista (Holtin ja William 2014, 354). Mielestäni on merkityksellistä ymmärtää keskustelun painopisteen muutos, kun tutkitaan ekologisuuteen liittyviä merkityksiä.

## **2.2 Kaupungit keskeisessä roolissa ilmastonmuutoksen torjunnassa**

Kaupungit ovat Rosenzweigin (2011, 4) mukaan keskeisessä roolissa alueellisesti, yhteiskunnallisesti ja kansainvälisesti sekä ovat usein ensimmäisinä vastaamassa sosiaalisiin trendeihin. Juuri tämä kaupunkien merkitys näkyy myös Tampereen kaupungin suunnitelmissa ja strategiassa, jotka toimivat tutkimukseni aineistona. Kaupunki pyrkii vastaamaan itseään laajempiin ympäristöllisiin kysymyksiin ja ongelmiin. Kaupunki on toki osin sitoutunutkin tekemään näin erilaisten valtakunnallisten tai kansainvälisten sopimusten myötä, mutta niiden ulkopuoliset ratkaisut kaupunki tekee itse ja ne tehdään kaupungissa. Ratkaisut samaan aikaan vastaavat joihinkin trendaaviin kehityssuuntiin, kuten juuri kestävään kehitykseen, mutta samalla toimivat esimerkkinä muille ja vaikuttavat kehityssuuntiin. Yksi keskeinen vastaus ekologisuuden haasteeseen tutkimissani Tampereen kaupungin suunnitelmissa ja strategiassa on kävely- ja pyöräteitä koskeva kaavoitus. Tärkeää Tampereen kaupungin kaavoituksissa on huomata, että kyse on jälkiasentamisesta. Jälkiasentamisella Rosenzweig (2011, 6) tarkoittaa sitä, että kehittyneiden kaupunkien haasteet liittyvät usein jo olemassa olevan infrastruktuurin jälkiasentamiseen energiatehokkaammaksi.



Rosenzweigin (2011, 9) mukaan kaupunkien liikennejärjestelmät ovat merkittäviä ilmastonmuutoksen torjunnassa. Tämä sijoittaa kaupungit ilmastonmuutoksen torjunnassa tärkeään asemaan. Kasvihuonepäästöjä voidaan Rosenzweigin mukaan (2011, 9) vähentää liikenne- ja maankäyttöpölypolitiikan keinoin, joihin myös kävely- ja pyöräteitä koskevat kaavoitukset lukeutuvat. Kaupunkien maankäytön suunnittelu perustuu maan toiminnallisuuteen ihmiskäytössä (Rosenzweig 2011, 147). Yksi vastaus kasvihuonepäästöjen hillitsemiseksi on energiatehokkaampi liikenneinfrastruktuuri (Rosenzweig ym. 2011, 9). Rosenzweig pitääkin liikenteen suunnittelua ja hallinnan laatua ratkaisevan tärkeänä kaupungin toiminnalle, mutta muistuttaa ilmastonmuutoksen vaikutusten olevan hyvin erilaisia kaupunkien olosuhteiden ja ominaisuuksien mukaisesti. Tällöin siis myös kaupungin tavat reagoida voivat olla hyvin erilaisia.

Rosenzweig (2011, 149) näkee kaupunkien liikennejärjestelmien lieventämisen ja sopeuttamisen ilmastonmuutokseen riskienhallintana. Näistä lieventäminen on globaali mandaatti ja sopeuttaminen on paikallinen välttämättömyys (Rosenzweig ym. 2011, 149). Kummallakin pyritään Rosenzweigin (2011, 149) mukaan minimoimaan tulevaisuuden haittoja edullisesti. Hänen mukaansa lieventämisellä pyritään lieventämään ilmastonmuutoksen haittoja globaalisti, sillä yksittäinen kaupunki ei välttämättä pysty niihin merkittävästi vastaamaan. Siksi yksittäisissä kaupungeissa pyritään paikallisesti sopeuttamaan esimerkiksi liikennejärjestelmiä ilmastonmuutoksen vaatimuksiin, jotta kaupungit yhdessä pystyisivät lieventämään ilmastolle haitallisia tekijöitä (Rosenzweig 2011, 149).

Tampereen kaupungin papereissa, tarkemmin kävely- ja pyöräteitä koskevissa suunnitelmissa ja kaupungin strategiassa on nähtävissä sekä pyrkimystä sopeuttaa liikennejärjestelmiä että lieventää niitä. Näissä toimenpiteissä vaikuttaisi olevan kyse juuri jälkiasennuksesta. Huomioitavaa näissä kävely- ja pyöräteitä koskevissa suunnitelmissa sopeuttamisen ja lieventämisen näkökulmista on juuri globaalius ja paikallisuus sekä kunnallisella tasolla ylirajaisuus, kuten kuntien väliset sopimukset ja kuntien rajat ylittävät päätökset. Missä määrin tutkittavat asiakirjat noudattavat globaalia mandaattia ja missä määrin kyse on omista paikallisista lievityskeinoista? Miten nämä näkyvät aineiston analyysissä?

Globaalit ja kunnan rajat ylittävät merkitykset ja sitovat sopimukset näkyvät Tampereen kaupungin pyrkimyksissä. Pakollisten sopimusten ulkopuolella onkin kiinnostavaa tarkkailla Tampereen globaaliuuden ja ylirajaisuuden merkitystä Tampereen kaupungin ”omiin” pyrkimykseen ja niiden syvyyteen.

Jos laitetaan ylijärjestyksen kysymykset sivuun, pohjimmiltaan lieventämisstrategioiden kaikkien perimmäinen tarkoitus on pienentää kaupungin liikenteen hiilijalanjälkeä (Rosenzweig 2011, 162). Tämä edellyttää Rosenzweigin (2011, 162) mukaan liikennepolitiikan ja maankäyttöpöliitiikan yhdistämistä. Liikennepolitiikan ja maankäyttöpöliitiikan yhdistäminen on ainakin Tampereen sisäisesti jo joissain määrin toteutunut ja maankäyttöä suunnitellaan liikennesuunnittelun kanssa yhteistyössä. Tämä näkyy esimerkiksi eri virastojen yhteistyönä ja niiden yhteistyönä kaupungin kanssa. Esimerkiksi maankäyttöpöliittisissä strategioissa voidaan ja konsultoida liikennevirastoa ja liikenneviraston ratkaisut vaikuttavat maankäyttöpöliitiikkaan.

### 3 Ekologisuus kävely- ja pyöräteiden suunnittelussa

Suomessa on pitkään suunniteltu kaupunkien kaavoituksia yksityisautoilu edellä (Vaarala 2011). 2000-luvulla ja etenkin 2010-luvun aikana on kaavoituksissa ja kaupunkisuunnittelussa otettu entistä enemmän huomioon kävely- ja pyöräilytiet. Esimerkiksi Fjötin (2018) mukaan Suomen ensimmäinen kävelyn ja pyöräilyn valtakunnallinen strategia on julkaistu vuonna 2011 ja toimenpidesuunnitelma strategian tavoitteiden saavuttamiseksi vuonna 2012. Aiheesta on tehty myös entistä enemmän tutkimusta, esimerkiksi Vaaralan (2011), Vaismaan (2011) ja muiden toimesta. Vaarala (2011) näkee kävelyn ja pyöräilyn perusliikku-  
mamuotoina, joiden toimintaedellytykset määräytyvät kaavoituksissa vuosiksi eteenpäin. Hän ehdottaakin, että kävely ja pyöräily huomioitaisiin kaavoituksen yläpäässä, jotta ne saataisiin toteutettua myös käytännössä.

Vaismaan ym. (2011) mukaan Euroopan komissio pitää 2007 julkaisemassaan vihreässä kirjassa kaupunkien liikenteen kolmena suurimpana ongelmana ympäristöhaittoja, liikenteen ruuhkautumista ja liikenneonnettomuuksia. Näiden ratkaisuksi vihreässä kirjassa nostetaan pyöräilyn ja kävelyn lisääminen (Vaismaa ym. 2011). Kävely ja pyöräily on siis oletettavasti EU:n toiminnassa huomioitu aikaisemmin, kuin Suomessa.

Pyöräteitä suunnitellessa keskeisessä roolissa ovat väylät (Vaismaa ym. 2011) ja niiden nopeus, viihtyvyys ja turvallisuus. Suunnittelun taustalla toimii keskeisenä maankäyttöpoli-  
tiikka, jota harjoittavat uuden rakennuslain myötä pääasiassa kunnat erilaisissa hankinnois-  
saan (Holopainen 2021). Holopaisen ym. (2011) mukaan juuri *”maankäyttöpoliitiikan avulla suunnitellaan ja toteutetaan kunnan eri toimintojen tarvitsemat maankäyttöratkaisut”*.

Myös pyörä- ja kävelyteiden kunnossapito on pitkälti kuntien vastuulla.

Liikenne- ja viestintäministeriön (2018) mukaan kävelyn ja pyöräilyn edistäminen vaatii silti yhteistyötä myös eri sektorien välillä. Kuntien ja maakuntien lisäksi keskeisessä roolissa ovat ministeriöt, virastot ja ELY-keskukset (Liikenne- ja viestintäministeriö 2018). Ministeriöt vastaavat lainsäädännöllisistä asioista ja ELY-keskukset tarjoavat asiantuntemusta. Suositeltavaa olisi liikenne- ja viestintäministeriön (2018) raportin mukaan ottaa kunnallisella tasolla suunnitteluun mukaan liikennesektorin lisäksi myös muita toimijoita, kuten ympäristö-, terveys- ja liikuntasektorit.

Pyöräteitä ja kävelyteitä ei tule suunnitella erillään muista väylistä ja liittymistä, vaan osana kokonaiskuvaa (Vaismaa ym. 2011). Kuntien on otettava kävely- ja pyöräteiden suunnittelu mukaan strategioihin (Pasanen 2013), joka on kytköksissä myös Holopaisen (2021) esittelemään maankäyttö politiikkaan ja sen käyttöön osana kunnan strategista suunnittelua. Kuntatason ohjelmia on syytä tutkia, sillä kunta on tärkeä hallinnon taso ja suunnitelmien toimeenpanija. Valtiolla on omat tehtävänsä ja kunnilla omansa. Kaavoituksia koskevat kysymykset ratkaistaan usein kuntatasolla ja isosta osasta kaavoituksia kunnat vastaavat itse.

### 3.1 Kaavoituksista

Kaavoituksia tehdään Tampereen kaupungin (2019) Internet-sivun mukaan kolmella tasolla. Ensimmäinen taso on maakuntakaavoitus, toinen yleiskaavoitus ja kolmantena asemakaavoitus. Kaavoitus on maankäytön suunnittelua, jolla tähdätään parempaan ja toimivampaan ympäristöön (Tampereen kaupunki 2019). Maakuntakaavasta vastaavat ympäristöministeriö sekä maakunnan liitto. Yleis- ja asemakaavat ovat Tampereen kaupungin (2019) mukaan kuntien vastuulla ja ne ovat yksityiskohtaisempia. ELY-keskukset ja ympäristöministeriö ohjaavat ja valvovat kaavoitusten kulkua (Tampereen kaupunki 2019). Esimerkiksi Tampereella kaavoituksen kulun valvonnasta ja ohjauksesta vastaa Pirkanmaan ELY-keskus.

Kaavoituksen tasot sisältävät eri alueita eri mittakaavoilla. Maakuntakaava kattaa laajimman alueen ja saattaa sisältää useita yleiskaavoja ja yleiskaavat puolestaan voivat sisältää useita asemakaavoja (Tampereen kaupunki 2019). Maakuntakaava käsittelee Tampereen kaupungin (2019) mukaan koko Pirkanmaan laajuisia laajempia yleispiirteisiä kysymyksiä, yleiskaava kunta kohtaisia yleispiirteisiä suunnitelmia ja asemakaavat yksityiskohtaisia käytännön toimenpiteitä.

Pyöräteiden on nähty edistävän ekologista liikkumista. Viime vuosina maankäytön suunnittelu ja rakentaminen on ymmärretty yhä selvemmin merkittävänä ympäristöpolitiikan ja hyvän elinympäristön muotoutumisen välineenä (Hallberg ym. 2020). Pyöräteiden suunnittelu osana kaupunkien kaavoitusta on tämän valossa kasvattanut merkitystään, kuten Vaismaa ym.

(2011) teoksesta voi todeta. Erilaisissa kuntien strategioissa ja esityksissä pyöräily onkin yhdistetty muun muassa ekologisesti kestävänsä kehityksen tavoitteisiin.

### 3.2 Kävely- ja pyöräiteiden nykytilasta

Liikenne- ja viestintäministeriön (2018) raportin mukaan *”kävely ja pyöräily on yleisintä suu- rissa kaupungeissa, sisemmillä kaupunkialueilla ja maaseudun paikalliskeskuksissa”*. Kävely ja pyöräily ovat silti 1990-luvulta vähentyneet pidemmällä matkoilla, kun taas lyhyillä matkoilla ne ovat selkeästi suosituimpia kulkumuotoja (Liikenne- ja viestintäministeriö 2018). Raportin mukaan alle kilometrin matkoilla suositaan kävelyä ja yhdestä kolmeen kilometriä pituisilla matkoilla pyöräilyä. Pyöräily pysyy raportin mukaan suosittuna aina viiteen kilometriin asti. Pyöräilyn ja kävelyn lisääntymisen taustalla on tapahtunut muutos matkojen tarkoituksessa (Liikenne- ja viestintäministeriö 2018). Muutos on kehittynyt pyöräilyä suosivaksi. 2000-luvulla autoilu kasvatti suosiotaan työmatkojen kulkumuotona, mutta 2010-luvusta lähtien se on ollut laskussa ja erityisesti pyöräily on ollut aiempaa suositumpaa (Liikenne- ja viestintäministeriö 2018). Muutos erityisesti pyöräilyssä on tapahtunut vapaa-ajan harrastuksesta myös työmatkoissa, koulumatkoissa ja muissa arjen matkoissa suosituksi kulkutavaksi (Liikenne- ja viestintäministeriö 2018).

Tampereella pyöräilyn kehitys on liikenne- ja viestintäministeriön (2018) raportin mukaan seurannut trendiä ja pyöräily on kasvattanut suosiotaan. Painopiste on laajentunut myös arjen matkoihin 2010-luvun aikana. Täten voisi ajatella pyöräiteiden merkityksen kunnan asukkaille kasvaneen. Trendin kehittymistä tukee kuntalaisten ja kaupungin hallinnon välinen vuorovaikutteinen suhde, jota puolestaan vahvistaa viestintä hallinnon ja asukkaiden välillä. Tampereen kaupungin julkiset strategiat ovat suunnattu asukkaille ja perustuvat asukkaiden tarpeisiin. Tarkemmin ottaen julkinen strategia saattaa kehittää ajamaansa asiaa tiettyyn suuntaan, mutta myös asukkaat kehittävät omilla mielipiteillään, vaatimuksillaan ja tarpeillaan strategian sisältöä. Sillä, millaisena strategian sisältö näyttäytyy, on merkitystä kunnan asukkaille sekä sille, miten strategia vastaanotetaan. Toki on olemassa kuntalaisten ja kunnan hallinnon ulkopuolisia tekijöitä, jotka osaltaan rakentavat trendejä ja monipuolistavat vuorovaikutusta, kuten esimerkiksi kansainväliset toimijat, valtio ja sosiaalinen media.

## 4 Tutkimustehtävä, aineisto ja tutkimusmenetelmät

Tutkin kävely- ja pyöräteiden ekologista ulottuvuutta ja siihen liittyviä merkityksiä 2020-luvun Tampereella. Miten esimerkiksi ekologisuutta merkityksellistetään Tampereen kaupungin suunnitelmissa ja strategiassa kävely- ja pyöräteistä puhuttaessa? Millaisena ekologisuus käsitetään asiakirjoissa ja millaista kuvaa siitä rakennetaan suhteessa kävely- ja pyöräteihin ekologisempaa liikkumamuotona? Mitä lukijoille halutaan kertoa ekologisuudesta ja kestävimmistä liikkumismuodoista suhteessa omiin tarkoitukseen? Tutkimuskysymyksenäni on, millaisia merkityksiä Tampereen kaupungin strategiassa ja suunnitelmissa liitetään kävely- ja pyöräteiden ekologisuuteen osana kaupunkikaavoitusta?

### 4.1 Hallinnolliset asiakirjat tutkimuksen kohteena - Tampere

Tutkimuksen aineistona toimivat Tampereen kaupungin ”askeleen edellä” ja ”kestävän kaupunkikaavoituksen (SUMP)” -suunnitelmat sekä ”Tampere tekemisen kaupunki 2030” -strategia ja niistä hahmotettavat kävely- ja pyöräteiden ekologisuutta kuvaavat diskurssit. Kahden ensimmäiseen viittaa tutkielmassani suunnitelmana, sillä ne ovat luonteeltaan keskitettympiä ja suunnitelmallisempia ja kolmas asiakirja on Tampereen kaupungin laatima strategia. Aineistona toimivat suunnitelmat sisältävät kävelyn, pyöräilyn, kaupunkielämän ja kestävä liikumisen suunnittelua ja visioita. Aineistona toimiva Tampereen kaupungin strategia tähtää vuoteen 2030 ja keskiössä on Tampere tekemisen kaupunkina. Strategia käsittelee pintapuolisesti, mutta laajasti eri aihealueita, joista ekologisuus ja kävely- pyörätiet ovat vain yksi osa-alue, mutta kuitenkin hyvin keskeistä strategiaa, kuten laajoista kestävämpää liikunnasta koskevista suunnitelmista voidaan todeta.

Kävely- ja pyöräteiden rooli kestävämpänä liikkumismuotona on Tampereen kaupungin suunnitelmissa ja strategiassa merkittävässä roolissa osana ekologisempaa kaupunkikehitystä ja kestävä kehityksen tavoitteita. Siksi asiakirjojen välittämiä merkityksiä on perusteltu tutkia. Aihetta on kiinnostavaa tutkia juuri ekologisuuden näkökulmasta myös siksi, että

se on kaikista näkyvimmin esillä, kun aineistossa käsitellään kävely- ja pyöräteitä liikkumismuotoina ja osana liikennettä. Muita kävelyyn ja pyöräilyyn liittyviä teemoja ovat esimerkiksi niiden nopeus ja turvallisuus (Vaismaa ym. 2011), mutta teemoista strategiassa korostuu juuri kestävyys ja ekologisuus.

Tutkimuskohteeni kattaa aluksi suunniteltujen pelkkien pyöräteiden tutkimisen lisäksi myös kävelytiet, sillä kävelytiet ovat usein tiiviisti sidoksissa pyöräteitä koskeviin suunnitelmiin, ja niitä on vaikea erottaa toisistaan ja tutkia toisistaan erillisinä. Tutkittavan aineiston asiakirjat ovat selvästi tavoitteellisia. Suunnitelmat ja strategia tähtää joihinkin tiettyihin tavoitteisiin. Näissä tavoitteissa kävely- ja pyöräteitä koskevat toimenpidesuunnitelmat kulkevat käsi kädessä, joten pelkkien pyöräteiden tutkiminen olisi vaarassa jäädä vajaaksi ilman kävelyteiden tarkastelua.

Rajasin tutkittavan aineiston tutkittavan kaupungin perusteella, asiakirjojen julkaisupäivien ajankohtaisuuden perusteella ja asiakirjojen sisällöllisen kattavuuden perusteella. Lisäksi rajaukseen vaikutti asiakirjojen julkaisijat ja julkaisujen takana olevan tahon painoarvo eli merkitys Tampereen kaupungin julkaisuina.

## **4.2. Diskurssianalyysi tutkimusmenetelmänä**

Tutkimuksessa käytän tutkimusmenetelmänä diskurssianalyysiä. Diskurssianalyysi ei ole tutkimusmenetelmänä selkeärajainen (Jokinen ym. 2016, 21), vaan pikemminkin teoreettinen viitekehys, jonka pohjalta aineistoa voidaan analysoida. Diskurssianalyysissä on tiettyjä taustaoletuksia, jotka samalla perustelevat diskursseja ja toimivat diskurssianalyysin perusperiaatteina.

Diskurssianalyysin avulla tiivistin kävely- ja pyöräteiden merkityksiä asiakirjoissa ekologisuuden näkökulmasta. Tarkoitus on tiivistää tutkimusaineistosta löytyvät merkitykset diskursseiksi, jotta saadaan parempi ymmärrys merkityksistä, joita Tampereen suunnitelmat ja strategia rakentavat kävely- ja pyöräteistä osana kestävämpää liikkumista.

Jokisen (2016, 21) mukaan teoreettisia lähtöoletuksia diskurssianalyysin taustalla ovat oletus kielenkäytön todellisuutta rakentavasta luonteesta ja oletus useiden keskenään kilpailevien merkityssysteemien olemassaolosta. Lisäksi Jokisen (2016, 21) mukaan diskurssianalyysia tehdessä on otettava huomioon merkityksellisen toiminnan kontekstisidonnaisuus, toimijoiden kiinnittyminen merkityssysteemeihin ja oletus kielenkäytön seurauksia tuottavasta luonteesta.

Diskurssianalyysissä keskeisiä ovat selonteot, joiden merkitysten kautta sosiaalista maailmaa on mahdollista tarkastella (Jokinen ym. 2016, 188). Selonteot siis rakentavat Jokisen (2016) mukaan sosiaalista todellisuutta, jossa elämme. Selonteot syntyvät vuorovaikutustilanteissa (Jokinen 2016, 188). Kun siis tarkastelemme esimerkiksi Tampereen strategiaa voi kiinnittää huomion siihen, kuka tai ketkä strategian ovat laatineet, strategian sisältöön ja kenelle strategia on suunnattu. Strategian sisältö rakentaa sosiaalista todellisuutta, jonka lukijat vastaanottavat. Strategian sisältöä voi kutsua selonteoksi. Selontekoa avatessa voidaan Jokisen (2016, 182) mukaan keskittyä sellaisiin asioihin kuten selonteossa käytettyihin merkityksiin, merkitysten esittämisen tapoihin vuorovaikutuksessa ja kyseisen selonteon merkitykseen kulttuurin rakentajana ja osana kulttuuria.

Analysoitavan aineisto oli luonteeltaan julkista ja virallista tekstiä eli täten myös hyvin suunniteltua ja tavoitteellista. Viranomaistahon julkaisemien asiakirjojen voi ajatella omaavan tietynlaista uskottavuutta ja luotettavuutta ja sisältävän tiettyä kunnallista ja yhteiskunnallista painoarvoa. Nämä selonteot (Jokinen 2016, 188) merkityksellistävät maailmaa, mutta samalla uusintavat, rakentavat ja muuttavat sitä (Jokinen 2016, 21).

Diskurssit edustavat ymmärrystä todellisuudesta ja rakentavat sitä kielen avulla. Kieli on siis keskeinen todellisuuden kuvaaja ja samalla rakentaa sitä. Diskurssit heijastavat tätä prosessia. Kieli kuvaa erilaisten vakiintuneiden käsitteiden kautta meidän sosiaalista todellisuuttamme, mutta on luonteeltaan kehittyvä ja muuttuva. Ympäristöllinen ja ekologinen ajattelu esimerkiksi vakiinnuttavat kohtalaisen uutena asiana sijaan meidän hahmottamasta sosiaalisesta todellisuudesta. Se millaiseksi se on hahmottunut ja hahmottuu, on kohtuullisen vakiintunut mieliimme, mutta elää muuttuvan luonteensa vuoksi koko ajan sosiaalisessa vuorovaikutuksessa, joita myös Tampereen kaupungin strategiat ja suunnitelmat ovat.



Hahmotin lopulliset diskurssit aineistosta usean prosessin kautta. Ensiksi luin aineiston kertaalleen kokonaan läpi alusta loppuun. Jatkoisin lukemalla aineiston muutaman kerran läpi eri näkökulmista ja hieman jaotellusti. Aineistot muutaman kerran luettua sain jo hyvän kokonaiskuvan aineistosta. Hahmotin tässä vaiheessa aineiston pääasialliset teemat eli jonkinlaisen kokonaiskuvan siitä, mitä kävely- ja pyöräteiden ekologisuuteen aineistossa liitetään.

Toiseksi poimin aineistosta aineistoa kuvaavia teemoja ja avainsanoja, joita oli tässä vaiheessa useita. Pohdin teemojen ja avainsanojen osuvuutta ja merkitystä aineistossa. Jos jokin teema tai avainsana ei osunut tarpeeksi tai ollut tarpeeksi merkityksellinen aineistossa, tuli se rajattua pois.

Kolmanneksi kävin useaan kertaan läpi aineistosta ylös ottamani kohdat hahmotellakseni esiin toistuvia merkityksiä. Rajaaminen ja hahmottelu tapahtui käymällä ensin yksittäiset aineistosta ylös otetut kohdat useaan kertaan uudelleen läpi yksitellen. Aineistoa rajatessa ja hahmotellessa erilaisin merkkauksin sai yhä selvemmän kuvan asioiden merkitysvälitteisyydestä. Seuraavaksi pohdin jäljelle jääneitä merkityksiä kuvaavia teemoja ja avainsanoja ja pystyin hahmottelemaan eri kategorioihin, jonka perusteella sai hahmoteltua suuremmat merkityssysteemit. Analyysin perusteella hahmotin aineistossa neljä diskurssia, jotka olivat välittämisen diskurssi, edistyksen diskurssi, kiireellisyyden diskurssi ja miellyttävyyden diskurssi.

Nimet lopullisille diskursseille hahmottuivat alkuperäisten useiden teemojen, avainsanojen ja muiden muistiinpanojen tiivistyessä suuremmiksi merkitysjärjestelmiksi, joista muodostuivat tutkielmassani hahmotetut diskurssit. Nimet kuvaavat aineistossa usein toistuvien merkitysten joukkoja.

Valitsemani tutkimusaineisto on hallinnollista, strategista ja tavoitteellista. Aineistona toimivat julkiset ja viralliset asiakirjat. Tutkimusaineiston tekstin luonne on suunniteltua ja tarkoituksenmukaista. Tämän kaltaisessa tekstissä on tutkimusta tehdessä syytä ottaa edellä mainitut asiat huomioon. Suunnitelmallisessa tekstissä, sisällön suunnitelmallisuus ja tavoitteellisuus saattavat rakentaa merkityssysteemien eli diskurssien keskinäisiä valtasuhteita. Esimerkiksi aineistostani hahmotettu edistyksen diskurssi voi olla vahvasti läsnä suunnitelmalli-

sisä ja tavoitteellisissa teksteissä juuri niiden luonteensa vuoksi. Puolestaan aineistosta hahmotettu välittämisen diskurssi ei ole ollenkaan yhtä itsestään selvästi vahvasti esillä erityisesti suunnitelmallisissa ja tavoitteellisissa teksteissä niiden luonteensa vuoksi.

Toki tämän kaltaisessa aineistossa ja tutkimuksessa, jossa keskiössä ovat kulkuväylät ja kestävä liikkuminen, tulee mahdollisia merkityssysteemien välisiä valtasuhteita lähestyä varovaisesti. Erityisesti jos tarkoitus on pyrkiä tunnistamaan alistussuhteita ylläpitäviä hegemonisen aseman saavuttaneita merkityssysteemejä. Edellä mainitun kaltainen tutkimus ei ole omassa tutkimuksessani keskeistä. Vaikka valtasuhteet ovat eri merkityssysteemien välillä aineistossa jollakin tasolla olemassa ja havaittavissa, keskittyy tämä tutkimus vallitseviin merkityssysteemeihin eli diskursseihin, mutta ilman ennako-oletusta diskurssien hegemonisesta asemasta tai alistavasta suhteesta. Tutkimuksessa aineistosta poimitujen diskurssien väleillä voi keskenään olla kuitenkin hierarkiaa. Joku diskurssi saattaa olla vahvemmin esillä aineistossa kuin toinen. Tästä hyvänä esimerkkinä toimii aineistostani hahmotettu kiireellisyys diskurssi, joka on hieman vaikeammin hahmotettavissa kuin muut aineiston diskurssit. Aineistosta löydetyt diskurssit heijastavat myös laajemmin yhteiskunnallisia ja globaaleja trendejä. Tämä voi olla jonkin verran tyyppisempää esimerkiksi juuri suunnitelmille ja strategioille tai muille hallinnollisille teksteille. Tämä on havaittavissa myös tutkimassani aineistossa.

Diskurssit ovat aina läsnä kirjoitetussa ja siten vastaanotetussa tekstissä. Tekstiin liittyy merkityssuhteita, jotka eivät aina ole havaittavissa suoraan tekstistä ja ovat ikään kuin piilossa. Diskurssien lisäksi on otettava huomioon näihin sidoksissa olevat toimijat sekä asiakirjojen luonne.

Toteuttamani tutkimustapa on Foucault-vaikutteinen. Valtasuhteilla oman aineistoni yhteydessä viitataan tekstin sisällöllisiin merkityksiin tietynlaisena merkityksiä sisältävänä merkitysjärjestelmänä. Miten valtasuhteet siis näkyvät vallitsevissa käsityksissä ja puhetavoissa? Vallitseviin käsityksiin ja puhetapoihin liittyy valtaa, joita tutkitaan Foucault-vaikutteisessa diskurssianalyyssissä valtasuhteiden kautta. Valtasuhteita ei tutkimissani asiakirjoissa käytetä ikään kuin suorana vallankäyttönä siten, että yritetään hallita ihmisiä. Asiakirjat ovat kuitenkin julkisen luonteensa ja vallitsevan ilmapiirin puolesta hyvin vakuuttavia ja käsityksiä ohjaa-

via. Esimerkiksi tukemalla vallitsevia kehityssuuntia ja näkemyksiä sekä kunnallisella että valtiollisella tasolla. Esimerkiksi vallitseva käsitys asiakirjoissa ilmastokriisin, ympäristöhaittojen ja ekologisuuden merkityksestä kävely- ja pyöräteitä koskevissa kaupungin suunnitelmissa ja strategiassa.

Tutkimani aineiston luonne on niiden julkisen luonteen ja viranomaistahoille tyypillisen auktoriteetin johdosta kiinnostava valtasuhteiden näkökulmasta. Erityisesti kun aineistoa tarkkaillaan erilaisiin konteksteihin laitettuna, kuten yhteiskunnallisesta kontekstista. Havaitsemieni diskurssien välillä on myös tunnistettavissa tietynlaista valtahierarkiaa, mutta niiden alistavasta luonteesta ei voida puhua ja hegemonisen aseman saavuttaneista diskursseista voidaan puhua vain laajempien kontekstien, kuten globaalien tai yhteiskunnallisten trendien yhteydessä.

## 5 Tampereen kaupungin strategiassa ja suunnitelmissa esiintyvät diskurssit

Analyysissa tunnistin aineistosta neljä erilaista tapaa, joilla kävely- ja pyöräiteitä merkityksellistettiin ekologisuuden näkökulmasta. Kutsun hahmottelemiani diskursseja välittämisen diskurssiksi, edistyksen diskurssiksi, kiireellisyys diskurssiksi ja miellyttävyyden diskurssiksi. Seuraavaksi kerron tarkemmin kunkin neljän diskurssin piirteistä.

### 5.1 Välittämisen diskurssi

Välittämisen diskurssissa kävely- ja pyöräiteiden ekologisuus merkityksellistyy asukkaista ja ympäristöstä välittämisen kautta. Aineistossa esiintyvät puhetavat rakentavat kuvaa välittämisestä ja sävyttävät tekstiä sen mukaiseksi. Näistä esimerkkejä ovat tekstissä esiintyvät puhetavat, kuten ”keskiössä on ihminen”, ”tavoitteena on asukkaiden hyvinvointi ja kestävä liikkuminen” sekä kävelystä kertominen hyvinvointia edistävänä ja kestäväenä kulkutapana. Tampere askeleen edellä dokumentista voi nostaa esiin esimerkiksi seuraavanlaisia välittämistä kuvaavia otteita.

*”Kaupunki- ja liikennesuunnittelun lähtökohtana on ihminen.”*

*”Kävely on helppo tapa edistää jokapäiväistä hyvinvointia. Kävely on kestävä kulkutapa ja sen edistäminen tukee päästöjen vähentämiselle, ilmanlaadun parantamiselle ja ruuhkaisuuden sekä melun vähentämiselle asetettuja tavoitteita.”*

Toki, kuten viestintä- ja liikenneministeriön (2018) raportista voi todeta, kävely ja pyöräily mitä ilmeisemmin parantavat ilmanlaatua ja vähentävät hengitysilman epäpuhtauksia sekä muita saasteita verrattuna joihinkin muihin liikkumamuotoihin, kuten yksityisautoiluun.

Kävelyä liikkumismuotona pidetään aineistossa tasa-arvoisempuna liikkumismuotona ja sen ajatellaan syventävän liikkujan yhteyttä ympäristöön sekä ympäristön vahvempaa kokemista. Uudet ekologiset liikkumismuodot tarjoavat kestävän kaupunkiliikkumisen suunnitelman mukaan kestävää kaupunkikasvua ja parempaa elämänlaatua.

Kaupungin välittäminen sen asukkaista ja ympäristöstä välittyy siis asukkaiden parempana elämänlaatuna ja kestävämpänä kaupunkiliikkumisena. Sen lisäksi, että suunnitelmassa huomioidaan ympäristöön kohdistuvat toimet, huomioidaan niissä myös asukkaiden elämänlaatu ja sujuva arki, joita muun muassa kävely- ja pyöräteiden lisääntyvä käyttö parantaisi ja sujuvoittaisi. Aineiston mukaan ekologisesti kestävä liikennejärjestelmä parantaa ilmanlaatua ja vähentää ympäristöhaittoja sekä on asukkaille hyväksi myös meluhaittojen vähentyessä. Välittämisen diskurssin mukaisesti välittäminen ympäristöstä on välittämistä asukkaista.

Seuraavaksi kaksi välittämisen diskurssia kuvaavaa otetta kestävän kaupunkiliikkumisen suunnitelmasta. Otteista voi havaita, kuinka päätösten tekeminen välittämisenä on suunnattu asukkaille ja kuinka välittämistä viestitään kestävän ympäristön kautta.

*”Tampereen kaupunkiseutu tavoittelee kehitystä ja kasvua – kestäväällä ja inhimillisellä tavalla.”*

*”Kestävän kaupunkiliikkumisen suunnitelma tarkastelee liikkumista ilmaston lisäksi tasa-arvon, tilatehokkuuden, ympäristöterveyden, aktiivisuuden ja turvallisuuden näkökulmista. (--) Kestävän kaupunkiliikkumisen suunnitelman tavoitteena on vaikuttaa kulkutapavalintoihin, turvallisuuden tunteeseen, yhdenvertaisuuteen ja kestävyYTEEN.”*

Välittämisen kuvaa luodaan aineistossa kuntalaisten sekä eri liikkujaryhmien yhteistyönä ja osallistamisena ilmastotoimiin. Kestävien kaupunkiliikkumisen suunnitelmien kerrotaan syntyneen yhteistyössä eri sidosryhmien kanssa, joka vahvistaa välittämisen kuvaa sekä ympäristöstä että asukkaista. Suunnitelmia tehdessä on aineiston mukaan oltu *”monipuolisessa asukasvuorovaikutuksessa”*, jolla on laajennettu *”näkemysksiä tavoitteiden vaatimista toimenpiteistä yleisesti ja eri liikkujaryhmien kannalta”*.

Tulevaisuuden Tampere -strategiassa esitellyt ympäristöön liittyvät toimet ja suunnitelmat korostavat vahvan yhteistyön merkitystä ja asukkaiden hyvinvoinnin tason sidoksisuutta ekologisuuteen ja sitä kautta ekologisempiin liikkumamuotoihin, kuten kävelyyn ja pyöräilyyn. Strategiassa korostetaan kaupunkilaisten ja muiden sidosryhmien, kuten esimerkiksi kaupungin henkilökunnan ja kaupungin tytäryhtiöiden toiveita, joita on kuultu ja joita toteutetaan. Strategiassa korostuu juuri yhdessä tekeminen. Viestitään, kuinka Tampere on yhtä kuin sen asukkaat. Tulevat toimet, jotka liittyvät pitkälti ekologisuuteen ja asukkaiden hyvinvointiin tehdään yhdessä. Kun muussa aineistossa korostuu Tampereen kaupungin omat suunnitelmat, jotka liittyvät kaavoituksellisiin ratkaisuihin kävelyn ja pyöräilyn edistämiseksi ekologisempaan vaihtoehtona, Tulevaisuuden Tampere -strategiassa korostuvat selkeästi ihmisten osallisuus ja osallistaminen. Asukkaista välittäminen näkyy aineistoissa yksisuuntaisen välittämisen lisäksi myös osallistavana eli vastuullisuutena. Seuraavaksi kaksi tätä kuvaavaa otetta Tampereen kaupungin strategiasta.

*"Vahvistamme arjen sujuvuutta tarjoamalla laadukkaita ja saavutettavia palveluja. Pyrimme toimillamme kaupunkilaisten liikkumistarpeen vähentämiseen."*

*"Kutsumme koko kaupunkiyhteisön mukaan rakentamaan kestävää arkea."*

Välittäminen näyttäytyy aineistossa vastuullisuutena. Aineistossa esiintyvien valintojen ja toimien nähdään olevan vastuullisia ja kuntalaisista sekä ympäristöstä välittäminen nähdään vastuullisena. Ekologisuus ja sen sisältämät ekologiset vaihtoehdot liikkumiselle, kuten kävely ja pyöräily ovat vastuullisia vaihtoehtoja. Näiden edistäminen on siis vastuullista, sillä se tarkoittaa välittämistä sekä asukkaista että ympäristöstä. Myös asukkaana ekologisemman liikkumamuodon valitseminen nähdään vastuullisempaan valintana. Seuraavassa otteessa Tampereen kaupungin strategiasta kuvataan ekologisuutta vastuullisuutena. Kiinnostava seikka otteessa on mainittujen lisäksi sujuvan arjen ja kestävien valintojen tekemisen helpouden huomiointi, johon kestävä kaupunkisuunnittelu ja siihen sisältyvät kävely- ja pyöräiteitä koskevat suunnitelmat antavat suurta panosta.

*”Tampere kantaa vastuun kestävästä tulevaisuudesta. Teemme vaikuttavia tekoja ilmaston ja luonnon monimuotoisuuden eteen ja haluamme, että meidät tunnetaan tästä myös kansainvälisesti. Uskomme, että tulevaisuudessa vetovoimamme vahvistuu tarjoamalla kaupunkilaisille sujuvaa arkea, jossa kestävien valintojen tekeminen on helppoa.”*

Useat tutkimukset, kuten esimerkiksi Väyläviraston (2020) tekemä selvitys tukee kävelyn- ja pyöräilyn ekologisia hyötyjä ja niiden tarvetta liikkumamuotoina tulevaisuudessa ympäristöhaittojen ehkäisemiseksi. Tutkimukset ekologisempien vaihtoehtojen tarpeellisuudesta täydentävät suunnitelmista ja strategiasta havaittavan välittämisen diskurssin merkitystä ja ovat sen ehto. Tampereen kaupungin olisi vaikea viestiä välittämistä tyhjin perustein tai tämän päivän ekologisten kehityssuuntien vastaisesti. Välittämisen kuva perustuu siis ympäristöstä ja kuntalaisista välittämiseen, niiden olojen parantamiseen tulevaisuudessa ja yksittäisen kunnan rajat ylittävien kehityssuuntien myötäilyyn.

## **5.2 Edistyksen diskurssi**

Tampereen kaupungin suunnitelmissa kävely- ja pyöräteitä koskevat osiot ja niiden kautta ekologisuuteen pyrkiminen näyttäytyi aineistossa kehityksenä. Kehitys näyttäytyi nimenomaan edistävänä kehityksenä eli edistyksellisenä, joka on toinen aineistosta tunnistettava diskurssi. Kaupungit ovat Rosenzweigin (2011, 4) mukaan ilmastonmuutoksen torjunnan etujoukoissa ja useimmiten vastaamassa ensimmäisinä sosiaalisin trendeihin. Kaupungit ovat keskeisessä roolissa ympäristöä koskevien haittojen kitkennässä, sillä ne ovat toimintaorientoituneita ja pragmaattisia (Rosenzweig, 2011, 4). Liikenteen suunnittelu on Rosenzweigin (2011, 146) mukaan nähty tärkeäksi työkaluksi ympäristöhaittojen vähentämisessä. Liikenteen suunnittelu ekologisemmaksi on Tampereen kaupunkien suunnitelmissa keskeinen osa ympäristöön kohdistuvia tavoitteita ja siitä kirjoitetaan asiakirjoissa edistyksellisenä kehityksenä.

Edistyksellisen kehityksen mielikuvaa luovat puhetaavat, kuten kaupunkien eloon herättäminen, positiivinen kehitys kaupungin kasvaessa, vetovoimaisuudesta puhuminen, viihtyisyydestä puhuminen sekä suoraan edistykseen viittaaminen. Edistyksestä puhutaan suoraan esimerkiksi seuraavassa otteessa Tampere askeleen edellä suunnitelmasta.

*”Kävelyn ja laadukkaiden kävely-ympäristöjen edistäminen on kaikkien asia, ja eri palvelualueet ovat tunnistaneet omat keinonsa kävelyn edistämiseen.”*

Suunnitelmissa hiilineutraalimmat valinnat ja edistys ovat sidoksissa toisiinsa. Hiilineutraalin ja kestävä liikenteen yhteydessä puhutaankin edelläkävijyydestä. Esimerkiksi Tampere ensimmäisenä kaupunkina Suomessa suunnitellessaan tavoitteellisen ja visiollisen kävelyn ja kaupunkielämän edistämishjelman näkee itsensä edelläkävijänä. Kirjoitus Tampereesta edelläkävijänä ekologisten valintojen yhteydessä tulee useasti vastaan, mutta edistyksen mielikuvaa luovat myös puhetaavat, kuten ”suunnan viitoittaminen”, ”suunnan näyttäminen” ja ”paremmasta huomista” puhuminen. Tässä lyhyt ote Tampereen strategia 2030 asiakirjasta, jossa ekologisuus ja sen osana kävely- ja pyörätiet ovat suunnitelman mukaan osa parempaa huomista.

*” ... Yhdessä teemme parempaa huomista.”*

Ympäristöön kohdistuvat ongelmat ovat sekä paikallisia että globaaleja. Kuten Rosenzweig (2011, 149) toteaa, kaupunkien liikennejärjestelmien sopeuttaminen on riskienhallintaa ja se on sekä paikallista että globaalia. Globaalista näkökulmasta puhutaan lieventämisestä ja paikallisesta näkökulmasta puhutaan sopeuttamisen välttämättömyydestä (Rosenzweig 2011, 149). Lin & Melen (2013, 162–163) mukaan mikään kaupunki ei voi saavuttaa kestävä kehitystä yksinään, sillä kaupungit ovat kaupallisen kaupan ja luonnollisten biokemiallisten kiertokulkujen kautta sidoksissa muihin kaukaisiin alueisiin. Vaikka maankäyttö ja ympäristöpolitiikka on paikallista edellyttää kestävä kaupunki niin kutsutun globaalin sisämaan kestävä käyttöä (Lin & Mele 2013, 162–163). Globaaliuden vaade ekologisemmissä valinnoissa



näky myös Tampereen kaupungin suunnitelmissa ja strategioissa ja se näyttäytyy juuri globaalina edistyksenä.

Tampereen kaupungin edistyksellisyys kävely- ja pyöräteitä suunniteltaessa on paikallista, mutta samalla osa laajempaa globaalia edistystä. Kansainvälisyys ja globaalius kantaa aineistossa jo itsessään edistyksellisyyden merkitystä. Toisin sanoen globaalit trendit ja niiden seuraaminen on jo itsessään edistyksellistä. Tampere on siis osa globaalia edistystä. Tällöin myös kävely- ja pyöräteitä koskevat suunnitelmat ja niiden ekologisuus ovat kansainvälisiä trendejä noudattavina esitetty edistyksellisinä. Tässä kaksi edistyksen ja globaalin yhteyttä kuvaavaa otetta Tampereen kaupungin strategiasta.

*”Olemme luomassa ratkaisuja globaaleihin ongelmiin.”*

*”Laaja joukko maailman kaupunkeja on sitoutunut edistämään toimintaohjelman tavoitteita. Tampere on osa tätä kansainvälistä vastuullisten suunnannäyttäjien yhteisöä.”*

Jälleen voisi ajatella edistyksellisen puhutavan kumpuavan aineiston tavoitteellisesta ja suunnitelmallisesta luonteesta. Mielikuva edistyksellisyydestä on vahvasti eteenpäin ajava voima. Edistyksellisyys luo kuvaa valoisammasta tulevaisuudesta ja paremmasta huomista. Edistyksellisyys on harvemmin negatiivissävytteistä. Edistyksellisyys tutkittavissa Tampereen kaupungin strategioissa ja suunnitelmissa oli ehdottomasti positiivissävytteistä ja tulevaisuuteen suuntautunutta. Painopiste oli juuri tulevaisuuteen suuntautuneessa kehityksessä ja nimenomaan edistyksellisessä kehityksessä, eikä juurikaan taaksepäin katsovassa virheitä korjailevassa tekstissä. Painopiste tutkittavassa aineistossa ei myöskään ollut negatiivisten tulevaisuuskuvien maalailussa eikä huonossa ympäristön tai liikenteen huonossa nykytilassa. Menneisyyden virheelliset valinnat ympäristön haitaksi ja nykypäivän ympäristöä koskevat ongelmat näyttäytyivät hyvin ohi menevästi ja ainoastaan ikään kuin kiireellisyyden välittämisenä ja edistyksellisen muutoksen tarpeellisuuden tukena. Kaiken kaikkiaan edistyksellisyys näyttäytyi valoisana tulevaisuutena eikä nykypäivän tilaa koeta järjestyttävän hälyttävänä, vaikka edistyksellisten toimenpiteiden toteuttaminen näyttäytyi aineistossa kohtuullisen kiireellisenä.

### 5.3 Kiireellisyys diskurssi

Kiireellisuuden diskurssi oli aineistosta hieman vaikeammin hahmotettavissa kuin muut diskurssit, joita Tampereen kaupungin strategiasta ja suunnitelmista on tunnistettavissa. Mieli-kuva kiireellisyydestä on silti yhtä merkittävä osa aineistoa kuin muutkin keskeiset mieliku- vat, joita aineisto tuottaa. Ekologiset toimenpiteet ovat aineistossa esitelty enemmän tai vä- hemmän kiireellisinä. Aineiston toimenpide-ehdotukset perustuvat vallitsevaan ajatukseen siitä, että kävely- ja pyöräteitä koskevia päätöksiä on pystyttävä tekemään juuri nyt, sillä ympä- ristöön huononeva tila sitä vaatii. Päätökset ovat siis kiireellisiä, sillä niihin ei ole loputto- masti aikaa. Aineistossa esitettiin, että kävely- ja pyöräteitä on suunniteltava nyt, sillä esi- merkiksi yksityisautoilun tuottamia haittoja on vähennettävä nyt, sillä ne huonontavat ympä- ristön tilaa.

Kiireellisuuden merkitystä tuotetaan aineistossa suorasti ja epäsuorasti. Saatetaan puhua toi- menpiteiden välttämättömyydestä, ekologisten tavoitteiden sijoittamisesta lähitulevaisuu- teen tai muista ongelmallisista kohdista, jotka ovat sidoksissa ekologisuuteen ja kaupunki- suunnitteluun, kuten väestönkasvu ja jotka vaativat toimenpiteitä.

Kiireellisuuden näkökulman voisi ajatella aineistossa pohjautuvan useisiin tutkimuksiin ja sel- vityksiin, joita ympäristön tilasta on tehty etenkin 2000-luvulta eteenpäin. Esimerkiksi Ro- senzweig (2011, 146) kehottaa nyt kiinnittämään huomiota liikenteen suunnitteluun osana ilmastonmuutokseen sopeutumista ja sen hillitsemistä. Väyläviraston (2020) selvityksen mu- kaan pyöräliikenteeseen on juuri nyt tärkeää investoida ilmastotavoitteiden toteutumiseksi.

Kiireellisyys vaikuttaisi aineistossa olevan enemmänkin sivutuotteen roolissa, kuin vallitse- vana puhetapana, mutta silti sävyttää merkittävästi aineiston tekstin tunnelmaa ja tekstin tavoitteiden merkityksellisyyttä. Aineiston tekstiä lukiessa ymmärtää tekstissä ehdotettujen toimenpiteiden ja tavoitteiden olevan kiireellisiä asioita, joka samalla tekee niistä merkityk- sellisiä. Tavoitteet ja toimenpiteet eivät siis ole jotain irrallista ajatusvirtaa, vaan kiireistä ja merkityksellistä toimintaa. On tekstin mukaan merkityksellistä suunnitella ja kaavoittaa kä- vely- ja pyöräteitä ja on toimittava nyt ja koska on toimittava nyt, on sen myös oltava tär- keää. Vaikka Tampereen kaupungin strategiat ja suunnitelmat ovat tavoitteellisia, kiireelli-

syiden kuvaa ei vaikuteta rakennettavan erityisen tietoisesti edistääkseen omia tavoitteitaan, vaikka jo kiireellisyyden esiin tuominen voisi kieliä sen kaltaisista pyrkimyksistä. Kiireellisyyden sitominen tavoitteellisuuteen on aineistossa kuitenkin löyhää, ellei lähes olematonta, sillä suoranaisesti toiminnan kiireellisyydestä ei ole erityisen useita merkintöjä. Kiireellisyyden kuvaa luovatkin suurimmaksi osaksi muihin tavoitteisiin liitetyt faktapohjat, joita aineistossa on esitelty. Kun faktoja esittää tiettyihin aikamääreisiin liitettyinä tai kutsutaan toimeen sen perusteella, että faktojen mukaan nyt on toimittava, jotta ympäristö pelastuu, luo se kiireen tunnelmaa. Kiirehtimistä itseään aineistossa ei voi silti luonnehtia kovinkaan keskeiseksi tavoitteeksi. Seuraavaksi kaksi kiireellisyyttä kuvaavaa otetta aineistona toimivasta ”Tampere askeleen edellä” -suunnitelmasta.

*”Kävelyn ja kaupunkielämän kehittämiseksi on juuri nyt otollinen hetki. Ilmastotavoitteet velvoittavat kaupunkiseutuja ratkaisemaan liikkumista uudella tavalla.”*

*”Strategia heijastelee jokaisen kaupungin nykyistä tilannetta kävelyn edistämisessä (--). Sen lisäksi että tavoitteet ja visio laaditaan vastaamaan nykyhetken haasteisiin, tulee niitä päivittää tasaisesti.”*

Kiireellisyyden merkitys rakentuu tekstissä jokaisessa tavoitteellisessa aikakehyksessä ja lähitulevaisuuden ongelmassa, jotka vaativat ratkaisua. Kun suuret tavoitteet ovat sijoitettu tiettyihin ajallisiin kehyksiin, kuten vuoteen 2030, jotka vaativat suuria toimenpiteitä ja on aloitettava mahdollisimman nopeasti, rakentaa se mielikuvaa toimenpiteiden kiireellisyydestä.

Kun yleisesti maalataan tulevaa väestönkasvua ja kaupunkirakenteen muutosta toimenpiteitä vaativana kehityksenä (Tampere Tekemisen kaupunki 2030 -strategia), kuten esimerkiksi tehokkaampana ja kestävämpänä liikennesuunnitteluna puhutaan asioiden kiireellisyydestä (Kestävän kaupunkiliikunnan -suunnitelma 2021). Myös selkeiden kävely- ja pyöräteitä koskevien tavoitteiden asettaminen tietyille kohtuullisen lyhyelle ajalliselle kehitykselle on melko suoran kiireellisyyden mielikuvan rakentamista, vaikka sitä ei suoraan mainitakaan. Tähän vaikuttaa myös se, että tavoitteet ovat yleensä suurehkoja. Seuraavaksi ote kestävän kaupunkiliikunnan suunnitelmasta, jossa kiireellisyys ei näy suoraan, mutta toimii ikään kuin taustalla muita merkityksiä määrittävänä. Otteesta kestävän kaupunkiliikunnan

suunnitelmasta voi havaita kiireellisyyden mielikuvaa rakentavan ainakin aikakehys ja kutsu toimeen sekä suurehko tavoite tietyssä aikamääreessä.

*”Tampereen tavoitteena on kestävien kulkutapojen voimakas kasvu ja autolla tehtävien matkojen osuuden kääntäminen laskuun: vuonna 2030 matkoista 69 % tehdään joukkoliikenteellä, kävellen tai pyörällä. Tavoite on vaativa ja edellyttää pitkäjänteisiä ja määrätietoisia toimia.”*

Globaalit sopimukset, kuten EU:n asettamat suositukset ekologisten ratkaisujen taustalla ja YK:n agenda 2030-toimintaohjelma, joihin sisältyvät ovat esimerkiksi kävely- ja pyöräteitä koskevat suunnitellut toimenpiteet, luovat omalta osaltaan kiireellisyyden merkitystä. Näiden sopimusten ja suositusten noudattaminen on kytköksissä kansainvälisempään kehitykseen, jolla on sen omat ajalliset kehykset ja vaateet, jotka asettavat ikään kuin ulkopuolista kiireellisyyttä kaupungin omiin tavoitteisiin. Seuraavaksi kestävän kaupunkiliikkumisen suunnitelmasta Euroopan Unionia käsittelevä ote.

*”Euroopan komissio suosittelee EU-jäsenmaiden kaupungeille SUMP-mallin mukaista kaupunkiliikkumisen suunnittelua. Taustalla ovat eurooppalaisten kaupunkien jakamat haasteet: ilmastonmuutos, kaupunkitilan epäviihtyisyys, ruuhkat, saavutettavuuden ongelmat, hyvinvoinnin epätasainen jakautuminen, ilmanlaatu, melu ja liikenneonnettomuudet.”*

Kiireellisyyteen kehoitetaan aineistossa myös suoraan, vaikka vähissä määrin. Kutsu toimeen ja toimenpiteiden tarpeellisuutta on lyhyissä pätkin kuvattu, mutta suoraan kiireellisyydestä puhuttaessa lyhytkin huomautus sävyttää kiireellisyyden merkitystä laajemminkin tekstissä. Toimenpiteiden tarpeellisuutta kuvaa esimerkiksi tapa kirjoittaa ikään kuin pakon muodossa. Viestitään että näin on toimittava eikä, että näin voisi toimia, kuten seuraavista otteista kestävän kaupunkiliikkumisen suunnitelmasta voi tulkita.

*”Tampereen asettama ilmastotavoite tarkoittaa, että liikenteen kasvihuonekaasupäästöjen tulee pienentyä yli puolella (55 %) vuoden 1990 tasosta vuoteen 2030 mennessä.”*

*”Liikenteen ilmastotavoitteen toteutuminen kasvavassa kaupungissa edellyttää liikkumistapojen muutosta kestäviä kulutapoja suosivaksi (--)”*

Diskurssina kiireellisyys poikkeaa hieman muista aineistosta hahmotetuista diskursseista. Se on kuitenkin hyvin merkityksellinen aineistossa. Sitä ei voi ohittaa, sillä se merkityksellistää hyvin suurta osaa aineiston sisällöstä. Strategioille ja suunnitelmille voikin niiden tavoitteellisen luonteen vuoksi ajatella kiireellisyyden olevan hyvin tyypillistä juuri tavoitteiden toteuttamisen kannalta.

Omassa aineistossa kiireellisyys kantoi tätäkin ajatusta laajempaa merkitystä. Kiinnostavaa onkin pohtia, miksi aineistona toimivat Tampereen kaupungin strategia ja kävely- ja pyöräteitä koskevat kaksi suunnitelmaa loivat kiireellisyyden mielikuvaa. Onko niin, että jo aihe itsessään vaikuttaa kiireelliseltä ja lähtökohtaisesti aihetta käsitellään kiireellisenä kuin se olisi itsestään selvää, että aihe on kiireellinen ja tekstin vastaanottajan tulisi olla tietoinen tästä?

Oletettavasti harvalta Tampereen kaupungin strategiaa ja suunnitelmia lukevalta on mennyt ohi 2000-luvulla ja siitä eteenpäin julkisessa ja muissa keskusteluissa maalailtu ilmaston, ympäristön ja luonnon vääjämätön tuho jossain kohtaa tulevaisuutta. Päivämäärää ei ole lyöty lukkoon, mutta lähes jokainen tietää, että kulutamme liikaa ja reippaasti liikaa. Lähes jokainen myös tietää, että jos toimenpiteitä ei sen hillitsemiseksi tehdä nopeasti, on se liian myöhäistä. Aineistossa kävely- ja pyöräteitä koskevia suunnitelmia ja mahdollisia toimenpiteitä merkityksellistetään kiireellisiksi, mutta koska kävely- ja pyörätiet kestäväenä kaupunkisuunnitteluna kantavat suurta ekologista painoarvoa, on kiinnostavaa pohtia, onko aiheen kiireellisyys jo lähtökohtaisesti merkityksellinen suurimmalle osalle tekstin vastaanottajista? Tällöin kiireellisyyden merkitys tulisi myös aineiston ulkopuolelta ikään kuin ekologisuuden ja kestävyuden käsitteisiin jo liitettynä, eli totuttuna puhetapana.

#### **5.4 Miellyttävyyden diskurssi**

Miellyttävyyden diskurssissa kävely- ja pyöräteiden ekologisuus merkityksellistyy viihtyisyyden ja hyvinvoinnin kautta. Aineiston mukaan kävely- ja pyörätiet lisäävät viihtyisyyttä ja hyvinvointia. Kävely- ja pyöräteiden ekologisuuteen liitetään miellyttävyyden merkityksiä myös erilaisissa tutkimuksissa ja kirjallisuudessa. Väyläviraston (2020) selvityksen mukaan pyöräliikenteen kehittämällä ekologisemmaksi on ainakin sellaisia hyötyjä kuin viihtyvyyden paraneminen sekä melun vähentyminen. Nämä tekijät ovat havaittavissa myös Tampereen kaupungin omasta strategiasta ja suunnitelmista, jotka rakentavat kävely- ja pyöräteiden ekologisuutta miellyttävänä vaihtoehtona.

Ympäristön miellyttävyyden mielikuvaa luodaan puhetavoilla, kuten viihtyvyydellä, hyvinvoinnilla, elinvoimaisuudella, kokemuksellisuudella, aistikkudella, houkuttelevuuden edistämällä ja virkistävydellä. Elinvoimaisuuden kehittämisestä puhuminen tarjoaa vaihtoehdon vastuuttamiselle ja pakonomaisuudelle, joka voi innostaa lukijaa tukemaan tavoitteita ja tarjota miellyttävämpiä mielikuvia tulevaisuudesta. Tässä ote Tampere askeleen edellä suunnitelmasta, jossa kävely- ja pyöräteiden ja ekologisuuden merkitys miellyttävyytenä nousee hyvin pinnalle.

*”Tampereen kaupunkistrategian tavoitteena on lisätä kaupungin elinvoimaisuutta, asukkaiden hyvinvointia ja kestävästä liikkumisesta eli kävelyä, pyöräilyä ja joukkoliikennettä.”*

Kaupungin viihtyisä, vihreä ja vilkas tulevaisuus rakentavat ”Tampere askeleen edellä” -suunnitelmassa miellyttävää kuvaa ekologisen kehityksen tavoitteista. Mielikuva miellyttävästä tulevaisuudesta on merkittävää tavoitteisiin sitoutumisen kannalta ja saavat tavoitteet positiiviseen valoon. Seuraavaksi ote edellä mainitusta suunnitelmasta.

*”Tampere on viihtyisä, vihreä ja vilkas kaupunki, jossa liikutaan jalkaisin ympäri vuoden. Kävelykaupunkia kehitetään yhdessä – askeleen edellä muita.”*

Pelkästään miellyttävyyttä ei toimenpide-ehdotuksilla tavoitella, vaan ne ovat sidottuja hiilineutraaleihin tavoitteisiin ja muutoksen tarpeeseen. Mahdollinen muutos silti rakentaa miellyttävyyden mielikuvaa ja positiivista tulevaisuuden kuvaa. Ote kestävän kaupunkiliikkumisen suunnitelmasta kuvastaa kappaleessa käsiteltyä.

*”Tampere on vuoteen 2030 mennessä noin 300 000 asukkaan viihtyisä ja elävä kaupunki, jossa huolehditaan hiilineutraaliudesta, älykkäästä ja kestävästä liikenteestä.”*

Ekologiset tavoitteet kuvaavat Tampereen kaupungin strategioissa ja suunnitelmissa vihreää kaupunkiympäristöä miellyttävänä ja hyvinvointia edistävänä. Sen lisäksi, että luonnon monimuotoisuutta kaupunkialueella pidetään miellyttävänä, kävely- ja pyöräteiden suosiminen ja lisääminen ovat keinoja kokea tämä kaikin aistein (Kestävän kaupunkiliikkumisen suunnitelma 2021), joka ei esimerkiksi auton ratista ole mahdollista. Sen lisäksi, että kävelyn ja pyöräilyn keinoin pystytään kokemaan miellyttävä luonnon monimuotoisuus kaikin aistein, kuvataan miellyttävyyttä myös arjen sujuvuuden keinoin. Arjen sujuvuuteen liittyvät suunnitellut toimenpiteet suosivat siis kävelyä ja pyöräilyä ja sitä rakennetaan Tampereen strategiassa ekologisilla kaupunkisuunnittelun ratkaisuilla.

*”Uskomme, että tulevaisuudessa vetovoimamme vahvistuu tarjoamalla kaupunkilaisille sujuvaa arkea, jossa kestävien valintojen tekeminen on helppoa.”*

*”Etenemme kohti kestävää, älykästä ja monipuolista liikennejärjestelmää. Mahdollis-  
tamme kestävä ja sujuvan liikkumisen (--)”*

Miellyttävyyden mielikuvan rakentumisessa aineistossa voi mahdollisesti näkyä aineiston tavoitteellinen ja suunnitelmallinen luonne. Mielikuva tavoitteiden toteutumisen miellyttävyydestä tukee halukkuutta tavoitteiden toteuttamiseksi ja luo myös varmuutta ja uskoa suunnitelmiin. Mielekkyyden viestittäminen on tärkeää myös sille, miten kaupungin strategioita ja

suunnitelmia luetaan. Ne rakentavat positiivista sävyä tavoitteille. Se, että ekologisilla vaihtoehtoilla tavoitellaan mielekästä elinympäristöä, luo positiivista kuvaa tulevaisuudesta sekä rakentaa positiivista kuvaa nykyisestä tilanteesta.

Miellyttävyyden diskurssi tukee aineistossa esiintyviä edistyksen ja välittämisen mielikuvia. Se luo aineistossa esiintyvälle kiireellisyydelle positiivisen sävyn eikä kiireellisyys näin välitä hälyttävää mielikuvaa asioiden tilasta. Asioiden ollessa hälyttäviä olisi vaikea ajatella, että pyrittäisiin viestimään keskeisesti tavoitteiden miellyttävyydestä. Toki asukkaiden hyvinvointi ja viihtyvyys osana ekologisten tavoitteiden miellyttävyyttä ovat joissain määrin vaahteita ja kiinnostavaa onkin, kuinka paljon ja millä tasoilla tulevaisuudessa tulisi pystyä tekemään ympäristön haittoja vähentäviä ja hiilineutraaleja ratkaisuja ja millä hinnalla? Eli kuinka paljon hyvinvoinnin tasoa ollaan valmiita alentamaan tai elinoloja muovaamaan ympäristöllisten tavoitteiden puitteissa. Tämän valossa voidaankin pohtia sitä, kuinka paljon tai miten Tampereen kaupungin suunnitelmat ja niiden kävely- ja pyöräteitä koskevat suunnitellut toimenpiteet vaikuttavat kaupunkiympäristön ympäristöllisiin tekijöihin ja tähän suhteutettuna millä tavoin ne todellisuudessa tulevat vaikuttamaan kaupunkiympäristön miellyttävyyteen.



## 6 Yhteenveto

Tutkin kävely- ja pyöräteihin liitettyjä merkityksiä ”Tampereen kaupungin tekemisen kaupunki 2030” -strategiassa ja kahdessa suunnitelmassa ekologisuuden näkökulmasta. Aineistona toimivat suunnitelmat olivat ”Tampere askeleen edellä 2030” ja ”Kestävän kaupunkiliikemisen suunnitelma (SUMP)”. Miten aineistona toimineissa Tampereen kaupungin asiakirjoissa merkityksellistetään kävely- ja pyöräteitä suhteessa ekologisuuteen? Aineistosta hahmottui neljä diskurssia, jotka olivat välittämisen diskurssi, edistyksen diskurssi, kiireellisyys diskurssi ja miellyttävyyden diskurssi.

Kävely- ja pyörätiet ovat kasvattaneet merkitystään Suomessa 2000-luvulta asti ja koko 2010-luvun ajan. Kävely- ja pyörätiet ovat noteerattu eri virastojen selvityksissä, valtiollisissa asiakirjoissa ja suunnitelmissa sekä kunnallisissa strategioissa ja suunnitelmissa. Yksi merkittävä syy kävely- ja pyöräteiden suosion taustalla aina 2000-luvulta lähtien ja eteenkin 2010-luvun aikana on ollut ekologinen kriisi sekä ilmastonmuutoksen tunnistaminen ja sen laaja tunnustaminen. Tähän on etsitty ratkaisuja ja yhtenä mahdollisena ratkaisuna on pidetty kaupunkisuunnittelua. Tarkemmin ottaen kaupunkikaavoitukseen liittyvää liikenteen suunnittelua, joka näkyy esimerkiksi kävely- ja pyöräteiden suunnitteluna ja ainakin tutkimistani Tampereen kaupungin strategiassa ja suunnitelmissa suosimisena. Jos ennen menttiin yksityisautoilu edellä (Vaarala, 2011), on kaupunkisuunnittelun painopiste siirtynyt entistä enemmän kävely- ja pyöräteiden lisäämiseen ja laatuun.

Kaupungit ja kunnat ovat merkittäviä toimijoita kaupunkien kaavoituksen ja täten kävely- ja pyöräteiden suunnittelun taustalla. Tätä on myös Pirkanmaan maakunta ja Tampereen kaupunki oman alueensa kaavoituksia ja kävely- ja pyöräteitä koskevia suunnitelmia laatiessa. Näin voi päätellä tutkimistani aineistosta, joihin kävely- ja pyöräteitä koskevat suunnitelmat ja tavoitteet on kirjattu, kuten voi huomata myös ekologisen kriisin vaikuttavan kävely- ja pyöräteitä koskevien suunnitelmien ja perustelujen taustalla. Kävely- ja pyöräteiden merkitys hahmottui aineistossa suhteessa ekologisuuteen neljän diskurssin kautta.

Välittämisen diskurssi näyttäytyi Tampereen kaupungin välittämisenä sekä ympäristöstä että kunnan asukkaista suunnitellessaan kävely- ja pyöräteitä. Ympäristöstä välittämistä aineistossa viestitään kertomalla kävely ja pyöräteiden edistävän kestävästä liikkumisesta, parantavat

ilmanlaatua, vähentävät melua ja mahdollistavat ympäristön vahvemman kokemisen. Tutkimissani dokumenteissa luvataan kävely- ja pyöräteiden ekologisempaa liikkuemuotona parantavan elämänlaatua ja hyvinvointia. Kunnan asukkaista välittämistä viestitään tarjoamalla tasa-arvoisempia ja hyvinvointia edistäviä liikkuemuotoja kävely- ja pyöräteiden muodossa. Välittämiseen diskurssiin liittyy vahvasti myös vastuullisuus, jollaisena ekologisempia valintoja itsessään pidetään aineistossa. Aineistossa viestitään kävelyn ja pyöräilyn valitsemisen olevan vastuullinen teko. Vastuullisuutta puolestaan pidetään aineistossa välittämisenä. Vastuullinen toiminta on aineistossa myös kunnan asukkaita osallistavaa. Kun aineistossa puhutaan esimerkiksi yhdessä kestävänsä tulevaisuuden rakentamisesta, viestitään vastuullisuutta ja kuntalaisten osallisuutta, mutta myös ympäristöstä ja kunnan asukkaista välittämistä. Kävely- ja pyöräteiden edistäminen on siis välittämistä sekä ympäristöstä että kuntalaisista ja samalla myös vastuullista ja osallistavaa.

Edistyksen diskurssi näyttäytyi aineistossa kehityksenä, edistävänä kehityksenä. Ei ole itsessään selvää, että kehitys nähdään edistävänä, kuten tutkimassani aineistossa. Edistyksellisyteen liittyy tiettyjä erityispiirteitä, jotka tekevät kehityksestä juuri edistyksellistä. Edistyksellisyteen kehityksenä liittyviä erityispiirteitä ovat esimerkiksi edelläkävijyys ja paremmuuteen tähtääminen. Yksi merkittävä edistyksellinen kehityssuunta, aina kansainvälisellä mittakaavalla asti, on kestävänsä kehityksen edistäminen, joihin kävely- ja pyöräteiden edistäminenkin lukeutuu sen ekologisen hyödyn vuoksi.

Kiireellisyyden diskurssi on aineistosta hahmotettavissa oleva oma diskurssinsa, mutta myös muita diskursseja määrittävä ja merkityksellistävä. Kiireellisyys viittaa pohjimmiltaan suunnitelmien ja toimenpiteiden kiireellisyyteen, joka näkyy muissakin hahmotetuissa diskursseissa. Kävely- ja pyöräteitä käsittelevät asiakirjat sisältävät erilaisia tapoja viestiä suunnitelmista ja toimenpiteistä, kuten asioiden kiireellisenä esittämisen. Suunnitelmien ja toimenpide-ehdotusten käsittelyssä käytetään erilaisia merkityksellistämistapoja. Suuri kävely- ja pyöräteitä edistänyt voima on ollut ekologisuuden vaade ympäristön kuormittuessa aikaisemmista tehdyistä valinnoista. Näitä merkityksellistämisen tapoja tutkimassani aineistossa on ollut hahmottamani diskurssit. Kaikki hahmottamani diskurssit perustuvat pohjimmiltaan suunnitelmiin ja toimenpide-ehdotuksiin, joita leimaa aineistossa kiireellisyys. Tämän lisäksi

ekologisuus on jo itsessään lähtökohtaisesti käsitteellistetty enemmän tai vähemmän kiireelliseksi. Kiireellisyyden mielikuvaa aineistossa saattaa hyvin rakentaa myös Tampereen kaupungin strategian ja suunnitelmien luonne tavoitteellisina asiakirjoina.

Miellyttävyyden diskurssi aineistossa perustuu viihtyvyyteen ja hyvinvointiin, jota aineistossa kävely- ja pyöräteiden viestitään lisäävän. Kävely- ja pyöräteiden viihtyvyyttä ja hyvinvointia lisäävä vaikutus perustuu aineistossa niiden ekologisuuteen. Puhutaan siis ympäristön viihtyvyydestä ekologisempana ympäristönä ja kuntalaisten hyvinvoinnista, jota lisätään kävelyä ja pyöräilyä suosimalla. Miellyttävyys, jota kävelyn ja pyöräilyn ekologiset hyödyt edistävät tarkoittaa aineistossa muun muassa elinvoimaa, kokemuksellisuutta, aistikkuutta ja virkistävyyttä. Kävely- ja pyörätiet myös edistävät vehreämpää ympäristöä, jonka ajatellaan aineistossa lisäävän ympäristön miellyttävyyttä. Miellyttävyyden diskurssi on keskeisessä roolissa aineiston kokonaisuuden kannalta. Miellyttävyyden diskurssi aineistossa lisää positiivista mielikuvaa kävely- ja pyöräiteistä. Tähän voi toisaalta liittyä se, miten tavoitteellisuus aineistossa näkyy sekä se, millaista kuvaa tavoitteiden toteuttamiseksi halutaan suunnitelmista antaa.

## 7 Johtopäätökset

Tutkimani aineisto tarjosi kattavasti tietoa kävely- ja pyöräteistä ekologisuuden näkökulmasta ja tieto oli ajantasaista.

Diskursseista voi päätellä Tampereen kaupungin haluavan kertoa toteuttavansa ympäristöystävällisempää kaupunkikaavoitusta esimerkiksi suosimalla kävely- ja pyöräteitä tulevaisuudessa ja tukevana ilmastoystävällisempiä toimia. Voi myös päätellä, että kaupunki seuraa valtiollisia ja kansainvälisiä viime vuosina nousseita ilmastotrendejä ja sitä pidetään hyvänä asiana. Tämä halutaan näyttää myös kuntalaisille ja muille strategian ja suunnitelmien vastaanottajille. Samoin tämän kaltainen ilmastoystävällisempi kaupunkikaavoituksen tulevaisuus näyttäytyy aineistossa välittämisenä, edistyksellisenä, kiireellisenä ja miellyttävänä. Tutkimustulosten valossa voisi todeta kävely- ja pyöräteiden kehityksen suunnan kaupunkikaavoituksessa Tampereen kaupungin strategiassa ja suunnitelmissa olevan myös kohtuullisen pysyvä ainakin tällä ja ehkä jopa seuraavalla vuosikymmenellä. Kehityksen suunnalla tarkoitetaan kävely- ja pyöräteiden suosion kasvamista sen ekologisten hyötyjen seurauksena.

Väitettä kehityssuunnan pysyvyydestä tarkastellessa täytyy kuitenkin huomioida strategian ja suunnitelmien laatijat, julkaisijat ja niiden tavoitteellinen luonne. Asiakirjat voivat sisältää esimerkiksi viestinnällisiä tavoitteita. Tässä tapauksessa kehityksen suunnan pysyvyyden väite hieman horjui, sillä tuloksetkaan eivät vastaisi täysin todellisia tulevaisuuden suunnitelmia. Erityisesti tämä on otettava huomioon Tampereen kaupungin julkaisemaa strategiaa analysoidessa. Suunnitelmien luonteen puolestaan voisi olettaa kantavan muutakin merkitystä kuin viestinnällistä tai jonkinlaista abstraktia unelmointia. Suunnitelmat vaikuttavat konkreettisimmilta. Strategian kävely- ja pyöräteitä koskevat merkinnät puolestaan perustuvat pitkälti suunnitelmiin, joten strategiaan kirjatusta kohdista voisi ainakin sen puolesta odottaa jonkinlaista suunnitelmallista konkretiaa.

Jatkotutkimuksia ajatellen olisi kiinnostavaa tutkia myös muita ympäristöystävällisemmiksi koetuista liikkumamuodoista julkaistuja Tampereen kaupungin dokumentteja. Voisi tutkia esimerkiksi joukkoliikennettä ja erityisesti ajankohtaisuudensakin vuoksi raitioliikenteeseen liittyvää suunnittelua. Pidetäänkö joukkoliikennettä kaupungin strategioissa ja suunnitel-

missa jopa merkityksellisempänä kuin kävely- ja pyöräteitä ympäristön kriisin hallitsemiseksi? Lisäksi olisi kiinnostavaa tutkia kuntalaisten näkemyksiä kävely- ja pyöräteistä. Tutkimuksessa voitaisiin haastatella virallista tahoa tai kuntalaisia. Voitaisiin kysyä haastateltavilta kävely- ja pyöräteiden merkityksestä heille ja sitä, miten he kokevat kävely- ja pyöräteiden ratkaisuna ympäristön kriiseihin.

## Lähteet

- Fjöt, M. (2018). *Pyöräilyn edistäminen. Vertailevalla tutkimuksella kehittämistoimenpiteitä Kouvolalle* [Opinnäytetyö, Lahden Ammattikorkeakoulu].  
<https://www.theseus.fi/bitstream/handle/10024/151314/OpinnaytetyoMikaFlojt.pdf?sequence=1&isAllowed=y>
- Hallberg, P., Haapanala, A., Koljonen, R., Ranta, H. & Reinikainen, J. (2020). *Maankäyttö- ja rakennuslaki*. AlmaTalent.
- Holopainen, M. (2021). Maapolitiikka. *Maapolitiikan opas*. <https://www.kuntaliitto.fi/tilastot-ja-julkaisut/verkko-opaat/maapolitiikan-opas/kunta-ja-maapolitiikka/maapolitiikka>
- Holt. (2014). *From sustainable to resilient cities : global concerns and urban efforts* (First edition.). Emerald Group Publishing Limited.
- Jokinen, A., Juhila, K., & Suoninen, E. (2016). *Diskurssianalyysi: teorit, peruskäsitteet ja käyttö*. Vastapaino.
- Liikenne- ja viestintäministeriö. (04.04.2018). *Kävelyn ja pyöräilyn edistämishjelma*.  
[https://julkaisut.valtioneuvosto.fi/bitstream/handle/10024/160720/LVM\\_5\\_2018.pdf?sequence=1&isAllowed=y](https://julkaisut.valtioneuvosto.fi/bitstream/handle/10024/160720/LVM_5_2018.pdf?sequence=1&isAllowed=y)
- Liikenneviraston suunnitelmia. (2012). *Kävelyn ja pyöräilyn valtakunnallinen toimenpidesuunnitelma 2020*. [https://julkaisut.vayla.fi/pdf3/lis\\_2012-02\\_kavelyn\\_ja\\_pyorailyn\\_web.pdf](https://julkaisut.vayla.fi/pdf3/lis_2012-02_kavelyn_ja_pyorailyn_web.pdf)
- Lin, & Mele, C. (2013). *The urban sociology reader* (2nd ed.). Routledge.  
<https://doi.org/10.4324/9780203103333>
- Pasanen, T. (2013). *Pyöräiliikenteen kehittäminen kuntatasolla – case Vantaa* [Diplomityö, Aalto-yliopisto]. [https://www.vantaa.fi/instancedata/prime\\_product\\_julkaisu/vantaa/embeds/vantaawwwstructure/112036\\_master\\_pasanen\\_teppo\\_2013.pdf](https://www.vantaa.fi/instancedata/prime_product_julkaisu/vantaa/embeds/vantaawwwstructure/112036_master_pasanen_teppo_2013.pdf)
- Rantala, T. & Luukkonen T. (2014). *Kävelyn ja pyöräilyn seuranta: Ohjeita mittariston koaamiseen*. Liikennevirasto. [https://julkaisut.vayla.fi/pdf8/lis\\_2014-15\\_kavelyn\\_pyorailyn\\_web.pdf](https://julkaisut.vayla.fi/pdf8/lis_2014-15_kavelyn_pyorailyn_web.pdf)
- Rosenzweig. (2011). *Climate change and cities : first assessment report of the Urban Climate Change Research Network*. Cambridge University Press.
- Tampereen kaupunki. (23.4.2021). *Kaavoituksen kulku ja osallistuminen*. Haettu 03.02.2022 osoitteesta <https://www.tampere.fi/asuminen-ja-ymparisto/kaavoitus/kaavoituksen-kulku-ja-osallistuminen.html>
- Tampereen kaupunki. (26.4.2019). *Kaavoituksen tasot*. Haettu 03.02.2022 osoitteesta <https://www.tampere.fi/asuminen-ja-ymparisto/kaavoitus/kaavoituksen-tasot.html>

Tampereen kaupunki. (2021). Kestävän kaupunkiliikkumisen suunnitelma. Haettu 02.03.2022 osoitteesta [https://www.tampere.fi/tiedostot/k/NhbU13wr1/Kestavan\\_kaupunkiliikkumisen\\_suunnitelma\\_SUMP.pdf](https://www.tampere.fi/tiedostot/k/NhbU13wr1/Kestavan_kaupunkiliikkumisen_suunnitelma_SUMP.pdf)

Tampereen kaupunki. (2017). *Liikenteen kehitys Tampereella. Kävelyn ja pyöräilyn tyytyväisyyskyselyn tutkimusraportti 2016*. Haettu 09.02.2022 osoitteesta [https://www.tampere.fi/tiedostot/k/38DhCzFKt/jkpp\\_tyytyvaisyysskysely2016.pdf](https://www.tampere.fi/tiedostot/k/38DhCzFKt/jkpp_tyytyvaisyysskysely2016.pdf)

Tampereen kaupunki. (2018). *Tampere askeleen edellä. Kävelyn ja kaupunkielämän visio ja tavoitteet 2030*. Haettu 09.02.2022 osoitteesta [https://www.tampere.fi/tiedostot/t/3NaYEPR7D/Tampere\\_kavelyn\\_ja\\_kaupunkielaman\\_visio\\_tavoitteet.pdf](https://www.tampere.fi/tiedostot/t/3NaYEPR7D/Tampere_kavelyn_ja_kaupunkielaman_visio_tavoitteet.pdf)

Tampereen kaupunki. (2021). *Tampereen strategia 2030. Tekemisen kaupunki*. Haettu 3.2.2022 osoitteesta [https://www.tampere.fi/tiedostot/t/4xBiuZYcx/tampereen\\_strategia\\_2030.pdf](https://www.tampere.fi/tiedostot/t/4xBiuZYcx/tampereen_strategia_2030.pdf)

Vaarala, R. (2011). *Kävely ja pyöräily kaavoituksessa*. Liikennevirasto. [https://vayla.fi/documents/25230764/0/lts\\_2011-51\\_kavely\\_ja\\_pyoraily\\_web.pdf/42b5baa7-b8f0-4bcf-ae14-dfd74a6a177b](https://vayla.fi/documents/25230764/0/lts_2011-51_kavely_ja_pyoraily_web.pdf/42b5baa7-b8f0-4bcf-ae14-dfd74a6a177b)

Vaismaa, K., Mäntynen, J., Metsäpuro, P., Luukkonen, T., Rantala, T. & Karhula, K. (2011). *Parhaat eurooppalaiset käytännöt pyöräilyn ja kävelyn edistämiseksi*. Tampereen teknillinen yliopisto.

Väylävirasto. (16.12.2020). *Pyöräiliikenteen suunnittelu*. [https://julkaisut.vayla.fi/pdf11/vo\\_2020-18\\_pyoraliiikenteen\\_suunnittelu\\_web.pdf](https://julkaisut.vayla.fi/pdf11/vo_2020-18_pyoraliiikenteen_suunnittelu_web.pdf)

Väylävirasto. (2020). *Pyöräteiden toiminnallisen luokitellun kartoitus Suomessa*. [https://julkaisut.vayla.fi/pdf12/vj\\_2020-24\\_pyorateiden\\_toiminnallisen\\_web.pdf](https://julkaisut.vayla.fi/pdf12/vj_2020-24_pyorateiden_toiminnallisen_web.pdf)