

Iris Kuuskoski

# **KAUPUNKILIikkUMISEN MUUTOS**

Asiantuntijoiden kokemuksia kaupunkiliikkumisen  
kestävyysmuutoksesta Tampereella

Johtamisen ja talouden tiedekunta  
Kandidaatintutkielma  
Kesäkuu 2023

# TIIVISTELMÄ

Iris Kuuskoski: Kaupunkiliikkumisen muutos: Asiantuntijoiden kokemuksia kaupunkiliikkumisen kestävyysmuutoksesta Tampereella  
Kandidaatintutkielma  
Tampereen yliopisto  
Hallintotieteiden tutkinto-ohjelma  
Kesäkuu 2023

---

Tämän tutkimuksen aihe on Tampereen kaupunkiliikkumisen muutos kestävämmästä kohti kestävämpää. Tutkimuksessa keskitytään selvittämään, miten kaupunkiliikkuminen on kehittynyt Tampereen kaupungin alueella, sekä minkälaisia haasteita muutokseen liittyy alan asiantuntijoiden näkökulmasta. Tutkimuskysymykset ovat: minkälainen kaupunkiliikkumisen muutos Tampereella on, sekä mitä haasteita on ilmennyt Tampereen kaupunkiliikkumisen muutoksessa kestävämmästä kohti kestävämpää. Tutkimuksen kohde on kaupunkiliikkuminen ja tutkimusalue on Tampereen kaupunkialue.

Tutkimus on kvalitatiivinen tapaustutkimus, jonka aineiston analysoinnissa on käytetty teoriaohjaavaa sisällönanalyysimenetelmää. Itse muodostettu aineisto kerättiin haastattelemalla neljää (4) kaupunkiliikkumisen alan asiantuntijaa. Aineiston analyysissä käytettiin teoriaohjaavaa sisällönanalyysimenetelmää.

Tutkimustulokset osoittavat, että kaupunkiliikkumisen kestävyysmuutosta haastavat monet eri tekijät. Eri toimijoiden käsitykset muutosten tarpeellisuudesta kestävästä kaupungista ja kaupunkiliikkumisen kehittämiseksi vaihtelevat, mikä takaa päätöksentekoa sakkaa aika-ajoin ja kehitys vaikuttaa olevan hidasta. Kunnan ja valtion taloudellisella tilanteella on myös huomattava vaikutus kaupunkiliikkumisen kestävyysmuutoksen etenemiseen. Valtiolta saatavan rahoituksen määrä vaihtelee, mikä haastaa pitkän aikavälin kehityssuunnitelmien tekemistä, sillä tulevaa rahoituspohjaa ei pystytä ennakoimaan. Kestävästä kaupunkiliikkumisesta kehitetään ekologisen kestävyuden takia, mutta sillä on myös vaikutusta yksilöiden ja koko yhteiskunnan hyvinvointiin. Kuntalaisten käsitykset ja mielipiteet eri kestävästä liikkumismuodoista vaihtelevat, eivätkä kaikki koe kaupunkiliikkumisen muutosta omaksi edukseen.

Tulosten perusteella voidaan todeta, että onnistuakseen kaupunkiliikkumisen muutos kestävämmästä kohti kestävämpää vaatii laajaa yhteistyötä monien eri toimijain kesken niin paikallisella, valtakunnallisella kuin kansainvälisellä tasolla. Valtakunnantasolta tulevat päätökset liittyen kestävästä kaupunkiliikkumiseen vaikuttavat siihen, mikä verran paikallisella tasolla voidaan edistää alueen kestävästä kaupunkiliikkumisesta. Kaupunkiliikkumisen kestävyysmuutos on prosessi vailla loppua, sillä ekologisen kestävyuden saavuttamiseen vaadittujen toimien taso tiukkenee jatkuvasti.

Avainsanat: Kaupunkikehittäminen, kestävä kaupunki, kaupunkiliikkuminen, muutos, siirtymän hallinta.

Tämän julkaisun alkuperäisyys on tarkastettu Turnitin OriginalityCheck –ohjelmalla.

## Sisällys

<b>1 JOHDANTO</b> .....	<b>4</b>
<b>2 TUTKIMUKSEN TAVOITE</b> .....	<b>6</b>
<b>3 TEORIATAUSTAA</b> .....	<b>7</b>
3.1 Siirtymä ja siirtymän hallinta .....	7
3.2 Polkuriippuvuus .....	9
3.3 Kompleksisuusansa .....	10
3.4 Kestävä kaupunki.....	11
<b>4 METODOLOGIA</b> .....	<b>12</b>
4.1 Menetelmät ja aineiston keruu .....	12
4.2 Aineisto .....	12
4.3 Analyysiprosessin kuvaus ja tutkimuksen raportointi.....	13
<b>5 AINEISTOANALYYSI – KAUPUNKILIKKUMISEN MUUTOS ALAN ASIAANTUNTIJOIDEN NÄKÖKULMASTA</b> .....	<b>14</b>
5.1 Kaupunkiliikkumisen muutoksen mahdollistaminen alkaa valtakunnallisesta päätöksenteosta .....	14
5.2 Poliitiikan vaikutus kaupunkiliikkumisen muutoksen toteutumiseen .....	15
5.3 Kaupungilla on keinoja vaikuttaa kaupunkiliikkumisen kestävyYTEEN .....	17
5.4 Kuntalaisten suhtautuminen kaupunkiliikkumisen kestävyysmuutokseen .....	18
5.5 Talouden vaikutus kaupunkiliikkumisen kehittämiseen .....	20
5.6 Kestävän kaupungin rakentaminen vaatii kompromisseja .....	22
<b>6 POHDINTA, PÄÄTELMÄT JA JATKOTUTKIMUSAIHEET</b> .....	<b>24</b>
6.1 Pohdinta .....	24
6.2 Päätelmät .....	26
6.3 Jatkotutkimusaiheet .....	27
<b>LÄHTEET</b> .....	<b>29</b>
Kuviot.....	31
<b>LIITTEET</b> .....	<b>32</b>
Haastattelurunko.....	32

## 1 JOHDANTO

Tampereen kaupunki tavoittelee hiilineutraaliutta vuoteen 2030 mennessä (Tampereen kaupunki 2021b, 11). Hiilineutraaliudella tarkoitetaan sitä, että päästöjä tuotetaan vain sen verran kuin niitä kyetään sitomaan hiilinieluihin ilmakehästä (Euroopan parlamentti 2019). Liikkuminen tuottaa kasvihuonepäästöjä, minkä takia liikkumisen muutoksella kohti kestävämpää on myös merkitys ekologisten kestävyystavoitteiden saavuttamisessa. Myös Tampereen kaupungin strategiassa (Tampereen kaupunki 2021a, 12) on mainittu, että kaupunki haluaa mahdollistaa *kestävän ja sujuvan liikkumisen*.

Tässä tutkimuksessa halutaan selvittää, minkälainen kaupunkiliikkumisen kestävyysmuutos Tampereella on, sekä minkälaisia haasteita on ilmennyt Tampereen kaupunkiliikkumisen muutoksessa kestävämmästä kohti kestävämpää. Kaupunkiliikkumisella tarkoitetaan tässä kontekstissa yksilöiden jokapäiväistä liikkumista, eli tutkimuksessa tarkastellaan esimerkiksi joukkoliikenteeseen, yksityisautoiluun, pyöräilyyn sekä kävelyyn liittyviä muutoksia kaupunkiympäristössä. Kestävämmällä ja kestäväällä tarkoitetaan tämän tutkimuksen kontekstissa ekologista kestävyyttä. Kestävä kaupunkiliikkuminen viittaa siis yksilöiden jokapäiväiseen liikkumiseen, joka toteutuu kestäväällä tavalla. Tiukasta näkökulman rajauksesta huolimatta tiedostetaan se, että eri kestävyuden ulottuvuudet ovat hyvin kietoutuneita toisiinsa. *Kestävän kehityksen perusehtona on biologisen monimuotoisuuden ja ekosysteemien toimivuuden säilyttäminen sekä ihmisen taloudellisen ja aineellisen toiminnan sopeuttaminen pitkällä aikavälillä luonnon kestäkykyyn* (Ympäristöministeriö n.d.). Tutkimuksessa keskitytään kestävämmän kaupunkiliikkumisen muutokseen sekä muutokseen kuuluvaan siirtymään ja sen hallintaan.

Tutkimusympäristöksi valikoitui Tampereen kaupunkialue, sillä Tampereen kaupungilla on kunnianhimoinen tavoite saavuttaa hiilineutraalius vuoteen 2030 mennessä. Kaupunkiliikkumisen muutoksen toteuttaminen vaatii onnistumisia, määrätietoisuutta ja yhteistyötä monen eri toimijan kesken. Tampereen kaupunkialueella on tapahtunut jo huomattavia arjen liikkumiseen vaikuttavia muutoksia, esimerkiksi raitiotiehankkeen ensimmäisen osan valmistuminen suunniteltua aiemmin ja toisen osan rakentumisen eteneminen. Uskon kuitenkin, että muutosta ja siihen sisältyvää siirtymää haastavat muun muassa eriävät mielipiteet siirtymän tärkeydestä kaupunkialueen kokonaiskehitykselle.

Tutkimuksen aihe on ajankohtainen ja merkityksellinen, sillä kunnianhimoisen ilmastotavoitteen saavuttaminen vaatii määrätietoisia ja hyvin suunniteltuja tekoja muun muassa kaupunkiliikkumisen kategoriassa. *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* (Tampereen kaupunki 2021b, 12). Uskon, että ymmärrys tutkimuksessa selvitettävistä haasteista, jotka liittyvät kaupunkiliikkumisen muutokseen kestävämmästä kohti kestävämpää, on hyödyksi tulevaisuudessa myös muissa kestävyys siirtymissä. Tutkimustuloksista voi olla hyötyä myös Tampereen kaupunkialueen ulkopuolella, sillä kaupunkiliikkumisen kestävyteen liittyvän muutoksen toteuttaminen on välttämätöntä monella eri kaupunkialueella, minkä lisäksi eri kaupungeissa ilmenee todennäköisesti paljon samanlaisia kaupunkiliikkumisen muutokseen liittyviä haasteita.

## 2 TUTKIMUKSEN TAVOITE

Tämän tutkimuksen tavoitteena on selvittää, **minkälainen kaupunkiliikkumisen muutos kestävämmästä kohti kestävämpää on Tampereella. Tarkemmin halutaan keskittyä siihen, minkälaisia haasteita ilmenee liikkumisen muutoksessa sekä siihen sisältyvässä siirtymässä.**

Tutkimusstrategia tätä tutkimusta varten on kartoittava kvalitatiivinen tapaustutkimus. Tapaustutkimuksessa luodaan yksityiskohtaista, *intensiivistä tietoa yksittäisestä tai pienestä joukosta toisiinsa suhteessa olevia tapauksia* (Hirsjärvi ym. 2009, 134). Tutkimuksessa ilmiönä on siis kaupunkiliikkumisen kestävyysmuutos, minkä lisäksi keskitytään erityisesti muutoksessa ilmeneviin haasteisiin.

Tutkimuksessa tutkittavan ilmiön tutkimusympäristöksi valikoitui Tampereen kaupunkialue, sillä kaupungissa on havaittavissa paljon kaupunkiliikkumisen kestäväyttämiseen liittyviä muutoksia. Kaupungin hiilineutraaliustavoite on kunnianhimoinen ja kaupunkialueella kehitetään näkyvästi kestävästä kaupunkiliikkumisen ympäristöä. Tampereella on noin 250 000 asukasta (2023) ja se sijaitsee Näsijärven ja Pyhäjärven välissä kannaksella. Tampereen kaupungin pinta-ala on 689,6 km<sup>2</sup> ja se sijaitsee 167 km Helsingistä ja 157 km Turusta. (Tampereen kaupunki n.d.) Tampereen ja Helsingin välillä on paljon työmatkaliikkumista, jonka kestäväyttämistä edistää ja mahdollistaa aktiivinen raideliikenne kaupunkien välillä.

### 3 TEORIATAUSTAA

Staffansin, Kytän ja Merikosken (2008, 37) mukaan ihmisten ja tavaroiden liikkuvuus on yksi merkittävimmistä yhdyskuntarakenteeseen ja sen kestävyysvaikutuksista. He myös sanovat, että yhdyskuntia suunnitellaan liian vahvasti autoilu mielessä, myös Suomessa. Heidän mukaan myös yhtä tärkeä tavoite kuin liikkumistarpeen vähentäminen on liikkumisen ohjaaminen kestävämpään suuntaan. Kestävämmät liikkumismuodot tuovat usein myös lisää hyvinvointia yksilöiden arkeen. Kestävän liikkumisen positiiviset vaikutukset ovat siis varsin laaja-alaisia.

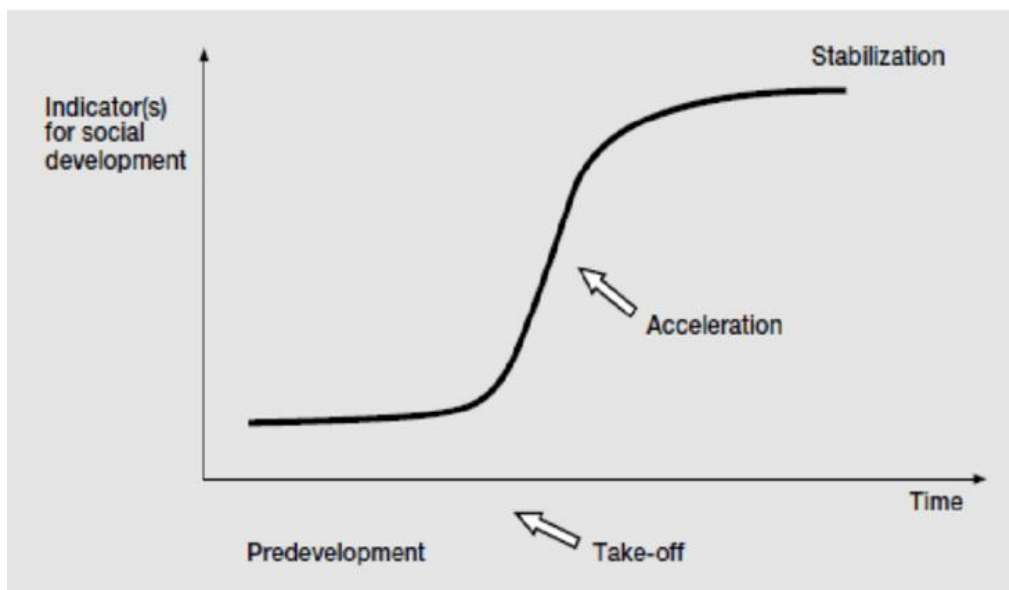
Kestävä kehitys mielletään tämän tutkimuksen kontekstissa *maailmanlaajuisesti, alueellisesti ja paikallisesti tapahtuvaksi jatkuvaksi ja ohjatuksi yhteiskunnalliseksi muutokseksi, jonka päämääränä on turvata nykyisille ja tuleville sukupolville hyvät elämisen mahdollisuudet. Tämä tarkoittaa myös, että ympäristö, ihminen ja talous otetaan tasavertaisesti huomioon päätöksenteossa ja toiminnassa* (Ympäristöministeriö, n.d.). Tässä tutkimuksessa keskitytään erityisesti alueelliseen ja paikalliseen muutokseen, sillä tutkimuskohde on rajattu maantieteellisesti Tampereen kaupunkialueelle. Alueelliseen ja paikalliseen muutokseen vaikuttavat kuitenkin myös päätökset, joita tehdään ylemmillä päätöksentekotasolla.

Kestävällä liikkumisella tarkoitetaan liikkumista, joka on kestävä kehityksen tavoitteisiin sopeutuvaa. Tavoitteena on siis ottaa aiemmin mainitut ympäristö, ihminen ja talous tasavertaisesti huomioon liikkumista suunniteltaessa. Aina esimerkiksi polkupyörällä kulkeminen ei ole mahdollista, eikä autoilun kokonaan pois jättäminen liikkumiskeinoista ole realistista. Tulisi kuitenkin pohtia, mikä estää valitsemasta kestävämpää liikkumismuotoa arkiliikkumisessa.

#### 3.1 Siirtymä ja siirtymän hallinta

Siirtymä kuuluu vääjäämättä jokaiseen muutokseen ja täten myös kaupunkiliikkumisen muutokseen. Siirtymä (*transition*) tarkoittaa yhteiskunnassa tapahtuvaa asteittaista prosessia, josta seuraa yhteiskunnan tai sen merkittävän alajärjestelmän rakenteellinen muutos. Siirtymä on useiden eri toisiaan vahvistavien ja ylläpitävien kehityspolkujen vuorovaikutuksen tulos. Siirtymät ovat epälineaarisia, usein noin 25–50 vuotta kestäviä prosesseja, joiden päävaiheet

ovat esikehitys, nousu, läpimurto ja stabilisaatio (Kuvio 1). (Kemp & Loorbach 2003.) Kemp ja Rotmans (2004, 138) tunnistavat kaksi erilaista siirtymää: evoluutionaarisen siirtymän ja tavoiteorientoituneen siirtymän. Tavoiteorientoituneessa siirtymässä päätöksentekijöitä ohjaa visio tavoitellusta lopputuloksesta. Tampereen kaupunkiliikkumisen muutoksessa on kyse tavoiteorientoituneesta siirtymästä, jonka tavoitteena on luoda kestävämpää kaupunkiliikkumista.



Kuvio 1. Siirtymän neljä vaihetta. (Rotmans ym. 2001)

Arkeamme mullistavat kertaluontoiset tapahtumat, kuten sota tai energiakriisi, voivat nopeuttaa siirtymien etenemistä (Kemp & Rotmans 2004, 139). Siirtymät saavat kuitenkin alkunsa muualta kuin näistä suurista elämäämme vaikuttavista kertaluontoisista tapahtumista. Kestävän kaupunkiliikkumisen muutokseen kuuluva siirtymä on saanut alkunsa kaupungin kasvusta ja ilmastonmuutoksesta, joka on hitaammin etenevä kuin yllättävä kriisi, mutta siitä huolimatta toimia vaativa muutos. Muutoksen hidas eteneminen mahdollistaa siihen reagoimisen ja vastatoimien aloittamisen, kunhan muutos huomataan ajoissa ja sen vaikutukset pystytään tekemään näkyviksi.

Siirtymät voivat vaikuttaa nopeasti katsottuina monimutkaisilta kokonaisuuksilta, mitä ne ovatkin. Siirtymät myös uhmaavat niiden täydellistä hallintaa moniulotteisuutensa ja kompleksisuutensa takia, minkä lisäksi ne vaativat useiden eri toimien samanaikaista

koordinointia. Kemp ja Loorbach (2003, 13) mainitsevat, että siirtymiä kannattaa tarkastella pienistä päätöksistä johtuvina suurina tuloksina. He toteavat myös, että siirtymissä on paljon hallitsemattomia piirteitä, mistä huolimatta niiden hallintaa kannattaa harkita, sillä niiden suuntaan, nopeuteen ja ylipäättään toteutumiseen on mahdollista vaikuttaa. Siirtymien hallinnassa ei kuitenkaan keskitytä toteuttamaan ennalta määrättyjä tavoitteita, vaan keskitytään käyttäjähyödyn lisäksi alhaalta ylös suuntautuvien, kestävyysshyötyjä tarjoavien aloitteiden hyödyntämiseen toiminnassa. (Kemp & Loorbach 2003, 13.)

Kempin ja Loorbachin (2003, 10) mukaan siirtymien hallintaa (*transition management*) harjoitettaessa tulisi välttää vain osittain optimaalisten ratkaisujen hyödyntämistä. Osittain optimaaliset ratkaisut saattavat vaikuttaa alkuun hyviltä, mutta kestävä kaupunkiliikkuminen on kokonaisuutena niin monimutkainen, että yksinkertaisin ja heti optimaalinen ratkaisu ongelmiin ei ole pitkällä aikavälillä toimivin. Jos näin olisi, niin kaikki monimutkaiset ongelmat olisi jo ratkaistu. Kemp ja Rotmans (2004, 144) sanovat, että siirtymän hallinta tulee soluttaa käynnissä olevaan dynamiikkaan ja toimintaan, minkä lisäksi se rakentuu alhaalta ylös (*bottom-up*) tulevien aloitteiden varaan. Myös Kemp ja Loorbach (2003, 10) kirjoittavat, että siirtymäpolitiikkaa tulisi soluttaa olemassa oleviin päätöksenteon viitekehyksiin sekä toteuttaa joustavia muutoskeinoja, jotta siirtymäprosessin pysähtyminen takaiskujen takia voidaan välttää. Yleisesti, siirtymien hallinnassa tulisi saattaa yhteen ylhäältä alas (*top-down*) suuntautuva hallinta sekä alhaalta ylös (*bottom-up*) tulevat aloitteet. Kaupunkiliikkumisen muutoksessa ylhäältä alas tuleva hallinta viittaa esimerkiksi eduskunnan ja kunnan tasolla tehtyihin päätöksiin ja alhaalta ylös tulevat aloitteet viittaavat esimerkiksi kuntalaisten mielipiteisiin ja tarpeisiin.

### **3.2 Polkuriippuvuus**

David (2006, 1) kirjoittaa polkuriippuvuuden olevan dynaaminen prosessi, jonka kehittymistä hallitsee sen oma historia. Hän myös kirjoittaa, että polkuriippuvuuden tarkka merkitys, ja sen myötä sen merkittävyys, on jäänyt vuosien saatossa epäselväksi. Polkuriippuvaisia prosesseja ja järjestelmiä leimaa niiden kyvyttömyys irrottautua menneisyydestä (Martin & Sunley 2006, 4). Yleisellä, pehmeämmällä tasolla käsiteltynä polkuriippuvuus perustuu ajatukseen, että aiemmin tapahtuneet asiat tulevat vaikuttamaan myöhemmin tapahtuviin asioihin. Syvemmin kuvailtuna polkuriippuvuus kuvastaa tapahtumasarjoja, joissa satunnaiset tapahtumat saavat ennalta historiassa määrättyt institutionaaliset kuviot liikkeelle. Polkuriippuvuuden

vahvimmassa muodossa muutokset poluissa nähdään hyvin epätodennäköisinä. Harvinaisista mutta huomattavista repeämistä sekä uudelleenorientoitumisista seuraavat muutokset ovat kuitenkin mahdollisia voimakkaiden ulkoisten tekijöiden takia. (Djelic & Quack 2007, 161–162.)

Polkuriippuvuus selittää, miksi alueiden alkuperäistä potentiaalia ja luovuutta ei olla välttämättä täysin hyödynnetty ja kehitetty (Sotarauta n.d.). Polkuriippuvuuden käsitteen ydinviesti on, että organisaatioiden ja toimintakäytäntöjen kehittyminen ei aina noudata tehokkuuden puhdasta logiikkaa. Alkuvaiheessa käyttöön otetut toimintatavat voivat vakiintua, vaikka ne eivät olisi tehokkaimpia ja parhaimpia. (Djelic & Quack 2007, 163.) Tampereen kaupunkialueella on potentiaalia toteuttaa kestävämpää kaupunkiliikkumista, mutta polkuriippuvuuden avulla pystytään osittain selittämään, miksi kestävä kaupunkiliikkumisen muutos ei ole tapahtunut aikaisemmin ja miksi sen toteuttaminen saattaa olla haastavaa.

Kay (2005, 554) toteaa, että vaikka polkuriippuvuus on teoreettisesti kyseenalaistettava konsepti minkä lisäksi sitä on vaikea hyödyntää empiirisesti, niin se on silti validi ja hyödyllinen akateemisessa ympäristössä käytettäväksi. Oikeaoppinen hyödyntäminen vaatii Kayn (2005, 554–555) mukaan perinpohjaista ymmärrystä siitä, miksi tiettyjen politiikkojen muodostaminen on haastavaa, sekä miksi kyseiset politiikat voivat muuttua hyvin monimutkaisiksi ajan saatossa. Polkuriippuvuuden näkökulman vahvuutena nähdään kuitenkin se, että siinä ei erotella nykyisiä innovaatioita aikaisemmista keksinnöistä, vaan muutokseen oletetaan sisältyvän tietynlainen jatkumo (Schienstock 2007, 93).

### **3.3 Kompleksisuusansa**

Kompleksisuusansa on ilmiö, jossa perustavalta laadultaan yksinkertaiset asiat muuttuvat tai ne muutetaan kompleksisemmiksi ja monimutkaisemmiksi kuin on tarpeellista (Raisio ym. 2018, 41). Kaupunkiliikkumisen muutoksen prosessin etenemiseen vaikuttavat monet eri tahot, niin paikallisella kuin valtakunnallisella tasolla. Tämä kerrostuneisuus aiheuttaa sen, että päätöksentekoon vaikuttavat monen eri toimijan mielipiteet sekä näkemykset siitä, mitä tulisi priorisoida, mikä puolestaan johtaa kompleksiseen kokonaisuuteen. Kompleksisuus lienee kattohaaste monelle eri kaupunki- tai kuntasektorilla toteutuvalla toiminnolla.

### **3.4 Kestävä kaupunki**

Kirjallisuudessa ei ole täysin yhteneväistä kuvausta siitä, mikä kestävän kaupungin määritelmä on. Osasyitä lienee, että eri kaupungeissa on erilainen maantiede, ilmasto, kulttuuri, historia ja talous monen muun tekijän ohella, minkä takia yksi määritelmä ei sovi jokaiseen kaupunkiin. (Gardner 2015, 3.) Kestävän kaupungin tavoitteena on kuitenkin rakentaa ympäristöllisesti, sosiaalisesti ja taloudellisesti terveellistä ja joustavaa elinympäristöä olemassa oleville kansalaisille ilman, että haastetaan tulevien sukupolvien mahdollisuutta kokea samaa. Kestävässä kaupungissa on tarkoitus rakentaa ihmisasutusta, jolla on mahdollisimman pieni vaikutus ympäristöön. (Cohen 2018, 3). Kun kaupunki on jo rakennettu, niin sen kehittäminen ja täydennysrakentaminen tulisi tehdä tavalla, jolla on minimaalinen negatiivinen vaikutus ympäristöön. Kaupunkiliikenne on merkittävä osa kestävää kaupunkia.

## **4 METODOLOGIA**

### **4.1 Menetelmät ja aineiston keruu**

Tämä tutkimus toteutetaan kvalitatiivisena tapaustutkimuksena. Tampere on tapausesimerkki ilmiöstä, jossa kaupunkiympäristö kokee huomattavan muutoksen kestävän kaupunkiliikkumisen muutoksen myötä. Kvalitatiivisessa tutkimuksessa tiedonhankinta on kokonaisvaltaista ja ihminen on suosituin instrumentti tiedonkeruuseen. Kvalitatiivisessa tutkimuksessa tavoitteena on tuoda tutkitusta aiheesta esille asioita, jotka eivät olleet odotettavissa, minkä takia aineistoa tarkastellaan yksityiskohtaisesti ja monitahoisesti. (Hirsjärvi ym. 2009, 164.)

Aineiston analyysissä on käytetty teoriaohjaavaa sisällönanalyysimenetelmää. Teoriaohjaavassa analyysimenetelmässä analyysi ei pohjautu suoraan teoriaan, mutta sitä käytetään tukena. Aikaisempaa tietoa hyödynnetään, vaikka analyysiyksiköt valitaankin aineistosta. Aikaisempi tieto on siis huomattavissa analyysistä, mutta sen tarkoitus on luoda uusia ajatusuria teorian testaamisen sijaan. Teoriaohjaavan analyysin loppuun tuodaan mukaan teoria lopputulosta ohjaamaan, vaikka analyysi kokonaisuudessaan perustuu induktiiviseen päättelyyn. (Tuomi & Sarajärvi 2018.)

Eettisyys ja siihen liittyvät kysymykset ovat tärkeitä tutkimustyötä tehdessä. Jotta tutkimus voidaan luokitella eettisesti hyväksi, sen tulee noudattaa hyvää tieteellistä käytäntöä. Opetusministeriön tutkimuseettinen lautakunta on laatinut ohjelistan menettelytavoista, joita tulee noudattaa tieteellisessä toiminnassa. Ihmisarvon kunnioittamisen tulee olla tutkimuksen ja tutkimisen lähtökohtana. Tutkimusta tehtäessä tulee pyrkiä rehellisyyteen. Esimerkiksi omaa tai toisen työtä ei saa plagioida eli lainata luvatta. Saatuja tuloksia ei myöskään tule esittää ilman kritiikkiä, eikä niiden raportointi saa johtaa lukijaa harhaan tai olla puutteellista. (Hirsjärvi ym. 2009, 23, 25, 26.)

### **4.2 Aineisto**

Laadullisen tutkimuksen aineisto on usein laaja, minkä takia sen tarkka rajaaminen on hyvin tärkeää. Tässä tutkimuksessa itse kerätyn aineiston osa on muodostettu haastattelemalla neljää

(4) kaupunkiliikkumisen alan asiantuntijaa. Haastatteluilla haluttiin vastaus siihen, *miten Tampereen kaupunkiliikkumisen muutos kestävämmästä kohti kestäväää on koettu*. Haastattelussa voidaan säädellä tilanteen edellyttämällä tavalla sitä, miten aineistoa kerätään. Tämä on ehdottomasti haastattelun etu verrattuna muihin aineistokeruumenetelmiin. (Hirsjärvi ym. 2009, 205.) Haastattelut toteutettiin kvalitatiivisella tutkimustavalla puolistrukturoituina yksilöllisinä etähaastatteluina Zoomissa. Kaikille haastateltaville esitettiin samat kysymykset, joihin he vastasivat omin sanoin. Haastattelurunko (Liite 1) rakentui luetun kirjallisuuden, teorian ja tutkijan omien käsitysten kokonaisuudesta. Haastattelut nauhoitettiin ja litteroitiin. Aineiston tukena on hyödynnetty tieteellisiä artikkeleita ja teoksia, sekä muuta tutkimusaiheeseen liittyvää kirjallisuutta.

### **4.3 Analyysiprosessin kuvaus ja tutkimuksen raportointi**

Tutkimusta varten muodostettu aineisto kerättiin haastatteluilla, jotka tallennettiin ja litteroitiin. Litteroinnin jälkeen tekstistä korostettiin kaupunkiliikkumisen muutokseen kestävämmästä kohti kestäväää liittyvät haasteet, potentiaaliset ratkaisuvaihtoehdot sekä polkuriippuvuuteen viittaavat osiot. Korostamisen jälkeen valituista osioista muodostettiin tiivistetyt versiot, joista ilmeni tekstiosuuden ydinsanoma. Tiivistykset siirrettiin vielä Flinga - pohjalle, missä ne tyypiteltiin. Tyypittely tarkoittaa sitä, että esille tulleiden teemojen sisältä etsitään yhteisiä ominaisuuksia, joista muodostetaan yleistys (Tuomi & Sarajärvi 2018). Aineistoanalyysin alalukujen otsikot pohjautuvat edellä mainittuihin kaupunkiliikkumisen muutokseen vaikuttaviin teemoihin, mitkä ilmenivät analyysin aiemmissä vaiheissa. Haastatteluista poimitut suorat sitaatit on merkitty tekstissä H1, H2, H3 ja H4 sen mukaan, kuka haastatelluista on sanonut sitaatin.

Tutkimustuloksista ilmenee, minkälainen kaupunkiliikkumisen muutos kestävämmästä kohti kestävämpää on ollut Tampereella. Tulokset selventävät, minkälaisia haasteita kaupunkiliikkumisen muutokseen on liittynyt, sekä mikä haastateltujen kaupunkiliikkumisen alan asiantuntijoiden kokemus muutoksesta kokonaisuudessaan on. Tulokset esittävät myös kehitysmahdollisuuksia sekä korostavat asioita, joihin tulee kiinnittää erityistä huomiota kestäväää kaupunkiliikkumista kehittäessä. Tuloksista ja niiden pohjalta tehdystä analyysistä on hyötyä myös syventäviä tutkimuksia sekä Tampereen kaupunkikehittämistä varten. Analyyseillä ja pohdinnoilla tavoitellaan kaupunkiliikkumisen muutokseen liittyvien haasteiden korostamista ja toisaalta myös kyseisiin haasteisiin ratkaisujen löytämistä.

## 5 AINEISTOANALYYSI – KAUPUNKILIikkUMISEN MUUTOS ALAN ASIANTUNTIJOIDEN NÄKÖKULMASTA

### 5.1 Kaupunkiliikkumisen muutoksen mahdollistaminen alkaa valtakunnallisesta päätöksenteosta

Haastatteluissa korostui, kuinka kaupungin vaikutuskeinot kaupunkiliikkumisen kestäväyttämiseen vaikuttaviin toimiin ovat hieman rajallisia. Voimakkaimmat ja tehokkaimmat toimet, joilla kaupunkiliikkumisen muutokseen voidaan vaikuttaa tulevat valtakunnalliselta tasolta. Informanttien mukaan suurin osa autoiluun vaikuttavista toimista on lähtöisin valtakunnalliselta tasolta esimerkiksi eduskunnasta, ei kaupunki- tai kuntatasolta.

*”Onhan niitä nyt toki kaikenlaisia muitakin keinoja siihen autoilun hinnoitteluun puuttua, et ne on ehkä enemmän valtakunnan tasolla ratkaistavia asioita --.” (H1 2022)*

Haasteena informantti toteaa, että valtakunnanpolitiikassa jätetään useimmiten huomiotta se, että suuremmilla kaupunkialueilla voitaisiin toteuttaa erilaista sääntelyä muun muassa autoiluun liittyen kuin muualla Suomessa. Informantit mainitsevat, että esimerkiksi autoilijoihin kohdistuvat tiemaksut voisivat toimia insenttiivinä kestävämmän liikkumismuodon valitsemiseen. Kokonaisuudesta on havaittavissa polkuriippuvuutta, sillä valtakunnantasolla saatetaan vältellä radikaalien muutoksien tekemistä epäonnistumisen pelossa. On myös todennäköistä, että erilainen autoiluun kohdistuva sääntely kaupunkialueilla ja sen ulkopuolella saisi runsaasti kritiikkiä ja syytteitä epätasa-arvoisuudesta.

Myös valtioneukia voitaisiin jakaa tehokkaasti niin, että ne kohdistuvat kestäväää kaupunkiliikkumista kehittäviin toimijoihin. Lähitulevaisuudessa on mahdollista, että EU-tasolta tulevat tiukemmat vaatimukset suuremmille suomalaisille kaupunkiseuduille edistävät liikkumisen kestävyystavoitteiden saavuttamista ja suunnittelua.

*”-- tässä saattaa olla vielä EU:n niinku suurempi painostus tai sellainen että EU edellyttää jatkossa todennäköisesti suomalaisilta 7 suurelta kaupunkiseudulta vielä tarkempaa suunnittelua ja suunnitelmia tästä kestävään liikkumisen edistämisestä.” (H3 2022)*

Tehokkaimmat keinot kestävän kaupunkiliikkumisen kehittämiseen ja siihen vaikuttamiseen tuntuvat kumpuavan lainsäädännöstä. Verotukseen liittyviä keinoja voitaisiin hyödyntää kestävästä kaupunkiliikkumista kohti ohjaamisessa. Esimerkkinä informantti mainitsee, että tällä hetkellä työntekijä voi vähentää huomattavasti suuremman määrän autolla kuljetusta työmatkasta pyörällä kuljettuun verrattuna. Verovähennysmahdollisuudet eivät siis tällä hetkellä ohjaa yksilöä valitsemaan kestävämpää kulkumuotoa esimerkiksi työmatkaliikkumiseen.

*”-- ehkä tarvitaan myöskin valtakunnallista vastaantuloa että esimerkiksi jotain voimakkaampaa pyöräliikkumisen tukea siis tavallaan verohelpotuksia tai muita. Et nythän työntekijä voi vähentää -- 80 euroa vuodessa siinä et käytä työmatkoihin polkupyörää niin verotuksessa. Henkilöautoilija saattaa pystyy vähentämään tuhansia euroja siitä riippuen matkasta. Et se on täysin suhteeton keskenään suhteessa tähän päästönäkölle.” (H3 2022)*

Kokonaisuudessaan, vaikuttavimmat toimet kaupunkiliikkumisen kestävyysmuutoksen mahdollistamiseen ovat lähtöisin valtakunnantasolta. Valtakunnantasolla tulisi tehdä määrätietoisia päätöksiä ja luoda pitkän aikavälin, vähintään 15 vuoden suunnitelma kestävämmän kaupungin rakentamiseksi.

## **5.2 Poliitiikan vaikutus kaupunkiliikkumisen muutoksen toteutumiseen**

Haastatteluissa ilmenee, että kaupunkiliikkumisen alan asiantuntijat kokevat kaupungissa vaikuttavien eri tahojen tavoitteiden ja toimintakeinojen olevan osittain ristiriidassa. Tarkemmin ilmenee, että kaupungin viranhaltijoilla ja poliittisilla toimijoilla ei ole aina samanlaista käsitystä siitä, miten ja millä keinoilla kaupunkiliikkumisen kestävyysmuutosta tulisi edistää. Tällä hetkellä poliittisen päätöksenteon prioriteetit eivät vastaa viranhaltijakunnan selkeää näkemystä ja tahtotilaa siitä, kuinka kaupunkiliikkumisesta voidaan tehdä kestävämpää.

*”-- tääl virkamiespuolella tai kaupungin työntekijöiden puolella meil on ihan selkee näkemys ja tahtotila et miten tää asia [kaupunkiliikkuminen] edistyy. Mut se että se ei kyllä vastaa tällä hetkellä taas sitten poliittisen päätöksenteon prioriteetteja, --, et ne keinot, joita me pystyttäis käyttää tavallaan autoliikenteen houkuttelevuuden vähentämiseksi – edellyttää poliittisia päätöksiä.” (H4 2022)*

Kaupunkipolitiikan puolella on havaittavissa myös polkuriippuvuuksia, jotka vaikeuttavat kestävästä kaupunkiliikkumisen muutoksen edistämistä. Poliitikkojen keskuudessa on kuitenkin havaittavissa myös halukkuutta edistää kestävästä kaupunkiliikkumista ja siihen liittyvää muutosta, mutta halukkuutta yksityisautoilun puitteiden heikentämiselle tai niiden muuttamiselle ei löydy. Mahdollisimman kestävä kaupunkiliikkuminen ei voi realistisesti toteutua ilman, että kaupunkiautoilun tämänhetkistä tilaa muutetaan. Osasyynä tilanteelle lienee yksilöiden tottuneisuus autolla liikkumiseen, mistä seuraa haluttomuutta sopeutua autoilun heikentämiseen ja sen vähentämiseen. Poliitiikan puolella on havaittavissa informanttien mukaan myös epäilyksiä siitä, miten mahdolliset autoilijoihin kohdistettavat tiemaksut vaikuttaisivat Tampereen keskustan elinkeinoelämään. Edellytyksiä ja halukkuutta kestävästä kaupunkiliikkumisen toteuttamiseksi siis olisi, mutta siinä onnistuminen vaatii myös hyvin voimakasta ja määrätietoista poliittista tahtoa, mitä ei tällä hetkellä ole.

*”No tulee tietysti sitten myöskin tää poliittinen puoli et meillä sitten kuitenkin usein -- jotain koitetaan saada aikaan -- mittaavaa muutosta, erityisesti Tampereella mutta kyllä näissä kehyskunnissakin sit nousee tää niin sanottu autopuolue -- esiin että pitää päästä keskustoihin autolla ja pitää pystyä -- jokaiseen kauppaan suurin piirtein kaupan edustalle ja -- apteekkiin ja autolla täytyy päästä.” (H3 2022)*

Informantin mukaan osa poliittisista toimijoista pyrkii haastamaan osaa kestävästä kaupunkiliikkumista kehittävien toimintojen edistämistä. Informantti toteaa myös, että niin kutsuttu autopuolue puolustaa autoilua ja vastustaa sen minkäänlaista rajoittamista. Aiempien valtuustokausien aikana valittuihin linjoihin ei välttämättä sitouduta myöhemmillä kausilla, minkä seurauksena kaupunkiliikkumisen kehittäminen on epäjohdonmukaista ja tehotonta. Informantti kokee, että monet päättäjät ajattelevat kaupunkiliikkumisen muutosta liian lyhytnäköisesti. Tampereella olisi tarve pidemmän aikavälin konkreettisia toimia sisältävälle kestävästä liikkumisen suunnitelmalle, joka pysyisi voimassa valtuustokausien vaihtumisesta huolimatta.

*”-- jos ajatellaan kaupunkisuunnittelua, niin mehän suunnitellaan tulevaisuuden kaupunkia nyt, ja asioita monen kymmenen vuoden, kolmenkymmenen viidenkymmenen vuoden päähän. Ja se mikä rajoittaa sitä asiaa on se että kun iso osa päättäjistä ajattelee tätä päivää ja ens vuotta, ja miten hän liikkuu 5*

*vuoden päästä. Et kun meidän pitäisi vaan miettiä et miten kaupunkiseutu liikkuu 30 vuoden päästä ja niin että se on kestävä ja päästöt on pienemmät.” (H4 2022)*

Politiikan vaikutuksissa kestävän kaupunkiliikkumisen muutokseen korostuu lyhytnäköisyys ja mahdollisesti rajallinen ymmärrys siitä, mitä positiivisia vaikutuksia kaupunkiliikkumisen muutoksella kestävämmästä kohti kestävämpää voidaan mahdollistaa. Kaupunkiliikkumisen kestävyysmuutokseen sisältyvä siirtymä on kymmenien vuosien prosessi, joka vaatii sitoutumista kaikilta kaupungissa vaikuttavilta tahoilta. Lyhytnäköisyys on kaupunkiliikkumisen siirtymän kohdalla myös taloudellisesti haitallista ja kestäväntöntä, sillä rahaa voidaan käyttää suunnitelmiin, joita ei kuitenkaan myöhemmin noudateta.

### **5.3 Kaupungilla on keinoja vaikuttaa kaupunkiliikkumisen kestävyys**

Kaupungin ja sen viranhaltijoiden toimivalta on hieman rajallista kaupunkiliikkumisen kestävyysvaikuttavissa asioissa. On kuitenkin olemassa toimia, joilla kaupunki halutessaan voi epäsuorasti vaikuttaa kaupunkiliikkumisen tilanteeseen ja esimerkiksi siihen, millä kulkuneuvolla kaupunkialueelle saavutaan.

Kaupunki voi vaikuttaa kaupunkiliikkumisen muutokseen ja autoilun houkuttelevuuteen kaupungin keskusta-alueella muuttamalla muun muassa pysäköintipolitiikkaa, pysäköinnin hinnoittelua sekä pysäköintipaikkojen saatavuutta. Kaupunkiliikkumisen alan asiantuntijat mainitsevat, että kadunvarsipysäköintipaikkojen vähentäminen Tampereen keskusta-alueella edistäisi keskustan kehittämistä kevyen ja hitaan liikenteen ehdoilla. Kevyellä ja hitaalla liikenteellä tarkoitetaan kevyen liikenteen kulkumuotoja kuten kävelyä, pyöräilyä ja sähköpotkulautailua. Vaihtoehdoksi kadunvarsipysäköinnille tulisi maanalainen autoparkki, joka vielä puuttuu kaupunkikeskustan länsipuolelta.

*”Esimerkiksi keskustan maanalaisen pysäköintilaitoksen tekeminen, niin monihan kritisoi sitä et taas niinku autoinfraa. Mutta minä ainakin ajattelen sen niin että me ei pystytä ihan ydinkeskustan liikenneverkkoa kehittämään kävelypainotteisesti tai tekemään tällaista ihan aitoo hitaan liikkumisen aluetta jos meidän kaikki kadunvarret on täynnä autopysäköintiä. Maanalainen pysäköintilaitos avaisi sen katutason siihen käyttöön mitä sen pitäisi tällaisessa isossa kaupunkikeskustassa olla.” (H1 2022)*

Kaupunki voi vaikuttaa myös tulevaan kaavoitukseen kaupunkialueella. Vuosia sitten tehdyt kaavoituspäätökset vaikuttavat kaupungissa vielä pitkään. Kaupungin tulisi keskittyä täydennysrakentamisessa siihen, että suunnittelua ei tehdä henkilöautoilu päällimmäisenä mielessä, jolloin riski palveluyksiköiden toisistaan etääntymiselle kasvaa. Informantti mainitsee, että Tampereen kaupungilla on kuitenkin historia joukkoliikennekaupunkina, minkä ansiosta pohja kestävän kaupunkiliikkumisen muodoille on jo olemassa.

Kaupungin viranhaltijat voivat panostaa uusien kaupunginvaltuutettujen perehdyttämiseen ja kouluttamiseen kaupunkiliikkumiseen liittyvissä asioissa. Informantti kuitenkin toteaa, että kaupunkiliikkumisesta perehdyttämislle on hyvin rajallinen aika ja tila, minkä takia perehdytys jää pinnalliseksi ja täten helposti unohtuu monelta valtuutetulta. Kattavampi ymmärrys kestävän kaupunkiliikkumisen tärkeydestä kaupungin tulevaisuuteen voisi helpottaa siihen liittyvien hankkeiden ja muutosten läpiviemistä kuntapolitiikan puolella.

*”-- kaupunki on valtavan iso ja on hirveen monta perehdyttävää asiaa, niin se et pistetään se yks slaidi sinne perehdytyshommaan et kestävä liikkuminen ois tärkeitä, niin se saattaa siinä unohtua.” (H1 2022)*

#### **5.4 Kuntalaisten suhtautuminen kaupunkiliikkumisen kestävyysmuutokseen**

Raitiotiehanke on nostanut kestävämmän kaupunkiliikkumisen ja erityisesti joukkoliikenteen Tampereella uuteen valoon myös kuntalaisten keskuudessa. Ratikkaa käytetään aktiivisesti, mutta moni sen käyttäjä on kulkenut joukkoliikennevälineillä jo ennen raitiotiehankkeen ensimmäisen osan valmistumista. Erilaisia kaupunkiliikkumisen potentiaalisia asiakasryhmiä on monia ja jokainen niistä kaipaa erilaisia asioita innostuakseen kestävämmästä kaupunkiliikkumisesta. Kaupunkiliikkumista kehitettäessä tämä tulee ottaa huomioon, sillä viesti kestävästä liikkumismuodoista ei useimmiten tavoita kaikkia kohteitaan, eivätkä viestinnän vaikutukset ole aina pitkäkestoisia.

*”—[joukkoliikenteestä] löytyy -- sanotaanko 4–6 semmoista selkeästi erityyppistä asiakas- tai ihmisryhmää, jota puhuttelee erilaiset asiat. Ja tää oikeastaan täytyy jotenkin ottaa siinä huomioon, että samojen asioiden muuttuminen niin sillä ei pystytä koko väestöön vaikuttamaan samalla tavalla.” (H2 2022)*

Eri kestävän kaupunkiliikkumisen muotojen käyttöönotto tuntuu aiheuttavan haasteita kuntalaisten keskuudessa. Vaikuttaa siltä, että moni kokee esimerkiksi kävelyn edelleen pääasiallisesti liikunnan harrastamisen muotona eikä siirtymäkeinona. Tästä seuraa, että moni joukkoliikenteen kausilipun ostanut kulkee hyvin lyhyetkin matkat joukkoliikennevälineellä kävelemisen sijaan, sillä matka on jo ennakkoon maksettu. Hyötyliikunnan vähäinen määrä voi ilmetä yksilöiden yleisen hyvinvoinnin heikentymisenä.

*”Meidän ehkä se heikkous on siinä että joidenkin paikkojen osalta joukkoliikenne on niin tosi hyvää ja sitten meillä on aika edulliset hinnat ollut, esim. vuosilippua myydään joukkoliikenteeseen, niin sit voi olla helppo muutama pysäkinväli matkustaa sillä bussilla tai ratikalla ku se on vaan niin näppärää ja oot ikään kuin maksanu sen, -- mut sit se on kuitenkin pois sieltä kävelystä ja päivän aikana astutuista askelista.” (H1 2022)*

Pyöräilyolosuhteita on kehitetty aktiivisesti Tampereella ja esimerkiksi Hatanpään valtatie saneerauksen myötä pyöräilijöiden määrä reitin varrella on kasvanut noin 15 %. Kasvu johtunee osittain siitä, että pyöräilijät ovat siirtyneet muilta reiteiltä kyseiselle reitille. Pyöräilyn osuus kestävästä liikkumismuodoista on kuitenkin vielä melko pieni, minkä lisäksi pyöräily jakaa kuntalaisten mielipiteitä. Moni ei koe pyöräilyä sopivana liikkumiskeinona ja aihe aiheuttaa jopa vastakkainasettelua.

*”-- mut pyöräily [nähdään] vähän semmosena ristiriitaisena että tää ei oo niinku kaikkien juttu. Et se on vähän ikävästi joissain kohtaa kärjistynyt sillai että siellä on tämmöset melkeen vois sanoo ammattipyöräilijät jotka vaatii tietynlaisia juttuja ja siinä sitten unohtuu kaikki muu ja toisaalta ikäihmiset voi kokee että tää ei oo heille mahdollista ja sillä tavalla rajoittava.” (H2 2022)*

Kävelyä ja pyöräilyä ei olla vielä onnistuttu markkinoimaan lähes kaikkien kaupunkilaisten liikkumismuodoksi, minkä lisäksi monella tuntuu olevan kärjistynyt ja kapea käsitys siitä, kenelle pyöräily liikkumisvaihtoehtona on tarkoitettu. Informantti toteaa, että yleisesti uusien liikkumispalvelujen käyttöönotolle ei ole riittävää vastaantuloa. Kaupunkiliikkumisen muutoksen onnistuminen on kuitenkin osittain kiinni siitä, onnistutaanko ihmisten mielikuvia kestävästä kaupunkiliikkumisen eri muodoista muuttamaan positiivisempaan suuntaan. Esimerkiksi ainakaan vielä sähköpyöräilyä ei nähdä realistisena vaihtoehtona autoilulle tai joukkoliikenteelle. Vaikuttavan muutoksen aikaansaaminen siis vaatii sitä, että yksilöiden

mielikuvia kestävästä liikkumisesta keinoista onnistuttaisiin muuttamaan positiivisempaan suuntaan.

Kuten Kemp ja Loorbach (2003, 10–13) mainitsevat, siirtymät ovat pienistä päätöksistä johtuvia suuria tuloksia, minkä lisäksi siirtymien hallinnassa tulisi saattaa yhteen ylhäältä alas (*top-down*) suuntautuva hallinta sekä alhaalta ylös (*bottom-up*) tulevat aloitteet. Tässä tilanteessa ylhäältä alas suuntautuvalla hallinnalla viitataan valtakunnallisen tai kaupunkitason hallintaan ja alhaalta ylös tulevilla aloitteilla viitataan kuntalaistasolta lähteviin aloitteisiin.

Ratkaisuksi kuntalaisten epäilyille kestävien kaupunkiliikkumismuotojen sopivuudesta voisi toimia kaupungin järjestämät avoimet keskustelutilaisuudet, joissa eri näkökannoilla olevat kuntalaiset pääsisivät keskustelemaan muun muassa pyöräilystä. Näin olisi mahdollista muodostaa yhteisymmärrys siitä, miten pyöräilyä voitaisiin kehittää mahdollisimman monelle sopiva ja mielekäs siirtymäkeino kaupunkialueella. Vaikka valtakunnantasolla tehdyt päätökset, kuten lainsäädännöstä kumpuavat toimet, ovat vaikuttavimpia kestävästä kaupunkiliikkumisesta edistämiseksi, niin mahdollisimman mutkattoman ja sulavan siirtymän mahdollistamiseksi myös kuntalaisia tulee valmistaa ja aktivoita näkemään kaupunkiliikkuminen eri tavalla.

*”-- perusratkaisu on jotenkin vaan tuoda niitä eri näkökantoja edustavia tahoja yhteen ja keskustelemaan jollain tavalla ihan konkreettisen tason jutuista. -- Vaan niinku ne ääripäät ovat siellä mukana et jollain tavalla ruokkia sitä semmosta yhdessä suunnittelun ja päättämisen ilmapiiriä niin että mukana on kaikki intressiryhmät.” (H2 2022)*

## **5.5 Talouden vaikutus kaupunkiliikkumisen kehittämiseen**

Kaupunkiliikkumisen kestävyysmuutos ei suinkaan ole ilmainen, minkä vuoksi kaupungin ja valtion taloudellinen tilanne vaikuttavat kaupunkiliikkumisen muutoksen etenemiseen. Tampereen kaupunkiliikkumisen kestävyysmuutoksen huomattavasti vaikuttava ja huomiota kiinnittänyt raitiotiehanke ensimmäinen osa valmistui etuajassa, minkä lisäksi hankkeen budjetti alittui arvioidusta summasta 34 miljoonalla eurolla (Raitiotieallianssi 2021). Onnistunut rakennusprosessi ja raitiotien ennen aikainen käyttöönotto saattaa muodostaa Tampereella korkeita odotuksia tuleville kaupunkikehittämisen ja -liikkumisen hankkeille. Muodostuu siis eräänlainen polkuriippuvuus ja oletus siitä, että myös tulevaisuuden hankkeet

etenevät mutkattomasti. Kyseinen käsitys saattaa edistää ihmisten positiivista mielikuvaa kaupunkikehittämisen ja -liikkumisen hankkeista, mutta toisaalta se myös asettaa paineita onnistumiselle ja tyytymättömyyttä saattaa ilmetä helposti mahdollisten epäonnistumisten seurauksena.

Tampereella kestävien liikkumismuotojen kehittämisen rahoitus on ollut poikkeuksellisen hyvällä tasolla. Kehittämiseen on allokoitu informantin mukaan vuodessa yli 30 euroa asukasta kohden, mikä on huomattava summa verrattuna moneen muuhun kuntaan. Syy erolle kuntien välillä voi tietysti olla, että Tampere on Suomen mittakaavalla suuri kaupunki, jossa eri liikkumisen keinoihin panostetaan enemmän kuin pienemmissä kunnissa. Kyse on kuitenkin osittain arvovalinnasta, sillä Tampereella on tietoisesti pyritty panostamaan kestävästä kaupunkiliikkumisen kehittämiseen. Yksi informanteista kuitenkin toteaa, että kehittämiseen tarkoitettua rahan määrää voi vaihdella paljon vuosittain. Informantti kertoo, että rahoituksen määrän suuren vaihtuvuuden vuoksi pitkän aikavälin suunnitelmia kestävien liikkumismuotojen kehittämiseen liittyen on haastavaa tehdä.

*”Tampereella on sinänsä ollut tosi hyvä [rahoituksen tilanne] että me ollaan käytetty kävelyyn ja pyöräilyyn edistämiseen esimerkiksi yli 30 euro per asukas, - ymmärtääkseni Suomessa mikään muu kunta/kaupunki ei käytä suhteessa niin paljon rahaa per asukas, et me ollaan saatu totta kai -- laittaa ratikan vieressä olevat kävely ja pyöräilyolosuhteet kuntoon. Mut se on antanu meille ihan erilaisen rahoitusmahdollisuuden, et meillä on ollut se rahoitus todella hyvällä tasolla.” (H4 2022)*

Informantti kertoo, että Tampereen kaupungilla on kuitenkin tällä hetkellä yleisesti taloudellisesti haastava tilanne, minkä takia infrahankkeisiin on vähemmän rahoitusta jaettavana. Poliitiikan puolella kestävästä kaupunkiliikkumisen muutosta hidastaa osittain haluttomuus priorisoida kaupunkiliikkumiskysymyksiä, kun taas viranhaltijapuolella päätöksentekoa haastaa taloudellinen tilanne. Tasainen ja vakainaistettu rahoitustaso ja vapaus priorisoida vaikuttavimmat hankkeet mahdollistaisivat pidemmän aikavälin suunnittelun, ja sen myötä varmistaisivat jatkuvan etenemisen kestävästä kaupunkiliikkumisen kehittämisessä.

*”Ja nyt kun meillä hyväksyttiin tää pyöräliikenteen kehittämisohjelma ja kävelyn ja kaupunkielämän ohjelma, niin siellä on yksi tavoite juuri et me pystyttäis säilyttämään tää rahoitus. Ja ehkä se riski on juuri siinä että kun meidän pitäis*

*kehittää myös muita väyliä, --, niin saadaanko me siihen samalla tavalla rahaa kun just ratikkakäytävällä, --, et tää on ainakin yks riski/ongelma.” (H4 2022)*

## **5.6 Kestävän kaupungin rakentaminen vaatii kompromisseja**

Luvussa 5 on analysoitu ja käsitelty itse kerätystä aineistosta saatuja tuloksia. Tuloksissa korostuu kestävämmän kaupunkiliikkumisen nykytilan ja ideaalin tilan välillä olevat moninaiset haasteet, joihin kuitenkin vaikuttaa olevan ratkaisuja. Ratkaisujen läpiviemistä haastavat päätöksenteon kerrostuneisuus sekä päättäjien eriävät mielipiteet.

Kestävä kaupunki ja sen ohella kestävä kaupunkiliikkumisen kehittäminen ovat monimutkaisia kokonaisuuksia. Informantti toteaa, että kaupunkikehittämisen kokonaisuus on täynnä kompromisseja myös fyysisen tilan takia. Esimerkiksi usein kadunvarsien pyöräväyliä suunniteltaessa joudutaan arvioimaan, onko kaupunkivihreä tärkeämpi kuin pyöräväylä. Kevyen liikenteen väylien kehittäminen takkuilee myös sen takia, että kadunvarsipysäköintipaikoista ei haluta luopua.

*”--- Tampereella kaikki [kevyen liikenteen] väylät -- kulkee autoliikenteen kanssa samoilla väylillä, niin jos me tarvitaan tilaa lisää kävelylle tai pyöräilylle, niin se pitää ottaa jostakin. Ja meidän vaihtoehdot on [että] viherkaistoilta poistetaan tai sit -- esim pysäköintiä vähennetään. Mut jollei me saada vähentää pysäköintipaikkoja mikä on tällä hetkellä aika pitkälle tahtotila, niin on aika vaikeeta myöskään levittää jalkakäytäviä/pyöräteitä.” (H4 2022)*

Kompromisseja ei tarvita pelkästään fyysisen tilan suunnittelussa. Kaupunkia kehittävät ja siellä vaikuttavat toimijat joutuvat tekemään kompromisseja myös oman ja muiden liikkumisen suhteen. Tässä palaamme takaisin arvovalintoihin sekä kykyyn nähdä, mitkä kompromissit ovat välttämättömiä tulevaisuuden kestävä kaupungin rakentamiseksi.

Yleisesti analyysistä korostuu, että kaupunkikehittämisen kontekstissa on paljon vastakkainasettelua. Kaupunkiliikkumisen muutosta kestävämmästä kohti kestävämpää ei itsessään ole mahdotonta ratkaista. Sen sijaan siihen sisältyvä siirtymä ja sen hallinta voitaisiin mieltää miltei pirullisiksi ongelmiksi, sillä osaoptimoidut ratkaisut vaikuttavat hetkellisesti hyviltä siirtymissä, mutta ajan kuluessa ne vain mutkistavat käsiteltävää kokonaisuutta entisestään. Pirulliset ongelmat ovat ongelmia, joihin on monenlaisia ristiriitaisia tulkintoja

sekä toistensa kanssa kilpailevia selvitysmalleja. Tämänkaltaisten ongelmien hallinta vaatii niihin keskittymistä monesta eri näkökulmasta. (Raisio ym. 2018, 55). Pirullisiin ongelmiin ei myöskään ole täydellisiä ratkaisuja, ainoastaan keskinkertaisia ja vähemmän keskinkertaisia ratkaisuja. Ero aidoissa pirullisissa ongelmissa ja kestävän kaupunkiliikkumisen muutoksessa on se, että kestävän kaupunkiliikkumisen muutos on ratkaistavissa, vaikka siihen liittyvät prosessit ovat hyvin monimutkaisia ja kerrostuneita.

Kaupungin ja valtion taloudellinen tila vaikuttaa suoraan kestävän kaupunkiliikkumisen kehittämiseen ja muutoksen etenemiseen. Vaikka julkisen liikenteen tuki on ollut hyvää, niin vaihtelevat tuen summat haastavat kestävän kaupunkiliikkumisen suunnittelua. Kompromisseja vaaditaan siis myös taloudellisessa suunnittelussa, sillä taloudellinen panostus yhteen kaupunkikehittämisen osa-alueeseen tarkoittaa, että rahaa jää vääjäämättä vähemmän toisiin kehityskohteisiin.

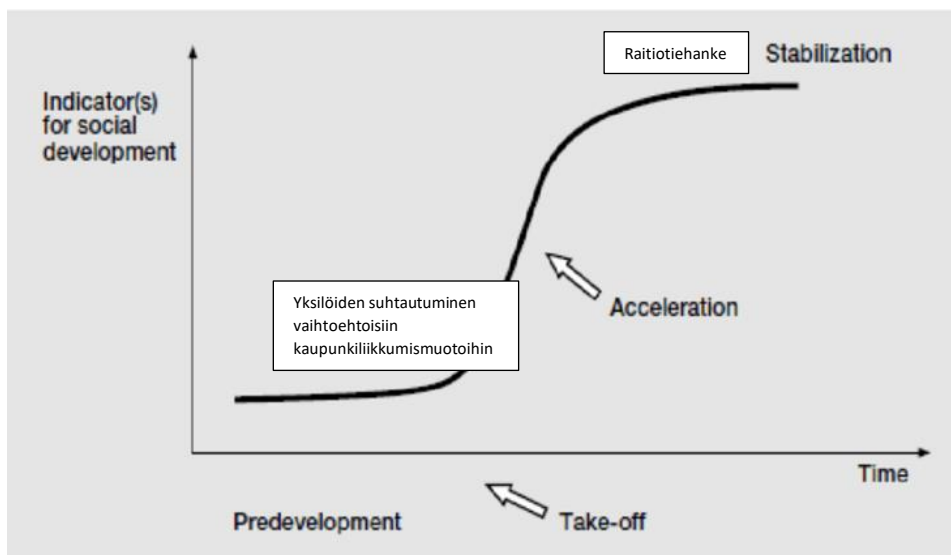
Monimutkaisten ja moniulotteisten ongelmien ratkominen vaatii yhteistyötä useiden eri toimijoiden välillä. Kaupunkiliikkumisen kehittämisen kohdalla vaaditaan niin yhteistyötä kaupungissa vaikuttavalta viranhaltija- kuin poliittiselta puolelta, kuin myös kiinnostusta ja motivaatiota kehittämisen edistämiseen kuntalaisilta.

## 6 POHDINTA, PÄÄTELMÄT JA JATKOTUTKIMUSAIHEET

### 6.1 Pohdinta

Tämä tutkimus on käsitellyt Tampereen kaupunkiliikkumisen muutosta kestävämmästä kohti kestävämpää asiantuntijatehtävissä toimivien informanttien näkökulmasta. Kuten johdannossa arvioitiin, tutkimustulokset osoittavat, että eriävät mielipiteet kaupunkiliikkumisen kestävyysmuutoksen tärkeydestä haastavat sen siirtymää. Myös monien mielipiteiden huomioon ottaminen haastaa entisestään jo valmiiksi kompleksista kokonaisuutta.

Palataan kuvioon 1, jossa esitetään siirtymän neljä vaihetta Rotmansin mukaan. Tutkimustulosten perusteella vaikuttaa siltä, että monet kaupunkiliikkumisen muutokseen liittyvät tekijät ovat edelleen esikehitys- tai nousuvaiheessa. Ainoa kaupunkiliikkumisen tekijä, joka vaikuttaa jo saavuttaneen läpimurtovaiheen jälkeisen stabilisaation tilan on raitiotiehanke, sillä raitiolinjan ensimmäinen osa on onnistuneesti otettu käyttöön ja jatko-osat ovat rakennusvaiheessa.



Kuvio 1. Siirtymän neljä vaihetta. Muokattu. (Rotmans ym. 2001)

Tulokset osoittavat, että yleisesti yksilöiden suhtautuminen ja käsitykset kestävästä kaupunkiliikkumisesta ovat edelleen siirtymän vaiheita esittävän kaavion nousuvaiheen alkupäässä. Monipuoliset kestävästä kaupunkiliikkumisen vaihtoehdot alkavat olla useamman

kuntalaisen tiedossa, mutta vanhoista kaupunkiliikkumistottumuksista irti päästäminen osoittautuu haasteelliseksi, mikä hidastaa läpimurtovaiheen ja stabilisaatiovaiheen saavuttamista. Siirtymän edistämistä voitaisiin mahdollisesti nopeuttaa kaupungin toimijoiden tehokkaalla ja positiivisella viestinnällä kuntalaisten suuntaan. Esimerkiksi yhteiset keskustelutilaisuudet ja koulutustapahtumat voisivat edistää kuntalaisten mielikuvia monipuolisista tavoista liikkua kaupungissa.

Epäilen, ettei kestävä kaupunkiliikkuminen tule koskaan saavuttamaan täydellistä stabilisaatiota. Osasyyn epäilylle on se, että yhteiskuntamme kehittyy taukoamatta ja vaatimukset kestäväälle kaupunkiliikkumiselle tiukentuvat koko ajan. Stabilisaatiovaiheen saavuttaminen yksittäisillä kestävästä kaupunkiliikkumisen osa-alueilla on mahdollista, mutta kehittyvä yhteiskunta varmistaa sen, että kestävästä kaupunkiliikkumisen parissa toimivilla tahoilla on aina uusia projekteja tiedossa.

Tutkimusaineistosta korostuu yhteiskuntamme kiintyneisyys autoiluun ja autolla liikkumiseen. Autoilu mahdollistaa liikkumisen niille, joiden liikkuminen on vaikeaa tai jopa mahdotonta muilla keinoilla. Tämän vuoksi mahdollisuutta kaupungissa autoiluun ei tule missään nimessä poistaa täysin. Tulee korostaa, että autoilun estäminen tietyillä alueilla tarkoittaa tässä kohtaa yksityisautoilua, poissulkien esimerkiksi liikkumisesteisen pysäköintitunnuksen saaneet autot ja autoilijat. Myös esimerkiksi hälytysajoneuvojen ja tavaraliikenteen pitää pystyä liikkumaan alueella kuin alueella kaupungissa. On kuitenkin selvää, että huomattavalle osalle kuntalaisista ei ole välttämätöntä päästä joka paikkaan yksityisautolla. Kuten informantti totesi, Tampereen ydinkeskustan kehittäminen hitaan liikkumisen ehdoilla tekisi alueesta kevyen liikenteen käyttäjille miellyttävämmän ja turvallisemman. Tarvittaisiin kuitenkin huomattava asennemuutos yksityisautoilua kohtaan, jos haluamme mahdollistaa miellyttävämmän keskusta-alueen kevyen liikenteen käyttäjille.

Kaupunkiliikkuminen ja yleisesti kaupungissa toteutettavat hankkeet ja muutokset ovat vahvasti kaupunkipolitiikan ja viranhaltijayhteisön vaikutuksen alaisena. Yksin politiikan puolella asioiden edistämistä haastavat valtuutettujen eriävät mielipiteet, minkä lisäksi valtuutetuilla ja viranhaltijoilla on aika-ajoin eriävät käsitykset siitä, miten eri hankkeita pitäisi toteuttaa. Viranhaltijapuolella kaupunkiliikkumiseen liittyvien hankkeiden edistymistä hidastaa ajoittain tieto tiukasta budjetista, mistä voi seurata tarve odottaa hankkeiden edistämiseksi budjetin ylittämisen välttämiseksi.

Ollakseen tehokkaita, kestävän kaupunkiliikkumisen mahdollistamiseen vaikuttavien toimien tulisi tutkimustulosten perusteella lähteä mieluiten jo lainsäädännöstä alkaen. Lait ovat tehokas tapa saada eri toimijat sitoutumaan kestävän kaupungin rakentamiseen. Lakien säätämiseen vaikuttaa luonnollisesti hallituksen ja eduskunnan toiminta, minkä takia hallituksen ja eduskunnan tulisi olla myöntyväisiä lakimuutoksia tai -uudistuksia kohtaan. Kestävää kaupunkiliikkumista edistäviä lakeja asettamalla voitaisiin varmistaa, että kaupunkiliikkumisen tavoitteet saavutetaan todennäköisemmin kuin jos niiden saavuttaminen ei olisi laissa vaadittua.

Kaupunkiliikkumisen muutos kestävämmästä kohti kestävämpää on hyvin kompleksinen kokonaisuus, johon vaikuttaa monen eri toimijan päätökset ja mielipiteet. Tutkimustulokset kuitenkin osoittavat, että alan asiantuntijat näkevät muutoksen välttämättömänä kasvavalle Tampereelle.

## 6.2 Päätelmät

Tämän tutkimuksen tutkimuskysymyksenä on *minkälainen kaupunkiliikkumisen muutos Tampereella on, sekä mitä haasteita on ilmennyt Tampereen kaupunkiliikkumisen muutoksessa kestävämmästä kohti kestävämpää*. Tampereen kaupunkiliikkumisen tavoiteorientoitunutta siirtymää haastavat monet eri tekijät.

Tiivistetysti, kaupunkiliikkumisen muutos Tampereella on monimutkainen ja kerrostunut kokonaisuus. Korostuneesti tutkimustuloksista nousevat esille paikallisella tasolla kaupungin virkahenkilöiden ja kaupungin poliittisten toimijoiden osittain eriävät käsitykset siitä, millä keinoilla kestävä kaupunkiliikkumista tulisi luoda. Yhteistä ymmärrystä siitä, mikä olisi kaupungille ja sen kasvuksi eduksi ei aina tunnu löytyvän helposti. Eri toimijoiden ymmärrystä kestävä kaupunkiliikkumisen tärkeydestä kestävä kaupungin rakentamiseen voitaisiin syventää esimerkiksi koulutuksilla ja tietopaketeilla. Koulutuksien järjestämistä ja tietopakettien lukemista haastavat kuitenkin tiukat aikaresurssit, mistä seuraa, että osalle päättäjistä jää rajallinen käsitys kestävä kaupunkiliikkumisen merkityksestä kaupungin kokonaisukehitykseen.

Kuntalaisten kiinnostus kaupunkiliikkumisen muutosta kohtaan on vielä rajallista, minkä lisäksi yhteiskunnassa vaikuttaa vallitsevan käsitys, että autolla liikkuminen on ylivoimaisesti paras tapa liikkua. Mahdollisimman osallistavalla suunnittelulla, tehokkaalla ja huomion

kiinnittävällä viestinnällä sekä kaikille avoimilla keskustelutilaisuuksilla voitaisiin pyrkiä muuttamaan kuntalaisten käsityksiä kestävästä kaupunkiliikkumisesta ja sen positiivisista vaikutuksista niin kaupungin kuin yksilöiden hyvinvointiin.

Valtakunnalliselta tasolta lähtien kaupunkiliikkumisen kestävyysmuutosta haastavat rahoituksen määrän vaihtuvuus sekä mahdollinen rajallinen ymmärrys siitä, mitä valtakunnan tason toimeenpanoa vaativia toimia kaupunkialueilla voitaisiin toteuttaa kaupunkiliikkumisen kehittämiseksi. Myös kaupungin taloudellinen tilanne ja yhteiskunnan kriittiset tarpeet vaikuttavat siihen, minkä verran rahaa kaupunkiliikkumisen kehittämiseen ja siirtymän edistämiseen voidaan allokoida.

Tampereen kaupunkialueella saatuja tutkimustuloksia voidaan hyödyntää myös muiden kaupunkien kestävä liikumisen suunnittelussa. Tampereen kaupunkiliikkumisen kestävyysmuutokseen liittyvät ongelmat ovat todennäköisesti yleistettävissä muihinkin samankokoisiin kaupunkiin, sillä esimerkiksi päätöksentekoon ja talouteen liittyvät ongelmat ovat hyvin samanlaisia useammassa eri kaupungissa.

### **6.3 Jatkotutkimusaiheet**

Kaupunkiliikkumisen kestävyysmuutosta on mahdollista tutkia monesta eri näkökulmasta. Tässä tutkimuksessa on korostettu kaupunkiliikkumisen alan asiantuntijoiden käsityksiä ja näkökulmia teemaan. Seuraavaksi olisi kiinnostavaa tutkia kaupunkiliikkumista myös poliittisten toimijoiden näkökulmasta. Saman aiheen tutkiminen kaupungin poliittisten toimijoiden näkökulmasta voisi tuoda lisää syvyyttä tämänkin tutkimuksen tuloksiin.

Tulevaisuudessa voitaisiin myös tutkia syvemmin kaupunkiliikkumisen kestävyysmuutokseen vaikuttavien toimijoiden yhteistyötä sekä heidän toimialueiden rajoja. Alford ym. (2017), käyttävät poliittisen puolen ja viranhaltijapuolen välissä olevasta hieman epäselvästä toiminta-alueesta termiä *purple zone*. *Purple zone* eli violetti alue kuvaa tilaa, jossa viranhaltijatoiminnan sininen ja politiikan punainen väri sekoittuvat. Saattaa olla epäselvää, kenen toimialaan alueella tapahtuva toiminta kuuluu, mistä seuraa, että toisen puolen edustaja saattaa pyrkiä toimimaan hänelle kuulumattomalla alueella. Violetilla alueella toimiminen saattaa aiheuttaa hämmästyä toimijoiden kesken, minkä lisäksi alueelle sijoittuvat toiminnot saattavat jäädä huomiotta.

Kaupunkiliikkumisen kestävyysmuutoksessa on havaittavissa kompleksisuusansan piirteitä. Tästä johtuen kaupunkiliikkumisen muutosta olisi kiinnostavaa tutkia myös puhtaasti sen kompleksisuuden näkökulmasta.

## LÄHTEET

Alford, J., Hartley, J. Yates, S., Hughes, O. (2016). Into the Purple Zone: Deconstructing the Politics/Administration Distinction. *The American Review of Public Administration*. Volume 47, Issue 7. (s. 752–763). Haettu osoitteesta <https://journals-sagepub-com.libproxy.tuni.fi/doi/full/10.1177/0275074016638481> 24.1.2023.

Cohen, S. (2018). *The Sustainable City*. New York, Columbia University Press. Haettu osoitteesta [https://web-p-ebSCOhost-com.libproxy.tuni.fi/ehost/ebookviewer/ebook/ZTAwMHh3d19fMTYyODgzOV9fQU41?sid=fe513975-0b76-40bb-b00b-bde5ff9df19c@redis&vid=0&format=EB&lpid=lp\\_1&rid=0](https://web-p-ebSCOhost-com.libproxy.tuni.fi/ehost/ebookviewer/ebook/ZTAwMHh3d19fMTYyODgzOV9fQU41?sid=fe513975-0b76-40bb-b00b-bde5ff9df19c@redis&vid=0&format=EB&lpid=lp_1&rid=0) 8.11.2022.

David, P. A., (2006). Path Dependence: A Foundational Concept for Historical Social Science. *Cliometrica — The Journal of Historical Economics and Econometric History*, v.1, no.2. USA. Stanford University. Haettu osoitteesta [https://www.researchgate.net/publication/4902534\\_Path\\_Dependence\\_A\\_Foundational\\_Concept\\_for\\_Historical\\_Social\\_Science](https://www.researchgate.net/publication/4902534_Path_Dependence_A_Foundational_Concept_for_Historical_Social_Science) 18.10.2022.

Djelic, M-L., Quack, S. (2007). Overcoming path dependency: path generation in open systems. *Theory and society*, Vol.36 (2), (s. 161–186). Haettu osoitteesta <https://www.proquest.com/docview/821279585accountid=14242&parentSessionId=0QYizjB0R%2FG6VjFt0Af8l7gbPc2nMAEuj9CNhL2QqK8%3D&pq-origsite=primo> 18.10.2022.

Euroopan parlamentti (2019). Mitä hiilineutraalius tarkoittaa ja miten se saavutetaan 2050 mennessä? Haettu osoitteesta <https://www.europarl.europa.eu/news/fi/headlines/society/20190926STO62270/mita-hiilineutraalius-tarkoittaa-ja-miten-se-saavutetaan-2050-menessa> 28.9.2022.

Gardner, G. (2015). *Imagining a Sustainable City*. Teoksessa *The Worldwatch Institute. Can a City Be Sustainable?* Washington, Island Press.

Kay, A. (2005). A Critique of the Use of Path Dependency in Policy Studies. *Public administration*. London, Vol.83 (3), s. 553–571. Haettu osoitteesta <https://web-p-ebSCOhost-com.libproxy.tuni.fi/ehost/pdfviewer/pdfviewer?vid=0&sid=70e3d645-edd7-4646-8788-24c649a993ed%40redis> 18.10.2022.

Kemp, R., Loorback, D. (2003). *Governance for Sustainability Through Transition Management*. Haettu osoitteesta [https://www.researchgate.net/publication/2883708\\_Governance\\_for\\_Sustainability\\_Through\\_Transition\\_Management](https://www.researchgate.net/publication/2883708_Governance_for_Sustainability_Through_Transition_Management) 18.10.2022.

Kemp, R., Romtans, J. (2004). Managing the transition to sustainable mobility. Teoksessa Elzen, B., Geels, F. G., Green, K. (toim.) *System Innovation and the Transition to Sustainability. Theory, Evidence and Policy* s. 137–167. UK. Edward Elgar Publishing Limited

Martin, R., Sunley, P. (2006). Path dependence and regional economic evolution. *Journal of economic geography*, 2006, Vol.6 (4), s. 395–437. Haettu osoitteesta [https://andor.tuni.fi/discovery/fulldisplay?docid=cdi\\_jstor\\_primary\\_26160962&context=PC](https://andor.tuni.fi/discovery/fulldisplay?docid=cdi_jstor_primary_26160962&context=PC)

[https://www.tampere.fi/...&vid=358FIN\\_TAMPO:VU1&lang=fi&search\\_scope=My\\_inst\\_and\\_CI\\_extended\\_search&adaptor=Primo%20Central&tab=Everything&query=sub,exact,%20Path%20dependence%20&offset=0](https://www.tampere.fi/...&vid=358FIN_TAMPO:VU1&lang=fi&search_scope=My_inst_and_CI_extended_search&adaptor=Primo%20Central&tab=Everything&query=sub,exact,%20Path%20dependence%20&offset=0) 5.1.2023.

Raisio, H., Jalonen, H. Uusikylä, P. (2018). Kesy, sotkuinen vai pirullinen ongelma? Tiedon käyttö yhteiskunnallisessa päätöksenteossa. Sitran selvityksiä 139. Vantaa. Erweko. Haettu osoitteesta <https://www.sitra.fi/app/uploads/2018/11/kesy-sotkuinen-vai-pirullinen-ongelma.pdf> 8.1.2023.

Raitiotieallianssi (2021). Raitiotien ensimmäinen osuus valmistuu etuajassa ja 34 miljoonaa euroa alle budjetin, liikenne alkaa 9.8. Haettu osoitteesta <https://raitiotieallianssi.fi/tiedotteet/raitiotien-ensimmainen-osuus-valmistuu-etuajassa-ja-34-miljoonaa-euroa-alle-budjetin-liikenne-alkaa-9-8/> 21.12.2022.

Rotmans, J., Kemp, R., van Asselt, M. (2001). More evolution than revolution: transition management in public policy. *Foresight*, Vol. 3 No. 1, s. 15–31. Haettu osoitteesta <https://doi.org.libproxy.tuni.fi/10.1108/14636680110803003> 12.10.2022.

Schienstock, G. (2007). From Path Dependency to Path Creation: Finland on its Way to the Knowledge-Based Economy. *Current sociology*, 2007, Vol.55 (1), s. 92–109. University of Tampere. Haettu osoitteesta <https://journals-sagepub-com.libproxy.tuni.fi/doi/epdf/10.1177/0011392107070136> 19.10.2022.

Sotarauta, M. (n.d.). Path Dependency and Path Developments. On-campus lecture. Haettu osoitteesta [https://homepages.tuni.fi/markku.sotarauta/hal\\_kajo\\_214/path-development.html](https://homepages.tuni.fi/markku.sotarauta/hal_kajo_214/path-development.html) 5.1.2023.

Staffans, A., Kyttä, M., Merikoski, T. (2008). Kestävä yhdyskuntarakenne, Yhdyskuntasuunnittelun tutkimus- ja koulutuskeskuksen julkaisuja. Helsinki. Aalto Yliopisto. Haettu osoitteesta [https://www.researchgate.net/publication/27516890\\_Kestava\\_yhdyskuntarakenne](https://www.researchgate.net/publication/27516890_Kestava_yhdyskuntarakenne) 6.10.2022.

Tampereen kaupunki (2021a). Tampereen strategia. Haettu osoitteesta [https://www.tampere.fi/sites/default/files/2022-05/FINAL\\_Tampereen%20strategia%202030\\_saavutettava\\_0.pdf](https://www.tampere.fi/sites/default/files/2022-05/FINAL_Tampereen%20strategia%202030_saavutettava_0.pdf) 28.9.2022.

Tampereen kaupunki (2021b). Kestävän kaupunkiliikkumisen suunnitelma SUMP. Haettu osoitteesta <https://www.tampere.fi/sites/default/files/2022-09/Kest%C3%A4v%C3%A4n%20kaupunkiliikkumisen%20suunnitelma%20SUMP.pdf> 27.6.2023.

Tampereen kaupunki (n.d.). Tampere-tietoa. Haettu osoitteesta <https://www.tampere.fi/tampere-tietoa> 13.6.2023.

Tuomi, J., Sarajärvi, A. (2018). Laadullinen tutkimus ja sisällönanalyysi. Uudistettu laitos. Helsinki. Kustannusosakeyhtiö Tammi. Haettu osoitteesta [https://andor.tuni.fi/discovery/fulldisplay?docid=alma999832334205973&context=L&vid=358FIN\\_TAMPO:VU1&lang=fi&search\\_scope=My\\_inst\\_and\\_CI\\_extended\\_search&adaptor=Local%20Search%20Engine&isFrbr=true&tab=Everything&query=any,contains,tuomi%20ja%20saraj%C3%A4rvi&sortby=date\\_d&facet=frbrgroupid,include,9028456940046685624&offset=0](https://andor.tuni.fi/discovery/fulldisplay?docid=alma999832334205973&context=L&vid=358FIN_TAMPO:VU1&lang=fi&search_scope=My_inst_and_CI_extended_search&adaptor=Local%20Search%20Engine&isFrbr=true&tab=Everything&query=any,contains,tuomi%20ja%20saraj%C3%A4rvi&sortby=date_d&facet=frbrgroupid,include,9028456940046685624&offset=0) 31.12.2022.

Ympäristöministeriö (n.d.). Mitä on kestävä kehitys. Haettu osoitteesta <https://ym.fi/mita-on-kestava-kehitys> 28.9.2022.

## Kuviot

Kuvio 1. (2022) Siirtymän neljä vaihetta. Teoksesta More evolution than revolution: transition management in public policy. Foresight, Vol. 3, No. 1, s. 17. Rotmans, J., Kemp, R., van Asselt, M. (2001). Haettu osoitteesta [https://doi-org.libproxy.tuni.fi/10.1108/14636680110803003](https://doi.org.libproxy.tuni.fi/10.1108/14636680110803003) 12.10.2022.

## **LIITTEET**

### **Haastattelurunko**

1. Miten kuvailisit Tampereen kaupunkiliikenteen nykytilaa?
2. Minkälaisia muutoksia kaupunkiliikumisessa on tapahtunut Tampereella viimeisen 10 vuoden aikana? Minkälaisia muutoksia on luvassa?
3. Liikenne on merkittävä hiilidioksidipäästöjen lähde; millaisina pidät edellytyksiä tehdä kaupunkiliikenteestä nykyistä kestävämpää?
4. Minkälaisia haasteita kaupunkiliikunnan muutoksessa on ilmennyt?
5. Minkälaisia ratkaisuvaihtoehtoja näihin haasteisiin on olemassa?
6. Millaisten tekijöiden on todettu vaikuttavan eniten liikenteen kestävyystavoitteiden saavuttamiseen?
7. Miten kaupunkiliikunnan historia on vaikuttanut tällä hetkellä olevan muutoksen mahdollistamiseen ja etenemiseen?