

Emilia Tamminen

## **SUOMALAISTA PERUSNELMAA?**

Tapaustutkimus asumistoiveista kaupungin rajaseudulla  
kestävän kaupungistumisen kontekstissa

Johtamisen ja talouden tiedekunta  
Kandidaatintutkielma  
Heinäkuu 2024

# TIIVISTELMÄ

Emilia Tamminen: Suomalaista perusunelmaa? – Tapaustutkimus asumistoiveista kaupungin rajaseudulla kestävän kaupungistumisen kontekstissa

Kandidaatintutkielma  
Tampereen yliopisto  
Hallintotieteen tutkinto-ohjelma  
Heinäkuu 2024

Tämän tutkimuksen tavoitteena on selvittää, miten kestäväälle kaupungistumiselle tyypilliset piirteet näkyvät kaupunkilaisen asumistoiveissa. Suomen kaupungistumiskehitys ja ilmastonmuutoksen myötä asetetut hiilineutraaliustavoitteet ajavat suomalaisia kaupunkia edistämään kestävästä kaupungistumisesta, jossa yhdyskuntarakenne on sekoittunut, maankäyttö tiivistä ja liikennejärjestelmä joukkoliikenne-, pyöräily- ja kävelypainotteinen. Kehitys johtaa monilla asuinalueilla perustavanlaatuisen muutokseen alueiden luonteessa. Onkin kyseenalaista, miten paikalliset suhtautuvat muutokseen.

Tutkimuksen teoreettisena viitekehyksenä toimii kirjallisuus kestävästä kaupungistumisesta. Kirjallisuudessa eri kirjoittajat korostavat eri piirteitä. Näitä ovat muun muassa tiivis asuminen, lähipalvelut, käveltävyys ja joukkoliikennelähtöinen suunnittelu.

Tutkimus on laadullisella otteella toteutettu tapaustutkimus, jossa käsiteltävänä tapauksena toimii Kangasalan Ruutana. Ruutana on Tampereen taajaman reunalla sijaitseva omakotitalovaltainen asuinalue, jolle on suunnitteilla voimakasta lisärakentamista Tampereen kaupunkiseudun lähijunasuunnitelmien toteutuessa. Aineistona tutkimuksessa käytetään kesäkuussa 2024 pidettyjä ruutanalaisten teemahaastatteluita. Aineistoa analysoitiin teoriaohjaavasti ja analyysikysymyksenä toimi ”Miten Ruutanassa halutaan elää?”. Analyysissä nousi esiin neljä ruutanalaisille tärkeää teemaa, jotka olivat hyvien yhteyksien päässä, omalla kylällä, omassa rauhassa ja luonnon helmassa asuminen.

Näissä ruutanalaisille tärkeissä piirteissä on vaihtelevasti yhteyksiä kestäväälle kaupungistumiselle tyypillisiin piirteisiin. Hyvien yhteyksien kaipuussa on yhteyttä joukkoliikenteen tärkeään rooliin ja pyöräilyyn, mutta myös yhdyskuntarakenteen hajautumiseen kannustavaan kehitykseen, jossa henkilöautoilun nopeus ja helppous priorisoidaan. Oma kylä -ajattelussa oli useita yhtymäkohtia kestäväälle kaupungistumiselle tyypillisiin piirteisiin, käveltävyydestä ja lähipalveluista sekoittuneeseen maankäyttöön. Oman rauhan kaipuussa taas korostuivat Ruutanalan maaseutumaisuus, omakotitalovaltaisuus ja rauhallisuus. Nämä piirteet eivät ole tyypillisiä kestäväälle kaupungistumiselle. Luonnonläheisyys ja lähiluonnon tärkeys sen sijaan ovat tärkeitä niin ruutanalaisille, kuin myös kestävässä kaupungistumisessa. Luonto lisää kaupunkitilan viihtyisyyttä ja on tärkeässä roolissa kaupunkiekosysteemeissä. On monia tapoja säilyttää luonto osana myös tiivistä kaupunkikuvaa.

Kestäväälle kaupungistumiselle tyypilliset piirteet näkyvät siis myös kaupunkilaisten toiveissa, mutta voimakkaitakin linjajonoja on. Yhdyskuntakehittäminen on aina kompromissien löytäminen ja ideaalityyppien asettamista todellisuuden rajoihin, niin myös kestävästä kaupungistumisesta edistäessä.

Avainsanat: Kaupungistuminen, kestävä kaupungistuminen, asumistoiveet, yhdyskuntakehittäminen

Tämän julkaisun alkuperäisyys on tarkastettu Turnitin OriginalityCheck –ohjelmalla

## Sisällys

<b>1</b>	<b>Johdanto</b> .....	<b>1</b>
<b>2</b>	<b>Kaupungistuminen ja kestävyyskriisi</b> .....	<b>2</b>
2.1	Mitä tarkoitetaan kaupungistumisella? .....	2
2.2	Mitä tarkoitetaan kestävyyskriisillä? .....	3
2.3	Kestävän kaupungin edellytykset ja realiteetit .....	4
2.3.1	Kaupunki ja luonto .....	4
2.3.2	Asuminen.....	5
2.3.3	Vartin kaupunki ja lähipalvelut.....	5
2.3.4	Käveltävyys .....	6
2.3.5	Joukkoliikennelähtöinen suunnittelu .....	7
2.4	Yhdyskuntarakenteen realiteeteista .....	9
2.5	Yhdyskuntakehittämisen realiteeteista .....	9
<b>3</b>	<b>Tapauksen esittely</b> .....	<b>11</b>
3.1	Ruutanan taustasta .....	11
3.2	Ruutanan – ja lähijunan – tulevaisuudesta .....	11
<b>4</b>	<b>Tutkimuksen toteuttaminen</b> .....	<b>13</b>
4.1	Tapaustutkimus .....	13
4.2	Aineisto .....	14
4.3	Analyysi .....	15
<b>5</b>	<b>Analyysin tulokset: Miten Ruutanassa halutaan elää?</b> .....	<b>17</b>
5.1	Hyvien yhteyksien päässä .....	17
5.2	Omalla kylällä .....	19
5.3	Omassa rauhassa .....	21
5.4	Luonnon helmassa .....	22
<b>6</b>	<b>Päätelmät: Kestävää kaupungistumista ihmisten asuintoiveita kunnioittaen?</b> .	<b>23</b>
6.1	Rauhallisuuden ja kaupungistumisen ristiriidasta .....	25
6.2	Yhteiskunnallisesta merkittävydestä .....	26
<b>7</b>	<b>Lähteet</b> .....	<b>28</b>
<b>8</b>	<b>Liite 1: Temahaastattelurunko</b> .....	<b>31</b>

# 1 Johdanto

Kestävä kaupungistuminen on ilmastokriisin myötä nouseva trendi yhdyskuntakehittämisessä. Suuret joukkoliikennehankkeet, kuten Raidejokeri, Tampereen ratikka ja suunniteltu lähijunaliikenne ympäri maata, ovat osa tätä kehitystä. Joukkoliikennehankkeilla pyritään Transit-Oriented Development -periaatteen mukaisesti ohjaamaan yhdyskuntarakenteen kehittämistä strategisesti ja kestäviin elämäntyyliin kannustaen. Light rail -hankkeet sopivat luonteeltaan paremmin urbaanimmalle vyöhykkeelle, mutta lähijunahankkeet ovat luonteeltaan pohjimmiltaan seudullisia projekteja, sillä pidemmällä matkoilla heavy rail -liikenteen edut pääsevät oikeuksiinsa.

Suunnitellut heavy rail hankkeet vaativat tuekseen voimakasta kasvua seisakkeiden yhteyteen. Tämä tekee hankkeista pohjimmiltaan myös perinteistä kaupungistumista: urbaania sekoittunutta yhdyskuntarakennetta ja elämäntyyliä levitetään alueille, joille nämä ovat vieraita. Muutos asuinalueilla voi olla valtava, sillä asukasmäärät suunnitelmissa saattavat olla moninkertaisia, ja muutaman palvelun maalaiskyläkeskuksesta saatetaan kaavailla urbaania keskusta. Strategia-dokumenteissa (esimerkiksi Kangasalan kaupunki, 2023) luodaan kuvaa urbaaneihin viiheisiin arvoihin pohjautuvasta arjesta alueille, joiden tämänhetkisestä todellisuudesta nämä haavekuvat ovat varsin kaukana. Herääkin kysymys, mitä mieltä näiden alueiden asukkaat ovat kaavaillusta kehityksestä. Onko kestävä ja urbaani elämäntyyli todella niin kaukana kaupunkien rajaseutujen asukkaiden haaveista, kuin voisi kuvitella?

Tämän tutkimuksen tarkoitus on selvittää, miten paikalliset asukkaat haluavat asuinalueellaan elää, ja miten heidän toiveensa linkittyvät tai ovat ristiriidassa kestäväälle kaupungistumiselle tyypillisiin kehityspiirteisiin. Kyseessä on laadullinen tapaustutkimus, jossa asukkaiden näkemyksiä kuvaava aineisto on kerätty teemahaastatteluilla. Aineisto on analysoitu teoriaohjaavasti.

Usein kestävästä kaupungistumisesta käsittelevässä tutkimuksessa keskitytään maankäytön tiivistämiseen. Tämä on epäilemättä tärkeä osa kestävästä kaupungistumisesta, mutta ei kuvaa sen piirteitä ja tavoitteita kokonaisvaltaisesti, jolloin keskustelu asuinalueiden kehittämisen vaikutuksista voi jäädä kapea-alaiseksi. Tässä tutkimuksessa kestävä kaupungistuminen ja sen tavoitteet nähdään laajemmin, kuin vain maankäytön tehostamisen kautta. Asukkaiden muita näkemyksiä

asuinalueen kehittämiseen ei olla juurikaan tutkittu suomalaisessa kontekstissa. Tässä tutkimuksessa keskiössä on se, miten paikalliset asukkaat ajattelevat kestävän kaupungistumisen sopivan heidän mielikuvaansa asuinalueensa luonteesta. Seuraavassa osiossa käsitellään näitä kestäväälle kaupungistumiselle tyypillisiä piirteitä ja aspekteja, joiden näkymistä tutkimuksessa käsitellään.

Tämän osion jälkeen esitellään tapaustutkimuksen kohteena oleva asuinalue, Kangasalan Ruutana. Ruutana on noin 3000 asukkaan omakotitalovaltainen asuinalue, joka sijaitsee Tampereen keskustaaajaman rajalla. Alueelle on suunnitteilla Tampereen kaupunkiseudun lähijunasuunnitelmien myötä voimakasta, kestävän kaupungistumisen tavoitteita mukailevaa kehittämistä. (Kangasalan kaupunki, 2022.) Tämän jälkeen neljännessä osiossa käsitellään tutkimuksen toteuttamista, sen metodologisia valintoja ja analyysin toteuttamista. Seuraavaksi esitellään analyysin tulokset, eli ne piirteet, jotka analyysissä nousivat ruutanalaisille tärkeiksi piirteiksi elämässä Ruutanassa. Viimeisessä osiossa pohditaan tämän asuinideaalin yhteyttä kestäväälle kaupungistumiselle tyypilliselle asuinideaalille ja tutkimuksen ja sen tuloksen yhteiskunnallista merkitysvyyttä.

## **2 Kaupungistuminen ja kestävyyskriisi**

### **2.1 Mitä tarkoitetaan kaupungistumisella?**

Kaupungistuminen ja kestävyyskriisi määrittelevät ilmiöinä modernia yhteiskuntaamme maailmanlaajuisesti, eikä Suomi ole poikkeus. Nämä teemat ovat läsnä ihmisten arkisista valinnoista valtakunnallisen politiikan teemoihin. Kaupungistumisella tarkoitetaan väestön keskittymistä kaupunkeihin. Väestön eksaktin kaupungistumisprosentin määrittely ei aina ole yksinkertaista, mutta Suomen ympäristökeskuksen määrittelemä kaupungistumisaste oli vuonna 2020 73 %. Tämä luku on kasvussa (Suomen ympäristökeskus 2022a), eli Suomi kaupungistuu. Kyseessä ei ole uusi ilmiö, vaan kaupungistuminen on muokannut Suomea voimakkaasti jo 1800-luvulta alkaen (Hannikainen & Kolbe 2021, 3). 2000-luvulla väestö keskittyy kuitenkin enenevissä määrin juuri suurille kaupunkiseuduille. Kasvu keskittyy etenkin pääkaupunkiseudulle ja Tampereen ja Oulun kaupunkiseuduille (Suomen ympäristökeskus 2022a).

## 2.2 Mitä tarkoitetaan kestävyyskriisillä?

Ihmiskunnan välinpitämättömän toiminnan aikaansaama ilmastonmuutos on ihmiskunnalle ek-sistentiaalinen riski, jonka pysäyttäminen on elintärkeää. Kasvihuonekaasupäästöt ja muu saas-tutus luovat yhteiskunnallemme ekologisesti kestävämmän pohjan. Yhteiskuntamme on muu-tuttava voimakkaasti, mikäli pyrimme hidastamaan tätä ekologista kriisiä, jonka vaikutukset tulevat osumaan pahimmin juuri planeettamme huono-osaisimpiin. (Suomen ympäristökeskus 2024.)

Kansainvälisessä politiikassa onkin herätty kriisiin. Ensimmäiset merkittävät kansainväliset il-mastosopimukset, joihin nykyinen ilmastopolitiikka perustuu, solmittiin 1990-luvulla. Sittem-min merkittäviä sopimuksia kansainvälisellä tasolla ovat olleet Kioton pöytäkirja vuonna 1997 ja Pariisin ilmastopimus vuonna 2016. Pariisin ilmastopimuksessa tavoitellaan lämpötilan nousun pysäyttäminen alle kahteen celsiusasteeseen verrattuna esiteolliseen aikaan. (Ympäris-töministeriö, Kansainvälinen ilmastopolitiikka.)

Myös Suomi on sitoutunut näihin tavoitteisiin. Suomen kansalliset tavoitteet ovat kansainväli-siä tavoitteita huomattavasti kunnianhimoisemmat, sillä hiilineutraaliutta tavoitellaan jo vuo-deksi 2035, kun esimerkiksi Euroopan unionin ilmastoneutraaliustavoite on vuodessa 2050.

YK on määritellyt 17 kestävyystavoitetta (Sustainable Development Goals), joiden eteen valti-oiden ja muiden instituutioiden ympäri maailmaa olisi toimittava, jotta ihmiskunnan tulevaisuus voisi olla rauhaista ja hyvinvoiva. Nämä tavoitteet eivät ole työkalu pelkästään ilmastonmuu-toksen luoman ekologisen kriisin peittoamiseksi, vaan sisältävät myös lukuisia elämänlaadun ja globaalin epätasa-arvon ja elämänlaadun kehittämiseen liittyviä tavoitteita. (Yhdistyneet kansakunnat, The 17 Goals, History.) Eritoten tavoite 11, *kestävät kaupungit ja yhteisöt* (Yh-distyneet kansakunnat, The 17 Goals), on relevantti kaupungistumisen näkökulmasta. Planeet-talla, jolla valtaosa väestöstä asuu jo kaupungeissa ja tulevaisuudessa yhä suurempi osa tulee asumaan kaupungeissa, kaupungit ovat sekä toimintaamme ohjaava ja määrittelevä elinympä-ristö, että poliittinen ja hallinnollinen hallinnan taso, jolla voidaan aktiivisesti vaikuttaa kestä-vyystavoitteiden saavuttamiseen.

## 2.3 Kestävän kaupungin edellytykset ja realiteetit

Kun planeetan kestävyys määrittää ekologiset rajat, ja politiikka numeeriset tavoitteet, on vastattava myös kysymykseen siitä, millainen on se kaupunki, joka pystyy elinympäristönä tukemaan ekologisesti kestävästä elintapaa. Kestävästä kaupungista on kirjoitettu paljon ja eri näkökulmista. Tässä osiossa määritellään kestävästä kaupungistumisen eri aspekteja sen luontosuhteesta liikennejärjestelmään.

### 2.3.1 Kaupunki ja luonto

Kaupungit koostuvat rakennetusta ympäristöstä, jossa luonto on saanut väistyä ihmisen tieltä. Luonnolla ja biodiversiteetillä on kuitenkin merkittäviä vaikutuksia kaupungissa. Vihreällä tilalla on useita hyödyllisiä rooleja kaupunkien ympäristön hallinnassa ihmisten näkökulmasta. Kasvillisuus auttaa kaupungeissa muun muassa lämpötilojen hallinnassa, hulevesien hallinnassa ja tasapainoisten eläinkantojen ylläpidossa, joka auttaa muun muassa tuholaiskantojen hallinnassa, sekä biodiversiteetin ylläpidossa (Fuller ym. 2010, 83-84). Luonnon läsnäolosta on siis todellakin hyötyä tasapainoiselle kaupunkiekosysteemille.

Luonnolla ja vihreällä tilalla kaupungeissa on myös huomattava hyöty ihmisten fyysiselle terveydelle ja mielenterveydelle (Irvine ym. 2010, 217-218). Jo luonnon saavutettavuudella on positiivisia vaikutuksia (Irvine ym. 2010, 217), joten tiivistyvässä kaupungissa, joissa yhä useammalla ei ole omaa pihaa, julkisen lähiluonnon tärkeys korostuu. Samaan aikaan kaupunkiluonnon pirstoutuminen rakennuskannan tiivistyessä uhkaa biodiversiteettiä. Kaupunkiluontoa suunnitellessa on kuitenkin huomioitava myös, että sellainen kaupunkiluonto, jossa luonto on monimuotoista, ei välttämättä houkuttele ihmisiä viettämään aikaa itsessään. Monet ihmiset pitävätkin viihtyisänä kaupunkiluontona lähinnä tasaisia ruohokenttiä, joita voi käyttää aktiviteetteihin, puuston ja runsaan, monimuotoisen kasvillisuuden luodessa turvattoman vaikutelman. (Irvine ym. 2010, 222.)

Kestävässä kaupungissa onkin tärkeä tunnistaa kaupunkiluonnon moninaiset roolit ja suunnitella sekä sen sijainti että tyyppi niin, että nämä roolit, jotka ovat ainakin jokseenkin ristiriidassa keskenään, huomioidaan osana yhdyskuntasuunnitteluprosessia. Ymmärrys kaupunkiluonnon strategisen kehittämisen tärkeydestä on kasvussa. Suomen kontekstissa muun muassa Kuntaliitto on tunnistanut aiheen tärkeyden (Nieminen, Lehtovuori & Laine 2020).

### 2.3.2 Asuminen

Kestävä asuminen, tai kenties oikeammin kestävä asumispolitiikka, on tärkeässä roolissa kestävässä kaupungistumisessa. Kestävälle asumiselle ei ole yhtä yksioikoista määritelmää tai ohjenuoraa, mutta voimme aiheesta puhuttaessa jakaa pyrkimykset kahteen osaan: tekniseen kestävyys ja kestävä käytöksen mahdollistamiseen. Teknisellä kestävyydellä tarkoitetaan rakennetun ympäristön ekologiseen jalanjälkeen suoraan vaikuttavia tekijöitä, kuten käytettyjä materiaaleja, johon asukkaiden käyttäytymisellä ei ole vaikutusta. Kestävä käytöksen mahdollistamisella taas tarkoitetaan niitä ratkaisuja, jotka mahdollistavat tai helpottavat kestävien valintojen tekemistä asukkaille. Näitä valintoja voivat olla esimerkiksi kierrätys ja arjen liikkumisvalinnat. Näiden lisäksi on toki myös paljon sellaista käytöstä, joka tukee kestävyttä, mutta ei ole riippuvainen rakennetusta ympäristöstä. (Williams, Dair & Lindsay 2010, 185.)

Kun puhumme asumisten teknisestä kestävyydestä, on huomioitavia lukuisia seikkoja. Ensinnäkin, kuten edeltävässä osiossa kuvataan, on rakennuspaikalla väliä. Luonnon raivaamisella rakennusten tieltä on vaikutus ekosysteemiin ja kaupungin kestävyys. Maankäytön tiivistäminen rakentamalla asutusta sellaiselle maalle, joka on jo aiemmin ollut käytössä, on toivottavaa. Rakennusmateriaaleilla on merkitystä, kuten myös energiatehokkuudella. On myös tunnistettava, että rakennusten purkamisesta syntyy merkittävä määrä jätettä. (Winston & Eastaway 2007, 213–214.)

Tiivis asuminen tukee paremmin lähipalveluiden ja joukkoliikenteen tuottamista ja ylläpitoa (Winston & Eastaway 2007, 213). Riittävän asumistiheyden tuottaminen on siis aspekti, joka on huomioitava yhdyskuntasuunnittelussa, jossa tavoitteena on kestävä kaupungistuminen. On kuitenkin myös huomioitava, että suomalaiset toivovat asumismuodokseen usein jotakin muuta kuin kerrostaloa – valtakunnallisessa asumistoiveiden asukaskyselyssä 70 % toivoi asuvansa 2–5 vuoden päästä omakotitalossa, rivitalossa tai paritalossa (Strandell, Ruokamo & Rähkä 2023).

### 2.3.3 Vartin kaupunki ja lähipalvelut

2020-luvulla koronapandemian myötä suosiota kasvattanut naapurustolähtöinen kaupunkisuunnittelukonsepti on vartin kaupunki (15 minute city). Konsepti on nimetty ydintavoitteensa mu-



kaisesti: ihmisten tulisi pystyä täyttämään arkiset tarpeensa 15 minuutin kävely- tai pyöräilymatkan etäisyydellä kotoaan. Tämän tavoitteen toteutuminen vaati paitsi sekoittunutta kaupunkirakennetta, myös hajautettuja lähipalveluita kaupallisista palveluista päivähoidon, terveydenhuoltoon ja vapaa-ajan viettomahdollisuuksiin. Ytimessä on juuri palveluiden ja mahdollisuuksien tuominen fyysisesti ihmisten luokse, ei vain niiden saavutettavuus. Toiveena myös on, että konseptin mukainen suunnittelu lisäisi naapurustoissa yhteisöllisyyttä ja lisäisi paikallista vuorovaikutusta. Tärkeässä roolissa paikallisuuden luomisessa on paikallisten osallistaminen suunnittelu- ja kehitysprosessiin. (Pozoukidou & Chatziyiannaki 2021, 3-4.)

#### **2.3.4 Käveltävyys**

Jan Gehl, jonka ydinosaamisaluetta on viihtyisän ja käveltävän kaupunkitilan luominen, keskittyy luonnollisesti kestävän kaupungin visioissaan liikenteeseen ja käveltävyyteen. Liikenne on merkittävä päästöjen lähde. Suomessa vuonna 2022 kotimaan liikenne aiheutti noin viidesosan hiilidioksidipäästöistä (Traficom 2023). Noin puolet näistä päästöistä syntyi henkilöauto-liikenteestä. Kestävä kaupunki on siis sellainen kaupunki, jossa ihmiset voivat täyttää liikku- mistarpeensa mahdollisimman vähällä henkilöauton käytöllä. Kävely ja pyöräily tuottavat luon- taisesti vähemmän päästöjä ja kuluttavat vähemmän luonnonvaroja kuin moottoriliikenne, joten näiden kulkumuotojen käyttöä kannattaa suosia kestävässä kaupungissa, argumentoi Gehl (2010, 105). Kestävä kaupunki on siis sellainen kaupunki, joka kannustaa näihin kulkumuotoi- hin.

Kävelyn suosion kasvattamista ja sen erityisluontoisuutta kulkumuotona Gehl käsittelee runsaasti kirjassaan *Kaupunki ihmisille*. Hänen mukaansa käveltävien kaupunkien on oltava tiiviitä, sillä ihmiset kävelevät hitaasti. Virikkeitä on oltava runsaasti, jotta matkanteko tuntuu etenevän. Esimerkiksi kauppojen tulisi olla pieniä ja näyteikkunoiden avoimia. (Gehl 2010, 77.) Gehlin (2010, 232) mukaan on kuitenkin tärkeä huomioida myös muut ulkona oleskelun muo- dot, joten kaupunkitilan tulisi olla ulkona oleskeluun kutsuvaa. Tässä ei ole kyse vain liikenne- suunnittelusta vaan arkkitehtuurista: mikroilmasto, suoja tuulelta, valaisuratkaisut, penkit, sopet ja muut pehmeät rajat ovat tässä tärkeässä roolissa. Kaikessa kaupunkisuunnittelussa tulee muistaa inhimillinen mittakaava. (Gehl 2010, 162-167.)

Pyöräily sopii mainiosti Gehlin kaupunkivisioon kävelyn tueksi, sillä se ei vie paljoa tilaa, mahdollistaen liikenneratkaisuissa ihmisskaalaisuuden, eikä eristä käyttäjiään kaupunkitilasta (Gehl 2010, 43-44). Pyöräilyn suosion kasvattamisessa pyöräilyinfrastruktuuri, joka erottelee pyöräilijät henkilöautoista, on tärkeässä roolissa (Pucher, Dill & Handy 2010, 107). 2000-luvulla kaupungit ovat kuitenkin levittäytyneet maantieteellisesti laajalle alalle, jolloin arjessa kuljettavat matkat esimerkiksi töihin, harrastuksiin ja ostoksille ovat helposti pidempiä kuin mitä ihmiset ovat valmiita kulkemaan kävellen tai pyörällä.

### **2.3.5 Joukkoliikennelähtöinen suunnittelu**

Modernit kaupungit ovat kehittyneet henkilöautojen valtakaudella maantieteellisesti laajoiksi ja rakenteeltaan väljiksi. Tällaisessa yhdyskuntarakenteessa asukkaiden on helpointa täyttää matkustustarpeensa henkilöautolla, ja joukkoliikenteen rooli jää henkilöautoilua tukevaksi. (Newman, Kenworthy & Kosonen 2016, 436.) Henkilöautoliikenne vie kuitenkin huomattavasti tilaa, ja jo Jacobs osoitti 60-luvulla, että se sopii huonosti yhteen elävän ja tiiviin yhdyskuntarakenteen kanssa. Kaupunkiolosuhteissa joukkoliikenteellä voidaan täyttää kansalaisten matkatarpeet tehokkaasti ja ympäristöystävällisesti (Abdallah 2017, 1). Joukkoliikenne vaatii kuitenkin joukkoja toimiakseen kustannus- ja energiatehokkaasti, joten näiden joukkojen taakamiseksi joukkoliikenteen tarpeiden huomioon ottaminen on tärkeää kaupunkien kasvun ohjaamisessa, mikäli ihmisten halutaan käyttävän joukkoliikennettä.

Transit Oriented Development -kehitysmalli määrittelee tämänkaltaisen yhdyskuntakehittämisen piirteitä ja onnistumisen ehtoja. TOD on suunnitteluperiaate, jonka mukaisesti maankäytön suunnittelun tulisi tukea julkisen liikenteen käyttöä. Tällä lähestymistavalla yritetään saada maksimaalinen hyöty irti julkisesta liikenteestä paitsi taloudellisesti, myös liikennekapasiteetin käytön osalta. TOD-naapuruston ydinominaisuuksiin kuuluu tarpeeksi tiivis ja sekoittunut maankäyttö lähietäisyydellä joukkoliikennepysäkeistä (Dittmar & Poticha 2004, 21). Jotta tavoite joukkoliikenteen käytöstä toteutuu, vaatii se tuekseen kuitenkin muutakin.

Dittmar ja Poticha määrittelevät New Transit Town -kirjassa (2004) tavoitteita, jotka tulisi huomioida TOD-hankkeissa, jotta ne onnistuvat (Dittmar & Poticha 2004, 21–22). Ensinnäkin maankäytön sijoittelun tulee olla tehokasta. Kodit on todellakin sijoitettava joukkoliikenteen

läheisyyteen ja väestön on oltava tarpeeksi tiheää pysäkin läheisyydessä. Pysäkkien on sijaittava naapurustoissa keskeisillä sijainneilla, ja ympäristön on oltava käveltävää, jotta matka pysäkille on miellyttävä taittaa. (Dittmar & Poticha 2004, 23–24.)

Toiseksi, ihmisille on tarjottava valinnanvaraa. Vaikka tiiviiden nimissä saattaisikin olla houkuttelevaa rakentaa korkeita kerrostaloja, Dittmarin ja Potichan mukaan TOD-hankkeisiin kuuluu ominaisesti erilaisten vaihtoehtojen tarjoaminen niin asumismuodoissa, kuin erilaisten vapaa-ajanviettomahdollisuuksien ja ostosmahdollisuuksien suhteen kävelyetäisyydellä. Esimerkiksi asumisessa tiiviys ei siis ole kaikki kaikessa. (Dittmar & Poticha 2004, 25–26.)

Kolmanneksi tavoitteeksi Dittmar ja Poticha nostavat hankkeen luoman arvon hyödyntämisen. Joukkoliikennehankkeet ja palvelun tuottaminen on kallista, etenkin tiheillä vuoroväleillä. Näistä hankkeista on myös merkittäviä taloudellisia hyötyjä eri toimijoille. Nämä toimijat hyötyvät hankkeista eri tavoin – maanomistajat esimerkiksi hyötyvät omistamansa maan arvon noususta, asukkaat tehokkaan joukkoliikenteen tuomasta halvemmista liikkumismahdollisuuksista ja julkinen sektori nousseista verotuloista. On tärkeä pystyä hahmottamaan ja hyödyntämään nämä hyödyt. (Dittmar & Poticha 2004, 26–27.)

Neljänneksi tavoitteeksi Dittmar ja Poticha nostivat paikan tunnun luomisen. TOD-hankkeissa pitäisi siis paitsi pyrkiä luomaan ihmisille miellyttävä ympäristö, myös huomioida paikalliset olosuhteet yhteisöstä maantieteeseen ja luontoon. (Dittmar & Poticha 2004, 30–31.) Viidentenä Dittmar ja Poticha nostivat esiin tasapainottelun matkustajien, ja näin liikennejärjestelmän, tarpeiden ja paikallisten tarpeiden välillä. Näillä käyttäjäkunnilla on erilaiset tarpeet pysäkille ja sen ympäristölle. Pysäkki on osa paitsi seudullista liikennejärjestelmää, myös paikallisen yhteisön keskus. (Dittmar & Poticha 2004, 32.)

Toimiva joukkoliikenne on kestävä kaupungistumisen perusedellytys, jota ilman muihin tavoitteisiin on vaikea, tai jopa mahdoton päästä. Onkin siis äärimmäisen tärkeää ymmärtää, miten joukkoliikennehankkeista, jotka mullistavat paikallisia yhteisöjä ja ohjaavat uudelleen kaupunkiemme kasvua, saadaan maksimaalinen hyöty irti. Kestävässä kaupungistumisessa on tärkeää rakentaa siis sellainen kaupunki, jossa paitsi on tarjolla laadukasta ja kohtuuhintaista joukkoliikennettä, myös sellainen yhdyskuntarakenne, joka tukee joukkoliikenteen tehokasta käyttöä.

## 2.4 Yhdyskuntarakenteen realiteeteista

Kestävässä kaupungistumisessa tärkeässä roolissa on siis yhdyskuntarakenne, jonka tulisi olla sekoittunut ja tiivis. Tällä mahdollistetaan kävelyetäisyydeltä löytyvät lähipalvelu ja luonnon säilyttäminen osana kaupunkirakennetta, myös korkeammilla väestöntiheyksillä. Pidemmällä arjen matkoilla pyöräilyn ja julkisen liikenteen merkitys korostuu henkilöautoilun sijasta. Pyöräily vaatii tilaa ja turvallisuutta. Joukkoliikenteessä palvelun laatu ja saavuttavuus nousevat tärkeiksi: joukkoliikennelähtöisessä suunnittelussa, eli TOD:ssa, joukkoliikennepysäkit ja -asemat asetetaan yhdyskuntasuunnittelussa keskiöön, asumisen ja palveluiden muodostaessa kokonaisuuden sen ympärille.

Kaikki tämä on kuitenkin kaukana yhdyskuntarakenteen tämänhetkisestä todellisuudesta. Suomalaiset kaupungit ovat kehittyneet yhdyskuntarakenteeltaan hajautuneiksi ja entistä autoriippuvaisemmiksi (Lampinen 2015, 87; Liimatainen 2022, 15). Tiivistymisen sijaan kasvavat kaupunkiseudut leviävät ja seutuistuvat kasvun suuntautuessa kehyskuntiin (Lampinen 2015, 86-87). Kortteinen, Tuominen ja Vattovaara (2005, 123) pitävät syynä suomalaista asumisideaalia, joka suosii omakotitaloasumista. Lampinen (2015, 112) vaikuttaa olettaavan, että tämä kehitys tapahtuu, koska sen sallitaan tapahtuvan. Tämä varmasti pitää paikkansa: mikään yhdyskuntarakenne ei ole luonnonlaki, ja määritämme yhteiskunnassamme niin mielikuvissamme kuin poliittisella päätöksenteolla kehityksen suunnan. Tiet on kuitenkin jo rakennettu. Kehityksen ohjaaminen uusille urille ihmisten toiveiden vastaisesti tuskin on poliittisesti mahdollista. Kenties kannattaisi siis katsoa, miten nämä ristiriitaiset näkemykset hyvästä asumisesta sopivat – tai eivät sovi – yhteen.

## 2.5 Yhdyskuntakehittämisen realiteeteista

Asukkaiden näkemyksiä ja suhtautumista asuinalueiden kehittämiseen kestävän kaupungistumisen kontekstissa on tutkittu viime aikoina ahkerasti. Tässä osiossa käsitellään kahta tutkimusta, jossa on tutkittu asukkaiden suhtautumista kestävän kaupungistumiskehityksen vaikutuksiin heidän elinympäristössään.

Bolleter, Edwards, Cameron ja Hooper (2023) tutkivat asukkaiden suhtautumista eri täydennysrakentamisen malleihin Australiassa. Tutkimuksessa tehtiin niin määrällistä kuin laadullista analyysia kyselyllä kerätystä aineistosta. Heidän löydöksensä olivat, että TOD-tyyppinen tiivis

asemaseutu ja Green-Oriented-Development -tyyppinen luonnon saavutettavuutta painottava lähestymistapa nauttivat asukkaiden hyväksyntää. Asukkaat pitivät paikallisten palveluiden lisääntymistä positiivisena kehityksenä ja kokivat myös, että skenaario kannustaisi kävelemiseen, pyöräilyyn ja joukkoliikenteen käyttöön. Vähittäinen "background infill" -kehitys ei ollut asukkaiden suosiossa. Asukkaat pelkäsivät vähittäisen väestönkasvun myötä puutteellista kehitystä paikallisissa palveluissa ja liikennejärjestelmässä, kuten myös kaupunkiluonnon vähentämistä. Tutkimuksen tulokset eivät vastanneet odotuksia. Australiassa asuminen on omakotitalovaltaista ja päättäjät usein olettavat, että asukkaat eivät pidä maankäytön tiivistymisestä, ja että vähittäinen "background infill" olisi helpommin hyväksyttävä ja vähemmän dramaattinen tapa tehostaa maankäyttöä.

Van Neste ja Royer (2022) käsittelevät artikkelissaan suhtautumista kestäväan kaupungistumiseen kaupunkiseudun rajamailla, joissa kehittämisen vaikutukset olisivat myös perinteistä kaupungistumista. He tutkivat näkemyksiä tiivistämispolitiikasta tapaustutkimuksella, jossa analysoitiin niin paikallisten asukkaiden ja päättäjien, kuin myös keskuskaupungin päättäjien näkemyksiä. Paikalliset suhtautuvat tiivistämiseen varsin negatiivisesti (Van Neste & Royer 2022, 10), pitäen tiivistämispolitiikkaa "lähiöistävänä" ja paikan identiteettiä uhkaavana (Van Neste & Royer 2022, 11). Paikalliset eivät uskoneet kestäväälle kaupungistumiselle tyyppilliseen elämäntyyliin, jossa alueella voisi asua tulevaisuudessa omistamatta henkilöautoa. Paikalliset kuitenkin suhtautuivat positiivisesti kyläkeskuksen kehittämiseen käveltäväksi, paikallisten yrittäjien palveluiden kehittämiseen ja sosiaalisen tilan luomiseen. (Van Neste & Royer 2022, 11.) Kaikkea kehitystä ei siis pidetty negatiivisena tai uhkana.

Näistä kahdesta artikkelista huomataan, että suhtautuminen asuinalueiden tiivistämiseen ja kestäväälle kaupungistumiselle tyyppillisiin piirteisiin on vaihtelevaa. Tämä ei ole yllättävää: Näissä kahdessa artikkelissa tutkimuksen kohteena olleissa alueissa riittää eroavaisuuksia niiden sijainnista maapallolta niiden rooliin osana kaupunkiseutua, eikä tutkimuksia tietenkään voi verrata suoraan toisiinsa. Näitä tutkimuksia kuitenkin yhdistää se, että suhtautuminen käveltävyyden kehittämiseen ja paikallisten palveluiden lisääntymiseen on positiivista, mutta usko siihen, että uuden tyyppinen elämäntyyli, jossa autottomuus on keskiössä, olisi kehityksestä huolimatta realistinen (Van Neste & Royer 2022, 10-11; Bolleter ym. 2023, 10).

### 3 Tapauksen esittely

Tässä luvussa esitellään tarkemmin tapaustutkimuksen aiheena olevaa aluetta, Ruutanaa. Osi-  
ossa keskitytään Ruutanen alueen historiaan siinä määrin, missä se määrittelee alueen nykytilaa,  
nykyistä yhdyskuntarakennetta, sekä Kangasalan kaupungin suunnitelmia alueen tulevaisuu-  
delle. Esittely perustuu kirjallisuuteen ja Kangasalan kaupungin ja Tampereen kaupunkiseudun  
tuottamiin ja tilaamiin strategiadokumentteihin ja selvityksiin.

#### 3.1 Ruutanen taustasta

Ruutana on noin 3000 asukkaan asuinalue Kangasalalla (Kangasalan kaupunki 2023). Alue si-  
jaitsee linnuntietä noin 14 kilometriä Tampereen keskustasta koilliseen. Alue on muista Kan-  
gasalan alueista erillinen, lukuun ottamatta Kangasalan Asemanseutua, joka on noin 500 asuk-  
kaan asuinalue Ruutanasta lounaaseen. Ruutana sijaitsee Jyväskylän radan varrella ja siellä si-  
jaitsikin 1900-luvun alkuvuosista vuoteen 1990 junaseisake (Iltanen 2009, 175). Henkilöauto-  
liikenneyhteydet Tampereelle kehittyivät 1970-luvulla (Iltanen 2009, 175), todennäköisesti hei-  
kentäen raideliikenteen kilpailukykyä verrattuna henkilöautoiluun, jonka suosio autoistuvassa  
Suomessa oli voimakkaassa nousussa (Itälahti 2007, 66). Samoihin aikoihin periaatepäätökset  
paikallisjunaliikenteen kannattamattomuudesta johtivat palvelun vähittäiseen lakkauttamiseen  
ympäri Suomea (Itälahti 2007, 65–66).

Näin myös Ruutanasta kehittyi autoriippuvainen asuinalue, jossa sijaitsevat palvelut ovat varsin  
pienimuotoisia. Kaupalliset palvelut rajoittuvat lähinnä lähikauppaan ja huoltoasemaan. Alue-  
ella sijaitsee myös kunnallisia palveluita, kuten kolme päiväkotia ja alakoulu ja monitoimitalo.  
Alueella on myös terveysasema. (Kangasalan kaupunki 2023, 12.) Asuinalueetta kuvattiin  
osayleiskaavassa (Kangasalan kunta 2009, 2) ”satojen perheiden asuinalueeksi”, mikä antaa  
alueesta kuvan rauhallisena nukkumalähiönä – varsin kaukana siis kestävästä kaupunkistumisen  
urbanista ja sekoittuneesta kaupunkikuvasta.

#### 3.2 Ruutanen – ja lähijunan – tulevaisuudesta

Tampereen seudun lähijunaliikenteen ja Ruutanen tulevaisuus liittyvät tiiviisti yhteen. Tampe-  
reen kaupunkiseutu on muodostanut lähijunaliikenteelle tavoitteellisen tulevaisuuskuvan ja tie-  
kartan toteutukselle (Tampereen kaupunkiseutu 2022). Näissä tulevaisuuskuvin Ruutana on

määritelty ensivaiheessa toteutettavaksi seisakkeeksi, ja 2030 ratahaaralla Tampereelta Orivedelle, jolla myös Ruutana sijaitsee, voisi lähijunavuoroja mahtua 1–2 tunnissa (Tampereen kaupunkiseutu 2022, 13, 17).

Lähijunaliikenne ja kaavoitus liittyvät tiiviisti toisiinsa. Lähijunaliikenteen hyötyjen maksimimiseksi pitää pysäkkien ympäristöjä kehittää. Kangasalan kaupungilla onkin käynnissä uuden osayleiskaavan muodostaminen Ruutanan alueelle. Prosessi on alkanut 2023, ja uusi kaava on tavoitteena hyväksyä 2025. (Kangasalan kaupunki 2023, 20–21.) Tällä hetkellä alueelle on muodostettu kolme erilaista kehityskuvavaihtoehtoa, jotka esitellään osayleiskaavan osallistumis- ja arviointisuunnitelmassa (Kangasalan kaupunki 2023).

Vaihtoehdoista kaksi nojaavat lähijunaliikenteeseen Tampereelle, ja niiden esittelyteksteissä näkyvät kestäväälle kaupungistumiselle ominaiset piirteet. Alueelle rakennetaan uusia asuinalueita, ja olemassa olevia asuinalueita raiteiden läheisyydessä tiivistetään. Lähijunaseisakkeen läheisyyteen pyritään kehittämään ”tehokkaan asumisen ja palveluiden alue” eli sekoittunutta kaupunkirakennetta. Alueen lähipalvelutaso paranisi. Myös pyöräily-yhteyksien kehittämistä asuinalueilta seisakkeelle korostetaan näissä skenaarioissa. Ruutanan ja Asemanseudun, jonka nykyinen asukasmäärä on noin 500, yhteenlaskettu asukasmäärä olisi näissä skenaarioissa 7000–10000 asukasta. (Kangasalan kaupunki 2023, 16–18.)

Kolmas skenaario, vähittäinen tiivistyminen, ei pohjaa lähijunaliikenteen käynnistymiseen. Skenaariossa alue tiivistyisi vähitellen, eikä ainakaan kuvaustekstissä painoteta olemassa olevien asuinalueiden tiivistämistä. Myöskään palveluita ei alueelle tulisi merkittävästi lisää. Joukkoliikenne perustuisi linja-autoliikenteeseen. Asukkaita olisi noin 5000. (Kangasalan kaupunki 2023, 15.) Tämä vaihtoehto on kestäväen kaupungistumisen tavoitteiden toteutumisen kannalta vaihtoehdoista epätoivottavin. Se kuitenkin toimii osallistumis- ja arviointisuunnitelmassa 0+ vaihtoehtona, joka ei tarjoa juurikaan muutoksia, eikä näin myöskään hyötyjä.

Alueen tulevaisuus on siis murroskohdassa. Alueen asukkaat ja maanomistajat on tunnistettu kaavoitusprosessissa osallisiksi, ja heillä on mahdollisuus antaa palautetta suunnitelmista. Heille on järjestetty esimerkiksi esittelytilaisuus ja karttapohjainen osallisuuskysely. (Kangasalan kaupunki 2023.) Myös ruutanalaiset itse tiedostavat tulevan muutoksen, tai ainakin odottavat lähijunaa innolla – ainakin paikallislehden mukaan (Heliövaara 2023). Ruutanan tapaus

antaa hyvän mahdollisuuden tutkia asukkaiden näkemyksiä kestävästä kaupungistumisesta asuinalueella, jolla nämä teemat ovat asukkaiden arjessa läsnä alueelle suunnitellun voimakkaan kehityksen myötä. Miten heidän toiveensa ja näkemyksensä Ruutanan tulevaisuudesta kietoutuvat kestävästä kaupungistumisen kehitysparadigmaan?

## 4 Tutkimuksen toteuttaminen

### 4.1 Tapaustutkimus

Tässä tutkimuksessa on kyse laadullisesta tapaustutkimuksesta. Laadullisessa tutkimuksessa tutkitaan tutkimuksen kohteena olevaa ilmiötä kokonaisvaltaisesti (Hirsjärvi, Remes, Sajavaara, 2007, 135). Tapaustutkimus on tutkimusstrategia, jossa pyritään luomaan kuva tutkittavasta ilmiöstä (Bamberg, Jokinen & Laine 2007, 9). Tässä tutkimuksessa tutkimuksen kohteena oleva ilmiö on kestävä kaupungistuminen. Tutkimuksen tavoitteena on syventää ymmärrystä siitä, miten kestävä kaupungistuminen näkyy kaupunkiseudun asukkaiden asumistoiveissa. Tapaustutkimuksen kohteeksi valittu asuinalue on varsin perinteinen esimerkki 1900-luvun jälkipuoliskolle ja 2000-luvun alulle tyypillisestä kaupunkien hajautumisesta ja seutuistumisesta, mutta asuinalueen tulevaisuus saattaa olla hyvinkin urbaani lähijunasuunnitelmien toteutuessa. Tämä suunniteltu kehitys on pieni osa sitä laajempaa yhdyskuntarakenteellista muutosta, jota kestävyyskriisi vaatii.

Tämä muutosprosessi ei tule olemaan nopea tai konfliktivapaa. Tapaustutkimukselle tyypillinen piirre on kiinnostus prosesseihin (Bamberg, Jokinen & Laine 2007, 10); tässäkin tutkimuksessa on keskiössä asuinalueen muutosprosessi ja sen vaikutukset asukkaiden käsityksiin asuinalueen tulevaisuudesta. Tutkimuksessa käsiteltävä tapaus on siis tapaus elinympäristön, tässä tapauksessa kaupunginosan, muutoksesta – tai ainakin potentiaalista muutokseen.

Tapaustutkimus tarjoaa hyvän tutkimusstrategian tähän. Tapaustutkimus tarjoaa mahdollisuuden asettaa ilmiö, kestävä kaupungistuminen, sen kontekstiin, joka on suunniteltu ja toteutuva kaupunginosan fyysinen ympäristön muutos, ja näin tutkia ilmiötä kontekstissaan. Alueilla, joilla visioitu tulevaisuus on voimakkaasti erilainen nykytilaan verrattuna ja muutosprosessi on aktiivisesti käynnissä, asukkaat todennäköisemmin pohtivat näitä teemoja kohdatessaan muutosta. Heidän näkemyksillään on myös merkitystä alueiden kehityksen kannalta, sillä sosiaalinen kestävyys ja yhteenkuuluvuus saattavat olla kovilla dramaattisten muutosten tapahtuessa.



On siis tärkeä ymmärtää, millaisia huolia ja toiveita asukkailla on – paitsi yksittäisten kehityshankkeiden onnistumisen kannalta, myös koko kaupunkiseudun tulevan hyvinvoinnin kannalta.

## 4.2. Aineisto

Kattavan kokonaiskuvan luomiseksi tapaustutkimuksissa voidaan käyttää useita erilaisia aineistoja ja menetelmiä (Bamberg, Jokinen & Laine 2007, 10), mutta tässä tutkimuksessa analysoitava aineisto kerätään vain yhdellä menetelmällä tutkielman hallittavuuden ja rajallisten resursien vuoksi. Tässä tutkimuksessa käytetty aineistonkeruumenetelmä on teemahaastattelu.

Laadullisessa tutkimuksessa haastattelu on yleinen tiedonkeruumenetelmä. Haastattelu on joustava tiedonkeruumenetelmä, joka sopii aineistonkeruumenetelmäksi tilanteissa, jossa haastateltavalle ihmiselle halutaan antaa aktiivinen rooli ja mahdollisuus luoda merkityksiä haastattelun aikana. Myös selventävät ja syventävät lisäkysymykset ovat mahdollisia. (Hirsjärvi, Remes & Sajavaara 1996, 200.)

Teemahaastattelu on haastattelulaji, joka sijoittuu strukturoidun lomakehaastattelun ja avoimen haastattelun välimaastoon. Teemahaastattelussa läpikäytävät teemat on suunniteltu etukäteen, mutta kysymyksiä ei määritellä etukäteen tarkasti, toisin kuin strukturoidussa haastattelussa. (Hirsjärvi, Remes & Sajavaara 1996, 203.). Tässä tutkimuksessa haastattelurunko on suhteellisen tarkka, mutta tämä on lähinnä haastattelijan tukemista varten. Haastattelutilanteissa kysymysten tarkka muotoilu ja järjestys vaihtelivat, ja tarkentavia kysymyksiä kysyttiin.

Analysoitavan haastatteluilla kerätyn aineiston lisäksi tutkimuksessa käytetään sekundääriaineistona dokumenttiaineistoa, jonka tarkastelu auttaa asettamaan tapauksen kontekstiinsa. Tämä aineisto koostuu Tampereen kaupunkiseudun ja Kangasalan kaupungin julkaisemista strategia- ja suunnitelmadokumenteista, joissa esitellään seudun lähijunastrategiaa ja suunnitelmia Ruutan alueen kehittämiseksi. Näitä dokumentteja käytettiin apuna haastattelurungon muodostamisessa, mutta niitä ei otettu osaksi analysoitavaa aineistoa, sillä tutkimuksen kohteena olevat asukkaiden näkemykset välittyvät selkeämmin haastatteluaineiston perusteella.

Haastateltavat, jotka olivat paikallisia asukkaita, etsittiin sosiaalisen median välityksellä. Julkaisin Ruutanalaiset-Facebook-ryhmässä postauksen, jossa ilmaisin etsiväni haastateltavia kertomaan minulle, millainen asuinpaikka Ruutana tulee heidän näkemyksensä mukaan olemaan

tulevaisuudessa. Haastateltavat valittiin yhteydenottojen perusteella. Haastatteluja pidettiin neljä, ja ne toteutettiin 4.–7. kesäkuuta. Haastatteluista kaksi pidettiin kasvokkain ja kaksi Microsoft Teamsin välityksellä. Haastattelut kestivät 30–60 minuuttia. Haastateltavat olivat Ruutanassa vuosikausia asuneita asukkaita. Haastateltavilta toivottiin paikallisuutta, kiinnostusta alueelle muodostettuihin tulevaisuudensuunnitelmiin ja perehtyneisyyttä näihin suunnitelmiin. Toiveet toteutuivat vaihtelevasti, mutta kaikki haastateltavat ovat asuneet Ruutanassa monta vuotta ja muodostaneet kiinteän tunnesiteen kaupunginosaan.

Haastattelut äänitettiin ja litteroitiin Microsoft Wordin automaattilitterointiominaisuudella, jonka jälkeen syntynyt aineisto tarkistettiin ja litterointivirheet korjattiin. Aineiston luettavuuden ja ymmärrettävyyden parantamiseksi puheenvuoroista poistettiin toistoa (esimerkiksi *niin niin niin*) ja täytesanoja, kuten *niinkun* ja *tota*. Syntyneen aineiston, joka sisälsi vain haastateltujen vastukset esitettyihin kysymyksiin, pituus oli 36 liuskaa fonttikoolla 12 ja rivivälillä 1,5.

### 4.3 Analyysi

Tässä tutkimuksessa analyysimetodiksi valittiin aineistolähtöinen sisällönanalyysi. Sisällönanalyysissä tyypillisesti keskiössä ovat tekstistä löytyvät merkitykset (Tuomi & Sarajärvi 2018, 117). Aineistolähtöisessä analyysissä syntyvä luokittelu ei ole etukäteen sovittua, vaan aineisto on luokittelun syntymisessä etusijalla. Puhtaassa aineistolähtöisessä analyysissä ei ole yhteyttä ulkopuoliseen teoriaan (Tuomi & Sarajärvi 2018, 108–109), mutta tässä tutkimuksessa analyysissä taustalla on vaikuttanut myös olemassa oleva teoria kestävästä kaupungistumisesta. Analyysi ei kuitenkaan pohjaa suoraan teoriaan, joten se on luonteeltaan teoriaohjaavaa (Tuomi & Sarajärvi 2018, 109). Pääpaino kuitenkin on aineistossa ja aineistolähtöisyydessä.

Kestävästä kaupungistumisesta ei ole yhtä yhtenäistä teoriaa, jota hyödyntämällä olisi mahdollista muodostaa yhtenäistä kuvaa kestävästä kaupunkielämästä. Eri lähestymistavat painottavat eri piirteitä kestävässä kaupungistumisessa ja kun tutkimuksen kohteena on nimenomaan asukkaiden näkemykset asuinalueestaan, ei voida olettaa aineiston peilaavan yhtä yksittäistä teoriaa tai lähestymistapaa. Teoriaohjaavalla sisällönanalyysillä aineistosta olisi siis jäänyt taka-alalle asukkaiden oma visio elämästä Ruutanassa. Analyysin perusteella muodostetusta luokittelusta

on toki mahdollista löytää niitä elementtejä, jotka yhdistyvät kirjallisuudessa esiintyviin lähestymistapoihin kestäväan kaupungistumiseen, mutta keskiössä itse analyysissä ovat asukkaiden näkemykset.

Analyysi toteutettiin teoriaohjaavalle analyysille tyypillisesti varsin aineistolähtöisesti (Tuomi & Sarajärvi 2018, 109). Analyysiprosessi nojasi pääpiirteiltään Tuomen ja Sarajärven kuvaamaan Milesin ja Hubermanin (1994) määrittelemään prosessiin, jossa aineistolta kysytään kysymyksiä, jotka ovat tutkimusongelman mukaisia. Ensin löydetään aineistosta siis ne ilmaisut, jotka vastaavat analyysikysymykseen. Löydettyjä ilmaisuja aletaan ryhmitellä kategorioihin. Näitä luokkia yhdistellään ja lopulta muodostetaan pääkategoriat. (Tuomi & Sarajärvi 2018, 114–115.)

Alun perin alustavan tutkimuskysymyksen, ”*Miten asukkaat suhtautuvat asuinalueen muutokseen?*”, oli tarkoitus toimia tässä tutkimuksessa myös analyysikysymyksenä. Tässä kysymyksessä keskiöön nousee asuinalueen tulevaisuus ja elämä huomisen Ruutanassa. Haastattelujen pohjalta muodostetussa aineistossa tulevan elämän kuvailu jäi kuitenkin vähäiseen rooliin. Tärkeiksi teemoiksi nousivatkin asuinalueen nykyiset piirteet sekä toiveet ja pelot tulevasta. Analyysikysymystä oli siis muokattava vastaamaan niitä teemoja, joita aineistossa käsitellään. Harjittuja analyysikysymyksiä olivat muun muassa ”*Miten asukkaat suhtautuvat Ruutananan kehittämiseen?*”, ”*Miten asukkaat kuvailevat elämänsä Ruutanassa?*” ja ”*Miten kestävä kaupungistuminen näkyy asukkaiden tulevaisuusajattelussa?*”. Lopulta analyysikysymykseksi valikoitui ”*Miten Ruutanassa halutaan elää?*”.

Tämä kysymys mahdollistaa niiden teemojen löytämisen, jotka ovat alueen asukkaille merkittäviä nykyisiä – tai potentiaalisia – positiivisia piirteitä Ruutanassa asumisessa. Kyse ei siis ole vain nykytilan analyysistä, sillä toiveet ja pelot tulevasta ovat myös voimakkaasti läsnä aineistossa. Analyysissä ei eroteltu Ruutanassa olemassa olevia ja alueelle toivottuja piirteitä, sillä tavoitteena oli muodostaa kuva asumisen *ideaalityypistä*, ei sen todellisuudesta. Analyysin pohjalta muodostuneella ideaalityypillä on yhtäläisyyksiä ja eroavaisuuksia kestäväälle kaupungistumiselle tyypillisen asumisen ideaalityypin kanssa.

Analyysi toteutettiin teknisesti Microsoft Wordissä ja Excelissä. Tekstitiedostomuotoisesta aineistosta alleviivattiin sellaiset kohdat, joissa vastattiin analyysikysymykseen. Nämä kohdat

kopioitiin Excel-taulukkoon, jossa mainintoja alettiin luokitella alustavasti alaluokkiin. Alustavaa alaluokittelua tehtiin kaksi kierrosta. Tässä vaiheessa näkyi myös teoriaohjaavuutta, sillä osa alaluokista oli selkeästi yhteydessä kestäväälle kaupungistumiselle tyypillisiin piirteisiin. Alaluokitteluprosessin aikana muodostui myös alustava käsitys pääluokista. Prosessin aikana joitakin mainintoja myös hylättiin, kun kävi selväksi, että ne eivät oikeastaan vastaa analyysikysymykseen. Seuraavassa osiossa käydään läpi muodostuneet pääluokat.

## 5 Analyysin tulokset: Miten Ruutanassa halutaan elää?

Aineiston analyysissä neljä pääteemaa, jotka kuvaavat asukkaiden toiveita elämästä Ruutanassa, nousivat esiin. Tässä osiossa käydään läpi nämä neljä pääluokkaa. Ruutanan positiiviseksi piirteiksi tunnistettiin hyvät yhteydet muille alueille, oma kyläyhteisö ja paikalliset palvelut, oma rauha ja luonnon läsnäolo. Nämä teemat ovat osin limittäisiä ja osin myös ristiriidassa keskenään, eivätkä ne todennäköisesti muodosta realistista kuvaa elämästä nykypäivän tai tulevaisuuden Ruutanassa, vaan kuvastavat sitä, miten Ruutanassa halutaan elää.

### 5.1 Hyvien yhteyksien päässä

Hyvät yhteydet korostuivat haastatteluissa merkittävänä syynä asua juuri Ruutanassa. Hyvien yhteyksien mainittiin olevan syy muuttaa juuri Ruutanaan ja niiden koettiin nostavan elämänlaatua.

Ruutanan kuvattiin olevan ”sopivan kaukana”, mutta silti hyvien yhteyksien päässä muualla sijaitsevista palveluista. Haastateltavat tunnistivat, ettei Ruutanassa ole merkittävästi palveluita – ”eihän täällä ole mitään” ja ”lähiön palvelut” olivat tyypillisiä tapoja kuvata paikallista palvelutasoa. Tämä ei kuitenkaan turhauttanut haastateltavia, sillä hyvien yhteyksien muualla, esimerkiksi Linnainmaalla, Tampereen keskustassa ja Kangasalan keskustassa, sijaitseviin palveluihin koettiin riittävän täyttämään palvelutarpeet arjessa. Tämä on tyypillistä modernille auto-riippuvaiselle yhdyskuntarakenteelle, jossa yhdyskuntarakenne on hajautunut ja maankäyttö funktioiltaan eriytynyttä – mutta henkilöautoilun ehdoilla toteutettavan liikennepolitiikan myötä palvelut ovat silti henkilöautolla hyvin saavutettavissa (Lampinen 2015, 92, 95).

*”Ja sitten totta kai isompi kauppa olisi myöskin mukava, mutta toki Ruutanastahan ei mene kauaa esimerkiksi Linnainmaalle, että se ei ole semmonen.” (H3)*

Ruutana on monin tavoin yksittäinen saareke, mikä on tyypillistä hajautuneelle yhdyskuntarakenteella, ja muodostikin pitkään oman taajamansa. Ruutanalaisten liikkuminen tapahtuu pitkälti henkilöautolla, jota usein pidetään vapaana kulkumuotona, jolla pääsee tietenkin kaikille – paitsi poliittisella päätöksenteolla estettäessä. Aineistossa korostui kuitenkin henkilöautoilun riippuvuus olemassa olevasta tieinfrastruktuurista ja liikennepoliitikasta:

*” Ruutana - Kangasalan asemayhteys pitäisi tehdä. Se pitäisi aloittaa saman tien, koska se mahdollistaisi myöskin Lentolan palveluiden käyttämisen Ruutanasta. Jos kunta haluaa, että raha jäisi omaan kuntaan, mutta nythän se jää suureksi osaksi Linnainmaalle kaikki rahat, päivittäisostokset. ” (H1)*

Yhteydet henkilöautolla eivät ole siis automaatio kaupungin rajamailla, vaan näyttäytyvät sekä Ruutanan kilpailuvaltina, että arjen liikkumista voimakkaasti ohjaavana asiana. Puuttuvat yhteydet korostuivat etenkin pyöräilyssä, joka nähtiin potentiaalisena kulkumuotona Ruutanasta muille alueille, kunhan yhteydet ovat kunnossa. Etenkin puutteelliset yhteydet Ruutanasta Kangasalan asemalle ja Tampereelle koettiin pyöräilyn potentiaalia rajoittavana tekijänä:

*”Varsinkin kun esimerkiksi Tampereen puolelle, mitäköhän aluetta, onkohan se sitten Olkahinen siellä vai Teiskoa vai mitäköhän on, mutta sieltä periaatteessa niinku metsän kautta pääsee pyörällä tosi lyhyenkin matkan, että sitten tavallaan siihenkin voisi tulla ihan semmoinen kuin pyörätie, että ei tarvitse sitten metsän läpi mennä, että sitten pääsisi vaikka Linnainmaalle pyörällä paljon helpommin. ”(H3)*

Pyöräilyn kulkutapaosuuden kasvattaminen on kestävästä kaupungistumisesta liikennepoliittisten tavoitteiden mukaista. Infrastruktuurin tason parantaminen, uusien yhteyksien rakentaminen ovatkin siis ensisijaisen toivottavaa kehitystä myös tästä näkökulmasta.

Myös toimivat joukkoliikenneyhteydet Tampereelle ja Kangasalle koettiin tärkeiksi. Niiden koettiin mahdollistavan itsenäisen liikkumisen niille, joilla ei ole autoa, esimerkiksi nuorille ja vanhuksille. Hyvät aikataulut koettiin tärkeiksi itsenäisen ja mielekkään nuoruuden saavuttamiseksi, kun valtaosa palveluista sijaistee Ruutanan ulkopuolella.

*”sillon kun mä sain tietää näistä bussimuutoksista, niin mulle tuli heti semmoinen että mun on pakko nyt päästä pois, ettei tästä tule yhtään mitään. Että sitten tavallaan niin kun nuoretkin on tavallaan aika jumissa tuolla Ruutanassa, että sitten ei voi oikein lähteä mihinkään.” (H3)*

Aineistossa joukkoliikenteelle annettu rooli liikkumisen vapauttajana arjessa korostui erityisesti lähijunan kanssa. Lähijuna koettiin houkuttelevana, niin nykyisille ruutanalaisille, kuin myös tuleville. Lähijuna koettiin arkea helpottavana ja liikkumista nopeuttavana yhteytenä, jolla on potentiaalia korvata henkilöauton käyttö monenlaisilla matkoilla Tampereelle, työmatkoista harrastusmatkoihin ja viihteelle. Raideliikenteellä olisi siis asukkaiden mielissä potentiaalia vähentää alueen autoriippuvuutta.

Huoli aseman saavutettavuudesta nousi kuitenkin myös pinnalle: aineistossa läsnä ollut epävarmuus pysäkin sijainnista ja sen saavutettavuudesta loi epävarmuutta tulevaisuuden käytöstä. Missä pysäkki tulisi sijaitsemaan, kuinka lähellä se on, voisiko sinne kulkea esimerkiksi bussilla?

## 5.2 Omalla kylällä

Aineistossa paikallinen yhteisö ja asiointi paikallisissa palveluissa nousivat tärkeäksi teemaksi. Vaikka yhteyksiä käsittelevässä osuudessa todetaankin, että ruutanalaiset eivät koe paikallisten palveluiden vähäisyyttä yleisesti ottaen puutteena, ovat paikalliset arkipalvelut tärkeässä osassa siinä, miten asukkaat haluavat asua. Asukkaat arvostavat mahdollisuutta asioida omalla kylällä, niin julkisissa palveluissa, lähikaupassa kuin muilla paikallisilla yrittäjillä:

*”Täällä on aika hyvin yksityisyrittäjiä, jotka toimii siis omissa tiloissaan, koska ei ole liiketiloja, mutta veikkaan että liiketiloihin löytyy käyttäjiä koska täällä moni ajattelee niin, että kävisi omalla kylällä jos olisi mahdollisuus käydä palveluissa. Parturi-kampaamo esimerkiksi, niin ei ole kapasiteettia hoitaa kaikkia halukkaita, että ei siihen ne meinaa saada siis aikoja.” (H4)*

Palveluiden runsaampaa määrää ei myöskään vastustettu, vaan lisäpalvelut toivotettiin tervetulleiksi – niin pitkään kuin alueesta ei tule ”kaupunkimaista”. Lähipalveluiden kaipuussa ja roolissa voidaan nähdä selkeä yhteys vartin kaupunki -ajattelulle tyypilliselle lähipalveluiden ripottelulle, jossa arjen palvelutarpeet olisi mahdollista toteuttaa omassa elinpiirissä ja kestäväillä kulkumuodoilla, ensisijaisesti jalan ja pyörällä (esimerkiksi Pozoukidou & Chatziyiannaki

2021). Jalankulku ja pyöräily nousivat aineistossa esiin Ruutanen sisäisessä liikenteessä käytetyiksi ja mielekkäiksi kulkumuodoiksi:

*”Ruutanen sisällä se on kaikki niin lähellä, että pääsee ihan kävelemään niin hienosti.”* (H4)

Jalankulun (ja pyöräilyn) olosuhteet nousivat esille Ruutanen sisäisessä liikenteessä. Jalkakäytävien puutteita, huonoa kuntoa ja niihin yhdistettyjä pyöriteitä kritisoitiin. Käveltävyys, joka on tärkeä osa kestäväälle kaupungistumiselle tyypillistä liikennejärjestelmää, onkin pitkälti kiinni jalankulun olosuhteista, kuten esimerkiksi Gehl korostaa: hyväkuntoiset, keskeytymättömät ja tilavat väylät kävelijöille luovat miellyttävät olosuhteet kävelen liikkumiselle, jolloin myös pidemmät kävelyomatkat tuntuvat mielekkäiltä (Gehl 2010, 121–124).

Elämä, jossa myös töissä voisi käydä omalla kylällä nähtiin viihtyisänä ja vaivattomana. Yritys- ja liiketilojen lisäämisen nähtiin mahdollistavan paikallisille yrittäjille liiketoiminnan kasvattamisen. Myös mahdollisesti lisääntyvät kesätyömahdollisuudet paikallisille nuorille Ruutanassa nähtiin positiivisessa valossa. Etätyön voimakas kasvu 2020-luvulla (Leskinen, 2022) johtaa myös työnteon hajautumiseen ja työskentelyn lisääntymiseen myös asumispainotteisilla alueilla, mahdollistaen ”omalla kylällä työskentelyn” yhä useammalle. Haastatelluista ainakin yksi tekee töitä pääasiallisesti etänä kotoaan Ruutanasta käsin.

Ruutanalaisten ei voida missään nimessä siis todeta ihannoivan elämää ”nukkumalähiössä”, vaan ennemminkin kyläyhteisössä, jossa arjen palvelut, ja mahdollisesti myös työpaikat, löytyvät lähietäisyydeltä. Näissä toiveissa voidaan nähdä tiivis yhteys kestäväälle kaupungistumiselle tyypilliselle sekoittuneelle maankäytölle.

Omalla kylällä asiointihalun taustalla näkyvä yhteisöllisyys näkyi aineistossa monin eri tavoin, Paikallisten WhatsApp-ryhmistä iloon omasta uudesta nuorisotilasta. Yhteiset lenkit ja kiinteät sosiaaliset suhteet naapureihin ovat luoneet ruutanalaisille turvallisuuden tunteen ja vahvan luottamuksen oman yhteisön turvallisuuteen:

*”jos jotain tapahtuu, niin asiat liikkuu todella nopeasti suusta suuhun. Tälleen, että jos joku näkee jotain, niin sitten se tulee heti auttamaan, koska tää on niin pieni paikka. Ihmiset tuntee toisensa.”* (H4)

Kaivattuja olivat myös palvelut, joissa on tilaa yhteisöllisyydelle: eivät arjen palvelut, jossa täytetään materiaalisia arjen tarpeita, vaan sellaiset palvelut, joissa vietetään aikaa ja luodaan sosiaalisia suhteita. Palvelut, jotka mahdollistavat paikallista yhteisöllisyyttä. Yhteisöllinen toiminta vaatii usein tilaa, ja aineistossa mainitut palvelut, kuten nuorisotalo, kirjasto, leikkihuone lapsiperheille ja kahvila ovat sellaisia palveluita, joissa kaikissa keskiössä on sosiaalinen kanssakäyminen ja näin yhteisöllisyyden rakentuminen. Aineiston perusteella ruutanalaiset selkeästi pitävät tämän tyyppisten tilojen olemassaoloa tärkeänä mahdollistajana paikallisen kyläyhteisön rakentamiselle ja ylläpitämiselle.

### 5.3 Omassa rauhassa

Alueen rauhallisuus, maalaismaisuuus ja tämän luoma koettu turvallisuus nousivat vahvasti esiin omaksi teemakseen. Tätä pääluokkaa yhdistää käsitys Ruutanasta maaseutumaisena elinympäristönä, jossa elämä on rauhallista, toisenlaista kuin kaupungissa. Liiallinen kaupunkimaisuus halutaan pitää poissa Ruutanasta, sillä maaseutumainen Ruutana on paikka, jossa asutaan omassa omakotitalossa. Paikka, johon liialliset palvelut tai etenkin kerrostalot eivät kuulu tai ole tervetulleita. Paikka, joka ei ole kaupunkia, ja joka ei halua kaupungiksi.

Ruutanassa elämä on rauhallista: alueella ei ole ihmisvilinää, eikä alueelle kaivata suuria ihmisjoukkoja ja niiden tuomaa melua. Ei tarvitse pelätä levottomuuksia tai ihmispaljouden mukanaan tuomaa turvattomuutta. Oma tilaa arvostetaan.

Juuri tämä ”maaseutumaisuus” kietoutuu yhdyskuntarakenteen hajautumiseen. Tämän kehityksen myötä on syntynyt uusi reunavyöhyke, joka ei ole puhtaasti kaupunkia tai maaseutua, vaan jotakin siitä väliltä. (Lampinen 2015, 86.)

Rauhallinen Ruutana on etenkin lapsiperheiden idylli. Ruutanassa halutaan elää perhe-elämää, toteuttaa sellaista idyllistä lapsuutta, jossa koulu sijaitsee uimarannassa ja tiivis yhteisö pitää huolen siitä, että lapset pysyvät turvassa:

*”Turvallinen paikka kasvattaa lapset, että mun kokemuksella sä voit seitsemänvuotiaana yömyöhään mennä täällä ja siellä ei käy mitään paha.” (H4)*



Jokainen meistä varmasti tunnistaa sen idyllisen lapsuuden kuvan, joihin tässä viitataan. Lapsuuden, jossa lapset voivat seikkailla metsässä itsenäisesti, pyöräillä uimarantaan ja luottaa siihen, että naapuri ei halua heille pahaa. Kuka ei toivoisi tällaista lapsuutta jälkikasvulleen? Rauhallisuus ja pientalovaltaisuus on tunnistettu yleiseksi asumisen toiveiksi myös Kortteisen ja kumppanien artikkelissa (2005, 123–124), jossa kaupunkilaisten asumistoiveita tutkitaan määrällisesti: kyse näissä haaveissa on Suomalaisesta asumisen yleiskulttuurista.

#### 5.4 Luonnon helmassa

Luonnon läsnäolo on erittäin merkittävä ja pidetty piirre elämässä Ruutanassa – se piirre, joka tekee Ruutanasta Ruutanan. Suomelle tyypillisesti arvostetaan etenkin metsiä, ja mahdollisen tulevan lisärakentamisen myötä tapahtuvista hakkuista oltiin huolissaan, sillä arki luonnon ympäröivänä koettiin hyvänä ja miellyttävänä. Yleisesti mahdollista lisärakentamista ei kuitenkaan pidetty uhkana Ruutanan luonnolle, kunhan luonnon tärkeyttä alueen identiteetille kunnioitettiin ja se otettiin huomioon suunnittelussa.

*”Omasta mielestä täällä oikeastaan on pakko säilyttää luontoa tänne, että Ruutana pysyisi millään tavalla Ruutanana.” (H4)*

*”toivoisin, että luontoa enemmänkin tuotaisiin enemmän, kuin se että alettaisiin vaikka hakkaamaan metsää sen takia, että nyt tähän tulee kerrostalo. Mä haluaisin, että sitä metsää, mitä siellä on niin suojellaan ja just että mieluummin vaikka tuodaan sitä lisää kun lähdetään sitä ottamaan pois. Mä tiedän myöskin muita, jotka tykkäisi, että olisi enemmän tällaisia luontopolkuja ja tällaisia Ruutanassa.” (H3)*

Vapaa-ajan vietto luonnossa oli asukkaille tärkeä osa arkea maastopyöräilystä ja lenkkeilystä nuorten harrastamaan yleiseen ajanviettoon. Luontoa arvostettiin vahvasti juuri sen tarjoamien ajanvietto- ja harrastusmahdollisuuksien kautta. Harrastuskäytön vaatima infrastruktuuri oli vahvasti läsnä aineistossa, etenkin halu kehittää näitä mahdollisuuksia. Alueen kasvamisen toivottiin tuovan mukanaan lisäresursseja juuri tämän virikekäyttöä mahdollistavan infrastruktuurin kehittämiseksi. Laadukkaat ulkoilureitit, jotka on rakennettu eri käyttäjäryhmien tarpeet huomioiden ja mahdollisuuksien mukaan erityyppisen käytön ohjautuessa eri reiteille, olivat toivottuja.

Luonnon läheisyyden edut ihmisten hyvinvoinnille tunnustetaan kestäväää kaupungistumista käsittelevässä kirjallisuudessa. Luonnon yhteensovittaminen tehokkaan joukkoliikenteen ja tiiviiden lähipalveluiden vaatiman väestötiheyden kanssa on haastavaa. Alueiden erityispiirteet ja suhde luontoon on kuitenkin piirre, joka tunnustetaan myös Transit Oriented Developmentissa (esimerkiksi Dietrich & Potticha 2004, 31).

## **6 Päätelmät: Kestäväää kaupungistumista ihmisten asuintoiveita kunnioittaen?**

Kaupunki- ja yhdyskuntasuunnittelu, joka ei ota huomioon asukkaiden toiveita, ei ole kestäväällä pohjalla. Miten tämä aineiston analyysin perusteella muodostettu asuinideaali sopii siis yhteen kestäväälle kaupungistumiselle tyypillisten piirteiden kanssa?

Omalla kylällä -tyyppisestä ajattelusta löytyy monia yhtymäkohtia kestäväälle kaupungistumiselle tyypillisille piirteille. Sekoittuneen maankäytön mahdollistamat paikalliset palvelut ja työpaikat ovat suorastaan suoraan vartin kaupungin ohjekirjasta, puhumattakaan Gehlin käveltävyyssajattelusta, jossa palveluiden sijainti tiiviisti ja viihtyisässä ympäristössä tekee jalankulusta mielekkään kulkumuodon kaupunkitilassa. Gehlin kuvaama ja idealisoima urbaani kävelykaupunkitila on silti todennäköisesti kaukana sellaisesta maalaiskylästä, josta ruutanalaiset haaveilevat. Voisiko tasapaino näiden kahden välillä kuitenkin olla mahdollinen?

Kaivatuissa hyvissä yhteyksissä on ominainen ristiriita itsensä kanssa: samaan aikaan henkilöautojen ehdoilla tehtyä liikennesuunnittelua voidaan syyttää Ruutanan kaltaisten alueiden suosion mahdollistamisesta (Lampinen 2015, 112), mutta toisaalta esimerkiksi julkinen liikenne ja pyöräliikenne vaativat myös yhtä lailla nopeita ja korkealaatuisia yhteyksiä, vaikka näiden kulkumuotojen vaatimukset ovatkin erilaiset. Paluuta muutaman kilometrin halkaisijalla toimivaan tiiviiseen kävelykaupunkiin, jota Newman ja kumppanit kuvaavat artikkelissaan (2016, 433), ei ole: asuinalueet, työpaikat ja harrastukset ovat, ja tulevat olemaan hajautuneina ympäri yhdyskuntaa (tai kaupunkia, tai kaupunkiseutua). Kysymys onkin siitä, millaisissa ympäristöissä ihmiset haluavat elää, ja miten sekoittunut kaupunkirakenne voi olla, ja millä kulkumuodoilla pystytään kulkutarpeet täyttämään.

Pyöräilyn potentiaali kestävässä liikkumisessa on tunnistettu kirjallisuudessa (esimerkiksi Pucher et al, 2010). Infrastruktuurilla ja yhdyskuntarakenteella on merkittävä vaikutus pyöräilyn suosiolle ja turvallisuudelle. Perinteisesti pyöräilymatkojen on ajateltu rajoittuvan noin 10 kilometriin, ja esimerkiksi Suomen ympäristökeskuksen (2022b) yhdyskuntarakenteen vyöhykkeissä pyöräily nostetaan olennaiseen rooliin vain keskustan reunavyöhykkeellä. Tämän määrittelyn mukaan Ruutana olisikin kaukana pyöräilyvyöhykkeen ulkopuolella – kartassa Ruutana kuuluu tiiviisti autovyöhykkeeseen, kapea suiro tosin on määritelty jopa joukkoliikennevyöhykkeeksi (Suomen ympäristökeskus 2022b).

Sähköpyörien suosion kasvu kuitenkin haastaa tätä perinteistä etäisyyttä. On myös huomiotava, että pyöräilyä tapahtuu paljon juuri lähistöllä sijaitseviin kohteisiin ja kaupunkiseudun muihin alakeskuksiin. Verkostorakenteisessa ja monikeskuksisessa yhdyskuntarakenteessa pyöräliikennettä kohdistuu monipuolisiin kohteisiin. Pyöräilyn rooli itsenäisen matkanteon mahdollistajana juuri nuorille onkin tärkeä ymmärtää etenkin alueilla, joilla joukkoliikenne on rajallista. Infrastruktuurilla tuetaan vahvan pyöräilykulttuurin rakentumista.

Paikallinen luonto korostui ruutanalaisten puheessa elinympäristöstänsä. Sen rooli paikan tunnussa koettiin merkittäväksi, mitä tuskin voidaan väittää yllättäväksi. Lähes jokainen takapihan rämeikkö on varmasti jollekulle maailman tärkein metsä. Mikäli Ruutanan kaltaisia alueita aletaan tiivistämään, ei joka puuta ja pusikkoa tietenkään voida säilyttää. Olisi kuitenkin varsin lyhytkatseista ummistaa silmät siltä tosiasialta, että luonnolla ja en läheisyydellä on, paitsi merkittävä vaikutus ihmisten hyvinvointiin, tärkeä rooli suomalaisten asumistavoissa (Kortteinen ym. 2005, 123), myös arvoa paikan tunnun luojana. Tiiviiden tavoittelu yli kaiken muun ei ole kestävää kaupungistumista: jopa TOD:n piirteisiin kuuluu paikallisten olosuhteiden tunnistaminen ja valinnanvaran tarjoaminen asumisessa (Dittmar & Poticha 2004, 25–26)

On kuitenkin myös muistettava, että kaupunkiseudun kasvaminen asettaa paineita toimivan ja autottoman arjen mahdollistavan asumisen rakentamiselle kaupunkiseudun tasolla. Suuret ja kalliit joukkoliikennehankkeet yksinkertaisesti vaativat tiettyä tiiviyttä ollakseen kannattavia. Tasapainottelu näiden kahden elementin välillä ei ole yksinkertaista, mutta mikäli luonto ja paikallinen kasvillisuus otetaan suunnittelussa huomioon alusta alkaen, olisi tasapainottelu kenties helpompaa. Jaottelu säilytettäviin luontoalueisiin ja tiiviisti rakennettuun ympäristöön ei

välttämättä tuota viihtyisimpiä mahdollisia tuloksia. Paikallisen luonnon säilyttäminen mahdollisuuksien mukaan osana uusia rakennushankkeita voisikin potentiaalisesti paitsi saada uudet rakennukset sopimaan ympäristöönsä paremmin ja näin helpottaa muutosta paikallisille.

Beatley (2011) on kirjoittanut luonnon roolista osana kaupunkisuunnittelua. Hänen mukaansa luonnonläheiset, mutta urbaanit naapurustot ovat täysin mahdollisia. Uusia asuinalueita rakentaessa on mahdollista suojella olemassa olevaa paikallista luontoa, ja huomioida luonnon saavutettavuus (Beatley 2011, 105). Tärkeässä roolissa ovat myös pienet, jopa arkkitehtoniset yksityiskohdat kasvillisuudesta katujen reunuksilla vanhan puuston säilyttämiseen (Beatley 2011, 99, 106). Aito luonto voisi näkyä uusilla tiiviisti rakennetuilla asuinaluilla huomattavasti enemmän, kuin mitä se näkyy nykyään. Yksittäiset kivityksen keskelle istutetut puut eivät ole riittävä ratkaisu luonnonläheisen rakennetun ympäristön luomiseksi.

### 6.1. Rauhallisuuden ja kaupungistumisen ristiriidasta

Monet niistä piirteistä, jotka nousivat aineiston analyysissä esiin, ovat tyypillisiä suomalaiselle asumisen yleiskulttuurille. Kortteinen ja kumppanit (2005) tutkivat kaupunkilaisten asumisten toiveita artikkelissaan, jossa yksi löydöksistä oli, että yleisiä asuinalueelta toivottuja piirteitä ovat alueen rauhallisuus ja turvallisuus, hyvät liikenneyhteydet, hyvät ulkoilu- ja liikenneyhteydet ja alueen luonnonläheisyys, Nämä samat piirteet korostuvat myös tässä tutkimuksessa.

Voidaan, ja pitääkin, kyseenalaistaa voimakkaasti se, kuinka yleinen tämä asuinideaali on nyt ja tulevaisuuden Suomessa. Kortteisen ja kumppanien tutkimus on jo lähes 20 vuotta vanha. Yhä kaupungistuvassa Suomessa yhä useampi nuori aikuinen on nyt ja tulevaisuudessa kasvanut urbaanissa ympäristössä, Arvostavatko he yhtä vahvasti asuinalueen rauhallisuutta ja luonnonläheisyyttä kuin sellaiset suomalaiset, jotka ovat kasvaneet Ruutanan tyyppisessä ”white picket fence” -ideaalissa? Kuinka vahvasti olemme nostalgiamme vankeja?

Avoimeksi jää, mitkä piirteet vaikuttavat kokemukseen asuinalueen rauhallisuudesta. Missä määrin alueen väkimäärä ja väestötiheys vaikuttavat tähän asiaan? Entä liikenteen määrä ja sen luoma melu tai luonnon saavutettavuus? Palveluiden määrä? Sosioekonominen sekoittuneisuus? Eri piirteet ovat eri määrin säilytettävissä asuinalueiden kasvaessa suunnitellusti ja kestävän kaupungistumisen tavoitteiden mukaisesti. Esimerkiksi alueilla, joilla kehitys on TOD:n

periaatteiden mukaista, ei väkimäärän kasvu välttämättä johda dramaattiseen kasvuun henkilöautoliikenteen määrässä. Henkilöautoliikenteen kasvun irrottaminen taloudellisesta ja väestönkasvusta on tunnistettu tärkeäksi teemaksi myös liikenteen saralla (esimerkiksi Loo & Banister, 2016). Olisikin mielenkiintoista tutkia, mistä asuinalueiden rauhallisuus koostuu ja miten kestävän kaupungistumisen rajoissa on mahdollista vastata tähän rauhallisuuden kaipuuseen.

## 6.2. Yhteiskunnallisesta merkittävydestä

Tämä tutkimus on ollut vain pieni pintaraapaisu tästä yhteiskunnallisesti merkittävästä ilmiöstä, eikä sen tieteellinen merkittävyys tule olemaan mainittava. Tässä tutkimuksessa muodostunut kuva ruutanalaisten näkemyksistä asuinalueensa tulevaisuudesta vastaa kuitenkin monin tavoin Van Nesten ja Royerin (2022) tutkimuksessaan muodostamaa kuvaa kanadalaisen Mont-Saint-Hilaren kylän asukkaiden näkemyksiä oman kylänsä kehityksestä osana paikallista kaupunkiseutua. Niin luonnon arvostus kuin sen merkitys paikan tunnun luomisessa olivat tärkeitä myös näille maapallon toisella puolella asuville ”maalaiskyläläisille”. Näiden menettämistä alueen tiivistyessä pelättiin – aivan kuten Ruutanassakin. Alueen kehittämisessä positiivisena pidettiin käveltävää kyläkeskusta, jossa olisi tilaa paikallisille yrittäjille ja yhteisöllisyydelle – yhteys ruutanalaisten ”omalla kylällä” -ajatteluun on selkeä. (Van Neste & Royer 2022, 10–12.) Nämä yhteiset piirteet luovat uskoa siihen, että tämän pienimuotoisen tutkimuksen tulokset ovat edes jokseenkin uskottavia – ja asettuvat kansainväliseen kontekstiin.

Merkittävin ero ruutanalaisten ja Mont-Saint-Hilaren kyläläisten välillä oli suhtautuminen raideliikenteen rooliin alueen kehityksessä. Mont-Saint-Hilaren asukkaat eivät pitäneet uskottavana sitä, että raideyhteys kytkisi kylän tiukemmin osaksi kaupunkiseutua ainakaan siinä määrin, että TOD-tyylisellä kehittämisellä tavoiteltu autoton arkielämä, jossa töissä käytäisiin junnalla, voisi toteutua kylässä (Van Neste & Royer 2022, 10). Ruutanalaiset taas näkivät lähijunayhteyden potentiaalisena arjen liikkumisen mullistajana – tai ainakin helpottajana, joka loisi uusia mahdollisuuksia ja helpottaisi arjessa niitä matkoja, joita arjessa tehdään jo. Ainakin toisesta autosta luopumisen mahdollistajana (H2).

Aika tosin näyttää, miten Ruutan käy. Alueen voimakkaan, kestävän kaupungistumisen tavoitteita heijastelevan, kehityksen pohjana oleva lähijunasuunnitelma on Orpon hallituksen leikkausten myötä uhattuun jäädä jähin (Sainio 2024), kaupunkiseudun tahtotilasta huolimatta.

Limbossa lojuvien lähijunasuunnitelmien toteutumisen sijaan kestävyyskriisiä tai kaupungistumista ei voida kyseenalaistaa – kestäväällä kaupungistumisella on siis edelleen roolinsa myös kaupunkien rajaseutujen yhdyskuntakehittämisessä.

Muutos on aina uhka nykyiselle elämäntavalle, eikä kestävästä kaupungistumisesta ideaalin mukainen urbaani elämäntapa kaikilta osin vastaa kaupunkilaisten elämäntyyliä. Puhdasta kestävästä kaupungistumisesta ei ole mahdollista toteuttaa tästä ”anti-urbanistisesta” lähtökohdasta käsin. Toisaalta voidaan kyseenalaistaa, onko ideaalityyppinen kestävä kaupungistuminen mahdollista muutenkaan: yhdyskuntakehittämisessä on aina tietyssä määrin kyse ideaalityypin konfliktista yhteiskuntamme realiteettien kanssa. Asukkaiden toiveet ovat osa tätä yhtälöä, jossa ratkaisut ovat välttämättä kompromisseja. Syvempi ymmärrys siitä, miten suomalaiset haluavat asua tällaisilla alueilla auttaa meitä kehittämään suomalaisista kaupungeista sellaisia paikkoja, joissa voi elää paitsi onnellisesti, myös kestävämmiin.

Ainakaan tämän tutkimuksen valossa nämä kaksi visiota eivät ole toistensa vastakohtia.

## 7 Lähteet

- Abdallah, T. (2017). *Sustainable Mass Transit : Challenges and Opportunities in Urban Public Transportation*. 1st ed. Amsterdam, Netherlands ; Elsevier. Haettu: [https://andor.tuni.fi/permalink/358FIN\\_TAMPO/1j3mh4m/alma9911289953905973](https://andor.tuni.fi/permalink/358FIN_TAMPO/1j3mh4m/alma9911289953905973)
- Bamberg, J., Jokinen, P. & Laine, M. (2007). *Tapaustutkimuksen taito*. Helsinki: Gaudeamus. Ellibs. Haettu: [https://andor.tuni.fi/permalink/358FIN\\_TAMPO/1j3mh4m/alma994726684205973](https://andor.tuni.fi/permalink/358FIN_TAMPO/1j3mh4m/alma994726684205973)
- Beatley T. (2011). *Biophilic Cities*. Washington, DC: Island Press. Haettu: [https://andor.tuni.fi/permalink/358FIN\\_TAMPO/1j3mh4m/alma9910612964305973](https://andor.tuni.fi/permalink/358FIN_TAMPO/1j3mh4m/alma9910612964305973)
- Bolleter, J., Edwards, N., Cameron R. & Hooper P. (2023). *Density my way: Community attitudes to neighbourhood densification scenarios*. University of Western Australia. Australian Urban Design Research Centre. Haettu: [https://www.researchgate.net/publication/376888926\\_Density\\_my\\_way\\_Community\\_attitudes\\_to\\_neighbourhood\\_densification\\_scenarios](https://www.researchgate.net/publication/376888926_Density_my_way_Community_attitudes_to_neighbourhood_densification_scenarios)
- Dittmar, H. & Poticha, S. (2004). *Defining Transit-Oriented Development: The New Regional Building Block*. Teoksessa H. Dittmar & G. Ohland, (toim.) *New Transit Town* (s. 19-40). Washington DC: Island Press.
- Ghel, J. (2010). *Cities for People*. Washington DC: Island press.
- Hannikainen, M. & Kolbe, L. (2021). *Suomen kuntakehityksen ja kaupungistumisen pitkä linja*. Helsinki: Urbaria, Helsinki institute of urban and regional studies. Haettu 2.7.2024: [https://www.helsinki.fi/assets/drupal/2021-09/laura\\_kolbe\\_matti\\_o\\_hannikainen\\_suomen\\_kuntakehityksen\\_ja\\_kaupungistumisen\\_pitka\\_linja.pdf](https://www.helsinki.fi/assets/drupal/2021-09/laura_kolbe_matti_o_hannikainen_suomen_kuntakehityksen_ja_kaupungistumisen_pitka_linja.pdf)
- Heliövaara, S. (2023). “Lähijunaa odotetaan kuin kuuta nousevaa” – Heikkenevät joukkoliikenneyhteydet huolettavat ruutanalaisia. Kangasala: Kangasalan sanomat, 7.12.2023. Haettu 2.7.2024: <https://kangasalansanomat.fi/lahijunaa-odotetaan-kuin-kuuta-nousevaa-heikkenevat-joukkoliikenneyhteydet-huolettavat-ruutanalaisia>
- Hirsjärvi, S., Remes, P. & Sajavaara, P. (2007, 13.-14. painos, alkup. 1997). *Tutki ja kirjoita*. Helsinki: Tammi.
- Iltanen, J. (2009). *Radan varrella. Suomen rautatieliikennepaikat*. Helsinki: Karttakeskus.
- Irvine, K, Fuller, R., Devine-Wright, P., Tratalos J., Payne, S., Warren, P., Lomas, K. & Gaston, K. (2010). *Ecological and Psychological Value of Urban Green Space*. Teoksessa M. Jenks & C. Jones (toim.) *Dimensions of the Sustainable City*. (s. 215-238). Dordrecht: Springer.
- Itälähti, M. (2007). *Oliko paikallisliikenteen taantuminen välttämätöntä?* Teoksessa K. Kämäräinen & T. Louhikari (toim,) *Rautatien aika* (s. 65-72). Helsinki: Anria kustannus oy. Haettu 2.7.: [https://www.raideryhma.fi/Rautatien\\_aika\\_web.pdf](https://www.raideryhma.fi/Rautatien_aika_web.pdf)
- Kangasalan kaupunki. (2023). *OSALLISTUMIS- JA ARVIOINTISUUNNITELMA*. Kangasala: Kangasalan kaupunki. Haettu 2.7.: [https://www.kangasala.fi/wp-content/uploads/2023/10/26\\_-osallistumis-ja-arviointisuunnitelma-seka-kehityskuvat-17.10.2023.pdf](https://www.kangasala.fi/wp-content/uploads/2023/10/26_-osallistumis-ja-arviointisuunnitelma-seka-kehityskuvat-17.10.2023.pdf)

- Kangasalan kunta. (2009). Ruutanan osayleiskaava. Kangasala: Kangasalan kunta. Haettu 2.7.: [https://www.kangasala.fi/wp-content/uploads/2018/04/26\\_-Osayleiskaavan-tavoitteet.pdf](https://www.kangasala.fi/wp-content/uploads/2018/04/26_-Osayleiskaavan-tavoitteet.pdf)
- Kortteinen, M., Tuominen M. & Vattovaara, M. (2005). Asumistoiveet, sosiaalinen epäjärjestys ja kaupunkisuunnittelu pääkaupunkiseudulla. Yhteiskuntapolitiikka-YP 70 (2005) : 2, s. 121-131 <https://www.julkari.fi/handle/10024/100590>
- Lampinen, S. (2015). Tässä tie, missä kaupunki? Tampereen yliopisto. Haettu 2.7.2024: <https://trepo.tuni.fi/handle/10024/97965>
- Liimatainen, H. (2022). Liikenneköyhyyden ilmenemismuodot. Helsinki: Kalevi Sorsa-säätiö. Haettu 2.7.2024: <https://sorsafoundation.fi/wp-content/uploads/kss-liikennekoyhyys6-web.pdf>
- Loo, B. & Banister, D. (2016). Decoupling transport from economic growth: Extending the debate to include environmental and social externalities. *Journal of Transport Geography*, Volume 57, 2016, 134-144, Haettu 17.7.2024: <https://doi.org/10.1016/j.jtrangeo.2016.10.006>.
- Miles, M. & Huberman, A. (1994). *Qualitative data analysis*. (2. painos). California: Sage.
- Newman, P., Kosonen, L., & Kenworthy, J. (2016) "Theory of Urban Fabrics: Planning the Walking, Transit/Public Transport and Automobile/Motor Car Cities for Reduced Car Dependency." *Town planning review* 87.4 (2016): 429–458. Web
- Nieminen J.; Lehtovuori, P. & Laine, M. (2020). Kaupunkiluonnon laadullinen kehittäminen – kohti biodiversiteetin suunnittelua. Helsinki: Kuntaliitto. Haettu 2.7.2024: <https://www.kuntaliitto.fi/blogi/2020/kaupunkiluonnon-laadullinen-kehittaminen-kohti-biodiversiteetin-suunnittelua>
- Pozoukidou, G. & Chatziyiannaki, Z. (2021). 15-Minute City: Decomposing the New Urban Planning Eutopia. *Sustainability* 2021, 13(2), 928. Haettu 2.7.2024: <https://www.mdpi.com/2071-1050/13/2/928>
- Pucher, J., Dill, J. & Handy, S. (2010). Infrastructure, Programs, and Policies to Increase Bicycling: An International Review. *Preventive medicine* 50 (2010): S106–S125.
- Richard A. Fuller, Jamie Tratalos, Philip H. Warren, Richard G. Davies, Aleksandra Pepkowska and Kevin J. Gaston (2010). *Environment and Biodiversity*. Teoksessa M. Jenks & C. Jones (toim.) *Dimensions of the Sustainable City*. (s. 75-104). Dordrecht: Springer.
- Sainio, S. 2024. Tampereen ratikka tarvitsisi valtiolta sata miljoonaa euroa, mutta heikolta näyttää – Tällaiset voisivat olla seuraukset. Tampere: Aamulehti, 8.6.2024. Noudettu 30.6.2024: <https://www.aamulehti.fi/tampere/art-2000010482698.html>
- Strandell, A., Ruokamo, E. & Räihä, J. (2023). Ovatko asumismieltymykset kohtuullistumassa? Versus. Haettu 2.7.2024: <https://www.versuslehti.fi/tiededebatti/ovatko-asumismieltymykset-kohtuullistumassa/>
- Suomen ympäristökeskus. (2022a). Kaupunkiseudut ja kaupungistuminen. Helsinki: Suomen ympäristökeskus. Haettu 2.7.2024: <https://www.ymparisto.fi/fi/rakennettu-ymparisto/kaupunkiseudut-ja-kaupungistuminen>



- Suomen ympäristökeskus. (2022b). Yhdyskuntarakenteen vyöhykkeet. Helsinki: Suomen ympäristökeskus. Haettu 2.7.2024: <https://www.ymparisto.fi/fi/rakennettu-ymparisto/kestava-yhdyskuntarakenne/yhdyskuntarakenteen-vyohykkeet>
- Suomen ympäristökeskus. (2023). Luonnonläheisyys, edulliset asumiskustannukset ja toimiva pohjaratkaisu korostuvat suomalaisten asumistoiveissa. Helsinki: STT Info. Haettu 2.7.2024: <https://www.sttinfo.fi/tiedote/69970446/luonnonlaheisyys-edulliset-asumiskustannukset-ja-toimiva-pohjaratkaisu-korostuvat-suomalaisten-asumistoiveissa?publisherId=69819243>
- Suomen ympäristökeskus. (2024). Ilmastonmuutos vaatii nopeaa toimintaa. Helsinki. Haettu 16.7.2024.: <https://www.ymparisto.fi/fi/ilmasto-muutoksessa/ilmastonmuutos-vaatii-nopeaa-toimintaa>
- Tampereen kaupunkiseutu. (2022). Lähijunaliikenteen tavoitteellinen tulevaisuuskuva vuosille 2030 ja 2050 ja tiekartta toteutukselle. Tampere: Tampereen kaupunkiseutu. Haettu 2.7.2024: <https://tampereenseutu.fi/wp-content/uploads/2022/06/s-72-Lahijunaselvitys-loppuraportti-muutosehdotuksineen.pdf>
- Traficom. (2023). Liikennejärjestelmän ympäristöllinen kestävyys. Traficom. Haettu 2.7.2024: <https://tieto.traficom.fi/fi/tilastot/liikennejarjestelman-ymparistollinen-kestavyys>
- Tuomi, J., Sarajarvi, A. 2018. Laadullinen tutkimus ja sisällönanalyysi. Helsinki: Tammi.
- Van Neste, S. & Royer, J. (2022). Contested densification: Sustainability, place and expectations at the urban fringe. *Frontiers in Sustainable Cities*, vol. 4, 2022. Haettu 2.7.2024: <https://www.frontiersin.org/articles/10.3389/frsc.2022.975130/full>
- Williams, K., Dair, C. & Lindsay, M. (2010) Neighbourhood Design and Sustainable Lifestyles. Teoksessa M. Jenks & C. Jones (toim.) *Dimensions of the Sustainable City*. (s. 183-215). Dordrecht: Springer.
- Winston, N. & Pareja-Eastaway, M. (2008). Sustainable Housing in the Urban Context: International Sustainable Development Indicator Sets and Housing. *Social indicators research* 87.2 (2008): 211–221. Web., 213-214 Haettu 2.7.2024: [https://www.researchgate.net/publication/225379146\\_Sustainable\\_Housing\\_in\\_the\\_Urban\\_Context\\_International\\_Sustainable\\_Development\\_Indicator\\_Sets\\_and\\_Housing](https://www.researchgate.net/publication/225379146_Sustainable_Housing_in_the_Urban_Context_International_Sustainable_Development_Indicator_Sets_and_Housing)
- Yhdistyneet kansakunnat. The 17 Goals. History. Haettu 2.7.2024: <https://sdgs.un.org/goals>
- Ympäristöministeriö. Kansainvälinen ilmastopolitiikka. Haettu 2.7.2024: <https://ym.fi/kansainvalinen-ilmastopolitiikka>

## **8 Liite 1: Teemahaastattelurunko**

### **1. Yleistä Ruutanasta**

Kuinka kauan olet asunut Ruutanassa?

Kerro päätöksestä muuttaa Ruutanaan. Miksi muutit alueelle?

Oletko ollut tyytyväinen päätökseesi?

Mitä pidät Ruutanan vahvuuksina?

Mitä pidät Ruutanan heikkouksina?

Haluatko jäädä asumaan alueelle?

Mitä toivot Ruutanan tulevaisuudelta?

### **2. Ruutanana tulevaisuudensuunnitelmat?**

Kangasalan kaupunki suunnittelee merkittävää lisärakentamista alueelle. Mitä ajattelet tästä?

Millainen kehitys Ruutanassa parantaisi elämänlaatuasi?

Onko suunnitelmissa jotakin sellaista, mistä olet huolestunut?

Mitä ajatuksia tiiviin ja kaupunkimaisen asemanseudun rakentuminen lähijuna-aseman ympärille herättää?

### **3. Paikallinen palvelutaso**

Miten kuvailisit Ruutanan nykyistä palvelutasoa?

Kaipaisitko tähän muutosta? Jos, niin millaista?

Suunnitelmissa Ruutanaan tulisi lisää kaupallisia ja kaupungin palveluita. Millaisia haluaisit nähdä?

Millaisia palveluita uskot Ruutanaan tulevan?

Suunnitelmissa Ruutanaa kehitetään joko työpaikkojen tai asumisen tarpeisiin. Molemmat viisiot sisältävät merkittävästi lisää asumista. Kummasta pitäisit enemmän, ja miksi?

### **4. Sisäinen matkatarve**

Voitko kertoa millaisilla matkoilla liikut Ruutanan sisällä nykyään ja millä kulkutavoilla?

Mitkä asiat vaikuttavat mielestäsi kulkutapasi valintaan?

Miten ajattelet, että tämä voisi muuttua tulevaisuudessa?

Pyöräiletkö Ruutanassa? Pyöräilevätkö muut perheenjäsenesi?

Mitä mieltä olet pyöräilyinfrastruktuurin tasosta Ruutanassa?

Tunnetko olosi turvalliseksi pyöräillessäsi alueella?

Miten toivoisit pyöräilyinfran kehittyvän?

Suunnitelmissa mainitaan korkealaatuiset pyörätiet, jotka yhdistäisivät asuinalueet ja juna-aseman. Mitä ajattelet tästä suunnitelmasta?

Mitkä ovat mielestäsi pyöräilylle tärkeitä kohteita Ruutanassa nyt ja tulevaisuudessa?

## **5. Ulkoiset matkatarpeet**

Millä kulkumuodoilla matkustat tällä hetkellä Ruutanan ulkopuolelle?

Miten kuvailisit paikallista joukkoliikennettä?

Millaista joukkoliikennettä odotat tulevaisuudessa?

Uskotko, että matkustustapasi muuttuisivat tulevaisuudessa, jos lähijunaliikenne käynnistyisi?

Millaisiin matkoihin käyttäisit lähijunaa?

Millä muilla tekijöillä voisi olla potentiaalia muuttaa matkustustapojasi?

## **6. Luonto Ruutanassa**

Mitä ajattelet luonnosta Ruutanassa?

Voitko kertoa suhteestasi paikalliseen luontoon?

virkestys, biodiversiteetti, etäisyys...

Odotatko tämän muuttuvan lisärakentamisen myötä? Jos, niin miten?

Pidätkö suunniteltua lisärakentamista uhkana paikalliselle luonnolle? Jos niin miten?

Mitä ajattelet paikallisen luonnon tulevaisuudesta?

## **7. Yleistä kestävästä kaupungistumisesta**

Mitä ajatuksia ”kestävä kaupungistuminen” herättää sinussa?

Mitä mieltä olet ilmastonmuutoksesta ja vaatimista yhteiskunnallisista muutoksista?

Mitkä tekijät ovat mielestäsi erityisen tärkeitä ilmastonmuutoksen vastaisessa taistelussa Suomessa?

Onko jotakin sellaista, josta olisit odottanut tai toivonut mun kysyvän tai josta olisit halunnut kertoa?