

Kestävä liikkuminen kaupunkipolitiikassa ja kaupunkiseutusuunnittelussa - missä mennään?

Hanna Mattila, tutkimusjohtaja, TkT

Turun yliopisto/Turun kaupunkitutkimusohjelma

Kestävän kaupunkiliikenteen (SUMP) vuosiseminaari Tampereella

26.3.2026



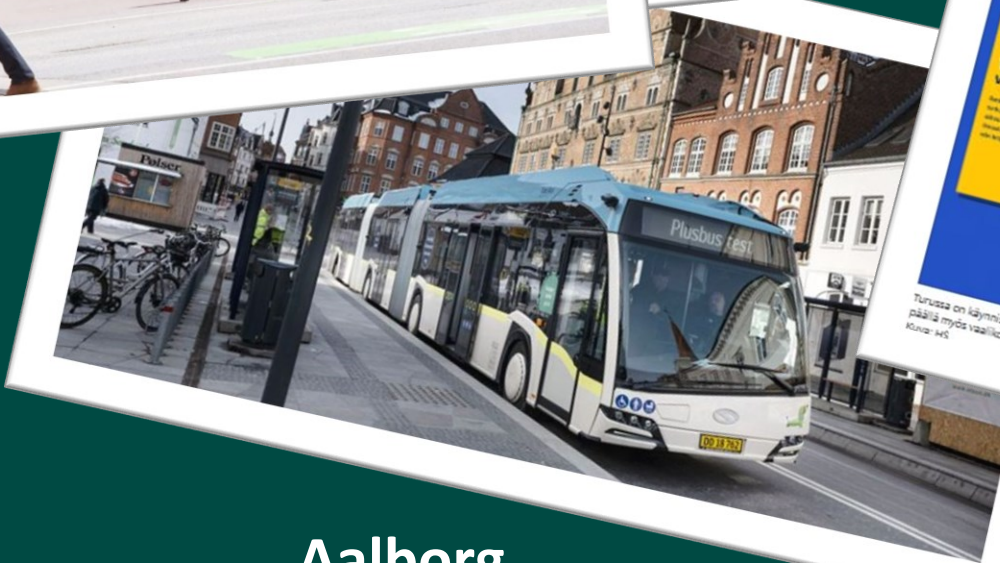
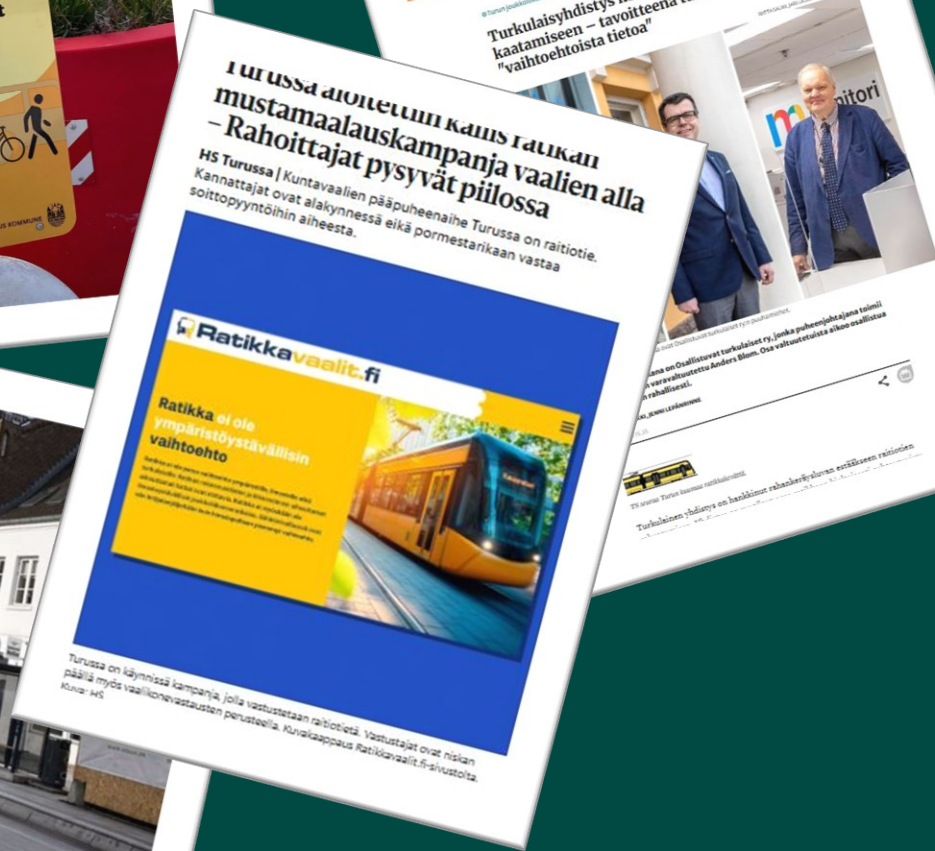
Turun kaupunkitutkimusohjelma

- Turun kaupungin, Turun yliopiston ja Åbo Akademin yhteinen tutkimusohjelma
- Tavoitteet:
 - Vahvistaa alueellisen elinvoiman ja hyvinvoinnin lisäämisen tietoperusteita ja asiantuntijuutta
 - Tuottaa uutta tutkimustietoa päätöksenteon tueksi, strategian, pormestariohjelman teemojen mukaisesti
 - Lisätä akateemisen kaupunkitutkimuksen vaikuttavuutta

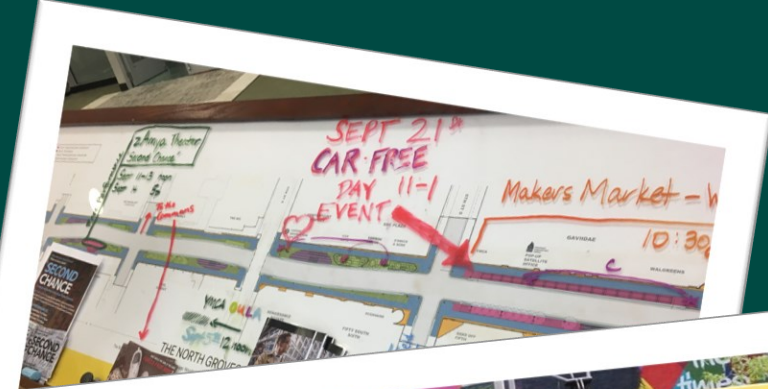
Kohteena yhteiskunnallinen ja tilallinen muutos kaupungeissa ja kaupungin mahdollisuudet vaikuttaa tähän muutokseen yksin tai yhdessä muiden toimijoiden kanssa.

Tutkimuksessa usein kaupunkiseudullinen ulottuvuus, vaikka seutu ei ole mukana rahoittamassa ohjelmaa.

Turku



Aalborg



Minneapolis



Esityksen sisällöstä

- Miten suomalainen kaupunkipolitiikka ja kaupunkiseutusuunnittelu näyttäytyvät kestävän liikkumisen näkökulmasta?
- Mikä on kaupunkiliikkumisen paikka akateemisessa kontekstissa nyt?
- Mitä voimme oppia muualta maailmasta?
- Millaisiin tulevaisuuksiin kannattaa varautua polarisoituvassa maailmassa tutkimuksen valossa?



Kaupunkiseutus suunnittelu ja kaupunkipolitiikka

Lakiin perustuva kaupunkiseutusuunnittelu

- MRL (132/2000) esitteli mahdollisuuden kuntien yhteiseen yleiskaavaan, josta ei kuitenkaan tullut suosittua
- PARAS-hankkeeseen sisältyi suurille kaupunkiseuduille asetettu velvoite laatia suunnitelma seudullisen yhteistyön edistämisestä maankäytön, asumisen ja liikenteen yhteensovittamisessa.
- MRL:n kokonaisuudistuksen alkuperäisenä tavoitteena oli vahvistaa kaupunkiseutusuunnittelun asemaa lainsäädännössä, mutta epämuodolliset välineet ovat jo ottaneet paikkansa.
 - Esim. liikennejärjestelmäsuunnitelmat, rakennemallit- ja suunnitelmat, joiden resursointi on kuitenkin ongelma
 - Vaikeat kysymykset kuten varikkojen sijoittuminen eivät aina ratkea vapaaehtoisesti

Kaupunkipolitiikka

- EU:n kaupunkipolitiikkaa, valtion kaupunkipolitiikkaa ja kaupunkien omia politiikkatoimia
- Hyödyntää kaupungistumiseen liittyviä mahdollisuuksia ja ratkoo kaupungistumisen tuottamia ongelmia
- Nojaa ennen kaikkea verkostoihin, vuorovaikutukseen, informaatio-ohjaukseen ja taloudellisiin porkkanoihin
- Pyrkii toimimaan paitsi aluetasojen myös sektorirajojen y



MAL-toimintapolitiikka: sopimukset ja suunnittelu

- Yhteisen tahtotilan luomista ja kannustimilla ohjaamista kestävien maankäyttö-, liikenne- ja asuntopolitiikkaratkaisujen luomiseksi suurimmilla kaupunkiseuduilla
 - Koettu tehokkaana ja yhteisymmärrystä lisäävänä toimintapolitiikkana, mutta yhteisymmärrys ja luottamus ovat myös haavoittuvaisia resursseja
 - Tukee suunnittelun strategisuutta, koska tekee eron päämäärien (suunnittelu) ja keinojen (rahoitus) välillä
 - Toisaalta logiikka kääntyy helposti nurin päin, jolloin rahoitus ohjaa suunnittelua, jonka kuitenkin pitäisi olla avointa esim. vuorovaikutukselle yleisön kanssa



MAL-sopimusten kritiikkiä

- Onko määrä tärkeämpää kuin laatu?
 - Näiden ei kuitenkaan tarvitsisi sulkea toisiaan pois
- Ohjautuuko mielenkiinto vain isoihin infrahankkeisiin sujuvan arkiliikkumisen monimuotoisuuden kustannuksella?
 - Infrahankkeet voivat tukea kestäväää liikkumista ja elävää kaupunkikulttuuria ja laadukkaiden julkisten tilojen muodostumista
- Vaarantuuko suunnittelun hyväksyttävyys, kun valta ja vastuu katoavat epämääräisiin verkostoihin?
 - Toistaiseksi tutkimus ei puhu tämän puolesta

Kaupunkiliikkuminen akateemisessa kontekstissa:
missä mennään?

Paradigmamuutos: liikenteestä liikkumiseen?

Liikennesuunnittelu

- Insinööritieteet
- Infrastrukturi
- Logistiikka
- Tehokkuus



”Mobility studies” – liikkumisen tutkimus

- Ihmistieteet
- Sosiaaliset käytännöt
- Liikkuminen
- Oikeudenmukaisuus, kestävyys jne.

Paradigmamuutos: liikenteestä liikkumiseen

Liikennesuunnittelu

- Insinööritieteet
- Infrastruktuuri
- Logistiikka
- Tehokkuus



Liikenne-
järjestelmä-
suunnittelu

”Mobility studies” – liikkumisen tutkimus

- Ihmistieteet
- Sosiaaliset käytännöt
- Liikkuminen
- Oikeudenmukaisuus, kestävyys jne.



Maankäytön ja liikenteen yhteensovittamisen lisäksi...



...tarvitaan ihmislähtöisen "urban designin" ja yhteiskunnallisen liikkumisen tutkimuksen/suunnittelun yhteispeliä!

Miksei mobility-käännettä ole meillä onnistuttu toteuttamaan?

Suomesta ei tule pyöräilijöiden maata, koska politiikka on niin lyhytjäteistä, väittää tutkimus

Kaupunkisuunnittelu | Monessa eurooppalaisessa kaupungissa on edistetty pyöräilyä ja kävelyä, mutta Suomessa ei uskalleta ottaa tilaa autoilta, väittää tuore tutkimus.



Pyöräilijöitä Mechelininkadulla lumipyryssä maaliskuussa 2023. Kuva: Jussi Nukari / IS



Kuuntele juttu

Salla Rajala HS, Kaisa Moilanen HS

19.2. 8:40

HS 19.2.2026

LYHYTJÄNTEINEN politiikka hidastaa pyöräilyn edistämistä Suomessa, selviää Tampereen yliopiston Liikenteen tutkimuskeskus Vernen toteuttamasta Finncycle-hankkeesta.

Siinä vertailtiin kolmen vuoden ajan suomalaisten kaupunkien pyöräilyolosuhteita ja siihen liittyvää päätöksentekoa eurooppalaisiin verrokkeihin Hollannissa ja Tanskassa.

Verrokkikaupungit ovat eri kokoisia pyöräilyn edistämässä kunnostautuneita kaupunkeja, kuten Tanskan Kööpenhamina ja Hollannissa Utrecht.

Tutkimuksen mukaan suurin ero maiden välillä ei ole katuinfrastruktuuri, vaan poliittisessa kulttuurissa ja päätöksiin sitoutumisessa.

SUOMESSA tempoileva ja lyhytjäteinen politiikka on vallitseva käytäntö hankkeen projektipäällikön, Tampereen yliopiston väitöskirjatutkija Harri Vaarala sanoo.

Tulevaisuus: liikkuminen poliittisen polarisaation polttoaineena?

”Infrastruktuuripopulismi” (Beveridge, Naumann & Rudolph 2023)

- Liikenneinfrastruktuuri on aina poliittista luonteeltaan
- Perinteisesti populistiset poliittiset agendat ovat menestyneet kaupunkien ulkopuolisilla alueilla, jotka ovat jääneet syrjään infrastruktuurien kehittyessä; ”tyytymättömyyden maantiede”
- Nyt populismi ammentaa kestävän kehityksen mukaisen infran - ja kestävän liikkumisen - vastustamisesta myös kaupunkialueilla, kuitenkin kaupunkikeskustojen ulkopuolella

Toronton varhainen esimerkki (Filion 2011)

- 2000-luvun alussa edistyksellistä TOD-suunnittelua
- Kuuden ympäryskunnan liittäminen Torontoon 2007 muutti poliittisia valtasuhteita
- Populistipoliitikko Rob Ford vaaleilla valituksi pormestariksi 2010, vaaliteemoina autoilun edistäminen ja pyöräilyn ja joukkoliikenteen vastustaminen
 - Vetosi omakotilähiöiden asukkaisiin autoilupainotteisen elämäntavan puolustajana; demonisoi gentrifioituneen keskusta-alueen varakkaat pyöräilijät ja kalliin joukkoliikennejärjestelmän käyttäjät

USA:n Tea Party –liike vs. seudullinen suunnittelu

(Trapenberg Frick 2013)

- Seudullisen suunnittelun epäpoliittisuus ja elitismi: ei vaaleilla valittuja päättäjiä, vaan asiantuntijoita, jotka panevat toimeen ilmastostrategioita (San Francisco Bay Area ja Atlantan seudun tapaukset)
 - Populistien pääväite: seudullinen suunnittelu on tulonsiirtoa varakkailta lähiöiltä köyhiin kaupunkikeskustoihin
 - Tea Party –vaikuttajien kyky rakentaa koalitioita yllättävien intressikombinaatioiden ympärille
 - Tutkijan johtopäätös on, että populistien huoliin on suhtauduttava vakavasti, jotta vältetään polarisaation jyrkentyminen

Minneapolis 2040: yleissuunnitelmatyön polarisaatio

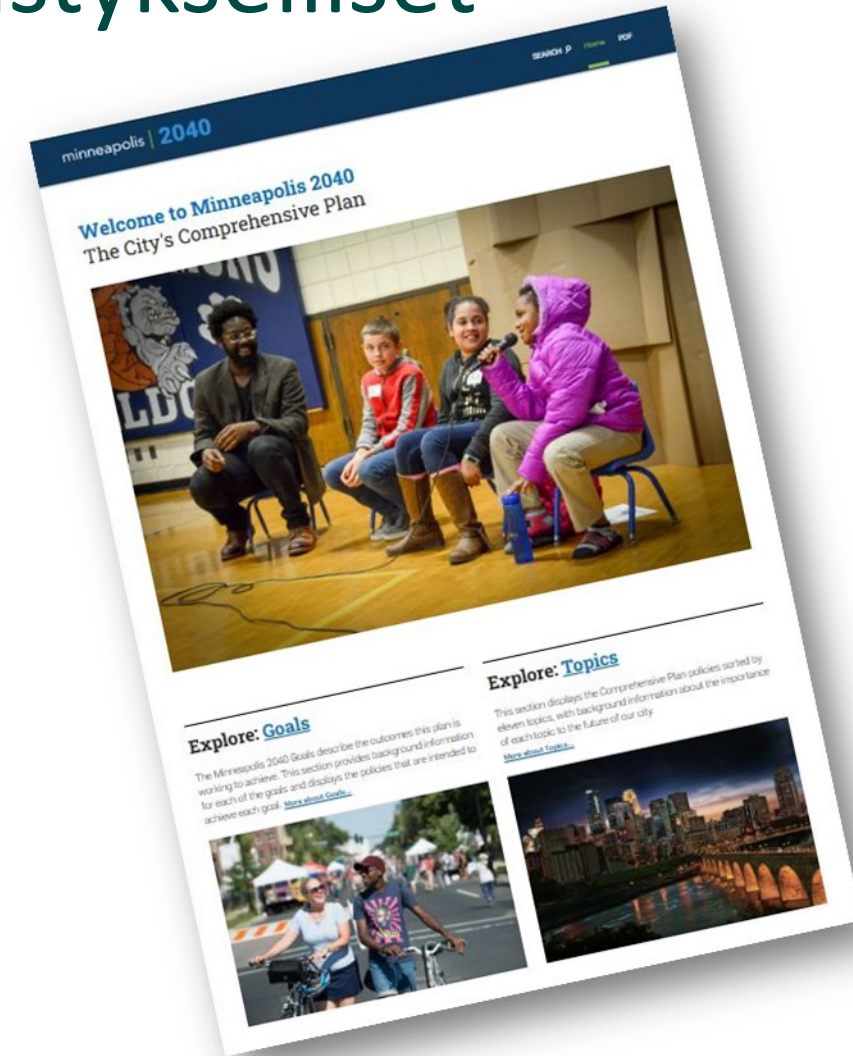
(Mattila, Hirvola & Borrup 2025)

- Edistyksellisessä maineessa oleva kaupunki ”fly over” –vyöhykkeen keskellä
- Takana kuitenkin synkkä kaavoitushistoria (poissulkevaa kaavoitusta, redlining-käytäntöjä jne.)
- Autoriippuvainen rakenne, jota on kuitenkin korjailtu 2000-luvulla kaksilinjaisella light raililla ja BRT-järjestelmällä

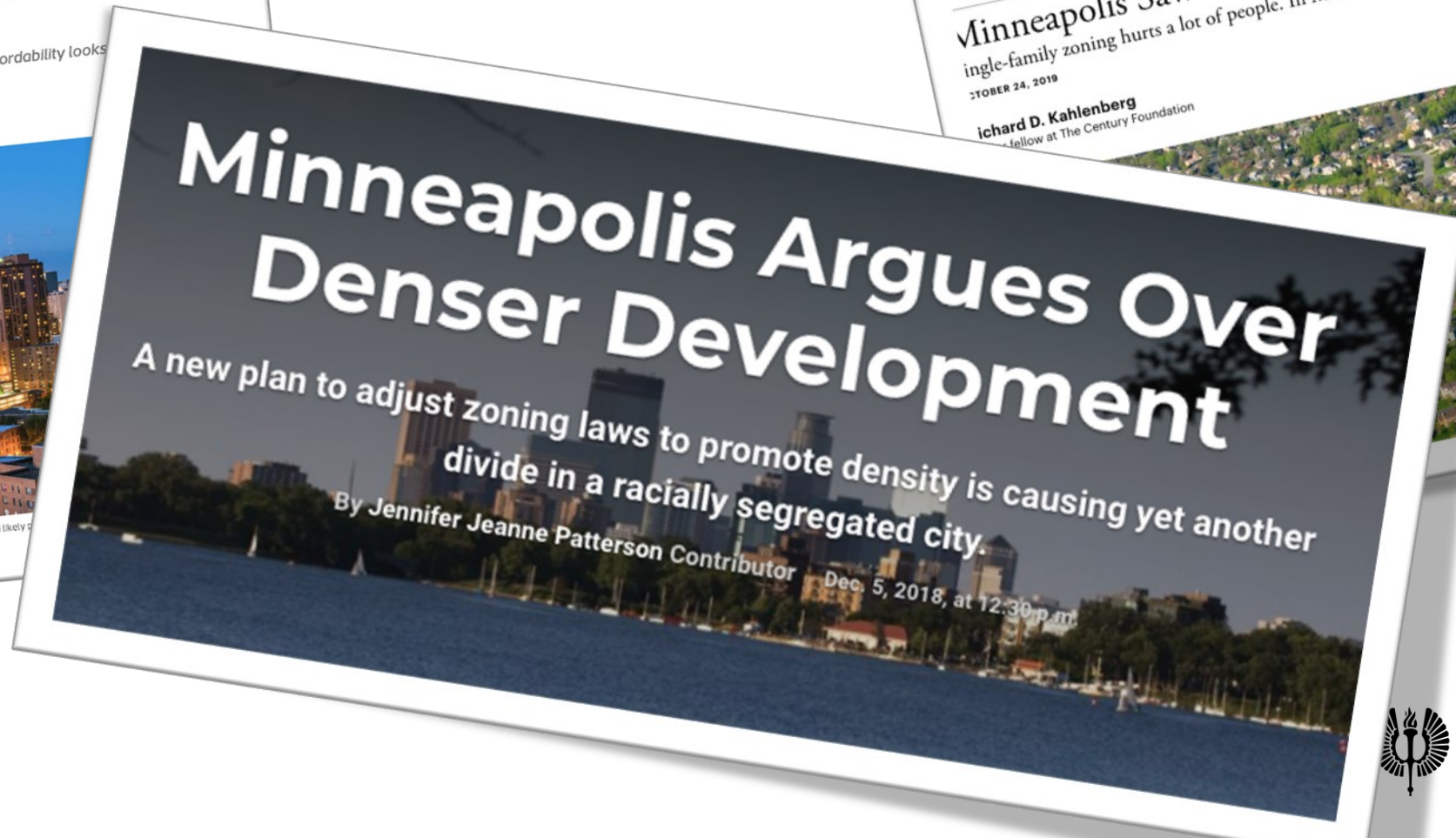
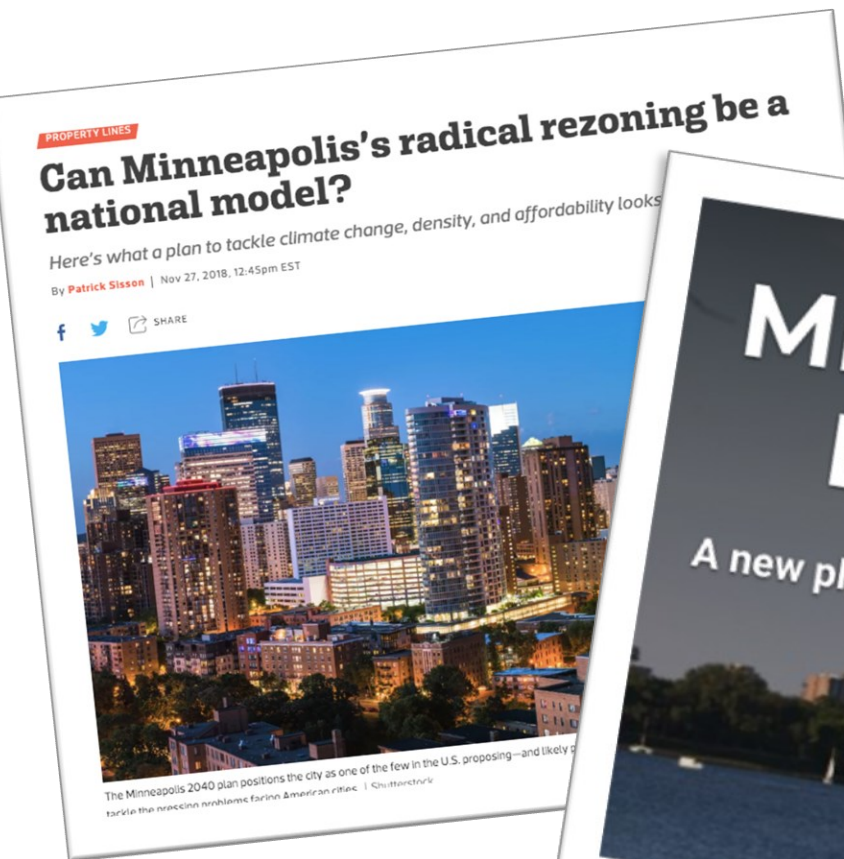


Minneapolis 2040 –suunnitelman edistykselliset tavoitteet

- Oikeudenmukaisempi asuntopolitiikka: lisää asuntotuotantoa; ei enää vain omakotitaloille kaavoitettuja alueita
- Vihreämpi liikkumispolitiikka: joukkoliikennekäytävien varsien tiivistäminen, pysäköintinormien purku
- Iso panostus osallisuuteen ja vuorovaikutukseen



Suunnitelma sai valtakunnallista huomiota ja jakoi kaupunkilaisia



**TURUN
YLIOPISTO**

”Minneapolis for everyone” –liike ryhtyi kaatamaan suunnitelmaa

- Liike väitti edustavansa kansaa (”the people”), mutta profiloitui samalla kaavoittajaeliitin hyljeksimäksi marginaaliryhmäksi
- Vetosi erityisesti varakkaiden alueiden omakotitaloasujiin
- ”The people in Minneapolis” määriteltiin yleisöpalautteessa vastakkainasettelujen kautta: asunut pitkään kaupungissa (vs. uudet asukkaat, nuoret), asuu omassa omakotitalossa (vs. vuokralaiset kerrostaloissa), autoilee (vs. pyöräilee), perheellinen (vs. sinkku)



Myös omakotitaloista poikkeavat rakennustyytit demonisoitiin

- Useamman perheen talot ovat "hirviötaloja", "isoja laatikoita vailla yksityiskohtia" ja ne luovat "frankensteinilaisen sekoituksen rakennuksia, jotka eivät sovi yhteen".
- Kaupunki joutui laatimaan paljon esimerkkisuunnitelmia osoittamaan, että lopputulos on harmoninen



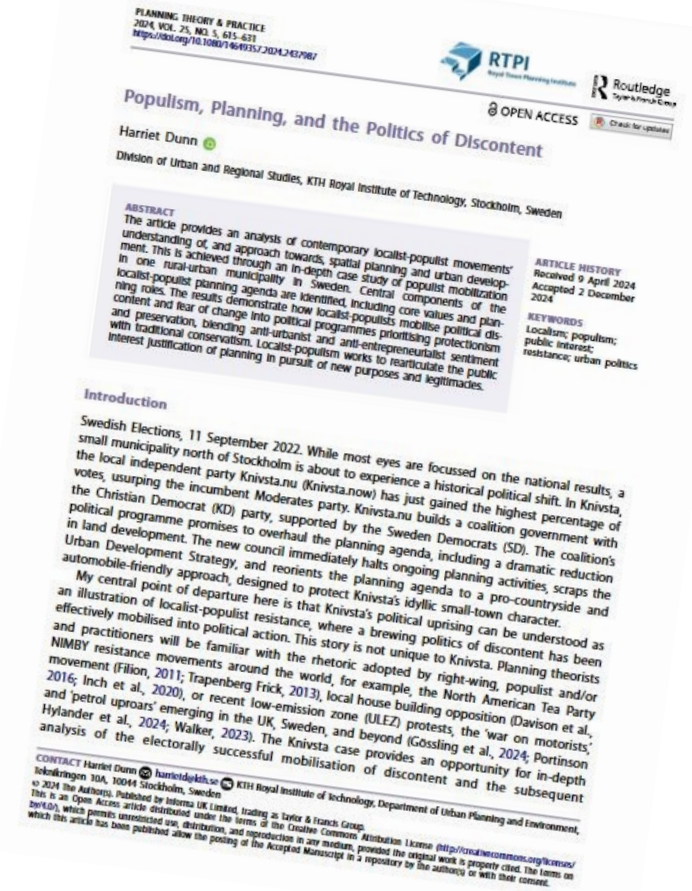
Credit: City of Minneapolis, Long Range Planning Staff

Populistiset koalitiot

- Populistinen rintama pyrki liittoutumaan myös ekologisesti kestävien ratkaisujen kannattajien kanssa argumentoimalla, että tiivistäminen johtaa purkamiseen, mikä ei ole kestävää
- Se myös asemoitui kapitalistista kaupunkikehitystä ja kiinteistökehittäjiä vastaan, vaikka liikkeessä oli mukana varakkaita liike-elämän edustajia
- Vielä kaavan hyväksymisen jälkeen suunnitelman vastustajat onnistuivat masinoimaan vuosia kestäneen oikeustaistelun, jossa pääargumenttina olivat mahdolliset ympäristövaikutukset (kaupunkijärvien saastuminen, maaperän eroosio, tulvat, ilman laadun heikentyminen, kaupunkieläinten habitaattien heikkeneminen jne.)
- Oikeus päätti asian käsittelyn elokuussa 2024 ja kaava on nyt lainvoimainen

Onko pohjoismaissa odotettavissa jotain vastaavaa?

- Meillä kaupunkirakenne ei vaikuta yhtä polarisoivasti kuin Yhdysvalloissa, eikä esim. julkisen liikenteen käyttäminen tai autoilu näyttäydy yhtä vahvasti identiteettikysymyksenä; julkinen liikenne päinvastoin edistää yhteisen julkisen tilan rakentumista kaupungeissa
- Kuitenkin vastaavaa populismin ajamaa mobilisointumista on dokumentoitu tutkimuskirjallisuudessa esim. Ruotsissa



Lopuksi

- Liikenne ja liikkuminen ei ole pelkästään välineellistä; sosiokulttuurinen ymmärrys sekä kaupunkiliikkumisesta että sen suunnittelusta olisi keskeistä
- Sekä akatemiassa että käytännössä tarvitaan nykyistä monitieteisempää ajattelua
- Maankäytön ja liikenteen yhteensovittamisen lisäksi tarvitaan detaljisuunnittelun ja liikkumisen hallinnan yhteensovittamista
- Julkinen liikenne luo yhteistä tilallista todellisuutta ja voi estää todellisuuksien kuplautumista ja polarisaatiota

Get inspired.



TURUN
YLIOPISTO