
KESTÄVÄ KEHITYS HATTULAN KUNNAN KESKUSTA- ALUEEN MAANKÄYTÖN SUUNNITTELUSSA

Raakakaava kehittämis ehdotuksista



Ammattikorkeakoulun opinnäytetyö

Kestävän kehityksen koulutusohjelma

Forssa, syksy 2013

Noora Hyvärinen

FORSSA
Kestävä kehitys

Tekijä	Noora Hyvärinen	Vuosi 2013
Työn nimi	Kestävä kehitys Hattulan kunnan keskusta-alueen maankäytön suunnittelussa – Raakakaava kehittämis ehdotuksista	

TIIVISTELMÄ

Opinnäytetyön tarkoituksena oli tehdä niin sanottu raakakaava Hattulan kunnan keskustaajaman, Parolan, keskusta-alueen kehittämis ehdotuksista toimeksiantajan kaavoituksen potentiaalisiksi ideapohjaksi. Toimeksiantajana opinnäytetyössä oli Hattulan kunnan tekninen yksikkö. Tehtävänä oli ideoida kestävän kehityksen näkökulmasta Parolan keskustasta viihtyisämpi ja toimivampi paikka. Asiaa lähestyttiin niin ekologisen, sosiaalisen kuin taloudellisen kestävyuden kautta.

Pohjana opinnäytetyössä oli kehittämissuunnitelma, joka syntyi tuloksena opintoihin liittyvässä työharjoittelussa. Tätä ideapohjaa syvennettiin opinnäytetyössä maankäytön suunnittelun asiantuntijoiden teemahaastattelulla. Teemahaastatteluiden ja kaavoitusalan kirjallisuudesta saadun tiedon pohjalta luotiin päivitetty versio kehitysehdotusten kokonaisuudesta. Ehdotuksia havainnollistaa AutoCAD-ohjelmistolla piirretty asemakaavan ulkoasua noudatteleva raakakaava. Pohjakarttana käytettiin Hattulan ajantasa-asemakaavaa vuodelta 2008.

Parolan keskusta-alueen kehittämiseksi tärkeimmiksi kehittämis ehdotuksiksi nousivat: keskusta-raitti keskustan halki, selkeä tori-alue, Jaakonpuiston laajennus – kuntalaisten aktiivinen ajanviettopaikka, kevyenliikenteen mahdollisuuksien parempi huomiointi, viherrinki, toimiva kulkuyhteys merkittävimpien toimintojen välille, yleisen kunnossapidon tason kohottaminen sekä sosiaalisuuden ja yhteisöllisyyden lisääminen.

Viihtyvyys, saavutettavuus, helppous ja turvallisuus kuvastavat kehittämis ehdotuksien vaikutuksia. Jatkossa Parolan keskustan kehittämisessä kannattaa huomioida muun muassa asukkaiden toimiva osallistaminen.

Avainsanat raakakaava, viihtyvyys, kestävä kehitys, keskusta-alue, teemahaastattelu

Sivut 45 s. + liitteet 3 s.

Forssa
Degree Programme in Sustainable Development

Author	Noora Hyvärinen	Year 2013
Subject of Bachelor's thesis	Sustainable city planning in the municipality of Hattula – A raw city plan of development ideas	

ABSTRACT

The purpose of this thesis was to create a raw city plan of those development ideas that were made for the city centre of Parola, the head population centre of the municipality of Hattula. The idea was to make a city plan that would help the commissioner, Hattula, to develop its downtown area and make it a better place to spend time and use the local public services and facilities in a sustainable way.

The thesis is based on a previous development-proposal which was a result of practical training in the summer of 2012. In this thesis the result was deepened with theme interviews of six experts in the field of land use, and by literature of the same field from the viewpoint of sustainable development. The raw city plan was drawn by using computer-aided design, AutoCAD- software. The outcome follows the typical features of official zoning regulations. The map used as a background was a real-time zoning map of Hattula made in 2008.

The main development-proposals and ideas are: a centre-village road through the downtown area, a clear market place, an enlargement of Jaakonpuisto, the park of the city centre, to pay more attention to making the bicycle and pedestrian traffic better and easier to use, green-circle, a functioning traffic route between the main functions of the centre, to make the areas overall appearance more tidy by improving the upkeep of the centre and to increase the social activity and communal life

Four adjectives describe the foregoing ideas: pleasant environment, accessibility, easiness and safety. As further actions Hattula could pay attention to how to make it easier for local people to take part in city planning in the Hattula region.

Keywords a raw city plan, pleasant environment, sustainable development, city centre, theme interview

Pages 45 p. + appendices 3 p.

SANASTO

Infrastruktuuri	Kunnallistekniikka, kuten tiet, putkistot, valaistus.
Kaupunkimalli	Malli, siitä miten kaupunki rakentuu tai sen tulisi rakentua.
Kaupunkirakenne	Kaupungin eri toimintojen muodostama kokonaisuus, jossa eri osat ovat vuorovaikutuksessa keskenään. Esimerkiksi asutus, työpaikat, palvelut.
Kaupunkiseutu	Kaupungin taajamat ja reuna-alueet, haja-asutusalueet
Kaupunkitila	Kaupunkiympäristö voidaan jakaa erilaisiin tiloihin, joilla on erilaisia tarkoituksia. Esimerkiksi torit ja aukiot.
Kaupunkiympäristö	Kaupungin miljöön sisältämät rakenteet, kuten rakennukset, puistot, torit yksityiskohdineen
Liikennejärjestelmä	Liikenteen infrastruktuuri yhdistettynä henkilö- ja tavaraliikenteen eri liikennevälineisiin, ja näiden jakautuminen rakennetussa ympäristössä.
Luonnon monimuotoisuus	Yksilö, laji ja elinympäristön erilaisuutta ja monimuotoisuutta (biodiversiteetti)
Raakakaava	Asemakaavan ulkoasua tyypittelevä oikeusvaikutukseton kaavakuva
Rakennettu ympäristö	Ihmisen muokkaamaa/rakentamaa ympäristöä
Saavutettavuus	Jokin alue/toiminto on tavoitettavissa
Taajama	Alue, jossa asuu vähintään 200 ihmistä. Asuintalojen etäisyys toisistaan on korkeintaan 200 metriä.
Viheralue	Kaupungin rakennettua luonnonympäristöä, esimerkiksi puisto
Yhdyskuntarakenne	Toiminnallinen kokonaisuus, joka koostuu asumisesta, työssäkäynti-, palvelu, viher- ja virkistysalueista sekä liikenteen ja kunnallistekniikan järjestelmistä.

SISÄLLYS

1	JOHDANTO.....	1
2	TYÖN TAUSTA JA TAVOITTEET	2
2.1	Työharjoittelu ja tulokset	2
2.2	Hattulan kunta	5
2.3	Opinnäytetyön tavoitteet	5
3	KESTÄVÄ KEHITYS JA MAANKÄYTÖN SUUNNITTELU	8
3.1	Kansainvälinen aluesuunnittelu ja Euroopan Unioni	9
3.1.1	LUMASEC	9
3.1.2	TISSUE-hanke.....	10
3.2	Maankäyttö ja käsitteistö.....	11
3.2.1	Kaavoitus	11
3.2.2	Kaupunkiympäristön suunnittelu.....	13
3.3	Kestävä ja hyvä ympäristö	14
3.3.1	Hyvä ympäristö	14
3.3.2	Muuttuva ympäristö.....	15
3.3.3	Kestävä kaupunkiympäristö	17
4	TUTKIMUSOSUUDEN TOTEUTUS.....	20
4.1	Teemahaastattelut.....	20
4.2	Haastatteluaineiston työsto ja analysointi	21
4.2.1	Litterointi	21
4.2.2	Teemoittelu.....	22
5	TEEMAHAASTATTELUIDEN VASTAUSTEN YHTEENVETO	24
5.1.1	Saavutettavuus ja järkevä sijoittelu	25
5.1.2	Monipuolinen keskustarakenne	27
5.1.3	Viihtyvyys	28
5.1.4	Monipuoliset viheralueet	28
5.1.5	Keveyenliikenteen mahdollisuuksien parantaminen	29
5.1.6	Siisteydellä irti ilkivallasta	29
6	TEEMAHAASTATTELUIDEN JOHTOPÄÄTÖKSET	31
6.1	Ekologinen kestävyys keskusta-alueilla.....	31
6.2	Sosiaalinen kestävyys keskusta-alueilla.....	32
6.3	Taloudellinen kestävyys keskusta-alueilla.....	33
7	LOPPUTULOS – VALMIS PRODUKTI.....	35
7.1	Produktin sisältö ja kuvaus.....	35
7.1.1	Kehittämisehdotukset	35
7.1.2	Raakakaava.....	37
7.1.3	Viihtyvyys	39
7.1.4	Helppous ja turvallisuus	41
7.2	Kestävän kehityksen näkyminen raakakaavassa	41

7.3	Jatkoehdotukset	43
8	POHDINTA.....	44
8.1	Tavoitteiden saavuttaminen.....	44
8.2	Tulosten luotettavuus ja opinnäytetyön eettisyys.....	44
	LÄHTEET	46

Liite 1 Produkti – Raakakaava Hattulan kunnan keskusta-alueen kehittämissuunnitelmasta

Liite 2 Teemahaastattelurunko

1 JOHDANTO

Ihmisen toiminnan vaikutusten problematiikka planeettamme ja sen ekosysteemien kannalta tunnetaan hyvin. Vuosi vuodelta Maan vuotuiset uusiutumattomat luonnonvarat on käytetty loppuun yhä aikaisemmin. Vuoden 2013 luonnonvarat oli kulutettu loppuun jo elokuussa. Ihmiset asuvat yhdyskunnissa, joissa kulutetaan paljon luonnonvaroja. Ihmiset tarvitsevat paljon maa-alaa toiminnalleen, erilaisia rakennusaineita rakentaakseen rakennuksia, polttoainetta eri liikennevälineillä liikkumiseen, sekä monenlaisia hyödykkeitä pitämään elintason tyydyttävänä: vettä, ruokaa ja vaatteita. Ei siis ole samantekevää, miten yhdyskuntia rakennetaan.

Yhdyskunnan tulee olla toimiva. Nykyinen lämpenevä ilmasto ja kasvava kuluttaminen asettavat korkeita vaatimuksia yhdyskuntien toimivuudelle ja kestävyydelle. Kaupungit kehittyvät, ja usein se tarkoittaa nimenomaan alueellista laajenemista. Alueellinen laajeneminen lisää etäisyyksiä ja hankaloittaa saavutettavuutta yhdyskuntarakenteen eri toimintojen välillä. Yleisen näkemyksen mukaan tämä ei ole kestävän kehityksen mukainen tilanne. Ongelmaan voidaan hakea ratkaisua kestävästä kaupunkisuunnittelusta. Kaupunkien kestävä suunnittelun tärkeimpiä elementtejä on halu lisätä huomiota kaupunkiseutujen maankäyttöön ja siihen, millainen rakenne sinne muodostuu. Myös julkisten tilojen suunnitteluun halutaan panostaa.

Ei ole yhdentekevää, minkälainen kaupungin keskusta on rakenteeltaan tai olemukseltaan. Keskusta-alueella on vaikutusta niin kaupungin asukkaiden kuin koko alueen viihtyvyyteen, sosiaaliseen elämään ja taloudelliseen menestykseen. Oli kyseessä sitten pieni tai suuri kaupunki, keskusta-alueen houkuttelevuudella on yllättävän suuri merkitys koko alueen elämään. Viihtyisä paikka kutsuu viettämään aikaa, seurustelemaan muiden ihmisten kanssa ja hyödyntämään paikallisia palveluita. Maankäytön suunnittelulla voidaan vaikuttaa siihen, miten ja millä tavoin jollekin alueelle pääsee, kuinka turvallisesti ja miten mielekkäästi. Kaavoitus on vastuussa monipuolisesta ja paikallisiin olosuhteisiin sopivasta maankäytöstä. Vastuunsa on myös alueen asukkailla; yhteisöllinen ja siisti ympäristö on kaikkien asia. Asukas- ja käyttäjälähtöinen keskusta-alueen suunnittelu on tärkeää, sillä se on paitsi oikeudenmukaista myös älykästä. Kestävän kehityksen mukainen kehittämistoiminta tukeekin alueen kehitystä monipuolisesti: ekologisesti, sosiaalisesti sekä taloudellisesti.

2 TYÖN TAUSTA JA TAVOITTEET

Tämä opinnäytetyö on jatkoa kesällä 2012 suoritettuun opintoihin liittyvään työharjoitteluun, jolloin aloitettiin Parolan keskusta-alueen kehittämis- ja ideointityö. Työharjoittelu suoritettiin Hattulan kunnan teknisessä yksikössä. Päätehtävänä tuolloin oli tehdä kaavoitusta ohjaava kehittämissuunnitelma Hattulan keskustaajaman Parolan keskusta-alueesta. Lopputuloksen tuli olla keskustan viihtyvyyttä ja vetovoimaa kohottava, mutta myös toteutettavissa suhteellisen pienellä budjetilla ja pitkän ajan kuluessa. Luonnollisesti nämä samat tavoitteet toistuvat myös tässä työssä. Jotta opinnäytetyön luonne on ymmärrettävissä, täytyy olla ensin tietoinen työharjoittelussa tehdyistä töistä ja tuloksista. Kevättalvella 2013 opiskeltu AutoCAD-ohjelmiston peruskurssi toimi inspiraationa tälle opinnäytetyölle.

2.1 Työharjoittelu ja tulokset

Suunnittelutyö aloitettiin tekemällä projektisuunnitelma, johon kirjattiin tärkeimmät tavoitteet, aikataulu ja rajattu suunnittelualue. Alueeseen tutustuminen, ja sen tutkiminen tehtiin nykytila-analyysin avulla. Nykytila-analyysin ideana on saada mahdollisimman hyvä kokonaiskuva suunnittelualueella vallitsevasta tilasta. Nykytila-analyysi toteutettiin käymällä fyysisesti tutustumassa alueeseen. Alue katsastettiin kävellen, valokuvaten (Kuvat 1-4), ja samalla kirjattiin ylös havaintoja. Parolan keskustaa havainnoitiin seuraavista näkökulmista:

- esteettömyys
- maisemien avautuminen(esteettisyys)
- jalankulku
- jätehuolto/kunnossapito
- levähdyspaikat sekä ongelmakohdat (vaaranpaikat).

Ideoinnin ja tarkastelun kohteena oleva alue alkaa Parolan Nuorisotalon tontilta rautatien laidasta, etenee länteen päin Parolantien ja Hattulantien suuntaisesti keskustan liiketilojen tonttialueelle, ja edelleen Pälkäneentielle asti. Teiden väliin jäävän alueen lisäksi tarkasteltiin hieman Hattulantien eteläpuolella sijaitsevan jalkapallokentän ja K-Supermarketin seutua.

Nykytila-analyysin tueksi tehtiin myös pienimuotoinen katugallup-kysely Hattula-päivillä. Hattula-päivät ovat paikallinen, kuntalaisia vetävä kesänavaustapahtuma Parolan keskustassa. Kysytyt kysymykset olivat yksinkertaiset ja ytimekkäät: mikä Parolan keskustassa on hyvää, ja mikä huonoa. Vastaukset olivat monipuolisia. Vaikka positiivistakin palautetta tuli, yleinen tyytymättömyys alueeseen heijastui muun muassa seuraavan tyyllisistä vastauksista: keskustassa on ankeaa, keskustasta puuttuu tori tai torin kaltainen alue, keskustassa ei ole aktiviteetteja. Toivottiin myös lisää Hattula-päivien kaltaisia tapahtumia.

Kehityssuunnitelman valmistuttua siitä kirjoitettiin raportti, jossa kerrottiin tehdystä nykytila-analyysistä, katugallupista sekä ideoidusta kehitys-

suunnitelmasta. Kehittämissideat kohdistuivat erityisesti Parolan ydinkeskustaan, johon myös opinnäytetyön huomio keskittyi. Lopuksi vielä piirrettiin käsin kehitysideoita havainnollistava piirros tulostetun kaavakuvan päälle.



Kuva 1 Aivan Parolan keskustassa sijaitsee Juteinitalon edessä Jaakonpuisto. Juteinitalon ja puiston muodostamasta alueesta noin puolet koostuu kiveyksestä.



Kuva 2 Entinen K-kauppa Paronin tontti. Rakennuksen purkaminen jätti jälkeensä suuren tyhjän ja epäsiistin aukion Parolan ydinalueelle.



Kuva 3 Parolan keskustan julkisten tilojen ulkoasu on hieman epäsiisti.



Kuva 4 Ydinkauppa ja -keskusta-alue koostuu pitkälti kiveyksestä. Luonnon osuus on minimaalinen.

Lähtötilanteen havainnollistamiseen käytetty kuvamateriaali (Kuvat 1–4) on keväältä 2012 ja itse kuvattua. Vuoden vanhoja kuvia päädyttiin käyttämään, koska muutoksia ei Parolan keskustassa ole tapahtunut. Lisäksi kuvaushetkellä keskusta-alue on keväisen vuodenajan vuoksi karuimmillaan, jolloin alueen epäkohdat ovat hyvin havaittavissa.

2.2 Hattulan kunta

Hattulan kunta on lähes 10 000 asukkaan muuttovoittoinen kunta, joka sijaitsee Kanta-Hämeen maakunnan keskellä. Vuonna 2012 Hattulassa asui tarkalleen ottaen 9 720 ihmistä. Hattulan naapurikuntia on neljä: Hämeenlinna, Valkeakoski, Pälkäne sekä Tammela. Hattulassa on muutamia taa-jamakeskittyymiä, ja niistä suurin on keskustaajama Parola. Hattulan kunta sijaitsee Valtatie 3:n varrella. Matka Parolasta etelään päin Hämeenlinnaan on kymmenisen kilometriä, siitä edelleen Helsinkiin on 115 kilometriä ja pohjoiseen Tampereelle 75 kilometriä. Hattula on myös osa Hämeenlinnan seutukuntaa ja työssäkäyntialuetta, johon kuuluu lisäksi Janakkalan kunta. (Synty ja historia 2013.)

Hattulan yleisin maisema on tyypillinen hämäläinen maalaismaisema, joka on loivasti kumpuilevaa seutua. Hallitsevia elementtejä ovat viljelyspellot, metsät, järvet ja harjut. Kuntaa poikkisuuntaisesti halkoo peräti viisi harjujonoa, joista merkittävin on Parolanharju-Tenholanharju-Ruskeenharjujono. Harjujen lisäksi Hattulaa halkoo suuri vesistö, Vanajavesi. Vanajaveden laakso on kulttuuri- ja luonnonmaisemakokonaisuus, ja se kuuluu lähes kokonaan myös valtakunnallisesti arvokkaisiin maisema-alueisiin. (Luonto ja Vanajaveden laakso 2013.)

Parolan nykyinen keskusta koetaan ankeaksi ja luotaan työntäväksi, ja nykytila-analyysin mukaan se myös on sitä. Parolan keskusta kaipaa selkeää rakennetta, joka kutsuu viihtymään, jossa asioiden hoitaminen on helppoa ja palvelut on hyvin saavutettavissa. Parolan ja Hattulan tulevaisuutta tukisi vetovoimainen keskusta-alue, jonka toteutuksessa on otettu mahdollisimman kattavasti kestävä kehityksen periaatteet huomioon. Lisäksi noin 10 km päässä sijaitseva Hämeenlinnan kaupunki kilpailee Hattulan kanssa niin asukkaista kuin kuluttajista. Alueen kehittämiseksi on siis tarvetta.

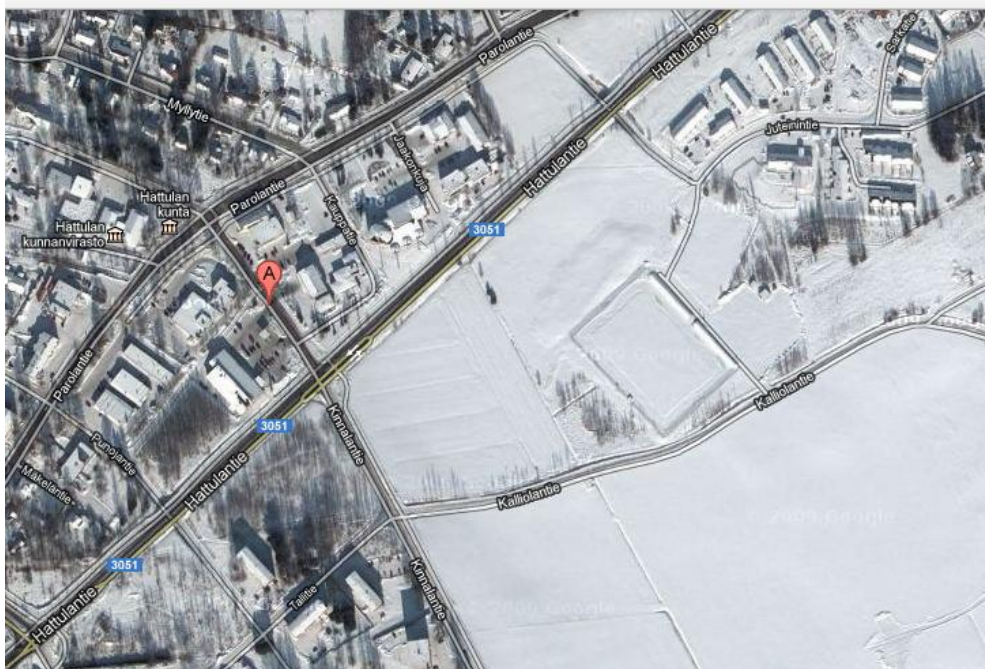
2.3 Opinnäytetyön tavoitteet

Opinnäytetyön tavoitteena on luoda niin sanottu raakakaava Hattulan kunnan keskustaajaman, Parolan, keskusta-alueen kehittämiseksi. Opinnäytetyössä syntyvän raakakaavan on tarkoitus toimia toimeksiantajan keskusta-alueen kaavoitusta ohjaavana ideapohjana ja esiselvityksenä.

Kuva 5 Ilmakuvassa näkyvä opin

Ideana opinnäytetyössä on tutustua keskusta-alueen kehittämiseen uudesta näkökulmasta; kirjallisuusteorian tueksi tarkoituksena on haastatella kaavoitusalan asiantuntijoita. Haastattelun avulla toivotaan löytyvän vastaus siihen, mitä on kestävä maankäyttö. Lopulta aiotaan yhdistää opintoihin

liittyneen työharjoittelun tuloksena syntynyt kehityssuunnitelma, teema-
haastatteluilla kerätty tutkimustieto sekä kirjallisuudesta saatava teorian-
tieto. Näiden valossa katsotaan uudelleen harjoittelussa aikaansaatuja tulok-
sia, ja tehdään päivitetyt kehittämis ehdotukset. Kehittämis ehdotuksia ku-
vaamaan piirretään jo edellä mainittu raakakaava AutoCAD-ohjelmistolla.
Raakakaavalla tarkoitetaan tässä työssä asemakaavan ulkoasua ja symbo-
liikkaa noudattelevaa kaavakuvaa, joka ei kuitenkaan sisällä yhtä yksityis-
kohtaista informaatiota kuin virallinen asemakaava. Lisäksi virallisesta
asemakaavasta poiketen, raakakaava on oikeusvaikutukseton. Tutkimuk-
sen kohteena ja raakakaavan pohjana oleva alue on suurin piirtein sama
kuin harjoittelussakin. Alue alkaa Parolan nuorisotalon tontilta jatkuen Pa-
rolantien ja Hattulantien suuntaisesti, mutta se ei jatku Pälkäneentielle asti,
vaan käsittää teiden väliin jäävän alueen aina Mierolantien risteykseen as-
ti. Sen sijaan jalkapallokentän alue on aiempaa lähemmässä tarkastelussa.
Kuva 5 on ilmakuva kehittämisen kohteena olevasta Parolan keskusta-
alueesta.



Kuva 5 Ilmakuva näkyy opinnäytetyön kohdealue eli Parolan keskusta-alue talvimaisemassa. Kuva on otettu GoogleMaps-palvelusta huhtikuussa 2013.

Teoriatieto kootaan maankäytön suunnittelua koskevasta kirjallisuudesta, jossa maankäytön suunnittelua tarkastellaan kestävän kehityksen näkökulmasta. Kirjallisuus koostuu niin opetusmateriaalista, alan tutkimusraporteista kuin tietokirjallisuudesta. Osa teoreettista viitekehystä on myös maankäytön suunnittelun käsitteet sekä niiden selittäminen (Vilkkä & Airaksinen 2003, 43). Käsitteitä on kootusti selitetty opinnäytetyöraportin alussa, tiivistelmän jälkeen. Tämän työn tutkimuskysymyksen muotoilussa periaatteena on halu löytää tiivis yhdistelmä määrittelemään työn tarkoitus ja ydinasian. Tutkimuskysymyksenä opinnäytetyössä on: Miten kunta voi omalla kaavoituksellaan edistää kestävä kehitystä keskusta-alueiden suunnittelussa? Lähtökohtana tarkastelussa on työn kohde, Parolan kes-

kusta-alue. Tutkimuskysymykseen pyritään vastaamaan ennen kaikkea tehtävien teemahaastatteluiden kautta, sekä teoreettisen viitekehyksen määrittelemään kirjallisuuteen perehtymällä.

3 KESTÄVÄ KEHITYS JA MAANKÄYTÖN SUUNNITTELU

Kestävälle kehitykselle ei ole olemassa yksiselitteistä määritelmää. Syy tähän juontuu käsitteen historiaan. Gro Harlem Brundtlandin luotsaaman Ympäristön ja kehityksen maailmankomission raportissa vuonna 1998 kestävä kehitys jätetään määritelmältään tietoisesti väljäksi. Aihetta lähestytään pikemminkin esittämällä, mitä kestävä kehitys sisältää ja miten tämä sisältö on toteutettavissa. (Aminof & Kontinen 2004, 9.)

Kestävän kehityksen määritelmää lähestytään neljän näkökulman avulla: ekologinen, sosiaalinen, taloudellinen ja kulttuurinen kestävyys. Ekologinen näkökulma perustuu biodiversiteetin, eli luonnon monimuotoisuuden, sekä uusiutumattomien luonnonvarojen, kuten kivihiilen ja öljyn, säästämiseen (Tapaninen & Kotilainen 2002, 99). Lisäksi tavoitteena on pienentää ihmiskunnan aiheuttamien kasvihuonekaasupäästöjen määrää. Sosiaalisen kestävyuden näkökulmasta ihmisen yhteisöllistä ja yksilöllistä elämää tulee vahvistaa. Näkökulman muita kulmakiviä ovat tasa-arvo sekä oikeuden mukaisuus. Taloudellisen kestävyuden voidaan ajatella kuvastavan sellaista talouden tilannetta, jossa tuotannon ja kulutuksen välinen tasapaino jatkuu romahtamatta. Olennaisesti taloudelliseen kestävyYTEEN kuuluu myös tuloksen oikeudenmukainen jakaminen. (Söderman, Saarela, Kopperoinen, Yli-Pelkonen, Valli, Kontio, Oinonen, Perrels, Härkönen, Väre, Shemeikka, Wahlgren, Berghäll, Niemelä, Kauppinen, Jouslehto, Rautiainen & Kuusi 2011, 15; 17–18.) Kulttuurinen kestävyys puolestaan keskittyy kulttuurisen monimuotoisuuden tukemiseen (Tapaninen & Kotilainen 2002, 99).

Maankäytöllä tarkoitetaan toimintaa, jolla ihminen muokkaa luonnontilassa olevaa maa-aluetta rakennetuksi ympäristöksi (Land Use Management for Sustainable European Cities (LUMASEC) 2008, 5). Rakennettua ympäristöä on kaikki ihmisen aikaansaama ja rakentama aina esineistä rakennuksiin (Mitä on rakennettu ympäristö? 2009). Maankäytön suunnittelu puolestaan on ympäristön muokkauksen hallintaa ja johtamista. Maankäytön suunnittelu tekee maankäytöstä hallittua; näin maankäytöllä on jokin päämäärä. Termi pitää sisällään kaiken aluetta koskevasta alkuvisiosta aina konkreettisiin suunnitelmiin, niiden eteen tehtyihin erilaisiin selvityksiin, kaavoitukseen, päätöksentekoon ja lopulta rakentamisen kautta valmistuneen alueen käyttöön. Maankäytön suunnittelu on kokonaisuus moninaisia päätöksiä, jotka on tehty hallinnon eri tasoilla joko paikallisesti, seudullisesti tai kansallisesti. (Land Use Management for Sustainable European Cities (LUMASEC) 2008, 5.) Lähtökohtana on luoda edellytykset hyvälle ympäristölle, jossa elää ja asua (Maankäytön suunnittelun ohjaus – tavoitteena hyvin voiva ympäristö 2013). Nykyään käytännön suunnittelu työ tapahtuu suurimmaksi osaksi paikkatietojärjestelmillä (Geographic Information System, GIS) ja tietokoneavusteisella suunnittelulla (Computer Aided Design, CAD) (Land Use Management for Sustainable European Cities (LUMASEC) 2008, 6).

3.1 Kansainvälinen aluesuunnittelu ja Euroopan Unioni

Maankäyttöä tapahtuu ympäri maailman. Sitä tapahtuu lähes aina siellä, missä ihminen on ja toimii. Tästä syystä myös maankäytön suunnittelu on globaali asia. Asian maailmanlaajuista tärkeyttä korostaa entisestään ilmastonmuutos, ja sen asettamat haasteet yhdyskuntien suunnitteluun, ja sen vaikutuksiin varautumiseen. Aiheen tiimoilta on olemassa monenlaista kansainvälistä yhteistyötä erilaisten toimijoiden välillä.

Yhdistyneillä kansakunnilla on käynnissä asuinyhdyskuntaohjelma UN-Habitat. Sen tarkoituksena on edistää kestävästä kaupunkiasumisesta sosiaalisesta ja ekologisesta näkökulmasta. Ohjelman tavoitteena on, että vuoteen 2020 mennessä saada parannettua 100 miljoonan slummissa asuvan ihmisen elinolosuhteita. YK:n jäsenmaana myös Suomi on mukana ohjelman neuvostossa. (Maailmanlaajuinen aluesuunnitteluyhteistyö 2013.) Vuonna 2011 valmistui Yhdistyneiden kansakuntien raportti, joka koskee kaupunkia ja ilmastonmuutosta. Kyseisen raportin, *Cities and Climate Change: Global report on human settlements 2011*, mukaan juuri urbanisaatio, kaupungistuminen, sekä ilmastonmuutos ovat kaksi suurimmista vuosisatamme haasteista. Raportin esittelyn mukaan kaupunkialueilla on keskeinen rooli niin ilmastonmuutokseen sopeutumisessa kuin sen vaikutusten lieventämisessä. Lisäksi raportti tuo esiin strategioita ja lähestymistapoja tämän roolin vahvistamiseksi. (UN-Habitat – For a better urban future. n.d.)

Kansainvälisellä aluesuunnittelulla voidaan myös vahvistaa eri alueiden yhteenkuuluvuutta. Vuonna 2004 Euroopan Unionissa käynnistettiin aluesuunnittelun yhteistyöprosessi, jonka avulla pyritään vahvistamaan alueellista yhteenkuuluvuutta Euroopan Unionin sisällä. Alueellinen Agenda 2020 on jatkoa aiemmalle vuonna 2007 arvioidulle Alueelliselle Agendalle. Uudistetun Agenda 2020:n tavoitteena on tehdä Euroopasta entistä ”osallistavampi, älykkäämpi ja kestävämpi” paikka. EU:n alueellisen Agenda 2020:n toteutumista seuraa Alueellisen koheesion ja kaupunkiasioiden -työryhmä (Working Group on Territorial Cohesion and Urban Matters, TCUM). Työryhmän tehtäviin kuuluu myös käsitellä Euroopan Unionin aluesuunnitteluyhteistyön ajankohtaisia asioita. (Euroopan unionin aluesuunnitteluyhteistyö 2013).

3.1.1 LUMASEC

LUMASEC, Land Use Management for Sustainable European Cities, on Euroopan Unionin projekti, joka on osa URBACT-nimistä projektialustaa. URBACT auttaa kehittämään ratkaisuja erilaisiin kaupunkialueiden ongelmiin, kannustaa kaupunkia yhteistyöhön, ja myös jakamaan kokemuksiaan ja ratkaisujaan muidenkin hyödynnettäväksi. LUMASEC on tietoverkko sekä verkosto pienten ja keskisuurten kaupunkien päätöksentekijöille, ja niiden julkisen- että yksityisensektorin sidosryhmille. Yhteistyön tuloksena toivotaan syntyvän eräänlainen työkalupakki paikalliseen maankäyttöä koskevaan päätöksentekoon. Lisäksi se tuottaa suosituksen Euroopan Unionille toimintatavasta, jolla parhaiten tukea paikallisia toimijoita heidän työssään. (Land Use Management for Sustainable European Cities (LUMASEC) 2008, 4.)

Projektin raportti sisältää esimerkkejä eurooppalaisista kaupungeista, jotka ovat osallistuneet projektiin, tai esimerkillisesti tehneet toiminta- ja kehittämissuunnitelmia tehdäkseen omasta kaupunkisuunnittelustaan kestävämpää. Yksi esimerkkikaupungeista on München. Vaikka Münchenin väkiluku on viimeisen vuosisadan aikana kaksinkertaistunut nykyiseen 2,6 miljoonaan asukkaaseen, on kaupunki pystynyt säilymään kompaktina ja välttämään sen rakenteen liiallisen alueellisen leviämisen. Münchenin kaupunkisuunnittelu perustuu sopeutumiseen. Ideana on panostaa radikaalien muutosten sijaan jatkuvuuteen. Yhteys suunnittelun ja kaupungin kasvun välillä on tärkeä voimavara. ”Perspective Munich” on työkalu kokonaisvaltaiseen kaupunkisuunnitteluun. Se lähtee liikkeelle esimerkiksi kysymyksistä ”Millainen tulee olemaan Münchenin ilme kahden-, kolmenkymmenen vuoden päästä?” ja ”Millaiset ovat laadukkaan elämän ja työelämän tarpeet tulevaisuudessa?”. Vastatakseen tulevaisuuden vaatimuksiin kaupungin ja sen asukkaiden tulee keskustella tulevaisuuden kannalta keskeisistä aihealueista; kasvusta ja vetovoimaisuudesta, liikkumisen asettamista haasteista, ja kestävydestä ylipäätään. (Land Use Management for Sustainable European Cities (LUMASEC) 2008, 100–101; 104.)

Tavoiteluettelon sijaan ”Perspective Munich” sisältää suuntaviivoja ja toimintamalleja. Sen ohjaavia periaatteita ovat muun muassa: alueen sisäisen yhteistyön parantaminen sekä luoda tulevaisuuteen katsovaa asutusta ja yhdyskuntaa ammattitaitoisen kehittämisen avulla. Münchenissä on kehitetty slogan ”Compact-Urban-Green”. (Land Use Management for Sustainable European Cities (LUMASEC) 2008, 102.) Se perustuu ajatukseen, jossa kaupungin koko asutuskehityksen suhteen tavoitellaan kompaktia kaupunkisuunnittelua samalla, kun viheralueita suojellaan ja edistetään. Kaupungin ulkopuolisten alueiden kehittämistä halutaan vähentää, ja näin keskittyä enemmän kaupungin sisäisiin alueisiin. Tulevaisuutta suunniteltaessa tieto ja opetus tulee yhdistää, sillä siinä nähdään olevan tulevaisuuden kaupunkien voimavara. (Land Use Management for Sustainable European Cities (LUMASEC) 2008, 103–104.)

3.1.2 TISSUE-hanke

Häkkinen, Rauhalan ja Huovilan (2006) mukaan Euroopan Komission kuudennessa puiteohjelmassa toteutettiin tutkimushanke TISSUE (Trends and Indicators for monitoring the EU thematic Strategy on Sustainable development of Urban Environment), jonka päätavoitteena oli laatia ehdotus indikaattoreista, joilla seurata kaupunkialueiden kestävä kehityksen strategioita. Tutkimushankkeen mukaan nykyään vallitsevassa maankäytössä pätevät seuraavat trendit: autoilun lisääntyvä merkitys, taajama-alueiden alueellinen laajeneminen ja lisääntyvä maankäyttö. (Häkkinen ym. 2006, 31; 43.)

Hankkeen ehdottamat indikaattorit on jaettu kahteen luokkaan: CORE 1 ja CORE 2. Erottelu perustuu siihen, että CORE 1:n indikaattoreita on mahdollista käyttää jo nyt, kun taas CORE 2:n indikaattorit ovat enemmän tulevaisuuden käyttöä varten. CORE 2:n indikaattoreiden edellyttämät mitausmenetelmät ja informaatio ovat nykytietämyksellä vielä puutteellisia.

CORE 1:n indikaattorit on jaettu viiteen osa-alueeseen: Sustainable Urban Transport, Sustainable Urban Design, Sustainable Urban Construction, Sustainable Urban Management ja Sustainable Urban Environment. Kukin osa-alue sisältää joukon indikaattoreita kuten liikenneturvallisuus, kävely- ja pyöräilyreitit, viheralueiden kehittäminen, rakennusten energiankulutus, asukkaiden tyytyväisyys ympäristön tilaan, veden kulutus, ilman laatu, yhdyskuntajätteen käsittely ja kasvihuonekaasut. (Häkkinen ym. 2006, 44.) CORE 2:n indikaattori-osa-alueet ovat samat kuin CORE 1:ssä, mutta niiden sisältö on erilainen. CORE 2:ssa on sellaisia indikaattoreita kuten: julkisen liikenteen laatu, peruspalveluiden saatavuus, maaperän peittyminen, asukkaiden sitoutuminen kestäväan kehitykseen, kaupunkialueiden integroidut suunnitelmat ympäristön, liikenteen ja maankäytön suhteen sekä ympäristön monimuotoisuus kaupunkialueilla. (Häkkinen ym. 2006, 45.)

Lopuksi Häkkinen ym. (2006, 52–53) ehdottavat raportissa kaupungeille kestäväan kehityksen pääkriteerejä. Pääkriteerit ovat indikaattoreita ympäristövaikutusten arviointiin, ja ne on suunnattu kaupungin kestäväan kehityksen ja ympäristövaikutusten arvioinnista sekä seurannasta vastaaville viranomaisille. Indikaattoreita on yhteensä 15 kappaletta: kasvihuonepäästöjen määrä, rehevöittävät päästöt vesistöihin, ilman laatu, energiatehokkuus, veden kulutus, kaatopaikkajätteiden määrä ja käsittely, meluisilla alueilla asuvien kaupunkilaisten määrä, luonnonsuojelualueiden määrä, indikaattorilajien esiintyminen, maaperän peittyminen, viheralueiden määrä, joukkoliikennepalvelut, pyöräilyverkostot, rakennettu ympäristö sekä osallistuminen ja tyytyväisyys.

3.2 Maankäyttö ja käsitteistö

Maankäytön suunnitteluun ja rakennettuun ympäristöön liittyy suuri määrä käsitteitä. Alan käsitteistä monet kuulostavat samalta, näyttävät samalta, ja monesti erot niiden merkityksessä ovat pienet. Tämä korostuu käsitteiden kansainvälisessä tarkastelussa. Esimerkiksi Junttilan (1995, 13) mukaan englanninkieliset termit environmental design, public design sekä urban design tarkoittavat sinänsä samaa asiaa, mutta saavat eri maissa erilaisia määritelmiä.

Tämän luvun tarkoituksena on tuoda selkeyttä käsitteisiin ja helpottaa niiden ymmärtämistä. Luku on jaettu kahteen osaan, kaavoitukseen 3.2.1 ja kaupunkiympäristön suunnitteluun 3.2.2. Lisäksi käsitteistä on koottu taulukko, jossa on selitetty alan peruskäsitteistöä. Sanasta on työn alussa.

3.2.1 Kaavoitus

Kaavoituksen tarkoitus on varmistaa yhdyskunnan tarkoituksenmukainen kehittyminen, taata yleisen edun toteutuminen sekä välttää eturistiriitoja yksityisten ihmisten välillä. Kaava on siis väline, jolla ohjataan maankäyttöä, sen suunnittelua ja lopulta rakentamista. Lisäksi kaavat sisältävät oikeuksia ja velvollisuuksia. (Jalkanen, Kajaste, Kauppinen, Pakkala & Rosengren 1997, 42; 49.) Kaavoihin liittyy olennaisesti kaavamerkinnot.

Merkinnät kertovat sen, millä tavalla jotakin aluetta käytetään tai tullaan käyttämään. Kaavamerkinnöille on olemassa omat oppaansa, joista vastaa ympäristöministeriö. Lisäksi on olemassa kaavamääräyksiä, jotka ovat tarkkoja ja yksityiskohtaisia ohjeita, joilla vielä hienosäädetään aluetta haluttuun muotoon ja tarkoitukseen. (Kurenniemi & Kauppinen 2002, 218.)

Kaavajärjestelmä on hierarkkinen, ja se koostuu kolmesta osasta; maakuntakaavoituksesta, yleiskaavoituksesta sekä asemakaavoituksesta. Kaavajärjestelmässä aina ylempi taso ohjaa alempaa. Toisaalta yksityiskohtaisempi kaava korvaa aina yleisemmän. Ylimpänä kaavajärjestelmässä on maakuntakaava. (Jalkanen ym. 1997, 49.) Maakuntakaavan laatimisesta vastaa kunkin maakunnan maakuntaliitto. Hämeen maakunnassa maakuntakaavan laatii Hämeen liitto. Maakuntakaavan tehtävänä on ohjata maakunnassa tapahtuvaa maankäyttöä. Se on suunnitelma niistä suurista linjoista, millaiseen yhdyskuntarakenteeseen ja alueelliseen kokonaisuuteen tullaan vuosikymmenten aikana tähtäämään. Maakuntakaavan vahvistamisesta vastaa ympäristöministeriö. (Maakuntakaavoista yleisesti n.d.)

Seuraavana hierarkiassa on yleiskaava. Yleiskaavassa määritellään kunnan maankäytön pääpiirteet. (Jalkanen ym. 1997, 49.) Yleiskaava on nimensä mukaisesti yleisluontoinen. Sen tarkoitus on ohjata koko kunnan maankäyttöä ja sovittaa yhteen yhdyskuntarakenteen eri toimintoja. (Kaavoitus 2013.) Asemakaava liittyy myös kunnan maankäytön suunnitteluun, mutta se sisältää yksityiskohtaisia ohjeita taajama-alueiden maankäytöstä (Jalkanen ym. 1997, 49). Siinä missä yleiskaava ohjaa alueen toimintojen sijoittumista, asemakaava ohjaa myös itse rakentamista (Kaavoitus 2013). Asemakaava sisältää määräyksiä esimerkiksi kerrosluvusta aina kattokaltevuuksiin ja jopa julkisivumateriaaleihin. Ennen kaikkea asemakaava antaa määräyksiä siitä, miten rakennukset sijoittuvat kullekin tontille ja millaisella volyyymillä kullakin tontilla saa rakentaa (Junttila 1995, 75). Asemakaavojen yhteyteen voidaan liittää erilaisia havainnollistavia kuvia, pienoismalleja ja tietokonemallinnuksia, joiden avulla yritetään selkeyttää suunnitellun alueen tulevaa olemusta (Kurenniemi & Kauppinen 2002, 217). Lisäksi on olemassa rakennusjärjestys. Se sisältää täydentäviä määräyksiä, joita paikalliset olosuhteet edellyttävät (Jalkanen ym. 1997, 49). Esimerkiksi Hattulan rakennusjärjestys sisältää määräyksiä muun muassa rakentamisesta asemakaava-alueen ulkopuolelle, julkisista ulkotiloista sekä rakennusten rakentamisesta (Rakennusjärjestys 2012).

Maankäytön suunnittelua säätelee Suomessa maankäyttö- ja rakennuslaki. Sen tavoitteena on järjestää ja säädellä maankäyttöä siten, että luodaan edellytykset hyvälle elinympäristölle. Lisäksi tavoitteena on edistää kestävä kehitystä sen kaikissa osa-alueissa. (MRL 132/1999 1§; 2§) Alueiden käytön suunnittelun tavoitteet ovat pitkän listan kautta tyhjentävät ja haasteelliset. Tavoitteena tässä pykälässä on muun muassa edistää turvallisen, terveellisen ja viihtyisän elin- ja toimintaympäristön muodostumista siten, että se tyydyttää kaikkien sosiaalisten ryhmien – lasten, vanhusten ja vammaisten – tarpeet, ja on myös sosiaalisesti toimiva. Lisäksi muut tämän opinnäytetyön kannalta merkittävät kohdat edistävät palvelujen saatavuutta, luonnon monimuotoisuuden säilymistä, yhteiskuntarakenteen ta- loudellisuutta ja kauneutta. (MRL 132/1999 5§)

Maankäyttö- ja rakennuslain lisäksi on olemassa Valtakunnalliset alueiden käyttötavoitteet (VAT). Ne ovat osa kyseisen lain alueidenkäytön suunnittelujärjestelmää. VAT:n tavoitteena on muun muassa auttaa saavuttamaan lain määrittämiä tavoitteita, sekä auttaa kuntia ja maakuntaliittoja toteuttamaan lain edellytykset sekä huomioimaan valtakunnallisesti merkittävät maankäyttöasiat. Kestävä kehitys ja hyvä elinympäristö ovat alueiden käyttötavoitteiden keskeistä sisältöä. (Valtakunnalliset alueiden käyttötavoitteet 2013.) Tavoitekokonaisuuksia on yhteensä kuusi kappaletta: 1) toimiva aluerakenne, 2) eheytyvä yhdyskuntarakenne ja elinympäristön laatu, 3) kulttuuri- ja luonnonperintö, virkistyskäyttö ja luonnonvarat, 4) toimivat yhteysverkot ja energiahuolto, 5) Helsingin seudun erityiskysymykset sekä 6) luonto- ja kulttuuriympäristöinä erityiset aluekokonaisuudet (VNp 2000, 2008, 8). Tavoitteiden lähtökohdissa mainitaan esimerkiksi, että ”Hyvän elinympäristön tärkeitä ominaisuuksia ovat terveellisyys, turvallisuus, toimivuus ja viihtyvyys.” (VNp 2000, 2008, 3.)

3.2.2 Kaupunkiympäristön suunnittelu

Kaupunkiympäristö tarkoittaa kaupungin miljöönsä sisältämää rakennetta, kuten rakennuksia, katuja, puistoja sekä tontteja kaikkine yksityiskohtineen. Kaupunkiympäristö ikään kuin koostuu rakennusten muodostamista erilaisista tiloista ja niitä yhdistävistä katu- ja istutusalueista monenlaisine elementteineen. (Junttila 1995, 16.) Kaupunkiympäristö on se ympäristö, josta koostuu ihmisen jokapäiväinen elinympäristö (Söderström 2012, 28).

Kaupunkiympäristön käsitteeseen liittyy olennaisesti kaupunkitila. Kaupunkitila on termi, jolle on monimutkainen määritelmä. Se voidaan määrittellä olevan fyysisen ja sosiaalisen tilan summa. (Söderström 2012, 28.) Esimerkiksi torin fyysinen ympäristö tarkoittaa sen rakenteellista ympäristöä. Torilla on tietyt piirteet, jotka tekevät siitä juuri torin. Sen sijaan sosiaalinen tila tarkoittaa toiminnan yhdistymistä rakenteeseen. Lefebvren (2003) mukaan sosiaalinen tila on puite jollekin toiminnalle (Söderström 2012, 28).

Kaupunkitilaa voidaan tarkastella Kevin Lynchin (1960) kehittämän jaottelun pohjalta. Jaottelu perustuu hänen ajatukselleen kaupunkiympäristön luettavuudesta (legibility). Jaottelun osat ovat: reunat, reitit, alueet, maamerkit sekä solmukohtat. (Söderström 2012, 28.) Reunat ovat kaupunkiympäristön rakenteellisia reunoja, kuten jokia, isoja teitä, rautateitä tai muureja. Nämä reunat katkaisevat sekä maisemaa että kulkureittejä, ja näin vaikeuttavat liikkumista, erityisesti jalankulkua. Miellyttävän ympäristön kannalta onkin tärkeää paikantaa sen reunat ja minimoida niiden negatiiviset vaikutukset. Reitit ovat kulkuväyliä, mutta olennaista näissä kulkuväylissä on niiden visuaalinen ilme. Reitti muodostuu siis kulkuväylästä ja siitä, mitä kulkureitiltä näkyy. Tärkeimpiä reittejä ovat niin sanotut pääreitit, eli kulkuväylät, joiden varrelle alueen keskeisimmät toiminnot sijoituvat. Jälleen korostuu jalankulkuympäristön merkitys. (Söderström 2012, 29.)

Lynch (1960) määrittelee jaottelunsa alueiden tarkoittavan kaupungin osaluoteita, joille voidaan määrittellä jokin tietty piirre, jokin aluetta kuvastava määritelmä. Alue voi olla esimerkiksi kaupunginosa tai naapurusto (Söderström 2012, 29), hautausmaa tai oppilaitosalue. Määritelmään kuuluu ajatus alueidentiteetistä; piirteestä, jolla alue erottuu muista alueista (Söderström 2012, 29). Alueidentiteetti auttaa ihmisiä hahmottamaan itsensä osaksi jotakin paikkaa, ja näin myös huolehtimaan siitä. Solmukohdat, noodit, ovat kaupunkitilan strategisia pisteitä. Ne ovat toiminnan keskiöitä, kuten aukioita, linja-auto ja rautatieasemia ynnä muita vastaavia paikkoja, joiden kohdalla voidaan puhua niin kutsutusta katuseurallisuudesta. Ne ovat paikkoja, joissa törmätään tuttuihin, toisiin ihmisiin, jäädään keskustelemaan tai seuraamaan toimintaa. Katukahvilat ovat tästä hyvä esimerkki. (Söderström 2012, 30.) Maamerkit puolestaan ovat maiseman kiinnekohtia, jotka erottuvat muusta ympäristöstä. Ne ovat kaupungin tai alueen symboleja, jotka luovat alueen identiteettiä. Maamerkit voivat olla lähes mitä tahansa aina luonnonelementeistä, rakennuksiin (Söderström 2012, 30) ja erilaisiin monumentteihin (Lähdekorpi 2013, Hämeen Sanomat 29.10.2013, 3).

Kaupunki on monimutkainen kokonaisuus, jonka hallinta on haastavaa (Junttila 1995, 73). Reunat, reitit, alueet, solmukohdat sekä maamerkit muodostavat Lynchin (1960) mukaan yhdessä kokonaisuuden kaupunkisuunnittelun työvälineestä, jonka avulla voidaan vaikuttaa kaupunkiympäristön luonteeseen ja muotoon (Söderström 2012, 31). Panostamalla viihtyvyyteen ja laatuun voidaan tehdä kaupunkien keskusta-alueista vetovoimaisempia ja elinvoimaisempia. Panostus myös heijastelee positiivisesti kauaksi alueen tulevaisuuteen; suunnittelulla tehdään mahdolliseksi keskustan pitkäaikainen kehittyminen. (Junttila 1995, 73.)

3.3 Kestävä ja hyvä ympäristö

Ihmisen perusluonteeseen kuuluu toiminta. Toimimme koko ajan jossakin ympäristössä, ja olemme toiminnallamme osa sitä. Toimintamme asettaa siksi tiettyjä vaatimuksia ympäristölle. Lapsella, aikuisella ja vanhuksella on jokaisella omat vaatimuksensa toimintaympäristölleen. Hyvä ympäristö tukee toimintaamme. (Tapaninen, Kauppinen, Kivinen, Kotilainen, Kurenniemi & Pajukoski 2002, 90.) Gehlin (1987) mukaan hyvin suunniteltu ympäristö on lisäksi vetovoimainen (Söderström 2012, 35).

3.3.1 Hyvä ympäristö

Hyvä ympäristö on viihtyisä, turvallinen, vaihteleva, sosiaalinen sekä siisti (Tapaninen & Kotilainen 2002, 90–91). Viihtyisyys on kuitenkin subjektiivista. Näkemys viihtyvyydestä vaihtelee niin ihmisten kuin tilanteiden kesken. Viihtyvyys voi yhtä hyvin olla passiivista olemista tai aktiivista toimintaa, sosiaalinen ja vilkas tilanne tai yksinäinen hiljainen hetki. Viihtymiseen liittyy vahvasti virkistäytyminen. (Junttila 1995, 33.) Viihtymisen mielletäänkin yleensä koostuvan luonnonelementeistä, kuten kasvillisuudesta ja vedestä. Tällaisessa ympäristössä luonnonympäristön tehtävänä on tukea rakennettua ympäristöä, ja myös toisin päin. Luonnonympäris-

töllä on vaikutusta ihmisen terveyteen sen elvyttävän vaikutuksen ansios-
ta. Fysiologisilla mittauksilla on todettu luonnon läheisyyden alentavan
ihmisen stressitasoa. Rakennetussa ympäristössä tärkeä viihtyisyyteen
vaikuttava tekijä on eri toimintojen, palveluiden, koulun ja päiväkotien se-
kä asumisen ja työpaikkojen sijainti toisiinsa nähden. Turvallinen ympä-
ristö on esteetön. Ihmisten erilaiset rajoittuneisuudet liikkumisen, kuulon
tai näkökyvyn suhteen, on turvallisessa ympäristössä huomioitu. Näin
mahdollisuudet erilaisiin onnettomuuksiin on minimoitu. (Tapaninen &
Kotilainen 2002, 75; 90; 100–101.) Luonnollisesti myös erilaisten uhkien,
kuten rikosten, väki- ja ilkivallan ehkäiseminen lisää turvallisuutta. Tur-
vattomaksi koettu ympäristö ei houkuttele. (Rikoksia ja ilkivaltaa ehkäise-
vä elinympäristö 2013.)

Tarjonnaltaan ja rakenteeltaan vaihtelevassa ympäristössä ihmiset pystyvät
tydyttämään tarpeitaan (Tapaninen & Kotilainen 2002, 91). Jane Jacobsin
(1961) mukaan alueella tulisi olla useampi kuin yksi käyttötarkoitus. Sen
esimerkiksi tulisi olla kokonaisuus palveluita, asumista ja työssäkäyntiä.
(Söderström 2012, 32.) Vaihtelevuutta lisää myös kaupunkirakenteen ker-
roksellisuus; vanhat ja uudet rakennukset ovat osa maisemaa ja sopusoin-
nussa keskenään. (Tapaninen & Kotilainen 2002, 91.)

Hyvä sosiaalinen ympäristö tarjoaa erilaisia mahdollisuuksia sekä yhdes-
säoloon erilaisten harrastusmahdollisuuksien kautta, että yksinoloon. Li-
säksi hyvä ympäristö on siisti. Siisti ja hoidettu ympäristö koetaan roskais-
ta miellyttävämmäksi. (Tapaninen & Kotilainen 2002, 91.)

Turvallisuus, tarjonnan ja rakenteen vaihtelevuus, sosiaaliset mahdollisuu-
det sekä siisteys luovat kaikki viihtyvyyttä. Yksinkertaistetusti hyvä ympä-
ristö on siis viihtyisä. Kyttä ja Kahila ovat tutkineet pehmoGIS-
menetelmän avulla Järvenpään kaupungin asukkaiden ajatuksia elinympä-
ristön laatutekijöistä. Tutkimuksen mukaan viiden positiivisimman
elinympäristön laatutekijän (taulukko 2) joukkoon kuuluivat juuri turvalli-
suus, siisteys, luonnon läheisyys sekä palvelut. (Kyttä & Kahila 2009,
169–174.)

3.3.2 Muuttuva ympäristö

Ympäristö muuttuu, ja usein tätä muutosta saa aikaan ihminen. Muun mu-
assa muutokset kulttuurissa, teknologiassa sekä taloudessa vaikuttavat
ympäristöömme. Fyysinen ympäristö onkin aina oman aikakautensa peili.
(Tapaninen & Kotilainen 2002, 90; 97.) Aiheuttamamme ympäristömuu-
tokset eivät aina ole positiivisia. Kaupunkiseudut ovat kasvaneet ja niiden
rakenne on hajautunut (Hynynen 2009, 47). Sairisen ja Maijalan (2009)
mukaan hajautuneen rakenteen tyypillisiä piirteitä ovat asumisen, työssä-
käynnin ja palveluiden etäännyminen toisistaan (Söderman ym. 2011, 15).
Ongelmana onkin se, että alueellisesti laajoissa yhdyskunnissa mainitut re-
surssit harvoin sijaitsevat samassa paikassa, missä niitä voitaisiin hyödyn-
tää suoraan. (Hynynen 2009, 43.)

Hajautuneen yhdyskuntarakenteen taustalla on monia tekijöitä. Siirtymi-
nen alkutuotannosta teolliseen tuotantoon on yksi keskeisimmistä tekijöis-

tä (Hynynen 2009, 48). Teollistuminen aiheutti huonontunutta kaupunkiympäristöä, ja asutus alkoi suuntautua kaupunkien keskustoista sen reuna-alueiden tuntumaan, koska asuinalueet pyrittiin erottamaan teollisuusalueista (Maijala 2009b, 27). Toinen maailmansota kiihdytti teollistumista, mikä puolestaan synnytti voimakkaan muuttoliikkeen maaseudulta kaupunkiin (Hynynen 2009, 48). Lisääntynyt väkimäärä paisutti kaupunkeja, ja kasvaneeseen asuntotarpeeseen piti vastata nopeasti. Myöhemmin, esimerkiksi Suomessa, havaittiin, että kaavoitetut alueet olivat ylimitoitettuja, ja jäivät siksi hajanaisiksi kokonaisuuksiksi etäälle keskustoista. (Maijala 2009a, 16.)

Muutokset väestörakenteessa ovatkin merkittävä ja moninainen syy hajautuneen yhdyskuntarakenteen takana. Noussut koulutustaso tuotti nousua myös elintasossa. Elintason nousu puolestaan pienensi kotitalouksien kokoa. (Hynynen 2009, 48.) Asuntokuntien pienentymisestä huolimatta asuntojen pinta-ala henkeä kohti on noussut (Söderman ym. 14). Asuntokunnalla tarkoitetaan niitä ihmisiä, jotka vakituisesti asuvat samassa huoneistossa (Tilastokeskus. n.d.).

Teollistumisen ja väestörakenteen muutosten kanssa hajanaista yhdyskuntarakennetta ovat edesauttaneet myös tekniikan ja infrastruktuurin muutokset. Tekniikan uudet innovaatiot, ja sitä kautta kehittyneet liikennejärjestelmät mahdollistivat suuremmat etäisyydet. Polkupyörä, sähköenergia, rautatiet, henkilöautot ja lentoliikenne nopeuttivat siirtymistä paikasta toiseen. 1960-luvulla elintason kasvaessa alkoi myös vahva henkilöautoilun yleistyminen. (Hynynen 2009, 48.) Hajautuneen rakenteen ongelmat kuluivatkin nimenomaan yksityisautoiluun. Henkilöautoistuminen lisää öljyn kulutusta (Tilastokeskus 2007). Öljy taas on fossiilinen polttoaine, jonka käyttö tuottaa kasvihuonekaasupäästöjä, ja näin lisää ilmaston lämpenemistä (Kasvihuoneilmiö ja ilmastonmuutos n.d.).

Hajautunutta yhdyskuntarakennetta kannattaa eheyttää. Eheyttämisen käsitettä ei kuitenkaan ole virallisesti määritelty (Maijala 2009a, 19). Tästä huolimatta Lehtonen (2007) määrittelee sen tarkoittavan pyrkimystä jäsenellä paremmin kaupunkien muodostamaa kokonaisuutta ja tiivistää yhdyskuntien rakennetta (Söderström 2012, 27). Jotta yhdyskuntarakennetta voidaan eheyttää, tarvitaan tarkka kuva siitä, millaisista kokonaisuuksista yhdyskunta koostuu (Ristimäki, Helminen, Shemeikka & Oinonen 2009, 125). Tärkeää olisi, että samanaikaisesti pyrittäisiin myös yhdistämään maankäytön suunnittelu ja liikennejärjestelmien suunnittelu. Tällä tavoin saavutettavuus eri liikkumismuodoilla, kävellen, pyöräillen, linja-autolla, huomioidaan suunnittelussa alusta lähtien. (Söderström 2012, 27.) Suomessa muun muassa Valtakunnalliset alueidenkäyttötavoitteet ohjaavat maankäyttöä kohti tiiviimpää yhdyskuntarakennetta ja kestävästä kehitystä (Söderman ym. 2011, 15). Vuosikymmeniä kestäneen esikaupungistumisen jälkeen eurooppalaisissa kaupungeissa onkin alettu korostaa keskustojen merkitystä 1980 - 1990 -luvulta lähtien (Katsaus kaupungistumisen historiaan n.d., 12).

3.3.3 Kestävä kaupunkiympäristö

Kestävyyden käsitteeseen liittyy lievää problematiikkaa. Puhuttaessa kestävästä kaupunkimuodosta on eriäviä näkemyksiä siitä, mitä ”kestävyydellä” tässä yhteydessä oikeastaan tarkoitetaan. Tämä siitä huolimatta, että kestävä kaupunkimuodon olemusta on tutkittu paljon ja eri näkökulmista. (Maijala 2009a, 16–17.) Kestävyyden hankalaa määrittelyä kuvastaa se, että kestävä kaupunkimuodon aiheeseen liittyy esimerkiksi kilpailu ja debatti väljän ja tiiviin kaupunkimuodon välillä; kumpi on kestävämpi ratkaisu, väljä vai tiivis malli.

Väljä kaupunkimuoto perustuu ajatukseen omavaraisuudesta, ja sen tarvitsemasta tilasta. Tilaa tarvitaan omavaraisuuden tarpeisiin ja aineiden luonnolliseen kiertokulkuun. Tästä syystä kaupunki ei voi olla kestävä ratkaisu, sillä kaupunki tarvitsee toimiakseen ulkopuolisia resursseja, mikä lisää logistiikan tarvetta ja haitallisia päästöjä. Lisäksi kaupunki ei itsenäisesti pysty käsittelemään jätteitään luonnonmukaisin prosessein, mistä aiheutuu jäteongelmia. Käytännössä omavaraisuuteen perustuva yhdyskunta on hankala toteuttaa. Tarvittaisiin merkittäviä muutoksia sekä talouden että yhteiskunnan periaatteisiin. Mallia on myös kritisoitu siitä, missä kulkee kannattavan väljyyden raja; paljonko maata omavaraisuus todellisuudessa tarvitsisi. (Maijala 2009a, 16–17.)

Tiivis yhdyskuntarakenne ei sekään ole kiistaton. Malli perustuu kolmeen argumenttiin: maankäyttö-, liikkumis- ja infrastruktuuriargumenttiin. Maankäyttöargumentin perustelu tiiviille rakenteelle perustuu negatiivisten vaikutusten sijoittumiseen yhteen paikkaan, jolloin koskematonta luontoa säästyy enemmän. Infrastruktuuriargumentin mukaan tiiviissä rakenteessa infrastruktuuria on sekä taloudellisempaa että ekologisempaa rakentaa ja ylläpitää. Liikkumisargumentti taas perustaa tiiviin rakenteen paremmuuden sille, että tiivis rakenne tarkoittaa luonnollisesti myös lyhyempiä etäisyyksiä. Näin syntyy vähemmän haitallisia liikenteen päästöjä. Kritiikki tiivistä kaupunkimallia kohtaan liittyykin juuri liikkumisargumenttiin. Kritiikissä kysytään, miten lyhyet etäisyydet saavutettaisiin, ja vähentäisivätkö ne varmasti autoilua sekä päästöjä. (Maijala 2009a, 17–18.) Näyttäisi kuitenkin siltä, että tiivis rakenne on nousemassa suosittumaksi vaihtoehdoksi. Valtioneuvoston kanslian (2008) mukaan kestävyys yhdyskunnissa tarkoittaa muun muassa eheää ja monipuolista rakennetta. Lisäksi sen hahmotetaan olevan hyvää elinympäristöä ja kaupunkien omista vahvuuksista lähtevää kehittämistä sekä sisältävän toimivia liikennejärjestelmiä (Söderman ym. 2011, 13).

Kestävä yhdyskunnan ja kaupunkirakenteen määritelmää voidaan lähestyä myös kestävä kehityksen eri ulottuvuuksien näkökulmasta. Kuten kappaleen 3. alussa määriteltiin, ekologiseen kestävyYTEEN liittyy vahvasti luonnon monimuotoisuus. Millenium Ecosystem Assessment -raportin (2005) määritelmän mukaan ekosysteemipalvelut tarkoittavat ihmisen ekosysteemeistä saamia hyötyjä (Hiedanpää, Suvantola & Naskali 2010, 10). Merkittävimmät näistä ovat uusiutuvien luonnonvarojen tuottamat raaka-aineet sekä ravinto (Kolström 2010, 25). Lisäksi kaupunkiseuduilla viher- ja virkistyspalvelut tarjoavat muun muassa seuraavia ekosysteemipalveluita: ravinto, ilmansaasteiden puhdistus, melun vähentyminen sekä

virikistyminen (Niemelä, Saarela, Söderman, Kopperoinen, Yli-Pelkonen & Väre 2010, 208). Väre ja Rekolan (2007) mukaan luontoalueet ovat kuitenkin kaupunkialueilla pirstoutuneet taajamien pinta-alojen kasvun vuoksi. J. Coldingin (2011) näkemys tukee tätä väitettä. Hänen mukaansa muutokset maankäytössä aiheuttavat muutoksia myös ekosysteemipalveluihin, esimerkiksi heikentäen niiden toimintakykyä, mikä lopulta heijastuu myös ihmisen nauttimiin ekosysteemipalveluihin. Jos kaupunkiluonnon puskurointikyky kärsii, ihmisen haitallisiksi kokemien luonnonilmiöiden vastustaminen on vaikeampaa. Tällöin kaupungit ovat alttiimpia esimerkiksi tulville ja ilmansaasteille. (Söderman ym. 2011, 16.)

Ekosysteemipalveluista huolehtiminen on ekologista kestävyyttä; kaupungeissa ekosysteemipalveluista huolehtiminen tarkoittaa erilaisten viheralueiden ylläpitämistä (Söderman ym. 2011, 16). Ekosysteemipalveluihin panostamisella nähdäänkin olevan myös taloudellisesti kannattavaa. On järkevämpää tukea luonnon omaa toimintaa, kuin kehittää keinotekoisia ratkaisuja korvaamaan menetettyjä palveluita. Kaupunkialueilla vihreää infrastruktuuria voidaan lisätä muun muassa puistojen, viherseinien ja viherkattojen avulla. (Vihreä infrastruktuuri 2010.) Lisäksi Tyrväisen ja Miittisen (2000) mukaan läheiset virkistysalueet nostavat asuntojen arvoa (Niemelä ym. 2010, 211).

Ekologiseen kestävyys tarkasteluun liittyvät olennaisesti liikennejärjestelmät ja liikenteen päästöjen vähentäminen. Kuopion kaavoituksen kehittämisessä liikenteen vyöhyketarkastelumallissa pyritään helpottamaan maankäytön ja liikenteen vuorovaikutuksen tarkastelua (Ristimäki, Helminen, Shemeikka & Oinonen 2009, 126). L. Kososen (2007) esittelemässä mallissa on kolme vyöhykettä: jalankulku-, joukkoliikenne- ja auto-vyöhyke. Vyöhykemallissa lähdetään liikkeelle paikallisuudesta; jokaiselle kaupunkiseudulle laaditaan aina oma mallinsa, jolloin pystytään ottamaan huomioon jokaisen paikan tyypilliset morfologiset ominaisuudet. Vyöhykemallin on todettu olevan hyödyllinen työkalu yhdistämään maankäytön ja liikenteen suunnittelua kaupunkiseuduilla. Mallilla tähdätään eheämpään yhdyskuntarakenteeseen. (Ristimäki ym. 2009, 125; 126.)

Kävely ja pyöräily ovat ekologisia liikkumismuotoja, koska ne eivät aiheuta kasvihuonekaasupäästöjä. Cerveron (1996) mukaan eheässä rakenteessa liikkuminen on vähäisempää, ja kevyenliikenteen mahdollisuudet ovat paremmat (Söderström 2012, 27). Lisäksi Ojala (2003) toteaa, että tarjonta luo kysyntää liikennejärjestelmistä puhuttaessa (Söderström 2012, 27). Tämän pohjalta voidaan siis olettaa, että mitä enemmän kevyenliikenteen väylien määrään ja laatuun panostetaan, sitä enemmän niitä myös käytetään. Panostaminen kevyenliikenteen mahdollisuuksien parantamiseen, on panostusta ilmastonmuutoksen torjuntaan (Kasvihuoneilmiö ja ilmastonmuutos n.d.).

Kaupungin sosiaaliseen kestävyys liittyvä mahdollisuus perustarpeiden tyydyttämiseen. Seutukeke-hankkeessa tarkastellut sosiaalisen kestävyys kriteerien joukko perustuu Maslowin (1943) ja Allardt'n (1973) idealle yksilön perustarpeiden, ravinnon, asumisen, terveyden ja toimeentulon, tyydyttämisestä (Söderström 2012, 18). Perustarpeiden tyydyttäminen on

hyvinvointia. Niiden tyydyttäminen edellyttää tiettyjä resursseja, joiden järjestämisvastuu hyvinvointivaltiossa, esimerkiksi Suomessa, on valtiolla ja kunnilla (Pajukoski 2002, 54).

Sosiaalisen kestävyuden kaupunkiulottuvuuden osa on yhteisöllisyys ja sosiaalinen toiminta. Pajukosken (2002, 72) mukaan yhteisölle on monta määritelmää, mutta sen jäsenillä voidaan nähdä olevan aina jokin yhteinen tekijä, jotain yhteistä. Yksilöiden välinen yhteenkuuluvuus innoittaa näitä yksilöitä myös yhdessä tekemiseen. Kaupunkiympäristön kannalta olennaista on yhteisöllisyyden alueellinen ulottuvuus. Alueellista yhteenkuuluvuutta voi syntyä esimerkiksi kortteleiden asukkaiden kesken tai jopa jonkin kaupunginosan asukkaiden välillä. (Pajukoski 2002, 72–73.) Lisäksi sosiaaliseen kestävyteen kuuluu tasa-arvo. Kaupunkiseudulla tasa-arvo ilmenee niin alueellisena tasa-arvona kuin yksilöiden välisenä tasa-arvona. Kaupungin eri alueiden tulee olla samanarvoisessa asemassa keskenään. Sama pätee eri väestöryhmiin; niin lapsilla, vanhuksilla, kuin maahanmuuttajilla tulee olla samat mahdollisuudet tyydyttää perustarpeitaan. (Söderman ym. 2011, 18.)

Taloudellisen kestävyuden näkökulmasta tiivis kaupunkirakenne on myös kestävä kaupunkirakenne. Tätä perustellaan sillä, että tiivis rakenne luo positiivista yhteisvaikutusta alueen eri toimialojen välille. Tiivis rakenne kerää yhteen useita tuottajia ja kuluttajia. Kun jollain alueella on paljon tuottajia ja kuluttajia, on mahdollista saavuttaa enemmän etuja. Etuja ovat yhteiset resurssi ja parempi tulos. Lisäksi tiivis rakenne tuottaa laajan työvoimatarjonnan työnantajille, ja monipuoliset työmahdollisuudet puolestaan työntekijöille. (Söderman ym. 2011, 19.) Jane Jacobsin (1961) näemyksen mukaan, merkittävässä asemassa palveluiden menestyksen kannalta on myös alueen sekoittunut rakenne. Palveluilla on jatkuvasti käyttäjäkuntaa; palveluita käyttävät päivisin alueella töissä käyvät ihmiset ja illalla alueen asukkaat. Lisäksi palvelurakenteen monipuolisuutta auttavat eri-ikäiset rakennukset. Jacobsin (1961) mielestä alue, jossa on eri-ikäisiä rakennuksia, tarkoittaa erikuntoisia rakennuksia, ja sitä kautta erisuuruisia liiketilavuokria. Näin samalla alueella pystyy toimimaan eritasoista liiketoimintaa. (Söderström 2012, 32–33.)

4 TUTKIMUSOSUUDEN TOTEUTUS

Tutkimusmenetelmäksi opinnäytetyöhön valittiin teemahaastattelu. Koska opinnäytetyölle oli kertynyt jo aiemmin opintoihin liittyneen työharjoittelun aikana paljon taustamateriaalia nykytila-analyysin sekä kuntalaisten katugallupin kautta, ei suurelle aineistonkeruututkimukselle nähty olevan tarvetta. Teemahaastattelu myös palvelee tutkimusmenetelmänä hyvin tilannetta, jossa etsitään vastausta johonkin tiettyyn aihekokonaisuuteen. Teemahaastattelu on puolistrukturoitu haastattelu, jossa teema-alueet ja niiden sisältämät kysymykset ovat jokaiselle haastateltavalle samat, vaikka kysymysten esittämisjärjestykset elävät jokaisen haastattelutilanteen mukaan. (Hirsjärvi & Hurme 2004, 47–48.) Kohderyhmäksi haastatteluihin määrittyi erityyppiset kaavoitusalan ammattilaiset, minkä vuoksi teemahaastattelu tutkimusmenetelmänä oli oivallinen valinta, sillä se huomioi hyvin ihmisten erilaiset mielipiteet asioista (ks. Hirsjärvi & Hurme 2004, 48).

4.1 Teemahaastattelut

Teemahaastatteluihin rakennettiin asianmukainen teemarunko, eli kysymysrunko hahmottelemaan haastattelun kulkua. Pääteemoina olivat kestävän kehityksen kolme näkökulmaa: ekologinen, sosiaalinen ja taloudellinen kestävyys. Kysymykset muotoiltiin näiden suhteen kaavoituksen ja aluekehittämisen näkökulmasta. Pääteemat sisälsivät kutakin teemaa syventäviä alakohtia. Teemarunkoja tehtiin kaksi. Toinen tuli haastattelijan käyttöön, ja toinen lähetettiin etukäteen haastateltaville. Haastattelijan versio oli yksityiskohtaisempi, ja se sisälsi esitettävien kysymysten lisäksi tukisanoja sekä aloitus- ja lopetusvirkkeet. Haastateltavien versio oli pelkistetty runko, josta välittyivät ainoastaan käsiteltävät teemat. Tämä sen vuoksi, ettei teemarunko olisi johdatellut haastateltavien vastauksia. Teemahaastatteluissa haastattelijan käyttämä runko löytyy liitteistä, Liite 2. Teemarunkoja tehtäessä kysymysasetteluun apua haettiin vuonna 2011 ilmestyneestä Tarja Södermanin ja Sanna-Riikka Saarelan (2011) toimittamasta teoksesta *Kestävät kaupunkiseudut – kriteereitä ja mittareita suunnittelun työvälineiksi*.

Haastattelut äänitettiin suoraan haastattelijan, opinnäytetyön tekijän, kannettavalle tietokoneelle. Tärkeää oli, että haastateltavien puhe kuului riittävän hyvin haastatteluaineistoa purettaessa. Jotta välttyttäisiin haastattelutilanteissa tallennukseen liittyviltä ongelmilta, kuten äänentoiston huonolta laadulta, tallennuskykyä testattiin etukäteen. Äänitysvalmius todettiin riittäväksi. Näin ollen tarvetta erilliselle nauhurille ei ollut, ja haastatteluaineisto saatiin kätevästi suoraan tietokoneeseen, jolla se myöhemmin myös analysoitiin. Teknisistä haasteista ainoa oli virtapistokkeen löytyminen haastattelijan kannettavalle tietokoneelle, mutta nekin löytyivät loppujen lopuksi melko vaivattomasti. Kysymyssarjan testaus ennen varsinaisia teemahaastatteluja jäi nopean aikataulun vuoksi tekemättä. Kysymysrungon käyttökelpoisuus oli kuitenkin hyvä; se tehtiin huolella ja haastattelutilanteissa se osoittautui käyttökelpoiseksi tuottaessaan runsaasti asiaan kuuluvaa puhetta ja näin käyttökelpoista aineistoa.

Yhteydenotot haastateltaviin aloitettiin heti, kun runko teemahaastattelua varten oli valmis. Haastatteluajankohdat järjestyivät vaivattomasti sekä puolin että toisin. Lopulliseksi haastattelujoukoksi muodostui aiotun viiden sijasta kuusi maankäytön suunnittelun ammattilaisia.

Teemahaastattelut asiantuntijat olivat:

- arkkitehti Outi Palttala
- Hämeen ELY-keskuksen ylitarkastaja Kirsti Nieminen
- Hämeen liiton suunnittelujohtaja Heikki Pusa
- Lopen maankäyttöpäällikkö Pekka Säteri
- Hausjärven kaavoituspäällikkö Ilkka Korhonen
- Hausjärven kaavasuunnittelija Paula Sidoroff-Eskelinen

Vaikka haastateltavia oli kuitenkin kuusi, haastatteluita pidettiin viisi. Yhdessä haastattelussa oli samalla kertaa kaksi haastateltavaa. Haastattelut sujuivat hyvin; kaikki haastateltavat olivat puheliaita, avoimia ja suhtautuivat haastatteluun positiivisesti. Siitä huolimatta haastattelutilanteet olivat haastavia. Jokainen haastattelu eteni kysymysrunkoa eri järjestyksessä. Se asetti haastattelijalle vastuun siitä, että koko kysymysrunko tuli käytyä läpi. Kaikissa haastatteluissa se ei ollut mahdollista; haastattelijan piti samanaikaisesti keskittyä pitämään huolta sekä teemarungon etenemisestä että sovitusta aikataulusta.

4.2 Haastatteluaineiston työstö ja analysointi

Haastattelut poikivat aineiston, jonka määrään ja laatuun voi olla tyytyväinen. Jokainen haastattelu oli erilainen ja eripituinen. Lyhin haastattelu oli noin 37 minuuttia pitkä, kun taas pisimmillään haastattelu kesti noin yhden tunnin ja 30 minuuttia. Keskimäärin yksi haastattelu kesti 61,4 minuuttia.

4.2.1 Litterointi

Haastatteluaineiston käsittely aloitettiin litteroinnilla. Litterointi tarkoittaa aineiston sanasanaista puhtaaksikirjoittamista. Ei ole olemassa yksiselitteistä ohjetta siitä, millaista tarkkuutta aineiston litteroinnissa tulee noudattaa (Hirsjärvi, Remes, Sajavaara 2005, 210). Tässä työssä noudatettiin ohjetta, jonka mukaan litterointi voidaan suorittaa ilman erikoismerkkin käyttöä, jos tutkimuksen kohteena ei ole kieli ja sen vuorovaikutus. Puoli-strukturoitujen haastattelujen kohdalla voidaan keskittyä poimimaan tutkimuksen kannalta olennaisimmat asiat. Vaarana tällöin on, että osa tärkeästä aineistosta jää huomioimatta. (Saaranen-Kauppinen & Puusniekka 2006.) Tämä tarkoittaa sitä, että perinteistä, erikoismerkkejä hyödyntävää litterointitapaa ei käytetty. Sen sijaan haastatteluita nauhalta kuunneltaessa haastateltavien puheesta eroteltiin tutkimuksen kannalta olennaiset seikat ja kirjoitettiin ylös. Opinnäytetyön tekijän mielestä kaikista tärkeimmät vastaukset ja kommentit litteroitiin sanasta sanaan. Suomen kieltä korjattiin vain siinä määrin, että virkkeistä muodostui mahdollisimman järke-

viä ja johdonmukaisia siten, että virkkeiden sisältö ja sanoma pysyivät kuitenkin samana. Tämä oli osa laadun varmistusta.

4.2.2 Teemoittelu

Litteroinnin jälkeen aloitettiin litteroidun aineiston analysointivaihe. Analysointimenetelmäksi valittiin teemoittelu. Tässä menetelmässä aineistosta nostetaan esille teemoja, jotka valottavat tutkimusongelmaa. Se on suositeltava analysointitapa aineistolle, jonka avulla halutaan ratkaista jokin käytännöllinen ongelma. Lisäksi teemoittelu menetelmänä mahdollistaa analysointi- ja raportointitavan, jossa teoria ja aineisto ovat läheisessä vuoropuhelussa. (Eskola & Suoranta 2008, 174; 178–179.)

Ideana teemoittelussa on, että aineistosta pyritään ensin löytämään, ja sen jälkeen erottelemaan tutkimuksen kannalta olennaiset seikat (Eskola & Suoranta 2008, 174). Tässä tutkimuksessa erottelun tekemiseen hyödynnettiin haastatteluissakin käytettyä teemarunkoa. Tähän ratkaisuun päädyttiin, koska teemarunko oli jo tehty tutkimusongelman tarpeisiin ja siinä käsiteltiin haluttuja teemoja varsin vahvasti. Lisäksi teemarungon havaittiin olevan toimiva itse haastattelutilanteissa; haastateltavat toivat tutkimusongelman kannalta hyviä asioita esille. Teemoittelun avulla pystyttiin tehokkaasti karsimaan kerros kerrokselta tutkimuksen kannalta epäolennaisia asioita pois. Jäljelle haluttiin jäävän vain haastatteluiden olennaisin sisältö, jonka kautta Parolan keskusta-aluetta voitaisiin kehittää.

Litteroidun aineiston työstö aloitettiin siis jaottelemalla kunkin haastateltavan vastaukset teemoittain haastattelussa käytetyn teemarungon mukaisesti. Käytännössä tämä tarkoittaa sitä, että käytettyyn teemarunkoon lisättiin se, mitä kukin haastateltava oli kuhunkin kysymykseen vastannut. Kirjattaessa vastauksia teemarunkoon, valittiin litteroiduista haastateltavien vastauksista ne, jotka olivat tutkimusongelman kannalta kaikista olennaisimmat. Runkoon lisättiin niin litteroituja pätkiä kuin avainsanoja ja ilmaisuja siitä, mikä oli vastauksen ydinasia.

Kun tämä vastausten yhteen nivonta oli valmis, alettiin muodostaa kokonaiskuvaa siitä, minkälaisia vastauksia kuhunkin kysymykseen oli saatu, mikä oli haastateltavien vastausten trendi eli esiintyikö vastauksissa samankaltaisuuksia. Lisäksi mietittiin, mikä ylipäättään oli saatujen vastausten punainen lanka. Kaikessa analysoinnissa noudateltiin periaatetta, jossa asiantuntijoiden vastauksista pyrittiin löytämään ne seikat, jotka olivat kyseessä olevan työn tutkimusongelman kannalta olennaisia.

Teemakohtaisen kysymys-vastaus-tarkastelun jälkeen luotiin kaksi erityylistä tiedostoa. Toiseen koottiin yhteen ja listattiin keskusteluista nousseita samankaltaisuuksia; mitä samoja asioita eri haastateltavat toivat esiin. Lisäksi listaukseen liitettiin sellaisia yksittäisiä asioita, jotka työn tekijän mielestä olivat varteenotettavia huomioita kestävän yhdyskuntasuunnittelun näkökulmasta. Toiseen tiedostoon koottiin kysymyskohtaisesti kaikkien vastausten yhteinen summa. Näin saatiin kokonaiskuva ja pelkistetty lista niistä asiantuntijoiden kommentteista, jotka olivat olennaiset Parolan

keskusta-alueen kehittämisen kannalta. Sekä teemahaastattelun tuloksia, että niiden pohjalta tehtyjä johtopäätöksiä käsitellään lähemmin luvussa 5.

5 TEEMAHAASTATTELUIDEN VASTAUSTEN YHTEENVETO

Haastatteluiden vastausten anti oli monipuolinen. Kestävä kehitys nähtiin lähtökohtaisesti ja kokonaisvaltaisesti positiivisena ja tarpeellisena asiana maankäytön suunnittelussa. Positiivisuudesta huolimatta kestävän kehityksen näkökulmista erityisesti ekologisuus nähtiin myös haastavana elementtinä, joka aika ajoin, muun muassa talouden sanelemista syistä, jää kuntien maankäytön suunnittelussa usein vähäisemmälle huomiolle. Toisaalta pannotaminen yhteen näkökulmaan voi edesauttaa myös muita kestävän kehityksen osa-alueita.

Voisi sanoa niin, että yleensäkin taloudelliset asiat tahtovat kulkea edellä, ja se on tietenkin tosiasia, koska talous on entistä kireämmällä; kunnilla on vähän rahaa käyttää. Se näkyy valitettavasti. Tällainen kuntien taloudellinen ahdinko näkyy fyysisessä ympäristössä.

Asiantuntija A

Siinä mielessä se on ihan hyväkin, että totta kai se, että on taloudellista tarkoittaa, että rakennetaan keskitetysti, niin se taas edesauttaa näitä muita näkökulmia kestävässä kehityksessä.

Asiantuntija D

Kuten luvussa 4.2.2 tuotiin esille, samankaltaiset vastaukset kerättiin yhteen omaksi tiedostokseen. Seuraava lista on kyseisestä tiedostosta, ja siihen on koottu asiat, jotka olivat näitä yhteisiä niin sanottuja samoja vastauksia. Listaus ei tarkoita sitä, että kaikki kuusi haastateltavaa olisivat vastanneet johonkin tiettyyn kysymykseen samalla tavalla. Lista on tehty seikoista, jotka tulivat litteroinnin yhteydessä vastaan useammin kuin kerran ja useammalta kuin yhdeltä haastateltavalta toisinaan samassa yhteydessä, toisinaan eri yhteyksissä. Luetellut vastaukset ovat tämän työn kannalta ne keskeisimmät vastaukset. Näiden vastausten avulla Parolan keskusta-alueita tarkasteltiin ja ideoitiin.

Yksittäisiksi kohdiksi tiivistettynä näitä asioita olivat:

- saavutettavuus
- viihtyisyys
- monipuolinen keskusta-alueen rakenne sisältäen asumisen, palvelut ja viheralueet
- monipuoliset viheralueet, jotka ovat yhteydessä ympäröiviin virkistys-alueisiin
- sijoittelu; erilaisten verkostojen, kuten palvelut, asuminen, viheralueet, toimiva yhteensovittaminen
- ikäihmisten huomioiminen suunnittelussa; läheisyys, esteettömyys
- huomion kiinnittäminen kevyenliikenteen mahdollisuuksien parantamiseen

- yhden kestävän kehityksen teeman kehittäminen tukee muitakin teemoja
- siisteys luo siisteyttä -periaatteella irti ilkvallasta
- rakennusten elinkaariajattelu ja rakennusten käyttötarkoitusten muuttaminen
- kaavoituksella luodaan edellytyksiä toiminnalle
- kaupunkirakenteen eheyttäminen on hyvä asia (taloudellisuus)

Mielenkiintoinen, yleinen havainto vastauksista oli se, että maankäytön suunnittelussa kaikki asiat ovat enemmän ja vähemmän läheisessä suhteessa keskenään. Tämä tarkoittaa sitä, että yhden asian ollessa huonosti se luo heikkenemistä myös muissa asioissa. Esimerkiksi, jos hypoteettinen alue x ei miellytä, se on luotaan työntävä eikä kutsu viihtymään, ihmiset eivät halua asua, eivätkä viettää aikaansa siellä. Tällöin viihtyminen haetaan jostain muualta, mikä lisää liikennettä, ja siitä aiheutuvia päästöjä sekä vie palveluiden kuluttamisesta saatavaa taloudellista hyötyä toisaalle. Tämä puolestaan autioittaa aluetta x entistä enemmän, ja altistaa sen pahimmassa tapauksessa ilkvallalle, jolloin turvattomuus lisääntyy. Voidaan ajatella, että viihtyisä alue hillitsee ilkvallaa. Viihtyisyys taas linkittyy monipuoliseen aluerakenteeseen ja viheralueisiin. Negatiivisuuden kierre on valmis. Oletettavasti kuitenkin sama pätee myös toiseen suuntaan. Kun yhtä osa-aluetta parannetaan ja kehitetään, se saa aikaan positiivista kehitystä myös eteenpäin. Yhdyskunta- ja keskustarakenteen suunnittelussa siis pätee hyvin ympäristöasioille tyypillinen piirre; kaikki liittyy kaikkien.

Lisäksi mielenkiintoista oli se, että eräs haastateltava esitti Parolan keskustan kehittämiseksi samoja konkreettisia ideoita, mitä oli pohdittu jo opinäytetyötä edeltäneen työharjoittelun aikana. Näitä olivat jonkinlaisen kävelykadun rakentaminen ja ajanviettoon suunnitellun puiston luominen sekä kevyenliikenteen väylien kunnan kohentaminen.

Vaikka semmoinen, että sinne muodostuisi sellainen jalkakulkuväylä, missä voisivat ikään kuin yhdistyä nämä, muodostuisi semmoinen Parolan kävelykatu. Se ei sillä nimellä voi olla, mutta semmoinen, jossa ihmiset voisivat tavata toisensa.

Asiantuntija A

5.1.1 Saavutettavuus ja järkevä sijoittelu

Haastateltavien puheissa saavutettavuus liittyi läheisesti kevyenliikenteen väylien ja julkisen liikenteen toimivuuteen sekä virkistysalueisiin. Nähtiin, että keskusta, ja taas sitä ympäröivät virkistysalueet olisi hyvä olla saavutettavissa helposti ja turvallisesti kevyenliikenteen kulkureittien avulla. Saavutettavuuden tulisi luonnollisesti toteutua myös palveluiden suhteen.

Saavutettavuudesta eri asiantuntijat totesivat muun muassa seuraavaa:

Ympäristöhallinnossa on viime aikoina painotettu liikkumisen vähentämistä. Ja siinä mielessä ekologisuus olisi lähinnä se, että olisi lähellä kaikki.

Asiantuntija C

Totta kai siinä (rakenteessa) vielä yksi ulottuvuus on se, että se (keskusta-alue) on saavutettavissa julkisilla kulkuvälineillä ja myös asianmukaiset kevyenliikenteen yhteydet on hoidettu sillä tavalla liikenneturvallisesti, että ihmiset voivat liikkua siellä turvallisesti polkupyörällä tai kävellen.

Asiantuntija A

Saavutettavuuteen liittyy olennaisesti kaupungin toimintojen järkevä sijoittelu. Asiantuntijat olivat sitä mieltä, että ei ole hyväksi sijoittaa toimintoja kauaksi toisistaan. On sosiaalisesti kestävä sijoittaa erityyppisiä ja eri ikäryhmiä palvelevia toimintoja toistensa ja keskustan läheisyyteen. Saavutettavuuden todettiin olevan tasa-arvoa. Parannusta tarvitaan kuitenkin tietyllä tapaa myös tapakulttuuriin sekä eri ikäryhmien väliseen vuorovaikutukseen. Näihin voitaisiin vaikuttaa oikealla sijoittelulla.

Nyt, kun on jokaisella oma polkunsä, jotka ei risteä ja pyritäänkin, että ne pysyisivät erillään, etteivät ihmiset häiritse toisiaan, niin siinä tulee juuri se, että kun ne aina vähän välillä kohtaa, niin sitten se koetaan negatiivisena se kohtaaminen. Kun pyritään siihen, että kaikki on eri paikoissa. Päiväkotilapset ovat tuolla, ja koululaiset ovat tuolla, sitten ne kuljetetaan harrastuksiin tuonne... että tällainen kaikkien asioiden eriyttäminen on se, mikä lisää sekä kustannuksia, lisää erillisyyden tunnetta, tarpeettomuuden tunnetta, ja tällaista epäkohtien hakua toisista.

Asiantuntija B

Se on samalla yhteisöllisyystekijä. ...Eli ei tiettyjä ikäryhmiä osoiteta, että he ovat siellä tai täällä, vaan, että siinä on lähtökohtaisesti edellytykset yhteisölliselle kanssakäymiselle.

Asiantuntija E

Se (tasa-arvo) on vähän ehkä saavutettavuus kysymys. Jos ei ole autoa, sitten pitää olla niin lähellä. Ei voida edellyttää, että lähdet autolla jonnekin.

Asiantuntija C

Järkevään sijoitteluun liittyy vahvasti myös taloudellinen näkökulma. Pienet keskusta-alueet joutuvat kovaan taloudelliseen kamppailuun, mikäli lähiseudulle rakennetaan suuria kaupan keskittymiä.

Jos pienehkön taajaman lähellä, vaikka päätien varressa, hyvällä liikepaikalla, rakentuu suuri kauppakeskusalue, niin se

tarkoittaa sille taajamalle, että keskustasta kaupalliset palvelut vähenevät.

Asiantuntija E

5.1.2 Monipuolinen keskustarakenne

Keskusta-alueiden tulee olla rakenteeltaan monipuolisia. Asiantuntijoiden mukaan tämä tarkoittaa sitä, että keskusta sisältää muutakin kuin virastoja ja hallinnollisia rakennuksia. Keskustassa tulisi olla palveluita ja asutusta, mikä pitäisi keskusta-alueen eläväisenä myös iltaisin. Ideana olisi se, että keskustassa riittäisi toimintaa, ihmisiä ja näkeviä silmäpareja myös virastojen sulkeuduttua. Se lisäisi sosiaalisuutta ja ekologisuutta. Ihmiset kohtaaisivat toisiaan lähellä sijaitsevassa ympäristössä, palvelut pysyisivät elinvoimaisina ja turha vapaa-ajan liikenne pysyisi paremmin hallinnassa. Ihmisten, ja nimenomaan silmäparien, avulla keskusta pysyisi siistinä ja säästyisi todennäköisemmin suuremmalta ilkeivallalta.

Jos ajatellaan keskusta-alueita, eli siis taajamia ja kaupunkien keskusta-alueita, niin että se on rakenteeltaan ja palveluvarustukseltaan monipuolinen. Sillä tavalla, että siellä on sekä palveluvarustus että asumista, koska usein saattaa olla niin, että keskustahakuisuuteen liittyy aika paljon liiketoimintaa ja konttoritoimintaa, mutta keskustoissa pitää olla myös asumista.

Asiantuntija A

Siellä täytyisi olla sellainen alue, että siellä on elämää muulloinkin kuin seitsemästä neljään

Asiantuntija A

Naapurusto ei enää monessakaan paikassa ole yhteisö. Siitä seuraa monta kertaa tällaista lokeroitumista, yksinäisyyttä ja sitä, että lähdetään pois viettämään vapaa-aikaa. Siinä on se ongelma, että siitä tulee tällainen niin sanottu väärin asuminen.

Asiantuntija B

Tämä asiantuntijan kutsuma väärin asuminen aiheuttaa siis vapaa-ajan liikenteen lisääntymistä. Lähiympäristössä tulisi olla sellaisia virikkeitä, jotka saisivat ihmiset pysymään ja viihtymään lähiympäristössään. Nämä virikkeet eivät kuitenkaan voi olla pelkästään rakenteellisia ratkaisuja, kuten puistoja ja erilaisia harrastuspaikkoja, vaan lisäksi tarvitaan ihmisten välistä kanssakäymistä ja erilaisia sosiaalisia virikkeitä. Nämä voisivat olla esimerkiksi talkoita naapuruston, kaupunginosan tai yhdistysten ihmisten kesken.

5.1.3 Viihtyvyys

Haastateltujen asiantuntijoiden mielestä viihtyvyys ja sen merkittävyys ovat huomion arvoinen asia. Keskusta-alueen viihtyvyyteen kannattaa panostaa, sillä se tuottaa niin ekologista, sosiaalista kuin taloudellistakin hyötyä. Kuten aiemmin on todettu, viihtyisä keskusta kutsuu asukkaita viettämään aikaa, tapaamaan toisia ihmisiä ja kuluttamaan. Viheralueet ja virkistysalueet nähtiin viihtyvyyttä parantavana tekijänä.

Läheltä löytyisi ympäristöä, jossa olisi mukava olla, ja siellä olisi riittävästi virikkeitä, jotta eri-ikäiset ihmiset voisivat tehdä erilaisia asioita ja saada siitä tyydyttävää elämää.

Asiantuntija B

Keskusta-alueilla se (sosiaalisuus) tarkoittaa edellytysten luomista tällaisten asioiden järjestämiseen. On tiloja ja on paikkoja ja mahdollisuuksia ja tukea yhteisölliseen toimintaan.

Asiantuntija D

Jos ajattelee tämmöistä viherympäristöä, missä ihmiset voisivat olla, liikkua, ehkä tehdä jotakin, niin silloinhan se pitää tuoda sinne, missä ihmiset on, eikä viedä kauaksi, ei sinne ihmiset lähde.

Asiantuntija A

5.1.4 Monipuoliset viheralueet

Viihtyvyyttä lisäävän ominaisuutensa lisäksi viheralueet ovat kaupunkien ekosysteemipalveluista tärkeimmät. Kaupunkien viheralueiden pitäisi asiantuntijoiden mielestä olla ennen kaikkea monipuolisia. Pelkkien kukkais-
tutusten ei mielletty riittävän täyttämään viheralueiden tarkoitusta. Mielienkiintoinen näkemys oli ajatus kahden tyyppisistä viheralueista; tarvitaan viheralueita, joiden tarkoitus on olla osa rakennetta, ja viheralueita, jotka ovat osa toimintaa, esimerkiksi oleskelua.

Totta kai se kasvillisuus suurkaupungissakin pitää olla muutakin kuin ruusunpenkit nätisti rivissä. Eihän se ole aitoa!

Asiantuntija C

Yleisesti ajatellaan, että on rakennettuja viheralueita, niissä olisi hyvä olla jokaiselle jotakin, ja niiden tarvitsisi olla hyvin lähellä asumisympäristöä.

Asiantuntija B

On sellaisia viheralueita, joita tarvitaan tietyllä tavalla katkaisemaan rakennusmassojen vyöry tai rivistö, jotka sitten muodostaa rakennusten väliin viherkäytäviä, viheryhteyksiä, jotka sinänsä voivat olla ikään kuin passiivisia. Mutta totta

kai pitää olla myös viheralueita, jotka muodostavat ihmisille oleskelualueita.

Asiantuntija A

5.1.5 Kevyenliikenteen mahdollisuuksien parantaminen

Kysyttäessä, minkälaista on ekologinen kaupunkiliikenne, asiantuntijat puhuivat paljon julkisesta liikenteestä. Huomattavaa oli, että ei kuitenkaan pelkästään positiivisessa mielessä. Julkisen liikenteen järjestämiseen kulminoituukin asiantuntijoiden mukaan yksi yhdyskuntasuunnittelun vaikeimmin ratkaistavista pulmista; miten tuottaa ekologista kaupunkiliikennettä pienten käyttäjämäärien ja suurien etäisyyksien alueilla.

Päästään tähän dilemmaan, että mikä on julkinen liikenne. Että tietysti se on ekologista, mutta onko sitä sitten tarpeeksi asukasohjaa järjestää.

Asiantuntija F

Nykyään korostetaan raideliikennettä, että se olisi se ratkaisu - - mutta eihän se pienemmissä taajamissa tule kyseeseen, niin ihanaa kuin se olisikin.

Asiantuntija C

Lopulta tärkeämmäksi ekologisen liikkumisen kannalta nousi kevytliikenne. Kevyenliikenteen väylät pitäisi saattaa sellaisiksi, että ne olisivat turvallisia, hyväkuntoisia sekä helppoja ja miellyttäviä käyttää. Ne houkuttelisivat kulkemaan jalan ja pyörällä.

Ihmisten omalla energialla kulkeminen on tietysti se paras vaihtoehto.

Asiantuntija B

Isoista kaupungeista voi ottaa mallia taajamarakenteesta, että käännettäisiin niin päin, että se pääliikkumismuoto on jalkaisin, polkupyörällä, eli tehdään niistä kevyenliikenteen reiteistä vallitsevia.

Asiantuntija E

Totta kai siinä (rakenteessa) vielä yksi ulottuvuus on se, että se (keskusta-alue) on saavutettavissa julkisilla kulkuvälineillä ja myös asianmukaiset kevyenliikenteen yhteydet on hoidettu sillä tavalla liikenneturvallisesti, että ihmiset voivat liikkua siellä turvallisesti polkupyörällä tai kävellen.

Asiantuntija A

5.1.6 Siisteydellä irti ilkivallasta

Kaupunkialueiden yksi ongelma on ilkivalta. Ilkivalta tuottaa ylimääräisiä kustannuksia, luo turvattomuutta ja heikentää viihtyvyyttä. Keskusteluissa asiantuntijoiden kanssa pohdittiin ilkivaltaa, ja sen torjuntaa. Yhteinen

mielipide haastateltavien kesken oli siisteys luo siisteyttä -ajatus. Ilkival-
lattomuus on siis läheisessä yhteydessä alueiden kunnossapitoon ja viihty-
vyyteen. Ajatellaan, että kun jokin alue miellyttää, niin pienemmällä to-
dennäköisyydellä sitä halutaan pahoinpidellä.

Siisteydellä siisteyttä. Ja juurikin muistan näitä lukeneeni, et-
tä tulisi tuhrot heti siivota pois, koska 'Jaaha, tänne on tul-
lut!' niin sitten niitä tulee lisää.

Asiantuntija F

Kuinka sitä itse arvostetaan sitä omaa asuinympäristöä. Jos
se olisi viihtyisä, niin moni varmasti ajattelee niin, että "En
halua pilata tätä viihtyisyyttä".

Asiantuntija E

En tiedä, onko se kuntienkaan panos siinä se kriittisin, että
varmaan se, että roskikset tyhjenetään riittävän usein, niin
se on merkityksellistä, mutta myös se, että ihmisen täytyisi
kokea alueet omiksensa ja nähdä itsensä osana käyttäjäkun-
taa.

Asiantuntija B

Haastatteluissa tuli siis myös esiin näkemys siitä, että ilkivallattomuus ei
ole ainoastaan tulosta siististä ympäristöstä, vaan myös ihmisistä itsestään.
Kun ihminen kokee olevansa osa jotakin paikkaa, kokee se vähemmän
tarvetta ilkivaltaan.

Suhtautuminen ihmisenä; arvostetaan aluetta, käytetään ros-
kiksia, eikä tiputella roskia, ja rikota.

Asiantuntija E

Jotta ne (julkiset tilat) voi kokea omakseen, käyttö tarvitsisi
olla jollain lailla demokratisoitua, eli siinä tarvitsisi olla jo,
kun lähdetään tekemään, niin tarvitsisi olla jotain kyselyitä ja
toimikuntia, joihin pääsisi jo vaikuttamaan, jossa olisi suoraa
kanssakäymistä tulevan käyttäjäkunnan kanssa ja edustuksel-
lisuutta niissä käyttäjäkunnan päätöksentekoprosesseissa.

Asiantuntija B

6 TEEMAHAASTATTELUIDEN JOHTOPÄÄTÖKSET

Seuraavien kappaleiden päätelmät on tehty siten, että teemarunkoon valikoiduista vastauksista tehtiin yhteiset yhteenvedot jokaisen kysymyksen kohdalla. Nämä yhteenvedot kirjattiin omaksi kokonaisuudekseen, jakautuen teemarungon mukaisesti ekologiseen, sosiaaliseen ja taloudelliseen kestävyYTEEN.

6.1 Ekologinen kestävyys keskusta-alueilla

Ekologisen kestävyYden näkökulmasta olisi tärkeää luoda rakenteeltaan monipuolinen keskusta. Tällöin toteutuu hyvä saavutettavuus; asuminen, palvelut, kevytliikenne sekä virkistäytyminen muodostavat toimivan kokonaisuuden, jossa on virikkeitä sukupolvesta riippumatta. Pelkkä rakenne ei kuitenkaan riitä, sillä lisäksi tarvitaan sosiaalista toimintaan rakenteen sisällä, jolloin vältetään niin sanottu toisaalle karkaaminen niin virkistykseen kuin kuluttamisen suhteen. Tällainen rakenteellisesti ja sosiaalisesti monipuolinen keskusta-alue hillitsee liiallista vapaa-ajanliikennettä ja siitä aiheutuvia liikennepäästöjä. Virikkeellisyys ja viihtyvyys liittyvät toisiinsa, ja usein niihin yhdistetään viheralueet. Viihtyvyyden takaamiseksi keskusta-rakenteen tulisi sisältää kahden tyyppisiä viheralueita: toiminnallisia ja passiivisia. Toiminnallisten viheralueiden olisi hyvä olla monipuolisia, esimerkiksi keskenään erityyppisiä puistoja tai virkistysalueita. Passiivisilla viheralueilla tarkoitetaan lähinnä sellaisia viheralueita, jotka yhdistävät keskusta-alueen puistot rakenteen ulkopuolella sijaitseviin muihin puistoihin ja virkistysalueisiin. Viheralueesta riippumatta on kuitenkin huomioitava, että ne ovat kaikkien ikäryhmien käytettävissä, eli niin sanotusti sukupolvien suhteen tasa-arvoisia. Huomioimisen arvoista on myös viheralueiden potentiaali kevyenliikenteen houkuttelevuuden lisäämisessä. Tällä tarkoitetaan sitä, että viihtyisät kulkureitit kutsuvat käyttämään niitä.

Kaupunkiviljely on ristiriitainen asia. Toisaalta se nähtiin periaatteessa positiivisena ilmiönä ekologisuutensa ja sosiaalisuutensa takia, mutta käytännössä hankalana toteuttaa. Lisäksi sen nähtiin sopivan paremmin suurkaupunkeihin. Vaikka pienillä paikkakunnillakin viljelypalstoille on kysyntää, suurimmalla osalla viljelyyn halukkaista ihmisistä on jo omat pihansa, jolloin kysyntä kaupungin järjestämään palstaviljelyyn on perustamiskustannuksiin nähden liian pieni. Käytännössä vastaan tulevat kuntien tiukat budjetit niin perustamisen kuin kunnossapitonsa puolesta. Maan hinta on korkeampi keskustoissa kuin sen laitamilla, ja siksi keskustan maat on suunnattu lähinnä rakentamiseen. Sama koskee erilaisia viherkattoja. Ajatuksena ne ovat hyviä ja niiden vaikutukset ovat positiivisia, mutta ne koetaan pienillä paikkakunnilla työläiksi ja tarkoitukseltaan turhiksi. Vaikka ne voisivat olla alueen vetovoimaa lisääviä tekijöitä, niiden kustannusten nähdään nousevan saatavaa hyötyä korkeammiksi. Parhaassa tapauksessa kuitenkin viherkatot voivat oikein toteutettuna olla hyviäkin imagotekijöitä.

Kuten kaupunkiviljely, myös yhdyskuntarakenteen hajautuminen nähtiin isompien paikkakuntien ilmiönä. Toisaalta kuitenkin oltiin sitä mieltä, että pienilläkään paikkakunnilla ei ole varaa niin sanotusti haaskata maataan.

Yhdyskuntarakenteen hajautumista estettäessä huomio kiinnittyy kevyenliikenteen väylien ja viheralueiden sijoittumiseen kaupunkirakenteen sisällä ja siihen, miten ne suuntautuvat keskustan ulkopuolelle. Kaupunkirakenteen pitää siis olla eheä, mutta sen sisällä tulee, jo viihtyvyyden takia, olla niin sanotusti vihreää rakennetta. Tällä tarkoitetaan nimenomaan puistoja, viihtyisiä kulkureittejä, katuvihreää sekä muuta niin kutsuttua passiivisia viheralueita.

Kevyenliikenteen lisäksi myös julkinen liikenne on luonnollisesti ekologista. Julkisen liikenteen ongelmana on kuitenkin kysymys siitä, miten julkinen liikenne järjestetään pienillä paikkakunnilla järkevästi ja mahdollisimman toimivasti. Pienillä paikkakunnilla käyttäjävolyymi voi monin paikoin jäädä niin pieneksi, että julkisen liikenteen tehokas järjestäminen muodostuu merkittäväksi taloudelliseksi haasteeksi. Sen sijaan huomio kannattaa kiinnittää kevyenliikenteen mahdollisuuksien parantamiseen ja keskittyä lisäämään kevyenliikenteen houkuttelevuutta. Tämä onnistuu esimerkiksi toimivilla eli hyvin suunnitelluilla, turvallisilla ja viihtyisillä pyöräily- ja jalankulkureiteillä. Jälleen palataan viihtyvyyden merkityksellisyyteen.

6.2 Sosiaalinen kestävyys keskusta-alueilla

Yhdeksi suurimmista kestävän kaupunkisuunnittelun haasteista nähtiin sosiaalinen kestävyys sekä eri ikä- ja sosiaaliryhmien eriytyminen. Keskusta-alue voi olla rakenteensa puolesta ekologinen ja kestävä, mutta toimiakseen se vaatii rinnalleen sosiaalista kestävyttä. Siksi olisi tärkeää tutustua toisiin ihmisiin, naapureihin, kuntalaisiin ja yleensä muihin ihmisiin ikäryhmästä ja sosiaaliluokasta riippumatta. Tutustumisen ja tutuksi tulemisen kautta luodaan turvallista ja positiivista ilmapiiriä. Tarvitaan eräänlainen kulttuurin muutos, jossa aletaan jälleen arvostaa oman lähiympäristön tarjoamaa sosiaalista verkostoa. Näin vähennetään myös vapaa-ajanliikennettä. Rakenteellisesti ja sosiaalisesti monipuolinen kaupunkirakenne tarjoaa monenlaisia mahdollisuuksia tehdä, kokoontua ja viettää aikaa. Keskustan monipuolinen rakenne kohtaamispaikkoineen tukee siis yhteisöllisyyttä ja kulttuuria.

Kun aletaan kehittää ja suunnittelemaan alueita, lähtökohdaksi kannattaa ottaa alueen asukkaat. Olisi hyvä ottaa selvää, mitkä ovat ne asiat, joiden takia ihmiset haluavat olla siellä, mitä hyvää alueessa on, mitä uutta siellä voisi olla, ja minne kohtaamispaikat luontevasti sijoittuisivat. Näin kehittäminen on paikkakohtaista ja kuntalaislähtöistä. Paikallistietämys nousee arvoonsa, kun kuntalaisia ja asukkaita kuunnellaan, ja he pääsevät konkreettisesti vaikuttamaan alueen kehittämiseen. Tämä myös lisää ihmisten omaa kuuluvuutta paikkaan. Suunnittelun ja kehittämisen lisäksi sosiaalisesti kestävä ja yhteisöllinen keskusta toimii tapahtumapaikkana; kahvilakulttuuri, erilaiset markkinat ja toritapahtumat ovat kiinteä osa keskusta-alueiden yhteisöllisyyttä.

Hyvällä sijoittelulla on ekologisesti kestäviä vaikutuksia, mutta sen avulla voidaan myös luoda edellytyksiä sosiaaliselle toiminnalle. Eri ikäryhmien

huomioiminen suunnittelussa on tärkeää. Vanhusten palvelutalot, lasten päiväkodit ja koulut, nuorison ja aikuisten harrastuspaikat hyötyvät toistensa läheisyydestä, ja ne kannattakin sijoittaa lähelle toisiaan. Sosiaalisesti kestävää olisi, että ne olisivat helposti ja turvallisesti kaikkien saavutettavissa niin julkisen liikenteen kuin kevyenliikenteen kautta. Saavutettavuus on tasa-arvo-kysymys. Tasa-arvo liittyy myös monipuoliseen rakenteeseen; vältetään yksipuolisen rakenteen mukanaan tuoma alueiden luokittelu, alueiden mahdollinen sosiaalinen eriarvoistuminen. Näin ei synny tilannetta, jossa jokin alue on vain jonkun, esimerkiksi rikkaamman, kansanosan saavutettavissa.

Terveellisuuden ja turvallisuuden pystytään kaavoituksen keinoin vaikuttamaan monella tavalla. Melun suhteen kaavoissa esimerkiksi voidaan määritellä erilaisia nopeuksia ja melurajoja teille. Kevyenliikenteen turvallisuutta taas pystytään parantamaan suunnittelemalla erilaisia turvallisuutta lisääviä elementtejä: korotettuja suojateitä, liikenteenjakkajia ja alikulukäytäviä. Terveellisuuden näkökulmasta toimiva puhtaanapito keskustoisissa on tärkeää. Siisteydellä luodaan lisää siisteyttä, mutta se ei ole yksin kunnan vastuu, vaan puhtaanapidon pitää lähteä myös kuntalaisista itseltään. Tämä saavutetaan, kun alueet koetaan omiksi; tunnetaan, että ollaan osa yhteisöä. Tähän kannustetaan tekemällä ympäristöstä viihtyisän ja antamalla mahdollisuus olla osa alueen kehittämistä ja alueesta huolehtimista. Talkoot ja yhdistystoiminta voivat olla avaintekijöitä lisäämään kuntalaisten osallistumista. Tällaisissa tilaisuuksissa ihmiset tulevat tutuiksi toisilleen. Se puolestaan lisää turvallisuuden tunnetta, mikä edelleen tuottaa positiivisia kokemuksia ja parantaa suhdetta omaan lähiympäristöön. Turvallisuuden tunnetta lisäävät myös valaistus, sekä ihmiset itse. Ei ole järkevää suunnitella alueita, joissa on esimerkiksi pelkkää liiketoimintaa ilman asutusta. Tällöin ihmisiä ja liikettä on päivisin, mutta illalla alue tyhjentyy työssäkävijöistä ja kuluttajista, ja altistaa alueen esimerkiksi ilkeille.

6.3 Taloudellinen kestävyys keskusta-alueilla

Taloudellisen kestävyuden kannalta olisi järkevää huomioida elinkaariajattelu niin suunnittelussa, rakentamisessa kuin rakennusten käytössä. Kannattavaa on myös uudelleen käyttää rakennuksia muussa kuin alkuperäisessä käytössä, tai myydä tyhjäkäytössä olevia rakennuksia. Näin voidaan säästää rakennusten ylläpidollisissa kustannuksissa. Lisäksi taloudelliseksi kestävyudeksi koetaan olemassa olevan kunnallistekniikan mahdollisimman tehokas hyödyntäminen, mikä tarkoittaa rakentamista sinne, missä infrastruktuuri on jo valmiina. Säästöä tulee, kun uutta kunnallistekniikkaa ei tarvitse perustaa. Myös kaikenlainen yleinen kierrättäminen ja luonnonvarojen kohtuukäyttö koetaan taloudellisesti järkeväksi. Taloudellinen kestävyys inspiroi ekologiseen kestävyys.

Taloudellisesta näkökulmasta katsottuna maakuntakaavalla nähdään olevan iso vastuu sen alueella olevien kuntien talouden kannalta. Maakuntakaavat eivät saisi mahdollistaa suurien kauppakeskittymien muodostumista taajama-alueiden ulkopuolelle. Isot kauppakeskittymät houkuttelevat kuluttajia pois pieniltä paikkakunnilta, ja näivettävät niiden keskustoja

vieden asiakkaiden mukana myös liiketoiminnan. Pienissä keskustoissa toiminta luo toimintaa eli tarvitaan toimialojen synergiaa, minkä takia palveluiden pitäisi myös olla sopeutuvaisia kulloiseenkin taloudelliseen tilanteeseen ja trendi-ilmastoon. Kunnan keinot toimialojen säilyttämisessä ovat vaikeat, mutta sijoittelulla ja mahdollisimman hyviä toimintapaikkoja ja -tiloja tarjoamalla voidaan edesauttaa hyvää paikallista palvelutarjontaa ja houkutella kuluttajia. Ennakkoluuloton vanhojen kiinteistöjen uudelleen käyttö voisi olla potentiaalinen apu.

7 LOPPUTULOS – VALMIS PRODUKTI

Valmis produkti, eli tämän työn lopputulos on raakakaava Hattulan kunnan keskustaajaman, Parolan, keskusta-alueen virkistämiseksi. Se havainnollistaa sitä, miten kyseistä aluetta kannattaisi kehittää kestävästi niin ekologisesta, sosiaalisesta kuin taloudellisesta näkökulmasta. Valmis raakakaava on tulosta kolmesta eri lähdekokonaisuudesta. Tietopohjaa ideoille on haettu kaavoitusalan kirjallisuudesta sekä opinnäytetyön puitteissa tehdyistä asiantuntija-teemahaastatteluista. Lisäksi opinnäytetyön kehitysehdotuksiin on sisällytetty myös osa jo opinnäytetyötä edeltäneen työharjoittelun aikaisista kehitysideoista.

7.1 Produktin sisältö ja kuvaus

Raakakaavan sisältämät kehittämissuositukset on jaettu neljään adjektiivin: viihtyvyys, saavutettavuus sekä helppous ja turvallisuus. Nämä adjektiivit ovat samalla ne tärkeimmät osa-alueet, jotka Parolan keskustassa ovat kehittämistä vailla, ja joihin tällä työllä on pyritty löytämään vastauksia. Kehitysehdotusten ja adjektiivien suhdetta toisiinsa havainnollistetaan lähemmin Kuviossa 1 sivulla 37.

7.1.1 Kehittämissuositukset

Kehittämissuosituksia on yhteensä kahdeksan, joista seitsemän ensimmäistä käsittelevät fyysistä ympäristöä ja sitä, millaisia rakenteellisia muutoksia siihen on haluttu. Jäljelle jäävä kehittämissuositus keskittyy siihen, miten parannetaan ja vahvistetaan kuntalaisten sidettä ja yhteyttä omaan keskusta-alueeseen. Sen sisältämät viisi alakohtaa antavat esimerkkejä, miten tätä voitaisiin tehdä.

Parolan keskustan kehittämiseksi ehdotetaan seuraavia asioita:

- keskustaraitti keskustan halki
- selkeä tori-alue
- Jaakonpuiston laajennus – kuntalaisten aktiivinen ajanviettopaikka
- kevyenliikenteen väylien merkityksen korostaminen ja linkittäminen keskustaa ympäröiviin alueisiin
- viherrinki – passiivisten ja aktiivisten viheralueiden verkosto keskustan sisällä ja sen ulkopuolelle lähivirkistysalueisiin
- toimiva ja turvallinen kulkuyhteys Juteinitalon, jalkapallokentän ja koulun alueen sekä ruokakauppojen välille
- kiinnitetään huomiota yleisen kunnossapidon tason kohottamiseen – siisteys luo siisteyttä -periaate käyttöön
- sosiaalisuuden ja yhteisöllisyyden lisääminen:
- asukkaat mukaan keskustan kehittämiseen
- suunnittelupohjaksi opinnäytetyön produkti

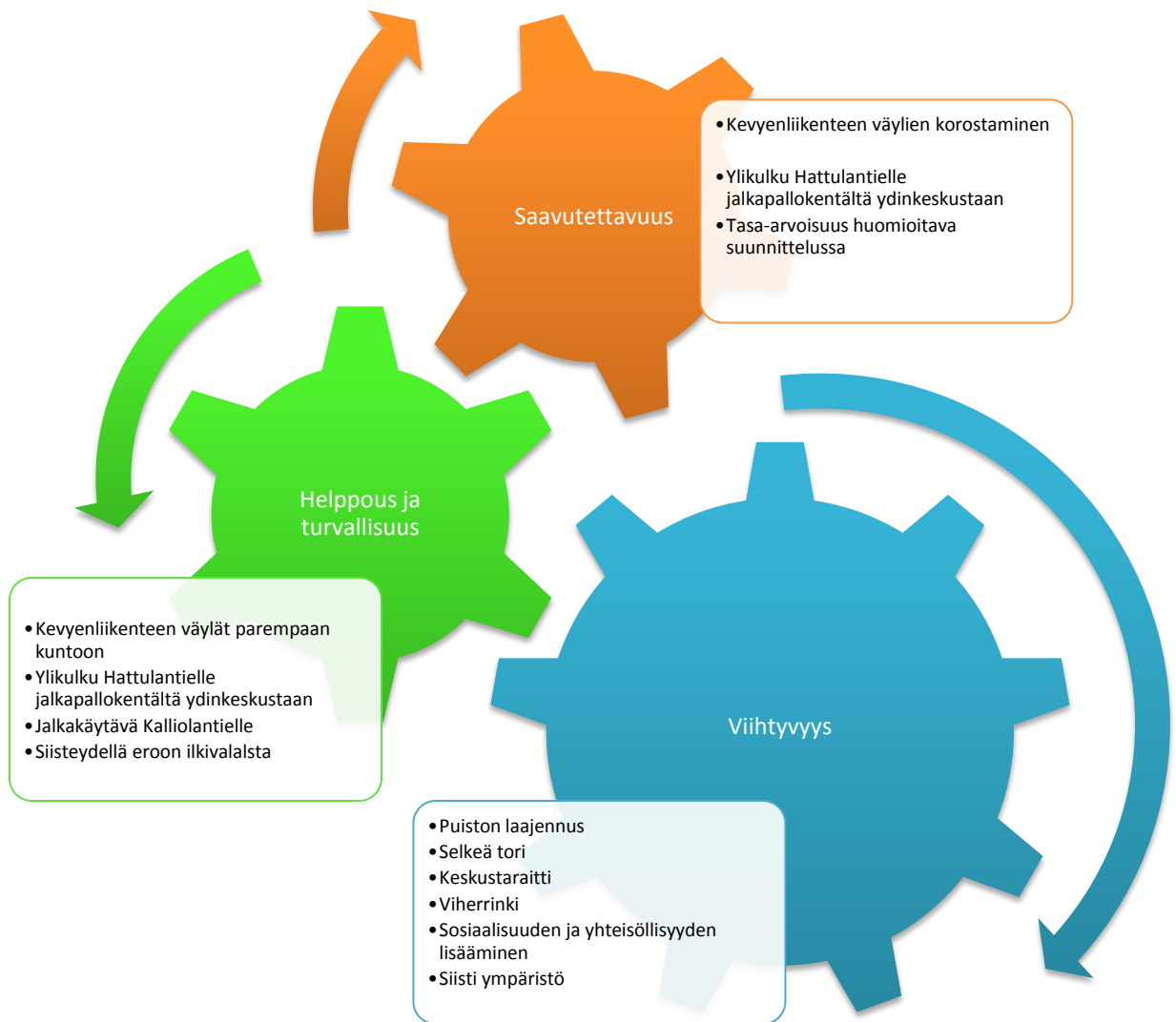
- asukkaat mukaan erilaisiin talkoisiin: ”Parannetaan Parolaa!” -talkoot, kevät- ja syysiioukset
- sosiaalista toimintaa keskustaan myös talvella: luistinrata torille, talvinen Hattula-päivät, spontaaneja talvitapahtumia
- kaikessa suunnittelussa tulee ottaa tasa-arvoisuus huomioon

Teemahaastatteluiden yhteydessä eräässä haastattelussa asiantuntija pohti Parolan keskusta-alueita, ja sen kehittämistä. Tämä pohtiminen oli osaltaan innoittamassa kehittämis- ja jatkoehdotusten laatimista. Alla oleva Taulukko 1 kuvastaa kyseisen asiantuntijan kommenttien liittymistä kunkin kehittämisehdotukseen.

Taulukko 1 Taulukossa on kuvattuna, miten muutamat kehittämisehdotukset saivat innoitusta erään teemahaastattelun kaavoitusalan asiantuntijan pohdinnasta, joka käsitteli Parolan keskusta-alueita.

<p>Toimiva ja turvallinen kulkuyhteys välille Juteinitalo-jalkapallokenttä/koulu-ruokakaupat</p>	<p>”Pyhä kolmio” Pallokenttä, Juteinitalo, marketit.</p>	<p>”Sillä tavalla ehkä myös lähtisin liikkeelle niistä, mitä siellä on. Elikä muun muassa siitä jalkapallokenttä-alueesta, joka on aika hyvä alue. Sehän muodostaa laajan alueen. Että voidaanko sitä mitenkä yhdistää keskusta-alueeseen. Että ihmisten olisi helppo ottaa se, jos sinne tulee jotakin aktiviteetteja. Sinne tulee koulu, ja sen käyttö lisääntyy.. Mitä kautta ihmiset menevät sinne.”</p>
<p>Kevyenliikenteen väylien merkityksen korostaminen ja linkittäminen keskustasta ympäröiviin alueisiin</p>	<p>”Parolan taajamassa olennaista on, että jalankulkureitit, kevyenliikenteenreitit yhdistävät asuntoalueita palveluihin ja päinvastoin. Ja, että ne ovat liikenneturvallisia. En tiedä, nouseeko tarvetta isomman puistokokonaisuuden luomiseen..”</p>	
<p>Mierolan ottaminen mukaan jatkokehittämiseen</p>	<p>Voiko Mierolan rannan jotenkin huomioida? Onko toiminnallisesti irrallaan, käykö siellä pääsääntöisesti matkalaiset/turistit? Voidaanko houkuttaa keskustaankin??</p>	<p>Vanajavesi hieno elementti mutta onko se liian kaukana keskusta-alueesta? Missä määrin paikalliset siellä käy, sinne mennään kuitenkin aina autolla. Miten Mierolan saisi toiminnallisesti yhdistettyä keskustaan? On kuitenkin kohokohta jota ei voi jättää huomioimatta!</p>

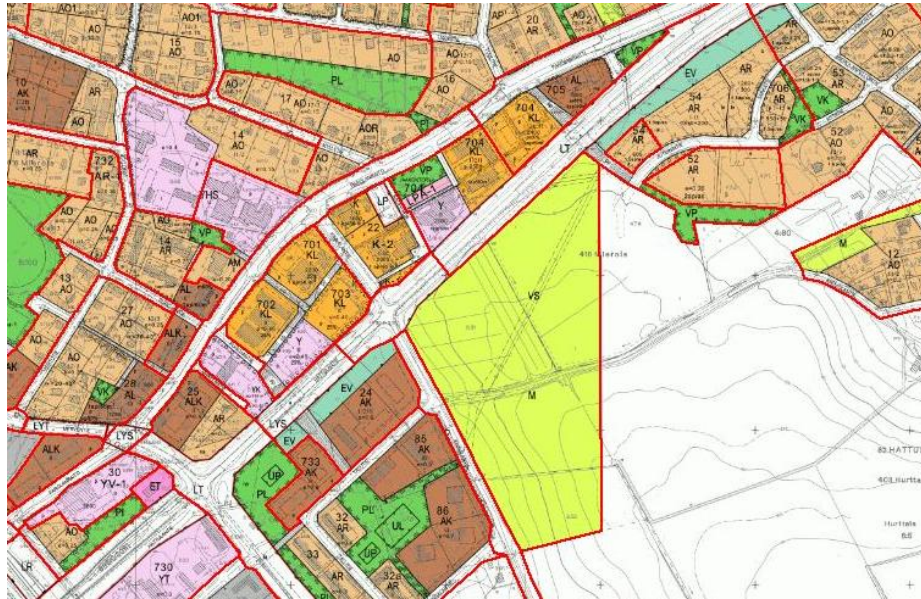
Seuraava Kuvio 1 (s.37) on tehty havainnollistamaan sitä, miten kehittämisehdotukset linkittyvät yhteen, ja miten mikäkin kehittämisehdotus liittyy kehittämisideoiden neljään adjektiiviryhmään. Kun yksi ratas alkaa pyöriä, se alkaa pyörittää myös muita rattaita. Rattaista tärkein on kuitenkin viihtyvyys, ja sen sisältämät kehittämisehdotukset vaikuttavat kaikista suorimmin keskustan ulkoiseen ilmeeseen.



Kuvio 1 Kuvio havainnollistaa kehittämisehdotusten ja niitä kuvaavien adjektiivien suhteita toisiinsa.

7.1.2 Raakakaava

Opinnäytetyössä tehty raakakaava Parolan keskusta-alueesta noudattelee Hattulan kunnan vuodelta 2008 olevaa ajantasa-asemakaavaa (Kuva 6), jota käytettiin rasterikarttapohjana. Kyseinen asemakaava on päivitetty viikoksi viisi vuotta sitten, minkä vuoksi se ei sisällä Parolassa viime vuosien aikana tapahtuneita muutoksia. Raakakaava noudattelee ajantasa-asemakaavaa pois lukien opinnäytetyön kehittämisehdotukset sekä potentiaalisen koulumiljöön. Raakakaava on piirretty tietokoneavusteisen suunnitteluohjelman, AutoCAD-ohjelmiston avulla. Valmiin piirroksen mitta-kaava on 1:1000 ja tulostettavan kuvan paperikoko on 841 x 594 mm eli A1. Raakakaavaa luotaessa ja suunniteltaessa on huomioitu paikallinen rakennusjärjestys. Raakakaava ei ota kantaa maanomistussuhteisiin, vaan se on näkemys siitä, miltä keskusta-alue voisi näyttää ja miten aluetta voisi lähteä kehittämään.



Kuva 6 Pohjakartta suunnittelualueesta. (Kaavayhdistelmä 2008.)

Ensimmäinen toimenpide piirtämisprosessissa oli aloitustasojen luonti AutoCAD-ohjelmaan. Tämän jälkeen haettiin Hattulan kunnan kotisivuilta haluttu pohjakartta, joka skaalattiin haluttuun mittakaavaan. Työstettävä kaava-alue rajattiin, jonka jälkeen aloitettiin itse piirtäminen. Ensimmäiseksi piirrettiin korttelit ja tontit pohjakartan mukaan. Seuraavaksi piirrettiin viheralueet, jalkapallokentän ja tulevan koulun alue sekä rakennukset. Näiden jälkeen piirrettiin jalankulkuväylät, sekä niiden ja viheralueiden symbolit sekä puurivistöt. Lisäksi tehtiin erilaisten tekstien luonti ja alueiden väritäytöt. Kaikki symboliikka väreistä teksteihin noudattelee yleisiä kaavamerkintöjä. Kaavamerkintöjen pohjana käytettiin sekä kyseisen ajantasaa-asemakaavan kautta nähtäviä suunnittelualueen kaavamerkintöjä että Hämeenlinnan kaupungin asemakaavamerkintöjen opasta. (Kaavamerkin-
nät. n.d.)

Raakakaavassa käytettyjä tonttialueita ovat: ALK, AR, AO, AL, Y, YO, YK, YV-1, KL, YT, VP, VU, PL, LPA, ET, EV sekä MA. Tonttialueiden selitykset on kerrottu raakakaavan selitteessä.

Piirrettäessä käytettiin piirto-ohjelmiston peruskomentoja: line, polyline, arc, ellipse, rectangle, hatch, multiline text, copy, move, rotate. Lisäksi käytettiin inquiry-toiminnon angle ja distance-mittauskäskyjä.

Lopuksi raakakaavaan luotiin selite sekä nimiö. Selitteessä on selitykset raakakaavan sisällöstä, sen symboleista ja niiden merkityksistä. Nimiö sisältää tiivistetysti kaavan olennaisimmat tiedot: suunnittelualueen, mittakaavan sekä työn nimen ja tekijän nimen. Raakakaava on opinnäytetyöraportin liitteissä.

7.1.3 Viihtyvyys

Parolan keskustan rakennetta kannattaa lähteä elävöittämään siten, että tarjotaan kohtaamispaikkoja kuntalaisille. Nykyisin Parolan keskustasta puuttuu tori, ja toritoimintaa joudutaan harjoittamaan kovin ahtaasti Juteinitalon ja Jaakonpuiston alueella. Torit sijaitsevat perinteisesti kaupungeissa keskeisimmillä paikoilla niiden keskustoissa. Parolan torille otollisin sijainti olisi entisen K-kauppa Paronin tontti Parolantien ja Kinnalantien risteyksessä aivan Parolan keskustassa. Kyseisellä tontilla ei tällä hetkellä ole käyttötarkoitusta, vaan se on tyhjä hiekkakenttä. Tästä syystä tontin muuttaminen toriksi ei radikaalisti muuttaisi maisemaa, mutta muutos toisi selkeyttä keskustan rakenteeseen ja loisi esteettisesti miellyttävämpää ympäristöä. Tori palvelisi myös tarkoituksellaan. Tori lisäisi sosiaalista elämää parantaessaan mahdollisuuksia markkinatoimintaan, erilaisten tapahtumien järjestämiseen ja ihmisten kanssakäymiseen. Oman lisänsä Parolan tori-ilmeeseen toisi pyöreä tori. Pyöreät torit ovat harvinaisempia, joten se toisi alueelle omaleimaisuutta. Lisäksi pyöreä tori sopisi pieneen tilaan hyvin olematta liian hallitseva elementti maisemassa.

Jaakonpuisto on tällä hetkellä pieni ja tarkoitukseton viheralue keskellä Parolaa. Puistoa laajennettaessa sen käyttöä voidaan monipuolistaa, jolloin ihmiset saadaan viihtymään paremmin kyseisessä miljöössä. Näin puistosta voi parhaimmassa tapauksessa muodostua kuntalaisten niin sanottu olohuone, joka tarjoaa mahdollisuuden niin rentoutumiseen kuin aktiiviseen ajanviettoon esimerkiksi erilaisten tempausten tai tapahtumien kautta. Laajennus kannattaa toteuttaa tarpeeksi suuressa mittakaavassa, jotta sen hyötyjen saavuttamiseen on kaikista parhaimmat mahdollisuudet. Kehittämissuunnitelman mukaan laajennus tehdään länteen Parolantien suuntaisesti ulottumaan aina entisen K-kauppa Paronin tonttiin saakka. Puistoalue kasvaa näin lähes kaksinkertaiseksi. Se ei kuitenkaan veisi merkittävää maa-alaa, vaan lähinnä paikoitusaluetta, joka ei ole kovinkaan aktiivisessa käytössä.

Lisäksi kolmas tärkeä elementti on keskustaraitti. Keskustaraitti nimellä haetaan sekoitusta kaupunkien kävelykadulle ja maaseudun kylän raitille. Tällä hetkellä kulkuyhteys S-marketin ja Juteinitalon sekä keskustan itäreunan palveluiden välillä on olemassa, mutta sen potentiaalia ei ole hyödynnetty kunnolla. Leventämällä ja puurivistöillä korostamalla tämä jalkakulkureitti pääsee oikeuksiinsa. Samalla se toisi selkeyttä ja jämäkkyyttä keskustan yleiseen, hieman sekavaan, ilmeeseen. Keskustasta tulee kutsumampi ja viihtyisämpi. Keskustaraittia tehtäessä kannattaa kiinnittää erityistä huomiota raitin kumpaankin pätyyn. Tällä hetkellä itäpäädyistä puuttuu kulkuyhteys kerrostalon tontille sekä jalkakäytävälle Hattulantien varteen.

Puiston laajennuksen lisäksi vihreätä elementtiä kaupunkirakenteeseen voisi tuoda eräänlaisella kasvillisuuden muodostamalla viherringillä. Tämä viherringi loisi viihtyisyyden lisäksi jatkumoa läpi keskusta-alueen, ja sitoisi keskustan sen lähiympäristöön. Lisäksi se loisi rakenteeseen pehmeyttä, esteettisyyttä sekä omaleimaisuutta. Viherringiä ehdotetaan muodostettavaksi keskusta-alueen suurien elementtien, Juteinitalon, jalkapal-

lokontän ja koulun, ruokakauppojen sekä torin välille. Viherrinki voi olla yhteneväinen pensasrivistö, puurivistö tai jotain muuta pysyvää ja talven kestävästä kasvillisuutta. Siksi esimerkiksi kukkaistutukset eivät ehkä ole kaikista parhain vaihtoehto. Lisäksi ne ovat arkoja ilkeille.

Sosiaalisuuden ja yhteisöllisyyden lisääminen kannattaa ottaa tavoitteiksi. Opinnäytetyössä yksi tärkeimmistä tehdyistä havainnoista on se, miten tärkeää on, että ihmiset tuntevat lähiympäristönsä mielekkääksi. Mielikkyys on subjektiivista. Aluekehitystöiden lähtökohdaksi kannattaa ottaa ihmiset itse, heidän mielipiteensä ja mieltymyksensä. Osallistumista voidaan koittaa tukea esimerkiksi asukaskyselyllä tai erilaisilla tilaisuuksilla, joissa saa tuoda mielipiteensä julki. Tilaisuuksista kannattaa tehdä myös nuorisoa kiinnostavia. Kunnan nuorisotoimen tietämystä kannattaa tässä hyödyntää. Kuntalaisten mielipiteiden huomioiminen keskusta-alueen suunnittelussa lisää luonnollisesti myös tasa-arvoa. Paljon on kuitenkin kiinni kuntalaisten omasta aktiivisuudestaan. Yhteisöllisyyttä voidaan lisätä myös yhteisten aktiviteettien avulla. Esimerkkejä voisivat olla erilaiset talkoot, kuten ”Parannetaan Parolaa”-talkoot, kevät- ja syysiioukset, varainkeruut yhteisiin tarkoituksiin tai muut kuntalaisia kiinnostavat asiat. Tärkeintä on kuitenkin yhdessä tekeminen. Kesäisin Parolan keskusta on tapahtumapaikkana Hattula-päiville. Talviaikaan voisi myös pitää vuodenaikaan sopivat Hattula-päivät. Lisäksi keskustan sosiaalista puolta voisi talvella lisätä torille jäädytettävä luistinrata.

Olellainen osa Parolan keskustan viihtyisyyden nostamista on kiinnittää huomiota, sen ulkoiseen olemukseen ja yleiseen siistiyteen. Parolan yleisilme on nykyisellään hieman epäsiisti ja epäyhtenäinen. Laittamalla kiveykset, istutusalueet ja julkisestilan kalusteet kuntoon saadaan jo paljon parannusta aikaan. Ohjenuoraksi voisi ottaa siisteys luo siisteyttä -ajatuksen. Siisti ympäristö pysyy suuremmalla todennäköisyydellä siistimpänä, kuin epäsiisti ympäristö.

Sekä teemahaastatteluiden että kaavoitusalan kirjallisuuden kautta välittyi kuva monipuolisen keskustarakenteen tärkeydestä. Monipuolinen rakenne on hyvä tavoite, mutta Parolan keskustassa sen toteuttaminen saattaa olla hieman liian haasteellista. Olemassa oleva rakenne ei juuri anna mahdollisuutta asumisen tuomiseen keskustaan; Parolan keskusta koostuu hyvin pitkälti liiketoiminnasta. Tämä autioittaa tienoota iltaisin. Raakakaavassa toria vastapäinen tontti on suunniteltu muutettavan K-2 alueesta AL alueeksi. Näin enintään yhden asunnon sallinut määräys korvautuisi mahdollisuudella asumiseen hieman isommassa volyymissa säilyttäen samalla liike- ja toimistotilojen olemassa olon. Tontilla sijaitsee kaksi rakennusta, jotka vievät suuren osan tontista. Tämän takia täydennysrakentaminen asumista varten ei ole juuri mahdollista. Rakennuksista toinen on kuitenkin yksikerroksinen, joten asuinrakentaminen voisi mahdollistua esimerkiksi lisäämällä rakennukseen yhden lisäkerroksen. Kustantun elävöittämissä kannalta ajatus asumiskerroksesta on käyttökelpoinen; tontin ankea, hiljainen ja sulkeutunut tunnelma muuttuisi asumisen avulla. Kyseisen tilan aukeamista edesauttaisi myös tontin aluetta sulkevana elementtinä toimivan pienen yritystoimintaa sisältävän rakennuksen poistaminen joko siirtämällä tai purkamalla. Rakennus on ruma ja epäsiisti ja siten osaltaan

pilaa keskustan maisemaa. Rakennus sijaitsee raakakaavaan piirretyn keskustaraitin kohdalla, ja piirroksesta se onkin jätetty kokonaan pois.

7.1.4 Helppous ja turvallisuus

Parolan keskustan eteläpuolelle Hattulantien tuntumaan ollaan suunnittelemassa uutta koulua. Niin jalankulku- kuin henkilöautoliikenne tulee uuden koulun myötä todennäköisesti kasvamaan, joten turvalliset kulkuväylät sekä koululaisille, että muillekin ovat välttämättömät. Uutta koulua koskevassa kaavaehdotuksessa ei ole huomioitu riittävän turvallista jalankulkureittiä tulevan koulun ja Kinnalantien välille. Tämän vuoksi raakakaavaan on piirretty Kalliolantien pohjoisreunaa myötäilevä jalankulkureitti. Kalliolantie on mutkainen, joten vaaratilanteiden välttämiseksi selkeä jalkakäytävä olisi hyödyllinen. Keskusta-alueen kevyenliikenteen turvallisuutta lisäisi myös suojatie Hattulantien yli kohtaan, jossa paikalliset jalankulkijat ylittävät Hattulantien kulkiessaan jalkapallokentän ja ydin keskustan väliä. Ylityspaikka on tällä hetkellä vaarallinen, sillä tie on vilkkaasti liikennöity. Lähes ylityspaikan vieressä sijaitsee Hattulantien alittava kevyenliikenteen alikulku. Se kuitenkin palvelee eniten keskustaa sivuavaa liikennettä, ei niinkään niitä ihmisiä, jotka haluavat nopeasti ja vaivattomasti Hattulantien yli. Virallisen tienylityspaikan muodostaminen olisi huomattava lisä liikenneturvallisuuteen. Toinen vaaranpaikka sijaitsee mentäessä Hattulantietä länteen junaradalle päin. Paikallisliikenteen linja-autopysäkillä ei ole jalkakäytävää, vaan pysäkki on yksin tien varressa. Lähellä olevalle jalkakäytävälle kannattaa tehdä yhteys kyseiseltä linja-autopysäkiltä.

Kevyenliikenteenväylien toimivuuteen ja houkuttelevuuteen kannattaa koko keskusta-alueella kiinnittää huomiota. Jotta kevyenliikenteen väyliä hyödynnettäisiin enemmän, niiden tulisi olla toimivat, turvalliset sekä hyvässä kunnossa. Turvallisuutta luovat esimerkiksi hyvä valaistus, suojatein huomioidut tienylityspaikat sekä hiljaiset liikennesopeudet. Asfaltin ja kiveysten hyvä kunto taas tekee pyöräilyä ja kävelystä miellyttävämpää. Miellyttävyyttä lisää kevyenliikenteen reittien toimivuus; pyörällä tai jalan pääsee helposti ja vaivattomasti kulkemaan läpi ja ympäri keskusta-alueen. Tällainen kevyenliikenteen ja sen väylien korostaminen alueen yhtenä potentiaalisena kulkutapana lisää keskustan saavutettavuutta. Parolan taajamassa, ja jo sen keskustan tuntumassa, asuu merkittävä määrä ihmisiä. Siksi on tärkeää luoda sellaiset kevyenliikenteen yhteydet, että lähietäisyyksiltä keskustassa asioimisen voi hoitaa muutenkin kuin henkilöautolla. Saavutettavuutta lisäisi olennaisesti myös jo aiemmin mainittu virallinen Hattulantien ylikulku keskustan ja jalkapallokentän alueen välille.

7.2 Kestävän kehityksen näkyminen raakakaavassa

Opinnäytetyö-raportissa on pohdittu sitä, miten kestävän kehityksen eri osa-alueet linkittyvät toisiinsa. Jotta olisi mahdollisimman helppoa tarkastella ja ymmärtää kehittämis ehdotuksia kestävän kehityksen edistämisen näkökulmasta, on sitä varten luotu taulukko (Taulukko 2). Taulukon vasemmassa reunassa ovat kaikki kahdeksan kehittämis ehdotusta. Yläpal-

keissa ovat kolme teemahaastatteluissakin käytettyä kestävän kehityksen näkökulmaa; sosiaalinen, ekologinen, ja taloudellinen. Taulukon tarkoitus on selventää, miten kehittämisehdotukset edistävät kestävää kehitystä sen kolmesta näkökulmasta.

Taulukko 2 Taulukosta näkyy, miten työn kehitysehdotukset edistävät kestävää kehitystä ekologisesta, sosiaalisesta ja taloudellisesta näkökulmasta.

Kehitysehdotus	Ekologinen kestävyys	Sosiaalinen kestävyys	Taloudellinen kestävyys
Keskusta-raitti ja tori	Kutsuu viettämään aikaa lähiympäristöön	Luo viihtyvyyttä, kohtaamispaikka	Lisää keskustan vetovoimaa, ja kiinnostavuutta
Jaakonpuiston laajennus	Viherrakenteen monimuotoisuus kasvaa	Vanha puisto muuttuu kutsuvammaksi oleskelupaikaksi	Houkuttelee ihmisiä keskustaan palveluiden ääreen
Kevyenliikenteen väylien korostaminen ja linkittäminen ympäröiviin alueisiin	Kannustaa hyödyntämään kevyenliikenteenväyliä, vähentämään henkilöautoilua	Tekee keskusta-alueen saavutettavammaksi ja turvallisemmaksi	Houkuttelee ihmisiä keskustaan palveluiden ääreen
Viherrinki	Viherrakenteen monimuotoisuus kasvaa	Luo viihtyvyyttä ja yhtenäistä ilmettä	
Toimiva ja turvallinen kulkuyhteys Juteitalon, jalkapallokentän, ruoka-kaupojen ja torin välille	Vähentää henkilöautoilua, lisää kevyenliikenteen hyödyntämistä	Luo turvallisuutta ja helppoutta arkielämään, lisää saavutettavuutta	
Siisteys luo siisteyttä - ajatus	Vähentää ilkivaltaa, roskaamista, ja jätteen muodostumista. Lisää alueen terveellisyyttä	Luo viihtyvyyttä ja turvallisuutta, keskustan kutsuvuutta	Vähentää ilkivallan aiheuttamia kustannuksia
Asukkaat mukaan keskustan kehittämiseen	Kutsuu viettämään aikaa lähiympäristöön	Lisää ihmisten Parolan omaksi kokemista, ja viihtyvyyttä	Lisää keskustan vetovoimaa, ja kiinnostavuutta
Asukkaat talkotoiminta	Kutsuu viettämään aikaa lähiympäristöön	Lisää ihmisten Parolan omaksi kokemista, ja viihtyvyyttä	Lisää keskustan vetovoimaa, ja kiinnostavuutta
Sosiaalista toimintaa keskustaan myös talvella	Kutsuu viettämään aikaa lähiympäristöön	Lisää ihmisten Parolan omaksi kokemista, ja viihtyvyyttä	Houkuttelee ihmisiä keskustaan palveluiden ääreen
Suunnittelussa tulee ottaa tasa-arvoisuus huomioon		Tasa-arvoisuus on sosiaalista kestävyttä	

7.3 Jatkoehdotukset

Viherringin ja puiston suunnitteluun kannattaa hyödyntää Lepaan puutarha-alan oppilaitosten puutarha-alan ja maisemasuunnittelun tietotaitoa. Koska läheinen Vanajavesi on sekä luonto- että kulttuuriarvonsa merkittävä, kannattaa Mierolan alueen potentiaaliin kiinnittää tulevaisuudessa erityistä huomiota. Mierolan ranta ja sen kahvila sillan kupeessa ovat suosittuja ajanviettopaikkoja erityisesti kesäisin. Se on tietynlainen Parolan ja koko Hattulan vetonaula. Mierolan Silta Cafe sijaitsee suhteellisen lähellä keskustaa, joten seuraavaksi voisi lähteä miettimään, miten vahvistaa näiden kahden alueen välistä kanssakäymistä.

Haasteellisin elementti Parolan kehittämisen suhteen on Hattulantie. Kyseinen tie halkoo keskustaa ja jakaa sen kahtia. Tie on vilkkaasti liikennöity, ja se hankaloittaa kevyenliikenteen toimivuutta. Kun Parolan keskusta-alueella lähdetään tulevaisuudessa kehittämään ja suunnittelemaan, kannattaa kiinnittää erityistä huomiota tien negatiivisten vaikutusten minimointiin. Raakakaava sisältää jo muutamia avaimia ongelman ratkointaan, mutta Hattulantien merkittävään asemaan aluetta hallitsevana elementtinä on erityisesti huomioitava myös tulevaisuudessa.

Lisäksi Parolan ja Hattulan muidenkin alueiden kehittämisessä kannattaa hyödyntää Suomen ympäristökeskuksen uutta kyselypalvelua Haravaa. Sen ideana on helpottaa tiedonkulkua asukkaiden ja suunnittelijoiden välillä ja parantaa näin omaan elinympäristöön kohdistuvia vaikutusmahdollisuuksia. (Harava 2013.)

Haravassa kyselyihin vastaajat merkkäavat vastauksensa suoraan sähköiseen karttaan, minkä ansiosta asukkaiden ideat, mielipiteet ja palautteet ovat kätevästi huomioitavissa. Palvelun todetaankin olevan hyödyksi nimenomaan maankäytön suunnittelussa. Lisäksi Harava-palvelussa on mahdollista käyttää valmiita kyselypohjia, mikä helpottaa palveluun tarttumista. (Asukkaiden osallistumiseen kannustava elinympäristön kyselypalvelu Harava valmistui 2013.)

Harava on osa valtiovarainministeriön ja ympäristöministeriön Sähköisen asioinnin ja demokratian vauhdittamisohjelmaa (SADe-ohjelma). Palvelun kotisivuilla oleva slogan on iskevä ja innoittava ”Älä eksy, vaan kerää mielipiteet ennen päätöksiä, ja onnistu!”. (Harava 2013.)

8 POHDINTA

Koska opinnäytetyön tarkoituksena on opettaa opiskelijaa itsenäiseen ja oma-aloitteiseen työskentelyyn, oman ammattialansa soveltamiseen ja teolliseen ilmaisuun, voidaan tämän tarkoituksen todeta kohdallani täyttyneen. Koko prosessi oli opettavainen.

8.1 Tavoitteiden saavuttaminen

Tärkeintä opinnäytetyön tuloksessa on se, että sekä raakakaava että laaditut kehittämis ehdotukset palvelevat toimeksiantajaa ja ovat konkreettisesti hyödynnettävissä. Toteutuessaan kehittämis ehdotukset tulevat hyvin todennäköisesti hyödyttämään toimeksiantajaa sekä hattulalaisia. Raakakaava on huolellisesti ja ajatuksella tehty. Valmis produkti on visuaaliselta toteutukseltaan onnistunut, ja se ilmentää onnistuneesti laadittuja kehittämis ehdotuksia. Mikäli käytettävänä olisi ollut se AutoCAD-ohjelmiston versio, johon on valmiina ohjelmoitu kaavoissa käytettävät symbolit, olisi raakakaava ollut astetta ammattimaisempi. Itse piirretyillä symboleilla onnistuttiin kuitenkin hyvin jäljittelemään asemakaavan symboliikkaa. Produkti on joka tapauksessa tasapainoinen kokonaisuus; kuvassa ei ole keskitytty pelkästään yhteen osa-alueeseen, vaan kaikki osat ovat tasapuolisesti esillä.

Asetettu tavoite on opinnäytetyössä saavutettu. Kaavoitusalan asiantuntijoiden teemahaastatteluilla saatiin tutkimuskysymyksen mukaista aineistoa. Tämä silti, että haastateltu joukko oli melko pieni. Haastatteluissa käytetty runko oli onnistuneesti pohdittu. Toisaalta jälkeinpäin on helppo ajatella, mitä kaikkea olisi voinut tehdä toisin; tietokone olisi voinut sijaita lähempänä haastateltavia, jotta heidän puheensa olisi aineistoa kuunneltaessa kuulunut hieman paremmin, ja kysytyt kysymykset olisivat voineet sisältää myös tarkkoja ja suoria kysymyksiä, kuten mikä tekee keskusta-alueesta viihtyisän tai kestävän. Lisäksi haastattelutilannetta ja kysymysrunkoa olisi ollut hyvä harjoitella etukäteen, jotta haastattelurunkoa olisi voinut vielä parannella, ja haastattelutilanteet eivät olisi jännittäneet niin paljon. Tiukan aikataulun vuoksi testaus jäi tekemättä, mutta se ei kuitenkaan merkittävästi heikennä saatuja tuloksia tai opinnäytetyön lopputulosta.

8.2 Tulosten luotettavuus ja opinnäytetyön eettisyys

Tulosten luotettavuus liittyy tutkimusosuuden tuloksiin. Käytetyssä litterointitavassa oli riskinä jättää huomioimatta tutkimuskysymyksen kannalta olennaista tietoa. Tältä virheeltä erittäin todennäköisesti vältyttiin. Haastatteluaineisto kuunneltiin huolella, litteroinnit tarkastettiin jälkeinpäin ja huomaamatta jääneitä kohtia paikattiin. Lisäksi etuna oli se, että kertynyt aineisto oli sen verran pieni, että mahdollisesti huomaamatta jäänyttä aineistoakin on näin ollen hyvin vähän. Tähän auttaa myös se, että haastattelut noudattelivat laaditun teemarungon aiheita lähtemättä juurikaan sivu-

raiteille. Käytetty litteroidun aineiston analysointitapa oli myös onnistunut valinta, sillä analysointitavan avulla löydettiin tutkimuksen kannalta olennaisimmat asiat. On kuitenkin todettava, että analysoitaessa tehdään tulkintaa, ja tulkintaa tekee ihminen aina omista lähtökohdistaan. Eri ihmiset voivat siis tehdä erilaisia tulkintoja samasta aineistosta.

Teemahaastatellut asiantuntijat on lueteltu raportissa, mutta heidän nimiään ei ole käytetty suoria lainauksia raporttiin lisättäessä. Lainauksen yhteydessä käytetty haastateltujen aakkostaminen ei myöskään noudata kyseistä nimiluetteloa tai nimien aakkosjärjestystä, vaan asiantuntijaa merkkäavat kirjaimet on määritelty sattumanvaraisesti. Tällä on haluttu antaa yksityisyyden suojaa asiantuntijoille, mutta samalla säilyttää ja tukea tutkimustyön luotettavuutta ja uskottavuutta.

LÄHTEET

Aminof, J. & Kontinen, L. 2004. Terve koti ja asuinympäristö. Helsinki. Rakennustieto

Asukkaiden osallistumiseen kannustava elinympäristön kyselypalvelu Harava valmistui. 2013. Rakennettu ympäristö ja alueiden käyttö. Suomen ympäristökeskus. Viitattu 15.9.2013 http://www.syke.fi/fi-FI/Tutkimus_kehittaminen/Rakennettu_ymparisto_ja_alueiden_kaytto/Asukkaiden_osallistumiseen_kannustava_el%2816794%29

Eskola, J. & Suoranta, J. 2008. Johdatuslaadulliseen tutkimukseen. Jyväskylä.

Euroopan unionin aluesuunnitteluyhteistyö. 2013. Aluesuunnittelun EU-asiat ja kansainvälinen yhteistyö. Ympäristöhallinnon yhteinen verkkopalvelu. Viitattu: 19.10.2013. http://www.ymparisto.fi/fi-FI/Elinymparisto_ja_kaavoitus/Aluesuunnittelun_EUasiat_ja_kansainvalinen_yhteistyö/Euroopan_unionin_aluesuunnitteluyhteistyö

Harava. 2013. Sujuva karttakysely. Viitattu 25.10.2013. <http://portal.eharava.fi/>

Hiedanpää, J., Suvantola, L. & Naskali, A. 2010. Ekosysteemipalvelun käsitteen lupaus. Teoksessa Hiedanpää, J., Suvantola, L. & Naskali, A. (toim.) Hyödyllinen luonto – Ekosysteemipalvelut hyvinvointimme perustana. Tampere: Vastapaino, 9–18.

Hirsjärvi, S. & Hurme, H. 2008. Tutkimushaastattelu: Teemahaastattelun teoria ja käytäntö. Helsinki. Helsingin Yliopisto.

Hynynen, A. 2009. Hajautumisprosessit verkostokaupungeissa. Teoksessa Sairinen, R. (toim.) Yhdyskuntarakenteen eheyttäminen ja elinympäristön laatu. Espoo. Yliopistopaino Oy, 43–59.

Häkkinen, T., Rauhala, K. & Huovila, P. 2006. Rakennetun ympäristön kestävä kehityksen kriteerit ja indikaattorit. TISSUE. VTT tiedotteita 2325. Espoo. Viitattu 20.10.2013. <http://www.vtt.fi/inf/pdf/tiedotteet/2006/T2325.pdf>

Jalkanen, R., Kajaste, T., Kauppinen, T., Pakkala, P. & Rosengren, C. 1997. Asuinaluesuunnittelu. Helsinki. Rakennustieto Oy.

Junttila, U-K. 1995. Kaupunkiympäristön suunnittelu. Helsinki. Rakennustieto Oy.

Kaavamerkinnot. n.d. Asemakaavassa käytettäviä merkintöjä. Hämeenlinnan kaupunki. Viitattu 30.10.2013. <http://www.hameenlinna.fi/pages/109938/Kanta-Hml/kaavamerkinnot.pdf>

Kaavayhdistelmä. 2008. Airix. Viitattu 31.10.2013.
<http://www.paikkatieto.airix.fi/paikkatieto/hattula/kaavayhdistelma.psp?karrta=kaavayhdistelma>

Kaavoitus. 2013. Kaavat ja rakentaminen. Hämeenlinnan kaupunki. Viitattu 30.10.2013.
<http://www.hameenlinna.fi/Kaavat-ja-rakentaminen/Kaavoitus/>

Kasvihuoneilmiö ja ilmastonmuutos. n.d. Ilmasto.org. Viitattu: 27.10.2013. <http://ilmasto.org/ilmastonmuutos/lyhyesti>

Katsaus kaupungistumisen historiaan. n.d. Läntisen kaupungistumisen historia. Helsingin Yliopisto Viitattu: 27.10.2013.
<http://www.mv.helsinki.fi/home/heloikka/LUKU%205%20Katsaus%20kaupungistumisen%20historiaan.pdf>

Kolström T. 2010. Mitä ekosysteemipalvelut ovat?. Teoksessa Hiedanpää, J., Suvantola, L. & Naskali, A. (toim.) Hyödyllinen luonto – Ekosysteemipalvelut hyvinvointimme perustana. Tampere: Vastapaino, 19–32.

Kurenniemi, M. & Kauppinen, T. 2002. Ympäristön kehittämisen työmenetelmä. Teoksessa Tapaninen, A., Kauppinen, T., Kivinen, K., Kotilainen, H., Kurenniemi, M. & Pajukoski, M. Ympäristö ja hyvinvointi. Helsinki WSOY, 208–313.

Kyttä, M. & Kahila, M. 2009. Eheyttäminen ja elinympäristön koetut laatu-tekijät. Teoksessa Sairinen, R. (toim.) Yhdyskuntarakenteen eheyttäminen ja elinympäristön laatu. Espoo. Yliopistopaino Oy, 169–185.

Land Use Management for Sustainable European Cities (LUMASEC). 2008. URBACT. European Union. Viitattu 19.10.2013.
http://urbact.eu/fileadmin/Projects/LUMASEC/outputs_media/LUMASEC_Baseline_Study.pdf

Luonto ja Vanajaveden laakso. 2013. Kunta ja hallinto. Hattulan kunta. Viitattu 15.9.2013.
http://www.hattula.fi/portal/fi/kunta_ja_hallinto/luonto_ja_vanajaveden_laakso/

Lähdekorpi, S. 2013. Panssarivaunusta tulossa Hattulan maamerkki. Hämeen Sanomat 29.10.2013, 3.

Maailmanlaajuinen aluesuunnitteluyhteistyö. Aluesuunnittelun EU-asiat ja kansainvälinen yhteistyö. Ympäristöhallinnon yhteinen verkkopalvelu. Viitattu 19.10.2013. http://www.ymparisto.fi/fi-FI/Elinymparisto_ja_kaavoitus/Aluesuunnittelun_EUasiat_ja_kansainvalinen_yhteistyö/Euroopan_unionin_aluesuunnitteluyhteistyö

Maakuntakaavoista yleisesti. n.d. Maakuntakaava 2006. Suunnittelu ja kehittäminen. Hämeen liitto. Viitattu 29.10.2013.
<http://hameenliitto.fi/fi/Maakuntakaava-2006>

Maankäytön suunnittelun ohjaus – tavoitteena hyvin voiva ympäristö. 2013. Maankäyttö ja rakentaminen. Ympäristöministeriö. Viitattu 19.10.2013.

http://www.ym.fi/fi-FI/Maankaytto_ja_rakentaminen/Maankayton_suunnittelun_ohjaus

Maijala, O. 2009a. Yhdyskuntarakenteen eheyttäminen ja ekotehokkuus. Teoksessa Sairinen, R. Yhdyskuntarakenteen eheyttäminen ja elinympäristön laatu. Espoo. Yliopistopaino Oy, 15–25.

Maijala, O. 2009b. Yhdyskuntien hajautuminen ja sen hallintakeinot. Teoksessa Sairinen, R. (toim.) Yhdyskuntarakenteen eheyttäminen ja elinympäristön laatu. Espoo. Yliopistopaino Oy, 27–42.

Mitä on rakennettu ympäristö?. 2008. Rakennettu ympäristö ja tuotteet. Yleissivistävä koulutus. EDU.fi. Viitattu 19.10.2013.

http://www.edu.fi/perusopetus/kasityo/rakennettu_ymparisto_ja_tuotteet/mita_on_rakennettu_ymparisto

MRL, Maankäyttö- ja rakennuslaki. 132/1999 5.2.1999. Viitattu 19.10.2013.

[http://www.finlex.fi/fi/laki/ajantasa/1999/19990132?search\[type\]=pika&search\[pika\]=maank%C3%A4ytt%C3%B6-%20ja%20rakennuslaki](http://www.finlex.fi/fi/laki/ajantasa/1999/19990132?search[type]=pika&search[pika]=maank%C3%A4ytt%C3%B6-%20ja%20rakennuslaki)

Pajukoski, M. Hyvinvointi toiminnan kohteena. 2002. Teoksessa Tapaninen, A., Kauppinen, T., Kivinen, K., Kotilainen, H., Kurenniemi, M. & Pajukoski, M. Ympäristö ja hyvinvointi. Helsinki WSOY, 54–84.

Rakennusjärjestys. 2012. Rakennusvalvonta. Rakentaminen ja tekniikka. Hattulan kunta. Viitattu 30.10.2013

http://www.hattula.fi/portal/fi/rakentaminen_ja_tekniikka/rakennusvalvonta/rakennusjarjestys/

Rikoksia ja ilkkivaltaa ehkäisevä elinympäristö. 2013. Turvallisuusteemat. Turvallinen kaupunki. Viitattu: 27.10.2013.

<http://www.turvallinenkaupunki.fi/turvallisuusteemat/rikoksia-ja-ilkkivaltaa-ehkaiseva-elinymparisto>

Ristimäki, M., Helminen, V., Shemeikka, P. & Oinonen, K. 2009. Liikenteen ja maankäytön malli. Teoksessa Sairinen, R. Yhdyskuntarakenteen eheyttäminen ja elinympäristön laatu. Espoo. Yliopistopaino Oy, 121–158.

Saaranen-Kauppinen, A. & Puusniekka, A. 2006. KvaliMOTV - Menetelmäopetuksen tietovaranto. Tampere: Yhteiskuntatieteellinen tietoarkisto. Viitattu 31.10.2013. <http://www.fsd.uta.fi/menetelmaopetus/>

Synty ja historia. 2013. Kunta ja hallinto. Hattulan kunta. Viitattu 15.9.2013.

http://www.hattula.fi/portal/fi/kunta_ja_hallinto/synty_ja_historiaa/

Söderman, T., Saarela, S-R., Kopperoinen, L., Yli-Pelkonen, V., Valli, R., Kontio, P., Oinonen, K., Perrels, A., Härkönen, M., Väre, S., Shemeikka, P., Wahlgren, I., Berghäll, E., Niemelä, J., Kauppinen, T., Jouslehto, E., Rautiainen, J. & Kuusi, O. 2011. Johdanto. Teoksessa Söderman, T. & Saarela, S-R. (toim.) Kestävät kaupunkiseudut – Kriteereitä ja mittareita suunnittelun työvälineiksi. Helsinki. Suomen Ympäristökeskus.

Söderström, P. 2012. Elävät kaupunkikeskukset – Kaupunkiympäristön monipuolisuus ja laatu verkostokaupungin keskuksissa. Helsinki. Suomen Ympäristökeskus.

Taideteollisuuden historia. n.d.. Funktionalismi. Juuret ja aate. Jyväskylän ammattikorkeakoulu. Viitattu 15.9.2013. <http://oppimateriaalit.jamk.fi/taideteollisuus/funktionalismi/>

Tapaninen, A & Kotilainen, H. 2002. Ympäristö on osa hyvinvointia. Teoksessa Tapaninen, A., Kauppinen, T., Kivinen, K., Kotilainen, H., Kurenniemi, M. & Pajukoski, M. Ympäristö ja hyvinvointi. Helsinki. WSOY, 85–153.

Tilastokeskus. n.d.. Tietoa tilastoista. Käsitteet ja määritelmät. Asuntokunta. Viitattu 21.9.2015. <http://www.stat.fi/meta/kas/asuntokunta.html>

Tilastokeskus. 2007. Tuotteet ja palvelut. Energian käyttö ja lähteet 1917-2007. Fossiiliset polttoaineet säilyttäneet asemansa. Viitattu 27.10.2013. <http://www.stat.fi/tup/suomi90/maaliskuu.html>

UN-Habitat – For a better urban future. n.d..United Nations. Publications. Cities and Climate Change: Global report on human settlements 2011. Viitattu 19.10.2013 <http://www.unhabitat.org/pmss/listItemDetails.aspx?publicationID=3086>

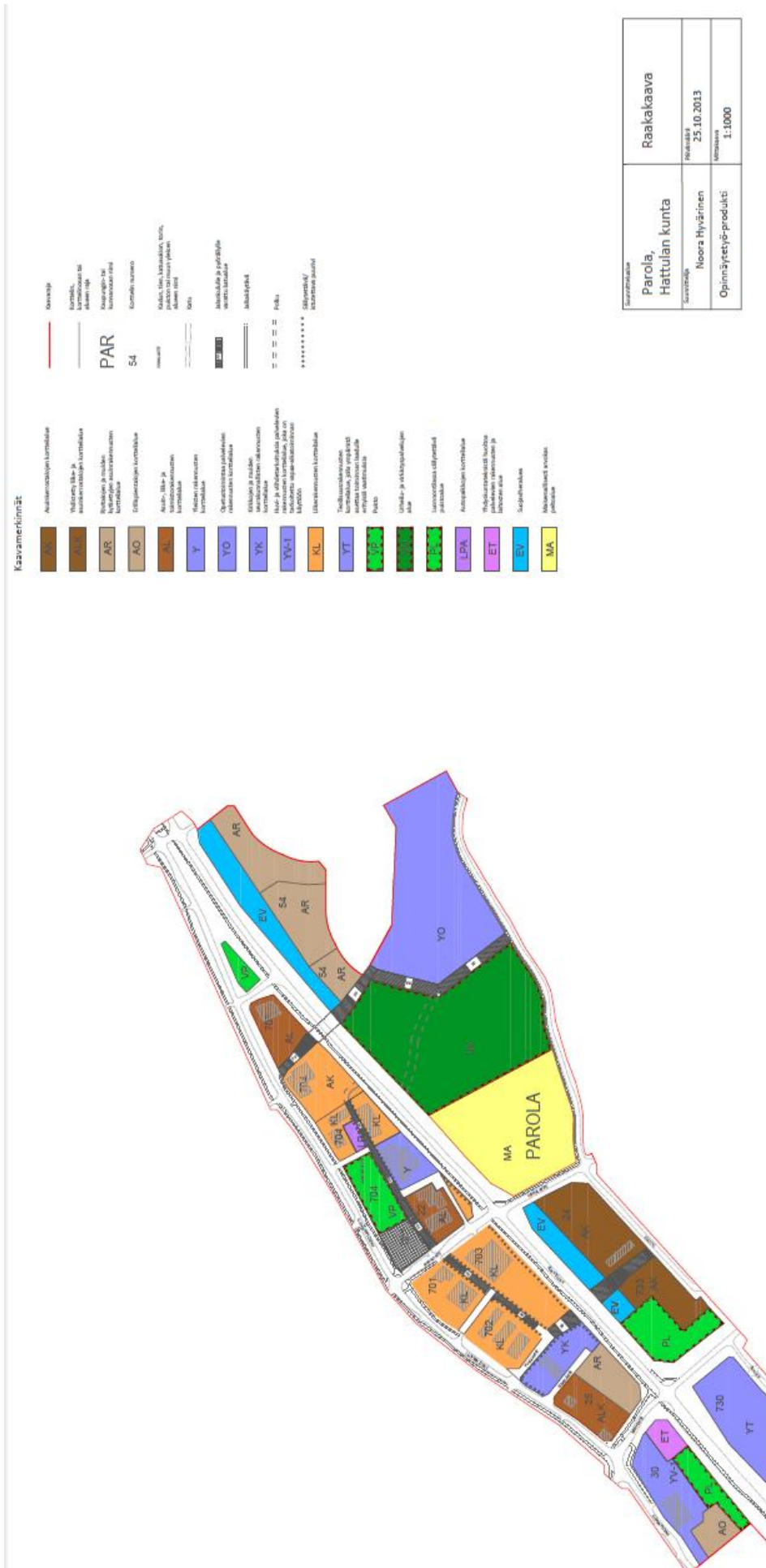
Valtakunnalliset alueiden käyttötavoitteet. 2013. Maankäytön suunnittelu-järjestelmä. Elinympäristö ja kaavoitus. Ympäristöhallinnon yhteinen verkkopalvelu. Viitattu 31.11.2013. http://www.ymparisto.fi/fi-FI/Elinymparisto_ja_kaavoitus/Maankayton_suunnittelu_jarjestelma/Valtakunnalliset_alueidenkayttotavoitteet

Vihreä infrastruktuuri. Euroopan komissio. Ympäristöasioiden pääosasto. 2010 Viitattu 22.9.2013. <http://bookshop.europa.eu/fi/vihreae-infrastruktuuri-pbKH3210314/?CatalogCategoryID=h2YKABstrXcAAAEjXJEY4e5L>

Vilka, H. & Airaksinen, T. 2003. Toiminnallinen opinnäytetyö. Helsinki. Tammi.

VNp, Valtioneuvoston päätös valtakunnallisista alueiden käyttötavoitteista. 30.11.2000 ja Valtioneuvoston päätös valtakunnallisten alueiden käyttötavoitteiden tarkistamisesta. 13.11.2008. Viitattu: 31.11.2013. <http://www.ymparisto.fi/download/noname/%7BA2516D1A-DF52-4E0B-A00C-E2DDC51EF440%7D/59386>

Produkti – Raakakaava Hattulan kunnan keskusta-alueen kehittämissuunnitelmasta



TEEMARUNKO

*”Aloitetaan haastattelu numero *. Tänään on **.5.2013 ja haastateltavana on ***. Mennään teemarungon ensimmäiseen teemaan..”*

Ekologinen kestävyys keskusta-alueilla

- **Haastateltavan henkilökohtainen näkemys teemasta**
 - *”Mitä mielestänne tarkoittaa ekologinen kestävyys keskusta-alueilla? Mikä tekee keskusta-alueesta ekologisesti kestävän?”*
 -
- **Yhdyskuntarakenteen eheyttäminen vs. ekosysteemipalvelut** (aiheen problematiikka) *”Miten onnistutaan yhtä aikaa säilyttämään viheralueita ja eheyttämään kaupunkirakennetta?”*
 - *Kulkuyhteydet ja liikenne olennainen osa kaupunkikuvaa ja -rakennetta: ”Miten kaupunkiliikenne tulisi sovittaa yhteen ekosysteemipalveluiden kanssa, miten ne tulisi suhteuttaa toisiinsa?” ”Minkälaista on ekologisen kaupunkiliikenne?”*
 -
- **Viheralueet ja virkistäytyminen keskusta-alueilla yleensä** *”Miten tärkeäksi koette viheralueiden olemassa olon? Millaisia niiden tulisi olla?”*
 - *viherelementit, kaupunkiviljely yms. ← ”Mitä mieltä olette .. keskusta-alueilla?”*
 - *”Mitä mieltä olette luonnon monimuotoisuuden tärkeydestä kaupunkikuvassa?(onko tärkeää, miksi on tärkeää, miten tärkeys ilmenee?)”*
 -
- **Innovaatiot – Ratkaisut**
 - *Suomi/maailma (esimerkkejä) ”Millaisia konkreettisia ratkaisuja voitaisiin tehdä tai on jo tehty?”*

”Voisimme nyt siirtyä seuraavaan teemaan..”

Sosiaalinen kestävyys keskusta-alueilla

- **Haastateltavan henkilökohtainen näkemys teemasta**
 - *”Mitä sosiaalinen kestävyys keskusta-alueilla Teidän mielestänne tarkoittaa?”*
- **Yhteisöllisyys ja kulttuuri** *”Miten voidaan kaavoituksella edistää?”* (tori, kahvilat, kohtaamispaikat yms.) *”Miten esimerkiksi kulttuuriperintöä voisi keskusta-alueilla tuoda esiin?”*

- **Tasa-arvo**
 - yksilö, sukupolvet (esteettömyys, levähdyspaikat), alueet ”Miten voidaan kaavoituksella edistää, jos miettii ensin vaikka ihan yksilötasolla?” ”Entä sukupolvien välistä tasa-arvoa?”

—

- **Terveys ja turvallisuus** ”Miten voidaan kaavoituksellisesti huolehtia siitä, että keskusta-alue on terveellinen ja turvallinen?”
 - jätehuolto, valaistus, ilmanlaatu, melu (kunnossapito, onko siihen kunnilla tarpeeksi resursseja, vai pitäisikö siihen panostaa enemmän?)

Taloudellinen kestävyys keskusta-alueilla

- **Haastateltavan henkilökohtainen näkemys teemasta**
 - ”Mitä keskusta-alueiden taloudellinen kestävyys tarkoittaa?”

—

- **Vanhoiden toimialojen säilyttäminen**
- **Uusien toimialojen houkuttelu**
 - ”Voidaanko kaavoituksen avulla tukea vanhojen toimialojen säilymistä ja samalla houkuttaa uusia? Jos voi niin, miten?”

—

- **Asuntomarkkinat/ -tarjonta** ”Miten kunta voi ”kekesti” vastata kulloinkin valitsevaan taloudelliseen tilanteeseen? Pitääkö aina vastata kysyntään, vai voiko ’pakottaa’ ihmisiä asumaan/rakentamaan tietyllä tavalla?”

”Noniin kaikki teemat on nyt käsitelty, mutta esittäisin vielä pari yleistä kysymystä..”

”Mikä teemoista on mielestänne parhaiten esillä/näkyy parhaiten kaupunkikeskustoissa eli siis kuntien/kuntanne kaavoituksessa? Miksi näin?”

”Mikä teemoista vaatisi ’skarppausta’, ja miten sen voisi toteuttaa?”

”Haluaisitteko vielä sanoa jotain tai kommentoida?”

”Okei, tämä taisi olla sitten tässä. Kiitos paljon haastattelusta!”