



Vaasan yliopisto  
UNIVERSITY OF VAASA

Atte Pirhonen

## **Kaupunkiympäristö hyvinvoinnin rakentajana**

Johtamisen akateeminen yksikkö  
Julkisen toiminnan johtaminen  
Hallintotieteiden kandidaattiohjelma

Vaasa 2026

---

**VAASAN YLIOPISTO****Johtamisen akateeminen yksikkö**

<b>Tekijä:</b>	Atte Pirhonen		
<b>Tutkielman nimi:</b>	Kaupunkiympäristö hyvinvoinnin rakentajana		
<b>Tutkinto:</b>	Hallintotieteiden kandidaatti		
<b>Koulutusohjelma</b>	Hallintotieteiden kandidaattiohjelma		
<b>Opintosuunta:</b>	Julkisen toiminnan johtaminen		
<b>Työn ohjaaja:</b>	Tuomas Honkaniemi		
<b>Valmistumisvuosi:</b>	2026	<b>Sivumäärä:</b>	<b>34</b>

---

**TIIVISTELMÄ:**

Asuinympäristöllä on merkittävä vaikutus asukkaiden elämänlaatuun ja hyvinvointiin. Alueen ominaisuudet, kuten liikenne, palvelut ja kolmannet paikat voivat kannustaa asukkaita terveelliseen, sosiaaliseen ja aktiivisiin elämäntapoihin. Huono kaupunkisuunnittelu päinvastaisesti voi aiheuttaa lukuisia sosioekonomisia ongelmia, kuten segregatiota ja syrjäytymistä.

Tässä kandidatuksessa pureudutaan siihen, mitä tarkoitetaan hyvinvoivalla asuinalueella ja kuinka kaupunkisuunnittelun avulla voidaan edistää alueellista hyvinvointia. Kirjallisuuskatsauksen avulla havaittiin, että hyvinvointia edistäviä kaupunkisuunnittelun toimenpiteistä on olemassa runsaasti kirjallisuutta ja käytännön esimerkkejä. Tämän tutkielman tavoite on tarkastella eri toimenpiteitä, joita hyödyntämällä kaupunkisuunnittelussa voidaan edistää asuinalueiden hyvinvointia jo olemassa olevilla asuinalueilla, kuin myös tulevaisuudenkin kaupungeissa. Aihe on rajattu koskemaan erityisesti suomalaisia kaupunkeja. Tutkimus on rajattu kaupunkeihin, koska valtaosa suomalaisista asuu taajama-alueilla ja koska kaupunkeja ja maaseutua koskevat erilaiset haasteet.

Johdannossa perustellaan tarkemmin aiheen valintaa ja käydään läpi tutkimuskysymykset sekä käytettävät menetelmät. Toisessa luvussa pohditaan hyvinvoivan asuinalueen luonnetta ja määritelmää. Hyvinvointi on laaja ja vaikeasti määriteltävä käsite, joten tämän paperin kontekstissa 'hyvinvoinnilla' tarkoitetaan terveyden ja hyvinvoinnin laitoksen (THL) käyttämää määritelmää. Hyvinvoivan yhteisön ja siten hyvinvoivan asuinalueen näemme koostuvan hyvinvoivista yksilöistä. Siksi yksilöllisen hyvinvoinnin ymmärtäminen on tärkeää. Kolmannessa luvussa esitellään erilaisia kaupunkisuunnittelun osa-alueita, jotka suunnitteluvaiheessa on hyvä ottaa huomioon, sekä erilaisia toimenpiteitä, joiden avulla alueen asukkaiden hyvinvointia voidaan kohottaa. Tutkittavia ulottuvuuksia ovat muun muassa asuinalueen rakennuskanta, ympäristö, liikenne, palvelut, luonto ja vapaa-ajan vietto. Myös alueen asukkaiden yhteisöllisyyttä käsitellään osallistavan kaupunkisuunnittelun ja kolmansien paikkojen saralta.

Kirjalliset lähteet ovat yhtä mieltä siitä, että asuinalueiden hyvinvoinnin kannalta ympäristö ja yhteisö ovat pääosassa. Turvallinen, puhdas ja viihtyisä ympäristö toimii alustana ihmisten väliselle sosiaaliselle vuorovaikutukselle, joka on yhteisön sisäisen koheesion kulmakivi. Alueen turvallisuutta ja viihtyvyyttä voidaan lisätä kestäväillä liikennejärjestelyillä, palveluilla, viheralueilla ja 'kolmansilla paikoilla'.

---

**AVAINSANAT:** kaupunkiympäristö, hyvinvointi, kaupunkisuunnittelu, asuinalueet, ympäristö, kaavoitus

## Sisällys

1. Johdanto	5
1.1 Tutkimuksen taustaa	5
1.2 Tutkimuskysymykset ja menetelmät	6
1.3 Kaupunkisuunnittelu ja hyvinvointi	6
1.3 Suomalaisen kaupunkisuunnittelun historiaa	8
2. Millainen on hyvinvoiva asuinalue?	11
2.2 Hyvinvoiva kaupunkiympäristö	13
3. Miten kaupunkisuunnittelulla voidaan edistää asuinalueiden hyvinvointia?	15
3.1 Ympäristö ja maankäyttö	15
3.2 Liikenne	19
3.3 Palvelut	21
3.4 Viheralueet	22
3.5 Yhteisö ja kolmannet paikat	24
4. Johtopäätökset	27
Lähteet	31

## **Kuviot**

<b>Kuvio 1.</b> Suomen kaupungistuminen 1950—2050	<b>9</b>
---	----------

## **Taulukot**

<b>Taulukko 1.</b> Kaupunkisuunnittelun toimenpiteet (Pirhonen, 2026)	<b>30</b>
---	-----------

# 1. Johdanto

## 1.1 Tutkimuksen taustaa

Suomi sijoittuu useissa kansainvälisissä vertailuissa maailman kärkikastiin. Maailman onnellisuusraportti on nimennyt Suomen maailman onnellisimmaksi maaksi jo kahdeksatta vuotta peräkkäin 2018—2025 (Helliwell ja muut., 2025). Suomalaiset kaupungit, palvelut ja julkinen sektori valtaosin toimivat niin kuin pitää. Suomessa on kuitenkin viime vuosina havaittu ongelmia ja pientä alamäkeä väestön yleisessä hyvinvoinnissa.

Maailmanlaajuisesti jo yli neljä miljardia ihmistä asuu kaupungeissa. Maailmanlaajuisen kaupungistumisen jatkuessa on tärkeää kiinnittää huomiota rakennettavien kaupunkiympäristöjen suunnitteluun ja toteuttamiseen. Tämä tutkielma käsittelee kaupunkiympäristön roolia asukkaiden ja yhteisöjen hyvinvoinnin rakentamisessa. Termejä: *asuinalue* ja *naapurusto* käytetään tässä kontekstissa toistensa synonyymeina.

Naapurustot ovat paikkoja missä ihmiset asuvat, työskentelevät ja joiden asukkailla on tunne kuulumisesta osaksi yhteisöä (Ige-Elegbede ja muut., 2022). Ympäristöllä ja asuinalueella on syvä vaikutus asukkaiden terveyteen ja hyvinvointiin. Terveellisiä elämäntapoja tukeva aluesuunnittelu voi edistää asukkaiden terveyttä ja hyvinvointia. Huonosti suunniteltu asuinalue voi vastaavasti haitata hyvinvointia.

## 1.2 Tutkimuskysymykset ja menetelmät

Tämän tutkielman tavoite on selvittää, millainen on hyvinvoiva asuinalue ja miten kaupunkisuunnittelun avulla voidaan edistää asuinalueiden hyvinvointia. Tämä toteutetaan katsastamalla aiheesta olemassa olevaa kirjallisuutta ja vetämällä johtopäätöksiä aiempien tutkimustulosten pohjalta. Aiheesta on olemassa runsaasti kirjallisuutta, koska kaupunkien rakenne ja suunnittelu on kokenut useita murrosvaiheita viimeisten kahden vuosisadan aikana.

Kappale 2. käsittelee hyvinvoivan asuinalueen konseptia ja määritelmää. Pyrin määrittelemään, mitä tämän paperin kontekstissa tarkoitetaan yksilön, yhteisön ja asuinalueen hyvinvoinnilla. Kappaleessa 3. nostetaan esille kaupunkisuunnittelun osaluokkia, joilla on vaikutus hyvinvointiin, ja joita voidaan hyödyntää kaupunkisuunnittelussa edistämään ihmisten hyvinvointia. Keskitymme pääasiassa suomalaisiin kaupunkeihin ja niille tyypillisiin haasteisiin.

## 1.3 Kaupunkisuunnittelu ja hyvinvointi

Ihminen viettää valtaosan elämästään kotonaan ja sen välittömässä läheisyydessä. Valtaosalla väestöstä sekä koti että työpaikka sijaitsevat joko samalla paikkakunnalla tai muuten suhteellisen lähellä. Tilastokeskuksen mukaan vuonna 2019 Suomessa yhdensuuntaiseen työmatkaan kului keskimäärin 23 minuuttia. Uudellamaalla ja pääkaupunkiseudulla työmatkat olivat keskimääräistä pidempiä – noin puoli tuntia (Immonen, 2020).

Suomalaiset asuvat, työskentelevät ja viettävät vapaa-aikaansa lähellä kotiaan. Jan Gehl (1987) kirjoittaa elämästä rakennusten välillä, missä Gehl jakaa kodin ulkopuolisten paikkojen käyttötarkoitukset kolmeen kategoriaan: välttämättömät-, vaihtoehtoiset- ja sosiaaliset aktiviteetit. Välttämättömiä aktiviteettejä ovat esimerkiksi koulu, työ ja päivittäisostokset, henkilökohtaiset asioinnit ja linja-autopysäkillä odottaminen – kaikki

aktiviteetit joihin kansalaisen on pakko osallistua. Vaihtoehtoisia aktiviteetteja ovat sellaiset, joihin kansalainen voi halutessaan osallistua, kuten virkistävä kävely tai piknik. Sosiaaliset aktiviteetit Gehlin mukaan ovat yksinkertaisesti kaikki tilanteet, joihin sisältyy muiden ihmisten näkeminen, kuuleminen ja kanssakäyminen.

Koska kansalainen viettää suurimman osan ajastaan siellä missä hän asuu, uskon tehokkaan ja kattavan kaupunkisuunnittelun olevan yksi keskeisistä keinoista parantaa kansalaisten arjen hyvinvointia. Kaikkien kotipaikkoja ei olla luotu samantarvoisina. Suomessa, niin kuin maailmallakin, on olemassa huomattavia eroja eri asuinpaikkojen tarjoamassa elämänlaadussa.

Terveyden ja Hyvinvoinnin laitoksen (THL) mukaan Suomessa vuosina 2020—2022 väestön onnellisuus sekä tyytyväisyys elämään ovat heikentyneet. Suurin muutos on tapahtunut 18—29-vuotiailla nuorilla aikuisilla. Rahanpuutteen vuoksi 20—39-vuotiaista naisista lähes kolmannes ja miehistä yli neljännes on joutunut tinkimään ruoasta, lääkkeistä tai lääkärikäynneistä viimeisten 12 kuukauden aikana. Matalasti koulutetut kokevat toimeentulovaikeuksia korkeasti koulutettuja useammin. (Isola ja muut., 2025 s.25—26)

Huonolaatuinen kaupunkisuunnittelu aiheuttaa ja pahentaa jo olemassa olevia ongelmia kaupungeissa. Huonon kaupunkisuunnittelun aiheuttamia oireita ovat muun muassa liika melu, ruuhkautuva liikenne, hajoava infrastruktuuri, yleinen turvattomuus ja kaupunkialueen hallitsematon laajentuminen – niin sanottu ”urban sprawl”. Peter Calthorpen mukaan hallitsematon laajeneminen on kaupunkien tarinassa ’pahis’, koska se ei ole pelkästään asukastiheyden harvenemista. ’Sprawl’ eristää ihmisiä, aiheuttaa segregaatiota ja erottaa ihmiset luonnosta. Laajeneminen ryöstää kaupunkien sosiaalisen ulottuvuuden, joka on eloisien kaupunkien elinehto (Calthorpe, 2017)

Hallitsematon kaupunkialueen laajeneminen on vaarallista, koska kaupungin ulkoreunoille rakentuvat alueet kärsivät palveluiden puutteesta ja pitkistä etäisyyksistä. Joissain tapauksissa kaupunkien yleiskaavat eivät mahdollista paikallispalveluiden rakentamista laajeneville pientaloalueille, joka voi johtaa kokonaisten asuinalueiden

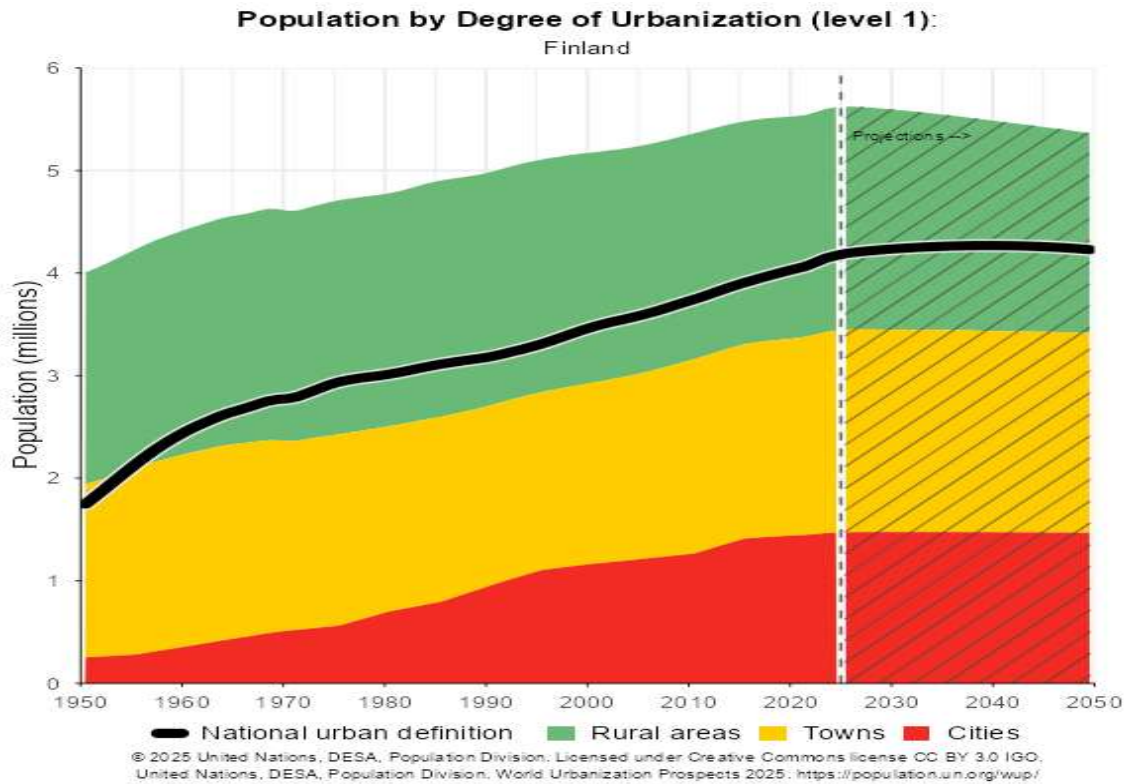
autoriippuvuuteen, ja siten lisätä autoliikennettä ja aiheuttaa liikenneuhkia (Khavarian-Garmsir ja muut., 2023).

Alueellisia hyvinvointiin negatiivisesti vaikuttavia ulottuvuuksia ovat usein saasteet, kansalaisten taloudellinen epävarmuus ja turvattomuuden tunne, epäjärjestys, ympäristön rapistuminen, huono rakennusten laatu ja saavutettavuuden puute. (Shekhar, 2019) Tällainen kaupunki ei ole asukkailleen suotuisa paikka elää, ja siksi ongelmia ratkaiseva ja ennaltaehkäisevä kaupunkisuunnittelu on avainasemassa. Suunnittelu- ja rakennusvaiheessa tehtyjen virheiden korjaaminen voi viedä vuosia, mikäli uusille asuinalueille ei ole olemassa kattavaa suunnitelmaa tai visiota osana kaupunkikokonaisuutta.

Isolan ja muiden (2025) mukaan: ”Yksinäisyyden kokemukset ovat yleistyneet koko aikuisväestössä vuosina 2018—2022, mutta kokemukset ovat yleisimpiä 20—39-vuotiaiden ja 85 vuotta täyttäneiden ikäryhmissä ja matalammin koulutetuilla”...”Lisäksi yksinäisyyden on havaittu olevan naisilla miehiä yleisempää, etenkin opiskelijoilla.” (s.27) Korkeakouluopiskelijoista noin joka viides kokee yksinäisyyttä melko usein tai jatkuvasti.

### **1.3 Suomalaisen kaupunkisuunnittelun historiaa**

Länsimaihin verrattuna Suomi kaupungistui varsin myöhään. Vielä 1900-luvun alussa kaupunkien väkimäärä oli alle 15 % suomalaisista. Toisen maailmansodan jälkeinen suuri muuttoliike Neuvostoliitolle menetetyiltä alueilta ja yleisesti vallitseva asuntopula kiihdyttivät kaupungistumista. Vuonna 1950 kaupungistuneilla alueilla asui 43 % suomalaisista. Muuttoliike maaseudulta kaupunkiin jatkui, ja vuonna 1970 kaupunkilasia oli 64 % ja vuonna 1990 79 %. 2000-luvulla suomalaisista yli 85 % asuu kaupungeissa, tai kaupungistuneilla alueilla, ja luvun oletetaan nousevan 90 prosenttiin vuoteen 2050 mennessä. Kuvio 1. esittää Suomen kaupungistunutta väestöä YK:n maailman kaupungistumiselosteessa (2025). YK:n mukaan Suomen väestöstä noin neljä miljoonaa ihmistä asuu 'kaupungistuneilla' alueilla.



**Kuvio 1.** Suomen kaupungistuminen 1950—2050

Kaupunkialueen määritelmä on Suomessa hämärä. Monet väljästi asutetut taajama-alueet lasketaan suomessa kaupungistuneiksi, vaikka niiden asukastiheys on alhaisempi kuin verrokkimaissa. Suomen asukastiheys on edelleen EU:n alhaisin. Kuvion 1. mukaan Suomessa liki neljä miljoonaa ihmistä asuu kaupunkialueeksi luokitelluilla alueilla (taajamat).

Vanhoille suomalaisille kaupungeille on tyypillistä keskustan ruutukaava-alue, jotka ovat peräisin itsenäisyyttä edeltäviltä ajoilta. Toisen maailmansodan jälkeisen muuttoliikkeen kiihtyessä ylikaupungistumista alettiin ennaltaehkäistä *lähiöperiaatetta* hyödyntämällä. Lähiöperiaatteella tarkoitetaan 1940—1960-lukujen aikana vallinnutta kaupunkisuunnittelun paradigmaa, joka sai vaikutteita muun muassa Clarence Perryn vuoden 1929 Naapurustoyksikkö -konseptista (Neighbourhood Unit). Kaupungit jäsenellään autonomisesti toimiviksi yksiköiksi, joissa sijaitsee julkiset rakennukset, kuten koulut, palvelut ja asuintalot (Khavarian-Garmsirin ja muut., 2023). Alue rajautuisi liikenneväyliin, joiden kautta alue on osa jatkuvaa kaupunkirakennetta. Sanan *'lähiö'* on

suomen kieleen lanseerannut 1940—1950-luvuilla vaikuttanut asemakaavaopin professori *Otto-livari Meurman (1890—1994)*.

Toinen lähiöperiaatteeseen voimakkaasti vaikuttanut kaupunkisuunnittelun tapa on Ebenezer Howardin vuonna 1893 esittelemä *puutarhakaupunki*, jossa pyrittiin yhdistämään maaseudun ja kaupungin parhaat puolet rakentamalla asuinalueiden väleille luonnonmukaisuutta ja puhtaampaa ympäristöä edistäviä puistoalueita – niin sanottu 'vihreä vyöhyke' (Khavarian-Garmsir ja muut., 2023).

Asuinalueiden tarkoituksenmukaista erottamista toisistaan kutsutaan *hajakeskittämiseksi*. Meurmanin kaavaileman lähiömallin keskeinen eroavaisuus puutarhakaupunkiin ja naapurustoyksikköön on alueen sisäiset etäisyydet. Siinä missä puutarhakaupunki olisi tiivis, kompakti alue, jota ympäröi viheralueet, niin suomalainen lähiö on väljä ja vihreää aluetta on sijoitettu alueen sisälle asuinrakennusten sekaan – niin kutsuttu *metsälähiö*.

Kappaleessa 3. käsitellään tarkemmin asuinalueiden rakentamisen tiheyttä, ja miksi suomalainen metsälähiö, vaikka luonnonmukainen, ei välttämättä ole optimaalinen ratkaisu muut asuinalueen suunnittelun ulottuvuudet huomioiden. Metsälähiöiden keskeinen ongelma on, että ne usein sijaitsevat erillään muusta kaupunkirakenteesta, jolloin kulkeminen alueiden välillä pitkittyy.

## 2. Millainen on hyvinvoiva asuinalue?

Yleistyvä mielipide tutkijoiden keskuudessa on, että luonteensa takia – hyvinvointia on helpompi kuvailla kuin määritellä (Shekhar, 2019). Tämän paperin kontekstissa hyvinvoinnilla tarkoitetaan sekä yksilötasosta että yhteisötason hyvinvointia. Yksinkertaistettuna voidaan todeta, että asuinalueen hyvinvointi koostuu hyvinvoivista asukkaista.

THL:n mukaan Yksilötasoiseen hyvinvointiin kuuluvat muun muassa *fyysinen terveys*, *materiaalinen hyvinvointi* sekä *koettu hyvinvointi*. Asukkaiden vauraus, terveys ja mieli vaikuttavat myös yhteisön hyvinvointiin. Muita hyvinvoinnin yhteisötason ulottuvuuksia ovat esimerkiksi yleiset elinolot, yhteisön turvallisuus ja työllisyys. Maailman terveysjärjestön (2014) mukaan terveys on ”tila kokonaisvaltaista fyysistä, henkistä ja sosiaalista hyvinvointia, ei pelkästään tautien poissaoloa”.

Melnyk & Neale (2018) avaavat yksilön hyvinvointia laajemmin esittelemällä yhdeksän (9) erilaista hyvinvoinnin ulottuvuutta. *Fyysinen* hyvinvointi kattaa terveyden, toimintakyvyn ja arjessa jaksamisen. Siihen kuuluu riittävä uni, ravinto ja liikunta, sekä sairauksien ja kipujen vähäisyys. *Psyykinen* hyvinvointi on mielialaa ja tyytyväisyyttä omaan elämään, stressinsietokykyä, palautumista, itsetuntoa sekä tunne omasta arvokkuudesta. Psykkisesti hyvinvoivalla ihmisellä on mahdollisuus itsensä toteuttamiseen. *Sosiaalinen* hyvinvointi sisältää henkilön läheisimmät ihmissuhteet – perhe ja ystävät. Sosiaalista hyvinvointia on yhteisöön kuulumisen tunne, luottamus muihin ihmisiin, turvallisuuden tunne, ja yksinäisyyden vähäisyys.

*Taloudellinen* hyvinvointi kattaa riittävän toimeentulon ja taloudellisen turvallisuuden, mahdollisuus täyttää perustarpeet kuten ruoka, asuminen ja terveys. Taloudellinen liikkumavara harrastuksiin ja vapaa-aikaan lisää hyvinvointia. *Hengellinen* tai *eksistentiaalinen* hyvinvointi vaihtelee paljon eri kulttuurien välillä. Se kattaa elämän

merkityksellisyyden ja tarkoituksen – henkilön arvot ja tavoitteet. Mahdollisuus kasvuun, oppimiseen ja itsensä kehittämiseen, sekä uskonto ovat monille tärkeitä. *Ympäristöllinen* hyvinvointi on puhdas, turvallinen ja viihtyisä elinympäristö. Luonnonläheisyys ja mahdollisuudet liikkua ulkona. Hyvä infrastruktuuri ja palveluiden läheisyys (Melnyk & Neale, 2018)

*Työura* eli urahyvinvointi tarkoittaa sellaista työtä tai ammatillista toimintaa, joka tarjoaa henkilökohtaista tyydytystä ja rikastumista, sekä on linjassa yksilön tavoitteiden ja elämäntyylin kanssa. *Älyllinen* hyvinvointi tarkoittaa mielen aktiivisuutta, uteliaisuutta ja elinikäistä oppimista. *Luovuus* kuvaa sitä, että ihminen arvostaa ja osallistuu kulttuuriin, sekä ilmaisee tunteitaan ja näkemyksiään. Luovasti hyvinvoiva ihminen sallii itselleen luovan tilan esimerkiksi piirtämällä, tanssimalla tai laulamalla (al, 2018).

THL:n näkemys yksilön hyvinvoinnin koostumuksesta (fyysinen-, materiaallinen- ja koettu hyvinvointi) sopii yhteen Melnyk & Nealen näkemysten kanssa. Oleellisinta ei ole ulottuvuuksien määrä ja niiden jakotapa, vaan sisältö. Kaupunkisuunnittelun avulla tulee pyrkiä luomaan asuinpaikkoja, joiden tarjoama ympäristö edistää asukkaiden hyvinvointia.

## 2.2 Hyvinvoiva kaupunkiympäristö

Alueellista hyvinvointia voidaan arvioida hyväksikäyttämällä yksilötasoisien hyvinvoinnin mittareita. THL:n mukaan yksilöllisiä ongelmia ovat henkilön *fyysistä-, materiaalista- tai koettua hyvinvointia* haittaavat ilmiöt, kuten terveysongelmat, taloudelliset vaikeudet, yksinäisyys, syrjäytyneisyys ja masennus. Yhteisöjen ongelmia tarkastellaan muun muassa alueiden eriarvoistumisen, segregaaation, yhteisöjen sisäisen ja ulkoisen luottamuspuolan sekä osallisuuden tunteen puutteen kautta.

Hyvinvoiva asuinalue ennaltaehkäisee yksilö- ja yhteisötasoisia ongelmia ja tukee asukkaiden hyvinvointia. Tämä tapahtuu mahdollistamalla alueelle rakennettavat hyvinvointia lisäävät palvelut, ympäristö ja yhteisö. Ympäristöllinen hyvinvointi tukee ja mahdollistaa muita hyvinvoinnin ulottuvuuksia. Turvallinen, puhdas ja viihtyisä elinympäristö edesauttaa hyvän elämänlaadun tavoittelemisessa.

Mouratidis (2019) mukaan naapuruston objektiivisia tyytyväisyyden mittareita ovat asuinalueen sijainti suhteessa muuhun kaupunkiin, paikallisten palveluiden läsnäolo ja saatavuus sekä viheralueiden saavutettavuus. Koettuja ympäristöllisiä naapurustotyytyväisyyden mittareita ovat sosiaalinen koheesio, alueen osallistavuus, koettu turvallisuus, julkisten tilojen laatu, esteettinen laatu ja melutaso.

Sekä urbaaneissa että asuntovaltaisilla esikaupunkialueilla Suomessa, asuttavuus on vahvimmillaan asukkaiden ollessa tyytyväisiä yleiseen turvallisuuteen, liikenneväylien ylläpitoon, viher- ja sinisten alueiden läheisyyteen sekä hyviin mahdollisuuksiin osallistua päätöksentekoon omassa naapurustossa (Pasanen ja muut., 2024). Turvallisuudella tarkoitetaan sekä rikollisuuden vähäisyyttä, että liikenneturvallisuutta.

Pasanen (2024) mukaan, monet aikaisemmat tutkimuksen tukevat väitettä tyytyväisyyden ja yleisen turvallisuudentunteen välisestä vahvasta korrelaatiosta. Turvallisuudentunnetta seuraa tyytyväisyys liikenneväylien kunnossapitoon. Tämä

huomio korostuu Pohjoismaissa, missä teiden auraaminen ja hiekoittaminen on tarpeen talvisin.

Suomalaisille on tärkeää myös paikallisen historian ja kulttuuriperinnön säilyminen ja suojele. Läpi historian, uskonto ja uskonnolliset paikat ovat olleet tärkeitä Suomessa, ja monista uskontoperäisistä piirteistä on tullut osa kulttuuria (Akindejoye & Teräväinen, 2023). Ensimmäiset julkiset puistot olivat alun perin hautausmaita. Kirkkorakennukset nähdään tärkeinä kulttuurillisina perintökohteina, vaikka uskonnon rooli suomalaisessa yhteiskunnassa onkin vähentynyt.

Vastauksena kysymykseen: ”Millainen on hyvinvoiva asuinalue?” edellä mainittujen asioiden perusteella: suomalainen, hyvinvoiva asuinalue on ensisijaisesti turvallinen. Rikollisuus on vähäistä ja liikenne turvallista. Alueen liikenneväylät: auto- ja pyörätiet, sekä muut kulkuväylät ovat hyvin suunniteltuja ja ylläpidettyjä. Alue on luonnonläheinen ja viher-sini-alueita on riittävästi. Palveluita ja vapaa-ajan paikkoja on riittävästi ja lähellä, ja alueella on selkeä identiteetti ja asukkaiden keskuudessa vallitsee tunne yhteen kuuluvuudesta.

### **3. Miten kaupunkisuunnittelulla voidaan edistää asuinalueiden hyvinvointia?**

Tässä kappaleessa esittelemme kirjallisiin lähteisiin perustuvia toimia, joita voidaan toimeenpanna kaupunki- ja naapurustotasolla kehittämään asuinalueiden hyvinvointia. Kuten aikaisemmin todettiin, hyvinvoiva asuinalue on sellainen, jonka asukkaat voivat hyvin.

Kaupunkisuunnittelulla tehtävät päätökset ovat ensisijaisesti tehtävä jo asuinalueen suunnitteluvaiheessa. Kaavoituksella on tässä oleellinen osuus. Tämän tutkielman kontekstissa kaavoitus on lähinnä byrokraattinen este niille toimenpiteille, joita seuraavaksi esitellään, siksi kaavoitus itsessään ei ole pääosassa.

#### **3.1 Ympäristö ja maankäyttö**

Fyysisen kaupunkiympäristön esteettisillä ominaisuuksilla on suuri vaikutus ihmisten hyvinvointiin. Yhteiskunnassa vallitsevat trendit määrittelevät pitkälti mitä pidetään kauniina. Rakennustekniikka ja vallitseva arkkitehtuurinen tyyli ovat muuttuneet merkittävästi vuosikymmeneltä toiselle. Vaikka tyyliuunnat ja trendit vaihtelevat, on kuitenkin tiettyjä ympäristön fyysisiä ominaisuuksia, joiden katsotaan yleisesti kohottavan alueen asukkaiden hyvinvointia.

Ige-Elegbede ja muiden., (2022) mukaan lapset ovat erityisen alttiita ympäristön vaikutteille. Naapuritasoiset esteet fyysisille aktiviteeteille voivat vaikuttaa pitkäaikaisesti lapsen kehittymiseen. Monet naapuruston suunnittelun ominaisuudet kuten julkisten avointen paikkojen ja hyvien naapurustoyhteyksien läsnäolo optimoi mahdollisuuksia sosiaalisuudelle ja torjua ongelmia, kuten yksinäisyyttä aikuisväestössä.

Asuinalueiden yleinen huono kunto vaikuttaa negatiivisesti asukkaiden henkiseen hyvinvointiin. Ige-Elegbeden ja muiden., (2022) mukaan naapuruston huonokuntoisuus vaikuttaa merkittävästi yli 55-vuotiaiden toimintakykyyn. Asukkaat, jotka raportoivat ongelmia naapurustossa ovat riskiryhmässä toimintakyvyn heikkenemiselle. Huono naapuruston valaistus ja liiallinen melu ovat vahvasti yhteydessä toimintakyvyn heikkenemiseen.

Naapuruston yleinen laatu ja kunto myös vaikuttaa suoraan hyvinvointiin. Mittarit kuten rikollisuus, melu, roskaaminen ja heikko valaistus kaikki yhdistettiin toimintakyvyn heikkenemiseen väestön keskuudessa. Naapuruston rapistumisella on suora yhteys heikkoon terveyteen, fysiologiseen ahdistukseen (Ige-Elegbede ja muut., 2022). Yleinen ympäristöllinen kehitys kuten parempi valaistus ja naapuruston turvallisuusaloitteet voivat vähentää rikollisuuden pelkoa, epävarmuutta ja lisätä turvallisuuden tunnetta, joka parantaa naapuruston käveltävyyttä.

Alueellisessa identiteetissä paikallinen kaupunkirakenne, maisema ja maamerkit ovat huomion keskipisteessä, mutta se pitää sisällään myös näkymättömän ulottuvuuden. Alueellisen identiteetin vahvistaminen voi tehdä asuinalueista kestävämpiä. Sillä on suora vaikutus asukkaiden asenteisiin ympäristön ongelmia kohtaan, jolla voi olla suora vaikutus alueen ilmastonmuutokseen varautumiseen (Shekhar, 2019).

Asuinalueen sosioekonomiseen väestörakenteeseen ja asutustiheyteen vaikuttaa ensisijaisesti alueen rakennuskanta. Suomalaisissa kaupungeissa rakennuskanta seuraa pitkälti eurooppalaisia trendejä. Rakennukset ovat verrattain matalia, eikä pilvenpiirtäjiä esiinny merkittävästi. Suomalaisen kaupungin keskustarakennukset ovat yleensä neljästä kahdeksaan kerrosta korkeita. Keskustan ulkopuolella asutus väljentyy ja muuttuu pientalovaltaiseksi omakotitaloalueiksi, jotka muodostavat erillisiä lähiöitä.

Tilastokeskuksen (2024) mukaan vuoden 2023 lopussa Suomen 2,84 miljoonasta asuntokunnasta 1,36 miljoonaa asui kerrostaloissa, noin 1,06 miljoonaa omakoti- tai paritaloissa ja 0,37 miljoonaa rivitaloissa. Suomalaisista. Yksinasuvia oli 1,33 miljoonaa – 47 prosenttia kaikista asuntokunnista. Lähes puolet asuntokunnista asui kerrostalossa

vuonna 2023, ja kerrostaloissa asuvien osuus kasvaa suhteessa rivi- ja omakotitaloissa asuviin. Yksinasuvista noin 65 prosenttia (860 000) asuu kerrostalossa.

Nyrkkisääntönä hyvälle talokannalle kaupungeissa on tiivis korkea keskusta, joka madaltuu ja väljenee kaupungin reunoille kuljettaessa. Kaupunkialueiden hallitsematon laajeneminen johtuu pitkälti huonosta maankäytön suunnittelusta. Khavarian-Garmsir ja muiden., (2023) mukaan perinteisesti ihmisasutukset rakennettiin kompakteiksi ja naapurusto-orientoituneiksi. Perusperiaate oli, että aktiviteetit ja palvelut ovat verrattain jaettu tasaisesti ja asukkaat voivat tyydyttää päivittäiset tarpeensa paikallisesti.

Kuitenkin – autojen keksimisen myötä kaupunkien rakenne on muuttunut palvelemaan pääsyä vaikeasti päästäviin paikkoihin – paikkoihin jonne matkustamiseen kohtuullisessa ajassa, kansalainen tarvitsee auton. Yksiolotteinen kaavoitus johtaa asuinalueisiin, joilla sijaitsee vain pientaloja, ja asukkaiden tarvitsemat päivittäiset palvelut eivät ole lähietäisyydellä. Lisäksi liian väljä asutus kasvattaa välimatkoja eri paikkojen välillä (Moreno ja muut., 2021; Khavarian-Garmsir ja muut., 2023).

Maankäytön moninaistamisella asuinalueista tehdään monipuolisia ja monikäyttöisiä alueita yksiolotteisen pientaloalueen sijaan. Maankäytön moninaisuus on äärimmäisen tärkeää myös alueen liikenteen kannalta (Kent & Thompson, 2014). Ihmiset vierailevat siellä, minne on syytä mennä, jos asuinalueella ei sijaitse muuta kuin pientaloja, ei ulkopuolisilla ole syytä vieraila alueella

Asuinalueiden tiivistämisellä tarkoitetaan asukastiheyden kasvattamista rakentamalla asuinrakennuksia lähekkäin, lisäämällä asuinkerroksia ja pienentämällä asuntoja. kompakti urbaani rakenne lisää tyytyväisyyttä liikenteeseen, sillä lyhyemmät etäisyydet kannustavat ihmisiä kävelemään ja pyöräilemään. (Mouratidis, 2019)

Kent & Thompson (2014) nostavat asukkaiden välisen sosiaalisen vuorovaikutuksen esille. Hajanainen asutus ja autoriippuvuus voivat heikentää paikallista sosiaalista pääomaa vähentämällä mahdollisuuksia sosialisoitumiselle. Ruutukaavapohjaiset naapurustot, joilla on hyvät jalankulkuyhteydet ja läheinen pääsy kauppoihin tuottavat

enemmän matalan kynnyksen kanssakäymistä, kuin esikaupunkimaiset umpikujatiet "cul-de-sac".

Tiheämpi asutuskeskitys mahdollistaa sosialisoitumisen useammin mikä kehittää yksilölle laajempaa sosiaalista verkostoa koska enemmän ihmisiä asuu pienemmällä alueella ja antaa paremman pääsyn "kolmansiin paikkoihin. Matala asutustiheys taas asettaa ihmiset kauemmas toisistaan ja voi vähentää sosiaalista aktiivisuutta (Kent & Thompson, 2014)

Suurempi asutustiheys, läheisyys keskustaan, paikalliset palvelut, maankäytön moninaisuus, käveltävyys, julkisen liikenteen saatavuus ja laaja valikoima liikennemuotoja todetusti lisäävät aktiivista liikkumista kuten kävelyä ja pyöräilyä (Mouratidis, 2019).

Kent & Thompsonin (2014) mukaan tiheillä asuinalueilla esiintyy vähemmän auton omistajuutta ja enemmän kävelyä sekä pyöräilyä. Pääasiallisena liikkumisvälineenä pyöräilyä esiintyy enemmän Keskusta-alueilla kuin esikaupunkialueilla. Tiheämmin asutetuilla alueilla on myös tyypillisesti vähemmän parkkipaikkoja. Maankäyttö on moninaisempaa, ihmiset liikkuvat enemmän ulkona ja kadunvarsilla on runsaasti ravintoloita, kivijalkakauppoja ja muita palveluita. Korttelit ovat pieniä ja julkisen liikenteen yhteydet ovat hyvät. Sekä asumistiheys ja maankäyttö ovat yhteydessä kattavaan julkiseen liikenteeseen ja kävelyyn työn yhteydessä, ja negatiivisessa yhteydessä autoiluun.

Asutustiheyden vaikutuksista ihmisten sosiaalisuuteen on ristiriitaista dataa, mutta Kent & Thompson (2014) toteavat että tutkimustulokset viittaavat siihen, että sosiaalisten verkostojen muodostumisen näkökulmasta sopiva keskitie on löydettävissä tiiviin ja hajanaisen asutuksen välillä. Ihmiset tarvitsevat yksityisyyttä, mutta myös mahdollisuuksia sattumanvaraiseen vuorovaikutukseen, olkoon se sitten asuintalojen käytävillä, tupakkakopilla tai postilaatikolla.

### 3.2 Liikenne

Morenon ja muiden (2021) mukaan yksityisautoilun yleistyminen ja kaupunkien autoriippuvuus vaikuttavat negatiivisesti alueen biodiversiteettiin ja liikenteeseen. Autoriippuvuus johtaa liikenneneruuhkiin, jotka sosiaalisten ja psykologisten vaikutusten lisäksi ajan myötä vaikuttaa negatiivisesti myös alueen talouteen.

Liikenteen vaikutus alueen hyvinvointiin on merkittävä. Liikenteen ongelmat, kuten melu ja ruuhkautuminen vaikuttavat suoraan alueen viihtyvyyteen, turvallisuuteen ja puhtauteen. Asukkaiden tyytyväisyys oman asuinalueensa liikennejärjestelyihin riippuu pitkälti ajoneuvosta ja siirtymiseen käytettävästä ajasta. Muita tärkeitä seikkoja ovat liikenteen turvallisuus, mukavuus ja puhtaus (Mouratidis, 2019).

Rakennettu ympäristö muovaa ihmisten liikennekäyttäytymistä merkittävästi. Aika, jonka ihmiset käyttävät työmatkoihin on suoraan yhteydessä esimerkiksi vapaa-ajan määrään. Rakennettu ympäristö myös fasilitoi mahdollisuuksia virkistysaktiviteetteihin tarjoamalla hyvin ylläpidettyjä avoimia alueita, sekä turvallisia kävely- ja pyöräteitä. (Kent & Thompson, 2014)

Pyöräilijöille turvallisuutta tuo turvalliset polkupyörien parkkipaikat ja reitit. Kävelijöille turvaa tuovat hyvin huolletut jalkakäytävät. Suomessa tämä korostuu erityisesti talvella. Sekä todellinen, että koettu turvallisuus ovat liikenteessä tärkeitä huomioitavia asioita sekä utilitaarisessa että virkistysliikkumisessa. Kun ihmiset kokevat ulkona liikkumisen turvalliseksi, he tekevät sitä todennäköisemmin.

Liikenteen tehtävä on mahdollistaa ihmisten pääsy eri paikkoihin, tiloihin ja palveluihin ja siten mahdollistaa kansalaisten osallistumisen eri aktiviteetteihin. Mouratidis (2019) mukaan liikenne myös luo tunteellisia reaktioita ihmisissä kuten stressiä tai mieltymystä. Liikenneyhteydet vaikuttavat fyysiseen aktiivisuuteen, kuten valinta kävelemisen tai staattisen liikkumisen väliltä. Aktiivinen liikkuminen kuten kävely ja pyöräily ovat

mieluisimmat liikkumisen muodot. Autolla ajaminen on vähiten mieluisa ja eniten stressiä aiheuttava liikkumismuoto.

Pitkittyneet kulkuyhteydet, erityisesti työmatkat aiheuttavat negatiivisia reaktioita ja lisäävät stressiä. Kompakti kaupunkisuunnittelu mahdollistaa lyhyemmät matkustusajat yhdessä paremman käveltävyyden, tehokkaan julkisen liikenteen ja yksityisautoilun rajoittamisen kanssa (Mouratidis, 2019).

Ige-Elegbede ja muut., (2022) argumentoivat hyvän naapuruston yhdeksi piirteeksi pienikokoisuuden (compactness). Pienikokoisuus viittaa tilanteeseen, missä alueen palvelut ja mukavuudet ovat kävelymatkan päässä, ja yhteydet pitää sisällään asuinalueen yksityiset ja julkiset liikenneyhteydet mutta myös mahdollisuudet sosiaalisiin yhteyksiin naapuruston sisällä. Tiheämpi asutus, jossa asukkaat ja työntekijät ovat kävelyetäisyydellä monista päämääristä edistää sosiaalista vuorovaikuttamista.

Matkustaminen mahdollistaa uusien ihmisten tapaamisen, työpaikalle kulkemisen, liikkeissä asioimisen ja pääsyn terveydenhuollon, opiskelupaikkojen ja urheiluharrastusten piiriin. Tutkimusten mukaan parempi pääsy palveluihin, julkiseen liikenteeseen ja viheralueille lisäävät tyytyväisyyttä paikallisiin liikennejärjestelyihin (Mouratidis, 2019)

Liikenteen lisäksi rakennettu ympäristö voi vaikuttaa fyysiseen aktiivisuuteen. Aktiiviseen liikkumiseen kannustamisella on positiivinen vaikutus fyysiseen aktiivisuuteen ja terveyteen. Autokeskeiset alhaisen asukastiheyden alueet ovat yhteydessä lisääntyneeseen autolla matkustamiseen ja pidempiin ajomatkoihin. Naapuruston käveltävyys yhdistetään positiiviseen vaikutukseen mielenterveyteen (Ige-Elegbede ja muut., 2022).

Käveltävyydellä tarkoitetaan asuinaluetta, jossa palvelut ovat pisimmillään noin 15–20 minuutin kävelymatkan etäisyydellä. Käveltävä ympäristö voi vähentää jännittämistä, ennaltaehkäistä diabetesta, vähentää liikuntavammutumisen riskiä ja vähentää naapuruston ilmastopäästöjä (al., 2022). Ilmastopäästöt vähenevät asukkaiden autoriippuvuuden vähetessä. Vähemmän autoja kaduilla helpottaa liikenneuhkia, ja ne

ihmiset, joille vaihtoehtoiset kulkuneuvot eivät ole käytännöllisiä, voivat liikkua autolla entistä sujuvammin.

Moreno ja muut (2021) esittää kaupunkialueen liikenteen monipuolistamisen osana niin sanottua 15-minuutin kaupunkimallia, jossa asukkaan kaikki päivittäispalvelut sijaitsevat 15 minuutin kulkumatkan etäisyydellä (kävellessä tai pyörällä) ja pidemmille matkoille julkinen liikenne olisi vaihtoehto.

'15-minuutin kaupunki' on yksi 2020-luvun trendikkäistä kaupunkisuunnittelun paradigmoista, jonka peruseräite juontaa perinteisistä kompakteista ihmisasutuksista, jotka ovat auton keksimisen myötä laajentuneet. 'Varttikaupunki' on siis enemmän paluu vanhaan, kuin uusi konsepti.

Ige-Elegbeden ja muut., (2022) mukaan käveltävyydellä ja eri terveyden mittareilla on positiivisia yhteyksiä. Naapuruston käveltävyys on yhdistetty huomattavaan laskuun asukkaiden itseilmoitetussa masentuneisuudessa. Käveltävyys vähentää tunnetta arkielämän rajoittuneisuudesta, ja voi myös vähentää ja ennaltaehkäisee diabeteksen ja esidiabeteksen esiintymistä. Naapuruston käveltävyydellä ei kuitenkaan olla todettu olevan vaikutusta väestön keskimääräiseen painoindeksiin.

Kent & Thompsonin (2014) mukaan tutkimukset viittaavat siihen, että kadut, jotka on suunniteltu kävelyyn ja pyöräilyyn kannustavat asukkaita liikkumaan sekä fyysisen terveyden että sosiaalisen vuorovaikutuksen vuoksi. Tämä johtuu siitä, että sekä utilitaarinen että virkistysmielessä liikkuminen lisää sattumanvaraisten kohtaamisten todennäköisyyttä.

### **3.3 Palvelut**

Kent ja Thompsonin (2014) mukaan hyvinvoinnin näkökulmasta eri paikkojen *saavutettavuus* (accessibility) on avainasemassa. Saavutettavuudella tarkoitetaan lähtöpaikan ja määränpään välistä matkaa ja liikkumiseen kuluvaa aikaa. Lyhyemmät

etäisyydet sujuvoittavat arkea, kun liikkuminen vaatii vähemmän panostusta. Saavutettavuudella ei tarkoiteta vain paikan fyysistä sijaintia vaan myös mahdollisia sääntöjä ja rajoituksia, joilla voidaan evätä tiettyjen väestöryhmien pääsy palveluihin, kuten esimerkiksi ikäraajat.

Julkinen liikenne ja palvelut naapurustossa lisäävät fyysistä aktiivisuutta useissa eri väestöryhmissä, mukaan lukien vanhempi väestö ja raskaana olevat. Tämä tukee aiempaa tietoa positiivisesta yhteydestä palveluiden saavutettavuuden, käveltyvyyden ja fyysisen aktiivisuuden välillä (Ige-Elegbede ja muut., 2022)

Kent & Thompsonin (2014) mukaan kauppakaduilla on merkittävä vaikutus sosiaalisuuden kannalta. Korkeatasoisille kaupallisille kävelykaduille on paljon kysyntää ostosten lisäksi myös sosiaalisina paikkoina. Kaduilla voi kävellä ja tavata ihmisiä. Kävelykadut toimivat sosiaalisina tiloina, eivät pelkästään liikenneväylinä. Sosiaalista kanssakäymistä kaduilla voidaan myös edesauttaa penkeillä ja muilla katukalusteilla.

Ige-Elegbeden ja muut., (2022) mukaan asukkaiden pääsy palveluiden pariin vaikuttaa positiivisesti asukkaiden henkiseen hyvinvointiin ja lisää fyysistä aktiivisuutta eri ihmisryhmissä. Asukkaiden parempi pääsy julkisen liikenteen pariin yhdistetään vähentyneeseen lääkärin määräämien masennuslääkkeiden määrään.

### **3.4 Viheralueet**

Viher- ja sinisten alueiden läheisyys on merkittävä asuinalueen hyvinvointia ennakoiva tekijä. Viheralueet ovat kasvuston hallitsemat alueet, kuten puistot, metsät, puutarhat, nurmet ja luontopolut. Sinisiä alueita ovat erilaiset pintavesialueet, kuten järvet, joet, merenranta, lammet, kanaalit, altaat ja suihkulähteet. Monet luonnonläheiset paikat voivat olla sekä sini- että viheralueita, joten termejä käytetään joskus sekaisin tai yhdistämällä sinialueet viheralueiden osa-alueeksi. Pasasen ja muiden (2024) mukaan ilmiö ei ole yllättävä, kun otetaan huomioon kasaantuva todistusaineisto niiden edistyksellisestä roolista ihmisten hyvinvoinnille.

Viheralueiden tutkittuja hyötyjä ovat parempi ilmanlaatu, puiden tarjoama varjostus kesäisin ja paikallisen biodiversiteetin tukeminen. Luonnonläheisyyden on todettu parantavan psyykkistä ja fyysistä hyvinvointia. Sinisillä alueilla on kesäisin viilentävä vaikutus. Sinialueet viheralueiden tavoin, edistävät psyykkistä ja fyysistä hyvinvointia, sekä paikallista biodiversiteettiä.

Myös Kent & Thompson (2014) korostavat viheralueiden tärkeyttä kaupungeissa. Viheralueiden läsnäolo on hyväksi asukkaiden mielenterveydelle ja yhteisölle, viheralueet kannustavat fyysiseen aktiivisuuteen, auttavat vähentämään stressiä, mahdollistavat sosiaalista kanssakäymistä, vähentävät yksinäisyyden tunnetta ja osallistavat yhteisöä. Viheralueiden tärkeys korostuu entisestään kaupunkiympäristön tiivistyessä, toimien vastapainona tiiviin asumisen aiheuttamiin mahdollisiin haittoihin, kuten meluun ja yksityisyyden puutteeseen.

Viheralueilla on myös haittapuolia, kuten siitepölyn aiheuttamat oireet astmaatikoille. Ja jotkin tutkimukset ovat epävarmoja alueiden positiivisista vaikutuksista mielenterveydelle (Ige-Elegbede ja muut., 2022)

Hyödyt kuitenkin peittoavat Viheralueiden mahdolliset haitat moninkertaisesti. Viheralueiden läheisyydellä on todettu yhteys sydän- ja verisuonitautien, diabeteksen ja hengityssairauksien riskien pienenemiseen aikuisväestössä. Pääsy vihreille virkistysalueille voi myös lisätä keskimääräistä fyysistä aktiivisuutta väestössä ja vihreät yhteisölliset tilat yhdistetään vahvempiin naapuruston sosiaalisiin siteisiin ja yhteisöllisyyden tunteeseen. (Mouratidis, 2019)

Suomen kontekstissa viheralueiden hyödyt vähenevät jonkin verran talvisin. Tämä johtuu osin auringonvalon puutteesta, mutta voi johtua myös talvikunnossapidon puutteesta. Fyysistä aktiivisuutta voidaan kuitenkin ylläpitää valjastamalla lenkkeilyreitit talvisin hiihtoladuiksi ja urheilukentät ulkojääkaloiksi.

Puistot, kävelypolut ja -kadut tarjoavat ihmisille mahdollisuuden olla fyysisesti aktiivisia. Ympäristö. Kaupunki tai kunta voi myös tukea virkistystoimintaa sisätiloissa, kuten julkisilla uima- ja urheiluhalleilla sekä kuntosaleilla. Ihmiset, jotka asuvat lähellä

liikuntapaikkoja ovat keskimääräisesti fyysisesti aktiivisempia kuin ne, jotka eivät nauti vastaavasta läheisyydestä (Kent & Thompson, 2014)

### 3.5 Yhteisö ja kolmannet paikat

Kaupunkiympäristöllä on suuri rooli yhteisöissä, sillä ympäristö tukee yhteisöllisyyden tunnetta, mahdollistaa päivittäiset vuorovaikuttamiset ihmisten, luonnon ja muiden ympäristöjen kanssa. Vuorovaikutus tapahtuu kaduilla, ja julkisilla paikoilla, jotka ovat kaikkien tavoitettavissa ja turvallisia, heijastaa paikallista kulttuuria ja on esteettisesti miellyttävä (Kent & Thompson, 2014)

Asukkaiden osallisuus ja kyky vaikuttaa asuinalueensa asioihin on yksi vahvimmista naapuruston asuttavuuden ennustajista. Asukkaiden osallistamisen on todettu olevan erityisen tärkeää urbaanille väestölle, joka on erityisen relevanttia Suomen kasvavan kaupungistumisen vuoksi (Pasanen ja muut., 2024)

Yhteisöön kuulumisen tunne lisää tunnetta omasta turvallisuudesta, itsevarmuudesta ja mukavuudesta ja kannustaa ihmisiä olemaan fyysisesti aktiivisia ja yhteydessä toisiinsa. Kent & Thompson (2014) mukaan, ulkona liikuttaessa satunnaiset kohtaamiset muiden ihmisten kanssa vähentävät yksinäisyyden ja eristäytyneisyyden tunteita.

Yhteisöllisyydessä tulee kuitenkin huomioida sen kontekstisidonnaisuus. Se mikä saattaa toimia muualla yhteisöllisyyden edistämiseksi, ei välttämättä toimi toisaalla. Esimerkiksi, sosiaalinen vuorovaikutus muiden kanssa on helpompaa homogeenisissä yhteisöissä, missä on yhteinen kieli. Myös vuorokauden- ja vuodenajalla on merkitystä. (al, 2014)

Saavutettavuudella Shekhar (2019) tarkoittaa mahdollisuuksien tasa-arvoa ”equality in opportunity”. Saavutettavuus pitää sisällään paljon toimia, joihin voidaan suoraan vaikuttaa alueellisille suunnittelutoimilla, kuten asuminen, terveys, koulutus ja virkistysaktiviteetit. Tutkimusten mukaan yleinen saavutettavuus parantaa alueen hyvinvointia.

Saavutettavuus pitää sisällään myös 'elämänlaadun', sillä se pyrkii minimoimaan tulotasollisia-, sukupuolien ja etnisyyksien välisiä eroavaisuuksia. Kaupungit, joiden asukkailla on tasa-arvoinen pääsy mukavuuksiin (amenities) ja palveluihin (services) luovat kukoistavan ilmapiirin (Shekhar, 2019).

Shekhar (2019) mukaan tasa-arvoisemmat yhteiskunnat ovat sisäisesti luottavaisempia, joka puolestaan tekee niistä enemmän resilienttejä. Tasa-arvoiset yhteiskunnat pärjäävät taloudellisissa muutostilanteissa epätasa-arvoisia yhteiskuntia paremmin. Alueellinen kestävyys ja resilienssi korostuvat entisestään muun muassa ilmastonmuutoksen takia ja alueellisesti epätasa-arvoiset yhteiskunnat ovat haavoittuvaisemmassa asemassa. Alueellinen epätasa-arvo on siten hyvin haitallista yhteiskunnille ja kansalaisten hyvinvoinnille. Aktiivinen osallistuminen sosiaalisiin yhteisötapahtumiin muodostaa merkittäviä sosiaalisia siteitä, jotka lisäävät hyvinvointia. Osallistuminen voi olla esimerkiksi poliittista, sosiaalista tai uskonnollista. Usein Asuinalueet, jotka tarjoavat useita osallistumisen väyliä raportoivat suurempaa tyytyväisyyttä elämään, parempaa elämänlaatua ja asukkaiden hyvinvointia.

al. (2019) mukaan osallistuminen ei vain lisää hyvinvointia, vaan auttaa myös luomaan asutuksista kestävämpiä ja resilienttejä. Paikallisyhteisö on usein ensivastaaja onnettomuuden sattuessa ja hyvä osallistumishenki voi auttaa yhteisöjä vastaamaan nopeasti ja tehokkaammin onnettomuuksiin. Aktiiviset yhteisöt ovat kestävämpiä, omavaraisempia ja voivat itsenäisesti ratkoa paikallisia ongelmia.

Shekhar (2019) nostaa esille alueellisen identiteetin hyvinvointia rakentavana tekijänä. Identiteetti ja siihen liittyvät osa-alueet. Shekhar määrittelee Maslown (1943) tarvehierarkian pohjalta. Identiteetti koostuu yhteisöön kuulumisen tunteesta, omistajuudesta, vastuusta, ja monista muista alueellisista ominaisuuksista, jotka mahdollistavat paikallisen alueen identiteetin hahmottamisen.

Yksi kansalaisten sosiaalisen hyvinvoinnin kannalta tärkeitä osa-alueita ovat niin sanotut kolmannet paikat (Third Place). Kolmas paikka on mikä tahansa paikka, missä ihminen viettää aikaa, joka ei ole tämän koti (ensimmäinen paikka) tai työpaikka (toinen paikka).

Kolmansia paikkoja ovat kaikki paikat missä ihminen saattaa viettää vapaa-aikaansa – julkiset paikat, kuten puistot ja kirjastot, tai puolijulkiset palvelut – kahvilat, ravintolat, harrastepaikat ja ostoskeskukset (Akindejoye & Teräväinen, 2023). Koulua ei lasketa kolmanneksi paikaksi, koska se täyttää työnomaista roolia (Kent & Thompson, 2014).

Kolmansien paikkojen läheisyys ja saavutettavuus lisää paikallista hyvinvointia. Ne tarjoavat paikan kokoontua, tavata uusia ihmisiä, luoda ystävyysuhteita ja yleisesti elää osana sosiaalista yhteisöä. Kolmannet paikat kuuluvat hyvinvoivan asuinalueen tunnusmerkkeihin.

Monet tutkimukset ovat tutkineet 'kolmansien paikkojen' merkitystä sosiaalisessa kanssakäymisessä. Kent & Thompsonin (2014) mukaan kolmannet paikat tarjoavat mahdollisuuden epäviralliselle ja järjestäytymättömälle vuorovaikutukselle. Kolmannet paikat voivat olla julkisia, kuten puisto ja leikkikenttä, yksityisiä kuten baarit, kahvilat tai ostoskeskukset. Kolmannet paikat voivat olla suurikokoisia, kuten juna-asema tai kaupungin tori – tai pieniä kuten rappukäytävä tai rakennuksen aula.

Kolmannet paikat ovat yleisesti subjektiivisia, mikä kuvaa yhteisöjen kompleksisuutta. Kaikki paikat eivät sovi ajanviettoon kaikille. Nuoriso ja eläkeläiset eivät välttämättä oleskele samoilla paikoilla. Kolmannet paikat voivat sääntöjen ja säädösten avulla myös poissulkea tiettyjä ihmisryhmiä paikoista. Ikärajat estävät alaikäisten pääsyn tiettyihin paikkoihin. Myös arkkitehtuuri voi olla syrjivää. Esimerkiksi kodittomat voidaan poissulkea puistoista suunnittelemalla penkkejä, joilla on mahdotonta nukkua. (Kent & Thompson, 2014)

Yhteisölliset tilat asuinrakennuksissa voivat tarjota enemmän sosiaalista vuorovaikuttamista naapureiden välillä, tarjota lapsille turvallisen leikkipaikan ja siten lisätä asukkaiden tyytyväisyyttä ja asumisen hyvinvointia (Mouratidis, 2019)

## 4. Johtopäätökset

Tässä paperissa käsitelimme kaupunkiympäristön vaikutuksen asukkaiden hyvinvointiin. Ige-Elegbede ja muut., (2022) mukaan on selvää, että asuinalueiden ja kaupunkiympäristön suunnittelulla on yhteys asukkaiden terveyteen ja hyvinvointiin ikäluokasta riippumatta. Kuitenkin metodologiset rajoitteet ja tutkimussuunnitelma tekevät kausaalisen syy seuraus suhteen tunnistamisen vaikeaksi terveysasioissa.

Shekhar, (2019) mukaan kestävä asuinalue, joka tukee asukkaiden hyvinvointia, on todennäköisemmin kompakti ja omaa korkean asukastiheyden. Maankäytöllisesti monipuolinen ja rakennettu ihmisille sopivassa mittasuhteessa. Alue on käveltävä, julkinen liikenne on laadukasta ja alueella on viheralueita, jotka tarjoavat väylän sosiaaliseen vuorovaikuttamiseen.

Talokannan monipuolistamisella – rivi ja kerrostalojen määrän lisäämisellä suhteessa omakotitaloihin, sekä tiivistämisellä tuodaan samankokoiselle alueelle enemmän asukkaita. Kaupungin tiheys tulee mitoittaa paikallisen kontekstin ja toivotun väestömäärän muutoksen mukaan. Viheralueet tulee huomioida maankäytössä varaamalla niille tarpeeksi tilaa.

Enemmän asukkaita tarkoittaa enemmän palveluiden käyttäjiä ja veronmaksajia. Kaupunkialan tiivistäminen hyödyttää taloutta ja tuo säästöjä, kun kaupunki-infrastruktuurin mittasuhteet eivät laajene liian suuriksi. Tiivis kaupunkiala lyhentää etäisyyksiä, joka kannustaa kestävään liikkumiseen ja vähentää työmatkojen kestoa ja pituutta. Infrastruktuurin ylläpitokustannukset myös pienenevät, kun esimerkiksi korjattavien alfalttiteiden ja alueiden pinta-ala on pienempi.

Asuinalueiden käveltävyys paranee tiivistämisen myötä. Kestävän liikkumisen infrastruktuuriin panostaminen kannustaa ihmisiä liikkumaan jalan tai polkupyörällä, mikä lisää väestön sekä fyysistä että psyykkistä hyvinvointia, ja vähentää ruuhkaa autoilijoiden keskuudessa (Moreno ja muut, 2021). Kun aktiivinen elämäntapa on

mahdollista esimerkiksi työmatkojen kautta, asukkaiden terveys pysyy hyvällä tasolla. Ulkona liikkuminen myös lisää matalan kynnyksen sosiaalisen kanssakäymisen todennäköisyyttä, jolla puolestaan on positiivinen vaikutus alueen identiteettiin ja sosiaaliseen koheesioon.

Liikenne asuinalueiden sisällä tulee suunnitella siten, ettei 'turhia' ajokilometrejä kerry. Lyhyet etäisyydet ja hyvin huollettu infrastruktuuri kannustavat valitsemaan polkupyörän auton sijasta jopa talvisin. Julkisen liikenteen avulla asuinalueet kytketään muuhun kaupunkiin. Vaihtoehtoiset kulkuneuvot vähentävät yksityisautoilua, liikenneuhkia, melua ja ilmansaasteita.

Luonnonläheisyyden merkitystä suomalaisissa kaupungeissa ei tule väheksyä. Lukuisat tutkimukset ovat osoittaneet viheralueiden, puistojen, lenkkipolkujen ja metsien olevan hyväksi ihmisten fyysiselle ja henkiselle hyvinvoinnille. Puusto tarjoaa myös varjoa, joka on tarpeellista kaupungeissa ilmaston lämmetessä. Tässä voidaan hyödyntää esimerkiksi Cecil Konijnendijkin 3-30-300 periaatetta – jokaisesta asunnosta tulee olla näköyhteys vähintään kolmeen (3) puuhun, 30 % kaupungin pinta-alasta tulee olla puuston peitossa ja etäisyys lähimpään puistoon tai muuhun viheralueeseen ei saa olla yli kolmesataa (300) metriä (Konijnendijk, 2021).

Kaavoituksessa ja aluesuunnittelussa tulee ottaa huomioon myös palveluiden saavutettavuus. Päivittäispalvelut, kuten ruokakaupat tulisi sijoittaa alle 15 minuutin kävely tai pyöräilymatkan etäisyydellä asukkaiden kotoa. Tätä pidemmät etäisyydet johtavat lisääntyneeseen yksityisautoiluun ja pahimmillaan koko asuinalueen autoriippuvuuteen. Asuinalueen tulisi kyetä tyydyttämään asukkaiden päivittäiset tarpeet paikallisesti ja aktiviteetit sekä palvelut tulee olla jaettu verrattain tasaisesti eri asuinalueiden kesken (Khavarian-Garmsir ja muut., 2023)

Asukkaiden keskinäistä sosiaalista vuorovaikutusta fasilitoidaan kolmansien paikkojen avulla. Vapaa-ajan palvelut, kuten kahvilat ja anniskeluravintolat tarjoavat mahdollisuuden sosiaalisoitumiselle. Julkiset tilat, kuten puistot, liikunta- ja nuorisotilat tarjoavat sosiaalisen ympäristön yhdessä fyysisen terveyden kannustumien kanssa.

Hyvinvoivalla asuinalueella on mahdollisuus sosiaaliseen elämään työn ja kodin ulkopuolella. Kolmannet paikat vahvistavat paikallista identiteettiä, fasilitoivat uusia ihmissuhteita ja lisäävät yhteisön sisäistä luottamusta, turvallisuutta ja yhteenkuuluvuuden tunnetta.

Asuinalueiden kehittämisessä asukkaiden osallistaminen on keskeisessä roolissa. Asukkaille tulee mahdollistaa varteenotettava kyky vaikuttaa oman asuinalueensa tulevaisuuteen. Asukkaiden mielenkiinto oman alueen asioita kohtaan vahvistaa yhteisön sisäistä koheesiota ja sosiaalista verkostoa ja parantaa alueen resilienssiä.

Monipuolinen maankäyttö ja paikalliset palvelut luovat syitä vierailualueella. Paikallinen talous hyötyy, kun ihmiset matkustavat alueelle asioidakseen esimerkiksi paikallisessa ravintolassa. Palveluiden ja aktiviteettien tasaisella jakamisella kaupunginosien kesken ehkäistään historiallisen kaupunkikeskustan ylituuhkautumista. Vastaavasti ydinkeskustojen näivettymistä voidaan estää lopettamalla liiketoiminnan keskittäminen kaupunkirakenteen ulkopuolella sijaitseville hypermarkettialueille, jotka ruuhkautuvat autoista päivisin ja autioituvat öisin.

Kaikkia tässä paperissa esiteltyjä toimenpiteitä ei ole tarpeellista toimeenpanna joka ikisessä ihmisasutuksessa, mutta ne toimivat esimerkkeinä toimenpiteistä, joiden on todettu yleisesti kohottavan alueellista hyvinvointia. Taulukossa 1. esitellään kaupunkisuunnittelun toimenpiteitä ja niiden vaikutuksia alueelliselle hyvinvoinnille.

**Taulukko 1. Kaupunkisuunnittelun toimenpiteet (Pirhonen, 2026)**

Teema	Toimenpide	Vaikutukset
Ympäristö	Alueen siistiminen	Alueen siisteys lisää asuinalueen viihtyisyyttä ja lisää turvallisuuden tunnetta (Ige-Elegbede ja muut., 2022)
Ympäristö	Viheralueet	Puistot, metsät, luontopolut ja muut viheralueet lisäävät asukkaiden fyysistä, psyykkistä ja sosiaalista hyvinvointia (Kent & Thompson, 2014)
Ympäristö	Valaistuksen parantaminen	Parempi valaistus lisää liikenteen turvallisuutta, erityisesti vuoden pimeinä aikoina. Valaistus myös auttaa ennaltaehkäisemään rikollisuutta (Ige-Elegbede ja muut, 2022)
Maankäyttö	Rakennuskannan monipuolistaminen	Monipuolistaminen lisää asutustiheyttä, joka lisää verokertymää. Suurempi asumistiheys lisää julkisen liikenteen tarvetta, luo mahdollisuuksia sosiaaliselle kanssakäymiselle ja lyhentää etäisyyksiä (Khavarian-Garmsir ja muut., 2023)
Maankäyttö	Asutuksen tiivistäminen	Lyhyet etäisyydet kannustavat aktiiviseen liikkumiseen, vähentää kulkuetäisyyksiä ja helpottaa alueen infrastruktuurin huoltokustannuksissa (Mouratidis, 2019; Ige-Elegbede ja muut., 2022)
Maankäyttö	Maankäytön moninaistaminen	Monikäyttöisyys elävöittää asuinalueita, mahdollistaa palveluiden ja kolmansien paikkojen läsnäolon, lisää asukkaiden keskenäistä sosiaalista kanssakäymistä (Mouratidis, 2019; Kent & Thompson, 2014)
Liikenne	Julkisen liikenteen lisääminen	Julkinen liikenne vähentää yksityisautoilun määrää. Joka vähentää melua, päästöjä ja liikenneuhkia (Mouratidis, 2019; Kent & Thompson, 2014; Ige-Elegbede ja muut, 2022)
Liikenne	Kävely- ja pyörätiet	Kunnollinen pyöräilyinfrastruktuuri kannustaa aktiiviseen liikkumiseen, mikä lisää asukkaiden fyysistä ja psyykkistä hyvinvointia (Kent & Thompson, 2014)
Palvelut	Palveluiden läheisyys	Läheisyys kannustaa kestävään liikkumiseen palveluihin kuljettaessa (Ige-Elegbede ja muut, 2022; Kent & Thompson, 2014)
Palvelut	Kauppakadut	Kauppakadut tuovat alueelle vierailijoita, fasilitoivat sosiaalista kanssakäymistä ja hyödyttävät paikallista taloutta (Kent & Thompson, 2014)
Yhteisö	Kolmansien paikkojen lisääminen	Kolmannet paikat lisäävät sosiaalista hyvinvointia, yhteisöllisyyden tunnetta ja alueen sosiaalista resilienssiä (Kent & Thompson, 2014)
Yhteisö	Kulttuurihistorian tunnustaminen	Kulttuurihistoria korostaa alueen omaa identiteettiä, joka puolestaan on yhdistävä tekijä alueen asukkaiden keskuudessa. Yhteinen identiteetti lisää yhteisön koheesiota ja resilienssiä (Kent & Thompson, 2014; Pasanen ja muut., 2024; Shekhar, 2019)
Yhteisö	Asukkaiden osallistaminen	Asukkaiden osallistaminen päätöksentekoon lisää yhteisön aktiivisuutta oman alueen tulevaisuuden muovaamisessa, joka lisää sosiaalista hyvinvointia ja nostaa asukkaiden keskeistä koheesiota (Pasanen ja muut., 2024; Shekhar, 2019)
Yhteisö	Yhteisöllisten tilojen perustaminen	Yhteisölliset tilat, kuten nuoriso- ja senioritilat, sekä uskonnolliset keskukset tarjoavat foorumin sosiaaliselle kokoontumiselle. Sosiaalisuus lisää yhteisöön kuulumisen tunnetta (Mouratidis, 2019)
Yhteisö	Tapahumat	Kunnalliset tapahtumat elävöittävät paikallista taloutta ja tuovat alueelle ulkopuolisia vieraita (Shekhar, 2019)

Suomessa yleisesti kaupunkien tilanne on hyvällä mallilla. Suomalaisissa kaupungeissa on huomioitu erityisen hyvin viheralueiden merkitys. Julkiseen liikenteeseen panostetaan Suomessa yhä entistä enemmän ja asuinalueiden käveltävyyttä ja tiivyyttä pyritään optimoimaan.

Parantamisen varaa Suomessa on alueiden kaavoituksessa. Erityisesti esikaupunkialueilla on usein puutetta paikallisista palveluista, joka voi johtaa asuinalueiden autoriippuvuuteen. Laajenevat pientaloalueet niin ikään johtavat autoriippuvuuteen, mikäli alueilla ei ole mahdollista rakentaa muuta kuin pientaloja. Talokannan moninaistamisella ja kaupunkirakenteen moninapaisuudella kustakin asuinalueesta on mahdollista luoda eläväinen ja kukoistava osa suomalaisten elämää.

## Lähteet

- Calthorpe, P. (2017) 7 principles for building better cities, TED2017.  
[https://www.ted.com/talks/peter\\_calthorpe\\_7\\_principles\\_for\\_building\\_better\\_cities](https://www.ted.com/talks/peter_calthorpe_7_principles_for_building_better_cities)
- Akindejoye, F. & Teräväinen, H. (2023). *A Case Study of Urban Design, Wellbeing and Mental Health in Lapua, Finland*. Journal of Urban Design and Mental Health, 8(1). <https://doi.org/10.5281/zenodo.7902435>
- Gehl, J. (1987) *Life between buildings: Using Public Space*, translated by Jo Koch, ISLAND PRESS
- Helliwell, J. F., Layard, R., Sachs, J. D., De Neve, J.-E., Aknin, L. B. & Wang, S. (Eds.). (2025). *World Happiness Report 2025*. University of Oxford: Wellbeing Research Centre. [https://files.worldhappiness.report/WHR25.pdf?\\_gl=1\\*2ohiy0\\*\\_gcl\\_au\\*MTc3NjcxOTM0OS4xNzYwNzgzMzky](https://files.worldhappiness.report/WHR25.pdf?_gl=1*2ohiy0*_gcl_au*MTc3NjcxOTM0OS4xNzYwNzgzMzky), noudettu 18.10.2025
- Ige-Elegbede, J. Pilkington, P. Orme, J. Williams, B. Prestwood, E. Black, D. & Carmichael, L. (2022) *Designing neighbourhoods: a systematic review of the impact of the neighbourhood design on health and wellbeing*, Cities & Health , 6:5, 1004-1019, <https://doi.org/10.1080/23748834.2020.1799173>
- Immonen, J. (28.10.2020) *Suomalaisten työmatkat eurooppalaisittain kohtuullisia – eniten aikaa kuluu Latviassa ja Britanniassa*, Tilastokeskus <https://stat.fi/tietotrendit/artikkelit/2020/suomalaisten-tyomatkat-eurooppalaisittain-kohtuullisia-eniten-aikaa-kuluu-latviassa-ja-britanniassa> , noudettu 15.10.2025
- Isola, A. M., Karvonen, S., Keto-Tokoi, A. & Leemann, L. (2025) *THL raportti 1/2025 s. 25—27* <https://urn.fi/URN:ISBN:978-952-408-444-4>

- Kent, J. L. & Thompson, S. (2014). *The Three Domains of Urban Planning for Health and Well-being*. *Journal of Planning Literature*, 29(3), 239-256. <https://doi.org/10.1177/0885412214520712> (Original work published 2014)
- Khavarian-Garmsir, A.R. Sharifi, A. Hajian Hossein Abadi, M. & Moradi, Z. (2023) *From Garden City to 15-Minute City: A Historical Perspective and Critical Assessment*. *Land* 2023, 12, 512. <https://doi.org/10.3390/land12020512>
- Konijnendijk, C. (2021) *The 3-30-300 Rule for Urban Forestry and Greener Cities. Biophilic Cities*. 2021, 4, 2 <https://climatehealth.utoronto.ca/wp-content/uploads/2025/01/3-30-300-Rule.pdf>
- Melnyk, B. M. & Neale, S. (2018) 9 *WELLNESS dimensions*, *American Nurse Journal* 7/2018 <https://www.myamericannurse.com/wp-content/uploads/2018/01/ant1-Wellness-1218.pdf>, noudettu 28.9.2025
- Moreno, C., Allam, Z., Chabaud, D., Gall, C. & Pratlong, F. (2021) *Introducing the “15-Minute City”: Sustainability, Resilience and Place Identity in Future Post-Pandemic Cities*. *Smart Cities*, 4, 93–111. <https://doi.org/10.3390/smartcities4010006>
- Mouratidis, K. (2019) *Urban planning and quality of life: A review of pathways linking the built environment to subjective well-being*, *Cities*, Volume 115, 2021, 103229, ISSN 0264-2751, <https://doi.org/10.1016/j.cities.2021.103229>
- Pasanen, T.P., Lanki, T., Siponen, T. ym. (2024) *What Makes a Liveable Neighborhood? Role of Socio-Demographic, Dwelling, and Environmental Factors and Participation in Finnish Urban and Suburban Areas*. *J Urban Health* **101**, 1207–1220. <https://doi.org/10.1007/s11524-024-00927-y>

Shekhar, H. Schmidt & A. J. Wehling, H. W. (2019) *Exploring wellbeing in human settlements – A spatial planning perspective*, Habitat International, Volume 87, Pages 66-74. ISSN 0197-3975, <https://doi.org/10.1016/j.habitatint.2019.04.007>.