

# **Ekologinen gentrifikaatio Pohjoismaissa**

Ekologisesti kestävämmän kaupungin kehittämistä sosiaalisen kestävyuden kustannuksella?

Sosiaalitieteet  
Yhteiskuntatieteellinen tiedekunta

Laatija:  
Janne Metsäranta

4.1.2026  
Turku

Turun yliopiston laatujärjestelmän mukaisesti tämän julkaisun alkuperäisyys on tarkastettu  
Turnitin OriginalityCheck -järjestelmällä.

Kandidutkielma

**Oppiaine:** Sosiaalitieteet

**Tekijä:** Janne Metsäranta

**Otsikko:** Ekologinen gentrifikaatio Pohjoismaissa. Ekologisesti kestävämmän kaupungin kehittämistä sosiaalisen kestävyuden kustannuksella?

**Ohjaaja(t):** Heidi Elmgren

**Sivumäärä:** 40 sivua

**Päivämäärä:** 4.1.2026

Tässä kirjallisuuskatsauksessa tarkastellaan ekogentrifikaation ilmiötä Pohjoismaissa sijaitsevilla kaupungeilla. Ekogentrifikaatiolla viitataan prosessiin, jossa ekologisesti kestävä kaupunkikehitystoimet nostavat alueiden arvoa ja yksipuolistavat kaupunkialueiden sosiodemografista rakennetta. Kaupungeissa tehtävät kestävyystoimet, kuten viherrakentaminen, raideliikenneinvestoinnit, teollisuusalueiden uusiokäyttö ja täydennysrakentaminen ovat keinoja, joilla kaupungit pyrkivät kestävyysmurrokseen. Teoreettisesti tutkielma nojaa gentrifikaatiotutkimukseen, maankorkoerojen teoriaan ja kestävyystoimien tyypittelyyn. Lisäksi työ hyödyntää kestävyysmurroksen ja kestävä kaupunkisuunnittelun kirjallisuutta, jonka avulla ekologien ja sosiaalisten tavoitteiden välisiä jännitteitä jäsenellään. Tutkielman tavoitteena on selvittää, missä määrin ekogentrifikaatiota on havaittavissa Pohjoismaissa ja millaisia muotoja se saa hyvinvointivaltiossa kontekstissa, jossa universaalit sosiaalipoliittiset rakenteet oletettavasti hillitsevät gentrifikaatiokehitystä.

Aineisto koostuu Pohjoismaita käsittelevästä kriittisen kaupunkitutkimuksen kirjallisuudesta. Analyysi osoittaa, että ekogentrifikaatiota esiintyy Pohjoismaissa, mutta sen intensiteetti ja mekanismit vaihtelevat, joskin kaupunkien yhdistäviä kehityskulkuja myös ilmenee. Pohjoismaissa kehitys kytkeytyy vahvasti uusliberaalien piirteiden lisääntymiseen yhteiskuntapolitiikassa, asumisen markkinaehtoisuuteen ja kaupunkien pyrkimykseen houkuttaa investointeja ja veronmaksajia kestävyystoimien avulla.

Tulosten perusteella ekologinen ja sosiaalinen kestävyys eivät toteudu automaattisesti rinnakkain. Vaikka kestävyystoimet parantavat kaupunkiympäristön laatua, ne voivat samanaikaisesti tuottaa hienovaraisia syrjäyttämisen muotoja ja vahvistaa alueellista erilaistumista. Ekogentrifikaatio ei ole ainoastaan kestävyyskehityksen sivuvaikutus, vaan osa laajempaa poliittista ja taloudellista muutosta, jossa uusliberaalit piirteet ovat lisääntyneet. Tutkielma korostaa tarvetta arvioida kestävyystoimia sosiaalisen oikeudenmukaisuuden näkökulmasta, sillä markkinaehtoinen kaupunkikehittäminen voi aiheuttaa alueiden sosioekonomista eriytymistä.

**Avainsanat:** ekogentrifikaatio, gentrifikaatio, kaupunkikehitys, kestävyysmurros, Pohjoismaat

## Sisällysluettelo

<b>1</b>	<b>Johdanto</b> .....	<b>4</b>
<b>2</b>	<b>Gentrifikaatio ja kaupunkien kestävyystoimet</b> .....	<b>6</b>
2.1	Perinteinen gentrifikaatio .....	6
2.2	Ohjattu gentrifikaatio ja maankorkeeron teoria .....	7
2.3	Ekogentrifikaatio .....	9
2.4	Alueiden erilaistumiseen vaikuttavat kestävyystoimet .....	10
2.5	Jälkitekollisen yhteiskunnan kestävä kaupunkisuunnittelu .....	13
2.6	Kestävyysmurros .....	14
<b>3</b>	<b>Tutkimusasetelma</b> .....	<b>16</b>
3.1	Tavoitteet .....	16
3.2	Menetelmät .....	16
<b>4</b>	<b>Aineisto</b> .....	<b>18</b>
<b>5</b>	<b>Ekogentrifikaation prosessit Pohjoismaissa</b> .....	<b>22</b>
5.1	Raideliikenne ja täydennysrakentaminen sosioekonomisten erojen tuottajana .....	22
5.2	Teollisuusalueiden elävöittäminen .....	24
5.3	Uudisrakentamisgentrifikaatio kaupunkisuunnittelun ilmiönä .....	26
5.4	Ekogentrifikaatio osana sosiaalipolitiikkaa ja uusliberaalia kaupunkikehittämistä .....	27
5.5	Sosiaalisesti eriyttävä kaupunkikehittäminen .....	28
<b>6</b>	<b>Johtopäätökset</b> .....	<b>30</b>
	<b>Lähdeluettelo</b> .....	<b>33</b>
	<b>Liitteet – Tutkimuksessa käytetty aineisto</b> .....	<b>40</b>

# 1 Johdanto

Kaupungit ovat yhä keskeisemmässä roolissa ilmastonmuutoksen torjunnassa sekä viihtyisän elinympäristön rakentamisessa. Vuoteen 2050 mennessä maailman väestöstä 68 % ennustetaan asuvan urbaaneilla alueilla ja kaupungistumista pidetään yhtenä tulevaisuuden megatrendeistä (Yhdistyneet Kansakunnat, 2018). Globaalit ilmastotavoitteet, kuten Yhdistyneiden kansakuntien Agenda2030-toimintaohjelma velvoittavat valtiot sitoutumaan kestävän kehityksen periaatteisiin, joilla pyritään sosiaalisesti, taloudellisesti ja ekologisesti kestävien ja oikeudenmukaisien kaupunkien suunnitteluun (Yhdistyneet Kansakunnat, 2025). Kaupunkisuunnittelussa kestävyystoimet huomioidaan investoimalla kaupunkivihreään, julkiseen liikenteeseen ja tiiviimpään kaupunkirakenteeseen (Bibri ym., 2020). Kestävyystoimet saavat tyypillisesti kaupungin asukkaiden hyväksynnän, sillä viihtyisä kaupunkiympäristö tukee asukkaiden terveyttä ja parantaa elämänlaatua (Herath & Bai, 2024). Samanaikaisesti kestävyystoimien sosiaaliset vaikutukset ovat nousseet kriittisen tarkastelun kohteeksi. Vaikka viherrakentaminen, julkisen liikenteen investoinnit ja täydennysrakentaminen pyrkivät parantamaan kaupunkien laatua, ne voivat muuttaa alueiden sosioekonomista rakennetta ja tuottaa sosiaalista eriytymistä eli segregatiota (Anguelovski ym., 2016; Kortteinen, 2022).

Kaupunkien kestävyystoimista seuraavaa alueiden sosioekonomisen rakenteen muutosta voidaan tarkastella ekogentrifikaatio-termin avulla. Ekogentrifikaatiolla viitataan prosessiin, jossa ekologiset ja kestävä kehitystä tukevat kaupunkikehitystoimet nostavat kaupunkialueiden arvoa ja houkuttelevat varakkaampia asukkaita. Muutokset voivat olla tahallisesti tai tahattomasti tuotettuja, mielikuvallisia tai konkreettisia muutoksia kaupunkiympäristössä. (Curran & Hamilton, 2018; Wallin, 2021.) Tutkielmassani ekogentrifikaatio toimii eräänlaisena kattoterminä kestävyystoimiperusteiselle gentrifikaatiokehitykselle. Aiemmin tehdyissä tutkimuksissa ekogentrifikaatiota käsitellään erilaisin termein, joihin paneudutaan tarkemmin teoriaosuudessa. Ilmiö on tunnistettu erityisesti angloamerikkalaisissa kaupungeissa, mutta sen mahdollinen esiintyminen Pohjoismaissa on herättänyt lisääntyvää kiinnostusta erityisesti kriittisen kaupunkitutkimuksen parissa (Triguero-Mas ym., 2022).

Pohjoismaat tarjoavat kestävyystoimien sosiaalisten vaikutusten tutkimiselle mielenkiintoisen kontekstin, sillä sosiaalidemokraattisessa hyvinvointivaltiomallissa julkisella vallalla on merkittävä tehtävä tuottaa tasa-arvoista ja sosiaalisesti kestävää aluekehitystä esimerkiksi

asuntopolitiikan sekä maankäytön, asumisen ja liikenteen (MAL) sopimusten myötä (Ympäristöministeriö, 2021). Universalismin keskeinen asema yhdyskuntasuunnittelussa ja aluekehittämisessä saattaa siis vähentää alueiden sosioekonomista erilaistumista ja täten gentrifikaation esiintymistä Pohjoismaissa.

Tutkielmassani tarkastelen tuottavatko kestävyystoimet ekogentrifikaatioon viittaavaa kehitystä Pohjoismaissa sijaitsevissa kaupungeissa. Mikäli ekogentrifikaation kaltaista kehitystä havaitaan tarkasteltavassa tutkimuskirjallisuudessa, pyrin vastaamaan kysymykseen millaisia muotoja se mahdollisesti saa Pohjoismaissa. Seuraavassa osuudessa esittelen perinteisen gentrifikaation ilmiön sekä ekogentrifikaation-termin ja siihen liitännäisten kestävyystoimien teoreettisen taustan. Teoriaosuuden jälkeen kuvaan tutkimusasetelman ja aineiston, jonka jälkeen siirryn tulosesiintymiseen. Tulosesiossa tarkastelen tutkimuskirjallisuuden avulla, havaitaanko ekogentrifikaatiota Pohjoismaissa ja millaisia muotoja se mahdollisesti saa. Lopuksi pohdin kestävyystoimien sosiaalisia seurauksia ja teen johtopäätökset ekogentrifikaation esiintyvyydestä.

## 2 Gentrifikaatio ja kaupunkien kestävyystoimet

Gentrifikaatio ja ekogentrifikaatio ovat tutkimukseni keskeisimmät termit, jotka rakentavat tutkielman teoreettisen viitekehyksen. Gentrifikaation erilaisia ilmentymiä käsittelevissä luvuissa perehdyn myös maankorkoeron teorioihin, jotka ovat keskeisessä asemassa alueiden arvonnousun taustalla (Smith, 1979). Teoriaosuudessa määrittelen myös alueiden erilaistumiseen vaikuttavat kaupunkikehitystoimet sekä kestävyysmurroksen käsitteen. Lisäksi luon katsauksen kestävän kaupunkisuunnittelun historiallisesti muovautuneeseen paradigmaan. Kestävyystoimilla tarkoitetaan kaupunkikehityshankkeita, joilla pyritään kehittämään kaupunkiympäristön laatua, miellyttävyyttä ja ilmastoresilienssiä. Kestävyystoimien toimeenpano ja suunnittelu ovat useiden tahojen yhteistyön tulosta. Kaupunkien päättäjät ja suunnittelijat tekevät yhteistyötä investoijien ja kaupungin asukkaiden kanssa. Kaupunki ja rakennusliikkeet toimivat tyypillisesti investoijina ja asukkaat otetaan suunnitteluun mukaan esimerkiksi osallistavan kaupunkisuunnittelun keinoin järjestämällä kommentointitilaisuuksia ja -alustoja, jotka lisäävät kaupunkisuunnittelun läpinäkyvyyttä. (Lai ym., 2025; Michalina ym., 2021.) Kestävyystoimet saavat tyypillisesti kaupungin asukkaiden hyväksynnän, sillä viihtyisä kaupunkiympäristö tukee asukkaiden terveyttä ja parantaa elämänlaatua (Herath & Bai, 2024).

### 2.1 Perinteinen gentrifikaatio

Tutkimuskirjallisuudessa gentrifikaatio-termi esitti ensimmäisenä Ruth Glass. Saksalais-brittiläinen sosiologi Glass käytti termiä vuonna 1964 tarkastellessaan Lontoon työväenluokan asuinalueiden sosioekonomista ja kulttuurillista muutosta keskiluokkaisten työntekijöiden muuttaessa työväenluokkaisille alueille, syrjäyttäen alueen aikaisemmat asukkaat. (Bockman, 2025.) Työväenluokkaisen asuinalueen alkaessa vetämään puoleensa hyvätuloista ja kouluttautunutta väkeä, seurauksena oli ”keskiluokkaistumista” eli gentrifikaatiota. Lontoossa muutto kohdistui esikaupunkialueelta kantakaupunkiin, sillä keskiluokan arvostukset muuttuivat. Esikaupunkien sijaan, alettiin tavoittelemaan urbaania elämäntapaa, lyhyempiä etäisyyksiä palveluihin ja kaupunkikulttuurin läheisyyttä. (Glass, 1964.) Teollisuuden siirtyessä pois kantakaupungista alettiin alueita kunnostaa, joka lisäsi keskusta-asumisen houkuttelevuutta. Kaupungin rakenteen muutos, lisääntyneet taloudelliset mahdollisuudet ja asukkaiden muuttuneet arvostukset synnyttivät Lontoossa gentrifikaation ilmiön. (Glass, 1964.) Perinteisessä gentrifikaatiossa keskiluokan oleellinen rooli oli muutosprosessin aloittajana investoimalla keskustan rakennuskantaan, kunnostamalla

heikkolaatuisia työväenluokan asuntoja laadukkaiksi kodeiksi. Tämän seurauksena alueet kokivat merkittävää vetovoimaisuuden lisääntymistä ja arvonnousua. (Lees, 2019, s. 6.) Sosioekonomisesti heikompiosaisten poismuutto asumisen kustannusten nousun vuoksi nähdään negatiivisena ilmiönä. Väestörakenteen alueellinen muutos voimistaa segregatiota eli alueiden sosioekonomista eriytymistä, joka heikentää tietyn väestönosan sosiaalisia oloja. Gentrifikoituminen hiljalleen hinnoittelee heikko-osaisemman väestöryhmän pois kaupunkialueelta, kärjistäen alueiden välisiä eroja. (Lees, 2008, s. 2457.)

Kaupunkialueiden ”keskiluokkaistumisella” voidaan nähdä olevan myös hyviä seurauksia. Maltillisen gentrifikaatio-prosessin läpikäyneen asuinalueen asukkaat kokevat positiivisia tunteita ja suosittelisivat muuttunutta aluetta myös muille. Toisaalta positiiviset tunteet korostuvat lähinnä valkoisen väestön parissa, vähemmistöryhmät kokevat vähemmän tyytyväisyyden tunteita asuessaan vastaavanlaisella alueella. (Lee & Reina, 2025.) Kokemukset gentrifikaatiosta eroavat myös vuokra-asujien ja asunnonomistajien välillä. Asunnonomistajat kokevat gentrifikaation pääsääntöisesti lisäävän alueen houkuttelevuutta, joka voi lisätä työpaikkoja ja taloudellista toimintaa alueella. Vuokra-asujat mieltävät kasvaneet elinkustannukset epäoikeudenmukaisina ja syrjäyttävänä kehityksenä. (Mendoza-Graf ym., 2023.) Ruth Glass (1964) tarkasteli gentrifikaatiota pääasiallisesti sosiaalisena ilmiönä, jossa urbaani keskiluokka toimi muutoksen ajureina. Nykyinen gentrifikaatio on yhä enemmän ohjattua toimintaa, jossa julkisen toimijan rooli on korostunut (Lees, 2019, s. 6)

## **2.2 Ohjattu gentrifikaatio ja maankorkoeron teoria**

Nykyisin gentrifikaatiosta on tullut osa aluekehitystä ja sosiaalipolitiikkaa. Ohjatulla gentrifikaatiolla viitataan prosessiin, jossa julkinen toimija on sen alullepanijana tai sen vauhdittajana. (Lees, 2019.) Suurien rakennusprojektien ja uuden asuntokannan avulla pyritään houkuttelemaan keskiluokkaista väestöä kaupunkiin sekä kasvattamaan kaupunkien veropohjaa tonttivuokrien ja kiinteistöverotuksen avulla (Immergluck & Balan, 2018; Lees, 2008; Wallin, 2024). Tyypillisesti ohjatun gentrifikaation prosessit kohdentuvat kaupungin tai valtion omistamille maille, mikä korostaa julkisen vallan aktiivista roolia toimien ohjaajana (Lees, 2008). Ohjatun gentrifikaation ja uusliberalistisen talouspolitiikan suhde on läheinen, sillä gentrifikaatiota edistetään sen tuomien taloudellisten hyötyjen vuoksi. Uusliberalistinen politiikka on heikentänyt sosiaalista asunnontuotantoa ja korostanut markkinaehtoisen asumisen ja omistusasumisen tärkeyttä. Uusliberaali politiikka purkaa myös

tyypillisesti sosiaalitukia, joka heikentää toimijuutta asuntomarkkinoilla. (Hochstenbach, 2017; Lees, 2008.)

Kaupunkikehitystoimien ja ohjatun gentrifikaation ytimessä on vuonna 1979 Neil Smithin esittämä teoria, joka tunnetaan nimellä rent-gap theory. Maankorkoero-teorialla (rent-gap theory) tarkoitetaan tilannetta, jossa maan arvo nousee kaupungin kasvaessa. Tämä lisää hyvän tonttimaan kysyntää, sillä sen saatavuus on rajattua. Kiinteistön nykyinen käyttö ja kunto määrittävät kiinteistön tuottaman maanarvon. Maalle on olemassa myös potentiaalinen korkein maavuokra mahdollisen maan tai rakennuksen uusiokäytön muodossa. (Smith, 1979.) Kiinteistön tai maan nykyinen arvo ja potentiaalinen korkein maanarvo muodostavat erotuksen, ja tämän erotuksen kasvaessa riittävän suureksi, se houkuttelee sijoittajia ja kehittäjiä ostamaan maata. Maasta tai kiinteistöstä saatavat tulot kehitystoimien jälkeen ovat potentiaalisesti korkeampia, kuin nykyinen maavuokra eli kiinteistön arvo. Tämä prosessi on markkinalähtöisen gentrifikaatio-kehityksen taustalla. (Smith, 1979.) Maanarvon kasvaessa, vuokrat ja hinnat kohoavat ja tämä voi pakottaa aiemmat asukkaat muuttamaan pois, jolloin alueen sosioekonominen rakenne yksipuolistuu. (Smith, 1979.)

Maankorkoero-teoria on esitetty ensimmäisen kerran klassisen taloustieteen kirjallisuudessa jo 1800-luvulla David Ricardon kirjassa, *On The Principles of Political Economy, and Taxation* (1817.) Toisin kuin Smith, Ricardo esittää maankoron syntyvän tontin luonnollisen sijainnin tai maan hedelmällisyyden mukaan. Tontin omistajan toimet eivät siis synnytä maankorkoeroa vaan maan luontaiset ominaisuudet. Kaupunkitutkimuksen kontekstissa ominaisuus voidaan ymmärtää lähtökohtaisesti sijaintina ja sijainnin tarjoamana potentiaalina kehitystoimille. Ricardon (1817) mukaan maankorko syntyy siis tonttien välisistä eroista, suhteellisesta erosta heikoimman ja parhaimman maan välillä. Heikoimman ja parhaimman tontin väliset erot eivät kuitenkaan täysin selity niiden sijainnilla, sillä kaupungissa asuinkiinteistöjen arvo muodostuu myös asumisen preferensseistä ja ympäristön viihtyisyydestä. Yhä useampi hyvin toimeentuleva kaupunkilainen haluaa asua kävelyetäisyydellä puistoista ja julkisen liikenteen reiteistä (Rice ym., 2020). Kuten Wallin (2021) ja Rutt (1964) toteavat, asuinpaikka on symbolinen erottautumistekijä ja yhä enemmän kaupunkien kestävyystoimet, kuten viherrakentaminen vaikuttavat asuinpaikan valintaan. Kaupungilla on siis insentiivi rakentaa kestävämpää ja viihtyisämpää kaupunkiympäristöä, houkutellessaan hyvätulaisia asukkaita.

## 2.3 Ekogentrifikaatio

Gentrifikaation ja ekogentrifikaation termit toisistaan erottaa ilmastonäkökulma, joka korostaa ympäristöeettisyyden ja sosioekonomisten seurausten tuottamaa ristiriitaista kehitystä (Dooling, 2009, s. 630). Ekogentrifikaatio voidaan määritellä prosessiksi, jossa ympäristö on etuoikeutetussa asemassa sosioekonomisesti heikompiensaisten kustannuksella (Bouzarovski ym., 2018). Ekogentrifikaatio-termi viittaa kaupungissa tehtyihin kestävyystoimiin, jotka tahallisesti tai tahattomasti yksipuolistavat kaupunkialueiden sosioekonomista rakennetta. Toimet voivat olla materiaalisia tai immateriaalisia kaupunkikehitystoimia, jotka johtavat asuntojen tai maanarvon nousuun, minkä seurauksena pienituloisemmat asukkaat joutuvat muuttamaan alueelta pois, edullisemmän asumisen alueelle. (Wallin, 2021.)

Tutkimuskirjallisuudessa ekogentrifikaatio-termiä ensimmäisen kerran käytti Sarah Dooling (2009) tutkiessaan Seattlen kaupungin julkisten puistojen kehitystoimia. Doolingin tutkimuksessa suunnittelijoiden kestävyystoimet syrjäyttivät kodittomia pois puistoista, jotka edustivat asunnottomille kotia. Häätämällä asunnottomia pois puistouudistuksen tieltä, asetettiin ympäristöarvot ja kehitystoimet tärkeämmäksi kuin asunnottomien tarpeet (Wallin, 2021). Kriittinen kaupunkitutkimus tarkastelee ekogentrifikaatiota kehityksenä, jossa kestävyystoimet nähdään ensisijaisesti taloudellisesti kannattavina, jolloin riskinä on, että sosiaaliset vaikutukset jäävät huomioimatta (Long, 2016).

Ekogentrifikaatiolle on useita liitännäisiä termejä englannin kielessä, kuten eco-gentrification, green gentrification, climate gentrification, environmental gentrification ja ecological gentrification. Lisäksi ekogentrifikaatiolle läheisiä termejä ovat muun muassa vähähiilinen gentrifikaatio (Low-carbon gentrification), joka korostaa hiilidioksidipäästöjen minimointia ja energiatehokkuutta rakentaessa ja saneerattaessa kiinteistöjä (Bouzarovski ym., 2018).

Ekogentrifikaatiota käsittelevässä kirjallisuudessa käsitellään liikkumisjärjestelmien tuottamaa gentrifikoivaa kehitystä englanninkielisellä termillä *Transit-Induced Gentrification*. Termi viittaa julkisen liikenteen kehittämisen seurauksena syntyvään kiinteistöjen arvonnousuun liikennejärjestelmien läheisyydessä sijaitsevilla alueilla, joka voi synnyttää gentrifikaatiota (Chava & Renne, 2022). Kestävyysperusteiselle gentrifikaatiolle on useita käsitteitä erityisesti englanninkielisessä tutkimuskirjallisuudessa. Tutkielmassani ekogentrifikaatio toimii yleisenä terminä kestävyysperusteiselle gentrifikaatiolle, sillä on yksinkertaisempaa rajata samaa ilmiötä tutkivat termit yhdenmukaisen sanan alle.

Smithin (1979) maankorkoeron teoriaa on kehitetty eteenpäin kattamaan kestävyystoimien ja alueiden uusiokäytön aiheuttamat muutokset alueiden arvostuksessa.

Tutkimuskirjallisuudessa termi ”green gap” eli vihreä korkoero tarkoittaa vihertoimien ja kunnostustoimien tuottamaa potentiaalista arvonnousua, joka vaikuttaa alueiden asukasrakenteen muutokseen (Anguelovski ym., 2019). Kaupungeissa kehitystoimien kohteena nykyään ovat usein ratapiha-alueet, satamat ja entiset teollisuusalueet. Anguelovski ja kumppanit (2019) esittävät, että aikanaan varakkaat ihmiset muuttivat pois saastuneista keskustoista esikaupunkialueille, jossa ilma ja luonto oli puhtaampaa.

Nykyinen kehitys näyttää olevan päinvastaista. Hyvätuloiset ihmiset muuttavat lähemmäs keskustaa entisille tehdasalueille, palveluiden ja hyvien kulkuyhteyksien lähelle.

Samanaikaisesti alempituloiset ihmiset joutuvat muuttamaan kauemmas keskustoista kaupunkikehitystoimien nostaessa hintoja keskusta-alueiden läheisyydessä. Kaupunkien keskustat ja lähialueet voivat muuttua tämänkaltaisen kehityksen myötä alueiksi, jossa vain varakkaammalla väestöosalla on mahdollisuus asua, mikäli kehitys on vain markkinaperusteista. (Anguelovski, Connolly, Pearsall, ym., 2019.) Tyypillisesti satamat ja ratapihat sijaitsevat kaupunkien keskustojen läheisyydessä, sillä historiallisesti kaupungit ovat usein rakentuneet hyvien kuljetusyhteyksien ja vesistöjen äärellä. Nyt näiden alueiden merkitys on muuttunut globaalissa pohjoisessa, sillä raskas teollisuus ja alkutuotanto on siirtynyt halvemman tuotannon maihin globalisaatiokehityksen myötä. Entiset teollisuusalueet, ratapihat ja satama-alueet ovat kehitystoimien kiinnostuksen alla potentiaalisen maankorkoeron vuoksi (Wallin, 2021).

## **2.4 Alueiden erilaistumiseen vaikuttavat kestävyystoimet**

Wallin (2021) tyypittelee kestävyystoimet neljään erilaiseen kategoriaan, joilla voi olla vaikutusta alueiden erilaistumisen dynamiikkaan ja tämän seurauksena gentrifikaatioon. Kaupungeissa tehtäviä kestävyystoimia ovat kaupunkien viherryttäminen (urban greening), teollisuusalueiden elävöittäminen (brownfield redevelopment), alueen ilmastoresilienssi (climate resilience) ja kestävä kaupunki uudistus (sustainable regeneration). Vaikka kestävyystoimet voidaan luokitella Wallinin (2021) määritelmän mukaisesti, toimet limittäytyvät usein keskenään ja alueellisesti voidaan havainnoida useita erilaisia kestävyystoimia, jotka vaikuttavat kokonaisvaltaisesti kaupunkialueiden fyysiseen rakentumiseen.

Kaupunkien viherryttäminen on kehitystä, jossa erilaiset puistot, viheralueet ja -käytävät ovat keskeinen osa kestävyysmurrostoimia. Puistojen ja viheralueiden läheisyyden on todettu nostavan asuinkiinteistöjen arvoa, sillä kuluttajat ovat valmiita maksamaan puistojen läheisyydestä. (Haltia ym., 2019; Jo Black & Richards, 2020.) Viherrakentamisella pyritään luomaan kaupunkitilaa, joka tukee kaupunkilaisten hyvinvointia, edistää alueen myönteistä kehitystä ja tarjoaa suojaa sään ääri-ilmiöitä vastaan. Kaupunkivihreän avulla voidaan parantaa myös ilmanlaatua ja vähentää melua kaupunkitilassa (Abhijith ym., 2017; Dzhambov & Dimitrova, 2014; Navarrete-Hernandez & Laffan, 2019; Ribeiro ym., 2025).

Aiemman tutkimuskirjallisuuden mukaan (Anguelovski ym., 2018; Dooling, 2009) puistojen rakentaminen ja niiden läheisyys houkuttelee lähialueelle korkeasti koulutettuja ja hyvätuloisia kotitalouksia. Puistojen kunnostustoimet sekä niiden yleisen ilmeen kohottaminen on toisaalta johtanut kodittomien pois siirtämiseen puistoista ”ekologisen rationaalisuuden” agendaan vedoten (Dooling, 2009). Kaupunkivihreän lisääminen houkuttelee alueelle myös korkean tuottavuuden yrityksiä, mikä vahvistaa gentrifikaation kiertokulkua uusien asukkaiden muuttaessa työpaikkojen ja palveluiden läheisyyteen (Jo Black & Richards, 2020).

Teollisuusalueiden elävöittäminen (brownfield redevelopment) on erityisesti entisissä teollisuuskaupungeissa ilmenevää kaupunkikehitystä (Wallin, 2021). Jälkiteolliseen aikaan siirryttäessä teollisuuskaupungeissa on vapautunut tonttimaata yhteiskuntarakenteen muuttuessa palvelukeskeisemmäksi teollisuuden työpaikkojen vähentyessä. Nämä ”joutomaat” (brownfield) ovat jääneet tyhjilleen yhteiskuntarakenteen muuttuessa ja elävöittämistoimilla pyritään nostamaan alueiden arvoa kaupunkirakenteen tiivistyessä ja tonttimaan muuttuessa entistä arvokkaammaksi. Globaalissa pohjoisessa entiset teollisuuskaupungit kohtaavat yhä useammin paineita uusiokäyttää entisiä teollisuusalueita tuotannon siirtyessä halvemmän tuotannon maihin.

Alueiden uusiokäyttöä perustellaan olennaisena osana kestävyysmurrosta, sillä tyhjäksi jääneet alueet tarvitset elävöittämistä, vaikka se edellyttäisi suuriakin puhdistus- tai ylläpitotoimia (Eckerd, 2011, s. 40; Sandberg, 2014) Ydinkeskustan tuntumassa sijaitsevien entisten teollisuusalueiden, satama-alueiden sekä ratapihojen puhdistaminen ja uusiokäyttö tarjoaa kaupungille ja investoijille mahdollisuuden saada tuottoa hyödyntäen vihreää maankorkoeroa (Anguelovski, Connolly, Garcia-Lamarca, ym., 2019). Ydinkeskustan läheisyys tarjoaa investoijille selvää arvonnousua, sillä maanarvo on korkeimmillaan

ydinkeskustan läheisyydessä, mikäli kaupunki on monosentrinen eli kaupunkimalliltaan yksikeskustainen (Alonso, 2013). Teollisuusalueiden elävöittäminen yhteydessä voidaan puhua myös uudisrakentamisgentrifikaatiosta, (new-build gentrification). Termillä viitataan kehitykseen, jossa alueella ei ole sijainnut aiempia asukkaita, ja alue suunnitellaan alusta alkaen varakkaita kaupunkilaisia houkuttelevaksi asuinalueeksi. (Blok, 2020, s. 2808).

Ekogentrifikaatiota voi tuottaa kaupunkisuunnittelu ja -kehitys, jonka pyrkimyksenä on varautua ilmastonmuutokseen ja sään ääri-ilmiöiden lisääntymiseen. Wallin (2021) tyypittelee alueen ilmastoresilienssin (climate resilience) yhdeksi kestävyystoimeksi, joka voi tuottaa alueiden erilaistumista esimerkiksi asuntojen hinnanmuodostumisen myötä.

Ilmastonmuutoksen aiheuttamat kriisit eivät näyttäydy varakkaille asujille yhtä suurena riskinä, kuin köyhemmille asukkaille. Alueen topografia, ilmanlaatu sekä ilmastokestävät rakennusmateriaalit vaikuttavat asuntojen hintoihin, jolloin varakkuus mahdollistaa vapauden valita turvallisemman ja puhtaamman asuinpaikan. (Keenan ym., 2018; Wallin, 2021.)

Pohjoismaissa kaupunkien viherrakentamisella on pyritty varautumaan tulvien ja rankkasateiden aiheuttamiin ongelmiin. Viime vuosina kaupunkivihreän rooli on korostunut poikkeuksellisten helteiden aiheuttamien haasteiden vuoksi. (Amorim ym., 2021.) Puut tarjoavat esimerkiksi varjoisia tiloja kaupungissa ja lisäksi puu- ja viheralueet vähentävät rankkasateista seuraavia tulvia, sillä kaupunkivihreä imee itseensä paremmin sadevettä kuin betoni- ja kivirakenteet.

Kestävä kaupunkiuudistus (sustainable regeneration) on ekogentrifikaation muoto, jossa asumisvalinnoissa painottuvat kestävät elämänvalinnat ja kiinteistösijoittajien kiinnostus kestävyystoimien mahdollistamaan alueen ja asuntojen arvonnousuun (Wallin, 2021).

Kestävän kaupunkiuudistuksen tyypillisimpiä kehitystoimia ovat kävely- ja pyöräreittien lisärakentaminen sekä kiinnostus liikenteen sujuvoittamiseen esimerkiksi raideliikennehankkeiden myötä. Raideliikennehankkeista on tullut keskeinen tapa vähentää liikkumisen hiilidioksidipäästöjä kaupungeissa. Euroopan Unionin alueella liikenne on suurin yksittäinen kasvihuonekaasupäästöjen lähde (Euroopan ympäristökeskus, 2025).

Vähähiilisemmät liikkumisen tavat houkuttelevatkin keski- ja hyvätuloisia asukkaita näiden palveluiden pariin, joka osaltaan lisää kaupungin kiinnostavuutta ja lisää ”parempien” veronmaksajien muuttoa kaupunkiin (Rice ym., 2020). Täydennysrakentaminen nähdään keinona vastata kaupunkien asettamiin kestävyystavoitteisiin, sillä tiiviimpi kaupunkirakenne mahdollistaa tehokkaamman ja ekologisemman julkisen liikenteen järjestämisen. Tiiviimpi kaupunkirakenne vähentää saasteita ja tehostaa maankäyttöä. (Ahlfeldt ym., 2018.) Tiivis

kaupunkirakentaminen on osa kestävän kaupunkiuudistuksen paradigmaa, jossa tiiveys mahdollistaa esimerkiksi käveltävämmän ympäristön, joka on tärkeä arvo tiedostavalle urbaanille kuluttajaluokalle (Quastel ym., 2012).

## 2.5 Jälkiteollisen yhteiskunnan kestävä kaupunkisuunnittelu

Kaupunkisuunnittelussa keskeiseksi ideologiaksi on noussut kaupunkien kestävyystoimet taistelussa ilmastonmuutosta vastaan (Angelovski, Connolly, Garcia-Lamarca, ym., 2019). Nykyinen paradigma on rakentunut vuosikymmenien aikana erilaisten alueellisten ilmiöiden muokatessa sen hetkistä diskurssia kaupunkisuunnittelun parissa (Angelo & Wachsmuth, 2020).

Kaupunkien kestävään suunnitteluun alettiin kiinnittämään huomiota kasvavissa määrin 1970-luvulla. 1990-luvulle tultaessa lisääntynyt huomio globaaleja ympäristöongelmia kohtaan johti poliittisen diskurssin ja toiminnan muutoksiin. (Angelo & Wachsmuth, 2020.) Huoli kaupunkien suunnitteleamattoman kasvun (urban sprawl) seurauksista luonnonympäristölle ja luonnonvarojen ehtyminen muovasi kaupunkisuunnittelua globaalissa pohjoisessa.

Hallitsematon kaupungin kasvu oli seurausta nopeasta kaupungistumisesta, erityisesti USA:ssa autoistuminen mahdollisti kaupunkirakenteen lähes loputtoman leviämisen. (Angelo & Wachsmuth, 2020.) Hallitsematon kaupungin leviäminen johti tehottomaan maankäyttöön, autoriippuvuuteen ja päästöjen kasvamiseen. Kehityksen seurauksena tutkijat ja suunnittelijat havaitsivat kompaktin aluerakenteen kestävämpänä kehityssuuntana kaupunkilaisten kuluttaessa vähemmän energiaa, maata ja vettä palveluiden keskittyessä lähemmäs toisiaan. (Angelo & Wachsmuth, 2020.) Globaalissa etelässä kaupunkien hallitsematon alueellinen leviäminen johti informaalien asuinalueiden rakentumiseen, ihmisten muuttaessa kaupunkeihin parempien työllistymismahdollisuuksien perässä. Slummiutumisenakin tunnettu ilmiö tunnistettiin riskinä niin ympäröivälle ympäristölle kuin slummeissa asuville ihmisille. (Angelo & Wachsmuth, 2020.) Mike Davisin (2006) näkemyksen mukaan puutteellinen infrastruktuuri ja julkiset palvelut, kuten terveydenhuolto altistavat asukkaita luonnonkatastrofeille, tartuntataudeille ja ympäristön sekä ruuan kontaminoitumiselle (Angelo & Wachsmuth, 2020, s. 2206).

Keskustelu sään ääri-ilmiöiden lisääntymisestä ja ilmastonmuutoksen vaikutusten alueellisesta kohdentumisesta on muovannut kaupunkien kestäväen suunnittelun ideologiaa. Kaupunkien ilmastokatastrofikestävyys on noussut huolenaiheeksi globaalisti, kaupungistumisen ja ilmastonmuutoksen aiheuttamien kriisien seurauksena. (Angelo &

Wachsmuth, 2020.) Ympäristön kriisit ovat yhä enemmän urbaaneja kriisejä väestön keskittyessä kaupunkeihin. ja kestävän kaupungin diskurssi on yhä keskeisempi poliittisessa päätöksenteossa sekä kaupunkisuunnittelussa, riippumatta maantieteellisestä sijainnista (Angelo & Wachsmuth, 2020). Angelon ja Wachsmuthin (2020) mukaan kaupunkien kestävä suunnittelu nähdään ratkaisuna globaalien ympäristöongelmien ja kriisien hallitsemisessa.

Kestävyysoimien tavoitteet ovat lähtökohtaisesti hyviä ja kannatettavia. Yleisesti hyväksytty ajatus on kehittää viihtyisämpää ja terveellisempää kaupunkiympäristöä.

Tutkimuskirjallisuuden valossa kestävyysuimet voivat lisätä kaupunkilaisten aktiivisuutta ja hyvinvointia sekä liiketoiminnan edellytyksiä (Harris ym., 2020). Toimien kääntöpuolena on niiden epätasainen kohdentuminen kaupunki- ja väestöryhmien välillä sekä tästä seuraava alueiden eriarvoistuva kehitys (Loughran, 2014).

## 2.6 Kestävyyismurros

Kestävyyismurroksella viitataan rakenteellisiin toiminnanmuutoksiin, joilla pyritään sosiaaliseen ja ekologiseen kestävyysuuteen. Toimet voivat olla teknologisia muutoksia, mutta myös hallittuja politiikkatoimia, kuten talouden vihreän siirtymän tietoista edistämistä rahoituksen tai lainsäädännön keinoin. (Markard ym., 2012.) Euroopan Unionin vihreän kestävyysuuden ohjelma (European Green Deal) koostuu politiikka-aloitteista, joiden avulla EU tähtää ilmastoneutraaliuuteen vuoteen 2050 mennessä (Eurooppa-neuvosto, 2019). Green Deal sisältää useita suosituksia ja ohjeita, joilla siirtymä ilmastoneutraaliuuteen pyritään tekemään hallitusti sekä sosiaalisesti kestävästi. Kaupungeilla on keskeinen rooli Euroopan Unionin Green Deal-ohjelmassa, sillä valtaosa hiilidioksidipäästöistä muodostuu kaupungeissa. Lisäksi kaupungit ovat innovoinnin ja taloudellisen toiminnan keskuksia. (Chodkowska-Miszczuk & Lewandowska, 2024.) Kestävyyismurros on toisaalta myös hallitsematon kehityskulku, johon vaikuttaa muun muassa sosiaaliset ja kulttuurilliset tekijät sekä muuttuva luonnonympäristö. Nämä vaikutteet elävät muutosprosesseissa ja ovat siksi vaikeasti ennustettavissa ja hallittavissa. (Häyrynen ym., 2023.) Häyrynen esittää (2023), kestävyysuurokselle olennaista on siirtymän oikeudenmukaisuus, haittojen ja hyötyjen tasainen jakautuminen väestöryhmien kesken.

Kaupungit pyrkivät vastaamaan kestävyysuurokseen tiivistämällä kaupunkirakennetta, rakentamalla viheralueita ja kehittämällä kokonaisvaltaista julkisen liikenteen infrastruktuuria. Kuvatun kaltaisilla toimilla pyritään houkuttelevuuteen kaupunkien välisessä kilpailussa osaavasta työvoimasta ja investoinneista. (Wallin, 2021.) Wallin (2021) esittää

artikkelissaan kestävän infrastruktuurin kehityshankkeissa keskeisenä kestävyyspuheen, jonka avulla suuria hankkeita perustellaan. Kestävyyspuheen taustalla on kuitenkin monesti pyrkimys kaupungin taloudellisen toiminnan kasvattamiseen ja houkuttelevuuden lisäämiseen. Esimerkiksi Tampereella kestävyyspuheella on ollut rooli suurien infrastruktuurihankkeiden suunnittelu- ja läpivientiprosesseissa. Kaupungin narratiivi kestävyydestä on sisältänyt hiilineutraalisuustavoitteen saavuttamisen tärkeyden ja ranta-alueiden hyödyntämisen kaupunkilaisten viihtyisyyden lisäämiseksi. Näillä välttämättömyyksillä on perusteltu suuria infrastruktuurihankkeita (Jokinen ym., 2018.) Viime vuosina Tampereella on rakennettu esimerkiksi raitiotie ja Ranta-Tampellan asuinalueen rakentaminen Näsijärven rantaan täyttömaan päälle. Jokisen ja kumppaneiden (2018) tutkimuksen mukaan kaupungin houkuttelevuus ja maine oli yksi osa strategiaa, joka tukee kestävyysmurrostoimia. Yritysten investointihalukkuus ja lisääntyvät työpaikat tukevat talouskasvua, joka on keskeisessä osassa kestävän kasvun strategiaa. (Jokinen ym., 2018.)

### 3 Tutkimusasetelma

#### 3.1 Tavoitteet

Tämän kirjallisuuskatsauksen tavoitteena on lisätä ymmärrystä ekogentrifikaation ilmiöstä sekä kestävyystoimien alueellisesta kohdentumisesta ja toimien sosiaalisista vaikutuksista kaupunkirakenteeseen. Tarkastelen ilmeneekö ekogentrifikaatiota Pohjoismaissa ja jos ilmenee, niin millaista se on. Oletukseni on, että sosiaalidemokraattisissa hyvinvointivaltioissa ekogentrifikaatiota ei ole havaittavissa, sillä valtiolla ja kunnilla on keskeinen rooli yhdyskuntarakenteen kehittämisessä. Tutkimuksen päätavoitteena on lisätä tietoisuutta kestävyystoimien sosiaalisista vaikutuksista sekä herättää keskustelua kestävyysperusteisen kaupunkikehityksen alueellisesta kohdentumisesta.

Tutkielmani tutkimuskysymyksenä on:

Onko ekogentrifikaatioon viittaavaa kehitystä havaittavissa pohjoismaalaisissa hyvinvointivaltioissa? Jos on, millaista se on?

#### 3.2 Menetelmät

Valitsemani artikkelit käsittelevät kaupunkikehitystoimien ja sosioekonomisten seurausten haastavaa vuorovaikutussuhdetta. Aineistossani erilaiset kaupunkikehitystoimet, kuten liikenne- ja infrastruktuurihankkeet, entisten teollisuusalueiden uusiokäyttö ja symboliset sekä narratiiviset alueen imagon kohotukseen pyrkivät toimet ovat keskeisiä tapoja, joilla alueita pyritään muovaamaan kohti kestävämpää ja vihreämpää rakennetta sekä mainetta (Wallin, 2021). Kirjallisuuskatsaus rakentaa yleiskäsityksen ekogentrifikaation ilmiöstä Pohjoismaissa. Tarkoituksena on syntetisoida Pohjoismaissa kaupunkialueille kohdistuneiden kestävyystoimien sosioekonomisia seurauksia. Tarkastelen, onko kestävyystoimiperusteisesta kaupunkikehityksestä seurannut gentrifikaatiota Pohjoismaissa ja millaiset toimet ovat mahdollisesti luoneet gentrifikoivaa kaupunkikehitystä.

Tutkimukseni menetelmänä on kuvaileva kirjallisuuskatsaus, sillä metodi mahdollistaa aiemman tutkimuksen koostamisen yhteen, jonka myötä tutkitusta ilmiöstä saadaan muodostettua kokonaiskuva (Salminen 2011). Narratiivisen yleiskatsauksen avulla aikaisempaa tutkimusta on mahdollista syntetisoida ja luoda käsitys ekogentrifikaation ilmentymisestä Pohjoismaisissa kaupungeissa. Yleiskatsaus mahdollistaa myös systemaattisen aineistonkeruun, sillä tutkimusaineistoni rajaus käsittää vain Pohjoismaissa tehdyn

tutkimuksen. Kuten Salminen (2011, 7–8) toteaa, kuvaileva tutkimusmetodi ei tarjoa analyyttistä lopputulosta, mutta sen avulla voidaan ajantasaistaa ja koota yhteen aiempaa tutkimusta. Narratiivisen kirjallisuuskatsauksen tavoitteena voidaan pitää ilmiön ymmärtämistä ja sen kuvailua johdonmukaisesti. Valittu metodi järjestää epäyhtenäistä tietoa yhteen ja edistää tutkimuksessani koherentin kokonaisuuden muodostamisen ilmiön ympärille. (Vilka, 2023.)

Yleiskatsaus ei aseta tutkielmalleni liian tarkkoja raameja esimerkiksi aineiston suhteen. Ekogentrifikaatiotutkimus kohdistuu pääasiassa Pohjoismaiden ulkopuolelle, erityisesti angloamerikkalaisiin yhteiskuntiin sekä Aasiassa sijaitseviin kaupunkeihin (Wallin, 2021). Ekogentrifikaatio-termin ollessa melko tuore kaupunkitutkimuksen parissa, on Pohjoismaihin kohdistunut tutkimus toistaiseksi melko vähäistä. Kestävyysemurroksesta seuranneita sosiaalisia vaikutuksia on kuitenkin tutkittu Pohjoismaissa ja sisällytän aineistooni myös näitä tutkimuksia, vaikka aineistossa ei ekogentrifikaatio-terminä käytettäisikään. Kestävyysemurroksen sosiaaliset vaikutukset ja ympäristöoikeudenmukaisuus ovat ekogentrifikaatiolle läheisiä termejä, joten aineistoni avulla pystyn käsittelemään kestävyysmurrostoimien mahdollisista epätasa-arvoisista sosiaalisista seurauksista.

## 4 Aineisto

Tutkimusaineistoni koostuu pääosin kriittisen kaupunkitutkimuksen perinteeseen nojautuvaan tutkimukseen. Kriittinen kaupunkitutkimus tarkastelee tyypillisesti gentrifikaatiota kielteisenä ilmiönä, joka tuottaa sosiaalisesti ja taloudellisesti epätasa-arvoista kehitystä alueiden välille (Hoover, 2023). Kirjallisuuskatsaukseni avulla pyrin tuomaan yhteen kriittisen kaupunkitutkimuksen alalla tehtyä tutkimusta kestävyystoimien sosiaalisista vaikutuksista Pohjoismaissa, ekogentrifikaation termiä hyödyntäen.

Ekogentrifikaatiota käsittelevää tutkimuskirjallisuutta on julkaistu lisääntyvässä määrin 2000-luvulla, erityisesti viimeisen kymmenen vuoden ajalta tutkimuskirjallisuutta löytyy laajalti. Aineistoa lähdin hakemaan aluksi Volter-tietokannasta. Hakusanana käytin termejä *ecogentrification*, *ekogentrifikaatio*, jotka tuottivat alustavia tuloksia aihepiirin ympäriltä. En odottanut löytäväni suomen kielellä tehtyä tutkimusta aiheesta, mutta Antti Wallinin artikkelin *Ekogentrifikaatio: kaupunkien kestävyysmurroksen kiusallinen seuralainen*, avulla löysin lisää tutkimuskirjallisuutta sekä käsitteitä, joita käytin synonyymeina *ecogentrification*-termille. Laajensin Volter-tietokannassa hakutermejä kattamaan termit; *ecogentrification OR climate gentrification OR green gentrification OR environmental gentrification*. Termien avulla hakutulosten määrä laajeni ja perehtymällä näiden artikkeleiden lähdeluetteloihin laajeni ymmärrykseni tutkimuskirjallisuuden kattavuudesta. Volter-hakuportaali hyödyntää tunnetuimpia ja yleisimpiä tietokantoja, jolloin hakeminen on tehokasta. Käytin kuitenkin myös yksittäisiä tietokantoja artikkelien hakemiseen. Näitä olivat muun muassa Taylor & Francis ja Sage Journals.

Aineiston hakemiseen käytin apuna myös Microsoft Copilot- ja ChatGpt-tekoälyohjelmia. Tekoälyohjelmien avulla tiedonhakeminen oli melko työlästä ohjelmien tarjotessa heikkolaatuisia lähteitä, jolloin lähdemateriaalien haku jäi lähes olemattomaksi. Ekogentrifikaation ilmiöstä tehtyä tutkimusta kartoitin erityisesti lukemalla artikkeleita ja tutustumalla niiden lähdeluetteloihin. Aikaisempaan tutkimukseen tutustuminen tarjosi paljon lähdemateriaalia, jota en esimerkiksi Volter-hakujen avulla löytänyt. Tämä lumipallomenetelmäksi kutsuttu tapa oli yksi tehokkaimmista tavoista löytää laadukasta lähdekirjallisuutta ja aineistoa.

Ekogentrifikaation termi esiintyi Pohjoismaissa sijaitsevien kaupunkien tutkimuksessa melko vähän ja laajensin tarkasteluni koskemaan kestävyysmurroksesta seuranneita sosiaalisia vaikutuksia, jotta aineistomateriaalia kertyisi enemmän. Volter-hakuportaalissa hain tutkimusta myös termeillä *environmental injustice AND Nordic cities OR Sweden/Norway/Denmark*. Pohjoismaisten kaupunkien yhteydessä kokeilin erilaisia termejä, kuten *green gentrification*, *climate gentrification* löytäkseni monipuolisesti tutkimusta kestävyysmurroksen ja gentrifikaation yhteydestä.

Pohjoismaisia kaupunkeja käsittelevä tutkimusaineistoni jakautuu alueellisesti Ruotsiin (2), Tanskaan (3), Suomeen (2) ja Norjaan (1). Islannista kestävyysperusteista gentrifikaatio-kirjallisuutta ei löytynyt, joten Pohjoismaat-käsitteellä tutkimuksessa viitataan maihin, jotka esiintyvät aineistossani. Tyypittelen aineistoni hyödyntäen Wallinin (2021) luokittelua. Wallinin tutkimus tarkasteli viittä erilaista kestävyystoimityyppiä, mutta Pohjoismaihin kohdistuva tutkimusaineistoni palautuu pääasiallisesti kolmeen erilaiseen kestävyystoimeen. Näitä toimia ovat kaupunkien viherryttäminen, teollisuusalueiden elävöittäminen sekä kestävä kaupunkiudistus.

Anguelovski kollegoineen (2022) perehtyy kvantitatiivisin metodein kaupunkivihreän ja gentrifikaation vuorovaikutukseen Kööpenhaminassa. Tutkimuksessa tarkastellaan demografisia muutoksia viheralueiden lähettyvillä kolmen vuosikymmenen aikana. Rebecca L. Rutt (2022) syventyy kaupungin kestävyystoimien, sosiaalipolitiikan ja asukkaiden konfliktiseen suhteeseen, Kööpenhaminassa sijaitsevan Nørrebron asuinalueen tapausesimerkin avulla. Tutkimus tarkastelee uusliberaalin ja rodullistavan politiikan vaikutusta ekogentrifikaatiota muovaavana voimana, joka tilallistuu kamppailuina viheralueista Nørrebron naapurustoalueella. Rutt (2020) lisää tutkimuksellaan ymmärrystä ekogentrifikaatiosta prosessina, jota tulee tarkastella asumisen kustannusten lisäksi urbaanien viheralueiden hallinnoinnin näkökulmasta.

Leinon (2022) ja Sandbergin (2014) artikkelit ovat tapaustudkimuksia, joissa aikaisemmat teollisuuskaupungit (Tampere & Malmö) elävöittävät entisiä teollisuusalueitaan ja pyrkivät hyödyntämään maankorkoeroa keskusta-alueiden läheisyydessä uusiokäyttämällä entisiä teollisuusalueita. Artikkelit luovat katsauksen kaupunkiudistuksiin, jotka kohdistuvat keskustojen läheisyydessä sijaitseville teollisuusalueille. Meriläinen yms. (2024) tutkivat Länsimetro-raidehankkeen vaikutuksia asuntokantoihin ja kotitalouksiin metroasemien läheisyydessä. Tutkimuksessa tarkasteltiin asuntokantatilastoja sekä muutoksia kotitalouksien

tuloissa ja koulutusasteessa 800 metrin etäisyydellä metroasemista. Alueen sosioekonomisia muutoksia tarkasteltiin vuokra-asujien, asunnonomistajien ja alueen aikaisempien asukkaiden keskuudessa. Julkisten liikenneinvestointien sosioekonomisia vaikutuksia alueellisesti on tutkittu erityisesti Pohjois-Amerikassa, Aasiassa sekä Länsi-Euroopassa (Baker & Lee, 2019; Chen ym., 2023; Fernando ym., 2021; Liang ym., 2022; Yoo ym., 2024). Meriläisen yms. (2024) tutkimus asettuu näiden tutkimusten jatkumoon ja lisää ymmärrystä raideliikenneinvestointien vaikutuksista Pohjoismaalaisen hyvinvointivaltion kontekstissa.

Derakhti ja Baeten (2020) tarkastelivat liikkumisperustaisen kaupunkikehityksen ristiriitaisuutta Rosengårdin asuinalueella Malmön kaupungissa. Monimenetelmällisin tutkimusmetodein Derakhti ja Baeten pyrkivät lisäämään tietoutta liikkumisperusteisen kaupunkikehityksen sosiaalisista riskeistä kuten gentrifikaatiosta, segregatiosta ja asuinalueiden välisestä polarisaatiosta. Tutkimus perehtyy raideliikennehankkeen kohdentumiseen ja käytettävyyteen sekä asuntojen saatavuuteen ja hintakehitykseen aseman lähistöllä. Tiivistämis- ja täydentämISRakentaminen sekä raideliikenneinvestoinnit ovat usein vuorovaikutuksellisessa suhteessa, sillä tiiviimpi kaupunkirakenne mahdollistaa tehokkaan julkisen liikenteen järjestelmän.

Cavicchian (2021) artikkeli perehtyy kaupunkirakenteen tiivistämisen sosiaalisiin vaikutuksiin asumisen saavutettavuuden perspektiivistä. Asumisen saavutettavuutta tarkastellaan ensiasunnon ostajien mediaanitulojen avulla. Tutkittava ensiostajien joukko muodostuu yhden hengen kotitalouksista ja saavutettavuuden indikaattoreina käytettiin kotitalouden lainanotto-kykyä sekä käsirahan säästämiseen kuluneita vuosia. Norjassa vaadittu käsirahan suurus on minimissään 15 % asunnon arvosta ja asunnon omistaminen on tyypillisin asuntojen hallintamuoto Oslossa. (Cavicchia, 2021.) Asuntojen tarjonnan indikaattorina käytettiin 40 m<sup>2</sup> yksiöiden hintoja ja tiivistämiskehitystä tarkasteltiin uusien asuntojen rakentumisella per hehtaari vuosina 2004–2018 (Cavicchia, 2021). Nämä kvantitatiivisin menetelmin kerätyt tiedot yhdistettynä laadulliseen analyysiin Oslon kaupungin yleissuunnitelmista, tuottavat tietoa kaupunkistrategian ja tiiviimmän rakentamisen yhteydestä asumisen sosiaalisiin vaikutuksiin. Vuodesta 1984 lähtien Oslon yleissuunnitelmissa ovat korostuneet ympäristöarvot sekä kaupungin kilpailukyky, missä tiivis kaupunkirakenne nähdään näitä arvoja edistävänä toimena. (Cavicchia, 2021.) Artikkelii pyrkii analysoimaan tiivistämisen ja sosiaalisen kestävyuden alueellista yhteyttä.

Blok (2020) syventyy Kööpenhaminan Nordhavnin alueen kehitystoimiin ja toimien sosiaalisiin vaikutuksiin. Entinen satama-alue on suunniteltu asuinalueeksi 40,000 asukkaalle kaupungin kasvaessa ja tiivistyessä. Nordhvanin aluetta kuvataan ”viiden minuutin kaupungiksi”, jossa käsi kädessä kulkevat sosiaalisesti, taloudellisesti ja ekologisesti kestävä elämäntapa, alueen historia ja uudenlainen urbaani kaupunkisuunnittelu. (Justesen, 2016; Ramboll, n.d.; Rose, 2024) Nordhavnin alue on esimerkki teollisuusalueiden elävöittämisestä, mutta alueen kokonaisvaltainen suunnittelu ja kehittäminen on tyypiesimerkki kestävästä kaupunki uudistuksesta, sillä alueen suunnittelustrategian keskeinen lähtökohta on ollut hiilineutraaliuus ja kestävä elämäntapa (Blok, 2020).

Aineistossani esiteltävät paikkakuntakohtaiset esimerkit yhdistelevät limittäin erilaisia kestävyystoimia. Jotta lukija saisi paremman käsityksen aineistostani päädyin luokittelemaan tutkimuskirjallisuuden kolmeen kestävyystoimeen, jotka kuvaavat tehtyjä toimia Pohjoismaissa sijaitsevilla kaupungeilla. Luokittelu perustuu Antti Wallinin (2021) tekemään tyypittelyyn kaupungeissa tehtävistä kestävyystoimista. Wallin luokitteli kestävyystoimet neljään kategoriaan, joista yhden kategorian jätin luokittelussani pois, sillä aineistossani ei ollut kirjallisuutta, jossa *alueen ilmasto-resilienssin* parantamisen tähtäävät kestävyystoimet olisivat olleet keskeinen osa tutkimusta.

Taulukko 1. Tutkimuskirjallisuuden luokittelu kaupungissa tehtävien kestävyystoimien perusteella. Luokittelu mukaillee Wallinin (2021) tekemää tyypittelyä kestävyystoimista.

<b>Kestävyystoimi</b>	<b>Tutkimusaineisto</b>
Kaupunkien viherryttämien	Rutt, (2022), Anguelovski ym. (2022)
Teollisuusalueiden elävöittäminen	Leino, ym. (2022), Sandberg (2014), Blok (2020),
Kestävä kaupunki uudistus	Meriläinen ym. (2024), Derakhti & Baeten (2020), Cavicchia (2021)

## 5 Ekogentrifikaation prosessit Pohjoismaissa

Aineistossani on viitteitä ekogentrifikaation ilmenemisestä Pohjoismaissa sijaitsevilla kaupungeilla. Ekogentrifikaation muodot vaihtelevat kaupungeittain, mutta samankaltaisia kehityskulkuja on havaittavissa kaupunkien välillä, kuten Blokin (2020), Sandbergin (2014) ja Leinin ym. (2022) artikkelit osoittavat teollisuusalueiden uusiokäytöstä. Kestävyystoimet vaikuttavat kapitalisoituvan asuntojen hintoihin, joka voi tuottaa sosioekonomista eriytymistä kaupunkialueilla (Cavicchia, 2021; Meriläinen ym., 2024). Kestävyystoimet ja kaupunkien markkinaehtoinen kehittäminen kytkeytyy uusliberaalien vaikutteiden lisääntymiseen politiikassa, erityisesti Tanskassa, jossa diskriminoiva politiikka on osa kaupunkialueiden kehittämistä ja maineen muodostumista (Rutt, 2021).

Wallinin (2021) kestävyystoimien luokittelua mukaileva aineistoni tyypittely esitellään tulososion kappaleissa niin, että ensimmäinen kappale käsittelee kestävän kaupunki uudistuksen mukaisia kehitystoimia. Toisessa alaluvussa tarkastellaan teollisuusalueiden elävöittämistä ja kolmannessa kappaleessa kaupunkien viherryttäminen kontekstualisoidaan uusliberaalien piirteiden lisääntymiseen kaupunkipolitiikassa. Ekogentrifikaatio on osa laajempaa muutosta yhteiskuntapolitiikassa ja kaupunkisuunnittelussa kohti markkinaehtoisempaa aluekehittämistä, joka hienovaraisesti muuttaa asukasrakennetta suoranaisen syrjäyttämisen sijasta.

### 5.1 Raideliikenne ja täydennysrakentaminen sosioekonomisten erojen tuottajana

Kestävä kaupunki uudistus tähtää tiiviiseen aluerakenteeseen sekä alueiden kytkemiseen yhteen joukkoliikenteen avulla. Kompaktin kaupunkirakenteen tavoitteena on edistää tehokasta maankäyttöä, kestävästä liikkumisesta, vähentää alueiden eriytymistä ja tätä myötä lisätä sosiaalista hyvinvointia. (Derakhti & Baeten, 2020.) Derakhtin ja Baetin (2020) tutkimus Malmön Rosengårdin kaupunginosasta osoittaa joukkoliikenneperusteisen gentrifikaatio-prosessin alkaneen uusien maankäytön sopimusten myötä, joilla pyritään keskittämään asuntorakentamista ja kehittämään juna-aseman ympäristöä. Malmössä julkista asunnontuotantoa on vähennetty ja markkinaperusteinen rakentaminen on yhä keskeisemmässä roolissa alueen kehityksessä. (Derakhti & Baeten, 2020.) Derakhtin ja Baetin (2020) mukaan tämä tulee johtamaan syrjäyttävään gentrifikaatioon, jossa pienituloisemmat asukkaat joutuvat muuttamaan alueelta pois asumiskustannusten kasvaessa.

Paine alueelta pois muuttamiseen on lisääntynyt, vaikka alueen kehityssuunnitelmat ovat vasta alkutekijöissään, eikä vuokrankorotuksia ole toistaiseksi tapahtunut (Derakhti & Baeten, 2020).

Uuden junayhteyden rakentamisella ei ole ollut merkittävää vaikutusta Rosengårdin asukkaiden tuloihin, eikä uusi yhteys ole laskenut alueen asukkaiden liikkumisen kustannuksia. Liikkumiskustannusten muuttumattomuutta selittää asukkaiden vähäinen matkustaminen Rosengårdin alueen ulkopuolelle. Matkustajamäärien vähäisyyttä ja asukkaiden matalaa liikkuvuusasetta havainnollistaa kohtaanto-ongelma, jossa asukkaiden koulutusta ja osaamista vastaavaa työtä ei löydy sijainneista, jonne pääsisi matkustamaan uuden junayhteyden myötä. (Derakhti & Baeten, 2020.) Näin ollen uuden junayhteyden hyödyt eivät kosketa suurta osaa Rosengårdin asukkaista. Defakhtin ja Baetinin (2020) tutkimus haastaa julkisen liikenteen saavutettavuuteen perustuvan aluekehitysparadigman, jonka avulla alueellista segregatiota voitaisiin vähentää ja lisätä kaupungin asuinalueiden integraatiota julkisen liikenteen avulla. Rosengårdin tapauksessa on nähtävillä liikkumisjärjestelmiin perustuvaa gentrifikaatiota, (Transit-Induced Gentrification) jossa kestävän liikkumisen hankkeet nostavat lähiympäristön arvoa, jolla voi olla matalatuloisia asukkaita syrjäyttävä vaikutus. (Derakhti & Baeten, 2020.)

Meriläisen ja kumppaneiden (2024) artikkelissa edellä kuvattua riskiä alkuperäisten asukkaiden korvaantumisesta (displacement) varakkaammilla asukkailla ei havaittu. Tutkimuksessa tarkasteltiin muutoksia kotitalouksien tyypeissä, tuloissa ja koulutusasteessa. Tutkimuksessa havainnoitiin muutoksia asuntokantatyypeittäin sekä kontrolliryhmään vertaillen. Länsimetron asemien läheisyydessä asuvien kotitalouksien mediaanituloissa ei havaittu tilastollisesti merkittävää muutosta raideyhteyden käyttöönoton jälkeen. (Meriläinen ym., 2024.) Tätä selittänee asemien läheisyyteen rakennettujen uusien vuokra-asuntojen tasapainottava vaikutus, joka mahdollistaa matalatuloisempien kotitalouksien kiinnittymisen alueelle (Meriläinen ym., 2024). Tutkijat havaitsivat kuitenkin 2,1 % kasvun korkeasti koulutautuneiden asukkaiden määrässä kontrolliryhmään vertailtaessa. Korkeasti koulutautuneiden määrä kasvoi erityisesti omistusasujien ryhmässä. Meriläinen ja kumppaneineen (2024) esittävät, että Länsimetro itsessään ei aiheuttanut alueella gentrifikaatiota lyhyen aikavälin tarkastelussa, mutta pitemmällä aikavälillä tarkasteltuna asuntokannan ja omistussuhteiden muutos voi vaikuttaa alueen kehitykseen kohentamalla sosioekonomista rakennetta.

Tiivis kaupunkirakentaminen Oslossa ei ole tuottanut kaupunkikehitystä, jossa asuntojen saatavuus olisi parantunut. Artikkelin osoittaa kestävyystavoitteiden limittäytyvän markkinalogiikkaan, joka tuottaa kestävästä urbaania ympäristöä, mutta pyrkii maksimoimaan kiinteistöjen kehittäjien ja maanomistajien tuotot. (Cavicchia, 2021.) Artikkelin mukaan markkinaperusteinen kaupungin tiivistäminen tuottaa eksklusiivista kaupunkitilaa, jossa keski- ja matalatuloisilla asunnonostajilla ei ole varaa hankkia asuntoa kantakaupungista tai sen läheisyydestä (Cavicchia, 2021). Oslossa tiivistämis- ja täydennysrakentaminen on keskittynyt kantakaupunkiin ja liikennejärjestelmien solmukohtien läheisyyteen, jossa asuntojen hinnat ovat jo ennestään korkeita. Asuntomarkkinoiden vähäinen sääntely on johtanut siihen, ettei asumisen inklusiivisuus ole toteutunut. Laadukkaiden liikennejärjestelmien läheisyyteen muuttavat pääsääntöisesti hyvätuloiset kaupunkilaiset. (Cavicchia, 2021.)

## 5.2 Teollisuusalueiden elävöittäminen

Globaalin pohjoisen siirtyessä jälkiteolliseen aikaan ovat tehdas- ja satama-alueet vapautuneet kaupunkikehitystoimille ja täydennysrakentamiselle. Aineistoni perusteella jokaisessa käsiteltävässä kaupungissa ilmenee entisten teollisuus- ja satama-alueiden uudelleen kaavoittamista asuinalueiksi (Blok, 2020; Cavicchia, 2021; Leino ym., 2022; Sandberg, 2014). Alueita kunnostamalla on tuotettu positiivinen tuotto-odotus, joka perustuu vihreään maankorkoeroon (Blok, 2020; Leino ym., 2022). Nordhavnin ja Ratinanrannan tapausesimerkit osoittavat alueiden kehityksen mukailleen uudisrakentamisgentrifikaatioksi kutsuttua ilmiötä, jossa entinen teollisuusalue on suunniteltu lähtökohtaisesti hyvätuloisille kaupunkilaisille (Blok, 2020; Leino ym., 2022). Malmössä sijaitseva Limhamn-Bunkeflon alue on historialtaan työväenluokkainen asuinalue, joka on rakentunut malmikaivoksen ympärille, nykyisin alue on keskimääräistä vauraampi alue Malmössä (Sandberg, 2014). Limhamnin entisen kaivosalueen tapausesimerkki osoittaa ekogentrifikaatio-ilmion spekulatiivisuuden. Toisaalta alue on usealla sosioekonomisilla eroilla havainnollistavalla estimaatilla gentrifikoitunut, mutta alue olisi saattanut eriytyä voimakkaammin vaihtoehtoisten tapahtumakulkujen seurauksena. (Sandberg, 2014.)

Malmö Limhamnin kaivosalueen läheisyyteen rakentui alue nimeltä Victoria Park, Ruotsin ensimmäinen ”gated community”, konkreettisesti aidattu yhteisö ja alue luksuspalveluineen, minkä asutti yli 55-vuotiaat hyvätuloiset asukkaat (Sandberg, 2014). Kaupunkitilan yksityistyminen aidatun alueen vaikutuksesta voidaan nähdä muita kaupunkitilan käyttäjiä

rajoittavana tekijänä, sillä pääsy julkisten hyödykkeiden pariin vaikeutuu tai estyy kokonaan. Julkisen tilan käytön rajaaminen vain tietyn yhteisön käyttöön vähentää erilaisten ihmisten kohtaamista sekä alueen diversiteettiä. (Vesselinov ym., 2007.) Kaivosaluetta ympäröivä Linhamn-Bunkeflon alue viittaa ekologisen gentrifikaation ilmentymiseen Malmössä. Alueella tulot ovat keskimääräistä korkeammat, alueella on vähemmän vuokra-asuntoja sekä sosiaaliavun piirissä on vähemmän asukkaita kuin Malmössä keskimäärin. (Sandberg, 2014, s. 1074.) Entinen työväenluokan asuinalue on muuttunut vuosikymmenien aikana sosiaalisesti melko homogeeniseksi hyvätuloisten asuinalueeksi, joka viittaa perinteisempään gentrifikaatio-kehitykseen. Muutokseen on vaikuttanut kaupunkisuunnittelu ja yhdyskuntapolitiikka, jonka myötä alueen palvelut ovat siirtyneet pois tehokkaamman ja taloudellisesti kannattavamman maankäytön vuoksi. (Sandberg, 2014.)

Linhamnin tapauksessa alueen markkinoinnille keskeistä ei ollut kaivoksen historian korostaminen vaan narratiivi luontoarvojen ja maiseman poikkeuksellisuudesta osana asuinympäristöä. (Sandberg, 2014.) Yksityisten aluekehittäjien lisäksi Malmön kaupunki pyrki Limhamin kaivosalueen maineen kohottamiseen esimerkiksi esittäen kaivoksen Öresundin seudun Grand Canyonina. Sandberg (2014) tuo esiin Limhamnin alueen työväenluokkaisen historian vaillinaisen esittämisen alueen maisema-arvojen korostuessa yksityisten investoijien ja kaupungin markkinoinnissa. Tampereella hyödynnettiin vastaavanlaista puhetta Ratinanrannan markkinoinnin yhteydessä. Kestävyyspuhe kytkeytyi osaksi luontoarvojen korostamista, mutta myös teollisuuskaupungin historiaa korostettiin toisinkuin Malmössä. (Leino ym., 2022; Sandberg, 2014).

Limhamnin kaivosalueen kehitys voidaan nähdä toisaalta tapauksena, jossa gentrifikaatio ei ole ollut niin voimakasta, mitä se olisi voinut olla vaihtoehtoisissa suunnitelmissa alueen uusiokäytölle. Kaivosalue on pysynyt lähes koskemattomana useista kehityssuunnitelmista huolimatta, joita etenkin 1990-luvulla esitettiin kaivoksen sulkeuduttua (Sandberg, 2014). Alueelle kaavailtiin useaan otteeseen kiinteistöjä ja asumista. Näistä suunnitelmista yliampuvin oli arkkitehti Peter Brobergin Scanstad-nimeä kantava projekti, jossa alueelle olisi rakennettu yritys- ja asuinkiinteistöjä sekä kaivoksen ylittävä asuttava siltarakenne (Sandberg, 2014). Toisissa suunnitelmissa kaivosalueelle kaavailtiin golfkentän tai laskettelurinteen rakentamista. Suunnitelmat eivät kuitenkaan toteutuneet ja vuonna 2007 Euroopan Unioni hyväksyi Limhamnin kaivosalueen osaksi Natura 2000 luonnonsuojeluverkostoa. (Sandberg, 2014.) Alueen nykytilaan on vaikuttanut tutkijoiden aktiivinen osallistuminen suunnittelijoiden, investoijien ja poliitikkojen kanssa yhteistyössä tehtyihin kompromisseihin

alueen luontoarvojen säilyttämiseksi. Myös luonnolla oli oma vaikutuksensa päätöksentekoon, sillä alueella esiintyvät harvinaiset eliölajit alkoivat kukoistamaan kaivoksen sulkeuduttua, ja tämä lisäsi vastustusta alueen uusiokäytölle. (Sandberg, 2014.)

### 5.3 Uudisrakentamisgentrifikaatio kaupunkisuunnittelun ilmiönä

Ratinanrannan asuinalue on yksi Tampereen kovatuloisimmista ja alueella asuu keskimääräistä korkeakoulutetumpaa väkeä. (Leino ym., 2022.) Ratinanrannan alue on entistä teollisuusaluetta, joka kunnostettiin vuosina 2008–2013. Alueella säilytettiin vanhoja kiinteistöjä ja uudet asuinkiinteistöt pyrittiin mukauttamaan entiseen historiaan sopivaksi käyttäen arkkitehtonisia ratkaisuja, jotka korostavat alueen teollista historiaa. (Leino ym., 2022.) Tampereen kaupunki sekä investoijat hyödynsivät entisen teollisuusalueen tarjoaman vihreän korkoeron potentiaalin ja rakensivat korkeatasoisia asuin- ja liikekiinteistöjä varakkaille asukkaille. Alueella on järvinäkymän lisäksi laadukkaita viheralueita sekä yksityisiä venepaikkoja asukkaille, jotka viittaavat lähtökohtaisesti korkealaatuiseen uudisrakentamiseen palveluineen. (Leino ym., 2022.) Edellä esitetyt esimerkit osoittavat Tampereen Ratinanrannan kaupunginosan tietoisin suunnittelun alueeksi, jonka asuttavat hyvätuloiset kaupunkilaiset. Tämän kaltainen aluerakentaminen kuvaa laajemman keskusta-alueen maanarvon nousua, joka heijastuu alueiden sosioekonomiseen muutokseen (Leino ym., 2022.)

Tampereen Ratinanrannan ja Kööpenhaminan Nordhavnin alueen historia ja kehitys noudattavat samankaltaista etenemistä. Nordhavn on yhtä lailla entinen teollisuusalue, jonka maanarvoa sekä maankäyttöä pyrittiin parantamaan, sillä alue sijaitsee lähellä kantakaupunkia. Alueen kehittäjät korostivat kestävyysperiaatteiden toteutumista, taloudellista, sosiaalista ja ekologista kestävyyttä, mutta Blokin (2020) analyysi osoittaa lähinnä ekologisen kestävyysperiaatteiden toteutumista. Nordhavnista on muodostunut alue, jossa hyvätuloiset nauttivat vähähiilisen kaupunkisuunnittelun tuottamista etuoikeuksista ja palveluista, joka voi johtaa alueen sosiaaliseen ja taloudelliseen eriytymiseen muusta kaupungista ja kaupunginosista (Blok, 2020). Nordhavnin alueella asuntojen hinnat ovat keskimääräistä korkeammat, kuin muualla Kööpenhaminassa. Hinnanmuodostumista selittää asuntojen energiatehokkuus ja laadukkaat julkisen liikenteen palvelut. (Blok, 2020.) Kestävän infrastruktuurin keskittyminen sekä asuntojen keskimääräistä korkeampi arvo muovaa Nordhavnin aluetta sosiaalisesti korkean statuksen elämäntyyliä mukailevaksi, kestävyysorientoituneeksi alueeksi (Blok, 2020). Nordhavnin tarkoituksellinen suunnittelu

varakkaiden kestäväksi asuinalueeksi, kohdistuen vähähiiliset etuoikeudet tietyille sosioekonomiselle ryhmälle, muodostaa kaupungin sisälle alueen, jossa hyvätuloiset ryhmät saavat suhteettoman suuren osuuden kestävästä infrastruktuurin investoinneista (Blok, 2020).

Nordhavnin alueen uudisrakentamisgentrifikaation lisäksi, alueella on havaittavissa kysyntä- ja tarjontaperusteista gentrifikoitumista (Blok, 2020). Kestävä infrastruktuuri voi toimia katalyyttinä alueen eriytymiskehitykselle, sillä se tekee alueesta houkuttelevamman, joka lisää kysyntää ja nostaa alueen hintatasoa. Toisaalta alueelle muuttava hyvätuloinen luokka voi vaatia lisää vihreää kaupunki-uudistusta, joka kiihdyttää jo alkanutta gentrifikoitumista ja lisää alueiden välisiä sosioekonomisia eroja. (Blok, 2020.) Nordhavnin alueen rakentaminen on edelleen kesken, mutta sosioekonomisten erojen lisääntymisestä on merkkejä, sillä alueelle on muuttanut paljon hyvätuloisia ulkomaalaisia. Samanaikaisesti asuntojen saatavuus Kööpenhaminassa on ollut matalalla tasolla kysyntään nähden. (Mokrani, 2025.)

#### **5.4 Ekogentrifikaatio osana sosiaalipolitiikkaa ja uusliberaalia kaupunkikehittämistä**

Tapausesimerkit useista Pohjoismaista osoittavat kestävästä kaupunkisuunnittelun liittyvän kaupunkien taloudellisen kasvun tavoitteluun maanarvoa kohottavilla toimilla. Lisäksi kaupungit pyrkivät houkuttelemaan yrityksiä ja asukkaita mielikuvilla vihreästä, puhtaasta ja viihtyisästä kaupungista. (Blok, 2020; Leino ym., 2022.) Kaupunkien kestävyysmurrostoimet on tunnustettu välttämättömiksi toimiksi osana kaupunkisuunnittelua, mutta tutkimusaineisto osoittaa epätasa-arvoistavien sosiaalisten seurausten kasvavan ja hankalasti havaittavan luonteen. Kuten Leino ja kumppanit (2022) toteavat, kaupunkien kestävyys- ja vihertämistoimia on vaikea kyseenalaistaa, sillä harva vastustaa ajatusta kaupunkilaisten hyvinvoinnin parantumisesta. Tämän vuoksi julkinen keskustelu kestävyystoimien toteutumisesta ja taloudellisista intresseistä pysyy epäpoliittisena (Checker, 2011).

Viherryttämällä on selittävä yhteys gentrifikaation voimistumiseen Kööpenhaminassa 2010-luvulla (Anguelovski ym., 2022, s. 6). Tutkimus korostaa vihreiden kaupunkitilojen, kuten puistojen keskeistä merkitystä gentrifikaatio-kehityksessä osana muita kaupunki-uudistuksia, kuten liikenneverkon parantumista. Tutkimus tuo esiin, että kestävyysteen tähtäävät kaupunkitoimet eivät välttämättä olisi yhtä gentrifikoivia itsessään, mutta kaupunkivihreän rakentaminen osana kaupunki-uudistuksia lisää gentrifikoivaa vaikutusta. (Anguelovski ym., 2022.) Ekogentrifikaation esiintyvyyteen ja voimakkuuteen vaikuttavat sosiaalipoliittiset toimet sekä verotuksen vaikutus kuntien vuosittaisiin budjetteihin (Anguelovski ym., 2022).

Anguelovskin ja kumppaneiden (2022) tutkimus osoittaa ekogentrifikaation olevan yleisempää angloamerikkalaisissa kaupungeissa, kuin eurooppalaisissa kaupungeissa ja osaltaan tämä selittyy politiikkakontekstin myötä. Pohjois-Amerikassa kiinteistövero muodostaa suuren osan kuntien budjeteista ja tämä osaltaan voi ohjata maankäyttöön, jossa kiinteistöjen arvo ja talouskasvu pyritään maksimoimaan verotulojen muodostumiseksi (Anguelovski ym., 2022). Eurooppalaisissa kaupungeissa, jossa ekogentrifikaatiota ei ollut tai sen merkitys oli vähäinen, asumisen kohtuuhintaisuutta korostava asuntopolitiikka on saattanut suojata kaupunkeja gentrifikoitumiselta (Anguelovski ym., 2022).

Uusliberalistiset vaikutteet kansallisen tason politiikassa ovat heikentäneet kohtuuhintaisen asumisen saatavuutta Kööpenhaminassa. Julkista asunnontuotantoa ja asumista on heikennetty poliittisin päätöksin, jotka ovat kasvattaneet yksityisen asunnontuotannon määrää sekä vaikutusvaltaa (Rutt, 2021). Julkisrahoitteisia kiinteistöjä on purettu ja myyty yksityisille vuokranantajille, jotka voivat halutessaan asettaa tuloajan ehtona vuokraamisille. Kohtuuhintaisen asumisen vähentyminen johtaa asumisen kustannusten kasvuun ja tämän yhdistyessä vihreän ja elinvoimaisen kaupungin strategiaan syntyy otollinen alusta ekogentrifikaation kasvulle. (Rutt, 2021.) Viheralueet ovat osa elinvoimaisen kaupungin brändiä ja ne lisäävät alueiden houkuttelevuutta. Kööpenhamina on tullut globaalisti tunnetuksi ”hyvinvoinnin kaupunkina”, mutta nykyinen kaupunkistrategia korostaa ”asuttavan vihreän kaupungin” eetosta. Tällä pyritään kaupungin taloudelliseen kasvattamiseen ja houkuttelevuuden lisäämiseen innovaatioiden ja älykkäiden kaupunkiratkaisujen avulla. (Blok, 2020; Rutt, 2021.) Myös Cavicchian (2021) tutkimus korostaa asuntopolitiikan ja julkisen sektorin merkitystä asumisen saavutettavuudessa. Markkinaperusteinen rakentaminen ja asumisen vähäinen subventoiminen ovat luoneet Osloon tilanteen, jossa täydennysrakentamisen kohteena olevat alueet ovat taloudellisesti saavuttamattomissa usealle asukkaalle (Cavicchia, 2021).

## **5.5 Sosiaalisesti eriyttävä kaupunkikehittäminen**

Kööpenhaminassa tehty työ kohti ekologisesti kestävämpää kaupunkia on nostanut kiinteistöjen arvoa, joka nähdään tietyissä piireissä positiivisena kehityksenä ja Kööpenhaminan onnistumisena urbaanin luonnon kehittämisessä (Urban Nature in Copenhagen – Strategy 2015–2025, Rutt, 2021). Aiemmin esitetyt tutkimustulokset osoittavat että, kestävyysmurrostoimet saattavat aiheuttaa haasteita sosiaalisen kestävyden toteutumiseksi asumisen kustannusten kasvuna (Blok, 2020; Cavicchia, 2021). Rutt (2021)

esittää, että urbaaneja kestävyys Hankkeita ja asuntopolitiikkaa ei voida ymmärtää uusliberaalista ja rasisisesta politiikasta erillisinä politiikan sektoreina. Rasisisella politiikalla Rutt (2021) viittaa Tanskassa vuonna 2018 tehtyihin ”ghettolakeihin”, jotka keskittyivät alueille, jossa enemmistö alueen väestöstä on maahanmuuttajia. Lakien on katsottu stigmatisoivan tiettyjä asuinalueita niiden tukemisen sijasta (Rutt, 2021). Lakien tuottamat toimenpiteet ajavat matalatuloisempia ja rodullistettuja asukkaita alueelta pois, samalla kun kestävyysagendan mukaiset kehitystoimet luovat kontekstin, joka houkuttelee alueelle varakkaampia asukkaita (Haltia ym., 2019, s. 116–117; Rutt, 2021). Poliittisen retoriikan koventuminen asettaa kyseenalaiseksi sen, kuka on oikeutettu nauttimaan uudesta kestävästä ja viihtyisästä kaupunkikehittämisen agendasta ja ketä se palvelee (Rutt, 2021, s. 175).

Rutt (2021) tarkastelee artikkelissaan kestävyysuudistuksia Nørrebron alueella, joka luokitellaan Kööpenhaminassa haavoittuvaksi asuinalueeksi, korkean työttömyyden, matalan koulutus- ja tulotason vuoksi, jotka ovat osana alueen määrittelyä ”ghetoksi”. Lisäksi alueella asuvista valtaosa on maahanmuuttajataustaisia henkilöitä, mikä katsotaan ”ghettolakien” alueellisessa kohdistumisessa oleellisimmaksi aluetta määrittäväksi tekijäksi. (Rutt, 2021.) Vaikutukset kohdistuvat rodullistettuihin väestöryhmiin heidän ollessaan usein sosiaalisen asunnontuotannon ja vuokra-asumisen piirissä (Andersen, 2016, s. 306). Uusliberaalin politiikan heikentäessä yleishyödyllistä vuokra-asuntosektoria, se purkaa myös järjestösektorin ja vapaaehtoistyön toimintaedellytyksiä vähentämällä yhdistysten ja järjestöjen rahoitusta (Rutt, 2021).

Ekologinen gentrifikaatio on uusliberalistisen ja toiseuttavan politiikan ilmentymänä, joka tuottaa kasvualustan epätasa-arvoiselle kaupunkikehittämiselle (Rutt, 2021). Hallinnollinen tapa, jossa kaupunkikehitystoimet määräytyvät ylhäältä alaspäin yhdistettynä kestävyysagendaan ja -puheeseen voi mahdollistaa ekogentrifikaatiota. Nørrebron alueen kehittämisestä käydyt kamppailut asukkaiden ja hallinnon välillä osoittavat ristiriidan kaupunkikehittäjien ja asukkaiden näkemyksistä julkisen tilan laadukkuuteen. (Rutt, 2021.) Kaupungin intressinä on kasvattaa alueen vetovoimaisuutta taloudellisen hyödyn saavuttamiseksi, samanaikaisesti osa asukkaista pelkää tämän kehityksen nostavan asumisen kustannuksia sekä muuttavan alueen sosiaalista rakennetta. Kööpenhaminan kaupunkikehitysstrategiat, jotka tähtäävät vihreään kasvuun ja elinvoimaisuuteen, yhdistettynä sääntelyn vähentymiseen asuntomarkkinoilla voi johtaa asuntohintojen nousuun, asuntotarjonnan yksipuolistumiseen sekä asukkaiden heikentyneeseen kokemukseen kaupunkitilasta, esimerkiksi maiseman muutoksen seurauksena. (Rutt, 2021.)

## 6 Johtopäätökset

Tässä tutkielmassa olen tarkastellut ekogentrifikaation ilmentymistä Pohjoismaissa sijaitsevilla kaupungeilla. Kirjallisuuskatsauksen tavoitteena on ollut lisätä tietoutta ja tuoda yhteen Pohjoismaihin kohdistunutta tutkimusta ekogentrifikaation ilmiöstä.

Kirjallisuuskatsaukseni avulla olen pyrkinyt vastaamaan tutkimuskysymykseen ”Onko ekogentrifikaatioon viittaavaa kehitystä havaittavissa pohjoismaalaisissa hyvinvointivaltioissa. Jos on, millaista kehitystä on havaittavissa?”.

Aineiston perusteella ekogentrifikaatio on tullut osaksi Pohjoismaissa sijaitsevien kaupunkien kehitystä ja yhteiskuntapolitiikkaa. Erityisesti Kööpenhaminassa kestävyystoimet ovat kytkeytyneet osaksi kaupungin kasvun strategiaa, joka on kiihdyttänyt ekogentrifikaatiota (Anguelovski ym., 2022; Blok, 2020; Rutt, 2021). Kestävyystoimet näyttäytyvät keinona houkutella keskiluokkaisia asukkaita kaupunkiin rakentamalla viihtyisää kaupunkiympäristöä, joka kapitalisoituu lopulta asumisen hintoihin (Kauria, 2021; Meriläinen ym., 2024).

Teollisuusalueiden vapautuminen uusiokäytölle on mahdollistanut uudisgentrifikaation ilmiön, mikä saattaa tukea eksklusiivisen asuin ympäristön rakentamista. Rakentamalla alueita lähtökohtaisesti maksukykyisille kaupunkilaisille riskinä on laadukkaiden ja viihtyisien kaupunkialueiden polarisoiva vaikutus asukkaiden mieltämään ”hyvään” kaupunkirakentamiseen. Miellyttävän kaupungin rakentaminen ja kaavoittaminen pitäisi olla lähtökohtana kaikkien asuinalueiden kehittämisessä, sillä kehittämällä tasaisen laadukasta kaupunkiympäristöä, voidaan vähentää riskiä alueiden segregatioon. Kaupunkilaiset määrittelevät laadukkaan kaupunkiympäristön eri tavoin, joten alueiden kehittäminen kaikkia miellyttäväksi on hyvin haastavaa.

Tutkimuskirjallisuuden mukaan ekogentrifikaatio kytkeytyy erityisesti uusliberaalien piirteiden yleistymiseen kaupunkipolitiikassa. Ohjattujen gentrifikaatioprosessit pyrkivät parantamaan alueiden viihtyisyyttä, mutta niiden kääntöpuolena on epätasa-arvoistavia sosiaalisia vaikutuksia (Blok, 2020). Kaupungin houkuttelevuuden ja kilpailukykyyn parantamiseksi vihreyden ja kestävyuden teemoista on tullut keino perustella kaupunkikehittämishankkeita, jotka tähtäävät taloudellisten tuottojen maksimointiin. (Blok, 2020; Rutt, 2021.) Uusliberaalin yhteiskuntapolitiikan seurauksena Pohjoismaisen hyvinvointivaltion universaaliuden periaate vaikuttaa heikentyneen ja asunnot nähdään yhä useammin markkinoilla arvotettavina hyödykkeinä, jolloin niiden käyttötarkoitus asumiseen näyttöytyy toissijaisena. Kasvavissa kaupungeissa asuntojen arvonnousu on ollut tasaisen

positiivista viime vuosikymmenien aikana ja erityisesti matalien korkojen kiihdyttämä asuntosiirtaminen on muuttanut suhtautumista asumiseen.

Pohjoismaisissa kaupungeissa uusliberaali talousajattelu päätöksenteossa ja kaupunkisuunnittelussa on saanut yhä vahvemman jalansijan osana kestävyysmurrostoimia, mikä näyttää horjuttavan perinteistä sosiaaliin oikeuksiin ja tasa-arvoon nojaavaa urbaania Pohjoismaista mallia (Blok, 2020; Rutt, 2021; Sandberg, 2014). Rutt (2021) esittää diskriminoivan politiikan olevan osa kaupunkikehitystä. ”Ghettolait” vauhdittavat alueiden gentrifikaatiota, ja kaupungin intresseissä on houkuttella laadukkaimmat veronmaksajat keskustan lähialueille. Kaupunginosien leimaaminen ongelmallisiksi erityisalueiksi voi lisätä gentrifikoivien kehityshankkeiden hyväksyttävyyttä, sillä ”arveluttavina” pidetyt alueet eivät kuulu valkoisen keskiluokan käsitykseen turvallisesta kaupunkiympäristöstä. Tanskassa alueiden kehittäminen vaikuttaa kohdentuvan urbaanin keskiluokan kestävästä elämäntyyliä mukailevaksi, mikä käsittää ekologisesti valveutuneita liikkumisen tapoja ja mukavia kahvilahetkiä vihreässä kaupunkiympäristössä. Ekogentrifikaatio ei ole siis ainoastaan kestävyys Hankkeiden sivuvaikutus, vaan osa laajempaa kulttuurillista, poliittista ja taloudellista muutosta.

Monet kaupungit näkevät kestävyysmurrostoimet mahdollisuutena vastata ilmastotavoitteisiin sekä tuottaa samanaikaisesti talouskasvua. Kaupungin maine kestävästä ja viihtyisästä paikkana asua lisää sen houkuttelevuutta turistien, muuttajien ja yritysten silmissä. (Holgerson & Malm, 2015; Wallin, 2021.) Tutkimusaineistoa yhdistävä tekijä on kaupunkien muutos kohti ”yrittäjäkaupunkimallia”, jossa kaupungit kilpailevat houkuttelevuudesta, veronmaksajista ja yrityksistä kestävyden ja viherrakentamisen keinoin. Kilpailu kestävyden keinoin saattaa johtaa kehitykseen, jossa kaupunkikeskustat ja keskustojen lähialueet muuttuvat kalliimmiksi alueiksi asua kaupunkiympäristön muuttuessa vetovoimaisemmaksi infrastruktuurin ja palveluiden parantuessa. (Blok, 2020; Leino ym., 2022; Meriläinen ym., 2024.) Riskinä tämänkaltaisessa kehityksessä on kaupunkialueiden segregoituminen, jossa kaupunkikeskustoista etäällä olevat asuinalueet eriytyvät sosiodemografisesti sekä taloudellisesti asuntojen arvon kehittyessä voimakkaammin keskusta-alueilla sekä julkisen liikenteen solmukohdissa. Aineistossa tällaisesta syrjäyttävästä kehityksestä ei suoranaisia viitteitä ollut, mutta sosiaalisen asunnontuotannon heikentyessä ja markkinaperusteisen asumisen lisääntyessä segregatio hiipii kaupunkiympäristöön. Kehitystä vahvistaa kaupunkilaisten tarve asua alueilla, jossa elämäntyyli, kuluttaminen ja koulutusaste ovat asukkaita yhdistäviä tekijöitä (Clark, 1991; Dederichs ym., 2025.)

Kaupunkialueiden gentrifikoituminen kestävyysperustaisen kehityksen myötä on haastava ilmiö todentaa. Ekogentrifikaatio-kehityksen laukaisijaa voi olla vaikea paikallistaa yksittäiseen toimeen, sillä kaupunkikeskustat ja niiden läheiset alueet ovat tyypillisesti vetovoimaisia asuinalueita sijaintinsa vuoksi (Amorim Maia ym., 2020; Leino ym., 2022). Lisäksi asuntopolitiikka, rakentaminen ja talouden suhdanteet ovat merkittäviä tekijöitä asumisen kustannusten muodostumisessa, mikä hankaloittaa yksittäisten kestävyystoimien sosiaalisten vaikutusten arviointia ja tarkastelua. Tutkielmani tulokset perustuvat tapaustutkimuksiin ja lyhyen aikavälin tarkastelu ei tavoita pitempiaikaisia sosioekonomisia vaikutuksia. Lisäksi Pohjoismaihin paneutuvaa tutkimusta ekogentrifikaatiosta on toistaiseksi melko vähän termin ollessa tutkimuskirjallisuudessa melko tuore. Tämä on osaltaan työni vahvuus ja tarkoitus, syntetisoida Pohjoismaihin kohdistunut ekogentrifikaation tutkimus yhteen ja herättää keskustelua kestävyystoimien sosiaalisesta oikeudenmukaisuudesta sekä alueellisesta kohdentumisesta. Tutkielmani tarkastelee kriittisesti kestävyystoimia sivuuttaen niiden positiiviset vaikutukset kaupunkirakenteeseen miltei täysin. Näkökulma on tietoisesti valittu, sillä kaupunkivihreän ja puhtaamman kaupunkiympäristön tuottamat hyödyt tunnustetaan lähes yksimielisesti eri alojen tutkijoiden keskuudessa. Kaupunkilaisten keskuudessa ympäristön viihtyisyyden lisäämiseen tähtäävät toimet saavat myös laajan kannatuksen, kaupunkilaisten omaksuessa kestäviä elämäntapoja (Rice ym., 2020; Winter, 2019).

Kaupunkien kestävyystoimien sosiaalisten vaikutusten tarkastelua on syytä jatkaa tulevaisuudessa, sillä kestävyysmurros edellyttää sosiaalisesti, taloudellisesti ja ekologisesti oikeudenmukaista siirtymää kaupunkien sovittaessa toimintojaan planeetan kantokyvyn mukaisiin edellytyksiin. Tutkimusaineiston mukaan ekologinen kestävyys ja sosiaalinen oikeudenmukaisuus eivät kulje käsi kädessä. Tämä voi johtaa paradoksiin, jossa ekologisesti kestävä pohjoismainen hyvinvointivaltiomalli ei takaa sosiaalisesti kestäviä kaupunkeja, mikäli kestävyystoimet toteutetaan pääosin markkinaehtoisesti.

## Lähdeluettelo

- Abhijith, K. V., Kumar, P., Gallagher, J., McNabola, A., Baldauf, R., Pilla, F., Broderick, B., Di Sabatino, S., & Pulvirenti, B. (2017). Air pollution abatement performances of green infrastructure in open road and built-up street canyon environments – A review. *Atmospheric Environment*, *162*, 71–86.  
<https://doi.org/10.1016/j.atmosenv.2017.05.014>
- Ahlfeldt, G., Pietrostefani, E., Schumann, A., & Matsumoto, T. (2018). Demystifying compact urban growth: Evidence from 300 studies from across the world. *OECD Regional Development Working Papers*, *2018(03)*. <https://doi.org/10.1787/bbea8b78-en>
- Alonso, W. (2013). *Location and Land Use: Toward a General Theory of Land Rent*. Harvard University Press. <https://doi.org/10.4159/harvard.9780674730854>
- Amorim, J. H., Engardt, M., Johansson, C., Ribeiro, I., & Sannebro, M. (2021). Regulating and Cultural Ecosystem Services of Urban Green Infrastructure in the Nordic Countries: A Systematic Review. *International Journal of Environmental Research and Public Health*, *18(3)*, 1219. <https://doi.org/10.3390/ijerph18031219>
- Andersen, H. S. (2016). Spatial assimilation? The development in immigrants' residential career with duration of stay in Denmark. *Journal of Housing and the Built Environment*, *31(2)*, 297–320. <https://doi.org/10.1007/s10901-015-9459-0>
- Angelo, H., & Wachsmuth, D. (2020). Why does everyone think cities can save the planet? *Urban Studies*, *57(11)*, 2201–2221. <https://doi.org/10.1177/0042098020919081>
- Anguelovski, I., Connolly, J. J., Garcia-Lamarca, M., Cole, H., & Pearsall, H. (2019). New scholarly pathways on green gentrification: What does the urban 'green turn' mean and where is it going? *Progress in Human Geography*, *43(6)*, 1064–1086.  
<https://doi.org/10.1177/0309132518803799>
- Anguelovski, I., Connolly, J. J. T., Cole, H., Garcia-Lamarca, M., Triguero-Mas, M., Baró, F., Martin, N., Conesa, D., Shokry, G., Del Pulgar, C. P., Ramos, L. A., Matheney, A., Gallez, E., Oscilowicz, E., Máñez, J. L., Sarzo, B., Beltrán, M. A., & Minaya, J. M. (2022). Green gentrification in European and North American cities. *Nature Communications*, *13(1)*, 3816. <https://doi.org/10.1038/s41467-022-31572-1>
- Anguelovski, I., Connolly, J. J. T., Masip, L., & Pearsall, H. (2018). Assessing green gentrification in historically disenfranchised neighborhoods: A longitudinal and spatial

- analysis of Barcelona. *Urban Geography*, 39(3), 458–491.  
<https://doi.org/10.1080/02723638.2017.1349987>
- Anguelovski, I., Connolly, J. J. T., Pearsall, H., Shokry, G., Checker, M., Maantay, J., Gould, K., Lewis, T., Maroko, A., & Roberts, J. T. (2019). Why green “climate gentrification” threatens poor and vulnerable populations. *Proceedings of the National Academy of Sciences*, 116(52), 26139–26143.  
<https://doi.org/10.1073/pnas.1920490117>
- Anguelovski, I., Shi, L., Chu, E., Gallagher, D., Goh, K., Lamb, Z., Reeve, K., & Teicher, H. (2016). Equity Impacts of Urban Land Use Planning for Climate Adaptation. *Journal of Planning Education & Research*, 36(3), 333–348.  
<https://doi.org/10.1177/0739456X16645166>
- Baker, D. M., & Lee, B. (2019). How Does Light Rail Transit (LRT) Impact Gentrification? Evidence from Fourteen US Urbanized Areas. *Journal of Planning Education & Research*, 39(1), 35–49. <https://doi.org/10.1177/0739456X17713619>
- Blok, A. (2020). Urban green gentrification in an unequal world of climate change. *Urban Studies*, 57(14), 2803–2816. <https://doi.org/10.1177/0042098019891050>
- Bouzarovski, S., Frankowski, J., & Tirado Herrero, S. (2018). Low-Carbon Gentrification: When Climate Change Encounters Residential Displacement. *International Journal of Urban and Regional Research*, 42(5), 845–863. <https://doi.org/10.1111/1468-2427.12634>
- Cavicchia, R. (2021). Are Green, dense cities more inclusive? Densification and housing accessibility in Oslo. *Local Environment*, 26(10), 1250–1266.  
<https://doi.org/10.1080/13549839.2021.1973394>
- Chava, J., & Renne, J. L. (2022). Transit-Induced Gentrification or Vice Versa?: A Study of Neighborhoods Around Light Rail Stations From 1970–2010. *Journal of the American Planning Association*, 88(1), 44–54. <https://doi.org/10.1080/01944363.2021.1920453>
- Checker, M. (2011). Wiped Out by the “Greenwave”: Environmental Gentrification and the Paradoxical Politics of Urban Sustainability. *City & Society*, 23(2), 210–229.  
<https://doi.org/10.1111/j.1548-744X.2011.01063.x>
- Chen, Y., Xi, H., & Jiao, J. (2023). What Are the Relationships between Public Transit and Gentrification Progress? An Empirical Study in the New York–Northern New Jersey–Long Island Areas. *Land*, 12(2), 358. <https://doi.org/10.3390/land12020358>

- Chodkowska-Miszczuk, J. M., & Lewandowska, A. (2024). Cities facing the European green deal: Urban policy and locals' perspective in the post-socialist area. *Environmental Science & Policy*, *159*, 103823. <https://doi.org/10.1016/j.envsci.2024.103823>
- Clark, W. A. V. (1991). Residential Preferences and Neighborhood Racial Segregation: A Test of the Schelling Segregation Model. *Demography*, *28*(1), 1–19. <https://doi.org/10.2307/2061333>
- Dederichs, K., Franken, R., Wiertz, D., & Tolsma, J. (2025). Ingroup preferences, segregation, and intergroup contact in neighborhoods and civic organizations. *PNAS Nexus*, *4*(9), pgaf256. <https://doi.org/10.1093/pnasnexus/pgaf256>
- Derakhti, L., & Baeten, G. (2020). Contradictions of Transit-Oriented Development in Low-Income Neighborhoods: The Case Study of Rosengård in Malmö, Sweden. *Urban Science*, *4*(2), 20. <https://doi.org/10.3390/urbansci4020020>
- Dooling, S. (2009). Ecological Gentrification: A Research Agenda Exploring Justice in the City. *International Journal of Urban and Regional Research*, *33*(3), 621–639. <https://doi.org/10.1111/j.1468-2427.2009.00860.x>
- Dzhambov, A. M., & Dimitrova, D. D. (2014). Urban green spaces' effectiveness as a psychological buffer for the negative health impact of noise pollution: A systematic review. *Noise and Health*, *16*(70), 157–165. <https://doi.org/10.4103/1463-1741.134916>
- Euroopan Ympäristökeskus. (2025) Greenhouse gas emissions from transport in Europe. [https://www.eea.europa.eu/en/analysis/indicators/greenhouse-gas-emissions-from-transport?activeAccordion=\[Haettu 4.1.2026\]](https://www.eea.europa.eu/en/analysis/indicators/greenhouse-gas-emissions-from-transport?activeAccordion=[Haettu%204.1.2026])
- Fernando, M., Heinen, E., & Johnson, D. (2021). Exposure, timing, and vulnerability: The role of public transport in inducing gentrification. *Journal of Transport and Land Use*, *14*(1), 885–910. <https://doi.org/10.5198/jtlu.2021.1897>
- Haltia, E., Keskinen, P., Karikallio, H., Alho, E., & Vuori, L. (2019). *Kaupunkiseutujen asukkaiden asumispreferenssit—Miten ja missä kaupunkilaiset haluavat asua?*
- Harris, B., Schmalz, D., Larson, L., Fernandez, M., & Griffin, S. (2020). Contested Spaces: Intimate Segregation and Environmental Gentrification on Chicago's 606 Trail. *City & Community*, *19*(4), 933–962. <https://doi.org/10.1111/cico.12422>
- Herath, P., & Bai, X. (2024). Benefits and co-benefits of urban green infrastructure for sustainable cities: Six current and emerging themes. *Sustainability Science*, *19*(3), 1039–1063. <https://doi.org/10.1007/s11625-024-01475-9>

- Hochstenbach, C. (2017). State-led Gentrification and the Changing Geography of Market-oriented Housing Policies. *Housing, Theory & Society*, 34(4), 399–419.  
<https://doi.org/10.1080/14036096.2016.1271825>
- Holgersen, S., & Malm, A. (2015). “green fix” as crisis management. Or, in which world is malmö the world’s greenest city? *Geografiska Annaler: Series B, Human Geography*, 97(4), 275–290. <https://doi.org/10.1111/geob.12081>
- Hoover, J. (2023). *The Injustice of Gentrification*.  
<https://journals.sagepub.com/doi/10.1177/00905917231178295>
- Immergluck, D., & Balan, T. (2018). Sustainable for whom? Green urban development, environmental gentrification, and the Atlanta Beltline. *Urban Geography*, 39(4), 546–562. <https://doi.org/10.1080/02723638.2017.1360041>
- Jo Black, K., & Richards, M. (2020). Eco-gentrification and who benefits from urban green amenities: NYC’s high Line. *Landscape and Urban Planning*, 204, 103900.  
<https://doi.org/10.1016/j.landurbplan.2020.103900>
- Justesen, R. (2016) The transformation of Nordhavn, Copenhagen. *PORTUS; the online magazine of RETE*, 32 <https://portusonline.org/the-transformation-of-nordhavn-copenhagen/> [Haettu 4.1.2026]
- Kauria, E. (2021). The anticipation effect of a light rail transit line on housing prices in the Helsinki region. *Journal of the Finnish Economic Association*, 2(1), 49–73.  
<https://doi.org/10.33358/jfea.112406>
- Keenan, J. M., Hill, T., & Gumber, A. (2018). Climate gentrification: From theory to empiricism in Miami-Dade County, Florida. *Environmental Research Letters*, 13(5), 054001. <https://doi.org/10.1088/1748-9326/aabb32>
- Kortteinen, M. (2022). *Alueellinen sekoittuminen ja sosiaalinen kestävyys: Tutkimuskatsaus ja keskustelualoite*. <https://www.utupub.fi/handle/10024/153801>
- Lai, Y., Wang, P., & Xia, J. (2025). Systematic review of sustainable urban community development trends challenges and opportunities. *Discover Sustainability*, 6(1), 1–26.  
<https://doi.org/10.1007/s43621-025-01539-5>
- Lees, L. (2008). Gentrification and Social Mixing: Towards an Inclusive Urban Renaissance? *Urban Studies*, 45(12), 2449–2470. <https://doi.org/10.1177/0042098008097099>
- Lees, L. (2019). Planetary gentrification and urban (re)development. *Urban Development Issues*, 61, 5–13. <https://doi.org/10.2478/udi-2019-0001>
- Leino, H., Wallin, A., & Laine, M. (2022). Ekogentrifikaatio suomalaisessa kaupunkikehityksessä: Havainnot Tampereelta. *Yhdyskuntasuunnittelu*, 60(2), 10–32.

- Liang, C., Huang, Y., Yip, T. L., & Li, V. J. (2022). Does rail transit development gentrify neighborhoods? Evidence from Hong Kong. *Transportation Research Part A: Policy and Practice*, *155*, 354–372. <https://doi.org/10.1016/j.tra.2021.11.022>
- Loughran, K. (2014). Parks for Profit: The High Line, Growth Machines, and the Uneven Development of Urban Public Spaces. *City & Community*, *13*(1), 49–68. <https://doi.org/10.1111/cico.12050>
- Markard, J., Raven, R., & Truffer, B. (2012). Sustainability transitions: An emerging field of research and its prospects. *Research Policy*, *41*(6), 955–967. <https://doi.org/10.1016/j.respol.2012.02.013>
- Meriläinen, M., Karhula, A., Kurvinen, A., Falkenbach, H., & Ala-Mantila, S. (2024). Transit-induced socioeconomic ascent and new metro stations in Helsinki Metropolitan Area: Distinct effects on renters, homeowners, and pre-existing housing dwellers. *Journal of Transport Geography*, *114*, 103758. <https://doi.org/10.1016/j.jtrangeo.2023.103758>
- Michalina, D., Mederly, P., Diefenbacher, H., & Held, B. (2021). Sustainable Urban Development: A Review of Urban Sustainability Indicator Frameworks. *Sustainability*, *13*(16), 9348. <https://doi.org/10.3390/su13169348>
- Navarrete-Hernandez, P., & Laffan, K. (2019). A greener urban environment: Designing green infrastructure interventions to promote citizens' subjective wellbeing. *Landscape and Urban Planning*, *191*, 103618. <https://doi.org/10.1016/j.landurbplan.2019.103618>
- Quastel, N., Moos, M., & Lynch, N. (2012). Sustainability-As-Density and the Return of the Social: The Case of Vancouver, British Columbia. *Urban Geography*, *33*(7), 1055–1084. <https://doi.org/10.2747/0272-3638.33.7.1055>
- Ramboll. (n.d.) Nordhavn – ”kultainen” suunnitelma 5 minuutin kestäväksi kaupungiksi. <https://www.ramboll.com/fi-fi/projektit/kiinteistot/nordhavn-blueprint-for-a-5-minute-city> [Haettu 4.1.2026]
- Ribeiro, A., Soares, R., Barbosa, L., Silva, A., Ferreira, R., Terroso, S., Andriolli, A. C., Silva, L. T., & Ribeiro, C. A. (2025). Green Environments and Healthy Aging: Analyzing the Role of Green Infrastructure in the Functional Well-Being of Seniors—A Pilot Study. *International Journal of Environmental Research and Public Health*, *22*(1), 35. <https://doi.org/10.3390/ijerph22010035>
- Rice, J. L., Cohen, D. A., Long, J., & Jurjevich, J. R. (2020). Contradictions of the Climate-Friendly City: New Perspectives on Eco-Gentrification and Housing Justice.

- International Journal of Urban and Regional Research*, 44(1), 145–165.  
<https://doi.org/10.1111/1468-2427.12740>
- Rose, S. (2024) The five-minute city: inside Denmark's revolutionary neighbourhood. *The Guardian*. <https://www.theguardian.com/lifeandstyle/2024/dec/10/the-five-minute-city-inside-denmarks-revolutionary-neighbourhood> [Haettu 4.1.2026]
- Rutt, R. L. (2021). A green, livable Copenhagen in the shadow of racializing, neoliberalizing politics. Teoksessa I. Anguelovski & J. J. T. Connolly, *The Green City and Social Injustice* (1. p., s. 241–254). Routledge. <https://doi.org/10.4324/9781003183273-24>
- Sandberg, L. A. (2014). Environmental gentrification in a post-industrial landscape: The case of the Limhamn quarry, Malmö, Sweden. *Local Environment*, 19(10), 1068–1085.  
<https://doi.org/10.1080/13549839.2013.843510>
- Smith, N. (1979). Toward a Theory of Gentrification A Back to the City Movement by Capital, not People. *Journal of the American Planning Association*, 45(4), 538–548.  
<https://doi.org/10.1080/01944367908977002>
- The Technical and Environmental Administration. (2015) Urban Nature in Copenhagen – Strategy 2015-2025  
[https://kk.sites.itera.dk/apps/kk\\_pub2/index.asp?id=1653&mode=detalje](https://kk.sites.itera.dk/apps/kk_pub2/index.asp?id=1653&mode=detalje) [Haettu 5.12.2025]
- Triguero-Mas, M., Anguelovski, I., Connolly, J. J. T., Martin, N., Matheney, A., Cole, H. V. S., Pérez-Del-Pulgar, C., García-Lamarca, M., Shokry, G., Argüelles, L., Conesa, D., Gallez, E., Sarzo, B., Beltrán, M. A., López Máñez, J., Martínez-Minaya, J., Oscilowicz, E., Arcaya, M. C., & Baró, F. (2022). Exploring green gentrification in 28 global North cities: The role of urban parks and other types of greenspaces. *Environmental Research Letters*, 17(10), 104035. <https://doi.org/10.1088/1748-9326/ac9325>
- Wallin, A. (2021). Ekogentrifikaatio: Kaupunkien kestävyysmurroksen kiusallinen seuralainen. *Alue ja Ympäristö*, 50(2). <https://doi.org/10.30663/ay.107779>
- Winter, A. K. (2019). The green city citizen: Exploring the ambiguities of sustainable lifestyles in Copenhagen. *Environmental Policy and Governance*, 29(1), 14–22.  
<https://doi.org/10.1002/eet.1837>
- Yhdistyneet Kansakunnat, Department of Economic and Social Affairs (2025). The Sustainable Development Goals Report 2025.  
<https://unstats.un.org/sdgs/report/2025/The-Sustainable-Development-Goals-Report-2025.pdf> [Haettu 4.1.2026]

- Yhdistyneet Kansakunnat, Department of Economic and Social Affairs, Population Division (2019). World Urbanization Prospects: The 2018 Revision  
<https://population.un.org/wup/assets/WUP2018-Report.pdf> [Haettu 4.1.2026]
- Ympäristöministeriö (2021) Asuntopoliittinen kehittämissuunnitelma.  
<https://ym.fi/asuntopoliittinen> [Haettu 4.1.2026]
- Yoo, S., Kumagai, J., Sho, K., & Managi, S. (2024). Impact of high-speed railway on gentrification and regional inequality in Japan. *Transportation Research Part D: Transport and Environment*, 134, 104346. <https://doi.org/10.1016/j.trd.2024.104346>

## Liitteet – Tutkimuksessa käytetty aineisto

Anguelovski, I., Connolly, J. J. T., Cole, H., Garcia-Lamarca, M., Triguero-Mas, M., Baró, F., Martin, N., Conesa, D., Shokry, G., Del Pulgar, C. P., Ramos, L. A., Matheney, A., Gallez, E., Oscilowicz, E., Máñez, J. L., Sarzo, B., Beltrán, M. A., & Minaya, J. M. (2022). Green gentrification in European and North American cities. *Nature Communications*, 13(1), 3816. <https://doi.org/10.1038/s41467-022-31572-1>

Blok, A. (2020). Urban green gentrification in an unequal world of climate change. *Urban Studies*, 57(14), 2803–2816. <https://doi.org/10.1177/0042098019891050>

Cavicchia, R. (2021). Are Green, dense cities more inclusive? Densification and housing accessibility in Oslo. *Local Environment*, 26(10), 1250–1266. <https://doi.org/10.1080/13549839.2021.1973394>

Derakhti, L., & Baeten, G. (2020). Contradictions of Transit-Oriented Development in Low-Income Neighborhoods: The Case Study of Rosengård in Malmö, Sweden. *Urban Science*, 4(2), 20. <https://doi.org/10.3390/urbansci4020020>

Leino, H., Wallin, A., & Laine, M. (2022). Ekogentrifikaatio suomalaisessa kaupunkikehityksessä: Havainnot Tampereelta. *Yhdyskuntasuunnittelu*, 60(2), 10–32.

Meriläinen, M., Karhula, A., Kurvinen, A., Falkenbach, H., & Ala-Mantila, S. (2024). Transit-induced socioeconomic ascent and new metro stations in Helsinki Metropolitan Area: Distinct effects on renters, homeowners, and pre-existing housing dwellers. *Journal of Transport Geography*, 114, 103758. <https://doi.org/10.1016/j.jtrangeo.2023.103758>

Rutt, R. L. (2021). A green, livable Copenhagen in the shadow of racializing, neoliberalizing politics. Teoksessa I. Anguelovski & J. J. T. Connolly, *The Green City and Social Injustice* (1. p., s. 241–254). Routledge. <https://doi.org/10.4324/9781003183273-24>

Sandberg, L. A. (2014). Environmental gentrification in a post-industrial landscape: The case of the Limhamn quarry, Malmö, Sweden. *Local Environment*, 19(10), 1068–1085. <https://doi.org/10.1080/13549839.2013.843510>