



Mikael Asikainen

OIKOPOLUT

KUN KÄVELYREITTIEN SUUNNITTELU
JA KÄYTTÖ EIVÄT KOHTAA

Maantieteen pro gradu -tutkielma

2020

TURUN YLIOPISTO

Luonnontieteiden ja tekniikan tiedekunta
Maantieteen ja geologian laitos

ASIKAINEN, MIKAEL: Oikopolut – kun kävelyreittien suunnittelu ja käyttö eivät kohta

Pro gradu -tutkielma (40 op) 127 sivua + 3 liitesivua

Ohjaajat: Jani Vuolteenaho ja Hille Koskela

Marraskuu 2020

TIIVISTELMÄ

Tässä tutkimuksessa syvennyttään oikopolkuihin ilmiönä ja etsitään niiden syntyyn vaikuttava tekijöitä kirjallisuuden ja esimerkkitapausten kautta. Lähtökohtana on kävely-ympäristön kaksi osapuolta: kävelylle varatun liikkumisympäristön määrittelevä suunnittelujärjestelmä sekä omista lähtökohdistaan reitinvalintapäätöksiä tekevä kävelijä. Työn alkuosassa käsitellään kirjallisuuden pohjalta kävelyä osana kaupunkisuunnittelua, reitinvalintaa tarjoumien näkökulmasta sekä määritellään oikopolkujen ominaisuuksia. Empiirisen tutkimuksen kohteena on kolme oikopolkua Hämeenlinnan Poltinahon asemakaavamuutosalueella. Tutkimuksessa kerätty aineisto käsittää viisi alueen suunnittelijoiden haastattelua, 25 kävelijähaastattelua sekä viisi tuntia oikopolkujen käytön havainnointia. Kävelijät kokivat oikopolut enimmäkseen neutraalina tai jopa tavallista kiinnostavampina osina kävelyreitistöä, mutta kunnossapidon puutteesta johtuvan vaikeakulkuisuuden ja epäesteettisyyden vuoksi oikopolkuja pidettiin epätyytyttävänä. Suunnittelijoiden näkemykset poikkesivat kävelijöiden mielipiteistä erityisesti turvallisuuskysymyksissä. Oikopolkujen syiksi suunnittelun kannalta osoittautuivat suunnittelun alueellinen ja rakenteellinen pirstaleisuus, kävelyn huomioimattomuus tai unohtaminen sekä autoliikenteen ehdoilla tapahtuva suunnittelu. Kävelijöiden näkökulmasta oikopolkujen käyttöön johtivat erityisesti näkyvissä olevan reitin havaittu suoruus ja sen tuoma tunne järkevämmästä reitistä, josta syntyvää etua arvioitiin suhteessa ympäristön erilaisiin laatutekijöihin sekä henkilökohtaisiin ja tilanteesta riippuviin tekijöihin. Johtopäätöksenä voidaan todeta, että oikopolut edustavat paikkoja, joissa reitinvalinta ja suunnittelujärjestelmä eivät kohta. Huolellisella kävelijälähtöisellä suunnittelulla oikopolkujen ilmentämiä ongelmia on mahdollista vähentää.

Asiasanat: oikopolku, kävely, käveltävyys, katusuunnittelu, kaupunkisuunnittelu, liikennesuunnittelu

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

UNIVERSITY OF TURKU
Faculty of Science and Engineering
Department of Geography and Geology

ASIKAINEN, MIKAEL: Shortcuts – the manifestation of a mismatch between planning and use of walking environments.

Master's thesis (40 cr.) 127 pages + 3 appendices
Supervisors: Jani Vuolteenaho and Hille Koskela
November 2020

ABSTRACT

Pedestrian shortcuts belong to the everyday urban walking environment and enable people to show their preferred but unofficial walking routes. This thesis focuses on shortcuts as a common phenomenon and tries to find the reasons behind them through a review of literature and a field study. The study is based on the dualism of walking environments: the planning authority which determines the area appointed to walking, and the pedestrian who tries to find the best walking route. The first half of the thesis focuses on Finnish urban planning from the walking perspective and affordance-based pedestrian route choice based on literature. An empirical case study is carried out in the Poltinaho neighbourhood in Hämeenlinna, where the history and usage of three newly formed shortcuts are examined thoroughly. The primary research material consists of five interviews of planners and architects, 25 interviews of pedestrians, and five hours of observation. For pedestrians, the shortcuts were mostly a neutral or even positive alternative to official routes, and the biggest problems were wet, slippery and unpredictable walking conditions. The planners and architect disagreed with pedestrians most in safety issues. The most important factors in the planning leading to circumstances favourable to shortcuts were the regional and organisational fragmentation of urban planning, car-oriented transportation planning, and forgetting to consider walking in the complex planning process. For pedestrians, the most important factor for using shortcuts was the perceived straightness of the route, which was balanced with different quality factors of the potential walking surface and multiple personal and situational factors. As shortcuts are unofficial, unmaintained and usually unaesthetic, they always signify an imperfect walking environment. To conclude, shortcuts represent the spots where planning has not been able to fulfil the needs of a pedestrian. A careful and user-driven consideration of walking in the planning process gives tools to reduce the problems that shortcuts epitomise.

Keywords: shortcut, walking, walkability, urban planning, transportation planning

The originality of this thesis has been checked in accordance with the University of Turku quality assurance system using the Turnitin OriginalityCheck service.

SISÄLLYSLUETTELO

1	JOHDANTO	4
2	KÄVELY JA OIKOPOLUT	7
2.1	Kävely kulkumuotona	7
2.2	Liikenteen mittakaavat	11
2.3	Käveltävyys	13
2.4	Oikopolun määrittelyä	14
2.5	Oikopolkujen ominaisuuksia	20
2.6	Polkuuntumisesta	23
3	KÄVELYN SUUNNITTELU	25
3.1	Kävely-ympäristön suunnittelujärjestelmä Suomessa	25
3.2	Kävelyn suunnitteluun vaikuttavia asioita	27
4	REITINVALINTA	31
4.1	Reitinvalinta käyttäytymisenä	31
4.1.1	Havainnointi ja tarjoumat	33
4.1.2	Oppiminen, tuttuus ja tottumukset	34
4.1.3	Reitinvalinnan perusmalli	36
4.2	Geometriset tarjoumat	37
4.3	Laatutekijöiden tarjoumat	38
4.3.1	Ympäristön viihtyisyys ja turvallisuus	38
4.3.2	Kaupunkiympäristön fyysinen soveltuvuus kävelyyyn	39
4.3.3	Kielletty ja sallittu käveleminen	41
4.4	Muut tekijät	45
5	TUTKIMUSKOHDE: POLTINAHO	46
5.1	Tutkimuskohteen valinta	46
5.2	Poltinahan asemakaavamuutos	48

5.3	Poltinahon oikopolut	50
5.3.1	Oikopolku A.....	51
5.3.2	Oikopolku B.....	53
5.3.3	Oikopolku C.....	55
6	AINEISTOT JA METODOLOGIA.....	57
6.1	Kirjallinen aineisto	58
6.2	Asiantuntijahaastattelut	58
6.3	Oikopolkujen havainnointi	61
6.4	Kyselyt jalankulkijoille	62
6.5	Analyysi ja metodologia.....	65
7	TULOKSET	67
7.1	Kävely Poltinahon suunnittelussa	67
7.2	Oikopolku A: Vakiintunut mutta arvaamaton suunnittelun vahinko	70
7.2.1	Havainnoinnin tulokset	70
7.2.2	Oikopolun käyttö ja reitinvalinta	72
7.2.3	Suunnitteluun vaikuttaneet tekijät.....	75
7.2.4	Salen näkemys polun käyttöön	78
7.2.5	Suunnittelijoiden ja kävelijöiden näkemykset	79
7.2.6	Oikopolun poistaminen ja jalkakäytävän rakentaminen	81
7.3	Oikopolku B: Enimmäkseen harmiton polku, jota käytetään koska se on.....	82
7.3.1	Havainnoinnin tulokset	82
7.3.2	Oikopolun käyttö ja reitinvalinta	83
7.3.3	Suunnitteluun vaikuttaneet tekijät.....	85
7.3.4	Suunnittelijoiden ja kävelijöiden näkemykset	87
7.4	Oikopolku C: Tarpeellinen yhteys autokeskeisyyden ja arkkitehtuurin varjossa	89
7.4.1	Havainnoinnin tulokset	89
7.4.2	Oikopolun käyttö ja reitinvalinta	90
7.4.3	Suunnitteluun vaikuttaneet tekijät.....	92

7.4.4	Suunnittelijoiden ja kävelijöiden näkemykset	94
7.5	Suunnittelun ja käytännön kohtaaminen	96
8	JOHTOPÄÄTÖKSIÄ JA POHDINTAA.....	97
8.1	Oikopolkujen käyttöön johtavia syitä kävelijöiden reitinvalinnassa.....	97
8.1.1	Geometriset tekijät	98
8.1.2	Laatutekijät.....	99
8.1.3	Oikopolkujen syntyprosessi	101
8.2	Oikopolkujen syntyyn vaikuttavia syitä suunnittelussa	104
8.2.1	Kävelyn ominaispiirteiden huomioimattomuus ja unohtaminen	104
8.2.2	Autokeskeisyys ja mittakaavaero.....	105
8.2.3	Turvallistaminen	107
8.2.4	Suunnittelun rakenteellinen pirstaleisuus.....	108
8.2.5	Suunnittelun alueellinen pirstaleisuus.....	109
8.2.6	Reittien suunnittelu ilmasta käsin	110
8.2.7	Kaupungin tekemä optimointi.....	110
8.2.8	Liikuntaa vai liikennettä?.....	112
8.3	Oikopolkujen todennäköisiä syntypaikkoja	112
8.4	Oikopolkujen ongelmia ja hyötyjä	114
8.5	Oikopolkujen merkitys kaupunkisuunnittelussa	116
8.6	Tutkimuksen reflektointi	119
9	LÄHTEET.....	122
	LIITTEET	128

Historian ensimmäinen oikopolku syntyi silloin, kun joku päätti määritellä muiden ihmisten puolesta, missä heidän kuuluisi kävellä.

1 JOHDANTO

Oikopolut ovat erottamaton osa arkista elinympäristöämme. Oikopolut voivat olla tallautuneita nurmikoita, joita pitkin kuljetaan kauppaan mennessä, tai metsän läpi kulkevia, juurien ja kivien täyttämiä polkuja, joita pitkin kävellään koulusta palatessa. Oikopolut voivat olla satunnaisia ja yllättäviä, tai luvattomia ja vaarallisia; oikopolut voivat olla kaikkien tuntemia tai salaisia.

On tuskin olemassa ainoatakaan ihmistä, joka ei käyttäisi koskaan oikopolkuja. Siitä huolimatta oikopoluista tehtyjä tutkimuksia ei juuri tule vastaan. Oikopolut ovat niin näkyviä ja itsestään selviä osia ympäristöämme, että ne piiloutuvat helposti katseeltamme ja huomioltamme. Nopeasti ajateltuna oikopoluissa on kyse hyvin yksinkertaisesta asiasta: tottahan ihmiset kävelevät mieluummin lyhyttä kuin pitkää reittiä. Kun oikopolkujen syntyä tarkastelee lähemmin, vastaan tulee kuitenkin yhä enemmän avoimia kysymyksiä. Jos oikopolkujen käytön syynä on laiskuus ja mukavuudenhaluisuus, miksi monet oikopolut ovat jyrkkiä ja vaikeakulkuisia? Miksi tähän kadunkulmaan on syntynyt oikopolku, mutta toiseen vastaavaan paikkaan ei? Onko ajansäästöllä oikeasti merkitystä oikaisemisessa? Onko oikaiseminen aina oikeutettua? Ja tärkeimpänä, miksi virallinen reitti ei alun alkaen mene sieltä, mistä ihmiset joka tapauksessa kulkevat?

Oikopoluissa tulee esiin yhtäältä ympäristön vaikutus ihmisen toimintaan, ja toisaalta ihmisen pyrkimys vaikuttaa omaan ympäristöönsä. Nykypäivän Suomessa kattavan suunnittelujärjestelmän tuloksena kaupunkialueilla kaikki pienetkin osa-alueet on suunniteltu edes jollain tasolla, ja yhteiskunnan vastuulla on suunnitella ja rakentaa soveltuvat kulkuväylät liikkumisen mahdollistamiseksi. Oikopolut ovat tästä harvinainen poikkeus, sillä oikopolut eivät ole olleet koskaan suunnittelupöydällä, vaan ne ovat ihmisen käyttäytymisen aiheuttamaa spontaania ympäristön muokkautumista. Oikopolut syntyvät aina todelliseen käytännön tarpeeseen, siinä missä suunnittelupöydällä syntyneet väylät saattavat vastata vain oletettuun kävelyreitit tarpeeseen, tai jopa johonkin muuhun kuin kävelijöiden tarpeeseen. Olemassa oleva oikopolku onkin selvä merkki siitä, että suunniteltu ympäristö ei onnistu vastaamaan kävelijöiden tarpeita. Jos annetut viralliset kävelytiet eivät tyydytä käyttäjää, kävelijän on helppo ottaa ohjat omiin jalkoihinsa ja ryhtyä kävelemään muualla.

Tavoitteenani tässä pro gradu -työssä on osaltaan kasvattaa tietämystä yleisestä, mutta huonosti tunnetusta ilmiöstä nimeltä oikopolku. Oikopolut jäävät usein huomaamatta myös tutkimuksellisesti

ehkä juuri siksi, että ne sijaitsevat määritelmällisesti eräänlaisessa liminaaltilassa, kaupunkisuunnittelun ja ihmisen käyttäytymisen välitilassa. Teemaltaan oikopolut kytkeytyvät kuitenkin kiinteästi kävelemisen ja käveltävyyden tutkimukseen, joka sen sijaan on kokonaisuutena tutkimuksellisesti nousussa oleva aihe. 1900-luvun alkupuolella tilanne oli vielä päinvastainen. Kävely on länsimaisessa kaupunkisuunnittelussa ollut pitkän aikaa ahtaalla ja osin syrjäytettynä; yksityisautoilun nostaminen liikennesuunnittelun keskiöön on sekä konkreettisesti vienyt tilaa muulta liikenteeltä että tehnyt kävely-ympäristöistä vähemmän viihtyisiä. Viime vuosikymmeninä tilalle on kuitenkin noussut vastareaktio, ja nykypäivänä kävelyn edistäminen, yhdessä pyöräilyn kanssa, nähdään yhdeksi tärkeimmistä tavoitteista kaupunkien liikennejärjestelmän uudistamisessa (Gehl 2010). Kävelyn edistämiseksi on monta syytä: kävelijät luovat kaupunkiin viihtyisyyttä ja elävyyttä, ja se on päästötön ja tilaa säästävä liikennemuoto. Kävelyn, pyöräilyn ja julkisen liikenteen kehittämisen avulla voidaan vähentää autoliikennettä, mikä vapauttaa tilaa, parantaa ilmanlaatua, pienentää melutasoa ja vähentää kasvihuonekaasupäästöjä. Lisäksi kävelyn edistäminen on tärkeää kansanterveydellisesti, sillä arkiliikunta on tehokas tapa ehkäistä liikalihavuutta ja monia muita yleisiä terveysongelmia ja sitä kautta yhteiskunnan terveydenhoitomenoja (Saelens & Handy 2008).

Lyhyesti ilmaistuna tässä työssä käsitellään yleisesti oikopolkuja ilmiönä sekä oikopolkujen syntyminen vaikuttavia tekijöitä. Työn alkuosan muodostaa kävelemistä, oikaisemista, reitinvalintaa ja jalankululiikenteen suunnittelua taustoittava teoriakatsaus. Koska oikopolkujen aikaisempi tutkimuskirjallisuus on melko vähäistä, osana kokonaisuutta olen pyrkinyt muodostamaan kokonaiskuvan oikaisemisesta ilmiönä, määritellyt oikopolun käsitteen ja eriteltyt oikopolkujen tyypillisiä ominaisuuksia.

Työn loppuosan muodostaa käytännön tapaustutkimus, jonka kautta pyrin löytämään oikopolkujen syntyminen vaikuttavia syitä. Tapaustutkimuksen kohteena toimii Poltinahon alue Hämeenlinnassa, entinen kasarmialue, joka on muutettu pääosin asuinkäyttöön viimeisen kymmenen vuoden aikana. Poltinahon asemakaava-alueella sijaitsevista oikopoluista olen valinnut tarkemman tutkimuksen kohteeksi kolme polkua, joiden suunnitteluhistoriaa, käyttöä, tulevaisuutta ja niitä koskevia mielipiteitä olen tutkinut. Aineistona toimivat Poltinahon suunnittelutyössä vuosina 2005–2009 mukana olleen viiden henkilön haastattelut, paikan päällä suoritettut oikopolkujen käyttäjien haastattelut (yhteensä 25 kappaletta) sekä havainnoinnit oikopolkujen käytöstä.

Julkisen tilan suunnittelua on yleisesti kritisoitu siitä, että käyttäjien tarpeita ja kokemuksia ei oteta riittävästi huomioon (Carr ym. 1992). Käyttäjälähtöisen maankäytön suunnittelun mukaisesti olen sisällyttänyt tutkimukseen paljon oikopolkujen käyttäjien näkökulmia ja lähtökohtia. Toisaalta käyttäjien näkökulman saaminen ei riitä, jos sitä ei voida suhteuttaa suunnittelijoiden tekemien

ratkaisujen taustoihin, joten yhtä lailla oleellista on tutkia myös suunnittelijoiden toiminnan taustalla vaikuttavia tekijöitä. Kävely-ympäristön kahden eri osapuolen välinen suhde on koko tutkimusta läpileikkaava teema, ja eri osapuolia käsitellään sekä yhdessä että erikseen. Syyt oikopolkujen olemassaoloon löytyvät sekä suunnittelupöydiltä että kävelijöiden reitinvalinnasta. Kuntien maankäytön suunnittelussa sekä konsulttitoimistoissa tehdään yksityiskohtaisia suunnitelmia siitä, missä ihmiset ohjataan kävelemään. Toisaalta jalankulkija ei kaupungissa liikuessaan tiedä suunnitteluratkaisujen taustalla olevia ajatuksia, vaan tekee päätökset omista lähtökohdistaan, käyttäen rakennettua liikenneympäristöä hyväkseen parhaaksi näkemällään tavalla. Tältä pohjalta tutkimuksen asetelma tiivistyy kahteen pääasialliseen tutkimuskysymykseen:

1. Mitkä tekijät kävely-ympäristön suunnittelussa ovat johtaneet oikopoluille otollisiin tilanteisiin?
2. Mitkä tekijät saavat kävelijät käyttämään oikopolkuja?

Kävely-ympäristön järjestelmässä oikopolut edustavat paikkoja, joissa suunnittelijoiden ja kävelijöiden toiminta ei kohtaa. Suunnittelijoiden ja kävelijöiden toiminnan taustalla olevien syiden selvittämisen avulla voidaan siis löytää tilanteita, joissa oikopolut ovat todennäköisiä. Kolmantena tutkimuskysymyksenä toimii kahden ensimmäisen yhdistelmä:

3. Minkälaisissa tilanteissa kävely-ympäristön suunnittelu ja käyttö eivät kohtaa?

Neljännän tutkimuskysymyksen kautta pyrin löytämään tulosten perusteella kehittämisen kohteita ja mahdollisuuksia:

4. Mitä ongelmia oikaisemiseen liittyy ja miten niitä voidaan ehkäistä?

Yhtenä keskeisenä tavoitteena tässä tutkimuksessa on pyrkiä edistämään maankäytön suunnittelua kävelylle myönteisemmäksi. Oikopolkujen tutkiminen on tärkeää, sillä oikopolkujen toimintaperiaatteen paremman tuntemisen myötä kävelyreittejä voidaan suunnitella paremmin kävelijöiden tarpeita vastaaviksi. Kävelyreittien toimivuus ja houkuttelevuus on suoraan yhteydessä kävelyn määrään ja terveyden edistämiseen (Clark ym. 2016). Clarkin ja kollegoiden (2016) mukaan mahdollisuus käyttää oikopolkuja koulumatkojen yhteydessä tekee kouluun kävelemisestä ylipäättään houkuttelevampaa. Oikoreitit risteävät usein ajoneuvoliikenteen kanssa, ja yleisen kunnossapidon ulkopuolella olevat polut voivat olla liukkaita, mikä tekee oikopoluista myös liikenneturvallisuuskysymyksen. Kävelijöiden tarpeisiin vastaava kävelyreittien verkosto siis lisää kävelijöiden määrää, parantaa kansanterveyttä ja vähentää liikenneonnettomuuksia ympäristössä (Mudroň & Pachta 2013).

Tässä työssä oikopolkuja tarkastellaan kaupunkiympäristössä, jossa maankäyttö on pääsääntöisesti yksityiskohtaisesti suunniteltua, eri liikennemuodot toimivat lomittain pienessä tilassa, liikenteen volyymit ovat suuret ja liikenteen on tästä huolimatta toimittava sujuvasti ja turvallisesti. Tutkimuksessa käsitellään suomalaista aluesuunnittelujärjestelmää, jonka ominaispiirteenä on tarkan ja yksityiskohtaisen suunnittelun traditio. Tutkimuksen tulokset heijastelevat pääosin suomalaista yhteiskuntaa ja kaupunkitilaa, ja ovat siksi vain osittain sovellettavissa maihin, joissa suunnittelun määrä ja tarkkuus on pienempi. Vaikka tutkimus käsittelee jalankulkuliikennettä, monet tulokset pätevät myös polkupyöräliikenteeseen ja jossain määrin myös moottoriajoneuvoliikenteeseen. Oikaisemista tapahtuu lähes kaikilla liikennemuodoilla, mutta hieman eri tavoilla ja eri periaatteilla.

2 KÄVELY JA OIKOPOLUT

2.1 Kävely kulkumuotona

Käveleminen on ihmiselle luontaisin tapa liikkua. Muihin kulkumuotoihin verrattuna kävelyn ominaispiirteinä on hidas vauhti ja pieni mittakaava, mutta myös joustavuus ja monipuolisuus. Kävelyä tapahtuu myös silloin, kun ihminen on muun liikennejärjestelmän ulkopuolella, kuten rakennusten sisällä. Kävelyä tarvitaan muiden liikennemuotojen siirtymäosuuksilla ja kävellä voi myös muiden liikennevälineiden, kuten laivojen ja junien sisällä. Kävellessä on mahdollista saavuttaa monia sellaisia paikkoja, jotka ovat muiden kulkumuotojen saavuttamattomissa. Kävely on välitöntä ruumiillista toimintaa ja normaalille elämälle lähes välttämätöntä, minkä takia sitä voidaan verrata ihmiskehon muihin osin automaattisiin toimintoihin, kuten hengittämiseen. (Rantala ym. 2014)

Kävely on tasavertaisin liikkumisen muoto, sillä siihen ei lähtökohtaisesti vaadita erillisiä liikennevälineitä. Kävelyn kehollisuuden vuoksi ihmisten mahdollisuudet liikkua kävellessä, esimerkiksi nopeuden, liikkumissäteen sekä epätasaisuuksien ja liukkauden siedon suhteen vaihtelevat kuitenkin huomattavasti. Monilla vanhoilla ja liikuntavammaisilla ihmisillä on rajoitteita, jotka heikentävät tai estävät kokonaan mahdollisuuden liikkua omin jaloin. Suunnittelun näkökulmasta kävelemisen kanssa on tärkeä ottaa huomioon kävelyyn rinnastettavilla apuvälineillä, kuten pyörätuolilla tai lastenrattailla kulkeminen, joilla kulkiessa vaatimukset kävely-ympäristön laadulle ovat suuremmat. Kävely-ympäristön suunnittelemisen esteettömyysperiaatteiden mukaan takaa kaikille ihmisille yhtäläisen mahdollisuuden liikkua jalankulkijan mittakaavassa ja näin osallistua yhteiskunnan normaaliin toimintaan. Esteettömyyteen kuuluu, että ympäristön saavutettavuutta ei fyysisten esteiden lisäksi estä myöskään puutteellinen valaistus, opastus, tai ympäristön kokeminen liian vaaralliseksi tai turvattomaksi. (Evans 2009; Esteettömyyskartoitussopas

2019). Toisaalta suurin osa ihmisistä kykenee kuitenkin liikkumaan vaikeakulkuisessa ja ”esteellisessä” ympäristössä ilman ongelmia, minkä takia pelkän esteettömän ympäristön suunnitteleminen ei aina vastaa kävelijöiden enemmistön tarpeita. Esimerkiksi portaiden rakentaminen rakennuksiin ja ulkotiloihin on perusteltua niiden tarjoaman nopean nousemisen ja laskeutumisen takia, vaikka portaat ovat mahdollisia vain omin jaloin kävelemään kykeneville.

Kävelyn ominaispiirteisiin kuuluu myös sen rooli osana kaikkia niitä asioita, mitä ulkotiloissa voi tehdä ilman erillisiä liikennevälineitä. Kävely muuttuu joustavasti istuskeluksi, oleskeluksi, leikkimiseksi, ympäristön tarkkailuksi tai säästä nauttimiseksi. Kaikki nämä erilaiset oleskelun muodot ovat etenevän kävelyn mahdollistamia ja siitä riippuvaisia. Kävely on liikkumismuoto, jossa ihminen on parhaiten suorassa kontaktissa ympäristöönsä ja toisiin ihmisiin. Tästä syystä kävely-ympäristön kehittäminen on erottamattomassa yhteydessä kaupunkitilan elävyyteen. (Gehl 2010; Rantala ym. 2014)

Käveleminen on toisaalta liikennemuoto, jossa pyritään siirtymään paikasta toiseen, mutta käveleminen ja juokseminen on myös yleinen tapa ulkoilla ja harrastaa. Taustalla olevista syistä riippumatta kävely on aina jonkinasteista liikuntaa, ja edistää monella tapaa fyysistä hyvinvointia, myös pelkkänä arkiliikkumisen liikennemuotona (Humphreys ym. 2013). Voidaan ajatella, että yleiset jalankulku- ja pyöräväylät ovat Suomen suurin ja käytetyin rakennettu liikuntapaikka (Jalankulku- ja... 2014). Vaikka etenevä jalankulku, virkistys ja liikunnallinen kävely eivät ole kokonaan toisiaan poissulkevia, siirtymiseen tähtäävä kävely on kuitenkin toimintaperiaatteiltaan ja tarpeiltaan poikkeava puhtaasti virkistykseen pyrkivästä kävelystä. Kävelyn taustalla oleva tarve vaikuttaa monella tasolla reitinvalintaan, kävely-ympäristöltä vaadittaviin ominaisuuksiin ja sitä kautta sen suunnitteluun, minkä takia myös kävelyyhin viittaavia termejä on hyvä pyrkiä hieman erottelemaan. Eräs tapa on käyttää kävely-sanaa viittaamaan nimenomaan kävelyyhin ruumiillisena toimintona, riippumatta siitä, missä ja mistä syystä kävely tapahtuu. Vastaavasti jalankulku-termillä voidaan viitata kävelyyhin, jossa pyritään siirtymään paikasta toiseen, eli jalankulku on kävellyn tapahtuva liikennemuoto (Kosonen 2016; Kulkulaari 2019). Tämän ajatuksen pohjalta jalankulku-termiä voidaan myös laajentaa tarkoittamaan kaikkea jotakuinkin kävellyn mittakaavassa ja nopeuksilla tapahtuvaa liikennettä. Tieliikennelaissa jalankulkijalla tarkoitetaan ”jalan, suksilla, luistimilla tai vastaavilla välineillä liikkuvaa ja potkukelkan, lastenvaunujen, leikkiajoneuvon, pyörätuolin, jalankulkua avustavan tai korvaavan liikkumisvälineen tai vastaavan laitteen käyttäjää taikka polkupyörän tai mopon taluttajaa” (Tieliikennelaki 2018). Lakinäkökulmasta jalan liikkuminen, eli käveleminen, on yksi jalankulkuliikenteen muoto. Arkikielessä jalankulku- ja kävely-termejä käytetään kuitenkin yleensä synonyymeinä.

Jos jalankulkua tarkastellaan liikennemuotona, sitä määrittää erityisesti hidas vauhti ja pieni tilantarve. Kävelijällä on muihin liikennemuotoihin verrattuna erityisen hyvät mahdollisuudet pysähdellä, vaihtaa suuntaa ja liikkua edestakaisin, sillä väljien kävelyolosuhteiden rakentaminen vaatii huomattavasti vähemmän pinta-alaa kuin muut liikennemuodot. Jalankulku on siksi myös hyvin aluetehokas, joskin hidas tapa liikuttaa ihmisiä pienessä tilassa. Nopeus riippuu säätilasta, ympäristön viihtyisyydestä ja matkan tarkoituksesta, sekä luonnollisesti ihmisen kunnosta. Ruuhkattomassa ja kiireettömässä etenevässä kävelyssä jalankulun vauhti asettuu yleensä nopeuteen, jossa energiankulutuksen suhde edettyyn matkaan on kaikkein edullisin. Kävelynopeus vaihtelee ihmisestä toiseen ja on yleensä ottaen noin neljästä kuuteen kilometriä tunnissa. (Hoogendoorn & Bovy 2004; Gehl 2010: 120; Jalankulku- ja... 2014)

Hitauden vuoksi jalankulku on yleisin kulkumuoto kaikkein lyhyimmillä matkoilla. Vuoden 2016 henkilöliikennetutkimuksen perusteella suomalaisten tekemistä alle yhden kilometrin matkoista 65 % tehtiin kävellen, ja kävelymatkojen keskipituus oli 1,6 kilometriä. Jokainen suomalainen liikkuu kävellen keskimäärin yhden kilometrin matkan vuorokaudessa. Ulkoilu ja liikunta on yleisin yksittäinen kävelymatkan tarkoitus, ja se muodostaa noin 30 % kävellen tehtävistä matkoista ja noin 60 % kävelymatkojen matkasuoritteesta, toisin sanoen suomalaiset kävelevät virkistykseen vuoksi keskimäärin noin 600 metriä vuorokaudessa. (Henkilöliikennetutkimus... 2018)

Hyväksyttävä kävelymatkan pituus vaihtelee riippuen ihmisestä ja olosuhteista, mutta suurin osa ihmisistä on valmis taittamaan kävellen alle puolen kilometrin pituisen matkan. Jalankulku on yleisin kulkumuoto erityisesti kaupunkien keskusta-alueilla, jossa kävelymatkat ovat yleensä lyhyitä, monipuoliset palvelut sijaitsevat lähellä toisiaan ja kävely on yksikertaisesti kätevin tapa liikkua. Kaupunkiseutujen rakennetta tutkiessa keskusta-alueelta voidaan yleisimmän kulkumuodon mukaisesti rajata niin kutsuttu jalankulkuvyöhyke. Vastaavasti kaupunkien reuna-alueilla, niin sanotulla autovyöhykkeellä, etäisyydet ovat pitkiä, minkä takia yksityisautoilu on selkeästi yleisin kulkumuoto ja kävely vähemmän houkuttelevaa (Gehl 2010; Yhdyskuntarakenteen vyöhykkeet 2017).

Kävelylle on ominaista myös hyvä sietokyky maaston epätasaisuuksia vastaan, minkä takia kävely on vallitseva kulkumuoto kaikkialla rakennetun liikenneverkoston ulkopuolella. Kävellen voi liikkua metsissä, niityillä, kallioilla ja vuoristossa, ja epätasaisimmassa maastossa kävely muuttuu joustavasti kiipeilyksi. Kävelijän kyky käyttää monenlaisia maastoja tekee jalankulusta erityislaatuisen liikkumismuodon myös kaupunkiympäristössä. Kävelemisen ei ole pakko rajoittaa sitä varten erikseen suunnitelluille reiteille, vaan ihmiset voivat valita kävelyreitikseen muitakin väyliä.

Toisin kuin ajoneuvoliikenteessä, kävelyn mittakaavan takia kävely-ympäristöä ei ole järkevä yrittää käsitellä reittien muodostamana verkostona. Kävelijä tarvitsee leveys suunnassa tilaa vain 70–100 cm, ja pelkkien jalkojen vaatima tila askelmille voi olla vielä paljon tätä vähemmän (Jalankulku- ja... 2014). Jo tavallisella muutaman metrin levyisellä kävelytiellä on kävelijälle useita erilaisia pienipiirteisiä reittivaihtoehtoja, ja toreilla ja aukioilla kävelyreitien valintamahdollisuuksia on jo lukemattomia määriä. Hienovaraisen reitinoiminnin ja ihmisten erilaisten käyttäytymisen vuoksi voidaan ajatella, että jokainen yksittäinen kuljettu kävelymatka on uniikki (Hoogendoorn & Bovy 2004; Papadimitriou ym. 2009). Koska suuremmalla osalla maa-alueista voi kävellä edes jollain tavoin, on kävely-ympäristöä järkevintä käsitellä kaksiulotteisena pintana, jossa eri alueiden soveltuvuus kävelemiseen vaihtelee, ja liikkeen suunta voi muuttua vapaasti. Kävely-ympäristön käsitteleminen aluemaisena verkostomaisen sijaan, yhdessä kävelijän reittivaihtoehtojen monipuolisuuden kanssa, on oleellinen lähtökohta myös oikopolkujen tutkimiselle (kuva 1).



Kuva 1. Kävelijä voi valita reitkseen virallisen kävelytien, oikopolun, tai minkä tahansa paikan, jossa vain on mukava kävellä. Vallilanlaakso, Helsinki 16.5.2019.

Kävelyreittien lukemattomien vaihtoehtojen vuoksi reitinmahdollisuuksia on monimutkaisempaa tutkia ja mallintaa kuin verkostoon sidottuja liikennemuotoja. Siinä missä autoliikennettä voidaan mallintaa luomalla rajatusta tieverkosta viivaobjektien muodostama verkko, jossa jokaiselle tieosuudelle määritellään erilaiset ominaisuudet, kävelyn mallintaminen vaatii jatkuvan pinnan, jossa ominaisuudet määritellään jokaiselle solulle erikseen. Tietokonepohjaiset kävelijöiden mallinnukset voidaan jaotella mikroskooppisiin malleihin, joissa keskitytään yksittäisten ihmisten käyttäytymiseen

ja siihen vaikuttaviin tekijöihin, sekä makroskooppisiin malleihin, joissa ihmisiä käsitellään massana, jolla on tietty tiheys, nopeus ja erilaisia virtausominaisuuksia (Hoogendoorn ym. 2015).

Mikroskooppisten mallien kohteena on usein esimerkiksi kadunylityskäyttäytyminen, ja makroskooppisissa malleissa esimerkiksi rakennusten evakuointireittien läpäisykyvyn mittaaminen fysiikan virtausmalleja soveltaen (Batty & Jiang 1999; Papadimitriou ym. 2009). Kävelijöiden käyttäytymistä mallintavat määreet eivät kuitenkaan aina perustu todellisiin kävelijöiden havaintoihin tai haastatteluihin. Ihmisten kävelyliikkumista mallintavissa tutkimuksissa tutkimusalue on yleensä jaettu kahteen eri tyyppiin: kävelyn käytössä olevaan alueeseen ja sen ulkopuolella olevaan alueeseen, tai vaihtoehtoisesti mallinnettu kävelyä viivamaisten reittien verkostossa (Esim. Hoogendoorn & Bovy 2004; Papadimitriou 2009; Jonietz & Timpf 2013). Mallinuksissa on harvoin otettu huomioon, että monilla alueilla soveltuvuus kävelemiseen voi olla ehdollista tai tilanteesta, olosuhteista ja ihmisestä riippuvaa. Vaadittavien pohjatietojen suuren määrän vuoksi kävelyn mallintaminen on yleisesti ottaen vaikeaa (Palonen 2019).

Kävelijöiden todellisia liikkeitä ja reitinvalintaa voidaan tutkia myös seuraamalla todellisia liikkeitä satelliittipaikannuksen avulla, joko puhelimen tai erillisen seurantalaitteen avulla. Tällaisissa tutkimuksissa tutkimusjoukko on väistämättä hyvin pieni, sillä aineiston keruu vaatii tutkimushenkilöiden suostumuksen (Bergroth 2019). Toinen vaihtoehto satelliittipaikannuksen hyödyntämiseen on tutkia sijaintitietoja keräävän liikuntasovelluksen, kuten Stravan keräämää dataa (Sun & Mobasher 2017). Tarkkaa reittimallinnusta tai -seurantaa helpompaa on tehdä tutkimusta kävelymatkojen yleisestä pituudesta, matkakohteesta ja osuudesta eri alueilla ja väestöryhmissä, kuten Suomessa tehdään kansallisissa henkilöliikennetutkimuksissa (Henkilöliikennetutkimus... 2018). Liikkumistutkimuksissa jäävät kuitenkin liikkumiseen vaikuttavat arjen rutiinit ja valintoihin vaikuttavat syyt helposti vähemmälle huomiolle, kun tutkimus keskittyy lähtöpisteisiin, määränpäihin ja niiden välisiin virtoihin. (Kanninen ym. 2010: 14) Kävelijöiden tutkiminen on monella tapaa haastavaa, ja kehittymisen mahdollisuuksia on paljon.

2.2 Liikenteen mittakaavat

Kaikilla eri liikennemuodoilla on erilainen nopeus ja tilantarve. Kulkuneuvojen erilaisten mittasuhteiden lisäksi nopeammat kulkumuodot vaativat enemmän tilaa ja pidempiä välimatkoja, sillä ihmisen havainnointi- ja reaktiokyky on sekunneissa mitattuna sama kulkumuodosta riippumatta. Eri liikennemuodoilla on erilaisia vaatimuksia väylien leveydelle, mutkien kääntösäteille, risteysten näkemäalueille ja rinteiden jyrkkyyksille ja risteystiheyksille. Eri

liikennemuodot vaativat käytännössä eri mittakaavoissa tapahtuvaa suunnittelua, minkä huomioiminen liikennejärjestelmän kokonaisuudessa on suuri haaste.

Kävelyvauhtia liikkessa ympäristöä ehtii tarkkailla lähietäisyydeltä ja yksityiskohtaisesti, minkä takia kävelijälle miellyttävässä ympäristössä on silmän korkeudella havaittavissa paljon vaihtelua muutaman metrin välein. Polkupyöräilijän nopeudessa (15–20 km/h) yksityiskohtien merkitys vähenee, ja auton nopeuksilla huomio pystyy kiinnittymään asioihin huomattavasti harvemmin. Toisaalta käveleminen on niin hidasta ja vähän tilaa vaativaa, että kääntösäteelle, näkemäalueelle tai pysähtymismatkalle ei ole määritelty erillisiä mitoitusnormeja. Kävelyn nopeuden mitoittamisella on merkitystä lähinnä liikennevalojen suunnittelussa (Jalankulku- ja... 2014). Koska kävellessä ihminen toimii ilman liikennevälineitä oman kehonsa ehdoilla, kävelijän mittakaavaa voidaan kutsua myös yksinkertaisesti ihmisen mittakaavaksi (Gehl 2010).

Ongelmia syntyy helposti silloin, kun liikennemuodot joutuvat toimimaan toiselle kulkumuodolle mitoitettussa ympäristössä. Muutaman sadan metrin suora tie, jonka reunalla on ikkunaton ja tasainen rakennuksen seinä menee autoilijalta nopeasti ohi, mutta kävelijälle se tuo tylsän ja puuduttavan ympäristön, sillä samaa suoraa seinää joutuu katselemaan pidemmän aikaa ja lähempää. Kävelijät pystyvät liikkumaan mainiosti keskiaikaisissa kaupungeissa, joissa on kapeat kadut ja pienet risteysalueet, mutta autolla ajaminen on tällaisessa ympäristössä hyvin vaikeaa. Eri mittakaavojen yhteensovittaminen tiiviissä kaupunkiympäristössä vaatii määrätietoista suunnittelua (Gehl 2010). On kuitenkin hyvä muistaa, että minimivaatimukset eivät ole sama asia kuin optimaalinen ja miellyttävä mitoitus. Vaikka kävelijät pystyvät tekemään jyrkkiä mutkia pienessä tilassa, he eivät välttämättä halua tehdä niin, jos ylimääräistä mutkittelua on mahdollista välttää tai kääntymisten terävyyttä pyöristää.

Eri nopeudet vaikuttavat luonnollisesti myös siihen, kuinka pitkälle samassa ajassa eri kulkumuodoilla ehtii matkustamaan. Ihmiset käyttävät matkustamiseen aikaa kulttuurista ja liikennemuodosta riippumatta vuorokaudessa suunnilleen saman verran, yhteensä reilun tunnin ajan (Lyons & Urry 2004; Henkilöliikennetutkimus... 2018). Matkan pituutta onkin usein perusteltua mitata ajassa etäisyyden sijaan. Esimerkiksi sadan metrin matkaan kuluu kävellessä aikaa noin 70 sekuntia. Samassa ajassa voidaan taajama-alueella ajaa polkupyörällä noin 300 metriä, autolla vajaa yksi kilometri ja moottoritiellä autoillen noin 2,4 kilometriä. Pelkästään matka-aikaa tarkastellen mahdollisuus lyhentää kävelymatkaa 100 metriä vastaa näin ollen samaa kuin mahdollisuus lyhentää moottoritiellä ajettua matkaa 2,4 kilometriä.

Kaupunkien suunnitteleminen autojen mittakaavassa on ollut merkittävä syy jalankulkuympäristön huonontumiselle 1900-luvun aikana. Katu- ja risteysalueiden mitoitus autoille sopivaksi johtaa helposti ahtaisiin, meluisiin ja turvattomiin kävelyteihin (Gehl 2010). Vaikka risteysalueella jalankulkija joutuu yleensä mutkittelemaan huomattavasti autoja enemmän, muutaman kilometrin mittakaavatasolla tarkasteltuna jalankulkija pystyy kuitenkin yleensä kulkemaan lyhyempää reittiä kuin autoilija, riippuen katuverkon muodosta. Pidempi kävelymatka tuo ihmisille luonnollisesti suurempia terveyshyötyjä, mutta koska matka-aika on kulkumuodosta huolimatta tiiviissä yhteydessä kulkumuodon houkuttelevuuteen, kävelymatkan pidentyminen laskee houkuttelevuutta valita jalankulku kulkumuodoksi. Olosuhteisiin nähden tarpeettoman pitkät kävelyreitit estävät kävelyllä saavutettavien terveys- ja ilmastohyötyjen toteutumisen (Gehl 2010; Clark ym. 2016).

Kävelyn pieni mittakaava ja joustavuus kulkumuotona johtaa osaltaan myös siihen, että kävelyympäristön suunnittelu on paloista koostuvaa. Kävelyä tapahtuu niin rakennusten sisällä, pihilla kuin kaduilla ja metsissä, mutta rakennuksissa kävely-ympäristöä suunnitellaan arkkitehtien toimesta ja näkökulmasta, ja katualueilla puolestaan liikennenäkökulmasta yhdessä muiden liikennemuotojen kanssa. Kävelyn mittakaavan huomioiminen on vaikeaa, liikennesuunnittelun päätöksiä on tehtävä myös kävelyn kannalta hyvin epätarkoilla mittakaavatasoilla. Myös kävelyn tutkimuksesta puuttuu kokonaisvaltaisuutta, sillä esimerkiksi kävely-ympäristön laadun tutkimuskirjallisuudessa ei käsitellä juuri lainkaan sisätiloissa kävelyä. Kaupunkitutkimuksen ja lääketieteellisen tutkimuksen näkökulma kävelyyntä on samoin toisistaan poikkeava (Forsyth 2015). Hyvässä suunnittelussa eri liikennemuotojen ominaisuudet ja tarpeet kuitenkin tiedostetaan, ja ristiriitatilanteissa tehdyt valinnat ovat tietoisia päätöksiä (Jalkanen ym. 2004: 169)

2.3 Käveltävyys

Vaikka käveleminen on ihmiselle luontainen, tilaa säästävä, ekologinen ja kansanterveyttä tukeva liikennemuoto, kävelyolosuhteet kaupungeissa eivät ole aina otolliset. Kävelyn merkitys ja arvostus liikennemuotona on ajautunut ahtaammalle lähes joka puolella maailmaa 1900-luvun kuluessa, kun kaupunkien julkista tilaa ja liikennejärjestelmää on rakennettu yksityisautoilun olosuhteita ajatellen. Autojen yleistyminen on mullistanut liikennejärjestelmää autojen ylivoimaisen nopeuden ja liikkumisen helppouden vuoksi, mutta maankäytön kannalta autoilu on ongelmallinen suuren tilantarpeensa vuoksi. Autoliikenne paitsi vie fyysisesti tilaa kävelyiltä, se tekee melu- ja ilmansaastehaittojen vuoksi kävelystä myös vähemmän houkuttelevaa ja viihtyisää. Enemmän tilaa ja nopeutta vaativien liikennemuotojen suunnitteluun keskittyttäessä kävelyreittien suunnittelu on jäänyt vähäiselle huomiolle, ja jalankulku on muuttunut vaikeammaksi ja vähemmän sujuvaksi. (Gehl 2010).

Auton käyttöön perustuvaa kaupunkirakennetta on kuitenkin kritisoitu jo hyvin pitkään. Keskustelun aloittajana autoistumisen haittojen esille nousemisessa pidetään Jane Jacobsin (1961) kirjaa *The Death and Life of Great American Cities*, jossa Jacobs puhuu tiiviin ja sekoittuneen kaupunkirakenteen merkityksestä jalankulun ja kaupunkielämän edistämässä ja tuo esiin autokaupungin huonot puolet. Kaupunkisuunnittelun painopiste onkin monissa länsimaissa siirtynyt yhä enemmän autoriippuvuudesta pois pääsemiseen ja kävelyn, pyöräilyn ja joukkoliikenteen aseman vahvistamiseen, vaikka muutos on ollut hidasta. Kävelyn aseman vahvistaminen nähdään toisaalta keinona lisätä liikennejärjestelmän taloudellista ja ekologista kestävyttä, ja toisaalta keinona lisätä kaupunkien viihtyisyyttä (Jalkanen ym. 2004: 169; Gehl 2010).

Eräs kävelyn aseman edistämässä käytetty keino on käveltävyyden (engl. walkability) käsite. Käveltävyys viittaa kaikkiin niihin ympäristön ominaisuuksiin, jotka vaikuttavat kävelyn sujuvuuteen, miellyttävyyteen, turvallisuuteen, eli se kuvaa kokonaisvaltaisesti ympäristön houkuttelevuutta kävelemiseen. Paikoissa, joissa käveltävyys on hyvä, suurempi osa matkoista tehdään jalan, minkä lisäksi kaupunkielämän laatu ja määrä kasvaa. (Forsyth 2015). Käveltävyyden käsitettä on käytetty hyvin laajalti kävelyn liittyvissä tutkimuksissa viime vuosien aikana. Pääasiassa käveltävyyden vaikutusta on tutkittu suhteessa päätökseen valita kävely ylipäättään kulkumuodoksi, sen sijaan, että käveltävyyden roolia reitinvalinnassa olisi tutkittu (Jonietz & Timpf 2013).

Käveltävyyden arvioinnissa eri ympäristötekijöitä luokitellaan niiden ominaisuuksien mukaan. Erilaisia arvioitavia tekijöitä ovat esimerkiksi eri kohteiden saavutettavuus kävellessä, katuverkon tiheys, maankäytön sekoittuneisuus, kävelijän turvallisuus, kasvillisuuden määrä, jalankulkuun varattu tila ja suunnistamisen helppous. Käveltävyyttä parantavat hitaalle vauhdille sopivasti vaihtuvat näkymät, julkisivujen elävyys, miellyttävä äänimaailma, sopiva kasvillisuuden määrä, lyhyet etäisyydet ja väljät ja sujuvat reitit. Kaikki nämä tekijät ovat suoraan yhteydessä siihen, valitaanko kävelyä ylipäättään kulkumuodoksi. Toisaalta käveltävyys-termiä käytetään välillä toisistaan poikkeavissa, jopa ristiriitaisissa yhteyksissä. Yhden selkeästi määritellyn käsitteen sijaan käveltävyyteen vaikuttavien asioiden voidaan ajatella riippuvan tilanteesta ja ihmisestä (Gehl 2010; Forsyth 2015).

2.4 Oikopolun määrittelyä

Oikopolulle ei ole olemassa yksiselitteistä, yleisesti käytettyä määritelmää. Käsitteen määrittely onnistuu parhaiten tutkimalla sanaa, jota ilmiöstä käytetään. Suomen kielessä oikopolulla on kaksi yleistä rinnakkaisnimitystä, oikotie ja oikoreitti, jotka kaikki viittaavat pääasiassa samaan ilmiöön. Sanakirjamääritelmän mukaan oikotie tai oikopolku on kahden paikan välistä yleisimmin kuljettua

tietä lyhyempi tie (Kielitoimiston sanakirja 2020). Vaikka sanoja voidaan käyttää sekaisin, niissä on kuitenkin pieniä eroavaisuuksia. Oikotie ja oikoreitti eivät viittaa samalla tavoin näkyvään, oikaisun seurauksena syntyneeseen kulku-uraan. Sen sijaan oikopolku on nimenomaan polku, eli maastoon liikkumisen seurauksena syntynyt kulku-ura, jossa maanpinta on useimmiten paljastunut. Polun tuntomerkinä on kasvillisuuden puuttuminen tai vähäisyys ympäröivään maastoon nähden (Karjalainen 1994: 14).

Oikopolku on siis polku, joka jollain tavalla oikaisee. Sanakirjamääritelmän mukaan oikaiseminen viittaa lyhintä reittiä kulkemisen lisäksi jonkin asian suoristamiseen tai vääriällä tavalla olevan asian korjaamiseen (Kielitoimiston sanakirja 2020). Käytännössä oikotie tai oikopolku tarjoaa matkan, ajan tai vaivan suhteen lyhyemmän tai nopeamman vaihtoehdon suhteessa johonkin muuhun. Oikotie konkreettisesti suoristaa mutkalla olevaa reittivaihtoehtoa, tai parantaa eri paikkojen saavutettavuutta ja yhteyksien määriä. Oikaisu-sanaa käytetään myös virheellisten viranomaispäätösten muuttamisen yhteydessä, mikä oikeastaan soveltuu myös oikopolkuihin – polku voi toimia konkreettisena ”oikaisupyynnönä” suunnitteluratkaisuun. Sanaan sisältyvää merkitystä kuvaa hyvin se, että oikopolku-sanaa käytetään vakiintuneesti myös nettisivuilla olevista linkeistä.

Näkyvä polku-ura on osoitus vakiintuneesta oikoreitistä, mutta oikaiseminen ei aina synnytä polkua. Oikaiseminen ilmiönä ei riipu kulkumuodosta tai mittakaavasta, vaan on yleinen liikkumiseen liittyvä ilmiö. Autoliikenteessä oikaiseminen tapahtuu esimerkiksi suhteessa viitoitettuun tai yleisesti tunnettuun ajoreittiin, mutta oikoreititkin ovat yleensä jossain määrin virallisia ja rakennettuja. Kaikilla kulkumuodoilla voidaan puhua oikaisemisesta, jos valitaan reitti, joka esimerkiksi vaikeasti havaittava, ohjeellisten kulkureiteistä poikkeava ja sen käyttö vaatii ennakkotietämystä. Voidaan siis ajatella, että oikoreitti tai oikotie on mikä tahansa kulkureitti, joka oikaisee, mutta oikopolku on sellainen oikoreitti tai oikoreitin osa, joka on syntynyt jalankulun seurauksena virallisten reittien ulkopuolelle ja johon on muodostunut näkyvä polku-ura. Koska polkupyöräilyn reitinvalintamahdollisuudet ovat monessa tapaa yhtenevät kävelyn kanssa, oikopolut voivat syntyä myös kävelijöiden ja pyöräilijöiden yhteisestä kulutuksesta ja olla molempien kulkumuotojen käytössä.

Käyttötarkoituksesta riippumatta oleellista on, että oikaiseminen tapahtuu aina suhteessa johonkin. Oikopolkuja Kanadan Londonissa tutkineet Clark ja kollegat (2016) määrittivät tutkimuksessa oikopolun miksi tahansa poluksi, joka parantaa alueen katuverkon yhteyksiä ja lyhentää matkoja paikoista toisiin. Tutkimuksen autokeskeisessä kaupunkirakenteessa oikopolkuja tarkasteltiin nimenomaan suhteessa autoteihin, ja oikopolkuihin laskettiin myös viralliset korttelien läpi kulkevat kävely- ja pyörätiet. Toisaalta tutkimuksessa oikopoluista käytetty englannin kielen sana *shortcut* ei

viittaa suoranaisesti pelkkiin polkuihin. Suomalaisessa kaupunkirakenteessa, jossa kävelyn ja pyöräilyn erottelussa on pidemmät perinteet, autoliikenteestä erotettuja kävely- ja pyöräteitä on melko paljon eikä kaikkien käsittely oikopolkuina ole tarkoituksenmukaista.

Tässä tutkimuksessa tarkastelen oikopolkuina lähtökohtaisesti sellaisia oikoreittejä, jotka ovat pääasiassa jalankulun muodostamia ja jalankulkijoiden käytössä olevia näkyviä polkuja, ja joiden muodostama oikaisu tapahtuu suhteessa virallisiin väyliin. Tällaisia kävelyliikenteelle osoitettuja, suunniteltuja ja rakennettuja väyliä ovat esimerkiksi jalkakäytävät, torit, kävelykadut, yhdistetyt kävely- ja pyörätiet ja puistokäytävät. Nämä viralliset väylät on suunnittelujärjestelmän tuloksena rakennettu, päällystetty ja osoitettu kävelijöille, niitä pidetään kunnossa vuoden ympäri auraamalla, hiekoittamalla ja valaisemalla. Tällaisilla väylillä kävelijä kulkee lain ja liikennesääntöjen suojassa. Koska oikopolut sijaitsevat virallisten väylien ulkopuolella, olosuhteet poluilla ovat hyvin poikkeavat. Oikopolkuja ei ole päällystetty, niillä ei ole viitoitusta eikä talvikunnossapitoa. Oikopoluilla liikkeessä kävelijällä kulkee omalla vastuullaan, hänellä ei ole liikennesääntöjen suojaa, eikä kenelläkään ole velvollisuutta pitää oikopolkua kulkukelpoisena (kuva 2).



Kuva 2. Oikopolkujen epävirallisuuden vuoksi niillä ei ole lain suojaa eikä kukaan takaa niiden käytettävyyttä. Turun yliopiston läheinen yleisesti käytetty oikopolku joutui työmaa-aitojen sisälle, kun alueen kulkuyhteyksiä kehittävä rakennustyö aloitettiin. Turku 14.5.2018.

Käyttämäni määritelmän mukaan oikopolku on spontaanisti syntynyt polku tai kävelyreitti, jonka olemassaoloa ei ole suunniteltu, jota ei ole rakennettu kulkuväyläksi ja jota käytetään tavoitteena lyhentää matka-aikaa tai muutoin parantaa kävelyreitien ominaisuuksia verrattuna suunniteltuun tai rakennettuun kävelyreittiin. Oikopolku tai oikoreitti, jonka osana polku toimii, sekä alkaa että loppuu suunniteltuun tai rakennettuun kävelyreittiin. Oikopolku on syntynyt jalankulkijoiden tarpeeseen, ja

se täydentää virallisia kulkureittejä. Oikopolkuja ei siis näy asemakaavassa, katusuunnitelmapaketoissa tai puistosuunnitelmissa. Yhtenä poikkeuksena voidaan kuitenkin mainita tilanteet, joissa jonkinlainen virallinen väylä on olemassa, mutta se vastaa laadultaan niin huonosti käyttäjien tarpeeseen, että oikopolku on kulunut päällystetyn väylän ulkopuolelle. Periaatteessa kyseessä ei ole oikopolku, mutta ilmiön synty pohjautuu samaan periaatteeseen kuin oikopoluilla (kuva 3).



Kuva 3. Ohjeellisen kulkuväylän päällyste vastaa kävelijöiden tarpeeseen äärimmäisen alimitoitettusti. Kaskenkatu, Turku 22.7.2018.

Määritelmässä on välttämätöntä ottaa huomioon, että kaikki kävelijöiden käyttämät epäviralliset oikoreitit eivät muodosta näkyvää polku-uraa. Asfaltoidun tai kivetyn alueen, kuten parkkipaikan läpi kulkeva oikoreitti ei muodostu näkyväksi, paitsi esimerkiksi parkkipaikan reunalla olevalla nurmikaistalla. Määritelmän lisäksi reitin näkyvyys vaikuttaa myös reitinvalintaan. Vaikka tässä tutkimuksessa käsitelien oikopolkuja nimenomaan epävirallisuuden kautta, on hyvä ottaa huomioon, että oikopolun määritelmä on usein tilannesidonnainen ja virallisista kävelyreiteistä muodostuvaa oikoreittiä voi myös monessa tilanteessa kutsua oikopoluksi.

Yleisesti ottaen oikopolun syntymekanismina voidaan katsoa olevan jalankulkijan tarve päästä liikkumaan nopeammin ja sujuvammin kuin mihin rakennetut kävelytiet antavat mahdollisuuden. Oikopolkujen taustalla voidaan nähdä pyrkimys säästää aikaa ja vaivaa hektisessä elämässä. Vakiintuneet oikopolut ovat merkki siitä, että annettu kävely-ympäristö ei vastaa kävelijöiden tarpeita. Tällä perusteella voidaan ajatella, että oikopolkujen syntymisen taustalla on lähes aina jokin puutteellisuus tai vajavaisuus suunnitellussa kävely-ympäristössä (Mudroň & Pacht 2013; Clark ym. 2016). Toisin sanoen oikopolut eivät ole koskaan asia, jonka muodostumiseen tarkoituksellisesti pyrittäisiin suunnittelun avulla. Suomalaisessa vihersuunnittelun oppikirjassakin todetaan

oikopoluista mainitessa, että ”huono suunnittelu johtaa huonoon lopputulokseen” (Karjalainen & Tajakka 2012). Vastaavasti oikopolkujen puute kertoo kävelyreittien huolellisesta suunnittelusta. Pääsääntönä voidaankin todeta, että oikopolun olemassaolo kertoo siitä, että suunniteltu kävely-ympäristö ei vastaa kävelijöiden tarpeita.

Ivan Mudroň ja Martin Pachta (2013) tekivät tutkimuksen oikopoluista Olomoucin ja Ostravan kaupungeissa Tšekissä, missä he paikansivat ja mittasivat yhteensä 163 oikopolkua. Tulosten perusteella oikopolkujen todettiin liittyvän yleensä selvästi huonoon ja huonosti optimoituun kävelyreitistöön. Tyypillisiä oikopolkujen syntymisen syitä olivat puuttuvat jalkakäytävät, puuttuvat yhteydet kahden kävelyreitistön solmukodan välillä, väärässä paikassa sijainneet suojatiet ja alimitoitettut jalankulkuväylän leveydet. Mudroňin ja Pachtan mukaan optimaalisessa kävely-ympäristössä jalankulkijat eivät käytä lainkaan oikopolkua, ja käveleminen on sujuvaa, tyydyttävää ja turhautumista aiheuttamatonta.

Oikopolut ovat eräänlainen ruohonjuuritason vaikuttamiskeino, konkreettinen osoitus siitä, että suunnitteluratkaisut eivät suoraan määrää sitä, minkälaisia reitinvalintapäätöksiä kävelijät tekevät. Oikopolun syntyminen on käyttäjälähtöistä kävely-ympäristön muokkautumista, jälki hyväksi havaitusta reitistä. On toisaalta otettava huomioon, että ympäristön suunnittelun tavoitteena ei voi olla määrätä miten ihmiset toimivat, vaan luoda reunaehtoja ja mahdollisuuksia ihmisten liikkumiseen ja elämään (Aura ym. 1997: 32).

Vaikka oikopolut ovat hyvin yleinen ilmiö, niiden rooli tietyllä tapaa ylimääräisinä ja suunnittelemattomina osina kaupunkiympäristöä on mahdollisesti johtanut siihen, että oikopolkujen tutkimuskirjallisuus on melko vähäistä. Oikopolut voidaan maantieteellisenä tutkimuksena liittää niin sanottuun liminaalitulojen eli välitulojen tutkimukseen. Suunnittelemattomina, joutomaita hyödyntävinä ilmiöinä oikopolut kertovat rakennettuun ympäristöön jäävistä ”aukoista”, ja toisaalta ne ovat erittäin konkreettinen jälki siitä, millä tavoin ihmiset toimivat maantieteellisessä tilassa. Erilaisten unohdettujen välitulojen omaehtoinen käyttö on omanlaisensa merkki siitä, että ihmiset kokevat elinympäristönsä omaksi ja merkitykselliseksi (Mogilevich 2018). Omaehtoisena, säännöistä tai ohjeista välittämättömänä toimintana oikopolut voivat joskus aiheuttaa suuriakin tunteita. Moniin oikopolkuihin liittyy jollain tavalla kysymys oikoreitin käytön luvallisuudesta tai sallittavuudesta. Tavallinen seuraus tällaisesta tilanteesta on, että oikopolun käyttöä pyritään mahdollisesti myös estämään opasteilla, kieltokylteillä, aidoilla tai muilla kulkuesteillä yksityisyys- tai turvallisuussyistä. Luvallisuusnäkökulman lisäksi oikopolut voivat herättää tunteita myös niiden ulkonäön vuoksi. Epämääräisen muotoisesti kuluneet polut erottuvat helposti muutoin siististi rakennetusta ja

kunnossapidetystä ympäristöstä ja voivat häiritä ympäristön esteettisiä ominaisuuksia. (Mudroň & Pachta 2013)

Oikopolut ovat hyvin universaali ja yleinen ilmiö, ja niillä voi olla hyvin tärkeä rooli kävely-ympäristössä. Clarkin ym. (2016) tutkimuksessa todettiin, että oikopolkujen aikaansaama matkan selvä lyheneminen teki kouluun kävelemisestä tai pyöriäilemisestä ylipäättään houkuttelevampaa ja sitä kautta lisäsi arkiliikuntaa. Koska on ilmiselvää, että kouluun kävelevät lapset käyttävät oikopolkuja, koulureittien pituuden ja turvallisuuden tutkimisessa oikopolkujen huomioiminen todettiin välttämättömäksi (Clark ym. 2016).

Vaikka oikopolut ovat aina jollain tavalla seurausta suunnittelusta, suunnittelun ei ole välttämätöntä määritellä kävely-ympäristöä ylhäältäpäin. Käyttäjälähtöisessä suunnittelussa aluetta käyttävien ihmisten tarpeet otetaan huomioon jo prosessin alusta asti. Myös ihmisten taipumus oikaisemiseen ja voidaan ottaa suunnittelussa huomioon alusta asti, hyväksyen sen, että kulkureittien muodostumista on vaikea ennustaa ja määritellä. Jos alueen rakentamisvaiheessa kävelyreittejä ei yksinkertaisesti tehdä lainkaan, polku-urat muodostuvat hiljalleen sinne, mistä ihmisten on luontevinta mennä. Kun polut ovat jokseenkin vakiintuneet, ne voidaan päällystää ja virallistaa kunnossapidon piiriin, ulkopuoliset alueet rajata viheralueiksi. (Karjalainen & Tajakka 2012). Halutessaan mallia voidaan viedä hienostuneemmaksi siten, että polkujen muodostumisen jälkeen päällystetään tärkeimmät muodostuneet polut, ja sen jälkeen tilannetta tarkastellaan säännöllisin väliajoin ja uusia kävelyteitä päällystetään niin pitkään, että niiden ulkopuolelle ei enää synny oikopolkuja (Mudroň & Pachta 2013). Kyseistä menetelmää on sovellettu esimerkiksi eräillä puistomaisilla yliopistokampuksilla Yhdysvalloissa, joissa rakennusten väliset alueet on aluksi rakennettu nurmikentäksi ilman minkäänlaisia kävelyteitä, ja väylät on myöhemmin vakiinnutettu ja rakennettu (Jakle ym. 1976: 103). Menettelytavan ongelmana kuitenkin on, että se soveltuu lähinnä rajatuille alueille, joissa kävelyreitit joka tapauksessa kulkisivat viheralueen keskellä, sillä ajoneuvoliikenteen reitit on joka tapauksessa rakennettava ennen käyttöä. Lisäksi menetelmä vaatii alusta asti sitoutumista kävelyreittien ensisijaisuuteen sekä sitä, että alueen valmistumista pitää odotella kuukausien ajan, eikä rakennustöitä voida tehdä kerralla valmiiksi saakka.

Mallia ei ole juuri käytetty Suomessa, mahdollisesti juuri sen vaatiman epätavanomaisen, harkitun suunnittelelemattomuuden takia. Sopivasti käytettynä tällainen menettelytapa tuottaa kuitenkin jalankulkijan näkökulmasta hyvin sujuvan ja mutkattoman reitistön ja vähentää oikopolkujen muodostumista myöhemmin. Sen sijaan tavanomaista on, että luontevien kävelyreittien rakentamiseen hyvin soveltuville alueille, kuten puistoihin ja aukioille, rakennetaan suorakulmaisesti risteäviä, suunnitelmassa siistiltä näyttäviä kävelyreittejä, joita ihmiset eivät kuitenkaan käytä.

Huolellisessa suunnittelussa luontaiset kävelyreitit pystytään kuitenkin ottamaan huomioon (Gehl 2010).

2.5 Oikopolkujen ominaisuuksia

Ilman lähempää oikopolkujen syntyyn vaikuttaneiden syiden tutkimista on oikopolkuja mahdollista tarkastella erittelemällä niitä ulkoisten ominaisuuksien, kuten pituuden, oikaisevuuden, näkyvyyden ja pienen havainnoinnin jälkeen myös käyttöasteen perusteella. Clark ym. (2016) jaotteli tutkimuksessaan oikopolkuja myös virallisuuden mukaan, mutta tässä yhteydessä lähtökohtana on, että oikopolut ovat aina jossain määrin epävirallisia.



Kuva 4. Lyhimmillään oikopoluksi voidaan laskea kävelyteiden sisäkulmaan syntynyt kuluma. Yliopistonmäki, Turku 18.4.2018.

Oikopolun helpoimmin mitattavissa oleva ominaisuus on sen pituus. Teoreettista ala- tai ylärajaa oikopolun pituudelle ei ole, mutta kaupunkiympäristössä oikopolut ovat katuverkon tiheyden takia harvoin pidempiä kuin joitakin satoja metrejä. Lyhimmillään maaston kuluma ei edes muotoudu omaksi polukseksi (kuva 4). Polun pituus on tiiviissä suhteessa siihen, mikä on polulle vaihtoehdoisen virallisen reitin pituus, ja tämä suhde on oikopolun synnyn kannalta yksi tärkeimpiä ominaisuuksia. Vertaamalla oikopolun pituutta virallisen reitin pituuteen saadaan selville, kuinka suuren osan virallisesta reitistä polku lyhentää. Oikopolun pituuden on alitettava tietty kynnyssarvo, jotta sen käyttö olisi kannattavaa. Mudroň ja Pachta (2013) mittasivat tutkimuksessaan, että keskimäärin oikopolut olivat noin 30 % lyhyempiä kuin vaihtoehtoinen reitti, ja vakiintuneiden polkujen osalta alimmillaan 18 %. Lövemark (1969) mainitsee kynnyssarvoksi 10 %. Käytännössä kynnyssarvon suuruus riippuu tilanteesta ja ympäristöstä. Paikoissa, joissa on käveltävä tiukan aikarajan puitteissa, kuten liikennevaloissa sekä linja-auto- ja rautatieasemilla, oikopolkuja syntyy pienemmilläkin

matkan lyhenemisillä. Oikopolun suhteellisen oikaisevuuden suuruudella ei ole todettu olevan riippuvuutta suhteessa oikopolun absoluuttiseen pituuteen, vaan kaiken pituiset oikopolut lyhentävät matkaa keskimäärin samassa suhteessa (Mudroň & Pachta 2013).



Kuva 5. Kulunut polku muodostaa joskus vain pienen osan koko oikoreitistä. Oikoreitti parkkipaikalle ja kaupan ovelle on näkymätön muualla paitsi lyhyen nurmikaistan kohdalla. Toijala 22.7.2018.



Kuva 6. Oikopoluista ei aina tiedä, minne ne johtavat. Ojoinen, Hämeenlinna 14.6.2018.

Pituuden lisäksi oikopolun merkittävimpiä ominaisuuksia on sen näkyvyys. Tallautunut ja leveä polku kertoo käytön yleisyydestä ja toimii suorana vihjeenä mahdollisesta reittivaihtoehdosta paikkaa ennestään tuntemattomalle. Polun näkyminen riippuu käyttäjien määrän lisäksi myös maaston kulumisominaisuuksista, sillä päällystetyillä pinnoilla näkyviä polkuja ei synny, eivätkä vakiintuneetkaan oikoreitit tule esiin (kuva 5). Polkujen mahdollisen näkymättömyyden takia

oikopolkujen perusteellinen tutkiminen vaatii havainnointia tai esimerkiksi GPS-seurantaa (Clark ym. 2016).

Itse polun näkymisen lisäksi oleellista on myös se, millä tavoin polun päätepiste ja reitin muodostama kokonaisuus on havaittavissa alkupisteestä. Jos oikopolun tarjoama suurempi reitti verrattuna viralliseen reittiin on selvästi havaittavissa, kävelijä voi helposti arvioida, kannattaako oikopolkua käyttää. Jos sen sijaan oikopolun päätepiistettä ei näe eikä sen tarjoamaa vaihtoehtoista reittiä voi verrata, polun käyttö vaatii suunnitelmallisuutta ja ennakkotietoja (kuva 6).

Koska oikopolku kulkee määritelmällisesti virallisten väylien ulkopuolella, oikopolkuja voi luokitella myös sen mukaan, minkälaisessa ympäristössä polku kulkee ja millä tavoin polun sijaintipaikka eroaa virallisista väylistä. Monilla oikopoluilla maasto on huomattavasti vaikeakulkuisempaa kuin virallisella, pidemmällä väylällä. Vaikeakulkuinen maasto voi olla syy virallisen reitin mutkaisuuteen, kuten jyrkkiä rinteitä kiertävillä väylillä, tai se voi olla seuraus virallisen väylän linjauksesta, kuten alikulkutunnelin pengerryksissä. Oikopolkuja voikin jaotella myös sen mukaan, kuinka vaikeakulkuinen ja ruumiillista kyvykkyyttä vaativa se on (kuva 7).



Kuva 7. Vaikeakulkuinen ja jyrkkä, mutta silti yleisesti käytetty oikopolku. Hämeenlinna 4.9.2020.

Kaikilla oikopoluilla ei ole riippuvuussuhdetta maaston vaikeakulkuisuuden kanssa, mutta toisaalta oikopolun käyttöön voi liittyä luvallisuus-, sallittavuus ja turvallisuuskysymyksiä. Edellisten mittarien lisäksi oikopolkuja karkeasti tyypitellä myös sen mukaan, kuinka lainvastaista tai paheksuttavaa oikopolun käyttäminen on. Näitä kirjallisuuteen ja omiin havaintoihini pohjautuvia oikopolkujen luokitteluun ja määrittelyyn soveltuvia asteikoita on koottu yhteen kuvassa 8.

PITUUS

Lyhyt ----- Pitkä
Kulman pyöristäminen *satojen metrien polku*

MATKAN LYHENTYMISEN MÄÄRÄ

Ylivoimainen lyheneminen ----- Pieni lyheneminen
Oikopolku säästää pitkän kierron *Oikopolku lähes saman pituinen kuin virallinen reitti*

NÄKYMINEN MAASTOSSA

Erittäin näkyvä ----- Näkymätön
Polku-ura *painauma* *kuluma* *kiveyksen tai asfaltin ylittävä oikoreitti*

TUNTEMISEN VAATIMUSTASO

Määränpää ja polku näkyy selvästi ----- Olemassaolo pitää tietää
oikopolun merkitys ilmiselvä *polun määränpää ei näy* *piilossa oleva oikopolku*

VAIKEAKULKUISUUS

Kuten viralliset väylät ----- Erittäin haastava
asfalttikenttä *nurmikko* *rinne* *jyrkänne* *aidan ylitys*

SALLITTAVUUS

Täysin luvallista ----- Lakia rikkovaa
puistonurmikot *parkkipaikat* *autotiet* *pihamaat* *rautatiet*

Kuva 8. Oikopolujen ominaisuuksia määrittäviä asteikkoja ja niiden vaihteluvälejä.

2.6 Polkuuntumisesta

Oikoreitti voi olla olemassa ilman selvästi kulunutta polku-uraa, mutta toisaalta kaikki polut eivät ole oikopolkuja. Polku on mikä tahansa luonnonympäristöön kulumalla syntynyt kulkureitti, ja se voi olla täysin suunniteltu ja tietoisesti ”rakennettu”. Koska oikopolun määritelmään kuulu vaihtoehtoisuus, polkua ei voida katsoa oikopoluksi, jos se on pääasiallinen ja ainoa kulkuväylä sen alku- ja loppupään välillä. Tällainen tilanne on käytännössä kaikkialla luonnonympäristössä rakennettujen teiden ulottumattomissa. Käytännössä oikopolun ja polun välinen suhde on kuitenkin

häilyvä. Mikä tahansa polku on hyväksi havaittu ja vakiintunut reitti kahden pisteen välillä, mutta mitä enemmän polun ympäristössä on rakennettuja kulkuväyliä, sitä enemmän sillä on oikopolkumaisia piirteitä. Tiiviisti rakennetussa kaupunkiympäristössä kaikki itsekseen kuluneet polut ovat käytännössä aina oikopolkuja.

Polkuuntumisen ja maaston kulumisen tutkiminen itsessään muodostaa omanlaisensa tutkimusaiheen, jota ovat Suomessa käsitellyt esimerkiksi Eeva Karjalainen (1994). Polkuuntumista tutkiessa voidaan selvittää kulumiseen vaikuttavia tekijöitä, kuten maaperän laatua, kasvillisuutta, ilmasto-olosuhteita, topografiaa ja luonnollisesti käytön määrää. Tällainen tutkimus keskittyy enimmäkseen luonnonympäristöihin, kuten kansallispuistoihin, joissa kulumisen on erityisesti ekologinen ongelma kasvillisuuden ja maaperän ylimmän kerroksen tuhoutumisen vuoksi (Karjalainen 1994: 8). Kansallispuistoissa tällä on suuri merkitys, sillä virkistyskäyttö on sovitettava yhteen luonnonympäristön suojelemisen tavoitteiden kanssa. Vaikka kaupungissa sijaitsevat oikopolut kuluttavat myös kasvillisuutta, ekologisen haitan voidaan tässä yhteydessä katsoa olevan jokseenkin toissijainen kysymys.

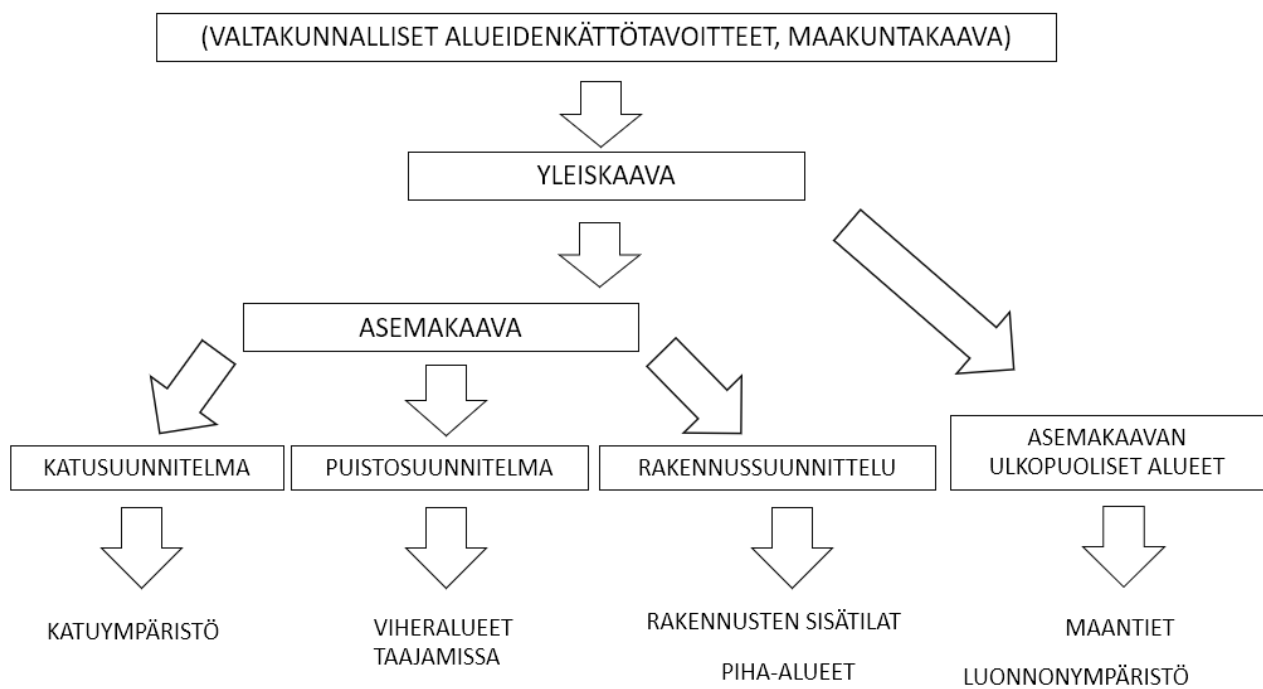
Kansallispuistoissa tilanne on kaupunkiympäristöön verrattuna erilainen myös siinä mielessä, että kansallispuistoissa käveleminen on käytännössä ainoa liikkumismuoto ja liikenneverkko koostuu pääasiassa vain poluista. Tällaisessakin ympäristössä voi silti muodostua oikopolkuja eli niin sanottuja villejä polkuja tilanteissa, joissa ihmiset ryhtyvät omaehtoisesti kulkemaan suunniteltujen polkujen ulkopuolella. Varsinaisen oikaisemisen lisäksi villit polut voivat olla esimerkiksi pistopolkuja mielenkiintoisten kohteiden luokse tai ne voivat kiertää varsinaiselle polulle kaatuneen puun (Karjalainen 1994: 18). Riippumatta siitä, minkälaisessa ympäristössä ollaan, omaehtoisten polkujen tutkiminen on tärkeää, sillä ne kertovat siitä, minne ihmiset haluavat mennä ja mitä he haluavat tehdä. Omaehtoiset polut tarjoavat tärkeää tietoa suunnittelun avuksi niin luonnon- kuin kaupunkiympäristössä.

Polkuuntumista tarkastellessa on otettava huomioon, että tallaamisen aiheuttama kulutus voi olla muunkinlaista kuin vain yksittäisten polku-urien muodostumista. Mitä enemmän ihmisiä jollakin väylällä kävelee, sitä suuremman kapasiteetin väylä tarvitsee, jolloin se kuluu leveämmäksi. Paljon käytetyt polut kuluvat leveiksi, ja viralliset kävelytietkin saattavat laajentua päällysteen ulkopuoliselle alueelle. Vastaavasti virallisen kävelytien tehdessä tiukan mutkan, päällystetyn alueen sisäkaarteeseen voi muodostua kulumaa, joka ei muodosta erillistä polkua.

3 KÄVELYN SUUNNITTELU

3.1 Kävely-ympäristön suunnittelujärjestelmä Suomessa

Kuten kaiken kaupungeissa tapahtuvan toiminnan, myös jalankulkureittien sijainti on jollain tavalla maankäytön suunnittelun tulos. Maankäytön suunnittelu, ja sen kanssa erottamattomasti tapahtuva liikennesuunnittelu määrittelee eri liikennemuotojen käytölle mahdolliset alueet, tosin myös liikkumistarpeet kaupungeissa ovat pitkälti suunnittelutyön seurausta. Maankäytön ja liikenteen suunnittelu on Suomessa julkisen sektorin tekemää tai teettämää työtä. Suomen nelipuolaisesta kaavoitusjärjestelmästä merkityksellisimpiä kävely-ympäristön suunnittelulle ovat kuntien laatimat yleis- ja asemakaavat. Näiden yläpuolella olevien maakuntakaavojen sekä valtakunnallisten alueidenkäyttötavoitteiden vaikutuksia konkreettiseen kävely-ympäristöön ei voida pitää kovin merkittävänä. Asemakaavan alaisissa katu- puisto- ja rakennussuunnitelmissa tehdään puolestaan tarkimmat, kävely-ympäristön yksityiskohtaiseen muotoon vaikuttavat suunnitelmat (kuva 9).



Kuva 9. Yksinkertaistettu kaavio suomalaisesta maankäytön suunnittelujärjestelmästä kävely-ympäristön suunnittelun näkökulmasta.

Yleiskaavatasolla kunta määrittelee asuinalueiden, palvelujen ja työpaikka-alueiden yleispiirteiset sijainnit. Eri toimintojen sijoittelu määrittää sen, minkälaisia liikennemuotoja kaupungissa on järkevää ja houkuttelevaa käyttää, joten erilaiset liikkumistarpeet määritellään pitkälti jo

yleiskaavassa. Myös kävelyn houkuttelevuuteen suhteessa muihin liikennemuotoihin voidaan vaikuttaa yleiskaavatasolla. Yleiskaava ohjaa puolestaan asemakaavan laadintaa. (Maankäytön suunnittelujärjestelmä 2017)

Merkittävimmät suunnitteluratkaisut kävelyn näkökulmasta tapahtuvat kuitenkin asemakaavatasolla. Asemakaavassa määritellään muun muassa rakennuspaikat, rakennusoikeudet, katujen sijainnit, aukoiden ja pysäköintialueiden paikat sekä puistojen ja katuverkosta erillisten kävely- ja pyöräteiden sijainnit. Asemakaava käytännössä määrittää julkisen tilan määrän ja laadun ja sen myötä jalankululle osoitetut alueet. Asemakaavaa tarkemmalla tasolla suunnitteluvälineinä toimivat tonttien osalta rakennus- ja pihasuunnittelu sekä julkisten tilojen osalta katu- ja puistosuunnitelmat, joiden on lähtökohtaisesti toteutettava asemakaavaa. (Jalkanen ym. 2004: 50; Junttila 2011: 22; Maankäytön... 2017).

Kävelijän mittakaavassa tapahtuvista suunnitteluratkaisuista, erityisesti kaupunkialueella, suurin osa tehdään katusuunnitelmissa. Katusuunnitelma laaditaan silloin, kun asemakaavan seurauksena rakennetaan uusia katuja, tai jos katuympäristöä uudistetaan muutoin merkittävällä tavalla. Asemakaavoituksen yhteydessä voidaan myös laatia liikennejärjestelysuunnitelma, kunnallistekniikan yleissuunnitelma tai lähiympäristön suunnitteluohje, jotka kaikki osaltaan ohjaavat katusuunnittelua. Katusuunnitelmassa määritellään katualueen järjestely ja jako eri liikennemuodoille, kadun kuivatus, korkeusasema, istutukset, kadunkalusteet ja päällystemateriaalit. Vaikka katusuunnitelman laadinta on periaatteessa asemakaavoituksesta erillinen prosessi, on usein käytännöllistä ja järkevää, että katusuunnittelija on mukana asemakaavan laadintaprosessissa. Tällöin voidaan varmistaa, että katualueelle varattu tila on tarkoituksenmukainen. Katusuunnitelman lisäksi laaditaan erikseen tarkempi rakennussuunnitelma sekä mahdollisesti erillisiä suunnitelmia esimerkiksi istutuksista, valaistuksesta tai liikenteenohjauslaitteista. (MRA 1999; Katu 2002 2003; Junttila 2011)

Puistojen suunnitteleminen tapahtuu samantapaisella prosessilla kuin katusuunnittelu. Asemakaavoituksen myötä perustettavia uusia puistoja sekä merkittäviä puistojen kunnostustöitä varten tehdään puistosuunnitelma, jossa määritellään puiston rakenne. Puistosuunnitelmasta ilmenee istutusalueiden ja kulkureittien rajaukset sekä puiden, kalusteiden ja valaisimien sijainnit ja tyypit (MRA 1999).

Sekä asemakaavat, katusuunnitelmat että puistosuunnitelmat ovat virallisia asiakirjoja, joista kuntalaisilla on oltava mahdollisuus jättää mielipiteitä. Asemakaavojen kuulutus- ja nähtävilläolovaatimukset ovat kuitenkin huomattavasti laajemmalla (Junttila 2011). Vaikka kaavoitus

luo puitteet ympäristön rakentamiselle, kaava ei itsessään ole päätös rakentamisesta. Kunta ei pysty vaikuttamaan yksityisten toimijoiden rakennushalukkuuteen, eikä suunniteltuja katualueitakaan aina toteuteta heti.

3.2 Kävelyn suunnitteluun vaikuttavia asioita

Siinä missä kaavoitus- ja suunnitelmajärjestelmä antaa puitteet ympäristön suunnittelutyöhön, on huomattavasti monimutkaisempi kysymys, mihin varsinaiset suunnitteluratkaisut perustuvat. Maankäytön suunnittelutyön lähtökohtana voivat toimia vaikkapa taloudelliset, yhteiskunnalliset tai liikenteelliset syyt tai jotkin muuttuneet olosuhteet. Suunnittelussa on pyrittävä yhdistämään eri maankäyttömuotojen tarpeet ja erilaiset liikennemuodot, otettava huomioon maanomistajuudet, turvallisuus- ja ympäristönäkökohdat ja erilaiset mielipiteet. Oma roolinsa on myös arkkitehtonisilla suuntauksilla, tyylliseikoilla ja estetiikalla. Lisäksi suunnittelutyötä rajoittavat monenlaiset normit, asetukset ja mitoitukset, ja huomioon on otettava myös toiminnalliset, kaupunkikuvalliset ja kunnossapidon asettamat vaatimukset sekä rakentamisen ja ylläpidon kustannukset (Junttila 1995). Yleisellä tasolla kaiken suunnittelutyön on tavoiteltava Maankäyttö- ja rakennuslain (MRL) 5 § mukaisesti turvallista, terveellistä, viihtyisää, sosiaalisesti toimivaa ja eri väestöryhmien tarpeet tyydyttävää elin- ja toimintaympäristöä. (MRL 1999).

Monien muiden asioiden ohella MRL 5 § säädetään myös, että suunnittelun tulee edistää ”liikenteen tarkoituksenmukaista järjestämistä sekä erityisesti joukkoliikenteen ja kevyen liikenteen toimintaedellytyksiä” (MRL 1999). Laista huolimatta kevyen liikenteen tai kävelyn edistäminen ei ole aina ollut itsestäänselvyys suomalaisessa maankäytön suunnittelussa. Kävely-ympäristö, ja oikopolkujen kannalta erityisesti sen sujuvuus, ovat asioita, jotka eivät useinkaan nouse suunnittelussa keskiöön. Oikopolkuihin johtaneiden suunnitteluratkaisujen ymmärtämisen taustoittamiseksi käsittelen tässä luvussa hieman sitä, millä tavoin kävely ja kävelyreittien sujuvuuteen pyrkiminen näkyy suomalaisessa kaupunki-, katu ja puistosuunnittelussa ja sen oppikirjallisuudessa.

Jalankulun kannalta yksi suunnittelun laatuun merkittävästi vaikuttava tekijä on maankäytön suunnittelun perinteinen jakautuminen arkkitehtivetoiseen rakennussuunnitteluun ja insinöörivetoiseen liikennesuunnitteluun. Vaikka maankäytön ja liikenteen suunnittelut eivät olisikaan vastakkaisia, niillä on silti erilaisia lähtökohtia ja tavoitteita ja erilainen tietopohja ja lähestymistapa kaupunkisuunnitteluun. Koska kävely on sekä liikennettä että rakennuksissa toimimista, kokonaisuutena kävely-ympäristöä suunnitellaan hyvin monilla erilaisilla tavoilla ja monen eri viranomaisen tai yksityisen toimijan toimesta. Lopputuloksena kävely-ympäristön laatu on

harvoin ensisijaisesti huomioon otettava asia ja kävelyreittien kokonaisuuden hallitseminen on haastavaa (Jalkanen ym. 2004; Evans 2009; Kanninen ym. 2010: 22) Esimerkiksi uusia asuinalueita suunniteltaessa ensisijaiset tavoitteet liittyvät usein esimerkiksi rakennusten muotoon ja ryhmittelyyn, liikenneväylien määrään ja muotoon tai julkisen tilan määrään. Arkkitehtuurin oppikirjan Asuinalue suunnittelu (Jalkanen ym. 2004) mukaan aluesuunnittelun lähtökohtana olisi hyvä toimia alueen sisäisen rakenteen eli esimerkiksi rakennusryhmien sijoittelun ja muotoilun harkittu säännönmukaisuus, joka luo alueelle sopivaa yhteneväisyyttä, tunnistettavuutta ja omaleimaisuutta luonnonympäristöön ja ympäröivään rakennettuun ympäristöön sopien. Liikenteen järjestämisen kysymykset ratkaistaan puolestaan liikennesuunnittelun lähtökohdista, jotka liittyvät liikenteen tilantarpeeseen, välityskykyyn ja turvallisuuteen.

Erilaiset liikenteelliset ja arkkitehtoniset ihanteet ovat vaihdelleet ajan mittaan, ja eri aikakausilla on ollut erilaisia vaikutuksia kävely-ympäristön laatuun. Autoistumisen alkavasta kritiikistä huolimatta Suomessa yksityisautoilun merkitys alue- ja liikennesuunnittelussa vahvistui 1900-luvun jälkimmäisellä puoliskolla. Suomalaisessa kaupunkisuunnittelussa alkoi 1950-luvulla vaikuttaa metsäkaupunki-tyyppinen lähiörakentamisihanne, jossa kerrostaloja sijoiteltiin vapaamuotoisesti maastoon, usein erilliseen lähiöön kauas kaupungin keskustasta. Autoliikenteen nopean kasvun takia 1950-luvulla liikennesuunnittelusta tuli tiivis osa kaavoitusta, ja käytännön ratkaisuisa lopputulos yleensä oli, että autoliikenne ja jalankulku haluttiin erottaa toisistaan. Uusilla asuinalueilla yleiseksi periaatteeksi tuli Ruotsissa kehitetyn SCAFT-suunnittelun mukaan niin sanottu ulkosityöinen liikenneverkosto, jossa autoliikenne kiertää asuinalueen ympäri ja asuinalueen keskelle rakennettiin kävelyraitti kokoamaan jalankulkuliikennettä. Ajatusmallin mukaan autoliikenne tuli erottaa kokonaan kävelystä ja pyöräilystä, mutta lopputuloksena malli johti usein myös siihen, että autoliikenne sai esteettömät väylät, kun taas kävely ja pyöräily ohjattiin mutkittaville ali- ja ylikuluille. (Jalkanen ym. 2004; Kerola 2019)

Autoliikenteen eriyttäminen omille väylilleen johti osaltaan siihen, että kävelyä ja pyöräilyä alettiin käsittelemään suunnittelussa yhtenä yksikkönä, kevyenä liikenteenä, jolle rakennettiin järjestelmällisesti yhteisiä kevyen liikenteen väyliä. Polkupyöräily ja kävely, kuten muut kevyeen liikenteeseen lasketut kulkumuodot, ovat kuitenkin nopeuksiltaan ja tarpeiltaan niin pintamateriaalien, väylien geometrian kuin ympäristön laadun suhteen hyvin erilaisia. Kaupunkiolosuhteissa polkupyörät liikkuvat lähempänä auton kuin kävelijän nopeutta. Kevyt liikenne -käsite on aiheuttanut vaikeuksia sekä kävelyn että pyöräilyn suunnittelulle, minkä takia termin käyttöä ei nykyään enää suositella, vaan eri liikennemuotoja pyritään käsittelemään omina ryhminään (HE 180/2017 vp (2017): 41).

Lähiörakentamisesta alkanut kehitys on johtanut Suomessa 1950-luvulta lähtien yhdyskuntarakenteen merkittävään hajautumiseen ja pirstaloitumiseen. Hajautumisessa on osaltaan ollut kyse kokonaisvaltaisen suunnittelun puutteesta, osaltaan ylimitoitetuista ennusteista tai tietoisesti hajautumisen sallivista ratkaisuista. Lopputuloksena hajautunut rakenne on lisännyt autoriippuvuutta ja vähentänyt mahdollisuutta kävellen ja pyöräillen tehtävään liikkumiseen, kun arkipäiväiset matkat ovat muuttuneet pidemmiksi. Nykyisin yhdyskuntarakenteen eheyttämiseen ja tiivistämiseen hajautumisen ongelmien vähentämiseksi kiinnitetään enemmän huomiota, ja kestävien liikennemuotojen mahdollisuuksia pyritään muutenkin parantamaan. (Virtanen 2003; Kanninen ym. 2010)

Tavoitteista huolimatta yhteiskunnan saavutettu autovaltaisuus ylläpitää edelleen autoliikenteen lähtökohdista tehtyjen suunnitteluratkaisujen toteutumista, ja liikenneympäristön suunnittelu tapahtuu edelleen pitkälti autojen tilantarpeen ja nopeuksien näkökulmasta, keskusta-alueita lukuun ottamatta. Eri liikennemuotojen yhteensovittamisessa lähtökohta on tavallisesti se, että kevyttä liikennettä on suojeltava autoliikenteen vaaroilta. Tämä johtaa usein joko eri liikennemuotojen fyysiseen erotteluun tai autoliikenteen hidastamiseen, eikä sujuvuutta oteta huomioon muutoin kuin autoliikenteen osalta. Katu- ja liikennesuunnittelun vahva keskittyminen autoliikenteeseen näkyy esimerkiksi siinä, kuinka katusuunnittelun oppikirjassa Katu 2002 (2003) neuvotaan parkkipaikkojen ja pysäköintilaitosten suunnittelemista käsittelemällä autojen mitoituksia ja ajoreittejä seikkaperäisesti, mutta jalankulusta mainitaan vain, että se ”tulee aina muistaa”. Määritelmällisesti pysäköintilaitokset ovat kuitenkin paikkoja, joissa on yhtä paljon kävely- kuin autoliikennettä. Jalankulun unohtaminen parkkipaikkojen yhteydessä vaikuttaisikin olevan merkittävä oikopolkujen syntyta, mikä tulee esiin myös tämän tutkimuksen empiirisessä osuudessa.

Suunniteltaessa väyliä nimenomaan kävelijöille monia jalankulkijan tarpeita osataan kuitenkin suunnittelussa ottaa huomioon. Hitaasti liikuessaan ja havainnoidessaan kävelijälle on viihtyisintä kulkea hieman mutkittavia reittejä, joissa maisemat vaihtuvat säännöllisesti, ja tästä syystä erillisten kevyen liikenteen väylien suunnittelussa lähtökohtana ovatkin suojaisat, kiinnostavat havainnolliset ja turvalliset reitit. Nykyisten suositusten mukaan kävelyreittien tulisi sisältää vaihtuvia näkymiä, mutta olla mahdollisimman suorina silloin, kun kohde on näkyvissä. (Jalkanen ym. 2004; Rantala ym. 2014). Toisaalta oman haasteensa erillisten reittien suunnitteluun tuo kävelyn kaksoisrooli liikennemuotona ja liikuntana, eikä eri tilanteiden vaatimia erilaisia tarpeita aina osata ottaa huomioon. Suojaisten ja viihtyisien reittien ihanne ei autoliikenteen varjossa useinkaan toteudu, ja toisaalta kiinnostavasti mutkittavat reitit eivät välttämättä vastaa tarvetta, jos tavoitteena on päästä liikkumaan nopeasti ja sujuvasti paikasta toiseen.

Vaikka kävelyn mitoittaminen on huomattavasti autoliikennettä joustavampaa, myös jalankulkuväylien suunnittelua ohjaavat tietyt mitoitukset, tosin vähäisemmässä määrin. Jalankulkuväylien leveyksiä suunnitellessa mitoitusta ohjaavat laskelmat väylän käyttöasteesta, perustuen siihen, että yhden jalankulkijan vaatima laskennallinen leveys on 70–100 cm (Jalankulku- ja... 2014). Leveyttä tärkeämpää on yleensä ottaa huomioon niin sanottu pystygeometria eli korkeustason vaihtelut esteettömyystavoitteiden takia. Jalankulkuväylien ohjeellisen pituuskaltevuuden suositellaan olevan enintään 5 % (1:20), poikkeustapauksissa enintään 8 % (1:12,5) (Junttila 2011; Esteettömyyskarttoitusopas 2019). Esteettömyyden huomioiminen ohjailee jalankulkuväylien rakentamista myös monin muin tavoin. Toisaalta monilla olemassa olevilla kaduilla ylä- ja alamäet voivat olla mitoituksia jyrkempiä, jolloin myös jalkakäytävät ovat hyvin jyrkkiä. Esimerkiksi Turussa jyrkkänä mäkenä tunnettu Kaskenkadun nousu Aurajoelta ylös eli niin sanottu Kaskenmäki on kaltevuudeltaan n. 9,5 % (Turun karttapalvelu 2018).

Laadukkaan kävely-ympäristön suunnittelemista ja rakentamista erityisesti aukioilla ja kävelykaduilla käsitellään muun muassa Ulla-Kirsti Junttilan kirjoissa Kaupunkiympäristön suunnittelu (1995) ja Katuympäristön suunnitteluopas (2011). Huomioon otettavista asioista suurimmassa roolissa mainitaan esteettömyys, teknisesti toimivat ja miellyttävät pintamateriaalit sekä katuympäristön viihtyisyyden huomioiminen istutusten, elävän katujulkisivun ja laadukkaiden kadunkalusteiden ja valaistuksen kautta. Kävelyn suunnittelussa korostuu kaupunkikuvan esteettinen vaikutus, tilan merkitys ja tilan käyttötavat (Junttila 2011). Pienen mittakaavan suunnittelussa eli niin sanotussa kaupunkimuotoilussa huomio kiinnitetään pieniin yksityiskohtiin, kuten päällysteiden merkitykseen tilan rakentajina ja jalankulkualueiden jäsentäjinä.

Kadun päällysteillä on monta roolia: niillä voidaan jäsentää katutilaa, luoda kaupunkikuvaa, osoittaa erilaisia toimintoja ja luoda viihtyisyyttä ja kiinnostavuutta. Toisaalta päällysteen valintaan vaikuttavat kunnossapidon asettamat vaatimukset. Junttilan (1995) mukaan erilaisilla päällysteillä voidaan jäsentää jalankulkualueita ja ohjata liikkumista. Kävelyn joustavuus liikkumismuotona jää kuitenkin kirjan näkökulmasta osin huomioimatta, sillä kirjassa annetaan olettaa, että ihmiset kävelevät vain kävelyille osoitetuilla alueilla. Toisaalta ”epätoivottua käytöstä” voidaan yrittää katusuunnittelun keinoin estää, kuten päällystämällä epätasaisella kiveyksellä alueet, joissa jalankulkua ei toivota (Junttila 1995). Kävelijän reitinvalintaa ohjaavia tekijöitä ei katusuunnittelun oppikirjoissa pohdita.

Viheralueiden läpi kulkevat reitit muodostavat tärkeän osan kaupunkien kävely-ympäristöä, mutta niidenkään suunnittelussa kävelyreitit, nimenomaan läpikulun näkökulmasta, ovat harvoin keskiössä. Viheralueista puhutaan yleensä keskittyen esteettisyyteen, viihtyisyyteen ja virkistäytymiseen, ja

liikkumisen suhteen keskitytään myös pitkälti virkistykseen tähtäävän kävelemiseen. Kaupunkien viheralueista suuri osa on yleensä nurmikkoa, joka voi olla puistosta riippuen suunniteltu joko koristenuurmikoksi, käyttönuurmikoksi tai joksikin siltä väliltä. Tarkoituksesta riippumatta nurmikoilla on helppo kävellä, ja jatkuvassa kulutuksessa nurmikko helposti myös kuluu, minkä takia nurmialueet ovat hyvin yleisiä oikopolkujen syntypaikkoja. Yleisesti ottaen tavoitteena usein on, että vakiintuneita kulkureittejä nurmikon poikki ei syntyisi (Karjalainen & Tajakka 2012).

Polkujen kulumisen estämiseksi kirjallisuudessa näkyy kahdenlaisia ratkaisuja. Tiukempaa näkökulmaa edustaa katusuunnittelun puolesta Junntila (1995 & 2011), jonka mukaan istutusten ja nurmikoiden merkitys on ensisijaisesti esteettinen, ja ne on ”suojattava tarpeettomalta rasitukselta vaikka tarvittaessa aitaamalla”, sillä tahalliset oikaisut nurmikoiden poikki ”jättävät helposti pitkäaikaiset ja rumat jäljet” (Junntila 2011: 103). Toinen vaihtoehto on ottaa olemassa olevat kulkuväylät huomioon viheralueita suunnitellessa (Karjalainen & Tajakka 2012). Oikopolkujen syntymistä voidaan välttää välttämällä liian jyrkkiä kulmia puistojen kävelyteissä, sillä ihmisillä on tapana etsiä suoraviivainen kävelyreitti. Tämän lisäksi mutkan sisäkaarteeseen voi istuttaa pensaita oikaisemisen vähentämiseksi (Karjalainen & Tajakka 2012).

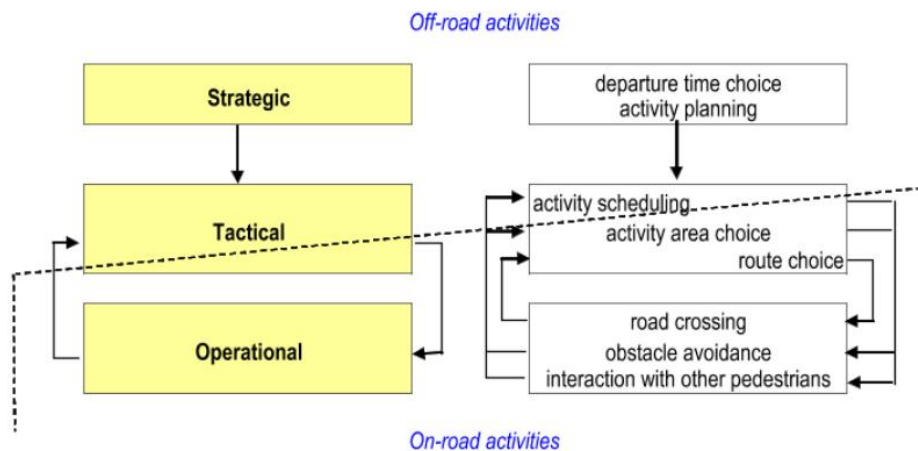
4 REITINVALINTA

4.1 Reitinvalinta käyttäytymisenä

Reitinvalinta on ihmisen tekemää, matkaa edeltävää ja sen aikana tapahtuvaa harkintaa ja päätöksentekoa, jossa arvioidaan erilaisia vaihtoehtoja matkan tekemiseen ja päätetään käytetty reitti. Reittipäätökset muuttuvat usein matkan varrella, eikä reitinvalinta ole useinkaan kovin tietoista ja erityisesti harkittua. Monimutkainen prosessi johtaa lopulta johonkin toteutuneeseen reittiin, jossa piiryy kartalle kaikkien eri tekijöiden vaikutus. Reitinvalintaa tehdään kaikilla eri kulkumuodoilla, ja oikeastaan kulkumuodon valinta onkin prosessin ensimmäinen vaihe.

Reitinvalinta on ihmisen käyttäytymistä maantieteellisessä tilassa, minkä takia se on suurelta osin psykologinen ilmiö, johon liittyy erilaisia havainnointi- ja oppimisprosesseja. Reitinvalintaan yleisesti liittyviä päätöksiä voidaan yleisesti ottaen hahmottaa kolmen eri hierarkiatason kautta. Ylimmän hierarkiatason tason muodostavat strategiset valinnat, joihin sisältyy päätös lähtemisestä sekä siitä, mitä toimintoja aikoo osana matkaa tehdä ja milloin. Seuraavalla eli taktisella tasolla tapahtuvat päätökset eri matkojen aikatauluttamisesta, alueesta jolla liikkuminen tapahtuu ja yleispiirteisesti käytetystä reitistä. Alimmalla eli operationaalisella tasolla tehdään päätöksiä koskien esimerkiksi tien ylityksiä, esteiden väistämisiä sekä muita sellaisia päätöksiä, jotka riippuvat matkan

aikana havaitusta muusta liikenteestä ja kadun käytöstä. Strateginen päätöksenteko tapahtuu ennen liikkeelle lähtöä, operationaalinen matkan aikana, ja taktinen siinä osin sekä että (kuva 10). (Hoogendoorn & Bovy 2004; Papadimitriou ym. 2009)



Kuva 10. Reitinvalintapäätösten hierarkiatasot Papadimitriou ym. (2009) mukaan.

Ylemmällä tasolla tehtävät päätökset määrittävät sen, mitä valintoja voidaan tehdä alemmalla tasolla, mutta toisaalta odotetut vaihtoehdot alemmilla tasoilla vaikuttavat ylemmän tason päätöksiin. Esimerkiksi mahdollisuus matkan vaikeutumiseen tiedossa olevan tietyön tai tapahtuman takia voi vaikuttaa reitin ja ajankohdan valintaan. Ulkoisten olosuhteiden lisäksi kaikkeen päätöksentekoon vaikuttavat ihmisen henkilökohtaiset asenteet, preferenssit ja matkaan käytettävissä oleva aika. (Hoogendoorn & Bovy 2004; Papadimitriou ym. 2009)

Reitinvalinnan hierarkiatasoihin suhteutettuna voidaan ajatella, että päätökset oikopolkujen käyttämisestä tapahtuvat lähtökohtaisesti operationaalisella tasolla. Toisin sanoen päätös oikopolkujen käyttämisestä tehdään matkan aikana, kun potentiaalinen oikopolku havaitaan. Tästä syystä käsittelen tässä tutkimuksessa reitinvalintaa erityisesti operationaalisen tason päätöksien kannalta, sen lisäksi, että keskityn nimenomaan kävelyn reitinvalintaan. Toisin sanoen reitinvalinnasta puhuessa en käsittele syitä, jotka ovat johtaneet matkustus päätökseen, kulkumuodon valintaan tai reitinvalintaan karkealla tasolla.

Oikopoluista puhuessa reitin suoruuden voidaan ajatella olevan merkittävin vaikuttava tekijä operationaalisessa reitinvalinnassa, ja tutkimusten mukaan matkan pituus ja suoruus onkin yksi merkittävimmistä kävelyreitin valintaan vaikuttavista asioista. Reitinvalinnan kokonaisuudessa on kuitenkin monia erilaisia tekijöitä, niin kuin missä tahansa käyttäytymisessä, kuten tunteet, havainnot, kognitio, oppiminen, sosiaaliset tekijät, motivaatio ja persoonallisuus (Golledge & Stimson 1987).

4.1.1 Havainnointi ja tarjoumat

Koska kävelymatkan reitinvalinnassa on kyse käyttäytymisestä fyysisessä ympäristössä eli niin sanotusta spatiaalisesta käyttäytymisestä, tärkeä rooli prosessissa on ihmisen ja ympäristön vuorovaikutuksessa havainnoinnin kautta. Ympäristössä toimiessaan ihminen tekee ympäristöstään erilaisia aistihavaintoja, muodostaa havaintojen pohjalta arvioita asioiden merkityksistä, suhteista ja mahdollisuuksista, ja tekee tunteiden, henkilökohtaisten preferenssien ja kulttuuristen taipumusten perusteella valintoja, jotka konkretisoituvat käyttäytymisenä (Jakle ym. 1976: 298; Aura ym. 1997:15). Käyttäytyminen puolestaan voi muokata objektiivista ympäristöä, kuten oikopolkujen tapauksessa. Lisäksi prosessin aikana muodostunut oppiminen muokkaa suhtautumista samoihin asioihin seuraavalla kerralla (Golledge & Stimson 1987:11).

Kävellessään jalankulkija havainnoi jatkuvasti ympäristöään eri aistein. Koska kävely on ihmiselle luontaisin liikkumismuoto, ihmisen aistit ja havainnointikyky ovat hyvin mukautuneet hitaasti etenevään liikkeeseen. Merkittävin liikkumisen apuna toimiva aisti on näkö. Ihmisen näkökenttään osuvat helpoiten silmän korkeudella sekä alhaalla olevat asiat ihmisen edessä ja sivuilla. Vastaavasti korkealla ja takana olevat asiat näkyvät huonosti (Gehl 2010). Uudessa ympäristössä kävelijän tietämys perustuu aina vain kunakin hetkenä näkemäänsä ympäristöön ja sen antamiin mahdollisuuksiin. Näkökentän rajoittuneisuuden takia ihminen ei välttämättä koskaan opi lyhintä reittiä paikasta toiseen, vaan usein reitinvalinta perustuu ennalta opittuihin reitteihin, joiden valitsemista on edeltänyt jokin muu seikka, kuten helppokulkuisuus tai helppous painaa reitti mieleen (Batty & Jiang 1999).

Havainnoitaessa liikkumisympäristöä ihminen antaa eri kohteille erilaisia merkityksiä: joitain asioita on väistettävä, joitain asioita kohti pyritään, ja erilaiset pintamateriaalit ja korkeuserot luovat erilaisia mahdollisuuksia ja haasteita kävelemiseen. Näitä erilaisia fyysisessä ympäristössä havaittuja mahdollisuuksia voidaan hahmottaa tarjouma-käsitteen avulla. Tarjoumat (engl. affordance) kuvaavat rakennetussa ympäristössä liikkujan toiminnallista suhdetta ympäristöönsä. Lähtökohtana ajatuksessa on, että havainnoidessaan asioita ihmiset hahmottavat esineitä enemmänkin sen mukaan, miten niitä voidaan käyttää, eli toiminnan tavoitteiden kautta, kuin esineen fyysisten ominaisuuksien mukaan. (Aura ym. 1997: 28, Kanninen ym. 2010: 105; Kuoppa 2016)

Tarjoumillla viitataan usein sellaisiin ominaisuuksiin, jotka kertovat käyttötarkoituksesta niin huomaamatta ja luonnollisesti, ettei käyttäjä joudu lainkaan miettimään asian olemassaoloa. Jos tarjoumia ei oteta huomioon arkipäivän esineissä ja asioissa, käyttäjä turhautuu helposti. Esimerkiksi oven avaamiseen tarkoitettun kahvan tai napin sijoittaminen huonosti näkyvään paikkaan aiheuttaa

vaikeuksia ja turhautumista oven käyttäjälle (Norman 2002). Rakennetun ympäristön suunnitteluun sovellettuna kulkureittien suunnittelussa on tärkeää ottaa huomioon se, miltä ne näyttävät tavoitteen saavuttamisen, eli perille pääsemisen näkökulmasta. Esimerkiksi jalankulkuväylän tarjouma on hyvä silloin, kun sen ulkoasu ja osoittama reitti haluttuun kohteeseen on niin selkeä ja intuitiivinen, että sen käyttöä ei tarvitse erikseen miettiä. Tietyissä mielessä käveltävyys-käsite voidaan hahmottaa kuvastavan sitä, kuinka hyvän tarjouman havaittu ympäristö yleisesti ottaen muodostaa kävelemistä varten (Mudroň & Pachta 2013). Vastaavasti reitinvalinta voidaan ajatella yksinkertaistaen prosessiksi, jossa kävelijä pyrkii minimoimaan reitin epätoivottuja ominaisuuksia ja maksimoimaan toivottuja ominaisuuksia, tosin prosessi on enimmäkseen tiedostamaton (Hoogendoorn & Bovy 2004).

Käyttötarkoituksen lisäksi ihmisillä on taipumus hahmottaa ympäristöään erilaisina loogisina kokonaisuuksina, ja pyrkiä näkemään erilaisia säännönmukaisuuksia, jatkuvuuksia (Aura ym. 1997: 26). Soveltaen tätä kaupungin hahmottamiseen ja siellä suunnistamiseen Kevin Lynch (1960) tunnisti kuusi luokkaa, joiden avulla kaupunkia voi hahmottaa: alueet, rajat, väylät, muurit, noodit ja maamerkit. Hahmotus ja luokittelu tapahtuu erityisesti visuaalisten havaintojen avulla. (Lynch 1960). Reittisuunnittelu ja havainnointi toimivat tiiviissä vuorovaikutuksessa. Kaupungissa suunnistamisessa ja kävelyreittien muistamisessa merkittävin rooli on pistemuotoisilla maamerkeillä ja kiintopisteillä, sillä ne ovat yksiselitteisempiä ja helpommin määriteltäviä kuin alue- tai viivamuotoiseksi hahmotetut asiat (Brosset ym. 2008: 27). Ympäristössä, jossa toisistaan erottuvia maamerkkejä on vähän tai ei lainkaan, suunnistaminen ja sopivan reitin löytäminen on hyvin haastavaa (Foo ym. 2005).

4.1.2 Oppiminen, tuttuus ja tottumukset

Liikkuessaan ympäristössä ihminen oppii jatkuvasti asioita, jotka auttavat myöhemmissä reitinvalintatilanteissa. Useimmiten reitinvalinta ei pohjaudukaan suoraan havaintoihin, vaan aiemmin opittuihin tietoihin eri reittivaihtoehdoista. Täysin vieraassa ympäristössä liikkuessa tilanne on kuitenkin päinvastainen, ja kävelyreitin valinta on hyvin haastavaa. Reittivaihtoehtojen pohdinta on luonnollisesti mahdotonta, jos ainoatakaan vaihtoehtoa ei ole tiedossa. Kulttuurisista eroista ja eri yhteiskuntien erilaisista normeista ja standardeista johtuen ulkomailla matkaillessa yksinkertainenkin liikkuminen voi tuottaa suuria vaikeuksia.

Ympäristön ja reittivaihtoehtojen oppiminen tapahtuu hiljalleen, tukeutumalla ensin tiettyihin maamerkkeihin ja kiinnekohtiin, ja myöhemmin oppimalla niiden väleissä olevia asioita ja eri paikkojen suhteita toisiinsa (Golledge & Stimson 1987: 94). Oppimisen myötä ensikäden havaintojen

merkitys reitinvalinnassa vähenee. Oppimisen ja käyttäytymisen suhdetta voidaan havainnollistaa jaotteleamalla ihmisen käyttäytymistä karkeasti kolmeen eri kategoriaan: sattumanvarainen ja heikosti määrätietoinen käyttäytyminen, ongelman ratkaisuun tähtäävä käyttäytyminen, sekä toistuva opittu käyttäytyminen. Käyttäytyminen kehittyy yleensä satunnaisesta ja tutkivasta opitukseksi ja vakiintuneeksi (Golledge & Stimson 1987: 85–87).

Kävelemiseen sovellettuna sattumanvaraista käyttäytymistä tapahtuu kävellessä vieraassa ympäristössä, jolloin kävelijä saattaa kokeilla erilaisia reittejä ja kulkea missä sattuu. Vastaavasti ongelman ratkaisuun tähtäävästä käyttäytymisestä voidaan puhua silloin, kun kävelijä määrätietoisesti kokeilee eri reittivaihtoehtoja, vertailee niiden ominaisuuksia ja vaikkapa löytää mahdollisuuksia oikoreitteihin. Kolmannessa eli opitussa ja vakiintuneessa käyttäytymisessä kävelijä oppii hahmottamaan eri paikkojen sijainnit suhteessa toisiinsa, löytää mielestään optimaalisimmat reitit ja ryhtyy käyttämään pääasiassa samoja totuttuja reittejä.

Tutkimusten mukaan pääasiassa ihmisten kävelemistä, kuten muutakin käyttäytymistä, kuvaa tietynlainen rutiininomaisuus, eli asiat tehdään yleensä samalla tavalla. Ihmisen liikkuminen on harvoin täysin sattumanvaraista, vaan sen sijaan liikkumiselle on ominaista hyvin suuri todennäköisyys palata samoihin paikkoihin aina uudestaan ja käyttää samoja reittejä toistuvasti. (Aura ym. 1997; González ym. 2008). Tottuneisuus ei kuitenkaan aina synny tietoisien ongelmanratkaisun tuloksena, vaan ihmisillä ei useinkaan ole lainkaan käsitystä kaikista eri mahdollisista reittivaihtoehdoista, ja päätöksenteko pohjautuu vajaan tietoon. (Jakle ym. 1976: 299).

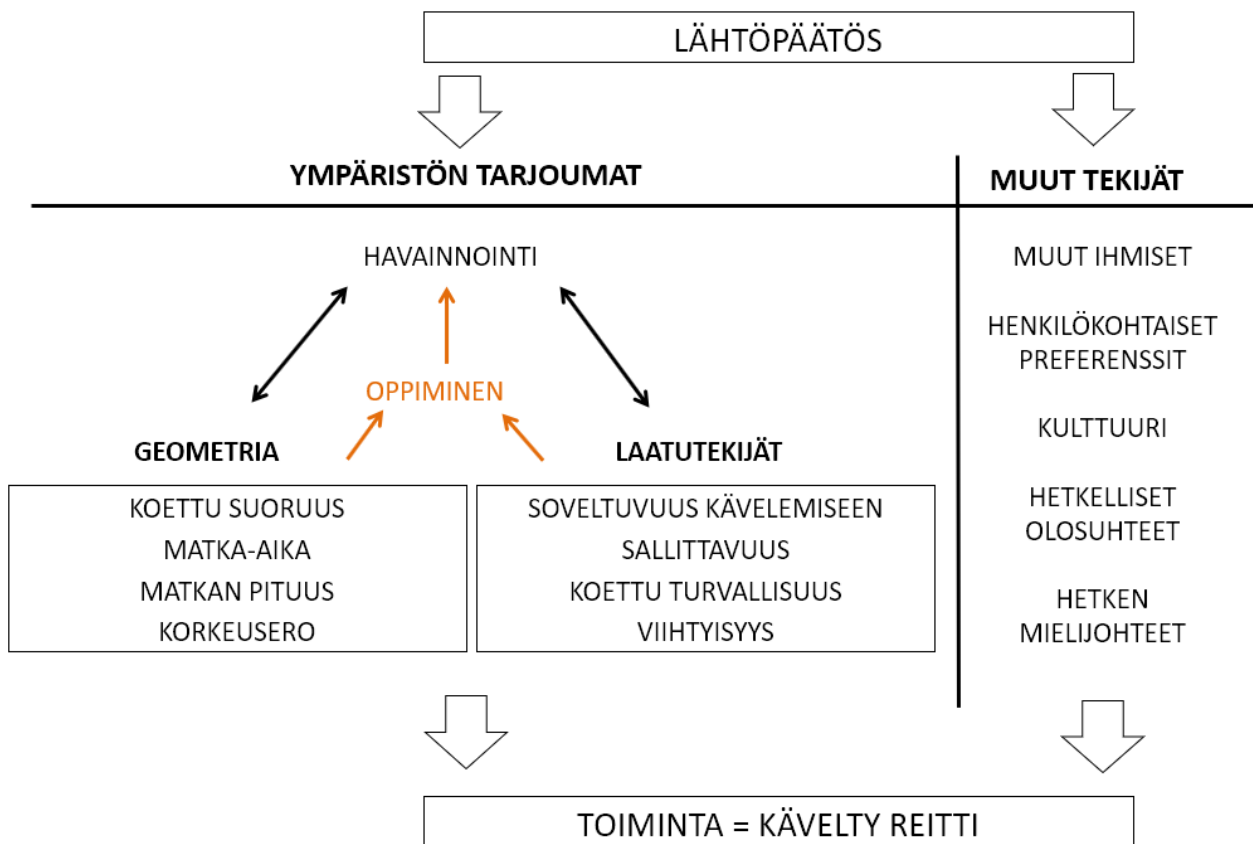
Kävely ruumiillisena suorituksena ei vaadi ihmiseltä juuri ajattelemista, ja tutussa ympäristössä myös reitinvalinta tapahtuu pitkälti automaattisesti, ilman rationaalista ja tietoista päätöksentekoa. (Hoogendoorn & Bovy 2004). Kävelyyn liittyy yleensä jokin tavoite, jonka saavuttaminen on oleellista normaalin elämän elämiseksi. Tällaisiin arkisiin, toistuviin, tavanomaisiin ja välttämättömiin toimenpiteisiin ihminen ei edes halua vaivata päätään tai käyttää erityistä harkintaa (Norman 2002). Esimerkiksi suuren aikapaineen alla ihmisillä on tapana valita tuttu ja helposti löydettävä reitti lyhimmän sijaan, jotta voidaan minimoida ylimääräinen ajatustyö matkan aikana (Brunyé ym. 2017).

Hyvin suunnitellussa ympäristössä suunnistaminen ei kuitenkaan vaadi erityistä oppimista, vaan ympäristö ohjaa kävelijää erilaisilla sanallisilla ja sanattomilla vihjeillä niin selkeästi, että sopivan reitin valinta on helppoa. Selkeästi hahmottuva kaupunkirakenne yhdessä hyvin suunnitellun

valaistuksen ja opasteiden kanssa helpottaa suunnistamista, parantaa viihtyisyyttä, turvallisuutta ja ylipäätään käveltävyyttä (Gehl 2010: 101).

4.1.3 Reitinvalinnan perusmalli

Yhdistelemällä havainnoinnin, tarjoumien, oppimisen ja muiden asioiden vaikutusta operationaalisella tasolla, muodostin yksinkertaistetun kaavion kävelyn reitinvalinnan kokonaisprosessista, joka on esitetty kuvassa 11. Kun lähtö- ja kulkumuotopäätös on tehty, vaikuttavat asiat voidaan jakaa karkeasti kahteen osaan. Vasemmalla puolella kaaviota on esitetty ympäristön havaitut ominaisuudet ja niiden muodostamat tarjoumat, jotka on jaoteltu jälleen kahtia niin sanottuihin geometriatekijöihin ja laatutekijöihin. Tarjoumia havainnoidaan matkan aikana, ja toisaalta niiden oppiminen muuttaa havainnoinnin määrää ja merkitystä. Oikealla puolella on listattuna kaikki muut reitinvalintaan vaikuttavat asiat. Seuraavissa kappaleissa reitinvalinnan eri osia käsitellään kuvaajan muodostaman viitekehysten avulla.



Kuva 11. Karkea malli reitinvalinnan prosessista operationaalisella tasolla.

4.2 Geometriset tarjoumat

Kävelijän reitinvalinnassa hyvin suuri merkitys on erilaisilla reitin muotoon, pituuteen ja toisaalta havainnoinnin helppouteen liittyvillä tekijöillä. Kävellessä, kuten kaikilla kulkumuodoilla, voi matkustaa sekä tarpeesta että huvia vuoksi. Jalankulun ja ulkona oleskelun kiinteän yhteyden vuoksi voidaan olettaa, että kävelymatkoista on muihin liikennemuotoihin verrattuna suurempi osa sellaisia matkoja, joilla ei ole aikaa tai perille pääsemiseen liittyviä tavoitteita. Kuitenkin siinä tapauksessa, kun tavoitteena on päästä siirtymään paikasta toiseen, matkaan kuluvalle ajalle ja vaivalla on paljon merkitystä, sillä matkaan kuluva aika on lähtökohtaisesti pois muihin toimintoihin käytettävästä ajasta.

Kävelijöiden reitinvalintapreferenssejä mittaavissa tutkimuksissa on saatu erilaisia tuloksia, jotka pääasiassa tukevat toisiaan. Tärkeimpiä yksittäisiä tekijöitä ovat matkan pituus, koettu suoruus ja kävely-ympäristön laatu, mutta niiden merkitys riippuu tilanteesta. Kävelymatkan pituus todettiin tärkeimmäksi kävelyreittiin vaikuttaneeksi tekijäksi muun muassa Calgaryn keskustassa tehdyssä tutkimuksessa (Seneviratne & Morrall 1985) sekä tutkimuksessa, joka haastateltiin ihmisiä, jotka kävelivät rautatieasemalle osana työmatkaansa (Agrawal ym. 2008). Tutkimuksissa ihmisillä oli usein aikataulupaine perille pääsemiseen, eikä ympäristön laatu tekijöillä ollut reittiin vaikutusta.

Varsinaista objektiivista pituutta ja matka-aikaa tärkeämmäksi on usein todettu kävelyreitin koettu suoruus. Käytännössä koettu suoruus tarkoittaa sitä, kuinka yksinkertaiselta ja suoralta reitti vaikuttaa, ja kuinka paljon siinä on erillisiä suunnanmuutoksia. Hieman pidempi, mutta vain vähän käännöksiä sisältävä reitti on suositumpi kuin lyhyempi, mutta mutkikas reitti. Määränpään näkyessä kävelijä haluaa päästä kohteeseen mahdollisimman suoraviivaisesti, toisaalta mutkittelu muuttuu hyväksyttävämmäksi, kun määränpää ei ole näkyvässä. (Lövmemark 1969; Hoogendoorn & Bovy 2004; Rantala ym. 2014). Tilanteissa, joissa määränpää näkyy ja kävelyyn liittyy aikatauluja, kuten linja-auto- ja rautatieasemilla, ihmiset ovat valmiita lyhentämään kävelymatkan pituutta mahdollisimman paljon (Mudroň & Pachta 2013). Puistoissa kulkiessa liian jyrkät kävelyteiden kulmat vaativat ihmisiltä epäluontevaa suunnanmuutosta, joten jos kulman sisällä ei ole kävelyä estäviä tai ohjaavia esteitä, kuten pensaita tai aitoja, ihmiset pyöristävät kulmaa ja lyhentävät matkaa oikaisemalla nurmikon poikki (Karjalainen & Tajakka 2012: 27).

Sekä pituuden minimoimisen että suoralta tuntuvien reittien suosimisen voi nähdä perustuvan yleisesti siihen, että ihminen pyrkii säästämään vaivaa ja energiaa normaaliin elämään kuuluvissa toiminna. Lyhyempi reitti vaatii vähemmän lihastyötä, toisaalta yksinkertainen ja valmiiksi muistissa

oleva reitti vaatii vähemmän ajatustyötä. Tilanteissa, joissa energiankulutusta on pakko kasvattaa vaikkapa kiireen vuoksi, kaiken muun energian säästäminen on entistä tärkeämpää.

Energian säästön vaikutus tulee esiin myös silloin, kun kävelyreitillä on korkeuseroja. Yhden metrin korkeuseron nousemisen sanotaan vastaavan vaivaltaan samaa kuin 10 metrin kävelemisen tasaisella maalla. Kävelijät pyrkivätkin yleensä välttelemään turhia korkeusvaihteluja (Gehl 2010; Kävely- ja... 2014). Mäkien ympäri kiertäminen on usein nopeampaa ja helpompaa kuin niiden ylittäminen, vaikka matka olisi metreissä mitattuna pidempi. Tämä pyrkimys energian säästämiseen aiheuttaa myös haasteita kävelijöiden ylikulkusiltojen ja alikulkutunnelien hyödyllisyydelle. Sillan alla olevan kadun on oltava estevaikutukseltaan hyvin suuri, jotta jalankulkija jaksaa nähdä vaivan kiivetä sillan päälle ja takaisin alas. Jos eritasoratkaisu ei tunnu luonnolliselta vaihtoehdolta kävelijöille, kävelijät luovat helposti vaihtoehtoisia reittejä, joissa ei toteudu se liikenneturvallisuuden paraneminen, jota ylikulkusilloilla tavoitellaan (Kävely- ja... 2014: 116).

Toisaalta, jos pystysunnassa on joka tapauksessa jouduttava liikkumaan, tilanne on hieman erilainen. On lähinnä ihmisen preferensseistä ja päällysteen laadusta riippuva kysymys, onko houkuttelevampaa kulkea pitkä matka loivaa rinnettä vai lyhyempi matka jyrkkää rinnettä. Esteettömyysvaatimusten takia julkisilla kävelyteillä on oltava aina portaaton reitti saatavilla korkeustason vaihtamiseksi, eikä porrasvaihtoehtoa aina rakenneta, sillä portaiden talvikunnossapito on työlästä ja haastavaa (Junttila 2011). Ramppivaihtoehto muodostuu jyrkillä rinteillä helposti pitkäksi, minkä takia tällaiset paikat ovat yleisiä oikopolkujen muodostumispaikkoja. Hyväjalkaisen ihmisen on helppo nopeuttaa ja lyhentää kävelymatkaa kulkemalla suoraan jyrkkää rinnettä, toki energiansäästöä tällainen oikaisu ei välttämättä tuo, ja jyrkillä poluilla on myös suurempi riski liukastumiseen tai putoamiseen.

4.3 Laatu tekijöiden tarjoumat

4.3.1 Ympäristön viihtyisyys ja turvallisuus

Reitin pituuden ja suoruuden ohella ympäristön viihtyisyys on tärkeimpiä kävelyreitin valintaan vaikuttavia tekijöitä. Viihtyisyys muodostuu monesta eri asiasta, joita on vaikea määritellä yksiselitteisesti. Erilaisia viihtyisyyteen vaikuttavia tekijöitä ovat esimerkiksi äänimaailma, luonnonläheisyys, reitin ruuhkaisuus, näkymien vaihtelevuus ja kiinnostavuus, mahdollisuus tarkkailla pieniä yksityiskohtia, pysähtyä tai levähtää, ja mahdollisuus suojautua säältä. Ympäristön laatu ja viihtyisyys on tekijä, joka ylipäättään lisää kävelyn houkuttelevuutta ja saa ihmiset kävelemään enemmän. Viihtyisässä ja viehättävässä ympäristössä ihmiset ovat valmiita kävelemään jopa 70 % pidemmän matkan kuin epäviihtyisässä ympäristössä. (Hoogendoorn & Bovy 2004;

Jalkanen ym. 2004; 174; Kanninen ym. 2010:114; Rantala ym. 2014). Hyvässä kävely-ympäristössä on jännittävyttä, tunteita ja kiinnostavuutta sekä jaksottaisuutta, ja huomio kiinnittyy tilan kokemiseen kävelyn itsensä sijaan (Aura ym. 1997: 113).

Kävely-ympäristön laadun ja viihtyisyyden merkitys reitinvalintaan vaihtelee suhteessa matkan tarkoitukseen ja pituuteen. Vapaa-ajan kävelymatkoilla viihtyisyys vaikuttaa reitinvalintaan paljon, mutta työmatkoilla hyvin vähän (Hoogendoorn & Bovy 2004). Kun matkalla aiotaan viettää paljon aikaa, laadun merkitys kasvaa. Muraleetharanin ja Hagiwaran (2007) tutkimuksen mukaan pitkillä kävelymatkoilla ihmiset suosivat lyhimmän reitin sijaan reittejä, joilla kävely-ympäristön laatu on korkeampi. Lyhyillä kävelymatkoilla laatutekijöiden merkitys ei ollut yhtä suuri, vaan useammin valittiin pituudeltaan lyhyin reitti laadusta riippumatta. Pituudesta riippumatta matka-aika voi olla hyödyllisesti käytettyä aikaa, mikä kävelyssä toteutuu helposti jo virkistys- ja terveyshyötyjen vuoksi. (Lyons & Urry 2004).

Viihtyisyyteen vaikuttavat merkittävästi myös muut ihmiset. Vilkas ja elävä katu on usein kiinnostavampi ja siksi houkuttelevampi reitti kuin tyhjä katu (Gehl 2010: 25). Viihtyisyyden kanssa rinnakkainen ominaisuus on kävelyreitit koettu turvallisuus, jossa muiden ihmisten läsnäololla on merkittävä vaikutus. Tunne muiden ihmisten läsnäolosta parantaa turvallisuuden kokemusta, kun taas tyhjä tila koetaan turvattomaksi. Ihmisten lisäksi myös valaistus on tärkeää turvallisuuden kokemuksen kannalta (Rantala ym. 2014). Öiseen aikaan tyhjä ja pimeät kadut voivat olla niin epähoukuttelevia, että ne estävät kokonaan kävelen liikkumisen.

4.3.2 Kaupunkiympäristön fyysinen soveltuvuus kävelyyn

Reitinvalintaperusteita selvittäneissä tutkimuksissa kävelyreittien fyysisen soveltuvuuden merkitys ei ole erityisesti noussut esiin. Kaikki viralliset ja rakennetut kävelytiet on määritelmällisesti rakennettu kävelemiseen sopiviksi, ja fyysisen vaativuuden näkökulma keskittyy lähinnä esteettömyyteen, eli siihen, onko omin voimin liikkuminen ylipäätään mahdollista kaikille ihmisryhmille. Oikopoluista puhuessa katse on kuitenkin käännettävä virallisten reittien ulkopuolelle, jossa maasto on usein paljon vaikeammin käveltävää, tai vähintäänkin kävelyyn suunnittelematonta. Sekä virallisten kävelyteiden että niiden ulkopuolisten alueiden sisällä fyysinen soveltuvuus kävelemiseen vaihtelee huomattavasti, mikä vaikuttaa omalta osaltaan reitinvalintaan. Kävelyreitit fyysisen vaativuuteen vaikuttavat merkittävästi ihmisen ruumiilliset ominaisuudet ja toisaalta myös säätilan vaihtelut.

Kävelemistä varten suunnitelluilla väylillä on, suunniteltuja polkuja lukuun ottamatta, käytännössä aina jokin pintamateriaali eli päällyste. Kaupunkiympäristössä päällyste on yleensä asfaltti, luonnonkivi, betonikivi tai sora, riippuen teknisistä ja kaupunkikuvallisista pyrkimyksistä, käyttötarkoituksesta ja budjetista. (Katu 2002 2003) Päällysteet paitsi helpottavat liikkumista ja estävät liukastumista ja kuraantumista, ne tekevät myös väylien puhtaana- ja kunnossapidosta helpompaa ja parantavat kadun kestävyyttä. (Junttila 1995: 100; Katu 2002 2003; Karjalainen & Tajakka 2012: 26)

Koska päällystetyllä väylällä käveleminen on vaivatonta ja nopeaa, ylimääräistä vaivaa ja ajatustyötä säästävän kävelijän kannattaa pysyä päällystetyillä väylillä. Epävirallisina kävelyreitteinä oikopolut ovat puolestaan lähtökohtaisesti päällystämättömiä, minkä takia oikaiseminen voi vaatia epätasaisemmassa maastossa kulkemista. Päällystämättömyys ei kuitenkaan tarkoita aina vaikeakulkuisuutta tai epämukavuutta. Nurmikot, niityt, avoimet metsät ja tasaiset kalliot ovat helppokulkuisuudeltaan päällystettyjä väyliä vastaavia, varsinkin hyvällä säällä. Päällystämätön väylä voi olla myös jaloille mukavamman tuntuinen alusta kovaan asfalttiin tai kiveykseen verrattuna, ja varsinkin ulkoillessa kävelijät saattavat suosia joustavia ja luonnollisia kävelypintoja (Norppa & Hovi 2020).

Monet alueet kaupunkiympäristössä ovat fyysisiltä ominaisuuksiltaan hyvin vaikeita tai mahdottomia kävellä. Vaikka kaupunkiympäristö yleensä hahmotetaan rakennusten ulkopuoliseksi alueeksi, rakennukset itse muodostavat suurimman osan kävelyn esteistä kaupungissa. Lisäksi kaupunkiympäristössä on paljon erilaisia muureja, pengerryksiä ja aitoja, jotka estävät kävelemisen joko tarkoituksella tai tarkoituksettomasti. Myös tiheät metsät, jyrkät rinteet, vesistöt ja suot soveltuvat kävelyyn aina huonosti ja ne rajautuvat kokonaan mahdollisten reittivaihtoehtojen ulkopuolelle.

Säätila vaikuttaa omalta osaltaan kävely-ympäristöön sekä viihtyisyyden että fyysisen vaativuuden kannalta. Sateinen sää vaikuttaa samoin kuin muulla tavoin epäviihtyisä ympäristö, ja matkan pituuden minimoiminen muuttuu huonolla säällä tärkeämmäksi. Sateensuojaa antavat reitit muuttuvat sateella houkuttelevammiksi, ja paahtavalla säällä vastaavasti varjoiset reitit. Märällä säällä päällystämättömät kävelytiet muuttuvat taas helposti liukkaiksi, mutaisiksi ja muuten vaikeakulkuisemmiksi. Sade- ja sulamisvedet sekä lumi ja jää voivat tehdä myös virallisista ja päällystetyistä väylistä kulkukelvottomia (kuva 12). Ilman talvikunnossapitoa lumi ja jää tekevät kävelemisestä vaikeaa missä tahansa. Koska sää vaihtelee ajallisesti eikä paikan mukaan, sen vaikutusta on haastavampi kytkeä eri reittivaihtoehtojen ominaisuuksiin reitinvalintaa tutkiessa.

Toisaalta virallisilla väylillä suoja säävaihteluja vastaan on kunnollisen päällysteen ja talvikunnossapidon myötä epävirallisia oikopolkuja parempi.



Kuva 12. Sääolosuhteet voivat tehdä virallisestakin väylästä ominaisuuksiltaan mahdottoman kävellä. Keinusaari, Hämeenlinna 15.2.2019.

Suomen olosuhteissa monta kuukautta kestävä talvi tuo omanlaisensa vaikutuksen sekä kävelyreittien fyysiseen vaativuuteen että niiden havainnointiin. Koska umpihangessa käveleminen on hyvin raskasta, aurauksen laajuus ja laatu määrittävät pitkälti sen, missä kaikkialla talvella on mahdollista kävellä. Liukkaalla kelillä vastaava rooli on katujen hiekoituksella. Monet kesällä helposti kävelyyn soveltuvat alueet, kuten puistojen nurmikot, muuttuvat talvella läpipääsemättömiksi umpihangiksi, minkä takia jotkin oikopolut voivat jäädä kokonaan käyttämättä talviaikaan. Aurauksesta syntyvät lumipenkat voivat myös muodostaa merkittäviä esteitä kävelemiselle.

Oikopolkujen näkökulmasta lumipeitteellä on myös se kiinnostava ominaisuus, että kaikista kävelyreiteistä jää näkyvät jäljet. Lumi tuo näkyviin oikopolut paikoissa, joissa ne eivät muuten esimerkiksi asfalttipäällysteen takia näkyisi, ja näkyvän oikopolun muodostumiseen riittää jo yhden ihmisen tekemä oikaiseminen.

4.3.3 Kielletty ja sallittu käveleminen

Jos ihminen haluaa käyttää oikoreittiä, joka kulkee virallisten väylien ulkopuolella, fyysisen soveltuvuuden lisäksi hyvin suuri merkitys on sillä, onko oikaiseminen sallittua, oikeutettua tai hyväksyttävää. Monet oikoreitit ja oikopolut edellyttävät lakien, liikennesääntöjen, sosiaalisten

normien tai hyvien tapojen venyttämistä. Liikennesääntöjen rikkomisessa, esimerkiksi oikaisemalla tien yli, on samalla kyse myös liikenneturvallisuudesta. Toisaalta oikaisemisessa esimerkiksi kerrostalon piha-alueen läpi on kyse enemmänkin yksityisyyden kunnioittamisesta.

Hyväksyttävyyden ja sallittavuuden kysymykset palautuvat tilan hallinnan, liikkumisen vapauden ja julkisen tilan teemoihin, joita voidaan luonnehtia yleisesti termillä lakimaantiede. Ihmisen vapaa liikkuvuus on yksi yleisimmin tunnustetuista perusoikeuksista. Mitä selkeämmin tilaa hallitaan, sitä pienempi vapaus ihmisillä on käyttää omaa liikkumisen vapauttaan. Lähtökohtaisesti suurin liikkumisen vapaus toteutuu julkisessa tilassa, mutta toisaalta julkisen tilan määrä ja laatu on usein säännösteltyä. (Carr ym. 1992)

Samalla tavoin kuin kaupunkiin rakennetaan virallisia ja ohjeellisia kävelyteitä, yhtä lailla kaupunkiympäristöä suunnitellessa kävelijöitä ohjataan pysymään poissa joiltakin reiteiltä tai alueilta. Erilaiset keinot kävelijöiden kulkemisen vähentämiseksi voidaan jaotella visuaalisiin ja fyysisiin keinoihin, ja ne voivat olla mitä tahansa opaskylteistä pensasistutuksiin, muureihin, aitoihin tai suorasanaisiin kieltokyltteihin. Pelkät katukiveysten muotoilut ja istutukset viestivät kävelijälle ohjeellisesta kävelijöille varatusta tilasta, ja hyvin matalakin aita kertoo siitä, ettei sen ylitys ole suotavaa. Tarpeen tullen kulkeminen voidaan kokonaan estää aidoilla tai muureilla, ääritapauksessa piikkilanka-aidalla (Junttila 2011: 144). Pääasiassa julkisen tilan saavutettavuus ja ylipäätään liikkumisen vapaus on Suomessa hyvässä asemassa verrattuna moniin muihin maihin. Jokamiehenoikeudet takaavat kulkemisen vapauden myös yksityisesti omistetuilla mailla, toki vain pihapiirien ulkopuolella, ja kaupungeissa julkinen tila on harvoin pääsiltään rajoitettua. Monissa maissa esimerkiksi puistot ja koulujen pihat ovat aidattuja ja öisin suljettuja, mikä rajoittaa kävelymahdollisuuksia. (Carr ym. 1992: 138).

Kävelijän kannalta yhtä merkityksellistä kuin se, että kävelyä ohjataan tai sitä estetään, on se, että sitä ei estetä. Jos virallisten kävelyväylien ulkopuolisella alueella ei ole aitoja, muureja tai visuaalisia vihjeitä kävelyn paheksumisesta, se tarkoittaa käytännössä sitä, että kävelemistä ei ole tarpeen estää. Yleisesti käytetyt oikopolut voivat olla olemassa vain silloin, kun niiden käyttämistä ei nähdä tarpeelliseksi estää, toisin sanoen oikopolkujen käyttö passiivisesti sallitaan. Sen sijaan oikoreitit, joiden käyttöä halutaan vähentää tai niiden käyttäminen kokonaan estää, varustetaan kieltokylteillä tai muilla visuaalisilla vihjeillä tai fyysisillä esteillä.

Vaikka kävely-ympäristöstä puhuttaessa ajatus kääntyy helposti julkiseen tilaan, julkinen tila on vain osa kokonaisuutta. Ihmiset viettävät suurimman osan elämästään yleensä kotona, ja yksityinen tila on myös useimpien kävelymatkojen lähtö- tai päätepiste. Suurin osa kävelymatkojen reiteistä kulkeekin

jossain kohtaa yksityisellä maalla ja ylittää yksityisen ja julkisen tilan rajan. Oikaisemista voi tapahtua sekä yksityisessä tilassa, julkisessa tilassa että näiden välisen rajan yli. Oikopolun kulkiessa usean eri maanomistajan alueen poikki myös vastuu kävelyn sallittavuuden määrittämisestä jakautuu.

Ihmisillä on tarve suojata omaa reviiriään ja estää ulkopuolisten tuleminen yksityisille alueille. Pihojen aitaaminen, yhdessä muiden ihmisten yksityisyyden kunnioituksen kanssa, rajaa muiden pihat yleensä mahdollisten kävelyreittien ulkopuolelle. Tilanne on hieman epäselvempi kerrostalojen pihoilla, jotka ovat enemmänkin puoliyksityistä tilaa. Suomen oikeuskäytännössä vieraan omakotitalon pihalla oleskelusta voi saada syytteen kotirauhan rikkomisesta, mutta taloyhtiön piha-alueet eivät kuulu kotirauhan piiriin (Rimpiläinen 2018).

Maanomistus- ja yksityisyyskysymyksessä oman erikoistapauksensa luovat joutomaat, eli käyttötarkoitukseltaan määrittelemättömät alueet, joiden käyttämisestä kukaan ei valvo tai ohjaa. Joutomaat ovat yleensä yksityisessä omistuksessa, mutta hylättyjä. Joutomaita pro gradu -työssään tutkineen Sara Peltosen mukaan (2013) joutomaat eivät ole selvästi joko julkista tai yksityistä tilaa, vaan niiden julkisuus määrittyy omistussuhteiden sijaan enemmänkin tilan käytön ja valvonnan myötä.

Koska joutomailla tilan kontrolli on olematonta, ne soveltuvat hyvin omaehtoiseen oikaisemiseen, sillä kenelläkään ei ole intressiä, tarvetta tai välttämättä edes mahdollisuutta estää oikaisemista. Läpikulku ja oikaiseminen onkin yksi yleisimmistä joutomaiden käyttötarkoituksista (Peltonen 2013: 58). Toisaalta yksityisessä omistuksessa olevilla joutomailla kulkevilla oikopoluilla ei ole mahdollisuutta tulla muutetuksi viralliseksi kulkureitiksi, vaan oikaisukäyttö päättyy, kun joutomaa otetaan maanomistajan toimesta käyttöön.

Oikaisemisen sallittavuudesta puhuttaessa yksityisyyden ohella toinen merkittävä kysymys on oikaiseminen liikennesääntöjä rikkoen esimerkiksi kävelemällä ajoneuvoliikenteelle varatun alueen läpi. Yleisimmillään tämä tarkoittaa kadun ylittämistä muualta kuin suojatien kohdalta. Ihmisten kadunylityskäyttäytymistä on tutkittu paljon, ja siihen vaikuttaa erityisesti ihmisen riskinottoaivomus. Eri ihmiset valitsevat kadunylityspaikan ja -ajan eri tavoin painottaen nopeutta, turvallisuutta tai matkan pituutta. Erilaisten kadunylitysmahdollisuuksien määrä ja laatu voivat ohjata kävelyreitintä valintaa myös yleisemmin taktisella tasolla: turvallisuushakuinen ihminen voi suosia reittiä, jonka varrella tietää olevan paljon liikennevaloin varustettuja kadunylityksiä ja alikulkuja (Papadimitriou ym. 2009).

Autotiellä käveleminen tai kadun ylittäminen suojatien ulkopuolelta ei ole Suomessa suoraan laitonta. Tieliikennelain (2018) nojalla jalankulku on yksiselitteisesti kielletty ainoastaan moottori- ja

moottoriliikennetiellä. Jalankulkijan on käytettävä jalkakäytävää tai piennarta, tai jos ei sitä ole, pyörätien tai ajoradan reunaa. Pihakaduilla ja kävelykaduilla jalankulku on laissa sallittu kaikilla kadun osilla. Ajorata on ylitettävä suojatietä tai ali- tai ylikulkua pitkin, jos sellainen ”on lähellä”. Lain mukaan ajorata on myös ylitettävä kohtisuoraan ja tarpeettomasti viivyttämättä (Tieliikennelaki 2018).

Suomessa ei voida lain perusteella määritellä tarkasti, milloin kadunylitys on lainvastainen, lukuun ottamatta kadunylitystä punaisten liikennevalojen palaessa. Jos autoliikennettä on vähän, asfaltoidulla ajoradalla käveleminen ylittäen se suojateistä välittämättä ja muutoin kuin kohtisuoraan voi olla suorutensa ja helppokulkuisuutensa vuoksi hyvinkin houkutteleva reittivaihtoehto. Monessa maassa tien ylittäminen suojateiden ulkopuolella eli niin sanottu *jaywalking* on kuitenkin selkeästi kiellettyä ja rangaistavaa. Tällaisessa ajatusmallissa kävelijät nähdään ensisijaisesti esteenä autoilijoille, mikä tarkoittaa yleensä myös sitä, ettei katuympäristöä ole suunniteltu kävelijöitä ajatellen. Luvatonta kadunylitystä voitaisiin parhaiten vähentää ottamalla kävelyn sujuvuus paremmin huomioon suunnittelussa (Lewis 2014).

Ajoradalla kävelemisen tiukka kieltäminen liittyy perinteiseen tapaan ajatella liikenneturvallisuuden paranevan silloin, kun eri liikennemuodot erotetaan toisistaan mahdollisimman hyvin. Viime vuosikymmeninä on noussut esiin myös vastakkaisia ajatuksia, joiden mukaa turvallisuus paranee, kun katutilaa ei erotella, vaan kaikki liikennemuodot toimivat yhdessä jaetussa tilassa. Jaettu katutila vaatii autoilijoilta parempaa tarkkaavaisuutta ja johtaa yleiseen nopeustason laskuun. Jaetun katutilan on todettu vähentävän onnettomuuksia, mutta se voi myös heikentää mahdollisuuksia oleskeluun, ja se toimii muutenkin vain sopivissa olosuhteissa. (Gehl 2010).

Ajoratojen ylittämisen ohella vastaavan, ja melkein pä haasteellisemmän turvallisuuskysymyksen muodostavat rautatiet. Aitaamattoman rautatien yli on melko helppo kävellä, mutta nopeasti ja äänettömästi liikkuvat junat voivat olla hyvin vaarallisia. Kaupunkialueilla rautatiealueet on yleensä kokonaan aidattu, ja ylitys tapahtuu vain erillisissä yli- tai alikuluissa tai valvotuissa tasoristeyksissä. Jos ylityspaikkoja ei kuitenkaan ole tarjolla riittävästi, keskellä kaupunkia kulkeva rata voi aiheuttaa huomattavan pitkiä kiertoja radan eri puolilla olevien paikkojen välisille kulkureiteille, ja luoda epävirallisia oikoreittejä. Rautatiealueella liikkuminen ja oleskelu on Raideliikennelain 174§ nojalla rangaistava teko (Raideliikennelaki 2018).

Kiinnostavana esimerkkinä radan yli oikaisemisesta voidaan pitää muun muassa kajaanilaista rata-alueetta, jossa tapahtui kuolemaan johtanut tasoristeysonnettomuus vuonna 2014. Vaikka tasoristeys tämän jälkeen suljettiin, reitin käyttö on jatkunut kielloista ja riskeistä huolimatta, sillä reitti on nopein

ja suurin tie ammattikoulun ja toisella puolella sijaitsevan lukion sekä linja-autoaseman välillä. Koulujen toimesta tilanteen ratkaisemiseksi ehdotetaan kovempia kieltoja, poliisin valvontaiskuja ja sanktioita, toisaalta Liikenneviraston edustaja toteaa tilanteesta, että kaupunkirakenne ruokkii laittomia ylityspaikkoja, jos vaihtoehtoja ei ole lähellä tarjolla. Yli- tai alikäytävän rakentaminen vanhan tasoristeyksen paikalle olisi puolestaan miljoonien eurojen investointi. (Hinkula 2018)

4.4 Muut tekijät

Erilaisten ympäristötekijöiden lisäksi kävelyreitit valintaan vaikuttaa joukko tekijöitä, joita on vaikeampi kytkeä tiettyyn paikkaan. Tärkeimpiä näistä ovat muiden ihmisten luoma sosiaalinen vaikutus, kävelijän henkilökohtaiset preferenssit, tunteet ja asenteet sekä erilaiset hetkelliset olosuhteet.

Eri ihmisten reitinvalintatapumukset vaihtelevat paljon, sillä jokainen tekee päätökset omista lähtökohdistaan. Monissa reittipäätöksissä vaikuttavat ihmisten erilaiset asenteet, kuten rationaalisuus, riskinottoisuus ja epävarmuuden sieto. Ihmiset kokevat toisesta poikkeavilla tavoilla esimerkiksi yksityisyyden ja julkisuuden merkityksen, sekä kokevat eritavoin luvallisen ja luvattoman, hyväksytyt ja paheksutut tai itsekkään ja muita kunnioittavan käyttäytymisen merkityksen. (Golledge & Stimson 1987)

Kuten muillakin elämänaloilla, myös kävelyreitit valinnassa ihminen voi tuntea tyytyväisyyttä tai tyytymättömyyttä, stressiä tai nautintoa. Jokainen ihminen on oppinut erilaiset reitit omalla tavallaan, ja jokaisella on eri paikoista erilaisia muistoja ja merkityksiä. Henkilökohtaisilla paikkaan sidotuilla merkityksillä ja niihin liittyvillä tunnetiloilla voi olla suuriakin vaikutuksia valittuun reittiin. Myös varustautumisella on merkitystä: määrällä säällä kumisaappaat avaavat enemmän reittivaihtoehtoja käytettäväksi. Kävelyn viihtyisyyttä voi ympäristöstä riippumatta parantaa säänmukaisilla vaatteilla, kävelemällä hyvässä seurassa tai vaikka kuuntelemalla musiikkia. Kuten todettua, reitinvalinta ei ole aina rationaalista, ja reitinvalintaan käytettävän huomion määrä vaihtelee. Valittu reitti voi olla lopputuloksena erittäin sattumanvarainen, hetkellisten ajatusten ja aikeiden ohjaama.

Ihminen on sosiaalinen olento ja myös reitinvalinnassa muilla ihmisillä on merkittävä vaikutus (Papadimitriou ym. 2009). Vilkaalla alueella jalankulkijat havainnoivat toistensa reittejä, ja koettavat sopeuttaa oman toimintansa muihin. Suurten ihmismassojen liikkeissä tulee esiin monenlaisia itseorganisoituvia ilmiöitä, kuten eri suuntiin kulkevien ihmisten kaistoja (Hoogendoorn ym. 2015). Jos kävelijä ei ole liikkeellä yksin vaan liikkuu yhdessä muiden kanssa, reitinvalinta ei ole enää pelkkää yksien aivojen tekemää pohdintaa, vaan neuvottelun tulos. Yksinkin liikkuvalla on

tärkeää miettiä, mitä muut ihmiset tekevät ja mitä pidetään hyväksyttävänä käyttäytymisenä. Luvallisuuden ja luvattomuuden rajamailla oleviin asioihin ihmisillä on tapana hakea hyväksyttävyyttä muiden toiminnasta. Näkyvät oikopolut kertovat muiden ihmisten reitinvalintapäätöksistä, ja oikopolun olemassaolo tekee sen käytöstä sosiaalisesti hyväksyttävämpää: jos muutkin ovat kulkeneet tuosta, minäkin voin kävellä. Vastaavasti joitakin luvattoman tuntuisia oikopolkuja saatetaan käyttää lähinnä silloin, kun tiedetään, että kukaan ei näe, jolloin sosiaalista hyväksymistä ei tarvita.

5 TUTKIMUSKOHDE: POLTINAHO

5.1 Tutkimuskohteen valinta

Työn empiirisen osuuden tutkimuskohde valikoitui pienen etsimisen, pohdinnan ja osin sattuman tuloksena. Työtä suunniteltaessa ajatuksena oli, että tutkimuskohteena voisi toimia mikä tahansa kaupunkimaisessa katuymäristössä sijaitseva suhteellisen vakiintunut oikopolku tai mieluummin useampi kohde, joista osassa oikaiseminen ei välttämättä olisi yleistä. Alun perin tavoitteena oli, että tutkimuskohteen ympäristö olisi vasta suunnitteilla tai rakenteilla, jotta oikopolkujen muodostumista havainnoitaisiin heti syntyvaiheessa. Kohteen tuoreus helpottaisi myös suunnittelijoiden löytymistä asiantuntijahaastatteluihin. Osin aikataulullisista syistä ja osaltaan kriteerit täyttävien tutkimuskohteiden pienen määrän vuoksi jo varhaisessa vaiheessa oli todettava, että oli järkevämpää tutkia olemassa olevia oikopolkuja.

Tutkimusalue valikoitui lopulta yhtä aikaa ensimmäisten asiantuntijahaastattelujen varmistumisen myötä. Hämeenlinnan Poltinaho oli yksi mahdollisista vaihtoehdoista, joita harkitsin sopivaksi tutkimuskohteeksi. Toukokuussa 2018 otin yhteyttä Hämeenlinnan kaupunkiin kysyäkseni, mistä voisin saada nähtäväksi valmistuneita katusuunnitelmia mahdollisilta tutkimusalueilta, jotta voisin vertailla kohteiden soveltuvuutta. Puheluni yhdistettiin kunnallistekniikan suunnittelijalle, joka kertoi olleensa itse suunnittelemassa Poltinahon katuja ja suostuvansa mielellään haastateltavaksi. Saman päivän aikana sain yhteyden myös arkkitehtitoimisto AOA:han, joka oli mukana tekemässä Poltinahon asemakaavoitusta. Haastattelu sopi myös heille, ja kahden sovitun haastattelun avulla pystyin lyömään lukkoon tutkimusalueen valinnan.

Tutkimuskohteeksi valikoitunut Poltinahon alue Hämeenlinnassa ei ole erityisen tuore tapaus, sillä alueen asemakaava on hyväksytty vuonna 2008. Kenttäosuutta suorittaessani asemakaavan valmistumisesta oli kulunut kymmenen ja puoli vuotta, ja tutkittavien oikopolkujen olosuhteet olivat olleet vakiintuneet jo noin kahdeksan vuotta aiemmin. Kohteen ikä ei kuitenkaan vaikeuttanut

mukana olleiden suunnittelijoiden löytymistä, sillä suunnittelijoiden tavoittaminen nimenomaan mahdollisti tutkimuskohteen valinnan. Haastattelujen edetessä kävi kuitenkin ilmi, että suunnittelijoiden muistikuvat tapahtumien kulusta olivat päässeet hämärtymään kymmenen vuoden aikana. Kaikkiin avoimiin kysymyksiin alueen suunnittelun vaiheista ei löytynyt ollenkaan vastauksia, ja joiltain osin eri ihmisten muistikuvat olivat keskenään ristiriitaisia. Tutkimuskysymyksiin vastaamisen kannalta tästä ei ollut merkittävää haittaa, mutta tuoreempi kohde olisi ollut lopulta optimaalisempi valinta. Myös suunnitteluperiaatteissa ja -käytännöissä on tapahtunut muutoksia kymmenen vuoden aikana, eikä tutkimus tältä osin vastaa täydellisesti nykypäivän tilannetta.

Poltinahon alue soveltui tutkimuskohteeksi erityisesti hyvin myös siksi, että se oli minulle entuudestaan tuttu. Olen itse asunut alueen lähellä useita vuosia, ja muistan hyvin Poltinahon alueen kehittymisen ja rakentamisen eri vaiheet. Olen kulkenut Poltinahon Salelle johtanutta oikopolkua eli tutkimuksen A-polkua lukuisia kertoja, ja luulisin, että tämä oikopolku toimi tietynlaisena innoituksena tutkimusaiheelle, vaikka en aluksi osannutkaan harkita tutkivani joskus nimenomaan tätä polkua. Poltinahon merkittävin etu tutkimuskohteena oli se, että samalla asemakaavamuutosalueella sijaitsee useita erilaisia oikopolkuja, joten oli mahdollista tutkia yhtä aikaa useita erilaisia oikopolkuja haastatteleamalla samoja ihmisiä.

Poltinaho ei edusta klassista jalankulkuympäristöä, sillä se ei sijaitse kaupunkirakenteessa varsinaisella jalankulkuvyöhykkeellä. Hämeenlinna ei myöskään kokonaisuutena ole erityisen kävelyvaltainen kaupunki, sillä Hämeenlinnassa on keskisuuriin kaupunkiseutuihin nähden kohtuullisen suuri osuus autoriippuvaisia työmatkoja (Kanninen ym. 2010: 58). Tutkimusasetelman kannalta oleellisempaa oli kuitenkin kävelijöiden absoluuttinen määrä suhteellisen osuuden sijaan, ja toisaalta havainnoinnin perusteella kävely oli hyvinkin yleinen kulkumuoto erityisesti Salen ympäristössä. Kävelyä on perinteisesti tutkittu eniten keskusta-alueilla, mutta tämä antaa kulkumuodon tarpeista osittain vääristyneen kuvan. Väitöskirjassaan kävelyä muun muassa Poltinahon lähellä Kaurialan kaupunginosassa tutkineen Jenni Kuopan (2016) mukaan keskustojen ulkopuolella kävely-ympäristö on tiiviimmin osa ihmisten elinympäristöä, ja on perusteltua tutkia kävelemistä ja kävely-ympäristöä kaikenlaisilla alueilla (Kuoppa 2016: 65).

Hämeenlinnan kaupunki on myöntänyt tutkimusluvan tälle pro gradu -työlle, mutta muutoin tutkimus on tehty ilman yhteydenpitoa kaupunkiorganisaation kanssa, tutkimushaastatteluja lukuun ottamatta.

5.2 Poltinahon asemakaavamuutos

Poltinahon alue sijaitsee Hämeenlinnan kaupungissa, Kanta-Hämeen maakunnassa. Poltinaho sijaitsee keskustan reunavyöhykkeellä, kaupungin keskustasta noin 1,5–2 kilometriä länteen päin. Virallisten kaupunginosarajojen mukaisesti alue kuuluu Ahveniston kaupunginosaan, mutta käytännössä Poltinaho muodostaa itsessään vakiintuneen, joskin rajoiltaan epäselvän oman kaupunginosaansa. (Hämeenlinnan karttapalvelu 2019).

Poltinahon historiaan liittyy kiinteästi sen toimiminen armeijan käytössä. Poltinahon alue on maastoltaan hyvin tasainen, ja alue on toiminut Ruotsin armeijan harjoituskenttänä jo 1700-luvulla. Venäjän armeija rakensi alueelle ensimmäiset rakennukset 1800-luvun puolessavälissä, ja kasarmialuetta täydennettiin erityisesti 1880- ja 1910-luvuilla (Putkonen 2003; Saloranta 2008). Poltinaho on toiminut myös tärkeänä risteyspaikkana, sillä 1700- ja 1800-luvuilla Hämeenlinnasta Helsingin ja Tampereen suuntiin kulkevat maantiet lähtivät Poltinaholta. Aikoinaan kaupungin laidoilla sijainnut kasarmi jäi vähitellen kasvavan kaupungin sisälle 1920-luvulta alkaen Kaurialan kaupunginosan asemakaavoituksen myötä. Viimeinen aluetta käyttänyt sotilastaho oli puolustusvoimien autokomppania, kunnes vuonna 2001 Puolustusvoimat luopui Poltinahon kasarmista, ja Hämeenlinnan kaupunki hankki alueen omistukseensa. Varuskunta-aikaan Poltinaho oli ollut ulkopuolisilta suljettu ja muusta kaupungista aidalla eristetty alue, ja aluetta ympäröivät aidat olivat paikoillaan vielä joitakin vuosia asemakaavan valmistumisaikoihin asti. Asemakaavaprosessin alussa Poltinaholla oli jäljellä parikymmentä vanhaa kasarmirakennusta, enimmäkseen huonokuntoisina. Suurin osa vanhoista rakennuksista oli aikojen saatossa purettu tai palanut, ja yleisilmeeltään alue oli väljä ja puistomainen. (Anttinen 2007; Saloranta 2008)

Puolustusvoimien poistumisen myötä entiselle alueelle ryhdyttiin etsimään uudenlaista käyttöä. Sijainti keskustan reunavyöhykkeellä valmiiksi rakennetun alueen keskellä olivat luontevia syitä muuttaa alue ensisijaisesti asumiskäyttöön. Poltinahon asemakaavoitus toimi pilottikohteena Hämeenlinnan Asumiskaupunki -nimisessä EU-hankkeessa, jossa tavoitteena oli ”nostaa asuntoalueiden laatutasoa, etsiä uusia asumismalleja sekä monipuolistaa asuntotarjontaa” (Saloranta 2008). Hankkeen puitteissa Poltinaholle haluttiin tavallisesta poikkeavia asumisen ja rakentamisen muotoja, ja tämän tueksi alueen suunnittelusta järjestettiin yleinen arkkitehtuurikilpailu vuonna 2005. Syyskuussa 2005 päättyneeseen yleiseen arkkitehtuurikilpailuun osallistui 66 ehdotusta. 31.10.2005 voittajaksi julistettiin ehdotus nimeltä ”Kruunu”, jonka olivat laatineet arkkitehtiylöppilaat Selina Anttinen ja Vesa Oiva, avustajanaan arkkitehti SAFA Jussi Kalliopuska. (Pekkarinen-Kanerva 2006; Saloranta 2008)

Voittajaehdotuksen pohjalta lähdettiin työstämään alueen yleissuunnitelmaa. Asemakaavamuutos tuli vireille 3.5.2006, ja ensimmäinen kaavaluonnos oli nähtävillä loppuvuonna 2006. Asemakaavoituksen yhteydessä kesällä 2007 järjestettiin myös tontinvarauskilpailu kuudelle eri alueen tontille tai osa-alueelle, ja näiden tonttien osalta asemakaavaa työstettiin kilpailun voittajien kanssa. Ehdotusvaiheessa asemakaava oli nähtävillä kesäkuussa 2008, ja lopullinen asemakaavaehdotus valmistui saman vuoden lokakuussa (Saloranta 2008).

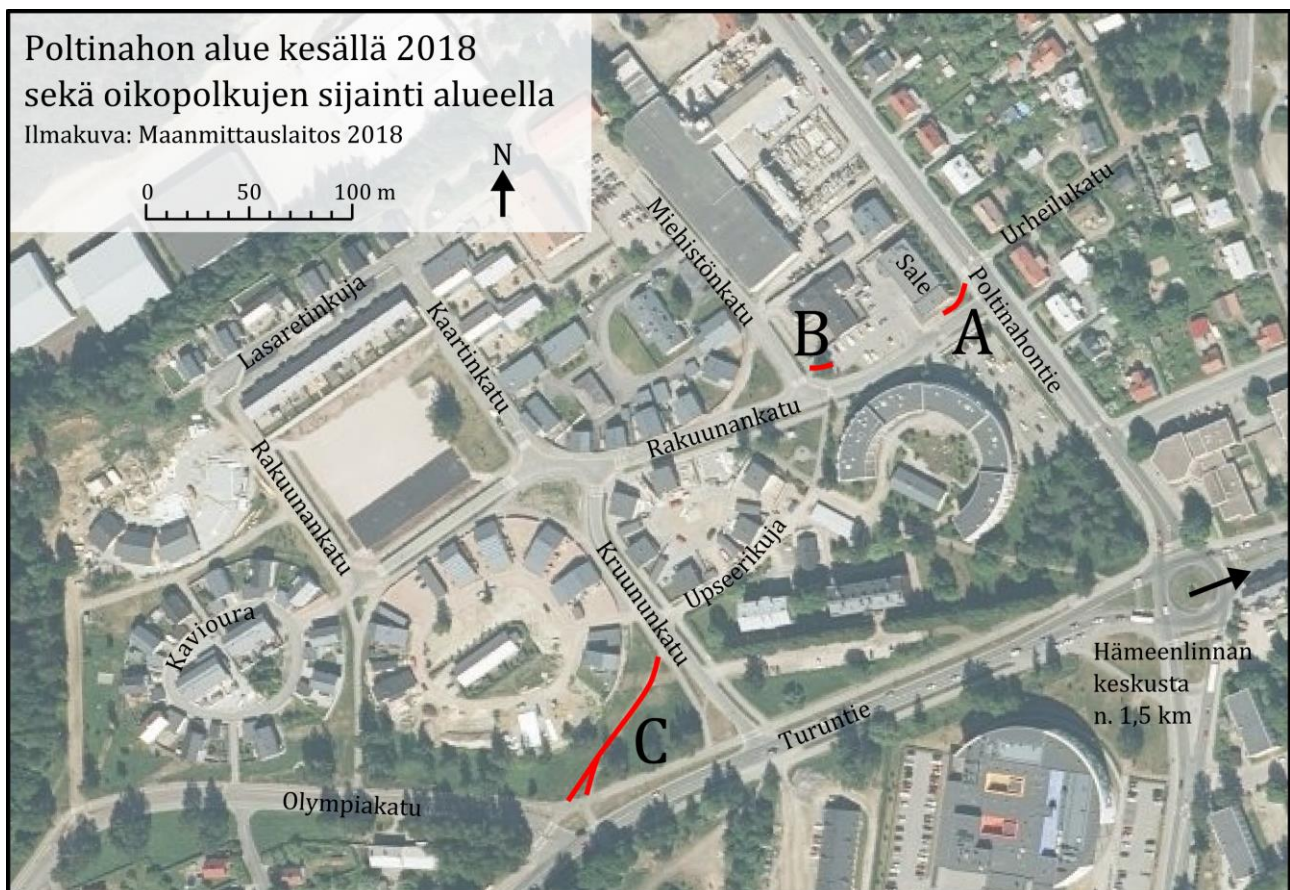


Kuva 13. Poltinahon hyväksytty asemakaavakartta. Karttaa on rajattu keskeisiin osiin

Poltinahon asemakaavamuutosalueen koko on noin 22 hehtaaria, josta ydinosa muodostava entinen kasarmialue on pinta-alaltaan noin 12 hehtaaria. Uutta asuinalueetta rajaavat idässä Poltinahontie, Etelässä Turuntie ja Olympiakatu, lännen puolella Paukkulantie ja Ahveniston metsä, sekä pohjoisessa entiseen hiekkakuoppaan rakennettu urheiluhallien alue. Toteutuneelle uudelle asemakaavalle tunnusomaista ovat erilliset, väljästi sijoitellut korttelit, joiden välille jäävät alueet ovat liikenne- ja viheralueita. Lähes kaikki korttelit ovat tunnusomaisesti pyöreitä tai pyöreäkulmaisia, ja suuri osa vanhoista, yhteistiloiksi tai asunnoiksi kunnostetuista rakennuksista on jäänyt uusien korttelien sisäpihalle. Muutamaa kerrostaloa lukuun ottamatta alueen rakennuskanta koostuu enimmäkseen kaksikerroksisista rivitaloista, kytketyistä pientaloista sekä erillistaloista. Erillistalojen tontit ovat Hämeenlinnan muihin alueihin verrattuna melko pieniä, mutta toisaalta tontteja ympäröivät laajat viheralueet, mukaan lukien lähiliikuntakäyttöön jätetty kasarmin

harjoituskenttä. Asuinkäyttöön varattua pinta-alaa asemakaavassa sallitaan yhteensä 22 700 kerrosalaneliömetriä (Saloranta 2008). Asemakaavakartta tutkimusalueelta näkyy kuvassa 13.

Ensimmäiset uudet rakennukset pystytettiin alueelle heti asemakaavan valmistumisen jälkeen vuosina 2009–2010. Alueen länsireunaan valmistui uusi lähikauppa, Osuuskauppa Hämeenmaan Sale Poltinaho marraskuussa 2011. Alueen rakentuminen on kuitenkin tapahtunut hyvin hiljalleen, ja monet korttelit ovat toteutuneet vasta 2010-luvun jälkipuolella. Tätä kirjoitettaessa syksyllä 2020 rakennustyöt ovat käynnissä viimeisilläkin uusilla asuinrakennusten tonteilla.



Kuva 14. Tutkimuksen kohteen olevien oikopolkujen sijainti Poltinaholla.

5.3 Poltinahon oikopolut

Poltinahon asuinalueen rakentuessa ja kehittyessä alueelle on vuosien saatossa kehittynyt useita erilaisia oikopolkuja. Muutamien selkeiden polkujen lisäksi oli alueella kiertelyn ja havainnoimisen jälkeen tunnistettavissa ainakin parikymmentä erilaista säännöllisesti käytettyä oikaisupaikkaa. Tarkempaan käsittelyyn valitut kolme oikopolkua valikoituivat osaltaan yleisyyden perusteella, sillä haastattelujen onnistumiseksi käyttäjiä piti olla riittävän paljon. Osaltaan valintaan vaikutti myös se, että nämä kolme polkua olivat huomattavan erilaisia luonteeltaan ja olosuhteiltaan ja siten tarjosivat tutkittavaksi laajan näkökulman oikopolkuihin ilmiönä. Asiantuntijahaastattelussa sivuttiin jossain

määriin myös muita alueen oikopolkuja, mutta olen jättänyt nämä kuitenkin aineistossa erikseen käsittelemättä. Nimikoin tutkimusoikopolut kirjaintunnuksilla A, B ja C ja näitä tunnuksia käytetään poluista johdonmukaisesti koko tutkimuksen ajan. Ilmakuva Poltinahon alueesta oikopolkuineen on esitetty kuvassa 14.



Kartoitus kuvastaa aluetta kesäkuussa 2019. Kartta pohjautuu Hämeenlinnan kantakarttaan ja valokuviin alueelta.

Kuva 15. Poltinahon Salen ympäristö sekä oikopolkujen A ja B sijainti aineistonkeruun aikaan. Punaisilla viivoilla ja teksteillä on esitetty alueen maanomistussuhteet ja -rajat.

5.3.1 Oikopolku A

Oikopolut A ja B sijaitsevat Poltinahon Sale-kaupan ympärillä. Salen ympäristö polkuineen on esitetty kartalla kuvassa 15. Kaupan sisäänkäynnin vieressä sijaitseva A-polku oli tutkimuksen poluista kaikkein selkein, levein ja kulunein, ja jo ennen varsinaista havainnointia oli helposti huomattavissa sen olleen myös alueen yleisimmin käytetty oikopolku. A-polun ympäristö on kuvattu kartalla kuvassa 16 ja valokuvia polusta kuvassa 17. A-polkuun on viitattava imperfektissä, sillä polkua ei ole enää olemassa sellaisena, kuin se aineiston keruun aikana oli. Asiantuntijahaastattelujen aikana sain kuulla, että Osuuskauppa Hämeenmaan ja Hämeenlinnan kaupungin välillä oli käyty jo pitkään keskusteluja jalkakäytävän rakentamisesta polun paikalle. Polun paikka lopulta pengerrerrettiin

ja täytettiin soralla loppuvuonna 2019. Käyn läpi polun virallistamiseen liittyviä asioita myös lyhyesti tulosten yhteydessä.

Oikopolku A johti Poltinahontien länsireunassa olevalta kävely- ja pyörätieltä nurmipintaisen viheralueen läpi Salen oven viereiselle polkupyörien pysäköintipaikalle kulki seinän viertä. Polkua pitkin pääsi kävelemään suorinta reittiä Salen ovelle tullessa Poltinahontietä pohjoisesta päin tai Urheilukadulta Poltinahontie ylittäen. Tämän lisäksi polku oli matkan varrella myös kaupan ohi mennessä, jos kävelijä tuli edellä mainituista suunnista ja jatkoi Rakuunankatua länteen päin.



Kuva 16. Yksityiskohtainen kartta oikopolku A:n ympäristöstä. Karttaselite on nähtävissä kuvassa 15.

A-polku oli merkittävässä määrin myös polkupyöräilijöiden käytössä. Polun suuren käyttöasteen myötä polku oli talleantunut kulkukelpoiseksi myös talvisin. Kuivalla säällä polun pohja oli huomattavan sileä ja tasainen, mutta koska polku sijaitsi pienessä notkelmassa, polun keskellä oli sadekeilillä usein vesilammikko tai mutaa. Poltinahontien puoleisessa päässä polku nousi melko jyrkkää rinnettä, ja Salen puoleisessa päässä polku haarautui kahtia viheralueella olleen pensaan molemmin puolin. Lisäksi polun vieressä oli nähtävissä kävelyn aiheuttamaa kulumaa myös lähempänä Rakuunankadun ajorataa. Polku sijaitsi suunnilleen puoliksi kaupungin ja puoliksi Hämeenmaan omistamalla maalla. Kiinteistöjen välinen raja kulki oikopolun lävistämän viheralueen keskellä ilman selkeitä rajamerkkejä.

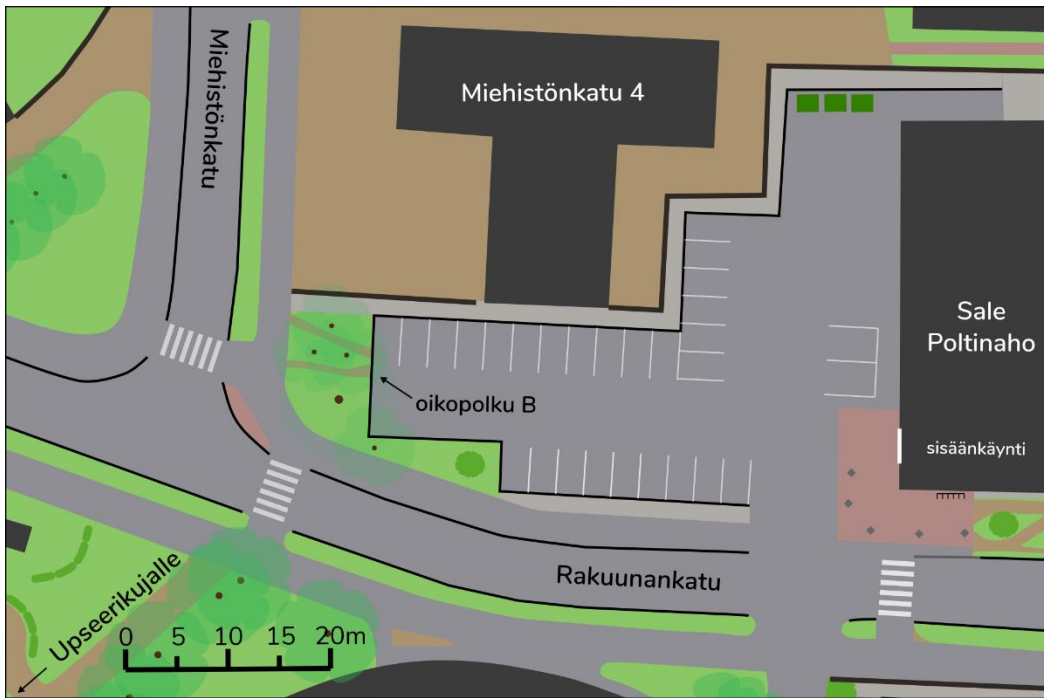
A-polun varsinaisen polku-uran pituus oli noin 18 metriä. Jos oikopolkua käytti, kävelymatkaa Poltinahontien ylittävän suojatien kohdalta Salen ovelle tuli yhteensä noin 31 metriä, kun taas sama matka virallista reittiä, Rakuunankatu kahdesti ylittäen on osapuilleen kaksi kertaa pidempi, noin 64 metriä. Tältä osuudelta oikopolku lyhensi matkaa noin 52 %. Polku oli erittäin selkeästi nähtävissä joka suunnasta ja sen tuoma lyhyys viralliseen reittiin suhteutettuna oli helposti havaittavissa.



Kuva 17. Oikopolku A eri kulmista ja eri vuodenaikoina. 30.4.2019 oli yksi kenttätyöpäivistä.

5.3.2 Oikopolku B

Oikopolku B kuuluu myös Poltinahon Salen ympäristöön (kuva 15). Oikopolku sijaitsee Salen parkkipaikan länsipäässä, yhdistäen asfaltoidun parkkipaikan Miehistönkadun itäreunan jalkakäytävään. Polku kulkee pienellä nurmipintaisella viheralueella, jossa kasvaa yksi vanha ja neljä nuorempaa koivua. B-polku toimii pääasiassa osana oikoreittiä, jossa Salen pääovelle kävellään parkkipaikan halki. Tarkkaan ottaen nurmialueen läpi kulkee kaksi vierekkäistä polkua, joista toinen kääntyy kohti parkkipaikan pohjoislaidalla kulkevaa aitaa ja edelleen Miehistönkadun suuntaan, ja toinen suoraan kohti Miehistönkadun ylittävää suojatietä. Kahdesta rinnakkaisesta polusta huolimatta olen tässä tutkimuksessa käsitellyt oikopolkua yhtenä kokonaisuutena. Tarkempi kartta polun ympäristöstä näkyy kuvassa 18.



Kuva 18. Kartta oikopolku B:n ympäristöstä. Karttaselite on nähtävissä kuvassa 15.



Kuva 19. Oikopolku B eri vuodenaikoina ja eri kulmista. 2.5.2019 oli yksi kenttätöypäivistä.

B-polulle vaihtoehtoinen virallinen kävelyreitti on käyttää Rakuunakadun pohjoispuolen jalkakäytävää. Pituusero matkassa Salen ovelle ei ole merkittävästi oikoreittiä pidempi. Miehistönkadun itäpuolen jalkakäytävältä B-polkua ja parkkipaikkaa käyttävä reitti on noin 13 metriä

eli noin 17 % lyhyempi kuin vaihtoehtoinen virallinen reitti. Miehistönkadun ylittävältä suojatieltä Salen ovelle kuljettaessa polun mahdollistama oikaisu on vain noin 5 metriä eli noin 7 % lyhyempi kuin virallinen reitti. Nurmikkoon kuluneen varsinaisen polun pituus on noin kahdeksan metriä.

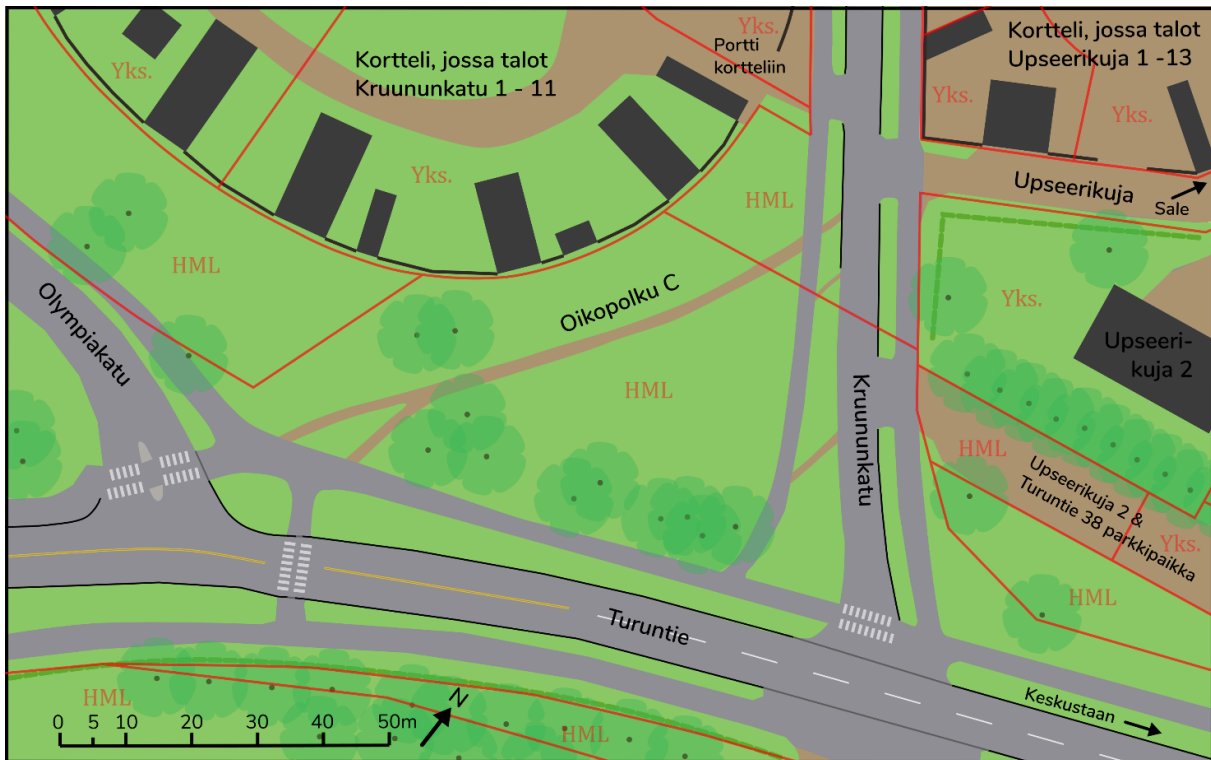
Polun mahdollistamien reittivaihtoehtojen yhteydessä on otettava huomioon, että Miehistönkadun itäreunan jalkakäytävä loppuu noin 30 metrin päässä Rakuunankadun risteyksestä pohjoiseen, eikä Miehistönkadun yli kulje suojatietä muualla kuin risteuksen vieressä. Koko oikoreitin käyttämiseen kuuluu siis usein Miehistönkadun ylittäminen ilman suojatietä, sen lisäksi, että oikoreitti kulkee parkkipaikan läpi. Jos suojatien ulkopuolinen kadunylitys lasketaan osaksi oikoreittiä, reitti Salen ovelle on tässä tapauksessa noin 17 metriä ja 14–17 % lyhyempi kuin vastaava virallinen reitti.

Kuten A-polku, myös B-polku kulkee kaupungin ja Hämeenmaan omistamien maa-alueiden rajalla. Itse viheralue polkuineen sijaitsee kokonaan Hämeenmaan tontilla, mutta polku päättyy välittömästi jalkakäytävään. Maaperä polun kohdalla on tasainen tai jopa hieman kohollaan, joten polun pinta pysyy säästä huolimatta melko kuivana ja siksi helppokulkuisena. B-polku on kuitenkin A-polkua selvästi vähemmän kulunut ja huonommin erottuva. Talviaikaan polku ei ole vahvasti tallautunut, mutta syynä tähän on myös se, että viheralue toimii lumenkasausspaikkana parkkipaikkaa auratessa. Runsaslumisena talvena polku peittyy lumikasojen alle, tosin tästä huolimatta B-polun kohdalla näkyi talvella 2019 jonkin verran kasan ylittäviä tai kiertäviä jalanjälkiä. B-polku eri vuodenaikoina näkyy kuvassa 19.

5.3.3 Oikopolku C

Kolmas oikopolku sijaitsee asemakaava-alueen eteläreunalla, parisataa metriä Salesta lounaaseen (kuva 14). Tarkempi kartta C-polun ympäristöstä näkyy kuvassa 20. Oikopolku lähtee Kruununkadun länsipuoleiselta kävelytieltä, kulkee viheralueen läpi suoraviivaisesti ja päättyy Turuntien pohjoispuoliselle kävely- ja pyörätielle Turuntien ja Olympiakadun risteuksen tuntumaan. Polun halkaisema viheralue, kuten lähtö- ja päätepiirteenä toimivat katualueet, ovat kokonaisuudessaan Hämeenlinnan kaupungin omistamia. Asemakaavassa puistoksi merkittyä viheraluetta hoidetaan niittynä, ja kasvillisuus on enimmäkseen matalia heinäkasveja. Turuntien puoleisessa reunassa kasvaa myös joitakin mäntyjä ja koivuja. Polku kulkee yleensä melko kapeana heinikon läpi, mutta tutkimuksen teon aikaan viheraluetta käytettiin viereisen rakennustyömaan aputilana, ja polun paikalla ja osittain vieressä kulki leveämpi autojen ja työkoneiden jättämä ura. Polun keskikohta on hieman ympäristöään alempana, ja polun kohdalle muodostuu sadesäällä lammikko. Talvisaikaan polku on yleensä tallautunut lumeen, tosin runsaslumisena talvena 2018–2019 polku oli välillä käyttämättömänä hankien alla. Koska viheralue on kasvillisuudeltaan matala ja avoin, oikopolku on

hyvin havaittavissa eri suunnista, ja sen tuoman oikaisun hyöty tulee selkeästi esiin alueella kävellessä. Kuvia C-polusta eri vuodenaikoina ja eri kulmista on esitetty kuvassa 21.

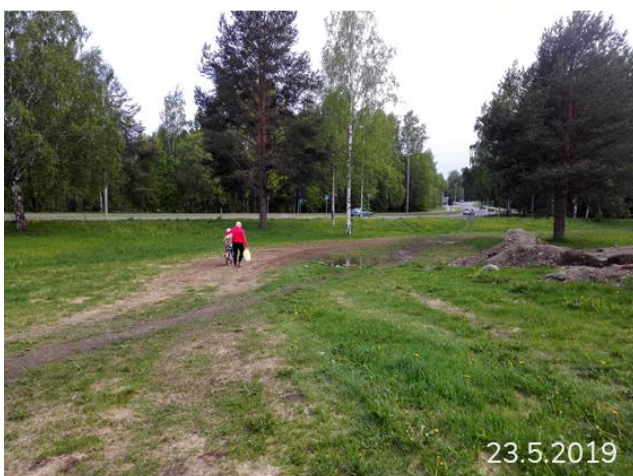


Kuva 20. Kartta oikopolun C ympäristöstä. Kartan selite näkyy kuvassa 15. Punaisella tekstillä on merkityissä maanomistajissa HML tarkoittaa Hämeenlinnan kaupungin omistamaa maata, Yks. yksityistä tonttia.

Polku C toimii suoraviivaisena reitin oikaisuna pääasiassa silloin, kun kävelijä tulossa Kruununkadulta tai Upseerikujalta, ja jatkaa matkaansa Turuntietä tai Olympiakatua länteen. Polun lounaispäässä on havaittavissa polun haarautuminen kahtia niin, että toinen pää kulkee kohti Olympiakadun ylittävää suojatietä ja toinen kohti Turuntien ylittävää suojatietä. Koillispäässä on puolestaan nähtävissä, että polku jatkuu pienenä kulumana Kruununkadun ajoradan ja kävelytien välisellä nurmikaistalla, mikä kertoo oikoreitin jatkuvan kadun yli kohti Upseerikujaa. Huomionarvoisaa on, että Kruununkadun yli ei johda tämän risteyksen kohdalla suojatietä.

Polku C on tutkimuksen poluista pisin, noin 80 metriä. C-polulle vaihtoehtoinen virallinen reitti kulkee pitkin asfaltoituja kävely- ja pyöräteitä Turuntien ja Kruununkadun vieressä. Oikopolku lyhentää virallista reittiä melko paljon, sillä Turuntie ja Kruununkatu kohtaavat toisensa hieman terävässä, noin 80 asteen kulmassa. Virallista tietä pitkin polun alku- ja loppupään välinen etäisyys on noin 120 metriä, eli polku lyhentää matkasta noin 40 metriä eli 33 % virallisesta reitistä. Jos oikoreitin katsotaan jatkuvan Upseerikujalle asti, ja Kruununkadun ylitys ilman suojatietä ajatellaan oikaisemiseksi, virallinen reitti Upseerikujalle Turuntieltä lännestä tullessa kulkee Kruununkadun

itäpuolta. Tämä reittikokonaisuus tekee suhteessa vielä suuremman mutkan, joten koko oikoreitti Upseerikujalle lyhentää matkaa noin 40 %



Kuva 21. Oikopolku C eri vuodenaikoina. 23.5.2019 oli yksi kenttätyöpäivistä.

6 AINEISTOT JA METODOLOGIA

Työn empiirisen osan tavoitteena oli tapaustutkimuksen avulla tutkia oikopolkujen syntymistä ja merkitystä käytännössä. Jotta tutkimuskysymyksiin pystyisi vastaamaan, oli tarkoituksenmukaista kerätä tutkimusta varten kokonaan uutta aineistoa, joka vastaisi tutkimusasettelun kannalta oleellisiin kysymyksiin. Aineiston keruu tapahtui keväällä 2019 kokonaisuudessaan pro gradu -työn tekijän toimesta. Kerättyä primääriaineistoa täydentääkseni olen analysoinut myös muutamia kirjallisia lähteitä koskien tutkimusalueen eli Poltinahon suunnitteluun vaikuttaneita tekijöitä.

Työssä kerätty primääriaineisto koostui kahdesta erilaisesta osiosta. Aineistonkeruun ensimmäinen vaihe oli kerätä tietoa tutkimusalueen kävely-ympäristön suunnittelutyön taustoista, mikä tapahtui haastattelemalla asemakaavamuutoksen suunnittelutyössä mukana olleita asiantuntijoita. Tämän jälkeen toisena vaiheena oli oikopolkujen käyttäjien tutkiminen, joka tapahtui paikan päällä sekä havainnoimalla oikopolkujen käyttäjiä että haastattelemalla heitä lyhyen kyselylomakkeen avulla.

Ennen asiantuntijahaastatteluita sekä varsinaisia kenttätöitä tutustuin kattavasti tutkimusalueeseeni Poltinahoon, ja tarkastelin siellä eri oikopolkujen sijaintia ja käyttöä, sekä tarkkailin oikopolun käyttäjien yleisimpiä kulkusuuntia. Tältä pohjalta valitsin tarkemmaksi kohteeksi kolme eri oikopolkua, joihin kohdistin asiantuntijahaastattelujen kysymykset, kävelijähaastattelut sekä havainnoinnin.

6.1 Kirjallinen aineisto

Asiantuntijahaastattelun tueksi tarkastelin työn aikana erinäisiä Poltinahon asemakaavoitukseen ja suunnitteluun liittyviä kirjallisia dokumentteja. Nämä dokumentit toimivat toisaalta sekä keskustelun tukena asiantuntijahaastatteluissa että auttoivat tutkimusalueeseen tutustumisessa ennen varsinaista aineistonkeruuta. Olen lisäksi käyttänyt kirjallisia aineistoja asiantuntijahaastattelujen tukena käydessäni läpi sitä, millä tavoin kävely on näkynyt Poltinahon asemakaavamuutostyössä. Käytetyt kirjalliset aineistot on lueteltu taulukossa 1.

Taulukko 1. Kirjalliset tutkimusaineistot.

Aineiston nimi ja tyyppi	Tekijä / laatija	Vuosi
Hämeenlinnan Poltinahon yleinen arkkitehtuurikilpailu 22.4.–5.9.2005: Arvostelupöytäkirja	Arkkitehtuurikilpailun palkintolautakunta	2005
Hämeenlinnan Poltinaho. Arkkitehtuurikilpailuja 1/2006, Arkkitehti-lehden irtoliite	Pirjo Pekkarinen-Kanerva (toim.)	2006
Poltinaho: Asuinalue vahalle kasarmialueelle Hämeenlinna. Diplomityö	Selina Anttinen	2007
Asemakaavan muutos 2393 Poltinahon asuinalue, asemakaavakartta	AOA Oy, Markku Kaila / Hämeenlinnan kaupunki	2008
2393 Poltinahon asuinalue, asemakaavamuutoksen selostus	Päivi Saloranta / Hämeenlinnan kaupunki	2008
Poltinahon alue, Lähiympäristön suunnittelu- ja rakentamistapaohjeet	Selina Anttinen, Vesa Oiva, Sanna Meriläinen, Juha Vehmas & Laura Knuutila	2008
Poltinahon asemakaava-alueen katusuunnitelma-aineisto	Katusuunnittelija*	2009

*Katusuunnittelija, jota myös haastateltiin yhdessä asiantuntijahaastatteluista, toivoi pysyvänsä anonyyminä.

6.2 Asiantuntijahaastattelut

Monipuolisen asiantuntijanäkökulman saamiseksi oli tarpeen haastatella useita kohdealueen suunnitteluun osallistuneita henkilöitä. Ensimmäisten haastateltavien löytyminen tapahtui yhtä aikaa

tutkimusalueen valinnan kanssa toukokuussa 2018, kuten luvussa 5.1 selostettiin. Varsinaisia haastatteluja lähdin tekemään gradutyössä olleen tauon jälkeen helmikuussa 2019. Ensimmäisenä haastateltavana oli aiemmin mainittu Hämeenlinnan kaupungilla työskentelevä kunnallistekniikan suunnittelija, joka oli asemakaavan valmistumisen jälkeen vuonna 2009 tehnyt alueelle katusuunnitelmat. Haastateltavan toiveesta hänen nimeään ei mainita, joten viittaa häneen jatkossa nimikkeellä ”katusuunnittelija”.

Toisena haastateltavana olivat Selina Anttinen ja Vesa Oiva, jotka toimivat arkkitehteinä nimiään kantavassa Anttinen Oiva Arkkitehdit Oy:ssä. Anttinen ja Oiva voittivat yhdessä Poltinahon asemakaavoituksesta järjestetyn arkkitehtikilpailun vuonna 2005, ja he olivat voiton jälkeen mukana asemakaavan laadinnassa. Anttinen ja Oiva olivat kilpailun aikaan arkkitehtiopiskelijoita, ja Selina Anttinen teki Poltinahon suunnittelusta samalla myös arkkitehtuurin diplomityönsä. (Hämeenlinnan Poltinahon... 2005; Anttinen 2007)

Kolmanneksi asiantuntijaksi löytyi arkkitehti Markku Kaila, joka vastasi Poltinahon asemakaavan laatimisesta Hämeenlinnan kaupungilla. Tutkimuksen teon aikaan hän oli ollut useita vuosia töissä Tampereen kaupungilla, mutta suostui tästä huolimatta haastateltavaksi. Kaila löytyi haastateltavaksi katusuunnittelijan haastattelun kautta, sillä hän tuli maininneeksi Kailan olleen mukana suunnittelussa. Erotuksena arkkitehtitoimiston arkkitehteistä viittaa Kailaan aineiston analyysissä nimikkeellä asemakaava-arkkitehti.

Sekä Kailan että Anttisen ja Oivan haastattelujen aikana kävi ilmi, että liikennesuunnittelusta Poltinahon asemakaavassa oli vastannut pääasiassa Juha Vehmas, joka oli otettu suunnitteluun mukaan ulkopuoliseksi liikennekonsultiksi A-Insinöörit Oy:stä. Otin siis yhteyttä myös Vehmakseen, joka työskenteli edelleen samassa yrityksessä, ja kävin haastattelemassa häntä maaliskuussa 2019.

Näiden neljän suunnittelijahaastattelun lisäksi haastattelin helmikuussa 2019 myös Sale Poltinahon entistä työntekijää Aleksi Kinnusta. Tämä haastattelu selvensi enemmän käyttäjä- kuin suunnittelunäkökulmaa, mutta se voidaan laskea asiantuntijahaastatteluiden joukkoon. Haastateltavan löytyminen Salesta ei ollut täysin yksinkertaista, sillä Kinnunen oli Salen nykyisen myymäläpäällikön suosittelman toisen henkilön suosittama kolmas henkilö.

Kokonaisuutena haastateltavien asiantuntijoiden joukko muodostui osin sattumanvaraisesti, sillä vain osa haastateltavista oli etukäteen tiedossa. Loppujen lopuksi haastatellut asiantuntijat edustivat kuitenkin suunnitteluprosessin eri osa-alueita hyvinkin kattavasti. Haastattelut tehtiin kasvokkain ja yhtä lukuun ottamatta haastateltavien omilla työpaikoilla helmikuussa ja maaliskuussa 2019. Haastateltavat ihmiset, heidän roolinsa sekä haastattelujen ajankohdat on eritelty taulukossa 2.

Valmistelin kuhunkin haastatteluun etukäteen kysymyksiä haastattelun rungoksi. Kaikilla haastateltavilla oli paljon listan ulkopuolelta tulevia omia ajatuksia ja muistikuvia, mutta yhtenevien kysymyksien miettiminen etukäteen osoittautui toimivaksi. Esittämällä eri haastateltaville samoja kysymyksiä oli mahdollista saada kiinnostavia vertailukelpoisia mielipiteitä. Haastattelujen runko noudatti kaavaa, jossa aluksi keskustelimme yleisesti Poltinahon alueen suunnittelusta, kunkin haastateltavan roolia siinä, sekä kävelyliikenteen huomioimista suunnittelussa. Tämän jälkeen kävimme yksi kerrallaan kohteena olevat oikopolut läpi. Jokaiselta suunnittelijalta koetin saada ajatuksia oikopolkujen syistä, niiden merkityksestä sekä näkemyksistä siitä, mitä tilanteelle pitäisi tehdä.

Kysymysten lisäksi haastatteluissa oli keskustelun tueksi mukana A3-paperille tulostettuna Poltinahon hyväksytty asemakaavakartta vuodelta 2008, Maanmittauslaitoksen ilmakekuva alueesta kesältä 2018, sekä Anttisen ja Oivan kilpailutyön havainnekuvakartta vuodelta 2005. Lisäksi tulostettuna oli valokuvia kustakin kohteena olevasta oikopolusta. Haastattelut nauhoitettiin Zoom H2n -äänityslaitteella, ja haastattelujen jälkeen äänitteet litteroitiin tekstiksi kevään 2019 aikana.

Taulukko 2. Asiantuntijahaastattelujen perustiedot aikajärjestyksessä.

Haastateltavan nimi	Asema	Organisaatio	Rooli Poltinahon suunnittelussa	Päivämäärä	Paikka	Kesto
(Anonyymi)	Katusuunnittelija	Hämeenlinnan kaupunki	Katusuunnitelman pääasiallinen laatija	18.2.2019	Wetteri, Hämeenlinna	70 min
Aleksi Kinnunen	Salen entinen työntekijä	Sale Poltinaho*	Edustaa lähikauppaa	21.2.2019	Kahvila Villa Marenki, Hämeenlinna	35 min
Markku Kaila	Asemakaava-arkkitehti	Hämeenlinnan kaupunki**	Asemakaavan laatija Hämeenlinnan kaupungilla	26.2.2019	Frenckell, Tampere	120 min
Selina Anttinen, Vesa Oiva	Arkkitehtejä	Anttinen Oiva Arkkitehdit Oy	Poltinahon arkkitehtuuri-kilpailun voittajat	27.2.2019	AOA Oy:n toimisto, Helsinki	60 min
Juha Vehmas	Liikennesuunnittelija	A-Insinöörit Oy	Liikennesuunnittelu-konsultti asemakaavoituksessa	19.3.2019	A-Insinöörien toimisto, Tampere	60 min

* Haastattelun aikaan töissä muualla

**Haastattelun aikaan töissä Tampereen kaupungilla

Haastateltavana olleet viisi eri suunnittelijaa eivät luonnollisesti kata kaikkia Poltinahon suunnittelussa mukana olleita henkilöitä, mutta edustavat kuitenkin riittävällä tasolla eri osapuolia. Käytettäessä asiantuntijahaastattelua tutkimusmenetelmänä pyrkimyksenä ei ole saada edustavaa otosta, vaan käymään keskusteluja sellaisten ihmisten kanssa, joiden kokemukset kuvaavat ilmiön eri puolia (Flowerdew & Martin 2005: 110). Viiden suunnittelussa mukana olleen ihmisen

haastattelemisen toi esiin eri organisaatioiden pyrkimysten lisäksi myös henkilökohtaisia näkemyseroja.

6.3 Oikopolkujen havainnointi

Kävelijöiden näkökulman tutkiminen edellytti jalkautumista Poltinahon alueelle. Varsinaiset kenttätyöt tein alkukesällä 2019, jolloin kävin oikopolkujen luona yhteensä seitsemänä eri päivänä. Tein havainnointia jokaisena kenttäpäivänä kyselyjen tekemisen lomassa. Havainnoinnin aikana tarkastelin ohikulkevia ihmisiä ja heidän reitinvalintojaan ottamatta kontaktia kävelijöihin. Koska A- ja B-polku sijaitsevat näköetäisyydellä toisistaan, havainnoin näiden polkujen käyttöä samanaikaisesti ottaen ylös kaiken Salen ympäristössä tapahtuvan liikenteen. Kirjasin havainnointilomakkeeseen kaikki muut paitsi moottoriajoneuvolla liikkuneet henkilöt, eli kävelijöiden lisäksi myös pyöräilijät ja esimerkiksi pyörätuolilla tai lastenrattailla kulkeneet ihmiset. Havainnoinnin aikana kirjasin ylös ohikulkijoiden lukumäärän, tulo- ja lähtösuunnan, oikopolun käytön tai käyttämättömyyden, kävelijän summittaisen iän sekä yhdessä kävelevien ihmisten lukumäärän. Käytetty havainnointilomake löytyy liitteestä 1. Taulukossa 3 on lueteltu kenttäpäivät, havainnoinnin ja kävelijäkyselyjen määrät, ajankohta ja säätila.

Taulukko 3. Kenttätöiden päivämäärät ja ajankohdat, tehdyt kyselyt sekä havainnoinnit. Kirjaimet A, B ja C viittaavat vastaaviin oikopolkuihin kohdistuneisiin kyselyihin ja havainnointeihin.

Kenttätyöpäivät keväällä 2019					Kyselyt (kpl)			Havainnointia (minuuttia)	
Pvm	Viikonpäivä	Kellonaika	Säätila	Lämpötila °C	A	B	C	A&B	C
30.4.	Tiistai	12:50 – 14:30	Aurinkoista, kuivaa, tyyntä	+15	3	0	0	39	0
2.5.	Torstai	15:50 – 17:40	Sateista, tuulista, märkää	+5	1	2	1	0	35
10.5.	Perjantai	10:00 – 14:00	Pilvistä, kuivaa, tyyntä	+10	2	1	2	42	40
11.5.	Lauantai	15:00 – 17:20	Pilvistä, tyyntä, kosteaa, osin sadetta	+12	2	1	0	20	30
15.5.	Keskiviikko	21:00 – 22:40	Selkeää, kuivaa, tyyntä, kuutamo	+17...+12	3	0	1	19	3
23.5.	Torstai	18:00 – 20:00	Puolipilvistä, kuivaa, kevyt tuuli	+17	1	1	2	18	10
14.6.	Perjantai	15:15 – 17:15	Puolipilvistä, osin kevyttä sadetta ja tuulta.	+18...+17	1	1	0	18	23
YHTEENSÄ					13	6	6	2 h 36 min	2 h 21 min

Havainnoinnin tavoitteena oli tutkia jalankulkijoiden käyttäytymistä ja paljastettuja preferenssejä. Havainnointiaikaa kertyi sekä A- ja B- poluilta että C-polulta noin kaksi ja puoli tuntia. Kattavamman aineiston olisi saanut jatkamalla havainnointia pidempään, mutta jo tässä ajassa oli mahdollista tunnistaa ihmisten käyttäytymisestä säännönmukaisuuksia ja reitinvalinnan toistuvia piirteitä.

Havainnoinnin tarkoituksena oli myös yksiselitteisesti osoittaa, mistä ihmiset todellisuudessa alueella kävelevät. Tekemällä havainnointia eri vuorokaudenaikoihin ja eri säätiloilla oli mahdollista seurata myös käyttäytymisen vaihtelua eri tilanteissa. Mudroň ja Pachta (2013) olivat suositelleet havainnointia oikopolkujen tutkimiseen, ja myös tämän pro gradu -työn tulosten perusteella se vaikuttaa olevan hyvin käytännöllinen tutkimusmetodi tähän tarkoitukseen.

Havainnoinnin tulosten tukemiseksi laadin kustakin oikopolusta yksityiskohtaiset kartat, joiden avulla olen esittänyt kävelijöiden reittejä. Kartoissa on esitetty oikopolkujen ympäristön maankäyttö tarkalla mittakaavalla, mikä havainnollistaa kävelijän reittivaihtoehtojen mahdollisuuksia tutkimusalueella. Karttojen piirtämisessä sekä kävelyreittien pituuksien mittaamisessa apuvälineenä on toiminut erityisesti Hämeenlinnan kaupungin karttapalvelu sekä siellä selattavissa oleva kaupungin kantakartta (Hämeenlinnan karttapalvelu 2019). Kartoitusta varten kävin myös erikseen mittaamassa ja valokuvaamassa alueen yksityiskohtia kesällä 2019.

Oikopolkujen havainnointi sujui pääasiassa melko vaivatta. Käytetty havaintolomake toimi hyvin, ja vain hetkittäin ihmisiä oli liikkeellä niin paljon, että havaintojen kirjaus muuttui haastavaksi. Sopivat havainnointipaikat löytyivät kenttätöiden edetessä. Ohikulkevat ihmiset eivät pääasiassa reagoineet havainnoijan läsnäoloon näkyvällä tavalla, mutta on mahdollista, että joitain saattoi mietittyä kadun varressa seisovan, muistiinpanoja tekevän ihmisen läsnäolo. Muutama ihminen tuli mielenkiinnosta kysymään, teenkö kenties jotakin liikennelaskelmaa kaupungille. Havainnoijan läsnäolo on saattanut vaikuttaa ihmisten reitinvalintaan vähäisessä määrin, mutta tätä on mahdotonta jälkikäteen todentaa.

6.4 Kyselyt jalankulkijoille

Vaikka fyysisen ympäristön rakenne voi ennustaa käyttäytymistä, pelkän tarkkailun perusteella ei ihmisen käyttäytymistä voida selittää. Käyttäytymisen taustalla olevien syiden selvittämiseen tarvitaan jotain muutakin kuin vain havainnointia (Golledge & Stimson 1987: 5). Kävelijöille suunnattujen haastattelujen avulla voidaan siten paremmin selvittää oikaisemisen taustalla vaikuttavia tekijöitä. Kirjallisuuden perusteella soveltuvin tapa tutkia kävelijöiden ajatuksia oli suhteellisen tiukasti strukturoitu, tiivis mutta huolellisesti laadittu kyselylomake, jonka vastaukset kerätään haastatteleamalla ihmisiä kasvokkain tutkimuskohteissa. Hyvin suunnitellun kyselyn avulla voidaan päästä käsiksi jalankulkijoiden subjektiivisiin kokemuksiin, henkilökohtaisiin preferensseihin ja päältäpäin näkymättömiin käyttäytymistä ohjaaviin tekijöihin aiheuttamatta tarpeetonta häiriötä vapaaehtoisille haastateltaville. Oikeanlaisen kyselylomakkeen muodostaminen vaatii aikaa, sillä lomakkeen oli oltava tarkoituksenmukainen, helposti käytettävä ja sopivan tiivis. Lähtökohtina olivat kysymysten ymmärrettävyys ja riittävä yksiselitteisyys, sekä sopiva suhde

avoimia ja asteikollisia kysymyksiä. Tein testihaastatteluita 9.4., 17.4. ja 29.4.2019 kehittämällä lomakkeen rakennetta jokaisen testauksen jälkeen. Testihaastatteluiden paikkana toimivat ensimmäisellä kerralla Lidl Hätilän ympäristössä kulkevat oikopolut ja jälkimmäisillä kerroilla K-Supermarket Hätilän lähistöllä kulkevat oikopolut Hämeenlinnassa.

Käytetty kyselylomake oli kaksisivuinen yhdelle A4-arkille mahtuva sarja kysymyksiä. Esitin kaikki kysymykset tutkijan roolissa haastateltaville suullisesti sekä täytin lomakkeen itse, jotta vastausten kirjaaminen olisi yksiselitteistä, nopeaa ja tutkimuksen tarpeisiin vastaavaa. Käytetty kyselylomake löytyy liitteessä 2. Alkulämmittelyä kävelijöiltä kysyttiin matkan lähtöpaikkaa, kohdetta ja tarkoitusta sekä kyseessä olevan oikopolun tuttuutta. Tämän jälkeen kysyttiin reitinvalintaan johtaneita syitä, ensin vapaamuotoisesti ja sitten suhteessa erilaisiin reitin ominaisuuksiin. Osa käsitteistä, kuten viihtyisyys ja turvallisuus, annettiin vastaajien itse määrittellä vastauksessaan. Tämän jälkeen kysyttiin konkreettisemmin oikopolun fyysisten ominaisuuksien vaikutusta sekä kävelijän mielipidettä oikopolusta osana kävelyreitistöä. Lopuksi esitettiin vielä kysymys, mitä kävelijä tekisi oikopolulle, sekä joitakin taustatietoja. Sääolosuhteiden vaikutuksen takia myös vallitseva säätila merkittiin kuhunkin haastattelulomakkeeseen.

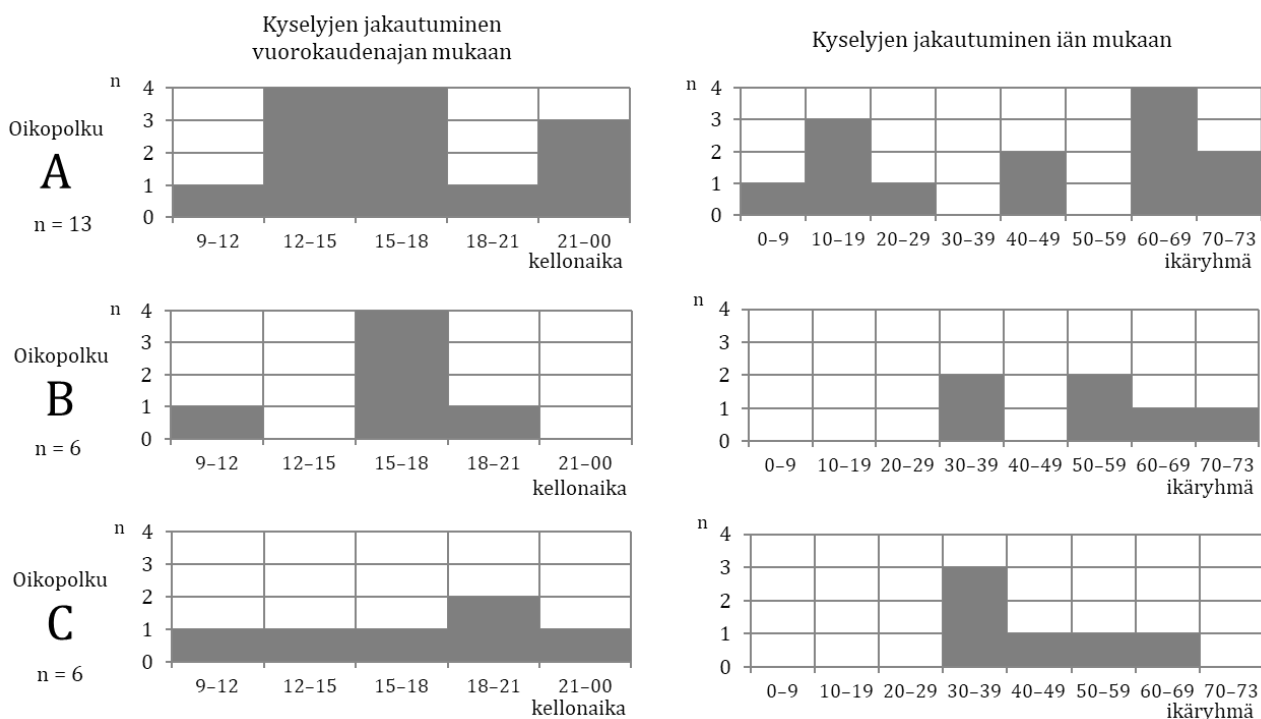
Kyselyn perusjoukkona toimivat yleisesti ottaen kaikki ihmiset, jotka kulkivat kävellen kunkin oikopolun ohi tutkimuksen tekemisen aikana. Oikopolkuja käyttäviä pyöräilijöitä en haastatellut. Tarkoituksena oli löytää oikopolun käyttäjien lisäksi myös sellaisia ohikulkijoita, jotka eivät käyttäneet oikopolkua, vaikka siihen olisi ollut mahdollisuus. Kysely oli suunnattu aina yhdelle ihmiselle, mutta joissain haastattelutilanteissa oli useampi yhdessä kävelevä ihminen. Näissä tilanteissa kävelijöistä valikoitui aina yksi henkilö, joka vastasi kyselyyn omista lähtökohdistaan. Poikkeuksena tästä yhdessä kyselyssä vastaajana oli kokonainen päiväkotiryhmä, joka koostui kahdesta aikuisesta ja kuudestatoista iältään 4–6-vuotiaasta lapsesta ja vastasi kysymyksiin yhtenä ryhmänä.

Kyselyn otostus tapahtui ehdottamalla haastattelua kaikille haastattelupaikan ohi kävelleille henkilöille sinä aikana, kun olin paikalla keräämässä haastatteluja. Ajankohdan vaikutus kävelijöiden määrään ja ikäjakaumaan otettiin huomioon tekemällä kyselyjä ja havainnointia moneen eri aikaan vuorokaudesta, sekä arkena että viikonloppuna. Haastatelluiksi tulleet ihmiset valikoituivat sattumanvaraisesti, mutta käytännön rajoitteiden takia otosta ei voida pitää täydellisenä satunnaisotoksena. Monet ohikulkijat myös kieltäytyivät haastattelusta. Kieltäytymisen syitä oli mahdotonta tietää tarkkaan, mutta usein vaikuttavana tekijänä vaikutti olevan kiire päästä jatkamaan matkaa. Kyselyt ovat näin ollen lievästi painottuneet ihmisiin, joilla ei ollut erityinen kiire; tosin myös

useampi haastatteluun suostunut kertoi olevansa kiireinen. Kokonaisuudessaan suurin osa niistä, joilla haastattelua ehdotettiin, suostui haastateltavaksi.

Kyselyjä tehdessä käytäntönä oli olla näkyvällä paikalla, jotta kävelijä ei yllättyisi tarpeettomasti, ja kysyä lupaa haastatteluun selkeästi, ystävällisesti ja hyvissä ajoin. Ihmiset suhtautuivat pyyntöön pääosin positiivisesti ja kiinnostuen. Ihmisiä oletettavasti myös kiinnosti tietää, mistä oli kyse, sillä kävelijät eivät osanneet ennakolta sanoa, miksi heitä haluttaisiin haastatella sellaisessa paikassa. Haastateltavien kuullessa tutkimuksen aiheesta moni oli melko yllättynyt, ja suhtautuminen asian tutkimiseen oli pääsääntöisesti kannustavaa.

Tavoitteena ollut suoritettujen kyselyjen määrä oli 10–15 jokaista oikopolkua kohden. Kenttätöiden edetessä kävi kuitenkin ilmi, että haastateltavien löytäminen oli odotettua hitaampaa, ja että toisaalta haastattelut toivat odotettua runsaammin laadullista dataa. Seitsemän kenttäpäivän jälkeen suoritettuja kyselyitä oli kertynyt 25 kappaletta. Kyselyt olivat hyvin vaihtelevilta ajankohdilta ja eri-ikäisiltä vastaajilta, joten vaikutti siltä, että kylläisyys oli enimmäkseen saavutettu, ja aineiston kerääminen päätettiin. Koska A-polku oli käyttäjämäärältään suurin, haastateltavia tuli tältä polulta helpommin, ja siksi A-polun osuus oli yli puolet kaikista kyselyistä. Kyselyjen ajankohdat ja haastateltavien kävelijöiden määrät eri päivinä ja ajankohtina näkyvät taulukossa 3 ja kyselyjen ikä- ja kellonaikajakauma kuvassa 22.



Kuva 22. Kävelijöille tehtyjen kyselyjen ikä- ja kellonaikajakauma eri oikopoluilla.

Kyselyjen kohtuullisen pienestä määrästä huolimatta kyselyjen kohteena olevat kävelijät edustivat kaikenlaisia kulkijoita. Kaikilla oikopoluilla oli eri-ikäisiä vastaajia, mutta nuorimmat vastaajat löytyivät kuitenkin vain A-polulta. B- ja C-poluilla vastaajat edustavat aikuisväestöä, tosin molemmilla poluilla kyselyyn vastasi myös sellaisia kävelijöitä, jotka olivat liikkeellä lapsen kanssa. Kyselyjä tehtiin eri viikonpäivinä ja kaikkina vuorokaudenaikoina, yötä lukuun ottamatta. Ajallinen hajauttaminen auttoi myös ikäjakauman tasoittamisessa, esimerkiksi 15–29-vuotiaita oli eniten liikkeellä ilta-aikaan, eläkeikäisiä päiväsaikaan, ja työikäisiä iltapäivällä. Vastaajien joukossa oli tasaisesti sekä mies- että naisvastaajia.

Kyselyjen taustatietokysymyksissä kysyttiin vastaajien yleisimpiä kulkumuotoja. Kävelemisen lisäksi reilu puolet vastaajista kertoi pyöräilevänsä säännöllisesti, ja samoin reilu puolet kertoi liikkuvansa autolla säännöllisesti. Vajaa puolet vastaajista kertoi kävelemisen olevan heille kaikkein yleisin liikkumismuoto, tämä joukko koostui osapuilleen samoista henkilöistä kuin he, jotka eivät liikkuneet autolla. Vain kolme vastaajaa kertoi käyttävänsä säännöllisesti joukkoliikennettä.

6.5 Analyysi ja metodologia

Aineiston keruun lähtökohtana oli, että aineiston kattavuutta on paras arvioida sen keräämisen aikana. Varsinkin kävelijöiden haastatteluista oli hyvin vaikea tietää etukäteen, minkälaista dataa olisi mahdollista saada. Koska tutkimuksen tavoitteena ei ollut testata mitään yksittäistä teoriaa, selkeitä reunaehtoja aineistolle oli vaikea asettaa. Kokonaisuutena aineiston rooli oli enemmänkin tuoda kävelyyn ja sen tutkimiseen uudenlaista näkökulmaa ja testata useampia teoreettisia lähtökohtia oikopolkujen kontekstissa.

Eri tutkimusmenetelmillä saatiin kerätyksi sekä kvantitatiivista että kvalitatiivista dataa, joista merkittävämmäksi osoittautuivat lopulta kvalitatiiviset eli laadulliset aineistot, siinä missä kvantitatiivinen aineisto toimi muun aineiston täydentäjänä. Yhteiskuntatieteissä yksi kvalitatiivisen aineiston analyysissä käytetty metodologia on grounded theory -menetelmä, jossa yleensä monipuolisen aineiston koodauksen ja luokittelun perusteella pyritään rakentamaan teoriaa, joka perustuu vain aineistoon valmiista teorioista riippumatta. Grounded theory -menetelmässä aineiston keruu ja analysointi tapahtuvat rinnakkain, ja syntyvää teoriaa voidaan todentaa tarkennetun aineistonkeruun myötä. (Knigge & Cope 2006; Urquhart 2013). Tutkimuksen menetelmät eivät toteuta täysimittaisesti grounded theoryn lähtökohtia ja periaatteita, mutta aineistolähtöisen teorian etsimistä on sovellettu erityisesti kävelijöiden reitinvalinnan analysoinnissa. Saadulla aineistolla sekä testattiin olemassa olevia teorioita että kokeiltiin muodostaa uusia.

Kävelijähaastattelujen analysointi suoritettiin vasta aineiston keruun jälkeen, mutta aineiston kattavuutta arvioitiin jo sitä kerätessä. Aineiston keruun aikana kävi ilmi, että strukturoitujen kyselyjen tuoman numeerisen aineiston sijaan kävelijöiden haastattelut toivat huomattavasti ennakoitua runsaammin laadullista dataa. Avointen kysymysten lisäksi ihmiset jäivät usein juttelemaan muistakin aiheeseen liittyvistä tai liittymättömistä asioista, ja kertoivat paikoin enemmän kuin kysyttiin. Kyselylomakkeiden tulokset kirjattiin kyselyjen jälkeen excel-tilukkaan analysoinnin helpottamiseksi, ja joitakin kyselylomakkeiden vastauksia tarkasteltiin myös numeerisesti.

Myös litteroitujen asiantuntijahaastattelujen analysoinnissa lähtökohtana oli aineistolähtöisen sisällönanalyysin metodologia. Nauhoitteiden litteroinnista tunnistettiin kohtia, joissa eri henkilöt puhuivat samasta aiheesta, ja näitä tekstejä poimittiin yhteen vertailtavaksi. Kunkin oikopolun suunnitteluhistoriasta ja taustasta muodostettiin eri haastattelujen pohjalta kokonaiskuva, josta tuli esiin erilaiset näkökulmat ja roolien erot. Oikopolkujen lisäksi haastatteluaineistoja jaoteltiin myös muiden teemojen mukaan, mikä auttoi rakentamaan kokonaiskuva Poltinahon suunnittelutyöstä ja kävely-ympäristön suunnittelusta yleensä. Kirjallisia suunnitteluasiakirjoja ei analysoitu järjestelmällisesti, mutta niiden tietoja käytettiin apuna kokonaiskuvan rakentamisessa ja antamaan kontekstia suunnittelijoiden kertomuksille suunnitteluprosessista.

Havainnoinnin tuloksena saatiin puolestaan puhtaasti kvantitatiivista dataa. Havainnointipöytäkirjat koodattiin kenttätöiden jälkeen tietokoneelle excel-tilukkaan, jossa havaintoja pystyi yhdistelemään ja järjestelemään esimerkiksi kulkumuodon, reitin ja oikopolun käytön mukaan. Havainnointiaineistojen perusteella pystyttiin laskemaan oikopolkujen ja muiden reittien käyttöasteita, joita voitiin visualisoida karttapohjalla. Havainnoinnin kohtuullisen pienen määrän vuoksi oli aineistoa tarkastellessa todettava, että esimerkiksi säätilan, ajankohdan tai yhdessä kulkevien ihmisten lukumäärän vaikutusta ei ollut järkevää analysoida tilastollisesti. Koska havainnointiaineisto koostuu pienistä erillisistä paloista eri ajankohtina ja eri kellonaikoina, lopputulos kuvaa jollain tasolla ihmisten keskimääräistä reitinvalintakäyttäytymistä. Aineiston rajallisuuden vuoksi havainnoinnin tuloksia on kuitenkin parempi tulkita esimerkkeinä kuin yleistysinä.

7 TULOKSET

7.1 Kävely Poltinahon suunnittelussa

Arkkitehtuurikilpailua järjestettäessä tavoitteena oli löytää *”kaupunkikuvallisesti korkeatasoinen yleissuunnitelma, joka innovatiivisesti tuo uusia näkemyksiä kaupunkiasumiseen sekä samalla ottaa huomioon alueen hyvän sijainnin, arvokkaan historian, erinomaiset liikunta- ja vapaa-ajan palvelut sekä olemassa olevat ympäristötekijät.”* (Hämeenlinnan Poltinahon... 2005). Halutut ominaisuudet toteutuivat Anttisen ja Oivan kilpailutyössä, jota kommentoitiin persoonalliseksi ja rohkeaksi ja toiminnallisesti hyväksi ehdotukseksi, jolla on voimakas oma ilme, ja joka on kokonaisratkaisultaan vehreä ja puistomainen. Muotokielellä on ollut hyvin vahva rooli suunnittelussa, ja asemakaavatyön pohjalta alue on myös toteutunut tavanomaisesta poikkeavan näköiseksi. Pääasiassa kaikki haastatellut asiantuntijat olivat tyytyväisiä toteutuneeseen asemakaavaan ja alueeseen, vaikkakin kaarevat tontinrajat olivat aiheuttaneet hankaluuksia rakentamista edeltäviin mittauksiin. Asemakaavaselostuksessa aluetta luonnehtiessa korostetaan pyöreiden kortteleiden tuomaa jäsenytyneisyyttä ja omaleimaista ilmettä (Anttinen ym. 2008). Myös haastattelussa Selina Anttinen puhui paljon muotojen vaikutuksesta, ja kertoi erilaisista korttelimuotojen tutkielmista, joita Anttisen diplomityössä käsiteltiin.

”täs tavallaan määriteltiin se niin et - - siel asukkaille jää vapautta mut sitte tulee kuitenkin semmone tietty rytmi mistä kaupunkitila pitkälti perustuu - - mut sitähan me tehtiin hirveen paljon erilaisia korttelitutkielmia silloin aikanaan - -” (Anttinen, arkkitehti)

Arkkitehtuurikilpailusta aina valmiiseen asemakaavaan asti asiakirjoissa mainittuna liikennesuunnittelun tavoitteena oli, että alue ei keskittyisi pelkkään ajoneuvoliikenteeseen. Asemakaavaselostuksen mukaan tavoitteena oli *”toimiva, turvallinen, viihtyisä ja historialliseen ympäristöön hyvin sopeutuva katuverkko ja -miljöö”*. Ajoneuvoliikenteen suhteen tavoitteena oli, että ajonopeudet olisivat alhaiset, mikä voidaan saavuttaa riittävällä liittymätiheydellä ja korotetuilla suojateilla. Lisäksi katuverkosta todetaan, että *”Asuinalueen katuverkkoon ei ole muodostettu yli 100 m pitkiä ’kiihdytysuoria’ eikä houkuttelevia reittejä läpiajolle. - - Katuympäristön suunnittelu on perustunut liikenteen heikoimpia osapuolia huomioiviin lähtökohtiin, etenkin autoliikenteen ja suojattoman liikenteen risteämiskohdissa. Alueella on muodostettu sujuvat, yhtenäiset ja turvalliset jalankulku- ja pyöräily-yhteydet erityisesti keskustaan, kouluille sekä joukkoliikenteen pysäkeille.”* (Saloranta 2008: 32–33).



Kuva 23. Havainnekuva Anttisen ja Oivan kilpailutyöstä. Kuvaa on rajattu.

Kävelyn ja pyöräilyn suosimisen ja liikenneturvallisuuden kasvattamisen keinot ovat olleet hyvin perinteiset, eli molempia on tehty ajoneuvoliikenteen suunnittelun avulla, hidastamalla ja hillitsemällä ajamista katuverkon muodon ja rakenteen avulla. Asemakaavaselostuksen sanamuodoista huolimatta kävelyn ja pyöräilyn yhteyksien kokonaisvaltainen suunnittelu on jäänyt alueella hieman vajaaksi. Liikenteellisten vaikutusten arviointi on asemakaavaselostuksen mukaan tehty vain ajoneuvoliikenteen vaikutuksista. Vaikka läpiajoa on pyritty vähentämään, läpikulkukävelyn tai -pyöräilyn kasvattamista reittisuunnittelun keinoin ei ole tehty. Asemakaava-arkkitehti Kaila sanoi haastattelussa: *”mutta ei siinä nyt ehkä hirveesti ollu sellasta, kävelyn ja pyöräilyn, niinku liikennesuunnittelua sillon tota, tai et Hämeenlinnan - - silloissa niinku, resursseilla ni ei, tää, tää tuli aika aikalaila niinku, et ei sillon noussu nyt et se oli ehkä kuitenkin semmonen tärkeintä et saadaan, saadaan semmosta niinku uudenlaista asuinmiljöötä ja sitten se ei ettei täs noussu nyt sellaseks kehitys, kohteeks nyt se kävely ja pyöräily”* (Kaila).

Kävelyn ja pyöräilyn edistämisessä merkittävimpana tekona on nähty se, että alueella on paljon autoliikenteen kaduista erillisiä kevyen liikenteen väyliä. *”Että olis muitakin reittejä ku kävellä autotien varressa vaikkei tää nyt ookaan mikään vilkkain ja nopeevauhtisin autotie niin silti”*

(Vehmas, liikennesuunnittelija). Tärkeimpänä näistä mainittiin väylä, joka johtaa alueen itäkulmasta, Poltinahon liikenneympyrän suunnasta alueen keskelle. Sekä Vehmas että Anttinen mainitsivat kyseisen väylän erikseen haastatteluissa, ja sama reitti mainittiin asemakaavaselostuksessa ”kevyen liikenteen pääyhteydeksi”. Väylä kulkee kasarmin aikaista puukujaa pitkin, ja erityisesti Anttinen ja Oiva pitivät sitä onnistumisena, että vanhoja kulkureittejä oli voitu säilyttää.

Haastatteluissa kävi ilmi, että suunnitteluprosessin aikana oli tehty melko paljon muutoksia katutiloihin ja erityisesti korttelin läpi kulkeviin yhteyksiin. Kilpailutyössä tarkoituksena oli, että korttelien läpi johtaisi kaikille avoimia kävelyreittejä. Arkkitehdit Anttinen ja Oiva kertoivat haastattelussa, kuinka tavallaan ajatuksena olikin, että kävelijöille olisi monenlaisia vaihtoehtoisia reittejä, ja houkuttelevuutta kävelyyn keuhuttiin myös arkkitehtuurikilpailun arvostelupöytäkirjassa. Lopulta ajatus kaatui siihen, että korttelit oli tarkoitus kuitenkin jakaa pelkästään yksityisiksi tonteiksi, joille olisi tontin sisäinen ajoyhteys. Kävelyreittien koettiin vaativan sitä, että ne kulkisi kaupungin maalla, mutta kaupungin intresseissä ei ollut tehdä alueelle yhtään enempää katutilaa, sillä asemakaavassa oli jo paljon katupinta-alaa. ”*jotenkin koetaan semmonen intressiristiriita et ei haluta, velvottaa, sitten, ää, hankkeeseen ryhtyviä niin tekemään et ihmiset ei halua että niitten kortteleiden läpi kuljetaan - -*” (Anttinen). Myös varsinaisia katualueita muutettiin paljon asemakaavaprosessissa. Kilpailutyössä ehdotetut pyöreäkulmaiset katualueet muuttuivat tavanomaisemmiksi kaduiksi liikennesuunnittelijan työn myötä. ”- - *kilpailutyöhän usein vähän semmosia lennokkaita, että ne pitää saada niinku se liikennejärjestely siellä toimiin niin oikeestikin*” (Vehmas, liikennesuunnittelija).

Yksi asemakaavan suunnittelua läpileikkaava teema oli pitää katutila tiiviinä. Osaltaan tähän on pyritty rakentamalla asuinrakennukset suoraan kiinni katuun, mutta sama periaate on haluttu pitää myös suhteessa viheralueisiin. Valmista asemakaavaa on asiakirjoissa kuvailtu avoimeksi ja puistomaiseksi, mutta monien viheralueiden rooli jää asiakirjoissa hieman epämääräiseksi. Korttelien ulkopuolelle jää laaja, asemakaavassa Laidunmaaksi nimetty viheralue, jonka läpi myös oikopolku C kulkee. Lähiympäristön rakennustapa- ja suunnitteluohjeessa nurmikentistä puhuttaessa keskitytään pitkiin nurminäkymiin, avoimuuteen ja viihtyisyyteen, mutta viheralueelle ei ole annettu muita käyttötarkoituksia.

7.2 Oikopolku A: Vakiintunut mutta arvaamaton suunnittelun vahinko

7.2.1 Havainnoinnin tulokset

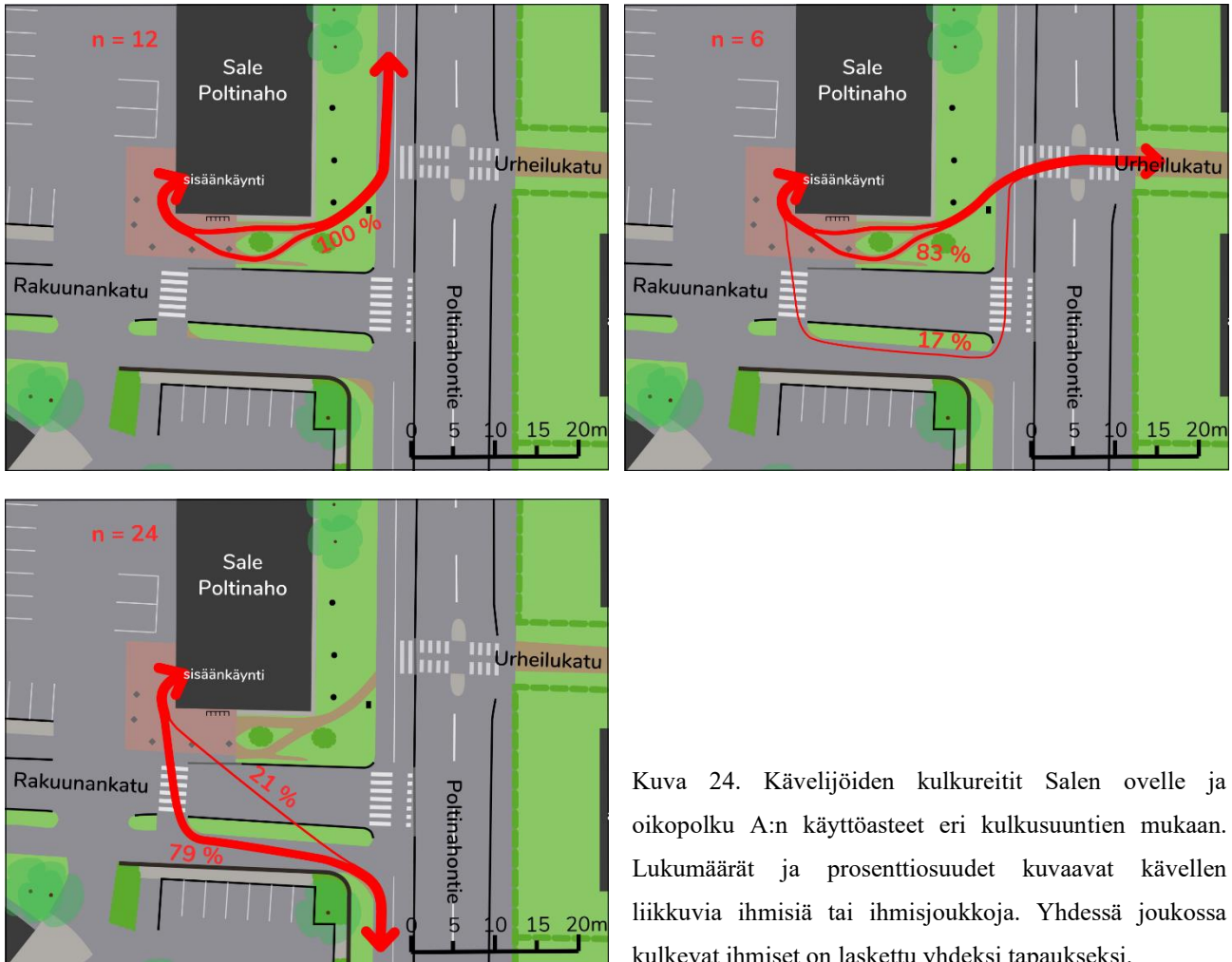
Oikopolku A oli tutkimuksen poluista selvästi yleisin ja myös vakiintunein, kuten oli ennakkoon odotettavissa. Oikopolun ympäristöä havainnoitiin yhteensä 2 tuntia ja 36 minuuttia, ja tänä aikana A-polkua käytti yhteensä 68 henkilöä, eli keskimäärin yksi ihminen kahden ja puolen minuutin välein. Muihin oikopolkuihin verrattuna A-polku oli selkeimmin kävelijöiden ja pyöräilijöiden yhteisessä käytössä. Polun käyttäjistä 36 (53 %) liikkui kävellen ja 27 (40 %) polkupyörällä, minkä lisäksi oli kaksi potkulautailijaa sekä lapsia rattaissa ja pyörän lastenistuimessa. Polkupyörien yleisyyttä selittää erityisesti se, että Salen yleisimmin käytetty pyöräteline on heti polun päässä. Polkua käyttävistä pyöräilijöistä 74 % jätti pyöränsä Salen polkupyöräpysäköintiin ja meni siitä kauppaan, tai toisinpäin. Oikopolkua käyttävistä kävelijöistä vastaavasti 53 % meni tai tuli Saleen. Kaupan ohi kävelleistä suurin osa kuului tosin yhteen yhdessä kulkeneeseen joukkoon, 11 hengen päiväkotiryhmään.

A-polun yleiselle käytölle oli helposti huomattavissa selkeä syy, eli se, ettei Rakuunankadulla ollut lainkaan jalkakäytävää kadun pohjoislaidalla. Jos polkua ei käytä, virallinen reitti Salen ovelle kulkisi suojatietä pitkin Rakuunankadun yli, ja uudestaan toista suojatietä pitkin takaisin, mikä on merkittävästi oikopolkua pidempi reitti. Jalkakäytävä puuttuu Rakuunankadun pohjoislaidalta ainoastaan kaupan kohdalla, kun taas parkkipaikan kohdalla se on olemassa. Lopputuloksena käytännössä kaikki, joiden kävelyreitit varrelle oikopolku osui, käyttivätkin polkua, sillä se mahdollisti suoran ja luontevan kulkureitin. Oikopolkua käyttämättömiä ihmisiä tuli vastaan lukuisten kenttätyöpäivien aikana vain kerran.

Polkua käyttävistä kävelijöistä suurimman ryhmän muodostivat ihmiset, jotka tulivat Poltinahontietä pohjoisesta päin ja menivät Saleen tai toisinpäin. Tätä reittiä kävelevistä jokainen havainnoitu kävelijä käytti oikopolkua, eikä kukaan kiertänyt Rakuunankadun eteläpuolelta. Vastaavan käyttäjäryhmän muodostivat kävelijät, jotka kulkivat Urheilukadulta Saleen tai toisinpäin. Yhden tätä väliä kulkeneen seurueen nähtiin kiertävän oikopolku, tosin kauppaan mennessään sama seurue käytti oikopolkua (kuva 24).

Kävelijöiden yleisin saapumissuunta Saleen oli tulla Poltinahontieltä etelästä päin. Oikopolku A ei ollut näiden kävelijöiden matkan varrella, mutta havainnoinnissa kävi ilmi, että huomattavan moni kävelijä oikaisi Rakuunankadun ajoradan yli kulmittain kauppaan kulkiessaan (kuva 24). Rakuunankadulla on yleisesti kohtuullisen vähän ajoneuvoliikennettä, ja oikaisemista ajoradan yli tapahtui erityisesti ilta-aikaan, kun ajoneuvoliikennettä oli hyvin vähän. Tästä oikoreitistä ei ollut

havaittavissa näkyvää kulumaa maastossa. Vastaava näkymätön oikoreitti kulki Rakuunankadun eteläpuolella sijaitsevan kerrostalon asukkaiden kulkureiteissä Saleen. Suuri osa talon sisääntuloportista tulevista asukkaista kulki suoraviivaisesti kaupan ovelle risteysalueen läpi käyttämättä pienen mutkan vaativaa suojatietä. Suoraviivaisesti oikeasevien joukossa oli useampi pyörätuolilla kulkeva ihminen.



Kuva 24. Kävelijöiden kulkureitit Salen ovelle ja oikopolku A:n käyttöasteet eri kulkusuuntien mukaan. Lukumäärät ja prosenttiosuudet kuvaavat kävelen liikkuvia ihmisiä tai ihmisjoukkoja. Yhdessä joukossa kulkevat ihmiset on laskettu yhdeksi tapaukseksi.

A-polun tapauksessa pyöräilijät muodostivat merkittävän käyttäjäjoukon. Pyöräilijöiden keskuudessa polun käyttö ei ollut yhtä itsestään selvää kuin kävelijöillä. Poltinahontietä pohjoisesta päin tai Urheilukadulta Saleen tulevista tai sieltä näihin suuntiin lähtevistä pyöräilijöistä 68 % polki oikopolkua. Lopuista pyöräilijöistä suurin osa ohitti oikopolun polkien Rakuunankadun ajorataa pitkin, joka tarjosi tasaisemman reitin, joka ei ollut kuitenkaan merkittävästi oikopolkua pidempi, jos pysytteli ajoradan pohjoisreunassa.

Kaupassa kävijöiden lisäksi A-polku käyttivät ne, jotka kävelivät kaupan ohi Rakuunankatua pitkin. Urheilukadulta tai Poltinahontietä pohjoisesta päin saapuvista ohikulkijoista 100 % sekä kävelijöistä että pyöräilijöistä käytti oikopolkua (kuva 25).



Kuva 25. Rakuunankadun pohjoislaittaa pitkin kulkevien kävelijöiden reitinvalinnat.

7.2.2 Oikopolun käyttö ja reitinvalinta

Haastattelin oikopolun A suhteen yhteensä kahtatoista yksittäistä kävelijää, joista osa kulki yhdessä muiden ihmisten kanssa. Lisäksi tein yhden haastattelun, jossa kohteena oli 16 lapsen päiväkotiryhmä kahden aikuisen saattamana. Haastatelluista kaikki olivat käyttäneet oikopolkua. Oikopolkua käyttämättömien ihmisten haastattelua oli vaikea tehdä, sillä tällaisia ihmisiä ei oikeastaan tullut vastaan. Haastatelluista henkilöistä seitsemän oli liikkeellä käydäkseen kaupassa muiden ollessa erilaisilla vapaa-ajan matkoilla. Haastattelujen yhteydessä ei tullut vastaan lainkaan työmatkalaisia, kuten ei myöskään muilla oikopolulla.

Haastatelluista kävelijöistä kolme kertoi kävelevänsä paikan ohi päivittäin ja samoin kolme kulki paikan ohi pari kertaa viikossa. Suurin osa, seitsemän haastateltavaa, käveli kuitenkin paikan ohi vain harvoin tai jopa ensi kertaa. Polun käytön yleisyys nousi vastauksissa esiin selvästi. Kymmenen vastaajaa eli 77 % kertoi käyttävänsä oikopolkua aina. Polun käyttö oli heille olosuhteista riippumatta ainoa valinta silloin, kun Salea kohti käveli pohjoisesta tai idästä Urheilukadulta. Kolme vastaajaa eli 23 % kertoi, että kävelee polkua yleensä, mutta ei aina. Yhden kävelijän vastaus erosi muista. Hän oli juuri muuttanut alueelle, ja sanoi että ei käytä eikä ole aikeissa käyttää oikopolkua, mutta *"sen yhden kerran kun päätin mennä niin heti jäin kiinni"*. (K1, 65 v.)

Kysyttäessä tärkeintä syytä oikopolun käyttöön vastauksissa ilmeni pientä hajontaa, mutta pääosin teemat olivat samoja. Noin puolet vastaajista nosti esiin lyhyden, nopeuden tai vaivattomuuden. *"En*

viitsinyt kiertää kadun toiselle puolelle" (K2, 61 v.). Suunnilleen yhtä moni mainitsi kadunylitysten välttämisen joko turvallisuuden tai odotteluun kuluvan ajan takia. Eräs haastateltava sanoi, että koska Poltinahontietä ylittäessä menee aikaa autojen odotteluun, ei tee mieli tuhata aikaa myös Rakuunankadun ylittämiseen kahdesti. Yksi kävelijöistä vei ajattelun heti omaa toimintaansa pidemmälle: *"Mun mielestä tärkein syy siihen [oikopolun käyttöön] on että kaupunkisuunnittelu on epäonnistunut! Miksi mä tulisin kadun yli ja uudestaan."* (K23, 41 v.) Muutaman vastaajan kommenteissa tuli esille se, että oikopolku oli niin luonnollinen valinta, ettei sen käyttöä tullut edes ajatelleeksi. Yksi kävelijöistä, joka oli liikkeellä yhdessä toisen kanssa, kertoi syventyneensä keskusteluun niin ettei ollut miettinyt reitinvalintaa lainkaan.

Toisaalta pituusero viralliseen reittiin oli niin suuri, että virallisen reitin käyttäminen oli täysin poissuljettu, suorastaan naurettava vaihtoehto. *"Jos tulen tuolta, enhän mä tonne mene"* (K24, 69 v.) *"Se on suorin tie! Tuntuis turhalta kiertää."* (K18, 22 v.) Kysyttäessä erikseen matkaan kuluvan ajan merkityksestä oikopolun käyttöön, suurimman osan kävelijöistä mielestä ajansäästöllä oli vaikutusta reitinvalintaan. Yksi arveli säästävänsä oikopolussa 20 sekuntia ajasta, toinen puoli minuuttia. Pituuden merkityksestä kysyttäessä vastausten jakauma oli samankaltainen. Eräs kävelijä kuvaili itseään ”peruslaskaksi” ja optimoivansa reittiä mielellään 20 metrin edestä. Painavien ostosten kanssa kaupasta tullut vanhempi kävelijä puolestaan kertoi, että kävely itsessään on vain hyvästä eikä matkan pituudella ole muuten väliä, mutta oikopolkua pitkin raskaita kantamuksia ei tarvitse kantaa niin pitkää matkaa. Toinenkin vanhempi kävelijä totesi, että olisi parempi päästä kulkemaan lyhyempää reittiä. *"Miksi vanhan ihmisen täytyy kiertää tuolta? En voi ymmärtää. Tilanne kiusaa minua. Harmittaa!"* (K5, 73 v.)

Turvallisuusasioilla ei ollut enimmäkseen oikopolun käyttöön vaikutusta, mutta näitäkin asioita kävelijät jäivät pohtimaan. Kolme vastaajaa (23 %) kertoi turvallisuudella olevan suuri merkitys, viitaten nimenomaan siihen, että polku on turvallisempi vaihtoehto, sillä sitä käyttämällä pystyi välttämään kaksi kadunylitystä. Eräs kävelijä pohti, että hänelle kadunylityksellä ei ole merkitystä, mutta jollekulle toiselle voisi olla. Itse polkua ei kukaan pitänyt turvattomana. Yksi kävelijä nosti turvallisuuteen liittyen esiin seikan, että koska polku menee läheltä rakennuksen kulmaa, näkyvyys polulla on huono eikä esimerkiksi vastaan tulevaa pyöräilijää voi aina huomata etukäteen. Kysyttäessä suoraan kahden tienylityksen vaikutuksesta reitinvalintaan, 5 kävelijää (38 %) sanoi sillä olleen merkitystä, mutta moni tarkensi, että ei välttämättä turvallisuuden vuoksi, vaan nimenomaan matkan pidentymisen takia.

Polun käyttö kytkeytyi selvästi nopeuteen ja sujuvuuteen, eikä viihtyisyystekijöillä ollut juuri merkitystä. Polku koettiin usein melko epävihtyisänä varsinkin mutaisena, tosin virallista reittiä ei

koettu juuri sen viihtyisämmäksi. Kuivalla kelillä polun pohja on niin tasainen, että juuri kenenkään mielestä päällysteen puuttumisella ollut vaikutusta polun käyttöön. Maasto-olosuhteita polulla pidettiin kuitenkin aika haastavina varsinkin märällä säällä ja talvella. Vaikeista olosuhteista huolimatta suurin osa kävelijöistä kulkee polkua pitkin aina. *"On nyt helppo mennä. Menen talvellakin, silti vaikka on liukas."* (K23, 41 v.). Kaikkein märimmällä kelillä kävelijät ottivat käyttöön erilaisia strategioita lätäköissä kävelemisen ja liukastumisen välttämiseksi. Sadepäivinä jotkut kävelivät nurmialueen korkeammalla sijaitsevaa ja kuivempaa etelälaitaa, toiset Rakuunankadun ajoradan pohjoislaitaa. Eräs kävelijöistä kertoi vielä erilaisesta taktiikasta: *"No joskus sateella oon esimerkiks pomppinut kivetystä pitkin seinän vieressä."* (K18, 22 v.). Jotkut myös suosiolla jättivät polun käyttämättä: *"Tietenkin jos ois kuralillua, menisin muualta"* (K16, 40 v.) *"Talvella ei aina uskalla mennä"* (K5, 73 v.) Polun keskellä olevasta kuopasta noustessaan polku nousi Poltinahontielle kohtuullisen jyrkässä rinteessä. Kukaan kävelijöistä ei pitänyt rinnettä suoraan esteenä polun käytölle. Kaksi kävelijää kuitenkin totesi, että talvella rinne voi olla liukas, ja kulkiessa pitää olla tavallista varovaisempi. *"Pari kertaa oon kaatunut siinä rinteessä ja nähnyt kun muut on kaatunut"* (K18, 22 v.)

Polun epävirallisuus oli asia, joka vaikutti polun käyttöön hyvin vähän, oikeastaan ei lainkaan. Koska polku oli niin yleinen ja tallaantunut, kolme kävelijää sanoi, ettei ole ajatellut tai että ei edes voisi tietää, onko polku virallinen vai ei. Muut tunnistivat polun epävirallisuuden, mutta sillä ei ollut heille mitään merkitystä. Yksi kävelijöistä mietti, että koska siinä ei ole aitoja, polun käyttäminen on tavallaan sallittua. Jos polulla olisi aidat, hän ei tietenkään käyttäisi sitä, mutta totesi että tässä tapauksessa kävelisi varmaan Rakuunankadun ajoradan pohjoislaitaa (K16, 40 v.).

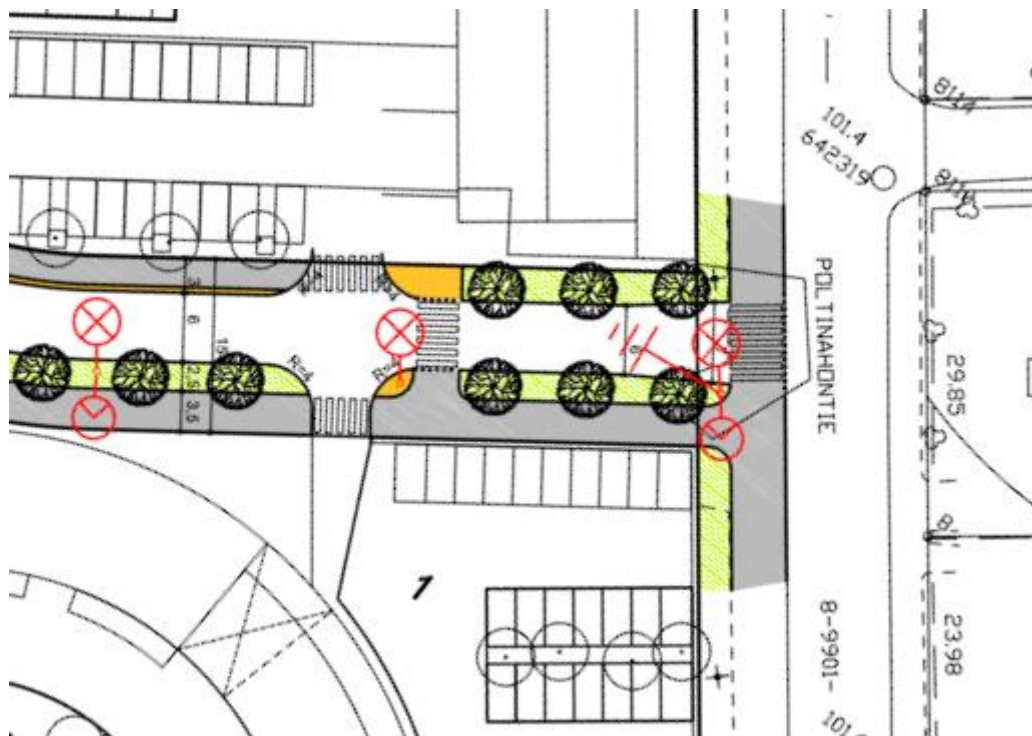
Kyselyjen perusteella vaikutti siltä, että A-polun tapauksessa koetulla suorudella oli erittäin suuri merkitys. Määränpään näkyessä kiertäminen tuntui yksinkertaisesti typerältä ja turhalta, vaikka kävelijöillä ei olisi ollut erityinen tarve säästää aikaa tai matkan pituutta. Havaitun suoruden tavoittelulla oli niin vahva vaikutus, että huonotkaan fyysiset olosuhteet eivät saaneet kävelijöitä aina kiertämään, paitsi mahdollisesti ajoradan kautta. Toisaalta erityisesti vanhoille ihmisille matkan absoluuttisella pituudella ja vaikeakulkuisuudella oli merkitystä. Oikopolun ympäristössä ei ollut näkyvissä merkkejä polun käytön luvallisuudesta tai luvattomuudesta, ja enimmäkseen polun käytön koettiin olevan täysin oikeutettua. Turvallisuuden suhteen tilanne oli kaksijakoinen: oikopolulla vaarana oli liukastuminen, virallisella reitillä oli sen sijaan kaksi kadunylitystä.

7.2.3 Suunnitteluun vaikuttaneet tekijät

Koska oikopolku A oli tutkimuksen kohteena olevista poluista eniten käytetty ja näkyvin, se myös kirvoitti haastatelluilta suunnittelijoilta eniten mielipiteitä. A-polusta puhuessa keskustelu siirtyi nopeasti siihen tosiasiaan, ettei Rakuunankadun pohjoispuolella ollut polun kohdalla lainkaan jalkakäytävää. Kaikkien haastateltujen mielestä kyseessä oli selvä puute, eikä tilanne ollut millään tavalla optimaalinen. Kenenkään mielestä ei voinut olla järkevää olettaa, että jalankulkijat kiertäisivät kahdesti kadun yli.

”Ei, ei oo kyllä mitään mielikuvaa että miksi sitä [jalkakäytävää] ei oo siinä mutta kyllä nyt tuntuu että ilman muuta niin pitää siinä olla tietenkin että ihme kun ei ole. - - Joo no ihan, varmasti eihän kukaan lähe kiertään kadun ylitystä kahteen kertaan tossa ei oo turvallisuuden kannalta eikä minkään kannalta niinku järkevää että.” (Vehmas, liikennesuunnittelija)

”Et ihme et kukaan ei oo hoksannu et miks siinä pitäis, kylhän siinä pitäis olla se, jalkakäytävä.” (Kaila, asemakaava-arkkitehti)



Kuva 26. Oikopolku A:n paikka katuverkon yleissuunnitelmassa. Karttaa on kierretty ja rajattu (Anttinen ym. 2008: 7)

Vaikka suunnittelussa tunnustettiin tapahtuneen virhe, varsinaisen syyn löytäminen jalkakäytävän puuttumiseen ei kuitenkaan ollut yksinkertaista. Koska suunnittelusta oli kulunut aikaa jo kymmenen vuotta, muistikuvat olivat monilla hälvenneet, ja ne olivat jossain määrin myös keskenään

ristiriitaisia. Edellytykset polun syntymiselle ovat muodostuneet jossain kohtaa asemakaavan laadinnan prosessia. Arkkitehtuurikilpailun kilpailutyössä jalankulkuväylien tarkkoihin sijainteihin ei otettu kantaa, vaan tämä tapahtui asemakaavaprosessin aikana laadittavan katuverkon yleissuunnitelman kautta. Katuverkon yleissuunnitelmassa polun paikka on merkitty istutettavaksi alueeksi (kuva 26).

Kukaan ei kuitenkaan myöntänyt tehneensä juuri tuollaista suunnittelupäätöstä, eikä kukaan muistanut, kuka kartan on oikeastaan edes tehnyt. Sekä arkkitehdit että liikennesuunnittelija muistelivat toisen osapuolen olevan kartan takana. Arkkitehdit Anttinen ja Oiva muistelivat, että kartta oli tullut A-insinööreiltä, jotka oli otettu asemakaavan laadintaan konsultoimaan liikennesuunnittelua.

Anttinen: *Tää on varmaan silleen et tää on tullut liikennesuunnittelijalta ja me ollaan sitä ees taas veivattu mutta että.*

Oiva: *Ei oo niinku meiän piirtämä.*

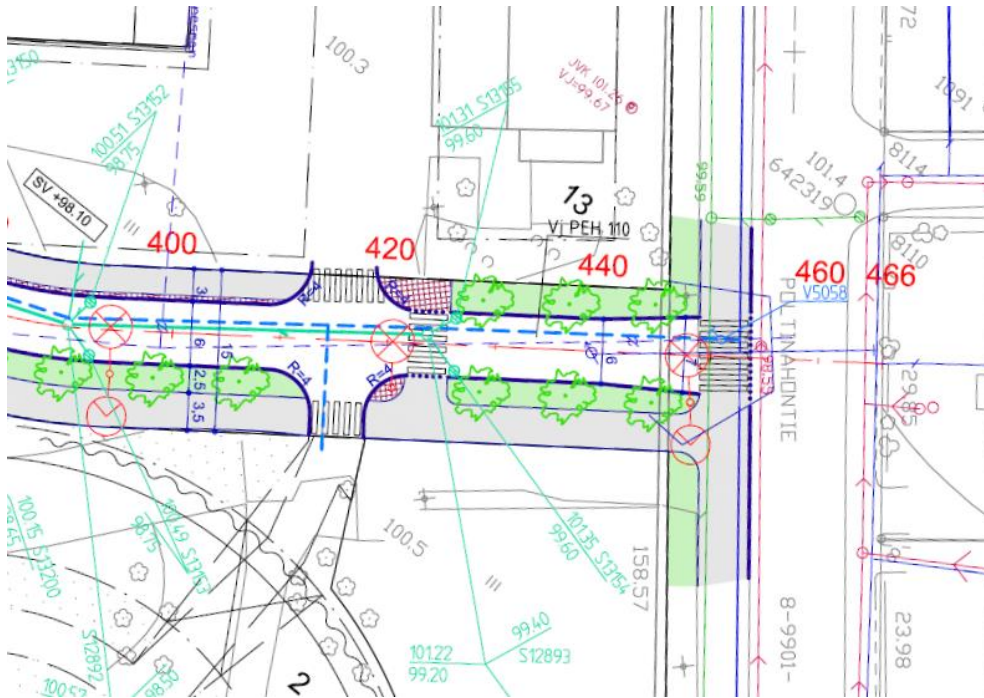
Anttinen: *Et ei oo meiän piirtämä.*

Kysyttäessä asiasta liikennesuunnittelija Juha Vehmakselta A-insinööreiltä, hän kuitenkin muisti asian aivan päinvastoin.

”No, sehän menee usein sillain niinku tota, arkkitehdin kans niinku näitä tehdään, että arkkitehti vastaa niinku kaikista lopullisista kuvista mitä tulee ulos. - - Että me niinku tavallaan kommentoidaan niitten, niitten tekemiä kuvia. - - Mutta että ei me ei tosiaan tätä karttaa oo tuotettu.” (Vehmas)

Asemakaavan hyväksymisen jälkeen katuverkon yleissuunnitelman pohjalta Poltinahon alueelle on laadittu varsinaiset katusuunnitelmat. Katusuunnittelijan mukaan toimintatapa Poltinahon tapauksessa oli poikkeuksellinen, sillä asemakaavojen liitteenä ole yleensä katuverkon suhteen näin yksityiskohtaisia suunnitelmia. Katusuunnittelijan mukaan yleissuunnitelma ei jättänyt juuri liikkumavaraa, vaan varsinaiset katusuunnitelmakartat on laadittu hyvin suoraan sen pohjalta. Varsinaisessa katusuunnitelmakartassa alue kuvataan siis samankaltaisella tavalla (kuva 27).

Katusuunnittelija kertoi kuitenkin alusta asti ihmetelleensä, miksi oikopolun kohdalle ei ollut merkitty rakennettavaksi jalkakäytävää. Vaikka katuverkon yleissuunnitelma vaikutti erikoiselta, katusuunnittelija ei kuitenkaan silloin huomauttanut asiasta.



Kuva 27. Ote Poltinahon katusuunnitelmasta vuodelta 2009. Karttaa on kierretty ja rajattu.

”Sitä minäkin olen ihmettelin ääneen jo silloin kun minä katusuunnitelmia laadin, sen arkkitehdin esityksen perusteella niin minä ihmettelin sitä ihan samaa. - - Ois pitäny tehdä siihen niinku jo silloin ku se rakennettiin, että, en tiedä oisko siihen pitänyt ottaa, lujemmin kantaa sitten mutta, mentiin sen arkkitehdin esityksen mukaan.” (Katusuunnittelija)

Toisaalta moni käänsi katseet myös kaupan rooliin. Arkkitehdit miettivät, että saattoi hyvin olla, että kävely-yhteyden toteutuminen ajateltiin jättää tontinomistajan vastuulle. Asemakaavan perusteella kuitenkin tiedettiin, että tontille tulee kauppa, joten kaupan tulisi järjestää piha-alueensa niin, että kulkeminen järjestyy.

”sinänsähän toi ois pitäny ehkä tossa ton, rakennussuunnittelijan, tota hoksata että kuitenkin et varsinkaan jos hänellä on ollu katupiirustukset käytössä että, et siin ei oo, oo tota jalkakäytävää niin hänen ois pitäny miettiä et siihen olis tullu kunnon niinku suunniteltu väylä koska se on aika selvä että, sieltä nyt, jos ne asiakkaita halua, niin tostahan sä käännyt kauppaan - -” (Kaila, asemakaava-arkkitehti)

”Mut eihän tota oo sillä tavalla niinku suunniteltu tota kaupan kohtaa ku sehän on hankkeeseen ryhtyvän, et siinä ei tietenkään oo sitten julkista yhteyttä vaan se pitäis siinä tän niinku kaupan rakentamisen kun se on tontilla, tontilla oleva asia et se ei oo julkista, katutilaa” (Anttinen, arkkitehti)

Toisaalta, vaikka yhteyden rakentaminen olisikin ollut tontinomistajan vastuulla, asiasta ei kaupungin ja tontin ostajana toimineen Hämeenmaan välillä lainkaan keskusteltu, joten kaupan tontti ja piha-alue rakennettiin lopulta ilman kävely-yhteyttä. Kaila arveli, että kauppaa suunniteltaessa on mietitty lähinnä autoilevien asiakkaiden tarpeita, joten kävely-yhteyksien suunnittelu on jäänyt vajaaksi. Toisaalta kaupungin näkökulmasta oltiin ylipäättään tyytyväisiä, että alueelle saatiin kauppa, joten yksityiskohdilla ei ollut niin merkitystä. Jälkeenpäin moni suunnittelijoista harmitteli lopputulosta. Erityisesti asemakaava-arkkitehti Kaila pohti, että parempaan olisi pitänyt pystyä.

”täs on tää koko tavallaan tuotantoketju pettänyt että niinkun että siinä ois pitänyt, pitänyt sitä, sitä jotenkin, jotenkin tota, ohjata” (Kaila)

Kokonaisuutena A-polun synnyn taustalla voidaan nähdä tiedonkulun vajavaisuus tai suorainen puute. Katusuunnittelun aikana vajaaksi jäänyt vuorovaikutus johti siihen, että epätäydellinen ratkaisu päätyi aina kadunrakentajille asti ilman, että kukaan sattui huomaamaan virhettä. Toisaalta asiaan ei puututtu myöskään kaupan pihasuunnittelun ja rakennuslupaprosessiin yhteydessä, vaikka mahdollisuus olisi ollut.

7.2.4 Salen näkemys polun käyttöön

A-polun tilanteeseen perehtyäkseni haastattelin myös Sale Poltinahon entistä työntekijää. Huomio haastattelussa kiinnittyi välittömästi siihen, miten suorastaan naurettavalta polku näytti. *”Siis henkilökohtainen fiilis on se, että jotain on mennyt öö, suunnittelussa pikkasen vihkoon jos mietitään että on noin vankka polku tullut tohon”* (Salen entinen työntekijä).

Haastateltu entinen työntekijä oli Salessa töissä silloin kun kauppa avattiin marraskuussa 2011, mutta hän ei muistanut kiinnittäneensä tuolloin oikopolkuun tai ympäristön rakentamiseen sen kummemmin huomiota. Erityistä syytä virallisen jalkakäytävän puuttumiselle hän ei osannut keksiä. Vaikka polku sijaitsee puoliksi kaupan tontilla ja on enimmäkseen kaupan asiakkaiden käytössä, Salen henkilökunnan näkökulmasta polkua ei pidetty virallisena tai kunnossapitoon kuuluvana väylänä sen kummemmin kaupungin kuin kaupan puolestakaan. Polkua oli joskus pahimpina aikoina ylläpidetty kuitenkin jollain tavoin.

”voi olla et me ollaan ehkä ite joskus vähän kiviä heitetty siihen ku se on ollu ihan jäässä. - - Mut silleen, niinku huoltomiesten toimesta niin en, ei muistaakseni oo kyllä mitään kun se, sei oo niinkö virallinen, virallinen niinkun kulkuyhteys tolle kaupalle niin tota. - - Ja sit kesällä kun se on ollu taas ihan mudassa niin sit se on taas vähän ohjannu ihmisiä sivummalle ettei nyt kukaan halua tahalti kävelläkään että. Mutta tota kyl mä, voisin ehkä muistella et sikkun se on ollu ihan umpijäässä niin

jotkut on saattanu sanookin et voiks siihen heittää. Koska kaikkihan sen tietää et tosta kuljetaan joka tapauksessa.” (Salen entinen työntekijä)

Haastatellun entisen työntekijän näkökulmasta polun käyttöön ajoivat lähinnä turvallisuusnäkökohdat, erityisesti kadunylitysten välttäminen. Toisaalta polun ajoittaisen liukkauden takia hän myönsi, ettei polkukaan ole aina turvallinen vaihtoehto, vaan rakennettu jalkakäytävä olisi paras vaihtoehto. Huonokuntoinen polku oli herättänyt kaupan työntekijöiden ja asiakkaiden keskuudessa keskustelua. Haastatellun mukaan polun virallistamisesta tai parantamisesta oli myös tullut kyselyjä asiakkailta silloin tällöin, kuulemma eniten vanhoilta asiakkailta sekä lasten kanssa kulkevilta. Kaupan näkökulmasta virallistamista pidettiin kannatettavana asiana, ja muistikuvien mukaan keskusteluja polun virallistamisesta oli käyty kaupungin kanssa ainakin jo vuodesta 2015.

”No asiakkaita aatellen siin ois hyvä, hyvä saada jonkin näkönen kulkuyhteys koska edelleen, jatkossakin siitä tulee kaikki kulkemaan. - - Sitä ei voi, se on taivaan tosi. Ja sit jos mieltii niinkun, maisemoinnin kannalta, niin se ois ihan kiva rakentaa koska onhan toi ihan hirveen näkönen.” (Salen entinen työntekijä)

Haastateltu entinen työntekijä ei pitänyt jalkakäytävän puuttumista yksiselitteisesti kaavoituksessa tehtynä virheenä, mutta ei myöskään kaupan pihasuunnittelun puutteena. Todennäköistä onkin, että kaupan henkilökunnalla ei ole ollut sen kummempaa tietoa katusuunnitelman puutteista tai tontinrajoistakaan, mutta kauppa koki polun ongelmat kuitenkin omaksi asiakseen siksi, että polku oli ollut pääasiassa kaupan asiakkaiden käyttämä.

7.2.5 Suunnittelijoiden ja kävelijöiden näkemykset

Oikopolun rooli osana kävelyreittien vaihtoehtoja oli kävelijöille itsestään selvä asia. Polkua pidettiin hyvänä asiana, koska siitä oli näppärä mennä, mutta toisaalta myös huonona karun ja epäasiallisen ulkoasun takia. Polun suurimmat haittapuoleet olivat ajoittainen vaikeakulkuisuus ja toisaalta suoranainen rumuus. *”No tässä sotkeentuu kengät jos on sadetta.*” (K2, 61 v.) Toisaalta esiin nousi se, että polku on ollut jo kymmenen vuotta samanlaisessa tilassa. *”Jos tää on ajateltu nurmikoksi, niin siinä mielessä kyllä haittaa. Mutta tää on ollut tässä iät ja ajat.*” (K24, 69 v.) Toinen kävelijä sanoi, että polku on hyvä asia *”niin kauan kun se saa olla siinä*” (K16, 40 v.). Myös Salen entisen työntekijän mielestä polun isoimpia ongelmia oli se, että se on *”aika ronskin näköinen*” (Salen entinen työntekijä).

Haastatelluista kävelijöistä 10 (77 %) oli sitä mieltä, että suunnittelussa olisi pitänyt tehdä jotain toisin, vastaavasti 9 oli sitä mieltä, että polun paikalle pitäisi rakentaa virallinen jalkakäytävä.

Toisaalta moni mietti myös sitä, että nykytilakin on pääasiassa oikein toimiva. ”*Ois hyvä että ois päällystetty. - Käytettävyyys paranis. Itellä ei kuitenkaan väliä, kuljen polkua ihan hyvin.*” (K23, 41 v.) Vain yksi kävelijöistä suhtautui polun käyttöön kriittisesti, ja sanoi ettei polun ei ollut välttämätön olla olemassa. Hän hahmotti polun kulkevan kaupan tontilla, ja totesi, että ”*ei ihmisten pitäisi kulkea toisten pihan poikki*” (K1, 65 v.)

Positiivisia puolia oikopolusta tuli esiin erityisesti polkua pitkin kulkeneen päiväkotiryhmän haastattelussa. Ryhmän 4–6-vuotiaiden lasten mielestä polku oli jännittävä ja kiinnostava osa kävelymatkaa, ja jokainen lapsista valitsisi mieluummin oikopolun kuin virallisen reitin. Hoitajan mainitessa polulla joskus olevista lammikoista yksi lapsista vastasi ”*me pompitaan niissä!*”. Lasten yhteinen mielipide oli, että polulle ei pitäisi tehdä mitään. Kehitysehdotuksena joku lapsista tosin mainitsi, että polulla pitäisi olla lisää kiviä. Polun virallistamista, varsinkaan asfaltoimista, ei pidetty hyvänä vaihtoehtona.

Suunnittelijoiden mielestä polku oli aika onneton tapaus, varsinkin suhteessa siihen, että asemakaavoituksessa oli pyritty huolelliseen ja yksityiskohtaiseen lähiympäristön suunnitteluun.

”*se on tottakai ensimmäisenä se toiminnallinen haitta mutta onhan se myös esteettinen et ohan toi niinku aika hupaisa, et jos kattoo että miten täällä oot kun tuolla on kuitenkin toi Anttinen Oivan niinkun tommonen nyt et on tehty siisti tommonen, kaareva, niinku tiili, joka liittyy tohon rakennukseen [Rakuunankatu 3:n tonttia ympäröivä muuri] ja sitten täs on vaan tommonen koira-, roskis ja tommonen joku mikä puska ja tommonen monttu*” (Kaila, asemakaava-arkkitehti)

Suunnittelijat olivat hyvin yksimielisiä siitä, että paikalle olisi hyvä rakentaa virallinen jalkakäytävä. Liikennesuunnittelija Vehmas esitti, että olisi ehkä parempi, että rakennettava väylä olisi kauempana talon seinästä kuin nykyinen polku, toisaalta viherkaistan jättäminen ajorataa vasten voisi olla myös harkinnan arvoinen. Asemakaava-arkkitehti Kaila ideoi, että kadun reunassa voisi olla jalkakäytävä, ja sen lisäksi rakennuksen seinustalla voisi olla vaikka parin betonikiven levyinen suurempi kulkuväylä kaupan ovelle.

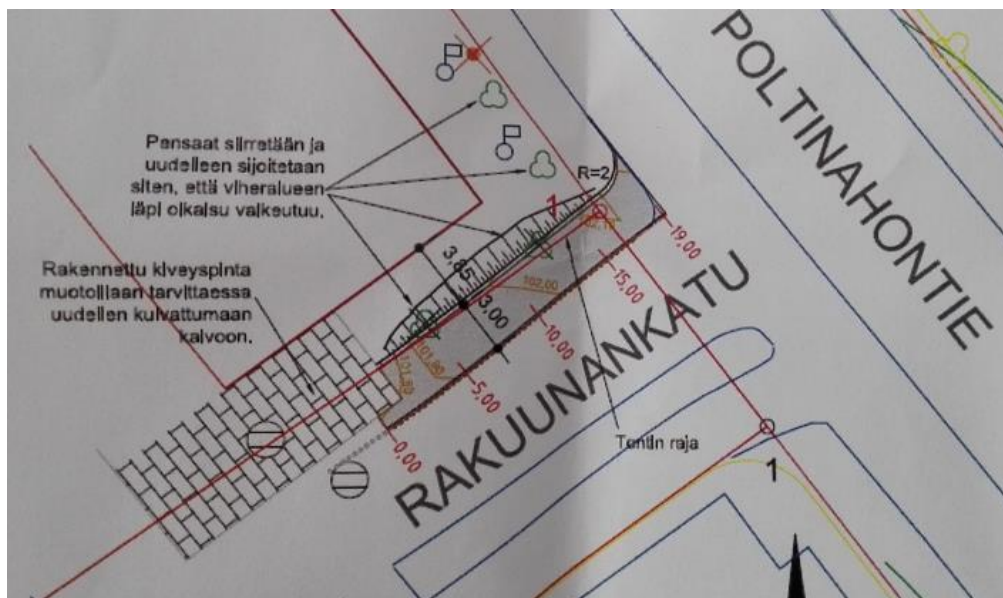
Suunnittelijoiden kesken oli myös yhteisymmärrys siitä, että virallistamisessa tulisi keskustella Hämeenmaan kanssa. Katusuunnittelijan mielestä polun kohtalo oli lähtökohtaisesti Hämeenmaan vastuulla, sillä nykyinen polku kulki enimmäkseen heidän tontillaan. Jos paikalle rakennettaisiin virallinen jalkakäytävä, sen tulisi mahtua kokonaan kaupungin tontille.

”*Mun mielestä se ei ole kaupungin vastuulla jos se ei ole rakennettua, meidän rakentamaamme väylää, niin ei se oo meidän vastuulla. Eikä mikään varmaan mikä ei ole kaupungin katualueella vaan yksityisellä tontilla voi olla kaupungin vastuulla.*” (Katusuunnittelija)

7.2.6 Oikopolun poistaminen ja jalkakäytävän rakentaminen

Aineistonkeruun aikana kävi ilmi, että keskustelut oikopolun tilasta Hämeenmaan ja Hämeenlinnan kaupungin välillä olivat jatkuneet jo pitkään. Jo vuonna 2017 oli tehty alustava, julkaisematon katusuunnitelmaluonnos uuden jalkakäytävän rakentamisesta (kuva 28). Suunnitelmassa jalkakäytävä tulee ajoradan varteen kaupungin maalle, tosin osa väylää sekä pengerrykset ulottuvat Hämeenmaan tontille. Rakennuksen viereen jäävän viheralueen kohdalle on merkitty pensaiden uudelleenjärjestelyä niin, että ”viheralueen läpi oikaisu vaikeutuu”.

Otin puhelimitse yhteyttä keväällä 2019 Hämeenlinnan kaupungin katusuunnittelijaan, joka oli suunnitelman laatinut. Kyseessä oli eri suunnittelija kuin hän, jota oli haastateltu tutkimusta varten. Tämä toinen katusuunnittelija ei ollut ollut asemakaavaprosessissa mukana, mutta oman näkemyksensä mukaan jalankulku-yhteyden puuttuminen johtui yksiselitteisesti siitä, ettei sitä ollut otettu huomioon kaupan pihasuunnittelussa. Hänen mukaansa kaupunki ei olisi voinut aikanaan rakentaa paikalle jalkakäytävää, koska ”kaupunki ei voinut tietää, mitä tontille tulee”. Vastaavasti uuden yhteyden rakentamista ei hänen mukaansa tapahtuisi todennäköisesti ollenkaan, jollei Hämeenmaa olisi rakentamisessa mukana, eikä hän pitänyt jalkakäytävän olemassaoloa välttämättömänä. Toisaalta suunnittelijan mielestä uuden jalkakäytävän rakentaminen on kuitenkin siinä mielessä tarkoituksenmukaista, että siten vähennetään kadunylityksiä ja tehdään jalankulkijoiden liikkeistä ennakoitavampia, ja luonnollisesti saadaan väylä kunnossapidon piiriin.



Kuva 28. Kuva julkaisemattomasta katusuunnitelmasta jalkakäytävän rakentamiseksi oikopolun paikalle.

Koska jalkakäytävän rakentaminen ei varsinaisesti liittynyt tutkimusasetelmaan, en lähtenyt selvittämään tarkemmin, minkälainen sopimus kaupungilla ja Hämeenmaalla rakentamisesta oli, ja

minkälainen Hämeenmaan rahallinen panostus oli. Jalkakäytävän rakennustyöt alkoivat lopulta marraskuussa 2019. Oikopolun kuoppa täytettiin soralla ja pengerrettiin (kuva 29). Rakennustyöt jätettiin kuitenkin tuolloin viimeistelemättä ja paikalla on edelleen tätä kirjoitettaessa elokuussa 2020 sama sorapengerrys ilman päällystettä.



Kuva 29. Oikopolku A:n entinen paikka rakennustöiden jälkeen 11.12.2019.

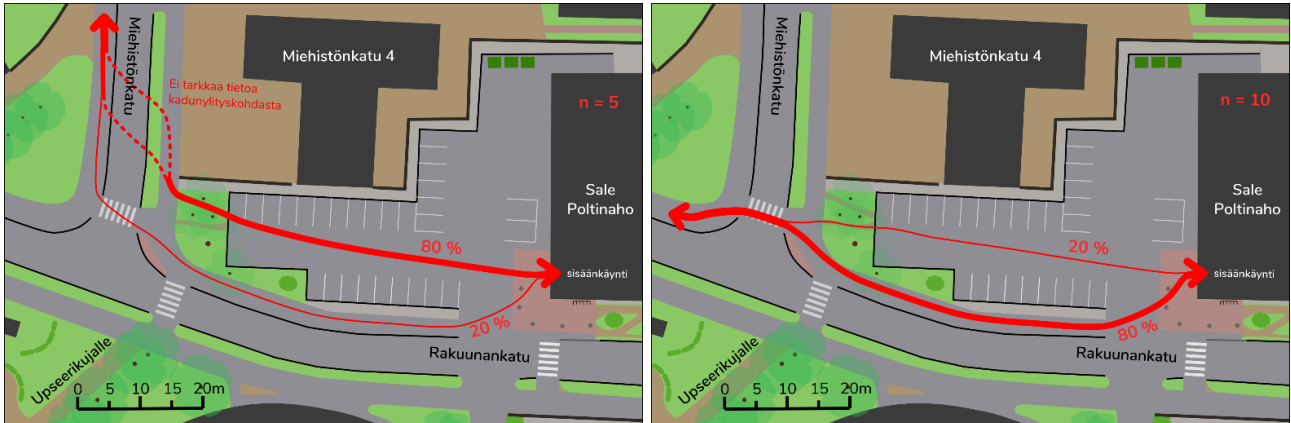
7.3 Oikopolku B: Enimmäkseen harmiton polku, jota käytetään koska se on

7.3.1 Havainnoinnin tulokset

Oikopolku B oli A-polkuun verrattuna selvästi vähemmän kulunut ja myös vähemmän käytetty. Havainnoidun 2 tunnin ja 36 minuutin aikana B-polkua käytti vain kahdeksan henkilöä, mikä on noin kahdeksasosa A-polun käyttäjistä samassa ajassa. Keskimäärin B-polkua käytettiin siis 20 minuutin välein. Kuten ennakoita oli odotettavissa, polun käytössä näkyi selvä yhteys Saleen menemiseen, mutta yhteyden suuruus osoittautui havainnoinnissa erittäin vahvaksi. Kaikki B-polun käyttäjät olivat matkalla Saleen tai tulossa sieltä, vastaavasti Salen ohi kävelijöistä kukaan ei mennyt B-polun kautta. Kaikki polun käyttäjät olivat jalankulkijoita, ja samasta suunnasta tulevat pyöräilijät kulkivat ajorataa tai jalkakäytävää pitkin.

Toisaalta B-polun tapauksessa melko moni kävelijä, jonka reitin varrella oikopolku oli, päätti myös jättää oikaisematta. Merkittävä syy tähän oli se, että virallinen vaihtoehtoinen kävelyreitti ei ole merkittävästi oikoreittiä pidempi. Miehistönkadulta Saleen tai toisinpäin kävelevistä henkilöistä tai ryhmistä 80 % käytti B-polkua, ja 20 % käveli jalkakäytävää pitkin. Rakuunankadun suunnasta

Saleen kulkevista kävelijöiden kesken suhde oli päinvastainen: 20 % käytti polkua ja 80 % ei käyttänyt (kuva 30). Yhteensä Saleen lännestä päin saapuvista tai sinne lähtevistä kävelijöistä 40 % käytti polkua ja 60 % ei. Salen ohi Rakuunankatua pitkin kulkevista kävelijöistä kukaan ei käyttänyt B-polkua, vaikka olisi kääntynyt pohjoiseen Miehistönkadulle (kuva 25).



Kuva 30. Oikopolku B:n käyttäjäryhmät ja käytön yleisyys kulkureitin mukaan. Yhdessä joukossa kulkeneet kävelijät on laskettu yhtenä yksikkönä.

7.3.2 Oikopolun käyttö ja reitinvalinta

Tein B-polkuun liittyen kuusi kyselyä kävelijöille. Näistä kuudesta vain puolet oli käyttänyt haastattelun yhteydessä oikopolkua. Kaksi ilmoitti, ettei käytä polkua koskaan, kolme käytti joskus, ja vain yksi kertoi käyttävänsä polkua aina. Tämän kävelijän tapauksessa oikopolku oli tosin käytännössä ainoa järkevä reittivaihtoehto, sillä hän tuli Rakuunankadun suunnasta autolleen, joka oli pysäköitynä Salen parkkipaikalle.

Polun käytössä oli selvästi vaihtelua niin ihmisten välillä, mutta yhtä lailla polun käyttö vaihteli samoilla ihmisillä eri kerroilla. Eräs lähistöllä asuva haastateltu kävelijä summasi omassa toiminnassaan havainnoinnin tuloksia vastaavat käyttötavat. Haastateltava totesi, että kävellessään kauppaan Miehistönkadun kautta hän käyttää polkua usein, Rakuunankatua kauppaan mennessään käyttää polkua joskus ja Rakuunankatua kaupan ohi kävellessä ei käytä niin paljon. Lopullisen syyn käytölle määrittää kiirehtimisen tarve: *"Käytän [polkua] silloin kun sataa tai on muu perusteltu syy päästä nopeasti [kauppaan]"* (K25, 54 v.). Haastattelun yhteydessä haastateltava oli tullut Salen ohi eikä ollut käyttänyt B-polkua. Kun kysyin tärkeintä syytä polun käyttämättömyydelle, vastaus oli selkeä *"Ei oltu Salessa"* (K25, 54 v.). Kaupan ohi kävellessään hän oli käyttänyt kuitenkin A-polkua, edelleen havainnoinnin tuloksia tukien.

Polun käytössä vaikutti olevan jonkin verran merkitystä myös kulkusuunnalla. Eräs haastateltava totesi, että Miehistönkadulta Saleen kävellessä käyttää polkua aina, mutta Salelta Miehistönkadun

suuntaan palatessa ei koskaan. Polun käyttäjät mainitsivat tärkeimpänä käyttämisen syynä laiskuuden, kiireen, helppouden ja hetken mielihoitoa. Kysyttäessä reitin pituuden, nopeuden ja helppouden vaikutusta reitinvalintaan, polku käyttävät kävelijät kertoivat näillä olleen kyllä pieni vaikutus, vaikka monet myönsivät, ettei polkua käyttämällä paljoa oikaise. Viihtyisyystekijöillä tai polun päällystämättömyydellä ei kävelijöiden mukaan ollut minkäänlaista vaikutusta suuntaan tai toiseen.

Yhdellä haastateltavista reitinvalintaperusteet olivat selvästi erilaiset kuin muilla. Haastateltava tuli Saleen Miehistökadun suunnasta, ja sanoi kulkevasa reittiä säännöllisesti useamman kerran viikossa, mutta ei käytä polkua milloinkaan. Käyttämättömyyden syyksi hän sanoi, että polku rikkoo rumasti nurmikon, eikä hänellä ole kiire tai motiivia käyttää polkua (K10, 70 v.). Lisäksi yksi haastateltavista, joka tuli Saleen Rakuunankatua pitkin, sanoi ettei käyttänyt polkua, sillä ei huomannut sitä eikä tiennyt sen olemassaolosta (K14, 69 v.). Haastateltava käveli Poltinaholla vain harvoin, ja hänen tapauksessaan oikopolku ei ollut lainkaan mukana harkittavien reittivaihtoehtojen joukossa.

Oikopolun B käyttämiseen kuuluu kiinteästi se, että kävelee Salen parkkipaikan läpi. Turvallisuustekijöillä ei kuitenkaan ollut merkitystä yhdenkään haastateltavan reitinvalintaan suoraan kysyttyinä. Kysyttäessä tarkemmin nimenomaan parkkipaikalla kävelemisen vaikutuksesta vain yksi haastateltavista, oikopolkua käyttämätön, sanoi että asialla oli vaikutus: *"En halua mennä autojen sekaan"* (K10, 70 v.) Kysymykseen kieltävästi vastanneista yksi tosin mainitsi, että jos parkkipaikalla olisi enemmän liikennettä, hän olisi kiertänyt parkkipaikan jalkakäytävää pitkin (K6, 39 v.). Lisäksi haastateltava, joka ei tiennyt polun olemassaolosta, jäi pohtimaan, että teoreettisesti parkkipaikka olisi voinut vaikuttaa, mutta tässä yhteydessä se ei vaikuttanut, sillä ei harkinnut sellaista vaihtoehtoa (K14, 69 v.).

Useampi kävelijä mainitsi reitinvalintaan vaikuttavan sen, että polku ylipäättään oli olemassa, eikä kulkua ollut erityisesti kielletty. *"Kaikki muutkin kulkee siitä niin päätin nyt minäkin mennä"* (K4, 54 v.). Yksi polun käyttäjä kertoi yleensä kyllä varovansa istutuksilla kävelyä, mutta käveli siitä, koska polku on jo olemassa (K6, 39 v.). Kolmaskin haastateltava totesi: *"Siinä on polku, eli muutkin on huomannut, että siinä on hyvä reitti."* (K20, 35 v.). Polun epävirallisuus jäi kuitenkin mietityttämään kävelijöitä. Polkua joskus käyttävästä neljästä kävelijästä kolme sanoi miettivänsä asiaa joskus, ja että epävirallisuudella oli kyllä vaikutusta, vaikka se ei lopulta ratkaissut reitinvalintaa. Ratkaisevaa oli nimenomaan se, että polku oli yleisessä käytössä, eikä sen käyttöä ollut estetty. *"Jos siinä olis kyltti tai naru, en menis."* (K25, 54 v.)

Oikopolku B:n käytön taustalla voidaan nähdä nimenomaan havaitun suoruden tavoittelemisen. Kun Salea kohti saavutaan lännestä Miehistönkadun yli, oikopolku johtaa viivasuoraan kohti parkkipaikan takana näkyvää Salen ulko-ovea, kun taas jalkakäytävä sen sijaan näyttää tekevän pienen mutkan väärään suuntaan. Todellisuudessa pituusero on hyvin pieni, mutta oikopolku näyttää suoralta, minkä takia se tuntuu kätevämmältä kiireisessä tilanteessa. Salelta päin saavuttaessa näkymä on erilainen, mikä saattaa vaikuttaa siihen, miksi polun käyttö vaihteli joillakin kulkusuunnan mukaan. Hiljaisina aikoina Salen parkkipaikalla on hyvin vähän autoja, ja parkkipaikan tarjoumat kävelyyn ovat erittäin hyvät. Autojen määrän vaikutusta polun käyttöasteeseen ei tällä aineistomäärällä pystytty suoraan osoittamaan.

Kävelijöiden mielestä B-polun käyttöön liittyi selvästi enemmän luvattomuuden tunnetta kuin A-polulla. Monet oikeuttivat käytön yksinomaan sillä, että kulunut polku osoitti muidenkin tekevän niin. Haastattelujen perusteella vaikutti siltä, että hyvinkin pieni este tai visuaalinen vihje siitä, että polun käyttöä ei suositella, riittäisi siihen, että oikopolun käyttö selvästi vähenisi. Koska maa-alueen omistava Hämeenmaa on pitänyt vihrealueen pelkistettynä ja avoimena, käyttö kuitenkin jatkuu.

7.3.3 Suunnitteluun vaikuttaneet tekijät

Oikopolku B oli haastatelluille asiantuntijoille jollain tavalla haastava tapaus. Pääasiassa kaikki suunnittelijat ymmärsivät hyvin, että oikopolku on syntynyt. Toisaalta kukaan suunnittelijoista ei äkkiseltään osannut nähdä oikopolun syntymisen taustalla muuta kuin kävelijöiden käyttäytymisen.

”Noo ihminen aina oikasee, se on kävellessä menee omalla voimalla niin, varsinkin kävellessä niin, kyllähän se silloin mennään suorinta reittiä hyvin helposti että.” (Vehmas, liikennesuunnittelija)

Toisaalta huomio kiinnittyi pian myös kaupan pihasuunnitteluun, ja monet suunnittelijoista päätyivät siihen, että piha-alueen kanssa olisi voitu tehdä jotain toisin, eikä asia ole asemakaavataso ongelma.

”Ei siinä varmaan hirveesti oo tehty sellasta siin on katottu et parkkipaikat mahtuu eikä oo tehty sen kummempaa suunnitelmaa että. Helposti noissa käy niin. - - käytännössähän nää on sellasii asioita että, tätä tontin sisästä, liikennettä, niin ei siinä asemakaavatasolla muuta ku mitotusmielessä et katotaan et siihen mahtuu tietyn kokonen kaupallinen yksikkö - -” (Anttinen, arkkitehti)

Kuten A-polun yhteydessä, keskustelu kääntyi siihen, ettei kaupunki pysty tarkkaan vaikuttamaan siihen, minkälaisen pihasuunnitelman yksityinen tontinomistaja tekee, eikä pihasuunnittelun suhteen ole keskusteluyhteyttä suuntaan tai toiseen. Asemakaava-arkkitehti Kaila toi esille suunnittelun pirstaleisuuden: vaikka alueelle on tehty kattavat lähiympäristön suunnitteluohjeet ja panostettu

ulkoasuun erilaisilla kortteliratkaisuilla aitoineen ja tavallista kalliimmilla katuvalaisimilla, kaupan pihasuunnittelun on kuitenkin tehneet eri henkilöt ja korkeat tavoitevaatimukset eivät ole siirtyneet sinne. Kilpailun kautta saatu korkeatasoinen ja uudenlainen kortteliratkaisu ei takaa, että toteutus olisi välttämättä joka kohdaltaan viimeiseen asti harkittu, asemakaavoittajien on vain luotettava tontinomistajien ratkaisuihin.

”- - ku tontit sitten luovutetaan jollekin ja joku lähtee toinen porukka sit tekeen, niinku semmosta detaljisuunnittelua oikeen ni pitäskö siinä, et eihän siinä täytyshän siinäkin käyttää jotenkin vähän, vähän niinku, niinku innostuneisuutta ja tota hyvää tahtoo että tos ehkä ton kaupan kohalla vähän tulee sellanen et siinä on menty ehkä vähän liian matalalla tavotetasolla” (Kaila, asemakaava-arkkitehti)

Olemassa olevaa virallista yhteyttä pidettiin kohtuullisen hyvänä, sillä se ei ole paljoakaan oikoreittiä pidempi, minkä takia suunnittelussa ei nähty tehneen varsinaisia virheitä.

”nääh ei oo mun mielest semmosii, nä on niin ku suttasia, ja tavallaan niinku huonosti mietittyjä mut ei mitenkään niinku räikeitä epäkohtii” (Oiva, arkkitehti)

Kävelemistä parkkipaikalla suunnittelijat pitivät kuitenkin ongelmallisena, ja olivat yksimielisiä siitä, että sitä pitäisi suunnittelun avulla välttää. Toisaalta sekä Kaila että Anttinen ja Oiva muistelivat, että yleissuunnitelmaa tehtäessä olisi jo ajateltu kauppaan kulkemista Miehistönkadun suunnasta, tarkoituksena jättää tilaa kävelytielle tontin reunassa. Kävelytie olisi kuitenkin pudonnut pois siinä vaiheessa, kun kapealle tontille piti järjestää riittävästi tilaa parkkipaikoille, eikä erilliselle kulkutielle jäänyt enää tilaa autopaikkojen viereen. Kuten A-polun yhteydessä todettiin, suunnitteluprosessissa pidettiin yleisesti ottaen saavutuksena, että kauppa ylipäättään saatiin alueelle, joten yksityiskohdilla jäivät vähemmälle huomiolle.

En haastatellut tutkimukseni yhteydessä Salen rakennuksen ja pihan suunnitellutta henkilöä, joten kokonaisuuden hahmottaminen jää tässä yhteydessä hieman vajaaksi. Haastatellessani Salen entistä työntekijää keskustelimme kuitenkin jonkin verran myös B-polusta. Entisen työntekijän mielestä polun merkittävin haitta oli esteettinen; nurmikkoon kulunut polku ei näyttänyt hyvältä. Kävelemistä polun kautta tai parkkipaikalla kävelemistä itsessään hän ei pitänyt ongelmallisena, ja haastattelun perusteella vaikutti, että kaupan henkilökunnan kesken ei ole oikeastaan koskaan käyty keskustelua B-polun olemassaolosta tai parkkipaikan käyttämisestä kävelemiseen. Asiakkaiden turvallisuuden kannalta A-polku oli Salen entisen työntekijän mukaan paljon ongelmallisempi.

” - - no, autojen liikenteitä tai niin pois päin en, en usko et millään tavalla niinku haittaa [käveleminen parkkipaikan läpi] koska kyllähän täältäkin jos sä jätät auton sä joudut kulkemaan parkkipaikan läpille niin pois päin että. - - Mut ihan silleen niinkus mieltii näitä kahta niin, kyl niin eriarvosessa asemassa periaatteessa. Tässä [polku A] puhutaan kuitenkin turvallisuudesta täältä tullessa ja tää [polku B] on lähinnä semmonen et siitä on kiva mennä.” (Salen entinen työntekijä)

B-polun olemassaoloon vaikuttavana merkittävimpänä tekijänä voidaan hahmottaa asemakaava- ja pihasuunnittelun erillisyyden ja keskusteluyhteyden puuttumisen. Toisaalta merkittävänä tekijänä näyttäytyy myös se, että Salen pihasuunnittelussa ei ole otettu huomioon eri suunnista tulevien kävelijöiden reittejä, ja tontille on ylipäättään päällystetty kulku vain yhdestä kohdasta, siitä mistä autotkin ajavat parkkipaikalle sisään. Asemakaavassa tontille sisäänajo on kaikkialta muualta kielletty, mutta kävely- ja pyöräily-yhteyksien järjestämistä rajoitus ei estä. Pihasuunnittelu on ollut laadultaan matalatasoista ja keskittynyt autoilevien asukkaiden tarpeisiin.

7.3.4 Suunnittelijoiden ja kävelijöiden näkemykset

Haastatelluilla kävelijöillä ei enimmäkseen ollut kovin vahvoja mielipiteitä polusta. Kahden kävelijän mielestä polussa häiritsivät lähinnä esteettiset seikat. Vahvoin mielipide oli kävelijällä, joka ei koskaan käyttänyt oikopolkua. Hänen mielestään polussa häiritsi eniten *”ihmisten tyhmyys”*, sillä hän katselisi mieluummin ehjää nurmikkoa. Suurin osa ei kuitenkaan nähnyt polussa huonoa, eikä toisaalta osannut sanoa, että suunnittelussa olisi pitänyt tehdä jotain eri tavallakaan. Kävelijöistä kolme oli sitä mieltä, että nykytilalle ei tarvitse tehdä mitään, kun toiset kolme taipuivat virallistamisen puolelle. Kukaan kävelijöistä ei nähnyt parkkipaikan olevan varsinainen este polun virallistamiselle, mutta asia jäi mietityttämään joitakin. *”lapsia en neuvois menemään tästä parkkipaikan läpi, eli ehkä siinä on joku pointti miks siinä ei ole virallista reittiä.”* (K6, 39 v.)

Toisaalta yksi polkua yleisesti käytävä kävelijäkin mielti, että ehkä parempi voisi olla laittaa jokin reunanaru, että oikaiseminen vähenisi. Toinen toisaalta pohti, että jos kulku estettäisiin, se ei vaikuttaisi kuitenkaan oikaisemiseen, mutta olisi hassua virallistaa polku, sillä se johtaisi parkkipaikalle, ja lähellä olisi kuitenkin rinnakkainen jalkakäytävä. Kokonaisuudessaan kävelijöiden lopputulos oli, että nykytilanteelle ei voi tehdä oikein mitään.

Suunnittelijoiden näkemyksissä turvallisuusasiat nousivat kuitenkin esille hyvin voimakkaasti, ja haastatellut asiantuntijat olivat hyvin selvästi sitä mieltä, että asialle pitäisi tehdä jotain, ettei parkkipaikalla olisi ylimääräistä kävelyä.

”Joo, se on aina vähän semmonen, että, toisaalta ei viittis ihmisiä pistää turhaan kiertäänkään, mutta eihän sekään hyvä että parkkipaikan läpi kävellään että. Vaikka kyllähän ne kävelee jotka autollensakin menee niin käveleehän nekin tosta mutta on se silti huono että lapset lähtee siitä, peruuttavien autojen takaa sitten tonne kaupalle että. Että kyllähän se kun ei tossa, tossahan ei kovin isosta kierrosta edes oo kysymys että. Että tota, tietenkin tän rakentais toisella lailla tän viheralueen et siitä ei haluttais oikasta niin, niin se ois se yks konsti sitten tietenkin siihen. En mä mitään aitoja nyt ihan tykkää rakentaa mutta, mutta voihan vaikka kivikkoo tai mitä vaan että siitä ei halua mennä että.”
(Vehmas, liikennesuunnittelija)

Suurin osa suunnittelijoista päätyi sen puolelle, että polun käyttöä voisi jollain hienovaraisella keinolla hillitä, eikä siitä pitäisi olla suurta haittaa kenellekään, sillä virallinen reitti ei ole paljoa pidempi.

”Aitahan ei koskaan kaupunkiympäristössä mikään kauheen niinku toivottava ratkasu mihinkään mut mä melkein ite mieltisin, jos tän jotenkin haluais hoitaa ni, yks vaihtoehto on se et, tos ois jonkunnäkönen jo laitettu aita tai kiveys tai joku joka ohjais vähän enemmän sitä kulkua niinku täältä.” (Oiva, arkkitehti)

Oikopolun virallistamista sellaisenaan ei kukaan asiantuntija pitänyt suositeltavana. Katusuunnittelija huomautti, ettei kaupungin toimesta sellaista voida ylipäätään tehdä lainkaan.

”Niin no se on justiin, niinku että mehän ei voida niinku tehdä mitään oikopolkuja jotka johtaa parkkipaikalle. Niinkun, siis silleen että s- niinkun ohjattaisiin ihmisiä et hei, kulkekaa kaikki tämän parkkipaikan kautta, niinkun, niin, ne on sitten taas se on sen katualueen ja tontin välinen asia.”
(Katusuunnittelija)

Ratkaisu oikopolun kohtaloon on tontinomistajan eli Hämeenmaan käsissä, mutta myöskään Salen entinen työntekijä ei osannut sanoa, mitä polulle pitäisi kaupan näkökulmasta tehdä. Polun virallistaminen olisi hieman tarpeetonta, samoin kuin kulkemisen estäminen.

”- - en usko että tohon niinku kannattaa minkäänlaista. Se pelastais tietenkin, tietenkin ton ulkonäön mutta, se että onko se, millään tavalla niinkun järkevää niinkun, niin se, ehkä oma mielipide on se että ei tohon nyt välttämättä kannattais mitään, laatotusta lähtee rakentaa. - - jos siihen aidan tekee niin siitä mennään ylitte.” (Salen entinen työntekijä).

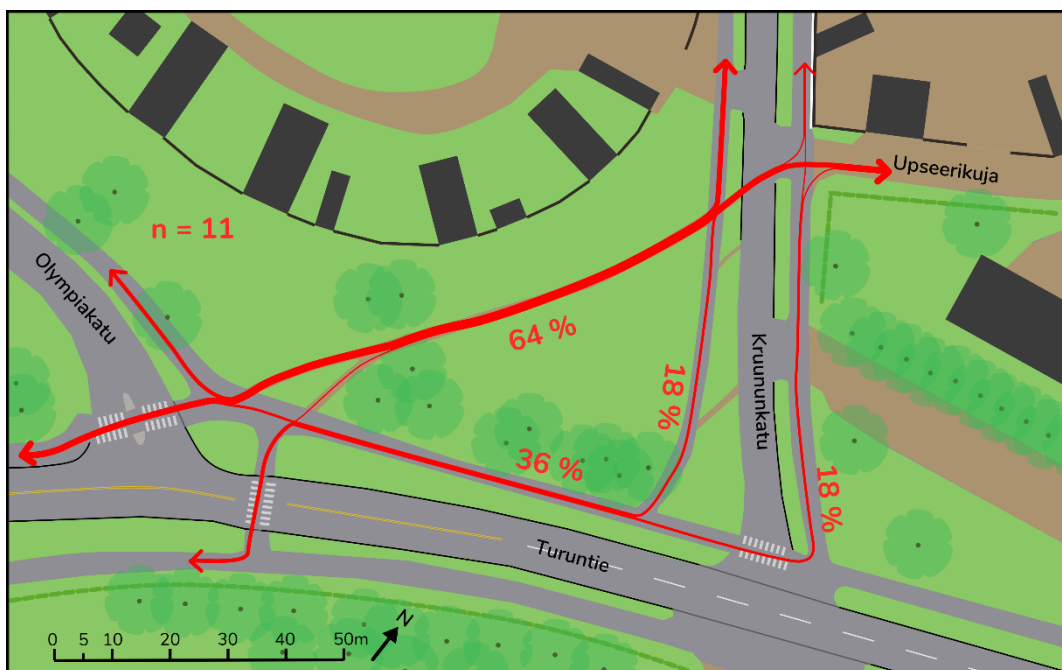
Oikopolku B:n erikoiseksi ominaisuudeksi paljastuikin, etteivät sen kummemmin suunnittelijat kuin käyttäjätäkään oikein tienneet, mitä polulle pitäisi tehdä. Toisaalta polku herätti hyvin vähän

voimakkaita mielipiteitä. Koska kenelläkään ei ole intressiä tai tarvetta sen kummemmin estää kuin virallistaakaan polkua, todennäköisesti polku tulee olemaan olemassa nykyisessä epävirallisessa muodossaan hyvinkin pitkään, aiheuttamatta haittaa kenellekään ja tarjoten osalle kaupan asiakkaista pikkuisen nopeamman reittivaihtoehdon.

7.4 Oikopolku C: Tarpeellinen yhteys autokeskeisyyden ja arkkitehtuurin varjossa

7.4.1 Havainnoinnin tulokset

Oikopolku C oli käyttäjämäärältään samankaltainen kuin oikopolku B. Havainnoidun 2 tunnin ja 21 minuutin todettuja kävelijöitä oli vain seitsemän, eli suunnilleen yksi käyttökerta kahdenkymmenen minuutin välein. Polun C käyttäjät kulkivat niitä reittejä, joita ympäristöä tarkkailemalla voisi olettaakin. Kaikilla polun käyttäjillä tulo- tai lähtösuunta oli joko Kruunukatu tai Upseerikuja, ja menosuunta Olympiakatu tai Turuntietä länteen, tai toisinpäin. Toisaalta läheskään kaikki näiden reittien kävelijät eivät käyttäneet polkua, vaan virallistakin reittiä kuljettiin. Havainnoinnin aikana kaikista näiden tulo- ja lähtösuuntien kävelijöistä tai kävelijäryhmistä 64 % käytti oikopolkua, ja loput kulkivat asfaltoituja kävely- ja pyöräilyteitä pitkin (kuva 31). Vastaavista tulo- ja menosuunnista kulkevia pyöräilijöitä tai pyöräilijäryhmiä näkyi havainnoinnissa yhteensä vain 7, ja heistä yhden nähtiin pyöräilevän polkua pitkin. Havainnoinnin perusteella polku on siis enimmäkseen kävelijöiden käytössä, ja pyöräilijät käyttävät polku vain harvakseltaan.



Kuva 31. Oikopolkua C käyttäneiden ja käyttämättä jättäneiden kävelijöiden reittivalinnat. Yhdessä joukossa kulkeneet kävelijät on laskettu yhtenä yksikkönä.

Viitteitä tarkan lähtö- tai tulosuunnan vaikutuksesta polun käyttöasteeseen ei ollut huomattavissa havainnointiaineistossa, eikä aineiston pienuuden takia tällaisia johtopäätöksiä kannata tehdä. Tulo- ja lähtösuuntien perusteella voidaan kuitenkin todeta, että oikopolku toimi usein osana reittiä Upseerikujalle. Upseerikujan varrella on useita asuintaloja, mutta sen lisäksi kujaa pitkin pääsee suoraa reittiä kohti Salea ja myös koko alueen läpi. Oikoreittiin kuului kiinteästi Kruununkadun ylitys kohdasta, jossa ei ole suojatietä. Oikopolun käyttäjien lisäksi samasta kohtaa kadun ylitti myös moni sellainen ihminen, jotka menivät asuinkortteliin, jonka portti on Kruununkadulla Upseerikujan risteyksen kohdalla.

Salen entisen työntekijän haastatteluissa tuli esiin, että oikopolulla on ennen tutkimuksen tekemistä ollut nykyistä enemmän käyttäjiä. Turuntien eteläpuolella, noin sata metriä Olympiakadun risteyksestä länteen, sijaitsee tutkimuksen teon aikaan tyhjillään ollut Ahveniston koulu, jossa toiminut yläkoulu siirtyi muualle syksystä 2018 alkaen. Koululaisia kävi välituntisin kaupassa hyvin paljon, ja Salen entinen työntekijä arveli, että oikopolku on pitkälti koululaisten synnyttämä, sillä se on osa suorinta mahdollista reittiä koululta kauppaan. Kaksi haastateltua kävelijää vahvisti myös saman asian, ja toinen muisteli, että Ahveniston koululaiset ovat ajaneet polkua myös pyörällä ja mopolla.

7.4.2 Oikopolun käyttö ja reitinvalinta

C-polun luona tein kyselyn yhteensä kuudelle kävelijälle. Kävelijöistä kaksi oli kauppareissulla Saleen, muut erilaisilla vapaa-ajan matkoilla. Suurin osa kertoi kävelevänsä paikan ohi säännöllisesti, kaksi lähes päivittäin ja kolme viikoittain. Polun käyttötavoissa ilmeni jonkinlaista hajontaa. Säännöllisesti kulkevista kaksi kertoi käyttävänsä polkua käytännössä aina, riippumatta mistään. ”*Talvellakin tulee tampattua jonkinlainen polku*” (K9, 68 v.). Kolme muuta kertoi kuitenkin, että käyttää polkua vain joskus, ja jokaisella oli tähän erilainen perustelu. Yhdellä polun käyttöön vaikutti ainoastaan kulkusuunta: kävellessään idästä länteen hän ei käytä polkua koskaan, mutta kävellessä lännestä itään käyttää aina, eikä hän osannut tarkkaan kertoa, miksi hän tekee niin. Tämä henkilö oli myös ainoa haastateltavista, joka ei ollut haastattelutilanteessa käyttänyt polkua, ja kertoi kulkusuunnan olevan syy polun käyttämättömyyteen (K19, 49 v.)

Toinen haastatelluista arvioi käyttävänsä polkua noin 50–70 % kerroista. Hän kertoi pääsääntöisesti koettavansa oikaista, mutta jättää polun käyttämättä, jos se on kovin luminen tai koirankakkainen, tai jos hän liikkuu polkupyörällä. Kolmas kertoi käyttävänsä polkua noin puolella kerroista, ja ainoa vaikuttava syy tähän oli se, kenen kanssa hän liikkui: ”*Koiran kanssa tästä [oikopolkua], lasten ja*

perheen kanssa asfalttia." (K22, 39 v.). Yksi haastatelluista kulki paikalla vain harvoin, ja kertoi käyttäneensä oikopolkua nyt ensimmäistä kertaa.

Kysyttäessä tärkeintä oikopolun käyttöön vaikuttavaa syytä yksi kävelijöistä mainitsi reitin luontevuuden, yksi lyhyden ja kaksi totesi syyksi sen, että *"se oikasee"*. Erikseen kysyttäessä kuitenkin vain yksi kuudesta sanoi matkaan kuluvalle ajalla olleen suuri vaikutus oikopolun käyttöön, ja vain kaksi kuudesta vastasi reitin pituudella olleen suuri merkitys. Oikopolun käyttämisessä toteutui pitkälti kävelijöiden luontainen tarve koettuun suoruteen, eikä oikaisemisella ja sen luontevuudella nähty olevan suoraa yhteyttä pituuteen tai matka-aikaan. *"Psyykkisesti ärsyttävää kulkea neliöitä"* (K21, 39 v.)

Vaikka haastateltavat kertoivat polun mutaisuuden olevan sen käyttöä vähentävä tekijä, enemmän nousi esiin se, kuinka polku tarjosi paremmat kävelyolosuhteet kuin virallinen tie. Neljä kuudesta kertoi suosivansa oikopolkua juuri siksi, että pehmeällä maalla oli mukavampaa kävellä ja parempi ulkoiluttaa koira kuin kovalla asfaltilla. Kaksi kävelijää mainitsi viihtyisyystekijöillä olleen positiivinen vaikutus päätökseen käyttää oikopolkua. Oikopolun vihreässä ympäristössä oli miellyttävämpää kävellä kuin asfaltilla, ja lapselle oikopolku oli hausکمپی reitti kuin asfalttie. *"Mieluummin kävelen vihreällä"* (K11, 34 v.)

Oikopolun epävirallisuus ei enimmäkseen huolettanut sen käyttäjiä eikä ollut este sen käytölle, mutta suurin osa kertoi miettineensä kyllä asiaa. Yksi sanoi liukastuneensa polulla kerran, ja sen vuoksi pohtineensa, että vakuutus ei korvaisi, jos olisi käynyt pahemmin. Polun käytön välttämisen sijaan kävelijä kertoi ratkaisseensa asian hankkimalla älynastakengät. Toinen totesi virallisuuskysymykseen, että polku ei ole laitton, ja se on ollut siinä aina. Polun virallisuutta on toisin sanoen vaikea tulkita. Kolmas mietti, että polun käyttöön vaikuttaa oleellisesti se, että sellainen on siihen näkyvästi muodostunut, ja että muut ihmiset ovat tallanneet näkyvän ja helppokulkuisen polun. *"Jos [polkua] ei olis, en menis"* (K21, 39 v.).

Oikopolun käytön kannalta merkittävä seikka on epäilemättä se, että avoimen heinikon yli näkee hyvin, ja oikopolun antama mahdollisuus kulkea huomattavan paljon suuremmin päämäärää kohti oli helposti havaittavissa. Kuten A- ja osaltaan myös B-polun tapauksissa, käveleminen pois päin näkyvästä kohteesta ei tunnu järkevältä, vaikka olosuhteet polulla olisivat muuten huonot. Polkua käytetään, koska se on, ja jos olosuhteet ovat huonot, varustaudutaan paremmin, jotta polun käyttö onnistuisi. Toisaalta C-polulla nousivat huomattavasti selkeämmin esiin viihtyisyyden ja virkistykseen vaikutukset. Hyvällä säällä oikopolku koettiin monella tapaa paljon mukavammaksi ja houkuttelevammaksi kulkureitiksi.

7.4.3 Suunnitteluun vaikuttaneet tekijät

Haastatellut asiantuntijat ymmärsivät hyvin, että kävelijät ovat halunneet muodostaneet viheralueen poikki matkaa lyhentävän oikopolun, ja myönsivät että reitit eivät tältä osin täysin vastaa kävelijöiden tarpeita. Pääasiallinen syy tähän lopputulokseen oli yksinkertaisesti se, että kaavoituksen aikana kukaan ei tullut yksinkertaisesti ajatelleeksi ihmisten kävelyreittejä. Isossa asemakaavahankkeessa oli paljon asioita, mihin keskittyä, eikä kukaan tajunnut kiinnittää asiaan huomiota.

”Tätä ei oo varmaan tosiaan sillon sitten kukaan, kukaan tullu sanoneeksi. Että semmonenkin ois siinä hyvä olla. Tai huo-, hoksannu. - - No ei varmaan oo tullu riittävästi mietittyä sitä, ei minun eikä kenenkään muunkaan sitten sillon suunnitteluaihana että.” (Vehmas, liikennesuunnittelija)

Oikopolku C oli monelle kävelijälle osa reittiä kauppaan Poltinahon Saleen. Suunnitteluprosessin aikana kenellekään ei kuitenkaan tullut mieleen ajatella, mitä reittejä lähiympäristön asukkaat ylipäättään kävelevät kauppaan. Osaltaan syynä oli se, että kaavoituksen aikaan ajatuksena oli, että ihmiset menevät kauppaan joka tapauksessa autolla. Anttinen muisteli, että kaupungilla epäiltiin lähikaupan kannattavuutta, kun kaikki menisivät joka tapauksessa autolla Tiiriöön kauppoille.

”Mä en tiedä et onks sillon ajateltu et tänne, tätä kauppaä käytetään täältä, koska sithän oli paljon, paljon ajatus et ihmiset, itse asiassa ei käy niinkun, jalan kaupassa. - - Et ei sellasii niinku kevyen liikenteen poikittaisajatuksia hirveesti, muutaku et täältä pääsee niinku, läpi näille viheralueille ja syntyy sellast niinku vaihtoehtosii reittejä alueen läpi mut ei sillon todellakaan keskusteltu siitä et käveleekö nää täältä kauppaan et se ei ollu semmonen niinku, lähtökohta et kyl se oli ajatuksena silloin et siellä käydään autolla kaupassa” (Anttinen, arkkitehti)

Toisaalta polun käyttäjät ovat pääasiassa sellaisia, jotka tulevat Poltinaholle asemakaava-alueen ulkopuolelta. Asemakaavoituksen aikana reittien tarkastelu keskittyi alueen sisälle, ja jalankulku- ja pyöräreitit kytkeytyvät alueen länsipuoliseen kaupunkirakenteeseen kokonaisuudessaan heikosti. Toinen merkittävä syy oikopolku C:n muodostumiselle oli suunnittelun pohjana toiminut korttelirakenne. Korttelien pyöreä muoto oli pitkälti se asia, joka arkkitehtuurikilpailussa erotti kilpailutyön muista ja valikoitui voittajaksi. Pyöreiden korttelien ulkopuolelle jäi kuitenkin toteutuksen myötä paljon maa-alaa, jonka käyttötarkoitusta ei mietitty loppuun asti. Asemakaava-arkkitehti Kaila piti oikopolun syynä pitkälti sitä, että pyöreiden korttelien takia tilaa oikaista ylipäättään oli.

”täs on nyt tää, tää valittu, valittu tosiaan kortteli, korttelimuotokin tosiaan vaikuttaa nyt et siihen syntyy sitten tommosia, ikään kun mistä nyt sitten, porukat hakeutuu oikopolulle aika luontevasti”
(Kaila)

Arkkitehtien haastattelussa tuli esiin suunnittelussa ollut ajatus tiiviistä kortteleista, ja tiiviistä katutiloista. Tiiviin katutilan ajatus liittyi eniten siihen, että rakennukset ovat kiinni kadun reunassa, mutta toisaalta arkkitehdit näkivät tavoitteena pitää katutila tiiviinä myös suhteessa viheralueisiin, ja jättää viheralueet yhtenäisiksi. Anttisen ja Oivan kilpailutyössä jotakuinkin oikopolku C:n paikalla kulkee jonkinlainen kävelytie, tosin ei tasan oikopolun kohdalla. Kävelytie putosi kuitenkin pois suunnitelmista ilmaisesti meluntorjuntaan liittyvien kysymysten yhteydessä. Asemakaavassa Laidunmaaksi nimetty puistoalue miellettiin suunnitelmissa hoitoluokaltaan alhaiseksi, niittymäiseksi suojaviheralueeksi ilman varsinaista käyttömerkitystä.

C-polun syntymisen taustalla vaikutti osaltaan myös asemakaava-, katu- ja viheraluesuunnittelujen hallinnollinen erillisyys. Asemakaavan yhteydessä ei tehty lainkaan viheralueiden yleissuunnitelmaa, jonka yhteydessä viheralueille lisättävien kävelyteiden tarve olisi voitu huomata. Katusuunnittelija näki oikopolun ensisijaisesti viheraluesuunnittelun ongelmana ja totesi, ettei katusuunnittelussa voida ottaa kantaa viheralueilla kulkeviin polkuihin. Katusuunnittelija ymmärsi hyvin ihmisten tarpeen kulkea tästä eikä sulkenut pois mahdollisuutta sen virallistamiseenkaan, mutta korosti toimineensa asemakaavan mukaan.

”mut se on tietysti katusuunnittelussa, niin se on niinkun sitten että kun kaava on tällainen, niin kaavan mukaan mennään. - - Niin tota, meil on sitten, et katusuunnittelussa, normaalitilanteessa minä en niitä suunnittele, et ne jää sitten niinku tonne puistopuolelle. Ja niitä, mitä, kaikki mikkä on kaavoissa ohjeellisina kevyen liikenteen väylinä, ne voidaan rakentaa, tai sit ne voidaan jättää rakentamatta.” (Katusuunnittelija)

Oikopolku pääsi syntymään, koska valittu korttelirakenne jätti paikalle tyhjän viheralueen, jonka käyttöä ei erikseen suunniteltu, eikä kukaan tullut ajatelleeksi, että viheralueen läpi voisi rakentaa suuremman kävelytien, jolle olisi käyttäjiä. Arkkitehtonisten ihanteiden ja autokeskeisen suunnittelun lisäksi lopputulos syntyi suunnitteluprosessin monitasoisen rakenteellisen pirstaleisuuden seurauksena. Asemakaava-arkkitehti Kaila analysoi pirstaleisuuden haasteita haastattelussa:

”siin on niinkun että, täs tapauksessa et on arkkitehtuurikilpailu ja on yks suunnittelijaporukka saatu siitä joka miettii jotenkin niitä kävelyn ja pyöräilyn reittejä. Sit on se asemakaavottaja, joka miettii kanssa jollain tasolla niitä. Ja sitten tulee joku, liikenne- ja katusuunnittelija, joka tekee jotain, ja

sitten on vielä periaatteessa joku vihersuunnittelija joka tekee jotain mut se että kuka siinä nyt on sitten.” (Kaila)

7.4.4 Suunnittelijoiden ja kävelijöiden näkemykset

Haastatelluista kävelijöistä viisi kuudesta piti polun olemassaoloa lähtökohtaisesti hyvänä asiana, pääasiassa siksi, että sitä kautta pystyi kulkemaan sujuvammin. Kiertäminen virallista reittiä olisi tuntunut vähemmän tyydyttävältä ratkaisulta. Viheralue, jolla polku kulkee, on kokonaisuutena viimeistelemättömän oloinen ja siksi sen käyttö läpikulkuun koettiin helposti sallituksi. Viheraluetta hoidetaan niittymäisenä, minkä takia aluetta on vaikea käyttää virkistykseen, minkä lisäksi Turuntie tuo viheralueelle meluhaitan. Tutkimuksen tekemisen aikaan viheraluetta käytettiin osittain viereisen korttelin rakennustyömaan materiaalien epämääräisenä varastointialueena.

Kävelijöiden keskuudessa heräsikin paljon ajatuksia koskien viheralueen yleistä merkitystä. Suurin osa oli sitä mieltä, että suunnittelussa olisi voitu tehdä jotain paremmin, niin oikopolun kuin viheralueen osalta yleisestikin. Monet harmittelivat viheralueen keskeneräistä ja unohdettua nykytilaa. Yksi haastateltavista totesi, että oikopolku ei hänen mielestään haittaa niin kauan kuin vieressä on käynnissä olevia rakennustyömaita, mutta korttelin valmistuttua hän näkisi mielellään viheralueen siistiytyvän, mikä sisältää sen, että oikopolulle tehdään jotain. Viheralueelle toivottiin toisaalta enemmän toimintaa, polkuja ja leikkipaikkaa, toisaalta enemmän puita, jotka suojaisivat asuintaloja Turuntien melulta. Eräs haastateltava nosti esiin myös seikan, että viheralueita oli Poltinaholla aika paljon, ja sekin alue olisi voinut olla tonttimaana.

Kysyttäessä siitä, onko polussa jotain mikä häiritsee, neljä kuudesta mainitsi joko mudan, vesilammikot tai jään, eli käytännössä epävirallisuudesta seuraavan huonokuntoisuuden. Lisäksi yksi haastatelluista arveli, että polku saattaa häiritä viereisissä taloissa asuvia. Haastatelluista kuudesta kävelijästä yhden mielestä nykytila kelpasi hyvin, mutta viiden mielestä polun saisi virallistaa. Jo suunnittelussa olisi voitu paremmin vastata kävelijöiden tarpeisiin: *”Suunnittelussa voisi ottaa huomioon lisää viihtyvyyttä, että voi kulkea siitä, mistä luontaisesti menee.”* (K21, 39 v.). Useampi kuitenkin lisäsi, että ei haluaisi että polkua asfaltoidaan, vaan mukavampi olisi esimerkiksi pehmeämpi sorapäällyste, jotta luonnonläheinen tunnelma säilyisi.

Asiantuntijoiden puolesta oikopolku nähtiin kohtuullisen selkeästi potentiaalisena virallistettavaksi. Nykyisellään oikopolun halkoma viheralue oli suunnittelijoidenkin mielestä hieman epätydyttävä.

”se vaan näyttää vähän kököltä kun siin menee tommonen epämääräinen polku mut eihän se nyt tossa ketään sinänsä haittaa.” (Kaila, asemakaava-arkkitehti)

Arkkitehdit Anttinen ja Oiva pitivät oikopolun paikalle tehtävää virallista väylää luontevana ja perusteltuna, ja pitivät sitä yleisesti ottaen positiivisesti yllättävänä, että lähikauppaan ylipäätään kävellään. Toisaalta Anttinen pohti, että koska alueen luonne on ollut puistomainen ennen kaavoitusta, alueen henkeen sopii tavallaan hyvin, että ihmiset itse etsivät ja luovat parhaat kulkureitit.

”Mut sehän on lähtökohtaisesti tosi hyvä asia et näille on tullut tähän alueelle lähikauppa ja se et täältä naapurialueelta jopa käydään siellä niin sehän o upeeta että kyllä se nyt ois varmaan sen väärsti et voitais yks kevyen liikenteen väylä kunnostaa sinne.” (Anttinen)

Myös liikennesuunnittelija Vehmas totesi, että ei olisi mitenkään mahdotonta perustaa paikalle vaikkapa kivituhkapintainen reitti, jos kaupungilla on rahaa ja halua. Vehmaksen mielestä myös uuden suojatien rakentaminen Kruununkadun yli olisi perusteltua. Samoin asemakaava-arkkitehti Kaila jäi kaipailemaan virallista väylää, ja näkisi viheralueella mielellään muitakin parannustöitä. Toisaalta sekä Kaila että Vehmas huomauttivat, että jos alun alkaenkaan korttelit eivät olisi olleet pyöreitä, viheralue olisi hyvinkin voitu käyttää tonttimaana eikä oikopolkua olisi luonnollisesti syntynyt.

Kaupunkia, eli tässä tapauksessa myös maanomistajaa edustavan katusuunnittelijan näkökulma oikopolkuun oli kuitenkin erilainen. Hänen mukaansa soralla päällystetty polku olisi käytännössä rinnakkainen väylä nykyisiin nähden ja jos sellainen rakennettaisiinkin, sillä ei varmasti olisi ainakaan talvikunnossapitoa. Katusuunnittelija huomautti, kuinka kaupungin näkökulmasta kannattaa rakentaa mahdollisimman vähän kunnossapidettäviä väyliä. Lopputuloksena katusuunnittelija oli sitä mieltä, että polulle ei kannata tehdä mitään, vaan pitää olemassa epävirallisena, mutta sallittuna vaihtoehtona.

”tavallaan justiin se kunnossapito, et kuinka paljon kannattaa näitä tämmösiä läpiajoväyliä ja tämmösiä ja, puistoväyliä tehdä, niinkun, koska ja sitten että se et mikkä niistä aurataan ja missä ei ole talvikunnossapitoo koska se on aina kaikki on, lisää kustannusta.- - Mun, mun mielestä niinkun, tavallaan, tämän oikopolun saavutettu hyöty on niin vähäinen että tota annetaan ihmisille mahdollisuus kulkea jalat kuivina, asvaltoitua väylää pitkin ja jos haluaa mennä tosta niin se on sallittua.” (Katusuunnittelija)

7.5 Suunnittelun ja käytännön kohtaaminen

Kaikkien oikopolkujen tapauksessa voidaan nähdä suunnittelun ja käytön kohtaamattomuus, mutta jokaisen polun tapauksessa hieman erilaisella tavalla. A-polun tapauksessa suunnittelun rakenteellinen ja alueellinen pirstaleisuus ja kommunikaatiokatkokset johtivat tilanteeseen, jossa kaupan vierellä oleva, loogisesti jalankulkuväyläksi kuulunut kaistale jäikin nurmipintaiseksi. Kukaan suunnittelija ei epäillyt reitin tarpeellisuutta, joten tilannetta voidaan luonnehtia vahingoksi. Kävelijöillä oli tarve päästä kauppaan ja myös kaupan ohi huomattavasti suoraviivaisemmin kuin mitä viralliset reitit tarjosivat, ja virallisia reittejä pitkin kiertäminen olisi tuntunut erittäin epäluonnolliselta. Sekä asemakaavasunnittelussa että Salen pihasuunnittelussa aliarvioitiin kävelijöiden määrä ja unohdettiin kävelijöiden tarpeet. Kävelien tulevien asiakkaiden määrä keskellä rakennettua kaupunkiympäristöä olevassa lähikaupassa olisi kuitenkin voinut olla oletettavissa. Puutteesta huolimatta kaupunki tai Hämeenmaa ei kumpikaan ottanut selkeää vastuuta jalkakäytävän puuttumisesta ja sen aiheuttamista hankaluuksista. A-polun tapauksessa kävelijöiden tarpeiden ja rakennetun ympäristön välillä oli kuitenkin lopulta niin räikeä ristiriita, ettei sitä voinut jättää huomiotta, vaan lopulta polun paikka virallistettiin. Polku ehti sillä välin kuitenkin toimimaan Salen kyseenalaisena käyntikorttina kahdeksan vuotta.

B-polun tapauksessa suunnittelun ja käytön kohtaamattomuus oli sekä määrältään että laadultaan lievempää. Kaikkien kävelijöidenkään mielestä oikopolku ei ollut välttämätön, ja toisaalta se oli sen verran vähän käytetty, että se saattoi jäädä ohikulkijalta huomaamatta. Niille, jotka oikopolun huomasivat, polku tarjoaa tavan tehdä kauppamatkasta hieman suoremman tuntuisen, mikäli autojen määrä parkkipaikalla ei ole niin suuri, että se tuntuisi turvattomalta tai vaivalloiselta. Oikopolun syntymisen taustalla vaikuttivat enimmäkseen kävelyn suunnittelun yleisen unohtumisen lisäksi keskittyminen autojen pysäköinnin suunnitteluun ja parkkipaikan kävelyyn tarjoamien mahdollisuuksien jättäminen huomiotta. Suunnittelijoiden näkökulmasta parkkipaikalla kävelyä piti ehdottomasti välttää, sen sijaan kävelijöille se oli maailman tavallisin asia. Mikään osapuoli ei osannut muuttaa tilannetta sen paremmaksi, mutta haitan suuruutta pidettiin pienenä.

C-polulla suunnittelun ja käyttäjien tarpeiden kohtaamattomuus oli selkeämpää, ja myös suunnittelijoiden näkökulmasta lopputulos oli jokseenkin epäonnistunut. Alueella oli kohtuullisen paljon kävelijöitä, joiden reitille viheralue aiheutti selkeästi näkyvän mutkan. Viheralueella ei ollut kuitenkaan selvää käyttötarkoitusta, eikä sen läpi ollut myöskään rakennettu suoraa kulkuväylää, joten epävirallinen polku pystyi parantamaan reittimahdollisuuksia haittaamatta ketään. Kävelijöiden näkökulmasta epävirallinen oikopolku täytti tarpeet yllättävänkin hyvin, ja oli monien mielestä mukava reittivaihtoehto. Jonkinlainen virallinen reitti oikopolun paikalle olisi kuitenkin

todennäköisesti rakennettu, jos suunnitteluprosessissa olisi mietitty kokonaisvaltaisemmin kävelijöiden reittejä niin alueellisesti kuin rakenteellisestikin. Monesta eri palasta koostuneessa suunnittelutyössä kävely-ympäristön kokonaisuus jäi miettimättä, jolloin muutoin melko selkeä reittitarve jäi huomioimatta. Osasyynsä oli suunnittelua ohjaavan muotokielen vahvalla roolilla: tärkeintä oli, että pyöreät korttelit toteutuvat, mutta korttelien ulkopuolelle jäävään alueeseen ei kiinnitetty niinkään huomiota.

8 JOHTOPÄÄTÖKSIÄ JA POHDINTAA

8.1 Oikopolkujen käyttöön johtavia syitä kävelijöiden reitinvalinnassa

Oikopolkujen käyttöön johtivat kävelijöiden reitinvalintapäätöksissä monet erilaiset ja osin päällekkäiset tekijät. Kävelijöitä haastatteleamalla tuli väistämättä esiin, että oikopolkujen käyttöä tai käyttämättömyyttä on vaikeaa, ellei mahdotonta, erottaa yleisestä koko kävelyreittiä koskevasta reitinvalintaprosessista, sillä oikopolut ovat niin kiinteä osa kävely-ympäristöä. Myös oikopolkujen ulkopuolella kävelijöillä on hyvin paljon erilaisia pieniä päätöksentekotilanteita, joissa punnitaan erilaisia vaihtoehtoja. Kävelijäkyselyjen tulokset noudattivat tältä osin kirjallisuuden asettamia oletuksia: reitinvalinta on hyvin automaattinen ja tiedostamaton prosessi, eikä kaikkia vaikuttavia tekijöitä harkita tietoisesti eikä niiden merkitystä osata jälkeempään hahmottaa. (Jakle ym. 1976; Norman 2002; Hoogendoorn & Bovy 2004).

Oikopolkujen erottamattomuus muusta kävelyreitistöstä näkyi selkeimmin A-polun tapauksessa. Polun käyttäminen ei vaatinut kävelijöiltä erityistä harkintaa, vaan polkua käytettiin kuten mitä tahansa jalkakäytävää. Huonolla säällä polku oli toki tavanomaista jalkakäytävää huonokuntoisempi, mutta käyttöön sillä ei ollut suurta vaikutusta. Syy tähän voidaan ajatella olevan osaltaan ihmisten taipumuksessa vakiintua käyttämään aina samoja reittejä (Aura ym. 1997). Oikopolun käyttämättömyyttä ei edes harkittu, joten kävelijät saattoivat tajuta keskellä polkua olevan vesilammikon vasta, kun olivat jo kävelleet sen kohdalle. B- ja C-polut muodostivat omassa ympäristössään selvästi tasavertaisemman vaihtoehdon virallisille reiteille ja vain harva käytti näitä oikopolkuja täysin ilman erillistä harkintaa.

Aineisto toi esiin myös kirjallisuuden antaman oletuksen siitä, kuinka lukemattoman monet pienet ja satunnaiset tekijät voivat vaikuttaa reitinvalintaan. Niin ajankohdalla, säällä, kävelyseuralla, etenemisen kiireellisyydellä kuin kannettavien ostosten määrällä oli hyvin monenlaisia erilaisia vaikutuksia. Satunnaisten tekijöiden tarkkaa roolia on aineiston pohjalta mahdoton eritellä. Toisaalta kaikkien polkujen käytössä oli nähtävissä myös ihmisten taipumus säännönmukaisuuteen ja

rutiininomaisuuteen. Reitinvalinta on todella samanaikaisesti vakiintunutta ja sattumavaraista sen tiedostamattomasta luonteesta johtuen. Oikopolkujen ominaisuuksien ja esille tulleiden reitinvalintatekijöiden välisestä suhteesta oli kuitenkin löydettävissä myös tiettyjä säännönmukaisuuksia, joten aineiston ja sen tukena toimivan kirjallisuuden pohjalta voidaan vetää alustavia johtopäätöksiä oikopolkujen käyttöön johtavista syistä sattumanvaraisuuden ja rutiininomaisuuden lisäksi.

8.1.1 Geometriset tekijät

Tulosten perusteella reitin koettu suoruus oli selvästi merkittävin yksittäinen syy oikopolkujen käyttöön. Kirjallisuuden perusteella koetun suoruuden tärkeys oli oletettavissa, mutta sen vaikutuksen voimakkuus oli jopa yllättävän suuri. Polun pituudella tai lyhennetyn matkan metrimääräisellä säästöllä ei ollut läheskään niin paljon merkitystä; kuten Mudroň ja Pachta (2013) huomasivat, oikopolkujen suhteellinen oikaisevuus on merkittävin niiden syntyä määrittävä ominaisuus. Absoluuttisen pituuden sijaan merkitystä on sillä, mitä edessä näkyy, ja kuinka suurelta kiertämiseltä virallisen väylän käyttäminen vaikuttaa, kun sitä vertaa oikaisemiseen. Ylimääräinen käveleminen tuntuu tarpeettomalta, jos lyhyemminkin voisi mennä; oikopolun käyttäminen antaa tunteen loogisemmasta ja järkevämmästä reitistä.

Geometrisesta näkökulmasta aina kun reitti kahden paikan välillä ei ole viivasuora, on mahdollisuus oikaisemiseen. Jos muiden tekijöiden vaikutus unohdetaan, voidaan ajatella, että mitä suurempi mutkaisuus katuverkoston tarjoamalla virallisella reitillä kävelymatkan alku- ja loppupään välillä on, sitä enemmän kävelijä voi hyötyä oikaisemisesta ja sitä todennäköisemmin hän myös etsii lyhyempiä reittivaihtoehtoja. Tulosten perusteella vaikuttikin siltä, että mitä suuremman mutkan oikopolku lyhensi, sitä hanakammin ihmiset halusivat kulkea suorinta reittiä. A-polulla virallinen reitti olikin yli kaksi kertaa oikopolkua pidempi, ja polkua käyttivät käytännössä kaikki. B-polulla oikopolku lyhensi matkaa vain vähän, joten polkua käytettiin satunnaisemmin. Polun käytössä korostuivat ne suunnat, joista saavuttaessa määränpää näkyi polkua pitkin suoraviivaisen reitin päässä.

Ajansäästön rooli reitinvalinnassa jäi absoluuttisen pituuden tavoin kävelijähaastattelujen pohjalta vaikutukseltaan hieman epämääräiseksi. Helppous, lyhyys ja suoruus ovat kaikki kiinteässä yhteydessä ajansäästöön, ja siinä mielessä ajansäästö on osa oikopolkujen perussyitä. Toisaalta moni oikopolkua käyttänyt kävelijä suoraan sanoi, että ei heillä mikään kiire ollut minnekään, polku oli vaan muuten luontevampi vaihtoehto. B- ja C-poluilla tuli kuitenkin vastaan myös sellaisia kävelijöitä, jotka olivat valinneet oikopolun ensisijaisesti säästääkseen aikaa. Aineiston keruutapa ja koko saattavat vaikuttaa ajansäästön merkitykseen, sillä kaikkein kiireisimmät kävelijät eivät

luonnollisesti ehtineet jäädä haastateltavaksi, vaan kieltäytyivät. Kävelijähaastatteluihin ei päätyntä lainkaan työmatkakävelijöitä, jotka kirjallisuuden perusteella ovat alttiimpia aikaa minimoivaan reitinvalintaan (Agrawal ym. 2008).

Tutkimuksen oikopoluilla ei ollut niin suuria korkeusvaihteluja, että rinteiden jyrkkyyden vaikutusta tai painoarvoa oikaisemisessa olisi voinut tutkia. A-polun keskellä oleva monttu oli sen verran matala, ettei korkeuserolla ollut vaikutusta energiankulutuksen kannalta, vaan lähinnä liukkauden näkökulmasta.

8.1.2 Laatutekijät

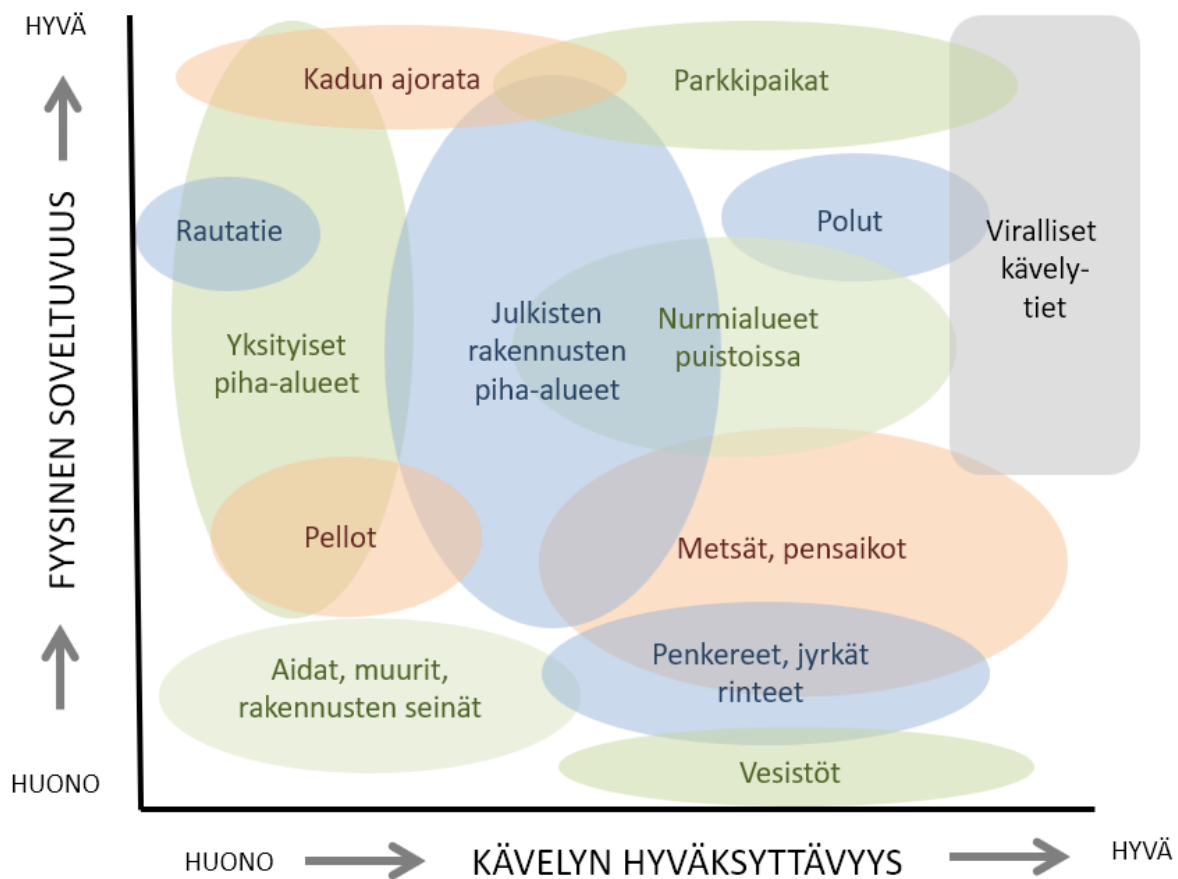
Oikopolut olivat mutaisia ja vaikeakulkuisia, märkiä ja liukkaita. Oikopolkujen fyysinen soveltuvuus oli välillä yhtä hyvä kuin päällystetyillä väylillä, kun taas välillä polut olivat täynnä lunta tai vettä. Enimmäkseen polkujen kunto oli jotain tältä väliltä, virallisia väyliä jokseenkin haastavampi. Fyysisellä kunnolla ja olosuhteilla oli selvästi jonkinlaista vaikutusta kävelijöiden reitinvalintaan. Kukaan haastatelluista kävelijöistä ei ehdoin tahdoin halunnut kävellä vedessä, joten tarpeen tullen oikopolut jätettiin käyttämättä tai valittiin reitti polun kuivemmalta reunaa-alueelta. Eniten polkujen huono kunto vaikutti liikkumiskyvyltään heikentyneisiin ikääntyneisiin, jotka sadesäällä joutuivat A-polun mutaantuessa kävelemään ajoradan reunassa.

Poltinahon alueella ja oikopoluilla kävelijöiden turvallisuudentunne oli pääasiassa erittäin hyvä. Alueen sisällä on, kuten tarkoituksena olikin, onnistuneesti hillitty ajoneuvoliikenteen määrää ja nopeutta. A- ja B-polkuja havainnoidessa tuli lukuisia kertoja huomattua kävelijöitä, jotka kävelivät Rakuunankadun yli mistä sattuu, täysin suojateistä välittämättä. Kävelijöiden näkökulmasta myös parkkipaikalla kävely oli hyvin neutraalia ja normaalia, toisin kuin suunnittelijoiden mielestä. Vilkaammassa ympäristössä autotien yli oikaiseminen on kuitenkin haastavampaa, ja vaatii riskien arviointia. Poltinahon oikopoluilla suurin turvallisuusriski liittyi liukastumisen mahdollisuuteen ja osin myös jalankulkijoiden ja pyöräilijöiden keskinäiseen törmäysriskiin A-polun kulkiessa Salen rakennuksen kulman vierestä. Kävelijät joutuivat pohtimaan liukastumisriskin suuruutta, ja joko välttelivät polkuja liukkaimpiin aikoihin tai varustautuivat paremmin.

A- ja B-polut herättivät myös jossain määrin ajatuksia polkujen käytön luovallisuudesta, mutta loppujen lopuksi vain harva piti kaupan tonttia kovin yksityisenä alueena. Yksityisyyden vaikutuksen suhteen tutkittavat polut eivät tarjonneet erityisen räikeitä olosuhteita. Voidaan kuitenkin olettaa, että mitä enemmän oikopolun käytön voi epäillä loukkaavan jonkun yksityisyyttä, sitä suurempi kynnys sen käyttöön on. Kaikkien oikopolkujen osalta tuli jossain kohtaa esiin se, että näkyvä ja kulunut

polku toimi oikeutuksena sen käytölle. Oikopolkujen käyttöä muutoin epävarmoissa olosuhteissa pidettiin oikeutettuna, koska muutkin olivat polkua käyttäneet, eikä maanomistaja ollut tehnyt elettäkään ilmaistaakseen, että oikaiseminen olisi paheksuttavaa.

Jos tarkkaillaan pelkkiä ympäristön laatutekijöiden tarjoumia pienellä mittakaavalla kävelijän näkökulmasta, voidaan kaupunkiympäristöstä tunnistaa erilaisia alueita, joissa kävelemistä todennäköisimmin tapahtuu. Eri laatutekijöiden ominaisuudet vaihtelevat keskenään, ja muodostavat erilaisia yhdistelmiä. Tätä voidaan havainnollistaa sijoittamalla samaan kaavioon esimerkiksi ympäristön fyysisen kävelemiseen soveltuvuuden ja toisaalta kävelemisen sallittavuuden vaihtelun (kuva 32).



Kuva 32. Eri alueiden jaottelua kävelijän näkökulmasta fyysisen soveltuvuuden ja yleisen hyväksyttävyyden perusteella.

Kuvan 32 kaavion sisään voidaan asettaa mikä tahansa osa kaupunkiympäristöä, tai oikeastaan mitä tahansa ympäristöä. Mitä lähemmäs yläreunaa kaaviossa mennään, sitä miellyttävämpää ja helpompaa käveleminen fyysisesti on, ja mitä lähemmäs oikeaa laitaa mennään, sitä hyväksyttävämpää käveleminen on. Kokonaisuutena voidaan ajatella, että mitä lähempänä oikeaa yläkulmaa alue on, sitä houkuttelevamman kävely-ympäristön alue tarjoaa ja todennäköisemmin

siellä kävellään. Äärimmäisenä tässä kulmassa sijaitsevat viralliset kävelytiet, jotka ovat määritelmällisesti sallituimpia ja yleensä helppokulkuisimpia reittivaihtoehtoja. Erilaisten alueiden lisäksi samaan koordinaatistoon voi sijoittaa myös viiva- tai pistemäisiä kaupunkiympäristön osia, kuten aitoja tai kieltokylttejä, jotka rajaavat ja ohjaavat alueiden käyttämistä kävelemiseen. Minkään kävelyreitit tai muun alueen sijoitus koordinaatistossa ei ole vakio, vaan tilanne muuttuu vuorokauden- ja vuodenajan mukaan. Nurmikot muuttuvat talvella vaikeakulkuisiksi umpi- ja pimeään aikaan valaisemattomien paikkojen soveltuvuus kävelemiseen laskee, minkä lisäksi erilaiset työmaat tai poikkeusjärjestelyt voivat muuttaa tilannetta. Henkilökohtaisten preferenssien vaihtelun takia kuvan 32 esitystapaa on pidettävä esimerkinomaisena, sillä eri alueiden soveltuvuus kävelemiseen vaihtelee henkilökohtaisten tekijöiden mukaan.

Kuvan 32 kaavion tapainen jaottelu ei pysty myöskään ottamaan huomioon viihtyisyyden vaikutusta. Jos kävely ei erityisemmin tähtää nopeaan etenemiseen, viihtyisyyden merkitys kohoaa suuremmaksi, ja voi olla reitinvalinnassa huomattavan tärkeä tekijä. Viihtyisyyden vaikutus reitinvalintaan oli tutkimuskohteen poluissa pääasiassa melko pieni, mutta kaikissa tapauksissa, joissa viihtyisyydellä oli vaikutusta, sen vaikutus oli oikopolkujen eduksi. Oikopolkujen käyttö vaati tinkimistä helppokulkuisuudesta, reitin soveliaisuudesta ja pitkälti myös turvallisuudesta, mutta reitin viihtyisyyttä oikaiseminen saattoi jopa parantaa.

8.1.3 Oikopolkujen syntyprosessi

Jos jätetään huomioimatta henkilökohtaiset preferenssit, sosiaaliset tekijät, hetkelliset olosuhteet, ja oppimisen vaikutus, yksittäisen kävelijän reitinvalintaa voidaan pienellä mittakaavalla mallintaa pelkän ympäristön tarjoumien perusteella. Jos ihmisen ajatellaan yksinkertaisesti pyrkivän rationaalisesti maksimoimaan hyötyjä, reittiä valitessaan ihmisen voidaan ajatella vertailevan geometrinen ja laatutekijöiden tarjoumien etuja ja valitsemaan vaihtoehdoista ominaisuuksiltaan parhaat. Geometrinen tarjoumien suhteen ihminen pyrkii valitsemaan mahdollisimman suoran, nopean ja vähän korkeuseroja sisältävän reitin, varsinkin silloin kun määränpää näkyy. Vastaavasti laatutekijöiden tarjoumien suhteen voidaan yksinkertaistaa, että ihminen pyrkii valitsemaan mahdollisimman viihtyisän, helppokulkuisen, mukavan, turvallisen tuntuksen ja sosiaalisesti hyväksyttävän reitin.

Tällainen lähestymistapa ei pysty selittämään koko monimutkaista reitinvalintaprosessia, mutta tarkastelun avulla voidaan hahmottaa paremmin joitakin oikopolkujen syntymiseen mahdollisesti vaikuttavia tekijöitä. Vaikka tiedostettaisiin, että ihminen ei tosiasiaa vertaile erilaisia hyötyjä

rationaalisesti pohtien, hyötyjen maksimoimiseen perustuva lähestymistapa antaa käytännöllisen lähtökohdan ihmisen päätöksenteon mallintamiseen (Hoogendoorn & Bovy 2004).

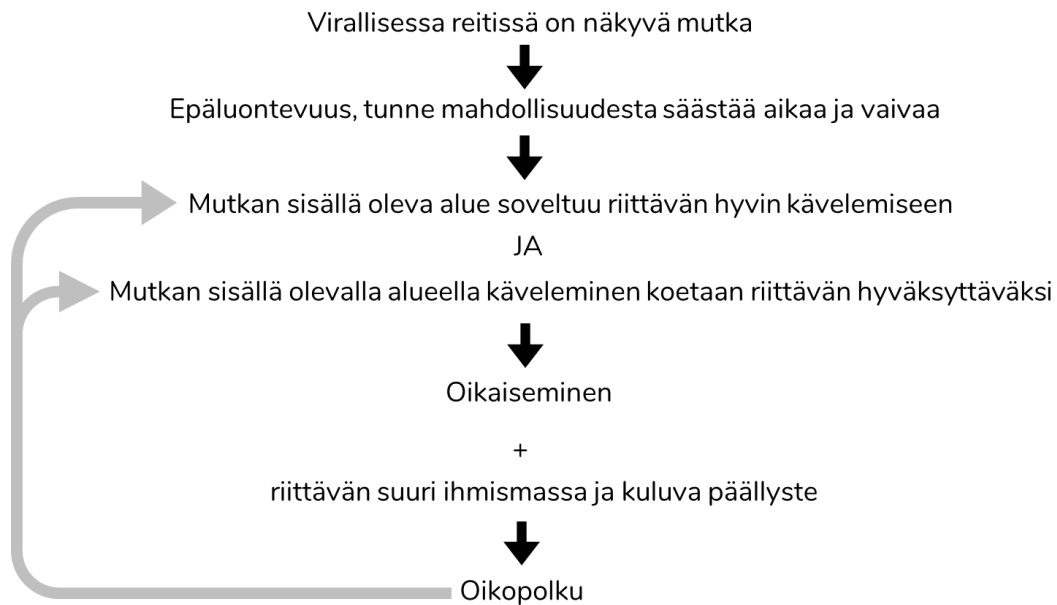
Jos viihtyisyyden merkitys jätetään huomiotta ja tarkastellaan kävelymatkoja, joilla pyritään ensisijaisesti etenemään, voidaan ajatella, että mitä huonommat virallisen reitin geometriset tarjoumat ovat, sitä enemmän syntyy painetta mahdollisuuteen oikaista. Mitä enemmän ihmisiä mutkaisella reitillä kulkee, sitä suurempi kokonaisyöty suuremmasta reitistä olisi. Kokonaisyötyä lyhyemmälle reittimahdollisuudelle voidaan kutsua esimerkiksi termillä oikaisupaine. Oikaisupaine ei pääse kuitenkaan aina konkretisoitumaan oikopoluksi. Karkeasti ottaen voidaan ajatella, että konkretisoituminen on sitä todennäköisempää, mitä paremmin mutkan sisällä oleva alue soveltuu kävelemiseen laatutekijöiden suhteen. Mitä vähemmän mutkan suoristaminen vaatii turvallisuudesta, helppokulkuisuudesta tai soveliaisuudesta tinkimistä, sitä todennäköisemmin oikopolku muodostuu. Vastaavasti jos virallisten kävelyteiden muodostamat reittivaihtoehdot täyttävät hyvin geometriset tarjoumat, oikopolkuja ei pääse syntymään.

Siinä missä viralliset väylät ovat laatutekijöiltään pääosin hyviä, eli sijaitsevat kuvan 32 kaaviossa oikeassa yläkulmassa, oikopolkujen käyttö vaatii lähtökohtaisesti kulkemista kaavion muille osille sijoittuvilla alueilla. Geometrinen ominaisuuksien parantaminen vaatii siis usein laatutekijöistä tinkimistä. Esimerkiksi autotien yli kulkeva oikopolku heikentää turvallisuutta ja reittivalinnan hyväksyttävyyttä, ja jyrkkää rinnettä läpi kulkeva polku heikentää fyysistä soveltuvuutta.

Nämä tekijät ovat keskenään vaihdannaisia siinä mielessä, että sitä vaikeakulkuisempaa maastoa oikaisuun käytetään, mitä suuremman mutkan virallinen reitti tekee. Oikopolulla A, jossa virallinen reitti oli noin kaksi kertaa pidempi kuin oikoreitti, kävelijät olivat valmiita tinkimään huomattavan paljon reitin liukkaudesta ja märkyydestä. Vastaavasti helppokulkuisessa maastossa oikaisemista tapahtuu pienelläkin mutkaisuudella, tai jos mutkaisuus on pientä, polkua käytetään vain, kun laatutekijät ovat otolliset. Oikopolulla B kävelijät olivat melko valmiita jättämään oikopolku käyttämättä hyvin pienten ja satunnaisten tekijöiden takia, sillä geometrisiltä tarjoumiltaan polku ei tuo erityisen suurta etua.

Toisin sanoen voidaan katsoa, että oikaiseminen on jossakin tilanteessa sitä todennäköisempää, mitä suurempi on virallisen reitin mutkaisuuden ja mutkan sisälle jäävän alueen laatutekijöiden ominaisuuksien yhteenlaskettu suuruus. Jos virallisen reitin mutkaisuus on suuri, mutta mahdollisuus oikaisemiseen hyvin pieni, lopputuloksena saattaa olla turhautuminen. Jotta oikaisemisesta muodostuisi näkyvä oikopolku, vaaditaan näiden tekijöiden lisäksi myös pintamateriaali, jossa kuluminen näkyy, sekä riittävän suuri määrä ihmisiä, jotka kuluttavat polun näkyviin (kuva 33).

Näkyvä ja kulunut polku toimii vihjeenä muille vaihtoehtoisen reitin olemassaolosta ja hyväksyttävyydestä, ja toisaalta tallaantuminen tekee maanpinnasta myös helpommin kuljettavan. Helpoimmin oikopolut muodostuvatkin esimerkiksi nurmikoille, sillä kävely nurmella on melko helppoa ja hyväksyttävää, eikä nurmikoita ole yleensä tarkoituksenmukaista aidata. Lisäksi jatkuva kulutus muodostaa nurmikolle melko nopeasti näkyvän polun.



Kuva 33. Yksinkertainen malli oikopolkujen muodostumisprosessista. Harmaa nuoli kuvaa oikopolkujen itseään ylläpitävää vaikutusta.

Koska tutkimuksen kohteena toimivat vakiintuneet oikopolut, ei tuloksista ole kuitenkaan mahdollista saada suoria todisteita siihen, mitkä tekijät varsinaisesti johtavat oikopolkujen syntymiseen. Kävelijöiden haastatteluissa näkyvän oikopolun olemassaolo osoittautui hyvin merkittäväksi osasyysksi oikopolkujen käytölle. B-polun tapauksessa on oletettavaa, että pelkkä näkyvän polun puuttuminen vähentäisi polkua ympäröivän viheralueen läpi oikaisemista. Toisin sanoen oikopolkujen olemassaolo ylläpiti niiden olemassaoloa jatkossakin, sillä kuluneen polun aikaansaama kohtuullisen tasainen kulkualusta ja osoitus oikaisun hyväksyttävyydestä tekivät oikaisemisesta houkuttelevampaa (kuva 33). Vaikka tutkimusalueella moni kulki virallisten väylien ulkopuolisia oikopolkuja, hyvin harva kävelijä kulki vakiintuneiden oikopolkujen ulkopuolella. Jää vielä selvittämättömäksi kysymykseksi, mikä saa ensimmäisen ihmisen oikaisemaan ja aloittamaan näin oikopolun kulutuksen.

On tärkeää ottaa huomioon, että edellä esitetty malli ei pysty täysin ottamaan viihtyisyyden vaikutusta huomioon. On mahdollista, että käytettäessä suurempaa oikoreittiä joudutaan tinkimään reitin viihtyisyydestä, mutta tilanne saattaa olla myös päinvastainen. Paremman viihtyisyyden perässä

voidaan olla valmiita kävelemään huomattavasti pidempiä ja mutkittelevampia reittejä kuin mikä on lyhin virallinen tie. Oikaisemiseen ei ole tarvetta, jos kävelymatkalla ei ole määränpäättä, vaan tavoitteena on tehdä matkaa. Toisaalta, jos kävelijän tavoitteena on yleisesti maksimoida toivottuja ominaisuuksia, viihtyisyys on yhtä lailla yksi arvioitavista tekijöistä. Pelkän pituuden minimoimisen ja siihen liittyvien vaihtokauppojen sijaa voidaan ajatella, että reitinvalinnassa tehdään aina arviointia kaikkien eri ominaisuuksien, kuten jyrkkyyden, liukkauden, pituuden, pimeyden, hitauden, meluisuuden, vaarallisuuden tai muiden ihmisten määrän suhteen. Eri kävelymatkoilla painotetaan erilaisia ominaisuuksia, ja jos mikä tahansa ominaisuuksista muodostuu jollain reittivaihtoehdolla epätoivotun suureksi, kävelijä etsii vaihtoehtoisia reittejä.

8.2 Oikopolkujen syntyyn vaikuttavia syitä suunnittelussa

Asiantuntijahaastattelujen myötä tuli esiin, että jokaisen tutkimuksen oikopolun tarina oli erilainen, ja syitä oikopoluille otollisten paikkojen syntymiseen on monenlaisia. Vaikka oikopolut ovat kävelijöiden muodostamia, niiden synty riippuu kiinteästi siitä, minkälaiseksi alueen maankäyttö ja erityisesti kävelyreitistö on tehty. Erityisesti A- ja C-polkujen tapauksessa oikopolulle otollisen paikan muodostuminen oli eräänlaista suunnittelun huolimattomuutta. B-polun tapauksessa tilanne oli hieman erilainen, mutta senkin taustalla oli nähtävissä selkeitä suunnittelua ohjaavia tekijöitä.

Pekka Virtanen (2003) on kirjoittanut kirjan yhdyskuntasuunnittelun epäonnistumisista, monet Virtasen mainitsemista epäonnistumisten syistä on hyvinkin sovellettavissa pelkkään kävely-ympäristön kontekstiin ja oikopolkuihin johtaneiden suunnitteluratkaisujen syihin. Seuraavissa kappaleissa on eritelty merkittävimpiä oikopolkuihin johtaneita tekijöitä, vertaillen asiantuntijahaastattelujen tuloksia kävelijöiden haastatteluihin, Virtasen kirjaan ja muuhun kirjallisuuteen. Syitä tarkastellessa on kuitenkin hyvä muistaa, että yhdyskuntasuunnittelu on hyvin moniulotteista, ja kaikkia asioita on mahdoton pystyä ottamaan aina huomioon. Suunnittelu on jossain määrin aina epätäydellistä ja puutteellisten tietojen varassa tapahtuvaa, ja joissain tilanteissa saatetaan tietoisesti olla pyrkimättä optimaaliseen tulokseen (Virtanen 2003).

8.2.1 Kävelyn ominaispiirteiden huomioimattomuus ja unohtaminen

Jalankulun suunnittelemisessa yleinen vaiva on, että suunnittelijat eivät joko välitä tai riittävän hyvin ymmärrä jalankulun ominaispiirteitä ja kävelijän tekemää päätöksentekoa. Oikopolkuja pääsee syntymään, koska niiden syntymistä ei ymmärretä, ja toisaalta niihin ei osata puuttua oikein, koska niihin johtavia syitä ei tarkastella. Jos oikopolun olemassaolo huomataan, siitä ei välitetä, tai vielä yleisemmin oikopolut nähdään yksiselitteisesti kävelijöiden aikaansaannoksena. Kirjallisuudessa tuli

monessa yhteydessä esiin ajattelutapa, jonka mukaan oikaiseminen on jokin hallitsematon luonnonvoima, joka johtuu kävelijöiden itsekkäistä mielihaluista ja on muuta liikennettä ja ympäristön esteettisyyttä haitatessaan vahingollista. Myös tutkimuksen asiantuntijahaastatteluissa suunnittelijoiden ensireaktio oikopolkuihin oli lähes poikkeuksetta ”ihmiset nyt vaan tekee niin”. Vasta tarkempien kysymysten jälkeen alkoi pohdinta suunnitteluratkaisujen vaikutuksista. Poikkeuksen muodosti toki A-oikopolku, jossa rakennetun jalkakäytävän puuttuminen polun taustatekijänä oli ilmiselvää.

Kirjallisuudessa liikenteen ohjaaminen ja katutilan jäsentely nähtiin helposti yksiselitteisenä, auktoriteetin määräämänä rakenteena, joka ohjaa kaikkia liikennemuotoja. Kaikkien kulkumuotojen oletetaan pysyvän annetuilla alueillaan, ja jalankulkijan vapaa liikkuvuus ja alttius toteuttaa sitä jää helposti ottamatta huomioon. Oikopolkuja ei tietenkään syntyisi, jos kaikki kävelijät noudattaisivat suunnittelijoiden tekemiä ratkaisuja. Käytäntö on kuitenkin vahvasti osoittanut, että kävelijöillä ei useimmiten ole yksinkertaisesti mitään perusteltua syytä pysyä vain virallisilla reiteillä. Pienipiirteisyyden vuoksi kävelyliikenteen ohjaaminen on vaikeaa ja väistämättä viitteellistä. Myös haastatellut suunnittelijat tiesivät tämän hyvin:

”- - vaik sit otettais kaikki huomioon niin voi olla että ihmisten reitit muodostuu siltikin se voi olla ihan mikroilmastosta kiinni tai mihin tietyn aikaan keväästä mihin paistaa aurinko ja sit niitä voidaan, myöhemmin korjata ja ottaa opikseen tai sit katsotaan et kun ne reitit on jo järjestetty terveellisesti ja turvallisesti niin ei niinku viedä eteenpäin.” Anttinen, arkkitehti

Kaikkien kävelijöiden erilaisten reittien suunnitteleminen ja huomioon ottaminen onkin täysin mahdotonta. Rationaalisuuden ylikorostuneisuudella ei saavuteta hyviä lopputuloksia yhdyskuntasuunnittelussa, sillä ihminen ei ole rationaalinen olento, eikä pelkälle rationaaliselle toiminnalle suunniteltu ympäristö ei täytä ihmisten tarpeita (Virtanen 2003). Käytännössä suunnittelijoille ei jää juuri muita vaihtoehtoja kuin suunnitella jotkut viralliset reitit, ja hyväksyä se, että kävelijät saattavat käyttää niitä tai sitten eivät. Kävelyn joustavuuden parempi huomioon ottamisen ei pitäisi kuitenkaan olla mahdotonta, ja virallisten ja viitteellisten reittien olisi järkevää vastata mahdollisimman hyvin yleisimpiä reittitarpeita.

8.2.2 Autokeskeisyys ja mittakaavaero

Oikopolkujen syntymistä ajatellessa merkittävin tekijä ei vaikuta olevan kävely-yhteyksien unohtaminen oikopolun kohdassa, vaan kävelyn suunnittelun puute kokonaisuudessaan. Vaikka Poltinahon suunnitteluasiakirjoissa keuhutaan turvallisia, sujuvia ja hyvät yhteydet tarjoavia kevyen

liikenteen yhteyksiä, haastattelut osoittivat, että liikennesuunnittelu on tehty lähes kokonaan autoliikennettä ajatellen. Jalkakäytävät ja pyörätiet on laitettu paikoilleen vasta korttelirakenteen ja autoteiden sijainnin suunnittelun jälkeen, ja jalankulun kokonaisuus on jäänyt vajaaksi. Erikseen mietittyjä kävely- ja pyörätieyhteyksiä on vain yksi, keskustan suuntaa palveleva väylä. Oikeastaan kaikkien tutkimuksen oikopolkujen olemassaolon osasyynä oli se, että kukaan ei vaan tullut suunnittelun aikana ajatelleeksi ihmisten kävelyreittejä.

Haastatteluissa tuli karusti esiin, kuinka lähtökohta oli se, että kaikki liikkuvat kuitenkin vain autolla. Lähikaupan menestymiseen ei uskottu, koska asukkaiden ajateltiin menevän autolla Tiiriön hypermarketteihin ostoksille. Kävelyn suosiminen suunnittelussa oli eräänlainen ihanne, jonka esillä pitäminen loi uskottavuutta ja vakuuttavuutta. Kokonaisuutena Poltinahon alueesta tuli kyllä miellyttävä ja mittakaavaltaan kävelyyn hyvin sopiva alue, jolla autoliikenne on vähäistä. Käytännössä jalankulun olemassaoloon ei suunnittelussa kuitenkaan täysin uskottu. Erikoista kyllä, lähikaupan saaminen alueelle viimeisteli Poltinahon erinomaiset valmiudet rakentua kävelyille suosiolliseksi asuinalueeksi, mutta samanaikaisesti alueella kävelyyn ei osattu luottaa eikä sen olosuhteisiin kokonaisvaltaisesti varautua.

Asemakaavaselostuksen ja asiantuntijahaastattelujen välisestä ristiriidasta voidaan huomata, että suunnitteluasiakirjojen sanamuodoilla ei välttämättä ole pohjaa todellisuudessa. Selostuksessa saatetaan todeta, että kävelyä ja pyöräilyä suositetaan, vaikka suunnittelu olisikin pohjautunut autoliikenteeseen. Poltinaholla, kuten usein muuallakin, lähtökohtana on piirtää jalkakäytävät ja pyörätiet kiinni ajorataan. Kaavateknisesti ja katualueen maanomistuksen takia tämä onkin yleensä järkevää, mutta jos periaatetta käytetään sen kummemmin ajattelematta, jalkakäytävän vaaka- ja pystygeometria määrittyy aina autoliikenteen vaatimusten mukaan. Koska ajoneuvojen mitoitus ovat kävelyyn nähden hyvin erilaiset, jalankulkijat joutuvat kulkemaan ylimitoitettuja reittejä. Lopputuloksena ovat jalankulkuväylät, joita pitkin pystyy kyllä kävelemään, mutta ne eivät vastaa kävelijöiden luontaisiin tarpeisiin, sillä ihminen ei ole auto. Oikopolulla C potentiaali oikopolun paikkeilla kulkevaan viralliseen väylään jäi osaltaan huomaamatta, koska katutila haluttiin erityisesti pitää kapeana.

Sadan metrin suora tie on kävelijälle helposti pitkästyttävä, toisaalta kävelijät pystyvät kääntymään paljon tiukemmin ja pääasiassa nousemaan ja laskeutumaan jyrkemmin kuin autot. Koska jalankulun tilantarvetta on vaikea mallintaa, se jätetään käytännössä tekemättä. Autoliikenteen näkemien ja kääntösäteiden mittaaminen on katusuunnittelussa vakiintunutta osaltaan siksi, että se on helppoa tehdä. Jalankulkijan mittakaavan pienipiirteisyys osataan ottaa huomioon lähinnä katu ympäristön estetiikasta puhuttaessa, erityisesti kävelykatujen ja aukoiden tunnelmaa, näkymiä ja

oleskelumahdollisuuksia suunnitellessa, mutta harvoin kävelijän liikeradoissa. Pienipiirteisyyttä enemmänkin käytetään hyväksi laittamalla kävelijät tekemään pieniä tiukkoja mutkia paikoissa, joissa tiukka mutkittelu ei olisi aina tarkoituksenmukaista ja kävelijöiden tarpeisiin vastaavaa, kuten suojateille kääntymisessä. Jalankulkijoiden laittaminen mutkikkaille reiteille on osaltaan lähes väistämätön seuraus siitä, että paljon tilaa vievien autojen kulkureitit saadaan soviteltua katutilaan.

Kävely-ympäristön suunnittelijat osaavat tarjota kävelyyn soveltuvia ja sallittuja alustoja, mutta eivät aina suoraviivaisia reittejä. Oikaisemisen kannalta kriittisin ominaisuus, matkan pituus, jää huomioimatta. Autolla liikkumisen vaihtoehtojen aseman parantamiseksi suunnittelussa tulisi kiinnittää enemmän huomiota kävely- ja pyöräily-ympäristön laatuun, ja parhaita asiantuntijoita tässä olevat pyöräilevät ja kävelevät asukkaat (Kanninen ym. 2010: 141).

8.2.3 Turvallistaminen

Suunnittelukirjallisuudessa ja lainsäädännönkin tasolla kävelijöiden turvallisuuden tavoittelulle annetaan hyvin suuri painoarvo. Jalankulkija on liikennejärjestelmän suojattomin osapuoli, ja törmäykset ajoneuvojen kanssa ovat helposti kohtalokkaita. Turvallisuuden tavoittelun keinot eivät kuitenkaan ole aina linjassa kävelijöiden tarpeiden ja lähtökohtien kanssa. Turvallisuusongelmia ratkaistaan tarpeettoman usein estämällä jalankulkijoiden liikkeitä tai laittamalla kävelijät kiertoreiteille, perustellen ratkaisua kävelijöiden parhaalla, mutta ymmärtämättä ongelman syitä. Turvallisuuden tavoittelussa kävelijöiden sujuvuus yleensä unohdetaan täysin, sen sijaan autoliikenteen sujuvuudesta liikennevalojen ja suojateiden yhteydessä ollaan kirjallisuudessa kyllä huolissaan.

Turvallistaminen tarkoittaa ihmisten suojelua tavoilla, jotka ovat tarpeeseen nähden ylisuuria ja jotka aliarvioivat ihmisten omaa harkintakykyä, itsesuojeluvaistoa ja varovaisuutta. Turvallistetuissa tilanteissa ihmiset helposti joko tuntevat itsensä typeriksi tai yksinkertaisesti jättävät turvavarusteen tai -järjestelmän käyttämättä. Myös kävelyn näkökulmasta turvarakenteiden ja -toimenpiteiden toimivuus kumoutuu, jos kävelijän näkökulmasta niiden aiheuttama haitta sujuvuudelle ylittää paremman turvallisuuden aiheuttamat hyödyt. Jos autotiellä ei ole näkyvissä ainuttakaan autoa, kävelijä harvoin vaivautuu ylittämään kadun suojatien kohdalta, jos se vaatii vähänkään mutkittelua.

Havainnoinnin ja kävelijöiden haastattelujen perusteella vähäisen autoliikenteen turvallisuus- ja luvallisuusvaikutus oli useimmille kävelijöille todella mitätön suhteessa reitin suoruuteen. Vastaava vaikutus oli parkkipaikoilla. Parkkipaikoilla kävellään lähtökohtaisesti joka tapauksessa, joten niiden käyttö myös läpikulkuun ei vaivaa suurinta osaa kävelijöistä. Toisaalta kunnat tai maanomistajat eivät

halua tai suoranaisesti eivät voi kannustaa ihmisiä läpikulkuihin, joten kulkuväylän tielle jäävät parkkipaikat ovat lähestulkoon tuomittuja siihen, että parkkipaikan läpi syntyy epävirallinen oikoreitti, jota ei voida koskaan virallistaa. Jos parkkipaikkoja ei haluta aidata, on parkkipaikkojen sijoittelussa ja sisäisessä rakenteessa otettava huomioon yleisten kävelyreittien suunnat ja vähentää tarvetta oikaisuun, tai vaihtoehtoisesti hyväksyttävä epävirallinen läpikulkukäyttö.

8.2.4 Suunnittelun rakenteellinen pirstaleisuus

Eräs selkeimmistä asiantuntijahaastatteluiden paljastamista syistä oikopolkujen syntyyn oli suunnittelun rakenteellinen pirstaleisuus. Kaupunkisuunnittelu on yhteistyötä, joissa monet eri ihmiset tekevät kukin omat osuutensa. Tiedonkulkua eri henkilöiden välillä voi kuitenkin katkeilla, ja välillä vuorovaikutusta ei ole lainkaan silloin, kun sille olisi tarvetta. Kävely on hyvin monipuolinen liikummuoto, ja sitä tapahtuu niin rakennusten sisällä, pihamailla, kaduilla kuin metsissäkin. Jos kaikkia eri ympäristöjä suunnitellaan eri henkilöiden toimesta, kenelläkään ei ole kokonaiskuvaa kävelyn olosuhteista.

Poltinahon asemakaavan laadinnassa ja alueen rakentumisessa vastuu jakaantui monelle eri henkilölle. Arkkitehdit Anttinen ja Oiva laativat asemakaavaa yhdessä Hämeenlinnan kaupungin asemakaavoittajien kanssa, liikennesuunnittelijat konsultoivat liikenneympäristön järjestämistä, ja katusuunnittelija teki katusuunnitelmat näiden pohjalta. Eri tonttien maanomistajat laativat suunnitelmat omista piha-alueistaan ja jos viheralueille olisi tehty yleissuunnitelma, senkin olisi tehnyt eri ihmiset. Poltinaholla on yksi Selina Anttisen ja Vesa Oivan suunnittelema asuinkerrostalo, mutta muutoin rakennusten sisätilat ja piha-alueet ovat lukuisten eri ihmisten suunnitteleamia.

Rakenteellinen pirstaleisuus on selkein yksittäinen syy siihen, että oikopolku A pääsi syntymään. Eri tahojen puutteellisen kommunikaation seurauksena kukaan ei lopulta rakentanut jalankulkuväylää paikkaan, jossa sen olisi ehdottomasti kuulunut olla. Jalankulkijoilla ei ollut juuri muuta vaihtoehtoa alkaa kävelemään ilman päällystettyä väylää. Katu- ja pihasuunnittelun erillisyyden johti myös oikopolku B:lle otollisiin olosuhteisiin, ja katu- ja viheraluesuunnittelun erillisyyden osaltaan johti oikopolku C:n syntyyn. Rakenteellisen pirstaleisuuden ja tiedonkulun katkeilun vaikutuksista tuli keskusteltua varsinkin Markku Kailan kanssa häntä haastateltaessa. Hänen mukaansa hyvä ratkaisu voisi olla kaupunkiorganisaatioon palkattu henkilö, joka vastaisi kokonaisvaltaisesti kävelyn tai pyöräilyn reitistön ja olosuhteiden toteutumisesta kaikissa hankkeissa.

Tiedonkulun katkeilun lisäksi oman haasteensa tuo se, että eri alojen suunnittelijoilla on keskenään poikkeavia lähestymistapoja kävelyn suunnitteluun. Arkkitehtien näkemyksessä korostuu tilallisuus,

näkymät, muodot ja esteettisyys siinä missä liikennesuunnittelijoilla korostuu tilantarve, mitoitukset, turvallisuus ja autoliikenteen sujuvuus, kun taas kunnallistekniikan suunnittelijoilla korostuvat rakentamisen ja kunnossapidon taloudelliset vaikutukset. Kävelyreittien sujuvuus ei korostu kenenkään lähtökohdassa, ja se jää siksi helposti muiden painopisteiden jalkoihin.

8.2.5 Suunnittelun alueellinen pirstaleisuus

Suunnitteluprosessin rakenteellinen pirstaleisuus on yhteydessä toiseen vastavanlaiseen ongelmaan, eli suunnittelun alueelliseen pirstaleisuuteen. Sen lisäksi, että eri ihmiset suunnittelevat samaa aluetta eri näkökulmista, he suunnittelevat myös eri alueita: katusuunnittelijat suunnittelevat vain katualueita, rakennussuunnittelijat vain rakennuksia. Asemakaavoittajat pyrkivät hallitsemaan koko asemakaavoitettavan alueen suunnittelua, mutta asemakaavahankkeen viereinen alue saattaa jäädä huomioimatta.

Oikopolut A ja B kulkevat kaupungin omistaman katualueen ja osuuskaupan omistaman kaupan tontin välillä. Sekä katualue että tontti suunniteltiin jokseenkin omana kokonaisuutenaan, ja oikopolut kertovat näiden kahden alueen suunnitelmien huonosta yhteensopivuudesta. Kävelijöillä ei sinänsä ole mitään aavistusta, millä tavoin eri paloissa ympäristö on suunniteltu. Salen ympäristössä maanomistusrajoja ei ole merkitty mitenkään, joten rajoilla ei voinut olla minkäänlaisia vaikutusta ihmisten kävelemiseen.

C-polun yhteydessä tuli puolestaan esiin se, että koko asemakaavatyössä otettiin melko huonosti huomioon asemakaavan ulkopuoliset alueet ja liikenneverkon kytkeytyminen ympäröiviin alueisiin. Poltinahon alueen keskeltä etelään lähtevät kävely- ja pyörätiet loppuvat melko töksähtäen Turuntiehen ja Olympiakatuun, eivätkä reitit jatku luontevasti eteenpäin. Asiantuntijahaastattelujen perusteella vaikuttaa siltä, että syy oli yksinkertaisesti siinä, ettei suunnitteluprosessissa katsottu ihmeemmin aluerajauksen ulkopuolelle tai mietitty, mihin väylien kuuluisi johtaa, kunhan ne johtavat johonkin alueen reunalle. C-polun havainnollistamaa yhteystarvetta ei voitu huomata, koska kävelyn ja pyöräilyn yhteyksiä asemakaavan ulkopuolelle ei mietitty.

Alueellinen pirstaleisuus johtaa monenlaisiin epäjatkuvuuskohtiin kävely-ympäristössä. Siirtymät yhden tahon suunnittelemalta alueelta toiselle ovat hyvin usein haastavia ja toteutukseltaan heikkoja. Maanomistusrajojen lisäksi epäjatkuvuuskohtia voi tulla myös kaupungin omistaman maa-alueen sisällä, jos katualueiden ja puistojen suunnittelu on vahvasti eriytetty. Siinä missä ajoneuvoliikenne pysyy väistämättä katusuunnittelun piirissä olevien alueiden sisällä, kävely- ja pyöräliikenteen liikenneverkko kulkee osittain myös puistoalueilla. Ajoneuvoliikenteen tarpeet on helpompi hallita

kokonaisuutena, kun suunnittelu ei ole jakautunut kahden eri osaston välille. Järkevän kävely- ja pyöräliikenteen verkoston suunnitteleminen vaatii väistämättä katujen ja puistojen suunnittelemista kokonaisuutena.

8.2.6 Reittien suunnittelu ilmasta käsin

Kävellessään ihminen tarkkailee maailmaa ja vertailee reittivaihtoehtoja silmän korkeudelta. Kaupunkisuunnittelussa suunnittelutyö tehdään kuitenkin pitkälti karttapiirroksina, joissa aluetta katsotaan ylhäältä päin. Karttatyöskentely on välttämätön osa suunnittelua, mutta joissain tilanteissa asioiden suunnittelu niiden ylhäältä päin katsotun muodon perusteella saattaa osoittautua ongelmalliseksi ratkaisuksi silmän korkeudella. Poltinahon kaarevat talot ja pyöreät korttelit luovat kieltämättä omaperäistä ja persoonallista katukuvaa, mutta parhaiten suunnitelman muoto paljastuu ilmakuvasta tai kartasta. Jos tavoite on siellä, missä kukaan ei aluetta katsele, maanpinnalla olevien käyttäjien tarpeisiin saattaa jäädä puutteita.

C-polun tapauksessa oikopolun olosuhteet syntyivät kantavana teemana olleen korttelimuodon johdosta. Vaikka korttelit ovat pyöreitä, liikenneverkko on alueella enimmäkseen perinteisen suorakulmainen. Näiden väliin jää tyhjiä kulmia, joiden käyttötarkoitus ja roolia ei mietitty juuri muualla kuin alueen keskelle tällaiseen kulmaukseen toteutetussa ympäristötaideteoksessa. Alueen laidoilla viheralue toimii omaehtoisten oikopolkujen alustana. Pyöreät korttelit olisivat mahdollistaneet huomattavasti suoraviivaisempien kävelyreittien rakentamisen useammassakin kohtaa Poltinahoa, mutta mahdollisuus on jäänyt käyttämättä.

Ilmakuvien ja karttojen esteettiseen lopputulokseen tähtääminen aiheuttaa oikaisutarvetta myös muunlaisissa paikoissa. Kadut, pihatiet ja muut väylät on tapana sijoittaa 90 asteen kulmassa toisiaan vasten myös silloin, kun rakennusten sijoittelu tai liikenteelliset seikat eivät sitä edellyttäisi. Monissa puistoissa tai piha-alueilla kävelytiet saatetaan suunnitella vastaavasti tekemään kaarroksia ja kiemuroita, jotka näyttävät mukavalta kartalla. Kävelytiessä oleva tiukka mutka, jonka sisällä on tasaista nurmikkoa, on lähes varma oikopolun syntypaikka.

8.2.7 Kaupungin tekemä optimointi

Katuverkoston ylläpitäjän eli kaupungin tai kunnan näkökulmasta kunnossapidettävän katuverkoston pituus on järkevintä pitää mahdollisimman pienenä. Asemakaavoituksessa, katusuunnittelussa ja puistosuunnittelussa tehdään siksi tietoista optimointia ja kompromisseja, jotta väyläverkoston pituus ei kasvaisi liikaa. Katuverkoston tietoinen optimointi kaupungin toimesta ja kävely-yhteyksien

rakentamatta jättäminen kustannussyistä tuli esiin monissa asiantuntijahaastatteluissa, mutta erityisesti katusuunnittelijan kanssa.

”Ja sekin on sitten yks tavallaan justiin se kunnossapito, et kuinka paljon kannattaa näitä tämmösiä läpiajoväyliä ja tämmösiä ja, puistoväyliä tehdä, niinkun, koska ja sitten että se et mikkä niistä aurataan ja missä ei ole talvikunnossapitoo koska se on aina kaikki on, lisää kustannusta.”
(Katusuunnittelija)

Vaikka liikennesuunnittelun tavoitteena on luonnollisesti mahdollistaa ihmisten liikkuminen ja kulkeminen ilman suurempia ongelmia ja esteitä, koko maailma ei voi olla pelkkää kulkuväyliä. Katualueen sopivan määrän löytäminen on aina tasapainottelua. Kaupungin näkökulmasta ajatuksena selvästi oli, että jos tiettyyn väylien määrän on päädytty, yhtään ylimääräistä ei enää rakenneta. Sekä haastateltu katusuunnittelija että A-polun virallistamisen yhteydessä puhelimitse tavoitettu toinen katusuunnittelija suhtautuivat hyvin nihkeästi ajatukseen oikopolkujen virallistamisesta. Jos yksi oikopolku virallistetaan, nousee pelko, joudutaanko jokainen polku virallistamaan. Mieluummin pidetään tiukkaa linjaa virallisista väylistä ja annetaan ihmisten käyttää rauhassa rinnakkaisia epävirallisia reittejä.

Katusuunnittelija huomautti myös, että on mahdotonta pystyä vastaamaan kaikkien ihmisten kaikkiin reittitarpeisiin. Tärkeintä olisi ottaa huomioon yleisimmät reitit, muista suunnista tulevat ihmiset saavat kierrellä.

”- - ei voi olla aina sitä suorinta reittiä kun on ihmisiä jotka tulee eri suunnasta ja menee eri suuntiin niin tota, yhtä suorinta reittiä ei voi olla.” (Katusuunnittelija)

Jos kaupunki ei halua ottaa kontolleen liian paljon kunnossapidettäviä väyliä, reittejä on optimoitava. Tilanteessa, jossa on muutamaan eri suuntaan kulkevaa liikennettä, yksi vaihtoehto on tehdä suora väylä vain yleisimpään kulkusuuntaan ja jättää muihin suuntiin meneville mutka. Toinen vaihtoehto on tehdä kompromissina väylä, joka tekee kaikkiin suuntiin kulkijoille mutkan, mutta pienen sellaisen. Jälkimmäinen vaihtoehto pienentää reittien kokonaispituutta ja liikenteen vaatimaa maa-alaa, ja on siksi hyvä ratkaisu ajoneuvoliikenteelle, jota pienet mutkat eivät haittaa, ja jonka on pysyttävä rakennetuilla kaduilla. Kävelyliikenteen kanssa ratkaisu ei kuitenkaan ole aina paras. Pienemmän nopeuden takia pienetkin mutkat johtavat helposti suuriin ajallisiin vaikutuksiin, toisaalta kävelijä sietää huonommin näkyviä mutkia ja voi valita reittinsä myös virallisten väylien ulkopuolelta. Toisaalta kävelyteiden rakentaminen vaatii vähemmän pinta-alaa ja pienempiä pohjatöitä kuin autoteiden rakentaminen.

Kaupungin tekemä optimointi saa aikaan oikopolkuja usein esimerkiksi alikulkutunnelien tai muiden jyrkkien korkeusvaihtelujen vieressä. Jos lyhin tie haluttaisiin virallistaa, täytyisi rakentaa portaat. Portaat vaativat paitsi suurempia rakentamiskustannuksia, ne ovat myös haastavampia pitää kulkukelpoisena talven liukkailla ja lumisilla keleillä (Junntila 2011). Kaupungin näkökulmasta helpoin ratkaisu on jättää portaat rakentamatta ja joko estää suoraan kulkeminen tai antaa ihmisten oikoa erittäin jyrkkiä ja liukkaita polkuja pitkin (kuva 7).

8.2.8 Liikuntaa vai liikennettä?

Kävely on hyvin monipuolinen liikkumismuoto, ja sitä tehdään hyvin monenlaisista syistä. Eri tilanteissa kävelijöillä on erilaisia tarpeita, minkä takia riippuu tilanteesta, kuinka hyvin kävely-ympäristö vastaa kävelijän tarpeita. Liikennesuunnittelun oppikirjoissa kävely hahmotetaan enemmän liikuntana ja virkistykseenä liikennemuodon sijaan. Kävelyn näkeminen pelkkänä liikuntana johtaa reittien suunnittelemiseen virkistystä varten, jolloin viihtyisyyden, näkymien ja tunnelman rooli korostuu. Vaikka viihtyisyys tekee kävelystä mukavampaa, se ei riitä, jos reitit eivät tarjoa mahdollisuutta sujuvaan etenemiseen. Mutkittavat reitit pidentävät kokonaismatkoja, ja vähentävät sitä kautta kävelyn houkuttelevuutta. Toisaalta pelkän siirtymisen suunnittelu tuottaa helposti tylsää ja epäviihtyisää, viivasuoraa kävely-ympäristöä, joka tekee yhtä lailla kävelystä vähemmän houkuttelevaa. Kävelyä suunnitellessa liikkumistarvetta ja viihtyisyyttä ei voida erottaa kokonaan toisistaan, vaan molempia tekijöitä tarvitaan, sopivassa suhteessa.

Oikopolku C onnistui tarjoamaan kävelijöille sekä viihtyisemmän ympäristön että sujuvamman etenemisen, mutta toisaalta ajoittainen vaikeakulkuisuus vähensi sen houkuttelevuutta vaihtoehtona. Tutkimusalueella viihtyisyyden ja etenevän kävelyn suhde ei muutoin vaikuttanut erityisen vahvasti, mutta kävelyn taustalla olevien tarpeiden huono tulkitseminen voi hyvinkin johtaa oikopolkujen syntymiseen. Tällaista tapahtuu helposti esimerkiksi puistoissa, jos puistokäytävät on suunniteltu vain hidasta virkistyskävelyä tai vaihtoehtoisesti liikunnan harrastamiseen tähtäävää lenkkeilyä ajatellen, mutta puiston poikki kiireessä bussipysäkillä kävelevien ihmisten tarpeet unohtuvat. Kirjallisuuden perusteella ihmisillä on taipumus kulkea mahdollisimman suoraan aikataulupaineen alla (Mudroň & Pachta 2013), joten etenevän kävelyn tarpeita olisi hyvä korostaa erityisesti rautatieasemien, bussiterminaalien ja muiden tavoitteellista siirtymistä vaativien paikkojen lähellä.

8.3 Oikopolkujen todennäköisiä syntypaikkoja

Yhdistämällä oikopolkujen syntyyn vaikuttavia tekijöitä sekä suunnittelujärjestelmän että kävelijöiden puolesta on mahdollista tunnistaa jo ennalta todennäköisimpiä paikkoja oikopolkujen

syntymiseen. Kuten johdannossa todettiin, tällaisia ovat mitkä tahansa paikat, joissa suunnittelu ei onnistu vastaamaan kävelevien ihmisten tarpeisiin, vaan optimaalisin reitti löytyy virallisten väylien ulkopuolelta. Edellisten lukujen tuloksia yhdistellen oikopolkujen voidaan katsoa syntyvän todennäköisimmin paikkoihin, joissa suunnittelutyössä tapahtuneiden vahinkojen, tietokatkosten, huolimattomuuden, painotusten tai tietoisien harkinnan tuloksena virallisissa reiteissä on havaittavaa mutkaisuutta, jonka aiheuttama epäluonnollisuuden tunnetta kävelijät pystyvät vähentämään kulkemalla sellaisella virallisten reittien ulkopuolisella alueella, joka soveltuu myös kohtuullisen hyvin kävelemiseen. Selkeimmin oikopolut syntyvät paikkoihin, joissa kävelyliikenteen oleellinen yhteystarve on erehdyksessä jäänyt rakentamatta, mutta oikopolkujen taustalla vaikuttaa kuitenkin monta muuttujaa eikä yhtä erehdystä ole aina tunnistettavissa.

Todennäköisyys oikopolkuihin oletettavasti kasvaa, jos suunnittelua tehdään pienissä ja lomittaisissa alueyksiköissä tai pelkästään maanomistusrajojen sisällä. Oikopoluille otollisia paikkoja saattaa jäädä paljon, jos suunnittelussa keskitytään joko tarkoituksellisesti tai rutiininomaisesti lähinnä autoliikenteen suunnitteluun. Tällaista voi tapahtua missä tahansa, mutta otollisia ympäristöjä ovat esimerkiksi autoilijoille suunnatut marketalueet, maanteiden ja suurten liittymäalueiden ympäristöt, parkkipaikat tai ahtaat ja huolellista ajoneuvoliikenteen mitoitusta vaativat terminaali- ja risteysalueet. On myös mahdollista, että hankkeissa, joissa keskitytään voimakkaasti rakennusten arkkitehtonisen muotokielen suunnitteluun, kävelyreittien suunnittelu pääsee helpommin unohtumaan.

Kävelijöille jäävien oikaisumahdollisuuksien näkökulmasta merkitystä on sillä, kuinka suuri osa suunnittelualueesta on viheraluetta ja varsinkin kuinka suuri osa kävelyteistä rajautuu aitaamatta viheralueeseen samassa tasossa. Samanlainen merkitys on julkisten rakennusten piha-alueilla, jos pihaa ei aidata. Tällaisessa ympäristössä pienetkin näkyvät mutkat kävelyväylissä johtavat helposti oikopolkuihin. Viheralueen toteutuksen laadulla ja suunnitellulla ylläpitotasolla on myös vaikutusta, sillä epämääräisen näköinen alue on oikaisemiselle hyväksyttävämmän tuntuinen. Oikaisemismahdollisuudet puolestaan konkretisoituvat oikopoluiksi erityisesti paikoissa, joissa kävelijöitä on paljon ja kävely on etenemiseen tähtäävää ja aikataulutettua, kuten joukkoliikenteen pysäkkien tai asemien ympäristöissä, sekä reiteillä, joilla on paljon työmatkakävelyä. Yhteenvedona erittäin todennäköinen oikopolkujen esiintymispaikka olisikin esimerkiksi vilkkaan rautatieaseman ympäristö, jossa on viheralueita ja joutomaata, ja jonka suunnittelu on tapahtunut paloissa maanomistusrajojen sisällä ja se on ollut hätäistä, huonosti organisoitua ja autoliikenteeseen keskittyvää.

8.4 Oikopolkujen ongelmia ja hyötyjä

Tutkimuksessa olleet kolme erilaista oikopolkua toivat hyvin esille oikopolkujen moninaisuutta. Vaikka ulkoapäin katsottuna oikopolut näyttävätkin ehkä vakailta, harmittomilta ja luonnollisilta, haastattelujen avulla tuli osoitettua, että kaikki oikopolut herättävät tunteita ja ajatuksia. Oikopolut konkretisoivat monia kävely-ympäristön suunnittelun ongelmia, haasteita ja epätydellisyyksiä.

Oikopolkujen käyttäjille selkein ongelma liittyi oikopolkujen huonoon kuntoon. Oikopoluilla oli joko itse liukasteltu tai kastuttu, tai nähty jonkun toisen kaatuvan. Oikopolkujen käyttöön liittyi riski kenkien ja vaatteiden kastumiseen, ja jos tämän halusi välttää, oli joko hypittävä kivillä, hankittava paremmat kengät tai oltava varovainen. Toisaalta polun olosuhteista ei voinut koskaan olla etukäteen varma, sillä kävelyolosuhteet vaihtelivat sääolosuhteiden mukaan, minkä takia polkujen käyttö vaati epävarmuuden sietoa.

Oikopolkuja ei koskaan syntyisi, jos vaihtoehtoinen virallinen reitti olisi kaikin puolin ideaali. Toisin sanoen viralliseen reittiin liittyi myös aina joitakin epätoivottuja ominaisuuksia. Yleisin näistä oli liiallinen pituus ja turhauttava mutkittelu, mutta toisaalta A-polun tapauksessa myös ylimääräiset kadunylitykset ja C-polun tapauksessa virallisen reitin tasainen tylsyys ja kova asfaltti. Toisin sanoen sellaisissa paikoissa, joissa on oikopolku, kävelijä joutuu valitsemaan kahden huonon vaihtoehdon väliltä. Toinen vaihtoehto on usein vaikeakulkuisempi ja olosuhteiltaan petollisen vaihteleva, toinen taas turhauttavan pitkä ja typerän tuntuisesti mutkittelu. Oikopolut saavat kävelijöissä lähes väistämättä monenlaista turhautumisen tunnetta aikaan. Normaalien ja välttämättömien toimintojen suorittamiseksi ihminen ei haluaisi nähdä liikaa vaivaa (Norman 2002). Tasa-arvon näkökulmasta oikopolut ovat ongelmallisia myös siksi, että epätasainen polku ei ole vaihtoehto kaikille ihmisryhmille. Tasaisen ja esteettömän kulkureitin vaativilla kulkijoilla ei ole valinnanvaraa, vaan heidän on pakko kiertää pidemmän kautta.

Tutkimuksen poluissa luvattomuuden tunteen aiheuttama henkinen ristiriitaisuus ei tullut suuresti esiin. Silti myös näiden oikopolkujen käyttö vaatii kävelijöiltä pientä moraalista harkintaa. Monissa tapauksissa oikopolut kulkevat vielä selvemmin yksityisellä alueella tai liikenteellisesti sellaisessa paikassa, jossa kävelyliikennettä ei haluta olevan. Maanomistajia tai taloyhtiön asukkaita ymmärrettävästi harmittaa, jos ulkopuoliset ihmiset kävelevät säännöllisesti pihamaan läpi. Vaikka oikopoluilla kävelijä kulkee lähtökohtaisesti omalla vastuulla, joitakin oikopolkuja voidaan pitää yleisesti ongelmallisina liian suuren riskialttiuden takia, minkä takia esimerkiksi rautateiden ylittävien oikopolkujen käyttö halutaan usein estää.

Oikopolkuihin liittyvä epävarmuus kuvastuu osittain myös taktisen tason reitinvalintapäätöksiin. Koska oikopolkuja ei yleensä ole merkitty karttoihin, ennestään tuntemattomalla alueella kävellessä ihminen ei pysty suunnittelemaan reittiään niin, että hän voisi ottaa oikopolkujen tuoman vaikutuksen huomioon, vaan oikopolut voidaan havaita vasta kun niiden kohdalla ollaan. Päätöstä oikopolun käyttämisestä voi olla mahdoton tehdä ennen matkaa, vaikka polun olemassaolon tietäisikin. Säätilan vaikutuksen lisäksi voi olla oikoreittejä, jotka kulkevat rakennusten läpi, jolloin reitin käyttö on riippuvaista ovien aukioloajoista.

Oikopolkujen esteettisyys on ongelma, joka koskee kaikkia ohikulkijoita riippumatta siitä, käyttävätkö he polkua vai eivät. Esteettiset seikat, samoin kuin kasvillisuuden kuluminen, saattavat hiertää myös maanomistajaa tai viheralueen kunnossapidosta vastaavia osapuolia. Omien jalanjalkien aiheuttaman kuluman sijaan ihmisillä on taipumus haluta nähdä ympäristönsä siistinä, suunniteltuna ja puhtaana, ja määrittää eri alueille selkeä käyttötarkoitus. Tutkimuksen aineiston perusteella oli selvää, että ihmisten mieltymykset esteettisyyden suhteen vaihtelevat. Suurimman osan mielestä itsestään syntyneet, epämääräisen muotoiset oikopolut olivat kuitenkin rumia tai vähintään karun näköisiä. Oikopoluista puhuttiin rumina ja epätoivottuina myös katu ympäristön suunnitteluoppaissa (Junttila 1995; 2011). Rumuuden kokemuksella ei vaikuttanut olevan suurta vaikutusta polun käyttöön, toki yksi haastatelluista kävelijöistä selvästi sekä kieltäytyi oikaisemisesta samalla kun paheksui sen aiheuttamia jälkiä. Oikopolkuihin negatiivisesti suhtautuneiden kävelijöiden mielestä polut kuvastivat ihmisten huolimattomuutta ja välinpitämättömyyttä. Oikaisevat kävelijät on helppo tuomita piittaamattomiksi. Ehkä hieman yllättäen kukaan haastatelluista asiantuntijoista ei paheksunut oikaisemista, vaan kaikki suhtautuivat polkuihin erittäin ymmärtävästi. Toisaalta oikopolkujen voidaan myös nähdä kertovan viimeistelemättömästä ja huolimattomasta suunnittelusta. Tämä saattaa olla osasy sille, miksi vakiintuneita oikopolkuja virallistetaan vain harvoin; tehtyä suunnitelmaa pidetään auktoriteettina niin kävelijöiden kun maanomistajankin toimesta, ja omia suunnitteluvirheitä on vaikea myöntää. Poltinaholle pyrittiin alusta asti saamaan laadukas asuinalue, ja laadukkuuteen haluttiin uskoa, vaikka yksityiskohdat, kuten oikopolkujen suuri määrä, kertovat osaltaan laadun puutteesta.

Tutkimuksen myötä tuli hieman yllättäen esiin myös monia oikopolkujen hyötyjä. Oikopolut luonnollisesti helpottavat hyvällä säällä kävelijöiden matkaa lyhentämällä sitä ja tekemällä siitä luontevamman ja loogisemman. Oikopolut säästävät aikaa ja vaivaa. Toisaalta oikopoluilla on mahdollisuus saada ihmiset käyttämään aktiivisemmin kaupungin viheralueita. Vaikka metsän tai niityn poikki ei olisi koskaan rakennettu kulkureittejä, omaehtoisesti syntyneet polut houkuttelevat kävelemään viheralueiden läpi, ja voivat lisätä arkisia luontokokemuksia. Lisäksi päällystämätön polku voi hyvinkin olla pinnaltaan paljon miellyttävämpi kävellä kuin kova asfaltti tai kiveys.

Pinnanmuotojen tavallista nopeampi vaihtelu voi olla virkistävää ja tuo monipuolista kehonkäyttöä, ja koska oikopoluilla ei ole erikseen rakennettuja perustuksia, luonto alkaa heti vierestä ja näkymät vaihtuvat tiheään. Oikopolut ovat satunnaisia ja arvaamattomia, mikä tuo liikkumiseen haasteita, mutta myös yllätyksellisyyttä. Varsinkin lapsille oikopolut tarjosivat jännittävämmän ja elämyksellisemmän kävelyreitit. Joidenkin oikopolkujen kohdalla tietynlainen luvattomuus ja siitä seuraava jännitys itsessään voivat tehdä oikaisemisesta houkuttelevaa. Kokonaisuudessaan monet oikopolut saattavat hyvinkin tarjota ihmisen mittakaavaan paremman sopivan kävelyreitit.

Monien positiivisten ominaisuuksien takia oikopolut saattavat tarjota ihmisille virallista reittiä houkuttelevampia vaihtoehtoja kävelyreitit valintaan, ja oikopolku saatetaan valita, vaikka se ei edes lyhentäisi matkaa. Kävelijöiden näkökulmasta kaikkien mahdollisten reittivaihtoehtojen ei tarvitse olla virallisia ja talvikunnossapidettyjä. Menetetäänkö sitten jotain, vaikka oikopolku virallistettaisiin? Monille oikopoluille siisti ja tasainen sorapäälyste voisi vähentää haittavaikutuksia poistamatta samalla hyviä puolia. Matkaa paljon lyhentäville ja runsaasti käytetyille reiteille talvikunnossapito on oletettavasti aina tervetullut asia. Päälyste ja kunnossapito tekee reiteistä myös tasa-arvoisemmin saavutettavia kaikille käyttäjäryhmille kyvyistä ja varusteista riippumatta.

8.5 Oikopolkujen merkitys kaupunkisuunnittelussa

Yhdyskuntasuunnittelussa voidaan puhua epäonnistumisista esimerkiksi silloin, kun tehty suunnitelma ei ole toteutunut, asetettuja tavoitteita ei ole saavutettu, toteutus on osoittautunut kalliiksi, vaikeaksi ja hitaaksi, tai jos toteutunutta suunnitelmaa pidetään epäonnistuneena asukkaiden tai asiantuntijoiden mielestä. (Virtanen 2003: 6) Oikopolkujen tapauksessa on helppo todeta, että usein taustalle on jonkinlainen epäonnistuminen. Suomessa tilanne on yleensä se, että suunnitelma on kyllä tehty ja toteutunut, mutta valittu ratkaisu on ollut harkitsematon. Sujuvuuden näkökulmasta suunnittelu on epäonnistunut silloin, kun yksittäisellä kävelijällä ei ole mahdollisuutta valita sellaista reittiä, joka olisi hänen mielestään optimaalinen, vaan kaikki vaihtoehdot aiheuttavat turhautumista. Oikopolkukin on periaatteessa aina suunnittelun tulos, mutta se ei johdu niinkään siitä mitä suunnittelutyössä tehdään, vaan mitä jätetään tekemättä. Oikeilla suunnitteluratkaisuilla sujuvuus ei kärsi, ja kävelyreitit ovat loogisia ja houkuttelevia. Parhaaseen lopputulokseen suunnittelussa päästään, kun kävelijöiden tarpeet, mittakaava ja reitit otetaan huomioon alusta alkaen. Oikopolkuja voidaan antaa syntyä, mutta huolellisessa suunnittelussa niiden syntyminen voidaan ennakoita ja ottaa huomioon, ja oikopolkujen asemaa voidaan arvioida myöhemmin uudestaan.

Epäonnistuminen ja onnistuminen ovat kuitenkin aina suhteellisia ja subjektiivisia käsitteitä. Suunnitelman arviointi etukäteen voi olla vaikeaa, ja toisaalta asiantuntijoiden mielipide voi olla

hyvin erilainen kuin käyttäjien. Arkkitehtuuripalkintoja voittaneet suunnitelmat saattavat olla käytettävyydeltään kelvottomia (Norman 2002). Suunnittelijat harvoin kritisoivat omia töitään, joten parhaan tuomion antaa yleensä ”kanssa” eli ne, joiden elämään suunnitelma on vaikuttanut, varsinkin kun hieman aikaa toteuttamisesta on kulunut. Yleensä sekä suunnitelman ennakoarviointi että toteutuksen jälkeinen arviointi ovat tärkeitä. Suunnitelmalle asetettujen tavoitteiden käyttäminen onnistumisen kriteerinä ei riitä, jos tavoitteet ovat olleet vajavaiset tai huonosti mitoitettut (Virtanen 2003).

Kävelyreittien houkuttelevuutta on suomalaisessa kaupunki- ja liikennesuunnittelussa lisätty pääasiassa panostamalla ympäristön esteettiseen ja rakenteelliseen laatuun, turvallisuuteen ja enenevässä määrin myös panostamalla katutilan elävyyteen ja näkymien viihtyisyyteen. Kaikki nämä asiat ovat tärkeitä kävelyn houkuttelevuuden kasvattamiseen, mutta väitän, että kävelyreittien sujuvuuteen ja reittien muodostamien yhteyksien loogisuuteen kiinnitetään edelleen liian vähän huomiota. Oikopolkujen unohtaminen ei auta parantamaan kävely-ympäristöä, ja toisaalta virallisten väylien ulkopuolisten reittien käyttämisen kategorinen estäminen ja kieltäminen sulkee silmät käyttäjien antamalta palautteelta. Kävelijöiden tarpeiden parempi huomioinen myös sujuvuuden osalta auttaa kasvattamaan kävelyn houkuttelevuutta kulkumuotona ja edistämään kävelyn hyötyjä.

Siinä missä oikopolku voi olla kävelyolosuhteiltaan ja ulkonäöltään ongelmallinen, reittimahdollisuuksien näkökulmasta oikopolku kuvastaa enemmänkin ongelmanratkaisua. Oikopolkujen tekeminen on kävelijöiden keino paikata kävely-ympäristön epäkohtia, ja sujuvuuden näkökulmasta suurempi ongelma on se, jos turhauttava kiertäminen on väistämätöntä. Jos oikopolku on talleantunut hyvälaatuisiksi, toimivaksi ja kohtuullisen siistiksi kävelyalustaksi ja polun olemassaolo ei vaivaa maanomistajaa, eikä kävelijöille tule tunnetta luvattomasta tai paheksutusta toiminnasta, on vaikea sanoa, että oikopolku olisi ongelmallinen. Suurimpaan osaan oikopoluista liittyy kuitenkin erilaisia ristiriitoja, minkä takia on tarpeen pohtia, millä tavoin näitä ongelmatilanteita voi ratkaista. Oikopolkuihin liittyvien tilanteiden ratkaisemiseen on lähtökohtaisesti kolme eri vaihtoehtoa:

1. Jos oikopolun osoittaman reitin toimimisesta yleisenä kulkureittinä ei ole haittaa kenellekään, oikopolku voidaan vakiinnuttaa ja virallistaa. Polun paikalle voidaan rakentaa tilanteen vaatimat pohjarakenteet ja päällystää polku sopivalla materiaalilla, ja ottaa polku julkisen kunnossapidon piiriin. Tämä vaihtoehto on parhaiten mahdollinen paikoissa, joissa oikopolku kulkee kokonaan kunnan omistamalla maa-alueella, ja polun taustalla on esimerkiksi puistokäytävien tai viheralueen keskellä kulkevien kävely- ja pyöräteiden epäjohdonmukainen linjaus.

Virallistaminen vaatii kuitenkin sen, että ensinnäkin maanomistaja, eli yleensä kunta, tunnistaa oikopolun olemassaolon ja sen tärkeyden osana kävelyreitistöä. Virallistamisen tarve ei välttämättä nouse esiin, jos olemassa oleva oikopolku on nykytilassaan hyväkuntoinen, järkevän näköinen eikä sillä ole sattunut esimerkiksi liukastumisia. Virallistaminen vaatii tahtoa ja rahaa, sillä katuverkoston ylläpitäjät eli kunnat eivät lähtökohtaisesti halua kontolleen enempää kunnossapidettäviä väyliä. Yksi vaihtoehto on, että polulle levitetään kävelyä helpottava ja kosteutta vähentävä sorapäällyste. Voidaan myös jo lähtökohtaisesti päättää, että polulla ei ole talvikunnossapitoa. Lopputuloksena polku näyttää siistimmältä ja pysyy parempikuntoisena, vaikka talvisin tilanne olisikin entisenlainen. Vakiintuneen oikopolun virallistaminen on helppo tapa tehdä osallistavaa suunnittelua, sillä käyttäjien näkökulma tulee esiin ilman, että keneltäkään tarvitsee kysyä mitään.

2. Jos oikopolun olemassaolo on jollain tavalla ongelmallista, voi olla tarpeen pyrkiä hillitsemään sen käyttöä. Tällainen tilanne on usein paikoissa, joissa polku on muodostunut yksityiselle maalle, esimerkiksi kerrostalon piha-alueelle, tai jos oikaiseminen katsotaan erityisen vaaralliseksi. Helpoin ratkaisu on taloyhtiöiden harrastama tapa pystyttää ”läpikulku kielletty” -kylttejä, mutta se ei aina ole tehokkain ja miellyttävin ratkaisu. Hienovaraisempia tapoja ovat esimerkiksi pensaat, aidat tai portit. Taloyhtiöiden pihojen läpi kulkevien oikoreittien käyttöä on kuitenkin vaikea välttää, jos oikoreitin syy löytyy huolimattomasta suunnittelusta tontti- tai asemakaavatasolla, ja piha-alue tarjoaa tarpeellisen suorennuksen reittiin. Kukaan ei oikaisisi pihamaan läpi, jos sellainen reitti ei olisi ominaisuuksiltaan selvästi muita vaihtoehtoja parempi. Myös puistoalueilla pensaat ovat tehokas ja huomaamaton tapa ohjata kävelyreittejä, jos epävirallisia polkuja ei haluta nähdä, muttei myöskään virallistaa. Oikopolkujen itseään ylläpitävän vaikutuksen vuoksi pelkkä olemassa olevan oikopolun poispyyhkiminen ja esimerkiksi nurmikon uudelleenperustaminen saattaa hyvinkin estää uuden oikopolun syntymisen, mutta kovin varmaa lopputulosta ei tällä tavoin välttämättä saada.

3. Jos oikopolun olemassaolosta ei ole merkittävää haittaa kenellekään, mutta oikopolkua ei haluta tai voida virallistaa, lopputulos voi hyvinkin olla, että mitään ei kannata tehdä. Tämä on todennäköinen vaihtoehto, jos virallistaminen vaatisi kohtuuttomia tekoja, kulkemisen estäminen ei olisi tarkoituksenmukaista, ja jos oikopolun haittavaikutukset ja käyttöön liittyvät ristiriidat eivät ole erityisen suuret. Tällaisia polkuja ovat erityisesti maanomistusrajat ylittävät oikopolut sekä esimerkiksi parkkipaikkojen läpi kulkevat oikoreitit. Vaikka oikopolku pysyisi epävirallisena, polun muodostama esteettinen haitta sekä oikaisijoiden altistuminen kuralle ja liukkaudelle voidaan silti poistaa päällystämällä oikopolku ympäristöineen materiaalilla, joka ei varsinaisesti ole rakennettu kävelyreitti, mutta jossa kävely on mahdollista ja jossa kulutus ei näy. Oikopolun näkymättömäksi muuttamiseen sopivat hyvin esimerkiksi mukulakivet eli kenttäkivet sekä muut kivetystavat.

Hyvä kävely-ympäristö on looginen, selkeä, ja luotettava: sellainen, jossa etenemiseen ei tarvitse käyttää valtavasti pohdintaa, harkintaa ja keskittymistä, ja jossa voi luottaa siihen, että kävely onnistuu ilman keskeytyksiä, umpikujia, esteitä tai kiertoreittejä. Kävelijöiden tarpeita vastaavassa kävely-ympäristössä reitinvalintaa ei tarvitse erikseen pohtia, vaan se voi tapahtua luontevasti ja yhtä itsestään kuin käveleminen. Koska kävelemistä tapahtuu kaikkialla, missä ihmisiä liikkuu, kävelyn mahdollisuuksia tulee edistää muuallakin kuin vain kaupunkien keskusta-alueilla. Vaikka kaupunkien reuna-alueilla, taajamissa ja maaseudulla suurin osa liikkumisesta tapahtuisikin autoilla, paremmat kävelyolosuhteet lisäävät kävelyn houkuttelevuutta kaikkialla. Jalankulun suunnittelematta jättäminen tai suunnittelu autoilun ehdoilla ylläpitää jatkossakin autovaltaista kaupunkirakennetta ja hidastaa kestävien liikennemuotojen yleistymistä.

Liian usein oikopolkujen ratkaisukeinoina käytetään oireiden hoitamista: tehdään esteitä, aitoja, vaikeutetaan kulkua, ja yritetään saada ihmiset käyttäytymään siinä mallissa, mikä on jo olemassa. Koululaisille opetetaan ylittämään vilkasliikenteinen tie vain suojatietä pitkin, vaikka suojatie olisi väärässä paikassa suhteessa kulkureitteihin. Harvemmin osataan katsoa taustatekijöihin, suunnitteluratkaisuihin ja vielä niiden taustalla vaikuttaviin normeihin, arvoihin ja käytäntöihin, jotta ympäristö osattaisiin muokata kävelijöiden tarpeita paremmin vastaavaksi. Oireiden sijaan voidaan tehdä muutoksia toimintaympäristöön eli parantaa itse tauti. Kävelijöiden huomioiminen kaupunkisuunnittelussa auttaa kaikkia: se parantaa sekä kävelijöiden että muiden liikennemuotojen turvallisuutta, tekee kävelystä mukavaa ja turhautumista aiheuttamatonta, ja tekee kävelemisestä kokonaisuutena houkuttelevampaa. Kävelijöiden tarpeita olisi hyvä pohtia ja selvittää huolella jo ennen rakentamista, jotta pahimmilta ristiriitatilanteilta voitaisiin välttyä. Huolellisella suunnittelulla oikopolkujen muodostumista on mahdollista vähentää.

8.6 Tutkimuksen reflektointi

Lähtökohdat tämän pro gradu -työn tekemiseen olivat haastavat, sillä oikopolkuja on aiemmin tutkittu vain vähän. Ennen tutkimuksen aloittamista oli perehdyttävä aiheeseen ja kontekstiin, ennen kuin oli selvää, millä tavoin asiaa kannattaisi tutkia. Tutkimusidean pohjalta valittu primääriaineiston keräämistapa vaati myös runsaasti työtä.

Vaikka Poltinaho oli tutkimuskohteena toimiva ja siitä sai paljon kiinnostavia tuloksia irti, luulen tutkimuskohteen ja varsinkin sen iän olleen silti tutkimuksen suurin heikkous. Asiantuntijahaastattelujen yhteydessä ei voinut olla aina täysin varma, milloin jotakin asiaa ei ollut ajateltu ollenkaan, ja milloin asian ajattelemista ei vain muistettu. Joitakin suunnittelussa mukana olleita ihmisiä ei ollut enää mahdollista tavoittaa. Tuoreemman tapauksen tutkiminen olisi avannut

paremmin näkökulmia siihen, minkälaisissa olosuhteissa oikopolkujen ensimmäiset käyttäjät kävelevät. Toisaalta hieman vanhentuneen kohteen etuna oli kävelijöiden vakiintuneemmat kulkureitit ja toisaalta sain todistaa myös kahdeksan vuotta vanhan oikopolun virallistamista, sopivasti kenttätöiden suorittamisen jälkeen. Asetelma avaa myös kiinnostavia jatkotutkimusideoita, sillä virallistamisen vaikutuksia kävelyreitteihin olisi hyvät edellytykset selvittää nyt, kun virallistamista edeltävästä tilanteesta on kerätty kattava aineisto.

Kokonaisuutena olen kuitenkin tyytyväinen tutkimusalueen valintaan. Sekä suunnittelijoiden että kävelijöiden haastatteluissa paljastui kiinnostavia yksityiskohtia ja yllättäviä asioita huomattavasti enemmän kuin olisin osannut odottaa. Alueen suunnittelusta, suunnittelijoiden ajatuksista ja myös kävelijöiden kertomuksista tuli paljon enemmän aineistoa kuin tähän työhön oli järkevää sisällyttää. Oikopolkujen vaihtelevat olosuhteet tulivat hyvin esiin kolmen erilaisen tapauksen myötä. Tulevaisuudessa oikopolkututkimuksen kohteeksi kannattaisi valita myös sellaisia polkuja, joissa korkeusvaihtelujen rooli on merkittävämpi, joissa aikapaineen merkitys on vahvempi, tai jotka ovat hyväksyttävyydeltään selvästi enemmän ristiriitoja herättäviä. Oikopolut voivat pahimmillaan, tai ehkä tutkimuksellisesti parhaimmillaan, synnyttää hyvinkin voimakkaita riitoja. Tavallisia, harmittomia ja huomaamattomia polkujakaan ei pitäisi silti unohtaa.

Tutkimuksen menetelmät osoittautuivat hyvin toimiviksi. Oli onnekasta tavoittaa kattavasti tutkimusalueen suunnitteluun osallistuneita henkilöitä ja käydä mielenkiintoisia keskusteluja heidän kanssaan. Kävelijöiden haastatteleminen oli antoisaa ja tuloksellista, ja toi kiinnostavia vertailukohtia suunnittelijoiden näkemyksiin. Kyselylomakkeen huolellinen laatiminen koehaastatteluineen maksoi myös vaivan, sillä kysely toimi muodon ja pituuden suhteen moitteetta. Tutkimuksen tulokset olivat sekä määrältään että laadultaan parempia, kuin olisin osannut odottaa, siitakin huolimatta, että kävelijähaastattelujen määrä ei ollut suuren suuri. Työläyden takia aineiston laajentaminen ei ollut mahdollista, eikä ikävä kyllä voi olla täyttä varmuutta, että kyllästymispiste oli saavutettu. Myös havainnointia olisi jälkeenpäin ajatellen kannattanut jatkaa hieman pidempään tulosten paremmaksi validoimiseksi.

Käveleminen on aina ruumiillista toimintaa, ja ruumiillinen kykenevyys vaihtelee paljon. Ympäristön esteettömyys ja kohteiden saavutettavuus kaikille ihmisryhmille on aihe, joka puhuttaa kävely-ympäristön suunnittelussa paljon. Tutkimusasetelmasta johtuen reitinvalinnan käsittely työssä kuvastaa parhaiten hyvin liikkumaan kykenevän enemmistön tarpeita. Toisaalta oikaiseminen ilmiönä ei riipu kulkumuodosta tai kulkunopeudesta. Koska oikopolun syntyminen kertoo siitä, että virallinen reitti ei tarjoa kaikkien ominaisuuksien suhteen parasta reittiä, oikopolku kertoo samalla

myös tasa-arvo-ongelmasta, sillä lastenrattailla tai pyörätuolilla liikkuville oikopolku ei ole vaihtoehto.

Oikopolut ovat määritelmällisesti kaupunkisuunnittelussa helposti unohtuvia ja sivuutettavia, minkä takia toivon, että pystyn tutkimuksellani nostamaan oikopolkuja hieman esiin. Kirjallisuuden pohjalta saatujen oletusten täyttymisen lisäksi tutkimus toi uudenlaista näkökulmaa suunnitteluprosessin haasteista käyttäjien tarpeisiin vastaamisessa. Tutkimus luo mallin kävelijöiden tarpeiden kartoittamiselle ja antaa esimerkin käyttäjä- ja suunnittelupuolen yhtäaikaisen tutkimisen ja vertailun eduista. Oikopolut ovat erittäin arkinen ilmiö, ja koskettavat kaikkien kävelevien ihmisten jokapäiväistä elämää. Kaikkia oikopolkuja ei ole tarpeen eikä kuulukaan yrittää poistaa, mutta niiden olemassaolosta ja merkityksestä olisi hyvä olla paremmin tietoisia. Oikopolkujen paremmalla huomioimisella on mahdollisuus tehdä kävelyn suunnittelusta paremmin ihmisten tarpeita vastaavaa ja siten tehdä kävelemisestä kaikille mukavampaa.

9 LÄHTEET

Kaikki valokuvat ovat tekijän ottamia ja kaikki kaaviot ja taulukot tekijän laatimia, ellei muuta ole ilmoitettu.

Agrawal, A. Schlossberg, M. & Irvin, K. (2008) How far, by which route and why? A spatial analysis of pedestrian preference. *Journal of Urban Design*. 13(1) 81–98.

Anttinen, S. (2007) *Poltinaho: Asuinalue vanhalle kasarmialueelle Hämeenlinnaan*. Diplomityö, Teknillinen korkeakoulu, Arkkitehtiosasto.

Anttinen, S., Oiva, V., Meriläinen, S., Vehmas, J. & Knuuttila, L. (2008) *Poltinahon alue - Lähiympäristön suunnittelu- ja rakentamistapaohjeet*. 5.12.2008.

Aura, S., Horelli, L. & Korpela, K. (1997) *Ympäristöpsykologian perusteet*. WSOY.

Batty, M. & Jiang, B. (1999) *Multi-agent simulation: New approaches to exploring space-time dynamics within GIS*. University College London, Lontoo.

Bergroth, C. (2019) Uncovering population dynamics using mobile phone data: the case of Helsinki metropolitan area. Pro gradu -tutkielma. Helsingin yliopisto, Maantiede.
<http://urn.fi/URN:NBN:fi:hulib-201905272171>

Brosset, D., Claramunt, C. & Saux, E. (2008) Wayfinding in natural and urban environments: a comparative study. *Cartographica* 43(1) 21–30.

Brunyé, T., Wood, M., Houck, L. & Taylor, H. (2017) The path more travelled: Time pressure increases reliance on familiar route-based strategies during navigation. *The Quarterly Journal of Experimental Psychology* 70(8) 1439–1452.

Carr, S., Francis, M., Rivlin, L. & Stone, A. (1992) *Public Space*. Cambridge University Press, Cambridge.

Clark, A., Bent, E. & Gilliland, J. (2016) Shortening the trip to school: examining how children's active school travel is influenced by shortcuts. *Environment and Planning B* 43(3) 499–514.

Esteettömyyskartoitusopas (2019). Invalidiliiton Esteettömyyskeskus ESKE. Invalidiliiton julkaisu O. 64.

<https://drive.google.com/file/d/1498DMnSPbcBhVXk4LJUbp7qwsu59kITW/view>

- Evans, G. (2009) Accessibility, urban design and the whole journey environment. *Built Environment* 35:3 366–385.
- Flowerdew, R. & Martin, D. (2005; toim.) *Methods in human geography. A guide for students doing a research project*. Pearson Education Limited, Edinburgh Gate, Harlow, Essex.
- Foo, P., Warren, W., Duchon, A. & Tarr, M. (2005) Do humans integrate routes into a cognitive map? Map- versus landmark-based navigation of novel shortcuts. *Journal of Experimental Psychology: Learning, Memory, and Cognition* 31:2 195–215.
- Forsyth, A. (2015) What is a walkable place? The walkability debate in urban design. *URBAN DESIGN International* 20(4) 274–292.
- Gehl, J. (2010/2018) *Ihmisten kaupunki*. Rakennustieto Oy.
- Golledge, R. & Stimson, R. (1987) *Analytical behavioural geography*. Croom Helm, New York.
- González, M., Hidalgo, C. & Barabási, A. (2008) Understanding individual human mobility patterns. *Nature* 453 779–782.
- HE 180/2017 vp (2017). Hallituksen esitys eduskunnalle tieliikennelaiksi ja eräiksi siihen liittyviksi laeiksi. https://www.eduskunta.fi/FI/vaski/HallituksenEsitys/Sivut/HE_180+2017.aspx
- Henkilöliikennetutkimus 2016: Suomalaisten liikkuminen* (2018). Liikenneviraston tilastoja 1/2018. Liikennevirasto, Helsinki. <http://urn.fi/URN:978-952-317-513-6>
- Hinkula, L. (2018) 17-vuotiaan hengen vienyt tasoristeys suljettiin, mutta sekään ei auttanut – joku teki aitaan reiän, jotta laittomat ylitykset voivat jatkua. Yle uutiset 11.5.2018. <https://yle.fi/uutiset/3-10194109>
- Hoogendoorn, S. & Bovy, P. (2004) Pedestrian route-choice and activity scheduling theory and models. *Transportation Research Part B: Methodological*. 38(2) 169–190.
- Hoogendoorn, S., van Wageningen-Kessels, F., Daamen, W., Duives, D. & Sarvi, M. (2015) Continuum theory for pedestrian traffic flow: Local route choice modelling and its implications. *Transportation Research Part C: Emerging Technologies* 59(Supplement C) 183–197.
- Humphreys, D., Goodman, A. & Ogilvie, D. (2013) Associations between active commuting and physical and mental wellbeing. *Preventive Medicine* 57(2) 135–139.

Hämeenlinnan karttapalvelu (2019) Hämeenlinnan kaupunki. 19.9.2019. kartta.hameenlinna.fi.

Hämeenlinnan Poltinahon yleinen arkkitehtuurikilpailu 22.4.–5.9.2005: Arvostelupöytäkirja (2005)
https://www.safa.fi/wp-content/uploads/2019/12/poltinaho_arvostelu_2005.pdf

Jacobs, J. (1961) *The death and life of great American cities*. Random House.

Jakle, J., Brunn, S. & Roseman, C. (1976) *Human spatial behavior: a social geography*. Duxbury Press, North Scituate, Massachusetts.

Jalankulku- ja pyöräilyväylien suunnittelu (2014) Liikenneviraston ohjeita 11/2014.
Liikennevirasto, Helsinki. <https://www.doria.fi/handle/10024/121038>

Jalkanen, R., Kajaste, T., Kauppinen, T., Pakkala, P. & Rosengren, C. (2004) *Asuinaluesuunnittelu*. Rakennustieto Oy, Helsinki.

Jonietz, D. & Timpf, S. (2013) An affordance-based simulation framework for assessing spatial suitability. Teoksessa Tenbrink, T. ym. (toim.) *COSIT 2013*, LNCS 8116, 169–184.

Junttila, U. (1995) *Kaupunkiympäristön suunnittelu*. Rakennustieto Oy, Helsinki.

Junttila, U. (2011; toim.) *Katuympäristön suunnitteluopas*. Suomen Kuntatekniikan Yhdistys ry, Viherympäristöliitto ry.

Kanninen, V., Kontio, P., Mäntysalo, R. & Ristimäki, M. (2010) *Autoriippuvainen yhdyskunta ja sen vaihtoehdot*. Yhdyskuntasuunnittelun tutkimus- ja koulutuskeskuksen julkaisu B 101. Yhdyskuntasuunnittelun tutkimus- ja koulutuskeskus, Teknillinen korkeakoulu, Aalto-yliopisto, Espoo. <http://www.tut.fi/verne/aineisto/Autoriippuvainen-yhdyskunta-ja-sen-vaihtoehdot.pdf>

Karjalainen, E. (1994) *Maaston kuluminen Seitsemisen kansallispuistossa*. Metsähallitus, Vantaa.

Karjalainen, K. & Tajakka, H. (2012) *Viherproggis: viherrakentamisen ja ylläpitötöiden perusteet*. Opetushallitus, Helsinki.

Katu 2002: Katusuunnittelun ja -rakentamisen ohjeet (2003) Suomen kuntatekniikan yhdistys.

Kerola, J. (2019). Miksi jalan kuljetaan vähän mistä sattuu? *Aamulehti* 16.2.2019

- Kielitoimiston sanakirja (2020) *Kotimaisten kielten keskuksen verkkojulkaisu* 35. Päivitettävä julkaisu, päivitetty 24.2.2020. 15.7.2020 URN:NBN:fi:kotus-201433.
<https://www.kielitoimistonsanakirja.fi>.
- Knigge, L. & Cope, M. (2006) Grounded visualization: integrating the analysis of qualitative and quantitative data through grounded theory and visualization. *Environment and Planning A* 38 2021–2037.
- Kosonen, L. (2016) Kävely, jalankulku ja pyöräily. Julkaisematon muistio.
- Kulkulaari (2019) Liikenne- ja viestintävirasto Traficom. 6.9.2019. www.kulkulaari.fi
- Kuoppa, J. (2016) *Kävelyn lupaukset kaupungissa: Kolme tapausta kävelijöiden arjesta ja kokemuksista sekä kaupunkisuunnittelusta*. Väitöskirja, Tampereen yliopisto. Acta Universitatis Tamperensis 2147. <http://urn.fi/URN:ISBN:978-952-03-0063-0>
- Lewis, A. (2014) Jaywalking: How the car industry outlawed crossing the road. *BBC News* 12.2.2014. <https://www.bbc.com/news/magazine-26073797>
- Lövmemark, O. (1969). Studie av effektiviteten hos separerade gångtrafiksystem. Planför nr 15, Lund. Teoksessa Liikennevirasto (2014) *Jalankulku- ja pyöräilyväylien suunnittelu*, Liikennevirasto, Helsinki.
- Lynch, K. (1960). *The Image of City*. The MIT Press.
- Lyons, G. & Urry, J. (2004) Travel time use in the information age. *Transportation Research Part A: Policy and Practice*. 39(2) 257–276.
- Maankäytön suunnittelujärjestelmä (2017) Ympäristöministeriö. 17.7.2020.
https://www.ymparisto.fi/fi-FI/Elinymparisto_ja_kaavoitus/Maankayton_suunnittelujarjestelma
- Mogilevich, M. (2018) From the terrain vague to the tyranny of place. Teoksessa Cupers, K. & Miessen, M. (toim.) *Spaces of uncertainty: Berlin revisited*. Birkhäuser Verlag GmbH, Basel.
- MRA = *Maankäyttö- ja rakennusasetus* (1999) Finlex 13.8.2020.
<https://www.finlex.fi/fi/laki/ajantasa/1999/19990895>. Luettu 13.8.2020.
- MRL = *Maankäyttö- ja rakennuslaki* (1999) Finlex 17.7.2020.
<https://finlex.fi/fi/laki/ajantasa/1999/19990132>.

- Mudroň, I. & Pachta, M. (2013) Pedestrian network design and optimisation based on pedestrian shortcuts and needs. Teoksessa Ivan, I., Longley, P., Fritsch, D., Horak, J., Cheshire, J. & Inspektor, T. (toim.) *GIS Ostrava: Geoinformatics for City transformations*. Vsb-Tech Univ Ostrava, 175–184.
- Muraleetharan, T. & Hagiwara, T. (2007) Overall level of service of urban walking environment and its influence on pedestrian route choice behavior: analysis of pedestrian travel in Sapporo, Japan. *Transportation Research Record* 2002(1) 7–17.
- Norman, D. (2002) *The design of everyday things*. Basic Books, New York.
- Norppa, M. & Hovi, H. (2020) *Kaunis, vihreä ja rauhallinen: Jalan kaupunginosissa - asukaskyselyn tulokset*. Helsingin kaupungin kaupunkiympäristön julkaisuja 2020:10.
- Palonen, T. (2019) Liikenteen tutkimuskeskus Verne, Tampereen yliopisto. Keskustelu Tampereella 19.3.2019.
- Papadimitriou, E., Yannis, G. & Golias, J. (2009) A critical assessment of pedestrian behaviour models. *Transportation Research Part F - Traffic Psychology and Behaviour* 12(3) 242–255.
- Pekkarinen-Kanerva, P. (2006, toim.) Hämeenlinnan Poltinaho. *Arkkitehtuurikilpailuja* 1/2006. Arkkitehti-lehden 1/2006 irtoliite.
- Peltonen, S. (2013) Hylätyn tilan vaihtoehtoiset käytöt – joutomaista ja niiden merkityksestä kaupunkilaisille. Pro gradu -tutkielma. Turun yliopisto, Maantiede. <http://urn.fi/URN:NBN:fi-fe201312237702>.
- Putkonen, L. (2003) *Kyliä ja kortteleita: Hämeenlinnan ja Hattulan rakennuskulttuuriselvitys*. Hämeenlinnan kaupunki.
- Raideliikennelaki* (2018) Finlex 13.8.2020. <https://www.finlex.fi/fi/laki/ajantasa/2018/20181302>
- Rantala, T., Luukkonen, T., Karhula, K., Vaismaa, K., Mäntynen, J. & Metsäpuro, P. (2014) *Kävelystä elinvoimaa*. Tampereen teknillinen yliopisto, Liikenteen tutkimuskeskus Verne, Tampere.
- Rimpiläinen, A. (2018) Saako taloyhtiön pihaa kuvata, vai syyllistyykö siinä salakatseluun? "Taloyhtiö ei voi tehdä juuri mitään". *Kaleva* 29.6.2018. <https://www.kaleva.fi/saako-taloyhtion-pihaa-kuvata-vai-syyllistyuko-sii/1798068>

- Saelens, B. & Handy, S. (2008) Built environment correlates of walking: a review. *Medicine and Science in Sports and Exercise*. 40(7S) S550–S566.
- Saloranta, P. (2008) *2393 Poltinahon asuntoalue - Asemakaavamuutoksen selostus*. Hämeenlinnan kaupunki.
- Seneviratne, P. & Morrall, J. (1985) Analysis of factors affecting the choice of route of pedestrians. *Transportation Planning and Technology* 10(2) 147–159.
- Sun, Y. & Mobasheri, A. (2017) Utilizing crowdsourced data for studies of cycling and air pollution exposure: A case study using Strava data. *International Journal of Environmental Research and Public Health* 14(3) 274.
- Tieliikennelaki (2018) Finlex 13.8.2020. <https://www.finlex.fi/fi/laki/ajantasa/2018/20180729>
- Turun karttapalvelu (2018) Turun kaupunki 20.7.2018. <https://kartta.turku.fi/ims/>
- Urquhart, C. (2013) *Grounded theory for qualitative research: a practical guide*. SAGE publications.
- Virtanen, P. (2003) *Yhdyskuntasuunnittelun haasteita*. Rakennustieto Oy, Helsinki.
- Yhdyskuntarakenteen vyöhykkeet (2017) Suomen ympäristökeskus SYKE 26.7.2018.
http://www.ymparisto.fi/fi-FI/Elinymparisto_ja_kaavoitus/Yhdyskuntarakenne/Tietoa_yhdyskuntarakenteesta/Yhdyskuntarakenteen_vyohykkeet

Liite 2. Kyselylomake, sivut 1 ja 2

KYSELYLOMAKE

V30.4

Mikael Asikainen 2019

Pro gradu -työ, Turun yliopisto

Lomakenro. ID _____

Oikopolku _____

Päivämäärä _____

Kellonaika _____

Haastattelupaikka _____

Sää _____

1.2 Tulosuunta ja lähtöpaikka _____

3.4 Menosuunta ja kohde _____

5. Käytti oikopolkua:

Kyllä

Ei

6. Matkan syy

Kauppat matka
 Työ- tai koulumatka
 Vapaa-ajan matka
 Muu _____

7. Kuinka usein kuljet tästä kohdasta ohi kävellen?

Päivittäin
 Viikoittain
 Harvemmin
 Kuljen ensi kertaa

8. Kun kuljet tähän suuntaan, kuinka usein käytät oikopolkua?

Kuljen aina oikopolkua
 Kuljen oikopolkua joskus
 En koskaan käytä oikopolkua

9. Jos vastasit "joskus", millaisissa tilanteissa et käytä oikopolkua?

10. Mikä on tärkein syy siihen, että päätit juuri nyt valita oikopolun virallisten reittien sijaan? TAI Mikä on tärkein syy siihen, että et käyttänyt nyt oikopolkua?

Luettelen muutamia kävelyreitin valintaan mahdollisesti vaikuttaneita tekijöitä. Osaatko arvioida, minkälainen merkitys seuraavilla asioilla oli nyt kun valitsit kulkea juuri tästä?

	Suuri merkitys	Pieni merkitys	Ei merkitystä
11. Kävelyn kuluvalla ajalla	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
12. Käveltävän matkan pituudella	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
13. Turvallisuustekijöillä	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
14. Viihtyisyystekijöillä	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
15. Maastolla tai helppokulkuisuudella	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
16. Sääolosuhteilla	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

Entä oliko reitinvalintaasi vaikutusta sillä,

17. että oikopolku ei ole virallinen kävelytie?
18. (A, C) että polulla ei ole asfalttia?
19. (A) että polulla on rinnettä?
20. A) että ilman polun käyttöä tulee kaksi tienlylytystä?
21. B) oikopolkua käyttäessä kävelet parkkipaikan läpi?

Oli vaikutus	Ehkä	Ei vaikutusta	EOS

22. Onko tämä oikopolku mielestäsi hyvä vai huono asia? Hyvä Huono EOS
23. Miksi? _____
24. Onko oikopolussa jotain mikä haittaa tai häiritsee? Kyllä Ei EOS
25. Mitä ja miksi? _____

Tässä on oikopolku ja tässä virallinen kaupungin suunnittelema ja ylläpitämä kävelyreitti.

26. Olisiko alueen suunnittelussa pitänyt tehdä jotain toisin? Kyllä Ei EOS
27. Mitä ja millä perusteella? _____

28. Seuraavaksi kysyisin, jos voisit päättää, mitä tekisit tälle oikopolulle?

- Oikopolun käyttäminen pitäisi estää tai kieltää
 Oikopolku pitäisi virallistaa ja päällystää
 En tekisi nykytilanteelle mitään

29. Tarkentava mielipide: _____

30. Kysyisin vielä, mitä kaikkia eri kulkumuotoja käytät arkiliikkumisessasi?

Kävely

Pyöräily

31. Mikä kulkumuodoista on yleisin?

Auto

32. Minkä liikennemuodon kehittämiseen tulisi mielestäsi Hml:ssa panostaa eniten?

Joukkoliikenne

Muu

muodot	yleisin	kehitys

33. Onko sinulla jotain kysyttävää, kommentoitavaa tai muuta asiaan liittyvää jota tulee mieleen?

34. Ikä _____

36. Onko sinulla kävelyyn vaikuttavia rajoitteita?

35. Sukupuoli _____

37. Huomioita haastattelutilanteesta

