

# Pyöräbaanat ja kaupunkitilan muutos

Tapaustutkimus Oulun Nallibaanasta

Minna Pulkkinen

Pro gradu –tutkielma

Digitaalisen kulttuurin, maiseman ja kulttuuriperinnön tutkinto-ohjelma

Maisemantutkimus

Historian, kulttuurin ja taiteiden tutkimuksen laitos

Humanistinen tiedekunta

Turun yliopisto

2026

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

Pro gradu -tutkielma

**Digitaalisen kulttuurin, maiseman ja kulttuuriperinnön tutkinto-ohjelma**

**Maisemantutkimus**

**Minna Pulkkinen**

**Pyöräbaanat ja kaupunkitilan muutos – Tapaustutkimus Oulun Nallibaanasta**

**Sivumäärät:** 63 sivua, 3 liitettä

Kestävän liikkumisen edistäminen on tuonut pyöräbaanat kaupunkiin. Kaupungit panostavat pyöräilyinfraan kehittääkseen pyöräilyä ja vastatakseen hiilineutraaliustavoitteisiin. Vuoden 2026 Oulun kaupunkistrategiaan on kirjattu, että kaupunki kasvattaa ympäristöystävällisiä liikkumismuotoja, joihin pyöräily kuuluu. Tällä hetkellä Ouluun on rakennettu 19 kilometriä pyöräbaanaa ja tarkoituksena on vuoteen 2030 mennessä rakennuttaa yhteensä 11 pyöräbaanaa, joiden yhteispituus on 76 kilometriä.

Kaupunkiympäristö on muuttunut kautta aikojen uusien virtausten, tyyli-suuntien ja tarpeiden mukaisesti. Pyöräbaanoiden aiheuttamat kaupunkiympäristön muutokset ovat herättäneet tunteita ja synnyttäneet keskusteluja kaupunkilaisten keskuudessa. Näitä keskusteluja käydään sekä sosiaalisen median alustoilla että paikallisten lehtien mielipidepalstoilla. Innostukseni tähän tutkimusaiheeseen lähti keskusteluista, joita käydään pyöräbaanoista. Lisäksi olen ollut mukana suunnittelemassa pyöräbaanan ympäristöä, ja jo tuolloin kritisoin pyöräbaanoiden suunnittelua, joka ajoi lähes autoliikennemäisiin ratkaisuihin – leveyden, laajojen pientareiden ja suorien osuukien osalta – baanalla varrella olevan kaupunkiympäristön kustannuksella. Kaupunkitilan käytöstä ja muutoksista kaupungeilla on valta ja vastuu, ja näin olen myös vastuu hyvän kaupunkiympäristön suunnittelusta.

Tutkimukseni tarkastelukohteena on, miten kaupunkiympäristö ja kaupunkikuva ovat muuttuneet kaupunkilaisten mielestä. Rajasin tutkimukseni käsittelemään eri metodeilla hankkimiani mielipiteitä, jotka koskivat Oulussa sijaitsevaa Nallibaanaa. Nallibaana on Oulun torikadulta, Pikisaaren läpi Nallikariin suunniteltu baana, jonka ensimmäinen vaihe valmistui vuonna 2024.

Teoriaosuudessa esittelen humanistisen kaupunkitutkimuksen ja tanskalaisen arkkitehti ja kaupunkisuunnittelija Jan Gehlin tutkimuksia ihmislähtöisestä kaupunkisuunnittelusta. Hänen ajatuksensa ihmisten mittakaavaisesta kaupungista kulkee läpi työni taustalla, ja peilaan viihtyisän kaupunkitilan määritelmiä omiin tutkimustuloksiini.

Tutkimusaineisto on tuotettu monimenetelmällisesti havainnoinnin, mielipidepalstan kommenttien ja kyselylomakkeen avulla. Koska aineisto koostui sekä kvantitatiivisesta että kvalitatiivisesta aineistosta, sen analysoinnissa käytettiin monimenetelmällistä lähestymistapaa, jossa laadullinen aineisto analysoitiin teoriapohjaisen sisällönanalyysin ja sisällön erittelyn avulla, ja kvantitatiivinen aineisto kuvailevin menetelmin, jossa apuna toimi prosenttijakaumat ja taulukot. Lopussa integroin tulokset ja peilasini niitä toisiinsa.

Sisällönanalyysissä tavoitteena oli saada selville kaupunkilaisten mielipiteen hyvästä pyöräily-ympäristöstä, ja miten he näkevät pyöräbaanan aiheuttaman kaupunkikuvan ja kaupunkitilan muutoksen. Sisällönanalyysissä selvisi, että mieluisassa pyöräily-ympäristössä arvostetaan puustoista ja mutkittelevaa reittiä, joka on turvallinen. Tärkeänä pidetään isojen puiden säilyttämistä ja ihmisen mittakaavaista reittiä. Nallibaanan myötä kaupunkitila ja kaupunkikuva ovat muuttuneet. Hitaampi kulkemistapa ja tärkeä näköalapaikka on menetetty. Kvantitatiivisen aineiston perusteella pyöräbaanat nähdään positiivisessa valossa: turvallisina ja toivottuina reitteinä, joita toivotaan lisää. Kvalitatiivinen analyysi toi esille kaupunkilaisten huolen kaupunkitilan muuttumisesta autoilukaupungin suuntaan. Pelättiin, että liikennesuunnittelijat suunnittelevat baanoja samoin kuin autoteitä, jolloin ihmisten näkökulma, viihtyvyys, turvallisuus ja erityisesti kävelijät unohdetaan. Kaupunkilaisten ympäristösuhde näyttäytyy mielipiteiden ja kyselyn pohjalta syvällisenä, vaikkakaan barrikadeille ei ole lähdetty.

**Avainsanat:** pyöräbaana, kaupunkitila, kaupunkikuva, kaupunkiympäristö, pyöräily, ympäristösuhde

# Sisällysluettelo

<b>1</b>	<b>Johdanto</b>	<b>6</b>
<b>1.1</b>	<b>Tutkimuksen tausta</b>	<b>6</b>
1.1.1	Kaupungin ohjausmenetelmät ja osallistaminen	8
1.1.2	Pyöräilyn historiaa Suomessa ja erityisesti Oulussa	11
1.1.3	Pyöräbaanat ja niiden suunnitteluohje Suomessa	14
1.1.4	Pyöräbaanat Oulussa	15
1.1.5	Nallibaana	16
<b>2</b>	<b>Teoreettinen viitekehys ja käsitteet</b>	<b>19</b>
<b>2.1</b>	<b>Humanistinen kaupunkitutkimus</b>	<b>19</b>
2.1.1	Koettu ja eletty kaupunkitila	21
<b>2.2</b>	<b>Kaupunkisuunnittelua ihmislähtöisesti</b>	<b>22</b>
2.2.1	Kaupunkisuunnittelua Jan Gehlin mukaan	22
2.2.2	Hyvinvoiva kaupunki	26
2.2.3	Kaupunkitilan esteettinen kokemus ja sen vaikutus hyvinvointiin	27
<b>2.3</b>	<b>Ympäristösuhde</b>	<b>30</b>
<b>2.4</b>	<b>Yhteenveto</b>	<b>32</b>
<b>3</b>	<b>Tutkimuksen toteutus ja menetelmät</b>	<b>34</b>
<b>3.1</b>	<b>Monimenetelmällinen tutkimus</b>	<b>34</b>
<b>3.2</b>	<b>Havainnointi</b>	<b>36</b>
<b>3.3</b>	<b>Mediasta hankittu tieto</b>	<b>38</b>
<b>3.4</b>	<b>Kyselytutkimus</b>	<b>39</b>
3.4.1	Aineistonkeruun toteutus	39
3.4.2	Kyselyn rakenne	40
<b>4</b>	<b>Aineiston analyysi</b>	<b>42</b>
<b>4.1</b>	<b>Kvalitatiivisen aineiston analyysi teorialähtöisen sisällönanalyysin avulla</b>	<b>42</b>
<b>4.2</b>	<b>Kvantitatiivisen aineiston analyysi</b>	<b>43</b>
<b>5</b>	<b>Tulosten esittely</b>	<b>45</b>
<b>5.1</b>	<b>Kalevan mielipidekirjoitusten analysointi</b>	<b>45</b>
<b>5.2</b>	<b>Kyselyn kvantitatiivinen osuus</b>	<b>48</b>

<b>5.3</b>	<b>Kyselyn kvalitatiivinen osuus</b>	<b>50</b>
5.3.1	Mieluisin pyöräreitti	50
5.3.2	Nallibaanan sopivuus ympäristöönsä	51
5.3.3	Positiiviset ja negatiiviset ympäristövaikutukset	52
5.3.4	Tärkeät näkymät ja kohdat	53
5.3.5	Turvallisuuden tunne	54
5.3.6	Lisää pyöräbaanoja	55
<b>6</b>	<b>Tulosten yhdistäminen</b>	<b>57</b>
<b>7</b>	<b>Johtopäätökset</b>	<b>60</b>
	<b>LÄHTEET</b>	<b>64</b>
	<b>Tutkimusaineisto</b>	<b>64</b>
	Selvitykset ja raportit	64
	Strategiat ja sopimukset	64
	Suunnittelu-, kaavoitus- ja aluekehitysaineistot	65
	Sanoma- ja verkkolehdet	65
	Kansalaisaineisto	67
	Suunnitteluohjeet	67
	Lainsäädäntö	67
	<b>Kuvalähteet</b>	<b>67</b>
	<b>Tutkimuskirjallisuus</b>	<b>68</b>
	<b>Liitteet</b>	<b>73</b>
	<b>Liite 1. Kyselylomake</b>	<b>73</b>
	<b>Liite 2. Kyselylomakkeen analysointitaulukko</b>	<b>79</b>
	<b>Liite 3. Kyselylomakkeen vertailutaulukko</b>	<b>80</b>

# 1 Johdanto

## 1.1 Tutkimuksen tausta

Kaupungit ovat muuttunut kautta aikojen uusien virtausten, tyylisuuntien ja tarpeiden mukaisesti. Nämä muutokset ovat herättäneet tunteita ja synnyttäneet keskusteluja.<sup>1</sup> Melko uutena keskustelujen aiheuttajana ovat olleet pyöräbaanat, nuo pyöräilijöiden laatuikätyviksikin tituleeratut punaiset pyöräilyväylät. Kestävän liikkumisen edistäminen on tuonut pyöräbaanat nopealla tahdilla osaksi kaupunkikuvaa. Baanat lävistävät ja halkovat Suomen suurimpia kaupunkeja, ja ovat tuoneet uuden ja nopean kevyen liikenteen väylän kohti kaupunkien keskustoja. Kaupungit panostavat pyöräilyinfraan edistääkseen pyöräilyä ja vastatakseen hiilineutraaliustavoitteisiin<sup>2</sup>. Baanojen tuleminen kaupunkeihin on aiheuttanut eittämättä näkyvän muutoksen Suomen kaupunkikuvaan.

Innostukseni tähän tutkimusaiheeseen syntyi näiden keskustelujen ja mielipiteiden pohjalta, joita käydään sekä sosiaalisen median alustoilla että lehtien mielipidepalstoilla. Lisäksi olen suunnittelijan roolin kautta kokenut, kuinka vähän mahdollisuuksia suunnittelijalla ja erityisesti ulkopuolisella konsultilla, on vaikuttaa poliittiseen päätöksentekoon. Kaupungilla on loppukädessä suuri vastuu alueidensa kehittämisestä, suunnitteluttamisesta ja toteutumisesta<sup>3</sup>.

Koin tärkeäksi tutkia juuri tässä hetkessä, kun pyöräbaanaverkostoja vielä rakennetaan, miksi nämä aiheuttavat niin paljon keskustelua. Voitaisiinko jotain tehdä vielä toisin, jos kaupunkilaisten ääni pääsisi kuuluviin? Rajasin tutkimukseni käsittämään ainoastaan Oulun uusinta pyöräbaanaa, joka kulkee nimellä Nallibaana, jotta tutkimukseni pysyisi gradun määrittelemissä raameissa.

Tutkimukseni tarkastelukohteena on, mikä kaupunkiympäristössä on muuttunut kaupunkilaisen mielestä uuden pyöräbaanan myötä, ja miten kaupunkilaiset ovat kokeneet nämä muutokset. Isommassa kuvassa tarkastelen muuttunutta kaupunkitilaa. Tutkimusaineisto on tuotettu monimenetelmällisesti havainnoinnin, mielipidepalstan kommenttien ja kyselylomakkeen avulla. Metodeissa painopiste on kyselylomakkeessa, jonka kysymykset on kohdistettu Nallibaanaan.

---

<sup>1</sup> Ainiala et. al. 2025, 12.

<sup>2</sup> Työ- ja elinkeinoministeriö 2022.

<sup>3</sup> Valtiovarainministeriö n.d.

Kaupunkikuvan muutosta on tutkittu muun muassa arkkitehtuurin, kaupunkisuunnittelun, yhdyskunta- ja ympäristösuunnittelun alla. Kaupunkiympäristön muutoksia ja niiden aiheuttamia kokemuksia on tutkittu pääosin humanististen tieteiden alla. Ihmistieteissä on tutkittu esimerkiksi arkisten reittien avulla ihmisten ja ympäristön suhdetta. Nämä tutkimukset ovat paljastaneet, miten ihmiset ovat neuvotelleet oikeuksista, liikkuneet luonnossa ja rakentaneet paikkaan kuulumiseen tunnetta <sup>4</sup>. Pyöräilyinfrastruktuurista ja pyöräbaanoista on tutkimuksia ainakin yhteiskunta-, kauppa- ja maantieteiden alalta. Ulkomaalaisia tutkimuksia löytyy pyöräreittien turvallisuudesta <sup>5</sup>, pyöräilyinfrastruktuurin vaikutuksista pyöräilyyn <sup>6</sup> ja löytyy myös tutkimuksia, joissa korostetaan kokemuksen ja infran vuorovaikutusta <sup>7</sup>. Väitöskirjatutkija Anita Poturalska kollegoineen tarkasteli kulttuuristen ekosysteemipalvelujen saavutettavuuden tärkeyttä kaupunkilaisille. Tulokset osoittivat, että kaupunkilaiset käyvät lähiluontokohdeissa, jos niiden koettu saavutettavuus on hyvä. <sup>8</sup> Myös pyöräily- ja kävelyolosuhteita on tutkittu Suomessa ja todettu, että ne ovat kahdeksassa eri kaupungissa vaihtelevat. Näiden tutkimuksen valossa pyöräily ja kävely on suositeltu erotettavan toisistaan turvallisuuden vuoksi. Tutkimuksessa suositellaan asenne- ja liikennekasvatusta, jotta eri kulkumuodot huomioisivat paremmin toisiaan. <sup>9</sup>

Tutkimusotteellani on humanistinen lähestymistapa, jossa pyrin saamaan kaupunkilaisten omat paikkakokemukset esille. Samalla pyöräily kaupungissa pyöräbaanojen myötä määrittelee uudelleen kaupunkitilaa, sen käyttäjiä ja antaa sille uudenlaisia merkityksiä. Ajatuksena on humanistiselle kaupunkitutkimukselle tyypillinen tarkastelu, jossa lähtökohtana on ihmisten kokemusten ja tulkintojen ymmärtäminen.

Tutkimukseni on pääosin kvalitatiivista, jossa pyrkimyksenä on tutkimusongelman kuvaaminen ja ymmärtäminen eikä tarkoituksena ole päästä tilastollisiin yleistyksiin, jotka ovat tyypillistä tämän kaltaiselle tutkimukselle. <sup>10</sup> Tutkimukseni lähtee deduktiivisesti ja pyrkii sen jälkeen empiiristen havaintojen, mielipiteiden ja kyselyn avulla vastaamaan tutkimuskysymyksiin. Tarkastelen aineistoa ensin taustateoriaa vasten ja analysointivaiheessa tutkimuskysymykset ohjaavat aineiston valintaa. Teoria toimii tutkimuksessani välineenä, jonka avulla voin

---

<sup>4</sup> Svensson, Saltzman & Sörlin 2022.

<sup>5</sup> kts. esimerkiksi Anupriya et al. 2025.

<sup>6</sup> kts. esimerkiksi Prince et al. 2025.

<sup>7</sup> kts. esimerkiksi Ding, Wang & Gath-Morad 2025.

<sup>8</sup> Poturalska 2026, 4.

<sup>9</sup> Aavajoki 2012.

<sup>10</sup> Eskola & Suoranta 2014, 61.

tehdä aineistosta tulkintoja. Teoreettinen viitekehys rakentuu tutkimuksessani temaattisiin lähtökohtiin, joista ensimmäisenä esittelen humanistisen kaupunkitutkimuksen. Koettua ja elettyä kaupunkitilaa tarkastelen ihmisten mielipiteissä. Tämän jälkeen avaan kaupunkisuunnittelun olemusta. Otin mukaan tanskalaisen arkkitehti ja kaupunkisuunnittelijan Jan Gehlin tutkimuksia ihmisten mittakaavaisesta kaupungista, koska hänen ajatuksensa kaupunkitilan suunnittelusta on vahvasti humanistisuuteen nojaava. Gehlin määritelmiä viihtyisästä kaupunkitilasta vertasin kyselytutkimuksessani ihmisten vastauksiin. Koska tutkin ihmisten tunteuksia ja kokemuksia pyöräbaanoista, otin käsiteltäväksi tutkimuksia, jotka määrittelevät kaupunkitilan esteettisen kokemuksen ja hyvinvoinnin käsitteet. Lisäksi teoriaani pohjusti ympäristösuhde, joka tulee vahvasti esille ihmisten toimiessa ympäristönsä hyväksi.

Tutkimustuloksia voidaan hyödyntää tulevissa pyöräbaanahankkeissa. Rakennettu ympäristö pyöräbaanoineen on kaupunkilaisten yhteistä tilaa, ja kaupunkilaisilla on oikeus osallistua demokraattiseen päätöksentekoon ja antaa mielipiteitä. Tulevissa baanahankkeissa voitaisiin kaupunkilaisille tehdä gradussani esiintyvän kaltainen kysely, joka otettaisiin huomioon päätöksenteossa. Kyselyn avulla kaupunkilaisten ääni pääsisi paremmin kuuluville, eikä jäisi pelkäksi mielipiteeksi tai heikoksi kannanotoksi. Humanistinen lähestymistapa pyrkii ymmärtämään kaupunkilaisten toimintoja syvällisesti, ja tämän tiedon tuominen kaupungin päätöksentekoon voi edistää tasa-arvoa <sup>11</sup>.

Seuraavaksi esittelen, mikä ohjaa pyöräbaanoiden suunnittelua kaupungeissa, jotta ymmärrys kaupunkisuunnittelun lainalaisuuksista tulisi selkeäksi. Tämän jälkeen esittelen pyöräilyn historiaa ja sen tilankäyttöä Suomessa ja erityisesti Oulussa. Lisäksi taustoitin pyöräbaanoiden tuloa Suomeen ja niiden suunnitteluohjetta. Taustaosion loppukappaleissa tutustutan lukijan Oulun pyöräbaanoihin, ja lopuksi esittelen tutkittavan kohteen eli Nallibaanan.

### 1.1.1 Kaupungin ohjausmenetelmät ja osallistaminen

Kaupunkien kehittämistä ohjataan yhteistyössä kaupunkien ja valtion kanssa. Kaupunkistrategiat ohjaavat kaupunkien omaa tahtotilaa. Ylirajaista kaupunkikehittämistä tehdään maankäytön, asumisen ja liikenteen osalta MAL-sopimusten kautta. MAL-sopimuksissa asetetaan valtion ja kaupunkiseutujen yhteiset tavoitteet ja konkreettiset toimenpiteet näille. <sup>12</sup> MAL-sopimuksia valtio sopii yhdessä suurimpien kaupunkiseutujen kanssa. Niiden kesto on 12

---

<sup>11</sup> Vahtikari et al. 2021, 12.

<sup>12</sup> Oulun kaupunki 2024a.

vuotta, mutta niitä päivitetään neljän vuoden välein, jonka ajan hallitus sitoutuu rahoittamaan hankkeita omalla osuudellaan. MAL sopimukset ovat valtion ja kaupunkien välisiä sitovia sopimuksia, joilla strategia viedään käytäntöön.<sup>13</sup> Lisäksi valtakunnalliset ohjeet ja lait toimivat selkärankana suunnittelulle. Valtakunnalliset alueidenkäyttötavoitteet ovat valtakunnan tason ohjausta. Maakuntatasolla vaikuttaa maakuntakaava. Kunnilla on käytössä yleis-, asema- ja ranta-asemakaava, jolla kuntatason maankäytön suunnittelua ohjataan.<sup>14</sup> Pyöräiliikenne on osa maankäytön suunnittelua ja kaavoitusta, jolloin monet pyöräilyn linjoista ratkaistaan jo varhaisessa vaiheessa. Pyöräilyn osalta pyöräiliikenteen suunnitteluohje määrittelee tarkemmin peruseriaatteet ja laatutason suunnittelulle.<sup>15</sup>

Suomessa kaupunkistrategiat ovat keskeisimpiä kaupungin toimintaa ohjaavia asiakirjoja, ja ne päivitetään neljän vuoden välein. Kaupunkisuunnittelustrategia ohjaa kaupungin kehittämistä ja kasvamista sekä asettaa tavoitteet kaupunkialueiden käytölle, kaupunkikuvalle ja toimintojen sijoittumiselle. Se antaa suuntaviivat alueiden käytölle, kasvulle ja viihtyisyydelle. Kaupunkistrategian avulla varmistetaan, että kaupungilla on selkeä visio ja toimenpiteet tämän toteuttamiseksi tulevaisuudessa. Kaupungilla on vastuu sellaisen kaupunkitilan rakentamisesta, jossa on kyse myös tulevien sukupolvien ympäristöstä.<sup>16</sup>

Sekä Oulu seudun MAL-sopimuksessa<sup>17</sup> että Oulun vuonna 2024 tekemässä *Kaupunkistrategia 2030* -suunnitelmassa tavoitteeksi asetettiin, että Oulun kaupunki on hiilineutraali vuoteen 2035 mennessä. Kestävien kulkutapojen kuten kävelyn, pyöräilyn ja joukkoliikenteen lisääminen on keskeinen osa tätä tavoitetta. Strategiassa korostetaan kestävä elämäntapaa ja liikkumista. Oulun kaupunkistrategia ohjaa ylhäältä myös pyöräbaanahankkeita. Lisäksi ne perustuvat yhdyskuntalautakunnan hyväksymään baanaverkkosuunnitelmaan ja Oulun ympäristöohjelmaan.<sup>18</sup>

Kaupungit panostavat pyöräilyinfraan edistääkseen pyöräilyä ja vastatakseen hiilineutraaliustavoitteisiin. Oulun uuteen kaupunkistrategiaan (2026) kirjattiin, että kaupunki edistää ympäristöystävällisiä liikkumismuotoja, joihin pyöräily kuuluu. Lisäksi Oulun kaupungin kestävä kaupunkiliikkumisen visiossa 2030 on kirjattu, että ”*Oulu on neljän vuodenajan kestävä liikkuksen mallikaupunki*”. Vision kuvaaman tavoitteen ohjaamana on tarkoitus rakentaa uusia

---

<sup>13</sup> Ympäristöministeriö 2024b.

<sup>14</sup> Oulun kaupunki n.d.

<sup>15</sup> Väylävirasto 2020.

<sup>16</sup> Oulun kaupunki 2026.

<sup>17</sup> Ympäristöministeriö 2024a.

<sup>18</sup> Oulun kaupunki 2026.

pyöräbaanoja. Kirjoittaessani tätä gradua vuonna 2026 Ouluun on rakennettu 19 kilometriä pyöräbaanaa, ja tarkoituksena on vuoteen 2030 mennessä rakennuttaa yhteensä 11 pyöräbaanaa, joiden yhteispituus on 76 kilometriä.<sup>19</sup>

Pyöräliikenteen kehittämisen osalta on tutkittu, että Suomessa neljän vuoden välein vaihtuvat strategiat ovat pyöräliikenteen kehittämisen kannalta liian lyhytkestoisia eikä hankkeita usein ehditä suunniteltamaan, saati loppuunsaattamaan. Lisäksi Suomessa politiikka ohjaa suunnittelua yhä autoliikenteen ehdoilla. Sen sijaan Alankomaissa ja Tanskassa pyöräily on integroitu vahvasti maankäytön suunnitteluun ja kaavoitukseen. Vaikka näissäkin maissa strategiat hyväksytään poliittisesti, niihin tulee sitoutua yli vaalikausien, kun taas Suomessa ne usein muuttuvat, jolloin pitkäjänteisiin päätöksiin ei sitouduta.<sup>20</sup> Toisaalta päätöksillä on kauaskantoiset vaikutukset jopa monen sukupolven ajan, joten Suomen malli ei välttämättä olekaan huono. Suomen tavalla päätöksien vaikuttavuutta saadaan testattua, ja huonot päätökset voidaan keskeyttää nopeammalla syklillä. Ilmastonmuutosta koskevat päätökset vaativat tosin pitkäaikaisia toimia, jolloin päätöksiin sitoutuminen pitkäaikaisesti olisi perusteltua.

Suomessa kommunikatiivinen suunnittelu on sisällytetty alueidenkäyttölakiin (132/1999).<sup>21</sup> Tarkoituksena on edistää suunnittelua avoimempaan ja tasa-arvoisempaan suuntaan mahdollistamalla kaupunkilaisten osallistuminen kaupunkisuunnitteluun. Kommunikatiivisen suunnittelun tarkoituksena on aktiivinen ja osallistava suunnittelu, joka olisi molemminpuolista mielipiteiden vaihtoa niin ammattilaisten kuin kansalaisten suunnalta. Suomessa tekniikan tohtori Hanna Mattila on kirjoittanut vuorovaikutteisesta ympäristösuunnittelusta esteettisen hyvinvoinnin osalta, ja hänen mukaansa asiantuntijoiden ja kaavoittajien on vaikeaa tietää ja ennakoida, mitkä seikat vaikuttavat ihmisten hyvinvointiin, ja siksi tässäkin suhteessa olisi tärkeää ottaa ympäristösuunnitteluun mukaan vuorovaikutteinen suunnittelu.<sup>22</sup> Kansanvallassa valtion velvoite on järjestää kansalaisille yhdenvertaiset mahdollisuudet julkiseen päätöksentekoon. Se tullaanko kuulluksi, riippuu useista sekoista, kuten muun muassa siitä, mikä on kansalaisen esittämistapa ja asiasisältö. Vaikuttamismahdollisuudet vaihtelevat eri yksilöiden välillä eikä voida sanoa, että kaikilla olisi tasavertaiset mahdollisuudet osallistumiseen ja

---

<sup>19</sup> Oulun kaupunki 2019a; Oulun kaupunki 2019b.

<sup>20</sup> Vaarala 2026, 2–24.

<sup>21</sup> Alueidenkäyttölaki 132/1999. Maankäyttö- ja rakennuslaki (MRL) uudistettiin 2025, jolloin se jaettiin alueidenkäyttölakiin (132/1999) ja rakentamislakiin (751/2023). Uusi rakentamislaki astui voimaan 1.1.2025. Alueidenkäyttölaki valmistellaan, ja sen on tarkoitus tulla voimaan 1.1.2027. (Ympäristöministeriö n.d.)

<sup>22</sup> Mattila 2015, 46–48, 57.

sitä kautta vaikuttamiseen.<sup>23</sup> Kommunikatiivisen suunnittelun idea pohjaa filosofi Jürgen Habermasin kommunikatiivisen toiminnan teoriaan. Habermasin mukaan kulttuuriset ja esteettiset arvot voivat olla arvokeskustelun lähtökohtana.<sup>24</sup> Patsy Healeyn mukaan kommunikatiivisessa suunnitteluprosessissa tulisi pyrkiä osapuolten välille riittävään yhteisymmärrykseen. Tällä hän peräänkuuluttaa sitä, että on oltava tietoisia osallistujien erilaisista kulttuurisista, sosiaalisista ja kokemuksellisista taustoista, jotka voivat johtaa erilaisiin käsityksiin, mutta tärkeintä on päästä sopimukseen ilman, että vaadittaisiin yhteneväistä näkökulmaa kokemusmaailmoista.<sup>25</sup> Osallistava suunnittelu tarjoaa vaikuttamisen keinon ja tutkitusti auttaa kansalaisia havainnoimaan paremmin ympäristöänsä ja samalla sitouttaa heitä huolehtimaan siitä.<sup>26</sup>

### 1.1.2 Pyöräilyn historiaa Suomessa ja erityisesti Oulussa

Jo Otto-I. Meurman otti kantaa Oulun liikennesuunnitteluun ehdottaessaan Oulun asemakaavaluonnoksessa vuonna 1945 useiden katujen sulkemista autoliikenteeltä ja jalankulkualueiden luomista. Meurmanin suunnitelmissa oli muodostaa keskustaan precinct-periaatteen mukaisia suurkortteleita, joiden sisällä olisi vain kävelyliikennettä. Tällaisia oli tuolloin vain Amsterdamissa, Kööpenhaminassa ja Tukholmassa. Suunnitteluperiaatetta pidettiin niin merkittävänä, että Oulun silloisessa kaavassa esitetty kauppakeskuksen katujen eriyttäminen jalankulkijoille oli ilmeisesti ensimmäisiä yrityksiä Suomessa eriyttää jalankulku ja järjestää katu liikenne kansainvälisten aatteiden mukaisesti.<sup>27</sup>

Oulu luo tänä päivänä kuvaa Suomen polkupyöräkaupunkina, ja siihen on historialliset perustelut.<sup>28</sup> Jo 1930-luvulla pyörärien osuus ajoneuvoliikenteestä oli Oulussa arviolta 70–90 prosentin luokkaa, kun se esimerkiksi Helsingissä oli tuolloin 30 prosenttia.<sup>29</sup> Historiantutkija Tiina Männistö-Funk on tutkinut laajan valokuva-aineiston perusteella pyöräilyn historiaa erityisesti Turussa 1950–1970-luvuilla. Hänen tutkimuksessansa kävi ilmi, kuinka kaupunkitila muuttui alle 15 vuodessa niin, että pyöräilystä tuli marginaali liikkumismuoto ja autot valtasiivat kaupungin keskustat. 1920–1950-luvuilla pyöräilyn osuus ajoneuvoliikenteestä oli koko maassa hyvin suuri ja voitiin puhua, että kaikki Suomen kaupungit olivat pyöräilykaupunkeja.

---

<sup>23</sup> Kallio & Häkli 2017, 219–220.

<sup>24</sup> Mattila 2015, 47.

<sup>25</sup> Healey 1992, 54, 156.

<sup>26</sup> Mattila 2015, 60.

<sup>27</sup> Tuomi 2005, 166, 169.

<sup>28</sup> Takala 2021, 123.

<sup>29</sup> Takalo & Männistö-Funk 2023, 22.

Kaupunkitila alkoi muuttumaan kuitenkin nopeasti 1950-luvulla, jolloin modernistinen kaupunkisuunnittelu funktionalisine ideoineen loi uutta ja suurisuuntaista kaupunkitilaa. 1960-luvulta lähtien Suomi autoistui nopealla tahdilla ja liikennesuunnittelu nousi keskustasuunnittelussa yhä keskeisempään asemaan.<sup>30</sup> Erilaiset laskelmat ja selvitykset, kuten kasvuennusteet ja liikennemäärät tilastoineen yleistyivät maankäytön suunnittelussa.<sup>31</sup> Pyöräilijöiden määrä romahti merkittävästi samaan aikaan, kun autojen määrä lisääntyi, ja jo 1970-luvulla katukuvan täyttivät autot. Pyöräilijän asema ja henki näyttäytyivät heikkoina onnettomuuk-sien valossa, joita tapahtui tuolloin huomattava määrä. Pyöräilijän tila katosi, se ei kuulunut ajoneuvoliikenteeseen eikä kävelyliikenteeseen. Edullinen tai jopa ilmainen pysäköinti kaupunkien keskustoissa edesauttoi autoilun kasvua. Lisäksi pyöräilyn huonoon asemaan vaikutti merkittävästi vallitseva luokka-asema. 1800–1900-lukuun asti polkupyöräily luettiin keski-luokkaiseksi, mutta 1930-luvulta eteenpäin se on ollut työväenluokan kulkuväline, kun keski-luokka siirtyi autoilijoiksi, ja auton omistamista alettiin pitää elintason mittarina.<sup>32</sup>

Suomessa ja muualla Euroopassa kaupunki- ja liikennesuunnittelussa asenteet autoilua ja sen haittoja kohtaan muuttuivat pikkuhiljaa 1970-luvulla, ja 1990-luvulla tunnustettiin pyöräily hyödylliseksi liikennemuodoksi. 1950–60-luvun suunnitteluohjeet oli tehty autokaupungin ideaa hyödyttäen ja sen vaikutukset olivat kauaskantoiset. Tuolloin liikennesuunnittelijat no-jasivat suunnittelunsa liikennemääriin, mutta eivät huomioineet eri liikennemuotojen kärsivän pelkkään määrälliseen tietoon perustuvasta suunnittelusta ja pyöräilijät sivuutettiin lähes täy-sin. Vuonna 1981 pyöräily ja kävely yhdistettiin kevyeksi liikenteeksi. Moottoroidusta eli ajo-neuvoliikenteestä otettiin tilastoja, mutta koska pyöräily kuului nyt kevyeen liikenteeseen, ei siitä ole tarkkoja tilastoja tai laskelmia.<sup>33</sup>

1970-luvulla alettiin kritisoida autoiluun painottuvaa suunnittelua ja autoilun aiheuttamat hai-tat tunnustettiin. 1980–1990-luvuilla ympäristöongelmien aiheuttajaksi tiedettiin jo liikenne ja sen päästöt. Autoliikenteen voimakas kasvu ruuhkineen ja liikenneongelmineen herätti kansa-laisaktivistit vastustamaan autoiluun nojaavaa yhteiskuntaa.<sup>34</sup>

Oulussa 1960- luvun lopussa jalankulkijoiden ja pyöräilijöiden onnettomuudet saivat kaupun-gin tilaamaan liikenneselvityksen ja -suunnitelman. Vuonna 1972 valmistui *Oulun jalka- ja*

---

<sup>30</sup> Männistö-Funk 2021, 195–213.

<sup>31</sup> Männistö-Funk 2021, 206; Tuomi 2005, 12.

<sup>32</sup> Männistö-Funk 2021, 202–217.

<sup>33</sup> Männistö-Funk 2021, 201.

<sup>34</sup> Männistö-Funk 2021, 213–215.

*pyöräliikenteen yleissuunnitelma 1972*, jossa ohjeistettiin rakennettavaksi 175 kilometriä pyörätietä. Yleissuunnitelma oli mahdollisesti Suomen ensimmäinen pyöräliikenteen ohjeistus. 1990-luvun alkuun mennessä yleissuunnitelman mukaiset pyörätiet oli toteutettu.<sup>35</sup>

Liikennesuunnitteluun on vaikuttanut vahvasti myös ruotsalainen SCAFT-ohje, jossa periaatteena oli ohjata kävely ja pyöräily kaupungin läpi autoteistä erotetuille reiteille. Ohje oli tärkeä osa autokaupunkisuunnittelua, jossa eri liikuntamuodot erotettiin toisistaan. Taustalla oli liikenneturvallisuuden lisääminen autoliikenteen ehdoilla, niin että muut liikennemuodot ohjattiin toissijaisille reiteille. Kaupunkeihin rakennettiin autoille väylät, jossa sallittiin moottoritiemäiset ajonopeudet ja suuret automäärät. Pyöräilijöille ei suunniteltu tilaa keskustoissa, vaan esimerkiksi vuoden 1969 Helsingin kaupungin liikenneohjeessa pyöräilijät ohjattiin keskustan rajalta joko jatkamaan matkaa kävellen tai joukkoliikennevälineellä.<sup>36</sup>

Vuonna 2003 valmistui *Oulun seudun liikenne 2020-suunnitelma*, jossa oli mukana myös pyörätiehankkeita. Näistä yksikään pyörätiehanke ei toteutunut, mutta sen sijaan autoliikenteen hankkeet saatiin kaikki valmiiksi. Tämä aiheutti sen, että pyöräliikenne väheni vuosina 2003–2007 päivittäin 10 000 pyöräilijällä. 2020-luvulla pyöräily sai uudenlaista huomiota ja arvostusta. Liikennevirasto julkaisi vuonna 2016 ilmastostrategian ohjaaman tavoitteen, jossa vuoteen 2030 mennessä tulisi kävelyn ja pyöräilyn osuutta kasvattaa 30 %.<sup>37</sup>

Liikennerakenteissa näkyy yhä autokaupungin ideat, jossa pyöräilyä edistetään erillisenä teemanä, vaikka pyöräilyliikenteen muutokset ovat vahvasti yhteydessä koko rakennettuun ympäristöön ja sen mahdollistaminen on riippuvainen katutilasta. Liikenne- ja kaupunkiympäristön suunnittelu ei ole pelkästään teknistä, vaan siihen vaikuttavat myös kulttuuriset ja sosiaaliset arvot. Historian valossa suunnitteluratkaisuissa olisi tärkeää tutkia eri käyttäjäryhmiin kohdistuvat vaikutukset ja pohtia ratkaisujen ihanteita ja arvostuksia, jotta kaupunkiliikenteestä saataisiin sellaista, jossa olisi paikka myös pyöräilijöille ja kävelijöille.<sup>38</sup>

Viimeisten vuosien aikana mittausdata on osoittanut, että pyöräilijöiden määrä Oulussa on vähentynyt, vaikka pyöräilijöille on rakennettu uusia ja suotuisia reittejä kuten pyöräbaanoja. Oulussa autoilu on yhä keskeinen kulkutapa<sup>39</sup>, kuten se on valtaosassa Suomea<sup>40</sup>. Syiksi

---

<sup>35</sup> Takala 2021, 124–127.

<sup>36</sup> Männistö-Funk 2021, 211.

<sup>37</sup> Takala 2021, 124–127, 129.

<sup>38</sup> Takala 2021, 129, 132–134.

<sup>39</sup> Pasanen 2026.

<sup>40</sup> Liikenne- ja viestintävirasto 2025.

pyöräilijöiden vähenemiseen on esitetty sään vaihtelut, väestön ikääntyminen, joukkoliikenteen kasvu ja sähköpotkulaudat, jotka ovat korvanneet pyöräilyn. Myös mittareiden epäluotettavuuteen ja liian lyhyeen tarkkailujaksoon vedotaan.<sup>41</sup> Lisäksi tähän voi olla vaikuttanut myös autoilijoille suunnatut paremmat pysäköintipaikat keskustassa. Autoille rakennettiin Oulussa maanalainen pysäköintiparkki Kivisydän vuonna 2015, joka helpotti autoilijoiden parkkeerausta Oulun keskustassa tarjoten paikoitusta jopa 900 ajoneuvolle. Autoilijoiden parkkeerausta sujuvoitettiin, ja<sup>42</sup> kymmenessä vuodessa autojen määrä Kivisydämässä on vielä kasvanut.<sup>43</sup> Toisaalta etätyö on yleistynyt ja vähentänyt työmatkoja, joka selittää osaltaan myös pyöräilijöiden ja autoilun vähenemistä liikenteessä.<sup>44</sup>

### 1.1.3 Pyöräbaanat ja niiden suunnitteluohje Suomessa

Pyöräbaanat tulivat Suomen kaupunkikuvaan vuodesta 2012 lähtien, jolloin Helsingissä otettiin käyttöön Suomen ensimmäinen 1,3 kilometriä pitkä baana. Baana lähti entisten VR:n makasiinien vierestä kulkien vanhaa ratakuilua pitkin ja yhdisti päärautatieaseman Länsi-Satamaan.<sup>45</sup> Helsingin ja samalla Suomen ensimmäiselle baanalle haettiin mallia Yhdysvalloista, jossa vanhan junaradan käyttötarkoitus oli muutettu kävelyalueeksi.<sup>46</sup> Muutoin baanoille on haettu malli ja suunnitteluohje Alankomaista, Saksasta ja erityisesti Tanskasta, jossa Kööpenhaminassa on jo vuosikymmenten ajan rakennettu pyöräilyn infrastruktuuria ja niin sanottuja pyöräilyn *superväyliä*.<sup>47</sup> Helsingistä lähti käyntiin Suomen baanaverkoston kehittäminen, ja näiden kehitys levisi nopeasti myös muihin isoihin kaupunkeihin etunenässä Ouluun ja Vantaalle. Nimensä Baana sai avoimen kilpailun kautta,<sup>48</sup> ja nykyään se merkitsee huollettua ja tietyn laatuvaatimuksen omaavaa pyörätietä.<sup>49</sup> Suomessa pyöräbaanoiden rakentamista on vauhditettu valtion tuilla, jonka kehittämisen investointiohjelman kautta ne ovat saaneet avustusta vuodesta 2018 lähtien.<sup>50</sup>

Pyöräbaanoiden suunnittelu nojaa vahvasti valtakunnalliseen pyöräliikenteen suunnitteluohjeeseen, pyöräilijöiden käyttäjämäärälaskelmiin ja niiden mukaisiin ennusteisiin. Pyöräbaanoiden

---

<sup>41</sup> Pasanen 2026.

<sup>42</sup> Jurkko 2016.

<sup>43</sup> Oulun liikekeskus 2025.

<sup>44</sup> Liikenne- ja viestintävirasto 2025.

<sup>45</sup> Helsingin Sanomat 2012.

<sup>46</sup> Säilynoja 2015.

<sup>47</sup> Helsingin kaupunki 2026; Euroopan komissio 2021.

<sup>48</sup> Säilynoja 2015.

<sup>49</sup> Väylävirasto 2020.

<sup>50</sup> Liikenne- ja viestintävirasto 2023; Liikenne- ja viestintävirasto 2026.

suunnitteluohje neuvoo rakentamaan suoria, tasaisia ja leveitä reittejä, jotka tulisi päällystää yleisesti punaruskealla asfaltilla. Baanan huomioväriin tarkoituksena on olla selkeästi erottuva, ja muun muassa risteyksissä väri osoittaa muulle liikenteelle baanan jatkuvuudesta. Pyöräliikenteen suunnitteluohjeessa baanan leveys määritellään kyseisen väylän liikennemäärän mukaisesti.<sup>51</sup> Kaupungeilla on pyöräilijöiden liikennemäärän laskemiseen väylille asennetut mittarit, jotka laskevat päivittäisen käyttäjämäärän erotellen pyöräilijät ja kävelijät toisistaan ja tästä saatua dataa hyödynnetään liikennesuunnittelussa.<sup>52</sup> On huomion arvoista, että pyöräbaanaliikenteeseen kuuluvat perinteisten pyörien lisäksi myös kevyet sähköiset liikkumisvälineet kuten sähköpyörät ja sähköpotkulaudat, ja niillä on samat liikennesäännöt kuin pyörille.

53

#### 1.1.4 Pyöräbaanat Oulussa

Oulu näyttäytyy tutkimusten valossa olevan Suomen pyöräilykaupungeista kärjessä. Pyöräilyn osuus eri kulkutavoista oli yli 17 prosenttia vuonna 2021, kun se vertailun vuoksi esimerkiksi Helsingin seudulla oli 7 prosentin luokkaa.<sup>54</sup> Oulussa on panostettu pyöräilyyn jo useiden vuosien ajan, ja kaupungissa on kattava pyörätieverkosto. Pyöräilyn suosittavuutta selittää osaltaan kaupungin nuori ikärakenne, suuri opiskelijoiden määrä ja korkea syntyvyys. Myös Oulun tasainen maasto lisää pyöräilyn mielekkyyttä ja pyöräiltävyyttä.<sup>55</sup> Suomen talvi asettaa haasteet talvipyöräilylle kunnossapidon osalta, ja on selvä, että pyöräily on suosittumpaa lumettomampaan aikaan kuin talvella. Oulussa pyöräilykulttuuri eroaa muista Suomen kaupungeista siinä, että kaupungissa talvella lähes päivittäin pyöräilevien osuus on suhteellisen suuri verrattuna muihin kaupunkeihin. Esimerkiksi se oli Oulussa vuonna 2021 yhdeksän prosenttia, kun se muissa kaupungeissa laski merkittävästi.<sup>56</sup> Pääväylien hyvä talvikunnossapito nähdään olevan talvipyöräilyn osalta avaintekijä, ja juuri se näyttää olevan Oulussa kunnossa ja siihen panostetaan.<sup>57</sup>

---

<sup>51</sup> Helsingin kaupunki 2019; Väylävirasto 2020.

<sup>52</sup> Oulun seudun pyöräily 2026.

<sup>53</sup> Väylävirasto 2020.

<sup>54</sup> Liikenne- ja viestintävirasto 2021.

<sup>55</sup> Aavajoki 2012, 9–10; 31–35.

<sup>56</sup> Liikenne- ja viestintävirasto 2021.

<sup>57</sup> Aavajoki 2012, 33.

Oulun kaupungilla on suunnitelmissa rakentaa vuoteen 2030 mennessä koko kaupungin kattava baanaverkko<sup>58</sup>, joka sisältää yhteensä 11 baanaa ja tarkoittaa matkana 75 kilometriä. Lisäksi kaupungin suunnitelmissa on toteuttaa kolme baanoja yhdistävää reittiä (*Ratabaana, Hevosbaana ja Jääbaana*), joiden pituus on yhteensä 22 kilometriä. Tällä hetkellä, vuonna 2026 baanoja on viisi kappaletta ja 19 kilometriä.<sup>59</sup> Ensimmäinen pyöräbaana eli laatukäytävä Linnabaana rakennettiin Ouluun vuonna 2018. Tällä hetkellä rakennetut baanat ovat *Linnabaana, Mäntybaana, Maikkubaana, Kembaanan I-vaihe* ja viimeisenä *Nallibaanan I-vaihe*.<sup>60</sup> Tätä gradua kirjoittaessani rakenteilla on *Kembaanan II-vaihe*.

### 1.1.5 Nallibaana

Tässä opinnäytetyössä keskityn tutkimaan Oulussa sijaitsevan Nallibaanan (Kuva 1) ensimmäisen vaiheen aiheuttamia kaupunkiympäristön muutoksia. Nallibaana on suunniteltu kokonaisuudessaan 2,4 kilometriä pitkäksi pyöräilyn pääreitiksi Torinranta–Nallikari-välille. Nallibaana kulkee läpi Pikisaaren, joka on osa Oulujoen suistoalueen historiallista kokonaisuutta, ja se on merkitty asemakaavaan valtakunnallisesti merkittäväksi rakennetuksi kulttuuriympäristöksi eli RKY-alueeksi. Nallibaana muuttaa kokonaisuudessaan entisen jalankulku- ja pyöräilyväylän baanaväyläksi. Baanan ensimmäinen vaihe valmistui kesällä 2024, ja se käsitti baanarakentamisen Pikisaarensillan itäpäästä Korkeasaarensillan länsipäähän asti.<sup>61</sup>

---

<sup>58</sup> Oulun kaupunki 2019a.

<sup>59</sup> Oulun kaupunki 2026.

<sup>60</sup> Oulun kaupunki 2019a; Oulun kaupunki 2019b.

<sup>61</sup> Oulun kaupunki 2023a.



Kuva 1. Nallibaanan ensimmäisen vaiheen aluerajaus. Lähde: Oulun kaupunki, yhdyskunta- ja ympäristöpalvelut 2023.

Nallibaanan rakenne ja leveys perustuivat käyttäjämääräennusteisiin ja pyöräliikenteen suunnitteluohjeeseen. Pyöräliikenteen suunnitteluohje opastaa rakentamaan neljä metriä leveän baan, kun liikennemäärä on enemmän kuin 1500 pyöräilijää vuorokaudessa. Pikisaarensillalla laskettiin vuonna 2022, että pyöräilijöitä oli keskimääräisesti 3000–5000 pyöräilijää/vuorokausi, ja vertailun vuoksi kävelijöitä mitattiin vastaavasti noin 2500–4000 kävelijää/vuorokausi. Nallibaanan osalta käyttäjämäärät laskettiin Pikisaaren sillan mittauspisteeltä, joka sijaitsi Oulun teatterin ja pääkirjaston välissä.<sup>62</sup>

Nallibaanan rakentamisessa muutettiin suunnittelualueelle osuvat sillat erotelluiksi väyliksi, joissa pyöräilylle ja kävelyille määriteltiin omat kaistat. Pikisaarentie muutettiin kadusta pyöräkaduksi Pursitien kääntöpaikalle asti, siten että jalkakäytävät kavennettiin puoli metriä, ja Pikisaarentie keskiosa osoitettiin pyöräkadun mukaisesti pyörä- ja autoliikenteelle. Tämä toteutettiin muuttamalla kadun päällysteet, kiveykset ja katu ympäristö pyöräkadun määritelmien mukaiseksi. Pikisaarentiellä korotettiin jalkakäytävät molemmin puolin katua ja keskiosa värjättiin punaisella asfaltilla. Pyöräkatua jatkettiin vielä Pikisaarentien länsipäästä tenniskenttien liittymään asti. Tällä osuudella jalkakäytävät tehtiin samaan tasoon pyöräväylän kanssa. Samoin tehtiin Pikisaarentiellä välillä Pursitie Pikisaarentie 1a:n tonttiliittymä.<sup>63</sup>

<sup>62</sup> Oulun kaupunki 2022b; Oulun kaupunki 2024b.

<sup>63</sup> Oulun kaupunki 2023c.

Korkeasaarensillan kohdalla leveys säilyi entisellään 5 metrissä, josta punaisen pyörätien osuus on 2,5 metriä ja jalkakäytävä 2,4 metriä. Maaliviiva söi leveydestä 0,1 metriä. Pikisaaressa levennettiin Korkeasaarenpolku välillä Korkeasaarensilta ja tenniskentän liittymä 6,6 metriä leveäksi erotelluksi baanaksi, jossa pyörätien leveys on 4,0 metriä ja jalkakäytävä 2,5 metriä. Lisäksi väylän molemmille sivuille lisättiin noin kolmen metrin levyiset luiskat, jolloin baanin ja jalkakäytävän tarvitsema kokonaisleveys kasvoi jopa noin 12,5 metriin. Korkeasaarenpolun ympäristöstä jouduttiin Nallibaanan vaatiman leveyden vuoksi kaatamaan puita.<sup>64</sup>

Nallibaanan rakentamista perusteltiin hyväksytyllä baanaverkkosuunnitelmalla, jossa oli esitetty Nallibaanan linjaus. Lisäksi perusteluina olivat Oulun Ympäristöohjelman 2026 kestävä kasvun tavoite ja Oulun kaupunkistrategian 2030 lupaus hiilineutraaliudesta vuoteen 2035 mennessä.<sup>65</sup> Nallibaana on suunniteltu rakennettavaksi kahdessa vaiheessa. Sen ensimmäinen vaihe valmistui vuonna 2024, ja toiseen vaiheeseen on arvioitu valmistuvan vuonna 2027.<sup>66</sup> Nallibaanan rakentaminen sai valtiolta tukea yli 700 000 euroa.<sup>67</sup> Suunnittelu pohjautui Väyläviraston valtakunnalliseen pyöräliikenteen suunnitteluohjeeseen.<sup>68</sup>

---

<sup>64</sup> Oulun kaupunki 2023c.

<sup>65</sup> Oulun kaupunki 2022a.

<sup>66</sup> Oulun kaupunki 2019b.

<sup>67</sup> Liikenne- ja viestintävirasto 2023.

<sup>68</sup> Oulun kaupunki 2023c.

## 2 Teoreettinen viitekehys ja käsitteet

Teoreettinen viitekehys rakentuu temaattisten kokonaisuuksien ympärille, jossa humanistinen kaupunkitutkimus ja Gehlin tutkimukset viihtyisästä ja ihmisen mittakaavaisesta kaupungista toimivat läpi työn läpileikkaavina suuntaviivoina ja teorioina. Koettu ja eletty kaupunkitilakappaleessa avaan, miten kaupunkitilojen kokemuksellisuus muodostuu sosiaalisesti. Hyvinvointi on osa viihtyisää kaupunkitilaa määrittelevistä tekijöistä, joten avaan myös, mistä hyvinvointi rakentuu. Koska tutkimuksessani tarkastellaan ihmisten mielipiteitä pyöräbaanaan ympäristön muutoksesta, on lähes välttämättömyys perehtyä ympäristösuhteen kehittymiseen ja oppimiseen, jotta ymmärrys ympäristön hyväksi toimimisesta avautuu.

### 2.1 Humanistinen kaupunkitutkimus

Tutkimukseni perustuu humanistiseen kaupunkitutkimukseen, jossa painopiste on kaupunkilaisten kokemuksissa ja puheissa. Lisäksi tutkimuksessani näkyy konstruktionismi siinä, että tarkastelen ihmisten mielipiteitä,<sup>69</sup> ja miten he näiden kautta määrittelevät pyöräbaanojen valtaamaa kaupunkitilaa. Näitä keskusteluja on käyty sanomalehti Kalevan kommentteissa, joissa on käsitelty Nallibaanaan liittyviä artikkeleita. Valitsin humanistisen tutkimusotteen tutkimukseeni, koska sen avulla on mahdollista tarkastella kaupunkia ihmisten tuottamien merkitysten ja tulkintojen kautta. Tutkimukseni kannalta on keskeistä ymmärtää, miten kaupunkitilat ja niihin liitetyt mielikuvat rakentuvat kielen, vuorovaikutuksen ja sosiaalisten käytäntöjen kautta. Humanistinen lähestymistapa tarjoaa välineitä analysoida sitä, miten eri toimijat tuottavat ja ylläpitävät käsityksiä kaupungista, sekä miten nämä käsitykset vaikuttavat ihmisten kokemuksiin ja toimintaan. Tämän vuoksi se soveltuu hyvin tutkimukseni teoreettiseksi lähtökohdaksi.

Suomessa humanistisen kaupunkitutkimuksen historia ylettyy 1700-luvun lopulle, jolloin Turun akatemiassa tehtiin opinnäytteitä, jotka liittyivät kaupunkihistoriaan ja ideaalikaupunkiin. Humanistisessa kaupunkitutkimuksessa on tarkoitus saada kaupunkilaisten oma ääni kuuluviin. Keskiössä ovat kaupunkilaiset, kaupunkielämä ja kaupunkilaisten suhde ympäristöönsä. Parhaimmillaan tämän kokemuksellisen tiedon avulla on mahdollista toteuttaa ja saavuttaa

---

<sup>69</sup> Kalakoski & Riina 2025, 414–415.

tasa-arvon ideaa kaupungin päätöksenteossa, kun kaupunkilaisten kokemukset voidaan ottaa huomioon kaupunkisuunnittelussa.<sup>70</sup>

Yhdistyneet kansakunnat (YK) on asettanut kaupunkien kestävyiden ja turvallisuuden yhdeksi kestävä kehityksen tavoitteeksi. Tavoite vaatii kaupungeilta joustavuutta, kriisinhallintakykyä ja sopeutumista äkillisiin muutoksiin. Humanistisen kaupunkitutkimuksen avulla voidaan tarkastella pitkän aikavälin historiallisia ilmiöitä ja suhteuttaa ne osaksi ajanjakson jatku-  
moa ja tulevaisuuden ennakkointia.<sup>71</sup>

Soveltava kaupunkitutkimus osoittaa, että kaupunki muodostuu kokonaisuudekseen käytännöissä ja puhunnoissa. Kaupunkitutkimuksessa huomio on perinteisesti kohdistunut kaupungin fyysiseen ympäristöön, mutta viime vuosina painopiste on siirtynyt enemmän konstruktivistiseen tutkimiseen, jossa merkityksellistä ovat kaupunkiympäristön kokeminen ja paikkojen merkitysten tarkastelu. Kaupunkitutkimuksessa on ollut haasteena materiaalsen ja sosiaalisen ympäristön vuorovaikutuksen tavoittaminen, joka humanistisessa kaupunkitutkimuksessa tavoitetaan parhaiten.<sup>72</sup>

Kaupunkikokemus on yksilöllistä eri käyttäjäryhmille. Kokemuksia värittävät kokijan aiemmat kokemukset, ikä, sukupuoli, sosiaalinen asema ja etnisuus. Kaupunkitila voidaan kokea erilaisina tuntemuksina, tuoksuina ja hajuina. Tietty paikka voi ahdistaa tai pelottaa toista, kun se toiselle luo turvaa. Kokemuksissa heijastuvat kokijan aikaisemmat kokemukset ja toimijuus. Aistit näyttelevät pääosaa kaupunkikokemuksissa, ja aistien avulla kaupunkilainen rakentaa yhteenkuuluvuuden tunnetta arjen ympäristöön.<sup>73</sup> Tutkijat Ainiala ja kumppanit selvittivät Helsingissä tapahtuvan kaupunkirakenteen tiivistämisen seurauksena menetetyin tilan kokemuksia. Vaikka asukkaiden osallistaminen ja vuorovaikutus kuuluivat kaavoitus- ja suunnitteluprosessiin, kokivat asukkaat, ettei heidän kokemustietoansa otettu huomioon lopputuloksissa. Tutkimustuloksissa kävi ilmi, kuinka paikan arvo ja merkitys muodostuvat arjen kokemisen ja tekemisen kautta. Tutkijat ehdottavat tutkimustuloksiinsa nojaten, että kokemuksellinen tieto voitaisiin ottaa mukaan kaupunkisuunnitteluun, jotta ei menetettäisi turhaan merkityksellisiä paikkoja.<sup>74</sup>

---

<sup>70</sup> Vahtikari et al. 2021, 9–12.

<sup>71</sup> Vahtikari et al. 2021, 7–9.

<sup>72</sup> Lappi 1997, 10–13.

<sup>73</sup> Vahtikari et al. 2021, 14–17.

<sup>74</sup> Ainiala et al. 2025, 378.

Kaupunkitilat ovat kaupunkilaisten eri toimintoalueita, joiden käyttöä voivat määrittää ja säädellä tilan äänet, tunnekokemukset ja muut aistittavat seikat. Tietyt paikat voidaan kokea merkitykselliseksi tilaksi, ja paikkaan kuulumista voi vahvistaa esimerkiksi kielellinen yhteenkuuluvuus.<sup>75</sup> Kaupunkitiloissa liikkuminen on yksi toiminto, joka aiheuttaa haasteita sekä kaupunkilaisille että suunnittelijoille. Liikkumisen historiallisella tarkastelulla on voitu todentaa, että kävely ja pyöräily ovat kaupungissa toimivia liikkumismuotoja. Humanistisen kaupunkitutkimuksen avulla on mahdollista tavoittaa myös sellaisten ääni, jotka eivät muuten pääsisi osallisiksi päätöksentekoon<sup>76</sup>. Esimerkiksi lasten arkista liikkumista kaupunkitilassa ja heidän kokemuksiansa liikenteeseen on voitu tutkia muun muassa kansakulkemisen kautta.<sup>77</sup>

### 2.1.1 Koettu ja eletty kaupunkitila

Tutkimukseni käsittelee pyöräbaanoja ja kaupunkitilan muutosta. Kysyin kaupunkilaisten mielipiteitä näihin, jolloin tutkimukseni tarkastelee ihmisten omia kokemuksia pyöräbaanoista ja niiden johtamista kaupunkitilallisista muutoksista. Esittelen tässä luvussa, miten kaupunkitila muodostuu koettuna ja elettyinä.

Kaupunkitila voidaan kokea moni eri aistein, mielikuvin ja tunnetiloin, ja näitä kokemisia rytmittävät ja värittävät muistot. Psykologisessa maantieteessä (*psycho geography*) ajatellaan, että ympäristöllä on vaikutusta ajatteluun. Luonto ja siitä johtuvat toimintamallit ohjaavat toimintaamme sekä vaikuttavat onnellisuuden ja turvallisuuden tunteeseen.<sup>78</sup>

Ympäristö, tila ja liike eivät ole pelkästään fyysisiä tai maantieteellisiä ilmiöitä, vaan ne rakentuvat kulttuurisina ja sosiaalisina neuvotteluina. Tilaa koskevat merkitykset syntyvät ihmisten toiminnan, kokemusten ja valtasuhteiden kautta.<sup>79</sup> Ranskalainen filosofi Henri Lefebvre (1901–1991) esitti vuonna 1974 ilmestyneessä pääteoksessaan *La Production de l'espace (Tilan tuottaminen)* tilan tarkastelusta tilallisen kolmijaon, jossa tila ymmärretään samanaikaisesti havaittuna, käsiteltynä ja elettyinä kokonaisuutena. Lefebvre näkee, että tila ei ole geometrisesti staattinen ja muuttumaton abstraktitila vaan se on ihmisten toiminnan tulok-

---

<sup>75</sup> Vahtikari et al. 2021, 14–18.

<sup>76</sup> Hämeenaho, Ylipulli & Suopajarvi 2018, 18–20.

<sup>77</sup> Vahtikari et al. 2021, 14–20.

<sup>78</sup> Varpio 2022b, 102.

<sup>79</sup> Lappi 2007, 32.

sena syntynyt sosiaalisesti tuotettu kokonaisuus. Tila on näin sekä suunniteltu ja käsitteellistetty, arkisessa toiminnassa eletty että subjektiivisesti koettu ja merkityksellistetty ympäristö.<sup>80</sup>

Kaupunkitutkimuksessa tilan sosiaalinen luonne korostuu erityisesti monitieteisessä lähestymistavassa. Ympäristöpsykologi ja antropologi Setha M. Low'n mukaan kaupunkitutkimus yhdistää näkökulmia useilta tieteenaloilta, sillä kaupunki rakentuu sekä materiaalisista rakenteista että sosiaalisista käytännöistä. Suunniteltu kaupunki on lähtökohdiltaan jäsenelty ja strukturoidumpi, kun taas arjen kaupunki sisältää monimuotoisen ja osin ennakoimattoman kokonaisuuden, jossa tilaa käytetään, muokataan ja tulkitaan erilaisilla tavoilla.<sup>81</sup>

Kaupungin tilallisuus muodostuu eri tavoin erilaisten puhuntojen ja diskurssien kautta. Low erottelee julkisen ja yksityisen puhunnan, jotka molemmat osallistuvat kaupungin tilallisuudesta käytävään neuvotteluun. Julkinen puhunta on usein asiantuntijalähtöistä, jossa käytetään asiantuntijakieltä ja se ilmenee esimerkiksi kaavoituksessa, suunnittelussa ja virallisissa asiakirjoissa. Yksityinen puhunta puolestaan rakentuu arkisesta tiedosta, kokemuksista ja myös vastustuksen muodoista. Näiden puhuntojen kautta kaupunkilaiset voivat vaikuttaa siihen, miten tilaa määritellään, käytetään ja arvotetaan.<sup>82</sup>

Pyöräbaanosten käyttämät tilat voidaan nähdä Lefebvren määrittämien tilakäsitteiden kautta olevan kaupunkitilassa poliittisten päätöksenteon kautta johdettuja ja sosiaalisesti tuotettuja tiloja. Ne ovat vahvasti elettyä tilaa, jossa tapahtuu kohtaamisia, ja joissa voidaan kamppailla tilan käytöstä. Baanat voidaan konkreettisesti aistia ja nähdä: ne ovat materiaalista ja havaittavaa tilaa. Käsitteellistettynä baanat ilmenevät abstrakteina ja kuviteltuina tiloina, jotka ovat ulkopuolelta käsin kehitettyjä konstruktoita.

## 2.2 Kaupunkisuunnittelua ihmislähtöisesti

### 2.2.1 Kaupunkisuunnittelua Jan Gehlin mukaan

Tässä luvussa esittelen tutkimukseni teoriaa ohjaavan tanskalaisen kaupunkisuunnittelijan ja arkkitehdin Jan Gehlin tutkimuksia ihmislähtöisestä kaupunkisuunnittelusta. Valitsin Gehlin ajatukset työhöni, siksi että hänen tutkimuksensa julkisen tilan suunnittelusta ja sen käytöstä ovat ihmislähtöisiä. Koska tutkimukseni aihe – pyöräbaanat ja kaupunkitilan muutos – ovat

---

<sup>80</sup> Lefebvre 1991, 38–40, 62.

<sup>81</sup> Lappi 2007, 73–74.

<sup>82</sup> Lappi 2007, 75–115.

vahvasti sidoksissa kaupunkisuunnitteluun, ja humanistinen tutkimusotteeni keskittyy ihmisten mielipiteisiin, katsoin Gehlin ajatusten läpäisevän tutkimukseni perustat.

Gehlin mukaan tärkein suunnittelun edellytyksistä on huomioida kaupungin liikkujat. Kaupunkitilat tulee suunnitella huomioiden ihmisten rajalliset aistit ja mitat. Pyöräbaanojen käyttämä tila solahtaa hyvin hänen suunnitteluoppeihinsa, jossa kaupunki rakentuu kokonaisuudekseen ihmisten mittakaavaisena. Vertailen läpi työni kaupunkilaisten mielipiteitä pyöräbaanan käyttämästä kaupunkitilasta Gehlin ajatuksiin viihtyisästä kaupungista. Ihmislähtöisen kaupunkisuunnittelun päämääränä on elävä, turvallinen, kestävä ja terveellinen kaupunki, joka houkuttelee viihtymään ja elämään. Gehlin mukaan kaupungeja tulisi suunnitella hitaan liikumisen ehdoilla, jolloin saadaan muodostettua turvallista kaupunkitilaa, jossa tapahtuu kohtaamisia, mikä edelleen luo avointa ja demokraattista yhteiskuntaa.<sup>83</sup>

1800-luvun kaupunkisuunnittelussa luotettiin funktionaalisen ajattelutapaan, jossa uskottiin, että toimivuus tuottaa kaupunkikuvallisesti miellyttävää ympäristöä. Tuolloin kaupungit teollistuivat ja kasvoivat. Samalla asemakaavoituksen luonne muuttui taiteellisemmasta lähestymistavasta teknillisempään, missä kunnallistekniikan ja liikenteen hallinta oli keskeisessä roolissa. Käsitys hyvästä kaupunkikuvasta oli toiminallinen, mitä ohjasi vahvasti funktionaalisuuteen pohjaavan suunnittelijan Le Corbusierin käsitys hyvästä suunnittelusta, jossa merkitys ohjaa tarkoitusta.<sup>84</sup> Modernistiset suunnitteluideologiat, joita kaupunkisuunnittelussa ohjasivat autoliikenteen kasvu ja rakennusten suunnittelu yksittäisinä elementteinä eikä kokonaisuutena koko kaupunkitilan kanssa, autioitti kaupunkielämän ja hävitti julkista tilaa. Uudet ja toimivat autotiet ja pysäköintipaikat lisäsivät entisestään autoliikennettä ja aiheuttivat ruuhkia muun liikenteen ja kaupunkielämän joutuessa ahtaalle. 2000-luvun alusta lähtien kaupungit ovat heränneet autoilun aiheuttamien globaalien ongelmien edessä ja alkaneet tukemaan kävelyä ja pyöräilyä.<sup>85</sup>

Gehl antaa esimerkkejä siitä, miten eri kaupungeissa on pystytty hiljentämään keskustoja autoista ja siirtymään kohti rauhallisempaa kaupunki-idea, jossa kävely ja pyöräily ovat pääasialliset liikkumismuodot. Esimerkiksi, kun San Franciscossa jouduttiin vuonna 1989 tuhoisan maanjäristyksen seurauksena sulkemaan vilkasliikenteinen sisääntuloväylä, havaittiin, kuinka nopeasti uudet liikkumismuodot valtasivat tilaa. Uusista autotiesuunnitelmista voitiin luopua,

---

<sup>83</sup> Gehl 2018, 3–6.

<sup>84</sup> Tuomi 2005, 49–53.

<sup>85</sup> Gehl 2018, 3–7, 9.

ja niiden tilalle voitiin rakentaa viihtyisä kaupunkibulevardi, jossa puut, raitiovaunuliikenne ja leveät jalkakäytävät jakoivat tilan. Myös Etelä-Korean Soulissa, Yhdysvaltojen Portlandissa ja Milwaukeessa on purettu leveitä autotieyhteyksiä, ja havaittu, kuinka tämän seurauksena autoilun liikennemäärät ovat vähentyneet. Lisäksi ruuhkamaksuilla on saatu hiljennettyä kaupungin keskustoja autoista.<sup>86</sup>

Kööpenhaminan kaupunkia on suunniteltu vuosikymmeniä pyöräilyn ehdoilla, ja pyöräilijöille on luotu suotuisat olosuhteet. Pyöräilijöille on rakennettu koko kaupungin kattava pyörätieverkosto, jossa siniset ylityskaistat helpottavat pyöräilijöiden huomioimista ja sitä kautta tarjoavat turvallisuutta. Myös liikennevalot on ajoitettu pyöräilijän eduksi. Kööpenhaminan mallissa myös lumi poistetaan ensin kävelytieltä ja vasta sen jälkeen muilta väyliltä. Näillä toimilla pyöräilijöiden määrä kaksinkertaistui 2000-luvun alussa, ja pyöräilystä on tullut nopea sekä luonteva tapa liikkua kaupungin keskustassa.<sup>87</sup>

Gehl sanoo, että ihmisen mittakaava on tunnettava läpikotaisin, jotta voidaan suunnitella eläviä kaupunkeja, jossa on houkuttelevaa pyöräillä ja kävellä. On otettava huomioon ihmisen kehon mitat, aistit ja liikkuminen, jotta saadaan aikaiseksi laadukasta kaupunkitilaa ja -ympäristöä. Kävelijä pystyy havainnoimaan ympäristöään viiden kilometrin tuntivauhdissa, pyöräilijä 15–20 km/h nopeudessa. Kun liikutaan tätä nopeammin, ympäristön havainnointi käy vaikeammaksi. On tutkittu, että viipyilevät ihmiset ja hitaampi liikenne elävöittävät kaupunkitilaa ja tekevät siitä houkuttelevamman ja turvallisemman.<sup>88</sup> Ihmislähtöisessä kaupunkisuunnittelussa huomioidaan myös heikommassa asemassa olevat kulkijat, kuten lapset ja vanhukset. Suunnittelussa esteettömyys on noussut entistä tärkeämmäksi kriteeriksi, koska muun muassa ikääntyneiden kaupunkilaisten määrä on kasvussa ja kaupunkia on suunniteltava myös heidän ehdoillansa.<sup>89</sup>

On havaittu, että kaupunkielämä voi olla rajoittunutta, jos sille ei anneta sopivia puitteita. Kun vuonna 1962 Kööpenhaminassa pääkatu muutettiin kävelykaduksi, sen uskottiin autioituvan, koska ei nähty, että kaupunkielämä kuuluisi pohjoiseurooppalaiseen perinteeseen. Epäilijöiden yllätykseksi siitä tuli suosittu katu, joka on täynnä elämää, tapahtumia ja musiikkia. Sekin on havaittu, että jos luodaan hyvät puitteet autoliikenteelle, se lisääntyy. Funktionalistiset opit ja ideologiat vaikuttivat kaupunkisuunnitteluun 1930-luvulta aina vuosisadan loppuun asti.

---

<sup>86</sup> Gehl 2018, 9–11.

<sup>87</sup> Gehl 2018, 133, 11

<sup>88</sup> Gehl 2018, 42–43, 55–59, 71, 98.

<sup>89</sup> Gehl 2018, 158.

Funktionalismin myötä kadut ja aukiot vähenivät ja tilalla tulivat tiet, kulkuyäylät ja nurmikentät.<sup>90</sup>

Kun keskiaikainen kaupunki suunnittelunsa ja mittasuhteidensa avulla keräsi ihmisiä ja tapah-tumia kaduille ja aukioille sekä edisti jalankulkuliikennettä ja ulkona oleskelua, funktionalisti-set lähiöalueet ja rakennushankkeet tekevät täsmälleen päinvastoin.<sup>91</sup> Ihmiset kokevat avarat tilat, leveät kadut ja korkeat rakennukset usein kylminä ja etäisinä, kun taas kapeat kadut ja rakennusdetaljit koetaan intiimeiksi ja lämpimiksi. Aistielimet tarvitsevat riittävän ajan visuaalisten havaintojen näkemiseen ja käsittelyyn. Kävely- ja juoksunopeudella tapahtuvat toi-minnot havaitaan, mutta kun nopeus kasvaa, yksityiskohtien erottelu ja sosiaalisen tiedon kä-sittely heikkenee. Lisäksi objektien on oltava tarpeeksi lähellä silmien tasoa, jotta ne ovat ha-vaittavissa. Arkkitehti Jan Gehl puhuu kuinka autokaupunki ja kävelykaupunki eroavat toisis-taan sekä kooltaan että mittasuhteiltaan.<sup>92</sup>

Gehl sanookin, ettei ole mikään sattuma, että uusien kaupunkialueiden kritiikki kohdistuu lai-minlyönteihin ja tuhoutuneisiin sekä puuttuviin julkisiin tiloihin. Kaupunkilaiset kritisoiivat suunnittelemaa, jos he kokevat, että jotain oleellista puuttuu ja vaativat parempaa ympäristöä.<sup>93</sup> Gehl kirjoittaa, että jos ulkoiset olosuhteet pysähtymiselle ja liikkumisella ovat hyvät, luo se mahdollisuuden sosiaalisille ja virkistäytymiseen liittyville toiminnoille.<sup>94</sup> Jotta ihminen pysähtyy tiettyyn paikkaan, nauttimaan joko ympäristöstä tai seuraamaan tapahtumia, on ky-symys hyvästä paikasta.<sup>95</sup> Paikan kokemus voi olla täysin henkistä yhteenkuuluvuuden tun-netta, jolloin paikan merkityksellisyys rakentuu tunnepitoisesti. Maantieteilijä Yi-Fu Tuan määrittelee topofiliaksi (*topophilia*) ihmisen sielullisen ominaisuuden ja henkisen suhteen paikkaan, johon ihminen tuntee voimakasta sidettä.<sup>96</sup> Topofilia on positiivista ja tunnepitoista paikkaankiinnittymistä, jossa turvallisuuden tunne on yksi keskeisimmistä seikoista.<sup>97</sup>

Julkisten tilojen suunnittelussa Gehl puhuu myös siitä, että suunnittelijoiden tulisi huomioida pikemminkin koettua turvallisuuden tunnetta kuin tilastollista riskiä. Esimerkkinä tästä hän antaa sen, kuinka australialainen tutkimus ajoneuvo- ja jalankulkukaduista osoittaa, että ihmi-set pitävät lasta kädestä kiinni tavallisilla ajoneuvokaduilla, mutta jalankulkukaduilla lapset

---

<sup>90</sup> Gehl, 2011, 37, 45.

<sup>91</sup> Gehl, 2011, 47.

<sup>92</sup> Gehl, 2011, 69, 71-72.

<sup>93</sup> Gehl, 2011, 47.

<sup>94</sup> Gehl, 2011, 171.

<sup>95</sup> Gehl, 2011, 147.

<sup>96</sup> Tuan 1991, 4.

<sup>97</sup> Giuliani 2003, 155-156.

saavat juosta vapaasti. Hollantilainen *Woonerf*-periaatteella tarkoitetaan hitaasti liikennöiviä ajoneuvoja, mikä tuo parannusta kaupunkikatujen turvallisuuteen.<sup>98</sup>

Kaupunkitilan laatu ja ympäristö hyötyvät siitä, että jalankulkua ja pyöräilyä edistetään. Ne eivät vie kohtuuttomasti tilaa, ja saasteeton, edullinen sekä äänetön liikkumismuoto rauhoittaa kaupunkia. Kaupunkeja tulee suunnitella myös tulevia sukupolvia ajatellen, ottamalla kaikki huomioon ja antamalla tilaa jokaiselle. Sosiaalisesti kestävässä kaupungissa kohdataan erilaisuutta ja ymmärretään toisia paremmin.<sup>99</sup> Yhdeksi kaupunkien vetovoimatekijäksi Gehl luettelee kaupunkielämän seuraamisen. Katseen kohteita ovat usein muun muassa ihmiset, vesistöt, puut, kukat, suihkulähteet ja arkkitehtuuri sekä näkymät, joissa yhdistyvät edelliset. Laadukkaan kaupunkisuunnittelun olennainen osa on näkymien huolellinen tarkastelu, jotta näitä ei menetetä. Hyvät maisemanäkymät, kuten näköala merelle rikastuttavat kaupunkitilaa.<sup>100</sup>

Pyöräilyn ja kävelyn edistämisen eduiksi luetaan myös terveysvaikutusten lisääminen. Päivittäinen hyötyliikunta vaikuttaa suotuisasti elämänlaatuun, terveydenhuollon kustannuksiin ja elinajan odotukseen. Kaupunkien infrastruktuuria kehittämällä jalankulku- ja pyöräilypainotteisesti houkuttelee ihmisiä terveellisen arkiliikkumisen pariin. Esimerkiksi New Yorkissa, Sydneyssä ja Méxicossa on edistetty määrätietoisesti kävelyn ja pyöräilyn osuutta tekemällä ympäristöstä houkutteleva lisäämällä varjostavia puita, parantamalla päällysteitä ja tiestöä sekä tekemällä risteyksistä turvallisempia.<sup>101</sup> Gehlin mukaan kaupunkitilan muutos kävelijöille ja pyöräilijöille houkuttelevaksi vaatii kaupunkisuunnittelua, jossa edistetään turvallista, kestävää, elävää ja terveyttä tukevaa kaupunkirakennetta.<sup>102</sup>

## 2.2.2 Hyvinvoiva kaupunki

Hyvinvoiva kaupunki on osa tutkimukseni teoriaa ohjaavasta viihtyisän kaupunkitilan määreistä. Tässä luvussa muodostan kokonaisvaltaisen käsityksen, mistä hyvinvoiva kaupunki muodostuu.

On tutkimuksia siitä, että kaupunkiympäristöllä on vaikutus ihmisen henkiseen ja fyysiseen hyvinvointiin. Henkinen hyvinvointi on sidoksissa aineettomiin arvoihin kuten kauneuteen ja viihtyvyyteen. Monotonisen kaupunkikuvan on havaittu lisäävän eriarvoisuutta, pahoinvointia

---

<sup>98</sup> Gehl, 2011, 173.

<sup>99</sup> Gehl 2018, 105–109.

<sup>100</sup> Gehl 2018, 148.

<sup>101</sup> Gehl 2018, 111–113.

<sup>102</sup> Gehl 2018, 115.

ja muuttopakoa, kun taas luonnon ja -metsän läheisyys tuottaa hyvinvointia, lisää monipuolista ja terveellistä mikrobistoa sekä toimii ilmastomuutoksen ehkäisyssä. Kaupunkipuiden läheisyydellä on todettu olevan merkittävä vaikutus paitsi ympäristön monimuotoisuuteen myös ihmisten henkiseen hyvinvointiin.<sup>103</sup> Tutkijatohtori Tuomas Aivelo korostaa luonnon biodiversiteetin merkitystä ihmisen hyvinvoinnille. Erityisesti ympäristön pirstaloituminen ja pieneneminen sekä biodiversiteetin köyhtyminen on uhkana ihmisten terveydelle ja hyvinvoinnille. Aivelo kirjoittaa, kuinka kaikki ekosysteemin osat ovat riippuvaisia toisistaan, ja mitä terveempiä ja monimuotoisempia ympäristö ja sen eliöt ovat, sitä terveempiä ovat myös ihmiset, jotka jakavat saman ekosysteemin muiden kanssa. Lisäksi ihmisen sisäinen ekosysteemi mikrobeineen hyötyy biodiversiteetiltään rikkaasta ympäristöstä.<sup>104</sup>

Kun kaupunki kasvaa, myös sen eri toimintojen merkitykset kasvavat ja varsinkin hyvinvoinnin merkitys korostuu. Kaupunkisuunnittelun keskiössä tulisi olla lähiluonnon ja lähimetsien turvaaminen, koska näillä on suora vaikutus ihmisten ja ympäristön terveyteen. Lisäksi ne vähentävät kaupunkialueen saasteita ja melua.<sup>105</sup>

Viheralueiden tulisi olla saavutettavissa, jotta ihmiset kävisivät enemmän kaupunkien luonnossa. Varsinkin kevyen liikenteen väylillä on suuri merkitys, sillä ihmiset vierailevat useammin alueilla, jonne pääsee helposti pyörällä tai kävelemällä.<sup>106</sup>

Ihmisen kokoisessa kaupungissa ihminen tuntee itsensä turvalliseksi. Inhimillinen mittakaava, monimuotoisuus, käveltävyys ja hallittavuuden tunne vaikuttavat myös rakennetun ympäristön koettuun kauneuteen. Aavat ja paljaat pinnat ihminen on kokenut läpi historiansa vaaraksi. Nykyaikana virtuaalinen maailma vie usein huomiomme luonnollisesta ympäristöstä ja heikentää liikkumisen turvallisuutta.<sup>107</sup>

### 2.2.3 Kaupunkitilan esteettinen kokemus ja sen vaikutus hyvinvointiin

Jatkan tässä kappaleessa hyvinvointiteemaalla, koska sen merkitys on niin laaja. Kaupunkitilan esteettinen kokemus, ja sen vaikutus hyvinvointiin on tutkimukseni yksi teemoista. Pyörä-

---

<sup>103</sup> kts. esim. Varpio 2022a, 47; Luotola 2022, 93; Sjöroos 2022, 114; Galitskaya et al. 2024.

<sup>104</sup> Aivelo 2020.

<sup>105</sup> Sjöroos 2022, 114.

<sup>106</sup> Poturalska et al. 2026.

<sup>107</sup> Sjöroos 2022, 113; Viljanen 2022, 127

baanojen aiheuttamaa kaupunkitilan muutosta kysyin kaupunkilaisilta myös sen visuaalisuuden suhteen, joten koin tärkeäksi avata tässä kappaleessa, miten esteettisellä kokemuksella on vaikutusta hyvinvointiin.

Samana paikan ja ympäristön kokemus on jokaisella yksilöllinen, ja kokemusta ohjaavat eri ympäristöissä eri tekijä.<sup>108</sup> Ympäristön ajalliset kerrostumat, jotka ovat tietyn säännöllisyyden ja lainalaisuuden mukaan tapahtuvia prosessuaalisia muutoksia, voivat olla olennainen osa esteettistä kokemusta. Ihmiset kokevat historiallisuuden merkityksellisenä, ja arvostavat esimerkiksi vanhoja rakennuksia tai puita esteettisenä kokemuksena. Luonnossa ajallinen kerrostuneisuus ja muutos ilmenee esimerkiksi puiden elinkaareissa tai vuodenaikojen kiertokulussa. Rakennetussa ympäristössä rakennusten ja rakenteiden vanheneminen kuvaa ajallista kerrostumista.<sup>109</sup>

Kaupunkiympäristön estetiikka mielletään lainsäädännön perusteella ratkaistavaksi arkkitehtuurin ja rakennustaiteen keinoin. Tämä on kuitenkin kompleksista muun muassa kaupunkiympäristön laajuuden vuoksi. Jos kaupunkisuunnittelu omaksuttaisiin osana kaupunkirakentamisen taidetta, olisi sen kenttä laajuudeltaan koko kaupunki ja sen rakenne. Tällaista näinkin laajaa ajatusta kaupungista kaupunkitaideteoksena on pidetty ongelmallisena. Esteettisen laadun määrittelyä ei ole olemassa tarkkoja kriteerejä toisin kuin esimerkiksi taiteen osalta on, jossa kohteen taiteellisuus voidaan määrittellä taidehistorian ja taideteorioiden avulla.<sup>110</sup>

Suomessa rakennuslaki (751/2023) ja alueidenkäyttölaki (132/1999) ohjaavat rakentamista ja rakennetun ympäristön suunnittelua.<sup>111</sup> Alueidenkäyttölaista löytyy hyvän elinympäristön vaade, joka merkitsee ympäristöä, joka edistää hyvinvointia kestäväällä tavalla. Alueiden käytön suunnittelun yksi tavoitteista on rakennetun ympäristön kauneuden ja kulttuuriarvojen vaaliminen<sup>112</sup>. Elinympäristön hyvyys ymmärretään tietyksi laaduksi, joka on ennalta määrätävissä oleva. Samoin laki ottaa kantaa ympäristön esteettisyyteen, mikä on hyvin laaja ja monitulkintainen käsite. On toisaalta hyvin vaikeaa määrittellä tarkasti ympäristön esteettisyys ja myös sen merkitys hyvinvointiin. Ihmiset kokevat kaupunkiympäristön esteettisyyden eri tavalla omiin kokemuksiinsa ja opittuihin seikkoihin nojautuen. Esteettisesti laadukas ympäristö muodostuu näin hermeneuttisen reflektion kautta, jossa ihminen kokee tietyn ympäristön

---

<sup>108</sup> Vihanninjoki 2015, 72–74.

<sup>109</sup> Vihanninjoki 2015, 72–74.

<sup>110</sup> Vihanninjoki 2015, 79–85.

<sup>111</sup> Alueidenkäyttölaki 132/1999.

<sup>112</sup> Alueidenkäyttölaki 132/1999, 1 § ja 5 §.

omakseen ja kokee tiettyä sosiaalista, paikallista ja ajallista yhteenkuuluvuutta siihen. Tutkija Vesa Vihanninjoki summaa, että esteettisesti laadukas ympäristö tarkoittaa omaksi ja laadukkaaksi koettua ympäristöä, joka puolestaan luo puitteet merkitykselliselle ja arvokkaalle elämällä. Tätä puolestaan voi pitää inhimillisen hyvinvoinnin korkeimpana muotona <sup>113</sup>. Alueidenkäyttölakia edeltäneessä maankäyttö- ja rakennuslaissa hän näki ongelmallisena sen jäykkyyden ja normiperusteisuuden kuin itse määritelmän epämääräisyyden. Vaikka laissa vaaditaan kommunikatiivista suunnittelua ja osallistamista, se ei ota kantaa kenellä on lopullinen oikeus määrittellä hyvä elinympäristö, onko se asiantuntijan vai maallikon asia. Koska ympäristön esteettisyys on vahvasti sidoksissa yksilön kokemuksellisuuteen, on vaikeaa määrittellä kenelle valta kuuluisi. Läpinäkyvä kommunikatiivinen suunnittelu olisi tärkeää, jotta saataisiin luotua hyvinvointia edistävää ympäristöä. <sup>114</sup>

Tutkija Liisa Tyrväinen on tutkinut yhdessä tutkimusryhmänsä kanssa luonnon merkitystä kaupunkilaisille ja sen vaikutuksia psyykkiseen hyvinvointiin. Tässä tutkimuksessa kävi ilmi, että viihtyisä ympäristö houkuttelee liikkumaan, ja viheralueiden kautta töihin tai opiskelemaan kulkevat ihmiset kokevat usein positiivisia tunteita. Tutkimuksessa tämä juuri oli tärkeä seikka huomata, että myös arjessa tapahtuvat viheralueiden positiiviset vaikutukset välittyvät ihmisille eikä vaan rentouttavan vapaa-ajan tarjoamat luontokokemukset. Iäkkäille kaupunkilaisille tehty tutkimus paljasti, että he viettävät mieluiten aikaa puistoissa ja merenrannoilla. Luonnolla nähtiin olevan elämänlaatuun parantava vaikutus ja alueilla, joissa on puita ja kasvillisuutta, oli suotuisia vaikutuksia ihmisten sosiaalisiin suhteisiin ja niiden ylläpitoon. Kasvien kasvun seuraamisen on tutkittu tuottavan mielihyvän tunteita. Lisäksi puita ja kasveja sisältävällä alueella näyttää olevan aggressioita hillitsevä vaikutus. <sup>115</sup> Hyvinvoinnille on tärkeää myös ympäristön saasteettomuus ja siisteys. Ekologisesti hyvä ympäristö on yksi hyvinvoinnin keskeisimpiä edellytyksiä <sup>116</sup>.

Kaupunkilaisten hyvinvointiin vaikuttavat merkittävästi rauhaa ja yksityisyyttä tarjoavat ympäristöt, joissa pääsee pakoon ulkoisilta ärsykkeiltä, ja joissa elämän rytmi on hitaampaa. Elämän tempoa pyritään hidastamaan erilaisin keinoin. Esimerkiksi liikkumisen kannalta tämä tarkoittaa, että valitaan liikkumistapa, joka on leppoisaampi ja hitaampi. Liikenteessä hidastaminen liittyy turvallisuuteen, esimerkiksi lisäämään hidastetöyssyjä alueille, joissa on ongelmia

---

<sup>113</sup> Vihanninjoki 2015, 82, 84.

<sup>114</sup> Vihanninjoki 2015, 85.

<sup>115</sup> Sulander 2015, 179–181.

<sup>116</sup> Kopperoinen 2015, 162–163.

vauhdin kanssa. Hyvää liikennesuunnittelua on sellainen, jossa liikenne soljuu ilman pakko-keinoja. Kaupunkisuunnittelussa hidas kaupunki syntyy ratkaisuksista, joissa on otettu huomioon oikeanlainen mittakaava ja kävelyille sekä pyöräilylle sopiva kaupunkirakenne. Kiemurtelevat kadut, kaupunkitaide ja kapeat kujat houkuttelevat hidastamaan ja jopa pysähtymään. Hitaat liikkumisen muodot kytkeytyvät kestävyuden, hyvinvoinnin ja luonnon kokemuksen teemoihin. Luonnossa kulkiessa yleensä etenemisen tempo rauhoittuu, syke laskee ja ihminen rentoutuu. Näitä samoja elementtejä halutaan tuoda kaupunkiympäristöön, jotta sama kokemus toistuisi myös siellä ja hyvinvointi kasvaisi. <sup>117</sup>

## 2.3 Ympäristösuhde

Otin teoriaosuuteen tutkittavaksi myös ympäristösuhteeseen liittyvän teeman, koska se liittyy vahvasti siihen, miten ihmiset ovat suhtautuneet pyöräbaanosten valtaaman kaupunkitilan muutoksiin. Aiemmin autojen vallatessa kaupunkitilaa pyöräilijöiltä, ihmiset taistelivat oikeuksistaan kaventunutta ja menetettyä kaupunkitilaa kohtaan <sup>118</sup>. Tämä viittaa syvään ympäristösuhteeseen, joka on saanut ihmiset toimimaan oman lähiympäristönsä hyväksi. Myöhemmässä luvussa <sup>119</sup> avaan, miten ihmiset ovat heränneet toimimaan pyöräbaanosten aiheuttaman ympäristön tuhoamisen estämiseksi. Lisäksi tutkimukseni käsittelee pyöräbaanarakentamisen aiheuttamaa ympäristönmuutosta. Kyselytutkimuksessa ja mielipideosastojen kommentoissa tulee esille vastaajien ympäristösuhde, mikä on teema, jota avaan tässä luvussa.

Ympäristösuhteen muotoutumiseen vaikuttavat ihmisen elämäkokemukset ja ympäristöherkkyys. Voidaan sanoa, että jokaiselta löytyy omanlaisensa ympäristösuhde, mutta sen laatu ja syvyys vaihtelevat sen mukaan, miten merkitykselliseksi ihminen kokee luonnon ja kulttuurin, sekä millainen ihmisen paikka- ja kulttuuri-identiteetti on. <sup>120</sup> Myöskään maiseman arvo ei ole yksiselitteinen, vaan se vaihtelee yksilöittäin. Sama maisema voi näyttäytyä toiselle arvokkaana vapaa-ajan maisemana, kun taas toinen kokee sen tavanomaisena arkimaisemana. Maiseman merkitys voi perustua siihen liitettyihin muistoihin tai siihen, miten se eroaa muista maisemista. Näin maisema on sekä henkilökohtainen että kulttuurisesti jaettu kokemus.

Omaan ympäristösuhteeseen pohjautuva havainnointi ja tulkinta voidaan ymmärtää eräänlaisena maiseman omistajuutena (*landscape stewardship*). Tällä omistajuudella ei tarkoiteta

<sup>117</sup> Kopomaa 2015, 129–144.

<sup>118</sup> kts. esim. Männistö-Funk 2021, 217.

<sup>119</sup> kts. luku 3.3 Mediasta hankittu tieto, jossa Oulussa sijaitseva *Ratabaanin* osalta ihmiset ovat allekirjoittaneet adressin, jotta Nokelan metsiä ei tuhottaisi rakentamisen vuoksi.

<sup>120</sup> Haanpää, Puolamäki, & Raike 2018, 187–193.

maanomistukseen tai virka-asemaan perustuvaa oikeutta, vaan se rakentuu omakohtaisista ympäristökokemuksista ja niihin liittyvästä tiedosta. Tällainen kokemuksellinen omistajuus on todettu merkittäväksi tekijäksi ihmisten yhdistämisessä erilaisissa ympäristökysymyksissä. Kuten Elisabet Conrad <sup>121</sup> blogikirjoituksessaan toteaa, yhteinen maisema nähdään ”meidän maisemanamme, meidän etuoikeutenamme ja meidän vastuunamme” <sup>122</sup>. Lähiympäristöön kohdistuva uhka toimii usein liikkeellepanevana voimana ympäristöaktivismille. Halutaan tehdä itselle tärkeän ja merkityksellisen asian hyväksi jotakin. <sup>123</sup> Pyöräbaanojen osalta ihmiset ovat kirjoittaneet mielipideosastoille ja allekirjoittaneet adresseja, jotta oma tärkeäksi koettu ympäristö säilyisi, mutta mielenosoituksiin ei olla ryhdytty.

Kun ympäristösuhde syvenee tai ympäristöstä kerätty tieto lisääntyy, ihminen alkaa etsiä lisätietoa tehdäkseen havaintonsa ymmärrettäväksi ja merkityksellisiksi. Ympäristökasvatuksen teoreettiset mallit perustuvat tähän kaksisuuntaiseen prosessiin, jossa kokemus ja tieto ruokkivat toisiaan. <sup>124</sup> Ympäristösuhteen rakentumiselle ja syventymiselle on kehitetty monia ympäristökasvatuksen malleja. Subjektiiivinen ympäristösuhde koostuu henkilökohtaisista kokemuksista ja muistitiedosta, ajankohtaisista ja yhteiskunnallisista kannanotoista sekä huolesta omaa ympäristöä kohtaan. Kyseessä on merkityksellinen ja ympäristöä arvottava suhde, joka tuottaa tunnistettavaa ja tarkasteltavaa tietoa. Näkisin aiemman autokaupunkia vastaan käydyn mielenosoituksen siten, että siinä havainnot synnyttivät toimintaa.

Joy A. Palmerin (1998) *puumalli* (kuva 2) havainnollistaa hyvin tätä ympäristösuhteen kehittymistä. Siinä ihmisen ympäristösuhde kasvaa ja kehittyy koko elämänmittaisena oppimisena. Oppiminen ja kasvatustavat rakentuvat kolmen keskeisen ja toisiaan täydentävän ulottuvuuden varaan: tietoon, kokemukseen ja toimintaan. Puumalli toimii vertauskuvana ihmisen kasvulle: juuriin vertautuvat merkittävät elämäkokemukset, jotka ovat kaikilla erilaiset. Kokemusten, huolenpidon ja ympäristötietoisuuden lisääntymisen myötä tapahtuu oppimista ja tiedon karttumista. Palmerin puumallin mukaan keskeistä on oppijan tietojen, käsitysten ja asenteiden kehitys. Oppija nähdään sekä tiedollisena oppijana että toimivana kansalaisena ja tuntevana yksilönä. <sup>125</sup>

---

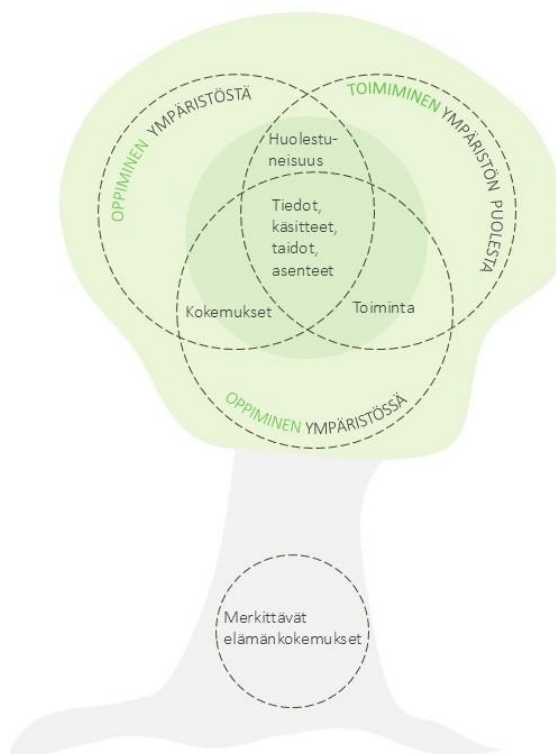
<sup>121</sup> Elisabet Conrad on ympäristönhoidon ja -suunnittelun lehtori Maltan yliopistossa, joka osallistuu tieteellisten aikakauslehtien artikkeleiden arvioimiseen.

<sup>122</sup> Haanpää, Puolamäki, & Raike 2018, 187–191.

<sup>123</sup> Haanpää, Puolamäki, & Raike 2018, 181–182.

<sup>124</sup> Haanpää, Puolamäki, & Raike 2018, 187–193.

<sup>125</sup> Haanpää, Puolamäki, & Raike 2018, 187–193.



Kuva 2. Puumalli Joy A. Palmerin vuonna 1998 kehittämän ympäristökasvatusmallin pohjalta. Kuvan alkuperäistä kuviota muokannut: Minna Pulkkinen 2026.

## 2.4 Yhteenveto

Tutkimukseni teoreettinen viitekehys rakentuu toisiaan täydentävistä näkökulmista, jotka yhdessä auttavat ymmärtämään kaupunkia moniulotteisena ilmiönä. Humanistinen kaupunkitutkimus painottaa kaupunkitilan kokemuksellisuutta ja merkityksellisyyttä: se tarkastelee, miten ihmiset kokevat ja tulkitsevat muuttunutta kaupunkiympäristöä arjessaan. Konstruktionistinen näkökulma puolestaan siirtää huomion siihen, miten nämä merkitykset rakentuvat sosiaalisesti: kielen, vuorovaikutuksen ja erilaisten puheiden kautta. Humanistinen kaupunkitutkimus ilmenee tutkimukseni laadullisessa aineistossa, jossa ihmisten ääni pääsee kuuluville. Samalla uskoin tavoittavani moniväkisen vastaajajoukon. Myös sanomalehtiin kirjoitetuista kommentteista ja mielipiteistä toin esille kaupunkilaisten näkemykset.

Teoreettisena teemana kuljetan läpi tutkimuksen Jan Gehlin käsitystä viihtyisästä kaupunkitalasta, jota peilaan tutkimustuloksiin. Ihmisten mittakaavaisen kaupungin suunnittelussa huomioidaan hitaammat kulkijat. Siinä painotetaan sosiaalisesti kestävästä rakennetta, jossa otetaan kaikki huomioon, ja suunnitellaan myös tulevaa sukupolvea ajatellen elävää, turvallista ja terveyttä edistävää kaupunkia. Kaupunkiympäristöllä on vaikutusta ihmisten hyvinvointiin. Koska tutkimukseni tarkastelee kaupunkiympäristön muutosta ja sen vaikutusta kaupunkilaisiin, korostuu tässä myös hyvinvoinnin merkitys. Tarkastelen kyselyssä sitä, onko kaupunkilaiset kokeneet hyvinvoinnissa muutoksia baanan myötä, ja mitä he ajattelevat baanan ulkonäöstä. Näitä ajatuksia analysoin tuloksissa.

Kyselytutkimus ja analyysi toistavat viihtyisän kaupunkirakenteen teemoittelua. Ympäristökasvatuksellinen näkökulma yhtyy näkemykseen ympäristöstä oppimisesta ja sen puolesta toimimisesta. Yhdessä nämä teoriat muodostavat analyyttisesti jäsenytyneen kokonaisuuden, jossa kaupunki näyttäytyy samanaikaisesti sekä elettyinä tilana että diskursiivisesti tuotettuna todellisuutena.

### 3 Tutkimuksen toteutus ja menetelmät

#### 3.1 Monimenetelmällinen tutkimus

Tutkimuksessani on monimenetelmällinen tutkimusote, jossa yhdistelin erityyppisiä aineistoja keskenään ja analysoin aineistoa sekä laadullisen että määrällisen sisältöanalyysin avulla. Tutkimukseni on tehty deduktiivisella otteella, jossa lähtökohtana on Gehlin ajatuksiin perustuva teoria ihmislähtöisestä kaupunkisuunnittelusta, jossa päämääränä on elävä, turvallinen, kestävä ja terveellinen kaupunki. Lisäksi tutkin tuloksissani, kuinka kaupunkitila ja ympäristösuhde näyttäytyvät ihmisten vastauksissa. Baanan vaikutuksia kaupunkitilaan tutkin sellaisten teemojen kautta, jotka korreloivat viihtyisän kaupunkitilan kanssa. Kommentoinneissa tulee esille se kaupunkitilan muutos, mitä kaupunkilaiset kritisoiivat. Peilaan niitä läpi työn hyvän kaupunkitilan määritteisiin, jolloin nähdään, onko baanojen aiheuttama kaupunkitilan muutos näiden määritteiden mukainen.

Toteutin tutkimuksen kolmella eri metodilla, joissa oma havainnointi ja mielipidepalstoilta hankittu kokemuksellinen tieto toimivat yhdessä teorian kanssa pohjana kyselylomakkeen laadinnassa. Alussa analysoin aineistot erikseen ja lopuksi yhdistin analyysin tulokset. Tutkimusote on monimenetelmällinen, missä painottuu humanistisuus. Tarkoituksena on saada kaupunkilaisten ääni esille, ei vaan tutkia tulosten määrällistä esiintyvyyttä, vaan myös analysoida ja tuoda esille avoimien vastausten avulla omin sanoin tuotettuja mielipiteitä ja koostaa näistä ikään kuin kaupunkilaisten yleinen mielipide. Tällaista tutkimusmenetelmien ja aineistojen yhdistämistä sanotaan monimenetelmälliseksi tutkimukseksi (*mixed methods research, mixed research*)<sup>126</sup>. Monimenetelmällisessä tutkimuksessa paradigmat auttavat aineistojen ja menetelmien yhdistämisessä<sup>127</sup>. Tässä tutkimuksessa teoreettinen viitekehys rakensi tätä logiikkaa. Aineistojen osalta tutkimukseni nojaa enemmän laadullisiin aineistoihin. Tosin laadullisen aineistonkin sisällönanalyysissä tietyn teeman määrällinen esiintyvyys vaikutti siihen, miten otin teemoja mukaan tuloksiin, eli tässä mielessä myös laadullisessa analysoinnissa oli mukana määrällistä analysointia.

---

<sup>126</sup> Åkerblad & Seppänen-Järvelä 2024, 9.

<sup>127</sup> Åkerblad & Seppänen-Järvelä 2024, 37.

Kuitenkaan pelkkä laadullisten ja määrällisten aineistojen hyödyntäminen samassa tutkimuksessa ei tee tutkimuksesta monimenetelmällistä, vaan tärkeää on tulosten ja tulkintojen integroiminen. Monimenetelmällisen tutkimukseen kuuluvat olennaisena osana erimuotoiset aineistot kuten teksti- ja numeromuotoiset aineistot. Integraatiossa tutkija yhdistää ja rakentaa näiden välisiä suhteita ja yhtymiä.<sup>128</sup> Tällöin voidaan sanoa, että useiden rinnakkaisten menetelmien käyttö lisää tutkimuksen luotettavuutta. Puhutaan triangulaatiosta (*combined operations, mixed strategies jne.*) eli tutkimusotteesta, jonka pyrkimyksenä on vahvistaa ja varmistaa tutkimuksen validiutta ja tuloksia. Monimenetelmällisen tutkimuksen avulla on mahdollista testata eri menetelmin tutkimustuloksia, ja jos eri menetelmillä saadaan samansuuntaisia tuloksia, on sen havaittu kasvattavan tutkimuksen uskottavuutta.<sup>129</sup> Triangulaatiot jaetaan neljään eri kategoriaan sen mukaan, miten tietoa on hankittu: aineisto-, menetelmä-, teoria- tai tutkijatriangulaatioon.<sup>130</sup> Tässä tutkimuksessa on käytetty menetelmätriangulaatiota, jossa aineistoa on tutkittu useilla menetelmillä, kuten kyselyn, havainnoinnin ja mielipidepalstan kommenttien perusteella.

Monimenetelmällisen tutkimuksen tutkimusasetelma määräytyy tutkimuksen tavoitteen ja tarkoituksen perusteella. Tässä gradussa monimenetelmällisyys ilmenee sekä aineiston keruun monimenetelmällisyytenä, joka on tutkimustyön täydentämistä (*complementary*) että tutkimuksen kehittämistä (*development*).<sup>131</sup> Kehittäminen ilmenee työssäni mielipiteillä ja havainnoinnilla saatujen tulosten hyväksikäyttönä tutkimuskysymysten asettelussa.

Monimenetelmällisessä tutkimuksessa on tärkeää, että läpi tutkimuksen voidaan nähdä selkeä tavoite ja kysymyksen asettelu sekä todistaa, että eri menetelmät tukevat tutkimuksen oletuksia. Aineiston tavoitteellinen integroiminen on oleellinen osa menetelmää niin kuin myös tutkimuskysymyksiin ja hypoteesiin vastaaminen.<sup>132</sup>

---

<sup>128</sup> Åkerblad & Seppänen-Järvelä 2024, 24–25.

<sup>129</sup> Åkerblad & Seppänen-Järvelä 2024, 60–62.

<sup>130</sup> Åkerblad & Seppänen-Järvelä 2024, 62.

<sup>131</sup> Åkerblad & Seppänen-Järvelä 2024, 85.

<sup>132</sup> Åkerblad & Seppänen-Järvelä 2024, 208–209.

### 3.2 Havainnointi

Tutkimuksessani oma havainnointini ja reitin videointi toimivat alustavana pohjana tutkimukselle. Aineistonkeruumenetelmissä painotin eniten kyselytutkimusta ja sen tulosta, koska pystyin kohdistamaan tutkimuskysymykset ja teemat juuri Nallibaanaan.

Havainnointia käytetään kvalitatiivisessa tutkimuksessa aineistonkeruumenetelmänä yleisesti, kun halutaan ymmärtää sosiaalisia ilmiöitä ja integroida ne tutkittuun ympäristöön. Konstruktivisessa tutkimusperinteessä havainnointia käytetään myös varmistamaan tutkimustulosten uskottavuutta.<sup>133</sup> Osallistuvassa havainnoinnissa tutkijan rooli jaetaan neljään eriasteiseen osallistumiseen:

1. havainnointi ilman varsinaista osallistumista
2. osallistuva havainnointi
3. osallistuva havainnointi eli toimintatutkimus
4. piilohavainnointi<sup>134</sup>.

Tutkijan rooli osallistuvassa havainnoinnissa ei ole aina selkeä, mutta tutkijan tulisi voida pysyä neutraalina ja vaikuttaa mahdollisimman vähän tapahtumien kulkuun. Havainnointini Nallibaanalla sijoittuu Gronforsin (1982) jaottelun mukaisesti ei-osallistuvaan havainnointiin eli havainnointiin ilman varsinaista osallistumista, sillä vaikka tutkijana liikuinkin tutkimusympäristössä, en varsinaisesti osallistunut toimintaan tai vuorovaikutukseen. Havainnoinnissa tutkijat yleensä havainnoivat valikoidusti tutkittavaa asiaa. Omat kokemukset ja tietämykset ovat taustalla värittämässä havainnointia, ja siksi se on subjektiivista toimintaa, jossa katse ja huomio voivat kiinnittyä hyvin eri näköisiin asioihin.<sup>135</sup> Pyöräilin pyöräbaanan samalla videoiden ja tarkkaillen sen tapahtumia, mutta keskittyen tutkimusaiheena oleviin teemoihin, joita pyrin havainnoimaan. Keskityin havainnoinnissani baanan turvallisuuteen, ulkonäköön ja havaitsemiini ympäristönmuutoksiin, joita peilasini omiin aikaisempiin pyöräilykokemuksiin sa-

---

<sup>133</sup> Hirsjärvi, Remes & Sajavaara 2010, 212–217.

<sup>134</sup> Eskola & Suoranta 2014, 101.

<sup>135</sup> Eskola & Suoranta 2014, 101–104.

maisella reitillä. Taustalla havainnoinnissani oli oma subjektiivinen näkemykseni, mutta toisaalta uskon voivani analysoida ja katsoa maisemaa myös suunnittelijan ja muotoilijan näkökulmasta, jolloin aiemmin oppimani seikat vaikuttavat katseeseeni.

Vuonna 2024 valmistunut Nallibaana I -osuus on itselleni tuttu reitti, jota olen lukioajoilta (vuodesta 2000) lähtien pyöräillyt ja juossut. Reitin hienouksia ovat mielestäni ympäröivän kaupunkitilan erityyppiset maisemat, ja sanoipa lukioaikainen liikunnan opettajani Pikisaaren läpi kulkevaa hölkkäreittiämme *"kauniiksi reitiksi"*, menihän se aivan liki joen suistoa ja ylitti siltoja, joista oli näkymät pitkälle kaupunkia. Metsäistä sorapolkuakin oli viihtyisää juosta, ja se toi pientä viiennystä matkaan.

Nallibaana lähtee Torikadulta kohti Pikisaarta ja välissä on meren ylittävä silta. Siltaosuus on usein tuulinen, ja kylmä viima käy jopa kesällä. Se on kuitenkin paikka, jossa olen pysähtynyt usein katselemaan kaupunkinäkymiä. Sillan jälkeen saavutaan Pikisaaren kulttuurihistoriallisesti arvokkaaseen miljööseen, jossa harjakattoiset ja eriväriset rakennukset seuraavat toisiaan. Näkymä ja tilallisuus kapenevat reitiltä rajautuen molemminpuolisiin rakennuksiin. Reitti kaartaa tämän jälkeen vahvasti oikealle sukeltaen hieman metsäisempään osioon. Talot jäävät taakse, ja oikealla avautuu tenniskenttä. Tämä osa reitistä on ollut näkymiltään muita suljettumpi puiden reunustaessa reittiä. Kun Nallibaanaa rakennettiin kesällä 2024, juuri tältä osuudelta kaadettiin puita, ja suuret puupinot näkyivät maisemassa tuona kesänä ajaessani reitin läpi. Isojen puiden kaataminen teki alueesta entistä avoimemman siirtäen suljetumman ja vehreämmän kohdan reitistä kauemmaksi.

Kävin heinäkuussa 2025 pyöräillen videoimassa reitin. Päivä oli aurinkoinen, ja ihmisiä oli kohtuullisesti liikenteessä. Huomioin, että baanalla pyöräilijät yleisemmin viilettivät nopeammin kuin esimerkiksi kapeammalla Pikisaaren rantaväylällä. Yleisesti ottaen pyöräilijät ja kävelijät pysyivät omilla kaistoillaan, mutta kuvasin myös tilanteen, jossa vastaan tuli pyöräilijöitä käyttäen sekä punaista baanaa, että jalankulkijoille tarkoitettua harmaata kaistaa. Edessäni pyöräili koko videointini ajan aikuinen pienen lapsen kanssa ja itseäni hieman välillä hirtitti muiden pyöräilijöiden tilannenopeus pientä pyöräilijää ohittaessa, varsinkin kun pienen pyöräilijän pyöräily oli hieman haparoivaa ja mutkittlevaa sekä katse näytti kiinnittyvän välillä muualle kuin tiehen. Vastaan tuli myös koiran ulkoiluttajia, joiden tilanteen arvioin lähes samaksi kuin lapsen ja aikuisen liikkumisen.

### 3.3 Mediasta hankittu tieto

Laadullinen tutkimus on karkeimmillaan esitettyä aineistoa kuvaavaa tekstiä, jonka lukutavoissa voidaan soveltaa myös kvantitatiivista menetelmää.<sup>136</sup> Aineistoina voidaan käyttää joko tutkijasta riippuvaista tai riippumatonta tekstiä. Tutkijasta riippuvaisia ovat havainnointi ja haastattelu, kun taas esimerkiksi kirjeet, yleisönosastokirjoitukset ja muut kirjalliset ja kuvalliset aineistot, jotka on tehty muuta tarkoitusta varten, ovat tutkijasta riippumatonta aineistoa.<sup>137</sup>

Käytin yhtenä aineistonkeruumenetelmänä Oulun paikallislehti Kalevan pyöräbaana-aiheisiin artikkeleihin kirjoitettuja kommentteja, joista sain lukijoiden mielipiteitä baanoista laajalti. Tutustuin kommentteihin, joita Nallibaanan rakentamisen ja valmistumisen aikana vuonna 2024 kirjoitettiin lehden sivuilla. Kaleva kirjoitti vuonna 2024 yhteensä viisi artikkelia<sup>138</sup> Nallibaanaan liittyen, yhden artikkelin ennen rakentamista ja neljä sen jälkeen. Keskityin näiden artikkeleiden synnyttämiin kommentteihin ja koostin näistä kommentteissa toistuvat sisällöt yhteen, jotka toimivat osaltaan pohjana kyselylomakkeen laadinnassa. Valitsin mielipidekirjoitukset tähän tutkimukseen, koska nykypäivänä keskustelu on siirtynyt suurimmaksi osaksi nettiin ja uskoin saavani tällä tavalla paljon aineistoa tutkimukseni tueksi käsiteltävästä aiheesta. Mielipiteistä löysin toistuvia ja yhteneväisiä teemoja, joita olivat *turvallisuus*, *baanan ulkonäkö*, *ympäristön ja maiseman muutos sekä asukkaiden hyvinvointi*. Myös kaupungin kohdistama rahankäyttö oli yksi toistuvista puheenaiheista, mutta jätin sen tällä kertaa teemojen ulkopuolelle, koska en tutki tässä julkisen sektorin taloutta tai sitä mihin kaupunki kohdistaa verotulojaan. Analysoin mediasta hankitun tiedon myöhemmässä analyysiluvussa tarkemmin.

Seuraavaksi lähdin koostamaan kyselyä, jonka pohjana olivat nämä baanakeskustelujen pohjalta löydetty teemat, jotka linkittyivät suurilta osin Gehlin määrittelemien hyvän ympäristön määritelmien ympärille, joita ovat turvallinen, kestävä ja terveellinen kaupunki.<sup>139</sup>

---

<sup>136</sup> Eskola & Suoranta 2014, 13.

<sup>137</sup> Eskola & Suoranta 2014, 15.

<sup>138</sup> Ervasti 2024a; Ervasti 2024b; Hakopää 2024a; Hakopää 2024b; Karvonen 2024 & Rahko 2024.

<sup>139</sup> Gehl 2018, 7.

### 3.4 Kyselytutkimus

Valitsin pääasialliseksi tutkimusmetodiksi kyselyn, koska halusin saada tutkimuskysymykseen kaupunkilaisten mielipiteitä ja tunteuksia uudesta pyöräbaanasta ja sen mahdollisista vaikutuksista ympäröivään kaupunkitilaan. Lisäksi ajattelin, että saisin kyselylomakkeen avulla mahdollisimman laajasti vastauksia.

Kyselylomakkeessa strukturoidut kysymykset edustavat kvantitatiivista ja avoimet kysymykset kvalitatiivista aineistonkeruumenetelmää.<sup>140</sup> Toteuttamassani kyselylomakkeessa yhdistin näitä molempia, koska uskoin, että saan näin kattavamman tutkimustuloksen ja vastaajien mielipiteet paremmin esille.

Kyselyn eduksi luetaan sen tehokkuus, koska sillä voidaan saada paljon vastaajia ja voidaan kysyä monia asioita samalla lomakkeella. Myös aikataulu ja kustannukset voidaan arvioida täsmällisesti, ja haastatteluun verrattuna se on usein edullisempi tapa. Tilastolliset analyysitavat ja raportointi on tehty kyselyissä helpoiksi. Kyselytutkimuksen heikkouksia voivat olla aineiston pinnallisuus ja käsiteltävän aiheen tuntemattomuus, jolloin vastaajat voivat ymmärtää kysymykset väärin. On myös vaikeaa varmistua siitä, kuinka vakavasti ja rehellisesti vastaajat vastaavat kysymyksiin. Kyselyä pidetään usein tutkimuksellisesti teoreettisuuden osalta vaatimattomana metodina ja sen aineistoa kevyenä.<sup>141</sup>

#### 3.4.1 Aineistonkeruun toteutus

Tein tutkimukseen liittyvän kyselyn (Liite 1) sähköisesti Webpropol-palvelun kautta kyselylomakkeena. Valitsin Webpropolin tarjoaman kyselylomakkeen, koska siinä vastaajat pystyivät anonymisti osallistumaan kyselyyn ja lisäksi vastausten analysointi- ja raportointitapoja oli kattavasti.

Jaoin lomakkeen sosiaalisen median alustalla Facebookissa kolmen eri ryhmän sivuilla: *Oulun puskaradiossa* sekä *Lisää kaupunkia Ouluun ja Oulun pyöräilijät -ryhmissä*. Yritin laittaa kyselyn myös yhteen suljettuun Facebookin *Pikisaari -ryhmään*, mutta sieltä ei vastattu pyyntööni. Ryhmät valitsin sen mukaan, että ne tavoittaisivat mahdollisimman suuren joukon sellaisia ihmisiä, jotka tunsivat kyseisen pyöräbaanan. Lisäksi huomioin, että ryhmissä oltiin

---

<sup>140</sup> Tuomi & Sarajärvi 2018, 79.

<sup>141</sup> Hirsjärvi, Remes & Sajavaara 2010, 193–195.

suhteellisen aktiivisia. Kyselytutkimukseni oli avoimena 18.10.2025-31.12.2025, ja se keräsi yhteensä 53 vastausta.

### 3.4.2 Kyselyn rakenne

Tutkin kyselyn kautta pyöräbaanan aiheuttamaa kaupunkitilan muutosta osaksi Jan Gehlin määrittämien laadukkaan kaupunkitilan tunnuksien kautta. Gehlin mukaan laadukasta kaupunkitilaa luodaan turvallisuuden, terveellisuuden, kestävyuden ja elävyyden avulla.<sup>142</sup>

Kyselylomake (Liite 1) koostui viidestä eri teemasta liittyen baanoihin. Kyselyn alussa olivat taustakysymykset, ja varsinainen kysely jakaantui viiteen eri teemaan: ympäristövaikutukset, liikenteen sujuvuus ja turvallisuus, kaupunkiympäristön ja maiseman muutos sekä asukkaiden hyvinvointi ja terveyshyödyt.

Kysymyksiä tuli lomakkeeseen yhteensä 25 kappaletta. Kysymysten määrän suunnittelin tarkasti ja kokeilutin lomakkeen ensin testihenkilöillä (3 kpl), selvittääkseni, että vastausaika olisi maltillinen. Kyselyn suositellaan olevan sen mittainen, että sen pystyy täyttämään noin 15 minuutissa.<sup>143</sup> *Taustaan ja ympäristövaikutukseen* liittyviä kysymyksiä oli kyselyssä molempia kahdeksan sekä *liikenteen sujuvuuteen ja turvallisuuteen* liittyviä kysymyksiä yhteensä neljä. *Kaupunkiympäristöä ja maiseman muutosta* koskevia kysymyksiä samoin kuin *asukkaiden hyvinvointiin ja terveyshyötyihin* liittyviä kysymyksiä oli yhteensä kaksi. Lisäksi yksi kysymys lopussa koski mielipidettä baanarakentamisesta tulevaisuudessa.

*Taustakysymykset* olivat vaihtoehtokysymyksiä, joissa oli ennalta määritellyt vaihtoehdot. Näillä kartoitettiin vastaajien ikää ja tutkimusalueen tuttuutta sekä sen käyttötapaa. Taustoitukseen lisäsin myös pyöräilyreittiin vaikuttavat ympäristölliset valinnat. Näillä kysymyksillä halusin varmistaa, että vastaajat tuntevat käsiteltävän aiheen ikäjakaumassa minua kiinnostivat eri ikäisten mielipiteet ja tuntemukset sekä vastausten eroavaisuudet. Taustakysymykset olivat luonteeltaan lähes kaikki kvantitatiivisia. Ainoastaan pyöräilyreitin valintaan jätin yhden vapaavalintaisen vaihtoehdon, jossa annettiin vastaajan itse määritellä se, mikä on tärkeintä pyöräreittiä valitessa.<sup>144</sup>

---

<sup>142</sup> Gehl 2018, 6–7.

<sup>143</sup> Hirsjärvi, Remes & Sajavaara 2010, 203.

<sup>144</sup> Liite 1, kysymys 4.

*Ympäristövaikutuksiin* liittyviä kysymyksiä muokkasin ja kokeilin pienellä testiryhmällä (3 kpl), jotta ne olisivat tarpeeksi lyhyitä ja ymmärrettäviä. Kysymyksiä suunniteltaessa on tärkeää miettiä, etteivät kysymykset ole liian johdattelevia. Sanavalinnoilla ja liian teknisiä termejä välttämällä, saadaan kyselystä ymmärrettävämpi ja poistettua johdattelevat kysymykset.<sup>145</sup> Poistin kysymyksistä esimerkiksi sanan *visuaalinen maisema*, joka voisi olla vaikea ymmärtää ja olisi liian yleisluonteinen. Vaihdoin näkyvään maisemaan liittyvät kysymykset spesifimpiin kysymyksiin, esimerkiksi kysyin selvemmin mielipidettä baanan punaisesta väristä ja sen leveydestä. Ympäristövaikutukset osiossa käytin paljon avoimia vastauskenttiä, joihin vastaaja pystyi vastaamaan omin sanoin. Tällä tavoin uskoin saavani syvällisempää ja oma-kohtaisempaa kokemuksellista tietoa aiheesta. Avointen kysymysten avulla on mahdollista saada vastaajan oma ääni kuuluviin paremmin kuin monivalintakysymysten avulla, jotka pakottavat vastaajan tiettyihin vaihtoehtoihin.<sup>146</sup>

Liikenteen sujuvuuden ja turvallisuuden sekä asukkaiden hyvinvoinnin ja terveyshyötyjen teemat otin mukaan kyselylomakkeeseen, koska ympäristön muutos vaikuttaa maiseman ja tilan kokemiseen, onnellisuuteen ja turvallisuuden tunteeseen. On tutkittu, että viihtyisässä rakennetussa ympäristössä ei tarvitse olla varuillaan vaan se kannustaa liikkumaan. Lisäksi inhimillisellä mittakaavalla, monimuotoisuudella ja käveltävyydellä on merkitystä myös siihen, miten arvotetaan rakennetun ympäristön kauneutta ja sitä kautta hyvinvointia ja terveyttä.<sup>147</sup> Liikenteen osalta halusin kartoittaa, onko vastaajan mielestä autoliikenne vähentynyt Nallibaanan myötä ja kokeeko vastaaja Nallibaanan turvalliseksi. Myös mahdolliset läheltä piti -tilanteet ja jopa onnettomuudet kiinnostivat minua, koska aikaisempien mielipidekirjoitusten pohjalta baanojen leveyden vaikutus turvattomuuden tunteeseen tuli esille. Myös aivot tulkitsevat aavat ja paljaat pinnat luonnossa vaaraksi.<sup>148</sup> Terveystyödyillä tutkin sitä, onko baanalla vaikutusta autoilun vähentämiseen ja sen myötä hyvinvoinnin lisääntymiseen.

Lopuksi halusin vastaajilta mielipiteen siitä, mitä mieltä he ovat, jos pyöräbaanoja tullaan rakentamaan Ouluun lisää. Tämä oli avoin kysymys, jossa hain jälleen omakohtaisia näkemyksiä ja mielipiteitä asiasta.

---

<sup>145</sup> Hirsjärvi, Remes & Sajavaara 2010, 203.

<sup>146</sup> Hirsjärvi, Remes & Sajavaara 2010, 201.

<sup>147</sup> Sjöroos 2022, 113; Viljanen 2022, 127.

<sup>148</sup> Viljanen 2022, 127.

## 4 Aineiston analyysi

### 4.1 Kvalitatiivisen aineiston analyysi teorialähtöisen sisällönanalyysin avulla

Laadullisen tutkimusaineiston analyysimenetelmänä voidaan käyttää tutkimusaineistosta riippuen aineistolähtöistä, teoriasidonnaista tai teorialähtöistä analyysia.<sup>149</sup> Analysoin kyselyn laadulliset osiot *teorialähtöisen sisällönanalyysin* keinoin. Sisällönanalyysissa voidaan nojata aineistolähtöiseen tai teorialähtöiseen analyysiin. Kun tutkittavasta aiheesta ei ole aikaisempaa tietoa, puhutaan aineistolähtöisestä sisällönanalyysistä. Tällöin tutkimuksen teoria muodostuu tutkimusaineistosta.<sup>150</sup> Aineistolähtöisen analyysin problematiikkaa voidaan tutkia teoriaohjaavalla analyysilla, jolloin tulos muotoutuu teoriapohjaisena. Teoriaohjaavassa sisällönanalyysissä aiempi tieto ohjaa analyysia, ja sillä on vaikutuksia analyysiin, mutta aikaisempi tieto ei testaa teoriaa vaan se mahdollisesti avaa uusia ideoita aiheesta. Tulkinta perustuu fenomenologiseen päättelyyn ilman abduktiivisuutta tai teoriasidonnaisuutta.<sup>151</sup> Teorialähtöisessä analyysissa tutkimusta ohjaa koko prosessin ajan tietty teoria tai malli, jonka paikkansa pitävyyttä, ajankohtaisuutta tai muuta muuttujaa se testaa.<sup>152</sup>

Teorialähtöisessä sisältöanalyysissa laadullinen aineisto käydään aluksi huolellisesti läpi ja erotellaan ne asiat, jotka sisältyvät tutkittavaan aiheeseen. Tämän jälkeen aineisto järjestetään ja merkataan koodauksen tai litteroinnin avulla. Koodaaminen jaetaan induktiiviseen ja deduktiiviseen koodaamiseen, jossa deduktiivinen pohjaa aiempaan teoriaan ja taustakysymyksiin. Koodaamisessa tutkija luo itse koodin ja on hänen päätettävissä, mitkä asiat hän nostaa aineistosta esiin.<sup>153</sup>

Koodaamisen selkeyttämiseksi tutkija muodostaa analyysirungon, joita on erilaisia riippuen tutkittavan aiheen luonteesta. Analyysirunkoon kirjataan alkuperäinen ilmaus, joka pelkistetään ja pelkistetystä ilmauksesta kootaan yhdistävä alaluokka ja edelleen koko kokonaisuutta kuvaava pääluokka. Analyysia ohjaa koko ajan valmis käsiterunko, joka pohjautuu aikaisempaan tietoon.<sup>154</sup>

---

<sup>149</sup> Tuomi & Sarajärvi, 2018, 108.

<sup>150</sup> Tuomi & Sarajärvi, 2018, 103–104, 108.

<sup>151</sup> Tuomi & Sarajärvi, 2018, 109–110.

<sup>152</sup> Tuomi & Sarajärvi, 2018, 103–104.

<sup>153</sup> Tuomi & Sarajärvi, 2018, 107, 127.

<sup>154</sup> Tuomi & Sarajärvi, 2018, 129–131.

Laadullisen aineiston vastaukset voidaan vielä myös kvantifioida, jolloin lasketaan esimerkiksi avointen kysymysten palautteesta saatujen eri teemojen esiintyvyyttä. Kvantifioinnin avulla voidaan saada lisäarvoa analysoinnille, kun pystytään pelkän laadun kuvailun sijaan esittämään merkittävästi tarkemmin, montako kertaa tietty laatu esiintyy aineistossa. Tällaisesta sisällönanalyysistä ja sisällön erittelyn eli kvantifioinnin yhdistävästä analysoinnista käytetään nimeä MMR-tutkimus (mixed method research).<sup>155</sup>

Tekemäni kyselylomake sisälsi sekä strukturoituja että avoimia kysymyksiä. Käytin teorialähtöistä sisällönanalyysia avointen vastausten tulkintaan. Strukturoidut kysymykset analysoin frekvensseinä ja keskiarvoina. Tulokset esitin prosenttijakauman ja ristiintaulukoinnin avulla. Käytin tässä tutkimuksessa analyysirunkoa, jossa muodostin ensin yläluokat, jotka perustuivat valittuihin teorioihin. Analyysi eteni aineiston pelkistämistä alaluokkien muodostamiseen ja edelleen laajemmiksi teemoiksi, jotka kuvasivat vastaajien ympäristön muutokselle antamia merkityksiä.

Analysoin aineiston monimenetelmällisesti. Strukturoitujen kysymysten vastaukset analysoin kuvailevin tilastollisin menetelmin, ja avoimet vastaukset teorialähtöisellä sisällönanalyysillä ja kvantifioinnilla. Sisällönanalyysin avulla muodostuu vastaus siihen, miten vastaajat kuvaavat ja perustelevat ympäristössä tapahtuneita muutoksia.

## 4.2 Kvantitatiivisen aineiston analyysi

Tässä tutkimuksessa kvantitatiivinen aineisto koostui monivalintakysymyksistä. Kyselyn strukturoidut kysymykset analysoin frekvensseinä ja keskiarvoina sekä tulokset esitin prosenttijakauman ja ristiintaulukoinnin avulla.

Kvantitatiivisen aineiston analysointi pohjautuu tutkimuksessani tilastollisiin menetelmiin, joten analysoin strukturoidun aineiston kuvailevin tilastollisin menetelmin. On ajateltu, että tällainen määrällinen aineiston tulkinta tilastollisin menetelmin on post-positivistiseen empirismiin perustuvaa eksaktia maailman tutkimista, joka olisi vapaa tulkinnoista ja arvoista. Kuitenkin tiedetään, että myös määrällisten aineiston analyysi vaatii tulkintaa, jossa kuten koko aineiston analyysissä on merkitsevää tutkijan taito kriittiseen ajatteluun.<sup>156</sup>

---

<sup>155</sup> Tuomi & Sarajärvi 2018, 137–138.

<sup>156</sup> Åkerblad & Seppänen-Järvelä 2024, 146.

Analysoin määrällistä aineistoa osin myös ristiintaulukoinnin avulla. Siinä kiinnitetään huomiota muuttujien välisiin yhteyksiin. Esimerkiksi voidaan verrata, miten ikä vaikuttaa tiettyyn käyttäytymiseen, kasvaako jokin tietty muuttuja iän karttuessa vai pieneneekö se.<sup>157</sup> Määrällisessä analyysissä on oleellista tutkimuskysymykseen sopivat otokset ja tilastolliset testit.

Määrällinen tutkimus pyrkii olemaan yleistettävä ja toistettava.<sup>158</sup> Integroin määrällisen ja laadullisen analyysin tulokset lopussa luvussa 6. Vaikka aineistot ovat erityyppisiä, molemmista löytyy myös yhtäläisyyksiä. Molemmissa on tarkoitus selittää ja ymmärtää ihmisen toimintaa sekä sen vaikutuksia. Lisäksi molemmissa voidaan hyödyntää teoriaa ja tulkita sitä.

Lopussa pyrkimyksenä on vahvistaa tutkimuksen luotettavuus.<sup>159</sup>

Esitän kvantitatiiviset tulokset prosenttien ja taulukoiden avulla. Analyysissä taulukoiden ja kaavioiden avulla voidaan esittää tulokset tiiviisti ja yksityiskohtaisesti. Taulukoiden avulla voidaan vertailla useampaa muuttujaa, mutta kaksi tai kolme muuttajaa on suositeltavin. Liian monen muuttujan mukaan ottaminen tekee aineistosta helposti liian suuren.<sup>160</sup>

---

<sup>157</sup> Kananen 2011, 86–88.

<sup>158</sup> Åkerblad & Seppänen-Järvelä 2024, 206–209.

<sup>159</sup> Åkerblad & Seppänen-Järvelä 2024, 176.

<sup>160</sup> Vehkalahti 2014, 70–71.

## 5 Tulosten esittely

### 5.1 Kalevan mielipidekirjoitusten analysointi

Analysoin mielipidekirjoituksia etsimällä niistä yhtenäisiä ja toistuvia teemoja.

Ennen baanarakentamista, kun Kaleva kirjoitti Nallibaanan ensimmäinen vaiheen rakentamisen aloittamisesta,<sup>161</sup> lukijat olivat huolissaan eniten *puuston poistosta*, erityisesti Nallibaanan reitillä olevien komeiden koivujen säästämistä toivottiin. *Jalankulkijoiden unohtaminen* nousi keskeisesti esille, ja eräs kommentoijista kysyi muun muassa, milloin suunnitellaan myös jalankulkijoille jotakin. Baanoissa nähtiin ongelmallisena, että ne suunnitellaan pitkälti pyöräilijöiden vauhdin ehdoilla, jolloin hitaille pyöräilijöille ei jää tilaa. Koettiin myös, että *entinen pyörätie riittää*, kunhan ne pidetään kunnossa. Myös *baanan ulkonäöstä* keskusteltiin ja sen punainen väri ja leveys ei näyttänyt oleva mieluinen, ja sitä verrattiin jopa ”asfalttivii-dakkoon”.

Nallibaanan rakentamisen aikana 11. heinäkuuta 2024 Kalevassa julkaistiin artikkeli: *Pikisaaren työmaa herättää tunteita ja mielipiteitä – asukkaita huolettaa tulevan pyöräbaanan vauhti*.<sup>162</sup> Tämä aihe kirjoitti suuren määrän kommentteja, joista poimin toistuvat teemat. Moni kommentoija kyseenalaisti kaupungin *rahan käytön* ja koki, että baanat ovat kalliita ja turhia investointeja. Toisaalta osa näki ne pitkän aikavälin investointeina. Pyöräbaanoihin menevä raha puhututti, mutta tiedostettiin sen tuoma hyöty *hyvinvointiin ja terveyteen*.

Pyöräily loppujen lopuksi säästää valtiolle rahaa. Verorahoja kuluu paljon vähemmän verrattuna autoteihin ja kaiken lisäksi pyöräilijöiden parantuneen kunnan ansiosta terveydenhuoltoon kuluu vähemmän rahaa.<sup>163</sup>

Yksi selkeimmistä teemoista oli *tilankäyttö*, jossa kävelijät kokivat baanarakentamisen myötä joutuvansa väistelemään pyöräilijöitä, joiden kova vauhti koettiin turvattomana. Osa artikkelia kommentoineesta ajatteli, että baana tuo turvallisuutta, koska baanalla pyöräilijällä on turvallisempaa ajaa nopeampaa, mutta taas kävelijät ja muut hitaammin pyöräilijät kokivat tämän turvattomaksi. Osa taas kiitteli, että baanojen ansiosta pyöräily on sujuvampaa ja selkeämpää. *Nopeus*

---

<sup>161</sup> Karvonen 2024.

<sup>162</sup> Hakopää 2024b.

<sup>163</sup> Hakopää 2024b, kommenttipalsta nimimerkki ”mulkoilija”.

ja *turvallisuus* olivat toistuvia teemoja. Pyöräilijöiden kovan vauhdin lisäksi liikenteessä pelottivat sähköpyörien ja skuuttien liiallinen nopeus. Kaupunkilaiset olivat kommentteissaan ottaneet varsin värikkäästikin kantaa baanau turvallisuuteen.

Kyllä aivan hengenvaarallinen tulee tästä punaisesta pätkästä.

Kilpapyöräilijät ajavat succahousuissaan 80 km/h läpi asuinalueen. Lapset jäävät alle. Baanoilla sattuu rajuja onnettomuuksia päivittäin, koska vauhdit ovat niin rajuja...<sup>164</sup>

...siitä tulee pyörien kilparata.<sup>165</sup>

*Ympäristön ja kaupunkikuvan muutosta* koskevat teemat nousivat esiin kommentoijien kritisoimissa baanau aiheuttamaa puiden kaatamista, kulttuuriympäristön heikentymistä ja pelkona oli, että alueesta tulee ”liian asfalttimainen”. Toiset taas näkivät muutokset vähäisinä tai perusteltuina. Osaa suretti se, kuinka paljon puita jouduttiin kaatamaan baanau vaatiman leveyden vuoksi.

Metrin verran leikkasivat nurmialuetta että saivat baanau sovitettua ja varmaan puolensataa vanhaa puuta kaadettiin baanau tieltä. Nyt sitten odotellaan että saadaan punainen pinta siihen vanhan idyllisen tien ja pyöräväylän tilalle. Minun mielestä kyllä tuhoaa kulttuuri aluetta.<sup>166</sup>

Lisäksi osa mietti luonnon tuhoamista myös matkailun ja turistien kannalta sekä sitä, kuinka hidas reitti olisi mielekkäämpi.

...Pikisaaressakin ajan paljon mieluummin rantareittejä pitkin kuin siitä suoraan saaren läpi. Paras on subjektiivinen käsite; kieli vyön alla paahtajalle baana on varmaan paras reitti, mutta esim. turisteille nuo Pikisaaren raantareitit ovat varmaan mielekkäämpiä.<sup>167</sup>

Huoli parkkipaikkojen vähenemisestä nousi esille ja pyöräbaanau myötä koettiin, että autoilua vaikeutettiin liikaa. Useat epäilivät, ettei baanau ole tarpeeksi käyttäjiä ja *nykyiset pyörätiet riittävät*. Toiset taas puolsivat, että hyvän infrastruktuurin myötä käyttö lisääntyy. Baanau leveyttä kritisoitiin ylimitoitetuksi. Koettiin, että ne ovat alttiimpia tuulelle ja näin tekevät pyöräilystä raskaampaa ja epämukavampaa.

---

<sup>164</sup> Hakopää 2024b, kommenttipalsta nimimerkki ”Teekuppi”.

<sup>165</sup> Hakopää 2024b, kommenttipalsta nimimerkki ”usko89”.

<sup>166</sup> Hakopää 2024b, kommenttipalsta nimimerkki ”Pasi949”.

<sup>167</sup> Hakopää 2024b, kommenttipalsta nimimerkki ”Kojoki”.

Lisäksi tutkin Kalevasta muista baanoista käytyjä keskusteluja ja huomasin, kuinka aiheet pyörivät samojen teemojen ympärillä. Pyöräilijöiden nopeus baanoilla puhutti Kalevan artikkelin jälkeen, jossa käsiteltiin Raksilasta Mäntylään jatkuvaa baanaa.<sup>168</sup>

Kaupunki voisi määrätä oman lain. Sähköpyörät autojen sekaan! Vain manuaalikuskit pyöräteille. Henkeensä saa varoa. Ennen varoiteltiin lapsia autoista nyt pyöristä.<sup>169</sup>

Lasten ja kävelijöiden lisäksi myös näkörajoitteiselle baanat voivat olla pelottava paikka, ja Kalevan artikkelissa ehdotetaan ratkaisuksi karkeampia pintoja, jotteivat pyöräilijät ajaisi niillä niin lujaa.<sup>170</sup>

Puuston poisto aiheutti paljon keskusteluja kuten myös muu ympäristön köyhdyttäminen. Oulussa uutta Mäntybaana II -osaa ei Kalevan mielipidekirjoituksen perusteella kaivata. Kirjoittajat kokivat, että baanan myötä alueen arvokas puusto ja viheralue menetettäisiin. Ehdotettiin kevyempää mallia niin, että olemassa olevaa kevyenliikenteenväylää parannettaisiin ja näin säästettäisiin sekä luontoa että rahaa.<sup>171</sup>

Kalevassa käsiteltiin toukokuussa 2024 Mäntybaanaan liittyvää suunnitelmaa<sup>172</sup>, johon ihmiset kritisoivat myös rakenteilla olevaa Nallibaanaa.

Oulun paras ja kaunein pyöräily reitti Pikisaaren läpi tuhottu. Aarnipuut kaadettu, Alue kuin tykistö keskityksen jäljiltä. Olisko tuon pätjän Baanailijat pystyneet pyöräilemään vähän kapiampaa reittiä.<sup>173</sup>

Oulun Nokelan kohdalta on tehty jopa adressi, jotta asuinalueen metsä säilyisi luonnontilaisena. Ollaan huolissaan siitä, että baanasuunnitelmissa vuodelle 2031 kaavailtu ratabaana kaivataisi alueen metsää tuoden valosaastetta tilalle. Baanan asfalttipinta olisi huono melunvaimennuksen näkökulmasta, ja nähdään, etteivät pyöräilyviitoitukset ja näyttötaulut sopisi kyseiselle alueelle.<sup>174</sup>

---

<sup>168</sup> Ervasti 2019.

<sup>169</sup> Ervasti 2019, kommenttipalsta nimimerkki ”Nimetön.

<sup>170</sup> Hentilä 2025.

<sup>171</sup> Meriläinen & Pohjola 2025.

<sup>172</sup> Ervasti 2024b.

<sup>173</sup> Ervasti 2024b. Kommenttipalsta nimimerkki ”kuikka Koponen”.

<sup>174</sup> Adressit 2026.

Pyöräbaanojen punainen väri hiersi kommentoijien mieltä Kalevan artikkelissa <sup>175</sup>, jossa kerrottiin punaisen pyöräbaanan jatkuvan Raksilasta Mäntylään. Uudeksi väriksi ehdotettiin vihreää. Alla muutama kommentti aiheesta:

Ekologisuuden nimeen, punainen pitäisi olla vihreä!

Taitaa olla punainen väri vaarallista pohjavesille vesistöön.

Baana on väärän värinen! Jos edistetään luonnonmukaisuutta, väri pitää olla vihreä. <sup>176</sup>

Myös muualla Suomessa ja varsinkin Helsingissä käydyt baanakeskustelut noudattivat yleisilmäyksellä katsottuna samaa linjaa. Baanoja kritisoidaan usein näiden samojen teemojen kautta. Turvallisuus ja ympäristön muutos näyttäytyivät vahvimpina teemoina. <sup>177</sup>

## 5.2 Kyselyn kvantitatiivinen osuus

Kyselyssä taustaan liittyvät kysymykset <sup>178</sup> olivat lähes kaikki kvantitatiivisia, joihin hain selkeitä vastauksia, jotta pystyin kategorioimaan vastaajat näiden perusteella. Ympäristövaikutuksista, liikenteen sujuvuudesta ja turvallisuudesta, kaupunkiympäristön mahdollisista maiseman muutoksista sekä koetuista terveys- ja hyvinvointivaikutuksista löytyi sekä kvantitatiivisia että tarkentavia kvalitatiivisia kysymyksiä. Esitän tulokset suurimmaksi osaksi kuvailevasti ja sanallisesti, mutta osaan olen liittännyt palkkikaavion havainnollistamaan tuloksia paremmin.

Vastaajista suurin osa (81 %) oli 25–64-vuotiaita ja ei asunut Nallibaanan varrella (94 %). Kuitenkin 98 %:lle Nallibaanan ympäristö oli tuttu, ja vastaajista kaikki olivat pyöräilleet sitä pitkin (100 %). Kaikki myöskin käyttivät Nallibaanaa vapaa-ajan matkoihin ja vain 12 prosenttia työmatkoihin.

---

<sup>175</sup> Ervasti 2019.

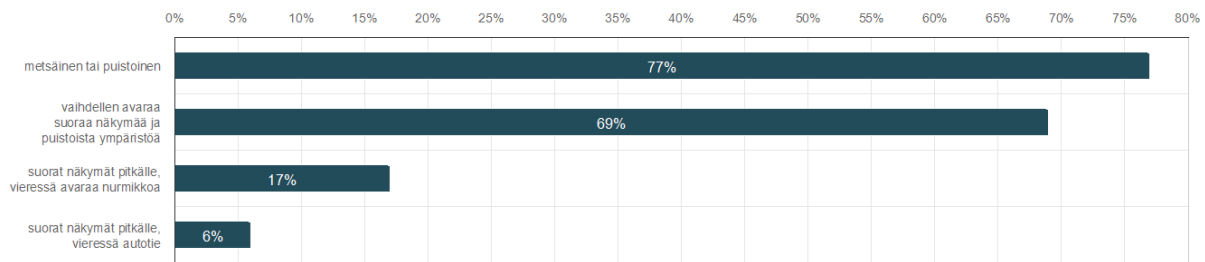
<sup>176</sup> Ervasti 2019. Kommenttipalsta nimimerkki ”Nimetön”.

<sup>177</sup> mm. Rämö 2025.

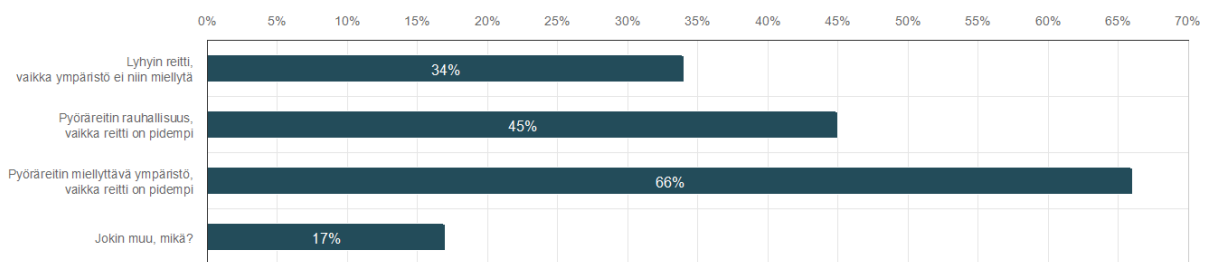
<sup>178</sup> Liite 1, kysymykset 1–8. Kysymys 4 sisälsi lisäksi avoimen kysymyksen.

77 % kyselyyn vastanneista valitsi mieluummin metsäisen ja puustoisin pyöräily-ympäristön (Taulukko 1) ja 70 % pyöräilisi mieluummin pyörätiellä, joka olisi mutkitteleva reitti asfalttipinnalla. Pyöräreitin valinnassa miellyttävä ympäristö koettiin tärkeimmäksi kriteeriksi, vaikka reitti olisikin pidempi (Taulukko 2).

Taulukko 1. Vastausten jakaantuminen kysymykseen 2 (Liite 1), jossa kysyttiin mieluista pyöräily-ympäristöä.



Taulukko 2. Vastausten jakaantuminen kysymykseen 4 (Liite 1), jossa kysyttiin tärkeitä kriteerejä pyöräreitin valinnassa.



Vastaajat kokivat, että Nallibaana sopii ympäristöönsä (73 %) ja ympäristön muutokset Nallibaanan myötä eivät surettaneet suurinta osaa vastaajista (62 %). Nallibaanan leveys koettiin sopivana (63 %), punainen väri hienona (72 %) ja pinta ei voisi olla muuta kuin asfalttia (72 %). 11 prosenttia ehdotti baanin pinnaksi soraa ja yli 11 prosenttia merkitsi baanin väritykseltään rumaksi.

Nallibaanan koki turvalliseksi 92 %, eikä läheltä piti -tilanteita tai onnettomuuksia ole suurimmalle osalle sattunut (88 %).

Nallibaana ei ole saanut vastaajia vähentämään autoilua (70 %), eikä osata sanoa, onko se vähentänyt Pikisaaren autoliikennettä (59 %). Hyvinvoinnin osalta 43 % vastaajista koki hyvinvoinnin lisääntyneen, kun taas 36 % koki, ettei hyvinvointi ollut lisääntynyt. Loput vastaajista eivät osanneet sanoa (21 %).

Ristiintaulukoinnin avulla pystyin haarukoimaan Nallibaanan varrella asuvat asukkaat ja heidän mielipiteensä baanaan liittyen (Liite 2). Valitsin vastauksista ainoastaan osuudet, joihin piirtyi selkeä kanta eli yli 60 % vastaukset. Suurin osa Nallibaanan varrella olevista koki Nallibaanan liian leveäksi (66,67 %), ja heistä kaikkia suretti Nallibaanan aiheuttama ympäristön muutos (100 %). Suurin osa (66,67 %) koki, ettei hyvinvointi ollut lisääntynyt Nallibaanan myötä. Nallibaana koettiin turvalliseksi, mutta toisaalta myös läheltä piti -tilanteita oli sattunut.

Vertailin myös eri vastausten välisiä riippuvuuksia. Ristiintaulukoinnin sain tehtyä lähes automaattisesti Webropol- ohjelman analysointityökaluilla (Insight), kun valitsin haluamani vertailtavat kysymykset. Mielenkiintoista oli se, että ne vastaajat, jotka pyöräilijät mieluummin suoralla tiellä, jossa on autotie vieressä, kannattivat täysin asfalttipintaista baanaa ja lyhyintä reittiä, vaikka ympäristö ei olisikaan miellyttävä. Myös suorat näkymät pitkälle ja nurmikko vieressä, oli heille mieluinen. He eivät asuneet Nallibaanan varrella eikä Nallibaanan ympäristö ollut heille tuttu. Heitä ei myöskään surettanut Nallibaanan aiheuttama ympäristön muutos (Liite 3).

Lisäksi vertailin, oliko Nallibaanaa työ- ja vapaa-ajan matkoihin käytävillä eroavaisuuksia. Näistä ei tullut esille selkeästi kuin se, että Nallibaanaa työmatkoihin käyttävät pyöräilevät mieluummin pyörätiellä, joka on mutkitteleva reitti kivi- tai sorapinnalla (57,1 %), kun taas vapaa-ajan pyöräilijöistä tämän vaihtoehdon valitsi vain 26,9 %.

### **5.3 Kyselyn kvalitatiivinen osuus**

#### **5.3.1 Mieluisin pyöräreitti**

Mieluisin pyöräreitti (Liite 1, kysymys 4) olisi aiemman kvantitatiivisen analyysin mukaan vastaajien mielestä metsäinen ja puustoinen (77 %). Avointen vastausten perusteella tein laadullisen analyysin (Taulukko 3), jossa sain sisällönanalyysin avulla vastaukset jaettua kahteen eri koodiin ympäristön ja turvallisuuden osalta. Sen perusteella tärkeää pyöräreitin valinnassa olisi, että sen ympäristö olisi vaihteleva, suojaisa ja miellyttävä. Reitti tulisi olla turvallinen, ja sellainen, josta olisi mahdollista poiketa poluille. Liikenteen osalta olisi selkeät väistämisvelvollisuudet, ei risteyksiä autoliikenteen kanssa ja reitti olisi liikenteen osalta sujuvaa.

Taulukko 3. Analyysirunko avoimen kysymyksen osalta, jossa vastaajat kuvailivat tärkeimpiä kriteerejä pyöräreittiä valitessa (Liite 1).

Yläluokka	Alkuperäinen ilmaus	Pelkistetty ilmaus	Alaluokka
<b>Ympäristö</b>	Pyöräreitin vaihtelevuus lyhyt etäisyys huomioiden	Vaihteleva reitti.	<b>Reitin ympäristö</b>
	Kiireessä, esim. aamuisin reitin nopeus, muulloin miellyttävä ympäristö	Miellyttävä ympäristö.	
	Suojaisa	Suojaisa reitti.	
	Mahdollisuus poiketa poluille	Mahdollisuus poiketa poluille.	
<b>Liikenne</b>	Turvallinen reitti, jossa on mahdollisimman vähän risteyksiä	Turvallinen reitti.	<b>Turvallisuus</b>
	Ei/vähän risteyksiä autoliikenteen kanssa	Ei risteyksiä autoliikenteen kanssa.	
	Pyrin löytämään sujuvan reitin. Siihen vaikuttaa muun muassa, onko reitillä liikennevaloja.	Sujuva reitti.	
	Selkeät väistämisvelvollisuudet	Selkeät väistämisvelvollisuudet.	

Vastauksista ilmenee, kuinka kaupunkilaiset arvostavat turvallista kaupunkirakennetta, jossa on otettu huomioon olemassa oleva ympäristö. Suojaisa reitti viittaa puiden antamaan suojaan. Mahdollisuus poiketa polulta kritisoi pyöräbaanan jaottelua pyöräilyn ja kävelyn osalta, jolloin syntyy pelko ylittää pyöräilyosuus eikä uskalleta poiketa sivupoluille.

### 5.3.2 Nallibaanan sopivuus ympäristöönsä

Nallibaanan sopivuutta ympäristöön kysyin kysymyksissä 9–10. Kysymys 10 salli avoimet vastaukset, ja tein siitä edellisen tapaan sisällönanalyysin, josta nousi esiin seitsemän pääteemaa: puuston poisto, halutaan luonnonmukaisempaa ja pienimuotoisempaa reittiä, baanun ulkonäkö, näköalapaikan poistuminen, kävelijöiden unohtaminen ja turvallisuuden muutos.

Avointen vastausten (12 kpl) perusteella vastaajia suretti ympäristön muutoksessa varsinkin puuston poistaminen. Eräs vastaaja otti kantaa tämän teeman osalta myös laajemmin baanujen rakentamisen vaikutuksista ja arvostuksista puihin.

Isoja, vanhoja puita piti kaataa sen takia. Sama kaikkialle missä baanoja rakennetaan; kaikki nurin vain! Oulussa ei osata arvostaa vanhaa puustoa!

Nallibaanan myötä sillat jaettiin pyörä- ja kävelykaistoihin.<sup>179</sup> Osa vastaajista tämä harmitti, koska samalla poistui hyvä näköalapaikka. Koettiin myös, että sillat ovat Oulun ainoita näköalapaikkoja, jolloin menetettiin merkityksellinen kaupunkitila.

Aivan ylimitoitettu aukea mittakaava, joka ei palvele viihtyisää kulkemista. Kaupungin idyllisiin ja elämyksellisiä kevyenliikenteenväylä on pilalla, ennen kaikkea jalankulkijoiden näkökulmasta. Sillat ovat käytännössä ainoita Oulun näköalapaikkoja ja nyt kaistoitus estää niistäkin nauttimisen.

Avointen vastausten perusteella baanan visuaalinen ilme koettiin liian suoraksi, leveäksi, maantienkaltaiseksi ja mittakaavaltaan ylimitoitetuksi. Leveä, pientareinen ja kolmeen osaan lohkottu tila ei houkutellut, vaan vastaajat toivoivat pienimuotoisempaa ja luonnonmukaisempaa reittiä.

Nallibaanan rakentamisessa ei vastaajien mielestä ollut huomioitu kävelijöitä ja koettiin, että heidän tilansa oli kaventunut. Myös turvallisuuden tunteeseen Nallibaana oli vaikuttanut negatiivisesti. Koettiin, etteivät pyöräilijät noudata liikennesääntöjä ja baanaa verrattiin *moottoritiehen, jossa voi ajaa kovaa muista liikkujista välittämättä*. Vastauksissa ilmeni, että entinen luonnonmukainen reitti, joka oli *metsäinen ja vehreä*, olisi ollut riittävä.

### 5.3.3 Positiiviset ja negatiiviset ympäristövaikutukset

Yhtenä teemana kyselyssä oli Nallibaanan ympäristövaikutukset, joilla halusin saada selville kokevatko vastaajat, että ympäristö on muuttunut jollain lailla positiivisesti (Liite 1, kysymys 14) tai negatiivisesti (Liite 1, kysymys 12). Kysymyksellä 12 (Liite 1) hain niitä Nallibaanan aiheuttamia ympäristön muutoksia, jotka surettivat ihmisiä. Jaoin vastaukset (16 kpl) sisällysanalyysin kautta kolmeen yläluokkaan, joita ovat *kaupunkitilan muutos, kaupunkiympäristön muutos ja visuaalinen ilme*. Visuaalisen ilmeen alle sain alaluokat, joita ovat *baanan ulkonäkö, teollisen näköinen ja maantiemäinen*. Kaupunkiympäristön muutoksen alle sijoitin *puiden kaatamisen* (Taulukko 4), kaupunkitilan alle *turvallisuuden muutoksen ja valaistuksen*. Nämä alaluokat määrittivät kaupunkiympäristön koettua negatiivista muutosta.

Eniten vastaajia suretti puiden kaataminen baanan tieltä. Koettiin, että baanan rakentamisessa tehtiin liian *insinöörimäistä* metsikön kaatoa. Tällä vastaaja tarkoittanee ylimitoitettua ja liian suoraviivaista puiden kaatamista. Metsikön kaataminen oli vastaajien mielestä *vähentänyt vehreyttä ja samalla puuston viilentävää vaikutusta sekä tehnyt alueesta liian rakennetun*.

---

<sup>179</sup> Oulun kaupunki 2023b.

Koettiin, että oli menetetty sopukkainen miljöö ja kokemus luonnon läheisyydestä. Ympäristö oli muuttunut baanan myötä teollisen näköiseksi, liian rakennetuksi ja maantiemäiseksi baanan liiallisen leveyden ja pintareiden myötä. Baanan valaistuksen osa koki liian kirkkaana eikä ympäristöön soveltuvana.

Taulukko 4. Osa analyysirungosta kaupunkiympäristön muutoksen osalta (kts. kysymys 12, Liite 1).

Yläluokka	Alkuperäinen ilmaus	Pelkistetty ilmaus	Alaluokka
<b>Kaupunkiympäristön ja maiseman muutos</b>	Metsikön ylimääräinen kaato oli vähän turhan insinöörimäinen ratkaisu.	Metsikön kaataminen oli insinöörimäinen ratkaisu.	Puiden kaataminen
	Vanhoiden puiden kaataminen.	Vanhoiden puiden kaataminen.	
	Mittakaava ja sopukkaisen miljöön pilaaminen.	Sopukkaisen miljöön pilaaminen.	
	Kaikkien baanojen tieltä raivataan liikaa isoa puustoa, joka on kuitenkin tärkeä vehreyttä ja viileyttä kaupungissa lisäävä tekijä	Isoa puustoa raivataan liikaa. Puusto on tärkeä vehreyttä ja viileyttä kaupungissa lisäävä tekijä.	
	Kokemus luonnon läheisyydestä muuttuu, kun metsän keskellä kulkeva väylä kevennetään ja puita harvennetaan myös väylän ulkopuolelta.	Kokemus luonnon läheisyydestä muuttuu, kun metsän keskellä kulkeva väylä kevennetään ja puita harvennetaan myös väylän ulkopuolelta.	
	Pikisaaren puut.	Pikisaaren puuston kaataminen.	
	Luonnon hävitys reitin varrelta.	Luonnon hävitys reitin varrelta.	
Puiden kaataminen baanojen tieltä.	Puiden kaataminen baanojen tieltä.		

Ympäristön positiivisista muutoksista nousi esille turvallisuuden teema. Vastaajat kokivat, että baanan myötä liikenne kadulla on rauhoittunut. Pyöräilijät kokivat, että oma kaista sujuvoittaa liikennettä eikä tarvitse väistellä kävelijöitä. Valaistuksen muutos on vastaajien mielestä miellyttävä, sillä valaistus luo turvallisuuden tunnetta ja on entistä parempi. Ympäristön osalta ollaan tyytyväisiä, että kaadettujen puiden tilalle on istutettu uusia puita. Ryteikköjen raivaus on erään vastaajan mielestä positiivista ja vielä pitäisi jossain kohdin baanaa hänen mielestään leventää, koska *nykyisellään isot massat eivät mahdu ohittamaan toisiaan molempiin suuntiin ja yhtäaikaan*. Yksi on vastannut positiivisena seikkana Nallikarin saavutettavuuden. Nallibaanan varrelle tulleet penkit koetaan positiivisena.

### 5.3.4 Tärkeät näkymät ja kohdat

15. kysymys (Liite 1) viittasi Nallibaanan varrella oleviin tärkeisiin näkyymiin ja kohtiin. Tällä halusin selvittää kaupunkitilaan liittyvien reittinäkömien tärkeyttä tai mahdollista omistajuutta

sekä mieluisia paikkoja. Samalla minua kiinnosti, onko jotain katseen kohteita tai tärkeitä paikkoja mahdollisesti tuotu baanan myötä paremmin esille tai kenties menetetty.

Monet vastaajista kokivat Pikisaaren miljöön tärkeäksi ja tunnistivat sen kulttuurihistoriallisesti arvokkaaksi asuinalueeksi. Pikisaareen avautuva näkymä kaupungilta päin nähtiin hienona. Myös näkymä talojen välistä koettiin hienona. Itse reitti Pikisaareen oli erään vastaajan mielestä hänelle tärkeä.

Torinrannan ja Pikisaaren välinen silta näyttäytyi monen vastaajan mielestä tärkeänä kohtana Nallibaanan varressa. Tärkeitä olivat myös näkymät sillalta suistoon ja joka suuntaan sekä näkymä Hartaanselän ylittävältä sillalta pohjoisen puolelle. Eräs vastaajista nautti näkymästä keskustaan päin, kun *keskustan silhuetti avautuu edessäpäin ja kotoinen tunne valtaa mielen*. Näkymä oli vastaajan mielestä upea. Eräs vastaajista koki tärkeäksi Pikisaareessa kohdan, jossa rakennukset ovat lähellä baanaa ja *tunnelma on jotenkin kotoisa*.

Useat vastaajista kokivat Pikisaaren pohjoisen metsäisen alueen tärkeäksi. Alla yhden vastaajan kuvaus tärkeästä kohdasta Nallibaanan varrella.

Metsäinen osuus Pikisaareessa. Se on kuin tämän väylän keuhkot. Siinä voi ajaa huoletta koska autoja, risteyksiä ei ole...

Osaa harmittaa Nallibaanan myötä menetetyt näkymät ja tilat.

Se, mitä ei enää ole. Siis kaksisuuntainen väylä ihan talojen nurkalta aina Hieta-  
saareen asti. Pyörällä lipuminen ei enää onnistu.

Nallibaana näyttäytyy epämieluisana vaihtoehtona hitaaseen kulkuun, kun haetaan entistä rauhallisempaa ja metsäisempää miljöötä.

En mielellään enää kulje Pikisaaren läpi pyörätietä, vaan kierrän rantareittejä koska baanan jäljiltä menetettiin paljon metsää.

### 5.3.5 Turvallisuuden tunne

Vain pieni osa vastaajista koki Nallibaanan turvattomaksi (6 %).<sup>180</sup> Kaikissa näissä vastauksissa baanan toteutus oli perimmäinen syy turvattomuuteen. Baana koetaan pyöräilijöiden moottoritieksi, jossa on liian suuri nopeus ja pyöräilijät eivät huomioi muita kanssaliikkuja.

---

<sup>180</sup> Liite 1, kysymys 19

Vastauksista löytyi samankaltaisuuksia aiempien vastausten kanssa, joissa sivuttiin myös turvallisuusteemaa.<sup>181</sup> Pyöräilijöiden tilannenopeus pelotti, ja baana koettiin turvattomaksi lasten kanssa. Alla oleva vastaaja koki, että lasten kanssa pyöräillessä baana on vaarallinen.

Lasten kanssa pyöräillessä on turvatonta antaa pikkulapsen pyöräillä keskellä tietä. Lapsen olisi aina turvallisempaa pyöräillä reunassa.

Lisäksi lasten kanssa pyöräillessä koen baanat turvattomimmaksi, koska he joutuvat pyöräilemään keskellä tietä.

### 5.3.6 Lisää pyöräbaanoja

Viimeisenä kysymyksenä<sup>182</sup> esitin tulevaisuuteen viittaavan lauseen, jossa kysyin mielipiteitä tulevaisuuden pyöräbaanarakentamisesta Oulussa. Kysymyksellä hain vastaajien tuntemuksia, kenties jopa affekteja, uutta pyöräbaanarakentamista kohtaan. Taustalla tähän kysymykseen olivat mielipidepalstojen kommentit, joissa oli otettu hanakasti kantaa baanarakentamiseen. Minua kiinnosti, minkälaisen vastaanoton tällainen tulevaisuuteen kohdistuva rakentaminen saisi. Tähän kysymykseen sain lähes 90 % vastauksia. Kokosin vastauksista sisällönanalyysin kautta koosteen, jossa jaoin vastaukset positiivisiin, ehdollisesti positiivisiin ja opastaviin sekä lisäksi vastauksiin, joissa ilmeni sureminen ja pelko. Vastausten perusteella 60 % koki baanat myönteisenä kehityssuuntana. Osa ei vastausta selittänyt vaan totesi vaan lyhyesti, että *hyvä juttu*. Positiivisesti vastanneista huokui asiantuntijamainen tietämys pyöräbaanainfraa kohtaan. Osattiin käyttää sanoja, kuten lyhennettä *jkpp*, eli jalankulku ja pyöräily, *yhdistetty väylä, liikenteen väylä ja valtasuoni*. 30 % positiivisesti vastanneista kommentoi pyöräbaanoja liikenteeseen liittyen.

Erittäin hyvä asia! Ihmisiä pitäisi kannustaa pyöräilemään vielä enemmän Oulussa, missä on tasaista ja vahva pyöräilykulttuuri pohjalla, minkä päälle on helppoa rakentaa uutta ja laadukasta infraa. Sähköpyöräilyn yleistymisen myötä noin 10 km matka ei tunnu enää missään...

Investoinnit kestävään liikkumiseen lisäävät hyvinvointia ja kannustavat liikkumaan; niitä tulisi olla jokaisella kaupungin sisääntuloväylällä.

32 % toivotti baanat tervetulleiksi, mutta ehdollisena. Toivottiin, että uudet baanat sovitettaiisiin olemassa olevaan ympäristöön luontoa kunnioittaen. Lisäksi nähtiin, että baanat lisäävät

<sup>181</sup> kts. luku 5.2.2 Nallibaanan sopivuus ympäristöönsä.

<sup>182</sup> Liite 1, kysymys 25.

pyöräilijöiden varomatonta käytöstä ja suunnittelussa pitäisi ottaa huomioon myös jalankulkijat.

Baanat ovat hyvä asia, mutta ne tulisi sovittaa kaupunkiin siten, että niitä rakennetaan mieluummin autoteille kuin kavennetaan kävelytilaa, ja ratkaisuja ei tule monistaa paikasta riippumatta.

Pyöräteiden parantaminen on hyvä asia, mutta näyttää lisäävän pyöräilijöiden varomattomuutta liikenteessä – mahdollisesti ns. "punainen matto" -syndrooman vuoksi.

Puiden menetys suretti osaa vastaajista jo etukäteen, ja baanau suunnittelussa toivottiin, ettei kaadettaisi puustoa baanau tieltä. Alla olevassa vastauksessa vastaaja näkee puiden säästämisen myös estävän tuulisuutta.

En halua, että yhtään puuta kaadettaisiin baanau tieltä. Puut ovat tärkeitä sekä ympäristön että viihtyvyyden vuoksi. Lisäksi puut varjostavat kesällä reittiä ja estävät tuulia.

Osa suree jo etukäteen puiden poistoja.

Suren jo etukäteen puiden poistoja. Paikalliset eivät ymmärtääkseni Oulussa halua baanoja omille asuinalueilleen, koska niistä kärsii tärkeit lähiluontokohteet. Harvoilla reiteillä ydinkeskustan ulkopuolella levennetylle baanalle on oikeasti tarve. Kapeammatkaan pyörätiet eivät Oulussa ole ruuhkaisia.

Yksi mainitsee kommentissaan suunnitteilla olevasta *Mäntybaana II* -vaiheesta ja suree myös jo etukäteen puiden poistoa.

Surettaa jo valmiiksi Mäntylän ikoniset, komeat hongat, nekin tietysti revitään maan tasalle :(

Baanau leveyteen myös otettiin kantaa.

En pidä siitä, että baanau ovat leveitä ja niiden vierellä ei anneta kasvaa varjostavaa puustoa.

Lisäksi otettiin kantaa pyöräbaanojen suoruteen, ja suora väylä koetaan tylsänä.

Pyöräily on myös paljon tylsempää, jos pyörätie on liian suora, loivat mutkat tuovat vaihtelevuutta reittiin.

Osalle vanhat pyörätiet ovat riittävät ja tämän suuntaisia vastauksia löytyi myös ehdollisista vastauksista, joissa mainittiin, että hyvä asia, *mikäli ovat kovalla käytöllä*.

## 6 Tulosten yhdistäminen

Monimenetelmällisessä tutkimuksessa tutkimuksen laatu ja vaikuttavuus ovat sidoksissa aineistojen sekä laadulliseen että määrälliseen analyysiin, joissa oleellista on näiden tapojen ja tulosten yhdistäminen. Tulosten ja aineiston integroiminen osaksi teoriaa on tärkeää, jotta voidaan vastata kattavasti tutkimuskysymyksiin. Tutkijan osuus on analysoida ja tulkita aineistoa valitun teorian ohjaamana.<sup>183</sup> Analysoin aineistoa teoreettisista lähtökohdista, joita olivat humanistinen kaupunkitutkimus ja Gehlin tutkimukset viihtyisästä kaupunkitilasta. Näiden avulla käsiteltävää aihetta pystyi tarkastelemaan kattavasti. Monimenetelmällisessä tutkimuksessa aineiston analyysiin löytyy lähes rajaton määrä erilaisia menetelmällisiä kombinaatioita<sup>184</sup>. Käytin tässä tutkimuksessa laadullisen aineiston analyysiin sisällönanalyysia, joka on tapausorientoitunut menetelmä. Määrällisessä aineistossa käytin kuvailevaa tilastollista analyysia, jossa aineisto esitetään keskiarvoina ja visualisointeina, kuten taulukoiden ja histogrammien muodossa.

Tutkimustuloksissa tulivat esille kaupunkilaisten arkiset kokemukset koetusta ja eletystä kaupunkitilasta ja sen merkityksellisestä ympäristöstä. Kaupunkilaisten vastauksissa esiintyy vahvasti Lefebvren määritelmän mukaisista sosiaalisen tilan määritteistä eletty tila, jossa esiintyvät kaupunkilaisten liikkuminen ja se, kuinka he käyttävät tilaa. Eletty tila ilmenee ihmisten tunteina ja kulttuurisina merkityksinä, kuten esimerkiksi suremisena ja harmituksena puiden kaatoa kohtaan tai merkityksellisen tilan katoamisena.

Puiden ja metsän tärkeys korostuivat mielipidekeskusteluissa ja kyselyn vastauksissa. Voidaan nähdä, kuinka luonto itsessään on merkityksellinen, mutta myös sen ajallinen kerrostuneisuus ja esteettinen kokemus ovat tärkeitä. Mieluisin pyöräily-ympäristö olisi metsäinen tai puustoinen, mikä korreloi vahvasti mielipidekirjoitusten teemoja, joissa kritisoitiin paljon puiden kaatamista baanan tieltä. Puut koetaan tärkeiksi ja niillä on tutkitusti positiivisia vaikutuksia ihmisen sosiaaliselle ja fyysiselle hyvinvoinnille.

Vaikka suurimman osan mielestä Nallibaana sopii ympäristöönsä, kyselyn avoimista vastauksista ilmeni kuitenkin, että baana muutti kaupunkitilaa liian rakennetuksi ja kolhoksi, ja on näin vaikuttanut negatiivisesti ympäristön esteettisyyteen. Vastaajien mielestä kävelijöiden tila oli kaventunut ja sillalta oli menetetty tärkeä näköalapaikka. Nallibaanan rakentamisessa

---

<sup>183</sup> Åkerblad & Seppänen-Järvelä 2024, 137–139.

<sup>184</sup> Åkerblad & Seppänen-Järvelä 2024, 141.

surettivat eniten puiden kaataminen, liian suuri mittakaava ja turvallisuuden muutos. Kyselytutkimuksen mukaan ihmiset kokivat, että he ovat menettäneet pyöräbaanujen myötä merkityksellisiä julkisia tiloja, kuten siltojen näköalapaikat. Vastaajat kokivat, että sillat olivat lähes ainoita kohtia Oulussa, joissa pystyi pysähtymään ja näkemään kauas. Nallibaanan myötä pysähtymisen paikat oli menetetty. Koettiin myös, ettei pyörällä hitaasti eteneminen enää onnistu. Vastaajat pyöräilevät mieluiten reittiä, joka olisi mutkitteleva reitti asfalttipinnalla. Arvostettiin miellyttävää ja rauhallista pyöräily-ympäristöä, vaikka reitti olisikin pidempi. Mutkaisempi ja pienimittakaavaisempi reitti olisi tuottanut hitaampaa mutta vastaajien mielestä miellyttävämpää kaupunkitilaa. Gehl puhuu ihmisen mittakaavaisesta suunnittelusta, joka tässä tulee kaikilta osin esille.

Kyselytutkimuksen mukaan koettiin, että leveä pyöräbaana aivan kuin oikeuttaisi pyöräilijöitä ajamaan holtittomasti piittaamatta liikennesäännöistä. Tämä turvallisuuden muutos oli nähtävissä myös mielipidekirjoituksissa, vaikka pyöräbaanan tarkoitus onkin päinvastainen. Toisaalta osa koki, että baanan myötä liikennejärjestelyt olivat selkeämmät ja pyöräilijöille paremmat, kun ei tarvitse tuntea pelkoa siitä, että törmää kävelijöihin. Lasten kanssa pyöräbaana koettiin turvattomaksi, koska lapsi joutuu pyöräilemään keskellä tietä ja baanalla pyöräilynopeus on suurempi kuin tavallisella pyörätiellä. Tämän huomasin myös omassa havainnoinnissani, että lapsi asettuu pyöräbaanalla todella turvattomaan tilaan, kuten myös koira. Pyöräilijät ohittivat aika läheltä ja lujaa vauhtia koiria, vaikka eläin säikähtäessään voi liikkua arvaamattomasti. Reitilläni sähköpyörät näyttäytyivät autonkaltaisina kovan vauhdin vuoksi. Pohdin, pitäisikö heillekin olla nopeusrajoituksia tai luonnollisia hidasteita tietyillä kohdilla tai liikennekasvatusta, jotta osattaisiin ottaa huomioon muut kanssaliikkijat.

Metsän häviäminen ja isojen puiden kaataminen baanan vuoksi tulivat esille niin kyselyssä kuin Kalevan kommentoissa. Nallibaana on poistanut julkisen tilan, jossa luonto muodostaa henkilölle suojaa ja tätä kautta luo merkityksellisen tilan. Niin Kalevan mielipideosastojen kommentoissa kuin kyselytutkimuksessa ja omassa havainnoinnissani tuli esille, kuinka tärkeä ja merkittävä asia isot puut ja metsät ovat, ja näiden poistosta oltiin todella harmissaan ja sitä kritisoitiin paljon. Omissa haivannoissani muistan myös surreeni komeiden puiden runsasta kaatoa. Ajattelin, että Pikisaari on tärkeä ja arvokas osa Oulua ja sen pirstaloitunutta luontoa tulisi ennemminkin suojella, jotta sen arvo ja tunnelma säilyisivät.

Hyvinvointi näyttää kyselytutkimuksen määrällisten vastausten valossa hieman lisääntyneen Nallibaanan myötä, muttei kuitenkaan ole saanut vähentämään vastaajien autoilua. Kvantitatiivinen osuus paljasti, että baanan väri koetaan hienona, kun taas kvalitatiivinen osuus osoitti toista. Kaupunkilaiset kritisoivat mielipidekirjoituksissa ja kyselyssä vahvasti baanan väriä ja leveyttä sekä sitä, kuinka pienimittakaavaisuus häviää baanan myötä. Ihmiset näyttävän arvostavan idyllisyyden ja puuston sekä metsän kautta myös kauneutta.

Tulevaisuudessa pyöräbaanat toivotetaan tervetulleiksi, mutta tietyin varauksin. Toivottiin, että erityisesti ympäröivä luonto otettaisiin huomioon ja suunniteltaisiin baanat aina paikkaansa sopivaksi. Ei haluttu, että baana oikeuttaisi ympäristön tuhoamisen. Koettiin myös, että leveä, tasainen ja suora pyöräbaana ei ole mieluisin pyöräilytie. Tällöin baanan suunniteluohjeita tulisi osata soveltaa tapauskohtaisesti, jottei liian jyrkät tekniset ohjeet ohita luontoarvoja, joita kaupunkilaiset arvostavat. Kaupunkisuunnittelussa läpinäkyvä kommunikatiivinen suunnittelu olisi tärkeää, jotta kaupunkilaisten oma ääni ja kokemuksellisuus saataisiin osaksi suunnittelua.

Niin kyselytutkimuksen vastauksissa, mielipidekirjoituksissa kuin omassakin havainnoinnissani kaupunkitila muuttuu pyöräbaanan seurauksena niin visuaalisesti kuin arjen käytännöissä. Baanat oikeuttavat pyöräilijöiden tilannenopeuden muutoksen, ovathan ne suunniteltu pyöräilijöiden laatuikäviksi, jotka on mitoitettu suurelle käyttäjämäärällä ja nopeudelle. Näkyvät muutokset kaupunkitilassa ovat baanan väri, sen leveys ja puiden kaataminen. Baanat täten sanoittavat kaupunkitilaa ja sen sääntöjä uudelleen. Kaupunkitilan esteettisyyden muutos sanoitettiin avoimissa vastauksissa kolhoksi ja jopa rumaksi. Toisaalta kyselyn kvantitatiivisen osuuden mukaan väriä pidettiin hienona. Tässä ilmeni kvantitatiivisen ja laadullisen aineiston eroavaisuus, kun kyselyn avoimissa vastauksissa samoin kuin mielipideosastojen kommentteissa ihmiset sanoittivat mielipiteensä yleensä kärkkäämmin kuin pelkissä rasti ruutuun - vastauksissa.

## 7 Johtopäätökset

Lähdin tutkimaan pyöräbaanan aiheuttamia kaupunkiympäristön muutoksia, koska ne ovat suhteellisen uusia kaupunkitilojen muokkaajia ja lisäksi ne ovat aiheuttaneet paljon keskustelua ja jopa kritiikkiä. Tutkimuskysymykseni oli, miten kaupunkiympäristö on muuttunut Nallibaanan myötä ja miten kaupunkilaiset ovat kokeneet nämä muutokset. Tutkimusaihe oli todella mielenkiintoinen, ja laadullisen aineiston osalta tutkimustulokset paljastivat hyvin, miten kaupunkitila on muuttunut. Nallibaanan myötä kaupunkiympäristö on muuttunut niin tilallisesti kuin kokemuksellisesti. Kaupunkilaiset suhtautuvat näihin muutoksiin yleisesti kyselyn tulosten perusteella myönteisesti, mutta laadullinen ja monimenetelmällisesti hankittu aineisto paljasti, kuinka varsinkin puiden menetystä surraa laajalti.

Teoriaosuudessa esitin humanistisen kaupunkitutkimuksen lähtökohdat, joita tutkimukseni noudattaa. Koko tutkimustani kehystää vahvasti tanskalaisen arkkitehti Jan Gehlin näkemykset ihmisen kokoisesta kaupungista, jossa keskiössä on suunnitella kaupunki ihmisille ja ihmisten mittakaavaisesti. Pyöräbaanan käyttämä tila on kaupunkitilaa, jossa liikutaan, ja jossa tapahtuu kohtaamisia. Tutkimuksessani vastaajat sanoittavat pyöräbaanan aiheuttamaa kaupunkitilan muutosta. Pyöräbaanojen myötä on havaittu, että kävelijöiden kaupunkitila kapeenee. Nallibaanan osalta havaittiin, että tärkeä näköalapaikka on lähes menetetty eikä hitaaseen pyörällä kulkemiseen ole enää tilaa. Puiden kaataminen surettaa kaupunkilaisia sekä maisemallisesti että luontoarvojen kautta. Tähän liittyy olennaisesti myös ympäristön esteettinen kokemus, joka nitoo yhteen ympäristön esteettisyyden vaikutukset hyvinvointiin. Ympäristö on muuttunut, puut eivät tuo suojaa ja pienipiirteisempi tila on menetetty.

Toisaalta kyselytutkimuksen kvalitatiivisten tulosten vastaukset olivat ristiriitaisia kvantitatiivisen aineiston kanssa. Määrällinen aineisto osoitti, että suurimman osan mielestä Nallibaana sopi ympäristöönsä, mutta avoimet vastaukset paljastivat sen, mikä ympäristön muutoksessa suretti. Erityisesti kyselyn avointen vastausten analysoinnin avulla saatiin selville, että vastaajia suretti ympäristön muutoksessa puuston poisto ja tärkeän näköalapaikan poistuminen. Näkyviä muutoksia olivat baanan ulkonäkö, joka oli tehnyt kaupunkitilasta liian maantiemäisen ja kävelijöiden asema oli unohdettu. Kävelijät kokivat, että baanan mahdollistama kova vauhti oli lisännyt turvattomuuden tunnetta. Jos kyselylomaketta olisi analysoitu vain kvantitatiivisilla mittareilla, ei se olisi tuonut esille kaupunkilaisten moninaista ääntä.

Valitsemani pyöräbaana edustaa baanaa, joka sijoittuu arvokkaalle rakennetun ympäristön alueelle, on lähellä kaupungin keskustaa ja on osa vapaa-ajan viettoon vievää reittiä. Voi olla, että kriittiset mielipiteet osuvat tähän baanaan juuri siksi, että se koskettaa niin monentyyppistä ja arvokasta aluetta. Jos tutkimuksen kohteena olisi ollut kauempana keskustaa oleva baana, olisivat tulokset voineet olla erilaiset.

Humanistinen tutkimusote näkyy gradussani vahvasti tuodessani esille kaupunkilaisten mielipiteet. Toteutin tutkimuksen monimenetelmällisesti, koska halusin varmistaa kaupunkilaisten kritisoimat aiheet pyöräbaanoista käytävistä keskusteluista eri metodeilla, jotta tulokset eivät olisi liian kevein perustein tehtyjä. Koin, että eri tavalla hankittu tieto voisi luoda luotettavampaa tutkimustulosta kuin se, jos olisin toteuttanut pelkän kyselyn ja johtanut siitä johtopäätökset. Otaksun, että keskusteluihin on osallistunut ihmisiä eri aloilta ja yhteiskuntaluokista. Pohdin alussa myös kävelyhaastattelun ottamista mukaan tutkimukseen, mutta koin, että se ei enää välttämättä olisi tuonut mitään lisäarvoa tähän aiheeseen tai se olisi voinut olla liian marginaalinen, jos osallistujat olisivat olleet liian homogeenistä joukkoa. Toki se olisi voinut paljastaa enemmän mielipaikkoja ja tunteita, joita baana herättää. Lisäksi sen avulla olisi voinut paremmin eritellä esimerkiksi asiantuntijan, asukkaan ja turistin mielipiteitä.

Tämä tutkimus vahvistaa aikaisempia tutkimuksia viihtyisistä kaupunkiympäristöistä ja niistä syntyneitä teemoja, kuten turvallisuuden, hyvinvoinnin ja luonnon tärkeyttä. Näyttäisi siltä, että ihmisen mittakaavainen kaupunki olisi kaupunkilaisille mieluinen, ja tämä tulisi ottaa kaikessa kaupunkisuunnittelussa huomioon. Kommunikatiivisen suunnittelun kehittäminen ja kaupunkilaisten ottaminen mukaan suunnitteluun jo alkuvaiheessa voisi tuottaa kaupunkiympäristöä, jossa viihdytään. Tosin kaupunkilaisten tosiasiallinen osallistuminen suunnitteluun voisi olla vähäistä, mutta näihin tulisi kehittää keinoja, jotta voitaisiin yhteiskehittää parempia kaupunkitiloja.

Pohdin myös tutkimuksessani, kuunnellaanko kaupunkilaisia ja pääseekö heidän huolensa ja mielipiteensä päätöksentekoon. Pyöräbaanojen synnyttämät keskustelut loivat jo itsessään kuvaa kaupunkitilan muutoksesta, mutta koin tärkeäksi tutkia näitä keskustelujen aiheuttajia vielä enemmän. Vaikka kaupungeissa noudatetaan Habermasin kommunikatiivisen toiminnan teoriaan pohjautuvaa osallistavaa suunnittelua, tämän tutkimuksen valossa näyttää siltä, ettei kaikilta osin kaupunkilaisten mielipiteitä ja huolia kuunnella tai ne eivät pääse aivan toteutuksiin asti. Ihmisten kokoinen kaupunki vaatii kaupunkilaisten äänen kuulemistä. Humanistisen kaupunkitutkimuksen päämääränä on paljastaa inhimillisen elämän lainalaisuuksia ja tuoda

esille kaupunkilaisten näkökannat ja heidän suhteensa ympäristöön<sup>185</sup>. Tässä suhteessa tämän tutkimuksen tulokset toivat vahvemmin ja perustellummin kaupunkilaisten äänen esille.

Teoriaosuudessa avasin myös, kuinka ihmisen oma ympäristösuhde vaikuttaa siihen, miten hän toimii tärkeäksi kokemansa ympäristön hyväksi. Nallibaanan osalta ihmiset ovat osoittaneet mielipidekirjoituksissaan omaa ympäristösuhdettaan, mutta eivät ole järjestäneet mielenosoituksia tai osoittaneet muuten vahvemmin mielipidettensä toiminnallaan, jolloin kaupunki ei ole reagoinut heidän ääniinsä sen kummemmin. Tutkiessani mielipideosastojen kirjoituksia, koin että ihmiset olivat Nallibaanan osalta Palmerin ympäristökasvatusmallin mukaisessa sisemmässä ympyrässä. Pyöräbaanojen myötä ihmiset ovat havainneet ja sitä kautta oppineet, mitä baanan rakentaminen käytännössä tarkoittaa ympäristön osalta. Esimerkiksi Ratabaanan osalta ihmiset ovat allekirjoittaneet adressin, jotta Nokelan metsiä ei tuhottaisi rakentamisen vuoksi. Siis ihmisillä on herännyt huoli ympäristöön kohdistuvan uhan vuoksi, ja he ovat ryhtyneet taistelemaan oman lähiympäristönsä vuoksi.<sup>186</sup> Nähtäväksi jää, miten Ratabaanan osalta käy: vaikuttaako yli 1500 ihmisen allekirjoittama adressi baanan linjauksiin? Säilytetäänkö luontoa ja erityisesti mäntyjä, joita adressissa toivotaan säästettävän? Voisiko kaupunkilaisten toimet vaikuttaa niin, että baana tehdäänkin paikkaan sopivaksi? Ehkä sallitaan kaapeampi osuus kohtiin, jossa arvokkaita puita on paljon, vai tehdäänkö aivan uusi baanalinjaus, jotta ihmisten ääni ja toiveet tulisivat kuulluiksi.

Aiheesta voisi tehdä humanistista jatkotutkimusta, jossa esimerkiksi vertailtaisiin eri kaupunkien pyöräbaanojen aiheuttamia kaupunkitilojen muutoksia. Kiinnostavaa olisi nähdä, toisiko ne esiin uudenlaisia näkökulmia aiheeseen. Myös pyöräliikenteen suunnitteluohjetta voisi tutkia siitä näkökulmasta, että voisiko sen päivittää niin, että siinä olisi huomioitu paremmin erityyppiset kaupunkitilat ja mahdollistettu viihtyisän kaupungin rakentuminen. Puiden ja varsinkin metsien säilyminen voisi olla todellinen syy baanan leveyden kaventamiselle. Samalla väylän kapeneminen osoittaisi visuaalisesti pyöräilijöille merkin nopeuden vähentämiseksi ja lisäisi turvallisuutta. Tärkeät näköalä- ja kohtaamispaikat tulisi tarkastella, ettei näitä turhaan menetettäisi. Myös laajemmin voisi tutkia kaupunkikohtaisesti tärkeitä paikkoja ja näkymiä, jotta isossa kuvassa myös kaavoitus voisi nämä jo aikaisessa vaiheessa huomioida.

---

<sup>185</sup> Vahtikari et al. 2021, 11.

<sup>186</sup> kts. esim. Adressi 2026.

Baanojen suunnittelun ei tulisi olla irrallinen suhteessa muuhun ympäristöön, vaan se tulisi tehdä yhdessä muiden hitaiden kulkumuotojen, kuten kävelyn kanssa ja olla joustava suhteessa kaupunkitiloihin. Päämääränä voisi olla Gehlin määrittelemä viihtyisä kaupunki, joka olisi elävä, turvallinen, kestävä ja terveellinen ja joka houkuttelisi viihtymään ja elämään <sup>187</sup>. Yhtenäisen ja biodiversiteetiltään monimuotoisen kaupunkiluonnon puolesta puhuvat niin kaupunkilaiset mielipiteissään kuin tutkijat, jotka näkevät, kuinka monimuotoinen luonto on yhteydessä hyvinvointiimme.

---

<sup>187</sup> Gehl 2018, 3–6.

## LÄHTEET

Kaikki Internet-osoitteet on tarkistettu 4.5.2026.

### Tutkimusaineisto

#### Selvitykset ja raportit

Liikenne- ja viestintävirasto Traficom 2024. ”Henkilöliikennetutkimus 2021 – Faktakortti: Pyöräliikenne.” Päivitetty toukokuussa 2024. [https://www.traficom.fi/files/media/file/HLT2021\\_Faktakortti\\_Pyöräliikenne.pdf](https://www.traficom.fi/files/media/file/HLT2021_Faktakortti_Pyöräliikenne.pdf).

Liikenne- ja viestintävirasto Traficom 2023. ”Kävelyn ja pyöräilyn investointiohjelman valtionavustukset 2023.” [https://www.traficom.fi/files/media/file/Avustetut\\_hankkeet\\_2023\\_KPinvestointiohjelma.pdf](https://www.traficom.fi/files/media/file/Avustetut_hankkeet_2023_KPinvestointiohjelma.pdf).

Liikenne- ja viestintävirasto Traficom 2026. ”Kävelyn ja pyöräilyn investointiohjelman valtionavustus.” 24.2.2026. <https://www.traficom.fi/fi/liikenne/liikennejarjestelma/kestavan-liikkumisen-edistaminen/kavely-ja-pyoraliiikenne/kavelyn-ja>.

Liikenne- ja viestintävirasto Traficom 2025. ”Liikennejärjestelmän nykytila ja toimintaympäristön muutokset – yhteenveto.” 8.1.2025. Päivitetty 5.1.2026. <https://tieto.traficom.fi/fi/tilastot/liikennejarjestelman-nykytila-ja-toimintaympariston-muutokset-yhteenveto>.

Valtiovarainministeriö. n.d. ”Kuntien tehtävät ja toiminta.” <https://vm.fi/kuntien-tehtavat-ja-toiminta>.

#### Strategiat ja sopimukset

Oulun kaupunki 2022a. ”Kaupunkistrategia Oulu 2030.” Päivitetty 31.1.2022. <https://www.ouka.fi/sites/default/files/attachments/KaupunkistrategiaOulu2030.pdf>.

Oulun kaupunki 2024a. ”Maankäytön, asumisen ja liikenteen sopimukset -MAL.” <https://www.ouka.fi/ouulun-seutu/maankayton-asumisen-ja-liikenteen-sopimukset-mal>.

Oulun kaupunki 2025. ”MAL-sopimuksen seuranta.” <https://www.ouka.fi/media/16196/download>.

Työ- ja elinkeinoministeriö 2022. ”Hiilineutraali Suomi 2035 – kansallinen ilmasta- ja energiastrategia.” <https://julkaisut.valtioneuvosto.fi/server/api/core/bitstreams/a9a76ea4-a8ca-4af8-8016-1062b837cda5/content>.

Ympäristöministeriö 2024a. ”Maankäytön, asumisen ja liikenteen sopimukset.”

<https://ym.fi/maankayton-asumisen-ja-liikenteen-sopimukset>.

Ympäristöministeriö 2024b. ”Oulun kaupunkiseudun kuntien ja valtion välinen maankäytön,

asumisen ja liikenteen sopimus 2024–2035.” [https://ym.fi/documents/1410903/40122839/Oulun+seudun+MAL-sopimus+2024-35+allekirjoitusversio+\(1\).pdf/](https://ym.fi/documents/1410903/40122839/Oulun+seudun+MAL-sopimus+2024-35+allekirjoitusversio+(1).pdf/).

## Suunnittelu-, kaavoitus- ja aluekehitysaineistot

Oulun kaupunki n.d. ”Kaavoitus.” <https://www.ouka.fi/kaavoitus>.

Oulun kaupunki 2019a. ”Baanaverkkosuunnitelma 2030, karttakooste.”

<https://www.ouka.fi/media/2889/download>.

Oulun kaupunki 2019b. ”Oulun pyöräilyn baanaverkko 2030.” <https://www.ouka.fi/media/2890/download>.

<https://www.ouka.fi/media/2890/download>.

Oulun kaupunki 2022b. ”Nallibaanan katu- ja rakennussuunnittelun esittely ja keskustelutilaisuus.” <https://www.ouka.fi/media/3561/download>.

<https://www.ouka.fi/media/3561/download>.

Oulun kaupunki 2023a. ”Nallibaanan katu- ja rakennussuunnittelu.”

<https://www.ouka.fi/suunnitelmat-ja-hankkeet/nallibaanan-katu-ja-rakennussuunnittelu>.

Oulun kaupunki 2023b. ”Nallibaanan katu- ja rakennussuunnittelu. Ehdotusvaiheen katusuunnitelmapiirros.” <https://www.ouka.fi/suunnitelmat-ja-hankkeet/nallibaanan-katu-ja-rakennussuunnittelu>.

<https://www.ouka.fi/suunnitelmat-ja-hankkeet/nallibaanan-katu-ja-rakennussuunnittelu>.

Oulun kaupunki 2023c. ”Nallibaanan katu- ja rakennussuunnittelun esittely- ja keskustelutilaisuus.” <https://www.ouka.fi/media/3561/download>.

<https://www.ouka.fi/media/3561/download>.

Oulun kaupunki 2024b. ”Nallibaanan 1. vaiheen rakentaminen alkaa.”

<https://www.ouka.fi/uutiset/nallibaanan-1-vaiheen-rakentaminen-alkaa>.

Oulun kaupunki 2026. ”Pyöräily.” <https://www.ouka.fi/pyoraily>.

<https://www.ouka.fi/pyoraily>.

Oulun liikekeskus 2025. ”Kivisydän 10 vuotta – jo yli 6,3 miljoonaa kävijää!” 25.9.2025.

<https://oulunliikekeskus.fi/kivisydan-10-vuotta-jo-yli-63-miljoonaa-kavijaa/>.

## Sanoma- ja verkkolehdet

Helsingin Sanomat 2012. ”Baana avattiin Helsingin keskustassa.” 12.6.2012.

<https://www.hs.fi/pkseutu/art-2000002537429.html>.

- Ervasti, Antti 2019: ”Punainen pyöräbaana jatkuu Raksilasta Mäntylään kaupunki hakee 1,8 miljoonan euron hankkeeseen valtion avustusta.” Kaleva, 17.9.2019. <https://www.kaleva.fi/punainen-pyorabaana-jatkuu-raksilasta-mantylaan-ka/1684404>.
- Ervasti, Antti 2024a: ”Kaupunginvaltuusto teki ovelan päätöksen, joka saattaa pysäyttää Oulun pyöräbaanojen rakentamisen kokonaan.” Kaleva, 19.12.2024. <https://www.kaleva.fi/kaupunginvaltuusto-teki-ovelan-paatoksen-joka-saat/11452276>.
- Ervasti, Antti 2024b: ”Mäntybaanan toisesta vaiheesta suunnitelmat valmiiksi tänä vuonna – rakentaminen voisi alkaa ensi vuonna.” Kaleva, 6.5.2024. <https://www.kaleva.fi/man-tybaanan-toisesta-vaiheesta-suunnitelmat-valmii/7854525>.
- Karvonen, Antti 2024: ”Nallibaanan rakentamisen ensimmäinen vaihe aloitetaan Pikisaaressa – Alueelle pysäköintikielto työmaan ajaksi.” Kaleva, 26.04.2024. <https://www.kaleva.fi/nallibaanan-rakentamisen-ensimmainen-vaihe-aloitet/6316218>.
- Hakopää, Siiri 2024a: ”Keskenräisen Nallibaanan liikennejärjestelyt ovat oululaisten mukaan sekavia – Pikisaarensillalla punaista ja mustaa kaistaa käytetään sekaisin.” Kaleva, 01.08.2024. <https://www.kaleva.fi/keskenraisen-nallibaanan-liikennejarjestelyt-ovat/11274517>.
- Hakopää, Siiri 2024b: ”Pikisaaren tietyömaa herättää tunteita ja mielipiteitä – asukkaita huolestuttaa tulevan pyöräbaanan vauhti.” Kaleva, 11.07.2024. <https://www.kaleva.fi/pikisaaren-tietyomaa-herattaa-tunteita-ja-mielipit/11249729>.
- Hentilä, Niina 2025: ”Näkörajoitteinen Ilkka Kotajärvi kokee tienylitykset Oulussa stressaaviksi – Ei voi luottaa ollenkaan siihen, että autoilijat antavat tietä.” Kaleva, 4.5.2025. <https://www.kaleva.fi/nakorajoitteinen-ilkka-kotajarvi-kokee-tienylityks/11606175>.
- Jurkko, Kati 2016: ”Kivisydämessä pysäköitiin yli puoli miljoonaa kertaa vuodessa.” Yle Uutiset, 3.1.2016. <https://yle.fi/a/3-9205843>.
- Meriläinen, Joni & Pohjola, Tuija 2025: ”Mäntylä ei kaipaa baanaa.” Kaleva, 27.2.2025. <https://www.kaleva.fi/mantyla-ei-kaipaa-baanaa/11524333>.
- Pasanen, Antti 2026: ”Baanojen teko on jäissä, ja pyöräily näyttää vähentyvän Oulussa – mutta onko se totta?” Kaleva, 8.2.2026. <https://www.kaleva.fi/baanojen-teko-on-jaissa-ja-pyoraily-nayttaa-vahent/12520931#>.
- Rahko, Pekka 2024: ”Opiskelijatapahtuma sulkee Raatin pyöräbaanan perjantaina – Kevyt liikenne ohjataan Merikosken siltojen kautta.” Kaleva, 11.09.2024. <https://www.kaleva.fi/opiskelijatapahtuma-sulkee-raatin-pyorabaanan-perj/11327269>.

Rämö, Marjo 2025: ”Helsinkiin suunnitellaan baanaa, jota ei kaipaa asukas, ei pyöräilijä eikä edes vihreiden poliitikko – kuka sitä oikeastaan haluaa?” Helsingin uutiset, 14.9.2025. <https://www.helsinginuutiset.fi/paikalliset/8842961>.

Säilynoja, Juhani 2015: ”Pyörrien Baana valtasi ratakuilun Helsingin keskustassa.” Yle Elävä arkisto, 14.10.2015. <https://yle.fi/a/20-139706>.

## Kansalaisaineisto

Adressit 2026: ”Oulun Nokelan asuinalueen radanvarren metsä on säilytettävä luonnontilaisena ulkoilualueena.” 22.3.2026. [https://www.adressit.com/oulun\\_nokelan\\_asuinalueen\\_radanvarsi\\_on\\_sailytettava\\_luonnontilaisena\\_ulkoilualueena](https://www.adressit.com/oulun_nokelan_asuinalueen_radanvarsi_on_sailytettava_luonnontilaisena_ulkoilualueena).

## Suunnitteluohjeet

Helsingin kaupunki 2019: ”Baanojen suunnitteluohje.” <https://www.hel.fi/static/liitteet/kaupunkiymparisto/julkaisut/aineistot/aineistoja-09-19.pdf>.

Helsingin kaupunki 2026: ”Pyöräliikenteen suunnittelun perustiedot. Pyöräliikenteen suunnitteluohje.” <https://pyoraliiikenne.hel.fi/suunnittelun-lahtokohdat/pyoraliiikenteen-suunnittelun-perustiedot/>.

Väylävirasto 2020: ”Pyöräliikenteen suunnitteluohje.” 16.12.2020. ” [https://aineistot.vayla.fi/api/file/ava/Julkaisut/Vaylavirasto/vo\\_2020-18\\_pyoraliiikenteen\\_suunnittelu\\_web.pdf](https://aineistot.vayla.fi/api/file/ava/Julkaisut/Vaylavirasto/vo_2020-18_pyoraliiikenteen_suunnittelu_web.pdf).

## Lainsäädäntö

Alueidenkäyttölaki 132/1999. <https://www.finlex.fi/fi/lainsaadanto/1999/132>.

Ympäristöministeriö n.d. Maankäyttö- ja rakennuslaki. <https://ym.fi/-/milloin-uusi-alueidenkayttolaki-tulee-voimaan->.

## Kuvalähteet

Oulun kaupunki, yhdyskunta- ja ympäristöpalvelut 2023: ”Nallibaaan rakennussuunnittelun esittely- ja keskustelutilaisuus.” <https://www.ouka.fi/media/3558/download>.

## Tutkimuskirjallisuus

- Aavajoki, Saara 2012: *Pyöräilyn ja kävelyn olosuhteet Suomen kaupungeissa*. Tampereen teknillinen yliopisto, Liikenteen tutkimuskeskus Verne. Tutkimusraportti 79.  
<http://www.urn.fi/URN:ISBN:978-952-15-2771-5>.
- Ainiala, Terhi; Olsson, Pia; Schulman, Helena & Valalehto, Karoliina 2025: ”On kuin ystävää olisi kuolemassa”. Teoksessa *Tekojen kaupunki*. Toim. Ainiala, Terhi; Laine, Silja; Leinonen, Päivi & Olsson, Pia. Helsinki: Suomalaisen kirjallisuuden seura, 360–382, 360–382.
- Aivelo, Tuomas 2020: ”Luonnon monimuotoisuus ja tartuntataudit”. Teoksessa *Elämän verkko: Luonnon monimuotoisuutta edistämässä*. Toim. Hanna, Mattila. Helsinki: Gaudeamus, 230–232.
- Anupriya; Zhu, Xiaowei; McCoy, Emma & Graham, Daniel J.: *Safe Streets for Cyclists? Quantifying the Causal Impact of Cycling Infrastructure Interventions on Safety*. *Accident Analysis and Prevention* 220, artikkeli 108168, 2025.  
<https://doi.org/10.1016/j.aap.2025.108168>.
- Ding, Haining; Wang, Chenxi & Gath-Morad, Michal 2025: *How Built Environment Shapes Cycling Experience: A Multi-Scale Review in Historical Urban Contexts*.  
 arXiv:2509.15657. <https://doi.org/10.48550/arXiv.2509.15657>.
- Eskola, Jari & Suoranta, Juha 2014: *Johdatus laadulliseen tutkimukseen*. Tampere: Vastapaino.
- Euroopan komissio 2021: *Copenhagen’s Cycle Superhighways Act as Inspiration for Other Regions*. EU Urban Mobility Observatory. [https://urban-mobility-observatory.transport.ec.europa.eu/news-events/news/copenhagens-cycle-superhighways-act-inspiration-other-regions-2021-11-22\\_en](https://urban-mobility-observatory.transport.ec.europa.eu/news-events/news/copenhagens-cycle-superhighways-act-inspiration-other-regions-2021-11-22_en).
- Galitskaya, Polina; Luukkonen, Anna; Roslund, Marja I.; Mänttari, Miia; Yli-Viikari, Anja; Tyrväinen, Liisa; Sinkkonen, Aki & Laitinen, Olli 2024: *Green space quantity and exposure in relation to the risk of immune-mediated diseases: a scoping review*. *BMC Public Health*, 24, 3358. <https://doi.org/10.1186/s12889-024-20655-x>.
- Gehl, Jan 2018: *Ihmisten kaupunki*. Helsinki: Rakennustieto Oy.
- Gehl, Jan 2011: *Life Between Buildings. Using Public Space*. Washington: Island Press.
- Giuliani, Maria 2003: ”Theory of Attachment and Place Attachment.” Teoksessa *Psychological Theories for Environmental*. Toim. Bonnes, Mirilia; Lee, Terence & Bonaiuto, Marino. Issues. Taylor & Francis Group, Routledge: London and New York, 137–170.

- Haanpää, Riina; Puolamäki, Laura & Raike, Eeva 2018: ”Tapaus Eurajoki: ihmisen ja kulttuuriympäristön vuorovaikutussuhde tutkimuskohteena.” Teoksessa *Soveltava kulttuurintutkimus*. Toim. Pilvi, Hämeenaho; Tiina, Suopajarvi & Johanna, Ylipulli. Helsinki: Suomalaisen Kirjallisuuden Seura, 180–201.
- Healey, Patsy 1992: *Planning through Debate: The Communicative Turn in Planning Theory*. *Town Planning Review*, 63(2), 143–162. <https://www.jstor.org/stable/40113141>.
- Hirsjärvi, Sirkka; Remes, Pirkko & Sajavaara, Paula 2010: *Tutki ja kirjoita*. 15. painos. EU: Tammi.
- Hämeenaho, Pilvi; Ylipulli, Johanna & Suopajarvi, Tiina 2018: ”Kulttuurintutkimus osana yhteiskuntaa.” Teoksessa *Soveltava kulttuurintutkimus*. Toim. Pilvi, Hämeenaho; Tiina, Suopajarvi & Johanna, Ylipulli. Helsinki: Suomalaisen Kirjallisuuden Seura, 7–28.
- Kalakoski, Iida & Sirén, Riin 2025a: ”Surusta kiukkuun. Kadonnut kaupunki Helsinkiä, Tampereä ja Turkuä käsittelevissä 2000-luvun valokuvateoksissa.” Teoksessa *Tekojen kaupunki*. Toim. Ainiala, Terhi; Laine, Silja; Leinonen, Päivi & Olsson, Pia. Helsinki: Suomalaisen kirjallisuuden seura, 407–432.
- Kallio, Kirsi Pauliina & Häkli, Jouni 2017: ”Meluisa osallistuminen kamppailuna kaupunkitilasta – tapaus Kiikelinpuisto.” Teoksessa *Kansalaiset kaupunkia kehittämässä*. Toim. Pia, Bäcklund; Jouni, Häkli & Harry, Schulman. Tampere University Press, 219–238.
- Kananen, Jorma 2011: *Kvantitatiivisen opinnäytetyön kirjoittamisen käytännön opas*. Jyväskylä: Jyväskylän ammattikorkeakoulu.
- Kopomaa, Timo 2015: ”Leppoistettu kaupunki.” Teoksessa *Ympäristöestetiikka ja hyvinvointi*. Toim. Arto, Haapala; Kaisa Puolakka & Sanna Rannisto. Helsinki: Suomalaisen kirjallisuuden seura, 129–145.
- Kopperoinen, Leena 2015: ”Virkistysmahdollisuudet ekosysteemipalveluna.” Teoksessa *Ympäristöestetiikka ja hyvinvointi*. Toim. Arto, Haapala; Kaisa Puolakka & Sanna Rannisto. Helsinki: Suomalaisen kirjallisuuden seura, 160–173.
- Lappi, Tiina-Riitta 2007: *Neuvottelu tilan tulkinnoista. Sosiaalisen ja materiaalsen ympäristön vuorovaikutus jyvaskyläläisissä kaupunkipuhunnoissa*. Jyväskylä Studies in Humanities 80, Jyväskylä: Jyväskylän yliopisto.
- Lefebvre, Henri 1991: *The Production of space*. Oxford: Blackwell.

- Luotola, Jarkko 2022: ”Kuinka modernismi demonisoi kauneuden: paha, kevytmielinen, moraaliton kauneu.” Teoksessa *Kohti kauniimpaa kaupunkia: Viihtyisän rakennetun ympäristön ja kauniin arkkitehtuurin jäljillä*. Toim. Nicolas von, Kraemer; Marjo, Uotila & Mika, Varpio. Helsinki: INTBAU Finland ry, 109–116.
- Mattila, Hanna 2015: ”Preferenssiutilitarismia, avointa arvokeskustelua vai yhdessä tekemistä?” Teoksessa *Ympäristöestetiikka ja hyvinvointi*. Toim. Arto, Haapala; Kaisa Puolakka & Sanna Rannisto. Helsinki: Suomalaisen kirjallisuuden seura, 40–61.
- Männistö-Funk, Tiina 2021: ”Pyöräilyn kohtalo autojen kaupungissa – Kaupunkiliikenteen muuttuvat tilat Turussa 1950–1970-luvuilla.” Teoksessa *Humanistinen kaupunkitutkimus*. Toim. Terhi, Ainiala; Aura, Kivilaakso; Pia, Olsson; Panu, Savolainen & Tanja, Vahtikari. Tampere: Vastapaino, 195–224.
- Poturalska, Anita 2026: *Assessing ecosystem services across scales: Potential, supply, and demand of provisioning and cultural services*. <https://nordia.journal.fi/article/view/179343/121176>.
- Poturalska, Anita; Ala-Hulkko, Terhi; Artell, Janne, Juutinen, Artti & Kangas, Katja 2026: *Exploring the subjective and objective characteristics affecting the frequency of human-nature interactions in urban green spaces: a case study from Finland*. *Urban Ecosystems*, 29 (2026), Artikkelin 54. <https://link.springer.com/article/10.1007/s11252-025-01899-w>
- Prince, Stephanie A; Thomas, Tyler; Apparicio, Philippe; Rodrigue, Lancelot; Jobson, Christopher; Walker, Kathryn L.; Butler, Gregory P. & Wasfi, Rania 2025: *Cycling Infrastructure as a Determinant of Cycling for Recreation and Transportation in Montréal, Canada: A Natural Experiment Using the Longitudinal National Population Health Survey*. *International Journal of Behavioral Nutrition and Physical Activity*, 22 (2025), Artikkelin 71, <https://doi.org/10.1186/s12966-025-01767-y>.
- Sjöroos, Margit 2022: ”Aistiystävällinen kaupunki.” Teoksessa *Kohti kauniimpaa kaupunkia: Viihtyisän rakennetun ympäristön ja kauniin arkkitehtuurin jäljillä*. Toim. Nicolas von, Kraemer; Marjo, Uotila & Mika, Varpio. Helsinki: INTBAU Finland ry, 109–116.
- Sulander, Tommi 2015: ”Viheralueet iäkkäiden ihmisten toimintakyvyn ja hyvinvoinnin edistäjinä.” Teoksessa *Ympäristöestetiikka ja hyvinvointi*. Toim. Arto, Haapala; Kaisa Puolakka & Sanna Rannisto. Helsinki: Suomalaisen kirjallisuuden seura, 174–187.

- Svensson, Daniel, Saltzman, Katarina & Sörlin, Sverker 2022: *Pathways: Exploring the Routes of a Movement Heritage*. Toim. Daniel Svensson, Katarina Saltzman and Sverker Sörlin. Cambridgeshire: The White Horse Press.
- Takala, Timo 2021: *Miten Oulusta tuli pyöräilykaupunki?* Yhdyskuntasuunnittelu 2021, 59 (2–3), 123–127. <https://journal.fi/yhdyskuntasuunnittelu/article/view/111497/66663>.
- Takalo, Tiitu & Männistö-Funk, Tiina 2023: *POLKIMILLA nyt, ennen ja tulevaisuudessa*. Tampere: Suuri Kurpitsa.
- Tuan, Yi-Fu 1990: *Topophilia: A Study of Environmental Perceptions, Attitudes, and Values*. New York: Columbia University Press.
- Tuomi, Jouni & Sarajärvi, Anneli 2018: *Laadullinen tutkimus ja sisällönanalyysi*. Helsinki: Kustannusosakeyhtiö Tammi.
- Tuomi, Timo 2005: *Kaupunkikuvan muutokset: suomalaisten kaupunkikeskustojen suunnittelun tavoitteiden ja todellisuuden kohtaamisesta toisen maailmansodan lopusta 1960-luvun puoliväliin*. Helsinki: Suomalaisen Kirjallisuuden Seura.
- Vaarala, Harri 2026: *FinnCycle-tutkimushanke 2023–2025, loppuraportti ja suositukset suomalaisille kaupungeille*. Rakennetun ympäristön tiedekunta, Liikenteen tutkimuskeskus Verne, Tampere: Tampereen yliopisto. <https://content-webapi.tuni.fi/proxy/public/2026-02/finncycle-tutkimushanke-2023-2025-loppuraportti-ja-suositukset.pdf>.
- Vahtikari, Tanja; Ainiala, Terhi; Kivilaakso, Aura; Olsson, Pia & Savolainen, Panu 2021: ”Kadun kulmassa – Reittejä humanistiseen kaupunkitutkimukseen.” Teoksessa *Humanistinen kaupunkitutkimus*. Toim. Terhi, Ainiala; Aura, Kivilaakso; Pia, Olsson; Panu, Savolainen & Tanja, Vahtikari. Tampere: Vastapaino, 7–28.
- Varpio, Mika 2022a: ”Kaupunkikuva politiikassa: arkkitehtuurin ja kaupunkikuvan merkitys kaavoituksessa ja poliittisessa päätöksenteossa” Teoksessa *Kohti kauniimpaa kaupunkia: Viihtyisän rakennetun ympäristön ja kauniin arkkitehtuurin jäljillä*. Toim. Nicolas von, Kraemer; Marjo, Uotila & Mika, Varpio. Helsinki: INTBAU Finland ry, 45–58.
- Varpio, Mika 2022b: ”Kaupunkitilan kokeminen: kauneuden kokeminen rakennetussa ympäristössä.” Teoksessa *Kohti kauniimpaa kaupunkia: Viihtyisän rakennetun ympäristön ja kauniin arkkitehtuurin jäljillä*. Toim. Nicolas von, Kraemer; Marjo, Uotila & Mika, Varpio. Helsinki: INTBAU Finland ry, 99–108.
- Vehkalahti, Kimmo 2014: *Kyselytutkimuksen mittarit ja menetelmät*. Helsinki: Tammi.

- Vihanninjoki, Vesa 2015: ”Kaupunkiympäristön estetiikka hyvinvointikysymyksenä – Esteettinen laatu maankäyttö- ja rakennuslaissa.” Teoksessa *Ympäristöestetiikka ja hyvinvointi*. Toim. Arto, Haapala; Kaisa, Puolakka & Sanna, Rannisto. Helsinki: Suomalaisen kirjallisuuden seura, 62–87.
- Viljanen, Susanna 2022: ”Rumuuden kirous: Le Corbusier - vallankumouksellinen arkkitehtuurin uudistaja vai tuhoaja?” Teoksessa *Kohti kauniimpaa kaupunkia: Viihtyisän rakennetun ympäristön ja kauniin arkkitehtuurin jäljillä*. Toim. Nicolas von, Kraemer; Marjo, Uotila & Mika, Varpio. Helsinki: INTBAU Finland ry, 125–132.
- Åkerblad, Leena & Seppänen-Järvelä, Riitta 2024: *Monimenetelmällinen tutkimus. Opas suunnitteluun ja toteutukseen*. Helsinki: Gaudeamus.

## Liitteet

### Liite 1. Kyselylomake



**TURUN  
YLIOPISTO**

#### **Nallibaanan vaikutukset Oulun kaupunkiympäristöön**

Tämän kyselyn tavoitteena on selvittää, millaisia vaikutuksia Oulun uudella pyöräilyreitti Nallibaanalla on ollut Oulun kaupunkiympäristöön käyttäjien, asukkaiden ja muiden kaupunkilaisten näkökulmasta. Kysely on osa Turun yliopiston maisteriopiskelija Minna Pulkisen pro gradu -tutkielmaa.

Kysymykset on jaettu neljään teemakategoriaan. Kysely sisältää vastauksista riippuen 21-25 kysymystä. Osa kysymyksistä on monivalintakysymyksiä ja osa avoimia kysymyksiä.

Kysely ei sisällä henkilökohtaisia kysymyksiä, eikä vastaajia voida tunnistaa vastausten perusteella. Kaikki vastaukset käsitellään luottamuksellisesti ja anonyymisti. Jokainen vastaus on arvokas ja edistää tutkimusta.

#### **Taustatiedot**

##### **1. Ikäsi**

- alle 15 vuotta  
 15-24 vuotta  
 25-64 vuotta  
 65 vuotta tai enemmän

##### **2. Pyöräiletkö mieluummin ympäristössä, joka on (Voit valita useita vaihtoehtoja)**

- metsäinen tai puistoinen  
 vaihdellen avaraa suoraa näkymää ja puistoista ympäristöä  
 suorat näkymät pitkälle, vieressä avaraa nurmikkoa  
 suorat näkymät pitkälle, vieressä autotie

##### **3. Pyöräiletkö mieluummin pyörätiellä, joka on (Voit valita useita vaihtoehtoja)**

- mutkitteleva reitti, jossa kivituhka tai sorapinta  
 mutkitteleva reitti, jossa asfalttipinta  
 suora baana, jossa kivituhka/ sorapinta  
 suora baana, jossa asfalttipinta

**4. Mikä sinulle on pyöräreittiä valitessa tärkeintä?****(Voit valita useita vaihtoehtoja)**

- Lyhyin reitti, vaikka ympäristö ei niin miellytä
- Pyöräreitin rauhallisuus, vaikka reitti on pidempi
- Pyöräreitin miellyttävä ympäristö, vaikka reitti on pidempi
- Jokin muu, mikä? \_\_\_\_\_

**5. Asutko Nallibaanan varrella**

- Kyllä
- En

**6. Onko Nallibaanan ympäristö sinulle tuttu?**

- Kyllä
- Ei

**7. Oletko pyöräillyt Nallibaana pitkin?**

- Kyllä
- En

**8. Mihin matkoihin käytät Nallibaanaa?****(Voit valita useita vaihtoehtoja)**

- työmatkoihin
- koulumatkoihin
- vapaa-ajan matkoihin

## Ympäristövaikutukset positiiviset ja negatiiviset

9. Sopiiko Nallibaana mielestäsi tähän ympäristöön?

- Kyllä  
 Ei  
 En osaa sanoa

10. Voitko tarkentaa, miksi ei sovi?

---

---

---

---

---

11. Surettaako sinua jokin ympäristön muutoksessa liittyen Nallibaanaan?

- Kyllä  
 Ei  
 En osaa sanoa

12. Voitko tarkentaa, mikä ympäristön muutos surettaa?

---

---

---

---

---

13. Koetko, että ympäristö on muuttunut myönteisesti Nallibaanan myötä?

- Kyllä  
 Ei  
 En osaa sanoa

14. Voitko tarkentaa, mikä ympäristön muutoksessa erityisesti ilahduttaa?

---

---

---

---

---

15. Onko jokin tietty näkymä tai kohta Nallibaanan varrella, joka on sinulle jollain tavalla tärkeä?  
Kuvaile tämä kohta omin sanoin.

---

---

---

---

---

16. Mitä mieltä olet Nallibaanan leveydestä?

	liian kapea	sopiva	liian leveä	en osaa sanoa
Baana on	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

### Liikenteen sujuvuus ja turvallisuus

17. Onko Nallibaana vähentänyt mielestäsi autoliikennettä?

- Kyllä  
 Ei  
 En osaa sanoa

18. Koetko Nallibaanan turvallisiksi?

- Kyllä  
 Ei  
 En osaa sanoa

19. Miksi koet Nallibaanan turvattomaksi?

---

---

---

---

---

20. Onko sinulle sattunut onnettomuuksia tai läheltä piti- tilanteita uudella pyöräbaanalla?

- Kyllä  
 Ei  
 En osaa sanoa

### Kaupunkiympäristön ja maiseman muutos

21. Mitä mieltä olet baanun punaisesta väristä?

	Hieno	Ruma	En osaa sanoa
Punainen väri on	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

22. Voisiko Nallibaana olla jotain muuta kuin asfalttia?

- Kyllä, mitä? \_\_\_\_\_  
 Ei  
 En osaa sanoa

### Asukkaiden hyvinvointi/ terveyshyödyt

23. Oletko vähentänyt autoilua Nallibaanan myötä?

- Kyllä  
 En  
 En osaa sanoa

24. Koetko, että hyvinvointisi on lisääntynyt Nallibaanan myötä?

- Kyllä  
 Ei  
 En osaa sanoa

## Lopuksi

25. Pyöräbaanoja tullaan rakentamaan lisää Ouluun. Mitä ajattelet tästä?

---

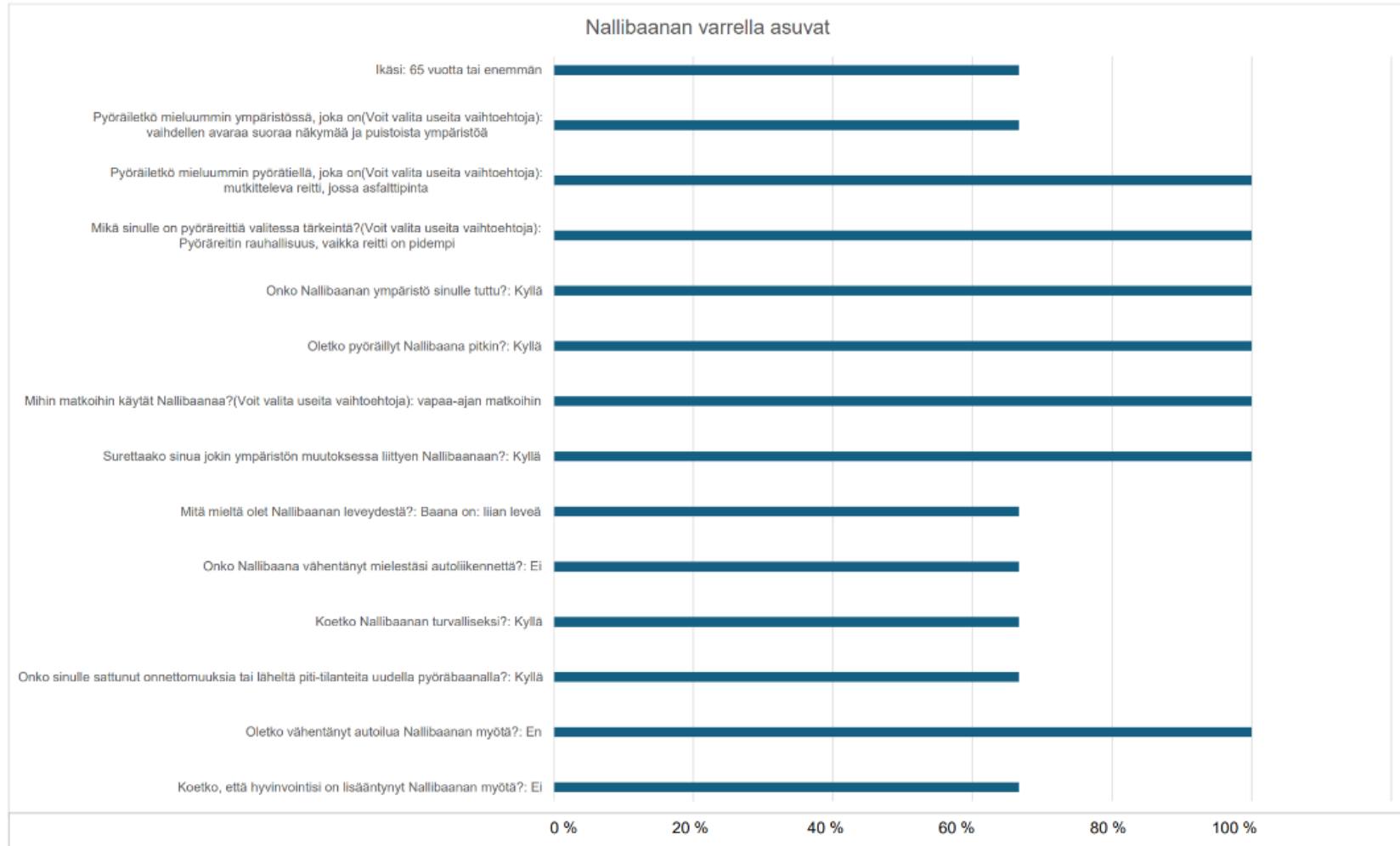
---

---

---

---

## Liite 2. Kyselylomakkeen analysointitaulukko



### Liite 3. Kyselylomakkeen vertailutaulukko

