

Matka sirkukseen: temppuja ja liikkumisen politiikkaa

Tiivistelmä

Pyöräily ja kävely edellyttävät lapsilta kekseliäisyyttä, sillä katuympäristö ei aina tue mielekkäästi lasten liikkumista. Kevyen liikenteen reitit ovat puutteellisia, liikenteen säännöt sekavia eikä aikuisista ole roolimalleiksi. Tutkin seitsemän lapsen matkoja Tampereella Nekalan teollisuusalueella sijaitsevaan Sorin Sirkukseen keväällä 2019. Tuotimme tietoa yhdessä lasten kanssa laajentaen osallistuvan havainnoinnin menetelmää taidelähtöisesti. Äänikävelyillä, valokuvaamalla ja katutilaa mittaamalla tuotetusta aineistosta selviää lasten törmäävän liikenteessä tilallisiin ja kulttuurisiin konflikteihin.

Matkoillaan sirkukseen lapset luovat erilaisia liikkumisen taktiikoita eli temppuja. Temput ovat monitasoisia. Ensinnäkin niiden juuret ovat ihmettelystä, mistä pitäisi ja voisi kulkea. Toiseksi temput ovat käytännöllistä toimintaa, esimerkiksi hyvien reittien etsimistä. Kolmanneksi tällainen toiminta on arkipolitiikkaa, siis ruumiillisia kannanottoja liikenteen olosuhteisiin. Neljänneksi temput ovat esteettisiä käytäntöjä, kuten oikopolun valitseminen metsän laidasta äänien ja hajujen perusteella. Lopuksi tilannesidonnaiset temput mahdollistavat liikkujien moninaisuuden huomioimisen liikenteen suunnittelussa ja tutkimusmenetelmien kehittämisessä.

Johdanto

”Tää on niinku tarkotettu autoille. Tai ei oo välitetty niin paljon jalankulkijoista” kommentoi lapseni kävellessämme sirkuskouluun. Tästä alkaa konstikkaan sirkusmatkan tutkimus. Katutilan jako ahtaa meidät milloin autojen väliin, milloin hyppäämään ajoradalle. Vaikka omaehtoisen liikkumisen tiedetään kasvattavan lapsen itseluottamusta ja kykyä toimia maailmassa,¹ vain harva alakouluikäinen lapsi taittaa matkaa sirkukseen itsekseen. Reitien löytäminen vaatii jalan tai pyörällä kulkevalta temppuja, joita Michel de Certeau on luonnehtinut taktiikoiksi. De Certeau'n taktikat ovat luovaa toimintaa vallitsevia odotuksia vastaan. Ne eroavat järjestystä ylläpitävistä strategioista raivaamalla tilaa toisin tekemiselle.² Taktiset temput kielivät liikkumisen poliittisuudesta kaupunkiympäristössä. Poliittisuudella tarkoitan lasten omaa toimintaa, kuten reittien valintaa.

¹ Ks, esim. Kyttä 2004.

² De Certeau 2013.

Lasten liikkumisen tarkastelu poliittisena toimintana avaa uusia tapoja nähdä lapset toimijoina. Jacques Rancièren merkityksessä politiikka tarkoittaa erimielisyyttä vallitsevasta järjestyksestä.³ Rancièrea mukailen käsitän lasten liikkumisen kaupunkitilassa ruumiillisena ja tilallisena poliittisena argumentaationa. Näin lasten liikenteessä tekemät valinnat asettuvat osaksi kiistaa siitä kenelle liikennettä ja kaupunkia suunnitellaan. Niinpä tarkastelen lasten liikkumista arkipolitiikkana samaan tapaan kuin Pauliina Kallio ja Jouni Häkli tutkiessaan nuorten toimintaa Kiikelinpuistossa Oulussa. Nuoret ylläpitivät suhdettaan puistoon ruumiillisella ja tilallisella läsnäolollaan, kun kaupunki kaavoitti puiston vastoin nuorten toiveita ja kokoontumistarvetta.⁴ Tässä artikkelissa kiista tilasta näyttäytyy lasten omaehtoisina tapoina liikkua katutilassa, kun sirkuskoululaiset ratkaisevat matkoillaan sattuvia konflikteja monenlaisilla tempuilla.

Tutkimus alkoi lapseni aloitteesta hänen arvostellessaan autojen täyttämää ympäristöä. Pohdimme, mikä on vikana, kun emme keksineet kunnollista reittiä kilometrin päässä sijaitsevaan sirkuskouluun. Taiteilija Elina Salorannan tapaan suhtaudun välittömään elämään mahdollisena aineistona, joka tulee ottaa vastaan silloinkin, kun en ole töissä. Salorannalle koti oli avantgardistinen laboratorio lasten ollessa pieniä, meille harrastusmatkat sirkukseen tarjosivat monipuolisia tutkimusaineistoja arkisesta liikkumisesta ja liikenteestä.⁵ Hyödynnän tutkimuksessani taidelähtöisiä menetelmiä, sillä liikennesuunnittelua koskevia haasteita ei ole pystytty ratkaisemaan yksinomaan sitä suoraan käsittelevien tieteenalojen avulla.⁶ Taidelähtöisyydellä tarkoitan ruumiillista ja aistillista tiedon tuottamista, valmiilta näyttäytyvän ympäristön ihmettelyä ja sitä lujittavien käytäntöjen kyseenalaistamista. Tällaisia käytäntöjä ovat esimerkiksi liikennesääntöjen noudattamiseen liittyvät kulttuuriset ja sosiaaliset odotukset ja normit.

Käyn ensin läpi tutkimuksen monitieteisen viitekehysten ja perustelen taidelähtöisen lähestymistavan. Kerron, miten ihmettely ja kanssakulkeminen ovat johtaneet tempujen pariin ja seuraavaksi kuvailen, millainen matka sirkukseen konkreettisesti on. Esittelen tutkimuksen osallistujat sekä äänikävelyn ja katutilan mittaamisen menetelmät. Nostan analyysini tuloksena aineistosta esiin kolme reittityyppiä: virallinen reitti, laitton reitti ja painajainen. Näistä reiteistä tulen tutkimuksen keskeisiin löydöksiin eli tilallisiin ja

³ Rancièrea 2009b.

⁴ Kallio & Häkli 2017.

⁵ Saloranta 2017.

⁶ Ks. esim. Snizek ym. 2013; Jensen 2013; Stehlin 2014.

kulttuurisiin konflikteihin, jotka liittyvät sirkuskoululaisten liikkumiseen teollisuusalueella sekä heidän kehittämiinsä liikkumisen taktiikkoihin eli temppeihin. Lopuksi pohdin taidelähtöisten menetelmien etuja tiedon tuottamisessa lasten liikkumisen yhteydessä.

Kulttuurisesti sokeita alueita liikenteessä

Sirkuskoulu sijaitsee Tampereella Nekalan teollisuusalueella. Alueesta tehty selvitys näyttää taloutta arvostettavan siinä määrin, että sen etuja varmistetaan liikennesuunnittelulla:

”Elinkeinoelämän edellytyksiin vedoten ei voida perustella suurta kadunvarsipaikkojen vähenemää pyöräilyn edistämisellä teollisuusalueella. Ahlmanintien pyörätieratkaisu tulee suunnitella teollisuus- ja toimitila-alueen lähtökohdista.”⁷ Tällainen suunnittelu paljastaa yhteiskunnassamme vallitsevan arvojärjestyksen, jonka seurauksena liikkujat ovat kulkumuotonsa perusteella eriarvoisessa asemassa. Tässä on sirkusmatkatutkimuksen poliittisuuden ydin. Lasten liikkumisen edellytyksiin panostamatta jättäminen viestii, ettei heitä pidetä tärkeinä tekijöinä liikenteessä. Samalla lasten temput sirkusmatkalla osoittavat epäkohtia liikenteen suunnittelussa.

Lapset ovat tämän tutkimuksen asiantuntijoita ja heidän ruumiillisuutensa, mielikuvituksensa ja haavoittuvaisuutensa haastavat niin liikenneympäristön kuin tiedemaailmankin käytäntöjä. Julia Gray ja Pia Kontos kirjoittavat, että uusliberalistisessa maailmassa on tarve mitä monimuotoisimpien kohtaamisten, epäonnistumisten ja hölmöilynkin siivittämälle kriittiselle tutkimukselle.⁸ Näin ollen sirkusmatkatutkimuksen osallistajat ja tutkija tuottavat tietoa yhdessä tutkimusmenetelmien keksimisestä lähtien. Patricia Leavy kokoaa rationaalille tiedekäsitykselle vaihtoehtoisia tutkimusmenetelmiä termin *arts-based-research* alle.⁹ Tässä yhteydessä Celiane Camargo-Borges korostaa, miten tärkeää on ennakkoluulottomasti kartuttaa niin menetelmien kuin osallistujiksi hyväksytyjen kirjoja tieteen parissa.¹⁰ Taiteilija Kaisu Koski esimerkiksi on rikastuttanut lääketieteen tutkimusta käsitellessään potilas-lääkäri suhteen hierarkkisuuutta taidelähtöisesti.¹¹ Kosken innoittamana taidelähtöisten menetelmien tarkoituksena on tässä tutkimuksessa tuottaa sirkusmatkasta sellaista tietoa, joka pakenee liikennesuunnittelun ymmärrystä asiantuntijuudesta.

⁷ Nekala Viinikka liikenneverkkoselvitys 2016.

⁸ Gray & Kontos 2018.

⁹ Leavy 2018.

¹⁰ Camargo-Borges 2018.

¹¹ Koski 2011.

Vaikka sirkusmatkalla kuljetaan muillakin tavoin kuin polkupyörällä, tutkimus kiinnittyy laajasti ymmärrettynä pyöräilytutkimuksen piiriin. Viime vuosina pyöräilyn tutkimuksessa on koettu niin sanottu kulttuurinen käänne. Siinä korostuvat liikkumismuodon valintaan vaikuttavat tekijät kuten arvot ja kirjoittamattomat säännöt, uskomukset, asenteet, tavat ja tottumukset.¹² Historiantutkija Tiina Männistö-Funk kirjoittaa teoksessa *The Invisible Bicycle* monenlaisista näkymättömyyksistä pyöräilyn historiassa. Tällaisia kulttuurisesti sokeita alueita ovat esimerkiksi pyöräilyn katoaminen kaupunkisuunnitelmasta tai näkymättömyys elokuvissa. Sokeiden alueiden vaikutukset ulottuvat asenteisiin ja ne luovat liikennekulttuuria, jossa pyöräily marginalisoituu.¹³ Nicholas Oddy analysoi näkyvyyden ja näkymättömyyden teemojen kautta eri kulkumuotojen kulttuurista asemaa. Kulttuurissa, jossa autoliikenteellä on etuoikeuksia, pyöräilyä halutaan tehdä näkyvämpää heijastimilla, väreillä ja valoilla. Turvallisuuden varjolla vastuu näkyvyydestä on tällä logiikalla autoliikenteen sujuvuutta haittaavilla kulkijoilla. Mitä näkyvämpänä kulkumuotoa pidetään, sen vähemmän sen huomioimista tarvitsee erikseen korostaa.¹⁴ Kyse on siis havaitsemisen tavoista ja kulttuurista, jossa totutaan näkemään tietyt liikkujat ja jättämään toiset huomioimatta.¹⁵

Lasten liikkumisen edellytysten parantaminen osoittaisi halua tinkiä elinkeinoelämän vaatimukseen vastaamisesta. Kuitenkin pelkkä muutoksen tavoittelukin on vaikeaa, kun vakiintunut liikennekulttuuri ei tue vaihtoehtojen hahmottamista. Kulttuuriimme juurtunut usko rationaalisuuteen heijastuu liikenteen suunnitteluun. Kasvatustieteilijä Veli-Matti Värri yhdistää järjen korostamisen teknologiseen maailmakuvaan.¹⁶ Olemme tottuneet uskomaan, että ympäristöä voidaan hallita tarkalla suunnittelulla.¹⁷ Täydellistä hallittavuutta ei liikenteessä silti ole, vaan liikkuminen edellyttää liikkujalta luovaa arkipoliittista toimintaa eli erilaisia temppuja. Lapsilta ei voi odottaa monimutkaisten liikennesääntöjen osaamista, varsinkaan kun aikuisten antama malli vaihtelee. Kun joku ajaa ”suoraan punasia päin”, kuten yksi tutkimuksen osallistujista kertoo, pelivaraa jää juuri lapsen neuvokkuuden verran.

¹² Oosterhuis 2019, 67.

¹³ Männistö-Funk 2019.

¹⁴ Oddy 2019.

¹⁵ Ks. Rancière 2006.

¹⁶ Värri 2018.

¹⁷ Ks. Jalankulku- ja pyöräilyväylien suunnittelu 2014.

Nykyisellään liikenneympäristö asettuukin monin tavoin lasten liikkumisen esteeksi aikuisten toiminnan, katoavien jalkakäytävien ja puuttuvien pyöräteiden muodossa.¹⁸

Erilaisten liikkujien sijoittumisessa katutilaan on kyse niin ihmisen suhteista toiseen kuin elämään yleensäkin. Liikenteen ongelmat eivät rajoitu vain insinöörien asiantuntijuuteen vaan levittäytyvät ekologian, kasvatuksen ja filosofian aloille. Liikenteen aiheuttamien tuhojen hillitsemisellä on kiire, mutta Värin mukaan ekokriisistä ei selvitä, ellei vaikeuksien taustalla olevia elämää ja ihmisyyttä koskevia oletuksia korjata samalla. Siksi Värri kysyykin ”millaisia ihmisiä me kasvatamme, millaiseen maailman, millä edellytyksillä”.¹⁹

Tutkimukseni lähtökohta on, että liikenne on otettava vakavasti osana kulttuuria, jonka käytännöt omaksutaan jopa tiedostamattomasti. Sirkusmatkatutkimukseen osallistuneiden lasten avulla tarkastelen, mitä voisi tehdä toisin ja johdattelen kiinnittämään huomiota kulttuurisesti sokeisiin alueisiin liikenteessä.

Matka Sorin sirkukseen: aineiston tuottaminen ja menetelmät

Sirkukseen on matkaa kolme kilometriä Tampereen keskustasta. Bussipysäkit ja pyörätiet jäävät parin korttelin päähän ja jalkakäytävät katkeilevat. Alue on suunniteltu teollisuuden ja elinkeinoelämän tarpeisiin ja liikenne on autovoittoista sirkuksen ovelle asti (ks. Kuva 1.). Nytemmin alueella liikkuu yhä enemmän lapsia, sillä siellä on sirkuskoulun lisäksi kiipeilypaikka, cheerleader-toimintaa ja kuntosali.

KUVA 1: Sorin sirkuksen parkkipaikalla, huhtikuu 2019

Sirkuksessa harrastaa noin 550 lasta ja enemmistöä kuljetetaan henkilöautolla. Muuten lapset kulkevat sirkukseen bussilla, polkupyörällä, potkulaudalla, yksipyöräisellä, jalan ja volttia heittäen. Tutkimus keskittyy alle viiden kilometrin etäisyydeltä tulevien lasten reitteihin. Reittien valintaan vaikuttavat vuodenaika ja sää, matkan suunta sekä kellonaika. Samankin perheen eri-ikäiset lapset kulkevat osittain eri reittejä.

Tutkimuksen osallistujina on seitsemän lasta neljästä perheestä. Lapset ovat iältään 6-11-vuotiaita. Kaksi osallistujista on omia lapsiani. Kahta kuusivuotiaasta saatetaan pyörällä,

¹⁸ Ks. Aldred & Woodcock 2008.

¹⁹ Värri 2018.

samoin 11-vuotiasta, joka pyöriilee sirkukseen keskustan läpi. Lapsille on valittu pseudonyymit anonymiteetin takaamiseksi (Taulukko 1).

Eino	10 v.	kävely & pyöräily	yhdessä Martin kanssa
Martti	8 v.	kävely	yhdessä vanhemman kanssa
Miia	11 v.	pyöräily	yksin
Viivi	11 v.	kävely	yksin
Osmo	6 v.	pyöräily	yhdessä vanhemman kanssa
Timo	11 v.	pyöräily	yhdessä vanhemman kanssa
Pasi	6 v.	pyöräily	yhdessä vanhemman kanssa

Taulukko 1. Osallistujat ja kulkumuodot

Kanssakulkemisen ja osallistuvan havainnoinnin menetelmä valikoitui tutkimuksen perusmuodoksi, johon muut menetelmät pohjautuvat. Osallistuvalla havainnoinnilla tarkoitan lapsen omaa moniaistista ja muistelevaa kerrontaa reitistä ja liikkumisesta kyseisessä ympäristössä yleisemmin. Lisäksi havainnointi tarkoittaa tässä osallistujien liikkumisen ja liikenneympäristön valokuvaamista, jota tein matkojemme yhteydessä.

Puhuimme kolmen osallistujan kanssa matkojen yhteydessä äänikävelyillä. Äänikävelyssä sovellan arkkitehti Nicolas Tixierin tutkimusmenetelmää *qualified listening in motion*. Menetelmässä korostuu urbaanin ympäristön aistimisen reflektointi ja tutkimuksen tekijöiden keskinäinen vuorovaikutus.²⁰ Pyöräilimme tai kävelimme sirkukseen ja puhuimme miltä matkalla näyttää ja kuulostaa ja mietimme, miten kadulla mahtuu kulkemaan. Säilytin äänikävelyjen litteraattien puhekielisyysden.

Yhtä osallistujaa haastattelin sirkuksella sekä kotona vanhemman ollessa paikalla. Puhuin osallistujien kanssa heidän vireystilansa huomioon ottaen. Lapset suhtautuivat minuun eri tavoin. Joku oli innokas kyselemään tutkimuksesta, toinen ei. Yksi sirkuskoululainen oli haluton puhumaan kanssani, mutta samalla hän halusi osallistua tutkimuksen pyöräilyosioon.²¹ Havainnoin ja valokuvasin niiden lasten matkantekoa, joita en haastatellut.

²⁰ Tixier 2002.

²¹ Ks. Oinas 2004.

Haastattelin perheiden vanhempia, mutta en käytä aikuisten haastatteluja tässä artikkelissa aineistona.

Valokuvasin kaikki kahdeksan reittiä saattaessani lapsia sirkukseen keväällä 2019. Tallensin reitit kännykällä sports-tracker ohjelmalla. Karttatallennusten ja valokuvien pohjalta kirjoitin reittikuvaukset, joissa erittelen, mitä matkalla tapahtuu. Esimerkiksi Miian 3,5 kilometrin reitillä on 28 tien ylitystä, joista 11 liikennevaloilla (Kuva 2.). Matka kestää noin 20 minuuttia. Tutkimuspäiväkirjassa kuvailen reittiä seuraavasti: kaduille mahtuu vähintään kolme autoa ajoradalle rinnakkain. Kadun varteen on pysäköitynä autoja tiuhaan jonoon milloin oikealle milloin vasemmalle laidalle. Jalkakäytävät sijoittuvat joskus molemmin puolin tietä, mutta pyöräteitä en erota kuvista. Jalkakäytävällä, jota Miia pyöräilee, on sisäänkäyntejä, tolppia ja betoniporsaita siellä täällä.

KUVA 2: Miia painaa liikennevalonappia, huhtikuu 2019

Ihmettely, kanssakulkeminen ja mittaaminen

Kysymyksen ”mistä täältä pitäisi mennä” esittäminen ja siihen vastauksien etsiminen lasten kanssa on osa ihmettelyn ja kanssakulkemisen menetelmää. Millaista tietoa näin tuotetaan? Judi Marshall kirjoittaa hienosti elämästä tutkimuksena. Marshallille tutkimus ja arki ovat yhtä ja samaa elämää.²² Juuri näin menettelemme sirkusmatkalla: Taitamme matkaa yhdessä ja otamme matkasta kaiken irti. Lapsen osallistuessa liikkumisensa tutkimiseen, hän käsittelee toimijuutta liikenteessä. Esimerkiksi Martti pohtii, miten pyöräillessä voi ilmaista aikeitaan muille liikkujille: ”mikä oli pysähtymismerkki, käsi ylös vai?” Hän miettii myös, mitä hyötyä merkinannosta on, jos muut eivät ymmärrä sitä. Martin ymmärryksen mukaan liikenteessä tarvitaan parempaa viestintää liikkujien kesken.²³

Itsenäisen ajattelun ja empatian kehittyessä muodostuu myös tietoinen toimijuus, korostaa Rancière teoksessa *The Emancipated Spectator*.²⁴ Sirkusmatkalla ideoimamme katutilan mittaaminen painottaa liikkumisen poliittisuutta ja lapsen asemaa liikenteessä. Lapsen on otettava tilaa moottoriajoneuvoilta ylijäävästä kohdasta. Katutilan mittaaminen taidelähtöisenä menetelmänä ja lapsen osallistajana esittää objektiivista tieteen tekemistä

²² Marshall 1999.

²³ Tutkimuspäiväkirja 2019.

²⁴ Rancière 2009a.

(Kuva 3.). Joulukuussa 2018 mittasimme Martin ja Einon kanssa virallisen reitin ajoradan ja jalkakäytävän leveyden tilanjaon havainnollistamiseksi. Tämä toimenpide selvensi virallisen reitin mittasuhteita Martille siinä määrin, että kuukausia myöhemmin hän puhui katutilan jaosta sen mitat tuntevana asiantuntijana. Tutkimukseen tulee painoarvoa, kun havainnollistamme lapsen kokemusta jalkakäytävän ahtaudesta faktalla: lapsi tietää jalkakäytävän olevan puoli metriä ja ajoradan puolestaan kaksitoista metriä leveä. Näin mittaaminen muuttaa pysyvästi mittaajan tapaa hahmottaa kadun tilallisuutta. Matkaa havainnoimalla ja katutilaa mittaamalla pääsimme pohtimaan liikkumisen puitteita sääteleviä valtasuhteita, joita katutilan jako ruumiillistaa. Katutilan mittaaminen edustaa sirkuskoululaisten ja tutkijan yhteistyötä sellaisen tiedon tuottamisessa, joka syventää ymmärrystä temppujen monitasoisuudesta.

KUVA 3: Katutilan mittaaminen Ahlmanintiellä, joulukuu 2018

Vieraiden lasten haastattelemisen tuntui ajoittain köykäiseltä tiedolliselta anniltaan ja pidin esimerkkiä omien lasteni kanssa harjoittamastamme kanssakulkemisesta hyödyllisenä ja metodologisesti kiinnostavana. Matkan toistuva ruotiminen vahvistaa toimijuutta ja samalla tiedon tuottaminen muuttuu. Tutkimuksen alkuun sysänneet lapseni puhuivat ensimmäisillä sirkusmatkoillamme spontaanisti omista havainnoistaan, mutta ajan mittaan, kun itse vasta aloin ymmärtää kyseen olevan arvokkaasta tutkimusaineistosta, puheen sävy muuttui eikä ensimmäisiin raikkaisiin kommentteihin ollut paluuta. Pohdimme liikennettä yhdessä niin paljon, ettei lasten oma näkemys enää erottunut yhtä kirkkaasti. Tämä osoittaa, että lasten kuuleminen vaatii tutkimuksellista virittäytymistä. Olennaista voi olla juuri se, mikä tuntuu itsestään selvältä tai turhalta ja jää kirjaamatta muistiin. Siksi menetelmiä pitää tarvittaessa soveltaa ja keksiä uusia tapoja tuottaa tietoa.

Temppuja aineistojen risteyksessä

Poimin aineistosta kolme reittiä, joita sirkuskoululaiset kulkivat eri syistä. Virallinen reitti on reittioppaan suositus.²⁵ Laiton reitti noudattelee kulkijan omaa logiikkaa. Kolmantena on

²⁵ Tampereen seudun joukkoliikenne Nysse <https://reittiopas.tampere.fi>.

yhteinen painajainen, joka alkaa Nekalan asuinalueen ja teollisuusalueen rajalta. Kerron näistä tarkemmin käsiteltyäni ensin aineiston analyysin kulkua.

Analysoin äänikävelyillä ja haastatteluissa esiin nousevia sirkusmatkalaisille yhteisiä teemoja. Teemat pilkahtelivat osallistujien puheessa ja ne liittyvät erilaisiin taktiikkoihin, joilla lapset ratkovat reittien kompastuskohtia. Kompastuskohdat identifioin aineistosta konflikteiksi, jotka näkyvät kuvamateriaalissa ja löytyvät reittikuvauksista. Konflikteista selvitäkseen lapset tarvitsevat temppuja, joiksi tulkitseen heidän luovaa toimintaansa liikkujina. Temppu on esimerkiksi reittioppaan ehdotusta mielekkäämmän reitin löytäminen valmiin näköisessä katu ympäristössä: ”tästä autojen lomitse pääsee, kun tossa on toi risteys pari metriä tästä ja sitten tästä pääsee niinkun silleen oikaseen” (Eino).

Puhuimme osallistujien kanssa siitä, mitä reitillä näkyy ja kuuluu sekä mitä matkalla on sattunut. Tätä aineistoa tulkitseen päällekkäisissä rooleissa: tutkijana, pyöräilijänä, äitinä. Kokemukseni ja ennakoasenteeni vaikuttavat analyysiin. Äitinä mietin kasvatuksellisia ja moraalisia kysymyksiä, vaikka lapsi pitää itseään kyvykkäänä matkan taittajana. Esimerkiksi Timo toteaa: ”kyl mä pystyisin meneen sen helposti yksinki”, silti vanhemmat saattavat häntä edelleen. Vanhempien antama liikennekasvatus ja sisäänrakennettu vaarantaju ovat eri asioita. Timo rasittaa, kun ”äiti muistuttaa joka asiasta suunnilleen kolme kertaa” kuten, että ”oli valo minkä värinen vaan, niin kato ympärilles”. Martin puheesta kuulen liikennekasvatuksen kaikuja hänen kuvaillessaan virallista reittiä: ”Tossa on autojen parkkiksi ihan vieressä ja sitte kun ne autot peruuttaa siitä pois nii sitten voi jäädä niitten alle.”

Temput ovat tietoa, joka jää *hiljaiseksi tiedoksi*²⁶ ellei sitä oteta yhtä vakavasti kuin liikenneselvityksiä. Tutkimuksen osallistujilla on selviä näkemyksiä katutilan suunnittelusta ja liikenteessä toimimisesta: ”se on vaan semmonen tapa, et ne autoilijat kattoo mallii, ku toiset tekee ja se on niistä kätevää” arvioi Eino sattuvasti vanhempien tapaa tuoda lapsensa autolla sirkuksen rappusille. Äänitaiteilija Taina Riikosen mukaan taide puuttuu vallitsevaan todellisuuskäsitykseen ihmettelemällä ja toivomalla jotain muuta. Riikonen luonnehtii elämän haurauden ymmärtämisen olevan keskeistä taiteelle.²⁷ Temppujen kehittämisen voikin nähdä niin haavoittuvuutensa tiedostamisena kuin myös kaupunkiympäristöllä leikittelynä. Lisäksi tempuissa voi tunnistaa aihioita eksymisen ja ajalehtimisen taktiikkoihin, joita myös

²⁶ Koivunen 1997.

²⁷ Riikonen 2018.

Kansainväliset Situationistit käyttivät tutkiessaan tilan kokemisen tapoja. Ajelehtiminen, *dérive*, on heiltä tunnetuksi tullut tapa kuljeskella leikkisästi vakiintuneita normeja koetellen.²⁸ Erittelen temppuja yksityiskohtaisemmin tulosten yhteydessä.

KUVA 4: Virallisen reitin jalkakäytävä, maaliskuu 2019

Virallinen ja laiton reitti sekä yhteinen painajainen

Etsiessämme parasta reittiä kokeilemme Martin ja Einon kanssa, miltä matka tuntuu kävellessä ja pyörällä. Lopuksi ajamme sirkukseen vielä autolla. Uteliaina matkaa ruotiessamme reitit eriytyvät viralliseksi ja laittomaksi reitiksi.²⁹ Virallisella reitillä on jalkakäytävä (Kuva 4.), laiton reitti oikaisee bussivarikon läpi. Riippumatta matkan alkupäästä viiden osallistujan reittejä yhdistää kuudensadan metrin loppumatka sirkukseen. Loppumatkaan paikantuu konfliktialue, joka alkaa Nekalan koulun kulmalta. Pyörätien päättymiseen viitaten yksi lasten vanhemmista kutsuu loppumatkaa ”painajaiseksi”. Painajainen kuljetaan teollisuusalueella ympäristössä, jossa lapset ovat kulttuurisesti näkymättömiä.

Näkymättömyyttä selventää Viivin kuvaus STOP-risteyksestä, jossa autoilija ei nähnyt häntä:

“No, mä siis katoinkin kaikkiin suuntiin, koska mä aina katon tossa risteyksessä, koska se on aika sellanen, ku siinä kulkee kaikkii busseja ja rekkoja. Nii tota, sit mä vaan kävelin siinä tai no siis mä olin pyörällä. Öö, nii sit tuolta tuli yhtäkkiä jostain parkkikselta kaahas auto, ja se ei yhtään niinku kattonu, mut se niinkun vaan meni siitä tosi läheltä mua. Niin mä säikähdin vähän, mut parempi vaan, et mä ehdin pysähtyä.”

Einon ja Martin pyörällä ja kävellessä kulkemaan kahdeksansadan metrin mittaiseen viralliseen reittiin kuuluvia temppuja ovat välttely, väistäminen, ennakoiva varominen ja ajoradan ylittäminen viistosti. Turhilta kadunylityksiltä välttyäkseen Martti puikkelehtiikin välillä virallisen reitin etelälaitaa betoniporsaiden ja konttien välistä (Kuva 5.). Tällä puolen katua ei ole jalkakäytävää, joten orapihlaja-aidan viereen on muodostunut kinttupolku. Tätä reittiä kutsun virallisen reitin variaatioksi.

KUVA 5: Martin kinttupolku eli virallisen reitin variaatio, marraskuu 2018

²⁸ Debord 2014 (alkup. 1958).

²⁹ Tutkimuspäiväkirja 2019.

Kinttopolulle hakeutuminen selventää sirkuskoululaisen pyrkimystä löytää itselleen mieluisa reitti. Sellaiseksi osoittautuu laitton reitti. Keksimme sen muiden sirkuskoululaisten esimerkistä. Huomaamme lasten pyöräilevän sirkuksen kulmalta viereiselle bussivarikolle. Seuraamme heitä laajalle ja hiljaiselle alueelle hallien välissä. Reitti on pari sataa metriä lyhyempi kuin virallinen reitti. Mutta mikä tärkeämpää, bussivarikko tuntuu turvallisemmalta kulkea. Virallisella reitillä jalankulkijat puikkelehtivat autojen välissä paikoin olemattomalla ja talvisin auraamattomalla jalkakäytävällä, joka on väärällä puolen katua sirkukseen tullessa. Varikolla taas tulee harvoin vastaan muuta kuin yksittäinen bussi tai kännykkäänsä syventynyt bussikuski kassi olalla keikkuen. Vaikka varikon läpi kulkeminen on kielletty liikennemerkein, se toimii sirkuskoululaisille paremmin kuin virallinen reitti.

KUVA 6: Bussivarikko virallisen reitin katveessa, huhtikuu 2019

Reitit sirkukseen

Miialle, Pasille, Timolle, Viiville ja Osmolle yhteinen kuudensadan metrin pituinen painajainen kulkee raskaasti liikennöityä Ahlmanintietä pitkin. Reitille tyypillisiä temppuja ovat hyppely parkkipaikkojen poikki ja toisen reitin valitseminen edes osaksi matkaa kuten Mustametsän vieritse oikaiseminen. Kukin osallistuja ylittää kolmesta neljään rekkareittiä hieman eri kohdista ajorataa, sillä kadunvarteen pysäköidyt rekkojen perävaunut haittaavat näkyvyyttä. Vaikka bussit ajavat sirkuksen viereiselle varikolle, yksikään bussilinja ei vie sirkukseen. Lähin pysäkki on painajaisen alussa Nekalan koululla. Oikaisemalla varikon kautta pääsee toiselle bussipysäkillä reilun puolen kilometrin päähän. Seuraavaksi esittelen reiteillä havaitsemiani konfliktien tyyppejä ja kerron tarkemmin tässä jo mainituista tempuista.

KUVA 7: Reitit Sorin sirkukseen Nekalan teollisuusalueella

Näin syntyvät tilalliset ja kulttuuriset konfliktit

Liikenteessä ilmassa leijuvat odotukset, että kaikki noudattavat samoja sääntöjä. Silti sirkusmatkalaisille jää usein epäselväksi, aikooko autoilija pysähtyä STOP-merkin tai

suojatien eteen (Eino ja Martti). Vakavimmillaan sääntöjen valikoiva noudattaminen, jota lapset näkevät aikuisten tekevän, muodostuu konflikteiksi. Konflikti voi olla konkreettinen vaara, jota lapsi on kokenut, kuten autoilija, joka ”kaahaa parkkipaikalta” (Viivi) tai monet peräkkäiset tienylitykset liikennevaloineen (Timo). Seuraavaksi käsittelemme aineistoista löytämiäni konflikteihin liittyviä tilallisia ja kulttuurisia taustatekijöitä.

Liikennesuunnittelu luo niin tilallisia kuin kulttuurisiakin konflikteja. Tilallisilla konflikteilla tarkoitan konkreettista tilallista epämääräisyyttä, joka koskee liikkumista kävellen ja pyöräillen. Reitit sirkukseen sijoittuvat enimmäkseen kartan *valkoiselle* alueelle (Kuva 7.). *Valkoisen* alueen epämääräisyyttä kuvaa hyvin Einon yritys sanoittaa jalkakäytävän olemusta, kun se katkeaa ja leviää ”aukioksi”, joka on ilmeisesti ”bussiparkki”. Mitä reunakiven toisella puolen on? Onko siinä jalkakäytävä, vaikka sitä ei erota (ks. Kuva 4.)? Kiinnostavasti joukkoliikenteen reittiopas piirtää suositusreitin kävelijälle keskelle ajorataa, joten tilallinen kokemus paikallistuu maastoon vain jalkautumalla sinne itse. Eino kuvailee virallisen reitin jalkakäytävää näin:

”Tää on niinku kapee ja niinku autot on tossa ihan kaikki autoi on niinku tossa tien vasemmalla reunalla ihan hirveesti ja sitte tulee tommosii roskiksii tossa ja semmosii niinku, tässä on vähän hiekkaa ja niinku ja aika kumpuinen tää.”

KUVA 8: Rekkoja ja betoniporsaita painajaisreitillä, toukokuu 2019

Kulttuurisilla konflikteilla tarkoitan esimerkiksi huonoa näkyvyyttä. Sitä on kahden suuntaista: lapset eivät näe pysäköityjen rekkojen takia tuleeko niiden takaa jotain, ja STOP-risteyksessä autoilijat tähyävät toisia autoja eivätkä *näe* lapsia (Martti, Viivi). Huono näkyvyys ei ole vain tilallista vaan myös kulttuurista ja liittyy siihen, mitä on totuttu havaitsemaan. Kulttuurinen näkymättömyys koskee yleisemmin jalankulkua ja pyöräilyä kulkumuotoina. Tällaisessa ajattelussa lapsilla ei ole liikkujana arvoa, he vain hankaloittavat autoliikenteen sujuvuutta.³⁰

”Tää on ehkä pahin ylitys. Ku tässä menee just silleen autot, et tonne ei nää kunnolla, ku tos on toi puska. Ja sitte tuolta tulee niin kovaa, ja ku tos ei oo mitään. Tai on siinä STOP-merkki. Mutta ihmiset ei kauheen usein pysähdy siinä.” (Viivi)

³⁰ Ks. Aldred & Woodcock 2008.

Lasten taktikat eli temput

Temput ovat lasten tilannesidonnaisia taktikkoja kuten konfliktitilanteisiin sopeutettua johdonmukaista toimintaa. Yksi lapsista kertoo, että kaverin kanssa sirkukseen kävellessä pyöräilijöitä saa väistää ajoradalle, kun ohi ei muuten mahdu: ”Kaikki pyöräilee tässä, nii se on vähän ahdasta. Jos tulee esim kauhee pyöräjoukko. Siis yrittää ite esim jonkun kaverin kaa kulkee, niin täytyy kävellä tuolla autotiellä.” Yksinkertaisimmillaan temppu voi olla väistämistä ajoradalle (ks. Taulukko 2). Temput eivät kuitenkaan aina vastaa konflikteihin vaan ne voivat olla silkkaa liikkumisen iloa kuten kiipeilyä lumivuorille. Tällöin temppu terminä voi värittyä eri tavalla. Lisäksi lastaan odottavan aikuisen näkökulmasta pitkään kestävä kotimatka voi näyttäytyä huolestuttavana temppuna.

Kulttuuriset ja tilalliset konfliktit	Temput
Parkkipaikat, työmaat, STOP-risteys, suojatie	Välttely, pysähtyminen tai odottaminen
Kävely pyörätiellä	Puikkelehtiminen
Pyöräilijöitä tai esteitä jalkakäytävällä	Kävelijänä väistäminen ajoradalle
Toistuvat ylitykset	Toisen reitin valitseminen
Autoilija ollut ajaa tai peruuttaa päälle	Ennakoiva varominen
Katoava tai kapea jalkakäytävä	Rynnäkiminen, hyppely, oikaiseminen
Pyöräteiden ja pyöräkaistojen puuttuminen	Pyöräilemättä jättäminen tai jalkakäytävällä ja ajoradalla pyöräily

Taulukko 2. Kulttuurisia ja tilallisia konflikteja ja temppuja

Yllä esitetyt konfliktitilanteet tuottavat toimintaa, jota kutsun tempuiksi. Esimerkiksi STOP-risteykseen ei ole merkitty ylityskohtaa, ja Martti onkin päätellyt, että katu on parempi ylittää

jo ennen STOP-merkkiä, koska silloin risteäviä autoja on vähemmän. Yhdestä sisarusparista nuorempi pyöräilee jalkakäytävällä ja vanhempi ajoradalla. Nuorempi kertoo mieluummin kävelevänsä kyseisellä reitillä, koska jalkakäytävällä pyöräily ”ei kauheen hyvin mee, kun tää on niin kapee”. Lisäksi kävellessä ”ehtii nähä paremmin ne autot”.

Sirkusmatkalaisten havainnointikyky on hyvin yksityiskohtaista ja tarkkanäköistä. He huomaavat kasvien kurottelevan jalkakäytävälle. Roskia he luokittelevat useita tyyppisiä: muovipapereita, tupakantumppeja, muoviaskeja. Matka on täyttä elämää: mielekkään reitin etsimisen seikkailua ja ilottelua kuten lumikasojen valloitusta.³¹

M: Tuol on toi Sorin sirkuksen aita, niin sitte tossa aidas on tommonen

E: Salakäytävä.

M: Niin tommonen kolo, niin sitten me mennään siitä.

KUVA 9: Salakäytävä sirkuksen aidassa, huhtikuu 2019

Tarve tempuille konkretisoituu sirkuksen editse vievällä Linjurinkadulla. Suojatien maali on niin kulunut, että siitä löytää vain jäänteitä tarkkaan katsoessaan.³² Yksi osallistujista huomaa, ettei risteyksessä edes ole suojatien liikennemerkkiä. Juuri tämä kohta, sirkuksen pihaan kääntyminen, näyttää koko kirjon liikkumisen variaatioita: jokainen tutkimuksen osallistuja menee tästä omalla tavallaan (Kuva 9.). Yksi ylittää Linjurinkadun suorassa kulmassa, toinen puikahtaa salakäytävästä, kolmas loikkii viistosti ajoportin luota ja neljäs pyöräilee risteyksestä ohi tullakseen pihaan vasta toisesta portista. Sanalla sanoen, yhtenäistä tyyliä saapua sirkukseen ei ole.

Yhteenveto: lapset liikkumisen asiantuntijoina

Matka sirkukseen kuljetaan teollisuusalueella, jossa autoliikenne on liikennesuunnittelussa etusijalla. Lasten reitit sirkukseen poikkeavat toisistaan jopa muutaman sadan metrin mittaisella yhteisellä matkalla. Olen päätellyt poikkeamien liittyvän tilallisiin ja kulttuurisiin konflikteihin, joita tutkimuksen osallistajat ratkovat luovasti, tarvittaessa omia taktiikkoja eli

³¹ Ks. Bergström 1997.

³² Tutkimuspäiväkirja 2019.

temppuja keksimällä. Tutkimuksen lapset ovat päteviä toimijoita kävelijöinä ja pyöräilijöinä. Toimijuus näkyy temppuina ja situationistisena tilankäyttönä *oikean* liikenteen seassa. Tässä tutkimuksessa tempuilla on viisi tasoa.

Ensimmäinen temppujen taso on metodologinen lähtökohta reitin ihmettelystä.

Liikenneympäristön kummastelusta seuraava taso on temput käytännöllisenä toimintana eli taktiikkoina. Näitä ovat lasten tavat liikkua suhteessa ympäristössä kohtaamiinsa konflikteihin. Kolmanneksi tulkitsemme temput liikkumisen arkipolitiikaksi. Neljäs taso on esteettinen. Sitä edustaa Viivin ja Timon nautinto linnunlaulusta ja Viivin, Martin ja Einon huomiot pakokaasun hajusta. Esteettisyys ulottuu ruumiilliseen ilotteluun, kuten viipyilyyn lumivuoristossa kotimatalla. Lopuksi käsitän temppujen viidentenä tasona lasten luovan tilannesidonnaisen tilankäytön. Omien reittien ja temppujen myötä lapset tekevät esityksiä eli performatiivista tilan politiikkaa, joilla aikuisten hallitsemaa kaupunki- ja liikennesuunnittelua voidaan rikastuttaa ja jopa parantaa.

Lasten temput ovat materiaalia, jota on mahdollista rakentaa erilaisten taiteellisten esitysten muotoon. Taiteellisilla performatiivisilla esityksillä voidaan toteuttaa lasten omia reittejä todelliseen liikenneympäristöön. Esitykset havainnollistaisivat tätä tutkimusta selkeämmin lasten paikkaa kartan *valkoisella* alueella. Artikkelissa hahmoteltu temppujen maailma avaa uudenlaisia mahdollisuuksia tiedon tuottamiseen lasten liikkumisesta. Kun tällainen lähestymistapa huomioidaan meille kaikille yhteisen elämänalueen, liikenteen, suunnittelussa ja toteuttamisessa, pääsemme lähemmäs yhdenvertaisuutta liikkujien kesken. Samalla vahvistamme kestävän lähiliikkumisen juurtumista lasten pysyväksi tavaksi.

Kaikki liikkumisen tavat ja temput ovat totta ja tärkeitä. Sirkusmatkatutkimus auttaa tunnistamaan temppujen merkitystä toimintana, joka on välttämätöntä. Bussivarikon läpi meneminen on lapsilta fyysinen kannanotto mielekkäämmän reitin puolesta eli liikkumisen politiikkaa. Liikkujilla on erilaisia tarpeita, esimerkiksi turvallisuuden tunteen varmistaminen ylittämällä ajorata viistosti menemättä vaikeaan risteykseen saakka. Esitän, että liikenteen kehittämisessä on syytä huomioida erilaisten liikkujien taktiikat ja temput. Niitä ei pidä väheksyä sillä perusteella, että ne ovat normin vastaisia, eli ne eivät aina ole liikennesääntöjen kanssa linjassa. Kun liikennettä suunnitellaan ja kestäviä liikkumismuotoja halutaan lisätä, kuten paikallisessa liikennestrategiassa todetaan,³³ lapset ovat strategian toteutumisessa tärkeässä asemassa. Siksi liikenneympäristöjä suunniteltaessa on aiheellista

³³ Liikenne Tampereella 2018.

mieltä lasten, kulttuurin ja kasvatuksen osuutta: miten hyvät kokemukset ja mielikuvat liikkumisesta syntyvät?

Lähteet ja kirjallisuus

Aldred, Rachel & Woodcock, James (2008) Transport: Challenging disabling environments, *Local environment* 13:6, 485–496.

Bergström, Matti (1997) *Mustat ja valkeat leikit: Leikki, kaaos ja järjestys aivoissa*. Käänt. Ritva Liljamo. Porvoo: WSOY.

Camargo-Borges, Celiane (2018) Creativity and imagination: Research as world-making! Teoksessa Patricia Leavy (toim.) *Handbook of arts-based research*. New York: The Guilford Press. 88–100.

Certeau, Michel de (1990/2013) *Arkipäivän kekseliäisyys: 1, Tekemisen tavat*. Suom. Tapani Kilpeläinen. Tampere: Niin & näin.

Debord, Guy (1958/2014) Theory of the dérive, definitions and preliminary problems in constructing a situation. Teoksessa Jen Jack Giesecking, William Mangold, Cindi Katz, Setha Low & Susan Saegert (toim.) *The people, place, and space reader*. New York: Routledge. 65–69.

Gray, Julia & Kontos, Pia (2018) An aesthetic of relationality: Embodiment, imagination, and the necessity of playing the fool in research-informed theater. *Qualitative inquiry* 24:7, 440–542.

Jalankulku- ja pyöräilyväylien suunnittelu (2014). Liikenneviraston ohjeita 11/2014. Verkkojulkaisu. Helsinki.

Jensen, Anne (2013) Controlling mobility, performing borderwork: Cycle mobility in Copenhagen and the multiplication of boundaries. *Journal of transport geography* 30/2013, 220–226.

Kallio, Kirsi Pauliina & Häkli, Jouni (2017) *Meluisa osallistuminen kamppailuna kaupunkitilasta – tapaus Kiikelinpuisto*. Tampere: Tampere University Press.

Koivunen, Hannele (1997) *Hiljainen tieto*. Helsinki: Otava.

Koski, Kaisu (2011) Art portraying medicine. *Journal of research practice* 7:1, P2.

- Kyttä, Marketta (2004) The extent of children's independent mobility and the number of actualized affordances as criteria for child-friendly environments. *Journal of environmental psychology* 24:2, 179–198.
- Leavy, Patricia (2018) Introduction to Arts-Based Research. Teoksessa Patricia Leavy (toim.) *Handbook of arts-based research*. New York: The Guilford Press. 3–21.
- Liikenne Tampereella (2018) Tampereen kaupunki, Kaupunkiympäristön palvelualue. Julkaisuja 3/2018.
- Marshall, Judi (1999) Living life as inquiry. *Systemic practice and action research* 12:2, 155–171.
- Männistö-Funk, Tiina (2019) Introduction: The Historical Production of the Invisible and Visible Bicycles. Teoksessa Tiina Männistö-Funk & Timo Myllyntaus (toim.) *Invisible bicycle: Parallel histories and different timelines*. Leiden: Brill. 1–20.
- Nekala Viinikka liikenneverkkoselvitys (2016) Liikenneverkkoselvityksen aineisto / Sito Parhaan ympäristön tekijät 14.11.2016.
- Oddy, Nicholas (2019) History, tweed and the invisible bicycle. Teoksessa Tiina Männistö-Funk & Timo Myllyntaus (toim.) *Invisible bicycle: Parallel histories and different timelines*. Leiden: Brill. 215–232.
- Oinas, Elina (2004) Haastattelu: kokemuksia, kohtaamisia, kerrontaa. Teoksessa Marianne Liljeström, Anu Koivunen, Tuula Gordon, Elina Lahelma & Janet Holland (toim.) *Feministinen tietäminen: Keskustelua metodologiasta*. Tampere: Vastapaino. 209–227.
- Oosterhuis, Harry (2019) Entrenched habit or fringe mode: Comparing national bicycle policies, cultures, and histories. Teoksessa Tiina Männistö-Funk & Timo Myllyntaus (toim.) *Invisible bicycle: Parallel histories and different timelines*. Leiden: Brill. 48–97.
- Rancière, Jacques (2008/2009a) *The emancipated spectator*. Lontoo: Verso.
- Rancière, Jacques (2009b) *Erimielisyys: Poliittikka ja filosofia*. Suom. Heikki Kujansivu. Helsinki: Tutkijaliitto.
- Rancière, Jacques (2000/2006) *The politics of aesthetics: The distribution of the sensible*. Engl. Gabriel Rockhill. Lontoo: Continuum.
- Riikonen, Taina (2018) Taide, metroasemat ja ihmislaji. *Voima-lehti* 26.11.2018.

Saloranta, Elina (2017) *Laatukuvia ja kirjallisia kokeiluja/Genre pictures and experiments in writing*. Taideyliopiston kuvataideakatemia.

Snizek, Bernhard & Nielsen, Thomas Alexander Sick & Skov-Petersen, Hans (2013) Mapping bicyclists' experiences in Copenhagen. *Journal of transport geography* 30/2013, 227–233.

Stehlin, John (2014) Regulating inclusion: Spatial form, social process, and the normalization of cycling practice in the USA. *Mobilities* 9:1, 21-41.

Tixier, Nicolas (2002) Street listening. A characterisation of the sound environment: The “qualified listening in motion” method. Teoksessa Helmi Järviluoma & Gregg Wagstaff (toim.) *Soundscape studies and methods*. Helsinki: Finnish Society for Ethnomusicology. 83–90.

Värri, Veli-Matti (2018) *Kasvatus ekokriisin aikakaudella*. Tampere: Vastapaino.

Matka sirkukseen: temppuja ja liikkumisen politiikkaa, kuvaliite



KUVA 1: Sorin sirkuksen parkkipaikalla, huhtikuu 2019



KUVA 2: Miia painaa liikennevalonappia, huhtikuu 2019



KUVA 3: Katutilan mittaaminen Ahlmanintiellä, joulukuu 2018



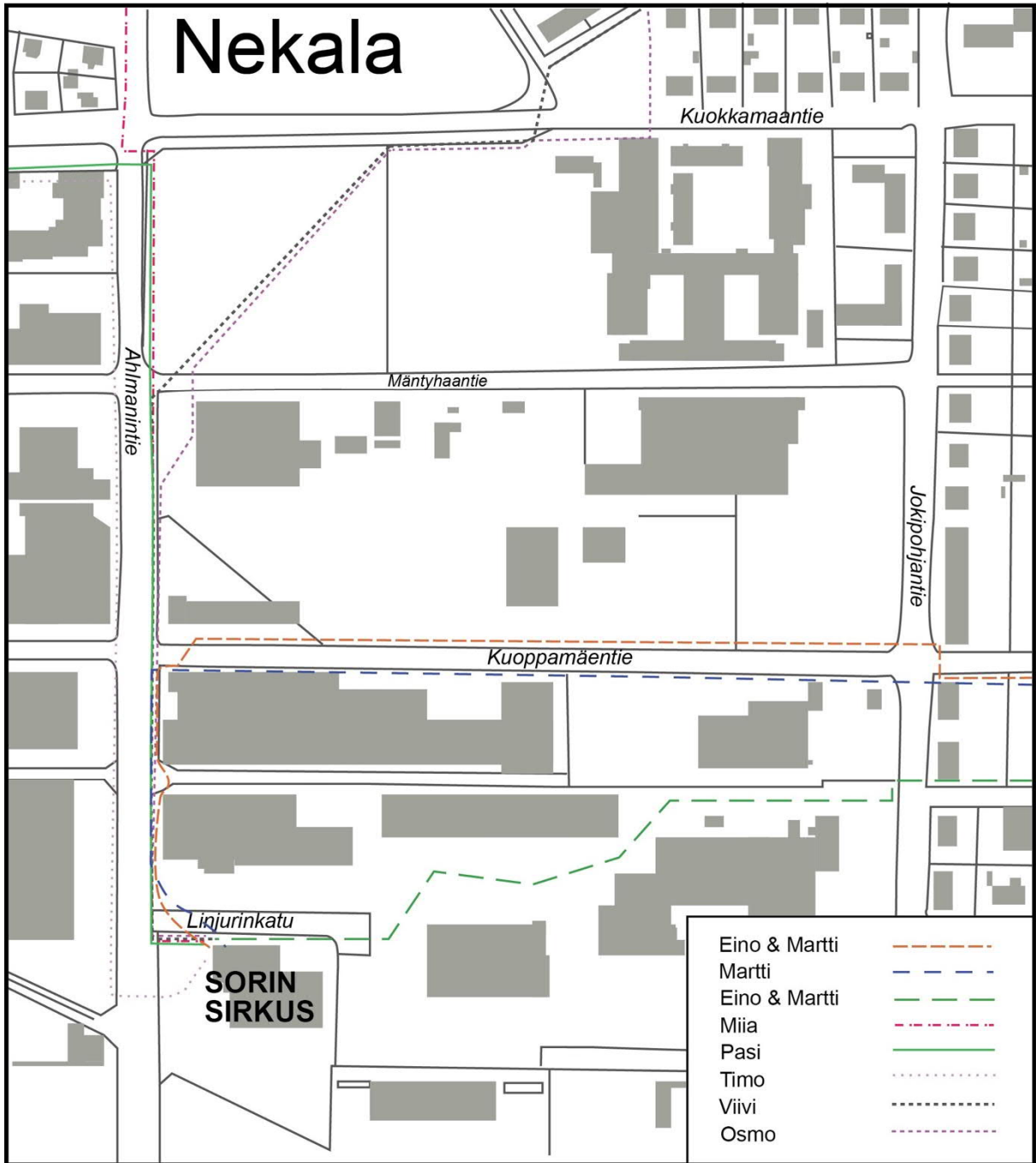
KUVA 4: Virallisen reitin jalkakäytävä, maaliskuu 2019



KUVA 5: Martin kinttupolku eli virallisen reitin variaatio, marraskuu 2018



KUVA 6: Bussivarikko virallisen reitin katveessa, huhtikuu 2019



KUVA 7: Reitit Sorin sirkukseen Nekalan teollisuusalueella



KUVA 8: Rekkoja ja betoniporsaita painajaisreitillä, toukokuu 2019



KUVA 9: Salakäytävä sirkuksen aidassa, huhtikuu 2019