

Tuomas Kaunela

# **KÄVELLEN KAUPUNKITILASSA**

Opiskelijoiden kokemuksia käveltävyydestä  
Tampereen keskustassa

Johtamisen ja talouden tiedekunta  
Kandidaatin tutkielma  
Huhtikuu 2023

# TIIVISTELMÄ

Tuomas Kaunela: Kävelen Kaupunkitilassa: Opiskelijoiden kokemuksia käveltävyydestä Tampereen keskustassa  
Kandidaatintutkielma  
Tampereen yliopisto  
Hallintotieteiden tutkinto-ohjelma  
Huhtikuu 2023

---

Kaupunkisuunnittelussa keskitytään yhä enemmän kävelijän mittakaavan korostamiseen autoilijoiden sijaan. Käveltävyydestä on syntynyt viime vuosikymmenen aikana tärkeä keskustelun aihe kaupunkisuunnittelussa, kun pyritään kehittämään kestävämpää, eloisampaa ja terveellisempää kaupunkia. Käveltävyys on kuitenkin myös hyvin kokemussidonnaista eikä pelkästään sen mittaaminen riitä.

Tässä tutkimuksessa tarkastellaan, miten käveltävyyden piirteet esiintyvät opiskelijoiden kaupunkitilakoke- muksissa Tampereen keskustassa. Käveltävyys tarkoittaa tämän tutkimuksen kontekstissa ympäristön teki- jöitä, jotka toimivat eloisien ja sosiaalisen ympäristön edellytyksenä. Käveltävyyden piirteet ovat keskinäisessä vuorovaikutuksessa tukien toinen toistaan. Kaupunkitila taas kytkeytyy käveltävyyteen erottamattomasti. Tilan käyttäjä muodostaa omanlaisensa tilan, jossa merkitykset ja erilaiset käytännöt muodostuvat sosiaalisesti. Kä- velijöiden tavat toimia kaupunkitilassa ovat erilaiset muihin liikuntamuotoihin verrattuna ja siten heidän lähtö- kohtansa kaupunkitilan kokemiselle ovat poikkeavia.

Tutkimus toteutettiin laadullisena tapaustutkimuksena käyttäen aineistona opiskelijoiden kävelyhaastatteluja Tampereen keskustassa. Kaupungin keskustaa voidaan pitää ihanteellisimpana kävely-ympäristönä, mutta suunnittelu ei välttämättä saavuta sen käyttäjien moninaisia käytäntöjä sekä kokemuksia. Kävelyhaastattelu- menetelmän avulla päästäänkin lähemmäs kävelijän ja ympäristön vuorovaikutusta. Haastattelut toteutettiin samalla reitillä Tampereen keskustassa. Reitti alkoi Linna-kirjaston edestä ja päättyi Koskipuistoon. Haasta- teltavat ovat nuoria aikuisia opiskelijoita. Aineisto on analysoitu teoriaohjaavasti hyödyntämällä kirjallisuudesta poimittuja neljää käveltävyyden piirrettä, jotka ovat hyödyllisyys, turvallisuus, mukavuus sekä mielenkiintoi- suus.

Tutkimuksen tuloksena aineistosta löytyy ominaisuuksia kaikista neljästä käveltävyyden piirteestä. Hyödylli- syys näyttäytyy ennen kaikkea kiinnostavina toimintoina sekä tiiviinä kaupunkiympäristönä. Näitä molempia tukee joukkoliikenne. Turvallisuus ilmenee muista piirteistä vähäisemmässä roolissa ja Tampereen keskusta esiintyy valtaosin turvallisena sekä liikenteellisesti että sosiaalisesti. Mukavuus korostuu laaja-alaisesti kävelyn sujuvuuteen liittyvinä ongelmina, jotka puolestaan vaikuttavat muun muassa rutiineihin ja erilaisiin käytäntöihin käveltäessä. Viimeisenä mielenkiintoisuus toimii kävelyn mielekkyyttä lisäävänä tekijänä ja ilmenee esteettis- ten ja viihtyisien ympäristön piirteiden kautta.

Tutkimus tarjoaa tietoa siitä, miten käveltävyyden piirteet näkyvät kävelijöiden havainnoissa ja kokemuksissa. Kävelyhaastattelumenetelmän avulla voidaankin tavoittaa syvemmin itse alueen käyttäjiä sekä löytää tietoa liittyen kävelijöiden moninaisiin käytäntöihin ja havaintoihin. Tuloksia on mahdollista hyödyntää kaupunkisuun- nittelussa yhdistäen suunnittelijoiden ja alueen käyttäjien erilaisia näkemyksiä.

**Avainsanat:** Käveltävyys, kaupunkitila, kävelyhaastattelu, kaupunkisuunnittelu

Tämän julkaisun alkuperäisyys on tarkastettu Turnitin OriginalityCheck –ohjelmalla.

## SISÄLLYS

1 JOHDANTO .....	1
2 KÄVELY JA KAUPUNKITILA .....	3
2.1 Käveltävyys kaupunkisuunnittelussa.....	3
2.2 Käveltävyyden kriteerit .....	4
2.3 Kävelijän muodostama kaupunkitila .....	7
2.4 Kävelyn kokemuksellisuus ja käytännöt .....	8
3 AINEISTO JA MENETELMÄT .....	9
3.1 Kävelyhaastattelu .....	9
3.2 Teoriaohjaava sisällönanalyysi.....	10
4 KÄVELTÄVYYDEN PIIRTEET.....	11
4.1 Hyödyllinen kävely .....	11
4.2 Turvallinen kävely.....	13
4.3 Mukava ja sujuva kävely .....	15
4.4 Mielenkiintoinen kävely .....	17
5 MONIPUOLINEN KÄVELYKOKEMUS .....	19
LÄHTEET:.....	22
LIITTEET .....	24

# 1 JOHDANTO

Tutkimukseni lähtökohtana on kaupungissa käveleminen ja siihen liittyvät kokemukset. Kaupunkisuunnittelussa eletään tällä hetkellä murrosta, sillä inhimillinen mittakaava, jossa kävelijä on keskiössä auton sijaan, on yhä korostuneemmassa asemassa kuin ennen. Kävelyn hyötyjä on tunnistettu paljon teoreettisessa kirjallisuudessa sekä julkisessa keskustelussa. Kirjallisuudessa esiintyy usein esimerkiksi kävelyn terveyshyödyt (Kelly ym. 2017) sekä kestävyys ja elämänlaadun parantaminen (Baobeid ym. 2021). On myös kirjoitettu, että kävely on liikkumisen lisäksi erilainen tapa hahmottaa ympäristöä (de Certeau 2013). Poliittisesti kävely on noussut esiin muun muassa Liikenne- ja viestintäministeriön (2018) kävelyn ja pyöräilyn edistämishjelmassa, jossa molempien tavoitteeksi asetetaan 30 %:n matkamäärien kasvu vuoteen 2030 mennessä kestävyystavoitteiden sekä terveyshyötyjen vuoksi. Kävelyn edistäminen esiintyy myös Tampereen kaupungin (2022) Kävelyn ja kaupunkielämän ohjelmassa 2030, jossa kävelyyhin panostamalla todetaan tuettavan elinvoimaisuutta keskustassa.

Monien opiskelijoiden tavoin kävely on minulle tärkein tapa liikkua Tampereen keskustassa. Asuessani Tampereella keskustan ympäristö on muuttunut huomattavasti. Muuttaessani vuonna 2020 Tampereelle, olivat keskustan kadut vielä täynnä raitiotien rakennustöitä. Lisäksi katutöitä tuntui olevan kaikkialla sekä rautatien päälle rakennettiin kantta ja uutta Nokia-areenaa. Nämä kaikki ovat ehtineet nyt valmistua, ja Tampereen keskusta on kävelijän näkökulmasta muuttunut huomattavasti. Esimerkiksi raitiotiestä on tullut monille arkinen liikkumistapa sekä katutöissä tehdyt muutokset ovat muokanneet vanhoja kävelyreittejä. Pidän muuttunutta ympäristöä hyvin mielenkiintoisena tutkimuskohteena.

Olellaiseksi käsitteeksi kävelyn edistämiseen on muodostunut käveltävyyden (walkability) käsite (Kuoppa 2016, 33). Käveltävyyden tutkiminen on kuitenkin usein hyvin kvantifioivaa ja laadullisten tutkimusten määrä on vähäistä. (em. 34). Kävely-ympäristöjen arviointiin mittaaminen ja erilaiset työkalut ovat yleisiä erityisesti Yhdysvalloissa (Talen & Koschinsky 2013, 4). Esimerkiksi Walk Score on sivusto, jossa voi testata eri asuinalueiden käveltävyyttä Yhdysvalloissa. Mittareiden mukaan ydinkeskustaa voidaan pitää perinteisesti kaupungin ihanteellisimpana kävely-ympäristönä. Mittareissa tai suunnittelussa ei kuitenkaan välttämättä näy arjessa syntyviä käytäntöjä tai kokemuksia. Tässä tutkimuksessa keskitynkin kävelijöiltä kerättyyn tietoon kokemusten ja havaintojen avulla.

Haluan tutkimuksellani ymmärtää opiskelijoiden kokemuksia käveltävyydestä kvalitatiivisen tapaustutkimuksen avulla. Mielestäni itse kävelijöiden kokemuksia ja havaintoja ymmärtämällä pystytään tuomaan enemmän tietoa suunnittelun tueksi. Tutkimukseni avulla on mahdollista saavuttaa syvempää ymmärrystä käveltävyyteen vaikuttavista tekijöistä ja niihin liittyvistä kokemuksista. Aineistosta ei voida tehdä suoraan yleistettäviä päätelmiä, mutta yksittäisen tapauksen kautta voidaan tarjota merkittävää tietoa, jota voidaan hyödyntää ympäristön kehittämisessä.

Hyödynnän tutkimuksessani yhdysvaltalaisen arkkitehdin Jeff Speekin (2013) sekä tanskalaisen arkkitehdin Jan Gehlin (2010) käveltävyyden teorioita. Niissä on määritelty piirteitä, jotka kuvaavat mahdollisimman käveltävää kaupunkiympäristöä. Tarkastelen tässä tutkimuksessa, miten kaupunkisuunnittelussa hyödynnettävät käveltävyyden teorit soveltuvat kokemustiedon tarkasteluun ja miten käveltävyyden erilaiset piirteet esiintyvät kävelijöiden kokemuksissa.

Tutkimuskysymykseni on:

- Miten käveltävyyden piirteet esiintyvät opiskelijoiden kaupunkitilakokemuksissa Tampereen keskustassa?

Kaupunkitilakokemuksella viitataan sosiaalisesti muodostettavaan tilaan ja etenkin kävelijän omanlaiseensa tilan muodostukseen. Kävely ei ole ainoastaan siirtymistä paikasta toiseen, vaan kävely on myös tilassa olemista, kun siitä tulee usein toistuvaa tietystä ympäristössä. Kävelyn miellyttävyydellä on siten mielestäni merkitystä ja se onkin hyvin kokemussidonnaista.

Käytän tutkimuksessani kävelyhaastattelumenetelmää, jonka avulla pääsen lähemmäs kävelijän vuorovaikutusta ympäristön kanssa. Tavallisessa haastattelutilanteessa on riskinä, että keskustasta jää huomioimatta useita asioita, kun taas kävelyhaastattelulla pystytään ottamaan välittömät aistihavainnot huomioon sekä palauttamaan helpommin mieleen asioita ympäristöstä. Kohderyhmänä ovat opiskelijat, koska uskon heidän muodostavan merkittävän kävelijäryhmän keskusta-alueella kampuksen sijainnin vuoksi. Lisäksi he olivat helpommin tavoitettavissa tutkimuksen kannalta. Pyrin kuvaamaan reitillä poimitut havainnot sellaisina, kuten haastateltavat ne havaitsevat ja kokevat. On myös tärkeää huomata omat asenteet ja uskomukset tutkimuksen kannalta ja tiedostankin oman positioni tutkijana, opiskelijana sekä kävelijänä.

## 2 KÄVELY JA KAUPUNKITILA

Tutkimukseni teoreettinen viitekehys muodostuu käveltävyyden ja kaupunkitilan käsitteistä sekä niitä kehystävästä kaupunkisuunnittelun käsitteestä. Luvussa 2.1 edetään pohjustamalla käveltävyyden käsitteen ympärillä olevaa keskustelua ja siirrytään kohti käsitteen määrittelyä kaupunkisuunnittelun kontekstissa. Luvussa 2.2 jatketaan teemaa käsittelemällä erityisesti tapoja luoda käveltävyyttä sen osatekijöiden kautta. Luvuissa 2.3 ja 2.4 siirrytään tarkastelemaan kaupunkitilaa sosiaalisesti tuotettuna ja kävelijän muodostamana. Lopuksi pureudutaan eletyn tilan kautta kävelyn kokemuksellisuuteen sekä erilaisiin käytäntöihin, joita muodostuu kävellessä.

### 2.1 Käveltävyys kaupunkisuunnittelussa

Käveltävyys on käsitteenä melko tuore, mutta se on ollut jo pitkään kaupunkisuunnitteluun liittyvän keskustelun alaisena. Kaupunki- ja aluesuunnittelun tutkija Michael Southworth (2005, 248) määrittelee käveltävyyden yleisesti rakennetun ympäristön ominaisuutena, joka tarjoaa hyvät olosuhteet kävelemiselle. Käsitteen juuret voidaan nähdä jo 1960-luvulla alkaneesta kritiikistä modernistiselle sekä auto-orientoituneelle kaupungille Yhdysvalloissa. Jane Jacobs (1961) oli yksi ensimmäisiä autoiluun painottuvan kaupunkikehityksen kriitikoita ja nosti keskusteluun sosiaalisen katuelämän tärkeyden sekä inhimillisemmän mittakaavan. Jacobsin mukaan modernistinen kaupunkisuunnittelu johti elottomaan katuelämään sekä köyhtyneeseen urbaaniin tilaan.

Inhimillinen mittakaava on edelleenkin olennainen osa kaupunkisuunnitteluun liittyvää keskustelua. Etenkin tällä vuosituhanella ihmisen mittakaavaisessa kaupungissa on korostettu kävelijää autoilijan sijaan (ks. Gehl 2010). Yhdysvalloissa käveltävyydestä on syntynyt olennainen käsite kaupunkisuunnittelussa (ks. Speck 2013). Amerikkalaisessa keskustelussa ilmenee jalankulkijoiden kriisi, joka tarvitsee pikaisia ratkaisuja. Speckin (2013) kävelyn suunnitteluun liittyvässä kirjassa perustellaan, miksi kävely on huomionarvoista, ja annetaan vaihteittain ratkaisukeinoja käveltävyyden edistämiseen kaupunkisuunnittelun keinoin.

Yhdysvaltojen kaupungit eroavat Suomen sekä Euroopan kaupungeista eivätkä kohtaa tietenkään samoja ongelmia esimerkiksi keskustojen köyhtymisessä. Historiallisesti kaupungit muodostuivat kävelyn ehdoilla sen ollessa pääsääntöinen kulkumuoto. Euroopassa kävelyyn liittyvä retoriikka on siten sävyllään yleisesti maltillisempaa. Kuitenkin käveltävyyden merkitys on tunnistettu

tutkimuksissa ja siitä on alettu kirjoittamaan myös Suomessa. Jenni Kuoppa (2016) tutki väitöskirjassaan kävelemisen arkikäytäntöjä sekä kokemuksia suhteessa kaupunkiympäristöön kävelyhaastatteluiden avulla. Tutkimuksessaan hän korosti kaupungissa kävelyyn sisältyviä lupauksia paremmasta tulevaisuudesta ja pohti, kuinka näitä voisi laajemmin hyödyntää kaupunkisuunnittelussa. (Kuoppa 2016.)

Ann Forsyth (2015) on artikkelissaan tutkinut käveltävyyden määritelmää, sillä hänen mukaansa käsitteessä on ristiriitoja ja sen määritelmä voi muuttua tarkoituksiperän mukaan. Käveltävyydelle voidaankin määritellä kolme erilaista ulottuvuutta. Ensimmäinen ulottuvuus koostuu piirteistä, jotka kuvaavat erilaisia tapoja luoda käveltävää ympäristöä. Toinen ulottuvuus kertoo käveltävyyteen liittyvistä lopputulemista: käveltävä ympäristö on eloisa ja sosiaalinen, tarjoaa kestäviä kulkumuotoja tai kannustaa liikuntaan. Kolmas ulottuvuus taas viittaa käveltävyyteen suunnittelun tukena esimerkiksi mittaamisessa ja arvioinnissa. (em. 2015, 276–277.) Käveltävyyden ulottuvuudet eivät kuitenkaan ole hierarkia ja ulottuvuudet ovatkin vuorovaikutuksessa keskenään. Tyypillisesti tavat luoda käveltävyyttä toimivat edellytyksinä lopputulemille ja yhdistyvät lopulta viimeisen ulottuvuuden kokonaiskuvassa. (em. 2015, 277.) Käveltävyyden erot kuitenkin syntyvät tarkoituksiperissä. Kävely voi olla esimerkiksi määränpää, tapa socialisoitua tai nauttia ulkoilmasta. (em. 2015, 288.)

Näiden ulottuvuuksien vuorovaikutteisuus esiintyy Speckin (2013) kirjassa. Hänen mukaansa käveltävyys kuvaa tapoja, lopputulemaa sekä mittaamista. Tärkeimpänä lopputulemana käveltävyydelle on urbaanin eloisuuden (urban vitality) parantaminen, joka edellisessä jaottelussa kuvaisi sosiaalisen ja eloisan ympäristön merkityksiä. Käveltävyyden parantaminen tarkoittaa myös muiden lopputulemien, kuten liikkumishyötyjen saavuttamista. (Speck 2013, 4.) Tämän tutkimuksen viitekehysessä keskitytään ennen kaikkea ympäristön tekijöihin, joita kutsun käveltävyyden piirteiksi. Lisäksi tarkastelen käveltävyyttä tutkimukseni kannalta eloisan ja sosiaalisen ympäristön edellytyksenä.

## **2.2 Käveltävyyden kriteerit**

Tutkimukseni kannalta on tarpeellista määritellä ensiksi se, mitä käveltävän ympäristön edellytyksenä toimivat piirteet tarkoittavat. Speck (2013, 11) luonnehtii teoriassaan käveltävyyttä neljän yleisen piirteen perusteella. Ensiksi kävelyn tulee olla hyödyllistä, eli palveluiden ja toimintojen tulee olla kävelyetäisyydellä. Toiseksi ympäristön tulee olla kävelijälle turvallinen

sosiaalisesti sekä liikenteen puolesta. Kolmanneksi katujen ja korttelien tulee mahdollistaa sujuvaa sekä mukavaa kävelyä. Infrastruktuurin tulee olla riittävää ja toimivaa sekä tarjota viihtyisiä kävelyn tiloja. Neljänneksi kävelyn tulee olla kiinnostavaa: ympäristön ja arkkitehtuurin tulee tarjota kävelijälle myönteisiä kokemuksia. (Speck 2013, 11; ks. myös Southworth 2005, 246–247.)

Speckin (2013) piirteitä on syytä täydentää sekä tarkentaa myös toisella jaottelulla. Gehl (2010) lähestyy käveltävyyttä erilaisten laatukriteerien avulla, jotka on jaettu kolmeen pääluokkaan. Nämä ovat suoja (protection), mukavuus (comfort) ja mielihyvä (delight). Turvallisuus muodostuu suojasta liikennettä, rikollisuutta ja väkivaltaa kohtaan sekä huonoilta aistikokemuksilta välttymisestä. Mukavuuteen liittyy kävely-, seisomis-, ja istumismahdollisuudet sekä mahdollisuudet näkemiselle, keskustelulle ja erilaisille aktiviteeteille. Mielihyvää tuottavat ihmisen mittakaavan mukaiset tilat, esteettiset kokemukset sekä mahdollisuus nauttia ilmaston sekä muun ympäristön myönteisistä puolista. (Gehl 2010, 239.)

Käveltävyyden piirteissä sekä kriteereissä on nähtävissä myös ehdottomasti kävelijän mittakaavaisuus. Kuopan (2016, 34) mukaan inhimillinen kävelijän mittakaava, joka muodostuu pienistä kortteleista sekä tiheästä katuverkosta, toteuttaa parhaiten käveltävyyden määreitä. Kävelymatkan pituudesta on useita arvioita, mutta yleisesti käveltävänä matkana pidetään noin 400–800 metrin matkaa päivittäisiin palveluihin (Talen & Koschinsky 2013, 34). Gehl puolestaan (2010, 121) pitää noin 500 metrin etäisyyttä käveltävyyden rajana. Hän nostaa myös esille, että useimpien kaupunkien keskustat mahtuvat halkaisijaltaan noin kilometrin sisään ja siten suurin osa kaupungin toiminnoista on kävelymatkan sisällä. Liian pitkä etäisyys palveluihin laskee houkuttelevuutta kävelyyn. Speck (2013, 105–114) puhuu käyttötapojen sekoittamisesta, jossa erilaiset kaupungin toiminnot tuodaan yhteen. Hän kritisoi muun muassa työpaikkojen ja palveluiden eriyttämistä toisistaan ja kannattaa asuntojen lisäämistä keskustoihin.

Käyttötapojen sekoittamisen lisäksi joukkoliikenteen avulla voidaan luoda inhimillisen mittakaavan mukaista kaupunkiympäristöä. Kävelijät usein liittävät joukkoliikenteen matkoihinsa, mikä mahdollistaa siirtymisen toisille käveltäville alueille liian pitkien tai soveltumattomien alueiden ohitse. Joukkoliikenne tarjoaa myös vaihtoehtoja: esimerkiksi tavaroiden kantaminen tai huonot sääolosuhteet laskevat mielekkyyttä kävelyyn. (Schmitz & Scully 2006, 26–28.) Joukkoliikenteen pitää olla kuitenkin toimivaa, sillä käveltävyys on joukkoliikenteen kanssa vuorovaikutuksessa molempien hyötyessä toisistaan. (Speck 2013, 139–140). Lähes aina joukkoliikenteen matkoihin liittyy jokin kävelyosuus.



Pelkästään etäisyys ei kuitenkaan ole ainoa tekijä, joka vaikuttaa kävelyn houkuttelevuuteen. Gehl (2010) korostaa myös kävelyn kokemuksellista puolta. Kävelijä kokee vauhtinsa vuoksi kaupunkitilan eri tavalla kuin autoilija tai pyöräilijä, jotka eivät pysty havaitsemaan samoja yksityiskohtia ympäristöstä. Autoilijan mittakaavan mukaan rakennetuissa kaupungeissa on vähemmän yksityiskohtia ja siten ne ovat tylsiä ja uuvuttavia kävellä. Käveltäväksi koettu etäisyys saattaa tällöin olla ympäristön takia lyhyempi. (Gehl 2010, 43–46; ks. myös Schmitz & Scully 2006, 21.) Ihmisen mittakaavainen kaupunki koostuu monista katutasossa havaittavista yksityiskohdista. Kävelijöille tulee tarjota kiinnostavia virikkeitä, joita tarjoavat esimerkiksi katujen reunat sekä rakennusten julkisivut. Lisäksi kaupunkitilan tulee olla elävä ja oleskeluun kannustava. (Gehl 2010, 75–81.) Kaupunkien tulee myös panostaa esteettisyyteen, sillä kaunis kaupunki katutaiteineen ja viheralueineen parantaa kävelykokemusta (em. 176–180).

Kävelijän mittakaavaisuus liittyy myös turvallisuuden tuntemiseen. Ympäristöt, jotka tukevat suuria ajonopeuksia eivät ole miellyttäviä, turvallisia tai mielenkiintoisia kävelijöille sekä pyöräilijöille (Southworth 2005, 250). Kävelijöitä tulee suojata liikenteen korkeilta nopeuksilta pienemillä kortteliväleillä sekä kapeammilla autokaistoilla. Kävelyteiden leveydellä ei kuitenkaan ole todettu olevan vaikutusta turvallisuuteen. (Speck 2013, 163–184.) Omat pyöräkaistat puolestaan lisäävät turvallisuutta kävelijöille sekä kannustaa pyöräilyn lisäämiseen (em., 189–190.). Jacobs (1961, 45) piti tärkeänä turvallisuuden osatekijänä niin sanottuja kadun silmiä, jossa muut kadulla olevat ihmiset lisäävät turvallisuuden tunnetta havainnoimalla. Tällainen passiivinen valvonta muodostuu myös muun muassa ikkunoiden ja parvekkeiden kautta, kun ihmiset näkevät rakennuksista kadulle (Tiwari 2014, 14; Gehl 2010, 97–99). Muut ihmiset kadulla ovat samanaikaisesti käveltävyyden tuote sekä käveltävyyttä lisäävä tekijä.

Inhimillisellä mittakaavalla voidaan vaikuttaa kaikkiin käveltävyyden piirteisiin. Piirteissä voidaan myös huomata, että ne ovat keskinäisessä vuorovaikutuksessa vaikuttaen toinen toisiinsa, eikä yhteen tekijään panostaminen välttämättä takaa vielä käveltävää ympäristöä. Speckin (2013, 254) mukaan auto-orientoituneessa ympäristössä pelkkä kadun uudistaminen ei auta, sillä se on silti autojen tilaa. Resurssien keskittäminen potentiaalisimpaan ympäristöön on tärkeämpää, sillä yksittäisten uudistusten tekeminen luo vain keskinkertaista kävely-ympäristöä (em. 2013, 259).

### 2.3 Kävelijän muodostama kaupunkitila

Oleellista tutkimukselleni on huomioida kävelijän omanlaisensa tilakokemus ja erilaiset lähtökohdat sen kokemiselle. Soja (1996, 71–73) puhuu ihmisen olemisen kolminaisuudesta, jossa kietoutuu yhteen tilallisuus, sosiaalisuus ja aika. Lefebvren (1991, 68) mukaan ihmiset ovat sosiaalisia olentoja, jotka muodostavat oman elämänsä, tietoisuutensa sekä maailmansa. Lisäksi tila on sosiaalisesti tuotettua, koska se tuotetaan, järjestetään ja koetaan sosiaalisten suhteiden ja vuorovaikutustilanteiden kautta. (Lefebvre 1991, 68–79.)

Lefebvre (1991) puhuu sosiaalisen tilan kolmijaosta, jossa kaikki sen osatekijät liittyvät ja vaikuttavat toisiinsa. Tila muodostuu kolmesta ulottuvuudesta, jotka ovat havaittu (perceived), käsitetty (conceived) ja eletty (lived) tila. Havaittu tila on tilallisia käytäntöjä, jotka muodostuvat esimerkiksi arkisen liikkumisen aikana, kun teemme havaintoja ympäristöstä. Kuviteltuun tilaan liittyvät merkitykselliset representaatiot ja mielikuvat, esimerkiksi kartat, tilastot ja kertomukset. Eletty tila taas kuvaa sen käyttäjien ja asukkaiden tilaa, jossa havaittu ja kuviteltu tila kietoutuvat yhteen. Eletty tila muodostuu näiden molempien vuorovaikutuksesta ja saa merkityksensä tilan käytön kautta. (Lefebvre 1991, 38–39.) Saarikangas (2006) tarkastelee kirjassaan rakennettua ympäristöä elettyinä ja merkityksellistettynä tilana. Tilan käyttäjät antavat sille omia merkityksiään ja osallistuvat tilan luomiseen suunnittelijoiden ja rakentajien lisäksi. Aika on myös kytköksissä tilaan, sillä merkitykset muuttuvat ja muotoutuvat koko ajan. Eletty tila on siten jotain väliaikaista ja jatkuvasti muuttuvaa. (Saarikangas 2005, 12–13.)

Kävely voidaan ajatella tilassa elämisenä ja merkitysten muodostajana. Kävelyn ja tilan suhteen tutkiminen onkin kerännyt paljon keskustelua. Urryn (2000, 51–54) mukaan tilat aktivoituvat niissä tapahtuvan liikkeen kautta. De Certeau (2013) teoriassa kävelijä tilallistaa liikkumisellaan kaupungin. Kävely punoo paikat yhteen ja siten kävelijä muodostaa oman tilansa. (de Certeau 2013, 149.) Kävelyllä siis luodaan kaupunkiympäristöjä. De Certeau (2013, 150–151) mukaan käveleminen kaupunkijärjestelmälle on kuin puhuminen kielelle tai lausumille. Kävelijä ottaa kaupunkitilan haltuun samoin kuin puhuja omaksuu kielen. Tilan haltuun ottaminen pitää sisällään havainnot, kokemukset ja niiden ymmärtämisen. Kävely on myös tilan toteuttamista samoin kuin puhe on kielen äänellistä toteuttamista. Kävelijä tekee esimerkiksi valintoja siitä, mistä hän kulkee tai on kulkematta. Lopuksi käveleminen sisältää niin kutsuttuja sopimuksia, jollaisia keskustelijoidenkin välillä on. Nämä sopimukset voivat olla sitä, miten liikutaan tai miten ollaan kontaktissa muihin kävelijöihin. Toisin sanoen kävely on siis muutakin kuin pelkästään liikkumista paikasta toiseen. Käveltävyyteen liittyy erottamattomasti siten myös kokemuksellisuus. Tampereen

keskusta voidaan nähdä sosiaalisesti tuotettuna tilana, jossa ympäristön merkitykset muodostuvat kävelijöiden omien käytäntöjen sekä havaintojen mukaan.

## 2.4 Kävelyn kokemuksellisuus ja käytännöt

Kuopan (2016) mukaan käveltävyys on hyvin kokemussidonnainen tutkimuskohde eikä suunnittelu voi sivuuttaa itse kävelijöiden ja käyttäjien monenlaisia käytäntöjä (Kuoppa 2016, 252). Tila ei muodosta merkityksiään yksin ilman tilaa käyttävää toimijaa, vaan tarvitsee tilan käyttäjän, rakennuksen ja kulttuurillisen kontekstien kohtaamisia muodostaakseen merkityksiä. (Saarikangas 2006, 31.) Merkitykset siis muodostuvat eletyssä tilassa, käyttäjän ja tilan vuorovaikutuksessa. Kaupunkitila muodostuu käytössä, kun kävelijät liikkumisellaan ja kokemuksillaan muodostavat sille merkityksen.

Kaupunkisuunnittelulla luodaan kävely-ympäristöjä, mutta uusia kävelyn tiloja ja paikkoja voi syntyä myös arjen käytännöissä sekä kokemuksissa (Kuoppa 2016, 46). Wunderlichin (2008, 126–127) mukaan kävely on arjen käytäntöjä ja kokemuksia ainutlaatuisin piirtein sekä tapa kokea kaupunkiympäristöä. Yksilön ja rakennetun ympäristön kohtaamiset eivät ole pelkästään suoraa seurausta ympäristön suunnittelusta. Yksilön ja tietyn ympäristön suhteeseen vaikuttavat myös muistot ja kokemukset muista ympäristöistä. Lisäksi erilaiset liikkumisen tavat muokkaavat kokemuksia ympäristöstä. (Degen & Rose 2012.) De Certeau (2013, 75) puhuu arjen taktiikoista, jossa kävelijä luo tilaa tarttumalla erilaisiin mahdollisuuksiin. Kävelijät vastustavat virallista valtaapitävien järjestystä soveltamalla kaupunkiympäristöä omaan käyttöönsä. Esimerkiksi erilaiset oikoreitit, joita ei ole ensisijaisesti tarkoitettu käveltäväksi, voivat olla osa arjen taktiikkaa. Tilan käyttäjät siis luovat omilla käytännöillään suunnitellusta poikkeavaa tilaa.

Aika liittyy myös kävelemiseen ja matka ilmaistaankin usein ajallisesti eikä metreinä. Usein kävelyn parantamisessa on keskitytty ajan säästämiseen, mutta ajan kokeminen vaihtelee olosuhteiden mukaan. Esimerkiksi odottaessa tullaan tietoiseksi ajan kulumisesta ja koetaan ajan kulkevan hitaasti. (Middleton 2009, 1941–1945.) Voidaankin ajatella, että kävelijä pyrkii minimoimaan reittinsä pituutta erilaisten tapojen ja rutiinien avulla. Reitinvalintaa voidaan pitää sarjana mikrotason päätöksiä, sillä kävely koostuu erilaisista valinnoista, joihin vaikuttaa havaittava ympäristö. Pieniä muutoksia suunnassa suositaan suurten sijaan eksymisen välttämiseksi. (Zacharias 2009, 9–12.) Valintoihin vaikuttavat siis erilaiset esteet, hidasteet ja muut ympäristön tekijät. Middletonin (2011, 2872–2874) mukaan kävely ei ole suoraan ympäristön määrittämää, vaan se on myös tottumusten

ohjaamaa. Kävelyn rutiininomaisuus mahdollistaa kävellessä muita samanaikaisia aktiviteetteja, kuten esimerkiksi huomion kiinnittämisen ympäristöön, puhelimesta puhumisen tai kävelyseuran.

### **3 AINEISTO JA MENETELMÄT**

Tutkimuksessani tarkastelin kävelävyyden piirteitä nuorten opiskelijoiden kaupunkitilassa syntyvistä kokemuksista laadullisen tapaustutkimuksen avulla. Tapauksena toimi Tampereen ydinkeskusta, jossa pidin viisi kävelyhaastattelua kevään 2023 aikana. Aineiston analysointitapana käytin teoriaohjaavaa sisällönanalyysia. Tässä luvussa selitän metodologisia valintojani tarkemmin avaamalla kävelyhaastattelua tutkimus- ja aineistonkeruumenetelmänä sekä käyttämäni teoriaohjaavaa sisällönanalyysia.

#### **3.1 Kävelyhaastattelu**

Kävelyhaastattelu ei ole pelkästään aineistonkeruutapa, vaan se on myös tutkimusmenetelmä. Bambergin (2017) mukaan kävelyhaastattelu tutkimusmenetelmänä on keino saada tietoa käytännöistä, kokemuksista ja tavoista havaita ja ymmärtää maailmaa. Kävelyhaastattelut ovatkin luonteva aineistonkeruutapa, koska tutkin kaupunkitilassa syntyviä kokemuksia kävelävyydestä. Kävelyhaastattelussa haastattelija kävelee yhdessä haastateltavan kanssa ja samalla he keskustelevat sekä tekevät havaintoja ympäristöstä (Bamberg 2017).

Leen ja Ingoldin (2020, 67–85) mukaan käveleminen on tutkimuksen kannalta erityistä kolmesta syystä. Ensiksi ihminen on kävellessään kosketuksissa ympäristöönsä kaikilla aisteillaan. Toiseksi kävely auttaa tuntemaan paikkoja ja ympäristöä reittien sekä liikkumisen avulla. Kolmanneksi käveleminen muiden kanssa on sosiaalista ja merkityksellistä tekemistä. Ympäristöön syntyy välitön kontakti, kun jalat koskettavat maata. Kävellessä on luontevaa katsella ympärilleen ja havainnointiin osallistuu koko keho aistiensa kautta. Hitaasti käveleminen antaa mahdollisuuden yksityiskohtien huomioimiseen, kun taas nopeasti kulkeva autoilija joutuu kiinnittämään huomionsa tiehen ja muuhun liikenteeseen. (Lee & Ingold 2020, 67–68.)

Kävelyhaastattelussa perinteinen haastattelijan ja haastateltavan valta-asetelma muuttuu. Kävelyhaastattelussa tila ei ole pelkästään haastattelua varten, joten läsnä ovat myös mahdolliset häiriötekijät sekä keskeytykset. Haastattelija ei voi siten hallita haastattelun kulkua yhtä hyvin kuin perinteisessä haastattelussa ja haastattelun osapuolten huomio saattaakin kiinnittyä ympäristöön. Tällöin ympäristöstä muodostuu haastattelulle kolmas osapuoli. (Bamberg 2017.) Leen ja Ingoldin (2020, 79–80) mukaan käveleminen yhdessä jonkun toisen kanssa antaa mahdollisuuden tehdä yhteisiä havaintoja sekä tulkintoja. Kävellessä on tavallista jutella, mutta se ei edellytä katsekontaktia ja kävelijät voivat katsoa samaan suuntaan.

Tutkimustani varten pidettiin viisi kävelyhaastattelua Tampereen keskustassa valitsemani reitillä. Haastattelureittini alkoi keskustakampukselta, josta kuljettiin Kalevantietä Sorin aukiolle. Sorin aukiolta liikuttiin Tuomiokirkonkatua pitkin Hämeenkadulle, jota pitkin käveltiin Koskipuistoon. Reitin aloituspaikaksi valitsin kampuksen, koska haastateltavat olivat helpommin löydettävissä sieltä. Myös reitillä on merkitystä kävelyhaastattelun toteuttamisessa. Kun tavoitteena on saada tietoa tietyistä paikoista, tutkijan on syytä sisällyttää ne kävelyreittiin (Bamberg 2017). Tutkimukselle ei ollut tärkeää niinkään tietyt paikat, vaan halusin sisällyttää reittiini hieman erilaisia ympäristöjä, sillä esimerkiksi Koskipuisto, Kalevantie ja Hämeenkatu herättivät haastateltavissa erilaisia muistoja ja havaintoja kaupunkitilasta. Haastateltavat etsittiin Tampereen yliopiston opiskelijoista välillisten kontaktien ja yhteisen kurssin kautta. Haastateltavat ovat puolittuja nuoria aikuisia, noin 20–25-vuotiaita opiskelijoita ja kriteerinä haastattelulle oli, että keskustassa kävely oli heille tuttua.

Haastateltavia ohjeistettiin kiinnittämään huomiota omiin tuntemuksiin kävelyn aikana sekä kertomaan havainnoistaan, kokemuksistaan ja muistoistaan. Mukana haastatteluissa oli haastattelurunko (liite 1), joka oli rakennettu käveltävyyden piirteiden (Speck 2013 & Gehl 2010) avulla. Haastattelut tapahtuivat melko strukturoimattomasti ympäristön ehdoilla, ja haastattelurunko toimi enemmänkin haastattelun tukena. Pyrin antamaan haastateltaville tilaa omille havainnoille, mutta tukeuduin runkoon, jos jotkin asiat jäivät huomiotta. Esimerkiksi istumismahdollisuudet eivät tulleet yhdessäkään haastattelussa ilmi, ennen kuin erikseen kysyin niistä. Lisäksi halusin myös käsitellä kaikkia aihealueita haastatteluissa.

### **3.2 Teoriaohjaava sisällönanalyysi**

Aineisto analysoitiin laadullisesti käyttämällä teoriaohjaavaa sisällönanalyysia. Laadullinen tutkimus pyrkii ymmärtämään jotakin ilmiötä tai toimintaa ja antamaan sille teoreettisen tulkinnan (Tuomi &

Sarajärvi 2018, 98). Valitsin teoriaohjaavan analyysin, koska käveltävyyden piirteisiin liittyen on olemassa paljon aiempaa tutkimusta sekä malleja.

Teoriaohjaava sisällönanalyysi etenee lähtökohtaisesti aluksi aineiston ehdoilla ja ero aineistolähtöiseen syntyy siinä, miten aineisto liitetään teoreettisiin käsitteisiin. Teoriaohjaavassa sisällönanalyysissä teoreettiset käsitteet tuodaan valmiina ja tiedettyinä, kun taas aineistolähtöisessä käsitteet luodaan aineistosta. Teoria toimii analyysin apuna, mutta analyysi ei kuitenkaan pohjautu suoraan teoriaan. (Tuomi & Sarajärvi 2018, 133–134.) Analyysi toteutettiin aluksi aineiston ehdolla, mutta minulla oli koko ajan esikäsitys siitä, mitä aineistosta etsin. Mielenkiintoni kohdistui kokemuksiin käveltävyyden piirteistä, jotka painottuivat jo haastattelurungossa.

Haastattelut litteroitiin sanatarkasti analyysin helpottamiseksi. Laajuudeksi tuli noin 106 minuuttia. joista muodostui 30 sivua litteroitua tekstiä. Käytännössä analyysi alkoi pelkistämällä ilmaisut *Post-it* -lapuille. Luokittelin pelkistetyt ilmaisut alaluokkiin, joita syntyi 11 kappaletta. Tämän jälkeen sovitin alaluokat neljään käveltävyyden piirteistä muodostuvaan yläluokkaan, jotka ovat hyödyllisyys, turvallisuus, mukavuus ja mielenkiintoisuus. Analyysini yläluokat muodostin yhdistelemällä Speckin (2013) sekä Gehlin (2012) käveltävyyden kriteereihin liittyviä ominaisuuksia.

## **4 KÄVELTÄVYYDEN PIIRTEET**

Tässä osiossa käsittelen aineistoa käveltävyyden piirteistä muodostuviin yläluokkiin luokiteltuna. Esittelen piirteisiin liittyviä teemoja, jotka nousivat aineistosta esille sekä tarkastelen niitä teoreettisen viitekehysten valossa.

### **4.1 Hyödyllinen kävely**

Hyödyllisyyteen löytyi aineistosta kolme erillistä teemaa. Ensimmäinen näistä koskee kiinnostavuutta, eli miten haastateltavat kokevat keskustan palveluineen ja kokemuksineen. Keskusta nähdään palveluiden puolesta kiinnostavana sekä kattavana. Haastateltavat kokevat löytävänsä keskustasta kaikki tarvittavat päivittäistarpeet sekä pitivät niitä helposti saavutettavina. Keskustassa kerrotaan olevan erilaisia palveluita, kuten kivijalkamyymälöitä, joita ei löydy muualta, esimerkiksi

oman asuinalueen lähetyviltä. Toisaalta keskustassa asuvat haaveilivat isommasta ruokakaupasta, sekä puhuivat muun muassa Ikean ja kierrätyskeskuksen kaukaisuudesta. Tämän lisäksi keskusta toimii myös kohtaamispaikkana, jossa vietetään esimerkiksi ystävien kanssa aikaa.

*Yleensä tulee käytyä jossakin ostoskeskuksessa tai kahvilla jonkun kaverin kanssa. On siis yleensä joku syy käydä, että en käy ihan huvikseen vaan kävelee” H3*

*Keskustassa on kaikki palvelut mitä tarvitsen päivittäin. Täällä on muutenkin kiva tavata ihmisiä. ... Sitten jos haluaa vaikka mennä Ikeaan tai kierrätyskeskukselle niin sit pitää vähän matkustaa, mutta ne ei ole mitään semmoisia päivittäisiä juttuja. H2*

Keskustasta hieman kauempana asuvat haastateltavat kokevat keskustan kiinnostavana erityisesti palveluiden ja kohtaamisten takia. Esimerkiksi Hervannassa asuvat haastateltavat matkasivat melko säännöllisesti ydinkeskustaan, vaikka se voidaan nähdä toisena Tampereen keskuksena. Heidän päivittäiset palvelunsa sijaitsivat lähellä omia asuinalueita, mutta keskustaan tullaan silti yleensä jostakin erityisestä syystä. Speckin (2013, 11) kriteereissä hyödyllisyyden keskiössä on kävelyetäisyydellä olevat palvelut sekä muut toiminnot. Näkisin myös ystävien kohtaamiset tällaisena toimintona. Keskustassa asuville taas kaikki päivittäistarpeet olivat lähellä, mutta tiettyjen palveluiden takia saattoi joutua matkustamaan keskustan ulkopuolelle.

Toinen aineistosta löydettävä tekijä hyödyllisyydelle ovat etäisyydet. Haastateltavat kokevat keskustan tiiviinä sekä asioimisen sujuvana. Keskustassa kävelyetäisyydet koetaan sopiviksi eikä etäisyyksistä esiintynyt juurikaan kielteisiä kokemuksia. Ainoastaan koko keskustan läpi käveleminen mainittiin hieman pitkänä matkana. Asuinpaikan sijainnilla on tosin merkitystä siihen, kuinka usein keskustassa kävellään. Osalle haastateltavista kävely keskusta-alueella on päivittäistä ja toisille se rajoittuu muutamaan kertaan viikossa. Keskustassa asuville kaikki päivittäiset toiminnot saattavat hoitua yhden kävelymatkan aikana. Haastateltaville on yleistä kävellä kampukselta keskustan palveluihin, kuten esimerkiksi kauppaan, yhdistäen erilaisia arkitekemisiä. Yksi haastateltavista myös luetteli monia työpaikkojaan, jotka tulivat vastaan kävelyreitillä aikana.

*Tää on tosi silleen niinku tiivis ... että Tampereen keskustassa on helppo kävellä ja jos sä tarviit keskustasta useampaa asiaa niin voit oikeasti kävellä ne kaikki paikat läpi. Tää on kompakti, pidän siitä. H4*

Tampereen tiivistä kaupunkirakennetta verrattiin muihin kaupunkiseutuihin ja korostettiin tärkeänä piirteenä. Inhimillinen kävelijän mittakaava, jossa palvelut ja muut toiminnot ovat kävelymatkan sisällä, on tärkeä käveltävyyden kriteeri (ks. Kuoppa 2016, 34; Gehl 2010, 121). Kun yhdellä kävelymatkalla pystytään kävelemään esimerkiksi yliopistolle, kauppaan ja lopuksi kotiin, on myös kyse käyttötapojen sekoittamisesta (ks. Speck 2013, 105–114). Yliopiston keskustakampus onkin

sijainniltaan hyvin lähellä keskustan palveluita, kuten esimerkiksi Koskikeskusta sekä Ratinan kauppakeskusta. Työpaikat ja niiden sijainnit eivät juurikaan nousseet esiin muuten kuin yhden edellä mainitun haastateltavan puheissa, mitä todennäköisesti selittää haastateltavien pääasiallinen opiskelutöiden sijaan.

Kolmantena tekijänä haastatteluissa nousi joukkoliikenne. Joukkoliikenteen pysäkkien etäisyydet palveluihin ja muihin toimintoihin näyttäytyvät tärkeinä haastateltaville. Uusi raitiotie koetaan pääosin myönteisenä lisänä kävelykokemukselle ja sillä kerrotaan pääsevän tarpeeksi lähelle kiinnostavia toimintoja melko vaivattomasti. Osa kertoi myös kulkevansa enemmän joukkoliikenteellä talvisin kuin kesällä. Joukkoliikenteessä on kuitenkin ongelmia, sillä etenkin ruuhka-ajat herättivät haastateltavissa kielteisiä tunteita sekä laski mielekkyyttä kulkea joukkoliikenteellä. Lisäksi niihin kiinnitettiin huonoja aistikokemuksia muiden ihmisten käytöksestä sekä erilaisista hajuista.

*Ratikka menee niin läheltä niitä paikkoja missä mä yleensä käyn, että jos käyn pelaamassa biljardia niin voin jäädä rautatieasemalla ja se ei ole kuin joku 100 metriä kävellä.” H3*

*Kerran mä olin niin täydessä ratikassa, että mä jäin kesken sen matkan pois ja odotin, että seuraava tulee, koska ei siellä vaan pystynyt olla. H2*

Haastateltavat liittävät joukkoliikenteen tärkeäksi osatekijäksi heidän kävelykokemustaan siirtymällä sen avulla toiselle käveltävälle alueelle. Myös talvella joukkoliikenteeseen tukeutuminen voidaan nähdä suojautumiselta huonoa säätä kohtaan. (ks. Scmitz & Scully 2006, 26–28.) Joukkoliikenne voidaankin nähdä myös kävelyä tukevana tekijänä luomassa vaihtoehtoja matkustamiselle. Kielteisissä tuntemuksissa nousee esiin myös joukkoliikenteen toimivuus, jota Speck (2013, 139–140) korostaa tärkeänä käveltävyyden osatekijänä niiden vuorovaikutteisuuksiensa vuoksi. Liikkuminen joukkoliikenteellä pitää olla sujuvaa, että keskustaan tuleminen koettaisiin houkuttelevaksi keskusta-alueen ulkopuolelta.

## **4.2 Turvallinen kävely**

Aineistossa tuli ilmi myös turvallisuuteen liittyviä tekijöitä. Turvallisuuden tunne esiintyi hieman ristiriitaisesti haastateltavien kesken. Tampereen keskustaa pidetään yleisesti melko turvallisena, mutta kahdessa haastattelussa tuli ilmi, että pimeys saattaa luoda tunteita turvattomuudesta. Jos haastattelut olisi pidetty pimeällä, olisi turvallisuus saattanut korostua enemmän. Sijainnilla sekä ympäristöllä on myös merkitystä myös turvattomuuden tunteeseen. Esimerkiksi Koskipuiston sekä



rautatieaseman ympäristöä vältellään yöaikaan johtuen levottomasta ilmapiiristä, josta on kuultu lähipiirin tai median kautta. Lisäksi haastateltavat kertoivat kuulleensa ryöstelevistä nuorista, mutta eivät olleet itse huomanneet tätä ilmiötä.

*Mulla ei ole hirveästi kokemusta muiden kaupunkien keskustoista, mutta kyllä mä itse koen, että tää [Tampereen] keskusta on kyllä tosi turvallinen. Moneen vuorokaudenaikaan oon kyllä kävellyt ihan itsekseni eri sijainneissa. H4*

*Tulin kerran yöllä koululta kotiin ja sit mä niinku koko ajan katsoin mun taakse, vaikka ketään ei ollut siellä. En mä ole ikinä edes kokenut mitään. Sitten on kuitenkin pimeään aikaan vähän semmoinen varautunut tila. ... Jos tästä ihan ydinkeskustasta mennään kauemmas missä ei ole aina ihmisiä, niin ne on vähän kuumottavia paikkoja. H2*

Lisäksi ihmisten puute kaduilla näytti vaikuttavan turvattomuuden tunteeseen. Esimerkiksi Hämeenkatua pidettiin melko turvallisena, koska siellä usein oli ihmisiä. Yöaikaan taas keskustasta syrjäisempiä alueita kerrottiin välteltävän. Tämä voidaan nähdä passiivisen valvonnan puutteena, joka liittyy vahvasti turvallisuuden tunteeseen (Tiwari 2014, 14; Gehl 2010, 97–99). Toisaalta liiallinen väenpaljous koettiin myös ahdistavana sekä oudoiksi kuvaillut kohtaamiset muiden ihmisten kanssa saatettiin kokea välillä pelottavaksi.

Turvallisuuteen liittyy myös suoja liikenteeltä sekä onnettomuuksilta. Haastateltavat pääosin kokivat olevansa turvassa muulta liikenteeltä keskusta-alueella eivätkä kokeneet liikennettä suoraan vaaralliseksi. Yksi haastateltavista kertoi kuitenkin kokeneensa vaaratilanteen, jossa meinasi jäädä auton alle Pinninkadulla lähellä Linna-kirjastoa. Hän kertoi, että epäselvät tiemerkinnot olivat tähän syynä, sillä oli vaikea erottaa, mikä oli kävelijöiden ja autojen tilaa. Liikennettä myös kuvattiin stressitekijänä ja osittain kaoottisena. Esimerkiksi pyörät ja sähköpotkulaudat vaativat kävelijöiltä valppaana olemista.

*Aika harvoin tulee turvattomuuden tunnetta [liikenteestä]. Esimerkiksi Tampereella on paljon liikennevaloja, joita mun mielestä autoilijat aika hyvin kunnioittaa. ... Mieluummin ottaisin, että liikaa liikennevaloja ja pysähdyksiä, kun että olisi enemmän turvattomia risteyksiä. H1*

Liikennevaloja pidettiin hidasteen lisäksi kuitenkin myös turvallisuutta lisäävänä tekijänä. Liikennevalot ja muut pakolliset pysähdykset korttelivälien vuoksi alentavat keskustan ajonopeuksia ja tekevät siitä turvallisemman kävelijöille (ks. Speck 2013, 163–184). Useat haastateltavat puhuivat erillisistä pyöräteistä myönteisesti, mutta pohtivat, että talvella niitä oli hankala seurata. Erilliset pyöräkaistat myös lisäävät turvallisuutta (ks. Speck 189–190), mutta pyöräteiden huono näkyvyys talvisin voi kuitenkin heikentää niistä koituvaa hyötyä. Toisaalta talvella sähköpotkulaudat ovat

poissa kaduilta ja pyöräilijöiden määrä on pienempi, joten muu kevyt liikenne on samalla vähäisempää.

### 4.3 Mukava ja sujuva kävely

Käveltävyyden mukavuuden piirteeseen liittyviä tekijöitä aineistosta nousi kolmen erilaisen teeman kautta. Ensimmäinen tunnistettava teema koski tilaa kävelylle. Haastateltavat kertoivat monesti kiinnostavansa huomiota kadun kuntoon. Esimerkiksi osa harmitteli talvikunnossapidon laadusta sekä kiinnitti huomiota loskakeliin. Haastateltavat kokivat kadut yleisesti tarpeeksi leveinä kävelijöille sekä erillisiä kävelykatuja keuhuttiin. Erilliset pyörätiet vaikuttivat turvallisuuden lisäksi kävelyn mukavuuteen antamalla enemmän tilaa kävelylle. Toisaalta reitin alussa olevaa Kalevantietä pidettiin ahtaana varsinkin, kun pyörät kulkevat samalla kadulla. On kuitenkin todettava, että Kalevantien jalkakäytävä on yliopistolta katsottuna vasemmalla leveämpi toisin kuin reitiksi valittu oikea puoli. Kalevantien mäkisyyttä pidettiin myös epämiellyttävänä kävellä.

*Käytän yleensä oikopolkuna kouluun niinku Koskikeskuksen läpi. Siinä ei ole niinku oikeen mitään järkevää reittiä niin en sitten tiä, et onko se tavallaan haaste et pitää kävellä rakennusten läpi. H2*

*Jos on joku tällainen ärsyttävä tie, että ei pääse oikein ylittämään tai muuta niin ratkon ne ongelmat vaan sillä että meen punaisia päin tai vähän mistä sattuu sitten sen tien yli H4*

Haastateltavat kokivat erilaiset esteet kuten liikennevalot, kynnykset ja tolpat häiritseviksi osaksi heidän kävelykokemustaan. Kaksi haastateltavaa kuvailivat kadun ylityksiä ärsyttäviksi ja kertoivat kävelevänsä usein punaisia päin säästääkseen aikaa. Valoissa odottaminen sekä muut matkaa hidastavat esteet voivat saada kävelijän tietoiseksi ajan kulumisesta, mikä saa ajan tuntumaan hitaasti kulkevalta (ks. Middleton 2009, 1941–1945). Ostoskeskuksen käyttämistä oikopolkuna voidaan pitää myös osana arjen taktiikkaa (ks. De Certeau 2013, 75), koska sitä käytetään läpikulkupaikkana, eikä sen pääasiallinen tarkoitus ole kävelyreitteinä toimiminen. Kävelijä muodostaa siis uuden merkityksen kauppakeskukselle läpikulkupaikkana sekä luo kävelyllään tilaa. Muita liikennevälineitä kuvattiin myös esteinä. Esimerkiksi sähköpotkulautojen pysäköinti oli yhden haastateltavan mielestä ongelmallista, koska potkulautoja pysäköitiin keskelle katua. Kahdessa haastattelussa taas auto ei pysähtynyt väistämään, joka herätti haastateltavissa harmia.

*Kun oli nää työmaat ja muut niin täähän oli aivan revitty auki ja sillon oli hyvinkin haastava kulkea, kun välillä ei päässyt jotakin katua ollenkaan ... ja oikeastaan*

*hyvinkin koppasit tähän [Tuomiokirkonkadulla työmaa], koska luonnostaan lähtisi kiertämään nää kaikki mahdolliset työmaat. H5*

*Se on hauska tunne, kun oot käyny jossain kahessa eri paikassa ja viimein ymmärrät et miten niistä pääsee silleen kävelemään toisiinsa. Sun niinku päänsisäinen kartta jotenkin yhdistyy. ... Koen, että mä viimein oon sillee viimeisen vuoden aikana oppinut Tampereen keskustan kaikki reitit ja salat. H4*

Haastateltavat pitivät rakennustyömaita merkittävänä esteenä kaupunkitilassa ja mielellään välttelivät niitä. Osa haastateltavista muisteli, kuinka kadut olivat täynnä rakennustyömaita ratikan rakentamisen aikana, jolloin he joutuivat aina kiertämään uudesta paikasta. Muistot ja kokemukset muokkaavat kävelijän suhdetta ympäristöönsä (Degen & Rose 2012). Tottumusten ja tapojen muodostuminen vaikutti myös näyttäytyvän aineistossa, kuten esimerkiksi ylemmässä sitaatissa puhe päänsisäisen kartan yhdistymisestä kuvaa. Rutiinit ja tavat ovatkin osa kävelijän reitinvalintaa (ks. Zacharias 2009, 9–12). Jatkuvasti muuttuvassa ympäristössä suunnistaminen taas koettiin hankalaksi. Muutokset katutilassa vaikuttavat myös rutiineihin rikkomalla tai muodostamalla uusia rutiineja (ks. Middleton 2011, 2872–2874). Esimerkiksi Hämeenkatua pidettiin tuttuna kävely-ympäristönä tottumusten vuoksi. Rutiininomaisilla reiteillä kävelijät voivat keskittyä muihin asioihin kävelynsä aikana, koska ei tarvitse miettiä mistä kulkee seuraavaksi. Yksi haastateltava kuvaili, kuinka ei pysty katselemaan ympärilleen ilman, että meinaa törmätä johonkin esteeseen. Rutiinin muodostaminen voi olla hankalaa, kun ympäristöön ei olla vielä totuttu ja erilaiset esteet vaihtelevat jatkuvasti.

Istumis- ja hengailumahdollisuudet eivät juurikaan nousseet haastateltavien puheissa esiin ennen kuin kysyin niistä. Ne eivät myöskään olleet haastateltaville oleellisia, jota perusteltiin sillä, että he eivät yleensä jää hengaillemaan tai istuskelemaan keskustaan. Aikaa vietettiin enemmän sisätiloissa tai muissa paikoissa, eikä katutilaan jääty oleskelemaan. Toisaalta tähän saattaa vaikuttaa myös sää ja vuodenaika. Yksi haastateltavista kertoi, että hän ei ole vielä viettänyt kesää Tampereella ja saattaisi silloin jäädä esimerkiksi puistoon viettämään aikaa.

*Istumismahdollisuuksia voisi kyllä olla enemmän niinku liikuntarajoitteisille ja vanhuksille. Musta tuntuu, että niitä säästellään kaupunkitilassa jotenkin hirveästi, ettei ihmiset jää sinne lorvimaan. H1*

*Ei ehkä itselle ole niin kauhean oleellisia [istumismahdollisuudet], että ois tullu kiinnitettyä huomiota. H5*

Alueiden läpikulkeminen vaikutti olevan haastateltavien joukossa yleisempää kuin ajanviettäminen. Oleskelumahdollisuuksien merkityksellisyys poikkeaa Gehlin (2010, 134–147) esittämästä laatukriteeristä, jossa korostettiin istumismahdollisuuksien tärkeyttä. Tätä voi selittää myös

haastateltavien nuoruus, sillä kuten ylemmässä sitaatissa todetaan, toiset väestöryhmät voisivat arvostaa istumispaikkoja enemmän.

Muun liikenteen vaikutuksina korostuivat kielteiset aistilliset kokemukset. Muu liikenne aiheuttaa esimerkiksi melua sekä pakokaasun hajuja. Kalevantie, jolta kävelyreitti alkoi, herätti paljon negatiivisia tunteita autojen metelistä sekä kiireisyydestä. Kalevantietä pidettiin vain enemmänkin läpikulkupaikkana yliopiston ja keskustan välillä. Muuhun liikenteeseen rinnastettiin myös muut jalankulkijat. Liiallinen väenpaljous aiheutti stressiä sekä erityisesti iltaisin häiritseviä aistihaittoja melun sekä hajujen muodossa.

*Välillä kyl toivoisin, että ihmiset niinku tupakoisivat vähemmän semmosilla kapeilla kävelyväylillä, että se välillä pistää nenään ja tuntuu epämiellyttävältä ... Sitten jos kävelee niinku viikonloppuna yöllä keskustassa niin totta kai siellä haisee kaikki ruumiilliset eritteet. H1*

*Mulle esimerkiksi on mukavampaa kävellä silloin, kun menee vaikka joskus aikaisemmin aamusta, kun ei ole niin paljon ihmisiä. H3*

Gehlin (2010, 239) mukaan katutilan tulee suojella kävelijää huonoilta aistikokemuksilta, joihin lukeutuvat edellä mainitut hajut sekä meluhaitat. Huonot aistikokemukset voivat myös haitata ympäristön havainnointia sekä vähentää kävelyn miellyttävyyttä. Kaksi haastateltavista kertoi kulkevänsä kuulokkeet päässä, jolloin osa äänimaailmasta menee usein ohi. En kysynyt, miksi he kulkivat usein kuunnellen musiikkia, mutta heidän puheissaan korostui kaupunkiympäristössä havaittava melu. Musiikin kuuntelu saattaakin tehdä heidän kävelystänsä miellyttävämpää sekä toimia melulta suojana.

#### **4.4 Mielenkiintoinen kävely**

Aineistosta nousi kolme teemaa liittyen kävelyn mielenkiintoisuuteen ja viihtyvyyteen. Haastateltavat kokivat viihtyisän rakennetun ympäristön tärkeänä osana kiinnostavaa kävelykokemusta. Haastateltavien keskuudessa esiintyi pientä erimielisyyttä arkkitehtuurin suhteen, sillä osa piti vanhoja rakennuksia viihtyisinä ja osa taas piti moderneista rakennuksista. Kahdessa haastattelussa pohdittiin myös uuden ja vanhan sekoittumista Tampereen kaupunkikuvassa. Kuitenkin harmaita betonisia rakennuksia kuvattiin erilaisin kielteisin sanankääntein ja haastateltavat vaikuttivat olevan yhtä mieltä niiden ikävyydestä.

*Tykkään just tollasista niinku vanhoista rakennuksista, että just sellaset perus betoniblokit ei ole niin miellyttäviä. H4*

*Ainakin visuaalisesti pistää silmään, että täällä on paljon uutta ja vanhaa niinku ihan rintarinnan. On vanhoja arkkitehtuurisesti hienoja taloja ja sitten sotien jälkeen tehtyjä betonihirviöitä H5*

Rakennusten ja arkkitehtuuriin liittyvissä mielipiteissä on pohjimmiltaan kyse ympäristön mielenkiintoisuudesta. Kiinnostusta herättävistä asioista kysyttäessä haastateltavat alkoivat yleensä puhumaan erilaisista maamerkeistä ja historiallisista rakennuksista, kuten esimerkiksi tehdasrakennuksista, Nokia-areenasta, sekä Näsinneulasta. Kävelijän mittakaavan mukaan rakennettu kaupunki tarvitsee katutasossa havaittavia yksityiskohtia sekä kiinnostavia rakennusten julkisivuja. Kiinnostava ympäristö voi myös lisätä käveltäväksi koettavaa etäisyyttä. (Gehl 2010, 43–46.) Tylsistyttävänä kuvatut betoniset rakennukset eivät näyttäneet mielenkiintoisina haastateltavien puheissa ja yksityiskohtaisemmat rakennusten julkisivut miellettiin kiinnostavampina.

Jokaisessa haastattelussa nousi puheeksi myös jollakin tavalla viheralueet. Viheralueita sekä kadunvarsipuita pidettiin tärkeinä visuaalisen miellyttävyytensä vuoksi. Haastateltavat pitivät erityisesti kosken läheisyydestä hyvien maisemien vuoksi. Osa haastatteliijoista toivoi myös laajempia puistoalueita luontokokemusten saamiseksi. Toisaalta yksi haastateltavista mainitsi, että läheinen Pyynikin kaupunkimetsä oli helposti saavutettavissa hyvien kulkuyhteyksien kautta.

*Mä tykkään, että Tampereella on ripoteltuna paljon puistoja ympäriinsä. ... Ehdottomasti tykkään, että keskustassa on paljon vehreyttä ja no Pyynikin alue ei ole keskustaa, mutta Pyynikki on sen verran lähellä, että mun mielestä keskusta hyötyy siitä. Mun mielestä sille tosi kiva, että pääsee nauttimaan raikkaasta ilmasta ja näteistä visuaaleista. H1*

Jokainen haastateltava piti viheralueita tärkeänä esteettisenä elementtinä. Esteettisyys on myös tärkeä kokemuksellinen elementti, johon liittyy esimerkiksi viheralueet ja katutaide (ks. Gehl 2010, 176–180). Haastateltavat eivät juurikaan maininneet katutaidetta ja ainoa tähän viittaava oli toive värien lisäämisestä katutilassa. Tähän voi myös vaikuttaa se, että reitille ei osunut juurikaan huomattavaa katutaidetta. Kuitenkin talvisin pidettävät kausivalot sekä erilaiset istutukset koettiin positiivisina ja se voidaan laskea myös osaksi esteettistä ympäristöä.

Lopuksi haastateltavat nostivat esiin miellyttäviä aistikokemuksia mielenkiintoisina asioina. Aistikokemuksista kysyttäessä haastateltavat alkoivat usein kertomaan muun muassa leivän tuoksusta tai muista ruokaan liittyvistä miellyttävistä tuoksuista. Koskipuistoa eli reitin päättymispaikkaa pidettiin miellyttävänä sen rauhallisuuden vuoksi, jossa liikenteen ja muun kaupunkiympäristön äänet

vähenevät huomattavasti. Monen haastateltavan ensimmäisenä havaintona oli etenkin koskesta syntyvä rauhallinen veden ääni.

*Nytten tässä, kun ollaan lähempänä tota koskea niin tää äänimäärä vähentyy ihan älyttömästi, vaikka me edes olla niin kaukana. Nyt siis on jotenkin ihan tuntuvasti paljon rauhallisempi olo. H3*

Mahdollisuus nauttia ympäristön myönteisistä puolista on yksi mielihyvää tuottavista tekijöistä kaupunkitilassa (ks. Gehl 2010, 239). Etenkin Koskipuisto vaikutti näyttävästi tällaisena tilana, jossa korostui parhaiten miellyttävät ympäristön aistikokemukset. Ravintoloista sekä leipomoista kulkeutuvat tuoksut vaikuttavat myös etenkin kävelijään mielenkiintoa herättävinä asioina. Kävelijän mahdollisuus huomioida erilaiset tuoksut ja äänet verrattuna esimerkiksi autoilijaan tuokin täysin erilaista kokemuksellisuutta ympäristön havainnointiin.

## **5 MONIPUOLINEN KÄVELYKOKEMUS**

Tutkimukseni tavoitteena oli selvittää kävelyhaastatteluiden avulla käveltävyyteen liittyviä kokemuksia sekä havaintoja. Käveltävyyden piirteet toimivat tapoina luoda käveltävämpää ympäristöä sekä mahdollistajana eloisammalle kaupunkiympäristön lopputulemalle. Tässä tutkimuksessa piirteet rakentuivat yhdistelemällä Speckin (2013) sekä Gehlin (2010) laatukriteereitä neljäksi käveltävyyden piirteeksi, jotka kaikki pystyttiin tunnistamaan kävelyhaastatteluissa.

Kävelyn hyödyllisyys näyttää pääasiallisesti kiinnostavina toimintoina ja etäisyyksinä. Tampereen tiivis kaupunkirakenne mahdollistaa keskustassa eri toimintojen saavuttamisen helposti kävellen. Lisäksi tiivistä kaupunkirakennetta tukee joukkoliikenne, joka ulottaa käveltävyyden potentiaalia keskustan ulkopuolelle. Käyttötapojen sekoittuneisuus on erityisesti opiskelijoiden rutiineissa huomattava piirre läheisen keskustakampuksen vuoksi. Erilaisessa kaupunkiympäristössä hyödyllisyys korostuisi todennäköisesti eri tavalla, sillä näkisin kampuksen sijainnilla merkittävän vaikutuksen etenkin keskustan ulkopuolella asuvien käytännöissä. Joukkoliikenteen toimivuus myös korostuu ymmärrettävästi enemmän keskustan ulkopuolella asuville merkittävämpänä kriteerinä.

Turvallisuus oli oletuksiani vastaan paljon vähäpätöisempi tekijä muihin piirteisiin verrattuna. Keskusta näyttää pääsääntöisesti melko turvallisena sekä liikenteellisesti että sosiaalisesti. Tätäkin

voidaan selittää tiiviillä kaupunkirakenteella, jossa muut liikennemuodot eivät pysty kulkemaan liian suurilla nopeuksilla. Lisäksi ydinkeskustassa olevat muut ihmiset lisäävät kävelijän turvallisuuden tunnetta pimeällä. Toisaalta liiallinen väenpaljous voi laskea kävelyn miellyttävyyttä ja vaikuttaa taas kävelyn mukavuuteen. Haastattelut kuitenkin toteutettiin päiväsaikaan, joten on mahdollista, että illalla tai yöllä pelot saattaisivat korostua enemmän.

Kävelyn mukavuuteen ja sujuvuuteen liittyvät tekijät vaikuttivat korostuvan eniten. Muu liikenne vaikuttaa enemmän kävelyn sujuvuuteen kuin turvallisuuteen, sillä se usein hankaloittaa kulkua sekä häiritsee negatiivisten aistikokemusten kautta. Lisäksi kaupunkiympäristössä tapahtuvat muutokset vaikuttavat mukavuuteen hankaloittamalla kulkua sekä muokkaamalla rutiineiksi muodostuneita reittejä. Kävelijöiden moninaiset käytännöt esiintyivät parhaiten mukavuuteen liittyvissä tilanteissa, joissa kävelylle epätyypillistä tilaa saatettiin käyttää oikoreittinä. Kävelijän luovat ratkaisut ovat siten myös vastakkain kaupunkisuunnittelun kanssa.

Viimeisenä piirteenä kävelyn mielenkiintoisuus sekä viihtyisyys on myös merkittävä tekijä, sillä visuaalisesti miellyttävämpi ympäristö näyttää parantavan yleisesti kävelykokemusta. Ympäristön miellyttävyyttä lisäävät mielenkiintoiset rakennusten julkisivut, viheralueet sekä myönteiset aistikokemukset. Viihtyisä sekä mielenkiintoinen kävelymatka voi nostaa käveltäväksi koettavaa etäisyyttä sekä saada ajan kulumaan nopeammin. Miellyttävällä alueella kulkeminen voi siten toimia myös mukavana ajanvietteenä eikä pelkästään läpikulkupaikkana. Erityisesti rauhallinen kävelijän mittakaavan mukainen tila nähdään miellyttävänä.

Kokonaisuudessaan tutkimus tarjoaakin tietoa siitä, miten käveltävyiden piirteet näkyvät kävelijöiden havainnoissa ja kokemuksissa. Kävelyhaastattelu menetelmänä sopii hyvin käveltävyiden piirteiden tarkasteluun. Menetelmän avulla pystytään tutkimaan, miten ihmiset käyttävät suunniteltua ympäristöä. Suunnittelu ei itsessään välttämättä tavoita sen käyttäjiä ja kävelyhaastattelu voi tuoda esiin uusia käytäntöjä sekä havaintoja ympäristöstä. Huomioitavaa on tietenkin myös tutkimuksen kohde, sillä nuorten opiskelijoiden kokemukset todennäköisesti eroavat huomattavasti muista käyttäjäryhmistä. Esimerkiksi ikääntyvät sekä liikuntarajoitteiset ihmiset saattavat kokea ympäristön täysin eri tavalla nuoriin opiskelijoihin verrattuna. Omassa tutkimuksessani sekoittui sekä keskustassa asuvia että sen ulkopuolella asuvia ihmisiä. Heidän kokemuksissaan sekä havainnoissaan on huomattavissa erilaisia piirteitä, ja keskustan merkitykset vaihtelevat asuinalueen mukaan. Olisikin kiinnostavaa keskittyä tutkimuksessa kävelijäryhmien välisiin eroihin.

Suomalaisessa tutkimuksessa käveltävyyteen liittyvä keskustelu on vielä hyvin vähäistä, mutta yhtenä merkittävimmistä voidaan pitää Kuopan (2016) väitöskirjaa. Hänen yksi tärkeimpiä tuloksia oli suunnitteluun liittyvät haasteet erilaisissa ympäristöissä. Pelkkien keskusta-alueiden kehittäminen ei myöskään riitä, sillä suomalaiset kaupungit koostuvat monista keskustoista eikä yksi keskusta ole välttämättä kaikkien yhteinen tila. (Kuoppa, 250–251.) Tämä taas poikkeaa Speekin (2013, 259) näkemyksistä, joissa tärkeintä olisi kehittää kävelyä paikoissa, joilla on eniten potentiaalia. Käytännössä tämä viittaa usein kaupungin keskustaan.

Tutkimukseni perusteella Tampereen keskustalla vaikuttaa olevan suuri merkitys eri alueilla asuville, joten ydinkeskusta voisi olla kaikkien yhteistä tilaa. Tutkimus Tampereen ydinkeskustan yhteiseen tilaan liittyen voisikin olla mielenkiintoinen. Pelkän keskusta-alueen kehittäminen ei kuitenkaan riitä, jos sinne matkustaminen esimerkiksi joukkoliikenteellä on hankalaa. Tärkeimpänä huomiona pidänkin sitä, että käveltävyyden piirteet ovat kokonaisuus eikä yhteen piirteeseen panostaminen tee alueesta käveltävää.



## LÄHTEET:

- Bamberg, J. (2017) Kävelyhaastattelu. Teoksessa: Hyvärinen, M., Nikander, P., & Ruusuvuori, J. (toim.) *Tutkimushaastattelun käsikirja*. Vastapaino, 256–284.
- Baobeid, A., Koç, M., & Al-Ghamdi, S. G. (2021). Walkability and Its Relationships With Health, Sustainability, and Livability: Elements of Physical Environment and Evaluation Frameworks. *Frontiers in Built Environment*, 7.
- De Certeau, M. (2013). *Arkipäivän kekseliäisyys. I: Tekemisen tavat*. Suomentanut Tapani Kilpeläinen. Tampere: Niin & Näin. Ranskankielinen alkuteos 1990.
- Degen, M. M., & Rose, G. (2012). The Sensory Experiencing of Urban Design: The Role of Walking and Perceptual Memory. *Urban Studies*. Edinburgh, 49(15), 3271–3287.
- Forsyth, A. (2015). What is a walkable place? The walkability debate in urban design. *Urban Design International*. Lontoo, 20(4), 274–292.
- Gehl, J. (2010). *Cities for people*. Island Press.
- Jacobs, J. 1961. *The Death and Life of Great American Cities*. New York: Random House.
- Kelly, P., Murphy, M., & Mutrie, N. (2017). The Health Benefits of Walking. *Walking*. Vol. 9. Emerald Publishing Limited. 61–79.
- Kuoppa, J. (2016) *Kävelyn lupaukset kaupungissa: Kolme tapausta kävelijöiden arjesta ja kokemuksista sekä kaupunkisuunnittelusta*. Tampere University Press.
- Lee, J & Ingold, T. (2020) Fieldwork on foot: Perceiving, routing, socialising. Teoksessa: Coleman, S & Collins, P. (toim.) *Locating the field: Space, place and context in anthropology*, Routledge. 67-85.
- Lefebvre, H. (1991) *Production of space*. Oxford: Blackwell Publishing.
- Liikenne- ja viestintäministeriö. (2018) Kävelyn ja pyöräilyn edistämishjelma. Saatavissa: <https://www.traficom.fi/sites/default/files/media/file/K%C3%A4velyn%20ja%20py%C3%B6r%C3%A4ilyn%20edist%C3%A4misohjelma.pdf>
- Middleton, J. (2009). “Stepping in Time”: Walking, Time, and Space in the City. *Environment and Planning. A*, 41(8), 1943–1961.
- Middleton, J. (2011). “I’m on Autopilot, I Just Follow the Route”: Exploring the Habits, Routines, and Decision-Making Practices of Everyday Urban Mobilities. *Environment and Planning. A*, 43(12), 2857–2877.

- Saarikangas, K. (2006) *Eletyt tilat ja sukupuoli: Asukkaiden ja ympäristön kulttuurisia kohtaamisia*. Suomalaisen Kirjallisuuden Seura
- Schmitz, A., & Scully, J. (2006). *Creating walkable places compact mixed-use solutions*. ULI-the Urban Land Institute.
- Soja, E. (1996) *Thirdspace: Journeys to Los Angeles and other real-and-imagined places*. Blackwell.
- Southworth, M (2005) Designing the walkable city: Innovating regulations in urban planning and development. *Journal of Urban Planning and Development* 131(4), 246–257.
- Speck, J. (2013). *Walkable city: how downtown can save America, one step at a time* (First paperback edition.). North Point Press, a division of Farrar, Straus and Giroux.
- Talen, E., & Koschinsky, J. (2013). The Walkable Neighborhood: A Literature Review. *International Journal of Sustainable Land Use and Urban Planning*, 1(1).
- Tampereen kaupunki. (2022) Tampere askeleen edellä. Kävelyn ja kaupunkielämän ohjelma 2030. Saatavissa: [https://www.tampere.fi/sites/default/files/2022-09/tampereen\\_kavelyn\\_ja\\_kaupunkielaman\\_ohjelma\\_hyvaksyty\\_kh\\_12092022.pdf](https://www.tampere.fi/sites/default/files/2022-09/tampereen_kavelyn_ja_kaupunkielaman_ohjelma_hyvaksyty_kh_12092022.pdf)
- Tiwari, R. (2015). Designing a safe walkable city. *Urban Design International*. Lontoo, 20(1), 12–27.
- Tuomi, J. & Sarajärvi, A. (2018). *Laadullinen tutkimus ja sisällönanalyysi*. (Uudistettu laitos). Tammi.
- Urry, J. (2000). *Sociology beyond societies mobilities for the twenty-first century*. Routledge.
- Walk Score. www-sivusto, <https://www.walkscore.com/>, käyty 9.4.2023.
- Wunderlich, F. M. (2008). Walking and Rhythmicity: Sensing Urban Space. *Journal of Urban Design*, 13(1), 125–139.
- Zacharias, J. (2001). Pedestrian behavior and perception in urban walking environments. *Journal of Planning Literature*, 16(1), 3–18.

## LIITTEET

### Liite 1: Haastattelurunko

Haastateltavaa pyydetään aluksi kiinnittämään huomiota omiin tuntemuksiinsa ja havaintoihinsa kävelyn aikana sekä kertomaan mahdollisista kokemuksista sekä muistoista.

Taustaa:

- Kuinka yleinen liikkumistapa kävely sinulle on?
- Kuinka usein kävelet keskustassa?

Teemoja sekä huomioita matkalla:

- Hyödyllisyys
  - o Mikä saa sinut asioimaan keskustassa?
  - o Miten koet keskustan palvelut?
  - o Kuinka sujuvaa keskustassa asioiminen kävellessä on?
- Mukavuus
  - o Mitä esteitä tai hidasteita koet katutilassa esiintyvän? Miten koet ne? (liikennevalot, portaat yms.)
  - o Miten kävelyyn tarkoitetut reitit toimivat keskustassa? Miten muut liikkumismuodot vaikuttavat kävelyyn? Millaisia haasteita olet kohdannut? (Tila kävelylle: esim. kadun leveys)
  - o Millaisina koet istumis- ja seisomismahdollisuudet keskustassa?
- Kiinnostavuus ja viihtyisyys
  - o Miten kiinnostavana koet kaupungin keskustan? Millaiset asiat herättävät kiinnostusta kaupunkiympäristössä? (esteettisyys, arkkitehtuuri, kasvillisuus yms.)
  - o Millaisia aistikokemuksia tunnet Tampereen keskustassa? / Missä paikoissa nämä tunteet ilmenevät ja kuinka usein? (äänet, saasteet, hajut, lika)
- Turvallisuus
  - o Miten turvalliseksi koet Tampereen keskustan? Millaiset paikat ovat sinusta pelottavia? Entä millaiset mukavia?
  - o Millaisia tunteita muu liikenne aiheuttaa kävellessäsi? (autot, pyörät, sähköpotkulaudat)

Lopuksi tai kävelyn aikana:

- Millaisia huomioita teet yleensä katutilasta kävellessäsi keskusta-alueella?
- Yleistä keskustelua kävelystä alueella
- Mielipiteitä keskusta-alueesta / reitistä