

**AULANGON ULKOILUREITTIEEN SAAVUTETTAVUUS JA SEN  
KEHITYS**



Ammattikorkeakoulututkinnon opinnäytetyö

Riihimäki, liikennealan koulutusohjelma

Kevät, 2019

Jarmo Sillman

Liikennealan koulutusohjelma  
Riihimäki

---

<b>Tekijä</b>	Jarmo Sillman	<b>Vuosi</b> 2019
<b>Työn nimi</b>	Aulangon ulkoilureittien saavutettavuus ja sen kehitys	
<b>Työn ohjaaja/t</b>	Sonja Heikkinen	

---

#### TIIVISTELMÄ

Tämän opinnäytetyön tavoitteena oli kartoittaa Aulangon ulkoilureittien saavutettavuuden nykytilanne ja pohtia keinoja, miten saavutettavuutta voisi kehittää niin, että se olisi useamman ulkoilusta kiinnostuneen kohde-ryhmän tavoitettavissa.

Taustalla oli Kanta-Hämeen DigiTrail-hanke, jonka kesäprojektiin opinnäytetyön kirjoittaja osallistui kesällä 2018. DigiTrail-hankkeen perustavoitteena on Kanta-Hämeen luontoreittien saavutettavuuden ja näkyvyyden kehittäminen digitaalisuuden keinoin.

**Avainsanat** Ulkoilureitit, joukkoliikenne, saavutettavuus, digitalisaatio, DigiTrail.

**Sivut** 22 sivua, joista liitteitä 2 sivua

Degree Programme in Traffic and Transport Management, Traffic Planning  
Riihimäki Campus

---

<b>Author</b>	Jarmo Sillman	<b>Year</b> 2019
<b>Subject</b>	Accessibility and development of the Aulanko outdoor routes	
<b>Supervisors</b>	Sonja Heikkinen	

---

ABSTRACT

The purpose of this thesis was to map the current situation of accessibility of Aulanko outdoor routes and to consider ways to develop accessibility so that Aulanko outdoor routes can be reached by several target groups who are interested in outdoor activities.

The background of this thesis was the DigiTrail-project of Kanta-Häme. The author of the thesis participated to DigiTrail summer project 2018. The basic objective of the DigiTrail project is to develop the accessibility and visibility of Kanta-Häme outdoor routes by means of digitality.

**Keywords** Outdoor routes, public transport, accessibility, digitalization, DigiTrail

**Pages** 22 pages including appendices 2 pages

# SISÄLLYS

1	JOHDANTO.....	1
1.1	Tausta.....	1
1.2	Tavoite ja rajaukset.....	1
1.3	Tutkimusmenetelmät.....	2
1.4	Käsitteitä.....	3
2	DIGITRAIL-HANKE.....	4
2.1	Aulangon ulkoilureitit.....	5
2.2	Evon ulkoilureitit.....	6
2.3	Tammelan ulkoilureitit.....	7
2.4	Lopen ulkoilureitit.....	8
3	AULANGON ULKOILUREITTIIEN NYKYTILANNE.....	9
3.1	Haasteet.....	11
3.2	Kohderyhmät.....	12
3.3	Kehityssaihiot.....	12
4	ULKOILU JA METSÄ.....	13
4.1	Metsä.....	13
4.2	Retkeily.....	13
4.3	Ulko-opetus.....	14
5	DIGIMAAILMA.....	14
5.1	Digitaalisuuden mahdollisuudet.....	15
5.2	Hyödyntäminen.....	15
5.3	Palvelujen kehittäminen.....	15
6	KEHITYSEHDOTUKSET JA IDEAT.....	16
7	YHTEENVETO.....	17
	LÄHTEET.....	19
	HAASTATTELUT.....	20
	KUVIEN LÄHTEET.....	20

## Liitteet

Liite 1 Haastattelukysymykset Heidi Kerkolalle

Liite 2 Haastattelukysymykset Mirella Bitterille

# 1 JOHDANTO

Tämän opinnäytetyön aiheena on Aulangon ulkoilureittien saavutettavuuden tutkiminen, nykytilan kartoitus sekä saavutettavuuteen liittyvien kehityskohteiden tarkastelu ja esittely. Aihealue liittyy kiinteästi kirjoittajan liikennealan opintoihin Hämeen Ammattikorkeakoulun liikennealan koulutusohjelmassa Riihimäen kampuksella.

Aihevalinnan taustalla oli kirjoittajan oma mielenkiinto ulkoilua ja luonnossa liikkumista kohtaan, sekä opintojakson aikana herännyt mielenkiinto DigiTrail-projektiin ja siinä tehtävään tutkimus- ja kehitystyöhön. Opinnäytetutkimustyön aihe valikoitui ja jäsenyi DigiTrail-kesäprojektin yhteydessä, koska aihe tuntui myös opintojen näkökulmasta merkitykselliseltä. Uusien aihealueiden tutkiminen, niistä oppiminen sekä asioiden selvittäminen liittyivät olennaisesti kirjoittajan aiempaan työuraan, joten näiden asioiden hyödyntäminen uudesta näkökulmasta tuntui mielenkiintoiselta.

Ammatillisesta näkökulmasta opinnäytetyön aihe antaa mielenkiintoisen tilaisuuden tutkia ja tarkastella uutta, mutta samalla koittaa hyödyntää kirjoittajan aikaisempaa ammatillista kokemusta ja pitkää työurasta kertynyttä näkemystä. Tutkimuksessa hyödynnetään kirjoittajan opintojen aikaisten opintojaksojen raporttisisältöjä, etenkin DigiTrail-kesäprojektin aikana tarkasteltua Kanta-Hämeen ulkoilureittien saavutettavuutta.

## 1.1 Tausta

DigiTrail-kesäprojektin aikana syntyi ajatus siitä, että yhtä aiheen osa-aluetta ja sen saavutettavuutta voitaisiin tutkia tarkemmin. Tästä ajatuksesta ja aihealueesta kehittyi tämän opinnäytetyön aihe. Kirjoittajan oma mielenkiinto aiheeseen motivoi tarkastelemaan ja selvittämään Aulangon ulkoilureittien saavutettavuutta sekä saavutettavuuden kehittämistä. DigiTrail-projektin tuki aihevalinnalle oli myös tärkeää. Saavutettavuuden kehittämisestä syntyi kirjoittajalle ajatuksia siitä, miten esimerkiksi erilaisia teknologisia ratkaisuja voitaisiin enemmän hyödyntää tällaisilla uusilla osa-alueilla kuten ulkoilu.

## 1.2 Tavoite ja rajaukset

Tutkimuksen tavoitteena on selvittää, miten Aulangon ulkoilureittien saavutettavuutta on mahdollista parantaa verrattuna nykytilanteeseen ja miten erilaisten ratkaisujen hyödyntämistä voisi kehittää saavutettavuuden parantamisessa.

Muina tavoitteina tällä tutkimuksella on kartoittaa Aulangon ulkoilureittien nykyisen saavutettavuuden tilanne sekä selvittää miten saavutettavuutta voisi kehittää siten, että ulkoilureitit olisivat yhä useamman ulkoilusta kiinnostuneen tai ulkoilusta kiinnostuvan kohderyhmän tavoitettavissa parhaalla mahdollisella tavalla. Tavoitteena on myös uusien teknologiaratkaisujen löytyminen hyödyntämään ulkoilureittien kiinnostavuutta sekä saavutettavuutta.

Tutkimuksen aihe perustuu DigiTrail-projektiin ja aihe sekä tavoitteet on rajattu koskemaan Aulangon ulkoilureittien saavutettavuutta ja niiden kehittämistä. Muita DigiTrail-projektiin kuuluvia ulkoilureittejä saatetaan sivuta tässä tutkimuksessa, mutta ne ovat pääosin rajattu tämän tutkimuksen ulkopuolelle. Tutkimuksessa esille tulevia kehitysasioita voidaan kuitenkin soveltuvien osin hyödyntää muillakin ulkoilureiteillä.

### 1.3 Tutkimusmenetelmät

Tämän opinnäytetyön teoreettiset lähtökohdat perustuvat tietokirjallisuuden sekä DigiTrail-hankkeelta saatuun projektidokumentaatioon. Kirjallisuutena käytettiin laaja-alaisesti erilaista tietokirjallisuutta sekä luontoon, retkeilyyn, palveluihin että digitalisaatioon liittyen. Kirjallisuuden lisäksi hyödynnettiin digitaalisia tietolähteitä kuten hankkeen ja kohteiden internet-sivuja sekä viranomaislähteitä. Näiden lisäksi tehtiin haastattelut DigiTrail-hankkeen projektipäällikölle sekä Hämeenlinnan joukkoliikennesuunnittelijalle.

Hirsijärvi, Remes & Sajavaara (1997, 134–135) esittelevät teoksessaan kolme traditionaalista tutkimusstrategiaa: eksperimentaalinen, kvantitatiivinen sekä kvalitatiivinen tutkimusstrategia.

Tässä opinnäytetyössä käytettiin kvalitatiivista tutkimusstrategiaa (tapaus-tutkimus).

Kvalitatiivinen tutkimus tarkoittaa yksityiskohtaista tietoa yksittäisestä tapauksesta tai pienestä joukosta toisiinsa suhteessa olevia tapauksia. Tapaus-tutkimuksen tyypillisimpiä piirteitä ovat:

- Valitaan yksittäinen tapaus (esim. yksilö, ryhmä tai yhteisö).
- Kiinnostuksen kohteena ovat usein prosessit.
- Aineistoa kerätään käyttämällä useita menetelmiä (esim. havainnot, haastattelut, dokumenttien tutkinta).
- Tavoitteena on ilmiöiden kuvaus.

Kvalitatiivisen tutkimuksen tyypilliset piirteet ovat seuraavanlaiset:

1. Tutkimuksen aineisto kootaan todellisissa tilanteissa ja tutkimus sisältää kokonaisvaltaista tiedonkeräämistä.

2. Tiedon koostajana suositaan ihmistä, eli tutkija luottaa enemmän omiin havaintoihinsa ja esimerkiksi haastatteluihin, kuin mittavälineillä hankittuihin tietoihin.
3. induktiivisen analyysin käyttö, eli tutkija haluaa tuoda esille odottamattomia asioita.
4. Aineisto hankitaan laadullisia menetelmiä käyttäen, kuten teemahaastattelu, osallistuva havainnointi, ryhmähaastattelut sekä dokumenttien analyysit.
5. Tutkimuksen kohdejoukko valitaan tarkoituksenmukaisesti, ei satunnaisotoksia.
6. Tutkimus toteutetaan joustavasti ja tutkimussuunnitelma muotoutuu tutkimuksen edetessä.
7. Tutkimustapaukset ja -aineistot käsitellään ainutlaatuisina.
8. (Hirsijärvi ym. 1997, 161–164.)

Tapaustutkimus suoritettiin tekemällä sähköpostihaastattelut DigiTrail hankkeen projektipäällikkö Heidi Kerkolalle, sekä Hämeenlinnan joukkoliikennesuunnittelija Mirella Bitterille. Hämeenlinnan kaupungin kaupunkirakenneyksiköstä Bitterin lisäksi vastausten laatimiseen osallistuivat liikennesuunnittelija Eelis Kuisma, joukkoliikennekoordinaattori Kim Venesjärvi, maankäytön suunnittelujohtaja Niklas Lähteenmäki sekä suunnittelupäällikkö Jenni Sabel. Heidi Kerkolan haastattelun kysymykset on esitelty liitteessä 1 ja Mirella Bitterin haastattelukysymykset liitteessä 2.

#### 1.4 Käsitteitä

Saavutettavuus:

Saavutettavuudella tarkoitetaan tässä yhteydessä kaikkien käyttäjien mahdollisuutta käyttää asioita tai palveluja tasavertaisesti ja helposti. Saavutettavuudesta puhutaan yleensä digitaalisten palvelujen yhteydessä, kun taas esteettömyydessä on kysymys fyysisestä maailmasta. Saavutettavuus on periaatteessa digitaalisen maailman esteettömyyttä. Molemmissa puhutaan kuitenkin käyttäjien yhdenvertaisuudesta palvelun käytettävyyden kannalta. (Invalidiliitto n.d.)

Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi (2016/2101) julkisen sektorin elinten verkkosivustojen ja mobiilisovellusten saavuttamisesta tuli voimaan 22.12.2016. Saavutettavuusdirektiivissä säädetään julkisen hallinnon verkkopalveluiden saavutettavuuden minimitasosta sekä keinoista, joilla saavutettavuuden toteutumista valvotaan. (Valtiovarainministeriö n.d.)

Saavutettavuusdirektiivin tavoitteena on edistää kaikkien mahdollisuutta toimia täysivertaisesti digitaalisessa yhteiskunnassa, parantaa digitaalisten palveluiden laatua ja luoda yhdenmukaiset minimitason vaatimukset julkisen sektorin verkkosivustojen ja mobiilisovellusten saavutettavuudelle sekä parantaa Euroopan unionin saavutettavuuden toteuttamisen sisämarkkinoilla. (Valtiovarainministeriö n.d.)



Direktiivi koskee pakotettuna lähinnä viranomaisia sekä joitain yleishyödyllisiä järjestöjä, mutta siinä on huomioitu myös asioita, jotka ovat tärkeitä kaiken digitaalisen palveluiden kehittämisen kannalta. (Valtiovarainministeriö n.d.)

Digitalisointi:

Digitalisointi on digitaalisten teknologioiden käyttöä liiketoimintamallin muuttamiseen ja uusien tulojen ja arvoa tuottavien mahdollisuuksien tarjoamiseen. Gartnerin sanaston mukaan "se on siirtymistä digitaaliseen liiketoimintaan." (Forbes 2018)

Digitointi:

Digitointi tarkoittaa analogisen informaation siirtämistä sellaiseen muotoon, jota tietokoneet voivat tallentaa, käsitellä ja lähettää. (Forbes 2018)

## 2 DIGITRAIL-HANKE

Suomen suurimpia ylpeydenaiheita ovat puhtaat ja runsaat metsät sekä tuhannet järvet. Meillä on rikas ja vaihteleva luonto, jossa on monipuolinen kasvisto ja eläimistö sekä rauhoittavat laajat vesistöalueet.

Kanta-Hämeen luonto on läsnä kaikkialla sekä maaseudulla mutta myös kaupunkien keskustoissa. Kanta-Hämeeseen on helppo tulla mistäpäin Suomea tahansa ja alue on nopeasti tavoitettavissa Suomen suurimmista kaupungeista: Helsingistä, Tampereelta, Turusta ja Lahdesta. Kaikki edellä mainitut kaupungit ovat vain noin tunnin ajomatkan päässä Kanta-Hämeestä, joten Kanta-Hämeen alueen ulkoilukohteet sopivat erinomaisesti niin päivän vierailukohteeksi, kuin muutaman päivän retkikohteeksi. (DigiTrail n.d.)

DigiTrail on Hämeen ELY-Keskuksen rahoittama Euroopan maatalousrahoituksen hanke, joka on käynnissä ajalla 1.8.2016–30.6.2019. Hankkeen tarkoituksena on kehittää Kanta-Hämeen luontoreittien saavutettavuutta, esteettömyyttä ja näkyvyyttä digitaalisten keinojen ja menetelmien avulla. Hankkeen kokonaisrahoitus on 319 831,04 € ja kehityskohteiksi on valittu Aulangon (Hämeenlinna), Evon (Hämeenlinnan alue), Tammelan (Forssan alue) sekä Lopen luontoreitistöt. Näiden lisäksi kehitetään Hämeen Härkätien pyöräreittiä. (HAMK n.d.)

Hankkeen yhtenä tavoitteena on ollut keskeisten retkeilyreittien vetovoimaisuuden lisääminen sisällön ja saavutettavuuden avulla. Tavoitteet ovat toteutuneet hyvin ja jokaiselle luontoreitille on työstetty omat teemat. Teemoina ovat olleet muun muassa alueen historian tarinoita, luonnon kasvien hyötykäyttö, metsäjooga, partiolaistaidot ja lasten luontoliikunta.



Taulukko 1. Etäisyyksiä Aulangon ulkoilureiteiltä (Google maps 2018)

Hämeenlinna	5 km
Lahti	77 km
Tampere	80 km
Helsinki	108 km
Turku	150 km

## 2.2 Evon ulkoilureitit

Evon retkeilyalue sijaitsee Kanta-Hämeen alueella ja se koostuu valtion retkeily- ja luonnonsuojelualueista, Hämeen ammattikorkeakoulun ja Hämeen ammatti-instituutin opetusmetsästä sekä Hämeenlinnan kaupungin retkeilyalueesta. (Metsähallitus n.d.)

Evon ulkoilureittien aloituspisteet (Kuva 2) sijaitsevat Evokeskuksen vieressä, osoitteessa Saarelantie 1, 16970 Evo. Aloituspisteen GPS koordinaatit ovat 61.196849, 25.107987. (DigiTrail n.d.)



Kuva 2. Evon retkeilyalueen kartta (Sillman 2018)

Taulukko 2. Etäisyyksiä Evon ulkoilureiteiltä (Google maps 2018)

Hämeenlinna	43 km
Lahti	55 km
Tampere	100 km
Helsinki	145 km
Turku	187 km

Evon ulkoilureittien saavutettavuus kävellen tai pyörällä on erittäin huono, ellei lähes mahdoton. Lähin rautatieasema on Hämeenlinnan rautatieasema, joka sijaitsee peräti 43 km:n päässä reiteiltä. Linja-auto liikennöintiä on hyvin harvakseltaan, joka käytännössä tarkoittaa sitä, ettei se ole varteenotettava vaihtoehto päästä reiteille. Omalla autolla saapuville on useita pysäköintialueita, joissa on runsaasti tilaa. Evon ulkoilureitit ovatkin parhaiten autoilijoiden saavutettavissa. (Hämeenlinnan kaupunki 2018)

### 2.3 Tammelan ulkoilureitit

Tammela sijaitsee Kanta-Hämeen alueella Hämeen Härkätien varrella ja sen luontokohteita ovat Hämeen luontokeskus, Liesjärven kansallispuisto, Torronsuon kansallispuisto ja Saaren kansanpuisto. (Metsähallitus n.d.)

Tammelan ulkoilureittien aloituspisteet (Kuva 3) sijaitsevat Hämeen luontokeskuksen vieressä lähellä Eerikkilän Urheilupuistoa, osoitteessa Härkätie 818, 31380 Letku. Aloituspisteiden GPS koordinaatit ovat 60.714379, 23.793001. (DigiTrail n.d.)



Kuva 3. Tammelan ulkoilureittien viitoitus (Sillman 2018)

Taulukko 3. Etäisyyksiä Tammelan ulkoilureiteiltä (Google maps 2018)

Hämeenlinna	60 km
Lahti	120 km
Tampere	110 km
Helsinki	105 km
Turku	106 km



Eerikkilän Urheiluopiston läheisyys varmasti lisää Tammelan ulkoilureittien suosiota, varsinkin kun Hämeen luontokeskus on siirtynyt vuoden 2018 alusta Metsähallitukselta Eerikkilän Urheiluopiston hallinnoimaksi. Kävelen Tammelan reittien saavutettavuus on kohtuuttomien ponnistelujen takana. Pyöräillen se on jo mahdollista, mutta jo reiteille pääseminen suu-remmista asuinkeskittymistä, on jo sinänsä niin merkittävä liikunnallinen suoritus, että pyöräilyn jälkeen ulkoilureiteille lähteminen vaatii jo melkoista kuntoa. Junalla tuleminenkaan ei ole helpoin ja yksinkertaisin keino saavuttaa reitit. Aivan ylivoimaisesti parhaiten Tammelan ulkoilureitit tavoittaa omalla autolla tai linja-autolla valtatie 2 suuntaisesti, eli lähinnä Helsinki-Pori edestakaisilla reiteillä. (Hämeenlinnan kaupunki 2018)

## 2.4 Lopen ulkoilureitit

Lopen ulkoilureitit sijaitsevat Hämeen järviylängöllä Melkuttimien alueella. Kyseinen alue kuuluu kokonaan Natura 2000-ohjelmaan. (Metsähallitus n.d.)

Lopen ulkoilureittien aloituspisteet (Kuva 4) sijaitsevat Räyskälässä Tauluntien parkkipaikan vieressä, lähellä Räyskälän ilmailukeskusta osoitteessa Tauluntie 146, 12820 Loppi. Aloituspisteiden GPS koordinaatit ovat 60.73925, 24.09817. (DigiTrail n.d.)



Kuva 4. Lopen ulkoilureittien viitoitus (Sillman 2018)

Taulukko 4. Etäisyyksiä Lopen ulkoilureiteiltä (Google maps 2018)

Hämeenlinna	50 km
Lahti	105 km
Tampere	110 km
Helsinki	100 km
Turku	125 km

Kävellen Lopen ulkoilureiteille ei kovin hyvin pääse. Vaikka reitit sijaitsevat kohtuullisen lähellä Hämeen Härkätietä, pyörällä reittien aloituspisteelle tulo on kuitenkin jokseenkin vaativa suoritus. Lähimmät rautatieasemat sijaitsevat 45–50 km:n päässä ja linja-autojen liikennöintiä alueella ei ole. Kantatie 54:llä on enemmän linja-autoliikennettä, mutta lähimmältä kantatiellä sijaitsevalta linja-autopysäkiltä on reilu 8 km:n matka. (Hämeenlinnan kaupunki 2018)

### 3 AULANGON ULKOILUREITTIIEN NYKYTILANNE

Aulangon ulkoilureittien saavutettavuus kävellen on verrattain hyvä. Hämeenlinnan rautatieasemalta matkaa kertyy 4,7 km ja kestää noin tunnin. Spa Hotel Aulangolta kävelymatkaa on 1,4 km ja aikaa siihen menee noin 20 min. Lähimmältä linja-autopysäkiltä matkaa tulee noin 1 km. Pyöräillen rautatieasemalta pääsee ulkoilureittien aloituspisteelle noin 20 minuutissa ja Spa Hotel Aulangolta matka taittuu noin 5 minuutissa. (Google maps 2018)

Lähin rautatieasema on Hämeenlinnan rautatieasema, joka sijaitsee noin 5 km:n päässä reittien aloituspisteestä. Hämeenlinnan rautatieasemalla pysähtyy sekä lähi- että kaukojunia. Rautatieasemalla ei tällä hetkellä ole minkäänlaista infopistettä eikä opasteita ulkoilureiteille eikä Spa Hotel Aulangolle. Spa Hotel Aulangolta ei ole opasteita eikä kuljetusta ulkoilureiteille. Tarjolla on ainoastaan tulostettuja karttoja asiakkaille.

Lähimmät linja-autopysäkit löytyvät Aulangontieltä (tie 3053). Pysäkit Katajisto E ja Katajisto P (kuva 2) ovat hiukan vajaa kilometrin päässä reittien aloituspisteestä. Seuraava pysäkki sijaitsee Spa Hotel Aulangon pihassa, joka sijaitsee 1,4 km:n päässä ulkoilureittien aloituspisteestä. Spa Hotel Aulangon linja-autopysäkillä liikennöi Kaupunkilinja 2. Katajiston linja-autopysäkeillä liikennöi seutulinjat 620, 621 ja 622. (Hämeenlinnan kaupunki 2018)



Kuva 5. Aulangontien linja-autopysäkit (Hämeenlinnan karttapalvelu 2018, Sillman 2018)

Kaupunkilinja 2 liikennöi kesäkaudella (3.6.–7.8.2018) tunnin välein arkisin klo 6 ja puolenyön välillä, lauantaisin klo 8 ja puolenyön välillä, sekä sunnuntaisin klo 10–23 välisenä aikana. Talvikaudella (8.8.2018–1.6.2019) Kaupunkilinja 2 liikennöi arkisin puolentunnin välein klo 6–23.30 välisenä aikana ja lauantaisin klo 8 ja puolenyön välillä sekä sunnuntaina klo 10–23 välisenä aikana tunnin välein. (Hämeenlinnan kaupunki 2018)

Seutulinjat 620, 621 ja 622 liikennöivät reittiä Hämeenlinnan linja-autoasema–Tyrvöntö. Reitti kulkee Hämeenlinnan rautatieaseman ja Katajiston linja-autopysäkkien kautta molempiin suuntiin. Linjat liikennöivät ma–pe koulupäivinä klo 5.45–17.30 välisenä aikana 7 kertaa vuorokaudessa ja koulujen lomakausina 4 kertaa vuorokaudessa kumpaankin suuntaan. Lauantaisin linjat liikennöivät klo 7.45–14.40 välisenä aikana 2 kertaa vuorokaudessa kumpaankin suuntaan. Sunnuntaisin linjat eivät liikennöi. (Hämeenlinnan kaupunki 2018)

Omalla autolla tulijoille on reilusti pysäköintitilaa noin 50–100 metrin etäisyydellä aloituspisteistä (kuva 6).



Kuva 6. Aulangon ulkoilureittien aloituspisteen pysäköintialue (Sillman 2018, Hämeenlinnan karttapalvelu 2018)

Taksilla ja omalla autolla matkaa Hämeenlinnan rautatieasemalta kertyy 5,3km ja aikaa siihen kuluu noin 10 min.

Hämeenlinnasta Spa Hotel Aulankoon pääsee myös vesiteitse Hopealinjan reittiristeilyllä, joka liikennöi torstaisin ja lauantaisin 28.6.–25.8. välisenä aikana välillä Hämeenlinna–Tampere sekä tiistaisin 5.6.–21.8. ja torstaisin 7.6.–21.6. välisinä aikoina välillä Hämeenlinna–Visavuori. Risteilyjä menee 1 kpl vuorokaudessa molempiin suuntiin. Hämeenlinnan ja Spa Hotel Aulangon väli kestää noin 20 minuuttia. (Hopealinja 2018)

### 3.1 Haasteet

Reittien saavutettavuuden kannalta haasteita ovat muun muassa Kanta-Hämeen ulkoilureittien olemassaolon saaminen ihmisten tietoon ja sitä kautta niiden käyttöasteen parantaminen. Aulangon reiteille pääseminen ulkopaikkakuntalaiselle tai ulkomaalaisille esimerkiksi Hämeenlinnan Rautatieasemalta on tällä hetkellä hyvin haasteellista, koska siellä ei ole minikäänlaisia opasteita, viitoituksia tai esitteitä ulkoilureiteille pääsemiseksi. Erilaisten palvelujen olemassaolo ja riittävyys voidaan nähdä myös yhtenä haasteena, sillä nykyisin ihmiset haluavat yhä enenevässä määrin erilaisia palveluita reiteille.



### 3.2 Kohderyhmät

Luontomatkailu ja ulkoilu ovat kasvussa niin Suomessa kuin maailmallakin. Aktiiviturheilijat vaativat haastavia ja ehkä hieman askeettisempia luontoreittejä, joissa haastetaan urheilija suorituskykynsä ääri rajoille, kun taas kevyemmän urheilu- ja kuntoilutaustan omaavat haluavat nauttia luonnosta kevyemmällä rasi- tuskormalla ja mukaan on tullut myös erilaisten palveluiden haluaminen ja vaatiminen. Nykypäivänä kohderyhmät ovatkin laajentuneet perinteisistä kuntoulokoilijoista yhä useamman, niin sanotun urbaanin kaupunkilaisen harrastus- ja ajanviettotavaksi. Tämä tuokin haasteita reittien ohessa tarjoiltaville palveluille. (Kerkola 2019)

Luontomatkailu Suomessa kiinnostaa myös kansainvälisesti ja Suomi luontomatkailukohteena on kasvattanut kysyntää. Meillä on kansainvälisesti katsottuna hyvät puitteet tarjota ulkoiluun ja luontoon liittyviä kokemuksia. (Kerkola 2019)

Matkailun edistämiskeskus MEK on markkinoinut Suomea valtavirrasta poikkeavana indie-maana. ”Suomi on matkailumaana valtavirrasta poikkeava indie-maa. Suomesta löytää elämyksiä ja luonnonrikkauksia, joita ei voi kokea missään muualla”, sanoo Matkailun edistämiskeskuksen brändi- ja markkinointijohtaja Mervi Holstén tiedotteessa. (Holstén 2011)

Kerkola viittaa haastattelussaan, että luontomatkailu on indie-matkailijoiden suosimaa ja siksi markkinointimateriaalia on tehty muun muassa ammattilaisten kuvaamana videona, joiden tarkoitus on tuottaa indie-matkailijoille ideoita siitä, mitä eri luontokohteissa voi tehdä. Valmispaketteja ei kokemusten perusteella kannata indie-matkailijoille suunnitella. (Kerkola 2019)

Indie-matkailijat ovat usein omatoimimatkailijoita, jotka kokoavat itse omat matkapakettinsa ja hakevat tietoa verkosta.

### 3.3 Kehitysaihiot

Hankkeessa on saatu lisättyä ulkoilureittien näkyvyyttä niin kansainvälisesti kuin valtakunnallisesti. Näkyvyyden lisääminen on tapahtunut käyttämällä eri sosiaalisen median kanavia, blogeja, matkailuesitteitä sekä osallistumalla tapahtumiin ja seminaareihin. Luontoreiteistä on kehitetty oma verkkosivusto [digitrail.fi](http://digitrail.fi) sekä digitaalinen luonto-opas mobiilisovellus. Matkailualan toimijoille on kehitetty Flickr-tili, jossa olevia kuvia voivat toimittajat käyttää omassa toiminnassaan. (Kerkola 2019).

Projektissa syntyneiden tulosten ja kehityskohteiden jatko ja kehittäminen on vastuutettu joko muille hankkeille tai alueen toimijoille ja yrittäjille. Näin ollen kehitysasian saavat jatkoa eivätkä jää pelkästään projektin ja hankkeen aikaisiksi. (Kerkola 2019).

## 4 ULKOILU JA METSÄ

Luontokokemuksen neljä tärkeintä elementtiä ovat Kirsi Salosen mukaan turvallisuus, hyväksyntä, kokemuksellisuus ja jatkuvuus. Kirsi Salonen on eko- ja ympäristöpsykologi ja hän on kirjoittanut aiheesta teoksen nimeltä *Mielen luonto-eko- ja ympäristöpsykologian näkökulma*. Salosen mukaan luontokokemus mahdollistaa vapautumisen liiallisesta rationaalisuuden paineesta ja siirtää tehokkuuteen perustuvat arvot taka-alalle ainakin tilapäisesti. (Lyytinen & Reini 2018, 48.)

Elvyttävä metsäkokemus perustuu vaihtelevassa maastossa kävelyyn, joka vaatii keskittymistä ja motoriikan hallintaa, jolloin aivot keskittyvät maaston ominaisuuksien laskemiseen muiden ajatusten sijaan. Mitä monipuolisempi maasto, sitä enemmän aivot valpastuvat. Metsä- ja ulkoilumiljööllä on myös merkitystä ihmisen elpymiseen. (Lyytinen & Reini 2018, 47–48.)

Yhdyskuntasuunnittelussa tulisi kirjoittajan mielestä ottaa huomioon metsän ja retkeilyn suosion kasvu sekä ulkoilun merkitys ihmisen hyvinvoinnille. Suunnittelussa tulisi huomioida luontoon pääsemisen helpottaminen ja siten esimerkiksi ulkoilureittien saavutettavuuden parantaminen.

### 4.1 Metsä

Urbaanin ympäristön ihmiset viettävät nykyisin yhä suuremman osan ajastaan sisätiloissa ja kulkuvälineissä. Monissa tutkimuksissa on todettu metsässä olemisen vaikuttavan ihmiseen positiivisesti. Metsässä oleminen virkistää ja rauhoittaa, joka osaltaan vaikuttaa keskittymisen ja tehokkuuden paranemiseen. Metsä ei odota eikä vaadi matkailijalta mitään, mutta antaa paljon. Metsän terapeuttista vaikutusta tulisi hyödyntää enemmän jo pelkästään kansanterveydellisistä syistä. (Lyytinen & Reini 2018, 56.)

### 4.2 Retkeily

Moni perhe haaveilee luonnossa olemisesta ja retkeilystä, mutta törmää usein kysymyksiin, mistä löytyisi turvallinen paikka ja miten sinne pääsisi helposti? Nykyisin moni haluaa ulkoilun olevan helposti ja vaivattomasti saavutettavissa. Luonnossa perheen kanssa liikkussa voi myös leikkiä monenlaisia leikkejä ja siten saada varsinkin pienet lapset kiinnostumaan luonnosta ja liikkumisesta. Tämä osaltaan lisää lapsen ja koko perheen luontotietämystä ja kiinnostusta luontoa kohtaan (Keisteri-Sipilä 2017).

### 4.3 Ulko-opetus

Uuden opetussuunnitelman tultua voimaan, on erilaisten oppimisympäristöjen hyödyntämisessä otettu aimo harppaus eteenpäin. Nyt kannustetaan yhä useammin poistumaan sisätiloista ulos pitämään oppituntia. Varsinkin nyt, kun moni koulu kamppailee sisäilmaongelmien kanssa, on ulkona opiskelu enemmän kuin tervetullut vaihtoehto. Ulkona olemisen hyötyjä ovat muun muassa parempi hapensaanti, stressin lieveneminen ja keskittymiskyvyn paraneminen. (Tampio & Tampio 2017, 11.)

## 5 DIGIMAILMA

Digitalisaatio, uudet teknologiat ja asiakkaiden odotukset aiheuttavat yhä lisääntyviä muutoksia asiakaskokemuksen kehittämiseen. Asiakaskokemuksen kehittäminen tulisi nähdä strategisena hankkeena eikä pelkästään yksittäisenä projektina. Asiakaskokemuksen kehittäminen saavuttaa uudenlaiset tavoitteet digitalisaation myötä ja odotukset sen tuottamalle arvolle ovat kasvaneet. (Gerdt & Eskelinen 2018, 41–42.)

Asiakkaat ovat nykyisin tietoisia teknologian mahdollisuuksista ja odottavat niiden hyödyntämistä asiakaskokemuksen kasvattamiseksi. Digitalisaation mahdollistama asiakaskokemuksen kehittäminen syntyy kahdesta elementistä: oman lähtötilanteen tarkastelu ja asiakaskokemuksen kehittämisen aikajana. (Gerdt & Eskelinen 2018, 41–43.)

Kehittämisessä pelkkä nykytilan tarkastelu ei riitä, koska nykyisin asiakkaiden tarpeet kehittyvät nopeammin kuin aiemmin. Asiakastarpeiden kriittinen analysointi on tarpeen tehdä sekä suunnitella ja kehittää perustuen analysoinnissa esille tulleisiin asioihin. Koska digitalisaatio koskettaa kaikkia yrityksiä sekä kaikkia toimialoja on huomioitava että haastavimmat kilpailijat ovat usein oman toimialan ulkopuolella. Alustatalouden hyödyntäminen ja niiden roolin kasvaminen on entistä suurempi. Alustataloudella ymmärretään teknologiainfrastruktuurin ja sen päälle rakennettujen palvelujen hyödyntäminen. (Gerdt & Eskelinen 2018, 45–49.)

Monissa tulevaisuustutkimuksissa on esitetty, että teknologia-alustoista on tulossa brändien portinvartijoita. Tämä perustuu siihen muutokseen, että asiakkaat eivät enää etsi palveluita hakujen perusteella vaan virtuaalisten assistenttien vaikutus kulutus päätöksiin tulee lisääntymään. Muutama vuosi sitten noin puolet ostoprosesseista aloitettiin hakukoneiden avulla – vuonna 2017 enää yksineljäsosa. (Gerdt & Eskelinen 2018, 45–49.)

## 5.1 Digitaalisuuden mahdollisuudet

Teknologiabrändeihin luottaminen on viimeisen kymmenen vuoden aikana kasvanut. Tämä tarkoittaa sitä, että kuluttajien luottamus digitaalisuuden ja teknologian suomiin mahdollisuuksiin on voimistunut. Asiakkaat ja kuluttajat uskovat teknologiayhtiöiden osaavan hyödyntää informaatiota, lisäävän ennustettavuutta sekä virheiden korjaamista. (Gerdt & Eskelinen 2018, 49.)

Asiakaskokemuksen kehittäminen voidaan jakaa neljään osa-alueeseen:

1. palvelun nopeus
2. personointi
3. käyttäjäystävällisyys
4. hyvin rakennettu teknologiaympäristö

Digitalisaatio mahdollistaa kolmen ensimmäisen asian kehittämisen teknologiaympäristön avulla aivan eri tavalla kuin aiemmin. (Gerdt & Eskelinen 2018, 56–57.)

## 5.2 Hyödyntäminen

Digitalisaation hyödyntäminen asiakaskokemuksen kehittämisessä vaatii pohjaksi hyvin rakennetun teknologiaympäristön. Teknologian hyödyntäminen helpottuu ja nopeutuu jos voidaan rakentaa palveluja uusille teknologisille alustoille. Aikaisemmin asiakkaille riitti, että esimerkiksi verkko-kaupasta tilattu tuote toimitettiin viikossa – nyt olettamus on, että toimitus tulee tunnissa. (Gerdt & Eskelinen 2018, 57.)

Asiakaspalvelun, palautteen ja diagnostisoinnin odotetaan olevan reaaliaikaista, eli palvelunkin pitää olla reaaliaikaista, aina saatavilla sekä pitkälle automatisoitua. Asiakaskokemuksessa henkilökohtaisuus ja personointi ovat olleet tavoitteena pitkään, samoin käyttäjäystävällisyys. Uudet teknologiat mahdollistavat näiden asioiden kehittämisen uudella tavalla. (Gerdt & Eskelinen 2018, 57.)

## 5.3 Palvelujen kehittäminen

Palvelua ei luoda ja kehitetä palvelun itsensä vuoksi vaan palvelun käyttäjän, eli asiakkaan tarpeisiin. Toimivan palvelun lähtökohtana on hyvin kohdennettu ja tarpeeseen suunniteltu palvelu, jossa asiakkaan palveluvaatimukset ja tarpeet on otettu riittävän hyvin huomioon. Luotujen palveluiden hyvään kehittämiseen tarvitaan asiakkaan palautetta palvelun toimivuudesta yhtä paljon kuin sen toimimattomuudesta, joten asiakkaan kuuleminen palvelun tarpeellisuuden ja toimivuuden kannalta on ensiarvoisen tärkeää. (Rissanen 2006).

Hämeenlinnan kaupunki oli mukana MaaS/Suomen kasvukäytävä – hankkeessa, jossa MaaS-palvelussa yhdistettiin juna- ja taksimatkoja. Palvelua kokeiltiin vuoden 2016 alussa, mutta pysyviä MaaS-sovellustarjoajia ei tällä hetkellä Kanta-Hämeen alueella kuitenkaan ole. (Bitter & co 2019)

Hämeenlinnan kaupungissa on laadittu pyöräilyn edistämishjelma, jonka pohjalta tehdään vuosittain pyöräilyä edistäviä parannustoimenpiteitä. Edistämishjelman puitteissa ollaan toteuttamassa vuonna 2020 pyöräiliekenteen viitoitusta kaikille kaupungin tärkeimmille pyöräreiteille ja Aulanko on yksi opastettavista kohteista. Aulangon alue nähdään yhtenä keskeisenä pyöräilykohteena. Tavoitteena on kokeilla kaupunkipyöräjärjestelmään lähivuosien aikana. (Bitter & co 2019)

## 6 KEHITYSEHDOTUKSET JA IDEAT

Reittien saavutettavuutta voidaan välillisesti parantaa reittien houkuttavuutta parantamalla. Mitä houkuttavampi kohde, sen enemmän ihmisillä on mielenkiintoa kyseisiä kohteita kohtaan ja sen enemmän eri liikennöitsijöillä ja palvelun tuottajilla on kiinnostusta panostaa kohteisiin.

Rautatieasemalla olisi hyvä järjestää jonkinlainen infopiste tai vähintään esiteteline, josta löytyisi matkailijoille oppaita ja karttoja ulkoilureiteille pääsemiseksi.

Aulangon ulkoilureitit ovat Kanta-Hämeen ulkoilureiteistä tällä hetkellä parhaiten saavutettavissa. Kehityskohteita voisivat olla pyöräilyn edistäminen vuokraamalla polkupyöriä Hämeenlinnan rautatieasemalla ja lisätä kalustoon myös lastenkuljetusmahdollisuuksia, kuten pyörään kiinnitettävillä peräkärryillä tai niin kutsutuilla tavarapyörillä (kuva 7). Junassa voi nykyisin aika kätevästi kuljettaa myös polkupyörää, joten omalla pyörälläkin olisi mahdollista päästä reiteille.



Kuva 7. Tavarapyörämalleja (Tavarafillari 2018)

Selkeiden ja hyvin merkittyjen pyörä- ja jalankulkureittien esille tuominen ja niiden kunnon varmistaminen, parantaa ulkoilureittien saavutettavuutta ja haluttavuutta. Ulkoilureittien saattaminen ihmisten tietoon mainonnan ja markkinoinnin keinoin on hyvin merkittävässä roolissa saavutettavuuden suhteen.

Aulangon vesitie on hyödynnettävissä ehkä mahdollisten ulkoilumatkapakettien muodossa, jossa Tampereen suunnalta saapuvat laivamatkustajat jäisivät Spa Hotel Aulankoon yöpymään ja siitä ulkoilemaan reiteille tai ennalta järjestettyyn ulkoilutapahtumaan.

Yhteiskäyttöautojen vuokraamisen järjestäminen, esimerkiksi rautatieasemalta, saattaisi olla myös yksi vaihtoehto.

Tulevaisuuden visiona voisi olla liittää älyliikenne Robottibussin muodossa ulkoilureiteille pääsemiseksi. Tällaisen konseptin toteuttaminen saattaisi olla mahdollista esim. Hämeenlinnan rautatieasema–Spa Hotel Aulanko–Aulangon ulkoilumaja ja takaisin.

Nykyisin on parikin kimpakkyytisivustoa, joiden kautta voisi olla mahdollista päästä saman henkisten liikkujien kautta syrjäisemmillekin ulkoilureiteille.

Taksikyytien hyödyntämisen pohdinnan ulkoilureiteille pääsemiseksi olen jättänyt tästä opinnäytetyöstä pois siitä syystä, koska uuden liikennepalvelun ”Taksilaki” tullessa voimaan, aiheen ympärillä on ollut melkoista pyöritystä puolesta ja vastaan. Tilanteen rauhoituttua ja asetuttua voisi olla aiheellista palata tähän aiheeseen.

## 7 YHTEENVETO

Aulangon ulkoilureittien saavutettavuus on tällä hetkellä varsin hyvä verrattuna Kanta-Hämeen muihin ulkoilureitteihin. Hämeenlinnan rautatieaseman läheisyys mahdollistaa reiteille pääsyn myös pyörällä kohtuullisessa ajassa. Hämeenlinnan rautatieasemalle ei tällä hetkellä ole järjestetty minkäänlaista opastusta tai opaslehtisiä matkailijoille ulkoilureiteille pääsemiseksi. Linja-autolla pääsee parhaiten käyttäen kaupunkilinjaa 2, joka liikennöi Hämeenlinnan rautatieaseman ja Spa Hotel Aulangon välillä. Hotellilta on vain 1,4 km:n matka reittien aloituspisteelle, joten se on kohtuullisen kävelymatkan päässä. Seutulijan linja-autoilla pääsee hiukan lähempänä sijaitseville Katajiston pysäkeille, mutta näitä linjoja kulkee kuitenkin harvakseltaan.

Autoilijoiden kannalta saavutettavuus on erinomainen. Omalla autolla tulleille on reilusti pysäköintitilaa ja pysäköintialue sijaitsee reittien lähtöpisteiden välittömässä läheisyydessä. Aulangon reiteille on mahdollista

tulla myös vesiteitse Hämeenlinnan tai Tampereen suunnalta, mutta kyseessä on pikemminkin kesäkauden elämysmatka, kuin varteenotettava ympärivuotinen julkinen liikennemuoto.

## LÄHTEET

DigiTrail (n.d.) DigiTrail. Haettu 2.7.2018 osoitteesta <https://digitrail.fi>

Forbes (2018). Haettu 24.4.2019 osoitteesta <https://www.forbes.com/sites/jasonbloomberg/2018/04/29/digitization-digitalization-and-digital-transformation-confuse-them-at-your-peril/#2a92705d2f2c>

Gerdt B. & Eskelinen S. (2018). Digiajan asiakaskokemus – Oppia kansainvälisiltä huipuilta. Helsinki: Alma Talent.

Google maps (n.d.) Google kartta. Haettu 2.7.2018 osoitteesta <https://www.google.com/maps>

HAMK (n.d.) DigiTrail-Projekti. Haettu 23.10.2018 osoitteesta <https://www.hamk.fi/projektit/digitrail>

Hirsjärvi S., Remes P. & Sajavaara P. (1997). *Tutki ja kirjoita*. 19. painos. Helsinki: Kustannusosakeyhtiö Tammi.

Holstén M. (2011). MEK leipoo Suomesta nyt indie-maata. *Markkinointi & Mainonta* 3/2011. Haettu 21.3.2019 osoitteesta <https://www.marmai.fi/uutiset/mek-leipoo-suomesta-nyt-indie-maata-6276608>

Hopealinja (n.d.) Reittiliikenne. Haettu 1.7.2018 osoitteesta <https://kauppa.hopealinjat.fi/reittiliikenne>

Hämeenlinnan kaupunki (n.d.) Reittiopas. Haettu 2.7.2018 osoitteesta <https://reittiopas.hameenlinna.fi/>

Invalidiliitto (n.d.) Saavutettavuus. Haettu 9.11.2018 osoitteesta <https://invalidiliitto.fi/esteettomyys/saavutettavuus>

Keisteri-Sipilä E. (2017). *Liikuttava luonto – Lähellä koko perhettä*. Helsinki: Metsäkustannus Oy.

Lyytinen J. & Reini A. (2018). *Metsä – Hyvää mieltä ja rentoa oloa luonnosta*. Helsinki: Like Kustannus Oy.

Metsähallitus (n.d.) Luontoon. Haettu 22.10.2018 osoitteesta <https://www.luontoon.fi>

Rissanen T. (2006). *Hyvän palvelun kehittäminen*. Vaasa: Kustannusosakeyhtiö Pohjantähti Polestar Ltd.

Sillman J. (2018) *Kanta-Hämeen ulkoilureittien saavutettavuus*. Raportti henkilökohtaisesta arkistosta.



Tampio H. & Tampio M. (2017). *Ulkoloikka – Hyppää ulko-opetuksen ideoiden maailmaan*. Jyväskylä: PS-kustannus.

Valtiovarainministeriö (n.d.) Saavutettavuus direktiivi. Haettu 12.12.2018 osoitteesta <https://vm.fi/saavutettavuusdirektiivi>

## HAASTATTELUT

Bitter M., Kuisma E., Venesjärvi K., Lähteenmäki N. & Sabel J. (2019) Haastattelukysymykset. Vastaukset saatu sähköpostiviestillä 4.4.2019

Kerkola H. (2019) Haastattelukysymykset. Vastaukset saatu sähköpostiviestillä 26.3.2019

## KUVIEN LÄHTEET

Kuva 1. Sillman J. (2018). Aulangon ulkoilureittien kartta. Henkilökohtainen kuva-arkisto.

Kuva 2. Sillman J. (2018). Evon retkeilyalueen kartta. Henkilökohtainen kuva-arkisto.

Kuva 3. Sillman J. (2018). Tammelan ulkoilureittien viitoitus. Henkilökohtainen kuva-arkisto.

Kuva 4. Sillman J. (2018). Lopen ulkoilureittien viitoitus. Henkilökohtainen kuva-arkisto.

Kuva 5. Sillman J. (2018). Aulangontien linja-autopysäkit. Henkilökohtainen kuva-arkisto ja Hämeenlinnan karttapalvelu <https://kartta.hameenlinna.fi/ims>

Kuva 6. Sillman J. (2018). Aulangon ulkoilureittien aloituspisteen pysäköintialue. Henkilökohtainen kuva-arkisto ja Hämeenlinnan karttapalvelu <https://kartta.hameenlinna.fi/ims>

Kuva 7. Tavarafillari (2018). Tavarapyörämalleja. Haettu 5.7.2018 osoitteesta <http://tavarafillari.fi/tavarafillariblogi/>

## Haastattelukysymykset Heidi Kerkolalle

Mistä DigiTrail sai alkunsa?

Liittyykö tämä projekti johonkin suurempaan kokonaisuuteen?

Liittyykö DigiTrail projekti jotenkin Euroopan parlamentin ja neuvoston saavutettavuusdirektiiviin (2016/2102)

Onko projektin aikana tullut kehitysideoita/ehdotuksia

Mitä konkreettisia ja toteutettuja ratkaisuja tämä projekti on tähän mennessä poikanut?

Mitkä olivat DigiTrailin tavoitteet ja kuinka hyvin niihin on päästy? (parhaimmat/hyödyllisimmät havainnot ja onnistumiset)

Onko DigiTrail-projektista tullut kritiikkiä sen tavoitteista ja saavutuksista

Miten kehitysehdotukset ja/tai kritiikki on otettu vastaan ja miten se on huomioitu?

Mitkä ovat projektin jatkosuunnitelmat? (onko niitä? Jos ei, pitäisikö olla ja miksi?)

## Haastattelukysymykset Mirella Bitterille

Mikä on mielestäsi Hämeenlinnan ja erityisesti Aulangon nykytilanne liikennesuunnittelun näkökulmasta?

Mikä on Hämeenlinnan julkisen liikenteen tila tällä hetkellä?

Mitkä ovat suurimmat haasteet julkisen ja yksityisen liikenteen suunnittelussa ja yhteen sovittamisessa tällä hetkellä?

Mitä tulevaisuuden muutoksia/uudistuksia Hämeenlinnan liikennesuunnittelussa on tiedossa?

Onko Aulangon alueelle suunnitteilla/vireillä jotain kavasuunnitelmia? Vaikuttavatko nämä julkisen liikenteen suunnitelmiin?

Onko Luhtialanmetsä/Vohtenoinen alueelle suunnitteilla jotain? Siirtolapuutarha?

Mitä ohjelmia tai toimia Hämeenlinnalla on kävelyn ja pyöräilyn edistämiseksi?

Missä määrin Hämeenlinnassa on ja tullaan panostamaan yksityisliikenteeseen?

Mitkä ovat tulevaisuuden visiot liikenteen kehittämisen suhteen Hämeenlinnassa?

Minkä eri tahojen kanssa toimitte Hämeenlinnan liikennettä suunniteltaessa ja miten se yleisesti ottaen toimii tänä päivänä?