Helsinki

Kävely-ympäristön laadun havainnointitutkimus Kannelmäen alueella

Havainnointiraportti

Kaupunkiympäristön aineistoja 2018:3

Kävely-ympäristön laadun havainnointi-tutkimus Kannelmäen alueella

Tutkimusraportti

Helsinki

Kaupunkiympäristön aineistoja 2018:3

Julkaisija	Helsingin kaupunki / Kaupunkiympäristö / Kaupunkitila- ja maisemasuunnittelu
Vastuuhenkilö	Mikko Malmström
Teksti	Rolf Autio, Elina Nyberg, Mikko Malmström
Taitto	Mikko Malmström
Kartta-aineisto	© Helsingin kaupunki, © HSY, pohjakartat © Kaupunkimittauspalvelu
Valokuvat	Rolf Autio, Elina Nyberg
Kartat	Elina Nyberg, Mikko Malmström
ISSN	2489-4257
ISBN	978-952-331-496-2
Kansikuva	Sitratori

Sisällysluettelo

1 TUTKIMUKSEN TAUSTOITUS 7

2 KANNELMÄKI TUTKIMUSALUEENA 8

3 MENETELMÄN KUVAUS 10

3.1 Kaupunkiympäristön monipuolisuus- ja laatukriteerit 10
3.2 Aineisto ja menetelmä 10

4 ALUERAJAUS JA OSA-ALUEET 12

5 HAVAINNOINTI 13

5.1 Vanha Kannelmäki ja ostoskeskus 13
5.2 Urheilupuisto ja Mätäjoen varren pientalot 17
5.3 Pientaloalue 19
5.4 Kannelmäen asemanseutu 20
5.5 Kauppakeskus Kaaren ympäristö 23
5.6 Pelimannintien eteläpuoli 25
5.7 Rumpupolun puistoa ympäröivät asuinalueet 27

6 YHTEENVETO 32

6.1 Tulokset 32
6.2 Työn toteutus ja huomioitavat seikat 35

7 KEHITYSEHDOTUKSIA 36

7.1 Viihtyisän katutilan kriteerit 36
7.2 Kannelmäen alueellisia kehitysehdotuksia 36

8 KEHITYSEHDOTUKSIA KATUALUEITTAIN 42

8.1 Kaustisenpolku 42
8.2 Pelimannintie 44
8.3 Soittajanpolku ja Soittajantori 45

LÄHTEET 46
Kuvalähteet 47
Lähteet Liite 1. 48

LIITTEET 50
Liite 1. Havainnointilomake 51
Liite 2. Pisteytys katualueet 52
Liite 3. Pisteytys aukiot 53

KUVAILULEHTI 54

1 TUTKIMUKSEN TAUSTOITUS

Kaarelan aluesuunnitelman yhteydessä nähtiin tärkeäksi tutkia Kannelmäen aluetta myös kävelyn näkökulmasta. Aiemmin vuonna 2016 valmistui Jan Gehlin kehittämien metodien mukainen Helsingin jalankulkuympäristöjen laadullinen arviointi. Tutkimus painottui Helsingin keskustan alueelle, mutta siinä tutkittiin myös muutamia esikaupunkien keskusta-alueita. Gehlin metodit soveltuvat parhaiten juuri keskeisille aukioille ja paikoille, joissa oleskellaan.

Seuraavaksi heräsi kiinnostus hieman laaja-alaisempaan kävely-ympäristöjen tutkimiseen, ja tähän nähtiin mielekkäänä soveltaa Panu Söderströmin (Elävät kaupunkikeskukset 2012) kehittämää kymmenen kohdan havainnointitutkimusmallia. Malli ottaa paremmin huomioon myös katualueet, joissa ei enimmäkseen oleskella vaan, joita käytetään pääosin reittinä. Helsingin kaupungin maankäyttö ja kaupunkirakenteen Käveltävä kaupunkiympäristö -työryhmä näki, että tämä havainnointi sopisi tehdä aluesuunnitelman yhteydessä.

Aluesuunnitelma on strateginen suunnitelma, jossa tarkastellaan yleisten katu- ja puistoalueiden nykytilaa ja kehittämistarpeita. Aluesuunnitelman pohjalta nousevat katu- ja puistohankkeet kehittävät kaupunkia ja etenkin sen nykytilaa, kaavoituksen puolestaan keskittyessä uusien alueiden luomiseen. Kaupungin nykytilan kehittäminen on tärkeää, jotta alue pysyy suunnitellun kaltaisena ja vastaa ajan muutoksiin. Näin pystytään tarjoamaan laadukasta kaupunkitilaa niin uusilla kuin vanhemmillakin alueilla ja vaalimaan eri aikakausien rakentamisen erityispiirteitä.

Kaarelan aluesuunnitelman yhteydessä koettiin tarpeelliseksi kartoittaa kävely-ympäristön laatua, minkä vuoksi se valikoitui kävely-ympäristöjen laadun tutkimuksen pilottikohteeksi. Tarkemmin tutkimusalueeksi tarkentui Kannelmäen osa-alue. Kiinnostusta jatkaa kävely-ympäristön havainnointia on jo nyt herännyt käynnistyvän Vuosaaren aluesuunnitelman yhteydessä. Etenkin Vuosaaren keskustan alueiden käveltävyyttä halutaan edistää.

2 KANNELMÄKI TUTKIMUSALUEENA

Kannelmäki sijaitsee Kaarelan kaupunginosassa Länsi-Helsingissä. Alue rajautuu etelässä Kehä I:een, lännessä Mätäjokeen ja idässä Hämeenlinnanväylään. Alueen halki kulkevat Kehäradan I- ja P-junat. Valtaväylien ja radan varren sijaintinsa vuoksi Kannelmäen saavutettavuus on liikenteellisesti erittäin hyvä. Junalla matka Helsingin keskustaan kestää noin 12 minuuttia.

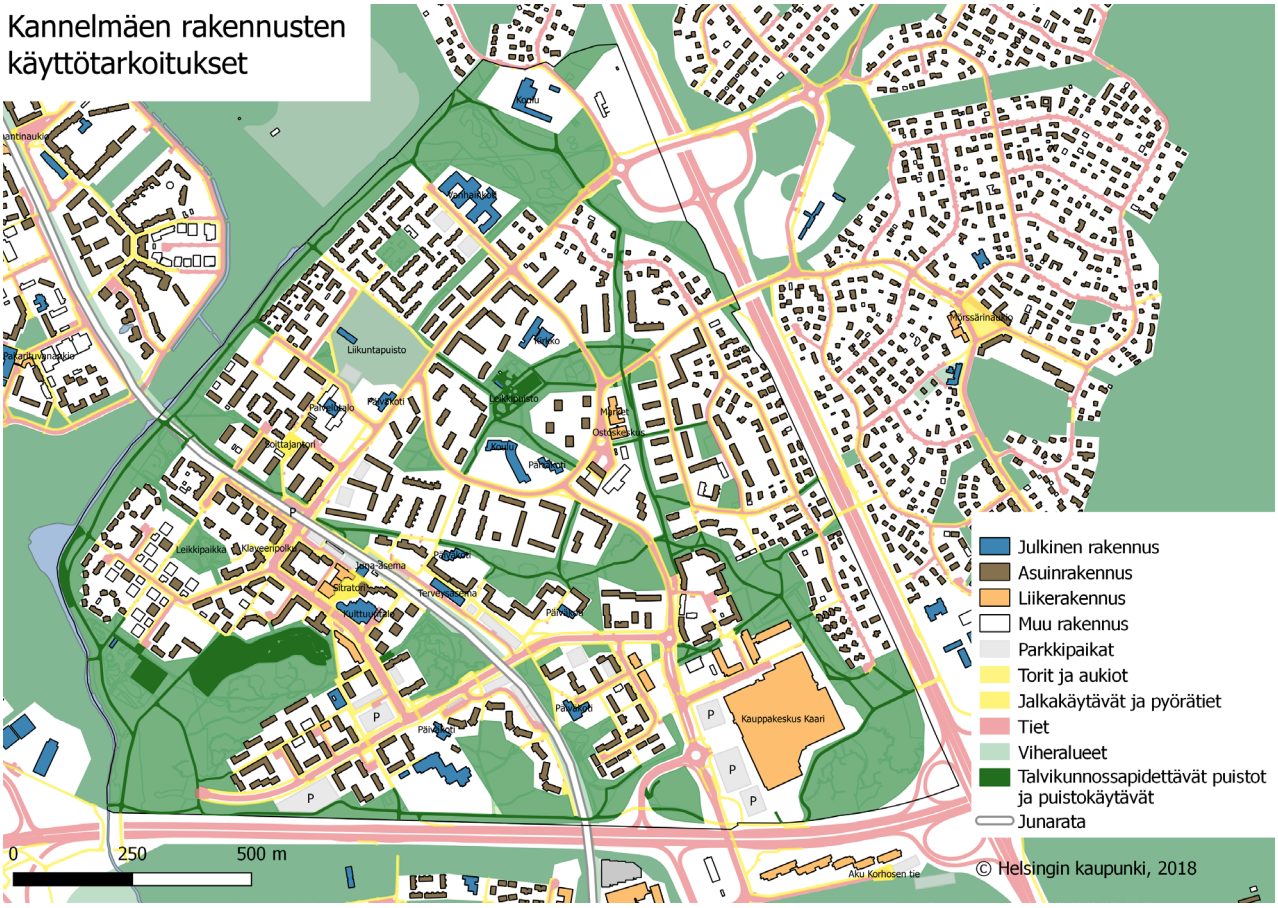
Tutkimusalueella asuu yhteensä noin 13 000 ihmistä ja työpaikkoja on hieman alle 3000 (taulukko 1). Työpaikoista 632 on sijoittunut julkiselle ja 2103 yksityiselle sektorille. Kannelmäen palvelut sijoittuvat Kaaren kauppakeskukseen, asemanseudulle Sitratorin ympäristöön ja Kannelmäen ostoskeskuksen alueelle (kuva 1). Sitratorin laidalla sijaitsee myös kulttuurikeskus Kanneltalo, joka pitää sisällään Kannelmäen kirjaston ja nuorisotalon. Keskeisimpiä maamerkkejä alueella ovat Kannelmäen 1960-luvulla rakennettu kirkko ja vanhan Kannelmäen kahdeksankerroksiset pistetalot (kuva 2). Museovirasto on määritellyt Kannelmäen kirkon valtakunnallisesti arvokkaaksi kulttuuriympäristöksi (Museovirasto 2009).

Taulukko 1. Asukasluku ja työpaikkojen määrä Kannelmäessä (SeutuCD 2017).

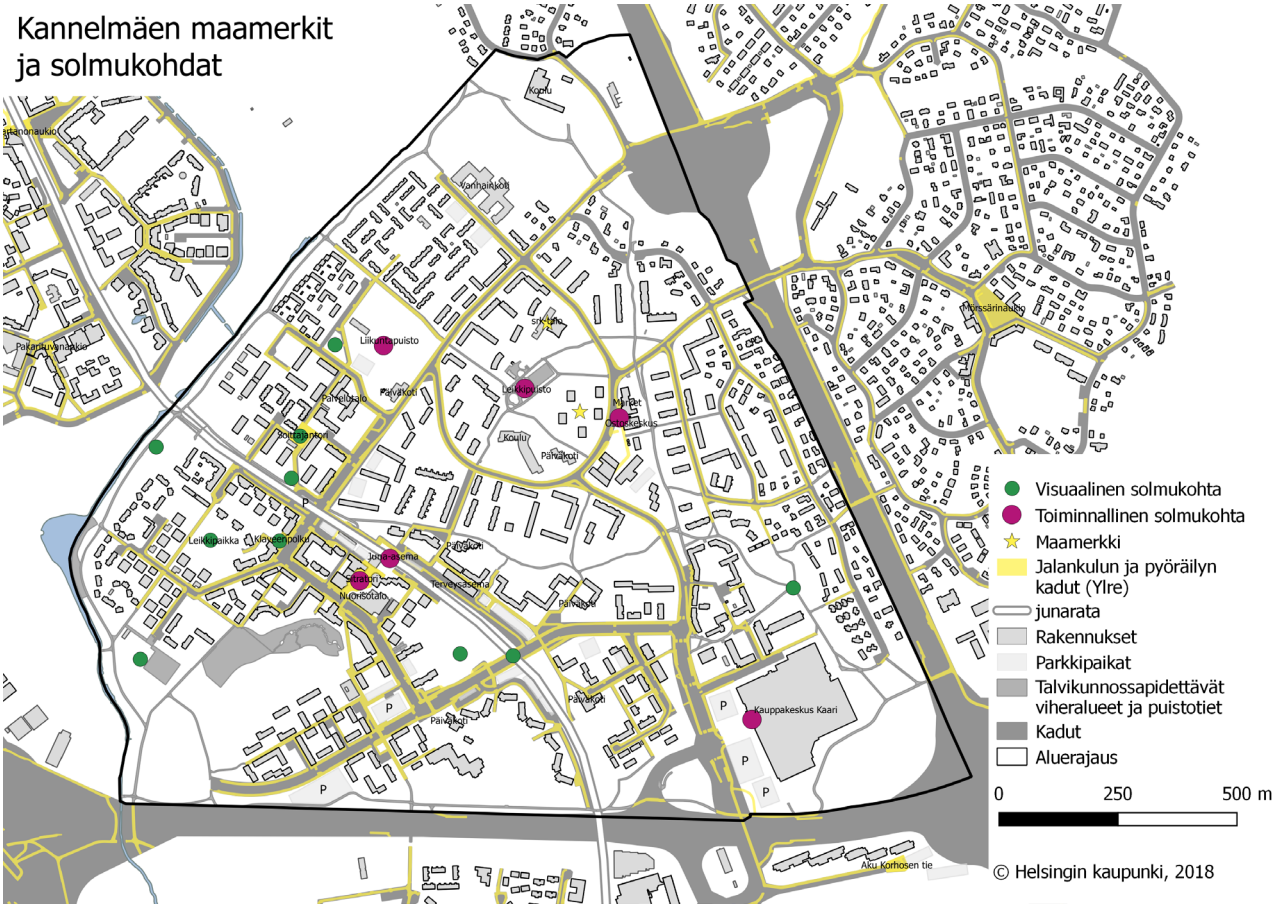
Asukkaat (2017)	**13 251**
Työpaikat (yksityiset ja julkiset työpaikata 2015)	**2735**

Merkittävimmät toiminnalliset solmukohdat sijoittuvat julkisten tai kaupallisten palveluiden tuntumaan, ja niistä merkittävimpiä ovat kauppakeskus Kaari sekä Sitratori ja sitä ympäröivä asemanseutu (kuva 2). Myös Kaaren edustan aukiota on kehitetty kohtaamispaikkana. Alue on kuitenkin irrallaan muusta jalankulkualueesta ja tarjoaa palveluita lähinnä ostoskeskuksessa vierailijoille. Urheilupuisto ja leikkipuisto Kannelmäki taas ovat kohtaamispaikkoina merkittäviä tarjoamiensa ei-kaupallisten palveluidensa vuoksi. Visuaaliset solmukohdat sijoittuvat asuinalueille Kannelmäen vehreisiin puistoihin.

Kaupunkirakenteellisia esteitä aiheuttavat valtaväylät, junarata ja pysäköintikentät. Valtaväylät rajaavat Kannelmäen yhtenäiseksi aluekokonaisuudeksi, mutta toisaalta vaikeuttavat kulkua ympäröiville alueille. Junarata muodostaa esteitä liikkumiselle etenkin aseman eteläpuolisilla alueilla, missä rata kulkee suurimmaksi osaksi maantasossa. Aseman pohjoispuolella junarata kulkee katutasoa korkeammalla,



Kuva 1. Rakennusten käyttötarkoitus (SeutuCD 2017, Helsingin yleisten alueiden rekisteri 2014, Helsingin rakennukset 2018).



Kuva 2. Kannelmäen maamerkit ja solmukohdat (Helsingin kaupungin yleisten alueiden rekisteri 2018, SeutuCD 2017).

ja kulku tapahtuu junaradan ali katutasossa. Vaikka junaradan ali kulkeminen onkin mahdollistettu, junarata muodostuu silti visuaalisesti rajaavaksi tekijäksi. Kannelmäen alueella sijaitsee myös paljon parkkikenttiä katutasossa. Parkkipaikat sijoittuvat etenkin junaradan varteen ja aseman ympäristöön, mutta myös suurimmille asuinalueille kuten Pelimannintien varteen.

Kannelmäen sijainti Kehäradan, Hämeenlinnanväylän ja Kehä I:n liikenteellisessä solmukohdassa on keskeinen. Helsingin vuoteen 2050 tähtäävissä yleiskaavasuunnitelmissa Kannelmäen asemanseutua tiivistetään ja kauppakeskus Kaaren ympäristön ja juna-aseman välistä aluetta täydennysrakennetaan, jotta alueet kytkeytyvät toiminnallisesti yhtenäiseksi liike- ja palvelukeskustaksi. Hämeenlinnanväylän pikaraitiotieyhteys myös parantaa alueellisesti merkittävän kauppakeskuksen saavutettavuutta. Myös keskustan ympäröiviä alueita täydennysrakennetaan ja jalankulku- ja pyöräreittien sekä virkistysverkoston kehittämisen tärkeys on tunnistettu. (Helsingin yleiskaava 2016a, Helsingin yleiskaava 2016b.)

Asemanseudun ja Kaaren väliselle alueelle sijoittuu parhaillaan täydennysrakentamista ja toimitila-alueen suunnitteluperiaatetyö on käynnistetty (Karttapalvelu 2018, 33. kaupunginosa Kaarela 2014). Kantelettarentielle sekä Halsuantien ja Vetelintien alueille suunnitellaan uutta asuinrakentamista. Samalla Halsuantien toimistorakennukset ja Vetelintien päiväkoti puretaan (33. kaupunginosa Kaarela 2014). Asemanseudun ja Kaaren keskuksen ulkopuolella suurin kehityshanke on Kannelmäen vanhan ostoskeskuksen uudistuminen. Vanhan ostoskeskuksen tilalle rakennetaan asuinrakennus- ja palvelukeskittymä. Alueelle rakentuu asuntoja, päivittäistavarakauppoja ja lähipalveluita. Asuinrakennukset tulevat olemaan pääosin 5-6 kerroksisia, ja niiden kivijalkaan sijoitetaan liiketilaa (kuva 3). (Kaarela, Kannelmäki, 2015)

Kuva 3. Kannelmäen vanhan ostoskeskuksen täydennysrakennus. Näkymäkuva L Arkkitehdit Oy:n laatimasta viitesuunnitelmasta (25.9.2015). Korttelia reunustaa kuvassa oikealla Kantelettarentie ja etualalla Vanhaistentie. Kuvateksti asemakaavaselostuksesta (Kaarela, Kannelmäki, 2015).

3 MENETELMÄN KUVAUS

3.1 Kaupunkiympäristön monipuolisuus- ja laatukriteerit

Tutkimuksessa hyödynnettiin Söderströmin (2012) kehittämää kymmenestä eri aihealueesta koostuvaa ympäristön monipuolisuus- ja laatukriteeristöä. Kriteeristön avulla havainnoidaan pääasiassa jalankulun asemaa katutilassa. Havainnoinnissa keskitytään myös julkisen katutilan tutkimiseen. Havainnointikriteerit pohjautuvat Jan Gehlin ja Jane Jacobsin näkemyksiin katutilan elävyyden merkityksestä, mitä voidaan kutsua elävöittämisen strategiaksi (Koskela 2009). Havainnointi suoritettiin maastossa havainnointilomakkeen avulla arvioiden katusegmentit ja aukiot hieman eri luokituksella (Liite 1). Tavoitteena oli arvioida jalankulkuympäristön laatua Kannelmäessä suhteutettuna koko Helsingin jalankulkuverkoston laatuun.

Ensimmäiset viisi kriteeriä liittyivät ympäristön monipuolisuuteen ja viisi viimeistä katutilan fyysisten elementtien toteutumiseen. Alkuperäistä Söderströmin (2012) tutkimuksessaan käyttämää kriteeristöä muokattiin hieman lisäämällä visuaalista monimuotoisuutta ja kaupunkikulttuuria mittaavaan monipuolisuuskriteeriin näkymien merkitys. Hyvien kokonaispisteiden saavuttaminen vaatii, että molemmista pääluokista toteutuu suurin osa kriteereistä. Taulukoissa 2 ja 5 on esitetty pisteytyksen perusteet ja kooste tutkimuksessa käytetyistä kriteereistä.

Taulukko 2. Havainnointilomakkeen pisteytys.

Pisteytys	Pisteytyksen selitys
0 Pistettä	*Laatukriteeri ei toteudu.*
1 Pistettä	*Jotkin kriteerin osat toteutuvat, mutta suurin osa kriteeristä jää toteutumatta.*
2 Pistettä	*Kriteeri toteutuu suurimmaksi osakseen. Jokin kriteerin osa-alue ei kuitenkaan toteudu.*
3 Pistettä	*Kriteeri toteutuu kokonaisuudessaan tarkasteltavalla segmentillä.*

3.2 Aineisto ja menetelmä

Tarkastelun havainnoitujen katusegmenttien pohjana hyödynnettiin Helsingin kaupungin yleisten alueiden rekisterin katuosat-aineistoa. Havainnoinnissa oli mukana alueellisia ja paikallisia kokoojakatuja, asuntokatuja, kevyen liikenteen väyliä sekä toreja ja aukioita Kannelmäen alueelta (Helsingin kaupungin yleisten alueiden rekisteri, 2018). Tarkasteltavia katusegmenttejä oli yhteensä 75. Paikkatietoaineistossa katualueita on kuitenkin 88, sillä osa katuosat-aineiston kaduista ja aukioista on arvioitu yhtenä kokonaisuutena. Yhtenä arvioidut katusegmentit on kirjattu paikkatietoaineiston huomioihin. Aukioita arvioinnissa oli mukana kuusi kappaletta (Paikkatietoaineistossa näitä esiintyy 7). Lisäksi alkuperäisen suunnitelman mukaisia katualueita jätettiin arvioimatta, jos reitti ei soveltunut arviointiin. Arvioinnin ulkopuolelle jätettyjä kohteita oli yhteensä 17. Aukioiden pisteytyksen raja-arvot poikkeavat katusegmenttien pisteytyksestä, sillä torien rooli kaupunkirakenteessa solmukohtina on merkittävämpi kuin katujen. Toreilta ja aukioilta myös edellytetään katualueita enemmän monipuolisuutta ja toimintoja (Söderström 2012).

Laatuluokituksen raja-arvoina käytettiin Söderströmin (2012) tutkimuksessaan tekemää luokitusta sekä torien että katusegmenttien osalta (taulukko 3). Myös monipuolisuus- ja laatukriteereiden erillisissä luokitteluissa hyödynnettiin alkuperäistä luokitusta jakamalla se kahtia (taulukko 4). Alkuperäisessä tutkimuksessa noin neljäsosa havainnoiduista reiteistä sijoittuu heikkoon luokkaan, neljäsosa hyvään luokkaan ja puolet reiteistä on luokiteltu keskitasoisiksi. Alkuperäinen havainnointi on toteutettu Leppävaarassa, Itäkeskuksessa ja Keravalla, joista kaksi ensimmäistä lukeutuvat pääkaupunkiseudun alakeskuksiin ja Kerava kehysalueen jalankulkuvyöhykkeeseen. Pääkaupunkiseudun alakeskukset ovat keskustan ulkopuolisia ympäröiviä alueita monipuolisempia toimintojen keskittymiä ja kuuluvat Urban zone –hankkeen luokituksessa jalankulkuvyöhykkeeseen. Myös kehysalueen jalankulkuvyöhykkeet ovat monipuolisia toimintojen keskittymiä, mutta väestön ja työpaikkojen määrä on usein matalampi kuin alakeskuksissa. Kannelmäki puolestaan kuuluu pääosin intensiiviseen raideliikenteen joukkoliikennevyöhykkeeseen ja osin joukkoliikennevyöhykkeeseen. (Helminen et al. 2014)

Taulukko 3. Reittien ja aukioiden luokituksen raja-arvot (Söderström 2012).

Luokitus	Reitit	Aukiot
Heikko	*0-9 pistettä*	*0-14 pistettä*
Keskitaso	*10-14 pistettä*	*15-19 pistettä*
Hyvä	*15-30 pistettä*	*20-30 pistettä*

Taulukko 4. Reittien ja aukioiden luokitusten raja-arvot, kun monipuolisuus- ja laatukriteerien summat esitettiin erikseen.

Luokitus	Reitit	Aukiot
Heikko	*0-4 pistettä*	*0-7 pistettä*
Keskitaso	*5-7 pistettä*	*8-9 pistettä*
Hyvä	*8-15 pistettä*	*10-15 pistettä*

Taulukko 5. Havainnointilomakkeen kymmenen ympäristön monipuolisuutta ja laatua mittaavaa kriteeriä.

Ympäristön monipuolisuus	Kriteeri ei toteudu	0	1	2	3	Kriteeri toteutuu
1. Pohjakerrosten aktiivisuus	•Rakennusten pohjakerroksissa ei sijaitse palveluita tai niihin ei ole käyntiä suoraan kadulta.					• Rakennusten pohjakerroksissa sijaitsee runsaasti palveluita, joihin on käynti suoraan kadulta. • Osa palveluista on avoinna myös ilta- tai yöaikaan. • Ainakin osa toiminnoista levittäytyy kesäaikana katutilaan, esim. terasseille. • Jos katuun rajautuu avointa tilaa, se on aktiivisessa käytössä (esim. torikauppa, vapaa-ajan vietto). • Sisä- ja ulkotilan välillä on hyvät yhteydet.
2. Asuminen ja sosiaalinen valvonta	•Kadun tai aukion tapahtumia ei näe asuinhuoneistojen ikkunoista.					• Kadun tai aukion tapahtumia voi seurata useista asuinhuoneistojen ikkunoista (1–3. kerros). • Ainakin osaan asunnoista liittyy ulkotiloja (etupihat, parvekkeet), joilta on näköyhteys kadulle. • Sisä- ja ulkotilan välillä on hyvät yhteydet.
3. Sekoittunut rakenne	• Kaikkien rakennusten käyttötarkoitus on sama. • Kaikki rakennukset on rakennettu samana aikakautena.					• Rakennuksissa on runsaasti erilaisia asuntoja, työpaikkoja sekä yksityisiä ja julkisia palveluita. • Ympäristössä on rakennuksia eri aikakausilta.
4. Visuaalinen monimuotoisuus ja kaupunkikulttuuri	• Rakennusten julkisivut ovat yksitoikkoisia tai tila rajautuu aitoihin, joutomaahan tai parkkikenttiin. • Katutilassa ei ole taidetta eikä merkkejä kaupunkikulttuurista.					• Rakennusten julkisivut ovat monipuolisia ja niistä aukeaa ikkunoita kadulle. • Näkymät huomioidaan tässä kohdassa (Lisäys) • Kadulla tai aukiolla on mahdollista nauttia taiteesta (veistokset, patsaat, tilataide tms.). • Ympäristössä näkyy merkkejä kaupunkikulttuurista tai katutaiteesta (julisteet, ilmoitukset, tarrat, kirjoitukset).
5. Toiminnalliset solmukohdat ja kohtaamispaikat	• Tarkasteltava reitin osa ei ole yhteydessä keskeisiin solmukohtiin. • Toimintojen ja visuaalisen ilmeen intensiviteetti on sama joka kohdassa reittiä. • Ulkotilaan ei sijoitu kohtaamisten ja toiminnan paikkoja.					• Reitin osa on yhteydessä vähintään yhteen keskeiseen aukioon tai muuhun solmukohtaan. • Ulkotila sisältää kohtaamisten ja toiminnan paikkoja: torimyyntiä, leikkipaikan, katukahvilan…
Katutilan fyysiset elementit						
6. Tilan mitoitus ja korttelirakenne	• Selkeää katutilaa ei muodostu tai tilan mitoitus on liian väljä. • Korttelit ovat pitkiä – viereiselle kadulle poikkeaminen vaatii pitkän kävelymatkan. Korttelirakenne voi olla myös vaikea hahmottaa.					• Katutila/aukio on selkeästi rajattu ja mitoitus on jalankulkijalle sopivan tiivis. • Korttelit ovat lyhyitä ja eri katujen välillä on helppoa liikkua. Korttelirakenne on selvästi hahmotettavissa.
7. Jalankulun asema katutilassa	• Autoliikenne tai pysäköinti vie lähes kaiken tilan ympäristössä. • Autoliikenteen nopeudet ovat korkeita. Kadun ylittäminen on vaikeaa tai onnistuu vain harvoista kohdista.					• Suurin osa tilasta on varattu jalankululle. • Autoliikenteen nopeudet ovat alhaisia. • Kadun ylittäminen on helppoa ja kadun voi ylittää turvallisesti lähes mistä vain.
8. Jalankulkualueiden fyysinen laatu ja varustelu	• Jalankulkualueet ovat heikkotasoisia: päällysteet ovat pelkkää asfalttia tai alueen kunto on huono. • Kadunkalusteita ei ole tarpeeksi tai ne ovat huomattavan huonokuntoisia.					• Kävelyalueiden rakentamisessa on käytetty monipuolisesti laadukkaita materiaaleja ja alueet ovat hyvässä kunnossa. • Jalankulkijoiden käytettävissä on riittävästi laadukkaita ja hyväkuntoisia kadunkalusteita (penkit, roskakorit, pysäkkikatokset ym.). • Jalankulkualueet on valaistu korkeatasoisesti. Sekä itse valaisimet että valaistus on suunniteltu hyvin jalankulkuympäristöön sopiviksi.
9. Viherympäristö ja hulevesien hallinta	• Katutilassa ei ole istutuksia, istutukset ovat tasoltaan heikkoja tai ne luovat turvattomuutta. • Katutilaan ei sisälly vettä läpäiseviä pintoja.					• Katutilassa on puita, istutuksia tai muuta kasvillisuutta, jotka parantavat ympäristön viihtyisyyttä ja muodostavat monilajisen kokonaisuuden. • Katutilaan liittyy vettä läpäiseviä pintoja, jotka imeyttävät ainakin osan kadulle kertyvistä hulevesistä.
10. Esteettömyys ja pyöräily	• Katuympäristössä on vaikeaa kulkea lastenvaunujen kanssa tai pyörätuolilla. • Reunakivet risteyksissä eivät ole madallettuja, portaat tai kadun päällyste vaikeuttavat kulkemista. • Katu soveltuu huonosti pyöräilyyn, kadulla ei ole pyörätietä, pyöräkaistoja eikä pyöräparkkia tai ne ovat tasoltaan heikkoja.					• Ympäristö on esteetöntä, eikä esim. kadun pinnoite, portaat tai reunakivet risteyksissä vaikeuta kulkemista. • Pyöräily on huomioitu kadun suunnittelussa. On selvää, missä kuuluu pyöräillä, verkosto on jatkuva ja järjestelyt risteyksissä pyöräilijän kannalta sujuvia. • Pyörien pysäköintiin on varattu keskeisten kohteiden kohdalla selkeä paikka ja riittävästi telineitä, joista ainakin osa on runkolukittavia.

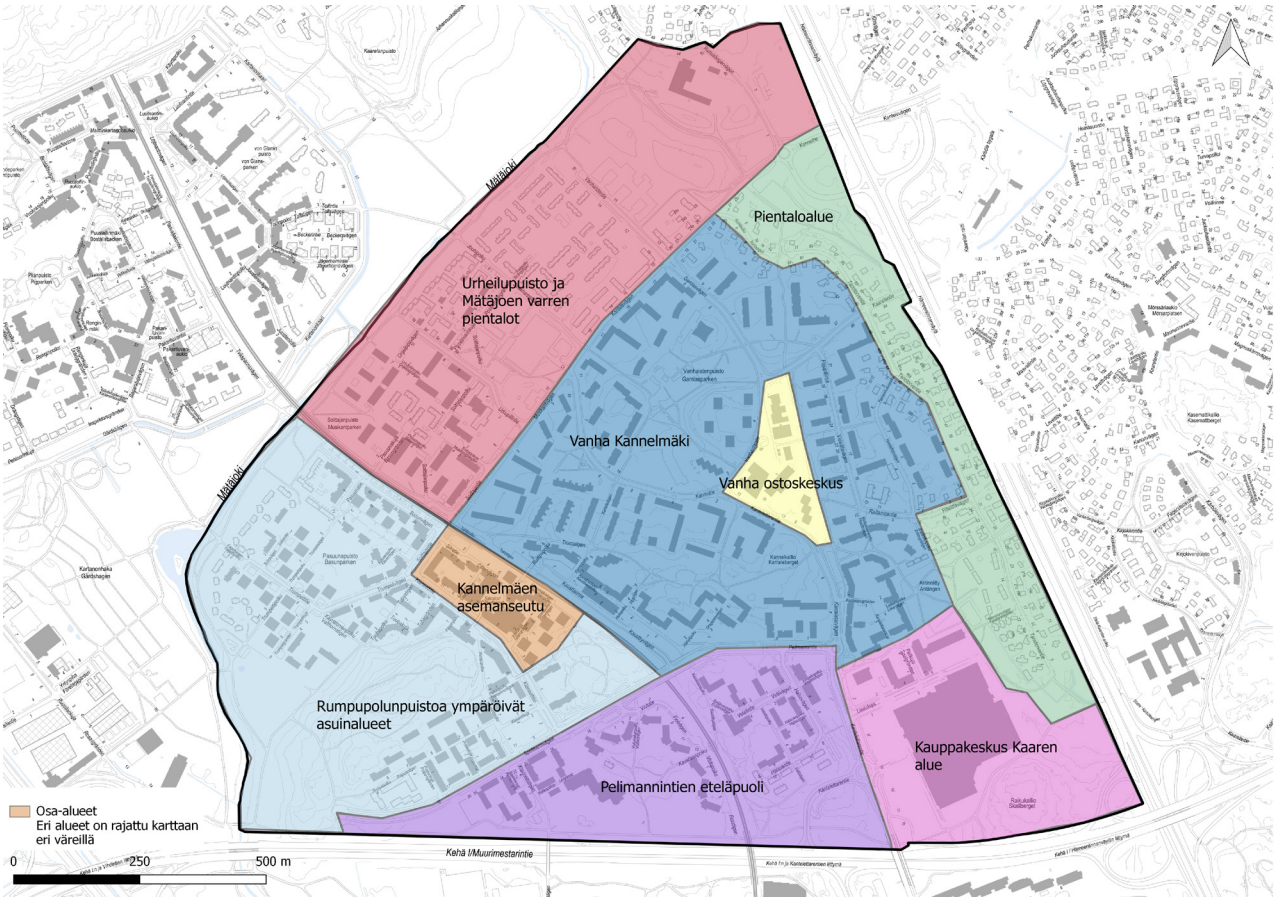
4 ALUERAJAUS JA OSA-ALUEET

Havainnointialueeseen liitettiin Kannelmäen osa-alueen lisäksi Kannelmäen pohjoinen koulu ja Runonlaulajantie. Tutkimusalue jaettiin kahdeksaan osa-alueeseen havainnoinnin helpottamiseksi (kuva 4). Osa-aluejaon perustana ovat rakennusten käyttötarkoitukset, asumismuodot sekä rakennuskannan ikä.

Jalankulkuympäristön havainnointi suoritettiin yhden työviikon aikana, viitenä arkipäivänä. Ensimmäisenä päivänä havainnoitiin Vanhan Kannelmäen melko yhtenäinen 1950- ja 1960-lukujen asuinalue sekä sen keskelle sijoittuva ostoskeskusalue.

Toisena päivänä siirryttiin tarkastelemaan yhtä Kannelmäen palvelukeskittymistä eli juna-aseman ympäristöä. Kolmantena päivänä käytiin läpi Urheilupuiston ja Mätäjoen varren alue, joka on asuintalovaltainen, mutta kattaa useita asuntotyyppejä eri aikakausilta. Samana päivänä tutkittiin myös tutkimusalueen itäosassa sijaitseva yhtenäinen pientaloalue ja kauppakeskus Kaaren toimisto- ja palvelukeskittymä. Kaaren edustalla liikennemäärät ovat selvästi muita alueita suuremmat ja ostoskeskus palvelee muitakin kuin lähialueiden asukkaita.

Viimeisinä päivinä havainnoitiin radan eteläpuolisia asuinalueita Pelimannintien eteläpuolelle sekä Rumpupolun puiston ympäristössä. Molemmilla alueilla sijaitsee pääosin asuinrakennuksia muutamia päiväkoteja lukuun ottamatta. Näille alueille on tyypillistä palveluiden vähäisyys, sillä ne sijaitsevat palvelukeskittymien välimaastossa tai läheisyydessä.



Kuva 4. Kannelmäen jalankulkuympäristön havainnoinnin helpottamiseksi tutkimusalue jaettiin kahdeksaan osa-alueeseen.

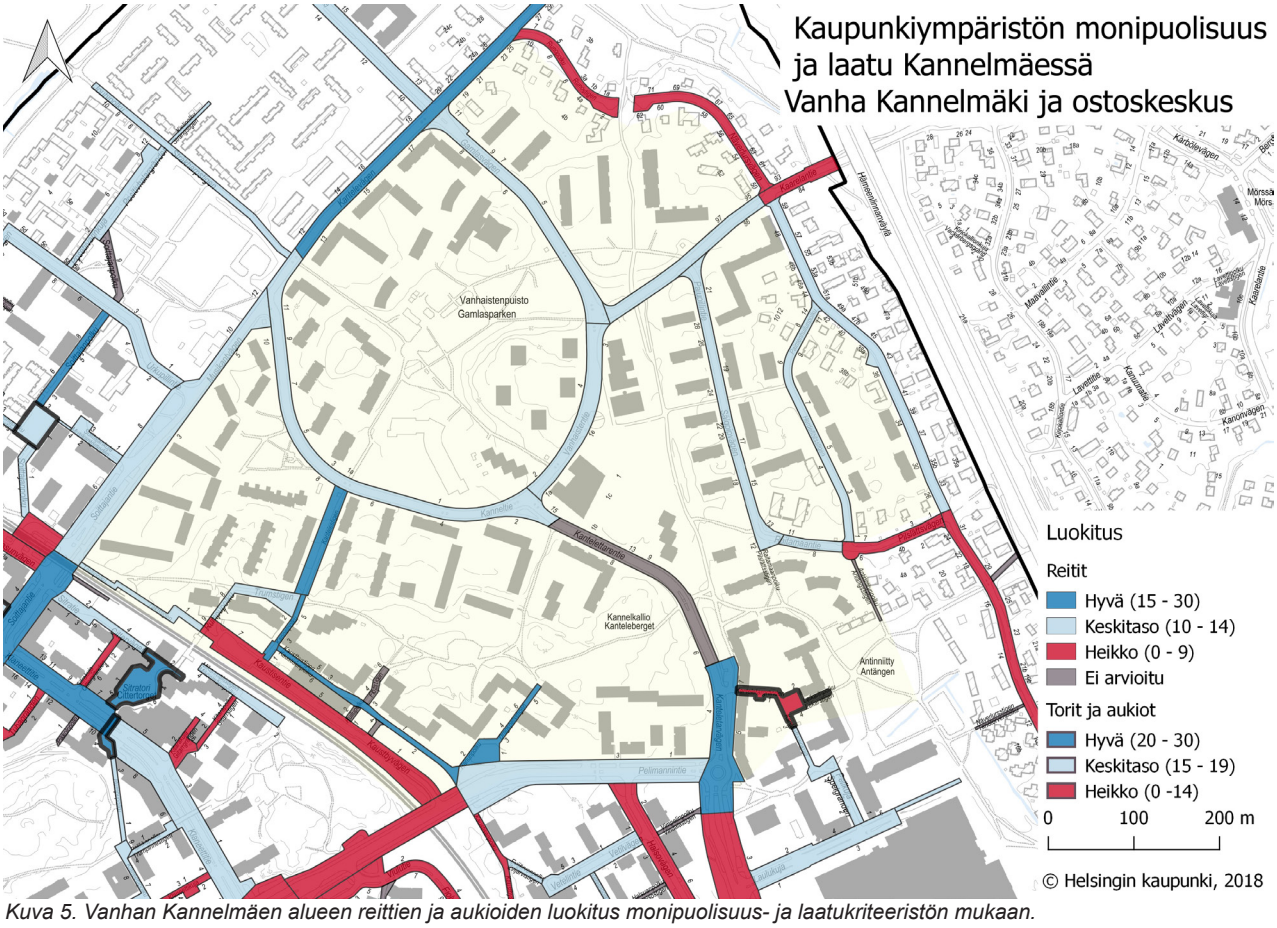
5 HAVAINNOINTI

5.1 Vanha Kannelmäki ja ostoskeskus

Vanhan Kannelmäen alue on yhtenäistä pääosin 1950- ja 1960-luvuilla rakentunutta kerrostalovaltaista asuinaluetta. Alueen toiminnot sekä julkiset ja kaupalliset palvelut ovat sijoittuneet ympyrämäisesti kiertävän Kanneltien varteen. Vanha Kannelmäki rajautuu lännessä Soittajantiehen, etelässä Kannelmäen juna-asemaan ja Kannelkallion metsäiseen puistoalueeseen sekä idässä Kannelmäen pientaloalueeseen (kuva 5). Jalankulun laadun arvioinnissa rakennuskannaltaan yhtenäiseen Vanhan Kannelmäen tarkastelualueeseen on yhdistetty myös uudempia 1980-2000 –luvulla rakentuneita kohteita junaradan tuntumasta Pelimannintien ja Kaustisentien varrelta sekä Kantelettarentien itäpuolelta.

Vanhassa Kannelmäessä sijaitsee koulu, päiväkoti, leikkipuisto, kirkko sekä muita julkisia palveluita kuten koira-aitaus, liikuntapaikkoja sekä terveysasema. Kanneltien varrella sijaitsee myös urheilupuisto (kuva 6). Kirkko ja mäen päällä sijaitsevat kahdeksankerroksiset kerrostalot ovat alueen maa-

Kuva 6. Urheilupuisto tarjoaa paljon aktiviteetteja ja muun muassa runkolukittavia pyöräparkkeja.



Kuva 5. Vanhan Kannelmäen alueen reittien ja aukioiden luokitus monipuolisuus- ja laatukriteeristön mukaan.

Kuva 7. Kannelmäen kirkko on yksi alueen maamerkeistä.

Kuva 8. Pelimannintiellä ja Kanneltiellä (pohjoisosa) sosiaalinen valvonta toteutuu hyvin.

Kuva 9. Kanneltiellä sosiaalinen valvonta toteutuu hyvin.

merkkejä (kuva 7). Alueen kaupalliset palvelut kuten kauppa ja ravintolat sijoittuvat Kannelmäen vanhaan ostoskeskukseen, mutta yksittäisiä palveluita sijaitsee myös Kanneltien varressa. Ostoskeskuksen aluetta uudistetaan lähitulevaisuudessa. Nykyiset matalat liikerakennukset puretaan ja alueelle rakentuu asuinkerrostaloja sekä kivijalkapalveluita. Havainnointitilanteessa ostoskeskuksen alueen uudistaminen oli alkanut vasta osin, ja alueen palvelut sijoittuivat vielä ostoskeskuksen alueelle asuinrakennuksista erillisiin mataliin rakennuksiin. Näin ollen esimerkiksi asuinrakennusten pohjakerrokset tai katutila eivät usein ole aktiivisessa käytössä. Muista alueista poiketen Kauppakeskus Kaaren viereen Kantelettarentien itäpuolen uudempiin pienkerrostaloihin on sijoitettu palveluita kivijalkaan ja ulkotilassa on yksittäisiä pöytiä (kuva 8).

Katutilan fyysiset ominaisuudet saavat usein korkeammat pisteet Vanhan Kannelmäen alueella verrattuna ympäristön monipuolisuutta mittaaviin kriteereihin. Sosiaalinen valvonta on usein hyvää etenkin pääkaduilla, mutta sitä rajoittaa toisinaan rakennusten sijainti etäällä katutilasta sekä korkeaksi kasvaneet puut ja pensaat kadun ja asuinrakennusten välissä. Myös talojen umpinaiset päädyt tuovat haasteita sosiaaliselle valvonnalle. Erityisen hyvä sosiaalinen valvonta on Kanneltien pohjoisosassa, missä asunnot aukeavat katutilaan ja kaduntasossa sijaitsee rivitalojen pihoja (kuva 9). Sosiaalinen valvonta toteutuu myös Pelimannintien Kantelettarentien päädyssä uusissa 2000-luvun asuinrakennuksissa (kuva 10). Matalat rakennukset ja kattava sosiaalinen valvonta lisäävät myös turvallisuuden tunnetta. Ongelmakohdaksi muodostuu Kaustisentie, joka rajautuu terveysaseman julkisivuun ja parkkipaikkaan, eikä sosiaalista valvontaa synny lainkaan (kuva 11). Asuinrakennukset sijoittuvat korkeammalle Kaustisenpolun varteen ja katutila rajautuu etelässä junaradan suojaviheralueeseen. Kaustisentielle ei myöskään muodostu toimintojen kautta elämää tai kohtaamisia katutilassa. Vanhan Kannelmäen osa-alueella on myös yksittäisiä merkkejä katutaiteesta kuten Soittajantien maalattu sähkökaappi ja Kaarelantien värikkäät puuaidat.

Kuva 10. Pelimannintien itäpäädyssä sosiaalinen valvonta toteutuu hyvin.

Kuva 11. Kaustisentiellä sosiaalinen valvonta on vähäistä.

Kuva 12. Kannelmäen vanhassa ostoskeskuksessa on palveluita, mutta kadun leveys vaikeuttaa ylitystä.

Kuva 13. Huonokuntoinen hulevesikouru sijaitsee keskellä kulkuväylää Kaustisenpolulla.

Alueen kaupalliset palvelut ovat usein keskittyneet yksittäisiin paikkoihin kuten ostoskeskukseen tai Kantelettarentien varteen Kaaren läheisyyteen, ja rakennukset edustavat useimmiten samaa aikakautta yksittäisiä uudis- ja täydennysrakentamiskohteita lukuun ottamatta. Kannelmäen vanhan ostoskeskuksen ravintolat ovat rakentaneet terasseja, ja osa palveluista on avoinna myös yöaikaan (kuva 12).

Julkiset palvelut sijoittuvat Kanneltien varteen ja ympäristöön. Vanhaistentien pohjoisosassa sijaitseva kirkko luo reitille mielenkiintoa arkkitehtuurillaan ja lisäksi katuosuus päättyy solmukohtaan, Kannelmäen ostoskeskukseen. Vanhaistentien ympäristössä sijaitsee myös paljon julkisia palveluita kuten koira-aitaus, liikuntapaikka sekä reitti Vanhaistenpuiston leikkipuistoon. Ostoskeskuksen lisäksi toinen merkittävä solmukohta on juna-asema, minne on osa-alueen uudemmilta alueilta junaradan varresta hyvät yhteydet.

Tarkasteltavien katualueiden tyyppi vaihtelee kevyenliikenteen kaduista alueellisiin kokoojakatuihin. Useimmiten jalankululle on varattu oma tilansa muutamaa poikkeusta lukuun ottamatta. Pelimannintiellä kadun ylityksiä on melko vähän, ja kadun leveys vaikeuttaa paikoittain turvallista ylittämistä mistä tahansa kohtaa katua.

Kuva 14. Soittajantien tammirivistö luo viihtyisyyttä.

Kuva 15. Pyöräily ja kävely on erotettu toisistaan Pelimannintiellä.

Jalankulkualueiden pintamateriaaleissa on paikoittain parantamisen varaa. Useimmiten katutilassa on liian vähän istumismahdollisuuksia ja penkkien lukumäärä on puutteellinen. Vanhaistentiellä ostoskeskuksen edustalla jalankulkualueen valaistus on puutteellinen. Kaustisenpolku saa kokonaistarkastelussa melko korkeat pisteet, mutta reittiä halkova hulevesikouru (kuva 13) sijaitsee vaarallisesti keskellä kulkuväylää ja aiheuttaa pyöräilijöille ja terveyskeskukseen kulkeville mahdollisia vaaratilanteita.

Vanha Kannelmäki on hyvin vehreä kauttaaltaan. Erityisen hyvä viherympäristö on Soittajantiellä, missä sijaitseva tammirivistö tuo elävyyttä katualueelle, ja vettä läpäiseviä pintoja on runsaasti (kuva 14). Toinen erityisen monimuotoinen viherympäristö sijaitsee Raitamaantien ja Paimenhuilunpolun alueella, missä kadun laidalla sijaitseva niitty lisää viihtyisyyttä ja luonnon monimuotoisuutta. Parannettavaa on etenkin Kanneltien eteläosassa sekä Kaustisentiellä. Kanneltiellä kasvillisuus on osittain kasvanut kävelykadun eteen ja kasvillisuus on muutenkin puutteellista. Sen sijaan Kaustisentiellä kasvillisuus on hoitamatonta ja vettä läpäisevää pintaa on vähän.

Pyörätiet on useimmiten erotettu jalankulusta kokoojakaduilla (kuva 15). Muuten pyöräliikenne kulkee ajoneuvoliikenteen seassa tai yhdistetyillä kevyenliikenteen väylillä. Ainoastaan urheilupuiston edustalle on sijoitettu pyöräpysäköintiä. Jalkakäytävät on usein sijoitettu molemmille puolille tietä, mutta asuintalovaltaisilla alueilla kuten Paimenhuilunpolulla jalkakäytävä sijaitsee vain toisella puolella katua. Esteettömyyteen on panostettu vaihtelevasti, esimerkiksi kadun ylityskohtien reunakiviä ei ole madallettu kaikkialla (kuva 16).

Kuva 16. Reunakiveyksiä ei ole madallettu Kantelettarenkujan (aukio) reunalla.

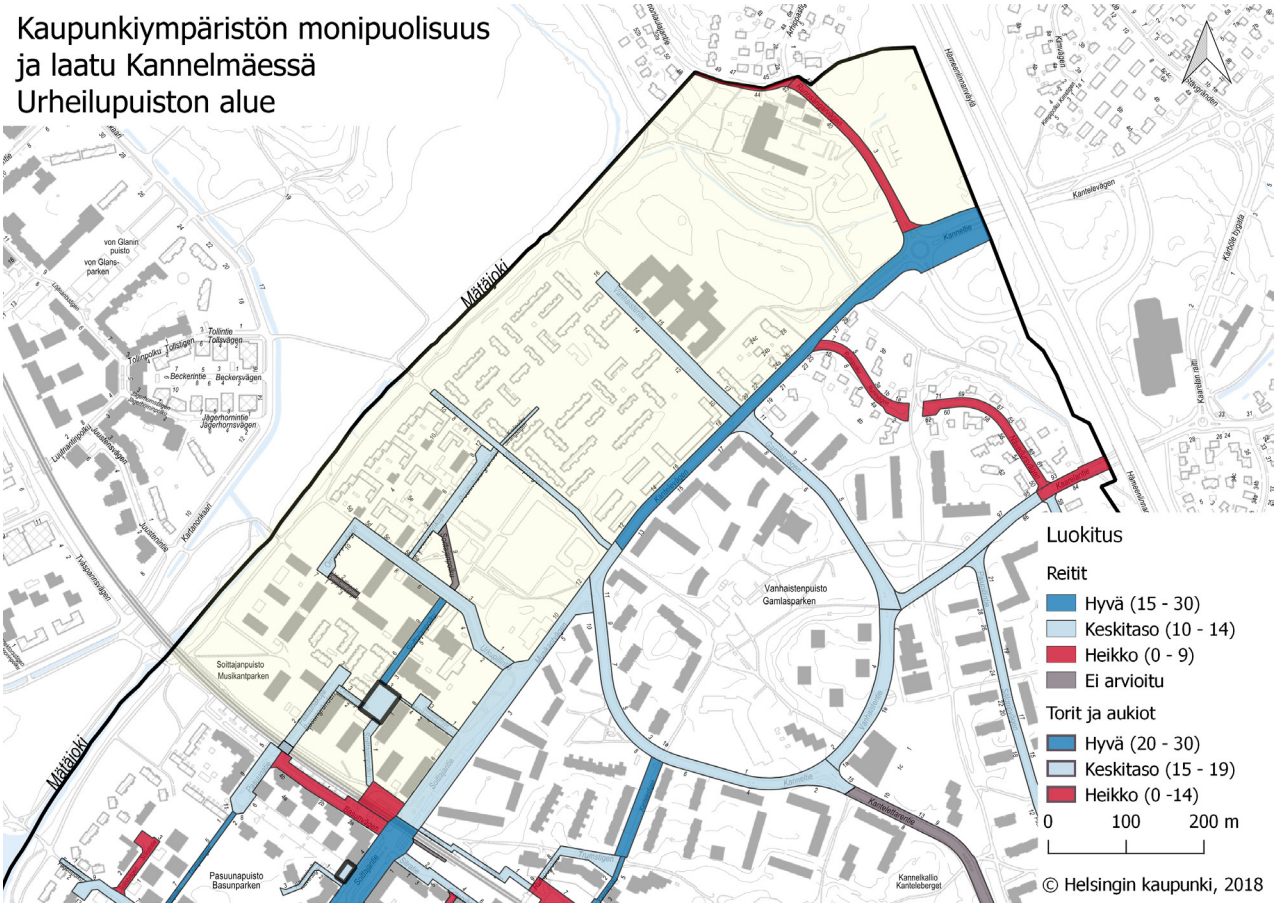
5.2 Urheilupuisto ja Mätäjoen varren pientalot

Urheilupuiston ja Mätäjoen varren pientalojen osa-alue rajautuu luoteessa Mätäjokeen, lounaassa lentokentälle johtavaan junarataan, kaakossa Soittajantiehen sekä Kanneltiehen ja koillisessa Hämeenlinnanväylään (kuva 17). Alue koostuu pääosin asuinalueista, mutta siellä sijaitsee myös muutamia päiväkoteja ja palvelutaloja.

Alueen eteläpuolella on 1970-luvulla rakennettuja asuinkerrostaloja (Helsingin kuntarekisteri - lupa- ja rakennustiedot 2018). Monissa alueen asuinkerrostaloissa päädyt ovat umpinaisia ja ikkunattomia. Uudemmat, 2000 –luvulla rakennetut rakennukset tekevät alueen miljööstä rakenteellisesti hieman monipuolisemman. Niiden muodostama kokonaisuus sijaitsee Soittajantorin ympäristössä (Helsingin kuntarekisteri - lupa- ja rakennustiedot 2018). Soittajantori on rakenteellisesti hyvässä kunnossa (runsaasti penkkejä, roskakoreja ja hyvä valaistus), mutta toimintojen ja taiteen puutoksen takia se on vähäisellä käytöllä ja esteettisesti yksitoikkoinen. Se toimii kuitenkin lähiasukkaiden kohtaamispaikkana ja on mittakaavaltaan miellyttävä kävelijälle.

Soittajantorin viereisessä sijaitsevassa asuinkerrostalossa on kivijalassa päiväkoti. Torin ympäristössä on hyvä sosiaalinen valvonta kokonaisuudessaan, ja mittakaava on jalankulkijalle sopivan tiivis. Palveluiden puuttumisen vuoksi alue on kuitenkin vähäisellä käytöllä. Kasvillisuus on myös paikoittain kasvanut liikaa. Soittajanpolun eteläpäädystä löytyy viihtyisä pieni nurmialue, mutta penkkien puutos vähentää sen käyttöä (kuva 18). Katutilan pintamateriaalien kunto on pääsääntöisesti hyvää, mutta Pasuunapolulla on routavaurioita, joissa asfaltti on repeillyt (kuva 19).

Keskellä osa-aluetta sijaitsee Kannelmäen liikuntapuisto. Liikuntapuiston ja Mätäjoen välissä on 2000 –luvulla rakennettuja asuintaloja. Alueen pohjoispuolella sijaitsee yhtenäinen 1970 –luvulla rakennettu rivitaloalue, Kannelkylä. (Helsingin kuntarekisteri - lupa- ja rakennustiedot 2018) Kannelkylä on maisemakulttuurisesti arvokasta aluetta (Helsingin maisemakulttuurikartta 2016). Kannelmäen liikuntapuiston ympäristö pitää sisällään myös vanhainkoteja, Kannelmäen palvelutalon Urkupillintiellä sekä Helsingin seniorisäätiön Kannelkodin Vanhaistentiellä. Liikuntapuisto toimii kohtaamispaikkana alueellisesti, ja sitä ympäröivään puistoon avautuu kävelyreiteistä miellyttäviä näkymiä. Alueella sijaitsee myös katutaidetta. Urkupillintiellä on talon päädyssä muraali, joka



Kuva 17. Urheilupuiston alueella suuri osa monipuolisuus- ja laatukriteeristön mukaisesti luokitelluista katusegmenteistä on keskitasoa.

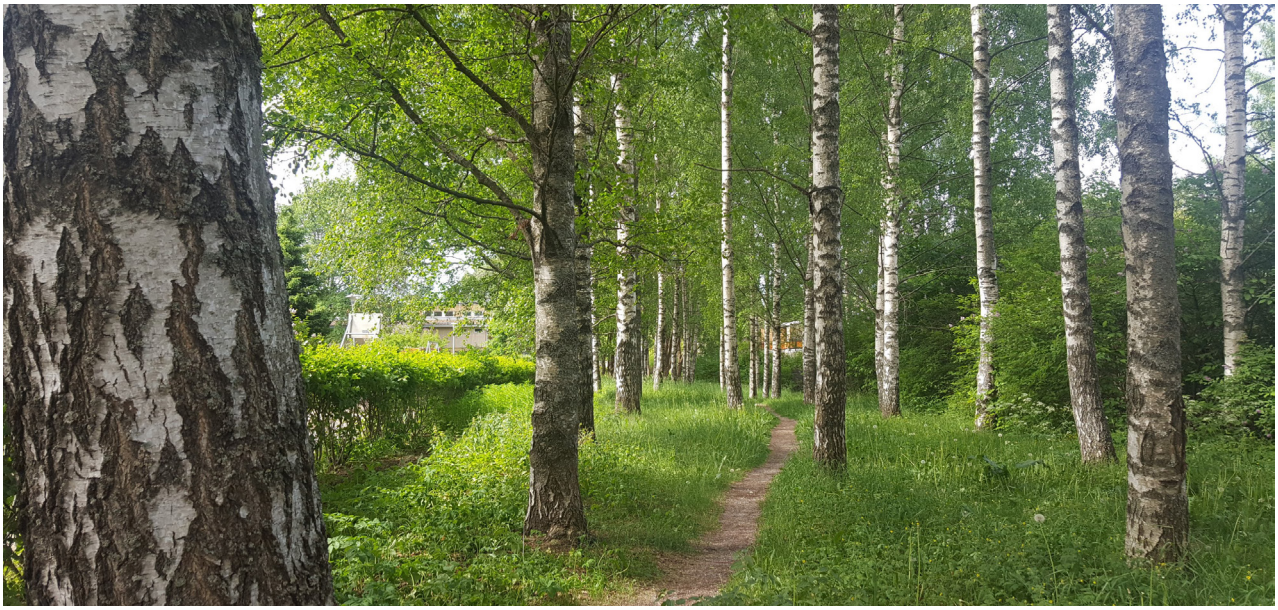
Kuva 18. Soittajanpolulla viheralue on vähäisellä käytöllä penkkien puutoksen takia.

Kuva 19. Pasuunapolulla on pahoja routavaurioita.

luo identiteettiä alueellisesti (kuva 20). Alue on liikenteellisesti melko hiljainen, mutta jalankulkua rajoittaa paikoittain teiden ylityskohtien puutos. Alueen pohjoispuolella sijaitseva Vanhaistentie pitää sisällään houkuttelevia viheryhteyksiä korttelialueiden väleissä (kuva 21). Kyseisen kadun ylittäminen on kuitenkin vaikeaa ylityskohtien puutoksen takia, ja paikoittain kasvillisuus tien laidalla on kulunut oikopolkujen myötä.

Alueen pohjoispuolella sijaitsevalla Runonlaulajantiellä ei ole juuri lainkaan sosiaalista valvontaa. Kyseisen tien pintamateriaalit ovat paikoittain erittäin huonossa kunnossa varsinkin omakotitaloalueen päädyssä.

Kuva 20. Urkupillintiellä sijaitsee muraali.

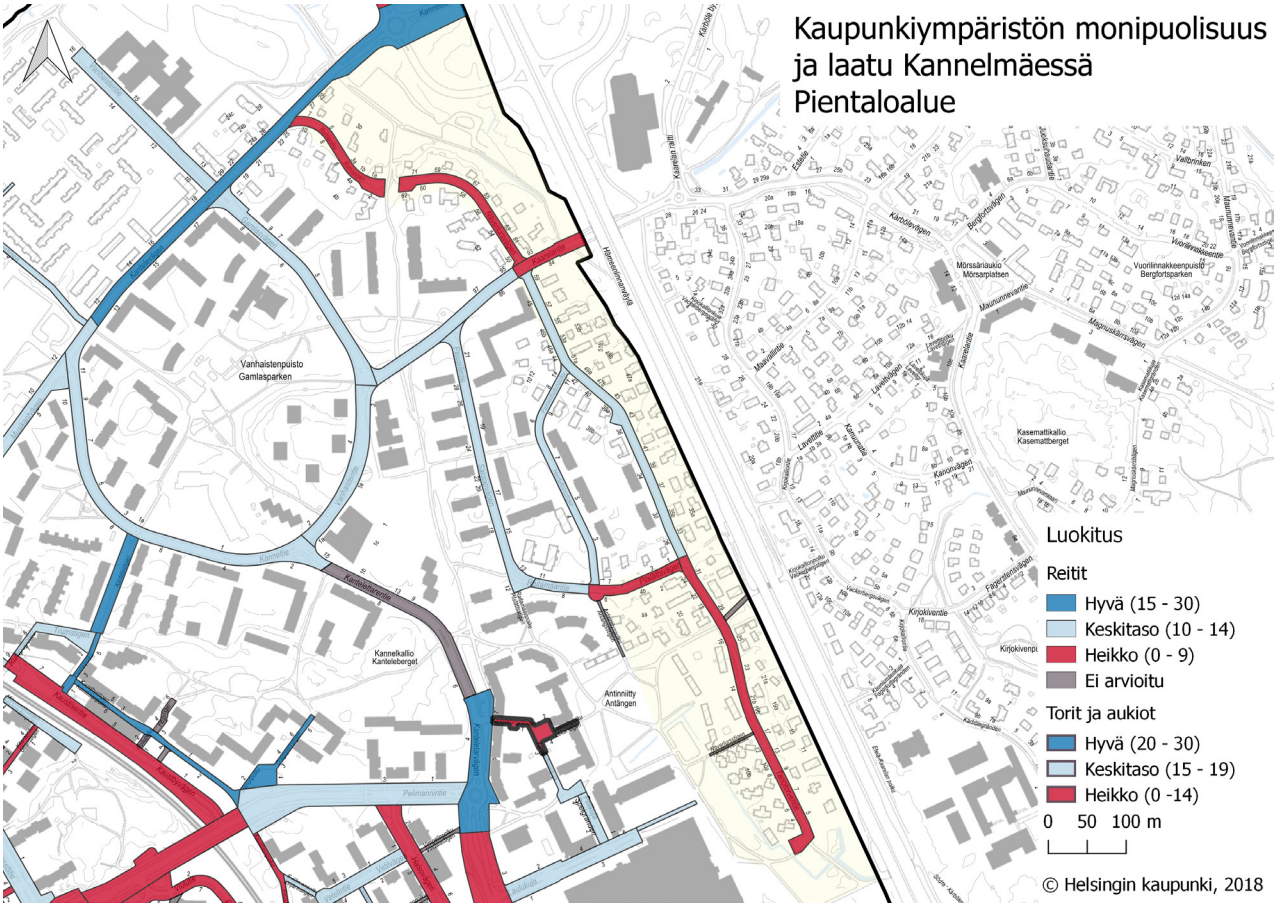


Kuva 21. Vanhaistentieltä lähtee viheryhteyksiä korttelialueiden väleihin.

5.3 Pientaloalue

Pientaloalue rajautuu lännessä Hämeenlinnanväylään ja idässä Vanhan Kannelmäen osa-alueeseen (kuva 22). Se koostuu Tanotorventiestä, ja siitä haarautuvista pienemmistä sivukaduista. Tanotorventien ilme on kauttaaltaan melko yhtenäinen, sillä alue on asuintalovaltainen, eikä siellä sijaitse lainkaan palveluita. Sosiaalinen valvonta toteutuu paikoittain hyvin omakotitalojen pihamailta (kuva 23). Monet pihamaat rajautuvat kuitenkin korkeaan aitaan, joten tällöin sosiaalinen valvonta ei toteudu aivan yhtä hyvin. Valvonta ei toteudu myöskään Kaarelantien kohdalla, sillä ympäröivistä asuinrakennuksista ei näy lainkaan kadulle. Osa-alueen rakennuksista valtaosa on omakotitaloja muutamaa asuinkerrostaloa lukuun ottamatta. Ainoana kohtaamispaikkana toimii Kaarelantien varressa sijaitseva huoltoasema, vaikka sekin on lähinnä autoilevien kohtaamispaikka.

Katutilan mitoitukset ovat sivukaduilla kävelijälle sopivan tiiviitä. Korttelirakenne on kuitenkin esimerkiksi Tanotorventiellä vaikeasti hahmotettavissa pitkien etäisyyksien takia. Paikoittain jalkakäytäviä ei ole lainkaan, joten jalankulku tapahtuu autojen seassa, välillä jopa keskellä katua (kuva 23). Jalankulkualueiden fyysinen laatu on kauttaaltaan tasaista. Valaistus toteutuu kaikkialla, mutta esimerkiksi penkkejä tai roskakoreja ei ole. Kasvillisuus on koko alueella monipuolista, mutta se sijoittuu pääsääntöisesti asuinrakennusten pihoille. Osittain kasvillisuus valuu tonteilta kävelytielle peittäen näkyvyyttä sekä rajoittaen kulkua. Tanotorventien eteläpäädyssä hyvin toteutetut pensasistutukset rajaavat jalkakäytävän autotiestä (kuva 24). Viihtyisyyttä lisää kasvillisuuden lisäksi joidenkin omakotitalojen pihamailla sijaitsevat veistokset ja muu taide sekä hyvin hoidettu kasvillisuus (kuva 25). Esteettömyys toteutuu, mutta paikoittain tien ylittämistä hankaloittavat madaltamattomat reunakivet.



Kuva 22. Pientaloalue luokiteltuna kaupunkiympäristön monipuolisuus- ja laatukriteerien mukaan.

Kuva 23. Tanotorventien pohjoispäädyssä sosiaalinen valvonta toimii, mutta jalankulkija joutuu kävelemään keskellä tietä.

Kuva 24. Jalkakäytävä on erotettu autotiestä pensasistutuksin.

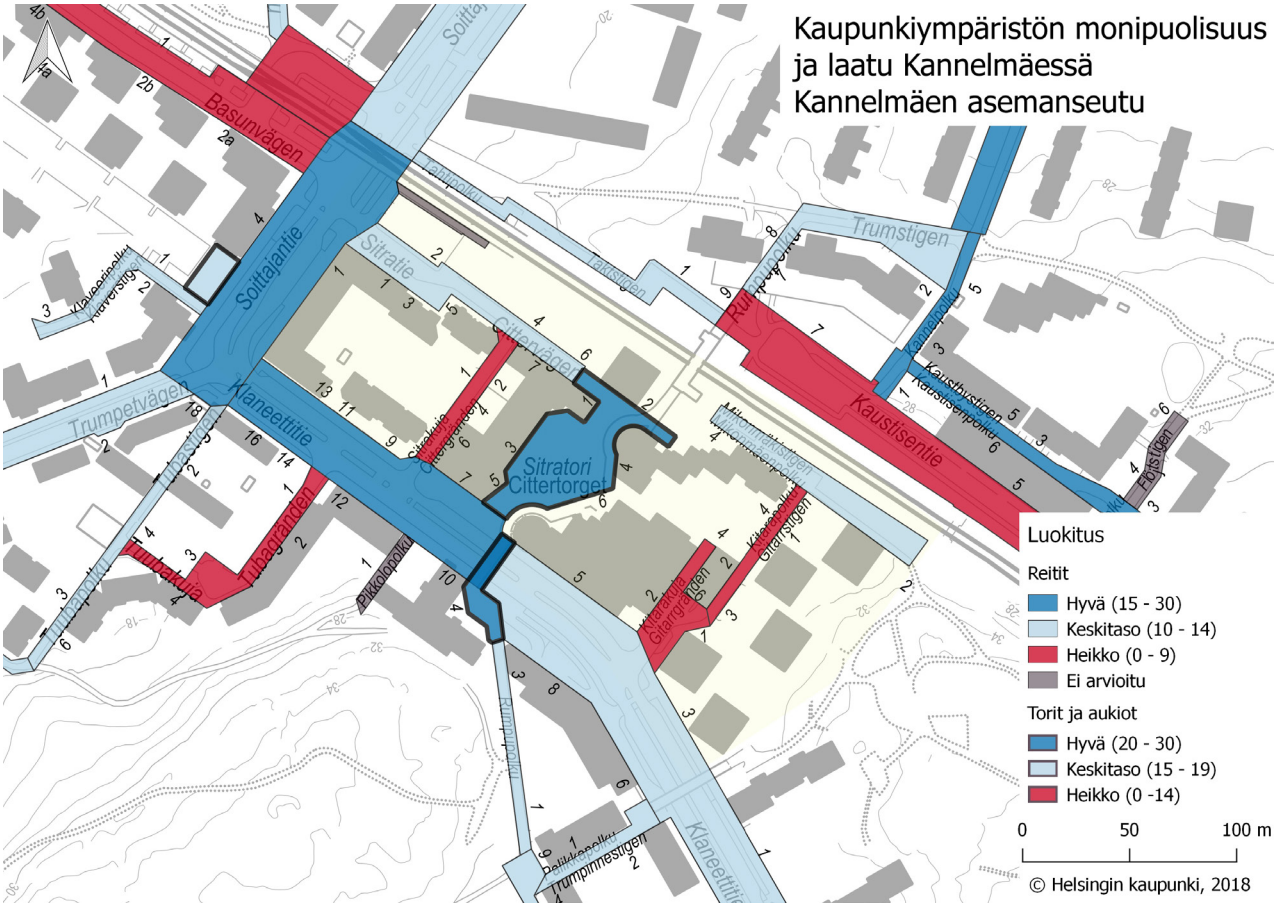
Kuva 25. Omakotitalojen pihamailla sijaitsevat istutukset lisäävät katutilan viihtyisyyttä.

5.4 Kannelmäen asemanseutu

Kannelmäen asemanseutu sijoittuu tutkimusalueen keskivaiheille ja vanhan Kannelmäen alueesta luonaaseen (kuva 26). Kannelmäen juna-asema ja sitä ympäröivät pistetalot on rakennettu 1970-luvun puolessa välissä. Alue on täydentynyt 1980-luvun puolessa välissä. Lopullisen ilmeen asemanseutu on kuitenkin saanut Kanneltalon valmistuttua Sitratorille vuonna 1992. (Helsingin kuntarekisteri - lupa- ja rakennustiedot 2018) Alueella sijaitsee toisistaan laadullisesti poikkeavia kävelyreittejä.

Palveluita alueella on runsaasti, mutta ne keskittyvät Sitratorin ympäristöön. Sitratorilla palvelut ovat levittäytyneet katutilaan, ja osa on auki myös yöhön saakka. Palveluita löytyy myös Klaneettitien varresta ja muutamia Sitratieltä. 1970-luvun puolessa välissä rakennetulla alueella Kitarakujan ja Kitarapolun ympäristössä palveluita ei ole lainkaan. Sosiaalinen valvonta ei ole osa-alueella kovin kattavaa, sillä suurin osa rakennuksista etenkin Sitratorin ympäristössä on liiketiloja. Katutilaan rajautuvia parvekkeita ja ikkunoita ei ole paljoa Soittajantietä lukuun ottamatta. Soittajantiellä sosiaalinen valvonta toteutuu hyvin, koska kadulle aukeaa molemmilta puolilta ikkunoita ja parvekkeita asuinkerrostaloista. Rakennusten käyttötarkoitus on etenkin asemanseudulla hyvin sekoittunutta. Sitratorilla sijaitsee kaupallisten palveluiden lisäksi myös julkisia palveluita kuten Kanneltalon kirjasto ja Kannelmäen nuorisotalo. Vanhalla alueella ei kuitenkaan ole sekoittunutta rakennetta, vaan kaikkien rakennusten käyttötarkoitus on sama.

Visuaalinen monimuotoisuus on alueella runsasta. Sitratorilla on monia erilaisia merkkejä katutaiteesta sekä kaupunkikulttuurista, kuten veistostaidetta ja tilaustyönä tehtyjä graffiteja (kuva 28). Soittajantien ja Klaneettitien risteyksessä sijaitsevassa luhtitalossa on kaunis muraali (kuva 27), joka lisää alueellista viihtyisyyttä. Muutamia sähkökaappejakin on osa-alueella maalattu värikkäiksi. Kaikki solmukoh-



Kuva 26. Kannelmäen asemanseutu luokiteltuna monipuolisuus- ja laatukriteeristön mukaisesti.

Kuva 27. Klaneettitien ja Soittajantien risteyksessä sijaitsevan luhtitalon muraali (Rekomaa, 2017).

Kuva 28. Sitratorilla on monipuolisesti katutaidetta.

Kuva 29. Sitrakuja ei houkuttele läpikulkuun.

Kuva 30. Klaneettitien itäpäädyssä kasvillisuus on melko hoitamatonta.

dat sijaitsevat asemanseudun tai Sitratorin alueella.

Asemanseudun ympäristön kävelyreittien mittakaava on miellyttävä. Jalankulkijan näkökulmasta Klaneettitien korttelirakenne on kuitenkin liian pitkä. Kitarakujalle ei selkeää korttelirakennetta synny, ja sen ympärillä sijaitsevat parkkialueet vähentävät viihtyisyyttä. Samoin Sitratiellä viihtyisyys kärsii vieressä olevan parkkikentän johdosta. Jalankulun asema on toissijainen myös Sitrakujalla. Sitrakujalla liikkuu raskaita ajoneuvoja, sillä siellä sijaitsee Sitratorin ruokakauppojen ja muiden palveluiden kuten Postin lastauslaiturit (kuva 29).

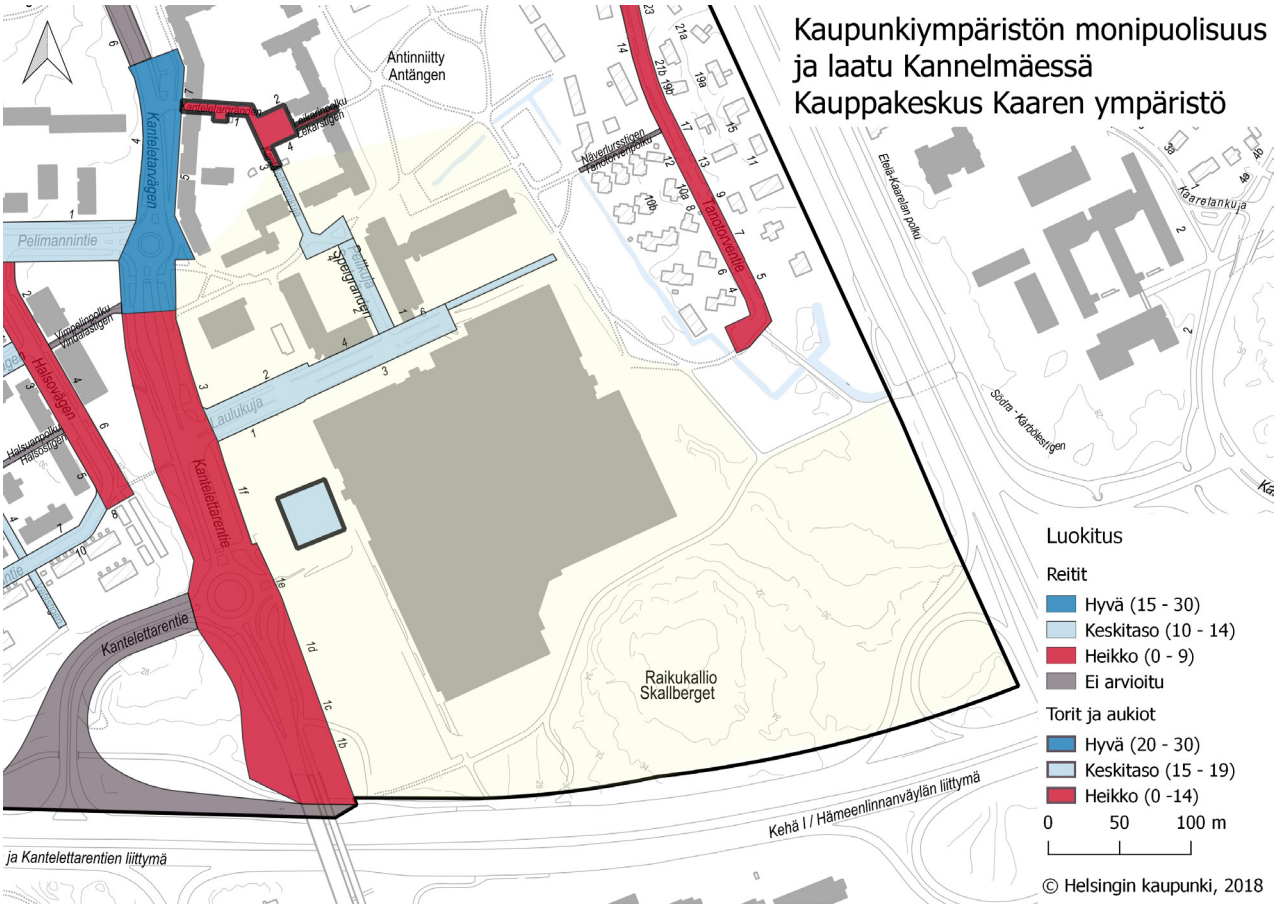
Jalankulkualueiden fyysinen laatu ja varustelu on Sitratoria lukuun ottamatta puutteellinen. Sitratorilla on kattavasti penkkejä, pyöräpysäköintiä ja roskakoreja. Myös valaistus on hoidettu hyvin. Pintamateriaalit ovat alueellisesti hyvässä kunnossa, mutta Kitarakujalla asfaltti on repeillyt, ja täten vaikuttaa esteettömyyteen. Kasvillisuuden käyttö on paikoittain onnistunutta, kuten Soittajantiellä, mutta muuten melko vähäistä. Soittajantielläkin toinen puoli kadusta on lähes täysin vettä läpäisemätöntä pintaa. Kasvillisuus aiheuttaa ongelmia esimerkiksi Klaneettitiellä, missä pensaskasvillisuus peittää näkyvyyksiä kevyenliikenteen väylän mutkassa ja aiheuttaa siten yhteentörmäysriskejä esimerkiksi pyöräilijöille. Kannelmäen juna-aseman puolella Klaneettitiellä jalankulkuväylälle on kaatunut pienehköjä puita ja kasvillisuus on pitkälti hoitamatonta (kuva 30). Esteettömyys on huomioitu hyvin Sitratorin ympäristössä. Kanneltaloon johtaa torilta loiva luiska, joka kertoo esteettömyyden huomioinnista. Esteettömyys toteutuu alueella kauttaaltaan kohtalaisesti Sitrakujaa lukuun ottamatta (kuva 29).

5.5 Kauppakeskus Kaaren ympäristö

Kauppakeskus Kaaren alue sijaitsee tutkimusalueen kaakkoiskulmassa, Hämeenlinnanväylän ja Kehä I:n risteyksessä (kuva 31). Kauppakeskus Kaari valmistui vuonna 2013 entisen hypermarket Prisman tilalle. Prisma sijaitsee edelleen kauppakeskuksessa ja on kokoluokaltaan Suomen suurin ruokakauppa (Helsingin sanomat 2017). Asemakaavassa on mahdollistettu myös uusien toimistorakennusten, huoltoaseman ja terveysaseman rakentaminen alueelle. Kaari on tärkeä toiminnallinen solmukohta, ja Kannelmäen palveluista suuri osa sijoittuukin kauppakeskukseen. Kauppakeskuksen Prisma on avoinna ympäri vuorokauden ja kauppakeskus iltayhteentoista asti. Keskusta ympäröivät pohjoisessa Fazerin toimistotalo sekä muita toimisto- ja liikerakennuksia, kaksi bensa-asemaa ja edustalle sijoittuneet parkkipaikat. Liikenteen volyymi on selkeästi korkeampi kuin muilla Kannelmäen osa-alueilla. Kantelettarentietä pitkin pääsee myös liittymään Kehä I:lle. Kauppakeskusta ympäröivistä katu- ja torialueista vain pääovien eteen sijoittuvalla aukiolla on penkkejä ja toimintaa katutilassa. Useimmiten katutila rajautuu parkkikenttiin.

Kauppakeskuksen ympäristöön sijoittuu vain muutamia asuinrakennuksia Pelikujan varteen, minkä vuoksi sosiaalinen valvonta alueella on vähäistä. Kantelettarentiellä on mahdollisuuksia sosiaaliseen valvontaan, mutta tielle suuntautuvat rakennukset ovat toimistokäytössä ja peittyvät sankan puuston taakse (kuva 32). Rakenne on suhteellisen sekoittunutta, sillä alueella sijaitsee sekä muutamia asuntorakennuksia, työpaikkoja että palveluita. Toimistotalojen pohjakerroksissa on yksittäisiä palveluita, jotka eivät kuitenkaan avaudu katutilaan. Kauppakeskukseen on sisäänkäynti vain kahdesta kohtaa, ja yksittäisiä palveluita on sijoitettu julkisivuun. Kaaren edustalle on kuitenkin tuotu jäätelökioski sekä torimyyntipiste, ja aukiolla on panostettu viihtyisyyteen kattavilla fyysisillä ominaisuuksilla kuten penkeillä, runkolukittavilla pyöräparkeilla ja pienillä istutuksilla. Aukion pinnanmateriaali on lisäksi laadukasta, ja penkkien muotokieli sekä väritys luovat katutaidetta ympäristölle (kuva 33).

Parkkipaikat ja autoliikenne vievät suuren osan alueen katutilasta (kuvat 34 ja 35). Esimerkiksi Kantelettarentiellä korttelirakennetta ei synny, sillä katu rajautuu parkkipaikkoihin ja metsikköön. Kantelettarentiellä parkkipaikkaa reunustaa osalta matkaa myös korkea aita, joka rajoittaa liikkumista. Laulukujalla ja Kantelettarentiellä pyöräilyn reitti on selkeä, ja



Kuva 31. Kauppakeskus Kaaren ympäristö monipuolisuus- ja laatukriteeristön mukaisella luokituksella.

Kuva 32. Sosiaalinen valvonta ei toteudu Kantelettarentiellä.

Kuva 33. Kaaren edustan aukiolla on penkkejä, torimyyntiä ja pyöräpysäköintiä.

pyöräliikenne on eroteltu jalankulusta. Jalankulkijan näkökulmasta kadun ylittäminen mistä vain Laulukujalla tuottaa haasteita muun muassa kadun keskelle sijoitetun parkkiluiskan vuoksi. Myös Kantelettarentiellä ylitys onnistuu ainoastaan liikennevalo-ohjatuilla suojateillä ajoneuvoliikenteen nopeuksien takia. Pelikujalla jalankulun asemaa on parannettu, sillä entinen parkkipaikka on muutettu leveäksi jalkakäytäväksi.

Kasvillisuudeltaan monipuolisimmat osiot sijoittuvat Kantelettarentielle ja Pelikujalle. Kantelettarentiellä etenkin puusto on monilajista ja kasvillisuus suojaa pahimmalta melulta (kuva 36). Katutilan fyysisiltä ominaisuuksilta Kaaren edustan aukio saa parhaat pisteet. Aukio toimii solmukohtana ja kohtaamispaikkana, jalankulkijan asema on hyvä ja jalankulkualueiden fyysinen laatu ja materiaalit ovat monipuolisia.

Kuva 34 ja 35. Kaaren ympäristön kadut rajautuvat usein parkkipaikkoihin.

Kuva 36. Puusto on monilajista Kantelettarentiellä kauppakeskus Kaaren edustalla.

5.6 Pelimannintien eteläpuoli

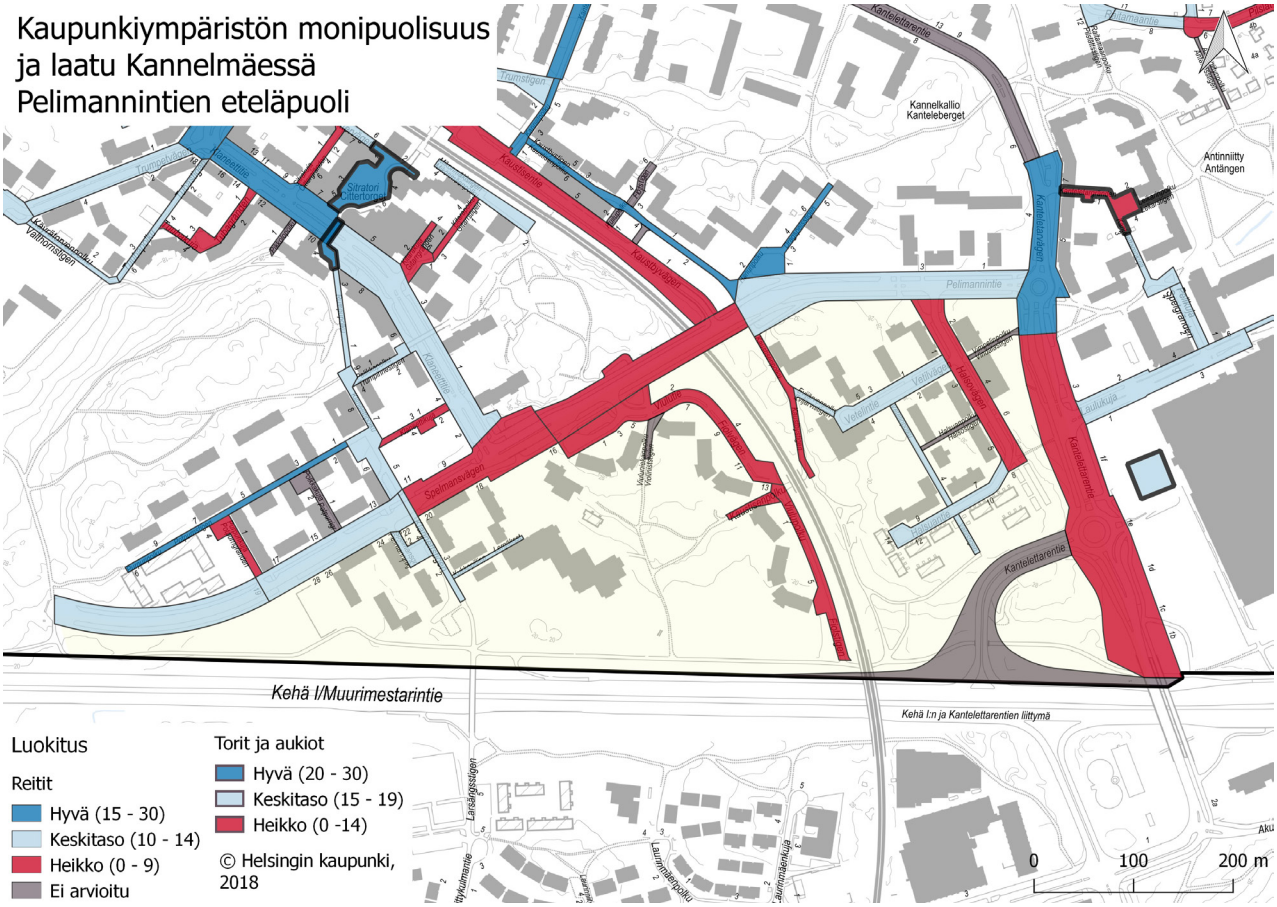
Pelimannintien eteläpuolen asuinalueet rajautuvat idässä Kantelettarentiehen, pohjoisessa Pelimannintiehen ja etelässä Kehä I:een ja sitä reunustavaan meluvalliin (kuva 37). Alue on rakennettu pääosin 1970- ja 1980-luvuilla ja se on asuntovaltainen. Osa-aluetta halkoo junarata, ja radan ylitykset sekä alitukset onnistuvat vain tiettyjä reittejä pitkin. Alueen ainoat toimistorakennukset sijaitsevat alueen itäosassa Pelimannintintien ja Halsuantien risteyksessä. Kyseiset toimistorakennukset eivät ole enää käytössä. Toimistorakennukset, kuten myös Vetelintien päiväkoti puretaan ja tilalle rakennetaan asuintaloja. Osa-alueen länsiosissa sijaitseva vanha koulurakennus on myös tyhjillään. Parkkipaikkoja sijaitsee etenkin Pelimannintien ja junaradan varrella.

Katutilan fyysiset ominaisuudet toteutuvat koko alueella monipuolisuukriteereitä paremmin. Syynä monipuolisuus kriteereiden mataliin arvoihin on, ettei rakennusten kivijalkoihin ole sijoitettu palveluita, rakennukset ovat usein samalta aikakaudelta ja solmukohtia on melko vähän. Alue sijaitseekin kauppakeskus Kaaren ja Sitratorin palveluiden vaikutusalueella, minkä vuoksi kaupallinen palvelutarjonta on vähäistä.

Sosiaalinen valvonta radan itäpuolisilla alueilla on vaihtelevaa. Hyvin toteutunutta valvonta on esimerkiksi Vetelintiellä monipuolisten ja kadulle suunnattujen julkisivujen ansiosta (kuva 38). Sosiaalinen valvonta toteutuu hyvin myös Halsuantiellä kadulle aukeavien kerrostalojen ja rivitalojen ikkunoiden takia. Rakenteellinen monimuotoisuus asuntotyypeissä parantaa myös kadun visuaalista ilmettä. Sen sijaan Kaustisenpolulla sijaitseva alikulku, umpinainen julkisivu ja päiväkodin aita estävät sosiaalisen valvonnan toteutumista. Halsuantien pohjoisosassa korkeat rakennukset ja niiden korkealle katutilasta sijoittuneet ikkunat vaikeuttavat sosiaalista valvontaa ja tekevät katutilasta kuilumaisen.

Kehä I:n eteläpuolella sijaitseva Helenin voimalaitoksen piippu erottuu Vetelinpolulla puuston läpi maamerkkinä. Päiväkoti tuo myös hieman monipuolisuutta asuntovaltaiseen rakennuskantaan. Vetelintien päiväkodin piha toimii mahdollisena kohtaamispaikkana.

Jalankulun asema on usein hyvä, sillä suurin osa arvioiduista reiteistä on kevyen liikenteen katuja tai vähäisen liikenteen asuntokatuja. Halsuantien eteläosassa jalankulkija voi ylittää tien turvallisesti kaikkialta. Evijärvenpolulla ja Vetelinpolulla kadun kunto on paikoittain huono ja kaipaa kunnostusta. Kasvillisuus on hoidettua ja monipuolista etenkin Evijärvenpolulla ja Vetelintiellä eikä estä näkyvyyttä. Kaustisenpolkua ympäröivä metsä on umpeen kasvanut ja luo turvattomuutta (kuva 39). Myös Halsuantien pohjoisosassa, missä toimistorakennukset ovat autioituneet, kasvillisuus on rehevöitynyttä sekä huonossa kunnossa. Esteettömyys ja pyöräily on huomioitu kohtalaisesti.



Kuva 37. Pelimannintien eteläpuoli luokiteltuna monipuolisuus- ja laatukriteeristön mukaisesti.

Kuva 38. Sosiaalinen valvonta toteutuu hyvin Vetelintiellä.

Kuva 39. Kaustisenpolkuun rajautuva metsä luo turvattomuutta.

Radan länsipuolella sijaitsee pääosin asuinrakennuksia päiväkotia ja suljettua koulua lukuun ottamatta. Kaupunkirakenne on melko yksipuolista eikä kaupallisia palveluita ole. Graffitaidetta on tekeillä Klaneettipolulla sijaitsevaan alikulkuun. Visuaalista monimuotoisuutta lisää hieman junaradan ylityskohdalta aukeava näkymä Malminkartanonhuipulle. Klaneettipolun ympäristössä julkisivut ovat siistejä ja kunnostettuja. Alueen itäosien Viulupolun ja Viulutien visuaalinen ilme taas on yksitoikkoinen (kuva 40). Korttelirakenteen hahmottaminen on haastavaa ja katutila rajautuu useimmiten rakennusten pihojen aitoihin sekä Viulutiellä parkkipaikkoihin.

Pelimannintiellä ajorata on leveä, ja jalankulun näkökulmasta ylityksiä on melko harvoin (kuva 41). Pelimannintiellä Klaneettitien ja Kaustisentien kohdalla jalankulku onkin ohjattu alikulkuun tien ylittämisen sijaan, mikä saattaa luoda turvattomuutta. Jalankulkijan reitti kulkee osittain myös autotietä alempana ja kadunylityksille johtavat portaat rajoittavat esteettömyyttä (kuva 42).

Kuva 40. Viulutiellä julkisivut ovat yksitoikkoisia ja umpinaiset seinät rajoittavat sosiaalista valvontaa.

Kuva 41.Pelimannintiellä kadun ylityspaikkoja on vähän.

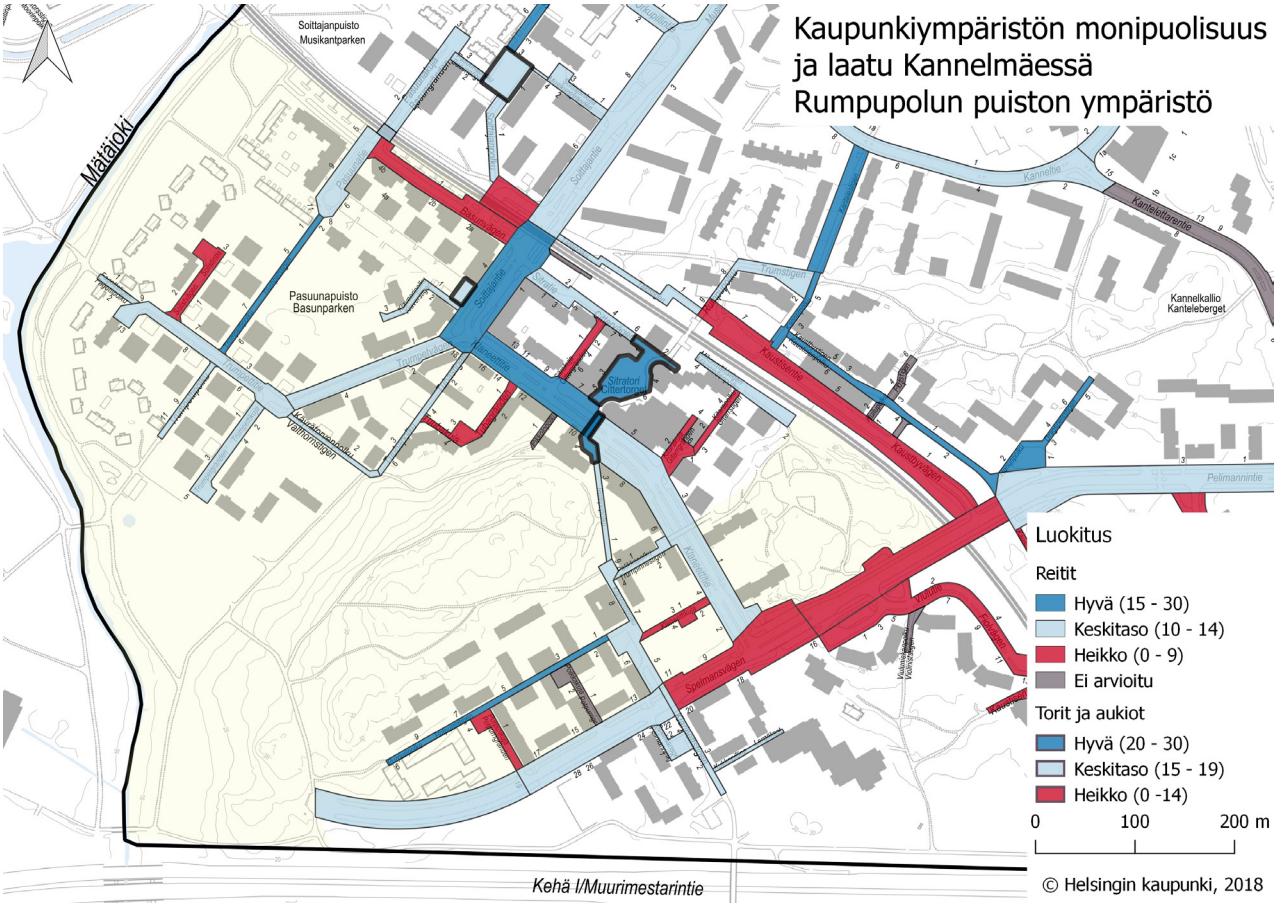
Pyöräily on huomioitu ja erotettu jalankulusta Pelimannintien pohjoispuolella. Muuten pyörät kulkevat joko kevyen liikenteen kaduilla jalankulun kanssa tai ajoneuvoliikenteen seassa. Pelimannintiellä Klaneettitien kohdalla pensaskasvillisuus on osin ylikasvanutta. Klaneettipolun, Kukkopillinpolun ja Pelimanninkujan päädyssä sijaitseva suljettu koulu ja sen hoitamaton piha saattavat aiheuttaa turvattomuuden tunnetta.

Kuva 42. Pelimannintiellä portaat suojatielle vaikeuttavat kulkua.

5.7 Rumpupolun puistoa ympäröivät asuinalueet

Rumpupolun puistoa ympäröivä alue rajautuu pohjoispuolella junarataan ja Sitratorin alueeseen. Etelässä aluetta rajaa Pelimannintie, ja lännessä alue rajautuu Mätäjokeen ja leikkipuisto Trumpetin ympäristöön (kuva 43). Kokonaisuudessaan alue on laaja, mutta se on jaettavissa kahteen aluekokonaisuuteen. Selkeän kokonaisuuden muodostaa pohjoispuolen 1970-luvun lopun sekä 1980-luvun alun asuinkerrostalojen alue Pasuunapuiston ympäristössä. Toinen Pelimannintiehen rajautuva korkeampien 1970-luvun alun kerrostalojen aluekokonaisuus sijoittuu alueen eteläosiin. (Helsingin kuntarekisteri - lupa- ja rakennustiedot 2018)

Pasuunapuiston ympäristön alueella ei sijaitse juuri lainkaan palveluita lukuun ottamatta Pasuunatiellä junaradan vieressä sijaitsevia yksittäisiä palveluita. Sosiaalinen valvonta toteutuu alueella kauttaaltaan,



Kuva 43. Rumpupolun puiston ympäristön alue luokiteltuna monipuolisuus- ja laatukriteereiden mukaisesti.

ja erityisen hyvin se toteutuu Trumpettipolulla. Trumpettipolun ympärillä on monipuolisesti asuinrakennuksia, joiden alimmat kerrokset avautuvat aivan polun varrelle. Sosiaalisessa valvonnassa on puutteita Käyrätorvenpolulla. Kyseisellä polulla korttelirakenne on yksipuolinen ja vieressä sijaitsevien asuinkerrostalojen päädyissä on vain muutamia ikkunoita. Pasuunapuiston ympäristön alueella ei ole sekoittunutta rakennetta työpaikkojen tai esimerkiksi julkisten palveluiden osalta. Trumpettipuiston luona sijaitsee kuitenkin päiväkoti ja alueellisesti rakennukset hieman poikkeavat toisistaan arkkitehtuuriltaan. Myös asuntotyypit vaihtelevat kohtalaisesti. Esimerkiksi Trumpettipolun päässä sijaitsee kerrostalojen lisäksi omakotitaloja.

Kaupunkikulttuuri on alueella vähäistä ja visuaalista monimuotoisuutta on vähän. Joitakin visuaalisia monimuotoisuuden merkkejä on kuitenkin Pasuunapuiston ympäristön alueelta löydettävissä. Tuubapolun alussa sijaitseva luhtitalo muodostaa mielenkiintoisen kortteliportin. Trumpettikujalla voi nauttia taiteesta asuinkerrostalojen päätyihin kiinnitettyjen veistosten kautta (kuva 44). Trumpettipolulta aukeaa kauniita näkymiä ympäröivään Pasuunapuistoon (kuva 46). Veistostaiteesta voi nauttia myös Klaveeripolun päädyssä. Toiminnallisia solmukohtia ei alueella sijaitse montaa. Pasuunapuistoa voi kuitenkin pitää alueellisena kohtaamisen paikkana, sillä sitä halkova Rumpupolku johtaa Kannelmäen juna-asemalle. Pasuunapuistossa on tämän lisäksi leikkipaikkoja ja mahdollisuus grillata. Trumpettipolun ja Trumpettikujan päädyssä sijaitseva Trumpettipuisto on myös alueen solmukohta.

Korttelirakenne on paikoittain liian pitkä jalankulkijalle. Esimerkiksi muuten viihtyisä Trumpettipolku on pitkä ja suoraviivainen jalankulkijan näkökulmasta. Sopiva mittakaava löytyy Klaveeripolun alussa sijaitsevalta aukiolta, jonka mitoitus on juuri jalankulkijalle sopiva. Kokonaisuudessaan tällä pohjoispuolen alueella jalankulku on hyvässä asemassa ja autoliikenteen nopeudet ovat alhaisia. Osittain kävelyreitistö kulkee korttelien lävitse kuten Tuubapolulla, missä autoliikennettä ei ole lainkaan. Kuitenkin junaradan varressa sijaitsevalla Pasuunatiellä autoilu on ensisijaisena kulkumuotona. Pasuunatien vieressä sijaitsevatkin parkkialueet (kuva 45). Jalankulkualueiden pintamateriaalien laatu on varsin hyvää, tosin yksipuolisesti lähes kaikkialla asfalttia. Paikoittain asfaltti on kulunut kuten esimerkiksi Trumpettipolun päädyssä. Roskakorien ja penkkien puutos on koko alueella merkittävä. Klaveeripolun alussa sijaitsevaa aukiota lukuun ottamatta penkkejä tai levähdyksen mahdollistavia rakenteita ei ole.

Kuva 44. Visuaalista monipuolisuutta Trumpettikujalla sijaitsevan asuinkerrostalon julkisivussa.

Kasvillisuus on pääosin laadukasta koko alueella. Poikkeuksen kuitenkin tekee junaradanvarren Pasuunatie, missä kasvillisuutta tai vettä läpäisevää pintaa ei ole juuri lainkaan. Trumpettipolun ympärillä sijaitsevan Pasuunapuiston kasvillisuus on monipuolista ja laadukasta, mikä vaikuttaa positiivisesti polun viihtyisyyteen (kuva 46). Siististi hoidettuja pensasistutuksia sijaitsee Trumpettitiellä ja Fagottipolulla. Kasvillisuus on kuitenkin päässyt paikoittain hoitamattomaksi, kuten esimerkiksi Trumpettikujalla. Trumpettikujan katupuut ovat kuolleet pystyyn, ja autotielle ei näe jalkakäytävältä rehottavien pensasistutuksien takia (kuva 47). Kasvillisuus vaikeuttaa paikoittain myös tien ylityksiä, kuten esimerkiksi Trumpettitien länsipäädyssä. Hulevedet on hoidettu alueella vettä läpäisevän pinnan avulla kohtuullisen hyvin. Erityisesti Klaveeripolun alussa sijaitsevalla aukiolla pintamateriaali on hyvä. Aukion noppakiveys päästää kauttaaltaan vettä lävitseen (kuva 48). Esteettömyys toteutuu koko alueella melko hyvin lukuun ottamatta Solistintietä. Solistintiellä reunakiviä ei ole madallettu ja jalankulun reitti ei ole jatkuva.

Pelimannintiehen rajautuvalla alueella sijaitsee muutamia palveluita, mutta ne ovat keskittyneet Rumpupolun alussa sijaitsevalle aukiolle (kuva 49). Aukiolla sijaitsevan lounasravintolan terassi levittäytyy katutilaan. Myös Purpuripolulla sijaitsee joitakin palveluita, kuten pesutupa ja kerhohuone. Ne ovat kuitenkin pääsääntöisesti asukkaiden käytössä. Sosiaalinen valvonta toteutuu lähes joka paikassa. Puutteita esiintyy kuitenkin paikoittain esimerkiksi Klaneettikujalla. Klaneettikujalla asunnot sijaitsevat kaukana kävelyreitistä ja katupuut peittävät näkyvyyttä (kuva 50). Rumpupolun alussa sijaitsevalla aukiolla sosiaalinen valvonta on todella hyvää runsaiden aukiolle avautuvien parvekkeiden johdosta (kuva 49). Alueella suurin osa rakennuksista on asuinrakennuksia. Rumpupolun alussa on kuitenkin myös palvelutalo sekä liikerakennus. Purpuripolulla on sijainnut liikerakennus, mutta se on nyt tyhjillään.

Visuaalinen monimuotoisuus ja kaupunkikulttuuri toteutuvat alueella heikosti. Usein asuinkerrostalojen ikkunattomat päädyt rajautuvat jalankulkureitille

Kuva 45. Korttelirakenne on jalankulkijalle liian pitkä Pasuunatiellä.

Kuva 46. Trumpettipolulta aukeaa kauniita näkymiä Pasuunapuistoon.

Kuva 47. Hoitamaton kasvillisuus rajoittaa sosiaalista valvontaa Trumpettikujalla.

Kuva 48. Klaveeripolun alussa sijaitsevalla aukiolla pintamateriaali on vettä läpäisevää noppakiveystä.

Kuva 49. Rumpupolun alun aukiolla ei ole lainkaan penkkejä.

(kuva 51), ja esimerkiksi Klaneettikujalla tila rajautuu joka puolelta parkkikenttiin. Solmukohtia ja kohtaamispaikkoja on Purpurinpolulla muutamia esimerkiksi pesutupa ja kerhohuone tuovat asukkaita yhteen. Selkeämpi solmukohta on kuitenkin Rumpupolun alussa sijaitseva aukio. Aukio on yhteydessä asemanseudun Sitratoriin, mutta on jo itsessään kohtaamispaikka. Koko alueella katutilan mitoitus on jalankulkijalle sopiva Pelimannintietä lukuun ottamatta. Myös Pelimannintielle muodostuu kuitenkin korttelirakennetta toisin kuin Klaneettikujalla. Jalankulun asema on koko alueella huomioitu melko hyvin. Pelimannintiellä tien ylittäminen on kuitenkin vaikeaa, ja Purpurikujalla sekä Klaneettikujalla jalankulkuväylä on ahdas.

Jalankulkualueiden fyysinen laatu ja varustelu ovat kohtalaisia alueella. Pääsääntöisesti valaistus on kunnossa koko alueella, mutta penkkien ja roskakorien puutos on merkittävä. Rumpukujan alussa sijaitsevalla aukiolla sekä Purpuripolulla pintamateriaalit ovat kohtuullisen laadukkaita, mutta levähdyspenkit ja oleskelun mahdollistavat rakenteet puuttuvat. Aukion pintamateriaali on myös kauttaaltaan vettä läpäisemätöntä, joten hulevedet eivät imeydy. Myös Purpurinpolulla on hulevedet huomioitu heikosti. Rumpupolulla on monipuolista kasvillisuutta vieressä sijaitsevan lähimetsän johdosta. Muualla alueella kasvillisuus on vähäistä, mutta Pelimannintiellä se on hyvää. Pelimannintiellä on katupuina mäntyjä, jotka luovat eksoottista tunnelmaa (kuva 52). Kuitenkin Kehä I:ltä tuleva melu vähentää Pelimannintien viihtyisyyttä merkittävästi. Kasvillisuus luo haasteita Klaneettikujalle, sillä koivujen oksat roikkuvat melkein jalkakäytävään saakka ja rajoittavat kulkua. Esteettömyys alueella toteutuu vähintään kohtalaisesti joka paikassa.

Kuva 50. Klaneettikujalla korttelirakenne on epäselvä ja sosiaalinen valvonta on heikkoa.

Kuva 51. Asuinkerrostalojen umpinaiset päädyt rajoittavat sosiaalista valvontaa.

Kuva 52. Harvinaisempi katupuulaji mänty lisää viihtyisyyttä Pelimannintiellä.

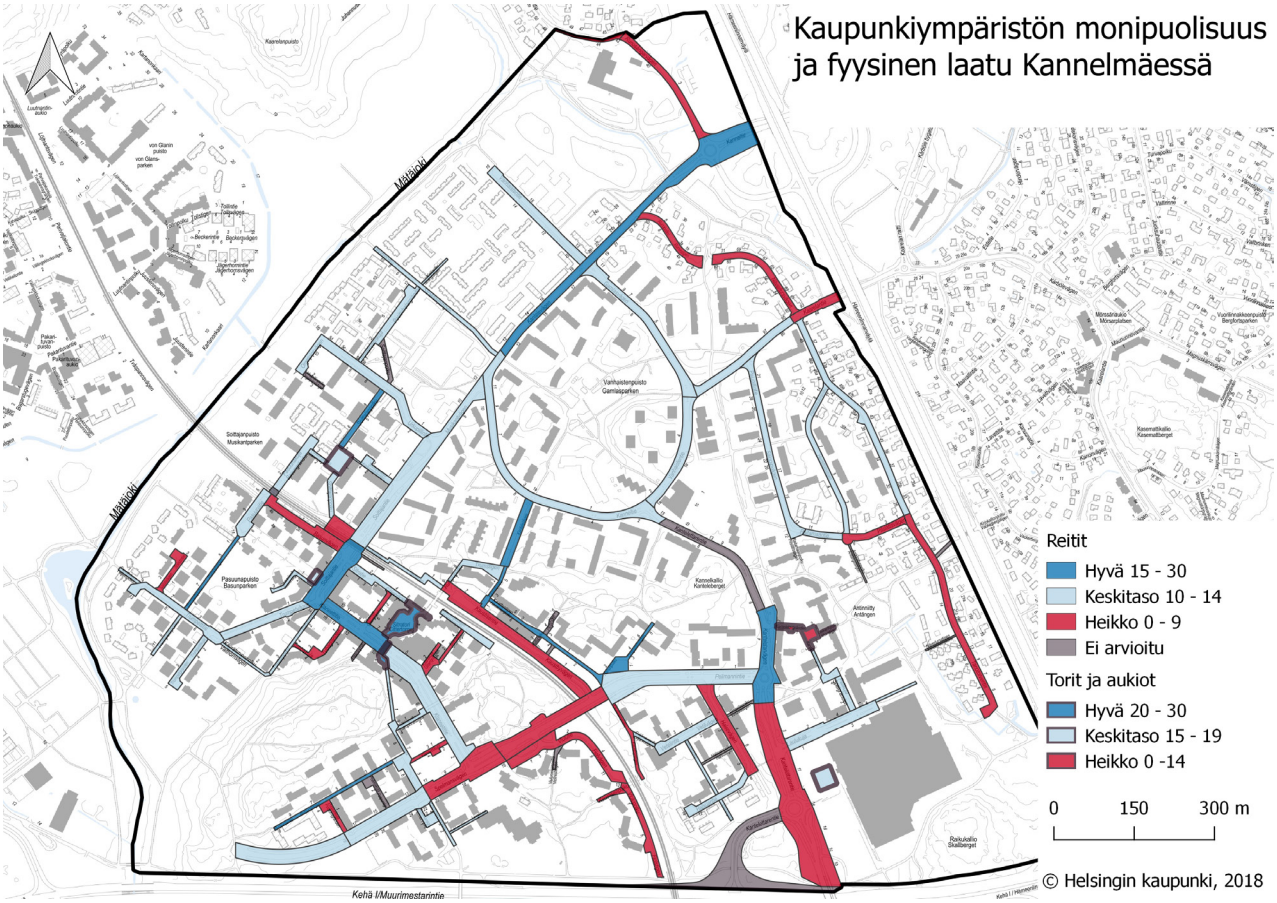
6 YHTEENVETO

6.1 Tulokset

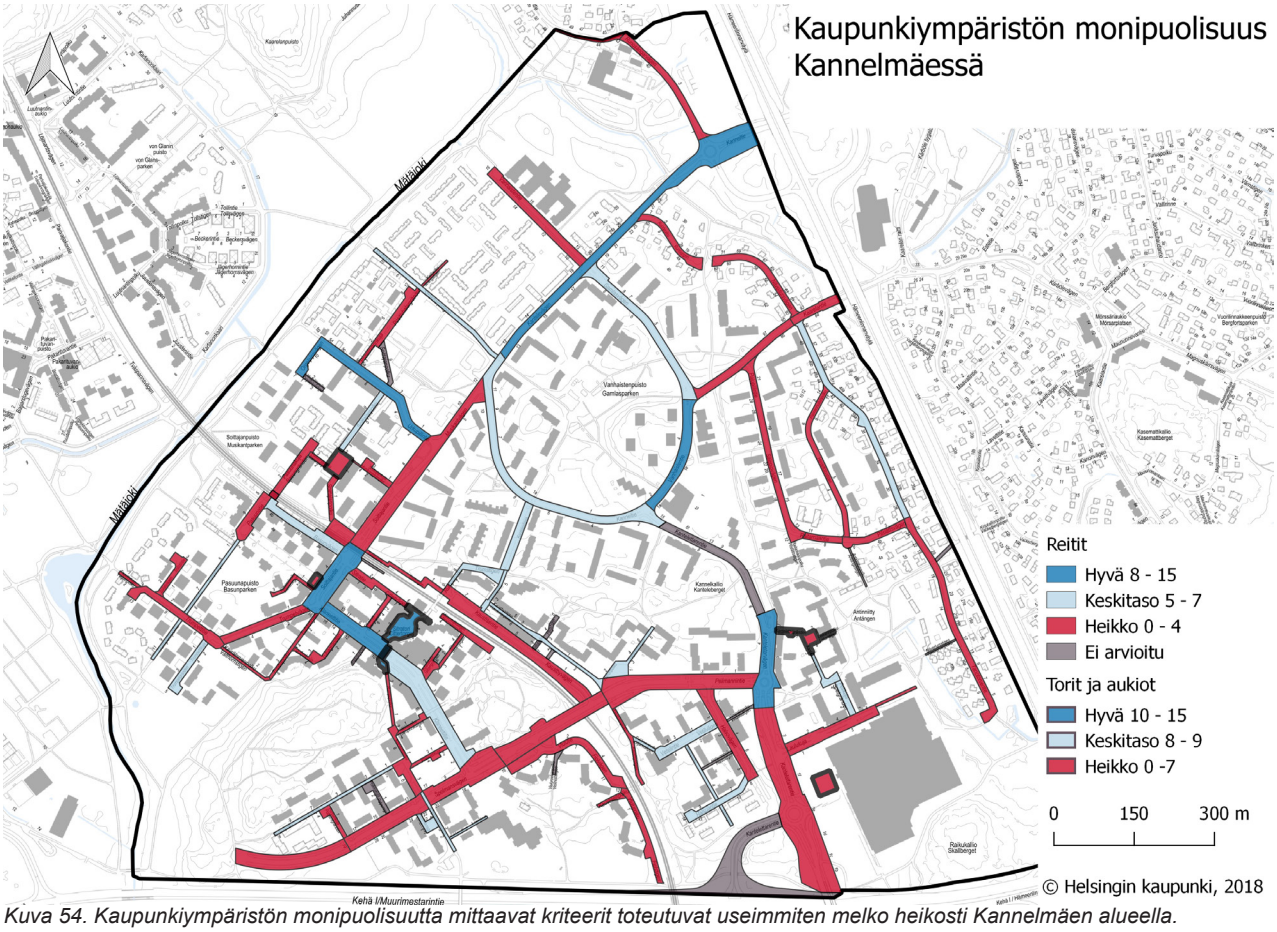
Kaupunkiympäristön monipuolisuus- ja laatukriteerit toteutuivat Kannelmäen alueella vaihtelevasti, kuitenkin selkeästi alkuperäisen tutkimuksen havainnointialueita heikommin (kuva 53). Söderströmin (2012) tutkimuksessaan määrittelemää luokitusmenetelmää käyttämällä noin 15 prosenttia reiteistä ja aukioista sijoittuu hyvään luokkaan, 57 prosenttia keskitasolle ja 28 prosenttia on heikolla tasolla (Laskettu 81:n (75 + 6) reitin ja aukion osuudet eri luokissa). Aikaisempaan tutkimukseen verrattuna hyvään luokkaan sijoittuvien katusegmenttien määrä on selkeästi alhaisempi kuin Itäkeskuksessa, Leppävaarassa ja Keravalla. Keskitason reittejä on hieman enemmän kuin Söderströmin (2012) tutkimuksessa, kun taas heikkojen reittien ja aukioiden osuus on vain hieman suurempi. Saman luokituksen hyödyntäminen mahdollistaa Kannelmäen alueen vertaamisen muihin tutkimusalueisiin. On tärkeä huomioida, että korkeimpaan luokkaan kuuluvilla reiteillä kaikki laatukriteerit eivät toteudu, mutta reittien mahdollisuudet kehittyä laadukkaaksi jalankulkuympäristöksi ovat merkittävät (Söderström 2012).

Haasteita alueella aiheuttavat etenkin alueiden rakenteellinen yksipuolisuus, parkkialueiden suuri määrä ja kaupallisten palveluiden keskittyminen erillisiin palvelukeskittymiin. Kartoilla 54 ja 55 voikin huomata, että Kannelmäen alueella fyysistä laatua mittaavat kriteerit toteutuvat selkeästi paremmin kuin monipuolisuutta mittaavat kriteerit. Kannelmäen aseman, kauppakeskus Kaaren ja vanhan ostoskeskuksen palvelukeskittymien liittäminen paremmin toisiinsa parantamalla jalankulkuympäristöä tekisi alueesta yhtenäisemmän. Myös rakennusten visuaalinen yksipuolisuus 1980 –luvun asuintalovaltaisilla alueilla vaikuttaa kaupunkiympäristön laatua mittaavien kriteereiden toteutumiseen. Pienillä parannuksilla kuten penkkien ja roskakorien lisäämisellä voidaan lisätä merkittävästi myös katutilan käyttöä oleskeluun.

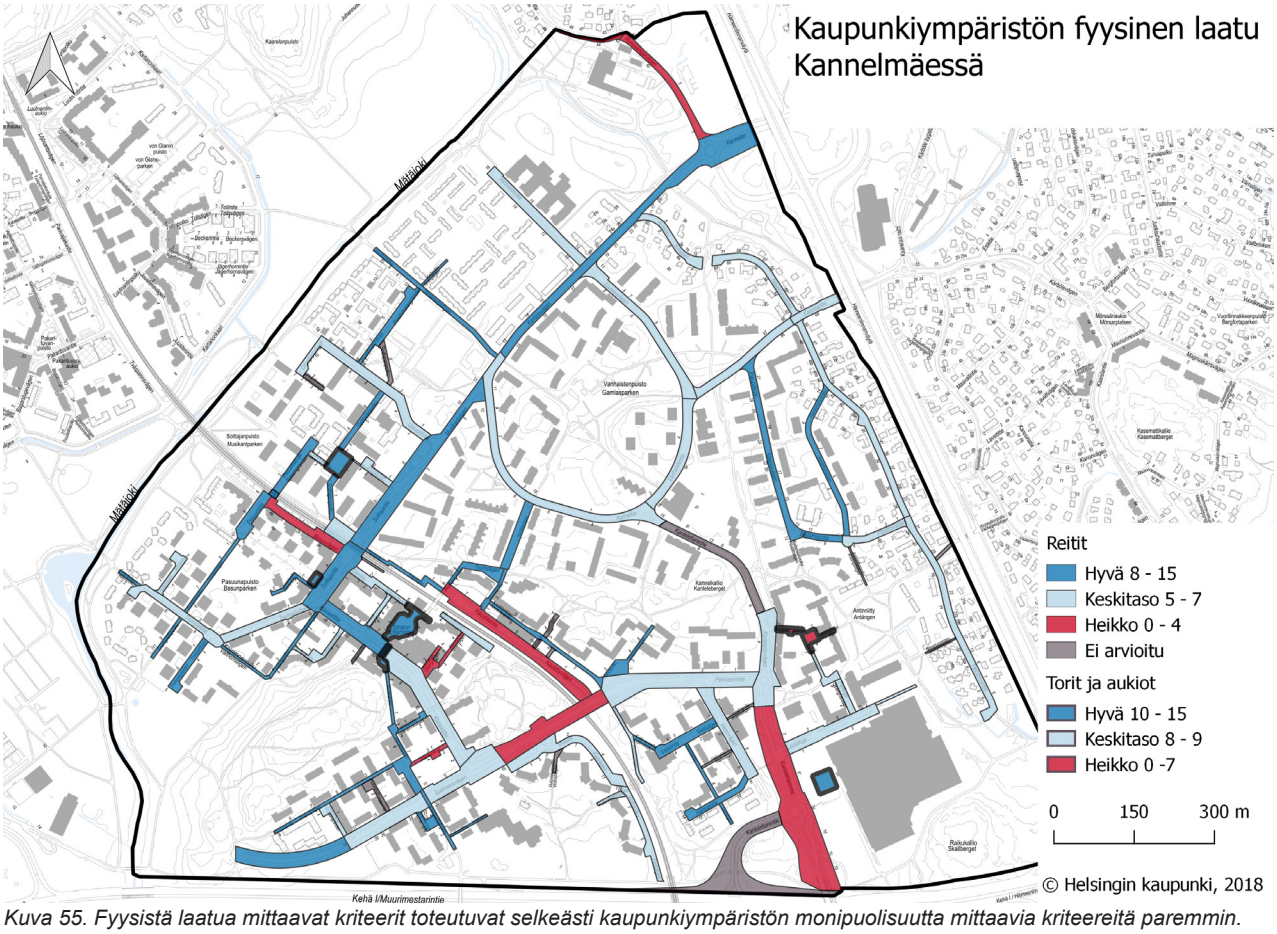
Vanhan Kannelmäen ostoskeskusalueen uudistuminen tarjoaa uusia mahdollisuuksia elävän kaupunkitilan luomiseen. Uudella alueella asukastiheyden kasvu ja palvelut kivijalassa lisäävät alueen sekoittuneisuutta ja yhdistävät sitä selkeämmin kauppakeskus Kaaren aluekeskukseen. Myös Pelimannintien ympäristön täydennysrakentaminen lisää alueen visuaalista monipuolisuutta ja väestöpohjaa. Asukas-



Kuva 53. Kaupunkiympäristön monipuolisuus- ja laatukriteereiden toteutuminen Kannelmäessä.



Kuva 54. Kaupunkiympäristön monipuolisuutta mittaavat kriteerit toteutuvat useimmiten melko heikosti Kannelmäen alueella.



Kuva 55. Fyysistä laatua mittaavat kriteerit toteutuvat selkeästi kaupunkiympäristön monipuolisuutta mittaavia kriteereitä paremmin.

luvun kasvaessa palvelukeskittymien ympäristössä myös jalankulkuvirrat kasvavat, ja ympäristön laatuun panostamisen merkitys kasvaa entisestään.

Kannelmäen reiteistä kriteerien perusteella onnistuneimmat sijaitsevat eri puolilla Kannelmäkeä. Etenkin aseman ympäristössä ja Vanhan Kannelmäen osa-alueen eteläosissa on jatkumoa hyviksi arvioitujen reittien ja aukioiden osalta (kuva 53). Useimmiten hyvään luokkaan kuuluvilla alueilla toteutuu sekä monipuolisuus- että katutilan fyysistä laatua kuvaavia kriteereitä, mutta kriteerien toteutumisessa on alueiden välillä eroja (kuva 54 ja 55). Hyviksi arvioiduilla alueilla toteutuvat etenkin sosiaalinen valvonta ja jalankulun hyvä asema katutilassa. Viherympäristö on myös useimmiten hyvin hoidettu ja hulevesien hallintaan on kiinnitetty huomiota suunnittelussa. Aukioiden osalta Sitratori saa selkeästi korkeimmat pisteet monipuolisten palveluiden ja toimintojensa sekä viihtyisyyttä luovien taideteosten ja muun kaupunkikulttuurin ansiosta. Vain sosiaalinen valvonta on rajallista toimistorakennusten runsaan lukumäärän takia.

Kannelmäen vehreys on ehdottomasti yksi alueen vahvuuksista, mutta sen potentiaali toteutuu vain, jos kasvillisuus on hyvin hoidettua. Asuinalueiden sisälle sijoittuu usein kevyen liikenteen katuja ja puistoja, sekä liikunta- tai leikkipaikkoja, jotka myös lisäävät alueiden viihtyisyyttä. Keskitason luokituksen saaneilla asuinalueilla suurin puute onkin usein pohjakerrosten aktiivisuudessa ja katutilan käytön vähäiset mahdollisuudet.

Taulukko 6. Heikkoon luokkaan kuuluvat reitit ja niiden pisteytys Kannelmäen alueella.

Heikkoon luokkaan kuuluvat katusegmentit	Pisteytys yht.	Osa-alue
Kitarakuja ja -polku	5	Kannelmäen asemaseutu
Pelimannintie (radan ylitys)	5	Pelimannintie
Klaneettikuja	5	Rumpupolunpuiston ympäristö
Kaustisentie	5	Vanha Kannelmäki
Runonlaulajantie (itä ja länsi)	7	Urheilupuisto
Sitrakuja	7	Kannelmäen asemaseutu
Pelimannintie Klaneettitien kohdalla	7	Pelimannintie
Kaarelantie	7	Pientaloalue
Soittajantie	7	Urheilupuisto
Kantelettarentie (etelä)	8	Kauppakeskus Kaari
Tanotorventie (pohjoinen)	8	Pientaloalue
Tanotorventie (eteläinen osuus)	8	Pientaloalue
Viulutie	8	Pelimannintie
Tuubakuja	8	Rumpupolunpuiston ympäristö
Viulupolku, Kaustisenpolku (etelä)	8	Pelimannintie
Kaustisenpolku	8	Pelimannintie
Pasuunatie	9	Rumpupolunpuiston ympäristö
Halsuantie (itä)	9	Pelimannintie
Runopolku	9	Pientaloalue
Solistintie	9	Rumpupolunpuiston ympäristö
Purpurikuja	9	Rumpupolunpuiston ympäristö
Raitamaantie	9	Pientaloalue
yht. 25 (22)*		

***Arvioitujen reittiosuuksien todellinen määrä. Yhteensä-arvo kuvastaa paikkatietoaineistossa esiintyvien reittisegmenttien määrää, joista osa on arvioitu yhtenä kokonaisuutena**

Heikkoon luokkaan kuuluville katualueille on yhteistä puutteet monipuolisuuskriteereissä, etenkin pohjakerrosten aktiivisuudessa. Rakennuskanta ja käyttötarkoitus on usein myös yksipuolista, katutilasta puuttuu kaupunkikulttuuri, ja sitä rajaavat yksitoikkoiset julkisivut tai parkkipaikat. Vain sosiaalinen valvonta toteutuu kohtalaisesti näillä alueilla. Fyysisen laadun kriteerit toteutuvat lähes poikkeuksetta paremmin kuin monipuolisuutta kuvastavat kriteerit. Aukioiden osalta vain Kantelettarenkujan aukio sijoittui heikkoon luokkaan, etenkin puuttuvien toimintojen ja levähdyspaikkojen vuoksi. Alue myös rajautui pitkälti parkkipaikkoihin.

Fyysisen laadun osalta heikkojen alueiden puutteet vaihtelevat, ja puutteita on useimmiten kaikissa kriteereissä. Usein puutteet liittyvät tilan mitoitukseen ja kortteleiden pituuteen. Myös kadunkalusteiden määrässä ja päällysteiden laadussa on osin parannettavaa. Osassa heikoista alueista fyysinen laatu toteutuu melko hyvin. Pisteitä nostaa etenkin kasvillisuuden monipuolisuus ja hulevesiä imeyttävät pinnat sekä jalankulun hyvä asema katutilassa, mikä usein johtuu siitä, että katu on määritelty kevyen liikenteen kaduksi. Heikoimpaan luokkaan kuuluvat katusegmentit on taulukoitu taulukossa 6, ja kehitysehdotukset voi lukea osiosta Kehitysehdotuksia.

Suurimmat haasteet Kannelmäessä liittyvät juuri ympäristön monipuolisuuteen. Kartoilla 54 ja 55 voikin huomata selkeän eron katujen ja aukioiden fyysisten ominaisuuksien ja monipuolisuutta mittaavien kriteereiden toteutumisessa. Kun tarkastellaan aukioita, fyysisiltä ominaisuuksiltaan niistä jopa viisi kuudesta sijoittui hyvään luokkaan, kun taas monipuolisuutta mittaavien kriteereiden osalta vain kaksi kuudesta, Sitratori ja Rumpupolun aukio ylsivät parhaaseen luokkaan. Mielenkiintoista on, että aukiot ovat joko heikkoja tai hyviä ympäristön monipuolisuuden tai fyysisen laadun suhteen, eikä keskitason aukioita esiinny aineistossa lainkaan. Kokonaispisteiden osalta kolme aukioista sijoittuivat keskitasoon (Soittajantori, Klaveeripolku ja Kaaren edusta Kantelettarentie).

Fyysisten ominaisuuksien osalta vain 10 prosenttia reiteistä sijoittui heikkoon luokkaan, keskitason ja hyvän luokan ollessa yhtä suuret (45 prosenttia). Monipuolisuuskriteereiden osalta tilanne on hyvin toisenlainen. Alimmassa luokassa on miltei 64 prosenttia reiteistä, keskitasolla 28 prosenttia ja kriteerit toteutuvat hyvin vain kahdeksassa prosentissa reittejä. Reittien monipuolisuuskriteereiden keskiarvo onkin noin neljä, kun se fyysisen laadun osalta on seitsemän. Vaikka fyysisiin ominaisuuksiin onkin helpompi vaikuttaa, on Kannelmäessä paljon parannettavaa erityisesti kaupunkiympäristön monipuolisuuden osalta.

6.2 Työn toteutus ja huomioitavat seikat

Kokonaisuudessaan havainnointityön toteuttamiseen kului noin kolme viikkoa kahden suunnittelijan työaikaa. Kannelmäen katutilan havainnointi toteutettiin yhden työviikon aikana kahden suunnittelijan toimesta. Havainnointi helpottui ja nopeutui viikon mittaan, mutta se vaati resursseja, aikaa ja reitin ennakkosuunnittelua. Yhteensä havainnoitavia reittisegmenttejä oli hieman alle 100. Tulevissa töissä havainnointialueen rajaamiseen tulee kiinnittää erityistä huomioita.

Työn tehokas ja onnistunut toteuttaminen edellyttää etukäteistutustumista alueeseen sekä osa-alueiden, havainnointireitin ja katusegmenttien määrittelemistä. Myös työn hyvä suunnitteleminen perehtymällä esimerkiksi rakennusten käyttötarkoituksiin ja historiaan, maamerkkeihin ja solmukohtiin ja palvelukeskittymien sijaintiin helpottaa havainnointityötä. Ennen työn toteuttamista laatukriteereitä testattiin Pikku-Huopalahdessa, Meilahdessa ja Töölössä. Näin pystyttiin suhteuttamaan Helsingin eri alueiden pisteytys Kannelmäkeen. Laatukriteereihin kuuluu paljon rakennuksiin ja pohjakerrosten aktiivisuuteen liittyviä kriteereitä, minkä vuoksi kriteerit soveltuvat vain rakennettuun ympäristöön sijoittuville reiteille. Puistoreitit jätettiin analyysin ulkopuolelle.

Työn raportointi ja tulosten päivittäminen paikkatietomuotoon vei noin kaksi viikkoa kahden henkilön työajasta. Tulokset kirjattiin paikkatietomuotoon kysymyksittäin ja yleisten alueiden rekisterin aineistoa muokattiin vastaamaan havainnoituja reittisegmenttejä. Yhtenä kokonaisuutena arvioitujen rekisterissä erikseen esiintyvien alueiden kommentteihin lisättiin tieto siitä, mitkä alueet oli arvioitu yhtenä kokonaisuutena. Luokituksessa hyödynnettiin Söderströmin (2012) tutkimuksen luokitusta, mutta testattiin myös muita vaihtoehtoja. Työn raportointi toteutettiin ensin katusegmenteittäin, joiden perusteella koottiin osa-aluekohtaiset kuvaukset ja kehitysehdotukset. Työn raportoinnissa panostettiin perinpohjaisuuteen tutkimuksen toistettavuuden helpottamiseksi ja työmäärän hahmottamiseksi. Työn toteuttaminen eri havannoijien puolesta aiheuttaa haasteen havainnointien yhteneväisyyden osalta, mikä tulee huomioida uusia havainnointeja suunnitelmaessa. Kokonaisuudessaan työn onnistunut toteuttaminen vaatii aikaa, tarkan aluerajauksen sekä hyvän pohjatyön.

Raportin lopullinen viimeistely, oikoluku ja kaupungin ilmeen mukainen taitto sekä paikkatietoaineiston viemienen ja visualisoiminen kaupungin karttapalveluun vei yhden asiantuntijan työaikaa noin kolmesta neljään viikkoa. Lisäksi työn valmisteluun ja ohjaamiseen kuluin parin viikon työaika.

7 KEHITYSEHDOTUKSIA

7.1 Viihtyisän katutilan kriteerit

Viihtyisässä kaupunkitilassa on ihmisiä, jotka käyttävät tilaa esimerkiksi oleiluun ja istuskeluun, ystävien tapaamiseen tai läpikulkureittinään. Jotta viihtyisää katutilaa voi syntyä, on tärkeää tuoda eri toiminnot lähelle toisiaan ja luoda aktiivista katutilaa pohjakerroksiin ihmisten ulottuville ravintoloiden, terassien, kauppojen, julkisivujen monipuolisuuden ja yksityiskohtien muodossa. Toimintoja sekoittamalla etäisyydet niiden välillä lyhenevät ja ympäristön käyttö myös eri vuorokauden aikoina monipuolistuu. (Gehl 2010) Näköyhteydet kadulle asunnoista ja pihoilta vaikuttavat lisäksi positiivisesti jalankulkijoiden kokemaan turvallisuuteen (Jacobs 1961). Reittejä kokoavat solmukohdat kuten aukiot tai liikenneterminaalit sekä muut kohtaamisen paikat auttavat pitämään jalankulkijan mielenkiinnon yllä reitin eri vaiheissa (Gehl 2010).

Jalankulun ja pyöräilyn priorisointi, reittien toimivuus ja turvallisuuden huomioiminen suunnittelussa lisäävät myös kestävien kulkumuotojen käyttöä. Jalankulun fyysisiin puitteisiin tulee panostaa, esimerkiksi varaamalla jalankululle riittävästi tilaa ja panostamalla pintamateriaalien laatuun (Kenworthy 2006). Istutusten monilajisuuden ja esteettisyyden huomioiminen myös lisää ympäristön viihtyisyyttä. Turvallinen, laadukas ja viihtyisä ympäristö, joka tarjoaa mahdollisuuksia oleiluun, keskusteluun ja kävelyyn sekä kutsuu nauttimaan ympäristön hyvistä puolista, myös kannustaa yhä useampia kävelemään muiden kulkumuotojen valitsemisen sijaan. (Gehl 2010)

7.2 Kannelmäen alueellisia kehitysehdotuksia

Kannelmäen alueellisia kehitysehdotuksia on mietitty enimmäkseen arviointilomakkeen katutilan fyysisten elementtien osalta. Kehitysehdotuksia laadittaessa on rajoitettu niiden havainnointikohtien ongelmia, jotka vaativat esimerkiksi asuinrakennusten rakenteellisia muutoksia, esimerkiksi sosiaaliseen valvontaan on vaikea tehdä parannusta ilman asuinkerrostalojen rakenteellisia muutoksia. Katutilan fyysisiin elementteihin on helpompi vaikuttaa Kannelmäen alueella, ja niiden laadun parantaminen on mahdollista pienilläkin investoinneilla. Monipuolisuus- ja laatukriteereiden osalta katutilan fyysisistä elementeistä voi vaikuttaa etenkin jalankulun asemaan priorisoimalla jalankulkua sekä jalankulkualueiden fyysiseen laatuun ja varusteluun lisäämällä penkkejä ja roskakoreja. Viherympäristön ja hulevesien hallintaan voidaan myös vaikuttaa panostamalla viherympäristön hoitoon, viihtyisyyteen ja pintamateriaalien valintaan. Esteettömyyden ja pyöräilyn olosuhteita taas voidaan parantaa huomioimalla nämä paremmin suunnittelussa. Visuaalisen monimuotoisuuden ja kaupunkikulttuurin lisäämisen osalta esimerkiksi katutaidetta lisäämällä saadaan aikaan katutilan viihtyisyyden kohenemista. Eräänä usein toistuvan ongelmana on myös tilan mitoituksen ja kortttelirakenteen heikko laatu. Aina ei voida reitin pituuteen tai ympäristöön vaikuttaa, mutta pintamateriaalien monipuolisuudella ja taiteella voidaan luoda viihtyisyyttä katutilaan (kuva 56). Esimerkiksi Argentiinan Cordobassa kadun pintoihin on kuvitettu vastakkaisten talojen julkisivuja sekä viitteitä sisätilasta, kuten esimerkiksi parlamenttitalon istuinsali (Gehl & Gemzoe, 2000). Näin ollen pitkän kortttelirakenteen vieressä kulkevan jalankulkureitin viihtyisyys paranee.

Kuva 56. Argentiinan Cordobassa on kadunpintaan peilattu ympäröivien rakennusten julkisivuja viihtyisyyden edistämiseksi. (Urban Spaces: Plan as Pavement 2011)

Keskeisimpiin ongelmiin lukeutuu penkkien vähäinen lukumäärä. Levähdysalueita ei ole kuin satunnaisesti, ja usein pitkätkään kävelyreitit eivät sisällä penkkejä, jotka mahdollistaisivat levähdyksen. Penkkien paikkoja suunniteltaessa tulee miettiä reittien kokonaisuuksia Kannelmäen alueella. Penkit on hyvä sijoittaa pitkien reittien varrelle sekä visuaalisiin solmukohtiin viihtyisyyden lisäämiseksi. Olemassa olevien viihtyisien paikkojen hyödyntäminen levähdyspaikkoina, lisää jalankulkijoiden tietoisuutta ympäristön hyvistä puolista. Penkkien yhteyteen tulee myös sijoittaa roskakorit, sillä niiden määrässä on Kannelmäen alueella selkeitä puutteita. Kannelmäen alueella penkkejä sijaitsee usein katualueiden viereisissä puistoissa, joten on olennaista selkeyttää puiston ja jalankulkualueen yhteyksiä ja suunnitella ne yhteisinä kokonaisuuksina. Kannelmäen alueella sijaitseville aukioille olisi syytä sijoittaa rakenteellisesti oleskelun mahdollistavia alueita. Esimerkiksi Montrealissa, Kanadassa Blace Berri:n aukiolla on veistoksellisia

Kuva 57. Veistoksellisia rakenteita Montrealissa, jotka houkuttelevat pysähtymään. (Sculptures in Montreal/Canada, 2006)

rakenteita, jotka soveltuvat myös oleskeluun ja houkuttelevat pysähtymään (kuva 57).

Kävelyreitit rajautuvat usein parkkipaikkoihin koko Kannelmäen alueella. Parkkipaikkaan rajautumisesta muodostuu monia ongelmia, kuten esimerkiksi sosiaalisen valvonnan puutteellisuutta sekä visuaalisen monimuotoisuuden heikkoa laatua. Parkkialueisiin rajautuvien alueiden laatua tulee kompensoida esimerkiksi katutaiteella, jotta parkkipaikka ei nouse ympäristöstään visuaalisesti liian vallitsevaksi. Parkkialueet rajautuvat katutilaan usein pitkällä parkkikatoksen seinustalla. Parempi ratkaisu olisi rajata parkkialueet esimerkiksi kasvillisuudella. Pitkät ikkunattomat katoksien seinämät toimisivat hyvin myös katutaiteen alustoina (kuva 58). Olennaista on myös huomioida suunnitteluvaiheessa parkkialueille johtavien reittien laatu. Monesti Kannelmäen alueella parkkialueille kuljetaan spontaanisti esimerkiksi istutusalueiden lävitse. Alueella sijaitsevien parkkipaikkojen lukumäärä on asukkaisiin nähden suuri, ja parkkialueet ovat myös paikoittain pinta-alaltaan laajoja. Parkkialueiden väliaikaistoimintaa tulee miettiä, ja mahdollisia parkkinormien aluekohtaisia pienentämisiä tulee harkita.

Kannelmäessä sijaitsee toistuvasti katutilaan rajautuvia umpinaisia asuinkerrostalojen päätyjä. Päädyt luovat yksipuolisuutta katutilaan ja vähentävät sosiaalisen valvonnan laatua. Tyhjien seinien pinta toimii oivallisesti esimerkiksi katutaiteeseen tai vertikaalisuuntaisten kasvien kasvualustoina (kuva 59). Muraalien toteuttaminen ikkunattomiin seiniin vähentää esimerkiksi töhryjen määrää (Kiinteistöposti, 2017). Suuria betonipintoja on maalattu esimerkiksi Itä-Pasilaan (Helsingin sanomat, 2017).

Kannelmäki on kauttaaltaan todella vehreää aluetta, ja paikoittain kasvillisuus on saanut kasvaa täysin luonnontilaisena. Kasvillisuus tuo monelle alueelle viihtyisyyttä. Kasvillisuudesta aiheutuu kuitenkin toistuvasti myös ongelmia. Kasvillisuus peittää näkymiä,

Kuva 58. Aitaan on toteutettu katutaidetta Tampereella. (Aamulehti, 2016)

sillä se on saanut kasvaa liikaa. Alueella toistuva ongelma kasvillisuuden takia on se, että jalkakäytävien risteyksissä ja mutkissa pensaskasvillisuus peittää näkymän ja aiheuttaa yhteentörmäysriskejä esimerkiksi pyöräilijöille (kuva 61). Kasvillisuus rajoittaa usein myös sosiaalista valvontaa, ja sitä tulisi siistiä koko alueella jalankulkijan näkökorkeuden mukaiseksi, jolloin ympäröivistä asuinrakennuksista avautuisi näköyhteys jalankulun reitille (kuva 62). Liiallisesti kasvaneen kasvillisuuden siistimisen myötä jalankulkuun varatun tilan määrä kasvaisi monella alueella, sillä paikoittain kasvillisuus on kasvanut kävelytien päälle (kuva 60). Jos kasvillisuutta siistitään, tulee hulevesien imeytystä huomioida samalla, sillä nyt paikoin runsas kasvillisuus pidättää vettä hyvin.

Hulevedet on Kannelmäen alueella hoidettu melko hyvin. Vettä läpäisemätöntä pintaa on siitä huolimatta paikoitellen runsaasti. Tällaisille alueille tulee toteuttaa vettäläpäisevää pintaa esimerkiksi istutusalueiden lisäämisellä. Myös eräät rakennetut pinnat päästävät vettä lävitseen. Alueilla, joilla on tarvetta pitää pinta tasaisena ja kestävänä pelastustien tai muiden toimintojen takia, voi käyttää osittain esimerkiksi noppakiveystä, joka mahdollistaa hulevesien imeytymisen. Istutusalueet on Kannelmäen alueella usein rajattu kadun pinnasta korotuksella tai kiveyksellä, jolloin hulevesi ei pääse kulkemaan imetyspinnalle. Vettä läpäisemättömältä pinnalta hulevesien kulku esimerkiksi istutusalueelle tulee miettiä johdonmukaiseksi (kuva 63).

Kannelmäen alueella pyöräparkkien puutteellisuus nousee isoksi tekijäksi. Julkisia pyöräparkkeja on ainoastaan Sitratorilla ja muutamissa satunnaisissa paikoissa kuten Soittajantiellä ja kauppakeskus Kaaren edustalla (kuva 64). Pyöräparkkien puutteellisuus hankaloittaa kestävän liikkumisen toteutumista. Tilannetta voidaan parantaa sijoittamalla laajoille parkkipaikoille pyöräparkkeja tai karsimalla leveiden autoteiden mitoituksesta pyöräparkkien käyttöön (kuva 65).

Kuva 59. Itä-Pasilaan on maalattu tyhjille betonipinnoille katutaidetta. (Prosenttiperiaate, 2017)

Kannelmäen alueella on paikoittain varattu runsaasti tilaa ajoneuvoliikenteelle. Esimerkiksi Kannelmäen vanhan ostoskeskuksen edustalla tie on hyvin leveä. Tällaisilla alueilla tulisi ajoneuvoliikenteen tilaa karsia ja muuttaa jalankulkualueeksi tai pyöräliikenteen reiteiksi. Hyvänä esimerkkinä tästä toimii Kannelmäen

Kuva 60 ja 61. Klaneettitiellä kasvillisuus rajoittaa näkymiä sekä vähentää jalankulun tilaa.

Kuva 62. Siististi hoidettu kasvillisuus ei rajoita jalankulun tai pyöräilyn tilaa eikä vähennä sosiaalista valvontaa. Kuva on Trumpettitieltä.

Kuva 63. New Yorkissa on mahdollistettu hyvin hulevesien kulku istutusalueelle. (Greater Auckland, 2017)

Kuva 64. Kauppakeskus Kaaren edustalla sijaitsevalla aukiolla on laadukkaat pyöräparkit.

Pelikuja, missä entistä parkkivyöhykettä kadun laidalta on muutettu jalankulun alueeksi (kuva 66).

Reittien jatkuvuus ja esteettömyys eivät toteudu kaikkialla Kannelmäen alueella. Kadun ylityksiä on jalankulun näkökulmasta paikoitellen liian vähän ja autotiet aiheuttavat epäjatkuvuutta jalankulun reitteihin. Tämä on johtanut siihen, että jalankulkijat kulkevat istutusalueiden lävitse ja ylittävät tiet ilman suojateitä. Esteettömyyttä vaativat kulkijat eivät voi ylittää katuja mistä tahansa kohdasta, joten on syytä miettiä kadun ylityskohtien lisäämistä koko Kannelmäen alueella. Vaikka kadun ylitys onkin paikoittain rakenteellisesti mahdollistettu, niin sen fyysinen laatu on usein huono. Reunakivien madaltamattomuus esimerkiksi kadun ylityskohdissa rajoittavat esteettömyyttä. Hyvässä kadun ylityskohdassa jalankulkuväylä jatkuu samassa tasossa kadun puolelta toiselle (kuva 67).

Pintamateriaalit ovat Kannelmäen alueella paikoittain pahasti kuluneet. Esimerkiksi puiden juurien takia nousseet betonilaatat rajoittavat esteettömyyttä. Jatkossa tuleekin miettiä myös kasvillisuuden vaikutus kadun pintamateriaalien elinkaareen. Asfaltissa on paikoittain routavaurioita, joiden korjaamisella voidaan parantaa esteettömyyttä.

Myös pyöräilyn asemaan ja erottelemiseen jalankulusta tulee panostaa Kannelmäen seudulla. Pyöräily poikkeaa jalankulusta liikkumismuotona merkittävästi, minkä vuoksi sen sijoittaminen jalankulun sekaan ei usein ole hyvä ratkaisu. Kannelmäessä pyöräliikenne on useimmiten eroteltu jalankulusta valkoisella viivalla kokoojakaduilla ja yksittäisillä asuntokaduilla. Osalla kokoojakaduista ei kuitenkaan ole lainkaan pyöräinfrastruktuuria tai se loppuu kesken. Tällaisia ovat esimerkiksi Vanhaistentie ostoskeskuk-

Kuva 65 ja 66. Ajoneuvotieltä otettu tilaa pyöräparkkeihin vasemmalla Kampintorin laidalla. Oikealla Pelikujan autoparkit on muutettu kävelyalueeksi.

Kuva 67. Kaustisentieltä löytyy hyvä tien ylityskohta.

Kuva 68. Eritasoerotettu pyörätie Wienissä, Itävallassa. (Liikennevirasto, 2013)

Kuva 69 ja 70. Purkutaidetta Keravalla. (Purkutaide, 2016 sekä Meriluoto, 2016)

sen edusta ja Kanneltien pohjoisosat. Myös kevyenliikenteen väyliä, joilla pyöräily ja jalankulku on sijoitettu samaan tilaan, sijaitsee paljon etenkin asuin- ja viheralueilla.

Kokoojakaduilla, joilla ei tällä hetkellä ole pyöräinfrastruktuuria, tulee pohtia esimerkiksi pyöräväylien lisäämistä, jos liikennemäärät niin edellyttävät. Eritasoerotteluiden, istutuskaistojen ja kiviraitojen lisääminen mahdollistaa pyöräteiden paremman näkyvyyden ja vähentää vaaratilanteita jalankulkijoiden ja pyöräilijöiden välillä (kuva 68). Eritasoerottelu edistää myös hulevesien valuntaa. Erottelua voidaan pohtia myös leveille kevyen liikenteen väylille kuten Halsuantielle. Kaikki erotellut pyörätiet Kannelmäessä ovat kaksisuuntaisia, mikä voi esikaupunkialueilla olla toimiva ratkaisu. Myös paikoittain ahtaiden jalkakäytävien tilan lisääminen siirtämällä pyörät pyöräkaistoille ajoradan puolelle voi olla hyvä ratkaisu joissain paikoissa. Asunto- ja tonttikaduilla sekä muilla vähän liikennöidyillä kaduilla pyöräilyn ja ajoneuvoliikenteen erottaminen ei ole tarkoituksenmukaista, vaan pyöräilyn sijoittaminen autoliikenteen sekaan viestii kadun luonteesta ja lisää jalankulun turvallisuutta ja viihtyisyyttä. (Pyöräliikenteen suunnitteluohje, 2016)

Pyöräilyn olosuhteiden kehittämistyö on aloitettu Kannelmäessä. Pyöräliikenteen tavoitteelliset baanaverkot on suunniteltu kulkemaan junarataa pitkin kaksisuuntaisesti sekä Soittajantie – Kanneltie akselille yksisuuntaisesti. (Pyöräliikenteen tavoiteverkko, 2018)

Kannelmäen alueella sijaitsee muutamia tyhjillään olevia rakennuksia, jotka ovat purku-uhan alla. Tyhjien rakennusten ja niiden ympäristön viihtyisyyttä voidaan lisätä väliaikaistoiminnalla. Esimerkiksi Keravalla on toteutettu väliaikaistoimintaa nyt jo puretuissa rakennuksissa (kuva 69 ja 70). Osana laajempaa uudisrakennushanketta Keravalla toteutettiin ennen vanhojen rakennusten purkamista maalaustaidetta muuten tyhjillään oleviin rakennuksiin.

8 KEHITYSEHDOTUKSIA KATUALUEITTAIN

Alueellisesti usein toistuvia ongelmia voi lukea edellisistä kappaleista. Tähän osioon on nostettu yksittäisten katualueiden kehittämisehdotuksia. Ratkaisuja on mietitty alueen viihtyisyyden parantamisen kannalta. On myös pohdittu, miten alueesta saa toimivamman ja luontevan kokonaisuuden suuremmassa mittakaavassa mietittynä. Kehitysehdotuksia on mietitty alueille, joilla esiintyy useita ongelmia, ja ne ovat helposti ratkaistavissa.

8.1 Kaustisenpolku

Ongelmia
Kaustisenpolulla Pelimannintien alikulusta etelään nousee esiin useita ongelmakohtia. Pelimannintien alikulun päädyssä sosiaalinen valvonta on heikkoa ja vieressä sijaitseva metsä umpeen kasvanutta. Tiheä metsä synnyttää muun muassa turvattomuuden tunnetta. Sosiaalinen valvonta kärsii myös junaradan alituksen kohdalla. Rakenteellinen ongelma polulla on muun muassa penkkien puutos. Pintamateriaalit ovat myös paikoin kärsineet routavaurioista.

Kehitysehdotuksia
Sosiaalista valvontaa on vaikea parantaa ilman asuinkerrostalojen rakenteellisia muutoksia. Sosiaalisen valvonnan puutoksen myötä nousevaa turvattomuuden tunnetta voi kuitenkin vähentää Pelimannintien alikulun päädyssä sijaitsevan metsän harventamisella (kuva 73). Avaamalla näköyhteyksiä metsään, jalankulkija tiedostaa paremmin ympäristön, jossa liikkuu. Nuorta aluskasvillisuutta poistamalla metsän ominaisuudet eivät vähene rajusti. Harventamalla metsää voidaan lisätä sen virkistyskäyttöä, sillä kulku metsässä helpottuu huomattavasti. Turvattomuuden tunteen vähentäminen junaradan alituksen kohdalla on haastavampaa. Jalkakäytävälle levittäytyvät kasvit on kuitenkin syytä poistaa. Junaradan puolella sijaitseva pieni nurmialue tulee kunnostaa ja laajentaa, minkä myötä tila saadaan avarammaksi (kuva 72).

Rakenteellisilla muutoksilla voi parantaa Kaustisenpolun viihtyisyyttä. Evijärvenpolun ja Kaustisenpolun risteyksessä junaradan puolella, sijaitsee avoimia kallioita (kuva 71). Kallioilta aukeaa näkymiä junaradalle ja sen ympäristöön. Sijoittamalla alueelle levähdyspenkki ja roskakori alueen viihtyisyys ja vetovoima lisääntyisi. Tällaisten potentiaalisten alueiden haltuunotto levähdyspaikkoina lisää jalankulkijoiden tietoisuutta alueen hyvistä puolista. Penkin sijaintia perustelee viihtyisän ympäristön lisäksi myös junaradan alikululta alkavan mäen loppu ja sitä myöten kasvava levähdystarve. Penkin sijoitus on tehtävä ympäristön visuaalisuuden mukaan, joten siinä istuessa tulee aueta näkymiä junaradan suuntaan. Pintamateriaalien korjaus etenkin junaradan alikululle johtavassa mäessä parantaisi esteettömyyttä ja vähentäisi esimerkiksi pyöräilijöiden kaatumisriskiä.

Kuva 71. Kaustisenpolun ja Evijärvenpolun risteyksen kohdalla sijaitsee potentiaalinen levähdyspaikka.

Kuva 72. Junaradan alikululle johtavassa mäessä asfaltti vaatii kunnostusta. Polun oikealla laidalla olevaa pientä rinnettä tulisi avata kasvillisuudelta.

Kuva 73. Kaustisenpolun vieressä sijaitsevan metsän aluskasvillisuutta tulisi karsia turvattomuuden tuntee vähentämiseksi.

8.2 Pelimannintie

Ongelmia

Pelimannintien koko pituudella toistuvia ongelmia ovat tien ylityskohtien puutteellisuus ja autoiluun varattu suuri tilavaraus jalankulkijan näkökulmasta. Myös penkkien puutos on koko matkalla keskeinen ongelma. Pelimanninitien länsipäädyssä Kehä I:ltä kantautuu jatkuvaa melua. Melu vähentää viihtyisyyttä olennaisesti. Polkkakujan kohdalla asuinkerrostalojen umpinaiset päädyt rajautuvat kävelyreitille. Ikkunattomuus asuinrakennuksissa vähentää sosiaalista valvontaa ja tekee kadun ilmeestä visuaalisesti yksitoikkoisen. Klaneettitien kohdalla olevan alikulkutunnelin ympäristössä pensasistutukset ovat kasvaneet liikaa ja vähentävät jalankululle varattua tilaa. Pensaskasvillisuudet vähentävät myös olennaisesti sosiaalista valvontaa. Esteettömyys ei toteudu suojatielle johtavien portaiden takia. Junaradan ylittävä silta on epäviihtyisä ja mitoitukseltaan jalankulkijalle liian suuri.

Kuva 74. Pensasistutuksien siistiminen lisäisi viihtyisyyttä ja sosiaalista valvontaa.

Kehitysehdotuksia

Melusaasteeseen vaikuttaminen on hankalaa. Kehä I:ltä kantautuvaa melua on rajoitettu meluaidalla. Vastakkaisella puolella Kehä I:stä meluaita on kaareva ja täten melu saapuu Pelimannintielle. Pelimannintien puoleinen meluaita olisi syytä olla samanlainen kuin toisella puolella, jotta melusaasteet alueella vähenisivät. Kasvillisuuden lisääminen voi auttaa myös, mutta Pelimannintien päädyssä kasvillisuus on jo nyt melko runsasta.

Ikkunattomien asuinkerrostalojen päätyihin on alettu viime vuosina maalata muraaleja. Muraalit tuovat viihtyisyyttä alueelle ja korostavat paikan identiteettiä. Pelimannintielle sopisi hyvin muraali asuinkerrostalon ikkunattomaan päätyyn (kuva 75 ja 76). Esimerkiksi Urkupillintielle pohjoisempaan Kannelmäkeen on maalattu muraali. Myös Pelimannintien alittavassa Klaneettipolun alikulkutunnelissa on tilaustyönä toteutettuja graffiteja, jotka tuovat viihtyisyyttä.

Kasvillisuuden siistiminen Klaneettitien kohdalla lisäisi jalankulkualueiden laatua merkittävästi (kuva 74). Sosiaalinen valvonta parantuisi, ja jalankulkijoilla olisi enemmän tilaa. Esteettömyyttä rajoittavien portaiden yhteyteen tulisi miettiä esteetön reitti vierelle. Junaradan ylityskohdasta aukeavien hyvien näkymien yhteyteen voisi lisätä levähdyspenkin. Sillasta tulisi tehdä vihreämpi esimerkiksi istutusvyöhykkeellä autotien ja jalankulkuväylän väliin, jolloin mittakaava muuttuisi jalankulkijalle sopivammaksi.

Kuva 75 ja 76. Alueen arvo, identiteetti ja viihtyisyys kasvavat, jos asuinkerrostalojen ikkunattomia päätyjä maalataan. (Oikeanpuoleinen kuva: Helsingin Sanomat, 2017)

8.3 Soittajanpolku ja Soittajantori

Soittajanpolku lähtee Soittajantieltä, joka on yhteydessä Kannelmäen juna-asemaan. Soittajanpolku on keskeinen yhteys alueen asukkaille ja tämä tarkasteltava osuus päättyy Soittajantorille. Soittajantori on keskeinen kohtaamispaikka alueen asukkaiden keskuudessa ja kattaa paljon penkkejä sekä hyvän valaistuksen.

Ongelmia

Soittajanpolku ja Soittajantori ovat sinällään hyvässä kunnossa, mutta ne eivät ole viihtyisiä. Soittajanpolun vieressä sijaitsee viihtyisä nurmialue, josta aukeaa näkymiä ympäröivään maisemaan. Nurmialueella ei ole yhtään penkkiä, ja aluetta ei ole suunniteltu pysähtymiseen (kuva 79). Soittajanpolun ja Soittajantien risteyskohdassa sijaitseva penkki on puoliksi pensasistutuksien keskellä ja pahasti kallellaan. Soittajantorilla penkkejä taas on runsaasti, mutta tori ei houkuttele pysähtymään. Soittajantori on kauttaaltaan tasaista betonilaattapintaa (kuva 77), ja sen mitoitus on melko suuri käyttäjämääräänsä nähden. Soittajantori rajautuu yhdeltä sivulta parkkialueen aitaan.

Kehitysehdotuksia

Soittajanpolun viheralueen viihtyisyyttä saataisiin lisättyä tuomalla alueelle istuskelun ja oleskelun mahdollistava penkki. Se tulisi sijoittaa siten, että ympäröivä miljöö näkyy istuessa. Penkin yhteyteen olisi hyvä tuoda myös roskakori. Soittajantorille tulisi tuoda visuaalista monimuotoisuutta, esimerkiksi keskelle toria sijoitettavalla veistoksella. Veistos voisi olla toiminnallinen oleskelualue, joka monikäyttöisyydellään houkuttelisi kauempaakin tulijoita (kuva 78). Torin mittakaavan saisi jalankulkijalle sopivammaksi, jos veistos tai rakenteellinen muutos sisältäisi esimerkiksi eri tasoja. Soittajantoria reunustava parkkipaikan aita voisi toimia katutaiteen alustana. Torille voisi sijoittaa myös kasvillisuutta, joka lisäisi viihtyisyyttä ja parantaisi mittakaavaa.

Kuva 77 ja 78. Soittajantorille tarvittaisiin viihtyisyyttä ja selkeämpää mittakaavaa parantavia rakenteellisia muutoksia. Oikeanpuoleisessa kuvassa näkyvä Ole Bulls Plass:in aukio sijaitsee Norjan Bergenissä ja mahdollistaa oleskelun veistoksellisilla rakenteillaan. (Blå steinen Ole Bulls plass Bergen Norway, 2018)

Kuva 79. Soittajanpolulla on viihtyisä nurmialue, joka penkkien lisäyksellä houkuttelisi ohikulkijaa pysähtymään.

LÄHTEET

33. kaupunginosa Kaarela (2014). Kannelmäki, Halsuantien ja Vetelintien alue. Asemakaavan muutoksen selostus. Helsingin kaupunkisuunnitteluvirasto. Asemakaavaosasto 2014:12304.

Gehl, J. (2010). Cities for people. 269 s. Island Press, Washington DC.

Gehl, J., Gemzoe, L (2000). New city spaces. 76 s., 100 s. The Danish Architectural Press. Kööpenhamina. Tanska.

Helminen, V., Kosonen, P., Kalenoja, H., Ristimäki, M., Tiitu, M. & H. Tiikkaja (2014). Helsingin metropolialueen yhdyskuntarakenne – Alakeskukset ja liikkuminen. Suomen ympäristökeskuksen raportteja 18/2014). 127 s. Suomen ympäristökeskus, Helsinki.

Helsingin kaupungin yleisten alueiden rekisteri (2018). Helsingin kaupunki, Kaupunkiympäristön toimiala.

Helsingin kuntarekisteri - lupa- ja rakennustiedot (2018). Helsingin kaupunki, Kaupunkiympäristön toimiala.

Helsingin maisemakulttuurikartta (2016). Helsingin kaupunki.

Helsingin rakennukset (2018). Helsingin kaupunki, Kaupunkiympäristön toimiala.

Helsingin sanomat. 30.1.2017. Kannelmäen Prisman aukiolo muuttuu pysyvästi ympärivuorokautiseksi. Kaupunki. https://www.hs.fi/kaupunki/art-2000005066385.html

Helsingin uutiset. 23.9.2016. Alueensa rumimmaksi haukuttu talo sai taidetta pintaan – ”Onneksi asenteet ovat muuttumassa”. Puheenaihe. https://www.helsinginuutiset.fi/artikkeli/437069-alueensa-rumimmaksi-haukuttu-talo-sai-taidetta-pintaan-onneksi-asenteet-ovat

Helsingin yleiskaava (2016a). Helsingin keskeisimmät maankäytön muutosalueet. Helsingin kaupunkisuunnitteluviraston yleissuunnitteluosaston selvityksiä 2015:8

Helsingin yleiskaava (2016b). Tarkistettu ehdotus.

Jacobs, Jane (1961). Death and Life of Great American Cities. 458 s. Vintage Books, New York.

Kaarela, Kannelmäki (2015). Kannelmäen ostoskeskuksen alue. Asemakaavan muutoksen nro 12381 selostus. Helsingin kaupunkisuunnitteluvirasto. Asemakaavaosasto 2015:12381.

Karttapalvelu (2016). Pyöräliikenteen tavoiteverkko.

Karttapalvelu (2018). Lassilan ja Kannelmäen toimita-alue. Muu suunnitelma 2018-005121.

Kenworthy, Jeffrey (2006). The eco-city: ten key transport and planning dimensions for sustainable city development. Environment and Urbanization 18:1, 67-85.

Koskela, Hille (2009). Pelkokierre: Pelon politiikka, turvamarkkinat ja kamppailu kaupunkitilasta. 397 s. Gaudeamus, Helsinki.

Liikennevirasto. Pyöräily (2013). https://www.kulkulaari.fi/fi/media/erottelu

Museovirasto (2009). Valtakunnallisesti merkittävät rakennetut kulttuuriympäristöt. Kannelmäen kirkko. <http://www.rky.fi/read/asp/r_kohde_det.aspx?KOHDE_ID=4673> Luettu 13.6.2018

Prosenttiperiaate. 24.8.2017. Helsingin Pasilasta tulee värikäs katutaidealue. Ajankohtaista. http://prosenttiperiaate.fi/kirjoitukset/helsingin-pasilasta-tulee-varikas-katutaidealue/

Pyöräliikenteen suunnitteluohje (2016). http://pyoraliikenne.fi/

Pyöräliikenteen tavoiteverkko (2018). Helsingin karttapalvelu. Helsingin kaupunki, Kaupunkiympäristön toimiala.

SeutuCD (2017). Helsingin seudun ympäristöpalvelut –kuntayhtymä.

Söderström (2012). Elävät kaupunkikeskukset. Kaupunkiympäristön monipuolisuus ja laatu verkostokaupungin keskuksissa. Suomen ympäristökeskus 32/2012. 132 s. Suomen ympäristökeskus, Helsinki.

KUVALÄHTEET

Kuvat, joissa ei ole ilmoitettu lähdettä: Autio, R. & Nyberg, E. (2018)

Aamulehti. 29.9.2016. Graffiti alkaa viehättää suomalaisia – 60 prosenttia yli 65-vuotiaista kannattaa katutaidetta. Kulttuuri. https://www.aamulehti.fi/kulttuuri/graffiti-alkaa-viehattaa-suomalaisia-60-prosenttia-yli-65-vuotiaista-kannattaa-katutaidetta-23953345/

Blå steinen Ole Bulls plass Bergen Norway (2018), 12.7.2018. http://mapio.net/pic/p-566927/

Greater Auckland. 28.7.2017. Three Waters Infrastructure Part 4 – Green Streets. https://www.greaterauckland.org.nz/2017/07/28/three-waters-infrastructure-part-4-green-streets/

Helsingin Sanomat. 2.8.2017. Betonipintaa riittää – siksi Pasilasta tulee katutaidekaupunginosa. Kulttuuri. https://www.hs.fi/kulttuuri/art-2000005311431.html

Helsingin Sanomat. 10.7.2017. Muraaleja maalataan yhä useammin suomalaisten rakennusten seiniin – mutta miksi tekjät ovat niin harvoin kotimaisia, kysyy suomalainen katutaiteilija. Kulttuuri. https://www.hs.fi/kulttuuri/art-2000005285579.html

Kiiteistöposti. 31.8.2017. Muraali pitää töhrijät loitolla. Artikkelit, Huolto. http://www.kiinteistoposti.fi/muraali-pitaa-tohrijat-loitolla/

Meriluoto, R. (2016). SRV:n purkutaidetyöt valmiina. https://www.flickr.com/photos/risto_m/27645233665/in/photostream/

Purkutaide. 17.6.2016. Purkutaide-viikonloppu. http://www.purkutaide.com/purkutaide-viikonloppu/

Sculptures in Montreal/Canada (2006). https://upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/e/e7/Montreal_Berri-UQAM.jpg

Urban Spaces: Plan as Pavement (2011). http://udis-tmc.blogspot.com/2011/12/urban-spaces-plan-as-pavement.html

LÄHTEET LIITE 1

Alexander, Christopher, Sara Ishikawa & Murray Silverstein (1977). A Pattern Language.

Towns, Buildings, Construction. 1171 s. Oxford University Press, New York.

Ewing, Reid, Susan L. Handy, Ross C. Brownson, Otto J. Clemente & Emily Winston (2006). Identifying and Measuring Urban Design Qualities Related to Walkability. Journal of Physical Activity and Health 3/2006, 223-240.

Gehl, Jan (1987). Life Between Buildings. 202 s. Arkitektens Forlag, Kööpenhamina.

Gehl, Jan (2010). Cities for People. 269 s. Island Press, Washington D.C. ISTP (2009). Sustainable Urban Design - Practical Fieldwork Project. Murdoch University, Perth.

Jacobs, Jane (1961). Death and Life of Great American Cities. 458 s. Vintage Books, New York.

Junttila, Ulla-Kirsti (1995). Kaupunkiympäristön suunnittelu. 160 s. Rakennustieto Oy, Helsinki.

Kenworthy, Jeffrey (2006). The eco-city: ten key transport and planning dimensions for sustainable city development. Environment and Urbanization 18:1, 67-85.

Lynch, Kevin (1960). The Image of the City. 194 s. The M.I.T. Press, Cambridge, MA.

Niemelä, Jari, Sanna-Riikka Saarela, Tarja Söderman, Leena Kopperoinne, Vesa Yli-Pelkonen & Seija Väre (2010). Kaupunkiluonnon ekosysteemipalvelut. Teoksessa Hiedanpää, Juha, Leila Suvantola & Arto Naskali (toim.) Hyödyllinen luonto -Ekosysteemipalvelut hyvinvointimme perustana. S. 203-223. Vastapaino, Tampere.

Staffans, Arja, Marketta Kyttä & Tiina Merikoski (2008). Kestävä yhdyskuntarakenne. YTK:n julkaisuja C 69. 95 s. Teknillinen korkeakoulu, Yhdyskuntasuunnittelun tutkimus- ja koulutuskeskus, Espoo.

Suunnittelukeskus 2007. Kuopion kaupunki - Hulevesien luonnonmukaisen hallinnan menetelmät, suunnitteluohje. 42 s. <http://w3.kuopio.fi/attachments.nsf/Files/310807133659617/$File/suunnitteluohje.pdf>

LIITTEET

Liite 1. Havainnointilomake
Liite 2. Pisteytys katualueet
Liite 3. Pisteytys aukiot

Liite 1. Havainnointilomake

0 Pistettä - Laatukriteeri ei toteudu. Vasemman sarakkeen negatiiviset väittämät toteutuvat lähes kokonaan.
1 piste - Jotkin kriteerin osat toteutuvat, mutta suurin osa kriteeristä jää toteutumatta.
2 pistettä - Kriteeri toteutuu suurimmaksi osakseen. Jokin kriteerin osa-alue ei kuitenkaan toteudu.
3 pistettä - Kriteeri toteutuu kokonaisuudessaan tarkasteltavalla segmentillä.

Ympäristön monipuolisuus	Kriteeri ei toteudu	0	1	2	3	Kriteeri toteutuu	Ajatus ja kirjallisuus kriteerin taustalla
1. Pohjakerrosten aktiivisuus	• Rakennusten pohjakerroksissa ei sijaitse palveluita tai niihin ei ole käyntiä suoraan kadulta.					• Rakennusten pohjakerroksissa sijaitsee runsaasti palveluita, joihin on käynti suoraan kadulta. • Osa palveluista on avoinna myös ilta- tai yöaikaan. • Ainakin osa toiminnoista levittäytyy kesäaikana katutilaan, esim. terasseille. • Jos katuun rajautuu avointa tilaa, se on aktiivisessa käytössä (esim. torikauppa, vapaa-ajan vietto). • Sisä- ja ulkotilan välillä on hyvät yhteydet.	Pohjakerrosten aktiivisuudella tarkoitetaan tässä yhteydessä sitä, minkä verran katuun rajautuvien rakennusten pohjakerroksissa on erilaisia palveluita, joihin on käynti suoraan kadulta. Tarkasteltavana ovat myös liike- ja palvelutiloihin kuuluvat näyteikkunapinnat ja toimintojen levittäytyminen katutilaan, esimerkiksi terasseille. Samassa yhteydessä voidaan arvioida myös mahdollista katuun rajautuvaa avointa tilaa – mikäli tila on aktiivisessa käytössä (esimerkiksi torikaupan paikka, toiminnoiltaan aktiivinen puistoalue tms.), voidaan toiminta rinnastaa pohjakerrosten aktiivisuuteen, jos aktiviteetit rajautuvat katutilaan ja ovat helposti aistittavissa reittiä kulkevan jalankulkijan näkökulmasta. Rakennusten pohjakerrosten liiketilat lisäävät katutilan aktiivisuutta ja houkuttelevat ihmisiä ja elämää kaduille (Alexander ym. 1977: 776; Gehl 1987: 97; Whyte 1988: 227; Calthorpe 1993: 80). Myös hyvät ja helpot yhteydet sisä- ja ulkotilan välillä lisäävät elämää ja aktiviteetteja katutilassa (Sennett 1978: 13; Whyte 1988: 100–101; Gehl 2010: 75). Turvallisuutta luovat ihmiset: kadun varrella on hyvä olla toimintoja, jotka houkuttelevat ihmisiä käyttämään katua eri vuorokaudenaikoina (Jacobs 1961: 36). On myös hyvä, jos pohjakerrosten tiloja voidaan muuntaa käyttötarkoituksesta toiseen erilaisten tilojen kysynnän vaihdellessa. Muuntojoustavat tilat voivat palvella kysyntätilanteen mukaan niin liiketiloina, työtiloina kuin asumiskäytössäkin.
2. Asuminen ja sosiaalinen valvonta	• Kadun tai aukion tapahtumia ei näe asuinhuoneistojen ikkunoista.					• Kadun tai aukion tapahtumia voi seurata useista asuinhuoneistojen ikkunoista (1–3. kerros). • Ainakin osaan asunnoista liittyy ulkotiloja (etupihat, parvekkeet), joilta on näköyhteys kadulle. • Sisä- ja ulkotilan välillä on hyvät yhteydet.	Asumisen roolia on pidetty kirjallisuudessa hyvin tärkeänä sosiaalisesti hyvin toimivien ja turvallisten jalankulkureittien kannalta. Asumisen kautta tavoitettava, turvallisuutta luova sosiaalinen valvonta edellyttää, että "kadulla on silmiä" – talot eivät saa kääntää selkäänsä kadulle, vaan ikkunoista on oltava näköyhteys kulkureiteille (Jacobs 1961: 35). Ikkunoiden lisäksi hyvät ja helpot yhteydet sisä- ja ulkotilan välillä lisäävät myös asuinrakennusten tapauksessa katutilaan sijoittuvia aktiviteetteja (Gehl 1987: 186). Mitä enemmän katutilasta tai siihen rajautuvista tiloista rakennetaan luontevaa olohuoneen jatketta, sitä enemmän H2Oasukkaat ovat läsnä julkisessa tilassa ja samalla tekevät jalankulkuympäristöstä elävämpää ja turvallisempaa kulkea (Duany ym. 2010: 205). Kontaktimahdollisuudet asuntojen ja kadun välillä vähenevät, jos asunnot sijaitsevat korkealla (Alexander ym. 1977: 118; Gehl 1987: 100). Asumista ja sosiaalista valvontaa arvioitaessa pisteytyksessä huomioidaan vain 1–3. kerrokseen sijoittuva asuminen ja ikkunat.
3. Sekoittunut rakenne	• Kaikkien rakennusten käyttötarkoitus on sama. • Kaikki rakennukset on rakennettu samana aikakautena.					• Rakennuksissa on runsaasti erilaisia asuntoja, työpaikkoja sekä yksityisiä ja julkisia palveluita. • Ympäristössä on rakennuksia eri aikakausilta.	Sekoittunutta rakennetta arvioitaessa kiinnitetään huomiota siihen, missä määrin reittiin tai aukioon rajautuvissa rakennuksissa on erilaisia asuntoja, eri alojen työpaikkoja ja yksityisiä ja julkisia palveluita. Myös eri-ikäisten rakennusten muodostama kokonaisuus katsotaan tässä sekoittuneisuutta lisääväksi tekijäksi, koska se viestii erityyppisten ja -hintaisten tilojen saatavuudesta alueella (Jacobs 1961: 187–188; Zukin 2010: 38). Alueen useampi kuin yksi käyttötarkoitus on olennainen siksi, että alue pysyy elävänä ja käytettynä eri vuorokaudenaikoina (Jacobs 1961: 152). Tällä on vaikutusta niin paikallisten palveluiden toimintamahdollisuuksiin kuin katujen turvallisuuteenkin. Sekoittuneessa rakenteessa myös etäisyydet asumisen, palveluiden ja työpaikkojen välillä ovat keskimäärin lyhyempiä kuin rakenteessa, jossa eri toiminnot on eroteltu omille alueilleen (Newman & Kenworthy 1999: 177–179; Sieverts 2003: 36). Tämä parantaa sekä ihmisten kontaktimahdollisuuksia että kävelyn, pyöräilyn ja joukkoliikenteen toimintakykyä kaupunkiliikenteen kulkumuotoina (Cervero 1996: 372).
4. Visuaalinen monimuotoisuus ja kaupunkikulttuuri	• Rakennusten julkisivut ovat yksitoikkoisia tai tila rajautuu aitoihin, joutomaahan tai parkkikenttiin. • Katutilassa ei ole taidetta eikä merkkejä kaupunkikulttuurista.					• Rakennusten julkisivut ovat monipuolisia ja niistä aukeaa ikkunoita kadulle. • Näkymät huomioidaan tässä kohdassa (Lisäys) • Kadulla tai aukiolla on mahdollista nauttia taiteesta (veistokset, patsaat, tilataide tms.). • Ympäristössä näkyy merkkejä kaupunkikulttuurista tai katutaiteesta (julisteet, ilmoitukset, tarrat, kirjoitukset).	Visuaalisen monimuotoisuuden kannalta on tärkeää, että rakennusten julkisivut ovat moninaisia ja niistä aukeaa ikkunoita kadulle. Pitkät, suljetut seinämät tai pelkistetyt, samanlaisina toistuvat julkisivut eivät muodosta elävää ja kiinnostavaa kaupunkiympäristöä (Gehl 1987: 97; Whyte 1988: 226). Kiinnostavassa ympäristössä ihmiset ovat valmiita kävelemään pidempiä matkoja kuin visuaalisesti yksitoikkoisessa ympäristössä (Knoflacher 1995: 81). Kaupunkitilaan sijoitetut taideteokset ovat olennaisia muun muassa paikallisen identiteetin muodostumisen kannalta (Junttila 1995: 142–143). Myös kyltit, mainokset, ilmoitukset ja muu kaupunkigrafiikka vaikuttavat ympäristön visuaaliseen monimuotoisuuteen (Seliger 2008: 79). Vapaamuotoisen ilmoittelun (julisteet ym.) sallimisella on keskeinen merkitys monipuolisen kaupunkikulttuurin mahdollistajana (ibid.: 87). Ympäristön visuaalisen ilmeen olisi kuitenkin samaan aikaan oltava ainakin jossain määrin tasapainoinen.
5. Toiminnalliset solmukohdat ja kohtaamispaikat	• Tarkasteltava reitin osa ei ole yhteydessä keskeisiin solmukohtiin. • Toimintojen ja visuaalisen ilmeen intensiviteetti on sama joka kohdassa reittiä. • Ulkotilaan ei sijoitu kohtaamisten ja toiminnan paikkoja.					• Reitin osa on yhteydessä vähintään yhteen keskeiseen aukioon tai muuhun solmukohtaan. • Ulkotila sisältää kohtaamisten ja toiminnan paikkoja: torimyyntiä, leikkipaikan, katukahvilan…	Solmukohdilla eli noodeilla tarkoitetaan Lynchin (1960: 102) mukaan ympäristöstä visuaalisesti ja toiminnallisesti erottuvia paikkoja, joilla on oma ilmeensä ja identiteettinsä, ja jotka toimivat eräänlaisina kaupungin ankkuripisteinä. Solmukohdat voivat olla esimerkiksi keskeisiä aukioita, liikenneterminaaleja, tavarataloja tai huomattavia julkisia rakennuksia. Reitit voivat saada yhteyksistä toiminnallisesti vähemmänkin merkittäviin solmukohtiin ja kohtaamispaikkoihin yksittäisiä pisteitä, vaikka kohteet eivät koko keskuksen tasolla olisikaan erityisen keskeisiä (esim. elintarvikekioski, pieni aukio penkkiryhmineen). Täydet pisteet kriteeristä edellyttävät, että myös tarkasteltava reitin osuus tai aukio itsessään sisältää erilaisia kohtaamisten tai toiminnan paikkoja, kuten torimyyntiä, leikkipaikan, penkkejä tai katukahvilan. Kun kävelyreittiä rytmittävät solmukohdat jakavat reitin erillisiin hahmotettaviin osa-alueisiin, pysyy käveljän mielenkiinto yllä pidemmälläkin matkalla (Gehl 2010: 127–128). Alexanderin ym. (1977: 166) mukaan jo olemassa oleviin solmukohtiin on myös luontevaa keskittää toisiaan tukevia palveluita.
Katutilan fyysiset elementit							
6. Tilan mitoitus ja korttelirakenne	• Selkeää katutilaa ei muodostu tai tilan mitoitus on liian väljä. • Korttelit ovat pitkiä – viereiselle kadulle poikkeaminen vaatii pitkän kävelymatkan. Korttelirakenne voi olla myös vaikea hahmottaa.					• Katutila/aukio on selkeästi rajattu ja mitoitus on jalankulkijalle sopivan tiivis. • Korttelit ovat lyhyitä ja eri katujen välillä on helppoa liikkua. Korttelirakenne on selvästi hahmotettavissa.	Tilan mitoitusta tarkastellessa kiinnitetään huomiota siihen, onko tilan mitoitus jalankulkijan näkökulmasta sopivan tiivis, ovatko korttelit pitkiä vai lyhyitä, ja onko eri katujen välillä vaivatonta liikkua. Hyvän korttelirakenteen tulisi olla myös helposti hahmotettavissa. Katutilaa voivat rajata Junttilan (1995: 90) mukaan rakennusten lisäksi kadunkalusteet, maastonmuodot, pengerrykset, porrastukset kuin puu- tai pylväsrivitkin. Torien ja aukioiden kohdalla rajaus on vähintään yhtä tärkeää kuin katujenkin. Aukiot eivät saa olla rooliinsa nähden liian suuria, etteivät ne näytä tai tunnu autioilta (Alexander ym. 1977: 311; Whyte 1988: 110). Kun korttelit ovat lyhyitä, naapurikaduilla asiointi on luontevaa ja kaupunkirakenteen läpi avautuu vaihtoehtoisia reittejä. Tämä mahdollistaa helpot yhteydet lähikortteleiden palveluihin, jotka tavoittavat näin helpommin riittävän väestöpohjan (Jacobs 1961: 179). Pitkien kortteleiden kadut muodostuvat helposti monotonisiksi asuinkaduiksi, koska niiden kautta ei pääse liikkumaan kuin yhteen suuntaan.
7. Jalankulun asema katutilassa	• Autoliikenne tai pysäköinti vie lähes kaiken tilan ympäristössä. • Autoliikenteen nopeudet ovat korkeita. Kadun ylittäminen on vaikeaa tai onnistuu vain harvoista kohdista.					• Suurin osa tilasta on varattu jalankululle. • Autoliikenteen nopeudet ovat alhaisia. • Kadun ylittäminen on helppoa ja kadun voi ylittää turvallisesti lähes mistä vain.	Jalankulun asemaa tarkastellaan katutilassa suhteessa autoliikenteen ja pysäköinnin asemaan. Keskeistä on, kuinka suuri osa ympäristöstä on varattu jalankululle, ovatko autoliikenteen nopeudet ympäristössä hiljaisia vai nopeita, synnyttääkö autoliikenne melu- tai ilmanlaadullisia haittoja ja onko kadun ylittäminen helppoa vai vaikeaa. Autoliikenteelle varattujen tilojen supistaminen ja joukkoliikenteen, jalankulun ja pyöräilyn infrastruktuurin lisääminen on yksi Kenworthyn (2006: 68) kymmenestä kestävän kaupunkikehityksen periaatteesta. Alexander ym. (1977: 124) on päätynyt esittämään 9 prosentin maksimia maapinta-alasta, joka voidaan käyttää pysäköintiin ilman että pysäköinti häiritsee merkittävästi ulkoalueiden käyttöä muihin käyttötarkoituksiin. Autoliikenteen integroimista kaupunkiin jalankulkijan ehdoilla on sovellettu esimerkiksi Tanskassa Woonerf-periaatteen mukaan rakennetuilla hidaskaduilla, joilla eri liikennemuotoja ei ole eroteltu toisistaan, mutta kadun fyysiset rakenteet viestivät siitä, että ympäristössä toimitaan jalankulkijoiden ehdoilla (Gehl 1987: 113). Tällaisessa ympäristössä jalankulkija pystyy vaihtamaan kadun puolta halutessaan helposti.
8. Jalankulkualueiden fyysinen laatu ja varustelu	• Jalankulkualueet ovat heikkotasoisia: päällysteet ovat pelkkää asfalttia tai alueen kunto on huono. • Kadunkalusteita ei ole tarpeeksi tai ne ovat huomattavan huonokuntoisia.					• Kävelyalueiden rakentamisessa on käytetty monipuolisesti laadukkaita materiaaleja ja alueet ovat hyvässä kunnossa. • Jalankulkijoiden käytettävissä on riittävästi laadukkaita ja hyväkuntoisia kadunkalusteita (penkit, roskakorit, pysäkkikatokset ym.). • Jalankulkualueet on valaistu korkeatasoisesti. Sekä itse valaisimet että valaistus on suunniteltu hyvin jalankulkuympäristöön sopiviksi.	Kriteerillä pyritään arvioimaan kävelyalueiden laadukkuutta ja varustelua. Hyväkuntoinen ja laadukkaasti valaistu, pinnoitteiltaan korkeatasoinen jalankulkualue saa korkeamman pistemäärän kuin vain asfaltoitu tai heikkokuntoinen alue. Myös jalankulkijoiden käytettävissä olevien kadunkalusteiden (penkit, roskakorit, bussipysäkit, valaisimet ym.) riittävä määrä ja laatu arvioidaan samassa yhteydessä. Kaupunkitilan fyysiset rakenteet ja design ovat keskeisiä miellyttävän jalankulkuympäristön muodostumisen kannalta. Hyvä kaupunkitila luo puitteet vuorovaikutukselle ja yhteisöllisyydelle (Kenworthy 2006: 79). Kadunkalusteiden tarkoituksena on ympäristön toimivuuden ja viihtyisyyden lisääminen. Hyvin suunnitellut kalusteet helpottavat liikkumista ja houkuttelevat ihmisiä lähelleen (Junttila 1995: 110). Erityisesti pysäkkialueiden ja pysäkkikalusteiden kaupunkikuvallinen vaikutus on merkittävä ja niillä on tärkeä toiminnallinen merkitys julkisen liikenteen käytön ja matkustusmukavuuden lisääjinä (Junttila 1995: 49). Ewing ym. (2006: 226) korostaa myös katuympäristön hyvän kunnossapidon merkitystä yhtenä laatutekijöistä. Katu-, tori- ja puistovalaistus mahdollistaa toiminnan pimeänä aikana ja toimii myös turvallisuustekijänä. Valaistuksella on tärkeä kaupunkikuvallinen merkitys – valon määrä ja laatu vaikuttavat siihen, millainen kuva kaupungista syntyy, ja koetaanko alue viihtyisänä ja vetovoimaisena vai kolkkona tai turvattomana (Junttila 1995: 56–56).
9. Viherympäristö ja hulevesien hallinta	• Katutilassa ei ole istutuksia, istutukset ovat tasoltaan heikkoja tai ne luovat turvattomuutta. • Katutilaan ei sisälly vettä läpäiseviä pintoja.					• Katutilassa on puita, istutuksia tai muuta kasvillisuutta, jotka parantavat ympäristön viihtyisyyttä ja muodostavat monilajisen kokonaisuuden. • Katutilaan liittyy vettä läpäisevän pintoja, jotka imeyttävät ainakin osan kadulle kertyvistä hulevesistä.	Kasvillisuuteen liittyy kaupunkiympäristössä sekä esteettisiä että ekologisia arvoja. Estetiikan kannalta arvioidaan, parantavatko puut, istutukset ja muu kasvillisuus ympäristön viihtyisyyttä ja ovatko istutetut alueet hyvässä kunnossa. Istutukset eivät saa myöskään estää näkyvyyttä tai vaarantaa esimerkiksi liialisella peittävyydellään jalankulkijoiden tur vallisuutta (Junttila 1995: 54). Kasvillisuus vaikuttaa pienilmastoon, melun vähentämiseen, alueen biologiseen monimuotoisuuteen kuin sadevesien imeytykseenkin (Niemelä ym. 2010: 208–209). Puut tarjoavat myös ihmisille suojaa auringolta, tuulelta ja sateelta (Junttila 1995: 129). Arvioinnissa on tärkeää kiinnittää huomiota kasvillisuuden määrän ja kunnon lisäksi myös sen monilajisuuteen. Hulevesien hallinnan kannalta vettä läpäisevän ja vettä läpäisemättömän pinnan suhde ympäristössä on keskeinen indikaattori (Staffans ym. 2008: 30). Käytännössä vettä läpäisevät pinnat voivat olla kaupungissa vaikkapa erilaisia kiveyksiä, reikälaattaa, sorapintaa ja nurmikkoa. Läpäiseviä päällysteitä on kuitenkin syytä välttää kohteissa, joissa hulevedet voivat sisältää huomattavasti epäpuhtauksia tai kemikaaleja.
10. Esteettömyys ja pyöräily	• Katuympäristössä on vaikeaa kulkea lastenvaunujen kanssa tai pyörätuolilla. • Reunakivet risteyksissä eivät ole madallettuja, portaat tai kadun päällyste vaikeuttavat kulkemista. • Katu soveltuu huonosti pyöräilyyn, kadulla ei ole pyörätietä, pyöräkaistoja eikä pyöräparkkia tai ne ovat tasoltaan heikkoja.					• Ympäristö on esteetöntä, eikä esim. kadun pinnoite, portaat tai reunakivet risteyksissä vaikeuta kulkemista. • Pyöräily on huomioitu kadun suunnittelussa. On selvää, missä kuuluu pyöräillä, verkosto on jatkuva ja järjestelyt risteyksissä pyöräilijän kannalta sujuvia. • Pyörien pysäköintiin on varattu keskeisten kohteiden kohdalla selkeä paikka ja riittävästi telineitä, joista ainakin osa on runkolukittavia.	Viimeiseen kriteeriin on yhdistetty ympäristön esteettömyys ja pyöräilyn mahdollisuudet, vaikkakin aiheet liittyvät toisiinsa vain väljästi. Yhtymäkohtia voi kuitenkin löytää tarkastelemalla järjestelyjä tenkin risteyksissä – vaikeuttavatko korkeat reunakivet kulkemista lastenvaunujen kanssa, pyörätuolilla tai yhdistetyn kevyen liikenteen väylän tai pyörätien tapauksessa polkupyörällä? Jalankulkualueen pinnoite ja mahdolliset tasoerot (portaikot ym.) tulee myös arvioida tässä kohdassa esteettömyyden näkökulmasta. Gehlin (2010: 130) mukaan harva valitsee vapaaehtoisesti portaat, jos vaihtoehtona on esimerkiksi kävely loivaa ramppia pitkin. Hyvin suunniteltu ympäristö, joka H55ottaa liikuntarajoitteet huomioon, on yleensä miellyttävä ja helppokulkuinen myös muille käyttäjäryhmille (Junttila 1995: 45). Jalankulku ja pyöräily eivät sovellu vilkkaassa kaupunkiympäristössä yhdistetyille kevyen liikenteen väylille, vaan pyöräliikenteelle on varattava oma tilansa (Alku 2007: 19; Vaismaa ym. 2011: 78). Pyöräilylle ja jalankululle varattujen alueiden tulee erottua toisistaan fyysisillä rakenteilla tai vähintään selkeillä katumaalauksilla. Pyöräilyn verkoston tulee ol la jatkuva ja järjesteyiden risteyksissä sujuvia. Pyörien pysäköintiin on varattava paikka ja riittävästi pyörätelineitä keskeisten kohteiden kohdalla (Gehl 2010: 185). On myös hyvä, jos ainakin osa pyörätelineistä mahdollistaa lukitsemisen pyrän rungosta ja esimerkiksi joukkoliikenneterminaalien yhteydessä tarjotaan lisäksi mahdollisuus lukittaviin säilytystiloihin (esim. pyöräkaapit).
Reitit (kadut, kävelyreitit) 0-9 pistettä - heikko 10-14 pistettä - keskitaso 15-30 pistettä - hyvä	**Aukiot** (Torit ja muut aukiot) 0-14 pistettä - heikko 15-19 pistettä - keskitaso 20-30 pistettä - hyvä					**Pisteet yhteensä:**	**Havainnointialue:**

Liite 2. Pisteytys katualueet

Järjestys	Osa-alue	katualue_i	katualueen	kadun_nimi	kadun_ni_1	kayttotark	yllapitolu	1.	2.	3.	4.	5.	1-5_yht	6.	7.	8.	9.	10.	6-10_yht	Yhteensä
8	Kannelmäen asemaseutu	3062	2504	Kitarakuja	1132	Asuntokatu	III	0	1	0	0	0	1	1	1	0	1	1	4	5
9	Kannelmäen asemaseutu	3063	2505	Kitarapolku	1133	Kevytliikenne, t/h	III	0	1	0	0	0	1	1	1	0	1	1	4	5
15	Pelimannintie	3023	2465	Pelimannintie	2258	Kokoojakatu tai -tie	II	0	0	0	1	0	1	0	1	1	1	1	4	5
23	Rumpupolunpuiston ympäristö	3072	2514	Klaneettikuja	1168	Asuntokatu	III	0	1	0	0	0	1	0	1	1	1	1	4	5
30	Vanha Kannelmäki	3065	2507	Kaustisentie	1016	Asuntokatu	III	0	0	0	0	1	1	0	1	1	1	1	4	5
14	Urheilupuisto	726	619	Runonlaulajantie	2725	Kokoojakatu tai -tie	III	0	0	1	1	1	3	0	1	1	1	1	4	7
15	Urheilupuisto	12975	7989	Runonlaulajantie	2725	Asuntokatu	III	0	0	1	1	1	3	0	1	1	1	1	4	7
3	Kannelmäen asemaseutu	3060	2502	Sitrakuja	2939	Asuntokatu	III	0	1	1	0	0	2	1	1	1	1	1	5	7
16	Pelimannintie	3006	2448	Pelimannintie	2258	Kokoojakatu tai -tie	II	0	1	1	0	0	2	0	1	1	2	1	5	7
3	Pientaloalue	3040	2482	Kaarelantie	809	Asuntokatu	II	0	0	1	0	1	2	1	1	1	1	1	5	7
1	Urheilupuisto	3030	2472	Soittajantie	2959	Pysäköintialue	III	0	1	1	0	0	2	1	1	1	1	1	5	7
5	Kauppakeskus Kaari	3022	2464	Kantelettarentie	917	Kokoojakatu alueelline	II	1	0	1	0	2	4	0	0	1	2	1	4	8
2	Pientaloalue	3043	2485	Tanotorventie	3145	Asuntokatu	III	0	2	0	1	0	3	1	1	1	2	0	5	8
8	Pientaloalue	3048	2490	Tanotorventie	3145	Asuntokatu	III	0	1	1	1	0	3	0	1	1	2	1	5	8
13	Pelimannintie	3012	2454	Viulutie	3626	Asuntokatu	III	0	1	1	0	0	2	1	1	1	2	1	6	8
13	Rumpupolunpuiston ympäristö	2981	2439	Tuubakuja	3306	Asuntokatu	III	0	2	0	0	0	2	1	1	1	2	1	6	8
2	Pelimannintie	3015	2457	Kaustisenpolku	1015	Kevyt liikenne	III	0	1	0	0	0	1	1	3	1	1	1	7	8
11	Pelimannintie	3014	2456	Viulupolku	3625	Kevytliikenne, t/h	III	0	1	0	0	0	1	0	3	1	2	1	7	8
12	Pelimannintie	3013	2455	Kaustisenpolku	1015	Kevyt liikenne	III	0	1	0	0	0	1	0	3	1	2	1	7	8
1	Rumpupolunpuiston ympäristö	2975	2433	Pasuunatie	2238	Asuntokatu	III	1	2	1	1	0	5	1	1	1	0	1	4	9
7	Pelimannintie	3019	2461	Halsuantie	414	Asuntokatu	III	0	1	1	1	0	3	1	1	1	2	1	6	9
1	Pientaloalue	3042	2484	Runopolku	2726	Asuntokatu	III	0	2	0	1	0	3	1	1	1	2	1	6	9
5	Rumpupolunpuiston ympäristö	2971	2429	Solistintie	2964	Asuntokatu	III	0	2	0	1	0	3	2	1	1	2	0	6	9
19	Rumpupolunpuiston ympäristö	3005	2447	Purpurikuja	2478	Asuntokatu	III	0	2	0	1	0	3	2	1	1	1	1	6	9
5	Pientaloalue	3044	2486	Raitamaantie	2556	Asuntokatu	III	0	1	0	1	0	2	1	2	1	2	1	7	9
28	Vanha Kannelmäki	3038	2480	Kanneltie	907	Asuntokatu	II	0	1	2	1	1	5	1	1	1	1	1	5	10
2	Kannelmäen asemaseutu	3061	2503	Sitratie	2940	Asuntokatu	III	1	1	1	0	1	4	2	1	1	1	1	6	10
1	Kauppakeskus Kaari	3055	2497	Laulukuja	1538	Asuntokatu	II	1	0	2	0	1	4	1	1	1	1	2	6	10
4	Kauppakeskus Kaari	12701	7937	Laulukuja	1538	Kevyt liikenne	III	1	0	2	0	1	4	1	1	1	1	2	6	10
6,1	Urheilupuisto	3031	2473	Soittajankuja	2957	Asuntokatu	III	0	1	1	1	1	4	1	1	1	2	1	6	10
6,2	Urheilupuisto	27555	8205	Soittajankuja	2957	Kevyt liikenne	III	0	1	1	1	1	4	1	1	1	2	1	6	10
10	Kannelmäen asemaseutu	3064	2506	Mikonmäenpolku	1886	Kevyt liikenne	III	0	1	0	1	1	3	1	3	1	1	1	7	10
4	Rumpupolunpuiston ympäristö	2978	2436	Trumpettitie	3252	Asuntokatu	III	0	2	0	1	0	3	1	2	1	2	1	7	10
13	Urheilupuisto	3050	2492	Vanhaistentie	3464	Asuntokatu	III	0	1	1	1	0	3	1	1	1	3	1	7	10
19	Vanha Kannelmäki	3024	2466	Pelimannintie	2258	Kokoojakatu tai -tie	II	0	1	1	1	0	3	1	1	1	2	2	7	10
22	Rumpupolunpuiston ympäristö	3002	2444	Klaneettipolku	1169	Kevytliikenne, t/h	III	0	2	0	0	0	2	2	3	1	1	1	8	10
25	Rumpupolunpuiston ympäristö	3003	2445	Palikkapolku	2187	Kevyt liikenne	III	0	2	0	0	0	2	2	3	1	1	1	8	10
10	Rumpupolunpuiston ympäristö	2978	2436	Trumpettitie	3252	Asuntokatu	III	0	2	1	1	0	4	1	1	1	2	2	7	11
20	Rumpupolunpuiston ympäristö	3006	2448	Pelimannintie	2258	Kokoojakatu tai -tie	II	0	2	1	1	0	4	1	1	1	2	2	7	11
4	Urheilupuisto	3073	2515	Pasuunapolku	2237	Kevyt liikenne	III	0	1	1	1	1	4	1	3	0	2	1	7	11
6	Vanha Kannelmäki	3040	2482	Kaarelantie	809	Asuntokatu	II	0	1	1	1	1	4	1	1	1	2	2	7	11
9	Rumpupolunpuiston ympäristö	2979	2437	Käyrätorvenpolku	1450	Kevytliikenne, t/h	III	0	1	1	1	0	3	1	3	1	2	1	8	11
18	Rumpupolunpuiston ympäristö	28315	8337	Pelimannintie	2258	Kokoojakatu tai -tie	II	0	2	0	1	0	3	1	1	1	3	2	8	11
4	Pientaloalue	3048	2490	Tanotorventie	3145	Asuntokatu	III	0	2	1	1	1	5	1	2	1	2	1	7	12
2	Rumpupolunpuiston ympäristö	2975	2433	Pasuunatie	2238	Asuntokatu	III	0	2	1	1	0	4	2	2	1	2	1	8	12
11,1	Rumpupolunpuiston ympäristö	2976	2434	Klaveeripolku	1173	Kevytliikenne, t/h	III	0	2	0	1	1	4	1	3	1	2	1	8	12
15,2	Rumpupolunpuiston ympäristö	3001	2443	Rumpupolku	2721	Kevytliikenne, t/h	III	0	1	1	1	1	4	1	3	1	2	1	8	12
10	Urheilupuisto	3077	2519	Posetiivarinkuja	3981	Hidaskatu	III	0	1	1	1	1	4	1	2	1	2	2	8	12

Järjestys	Osa-alue	katualue_i	katualueen	kadun_nimi	kadun_ni_1	kayttotark	yllapitolu	1.	2.	3.	4.	5.	1-5_yht	6.	7.	8.	9.	10.	6-10_yht	Yhteensä
7	Vanha Kannelmäki	3074	2516	Pajupillintie	2180	Asuntokatu	III	0	2	0	1	1	4	1	2	1	2	2	8	12
9	Vanha Kannelmäki	3044	2486	Raitamaantie	2556	Asuntokatu	III	0	2	1	1	0	4	1	2	1	3	1	8	12
11	Vanha Kannelmäki	3047	2489	Paimenhuilunpolku	2173	Asuntokatu	III	0	2	1	1	0	4	1	2	1	3	1	8	12
6	Rumpupolunpuiston ympäristö	2970	2428	Fagottipolku	334	Kevyt liikenne	III	0	2	0	1	0	3	2	3	1	2	1	9	12
7	Kannelmäen asemaseutu	2985	2441	Klaneettitie	1170	Kokoojakatu tai -tie	II	1	1	2	1	1	6	1	1	1	2	2	7	13
2	Kauppakeskus Kaari	3054	2496	Pelikuja	2256	Asuntokatu	III	0	1	3	1	1	6	1	2	1	2	1	7	13
3	Kauppakeskus Kaari	3053	2495	Pelipolku	2259	Kevytliikenne, t/h	III	0	1	3	1	1	6	1	2	1	2	1	7	13
3	Pelimannintie	3016	2458	Evijärvenpolku	331	Kevyt liikenne	III	0	2	1	1	1	5	1	3	1	2	1	8	13
5,1	Pelimannintie	3018	2460	Vetelinpolku	3563	Kevyt liikenne	III	0	2	1	1	1	5	2	3	1	1	1	8	13
5,2	Pelimannintie	3020	2462	Vetelinpolku	3563	Kevyt liikenne	III	0	2	1	1	1	5	2	3	1	1	1	8	13
6	Pelimannintie	3019	2461	Halsuantie	414	Asuntokatu	III	0	3	1	1	0	5	2	2	1	2	1	8	13
8	Rumpupolunpuiston ympäristö	2973	2431	Trumpettikuja	3250	Asuntokatu	III	0	2	1	1	1	5	2	2	1	2	1	8	13
12	Rumpupolunpuiston ympäristö	2980	2438	Tuubapolku	3307	Kevyt liikenne	III	0	2	1	1	0	4	2	3	1	2	1	9	13
2	Urheilupuisto	3513	2902	Soittajanpolku	2958	Kevyt liikenne	III	0	1	1	1	1	4	1	3	1	2	2	9	13
5	Urheilupuisto	3341	1086	Pasuunakuja	2236	Asuntokatu	III	0	2	1	1	0	4	2	2	1	2	2	9	13
5	Urheilupuisto	3028	2470	Pasuunakuja	2236	Asuntokatu	III	0	2	1	1	0	4	2	2	1	2	2	9	13
11	Urheilupuisto	3036	2478	Kielipolku	1068	Kevyt liikenne	III	0	2	0	1	1	4	2	3	1	2	1	9	13
1	Vanha Kannelmäki	3027	2469	Tahtipolku	3098	Kevyt liikenne	III	0	1	1	1	1	4	1	3	2	2	1	9	13
12	Vanha ostoskeskus	3039	2481	Vanhaistentie	3464	Kokoojakatu alueelline	II	2	2	2	1	2	9	1	1	1	1	1	5	14
7	Urheilupuisto	3033	2475	Urkupillintie	3386	Asuntokatu	III	1	2	2	2	1	8	1	1	1	2	1	6	14
4	Vanha Kannelmäki	3039	2481	Vanhaistentie	3464	Kokoojakatu alueelline	II	1	2	1	1	2	7	1	1	1	2	2	7	14
4	Pelimannintie	3017	2459	Vetelintie	3564	Asuntokatu	III	0	2	1	1	1	5	2	2	1	3	1	9	14
17	Pelimannintie	3008	2450	Klaneettipolku	1169	Kevyt liikenne	III	0	2	1	2	0	5	2	3	1	2	1	9	14
18	Pelimannintie	3009	2451	Kukkopillinpolku	1316	Kevyt liikenne	III	0	2	1	2	0	5	2	3	1	2	1	9	14
19	Pelimannintie	3007	2449	Pelimanninkuja	2257	Asuntokatu	III	0	2	1	2	0	5	2	3	1	2	1	9	14
7	Rumpupolunpuiston ympäristö	2972	2430	Trumpettipolku	3251	Kevyt liikenne	III	0	2	1	1	1	5	2	3	1	2	1	9	14
12	Urheilupuisto	3035	2477	Jouhipolku	743	Kevytliikenne, t/h	III	0	2	1	1	1	5	1	3	1	3	1	9	14
29	Vanha Kannelmäki	3066	2508	Rumpupolku	2721	Kevyt liikenne	III	0	1	1	1	2	5	1	3	1	2	2	9	14
2	Vanha Kannelmäki	3037	2479	Soittajantie	2959	Kokoojakatu tai -tie	II	0	1	1	1	1	4	2	2	1	3	2	10	14
15	Vanha Kannelmäki	3022	2464	Kantelettarentie	917	Kokoojakatu alueelline	II	2	2	2	1	1	8	1	1	1	2	2	7	15
22	Vanha Kannelmäki	3068	2510	Kaustisenpolku	1015	Kevytliikenne, t/h	III	0	2	2	1	1	6	2	3	1	2	1	9	15
3	Rumpupolunpuiston ympäristö	2974	2432	Trumpettipolku	3251	Kevyt liikenne	III	0	3	0	2	2	7	1	3	1	3	1	9	16
17	Rumpupolunpuiston ympäristö	3004	2446	Purpuripolku	2479	Kevytliikenne, t/h	III	1	2	2	1	1	7	2	3	2	1	1	9	16
9	Urheilupuisto	3029	2471	Soittajanpolku	2958	Asuntokatu	III	0	3	2	1	1	7	1	3	1	2	2	9	16
5	Kannelmäen asemaseutu	3025	2467	Soittajantie	2959	Kokoojakatu tai -tie	II	1	3	2	2	1	9	2	1	2	1	2	8	17
6	Kannelmäen asemaseutu	2985	2441	Klaneettitie	1170	Kokoojakatu tai -tie	II	2	2	2	2	1	9	2	1	1	2	2	8	17
3	Vanha Kannelmäki	3041	2483	Kanneltie	907	Kokoojakatu alueelline	II	1	3	1	1	2	8	2	2	1	2	2	9	17
20	Vanha Kannelmäki	3057	2499	Hanuripolku	431	Kevytliikenne, t/h	III	0	2	2	1	1	6	2	3	2	2	2	11	17
26	Vanha Kannelmäki	3067	2509	Kannelpolku	906	Kevytliikenne, t/h	III	0	2	1	2	1	6	2	3	2	3	1	11	17
27	Vanha Kannelmäki	12702	7938	Kannelpolku	906	Kevyt liikenne	III	0	2	1	2	1	6	2	3	2	3	1	11	17
	Summa (yht. 88 reittiä)							**17**	**133**	**81**	**78**	**54**	**363**	**107**	**166**	**91**	**160**	**108**	**632**	**995**
	Keskiarvo							**0**	**1,5**	**0,9**	**1**	**0,6**	**4,1**	**1,2**	**1,9**	**1**	**1,8**	**1,2**	**7,2**	**11,3**

Liite 3. Pisteytys aukiot

Järjestys	Osa-alue	katualue_i	katualueen	kadun_nimi	kadun_ni_1	kayttotark	yllapitolu	1.	2.	3.	4.	5.	1-5_yht	6.	7.	8.	9.	10.	6-10_yht	Yhteensä
1	Kannelmäen asemaseutu	3059	2501	Sitratori	2941	Tori	II	3	1	3	3	3	13	3	3	3	2	3	14	27
3	Urheilupuisto	3514	2903	Soittajantori	6974	Tori	III	0	2	2	1	1	6	2	3	2	2	2	11	17
6	Kauppakeskus Kaari			Kaaren edusta Kantelettarentie		Tori		2	0	0	1	3	6	2	3	3	1	3	12	18
11,2	Rumpupolunpuiston ympäristö	2977	2435	Klaveeripolku	1173	Tori	III	0	2	1	1	1	5	3	3	2	2	1	11	16
15,1	Rumpupolunpuiston ympäristö	3058	2500	Rumpupolku	2721	Kevytliikenne, t/h	III	2	3	2	1	2	10	3	3	2	1	1	10	20
16	Vanha Kannelmäki	3051	2493	Kantelettarenkuja	916	Asuntokatu	III	0	2	0	1	1	4	1	1	1	2	1	6	10
17	Vanha Kannelmäki	3052	2494	Leikarinpolku	1569	Kevyt liikenne	III	0	2	0	1	1	4	1	1	1	2	1	6	10
	Summa (yht. 7 aukiota)							**7**	**12**	**8**	**9**	**12**	**48**	**15**	**17**	**14**	**12**	**12**	**70**	**118**
	Keskiarvo							**1**	**2**	**1**	**1**	**2**	**6,9**	**2,1**	**2**	**2**	**1,7**	**1,7**	**10**	**16,9**

Helsingin kaupunki /
kaupunkiympäristön toimiala

Kuvailulehti

Tekijät	Mikko Malmström, Elina Nyberg, Rolf Autio
Yhdyshenkilö	Mikko Malmström
Nimeke	Kävely-ympäristön laadun havainnointitutkimus Kannelmäen alueella
Sarjan nimeke	Helsingin kaupungin kaupunkiympäristön aineistoja 2018:3
Sarjanumero	2018:3
Julkaisuaika	marraskuu 2018
Sivuja	54
Liitteitä	3
ISSN	2489-4257
ISBN	978-952-331-496-2
Kieli, koko teos	Suomi
Kieli, yhteenveto	Suomi

Tiivistelmä:

Kävely-ympäristöjen tutkiminen nähtiin tärkeäksi Kaarelan aluesuunnitelman yhteydessä. Tutkimusalueeksi valikoitui Kannelmäen osa-alue, joka sijaitsee Kaarelan kaupunginosan eteläosassa Länsi-Helsingissä. Alue rajautuu etelässä Kehä I:een, lännessä Mätäjokeen ja idässä Hämeenlinnanväylään. Alueella asuu noin 13000 ihmistä ja työpaikkoja on vajaa 3000. Kannelmäen merkittävimmät solmukohdat sijoittuvat juna-aseman ympäristöön ja kauppakeskus Kaaren yhteyteen.

Tutkimuksessa hyödynnettiin Suomen ympäristökeskuksen Elävät kaupunkikeskukset tutkimuksen kymmenestä kävelyyn liittyvästä aihealueesta koostuvaa laatukriteeristöä. Ensimmäiset viisi kriteeriä liittyivät ympäristön monipuolisuuteen ja viisi viimeistä katutilan fyysisten elementtien toteutumiseen. Tarkastelussa havainnoitujen katusegmenttien pohjana hyödynnettiin Helsingin kaupungin yleisten alueiden rekisterin katuosat-aineistoa. Katu- ja aukioalueet pisteytettiin paikan päällä asteikolla 0-3 jokaisen kriteerin mukaan ja lopulta kaikista kymmenestä kriteeristä saadut pisteet laskettiin yhteen. Näin muodostui arvio kohteen hyvyydestä kävelyn näkökulmasta. Tutkimusalue jaettiin kahdeksaan osa-alueeseen, joilla havainnointi suoritettiin.

Kaupunkiympäristön monipuolisuus- ja laatukriteerit toteutuivat Kannelmäen alueella vaihtelevasti, kuitenkin alkuperäisen Suomen ympäristökeskuksen tekemän Elävät kaupunkikeskukset tutkimuksen havainnointialueita (Itäkeskus, Leppävaara ja Kerava) heikommin. Haasteita alueella aiheuttavat etenkin alueiden rakenteellinen yksipuolisuus, parkkialueiden suuri määrä ja kaupallisten palveluiden keskittyminen erillisiin palvelukeskittymiin. Kannelmäen alueella fyysistä laatua mittaavat kriteerit toteutuvat paremmin kuin monipuolisuutta mittaavat kriteerit. Kannelmäen aseman, kauppakeskus Kaaren ja vanhan ostoskeskuksen palvelukeskittymien liittäminen paremmin toisiinsa jalankulkuympäristöä parantamalla tekisi alueesta yhtenäisemmän. Pienillä parannuksilla kuten penkkien ja roskakorien lisäämisellä voidaan lisätä merkittävästi myös katutilan käyttöä oleskeluun. Kannelmäen vehreys on ehdottomasti yksi alueen vahvuuksista.

Kannelmäen alueellisia kehitysehdotuksia on mietitty enimmäkseen arviointilomakkeen katutilan fyysisten elementtien osalta. Fyysisistä elementeistä voi vaikuttaa etenkin jalankulun asemaan priorisoimalla jalankulkua sekä jalankulkualueiden fyysiseen laatuun ja varusteluun lisäämällä penkkejä ja roskakoreja. Kannelmäen kävely-ympäristön laadun havainnointitutkimuksen perusteella nostetaan kehitettäviksi katu- ja aukioalueiksi Kaustisenpolku, Pelimannintie, Soittajanpolku ja Soittajantori.

Avainsanat Kävely-ympäristöt, Kannelmäki, havainnointi, tutkimus

Kaupunkiympäristön toimiala
huolehtii Helsingin kaupunkiympäristön
suunnittelusta, rakentamisesta ja ylläpidosta,
rakennusvalvonnasta sekä ympäristöön
liittyvistä palveluista.

www.hel.fi/kaupunkiymparisto

Helsinki