



Kysely helsinkiläisille, Kluuvin ja Kaartinkaupungin tarkastelu katusuunnittelun lähtökohdaksi

Helsinki

Sisällys

TIIVISTELMÄ	3
1. JOHDANTO.....	5
1.1. Tutkimuksen tarkoitus.....	5
1.2. Tutkimuksen kohderyhmä, haastattelumäärät ja otoksen muodostus	5
1.3. Aineiston keruu	6
1.4. Tulosten luotettavuus	6
2. TULOKSET	7
2.1. Mielenpitoet keskustassa liikkumisesta eri kulkumuodoilla	11
2.1.1. Kävely.....	11
2.1.2. Pyöräily.....	16
2.1.3. Autoilu	21
2.1.4. Joukkoliikenne	28
2.1.5. Yhteenveto	33
2.2. Mielenpitoet katujen, puistojen ja aukioiden miellyttävyydestä	38
2.2.1. Miellyttävät katuosuudet.....	40
2.2.2. Miellyttävät puistot ja aukiot.....	44
2.2.3. Epämiellyttävät katuosuudet.....	48
2.2.4. Epämiellyttävät puistot ja aukiot	53
3. JOHTOPÄÄTÖKSET	57
3.1. Suositukset	Virhe. Kirjanmerkkiä ei ole määritetty.

TIIVISTELMÄ

Asukaskyselyn tarkoitus on kartoittaa helsinkiläisten kokemuksia kaupungin ydinkeskustassa liikkumisesta eri kulkumuodoilla ja siihen vaikuttavia tekijöitä. Kysely toteutettiin Maptionnaire-lomakkeella, jonka ansiosta vastaajien oli mahdollista merkitä kartalle paikkoja, joita koetaan esimerkiksi miellyttäväksi tai turvattomiksi liikkeessään eri kulkumuodoilla. Kyselyn tulokset korostavat Helsingin keskustan luonnetta vilkkaasti liikennöitynä paikkana, jossa eri kulkumuotojen käyttäjät liikkuvat tiiviisti samassa tilassa ja kokevat tästä johtuen erilaisia paineita. Moottoriajoneuvoliikenteen ulkoisvaikutuksilla, kuten melulla ja koetulla turvattomuudella, oli suuri rooli siinä, kuinka miellyttäväksi kaupunkitiloja koettiin kyselyn vastausten ja karttamerkintöjen perusteella.

Vastaajien keskuudessa kävely ja joukkoliikenne olivat yleisimmät tavat matkustaa keskustaan tai sen sisällä. Lähes kaikki vastaajat (95 %) ovat liikkuneet kävelen ydinkeskustassa vuoden sisään. Sama prosenttiosuus (95 %) oli myös matkustanut joukkoliikenteellä keskustaan vuoden sisään. Vastaajista 34 prosenttia kokee vaaratilanteita tai turvattomuutta keskustassa liikkeessään vähintään silloin tällöin. Valtaosa, 64 prosenttia kokee tilanteita harvoin tai ei koskaan. Karttamerkinnöissä turvattomuuden kokeminen painottuu Päärautatieaseman seudulle, Kaisaniemenpuistoon sekä Kauppatorille.

Noin puolet vastaajista (52 %) kokee kävelyn Päärautatieaseman edustalla Kaivokadulla joko melko (43 %) tai erittäin (9 %) epämiellyttäväksi. Melko tai erittäin miellyttävänä sen kokee 17 prosenttia vastaajista. Kaupunkiympäristön laatu Päärautatieaseman edustalla koetaan epämiellyttäväksi. Mielipiteet Kaivokadun jalan ylittämisen sujuvuudesta jakaantuvat. Sujuvana sitä pitää 41 prosenttia, 30 prosenttia kokee, että se ei ole hankalaa eikä sujuvaa ja 30 prosenttia pitää sitä hankalana. Vastaajista 57 prosenttia pitää kaupunkiympäristön laatua siellä joko erittäin tai melko epävihiyksenä, mikä on linjassa turvattomuuden kokemusten alueellisen sijoittumisen kanssa.

Vajaa kolmannes vastanneista (29 %) on saapunut pyörällä keskustaan viimeisen vuoden aikana. Yleisin syy saapua pyörällä keskustaan on perheen tai ystävien tapaaminen (48 %). Muita yleisimpiä syitä ovat tapahtumat, asiointi kauppakeskuksessa tai tavaratalossa (molemmat 35 %), asiointi kulttuuripalveluissa (34 %), asiointi kivijalkaliikkeissä (31 %) ja työmatka (27 %).

Käsitys pyörällä keskustaan saapumisen sujuvuudesta jakaa mielipiteitä. Runsas kolmannes (36 %) pitää saapumista erittäin tai melko sujuvana, vajaa kolmannes (31 %) pitää sitä joko erittäin tai melko hankalana. Kolmasosan mielestä saapuminen ei ole hankalaa, mutta ei sujuvaakaan.

Enemmistö (57 %) vastaajista ei koe vaaratilanteita tai turvattomuutta pyöräillessään keskustassa koskaan tai kokee niitä harvoin. Hyvin tai melko usein vaaratilanteita kokee 18 prosenttia, 25 prosenttia kokee niitä silloin tällöin. Pyöräilijöiden kohtaamat turvattomat paikat painottuvat selvästi Päärautatieaseman seudulle ja Kauppatorille. Kysyttäessä asioita, jotka hankaloittavat pyörällä saapumista keskustaan, mainittiin useimmin riittämätön jalankulun ja pyöräilyn erottaminen (44 %) ja epäselvyys siitä, missä pitäisi pyöräillä (42 %). Pyöräilyn kannalta hankaliksi koettuja paikkoja merkittiin kartalle erityisesti Päärautatieaseman lähistölle, Meritullintorille, Pitkällesillalle ja Kaisaniemenkadulle.

Vastaajista 39 prosenttia on autoillut keskustassa vuoden sisään. Yleisimmät syyt saapua autolla keskustaan ovat asiointi kauppakeskuksessa tai tavarataloissa (33 %), perheen tai ystävien tapaaminen (31 %), asiointi kivijalkaliikkeissä (26 %) tai asiointi kulttuuripalveluissa (23 %). Autolla kuljetaan keskustaan myös käyttämään terveyspalveluita, kyyditsemään läheisiä. Vastauksissa nousi esiin, että osa keskustan sisällä ilmenevästä autoilusta on läpiajo itä-länsi-suunnassa. Yleisimmin auto pysäköidään kadun varteen (56 %) tai pysäköintilaitokseen (37 %). Keskustan ulkopuolella asuvat yleisemmin vievät autonsa pysäköintilaitoksiin kuin keskustassa asuvat. Ydinkeskustassa työskentelevistä valtaosalla (64 %) ei ole työnantajan tarjoamaa pysäköintipaikkaa,

Enemmistö (54 %) kysymykseen vastanneista pitää ydinkeskustaan autolla saapumista hankalana. Syyksi mainittiin selvästi useimmin hidas eteneminen. Selvä enemmistö vastaajista (73 %) ei koe joko koskaan tai kokee harvoin vaaratilanteita tai turvattomuutta autoillessaan ydinkeskustassa. Silloin tällöin vaaratilanteita kokee 18 %, melko tai hyvin usein kahdeksan prosenttia. Autoilijoiden näkökulmasta tehdyt karttamerkinnot turvattomista paikoista keskittyvät Päärautatieaseman edustalle ja Kauppatorin

länsilaidalle. Kartalle merkittyjen paikkojen perusteella autoilu koetaan hankalaksi laajalla alueella Helsingin keskustassa. Erityisesti haasteet korostuvat Päärautatieaseman ja Pitkänsillan välisellä alueella sekä Erottajan ja Meritullintorin välillä kulkevalla reitillä.

Lähes kaikki vastaajat (95 %) ovat saapuneet joukkoliikenteellä keskustaan viimeisen vuoden aikana. Yleisimmät syyt joukkoliikenteellä saapumiseen ovat asiointi kauppakeskuksessa tai tavaratalossa (61 %), perheen tai ystävien tapaaminen, asiointi kulttuuripalveluissa (molemmat 60 %), asiointi kivijalkaliikkeissä (49 %), tapahtumat (43 %) ja vaihto toiseen joukkoliikennevälineeseen (43 %). Työmatkan mainitsi 33 prosenttia ja opiskelun 14 prosenttia. Yleisimmin joukkoliikenteellä saavutaan keskustaan yhdistämättä eri liikennevälineitä. Keskustassa työskentelevistä vastaajista valtaosalla (70 %) työnantaja ei tarjoa rahallista tukea joukkoliikennelipun hankintaan, vajaa neljäsosalla (23 %) tarjoaa.

Selvä enemmistö (83 %) vastaajista pitää joukkoliikenteellä keskustaan kulkemista melko tai erittäin sujuvana. Joukkoliikenteellä saapumista hankaloittavina asioina mainittiin kuitenkin useimmin kestäminen liian kauan (40 %). Kartalle tehdyt merkinnät joukkoliikenteen käytölle hankalista paikoista painottuvat vahvimmin Päärautatieaseman edustalle sekä Kasarmitorille.

Vastaajat saivat valita mielestään miellyttäviä tai epämiellyttäviä katuosuuksia Helsingin keskustassa. Miellyttäväksi kaduiksi kävellä keskustassa nimettiin useimmin Aleksanterinkatu, Pohjoisesplanadi ja Eteläesplanadi. Miellyttävien katuosuuksien ominaisuuksiksi mainittiin useimmin rakennusten arkkitehtuuri, kävelyn helppous (molemmat 58 %), kivijalkakaupat ja terassit (37 %) ja näkymät (34 %). Kävelykaduilla ja joukkoliikennekaduilla ominaisuuksissa painottuvat luonnollisesti kävelyn helppous ja sujuvuus ja kivijalkakaupat ja terassit, rakennusten arkkitehtuuri painottuvat maininnoissa eteläisimpiin kaupunginosiin. Yleisemmin miellyttävinä pidetyt katuosuudet sijaitsevat Esplanadin puiston pohjoispuoleisten kortteleiden ympärillä.

Epämiellyttäväksi katuosuuksiksi merkittiin selvästi useimmin Asema-aukion ja Pitkänsillan väliselle akselille sijoittuvat kadut. Esimerkiksi Kaivokatu ja Kaisaniemenkatu keräsivät vastaajilta eniten merkintöjä epämiellyttävyydestä. Vastaajat saivat valita useita syitä epämiellyttävään kokemukseen. Useimmin epämiellyttävyyttä aiheuttaviksi tekijöiksi ilmoitettiin melu (59 %), autoliikenne ja turvallisuuden tunne johtuen liikenteestä (kummatkin 35 %) sekä turvallisuuden tunne johtuen muista ihmisistä (22 %). Melu epämiellyttävänä tekijänä korostuu kaduilla, joilla on runsasta moottoriajoneuvoliikennettä (Kaivokatu, Siltasaarencatu) tai autoliikennettä (Erottajankatu). Ihmisistä johtuva turvallisuuden tunne korostuu Rautatieaseman lähistöllä ja Kaivokadulla. Autoliikenne korostuu Etelärannan ja Esplanadien tienoilla, mutta myös Unioninkadun pohjoisimmalla katuosuudella.

Kartalle merkityistä puistoista ja aukioista eniten merkintöjä miellyttävinä saivat Esplanadin puisto, Tähtitorninvuori, Töölönlahden puisto ja Kauppatori. Kysyttäessä mikä tekee aukiota tai puistosta miellyttävän, mainittiin useimmin vihreys (60 %), näkymät (48 %), rakennusten arkkitehtuuri (47 %) ja istumisen mukavuus (39 %). Vihreys luonnollisesti korostuu puistoille annetuissa maininnoissa. Puistoalueet ja aukiot, jotka sijaitsevat historiallisesti merkittävissä ympäristöissä, kuten Esplanadinpuisto, Senaatintori ja Kauppatori, nähtiin houkuttelevina niiden kiinnostavana niitä ympäröivän arkkitehtuurin takia. Töölönlahdella ja Tähtitorninvuorella korostuu vihreyden lisäksi miellyttävä äänimaisema.

Päärautatieaseman kupeessa sijaitsevat aukiot keräsivät yhteensä ylivoimaisesti eniten merkintöjä epämiellyttävinä yleisinä alueina. Eniten merkintöjä yksittäisenä alueena sai Kaisaniemenpuisto, jossa päällimmäisenä epämiellyttävyyden tekijä oli muiden ihmisten aiheuttama turvallisuuden tunne. Epämiellyttävien puistojen ja aukioiden ominaisuuksiksi kerrotaan useimmin turvallisuuden tunne johtuen muista ihmisistä (49 %), melu (35 %), ympäristö tai arkkitehtuuri (29 %) ja istumismahdollisuuksien puute (23 %). Rautatieaseman lähistöllä yhdistyvät muista ihmisistä ja liikenteestä aiheutunut turvallisuuden tunne. Istumismahdollisuuksien puute koetaan epämiellyttäväksi erityisesti Kauppatorin ja Eteläsataman ympäristössä sekä Kasarmitorilla.

1. JOHDANTO

Tämän tutkimuksen on tehnyt Taloustutkimus Oy Helsingin kaupungin kaupunkiympäristön toimialan toimeksiannosta.

1.1. Tutkimuksen tarkoitus

Tämän tutkimuksen tarkoituksena oli Helsingin asukkaiden ja yritysten näkemyksiä Kluuvin ja kantakaupungin kehittämisestä. Tämä raportti sisältää asukkaille suunnatun kyselyn tulokset.

Taloustutkimus vastasi tutkimuksen tiedonkeruun toteutuksesta. Tulokset analysoitiin yhteistyönä Helsingin kaupungin kanssa Tutkimuslomakkeen suunnittelusta vastasi Helsingin kaupunki. Maptionnaire-lomakkeella oli suljettuja ja avoimia kysymyksiä, sekä karttaosio, johon vastaajia pyydettiin merkitsemään kartalle kohdat, jotka heidän mielestään vastasivat kysyttyjä asioita.

1.2. Tutkimuksen kohderyhmä, haastattelumäärät ja otoksen muodostus

Tutkimuksen kohderyhmänä oli Helsingin kaupungin 18 vuotta täyttäneet asukkaat.

Asukkaiden vastaajamäärä oli 1094. Otos muodostettiin satunnaisotantana väestötietojärjestelmästä.

Suurin osa kyselyn kysymyksistä ei ollut pakollisia, koska kaikkien kysymysten aiheet eivät välttämättä koske kaikkia vastaajia tai niiden tapaa liikkua Helsingissä. Usea vastaaja jätti kyselyn kesken eikä vastannut kaikkiin kysymyksiin. Näistä syistä kysymysten vastausmäärät vaihtelevat ja joidenkin aiheiden vastausmäärien perusteella voi olla vaikea tehdä voimakkaita johtopäätöksiä. Asukaskyselyn tulokset painotettiin vastaamaan kohderyhmää iän, sukupuolen, asuinpaikan (keskusta/sen ulkopuolella). Alla olevassa taulukossa on esitelty kyselyn otannan ikärakennetta verrattuna Helsingin todelliseen väestöön vuoden 2024 lopussa.

Taulukko 1: Vertaus kyselyn otannan ja Helsingin todellisen väestön välillä (vuoden 2024 lopussa). Lähde: Kaupunkitieto/Tilastokeskus

Ikäryhmä	Kyselyn otos	% kyselyn otoksesta	Todellinen väestö	% todellisesta väestöstä	Erotus
18–29	189	17,32 %	115186	20,24 %	-2,92 %
30–44	307	28,14 %	174243	30,62 %	-2,48 %
45–64	326	29,88 %	159129	27,96 %	1,92 %
yli 65	269	24,66 %	120475	21,17 %	3,48 %
Kaikki yhteensä	1091*	100,00 %	569033*	100,00 %	0,00 %

*Luku sisältää tiedot kaikista ikäryhmistä paitsi alle 18-vuotiaista asukkaista.

Asukaskyselyn otosta painotettiin vastaamaan kohderyhmää iän, sukupuolen, asuinpaikan (kantakaupunki/esikaupunki) sekä talouden autonomistuksen mukaan. Kyselyyn vastasi myös 3 alle 18-vuotiaista henkilöä (0,36 % kyselyn otannasta). Helsingin väestöstä 16,84 % (115 186 hlö) ei ollut vuoden 2024 loppuun mennessä täyttänyt 18 vuotta. Selvän aliedustuksen vuoksi ja jotta muiden ikäryhmien edustavuutta olisi mahdollista todenmukaisemmin arvioida, tiedot alaikäisistä asukkaista on jätetty yllä olevasta taulukosta pois. Alle 18-vuotiaita ei ole siis kokonaismäärissä ja prosenttiluvuissa huomioitu.

Otannassa mikään ikäryhmistä ei ole merkittävästi yli- tai aliedustettuina, kun otannan ikärakennetta verrataan Helsingin todelliseen väestöön vuoden 2024 lopussa.

1.3. Aineiston keruu

Tutkimuksen asukasosuuden aineisto kerättiin push-to-web -menetelmällä eli kirjeinformoituna sähköisenä kyselynä välisenä aikana. Taloustutkimus lähetti otokseen poimituille vastaajille lähestymiskirjeen, joka ohjasi vastaajat Maptionnaire-lomakkeelle. Kutsuja vastata tutkimukseen lähetettiin myös Taloustutkimuksen nettipaneelin helsinkiläisille jäsenille.

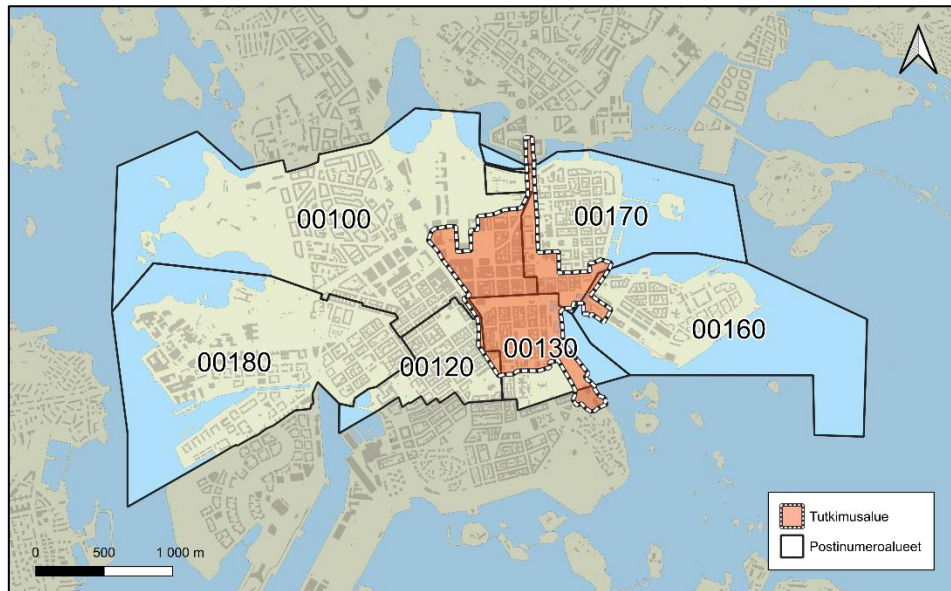
Kutsut vastata tutkimukseen (4003 kpl) lähetettiin 24.3.2025. Muistutusviestit lähetettiin 9.4.2024. Panelisteille kutsuja lähetettiin 3936. Vastauksia kertyi 9.5.2025 mennessä 1094 kpl.

1.4. Tulosten luotettavuus

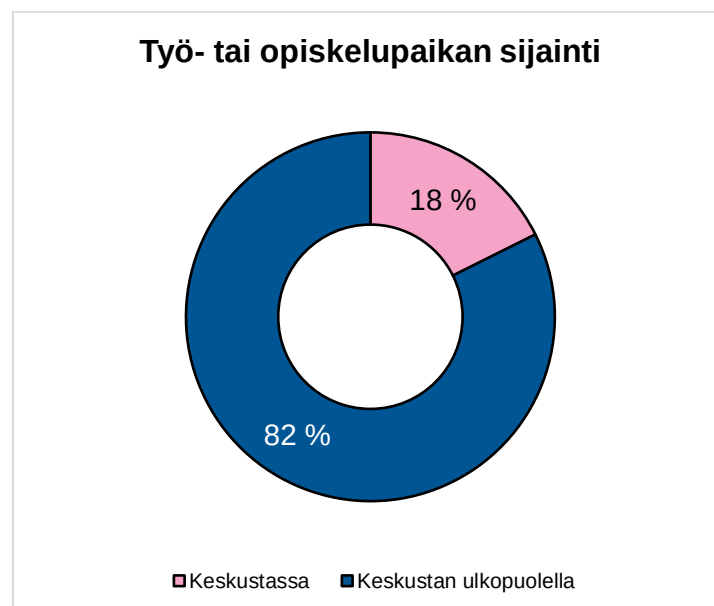
Tutkimuksen tulokset ovat tutkimusotoksen avulla saatuja estimaatteja, joihin saattaa sisältyä tiettyä satunnaistekijöiden aiheuttamaa virhettä. Virhemarginaalin suuruus riippuu otoksen tai osaotoksen koosta ja tulokseksi saadusta % -luvusta. Tutkimuksen päätulosten virhemarginaali on kaikissa asukasvastaajissa (n=1095) enimmillään noin $\pm 3,2$ prosenttiyksikköä. Vastaajamäärä kuitenkin vaihtelee kysymyksittäin. Pienin vastaajamäärä kysymykseen on 330, jolloin virhemarginaali on enimmillään $\pm 5,5$ prosenttiyksikköä.

2. TULOKSET

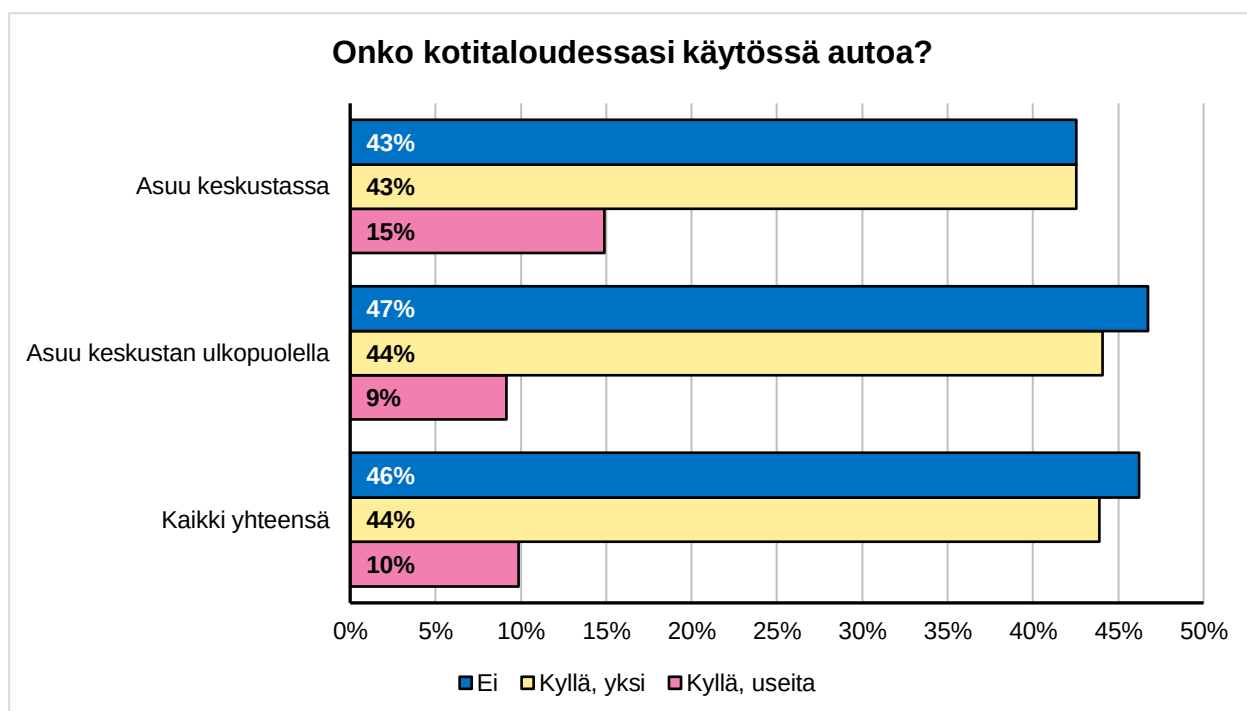
Vastaajista 127 (12 %) ilmoitti asuvan Helsingin keskustassa ja loput (968, 88 %) keskustan ulkopuolella. Keskusta-alueeksi luettiin ne postinumeralueet, joihin kyselyn tutkimusalue osui, eli 00100, 00120, 00130, 00160, 00170 ja 00180 (kts. Kuva 1). Valtaosalla vastaajista, jotka opiskelevat tai käyvät töissä, työ- tai opiskelupaikka sijaitsee keskustan ulkopuolella (82 %).



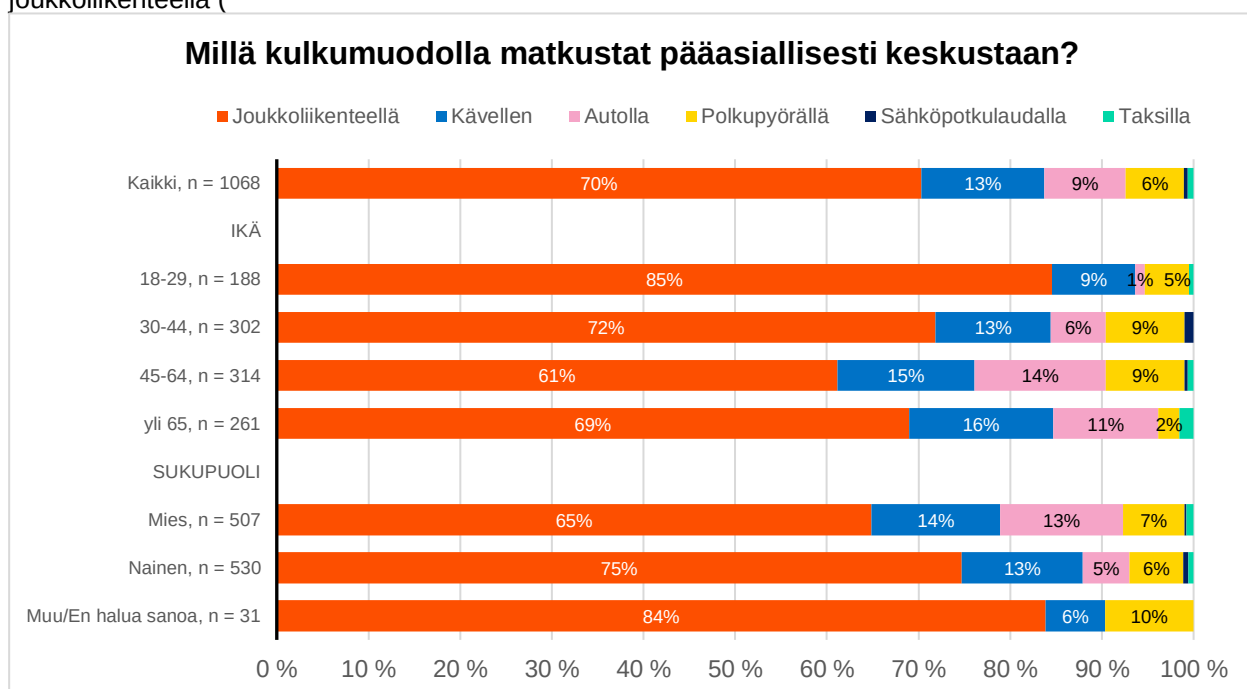
Kuva 1: Kyselyssä vastaajia pyydettiin antamaan asuinpaikkansa postinumeron. Sen perusteella vastaajia pystyttiin jakamaan keskustassa sekä sen ulkopuolella asuviin. Analysointia varten Helsingin keskustaan kuuluviksi määritettiin seuraavat postinumeralueet: 00100, 00120, 00130, 00160, 00170, 00180. Alue kattaa kokonaan Kluuvin, Kaartinkaupungin, Katajanokan, Kampin ja Etu-Töölön alueet. Jakoon kuuluu myös osia Punavuoresta, Ruoholahdesta ja Ullanlinnasta.



Kuva 2: Piirakkadiagramma esittelee, miten vastaajien työ- ja opiskelupaikat jakautuvat Helsingin keskustaan ja sen ulkopuolelle. (n = 930)



Kaikista vastaajista (n = 1068), 70 % ilmoitti kulkevänsä pääasiallisesti Helsingin keskustaan joukkoliikenteellä (

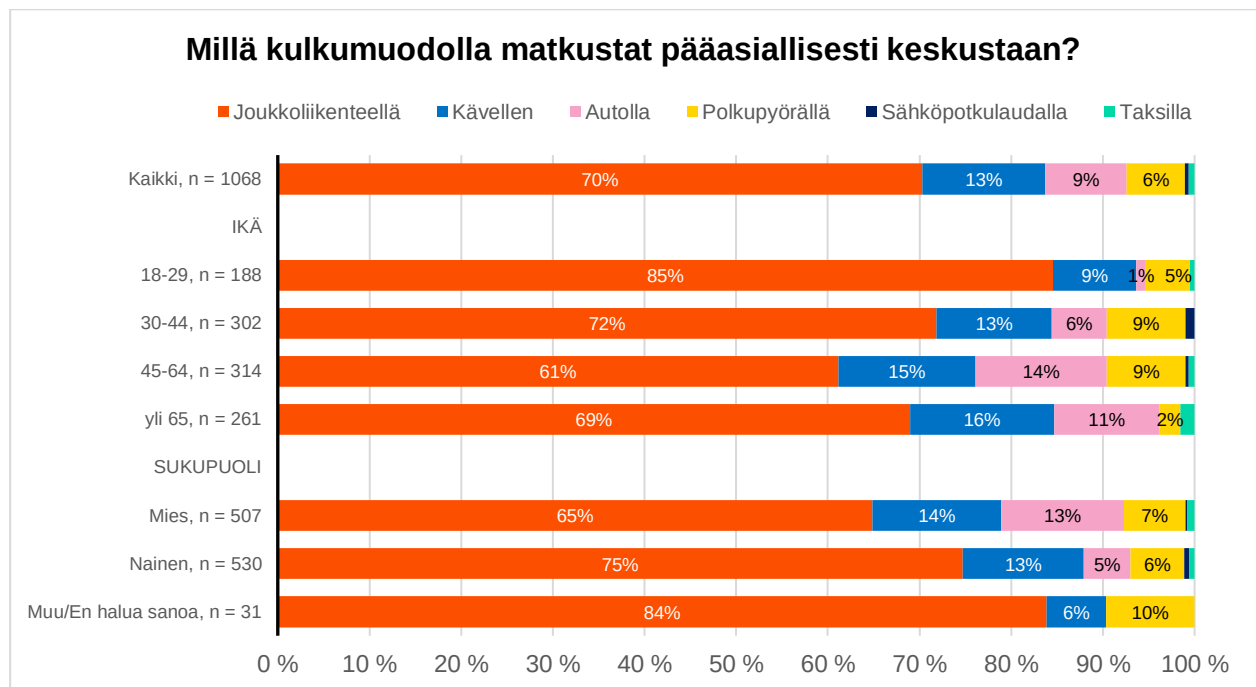


Kuva 3). Kun vastaajia jaettiin iän ja heidän ilmoittamansa sukupuolen mukaan, enemmistö kaikissa ryhmissä kertoi käyttävänsä joukkoliikennettä keskustaan matkustaessa. Joukkoliikenteen merkitys keskustaan pääsyssä oli suurin nuorille, 18–29-vuotiaille vastaajille (pääasiallinen kulkutapa 85 %:lle ikäryhmään kuuluvista vastaajista). Kaikista ikäryhmistä, 45–64-vuotiaat vastaajat matkustivat harvimminkin joukkoliikenteellä keskustaan (61 %). Naispuoliset vastaajat suosivat joukkoliikenteen käyttöä 10 % kuin miespuoliset, joista 65 % kertoi joukkoliikenteen olevan heidän pääasiallinen tapansa saapua keskustaan.

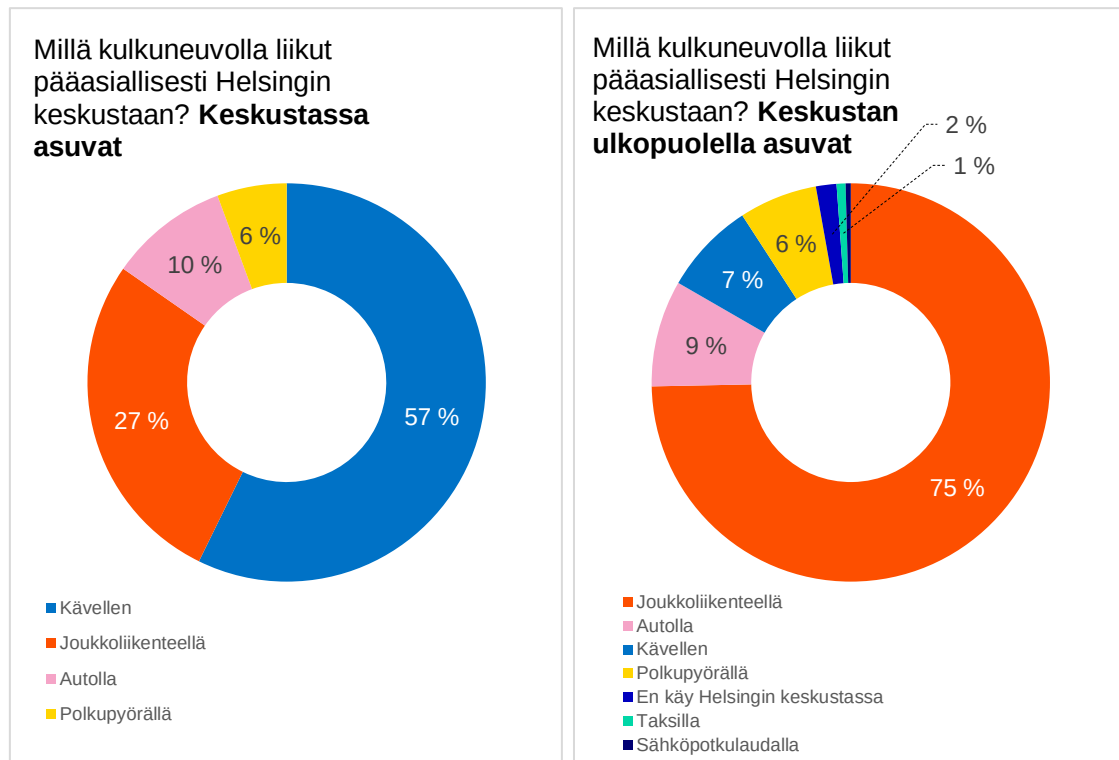
Vastaajista 13 % valitsi pääasialliseksi kulkutavakseen kävelyn ja alaryhmissä oli pientä vaihtelua tämän luvun ylä- ja alapuolella. Prosentuaalisesti eniten kävelivät keskustaan tai sen sisällä yli 65-vuotiaat (16 %). Kaikista alaryhmistä autoilun osuus kaikista kulkutavoista oli 5 % ja 15 % välillä—eniten keskustaan autoilevat 45–64-vuotiaat, joista 14 % vastasi autoilun olevan heidän pääasiallinen kulkutapa keskustaan

suuntaavilla matkoilla. Alaryhmistä autoilijat muodostivat pienimmän osuuden 18–29-vuotiaiden vastaajien keskuudessa, joista vain 1 % ilmoitti suosivansa autoa keskustaan matkustaessaan. Kyselyyn osallistuneista miespuoliset vastaajat ilmoittivat

Vastaajien ilmoittamat pääasialliset kulkutavat keskustaan eroavat luonnollisesti keskustassa sekä sen ulkopuolella asuvien välillä (kts. Kuvat Kuva 4 Kuva 5). Keskustassa asuvien vastaajien kesken yleisin kulkutapa keskustaan suuntautuessa on kävely (57 %), toiseksi yleisin on joukkoliikenne (27 %) ja kolmanneksi yleisin on autoilu (10 %). Keskustan ulkopuolella asuville joukkoliikenteen käyttö on ylivoimaisesti suosituin tapa saavuttaa kaupungin keskusta (75 %). Autolla keskustaan kulkee tyypillisesti 9 % ja jalan 7 % keskustan ulkopuolella asuvista vastaajista. Kummastakin ryhmästä 6 % kertoi kulkevänsä pääasiallisesti polkupyörällä tai sen sisällä. Keskustan ulkopuolella asuvista 2 % vastasi, ettei käy keskustassa niin usein, että osaisi valita pääasiallinen kulkumuoto.



Kuva 3: Pylväsdiagrammissa esitetään vastaajien pääasiallisia kulkutapoja Helsingin keskustaan matkustaessa. Vastausjakaumia on esitetty iän ja vastaajien ilmoittaman sukupuolen mukaan.



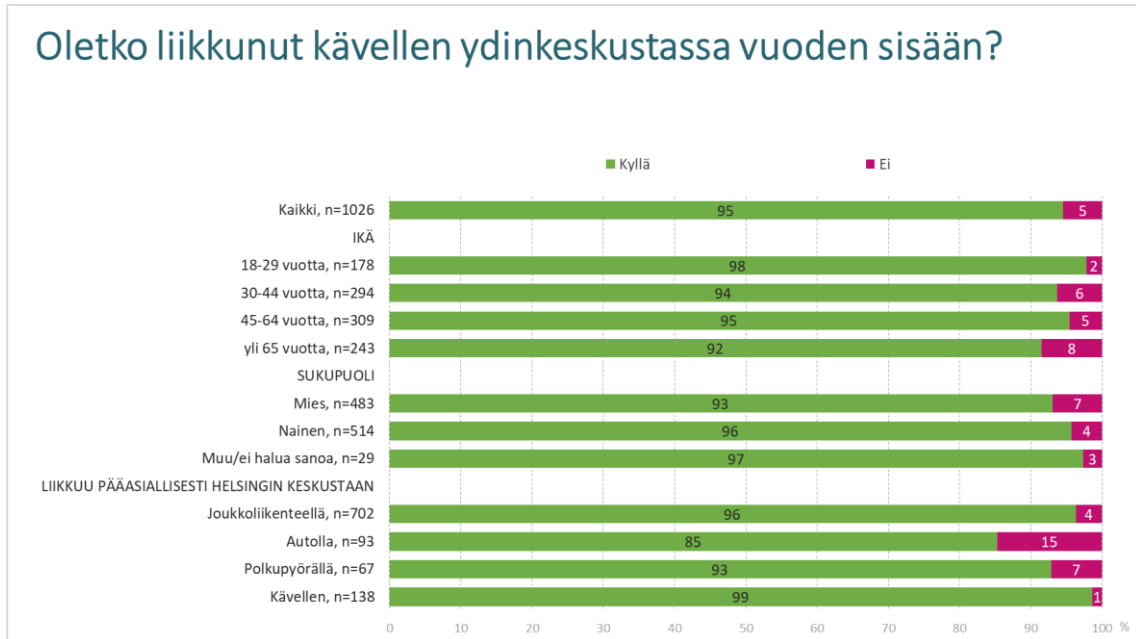
Kuva 4, VASEN: Piirakkadiagrammissa esitetään, millä kulkumuodolla vastaajat, jotka asuvat Helsingin keskustassa matkustavat keskustaan tai sen sisällä. (n = 124)

Kuva 5, OIKEA: Piirakkadiagrammissa esitetään, millä kulkumuodolla vastaajat, jotka asuvat Helsingin keskustan ulkopuolella matkustavat keskustaan. (n = 960)

2.1. Mielenpiteet keskustassa liikkumisesta eri kulkumuodoilla

2.1.1. Kävely

Lähes kaikki vastaajat (95 %) ovat liikkuneet kävellen ydinkeskustassa vuoden sisään (kts. Kuva 6). Erot taustaryhmissä ovat pieniä, mutta luonnollisesti kantakaupungissa asuvat ja työskentelevät sekä joukkoliikenteellä ja kävellen liikkuvat ovat liikkuneet kävellen vielä keskimääräistä useammin. Autoilun pääasialliseksi kulkumuodoksi valinneet olivat ainoa vastaajaryhmä, josta alle 90 % kertoi kävelleensä keskustaan viimeisen vuoden sisällä; heistäkin 85 % oli saapunut kävellen Helsingin keskustaan.



Kuva 6: Vastaukset kysymykseen "Oletko liikkunut kävellen ydinkeskustassa vuoden sisään?". Vastausjakaumia on esitetty iän, sukupuolen sekä vastaajan itse valitseman pääasiallisen kulkumuodon mukaan.

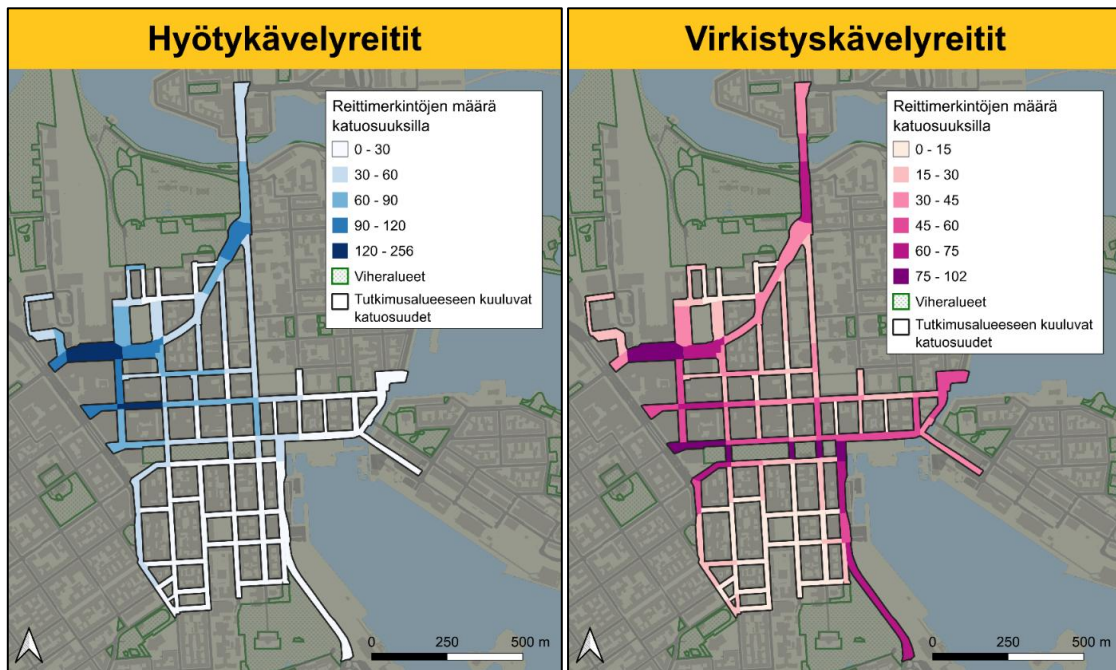
Kävelyyn liitetyt kokemukset

Kaksi prosenttia kokee vaaratilanteita tai turvattomuutta hyvin usein ja seitsemän prosenttia melko usein kävellessä ydinkeskustassa (kts. Kuva 9). Silloin tällöin vaaratilanteita tai turvattomuutta kokevia on 26 prosenttia, ja harvoin kokevia 44 prosenttia. Viidesosa vastasi, ettei koe koskaan vaaratilanteita tai turvattomuutta kävellessään keskustassa. Naiset vastasivat kokevansa silloin tällöin vaaratilanteita tai turvattomuutta miehiä enemmän. Miehet vastasivat naisia useammin, että eivät koe koskaan vaaratilanteita tai turvattomuutta kävellessään keskustassa.

Vastaajia pyydettiin merkitsemään kartalle niitä paikkoja, joissa ovat kokeneet turvattomuutta kävellessä (Kuva 10). Yhteensä 338 vastaajaa tekivät 565 merkintää. Kartassa sinisellä ääriiviolla on korostettu ne alueet, joilla sijaitsee vähintään 10 vastaajien tekemää merkintää. Päärautatieasema ja sen kupeessa sijaitsevat aukiot (Rautatientori, Asema-aukio ja Elielinaukio) nousivat selvästi esiin paikkoina, joissa kävelijät kokivat eniten turvattomuutta. Muita turvattomuusmerkintöjen tihentymiä oli Mikonkadulla, Kaisaniemenkadun ja Unioninkadun yhtymiskohdassa, Esplanadin puistossa, sekä Kauppatorin läntisessä ja itäisessä päässä. Turvattomuuden tunteen mahdollinen sukupuolittuneisuus on myös havaittavissa merkinnöissä. Siinä missä miespuoliset vastaajat tekivät yhteensä 233 merkintää kartalle, naisiksi identifioituneet vastaajat tekivät 305 merkintää, eli 30 % enemmän. Merkintöjen tekijöistä 144 olivat miehiä ja 178 naisia. Maantieteellisesti turvattomuuden paikat jakautuvat jokseenkin samalla tavalla keskustan alueelle vastaajan sukupuolesta riippumatta. Naispuoliset vastaajat merkitsivät miehiä useammin Kaisaniemenpuistoa sekä siihen johtavia katuja turvattomuutta aiheuttaviksi paikoiksi. Sukupuolella ei kuitenkaan ollut tilastollisesti merkittävää vaikutusta vastaajien merkitsemien turvattomien paikkojen maantieteelliseen jakautumiseen. Muita mahdollisia syitä liikkumisen turvattomuuteen on pohdittu lisää osiossa 2.1.5 **Virhe. Viitteen lähde ei löytynyt.** (Yhteenvedo).

Kyselyn tulokset suhteessa aiemmin toteutettuihin vastaaviin kyselyihin

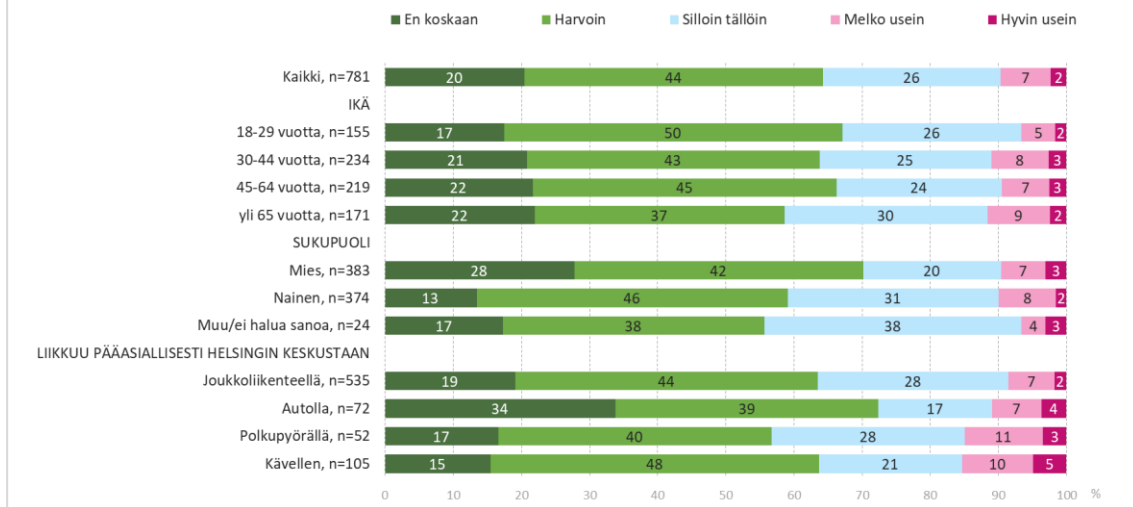
Helsingin kaupungin vuonna 2018 suorittaman kävelyreittikyselyn mukaan Päärautatieaseman edusta oli tärkeä kohta monen hyötykävelyreittien varrella (kts. Kuva 7. Alla olevissa kartoissa on esitetty vuoden 2018 kyselyssä saadut tiedot asukkaiden hyöty- ja virkistyskävelyreiteistä, jotka ainakin osittain kulkevat tässä kyselytutkimuksessa käytetyillä katuosuuksilla. Hyötykävelyreitit keskittyvät Päärautatieaseman lisäksi Aleksanterinkadun länsipäähän sekä Kaisaniemenkatuun. Vuoden 2018 karttakyselyssä pyydettiin asukkaita merkitsemään myös arkiset virkistyskävelyreitit. Keskustassa tai sen kautta kulkevat virkistyskävelyreittien merkinnät näkyvät Kuva 8. Vaikka hyöty- ja virkistyskävelyreittien merkinnöissä esiintyy päällekkäisyyksiä, virkistyskävelyreitit keskittyvät selvästi Esplanadin puiston sekä ranta-alueiden läheisyyteen. Jalan kaupungilla -karttakyselyn tuloksiin voi tutustua tästä linkistä <https://www.hel.fi/static/liitteet/kaupunkiymparisto/uutiset/kavelyreittikysely-tulokset-2-web.pdf>.



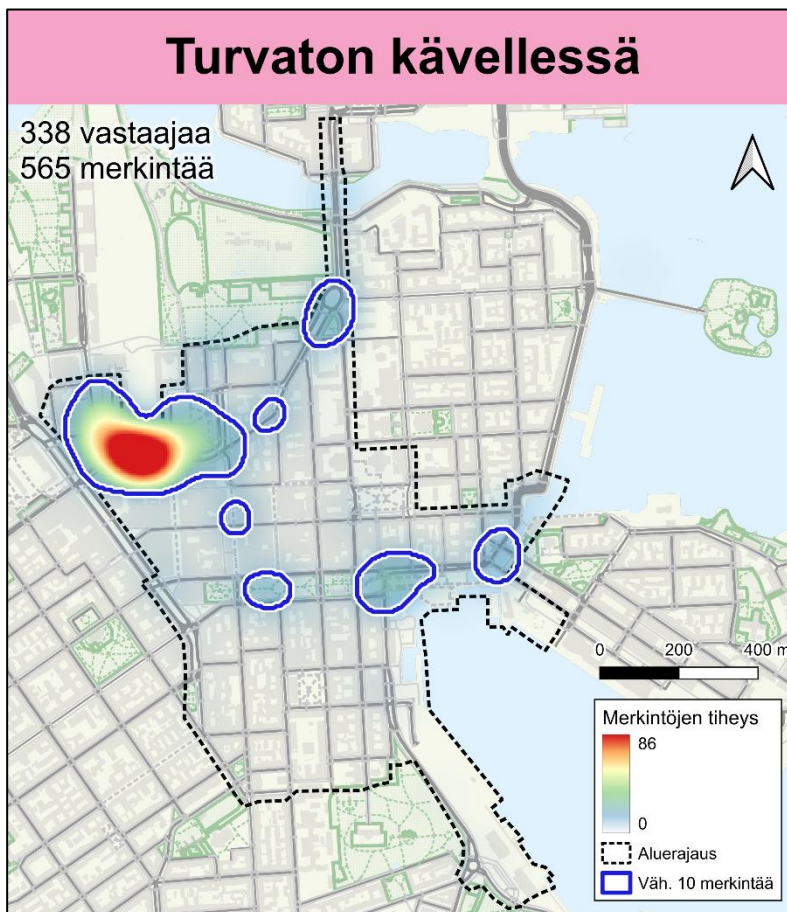
Kuva 7, VASEN: Hyötykävelyreitit, jotka kulkevat ainakin osittain tämän kyselytutkimuksen kohteina olleilla katuosuuksilla. Tiedot ovat Helsingin kaupungin vuonna 2018 toteuttamasta Jalan kaupungilla -karttakyselystä, jossa asukkaita pyydettiin merkitsemään arkiset kävelyreitinsä kartalle.

Kuva 8, OIKEA: Virkistyskävelyreitit samaisesta vuonna 2018 toteutetusta Jalan kaupungilla -karttakyselystä.

Miten usein koet vaaratilanteita tai turvattomuutta kävellessäsi ydinkeskustassa?



Kuva 9: Vastaukset kysymykseen "Miten usein koet vaaratilanteita tai turvattomuutta kävellessäsi ydinkeskustassa?". Vastausjakaumia on esitetty iän, sukupuolen sekä vastaajien itse valitseman pääasiallisen kulkumuodon mukaan.



Kuva 10: Lämpökartta, joka esittää jalankulkijoiden tekemät merkinnät turvattomista paikoista Helsingin keskustassa. Kartalle tehtiin 565 merkintää turvattomista paikoista. Korostettuna sinisellä ääriviivalla on alueet, joiden sisällä on vähintään 10 merkintää

Kävely Päärautatieaseman ympäristössä

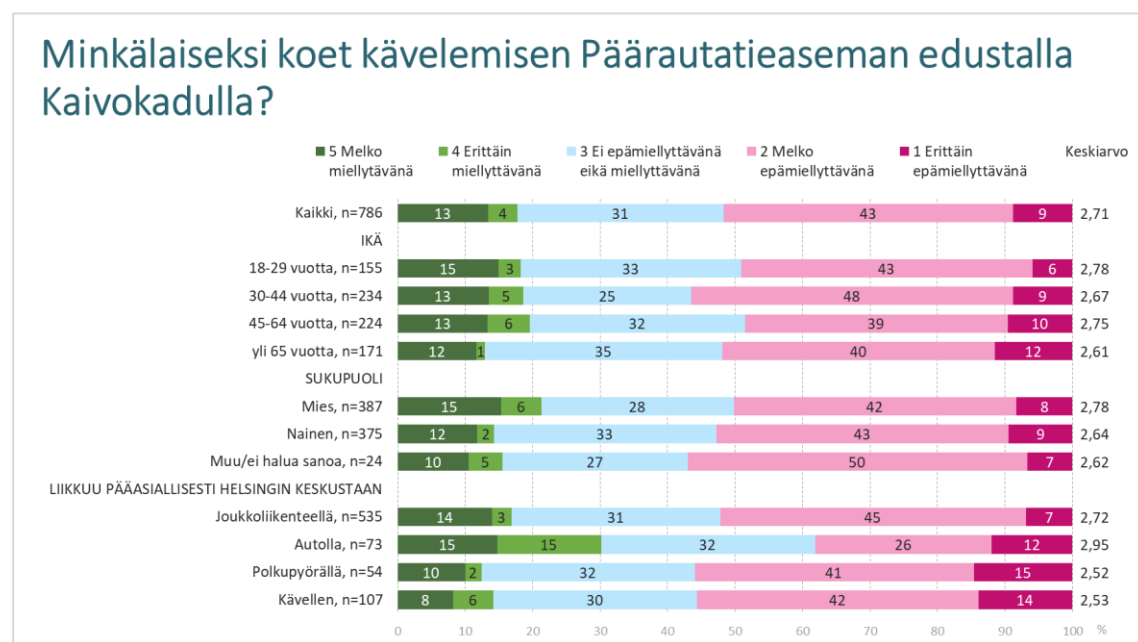
Yli puolet vastaajista (52 %) kokee kävelyn Päärautatieaseman edustalla Kaivokadulla joko melko (43 %) tai erittäin (9 %) epämiellyttäväksi (kts. Kuva 11). Melko tai erittäin miellyttävänä sen kokee 17 prosenttia vastaajista

Mielipiteet Kaivokadun jalan ylittämisen sujuvuudesta jakaantuvat (kts. Kuva 12). Sujuvana sitä pitää 41 prosenttia, 30 % kokee, että se ei ole hankalaa eikä sujuvaa ja 30 % pitää sitä hankalana. Taustaryhmistä erottuu 45–63-vuotiaat, joista keskimääräistä useampi pitää ylittämistä sujuvana.

Kyselyyn osallistuneita kysyttiin myös kertomaan kokemuksista kaupunkiympäristön laadusta Kaivokadulla (kts. Kuva 13). Vain 14 % kaikista vastaajista kertoivat pitävänsä Kaivokatua melko tai erittäin viihtyisänä. Kaivokatua pidettiin vähiten viihtyisänä erityisesti kahdessa vastaajaryhmässä: keskustaan pääasiallisesti pyörällä kulkevista vain 7 % koki kadun melko viihtyisäksi, ja vastaajista, jotka ilmoittivat sukupuolekseen ”Muu” tai eivät ilmoittaneet sukupuoltaan (n = 23), vain 5 % piti katua melko viihtyisänä.

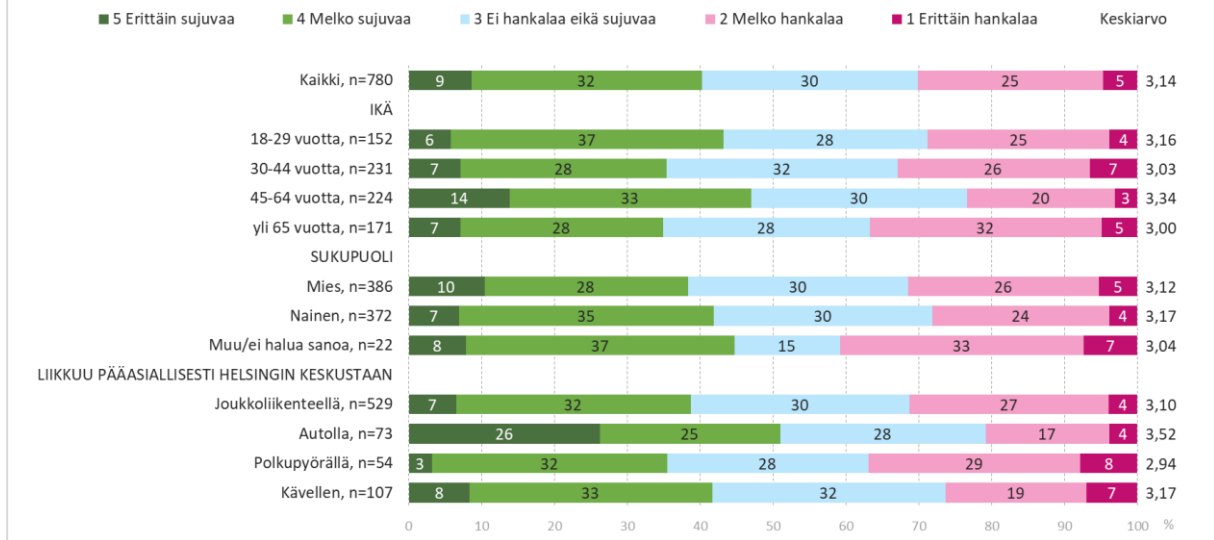
Eniten Kaivokadulla viihtyvät pääasiallisesti kulkumuodokseen autoilun valinneet, joista 25 % vastasivat, että Päärautatieaseman edusta Kaivokadulla on joko melko tai erittäin viihtyisä. Viihtyisyyden kokemus eroaa myös sukupuolten välillä. Kun miespuolisista vastaajista (n = 385) 17 % piti Kaivokatua viihtyisänä ja 51 % piti melko tai erittäin epäviihtyisänä, naisista (n = 374) vain 11 % piti katua viihtyisänä ja 59 % epäviihtyisänä.

Myös vuonna 2018 toteutetussa ”Jalan kaupungissa” -kyselyssä Päärautatieaseman edusta Mannerheimintien ja Mikontien välillä koettiin erityisen ikäväksi kävely-ympäristöksi. mm. liikenteellisen turvattomuuden ja melun takia.



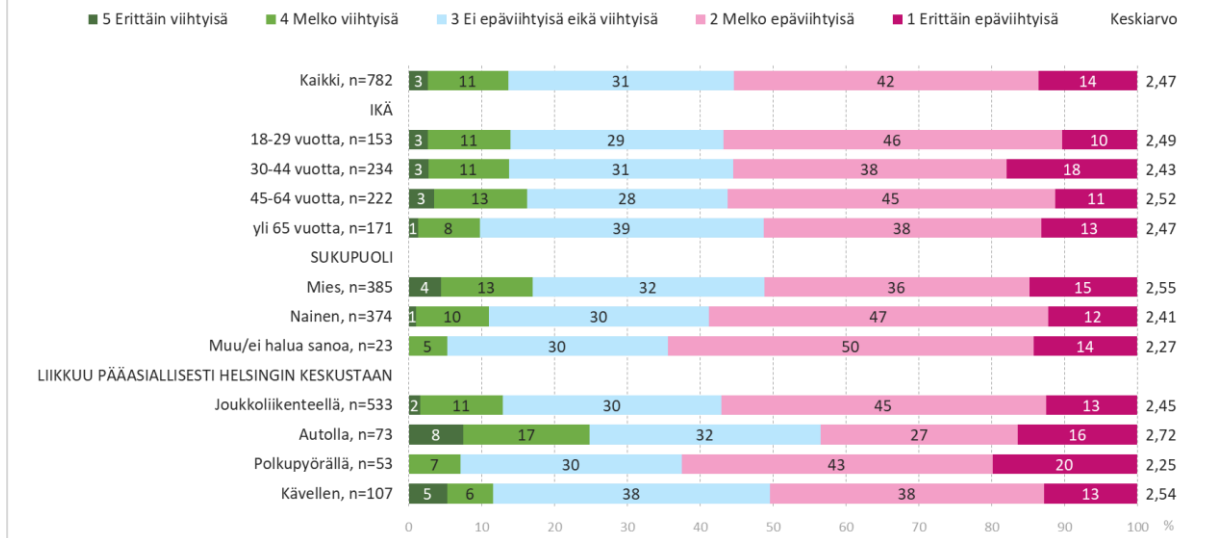
Kuva 11: Vastaukset kysymykseen ”Minkälaiseksi koet kävelemisen Päärautatieaseman edustalla Kaivokadulla?”. Vastausjakaumia on esitetty iän, sukupuolen sekä vastaajien itse valitseman pääasiallisen kulkumuodon mukaan.

Millaista on mielestäsi ylittää Kaivokatu jalan?



Kuva 12: Vastaukset kysymykseen "Millaista on mielestäsi ylittää Kaivokatu jalan?". Vastausjakaumia on esitetty iän, sukupuolen sekä vastaajien itse valitseman pääasiallisen kulkumuodon mukaan.

Millaiseksi koet kaupunkiympäristön laadun Kaivokadulla Päärautatieaseman edustalla?



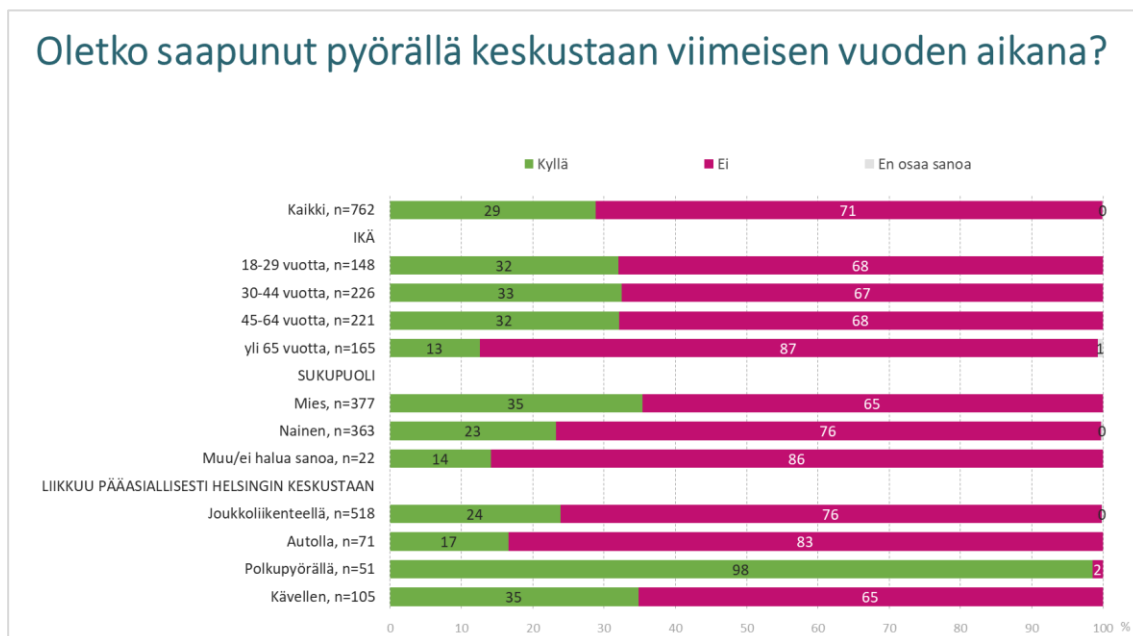
Kuva 13: Vastaukset kysymykseen "Minkälaiseksi koet kaupunkiympäristön laadun Kaivokadulla Päärautatieympäristön edustalla?". Vastausjakaumia on esitetty iän, sukupuolen sekä vastaajien itse valitseman pääasiallisen kulkumuodon mukaan.

2.1.2. Pyöräily

Vajaa kolmannes vastanneista (29 %) on saapunut pyörällä keskustaan viimeisen vuoden aikana (kts. **Virhe. Viitteen lähde ei löytynyt.**) Pyörällä keskustaan saapuneissa korostuvat miehet ja luonnollisesti kantakaupungissa asuvat tai työskentelevät. Noin kolmannes kaikista ikäluokista paitsi yli 65-vuotiaista vastasi pyöräilleensä keskustaan viimeisen vuoden aikana.

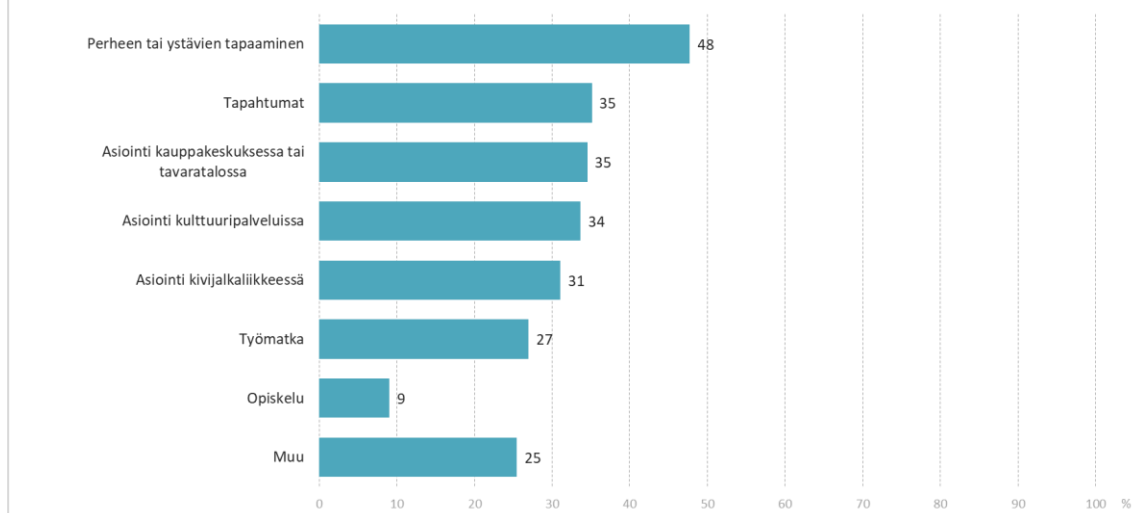
Yleisin syy saapua pyörällä keskustaan on perheen tai ystävien tapaaminen (48 %) (kts. Kuva 15). Muita yleisimpiä syitä ovat tapahtumat, asiointi kauppakeskuksessa tai tavaratalossa (molemmat 35 %), asiointi kulttuuripalveluissa (34 %), asiointi kivitajaliikkeissä (31 %) ja työmatka (27 %). Kirjallisissa tarkennuksissa muiksi syiksi pyöräilyn valitsemiseen kulkumuotona keskustaan saapuessa ilmoitettiin kuntoilu, virkistäytyminen tai läpiajo keskustassa.

Keskustassa työskentelevistä vastaajista vain harva (19 %) saa työnantajalta rahallista tukea pyörän hankintaan (kts. Kuva 16). 72 prosenttia ei saa ja 10 prosenttia ei osaa ottaa kantaa asiaan.



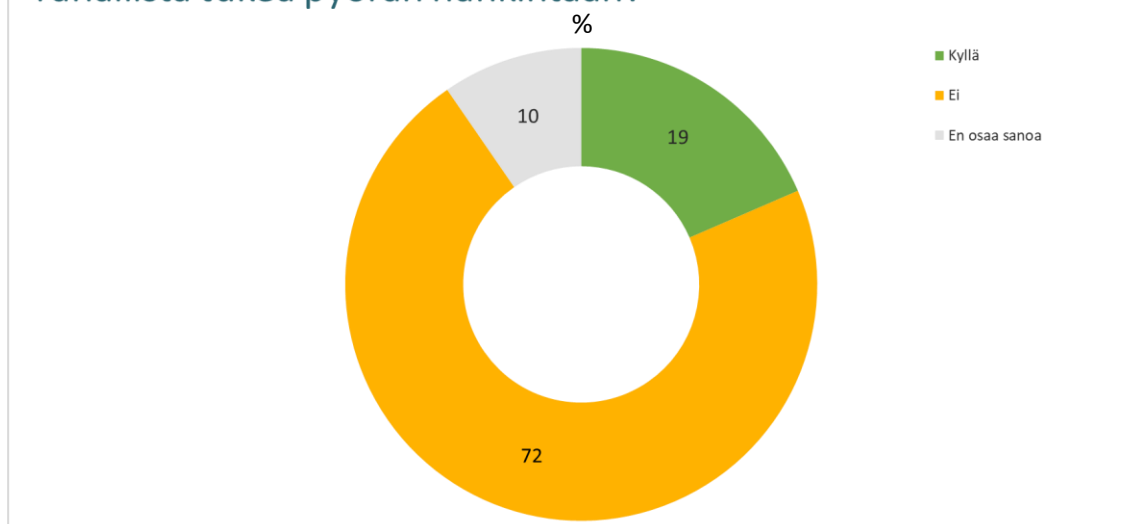
Kuva 14: Vastaukset kysymykseen "Oletko saapunut pyörällä keskustaan viimeisen vuoden aikana?". Vastausjakaumia on esitetty iän, sukupuolen sekä vastaajien itse valitseman pääasiallisen kulkumuodon mukaan.

Valitse yleisimmät syyt saapua pyörällä keskustaan



Kuva 15: Pylväsdiagrammissa on esitetty vastaajien, jotka ovat saapuneet pyörällä keskustaan, yleisimmät syyt pyöräilyn valintaan. (n = 337)

Jos työskentelet keskustassa, tarjoaako työnantajasi sinulle rahallista tukea pyörän hankintaan?



Kuva 16: Piirakkadiagrammissa esitetään, mikä prosenttiosuus Helsingin keskustassa työskentelevistä vastaajista saa rahallista tukea polkupyörän hankintaan. (n = 582)

Pyöräilyyn liitetyt kokemukset

Enemmistö (57 %) vastaajista ei koe vaaratilanteita tai turvattomuutta pyöräillessään keskustassa koskaan tai kokee niitä harvoin. Hyvin tai melko usein vaaratilanteita kokee 18 prosenttia, 25 prosenttia kokee niitä silloin tällöin. Turvattomuuden kokemukset merkittiin kyselyssä kartalle (kts. Kuva 17). Merkintöjä tehtiin yhteensä 138 paikalle 90 vastaajan toimesta. Merkintöjen lämpökartassa korostuu tietyt kohdat keskustan alueella. Erityisesti Päärautatieaseman edusta Kaivokadulla sekä Pohjoisesplanadin ja Katajanokanlaiturin risteys Kauppatorin itäisessä päädyssä nousevat esiin selkeästi eniten merkintöjä keränneinä paikkoina. Pyöräilyn näkökulmasta tehdyissä turvattomuusmerkinnöissä on havaittavissa samanlaisuutta jalankulkijoiden tekemien merkintöjen kanssa (Kuva 10). Karttakyselyn merkintöjen mukaan esimerkiksi Mikonkatu ja Kaisaniemenkatu ovat sellaisia paikkoja, jotka ovat herättäneet

vastaajissa turvattomuuden tunteita sekä jalan että pyörällä liikkuessaan. Mannerheimintien eteläpäätä koettiin kuitenkin pyöräillessä turvattommaksi kuin kävellessä.

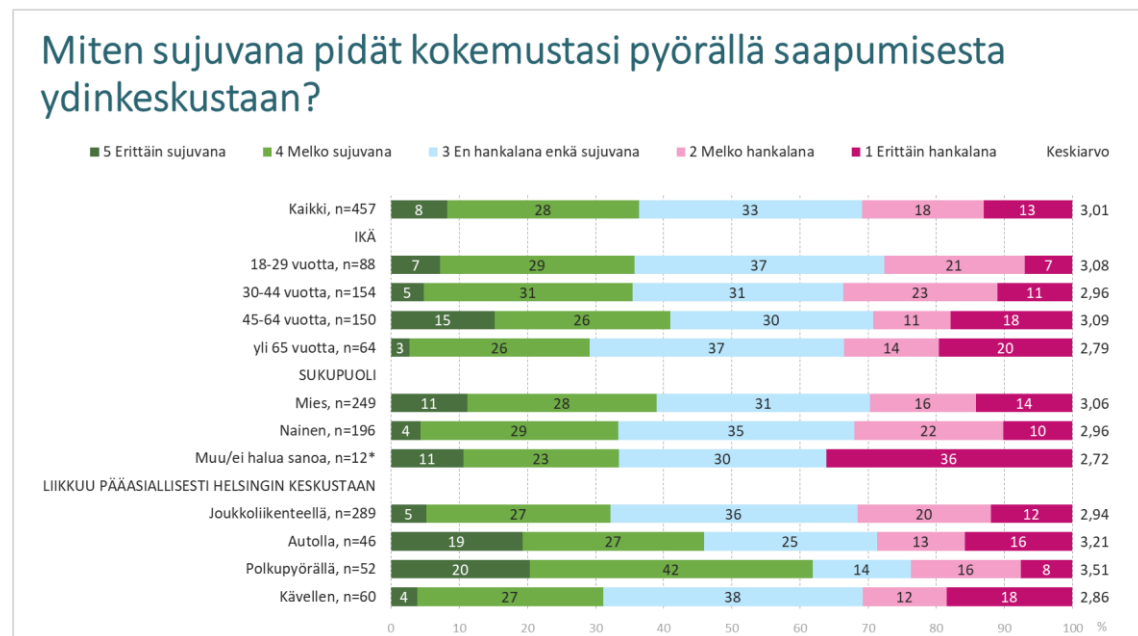
Käsitys pyörällä keskustaan saapumisen sujuvuudesta jakaa mielipiteitä. Runsas kolmannes (36 %) pitää saapumista erittäin tai melko sujuvana, vajaa kolmannes (31 %) pitää sitä joko erittäin tai melko hankalana. Kolmasosan mielestä saapuminen ei ole hankalaa, mutta ei sujuvaakaan. Niistä vastaajista, jotka ilmoittivat pyöräilyn pääasialliseksi kulkutavakseen, 62 % koki ydinkeskustaan saapumisen pyörällä joko erittäin tai melko sujuvaksi. Tämä osuus on odotetusti suurempi kuin muilla kulkutaparyhmillä, sillä kokemus tietyn kulkumuodon käytöstä lisää itsevarmuutta ja mahdollisesti sopeutumiskykyä keskustassa usein tapahtuvien liikennejärjestelyjen muutoksiin.

Vastaajat merkitsivät kartalle myös paikat, jossa saapuminen pyörällä keskustaan on hankalaa (kts. Kuva 20). Erityisesti Pitkäsillan ja Varsapuistikon välinen katuosuus hankaloittaa vastaajien liikkumista pyörällä. Myös Päärautatieasema ympäristö aukioineen nähdään pyöräilijöiden kannalta haastavana. Samankaltaisia vaikeuksia ilmenee Kauppatorin molemmissa päissä sekä Katajanokan kanavan alueella. Syiksi hankaluuteen mainittiin useimmin riittämätön jalankulun ja pyöräilyn erottaminen (44 %) ja epäselvyys siitä, missä pitäisi pyöräillä (42 %) (kts. Kuva 21).

Kyselyn tulokset suhteessa aiemmin toteutettuihin vastaaviin kyselyihin

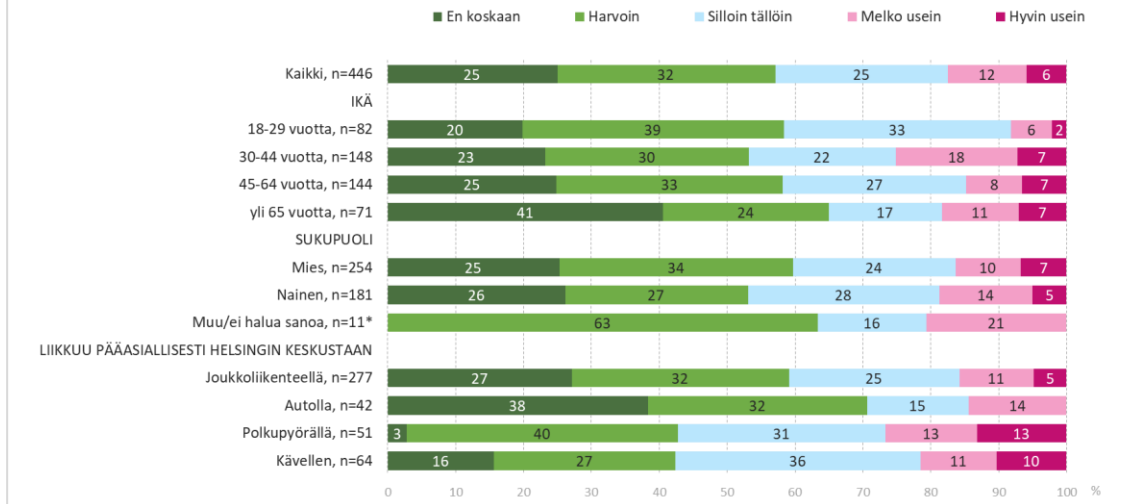
Helsingin kaupunki toteutti vuonna 2020 asukaskyselyn, jossa kartoitettiin kaupunkilaisten näkemyksiä Helsingin pyörätieverkon puutteista ja ongelmakohtista. Keskustan osalta vuoden 2020 kyselyssä nousi esiin myös tässä kyselyssä ilmi tulleita kohtia, jotka asukkaiden mielestä voisivat kaivata parannusta. Keskustan alueella eniten huomioita keränneet kadut olivat Kaivokatu, Kauppatori, Kanavaranta, Unioninkatu sekä Elielinaukio. Ongelmakohtaksi vuoden 2020 kyselyssä nostettu Pitkäsilta koetaan myös tämän kyselyn vastausten mukaan turvattomana. Silta ja sen pohjoispuoleinen Siltasaaren ja Hakaniemen alue muodostaa muun muassa pyöräilijöille merkittävän pullonkaulan ja katutyömaiden takia tiuhaan muuttuvat liikennejärjestelyt voivat aiheuttaa kaikissa kadulla liikkujissa epävarmuutta. Vuoden 2020 asukaskyselyn tuloksiin voi tutustua lisää tästä linkistä:

<https://www.hel.fi/static/liitteet/kaupunkiymparisto/julkaisut/julkaisu-17-20.pdf>

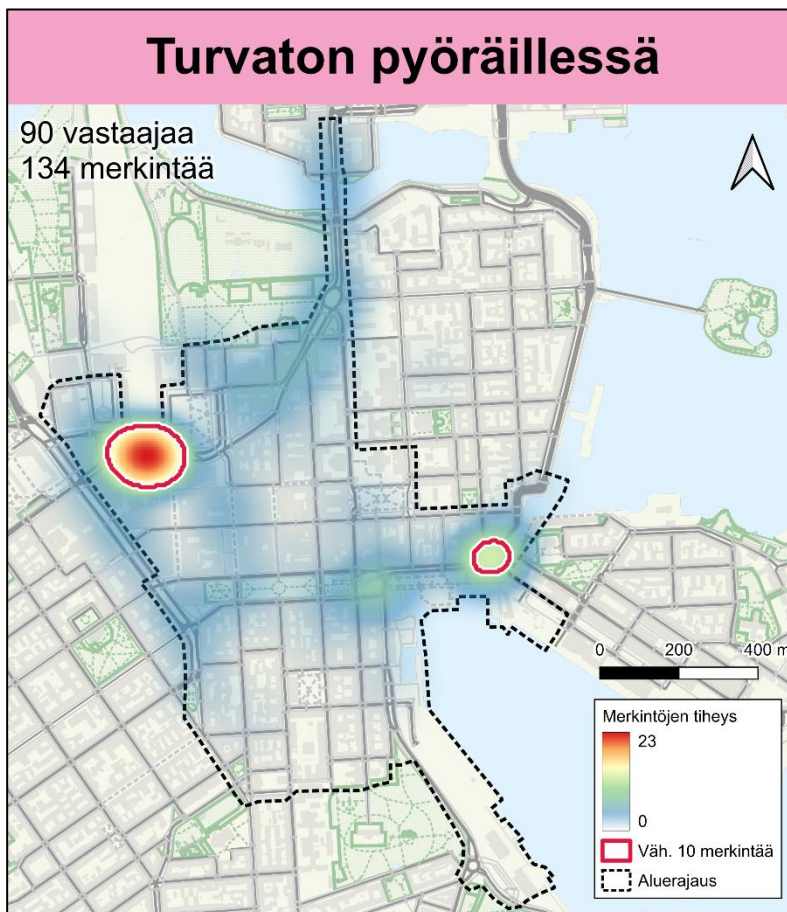


Kuva 17: Vastaukset kysymykseen "Miten sujuvana pidät kokemustasi pyörällä saapumisesta ydinkeskustaan?". Vastausjakaumia on esitetty iän, sukupuolen sekä vastaajien itse valitseman pääasiallisen kulkumuodon mukaan.

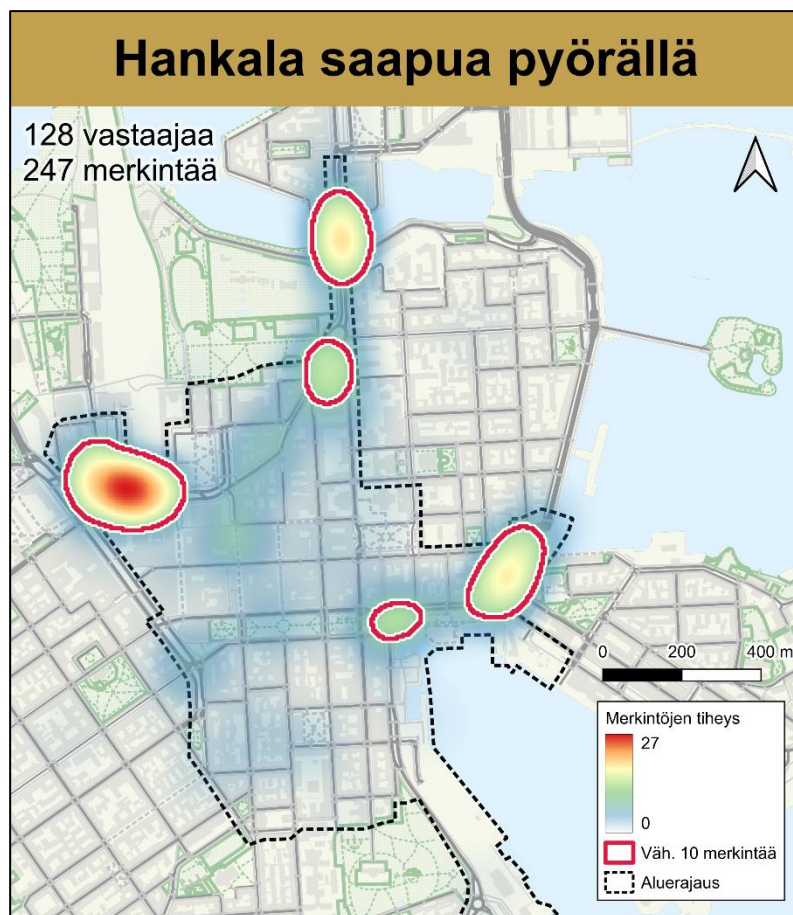
Miten usein koet vaaratilanteita tai turvattomuutta pyöräillessäsi ydinkeskustassa?



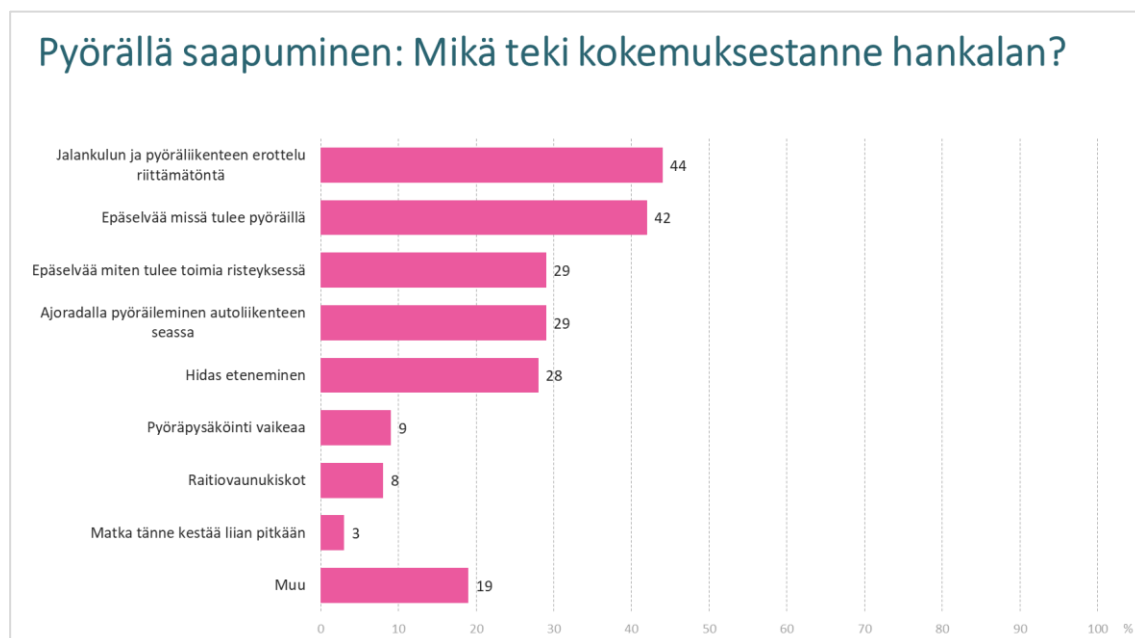
Kuva 18: Vastaukset kysymykseen "Miten usein koet vaaratilanteita tai turvattomuutta pyöräillessäsi?". Vastausjakautumia on esitetty iän, sukupuolen sekä vastaajien itse valitseman pääasiallisen kulkumuodon mukaan.



Kuva 19: Lämpökartta, joka esittää pyöräilijöiden tekemät merkinnät turvattomista paikoista Helsingin keskustassa. Kartalle tehtiin 134 merkintää turvattomista paikoista. Korostettuna punaisella ääriiviivalla on alueet, joiden sisällä on vähintään 10 merkintää.



Kuva 20: Lämpökartta, joka esittää pyöräliikenteen kannalta hankaliksi koetut paikat Helsingin keskustassa. Kartalle tehtiin 247 merkintää hankalista paikoista. Korostettuna punaisella ääriviivalla on alueet, joiden sisällä on vähintään 10 merkintää.



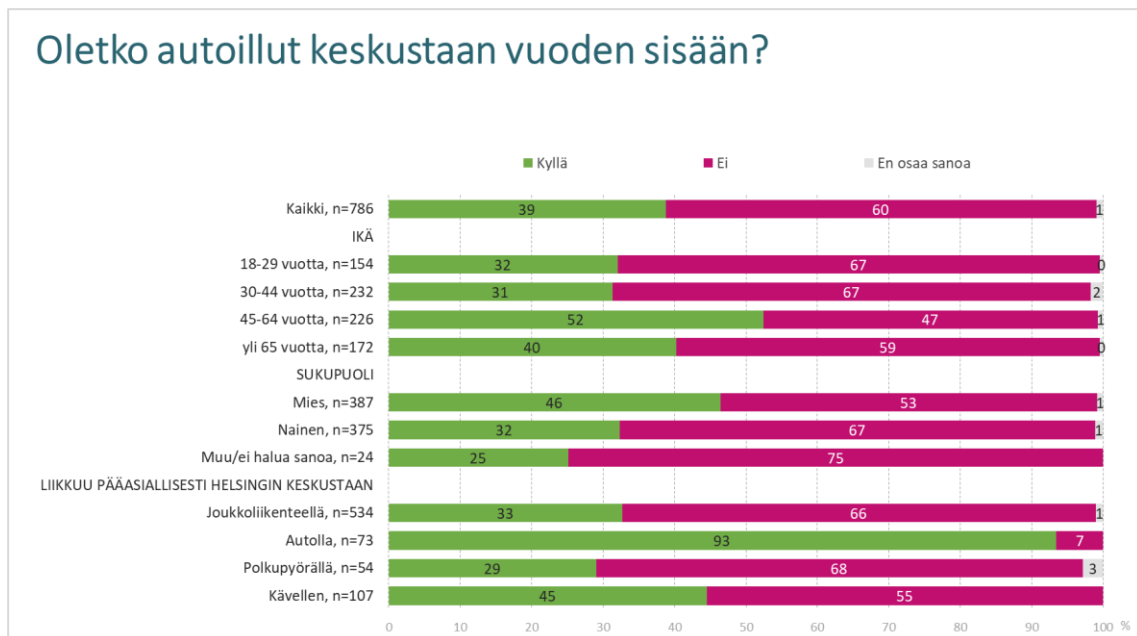
Kuva 21: Pylväsdiagrammissa esitetään vastaajien kertomat syyt hankalan pyöräilykokemuksen takana Helsingin keskustaan saapuessa. (n = 124).

2.1.3. Autoilu

Vastaajista 39 prosenttia on autoillut keskustassa vuoden sisään. Miehet ja 45–64-vuotiaat korostuvat autolla liikkujissa (kts. Kuva 22)

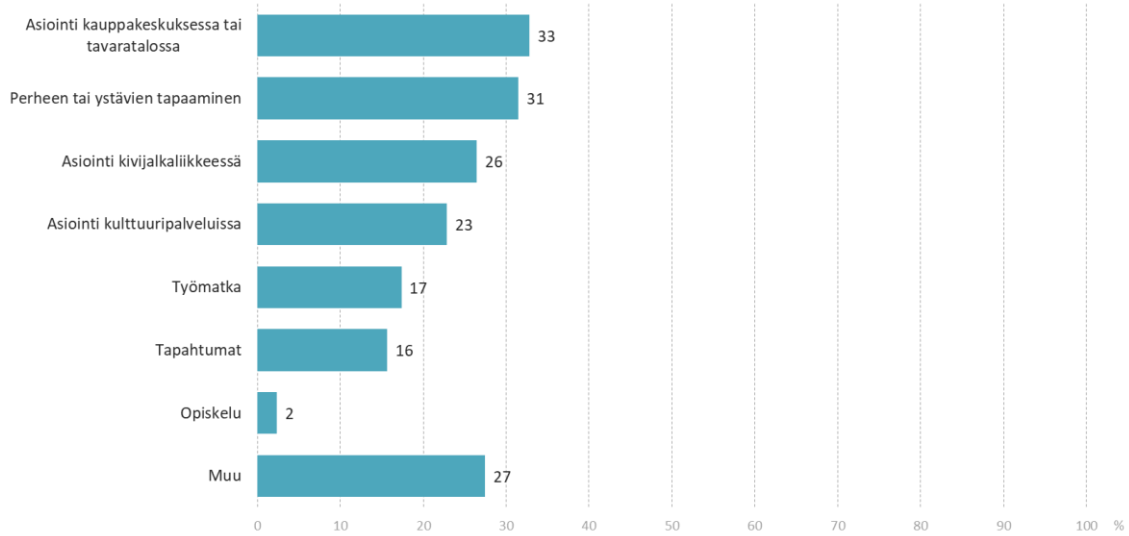
Yleisimmät syyt saapua autolla keskustaan ovat asiointi kauppakeskuksessa tai tavarataloissa (33 %), perheen tai ystävien tapaaminen (31 %), asiointi kivijalkaliikkeissä (26 %) tai asiointi kulttuuripalveluissa (23 %) (kts. Kuva 23). Kirjallisissa vastauksissa mainittiin lisäksi käynti lääkärillä tai muu terveydenhoitoon liittyvä asiointi, läheisten kyyditseminen, hupiajelu sekä keskustan läpi ajaminen itä-länsi-suunnassa. Autolla Helsingin keskustaan saapuvista tai keskustassa matkustavista vastaajista enemmistö (56 %) pysäköi autonsa kadunvarteen (kts. **Virhe. Viitteen lähde ei löytynyt.**). Keskustan yleisiin pysäköintilaitoksiin autonsa jättivät 37 % vastaajista. Eroa on havaittavissa keskustassa ja sen ulkopuolella asuvien pysäköintipreferensseissa (Kuva 24 Kuva 25). Kyselyvastausten mukaan keskustassa sekä sen ulkopuolella asuvat pysäköivät autonsa yhtä usein kadunvarteen (keskustassa asuvat 56 % ja muualla asuvat 57 %) asiodessaan keskustassa. Keskustan ulkopuolella asuvat vievät autonsa keskustan asukkaita useammin pysäköintilaitoksiin. Taloyhtiöiden tarjoamat pysäköintipaikat ja -laitokset ovat loogisesti yleisemmin keskustan asukkaiden käytössä kuin muualla asuvien.

Ydinkeskustassa työskentelevistä valtaosalla (64 %) ei ole työnantajan tarjoamaa pysäköintipaikkaa (kts. Kuva 26). Maksuton pysäköintipaikka tarjotaan 15 prosentille ja osittain maksullinen viidelle prosentille.



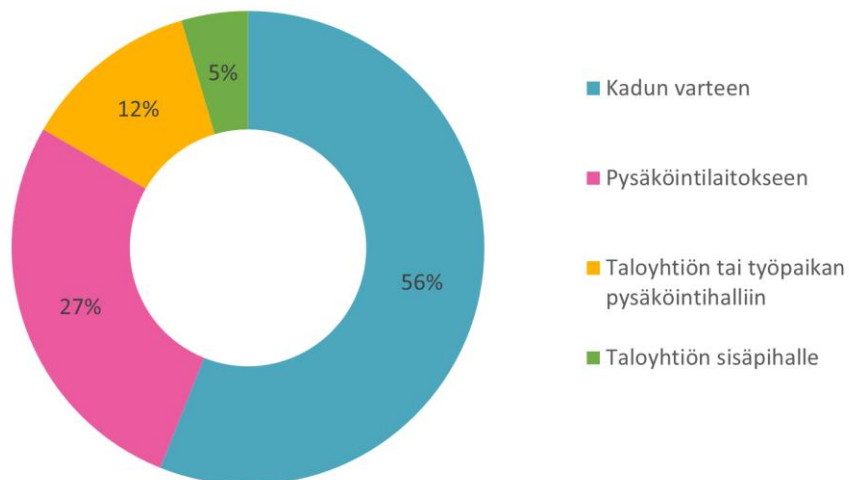
Kuva 22: Vastaukset kysymykseen "Oletko autoillut keskustaan vuoden sisään?". Vastausjakaumia on esitetty iän, sukupuolen sekä vastaajien itse valitseman pääasiallisen kulkumuodon mukaan.

Valitse yleisimmät syyt saapua autolla keskustaan



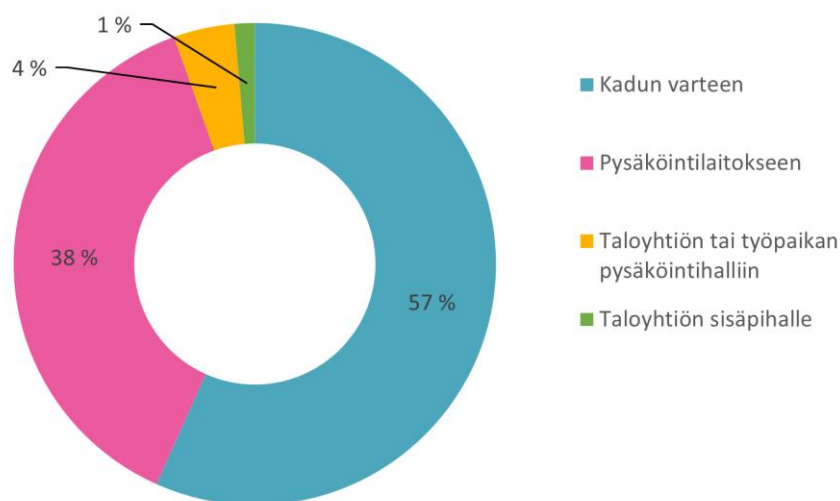
Kuva 23: Pylväsdiagrammissa on esitetty vastaajien kertomat syyt saapua autolla Helsingin keskustaan. (n = 525).

Miten yleensä pysäköit autosi, kun saavut ydinkeskustaan? Keskustassa asuvat



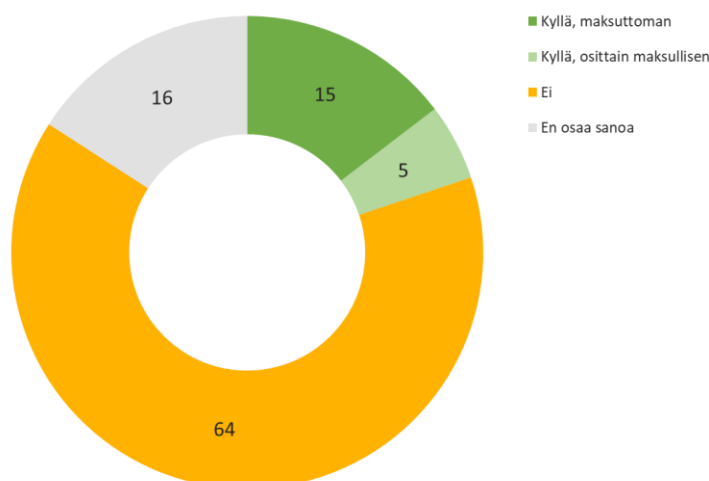
Kuva 24: Piirakkadiagrammissa esitetään miten kyselyyn vastanneet ja autolla Helsingin keskustassa kulkeneet, jotka asuvat keskustassa, ovat pysäköineet autonsa ydinkeskustaan saapuessa (n = 66)

Miten yleensä pysäköit autosi, kun saavut ydinkeskustaan? Keskustan ulkopuolella asuvat



Kuva 25: Piirakkadiagrammissa esitetään miten kyselyyn vastanneet ja autolla Helsingin keskustassa kulkeneet, jotka asuvat keskustan ulkopuolella, ovat pysäköineet autonsa ydinkeskustaan saapuessa (n = 441)

Jos työskentelet ydinkeskustassa, tarjoaako työnantajasi sinulle pysäköintipaikan?



Kuva 26: Piirakkadiagrammi esittää, mikä osuus niistä vastaajista, jotka työskentelevät Helsingin ydinkeskustassa, saa työnantajalta pysäköintipaikan. (n = 543).

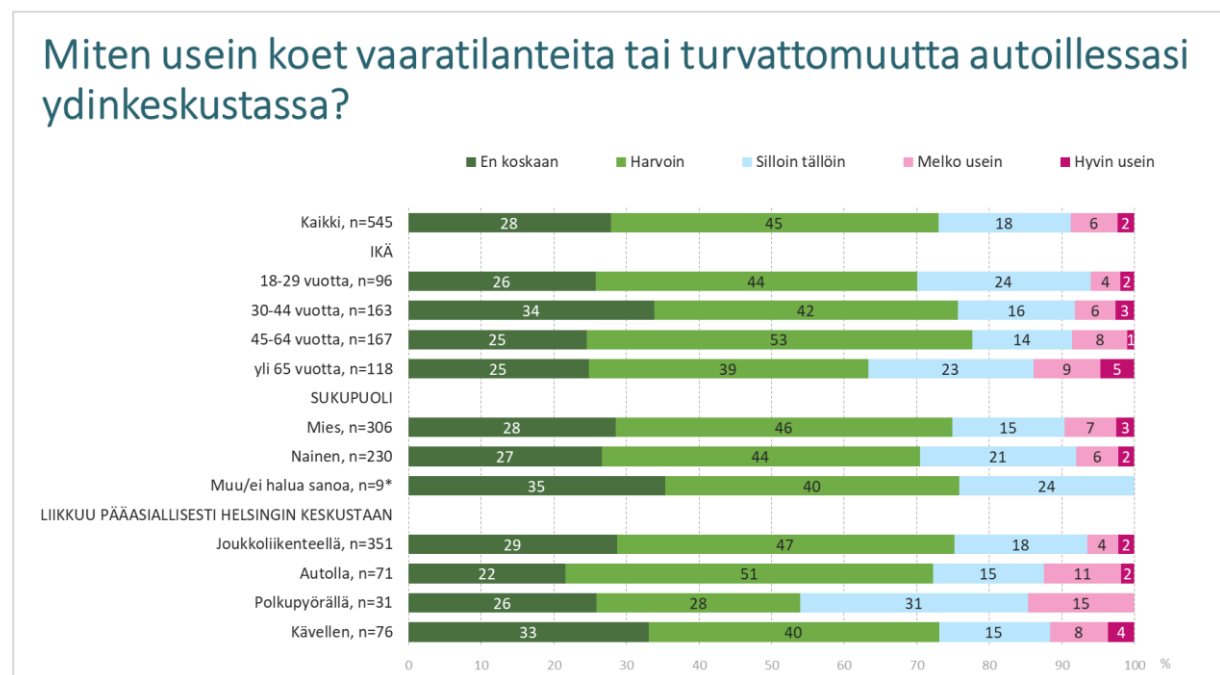
Autoiluun liitetyt kokemukset

Selvä enemmistö vastaajista (73 %) kokee harvoin tai ei koe koskaan vaaratilanteita tai turvattomuutta autoillessaan ydinkeskustassa (kts. Kuva 27). Silloin tällöin vaaratilanteita kokee 18 %, melko tai hyvin usein kahdeksan prosenttia. Alaryhmistä useimmiten vaaratilanteita kohtasivat yli 65-vuotiaat (37 % vähintään silloin tällöin) sekä pääsääntöisesti pyöräilevät vastaajat (46 % vähintään silloin tällöin) autoillessaan ydinkeskustassa. Lämpökartassa (Kuva 28) näkyy vastaajien ilmoittamat turvattomat paikat Helsingin keskustan katuverkostolla. Selvimmin autoilijoille turvattomiksi koetuiksi paikoiksi nousevat esiin

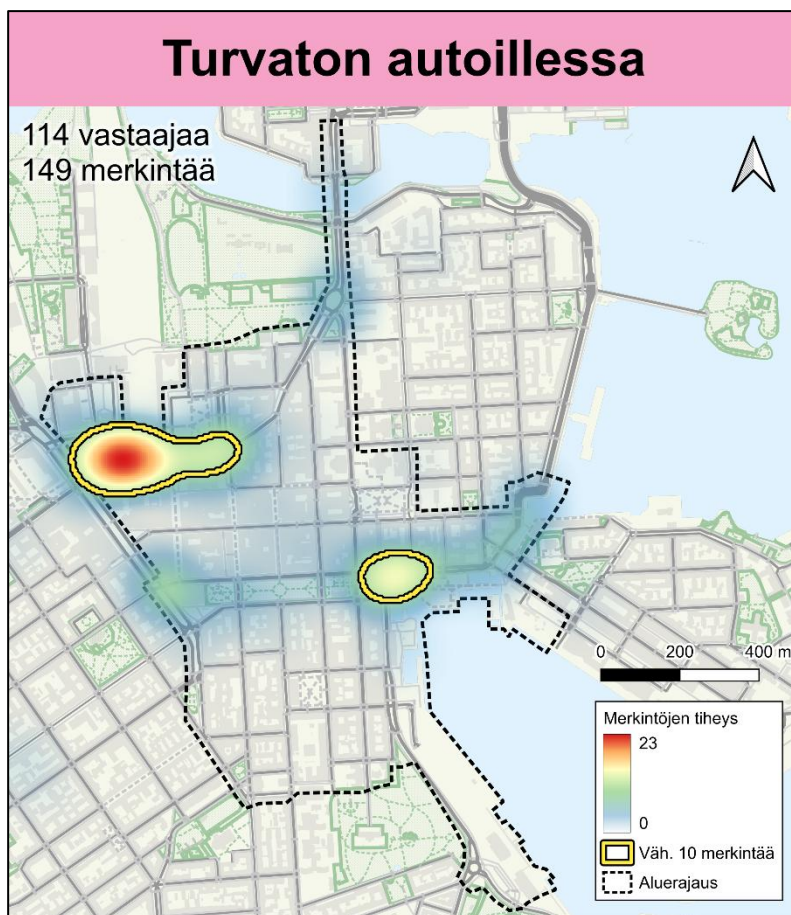
Kaivokatu sekä Esplanadien ja Etelärannan risteysalue Kauppatorin lähellä. Merkintöjä on tehty myös Erottajan risteykselle, Varsapuinikun alueelle, Kaisaniemenkadun, Unioninkadun ja Liisankadun risteykselle sekä Kauppatorin itä laidalle, Pohjoisrannan eteläpäähän. Vastaajat kertovat kirjallisissa tarkennuksissaan turvattomuuden aiheutuvan usein epäselvistä liikennejärjestelyistä ja muiden autoilijoiden ja kadulla liikkujien arvaamattomasta liikennekäyttäytymisestä. Vastauksissa on usea maininta takseista sekä valo-ohjaamattomista jalankulkijoiden suojateistä. Yleisesti liikenteen kulkumuodollinen sekoittuneisuus on voinut olla osalle kyselyyn vastanneista stressaavaa. Enemmistö (54 %) kysymykseen vastanneista (n=574) pitää ydinkeskustaan autolla saapumista hankalana (Kuva 29). Neljäsosa kokee, että saapuminen ei ole hankalaa eikä sujuvaa, sujuvana sitä pitää 21 prosenttia. Tuloksissa ei löydy olennaisia merkitseviä taustaryhmäkohtaisia eroja.

Vastaajat merkitsivät karttasovellukseen ne paikat, jossa saapuminen autolla keskustaan on hankalaa. Kun kysyttiin, että mikä tekee kokemuksesta hankalan, selvästi useimmin mainittiin hidas eteneminen (67 %) (kts. Kuva 31). Kirjallisissa vastauksissa muiksi syiksi hankalan autoilukokemuksen takana kerrottiin esimerkiksi epäselvät liikennejärjestelyt tai kaistajaot, katutyömaiden aiheuttamat ruuhkat sekä jalankulkijoiden ja pyöräilijöiden paljous. Kartassa (Kuva 30) hankaliksi paikoiksi on merkitty Kaivokadun ja Kauppatorin lisäksi Pitkäsilta, Erottaja sekä Esplanadin puiston Fabianinkadun ja Kluuvinkadun välinen osuus. Samoja kohtia erottui turvattomuutta kuvaavassa lämpökartassa.

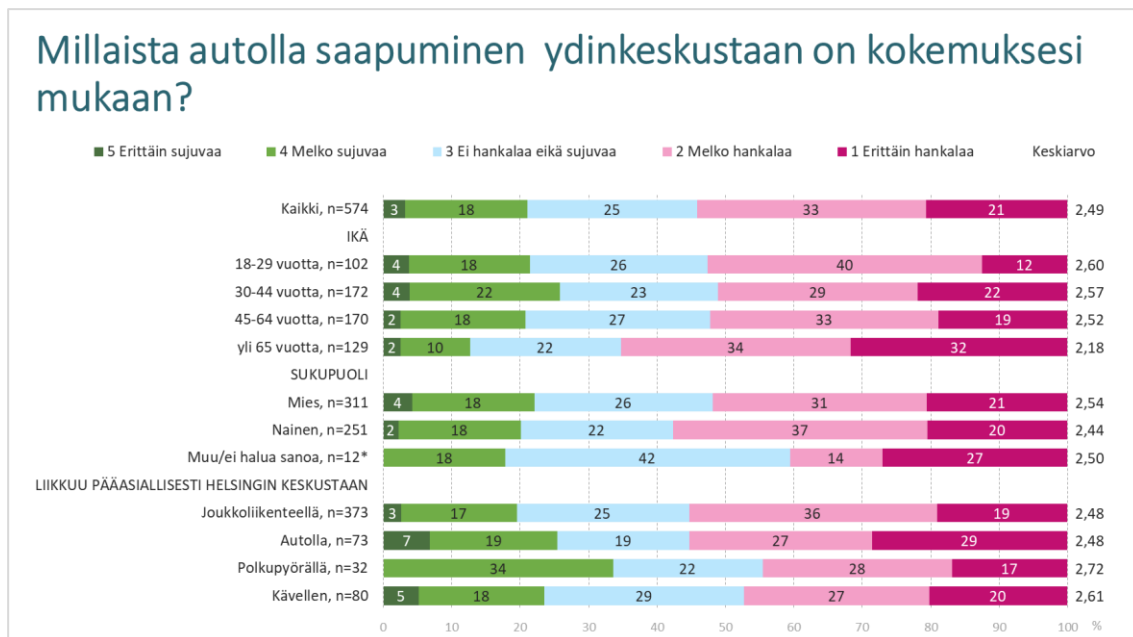
Vastaajia pyydettiin myös merkitsemään kartalle paikkoja, joista heillä oli kokemusta liikennehuuhkista autoilla (Kuva 32). Kartalle on tehty runsaasti merkintöjä Erottajan ja Pohjoisrannan välillä kulkevalle akselille, mikä kuvastaa reitin korkeaa käyttöastetta keskustan läpi kulkevaa itä-länsisuuntaista autoliikennettä palvelevana yhteytenä. Tämä voi osaltaan selittää autoilijoiden kokemuksia reitin ajoittaisesta hankaluudesta sekä jalankulkijoiden ja pyöräilijöiden turvattomuuden tunteita. Suhteellisen pienellä alueella liikkuu suuri määrä kaupunkilaisia monin eri tavoin.



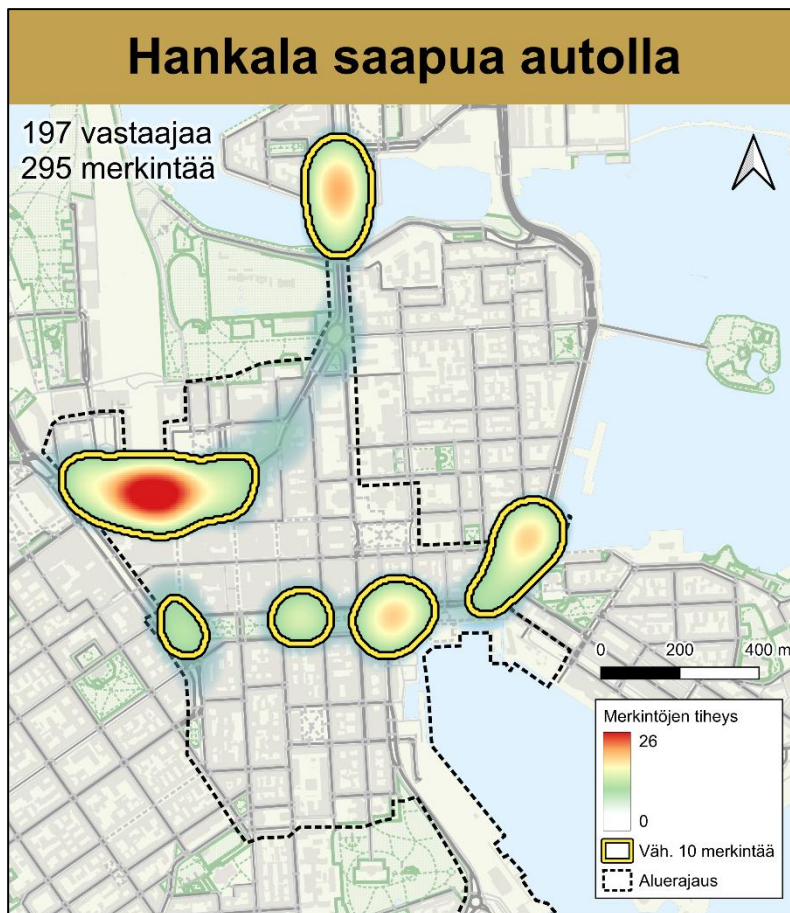
Kuva 27: Vastaukset kysymykseen "Miten usein koet vaaratilanteita tai turvattomuutta autoillessasi ydinkeskustassa?". Vastausjakaumia on esitetty iän, sukupuolen sekä vastaajien itse valitseman pääasiallisen kulkumuodon mukaan.



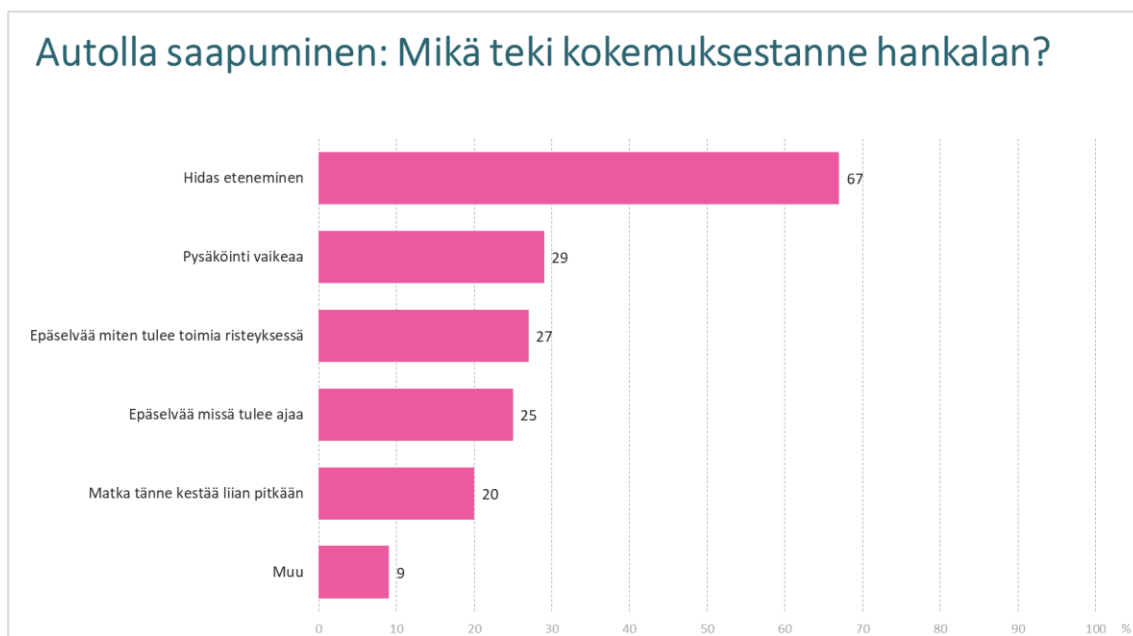
Kuva 28: Lämpökartta, joka esittää vastaajien tekemät merkinnät paikoista, joissa he ovat kokeneet turvattomuutta autoillessa. Kartalle tehtiin 149 merkintää turvattomista paikoista. Korostettuna keltaisella ääriviivalla on alueet, joiden sisällä on vähintään 10 merkintää.



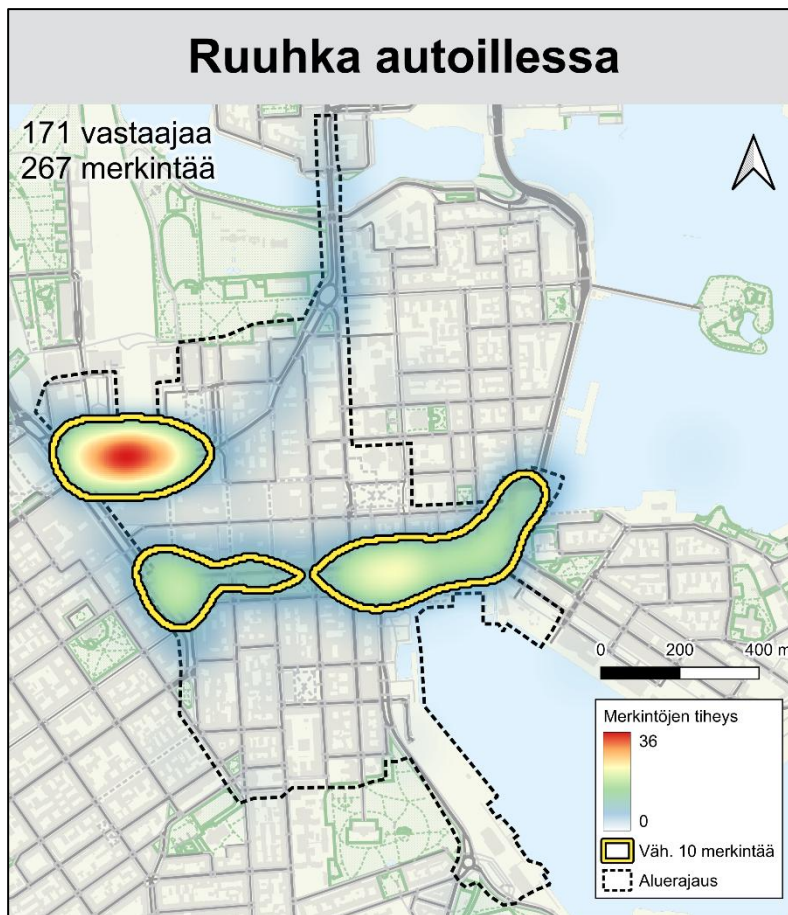
Kuva 29: Vastaukset kysymykseen "Millaista autolla saapuminen ydinkeskustaan on kokemuksesi mukaan?". Vastausjakaumia on esitetty iän, sukupuolen sekä vastaajien itse valitseman pääasiallisen kulkumuodon mukaan.



Kuva 30: Lämpökartta, joka esittää autoliikenteen kannalta hankaliksi koetut paikat Helsingin keskustassa. Kartalle tehtiin 295 merkintää hankalista paikoista. Korostettuna keltaisella ääriviivalla on alueet, joiden sisällä on vähintään 10 merkintää.



Kuva 31: Pylväsiagrammissa esitetään vastaajien kertomat syyt hankalan autoilukokemuksen takana Helsingin keskustaan saapuessa. (n = 186).



Kuva 32: Lämpökartta, joka esittää vastaajien merkitsemät autoliikenteen sujuvuuteen vaikuttavat ruuhkaiset paikat Helsingin keskustassa. Kartalle tehtiin 267 merkintää ruuhkaisista paikoista. Korostettuna keltaisella ääriviivalla on alueet, joiden sisällä on vähintään 10 merkintää.

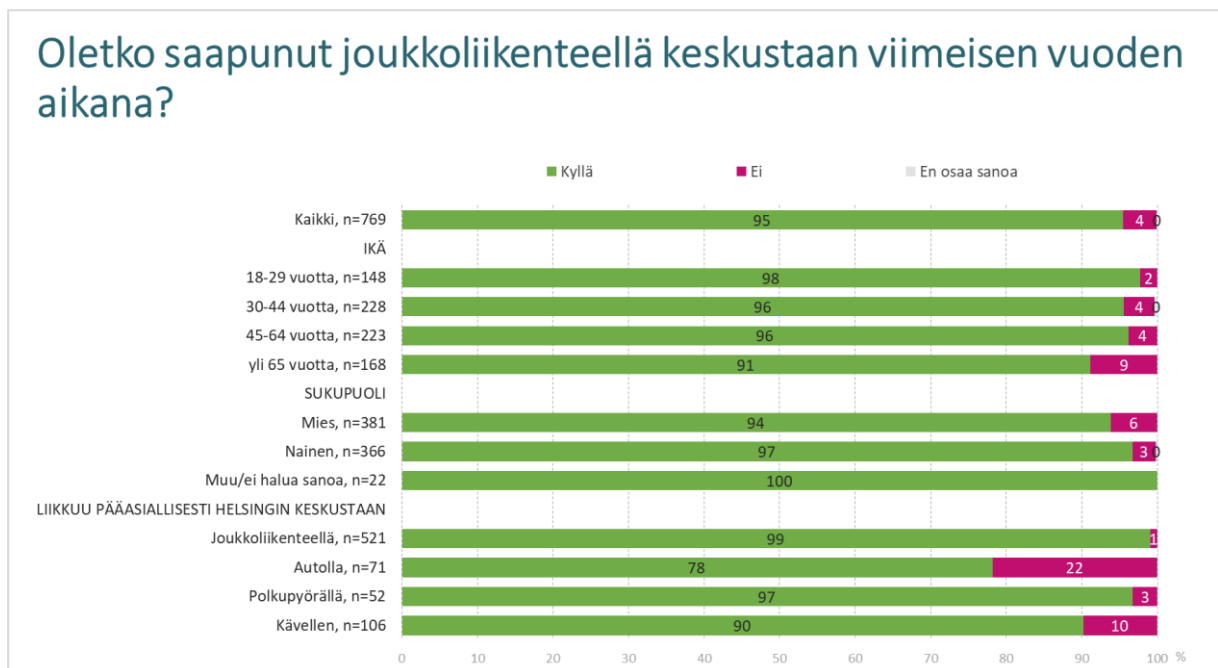
2.1.4. Joukkoliikenne

Lähes kaikki vastaajat (95 %) ovat saapuneet joukkoliikenteellä keskustaan viimeisen vuoden aikana (kts. Kuva 33). Kaikista vastaajaryhmistä, ainoa, josta alle 90 % vastasi käyttävänsä joukkoliikennettä, oli autoilun pääasialliseksi kulkumuodoksi valinneet—heistä 78 % oli matkustanut Helsingin keskustaan joukkoliikenteellä vuoden sisään. Yhdessä kävelyn kanssa joukkoliikenne on siis hyvin yleinen tapa saapua ja liikkua keskustassa helsinkiläisten keskuudessa.

Yleisimmät syyt joukkoliikenteellä saapumiseen ovat asiointi kauppakeskuksessa tai tavaratalossa (61 %), perheen tai ystävien tapaaminen, asiointi kulttuuripalveluissa (molemmat 60 %), asiointi kivijalkaliikkeissä (49 %), tapahtumat (43 %) ja vaihto toiseen joukkoliikennevälineeseen (43 %) (kts. Kuva 34). Työmatkan mainitsi 33 prosenttia ja opiskelun 14 prosenttia. Kirjallisissa vastauksissa kerrotaan monipuolisista kohteista ja matkoista. Keskustassa asuville vastaajille joukkoliikenteen käyttö on luonteva tapa kulkea kotiin, harrastuksiin tai muualla Helsingissä sijaitseviin liikkeisiin. Keskustan ulkopuolelta saavutaan usein keskustaan joukkoliikenteellä muun muassa asioimaan liikkeissä tai käyttämään terveyspalveluita.

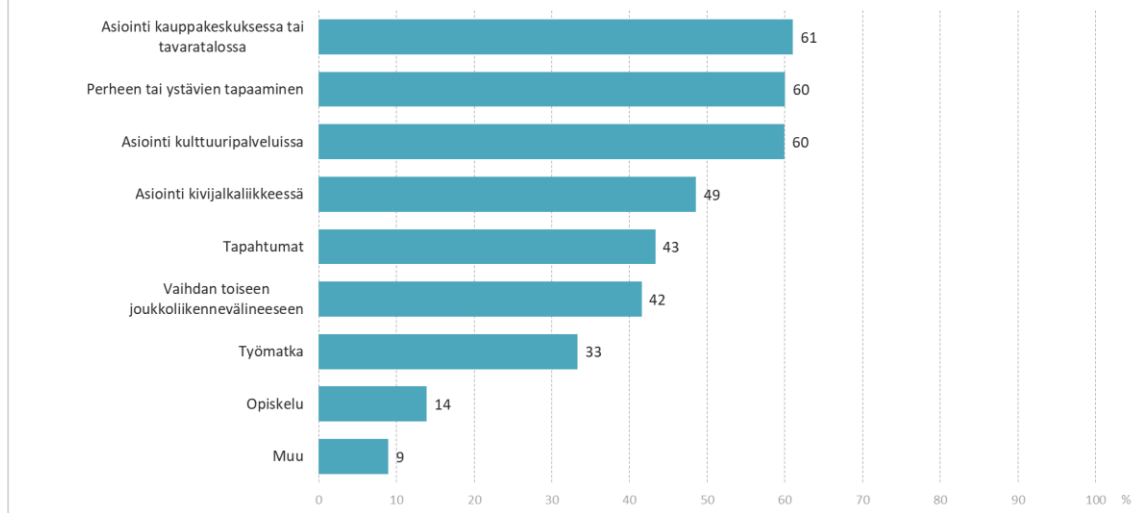
Keskustassa työskentelevistä vastaajista valtaosalla (70 %) työnantaja ei tarjoa rahallista tukea joukkoliikennelipun hankintaan, vajaa neljäsosalla (23 %) tarjoaa (kts. Kuva 35).

Yleisintä on kyselyn vastausten mukaan keskustaan saapuessa käyttää joukkoliikennettä yhdistämättä erilaisia liikennevälineitä (kts. Kuva 36). Tyypillisimmät keskustaan suuntaavat ja joukkoliikenteellä tehdyt matkat tehdään pelkästään metrolla (46 %), bussilla (41 %), raitiovaunulla (37 %) tai junalla (28 %). Kahden välineen yhdistelmistä yleisin oli metro ja bussi, jota käytti vähintään melko usein 21 prosenttia kysymykseen vastanneista.



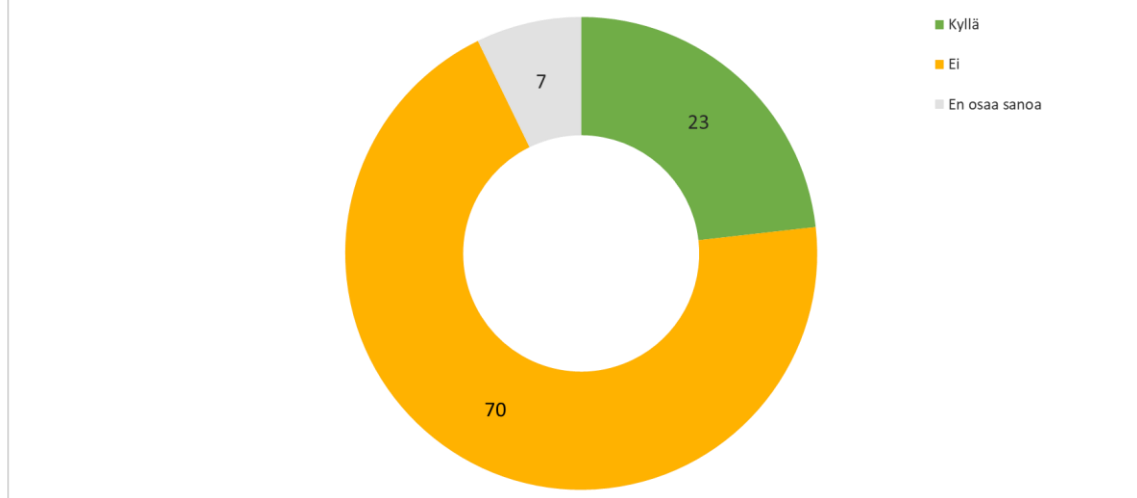
Kuva 33: Vastaukset kysymykseen "Oletko saapunut joukkoliikenteellä keskustaan viimeisen vuoden aikana?". Vastaus-jakaumia on esitetty iän, sukupuolen sekä vastaajien itse valitseman pääasiallisen kulkumuodon mukaan.

Valitse yleisimmät syyt saapua joukkoliikenteellä keskustaan



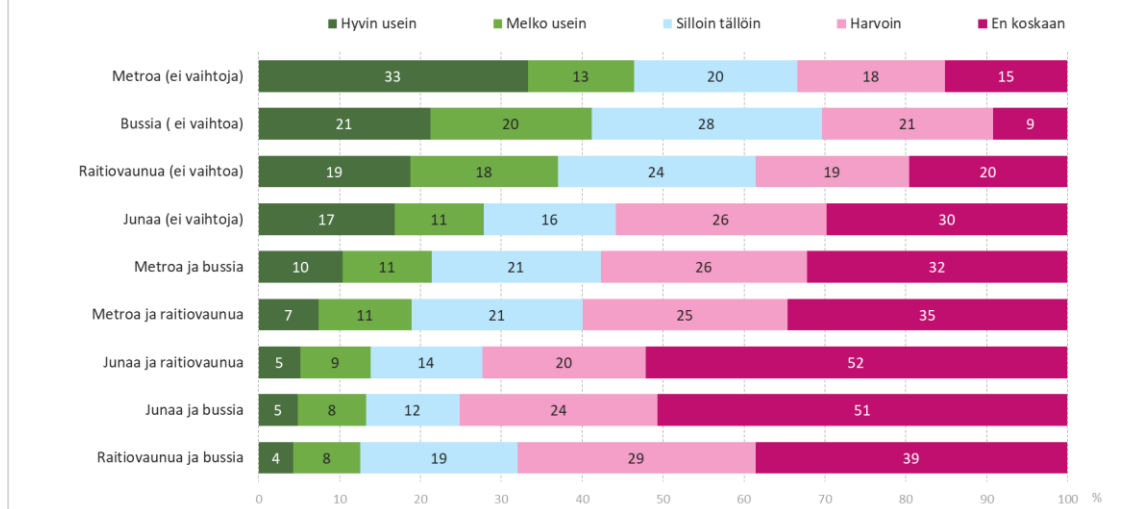
Kuva 34: Pylväsdiagrammissa on esitetty vastaajien kertomat syyt saapua joukkoliikenteellä Helsingin keskustaan. (n = 747).

Jos työskentelet keskustassa, tarjoaako työnantajasi rahallista tukea joukkoliikennelipun hankintaan?



Kuva 35: Piirakkadiagrammi esittää, mikä osuus niistä vastaajista, jotka työskentelevät Helsingin ydinkeskustassa, saa työnantajalta rahallista tukea joukkoliikennelipun hankintaan. (n = 706).

Mitä joukkoliikennevälinettä tai niiden yhdistelmää käytät keskustaan saapuessasi?



Kuva 36: Vastaukset kysymykseen "Mitä joukkoliikennevälinettä tai niiden yhdistelmää käytät keskustaan saapuessasi?". (n = 750).

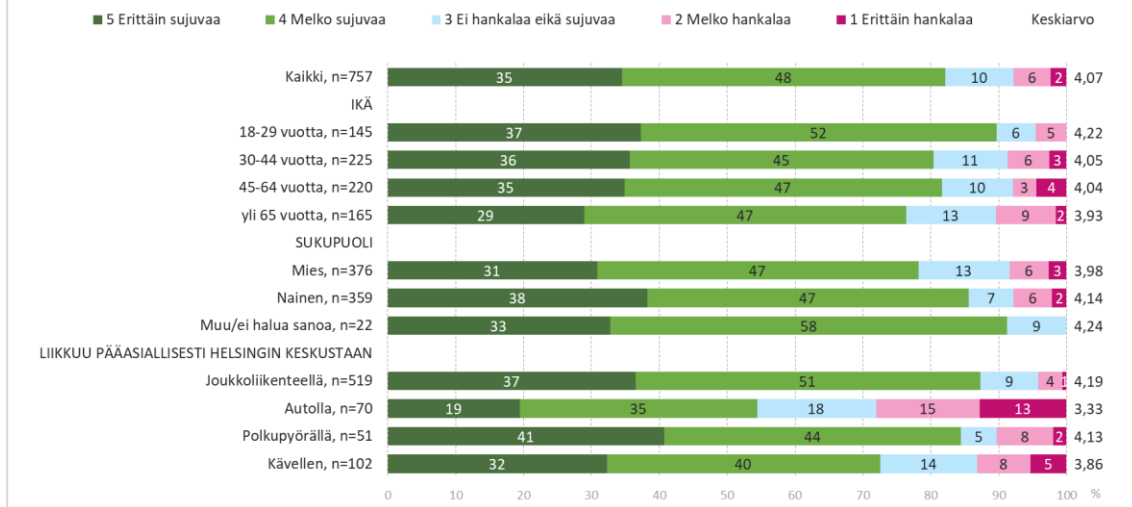
Joukkoliikenteen käyttöön liitetyt kokemukset

Selvä enemmistö (83 %) kysymykseen vastanneista pitää joukkoliikenteellä keskustaan saapumista sujuvana (kts. Kuva 37). Kymmenen prosenttia vastasi, ettei se ole hankalaa mutta ei sujuvaakaan. Kahdeksan prosenttia koki saapumisen ydinkeskustaan joukkoliikenteellä hankalana. Vähiten sujuvana joukkoliikenteen käyttöä pitivät pääasiallisesti autolla keskustaan saapuvat; vain 54 % kokivat joukkoliikenteellä saapumista keskustaan erittäin tai melko sujuvana.

Vastaajat saivat merkitä karttasovellukseen ne paikat, jossa saapuminen joukkoliikenteellä keskustaan on hankalaa (kts. Kuva 39). Yhteensä 122 vastaajaa teki kartalle 158 merkintää. Pienen vastaaja- sekä merkintämäärän perusteella ei ole mahdollista tehdä voimakkaita johtopäätöksiä, mutta tiedot valistavat keskustassa liikkuvien kokemuksia joukkoliikenteen käytöstä alueella. Muiden kulkumuotojen merkintätapaa seuraten myös Päärautatieasemaa pidettiin karttamerkintöjen perusteella hankalana paikkana joukkoliikenteen käytön kannalta. Erityisesti Kaivokadulla pidettiin raitiovaunujen etenemistä liian hitaana sekä kävelymatkaa raitiovaunupysäkiltä muualle pitkänä. Vastaajien kokemukset joukkoliikenteen hitaudesta ovat linjassa arvioitujen raitiovaunun nopeuksien kanssa. Raitiovaunun keskinopeus välillä Pitkäsilta-Simonkatu on liikennemallinnukseen perustuvan arvioinnin mukaan noin 12 km/h, kun raitiovaunujen havaittu keskinopeus muussa kantakaupungissa on noin 14 km/h. Matka-aika raitiovaunulla Hakaniemestä Simonkadulle on vuorokauden ajankohdasta riippuen noin 7–8 minuuttia ja matkan pituus noin 1,5 km. Raitiovaunuja hidastavat tällä Kaivokadun akselilla ajoittaiset sekakaistaosuudet sekä risteyksissä yhteensovitut vilkkaan autoliikenteen kanssa ja siitä johtuvat verrattain pitkät odotusajat raitiovaunuille.

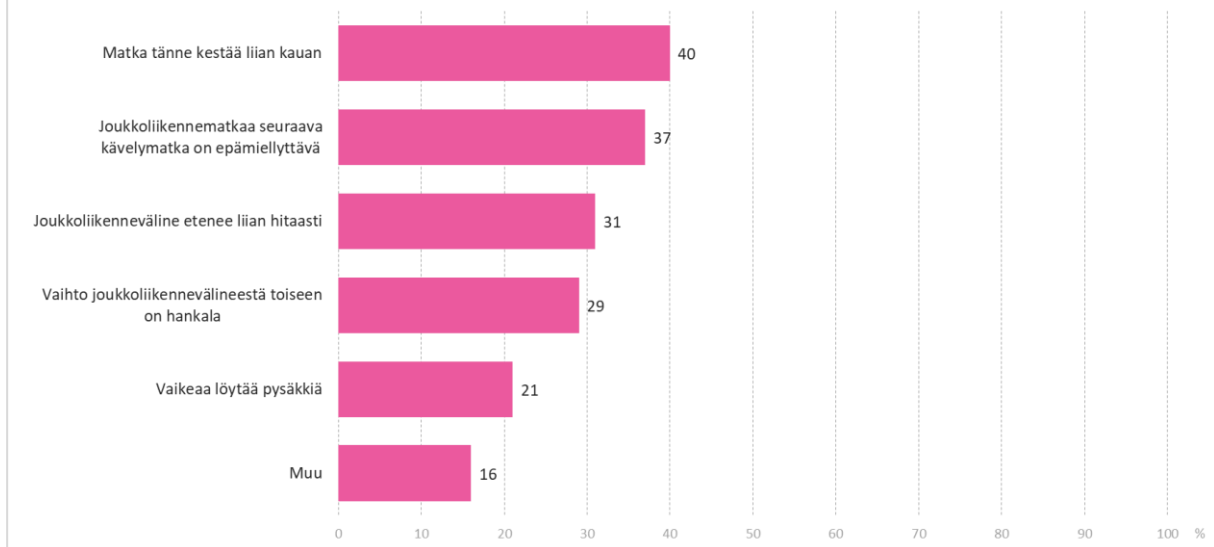
Kun kysyttiin, mikä yleisesti tekee joukkoliikenteen käyttökokemuksesta hankalan, useimmin mainittiin matkan kestäminen liian kauan (40 %), se, että joukkoliikennematkaa seuraava kävelymatka on epämiellyttävä (37 %), matkan liian hidas eteneminen (31 %) ja se, että vaihto joukkoliikennevälineestä toiseen on hankala (29 %) (Kuva 38). Itse joukkoliikenteellä tehdyn matkan kesto oli osasta vastaajia hankaluutta lisäävä tekijä erityisesti Päärautatieaseman molemmilla puolilla oleviin bussiterminalleihin saapuessa sekä raitiovaunulla asemalle saapuessa. Kävelymatkan sujuvuutta voi häiritä suojateiden valo-ohjaus tai katutyömaat. Päärautatieaseman ympäristölle tehdyistä merkinnöistä 34 % niistä sisälsi syynä sen, että kävelymatka joukkoliikenteen käytön jälkeen oli epämiellyttävä. Joukkoliikennematkaa seuraava kävelymatka oli vastaajista epämiellyttävä Kaivokadun lisäksi Kaisaniemenkadulla Pitkäsilta-Varsapuiستikko -välillä ja Kasarmitorilla.

Millaista joukkoliikenteellä saapuminen ydinkeskustaan on kokemuksesi mukaan?

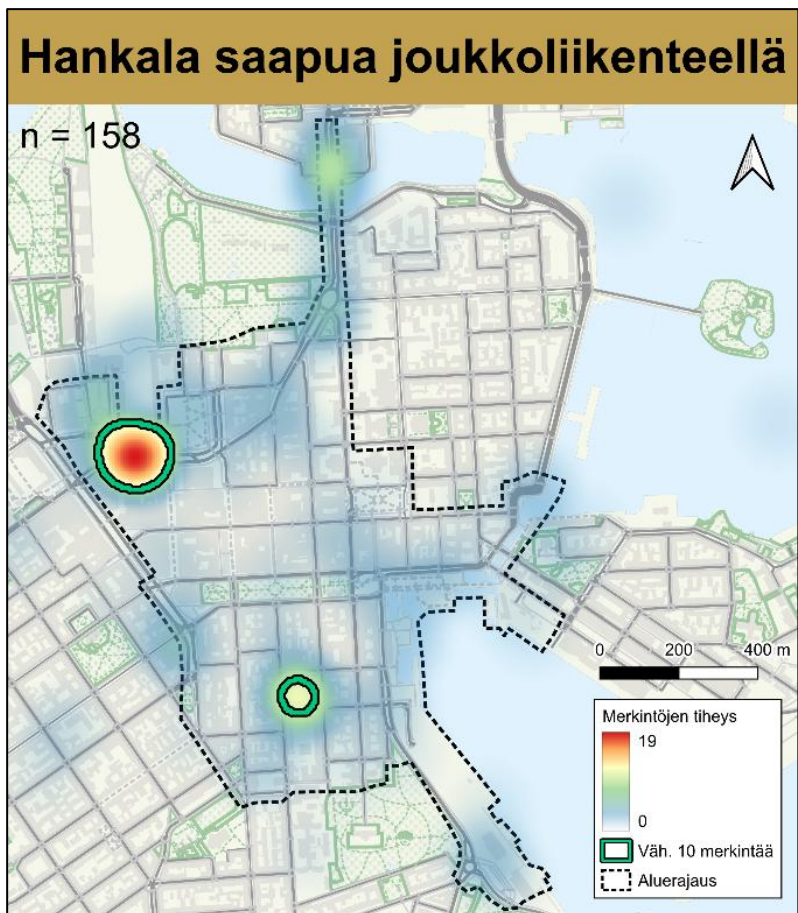


Kuva 37: Vastaukset kysymykseen "Millaista joukkoliikenteellä saapuminen ydinkeskustaan on kokemuksesi mukaan?". Vastausjakaumia on esitetty iän, sukupuolen sekä vastaajien itse valitseman pääasiallisen kulkumuodon mukaan.

Mikä teki joukkoliikenteen käyttökokemuksesta hankalan?



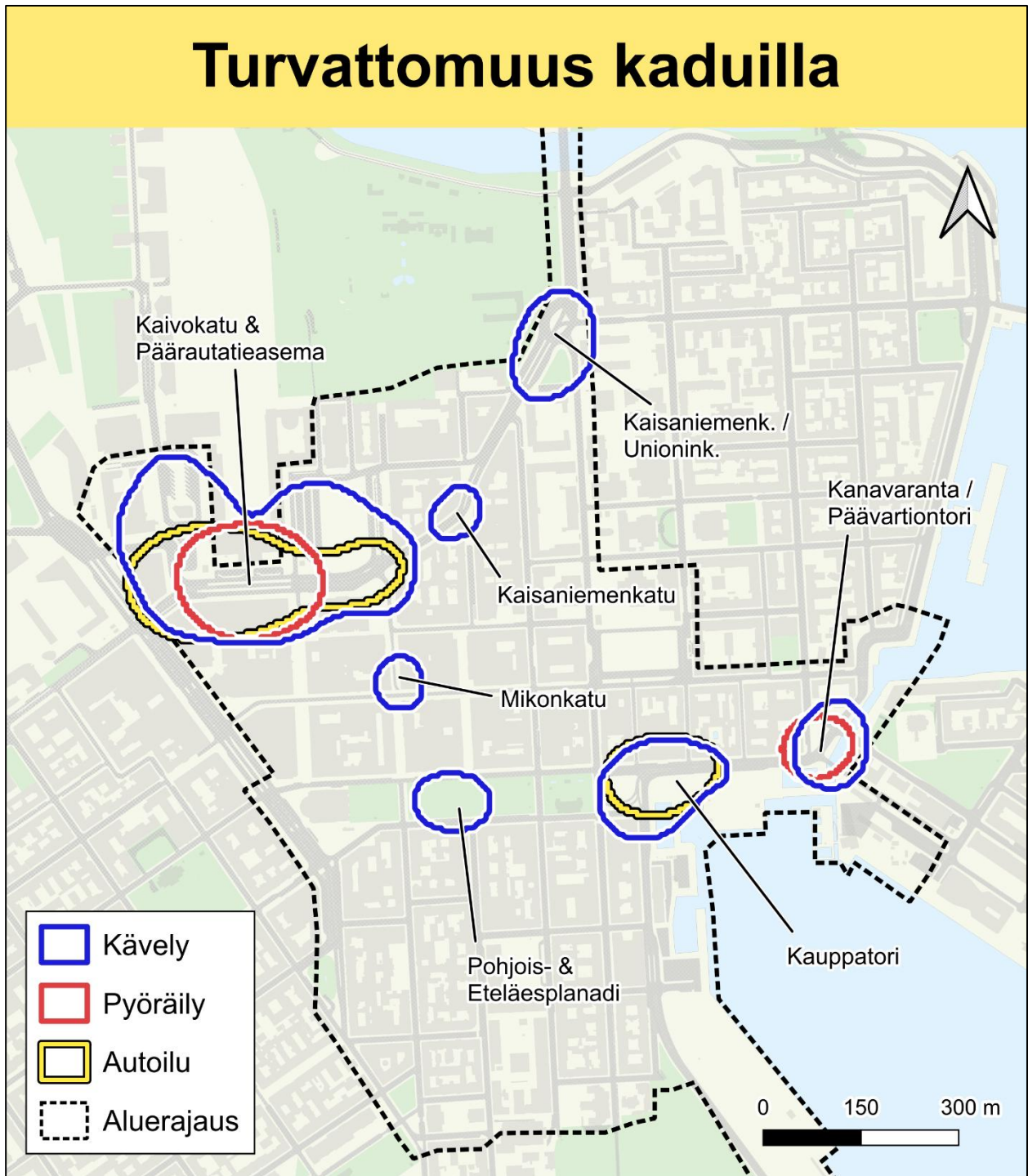
Kuva 38: Pylväsdiagrammissa esitetään vastaajien kertomat syyt hankalan joukkoliikenteen käyttökokemuksen takana Helsingin keskustaan saapuessa. (n = 111)



Kuva 39: Lämpökartta, joka esittää joukkoliikenteen käytön kannalta hankaliksi koetut paikat Helsingin keskustassa. Kartalle tehtiin 158 merkintää hankalista paikoista. Korostettuna vihreällä ääriviivalla on alueet, joiden sisällä on vähintään 10 merkintää.

2.1.5. Yhteenveto

Turvattomuus keskustassa liikkuesssa



Kuva 40: Kartta, jossa karttamerkintöjen perusteella on esitetty turvattomina koettuja paikkoja Helsingin keskustan liikenneverkossa eri kulkumuotojen (kävely, polkupyörä ja yksityisauto) käyttäjien näkökulmasta. Kullakin ääriviivoin piirretyllä alueella on vähintään 10 merkintää kyseisen kulkumuodon osalta, ja ne on esitetty värikoodattuna.

Ydinkeskustassa eri kulkumuotojen käyttäjät kokevat samat kohdat turvattomiksi, mikä näkyy karttakyselyn merkintöjen päällekkäisyyksistä. Yllä olevassa koontikartassa (Kuva 40) näkyy, miten esimerkiksi Kaivokadulla jalankulkijoiden turvattomana pidetty alue on kerännyt merkintöjä myös pyörällä ja autolla liikkuvilta kyselyyn vastanneilta.

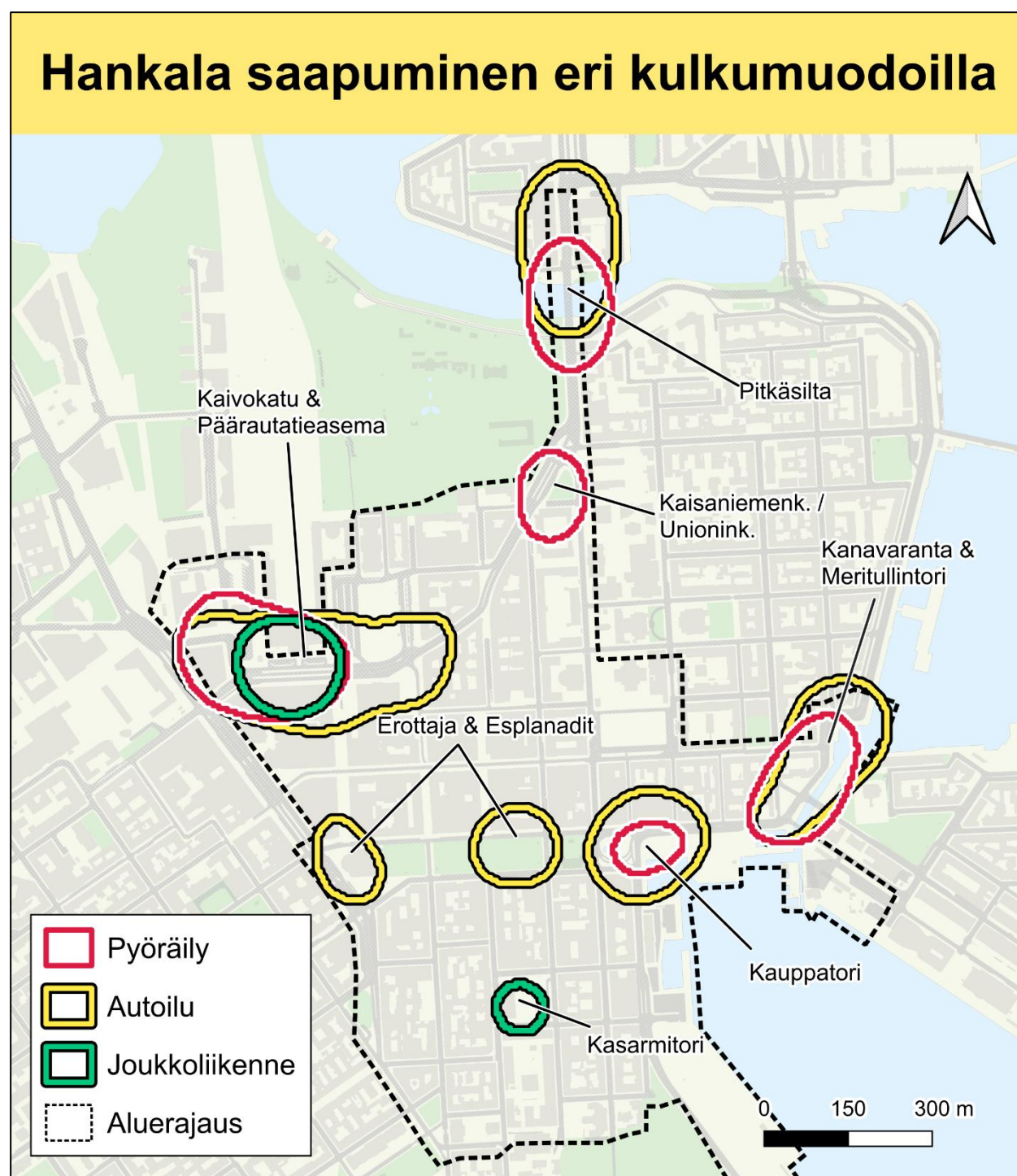
Kävelylle turvatomiksi koetut paikat jakautuvat hyvin laajalle alueelle ydinkeskustassa, kun taas eniten merkintöjä keränneet pyöräilylle ja autoilulle turvatomiksi koetut alueet keskittyvät selkeämmin tiettyihin kohtiin. Yksi kohta, joka selkeästi herättää kaikissa eri kulkumuotojen käyttäjissä turvatomuuden tunteita liikkua on Päärautatiaseman ja Kaivokadun ympäristö Asema-aukiolta Kaisaniemenkadun alkuun asti. Kaivokadusta sekä Asema-aukiosta jalankulkijat nostivat vastauksissaan esiin vilkkaan autoliikenteen kiireisen tunnelman yhdistettynä eri suunnista tulevaan pyörä- ja sähköpotkulaatoliikenteeseen, jotka paikoin jakavat tilaa jalankulun kanssa. Autoilijoita alueella häiritsee Asema-aukion taksitoiminta sekä yleisesti katuosuuden ruuhkaisuus. Asema-aukiolla Postikadulle ja Elielinaukiolle suurissa määrin suuntaava jalankulkuliikenne risteää pyöräliikenteen kanssa ja yhteiset liikennealueet luovat hämmennystä.

Kaivokadun molemmilla puolin näkyvä päihteiden käyttö ja epämääräinen käyttäytyminen aiheuttaa osassa kyselyyn vastanneista epämukavan olon ja pelon tunteen kävellessä alueella. Sosiaalisesta turvatomuudesta eniten mainintoja oli jalankulun näkökulmasta tehtyihin merkintöihin lisätyissä kommentteissa. Merkinnot, joiden kirjallisissa tarkennuksissa kerrottiin muiden ihmisten käyttäytymisestä johtuvasta turvatomuudesta, keskittyivät vahvimmin Asema-aukiolle ja Kaivokadulle. Lisäksi Kaisaniemen puiston läntisissä osissa osalla vastaajista oli vastaavanlaisia kokemuksia.

Kaikissa lämpökartoissa myös Kaisaniemenkatu ja etenkin Varsapuistikon ympäristö nousee esiin turvatomuuden tunnetta luovana paikkana eri kulkumuotojen käyttäjille. Jalankulkijat sekä pyörällä ja autolla kulkijat mainitsevat kirjallisissa vastauksissaan, että turvatomuus johtuu osin ahtaan katutilan jakamisesta katuosuudella, joka on vilkkaasti joukkoliikenteen käytössä. Vilkas autoliikenne luo tarpeen useille ja lähekkäisille kadunylityksille, jotka voivat tuntua vaarallisilta. Kaisaniemenpuiston puolella turvatomuuden tunnetta aiheuttaa kyselyyn vastanneiden mukaan ei niinkään liikenteestä johtuvat tekijät, vaan puiston epämääräiseen käyttöön liittyvä toiminta, minkä takia puiston kautta kulkemista vältellään. Tutkimusalueen pohjoisessa päässä sijaitseva Hakaniemeen johtava Pitkäsilta keräsi vastaajilta merkintöjä työmaiden ja muuttuvien liikennejärjestelyiden aiheuttaman hämmennyksen takia. Jo yli 100-vuotias silta toimii tärkeänä yhteytenä kaikille kulkumuodoille Helsingin keskustan tuntumassa. Liikkumisympäristössä kulkumuotojen tilanjatkoo kyselyn aikaan ovat hankaloittaneet entisestään alueen työmaat.

Sekä kävelyn että pyöräilyn koetun turvatomuuden lämpökartoissa korostuu reitti Rautatientorilta Esplanadeille Mikonkatua pitkin. Mikonkadulla Yliopistonkadun ja Pohjoisesplanadin välillä on kävelykatu, jonka keskeltä kulkee raitiotie Aleksanterinkadulle. Jalankulkijoiden vastauksissa toistuu koettu tarve väistää raitiovaunuja ja se, että muille kulkumuodoille jäävä tila tuntuu ahtaalta. Pyöräillessä vastaajia häiritsee Mikonkadun kävelykadulla epäselvät liikennejärjestelyt. Esplanadeilla jalankulkijat kokevat kadunylitystä valottomilla suojateilla stressaavana ja että ruuhkainen yksityisautojen ja taksien liikenne tekee ympäristöstä epämiellyttävän.

Kauppatori muodostaa omanlaisensa liikkumisympäristön, sillä samalla alueella sijaitsee tärkeä itä-länsi-suuntainen kulkureitti pyörä- ja autoliikenteelle sekä etenkin turistien ja torilla kävijöiden risteäviä reittejä Kauppatorilta kohti Senaatintoria, Esplanadinpuistoa ja Katajanokkaa. Jalankulkijoiden Pohjoisesplanadin ylittäminen valo-ohjatuilla ja ohjaamattomilla suojateilla pysäyttelee autoliikennettä ja tuo jalankulkijoita Kauppatorin puoleiselle vilkkaalle kaksisuuntaiselle pyörätielle. Autolla kulkijoiden vastauksissa kerrotaan kokemuksista, joissa toisten autoilijoiden ajotavat ja kaistojen käyttö ovat aiheuttaneet hankalia pikatilanteita.



Kuva 41: Kartta, jossa karttamerkintöjen perusteella on esitetty hankalina koettuja paikkoja Helsingin keskustan liikenneverkossa eri kulkumuotojen (polkupyörä, joukkoliikenne ja yksityisauto) käyttäjien näkökulmasta. Jokaisen alueen sisällä on karttakyselyssä tehty kunkin kulkumuodon osalta vähintään 10 merkintää.

Tosin kuin turvattomuuteen liittyvissä havainnoissa, hankalasti saavutettaviksi koetuista paikoista tehdyissä karttamerkinnöissä esiintyy vähemmän päällekkäisyyksiä eri kulkumuotojen näkökulmien välillä (kts. Kuva 41). Päärautatieasema sekä sen kupeessa sijaitsevat torit ja aukiot nousevat kuitenkin esiin alueena, joita pidetään hankalana kaikkien kulkumuotojen käyttäjien näkökulmista. Tämä voi selittyä sillä, että asema toimii paitsi Helsingin ydinkeskustan myös seudun keskeisenä joukkoliikenteen solmukohtana. Suurin osa Helsingin keskustaan saapuvista saapuu nimenomaan Päärautatieaseman

kautta (kts. myös hyöty- ja virkistyskävelyreitit kuvissa Kuva 7 Kuva 8). Koska paikka muodostaa monelle liikkumisen kannalta keskeisen kohdan, on luonnollista, että se kerää merkintöjä liikkumiseen liittyvistä haasteista. Alueella liikkuu esimerkiksi runsaasti jalankulkijoita, jotka siirtyvät eri liikennevälineiden tai keskustan muiden kohteiden välillä.

Vaikka Pääradan alittava Kaisantunneli helpottaa pyöräilyä ja jalankulkua itä-länsi-suuntaisesti Töölönlahden ja Kaisaniemen puiston välillä, Elielinaukion ja Asema-aukion liikennejärjestelyt sekoittavat hetkellisesti pyöräilijöitä ja jalankulkijoita keskenään, mikä on joissain vastaajien kommentteissa noussut esiin epävarmuutta herättävänä kokemuksena. Joukkoliikenteen käytön näkökulmasta Päärautatiasemalle tehtyjen karttamerkintöjen kommentteissa korostuukin kokemus siitä, että joukkoliikennematkan jälkeinen kävelymatka toiseen kulkuvälineeseen tai alueelta poistumiseen koetaan hankalaksi. Autoiluun sujuvuuteen vaikuttaa myös Rautatientorilta poistuvat bussit, jotka hidastavat autoliikenteen etenemistä lännestä Kaisaniemenkadulle. Päärautatiaseman edustalla Kaivokadun useat suojaiteilytykset myös hidastavat autoliikennettä. Ilman valo-ohjausta autot etenisivät selvästi hitaammin Kaivokadulla, sillä kadun suojaiteiden ylittämäärät ovat niin suuria.

Kaisaniemenkatu on kyselyn karttamerkintöjen mukaan erityisesti pyöräilyn näkökulmasta vaikeasti saavutettava tai kuljettava. Kaisaniemenkadun, Liisankadun ja Unioninkadun risteys, joka nousi myös eri kulkumuotojen käyttäjille esimerkkinä turvattomasta paikasta, on kerännyt pyöräilijöiltä runsaasti merkintöjä. Liisankadun ja Unioninkadun noppakiveys sekä risteysalueen vaikeaksi koettu ylittäminen nousee vastauksissa pyöräilyn hankaluutta lisäävinä tekijöinä.

Kyselyn tekohetkellä keväällä 2025 Kruunusiltojen rakennustyömaa oli laajentunut syvemmälle Hakaniemeen alueelle, mistä johtuen Siltasaarenkadun liikennejärjestelyille tehtiin suuria muutoksia, jotka vaikuttivat etelä-pohjois-suuntaiseen liikenteeseen kaikilla kulkumuodoilla. Pitkäsilta muuttui työmaa-aikaisten järjestelyiden myötä vahvemmin liikenteen pullonkaulaksi, mikä näkyy sekä pyöräilijöiden että autoilijoiden tekemien karttamerkintöjen keskittymänä. Sekä pyöräilyn että autoilun näkökulmasta tehtyjen merkintöjen tarkennuksissa työmaiden yhteydessä muuttuvat liikennejärjestelyt mutkistavat liikkumista, kun kulkuväylät kapenevat, eikä ole aina selkeää, mihin eri kulkumuotojen kuuluisi mennä. Joukkoliikenteen käyttäjien kokemuksesta hankalan Pitkäsillalla teki matkan hidas eteneminen.

Esplanadien ohittamista koettiin vastaajien mielestä etenkin autoillessa hankalana, mutta harvemmin samalle alueelle tehtiin pyöräilyn tai joukkoliikenteen käytön näkökulmasta merkintöjä. Autoilun koettiin olevan hankalaa erityisesti hitaan etenemisen vuoksi. Tämä voi johtua Esplanadin puistojen tiheästi risteävistä vilkkaista kaduista, joilla jalankulku ja pyöräliikenne kulkee puiston ja ympäröivien kortteleiden välillä. Sekä autoilijoiden että pyöräilijöiden näkökulmasta risteyksissä koettiin epäselvyyttä toimintatavoista. Lisäksi useat Pohjoisesplanadin risteykset ovat valo-ohjaamattomia, mikä voi aiheuttaa hämmennystä etuajo-oikeuksista ja luoda autoilijoille vaikutelman, että liikenne etenee vain nytkähdellen.

Kauppatorin kohdalla liikkumisen hankaluutta kokevat pyöräilijät ja autoilijat, vaikkakin hankaluuden tunne johtuu eri syistä. Vähäisen katutilan jakaminen suurille liikennemäärille tuottaa paineita tienkäyttäjille. Pohjoisesplanadilla Kauppatorin puolella kulkee vilkas pyörätie, joka yhdistää Kruunuhaan ja Katajanokan ydinkeskustaan. Kauppatori sekä viereiset Torikorttelit houkuttelevat alueelle paljon turisteja ja jalankulkijoita, jotka joskus eksyvät kulkemaan pyörätielle, mikä on osalle vastaajista turhauttavaa. Samassa kohdassa epäselvät liikennejärjestelyt ja kaistamerkinnot nousivat autoilun näkökulmasta tehdyissä kommentteissa useasti. Kauppatorin kokevat hankalana liikkumisympäristönä kaikkien eri kulkumuotojen käyttäjät.

Katajanokanlaiturin ja Meritullintorin välinen alue keräsi myös pyöräilijöiltä ja autoilijoilta erityisen paljon merkintöjä. Siinä missä autoilun näkökulmasta hankaluus johtui enemmän hitaasta etenemisestä ja ajoittaisista ruuhkista, mainitsivat pyöräilijät jalankulkijoille epäselvät liikennejärjestelyt ja tästä johtuvan pyörätiellä kävelemisen hankaluutta aiheuttavana tekijänä. Pyörätien paikoittainen kapeus sekä kadunylitysten noppakiveys aiheutti osassa vastaajia epämukavuutta ja tekee reitistä vähemmän houkuttelevan. Samalle alueelle tehdyt karttamerkinnot joukkoliikenteen käytön näkökulmasta korostavat joukkoliikennematkan pituutta tai reittien mutkittelevuutta.

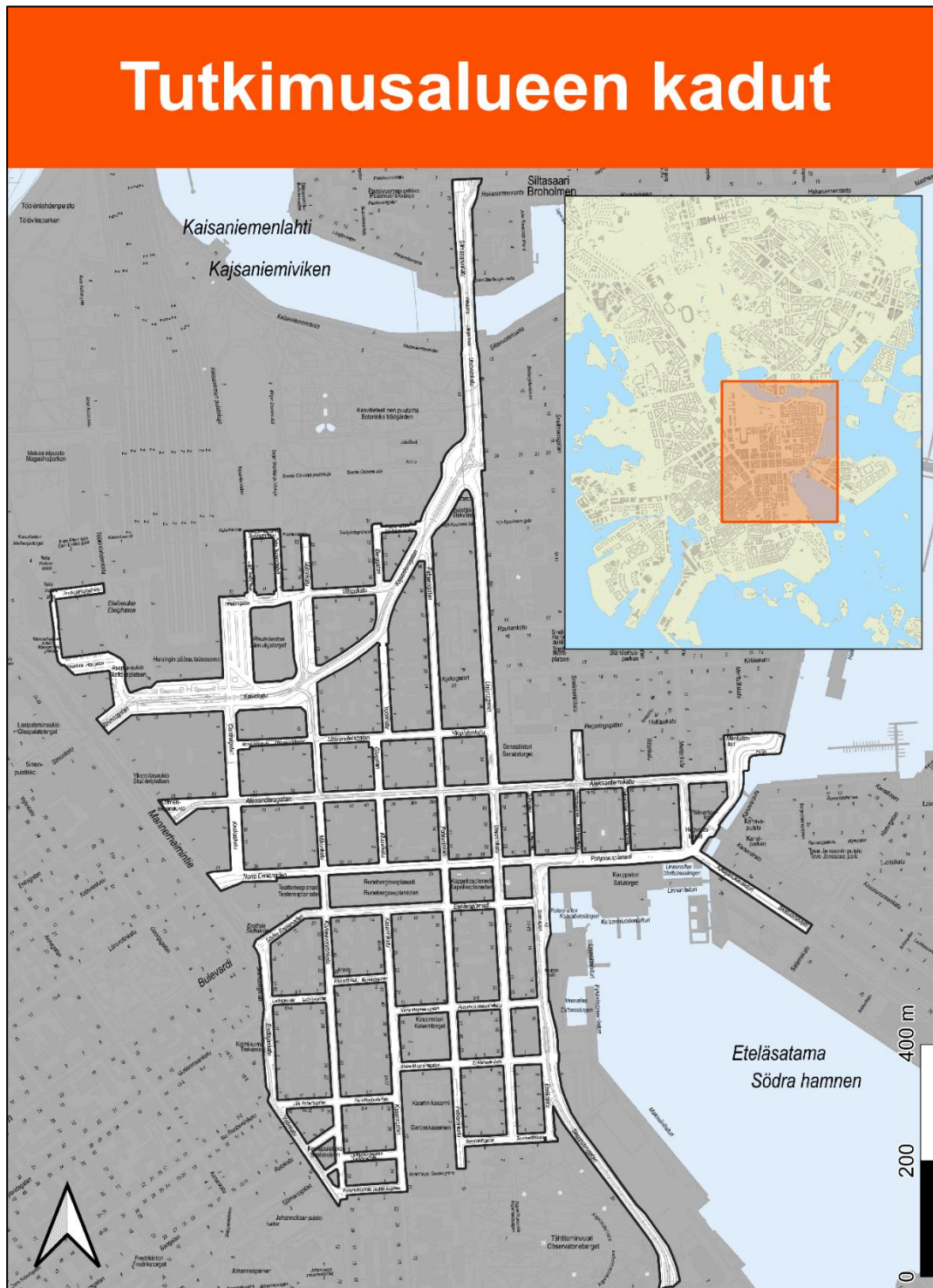
Kasarmitori on poikkeuksellisesti ainoa paikka tutkimusalueella, jossa on tihentymä vain joukkoliikenteen käytöstä tehtyjä karttamerkintöjä. Vastaajat kokivat toria vaikeasti joukkoliikenteellä saavutettavana

etenkin, koska joukkoliikennematka sinne vaatii vaihtoja tai matkan jälkeinen kävelymatkaa koettiin liian pitkäksi. Raitiovaunulla pääsee Kolmikulmalle sekä Etelärannalla, ja pysäkit sijaitsevat noin kahden korttelin päässä torilta. Vastauksia voi mahdollisesti tulkita siten, että kaupunkilaiset odottavat pääsevänsä joukkoliikenteellä lähemmäs toria etenkin, kun sitä yritetään elävöittää esimerkiksi tapahtumilla tai muunlaisella ohjelmalla, kuten Kasarmitorilla vuoden 2025 kesän ajan toiminut Superterassi (superterassi.fi). Vaikka joukkoliikenteellä pääsee hyvin lähialueelle, torin kupeessa sijaitsevien palveluiden saavutettavuus on heikko esimerkiksi liikuntarajoitteisille, joille pitkä kävelymatka pysäkiltä heikentää joukkoliikenteen houkuttelevuutta.

2.2. Mielenpiteet katujen, puistojen ja aukioiden miellyttävyydestä

Tässä osiossa esitellään kyselyyn osallistuneiden mielenpiteet Helsingin keskustan yleisten alueiden, kuten katujen, puistojen ja aukioiden, miellyttävyydestä. Vastaajia pyydettiin valitsemaan joukosta valikoituja katuosuuksia sekä yleisiä alueita heille mielekkäitä sekä epämiellyttäviä. Valintaa oli mahdollista täydentää syillä miellyttävän tai epämiellyttävän kokemuksen takana sekä avovastauksella.

Alla olevissa kartoissa (Kuvat Kuva 42 Kuva 43) esitellään tutkimuksessa mukana olleita katuja sekä puistoja ja aukioita.



Kuva 42: Kartta kyselyn tutkimusalueeseen kuuluvista kaduista Helsingin keskustassa.



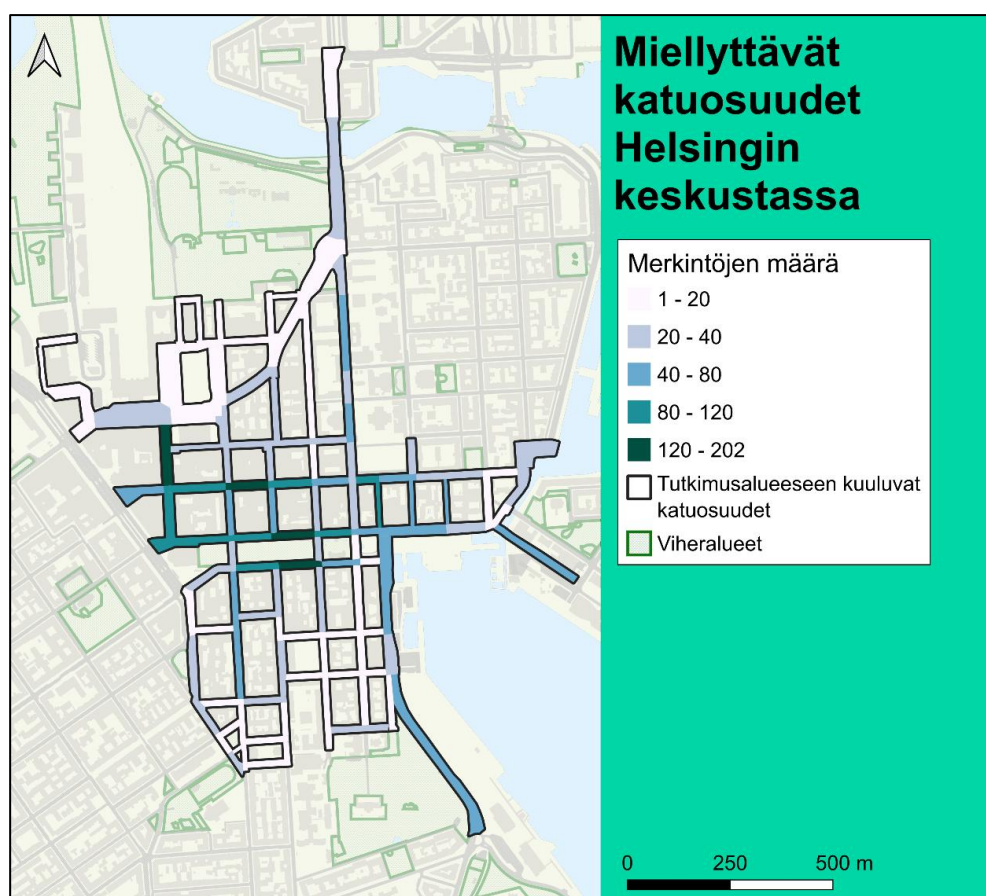
Kuva 43: Kartta kyselytutkimuksen kohteina olleet Helsingin keskustan puistoistaja aukioista, kuten ne ovat asukaskyselyssä näkyneet.

2.2.1. Miellyttävät katuosuudet

Vastaajat saivat merkitä karttapalveluun kaikki ne kadut, jotka ovat miellyttävimpiä kävellä ydinkeskustassa. Merkinnot on esitetty alla olevassa kartassa väritettyinä (kts. Kuva 44). Merkintöjä oli yhteensä 4271 kpl.

Useimmin miellyttäviksi katuosuuksiksi on merkitty Aleksanterinkatu (771 / 18 % kaikista merkinnöistä), Pohjoisesplanadi (745 merkintää / 17 %) ja Eteläesplanadi (308 / 7 %). Yli 100 merkintää saivat myös Unioninkatu (251 / 6 %), Keskuskatu (245 / 6 %), Eteläranta (149 / 3,5 %), Fabianinkatu (147 / 3 %), Mikonkatu (144 / 3 %) ja Korkeavuorenkatu (102 / 2 %). Eniten merkintöjä saaneet kadut ja katuosuudet on esitetty taulukoissa Taulukko 3

Taulukko 4 vastaavasti.



Kuva 44: Kartta, jossa esitellään karttakyselyn vastaajien miellyttävänä pitämiä katuja Helsingin keskustassa. Vastaajia pyydettiin valitsemaan katuosuuksia, joilla on miellyttävää kävellä.

Taulukko 2: Miellyttävistä katuosuuksista tehtyjen karttamerkintöjen määrien jakautuminen vastaajien iän mukaan.

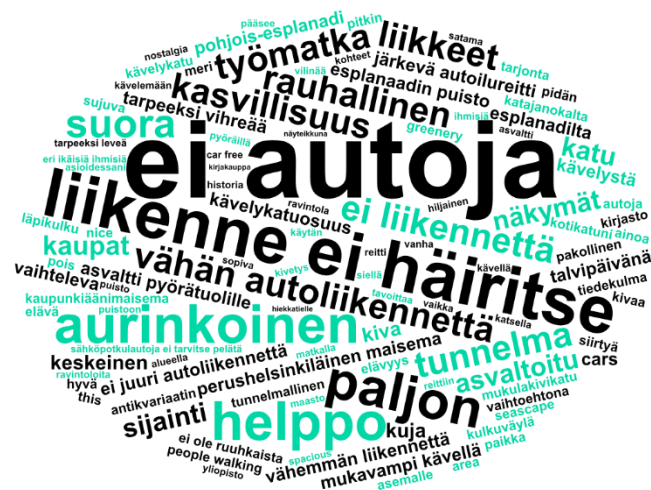
Ikäluokka	Merkinnät kpl	% kaikista merkinnöistä	Vastaajat	% kaikista vastaajista	KA merkinnät/vastaaja
18–29	829	19,4 %	159	18,7 %	5,2
30–44	1388	32,5 %	232	27,3 %	6,0
45–64	1192	27,9 %	255	30,0 %	4,7
yli 65	856	20,1 %	204	24,0 %	4,2
Yhteensä	4265	100,0 %	850	100,0 %	5,0

Taulukko 3: Luettelo niistä 10 Helsingin keskustan kadusta, jotka keräsivät karttakyselyssä eniten merkintöjä miellyttävinä pidettyinä katuina.

	Top 10 miellyttävintä katua	
#	Kadunnimi	Merkintöjen määrä
1	Aleksanterinkatu	771
2	Pohjoisesplanadi	745
3	Eteläesplanadi	308
4	Unioninkatu	251
5	Keskuskatu	245
6	Eteläranta	149
7	Fabianinkatu	147
8	Mikonkatu	144
9	Korkeavuorenkatu	102
10	Yliopistonkatu	97

Taulukko 4: Luettelo niistä 10 Helsingin keskustan katuosuudesta, jotka keräsivät karttakyselyssä eniten positiivisia merkintöjä. Etenkin Pohjoisesplanadia ja Aleksanterinkatua pidetään hyvin miellyttävinä, sillä ne esiintyvät Top 10 -listalla useasti.

	Top 10 miellyttävintä katuosuutta		
#	Kadunnimi	Väli	Merkintöjen määrä
1	Pohjoisesplanadi	Kluuvinkatu – Fabianinkatu	202
2	Keskuskatu	Kaivokatu – Aleksanterinkatu	163
3	Aleksanterinkatu	Mikonkatu – Kluuvinkatu	158
4	Eteläesplanadi	Kasarmikatu – Fabianinkatu	126
5	Aleksanterinkatu	Keskuskatu – Mikonkatu	117
6	Pohjoisesplanadi	Mikonkatu – Kluuvinkatu	115
7	Pohjoisesplanadi	Mannerheimintie – Mikonkatu	102
8	Pohjoisesplanadi	Fabianinkatu – Unioninkatu	99
9	Aleksanterinkatu	Kluuvinkatu – Fabianinkatu	98
10	Aleksanterinkatu	Unioninkatu – Sofiankatu	97



Kuva 45: Sanapilvi vastaajien kirjallisista kommenteista liittyen miellyttävinä pitämiinsä katuihin.

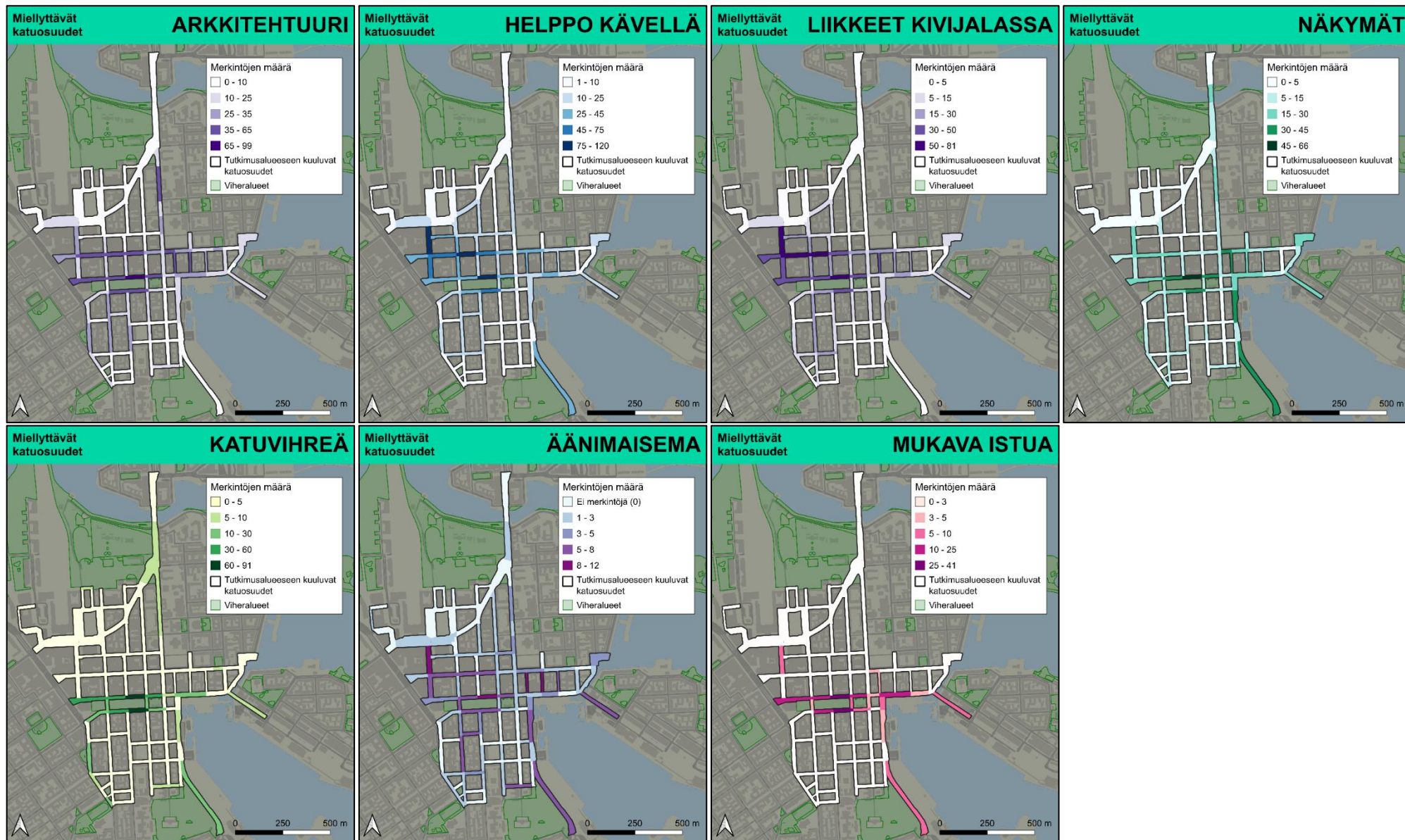
Kirjallisissa kommenteissa vastaajat mainitsivat liikenteen rauhallisuutta ja sen ansiosta syntyvän tunteen kävelyn huolettomuudesta. Erityisesti autojen tai sähköpotkulautojen puute mainittiin karttamerkintöjen yhteydessä. Kasvillisuuden näkyminen katumaisemissa vaikuttaa myös positiivisesti kaupunkilaisten kokemuksiin keskustan kaduilla kävellessä. Muut maisemalliset tekijät, joita mainittiin kirjallisissa vastauksissa, liittyivät arkkitehtuuriin historiallisuuteen, päällysteen materiaaleihin, sekä näiden ja ympärillä olevien ihmisten luomaan tunnelmaan. Saavutettavuuden näkökulmasta jotkut mainitsivat katuympäristön elementtejä, kuten asfalttipäällysteen tai jalankulkuväylien suoruuden ja leveyden, jotka voivat olla esimerkiksi pyörätuolilla liikkumisen kannalta tärkeitä ominaisuuksia. Kirjalliset vastaukset on tiivistetty tässä osiossa olevassa sanapilvessä (Kuva 45).

Vastaajille luettiin joukko tekijöitä, joista vastaaja sai valita ne, jotka tekivät kävelykokemuksesta miellyttävän. Useimmin valittiin rakennusten arkkitehtuuri ja kävelyn helppous ja sujuvuus (molemmat 58 %), kivijalkakaupat ja terassit (37 %) ja näkymät (34 %). Sivulla 41 karttasarja esittelee, miten vastaajien valitsemat miellyttävyyteen vaikuttavat tekijät ilmenevät kyselyn tutkimusalueen katuosuuksilla. Kolmesta

eniten mainintoja keränneistä kaduista Pohjoisesplanadilla korostuvat maininnat kivijalkakaupoista ja terasseista, katuvihreästä, näkymistä ja istumisen mukavuudesta, Aleksanterinkadulla korostuvat kävelyn helppous ja kivijalkakaupat, Eteläesplanadilla katuvihreä ja istumisen mukavuus. Yleisesti positiiviset kokemukset keskittyvät vahvimmin Eteläesplanadin ja Aleksanterinkadun välisille kortteleille. Esplanadin puiston vilinä ja vehreys, alueen suhteellisen vanha rakennuskanta sekä yleinen käveltävyys näyttävät toimivan vetonauloina, jotka kutsuvat alueelle käymään ja vaikuttavat myös alueella kulkevien katujen viihtyisyyteen. Kasvillisuus ja merinäkömät myös vaikuttavat positiivisesti kävelykokemuksen nautinnollisuuteen. Äänimaiseman vastaajat kokivat miellyttäväksi etenkin kävelykaduilla, kuten Keskuskadulla ja Aleksanterinkadulla sekä Torikortteleilla, joissa on vähäistä autoliikennettä. Istumisen mukavuus vaikutti katuympäristön miellyttävyyteen vastaajien merkintöjen perusteella erityisesti Esplanadien varsilla, Kauppatorilla sekä Tähtitorninmäenpuiston viertä kulkevalla Laivansillankadulla.



Kuva 46: Pylväsdiagrammissa esitetään vastaajien kertomat syyt miellyttävään kävelykokemukseen Helsingin keskustan kaduilla.



Karttasarjan kartoissa esitellään, miten vastaajien merkintöihin liittämänsä miellyttävyyttä lisäävät tekijät jakautuvat kyselyn tutkimusalueen katuosuuksille.

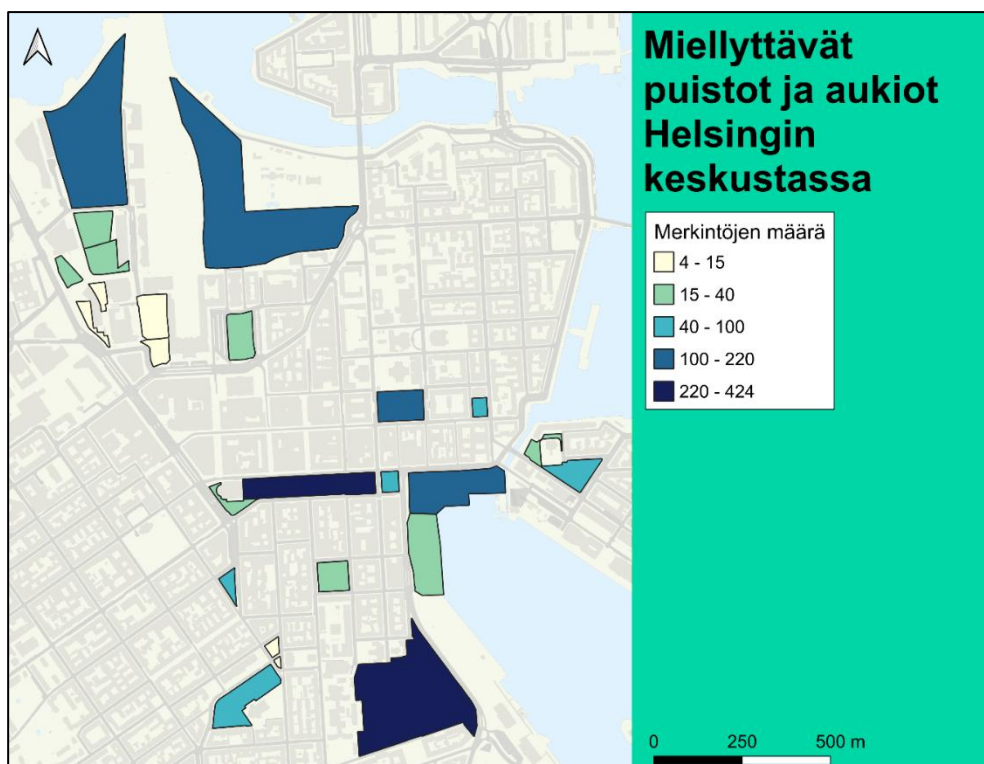
Yläriivi (vasemmalta oikealle): Rakennusten arkkitehtuuri, Helppo kävellä, Liikkeet (ja terassit) kivijalassa, Näkymät

Alariivi (vasemmalta oikealle): Katuvihreä, Miellyttävä äänimaisema, Mukava istua

2.2.2. Miellyttävät puistot ja aukiot

Kartalle merkityistä puistoista ja aukioista merkintämäärältään erottuvat keskustan pintamäärältään suuret puistot ja historiallisesti merkittävät kaupunkitilat (kts. Kuva 47 ja Taulukko 6). Eniten merkintöjä miellyttävinä saivat Esplanadin puisto (392 merkintää / 23 %), Tähtitorninvuori (222 / 13 %), Töölönlahden puisto (190 / 11 %) ja Kauppatori (164 / 10 %). Seuraavina tulivat Senaatintori (150 / 9 %) ja Kaisaniemenpuisto (97 / 6 %). Merkintöjä oli yhteensä 1692 kpl.

Kysyttäessä mikä tekee aukiosta tai puistosta miellyttävän, mainittiin useimmin vehreys (60 %), näkymät (48 %), rakennusten arkkitehtuuri (47 %) ja istumisen mukavuus (39 %) (kts. Kuva 48). Eniten mainintoja saaneissa puistoissa korostuu miellyttävänä tekijänä erityisesti vehreys, paitsi Kauppatorilla, jossa rakennusten arkkitehtuuri on selvästi useimmin mainittu tekijä.



Kuva 47: Kartta, jossa esitellään karttakyselyn vastaajien miellyttävinä pitämiä puistoja ja aukioita Helsingin keskustassa.

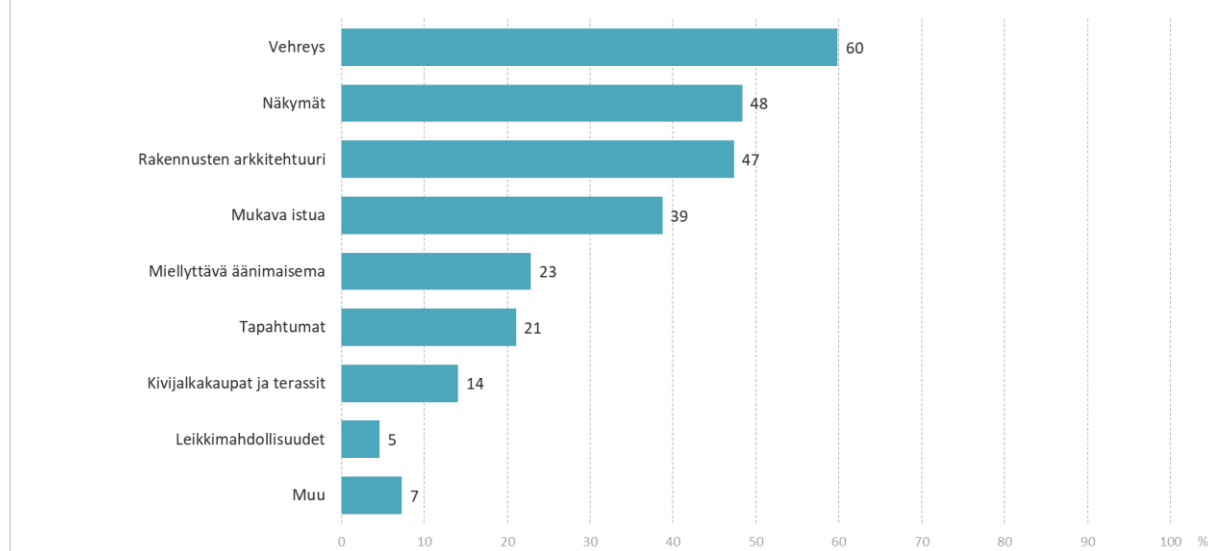
Taulukko 5: Miellyttävistä puistoista ja aukioista tehtyjen karttamerkintöjen määrien jakautuminen vastaajien iän mukaan.

Ikäluokka	Merkinnät kpl	% kaikista merkinnöistä	Vastaajat	% kaikista vastaajista	KA merkinnät/vastaaja
18–29	377	19,8 %	137	19,9 %	2,8
30–44	569	29,9 %	191	27,7 %	3,0
45–64	537	28,3 %	207	30,0 %	2,6
yli 65	417	21,9 %	155	22,5 %	2,7
Yhteensä	1900	100,0 %	690	100,0 %	2,8

Taulukko 6: Luettelo niistä 10 Helsingin keskustan puistosta tai aukiosta, jotka keräsivät eniten positiivisia merkintöjä kyselyyn vastanneilta. Esplanadin puisto erottuu selvästi merkintämäärän perusteella alueen miellyttävimpänä julkisena alueena.

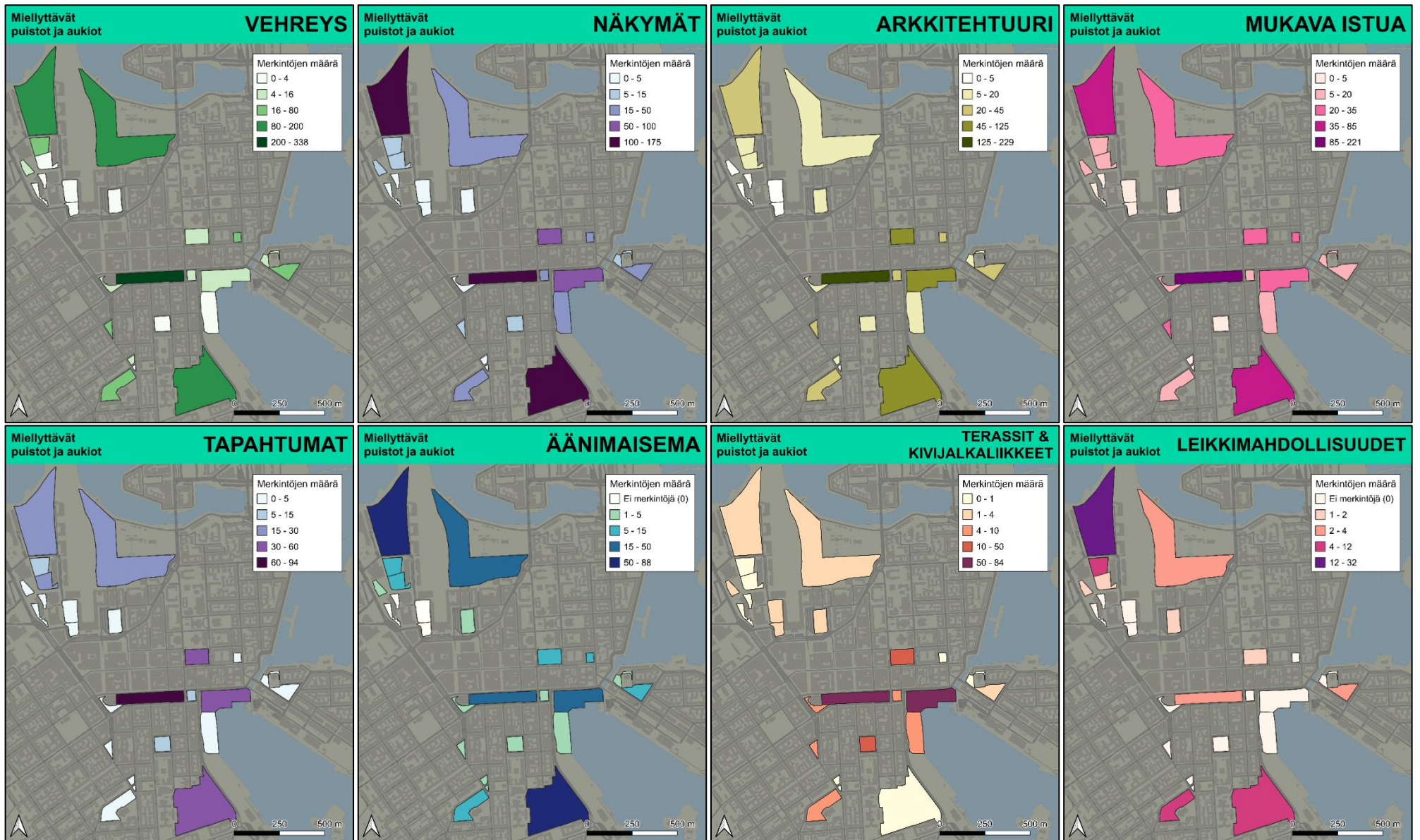
Top 10 miellyttävintä puistoa tai aukiota		
#	Puiston tai aukion nimi	Merkintöjen määrä
1	Esplanadin puisto	424
2	Tähtitorninvuori	239
3	Töölönlahden puisto	205
4	Kauppatori	188
5	Senaatintori	171
6	Kaisaniemenpuisto	108
7	Johanneksenpuisto	61
8	Dianapuisto	58
9	Tove Janssonin puisto	57
10	Ritaritalon puistikko	57

Mikä tekee aukiota tai puistosta miellyttävän?



Kuva 48: Pylväsdiagrammissa esitetään vastaajien kertomat syyt miellyttävään kokemukseen Helsingin keskustan puistoissa ja aukioissa. (n = 644).

Esplanadin puisto korostuu melkein kaikissa kategorioissa eniten positiivisia merkintöjä keränneenä ulkoalueena paitsi leikkimahdollisuuksien ja äänimaiseman kategorioissa (kts. karttasarja sivulla 45). Esplanadeissa helsinkiläiset arvostavat erityisesti puistojen tunnelmaa, joka syntyy muiden kävijöiden sekä kivijalkaliikkeiden ja myyntikärkyjen luomasta vilinästä. Tunnelmaa kohentaa puiston historiallinen merkitys ja estetiikka. Sanallisissa vastauksissa korostui lisäksi Esplanadin puiston rooli hyvänä kohtauspaikkana. Samat ympäristölliset ja historialliset tekijät vetosivat Senaatintorin kävijöihin.



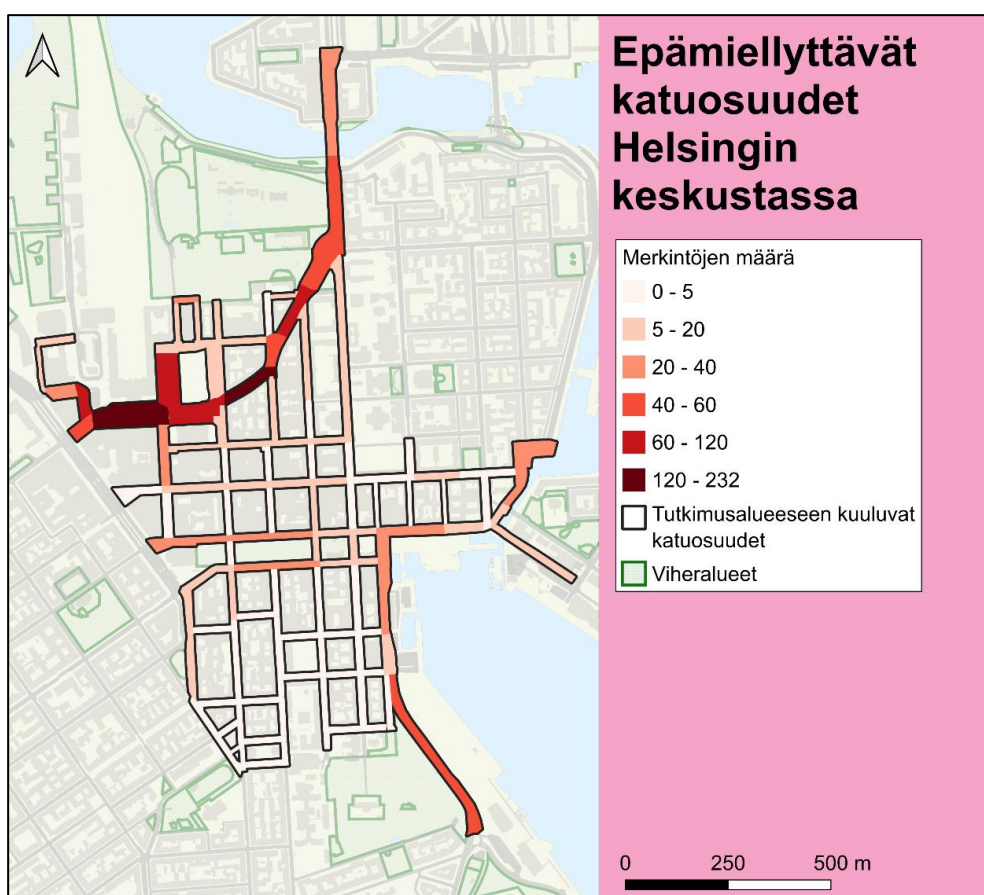
Karttasarjan kartoissa esitellään, miten vastaajien merkintöihin liittämänsä miellyttävyyttä lisäävät tekijät jakautuvat kyselyn tutkimusalueen puistoihin ja aukioiden.

Yläriivi (vasemmalta oikealle): Vehreys, Näkymät, Rakennusten arkkitehtuuri, Mukava istua

Alarivi (vasemmalta oikealle): Tapahtumat, Äänimaisema, Terrassit & kivijalkaliikkeet, Leikkimahdollisuudet

2.2.3. Epämiellyttävät katuosuudet

Kyselyyn osallistuneita pyydettiin tekemään karttamerkintöjä epämiellyttäville katuosuuksille. Mukana tutkimuksessa on valikoituja katuja, jotka sijaitsevat pääasiallisesti Kluuvin ja Kaartinkaupungin alueella. Vastaajat saivat valita useita katuosuuksia. Merkintöjä tehtiin yhteensä 1902 kpl. Epämiellyttäviksi kaduiksi merkittiin selvästi useimmin Kaivokatu (353 merkintää eli 19 % kaikista merkinnöistä), Kaisaniemenkatu (274 / 14 %) ja Pohjoisesplanadi (186 / 10 %) (kts. Kuva 50 & Taulukko 8). Vastaajien mielestä epämiellyttävät katuosuudet painottuvat selvästi Asema-aukion ja Pitkänsillan välillä kulkevalle akselille. Tämä on monelta osin linjassa turvattomuuden sekä hankaluuden kokemusten kanssa, joita esiteltiin osion **Virhe. Viitteen lähdettä ei löytynyt.** kulkutapakohtaisissa kappaleissa sekä osion yhteenvedossa (osio **Virhe. Viitteen lähdettä ei löytynyt.**, sivulla 33). Akselin varrella olevista kaduista lisäksi Unioninkatu (98 / 6 %) ja Asema-aukio (74 / 4 %) koettiin vastaajien mielestä epämiellyttäviksi. Vastaajien merkintöjen perusteella epämiellyttävimmät katuosuudet sijaitsevat lähinnä Kaivokadulla ja Kaisaniemenkadulla (kts. Taulukko 9). Lisäksi Unioninkadun pohjoisinta osuutta, johon Kaisaniemenkatu yhtyy, pidettiin yhtenä epämiellyttävimmistä. Myös Päärautatieaseman aukoiden viertä kulkevat kadut löytyvät merkintämäärien kärkisijoilta. Samalla akselilla sijaitsevat katuosuudet korostuvat kaikissa alla olevissa tekijäkohtaisissa kartoissa, jotka löytyvät sivulta 50.



Kuva 50: Epämiellyttävinä koetut katuosuudet Helsingin keskustassa karttakyselyyn tehtyjen karttamerkintöjen perusteella.

Taulukko 7: Epämiellyttävistä katuosuuksista tehtyjen karttamerkintöjen määrien jakautuminen vastaajien iän mukaan.

Ikäluokka	Merkinnät kpl	% kaikista merkinnöistä	Vastaajat	% kaikista vastaajista	KA merkinnät/vastaaja
18–29	326	17,2 %	124	20,8 %	2,6
30–44	693	36,5 %	171	28,7 %	4,1
45–64	600	31,6 %	177	29,7 %	3,4
yli 65	278	14,7 %	124	20,8 %	2,2
Yhteensä	1897	100,0 %	596	100,0 %	3,2

Taulukko 8: Luettelo niistä 10 Helsingin keskustan kadusta, joita vastaajien karttamerkintöjen perusteella pidettiin epämiellyttävimpinä.

Top 10 epämiellyttävintä katua		
#	Kadunnimi	Merkintöjen määrä
1	Kaivokatu	353
2	Kaisaniemenkatu	274
3	Pohjoisesplanadi	186
4	Rautatientori	100
5	Unioninkatu	98
6	Aleksanterinkatu	77
7	Eteläesplanadi	75
8	Asema-aukio	74
9	Eteläranta	70
10	Meritullintori	47

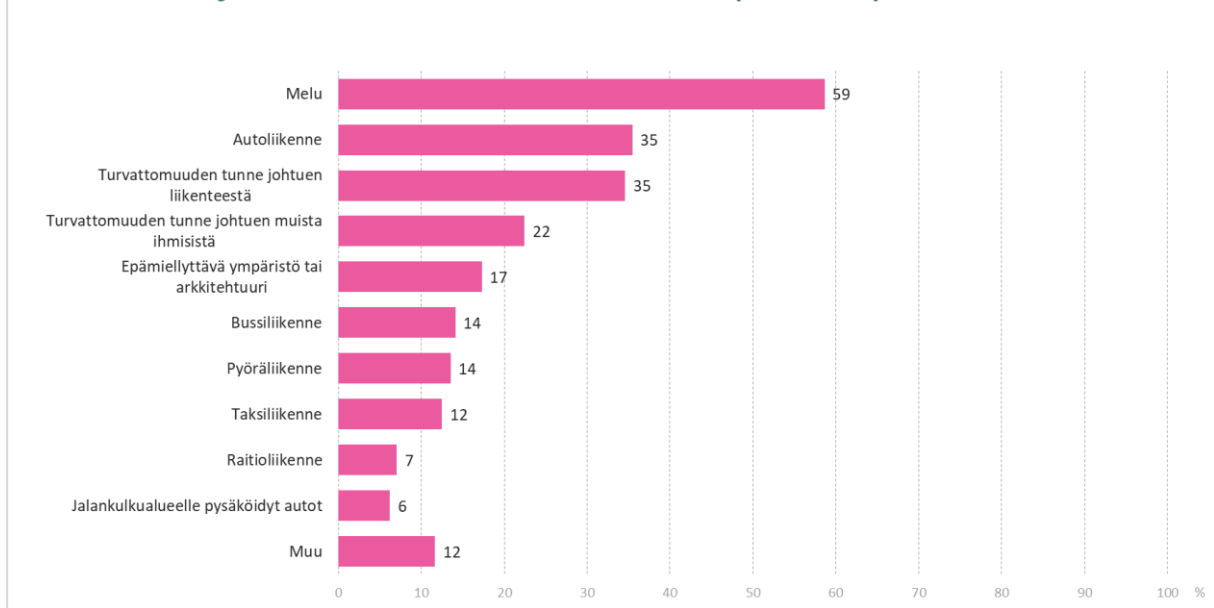
Taulukko 9: Luettelo niistä 10 Helsingin keskustan katuosuudesta, jotka keräsivät eniten negatiivisia merkintöjä kyselyyn vastanneilta. Katuosiuksista korostuu Asema-aukiolta Pitkällesillalle kulkeva väli.

Top 10 epämiellyttävintä katuosuutta			
#	Kadunnimi	Väli	Merkintöjen määrä
1	Kaivokatu	Asema-aukio – Rautatientori	232
2	Kaisaniemenkatu	Mikonkatu – Vuorikatu	122
3	Rautatientori (bussiterminaali)	Vilhonkatu – Kaivokatu	100
4	Kaivokatu	Keskuskatu – Mikonkatu	77
5	Asema-aukio	Postikatu – Kaivokatu	74
6	Kaisaniemenkatu	Puutarhakatu – Vilhonkatu	61
7	Unioninkatu	Pitkäsilta – Liisankatu	49
8	Kaisaniemenkatu	Kaisaniemenk. ja Vuorik. risteyskohta	48
9	Kaivokatu	Mannerheimintie – Asema-aukio	44
10	Kaisaniemenkatu	Liisankatu – Puutarhakatu	43

Epämiellyttävyystekijöitä oli myös mahdollista kirjoittaa avoimeen vastauskenttään. Näistä vastauksista on koostettu sanapilvi (Kuva 52). Vaikka useat sanat ovat irrallaan alkuperäisestä kontekstistaan, monet viittaavat jalankulkualan koettuun laatuun ja siihen vaikuttaviin tekijöihin, kuten ruuhkiin, pintojen epätasaisuuteen, kulkuväylän leveyteen sekä muiden kulkumuotojen käyttäjiin, jotka tulevat jalankulkualueelle. Muita kommentteissa toistuvia teemoja ovat sähköpotkulaudat sekä ympäristöllisistä tekijöistä (varjoisuus, pimeys, ankeus, kasvillisuuden puute) johtuva epämiellyttävä tunnelma.

Yli puolet vastaajista (59 %) koki melun suurimmaksi epämiellyttävyyden aiheuttajaksi. Seuraavaksi yleisimmät syyt olivat autoliikenne ja turvallisuuden tunne johtuen liikenteestä (kummatkin 35 %) sekä turvallisuuden tunne johtuen muista ihmisistä (22 %).

Mitkä tekijät tekevät kokemuksestasi epämiellyttävän?



Kuva 51: Vastaajien valitsemat tekijät, jotka vaikuttavat katu ympäristön epämiellyttävyyteen. (n = 563)

Melu koetaan ongelmaksi erityisesti edellä mainitulla Kaivokadulta Pitkäsillalle johtavalla akselilla sekä Rautatien torilla ja Etelärannassa. Samoissa paikoissa koettiin, että erityisesti yksityisautot ja liikenteestä johtuva turvattomuus tekivät kävely-ympäristöistä epämiellyttäviä. Yksityisautot ja liikenteellinen turvattomuus näkyivät merkinnöissä syinä epämiellyttävään kokemukseen myös Kauppatorin itä laidalla ja Meritullintorilla. Muiden ihmisten aiheuttama turvattomuus korostuu yleisesti ottaen Päärautatieaseman lähistöllä ja aseman takapuolella olevilla kortteleilla. Pohjoisesplanadilla autoliikenteen lisäksi taksit aiheuttivat osassa vastaajia epämiellyttäviä kokemuksia erityisesti Mikonkadun ja Fabianinkadun välisellä osuudella. Takseihin perustuvat epämiellyttävät kokemukset painottuvat kuitenkin Asema-aukion taksiaseman läheisyyteen.



Kuva 52: Sanapilvi epämiellyttävien katuosuuksien merkinnän yhteydessä kirjoitetuista avoimista kommenteista.

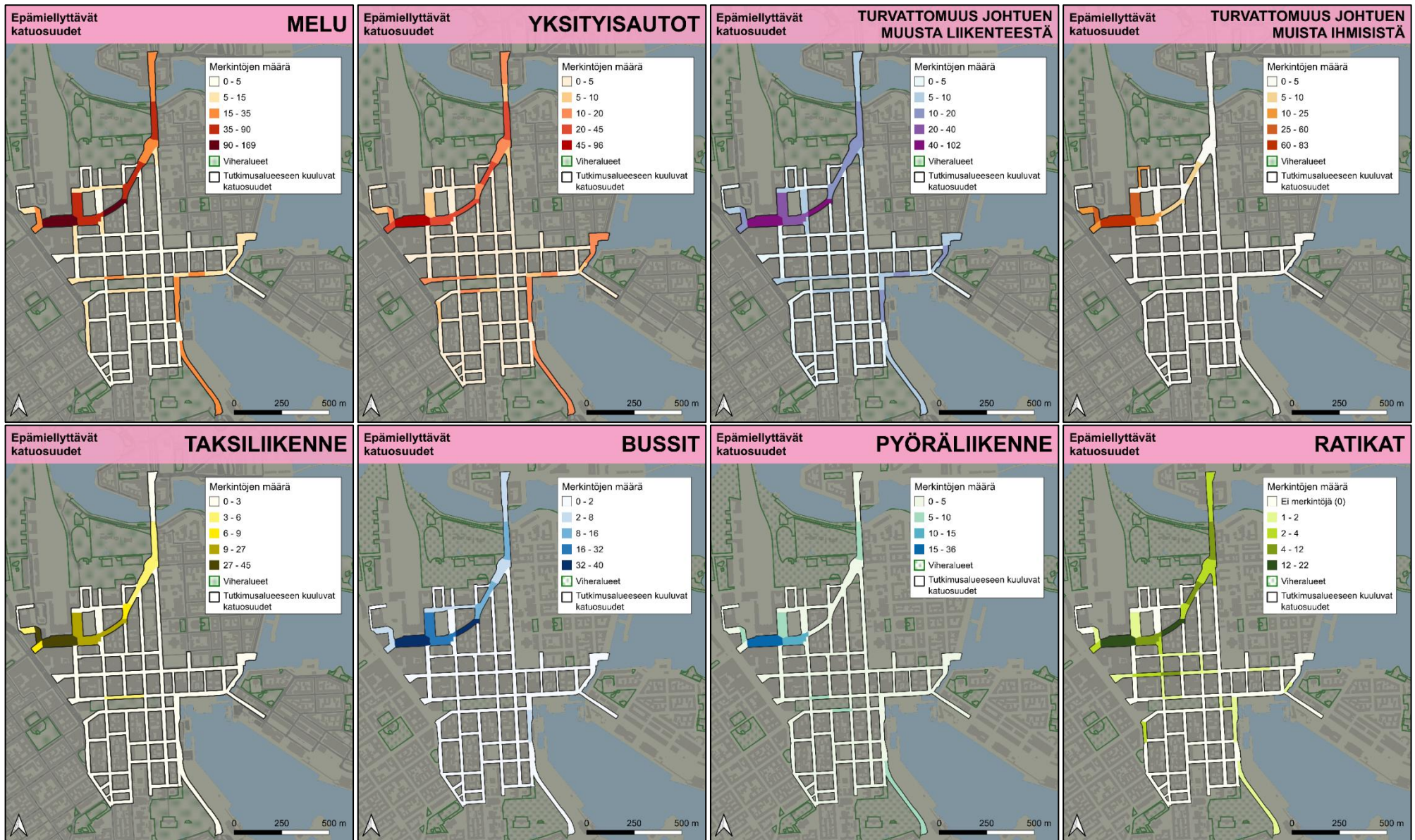
suhteessa jalankulkijoiden määriin sekä vilkkaasta autoliikenteestä. Pyörä- ja sähköpotkulaatuliikenne koettiin alueella ongelmalliseksi, mikä saattaa johtua myös jalankululle varatun tilan suhteellisesta vähäisyydestä. Rautatientoria ja sitä reunustavia katuja pidettiin luotaantyyntävinä vehreyden ja

Kaikissa kategorioissa Päärautatiaseman edustalla oleva Kaivokadun osuus näkyi yhtenä eniten negatiivisia merkintöjä keränneistä katuosuuksista. Katuosuus merkittiin 232 kertaa epämiellyttäväksi. Vastaajat pystyivät valitsemaan useita tekijöitä, jotka vaikuttavat katuosuuden epämiellyttävyyteen. Kaikista vastaajista, jotka tekivät merkinnän tälle katuosuudelle, 73 % (169) kertoi, että melu teki kävely-ympäristöstä epämiellyttävän. Seuraaviksi yleisimmät syyt ovat muusta liikenteestä johtuva turvattomuus (102 merkintää / 44 % kaikista vastaajista), yksityisautot (96 / 41 %) ja muiden ihmisten aiheuttama turvattomuuden tunne (83 / 36 %).

Kyselyssä tutkittiin vastaajien kokemuksia samaisesta katuosuudesta erillisenä kysymyksenä, jonka tuloksia käsitellään osiossa 2.1.1 (s. 11). Kaivokadusta tehtyjen avokommenteissa kerrottiin tukkoisesta ja tiivistä tunnelmasta johtuen jalkakäytävien kapeudesta

istumapaikkojen puutteen takia. Torin luonnetta määrää vahvasti moottoriajoneuvoliikenteen jatkuva ohikulku, kun torin läntiseltä laidalta lähtee jatkuvasti busseja kohta Pitkääsiltaa ja itälaidalla kulkee keskustaan suuntaavaa autoliikennettä.

Kaisaniemenkadun kaupunkiympäristö muistutti vastaajia kuilusta, jossa liikenteen määrät ja nopeudet ovat korkeita eikä katutila kutsu oleskelemaan. Kadun rooli tärkeänä joukkoliikenteen linkkinä Rautatientorilta itään kulkeville linjoille sekä keskustan poikittaisena autoliikenteen yhteytenä heijastuu kommentteissa sekä merkinnöissä, joita perustellaan melun ja liikenteen aiheuttaman turvattomuuden vaikutuksilla. Unioninkadun pohjoisemmilla osuuksilla avokommenteissa mainitaan pyöräliikenteen ja jalankulun kohtaamisista syntyviä paineita. Varsapuistikon ja Pitkänsillan välisellä Unioninkadun osuudella kulkee kaksisuuntaiset pyörätiet samassa tasossa jalkakäytävien kanssa. Kulkumuotojen erottelemattomuus ja väylien kapeus saavat jalankulkijat tai pyöräilijät lipsumaan paikoitellen toiselle puolelle kulkuväylää. Varsapuiston eteläpuolella pyörätiet loppuvat ja pyöräilijöitä ohjataan kulkemaan Kaisaniemenpuiston tai Unioninkadun kautta. Unioninkadulle tehdyt merkinnät painottuvatkin Varsapuistikon pohjoispuoleiselle osuudelle.



Karttasarjan kartoissa esitellään, miten vastaajien merkintöihin liittämänsä epämiellyttävyyttä lisäävät tekijät jakautuvat kyselyn tutkimusalueen katuosuuksille.

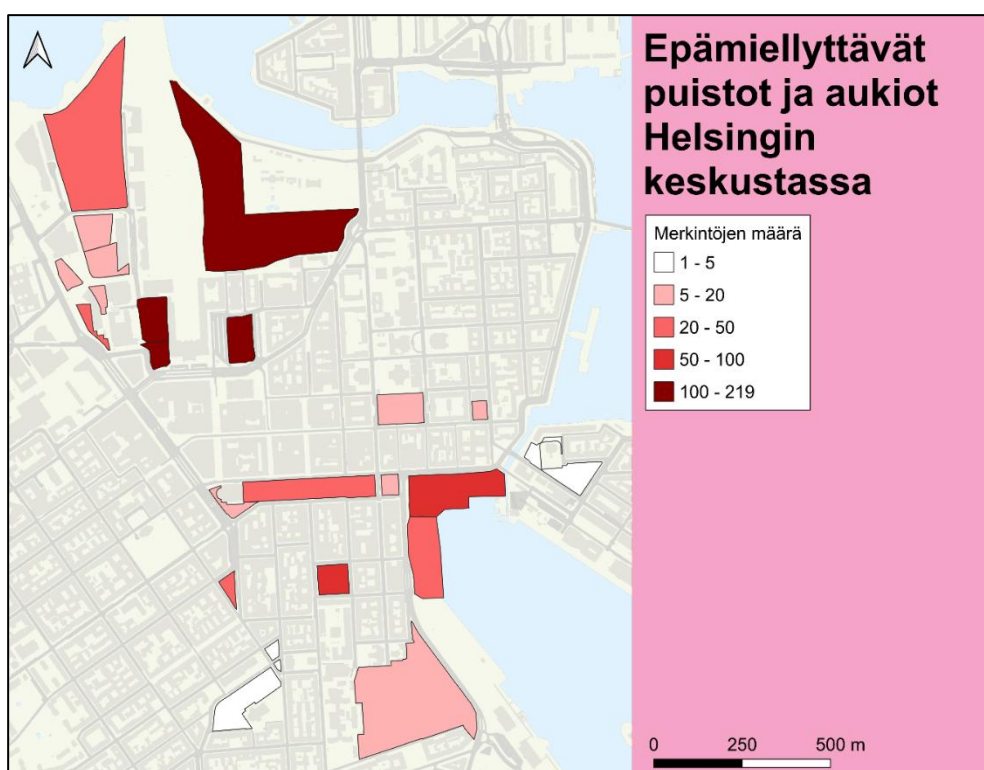
Ylärivi (vasemmalta oikealle): Melu, Yksityisautot, Turvattomuus johtuen muusta liikenteestä, Turvattomuus johtuen muista ihmisistä

Alarivi (vasemmalta oikealle): Taksiliikenne, Bussit, Pyöräliikenne, Ratikat

2.2.4. Epämiellyttävät puistot ja aukiot

Merkinnät epämiellyttävistä puistoista keskittyvät Päärautatieaseman lähistölle (Kuva 53). Eniten merkintöjä saavat Kaisaniemenpuisto (219 karttamerkintää / 19 %), Rautatientori (195 / 17 %), Asemaukio (184 / 16 %) ja Elielinaukio (153 / 13 %) (kts. Taulukko 11). Yhteensä 531 vastaajaa tekivät 1162 karttamerkintää heidän epämiellyttävänä pitämistään puistoista ja aukioista. Epämiellyttävänä asioina mainitaan useimmin turvattomuuden tunne johtuen muista ihmisistä (49 %), melu (35 %), ympäristö tai arkkitehtuuri (29 %) ja istumismahdollisuuksien puute (23 %). Karttasarja sivulla 54 esittelee, miten eri tekijät vaikuttivat vastaajien vaikutelmiin keskustan puistoista ja aukioista.

Osiossa tehdyt sanalliset avokommentit on tiivistetty sanapilveen Kuvassa Kuva 55. Sanapilvessä nousee esiin erityisesti yleisten alueiden koettu tyhjyys. Tyhjyydellä tarkoitettiin muun muassa kasvillisuuden, tapahtumien tai istumispaikkojen ja muiden yleisille alueille tyypillisten palveluiden puutetta. Vastaajia harmitti autoituneen tai unohdetun oloisia aukioita, jotka toimivat läpikulkupaikkoina tai palvelevat muiden kulkumuotojen kuin jalankulun sujuvuutta. Epämiellyttävyyden tekijöitä oli lisäksi melu, moottoriajoneuvoliikenne, muiden ihmisten aiheuttava turvattomuus, vilkkaiden paikkojen tungos sekä pimeys.



Kuva 53: Epämiellyttävänä koetut puistot ja aukiot Helsingin keskustassa karttakyselyssä tehtyjen karttamerkintöjen perusteella.

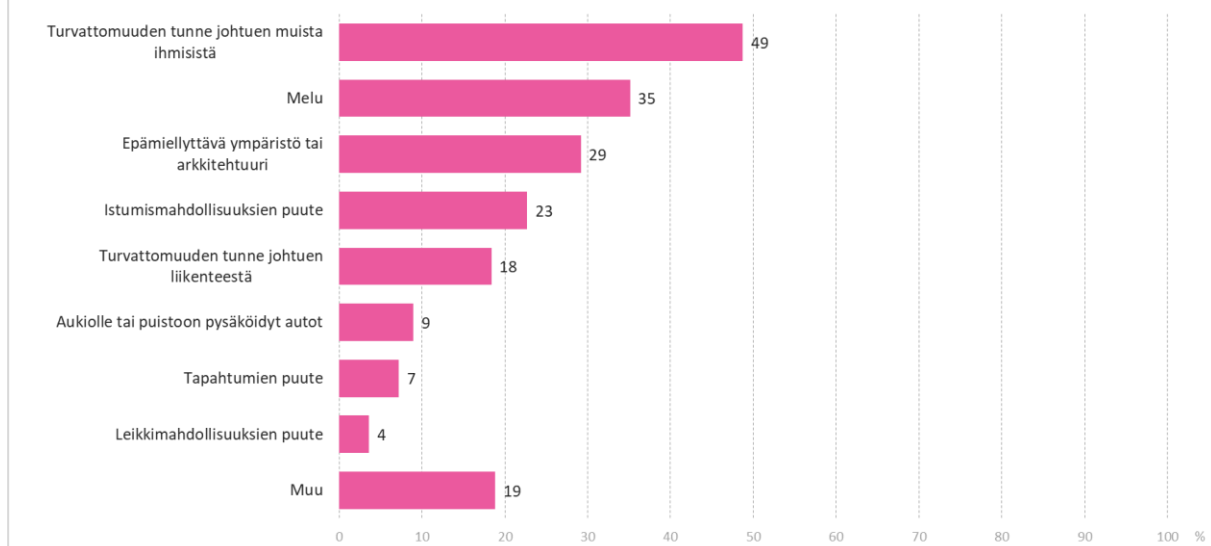
Taulukko 10: Epämiellyttävistä puistoista ja aukioista tehtyjen karttamerkintöjen määrien jakautuminen vastaajien iän mukaan.

Ikäluokka	Merkinnät kpl	% kaikista merkinnöistä	Vastaajat	% kaikista vastaajista	KA merkinnät/vastaaja
18–29	244	21,0 %	106	17,8 %	2,3
30–44	430	37,1 %	155	26,0 %	2,8
45–64	304	26,2 %	155	26,0 %	2,0
yli 65	182	15,7 %	113	19,0 %	1,6
Yhteensä	1160	100,0 %	529	88,8 %	2,2

Taulukko 11: Luettelo niistä 10 Helsingin keskustan puistosta tai aukiosta, jotka keräsivät eniten negatiivisia merkintöjä kyselyyn vastanneilta.

Top 10 epämiellyttävintä puistoa tai aukiota		
#	Puiston tai aukion nimi	Merkintöjen määrä
1	Kaisaniemenpuisto	219
2	Rautatientori	195
3	Asema-aukio	184
4	Elielinaukio	163
5	Kasarmitori	72
6	Kauppatori	56
7	Lyypekinlaituri	43
8	Töölönlahden puisto	31
9	Mannerheimin aukio	29
10	Esplanadin puisto	22

Mikä tekee aukiota tai puistosta epämiellyttävän?



Kuva 54: Vastaaajien valitsemat tekijät, jotka vaikuttavat puistojen ja aukioiden epämiellyttävyyteen. (n = 521)



Kuva 55: Sanapilvi kyselyyn osallistuneiden kirjallisista vastauksista liittyen epämiellyttävinä pitämiinsä puistoihin ja aukioihin Helsingin keskustassa.

Kaisaniemenpuiston kohdalla turvattomuuden tunne johtuen muista ihmisistä on ylivoimaisesti useimmin mainittu tekijä. Puistossa kävijät pitivät pitkään jatkunutta työmaata tunnelmaa heikentävänä tekijänä, joka lisäksi johti puiston järjestelyiden useisiin muutoksiin. Puistossa havaittu rikollisuus ja levottomuus mainittiin kyselyn muissakin osioissa liittyen esimerkiksi kävellessä koettuun turvattomuuteen sekä puistojen läheisyydessä sijaitsevien katujen epämiellyttävyyteen. Avokommenteissa Kaisaniemenpuiston ympäristöstä mainitaan, että alueen pimeys lisää turvattomuuden tunnetta eikä houkuttele oleskelemaan tai kulkemaan puiston läpi hämärään aikaan. Kaisaniemenpuistolle tehtiin myös toiseksi eniten merkintöjä leikkimahdollisuuksien puutteesta (12 merkintää). Kaisaniemenpuistossa oli kyselyn toteutusaikana meneillään suuret parannustyöt,

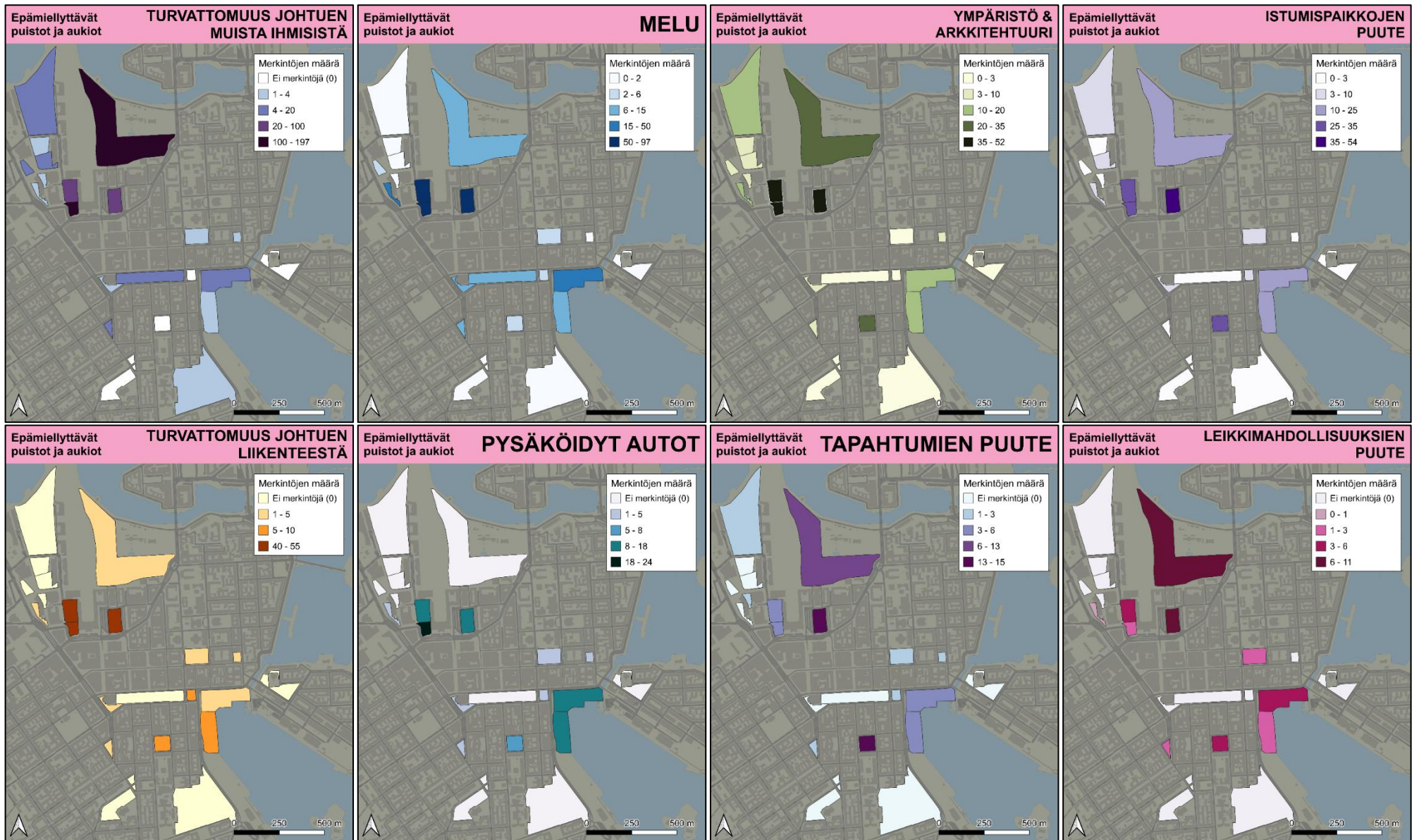
joiden on tarkoitus kohentaa puiston yleisilmettä ja kutsuvuutta erilaisilla palveluilla sekä jalankulun ja pyöräilyn puitteita parantavilla kehityksillä. Hankkeen arvioitu valmistumisaika on vuoden 2025 lopussa.

Kaikkia Päärautatieaseman ympäröiviä aukioita pidettiin vastaajien keskuudessa hyvin epämiellyttävinä. Joissakin merkintöjen sanallisissa tarkennuksissa kerrottiin, että aukioita ei varsinaisesti pidetä epämiellyttävinä, vaan käytännöllisinä liikennettä palvelevina paikkoina, joihin ei suhtauduta mahdollisina oleskelupaikkoina. Huolimatta Rautatien torin avaruudesta, historiallisesta merkityksellisyydestä tai torin kaikilta laidoilta löytyvistä arkkitehtonisista kohteista (tekijät, joiden mainittiin yleensä lisäävän yleisten alueiden miellyttävyyttä) pitää merkittävä osa vastaajista toria kuitenkin epämiellyttävänä. Torille tehtiin myös eniten merkintöjä istumispaikkojen puutteesta sekä kolmanneksi eniten merkintöjä, joissa epämiellyttävyyttä perusteltiin ympäristöllisten tai arkkitehtonisten tekijöiden vaikutuksella. Kirjallisissa vastauksissa ympäristöön liittyen nousee esiin kasvillisuuden puute, kolkkous ja liikenteen ruuhkat. Rautatien toria kehystää bussiasema sekä keskustaan kulkeva autoliikenne. Torin eteläpuolella kulkee bussien ja yksityisautojen lisäksi raitiovaunut sekä polkupyörät. Vilkkaan liikenteen vuoksi tori on saavutettavissa lähinnä suojateitä pitkin kaikilta puolilta, mikä mutkistaa jalankulkijoiden perillepääsyä. Kaikilla kolmella Päärautatieaseman läheisyydessä sijaitsevalla aukiolla koetaan liikenteestä aiheutuva turvattomuuden tunne. Osaa vastaajista myös harmitti Rautatien torilla järjestettävien ja kaikille avoimien tapahtumien puute. Torilla järjestetään toisinaan tapahtumia, jotka ovat maksullisia ja joiden yhteydessä koko toria aidataan suljetuksi alueeksi, jonka läpi ei pääse kulkemaan.

Päärautatieaseman länsipuolella sijaitsevia Asema-aukiota ja Elielinaukiota puolestaan pidettiin tunnelmaltaan kiireisenä ja liikenteen hallitsemisena tiloina, joissa ei tee mieli oleskella. Joissakin kyselyn avovastauksissa hämmästeltiin ”aukio” -nimitystä, sillä avonaisia ja kaupunkilaisten avoimesti käytettävissä olevaa tilaa on vähän. Asema-aukion vaikutelma perustuu pitkälti siellä toimivaan taksiasemaan, josta monilla vastaajista oli negatiivisia kokemuksia johtuen taksinkuljettajien käytöksestä ja taksiaseman koetusta kaoottisuudesta. Aukioiden tunnelmaan vaikuttaa vahvasti eri liikennevälineiden (junat, bussit, taksit) asemat sekä niihin pyrkivät matkustajat. Vaikka alue onkin leimautunut voimakkaasti jalankulkijoiden läpikulkupaikkana, aukiolla on myös havaittu pidempiaikaista oileilua, mihin avokomenttien perusteella kuitenkin suhtaudutaan kielteisesti. Kaisaniemenpuiston jälkeen Asema-aukiolla koettiin eniten muista ihmisistä johtuvaa turvattomuutta (113 merkintää). Elielinaukiolle tehtiin kolmanneksi eniten merkintöjä (81 merkintää). Merkintöjen sanallisissa tarkennuksissa kerrottiin kokemuksista näkyvästä päihteiden käytöstä ja lisäksi matkan varrella pysäyttelevistä kaupustelijoista.

Vaikka Kaisaniemenpuisto sai yksittäisenä alueena eniten karttamerkintöjä epämiellyttävyydestä, Päärautatieasemaa ympäröiville aukiolle tehtiin ylivoimaisesti eniten merkintöjä yhteensä. Aukiot keräsivät yhteensä 542 merkintää, mikä on 47 % kaikista kysymykseen tehdyistä karttamerkinnöistä.

Vähemmän merkintöjä keränneillä yleisillä alueilla vastaajia häiritsee kasvillisuuden sekä asukkaille suunnattujen aktiviteettien puute. Kysely toteutettiin keväällä 2025 ennen kuin Kasarmitorille avattiin kesän ajan toiminnassa ollut Superterassi, joka on pyrkinyt elävöittämään aluetta tapahtumilla ja ravintolatarjonnalla (<https://www.superterassi.fi/>). Yleisesti ottaen miellyttävänä pidetty Kauppatori sai myös negatiivisia merkintöjä, jotka liittyivät torin ruuhkaisuuteen sekä vaikutelmaan siitä, että alue palvelee lähinnä matkailijoita.



Karttasarjan kartoissa esitellään, miten vastaajien merkintöihin liittämänsä epämiellyttävyyttä lisäävät tekijät jakautuvat kyselyn tutkimusalueen puistoihin ja aukiuihin.

Yläriivi (vasemmalta oikealle): Turvattomuus johtuen muista ihmisistä, Melu, Ympäristö & arkkitehtuuri, Istumispaikkojen puute

Alarivi (vasemmalta oikealle): Turvattomuus johtuen liikenteestä, Pysäköidyt autot, Tapahtumien puute, Leikkimahdollisuuksien puute

3. JOHTOPÄÄTÖKSET

Tällä asukaskyselyllä on pyritty kartoittamaan helsinkiläisten kokemuksia Helsingin keskustassa liikkumisesta ja oleskelusta sekä näihin kokemuksiin pääasiallisesti vaikuttavia tekijöitä. Helsingin keskustan luonnetta muovaa monipuolinen maankäyttö; alueelta löytyy tiiviitä asuinalueita, merkittäviä työpaikkakeskittymiä ja seudullisen liikenteen solmukohtia. Ydinkeskustassa sijaitsevan Päärautatieaseman ja sen läheisyydestä löytyvien joukkoliikennepysäkkien ja -terminaalien ansiosta alue on kaukaakin tehokkaasti saavutettavissa. Tämä näkyy myös siinä, että kyselyyn osallistuneista, jotka asuvat Helsingin keskustan ulkopuolella, vain 2 % kertoi, ettei lähtökohtaisesti käy Helsingin keskustassa. Kyselyn tulosten perusteella keskustaan matkustetaan kuitenkin pääasiallisesti muihin kohteisiin kuin töihin tai opiskelemaan, sillä vain 18 % vastaajista kertoi, että työ- tai opiskelupaikkansa sijaitsee keskustassa (kts. Kuva 2). Monet helsinkiläiset kutsuvat keskustaa myös kodikseen. Tässä raportissa keskustaksi määritetyllä alueella (kts. Kuva 1) asui 59 517 henkilöä vuoden 2024 lopussa.

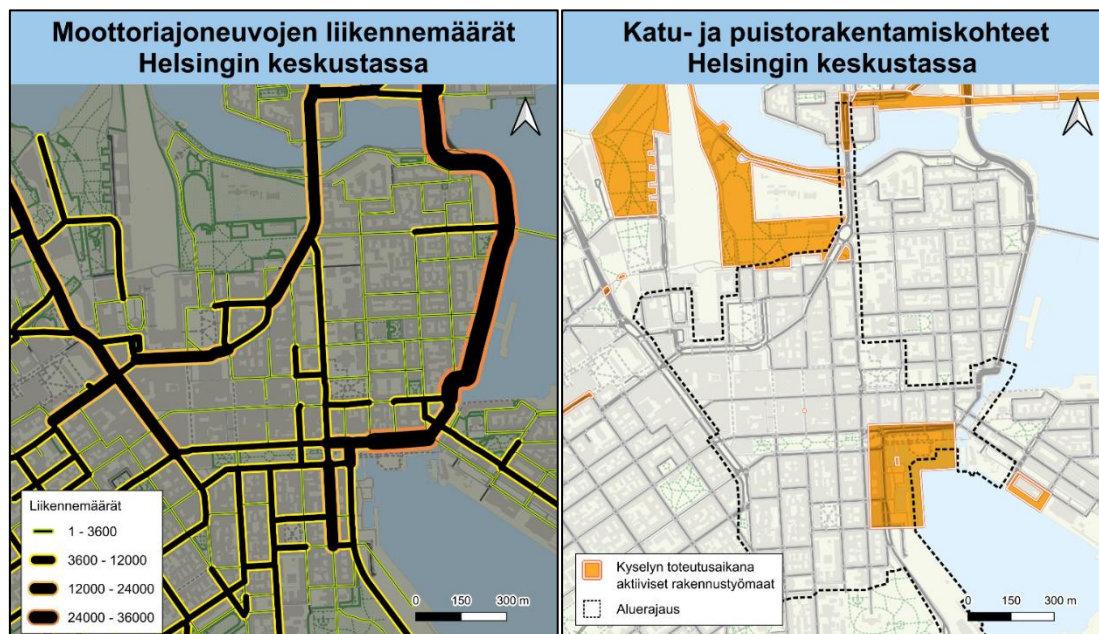
Keskustassa ja sen ulkopuolella asuvilla voi olla eriäviä odotuksia alueen julkisia ulkotiloja ja liikennejärjestelmää kohtaan. Esimerkiksi joukkoliikenteen käytön sujuvuus on todennäköisemmin keskustan ulkopuolella asuville merkittävämpi tekijä kulkumuodon valinnassa kuin keskustassa asuville, joille keskustassa sijaitsevat kohteet voivat sijaita kävelymatkan päässä. Jalankululla on keskustassa suuri merkitys asuinpaikasta riippumatta. Jalankulun turvallisuuden kokemuksiin vaikuttavat paitsi katualueiden jalankulkua mahdollistava infrastruktuuri myös muut ihmiset, rakennusten ja viheralueiden muodostama ympäristöllinen kokonaisuus sekä ympäröivä liikenne. Siinä missä pyörällä, autolla ja joukkoliikenteellä keskustassa saavutettavat paikat painottuvat selkeästi pääväylien varsiin, jalankulkijoiden suosimat reitit ja tavoittamat paikat levittäytyvät laajalle alueelle. Kyselyn tuloksista ilmeneekin, että yleisesti ottaen liikkumista millä tahansa kulkumuodolla koettiin turvattomaksi tai hankalaksi erityisesti vilkkaasti liikennöityjen ja useamman kulkumuodon käytössä olevien väylien varrella, missä eri kulkumuotojen käyttäjät tiiviisti kohtaavat.

Pikaraitiotieverkon kehittyessä ja laajentuessa Helsingin keskustaan, keskusta tulee helpommin saavutettavaksi laajemmalla alueella, mikä voi heijastua alueen kävijämääriin. Suuri osa joukkoliikenteen käyttäjistä ovat jossain matkan vaiheessa myös jalankulkijoita, ja siksi sekä nykyisten että uusien raitiotielinjoiden reittien varrella olevia katu ympäristöjä ja jalankulun reittejä on syytä kehittää erityisesti turvallisuuden näkökulmasta. Joukkoliikennevälineen käytön jälkeen pysäkillä poistumisen tai vastaavasti siirtymisen pysäkillä tulee olla selkeää, sujuvaa ja esteetöntä. Keskustan saavutettavuus autolla on myös turvattava niille, joiden matkan päämäärä sijaitsee keskustassa ja joille auton käyttö on välttämätöntä, kuten liikuntarajoitteisille.

Vastaajien karttamerkinnoista ja pohdinnoista nousee lisäksi esiin, että liikenteellä ja sen ulkoisvaikutuksilla on suuri vaikutus tiettyjen kävelyreittien sekä puistojen ja aukoiden houkuttelevuuteen keskustassa. Jalankulun kannalta erityisen epämiellyttäväksi paikoiksi koettiin vilkkaat ja moottoriajoneuvoliikenteestä johtuen meluisat väylät, kuten Kaivokatu ja Pohjoisesplanadi. Miellyttävyyttä lisääviksi tekijöiksi tunnistettiin muiden muassa kävelyn helppous ja äänimaisema, mitä usein täydennettiin mainitsemalla reitin tai alueen sijainti erillään autoliikenteestä. Keskustassa havaitaan autojen itä-länsi-suuntaista läpiajoliikennettä suurissa määrin, millä on autoilun lisäksi kaikkien muidenkin kulkumuotojen käytön sujuvuuteen heikentäviä vaikutuksia. Keskustan läpi kulkeva autoliikenne vaikuttaa suoraan niihin katu ympäristöihin, joissa se kulkee, vaikka matkat eivät pääty keskustan alueella.

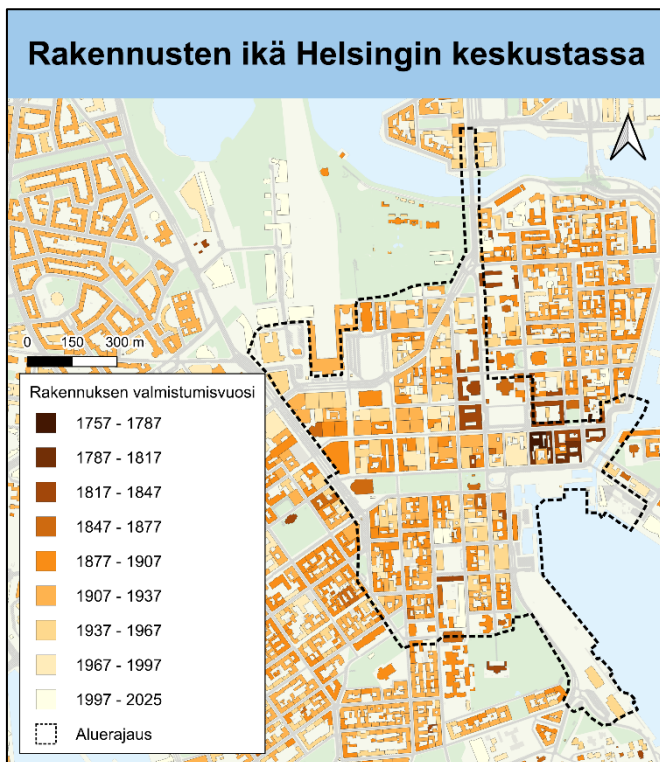
Keskustassa ja sen tuntumassa oli kyselyn vastausaikana useita aktiivisia rakennustyömaita (Kuva 57), joilla oli selvä vaikutus vastaajien kokemuksiin alueella liikkumisesta. Kaisaniemen puiston perusparannus alkoi kesällä 2023 ja sisältää suuren puistoalueen perustavanlaatuista

kehittämistä viihtyisämmäksi ja toimivaksi viheralueeksi eri aikoihin valmistuvissa osissa. Pitkään kestänyt työmaa on kyselyyn tulleiden vastausten perusteella vaikuttanut helsinkiläisten mielikuviiin alueesta. Kyselyn sulkeutumisen jälkeen puistosta on valmistunut lisää osia, kuten Svante Olssonin puistokujan varrella sijaitseva puutarhamainen oleskelualue, joka on vastaanotettu positiivisesti (<https://www.hs.fi/helsinki/art-2000011347299.html>). Kyselyn vastausaikana käynnistyi Hakaniemessä mittava remontti liittyen Kruunusiltojen työmaahan, millä oli merkittävä vaikutus Pitkänsillan ylittävään kulkemiseen kaikilla kulkumuodoilla. Toisistaan erillään olevat, mutta kuitenkin pienelle alueelle ja samaan ajankohtaan sijoittuvat rakennustyöt voivat synnyttää yleisen väliaikaisen vaikutelman Helsingin keskustan heikosta saavutettavuudesta ja vaikeakulkuisuudesta.



Kuva 56 (VASEN): Kartta moottoriajoneuvojen liikennemääristä Helsingin keskustassa (Lähde: Helsingin kaupungin avoin karttapalvelu (kartta.hel.fi))

Kuva 57 (OIKEA): Kartassa on esitetty Helsingin keskustan katu- ja puistorakentamiskohteita, jotka ovat olleet aktiivisia asukaskyselyn vastausaikana. Työmaat nostettiin usein kirjallisissa vastauksissa liikkumisen hankaluutta tuottavana tekijänä. Rakentamiskohteiden muodot kartassa eivät välttämättä kuvasta niistä mahdollisesti syntyvien liikennehaittojen vaikuttamia alueita. (Lähde: Helsingin kaupungin avoin karttapalvelu (kartta.hel.fi) "Katu- ja puistorakentamiskohteet tänä vuonna").



Kuva 58: Helsingin keskustan rakennuskannan ikä.

Keskustan muuttuva rooli

Helsingistä on viime vuosina muodostunut vahvasti monikeskuksinen kaupunki, jossa arjen tärkeimmät palvelut löytyvät entistä lyhyemmän matkan päästä kaupunkilaisten kotoa asuinalueesta riippumatta. Nettikaupan kehityksen myötä keskustan kaupallisten palveluiden keskittymät eivät toimi yhtä vahvoina vetovoimatekijöinä kuin ennen. Se on tarkoittanut keskustan ja muun Helsingin välisten matkojen määrän vähenemistä mutta myös Helsingin keskustan profiloitumista arjesta poikkeavia elämyksiä tarjoavana paikkana. Kyselyyn vastanneet kertovat karttamerkinnöillä ja avokommenteilla arvostavansa Helsingin keskustan arkkitehtuurin ainutlaatuisia historiallista kerrostumaa sekä alueen kulttuuripalveluita, tapahtumia ja puitteita heille läheisten ihmisten kohtaamiseen. Keskustan miellyttävyyttä tiivistyy aineettomiin ja elämyksellisiin tekijöihin, kuten ihmisten, liiketilojen ja arkkitehtuurin kokonaisuuden synnyttämään tunnelmaan, jota ei ole mahdollista kokea samalla tavalla Helsingin muissa kaupunginosissa.

Kun kyselyssä pyydettiin vastaajia valitsemaan mielestään epämiellyttäviä puistoja ja aukioita, valintojen perusteluissa ilmeni vastaavasti palveluiden ja tapahtumien kaipuuta ja kokemus alueiden käytön epämääräisyydestä. Vastauksista on mahdollista tulkita helsinkiläisten mielikuva kaupunkinsa keskustan roolista. Kyselyn vastausten perusteella keskustaan suunnataan tapahtumien vuoksi; ei vain suuria tapahtumia, kuten musiikkikonsertteja tai kulkueita, vaan myös pieniä tapahtumia, kuten torikahveja, ohimenevien ihmisten ihmettelyä ja läheisten jälleennäkemisiä. Tätä periaatetta on vaalittava keskustan kehittämisessä alueena, joka valtakunnallisesti merkittävä mutta myös kymmenien tuhansien kaupunkilaisten kotiseutu, josta kaivataan toimivat palvelut sekä turvalliset ja sujuvat liikennejärjestelyt.

Helsinki

Helsingin kaupunki
Toimijan nimi

Pohjoisesplanadi 11–13
00170 Helsinki
PL 1
00099 Helsingin kaupunki
Puhelinvaihde 09 310 1641

www.hel.fi