

Helsinki



Kaunis, vihreä ja rauhallinen

Jalan kaupunginosissa - asukaskyselyn tulokset



Kaunis, vihreä ja rauhallinen

Jalan kaupunginosissa - asukaskyselyn tulokset

Kaupunkiympäristön julkaisuja 2020:26

Julkaisija: Helsingin kaupunki / Kaupunkiympäristön toimiala
Kannen kuva: Tapani Rauramo

Tekijät: **Miika Norppa ja Henna Hovi**

ISBN: 978-952-331-792-5 (verkkoversio)
ISSN: 2489-4230 (verkkoversio)

Sisältö

1. KYSELYN TOTEUTUS, KYSYMYKSET JA ANALYSOINTI	8
2. KYSELYN TULOKSET	13
2.1 Huonoiksi koetut kävely-ympäristöt	13
2.1.1 Huonojen kävely-ympäristöjen paikallistaminen	13
2.1.2 Huonoihin kävely-ympäristöihin liittyvät tekijät	16
2.1.3. Huonojen kävely-ympäristöjen ongelmien luonne	20
2.1.4 Huonojen kävely-ympäristöjen parannusehdotukset kategorioittain.....	23
2.1.5 Huonojen kävely-ympäristöjen parannusehdotusten luonne	26
3.1 Hyviksi koetut kävely-ympäristöt.....	29
3.1.1 Hyvien kävely-ympäristöjen paikallistaminen.....	29
3.1.2 Hyvien kävely-ympäristöjen elementit kategorioittain	32
3.1.3 Hyvien kävely-ympäristöjen positiivisten piirteiden luonne.....	35
3.1.4 Hyvien kävely-ympäristöjen parannusehdotukset kategorioittain	38
3.1.5 Hyvien kävely-ympäristöjen parannusehdotusten luonne	40
4.1 Mukaviksi koetut pysähtymispaikat kävelymatkoilla	42
4.1.1 Oleskeluympäristöjen paikallistaminen.....	42
4.1.2 Oleskeluympäristöt kategorioittain	43
4.1.3 Oleskeluympäristöjen luonne	45
5.1 Uudet kehittämisideat.....	47
5.1.1 Kehitysehdotusten sijoittuminen	47
5.1.2 Kehitysehdotukset kategorioittain.....	48
5.1.3 Kehitysehdotusten luonne	49
6. KYSELYN JOHTOPÄÄTÖKSET	51

Tiivistelmä

Tässä raportissa esitellään Jalan kaupunginosissa -kyselyn tulokset, niiden analyysi ja johtopäätökset.

Päätuloksina raportista nousivat kaupungin viheralueiden, merellisuuden ja vesistöjen suuri arvo kävely-ympäristön laatutekijöinä. Vastaajat arvostivat rauhallista kävely-ympäristöä, jossa on mahdollisuudet istahtaa ja ihailla kauniita maisemia. Nämä tekijät saivat ihmiset pysähtymään. Vastaavasti ajoneuvoliikenteen aiheuttamat estevaikutukset, melu ja saasteet nähtiin tekijöinä, jotka heikentävät kävely-ympäristöjen laatua. Myös jalankulun ja pyöräliikenteen selkeämpi erottaminen nähtiin tarpeellisenä laadukkaamman kävely-ympäristön saavuttamiseksi. Alueellisesti tarkasteltuna asemanseudut keräsivät merkintöjä huonoina kävely-ympäristöinä.

Kyselyn perusteella vastaajien näkökulmasta korostuivat seuraavat parannusehdotukset laadukkaamman kävely-ympäristön saavuttamiseksi:

1. Säilyttää varsinkin laajemmat olemassa olevat viheralueet ja tärkeät lähivirkistysalueet sekä varmistaa niiden hyvä saavutettavuus
2. Lisätä kaduille ja aukioille puita, istutuksia ja vesielementtejä
3. Lisätä penkkien määrää koko kaupungin alueella, etenkin paikkoihin, joissa liikkuu paljon kävelijöitä, jotta myös esimerkiksi vanhukset voivat kävellä ja nauttia aktiivisesta ja itsenäisestä liikkumisesta

4. Poistaa kävelyn estevaikutuksia: lisätä suojateitä ja korotettuja suojateitä sekä lyhentää liikennevalojen odotusaikaa kävelijöille paikoissa, joissa kadun ylitys koetaan hankalaksi. Tehdä kävelyalueista riittävän leveitä ja johdonmukaisesti jatkuvia
5. Lisätä pyöräteiden määrää ja siten erotella jalankulku ja pyöräily selkeämmin toisistaan (ongelma etenkin kantakaupungissa)
6. Panostaa etenkin esikaupunkialueiden asemanseutujen kävely-ympäristön laatuun: huomiota rakennetun ympäristön laatuun, yleiseen siisteyteen, helpottaa asemanseutujen saavutettavuutta jalan, lisätä penkkejä, kehittää alueiden kaupunkikulttuuria, kuten tapahtumatarjontaa, eli tehdä asemanseuduista viihtyisiä ja turvallisiksi koettuja paikkoja, joista voi olla ylpeä
7. Rauhoittaa autoliikennettä Helsingin kantakaupungissa, ydinkeskustassa sekä muissa liike- ja palvelukeskustoissa. Helsingin ydinkeskustassa etenkin rautatieaseman läheisyydessä
8. Parantaa olemassa olevien kävelykatujen laatua. Helsingin ydinkeskustan nykyisissä kävelykaduissa nähtiin parantamisen varaa esimerkiksi huoltoajon osalta.

Raportin tuloksia hyödynnetään Helsingin kävelyn edistämishjelman vision laadinnassa sekä tavoitteiden ja toimenpiteiden asettamisessa. Ohjelman avulla pyritään parantamaan Helsingin kävely-ympäristön laatua.

Jalan kaupunginosissa -kyselyn raportti, kävelyn edistämishjelma

1. Kyselyn toteutus, kysymykset ja analysointi

Osana Helsingin kaupungin kävelyn edistämishjelman laadintaa tehtiin arjen kävelykokemusten ja Helsingin kävely-ympäristöjen koetun laadun kartoittamiseksi kesäkuussa 2019 Maptionnaire-ohjelmalla toteutettu Jalan kaupunginosissa -verkkokysely. Kyselyn avulla haluttiin kartoittaa koko Helsingin alueelta ihmisten kokemuksia erilaisista kävely-ympäristöistä. Kysely täydentää Helsingin keskustan jalankulkuympäristöjen tilaan keskittyneen, vuoden 2018 keväällä toteutetun Jalan kaupungilla -kyselyn tuloksia. Kyselyn tavoitteena oli tuottaa tietoa etenkin esikaupunkialueiden kävely-ympäristöjen laadusta, mutta vastauksia toivottiin laajasti Helsingin eri alueilta ja erilaisilta ihmisiltä.

Kyselyä jaettiin Helsingin kaupunkiympäristön internet-sivuilla, Helsingin kaupunkiympäristön Facebook-sivulla sekä ainakin seuraavissa Facebook-ryhmissä: Lisää kaupunkia Helsinkiin, Helsingin kaupunginosat ennen ja nyt, Kaupunkitutkimus, Käveltävä Helsinki, Kynnys ry, Minä pysäköin jalkakäytävälle, Elävät kaupunkikeskustat, Pitäjänmäkeläiset, Viikki ja Latokartano ympäristöineen, Malmi, Haagan ilmoitustaulu, Herttoniemi, Vuosaari, Roihuvuori, Kontula ja Kannelmäki-liike. Kyselyn kohteena olleet Facebook-ryhmät valittiin yhtäältä niiden Helsinkiä, kaupunkisuunnittelua, kaupunkitutkimusta, kävelyä, esteettömyyttä tai kaupunkikeskustoja koskevan aihepiirin sekä niiden edustaman kaupunginosan mukaan. STT julkaisi kyselystä uutisen, ja kyselyä jaettiin myös muiden toimesta eteenpäin mm. useisiin kaupunginosaryhmiin (Puistola-seura ry, Pajamäkeläiset, Malmi-seura ry, Tammisaloseura ry).

Kyselyssä vastaajien oli mahdollista merkitä kartalle hyvinä ja huonoina pitämiään kävely-ympäristöjä, mukavia pysähtymispaikkoja kävellessä ja paikkoja, joihin heillä on uusi kehittämisidea sekä kertoa niistä tarkemmin avovastauksin. Vastaajat saivat tehdä itse valitsemansa määrän karttamerkintöjä. Vastaajien oli myös mahdollista lisätä valokuvia hyvistä ja huonoista kävely-ympäristöistä.

Kyselyn avokysymykset olivat karttamerkinnöittäin seuraavat:

Huono kävely-ympäristö:

”Miksi tämä on mielestäsi huono kävely-ympäristö, mitkä ovat sen heikkoudet?”

”Miten tekisit tästä kävely-ympäristöstä paremman? Onko sinulla tähän paikkaan jotain kehitysideoita?”

Hyvä kävely-ympäristö:

”Miksi tämä on mielestäsi hyvä kävely-ympäristö, mitkä ovat ympäristön vahvuudet?”

”Miten tekisit tästä kävely-ympäristöstä paremman? Onko sinulla tähän paikkaan jotain kehitysideoita?”

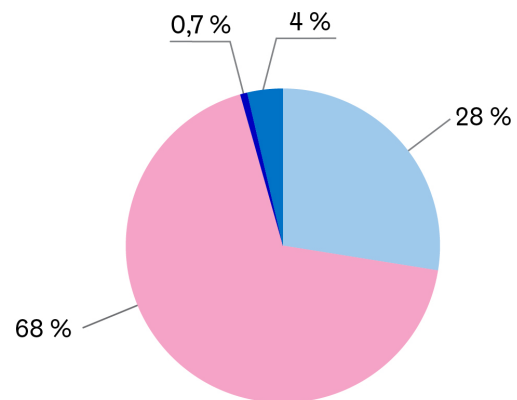
Tässä on mukava pysähtyä kävellessä:

”Miksi täällä on mukava oleskella (viettää aikaa)?”

Tähän minulla on uusi kehittämisidea:

”Mitä uutta haluaisit lisätä tähän kohtaan kävely-ympäristöön liittyen?”

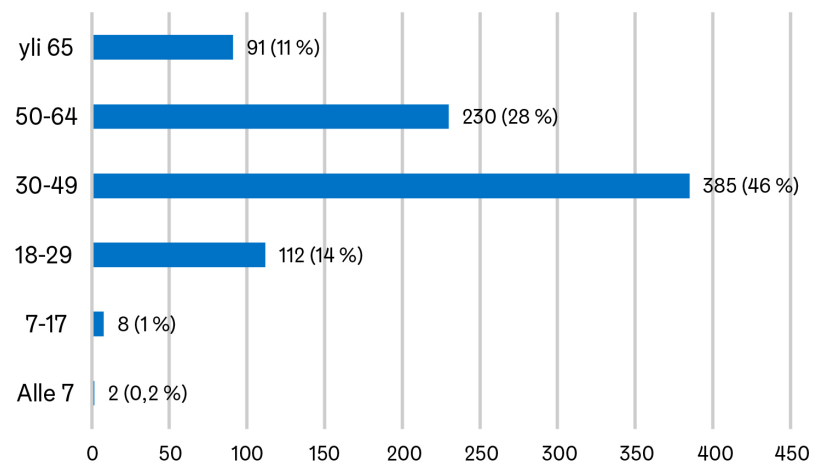
Kyselyyn vastasi yhteensä 852 vastaajaa. Karttamerkintöjä tuli yhteensä 2755. Karttamerkinnöistä 1193 koski hyviksi koettuja kävely-ympäristöjä, 835 huonoiksi koettuja kävely-ympäristöjä, 522 mukaviksi koettuja pysähtymispaikkoja ja 205 uusia kehittämisideoita. Taustatiedoista kysyttiin vastaajan sukupuoli, ikä ja postinumeroalue (kuvat 1.–5.). Lähtään suurin vastaajaluokka oli 30–49-vuotiaat, toiseksi suurin 50–64-vuotiaat ja kolmanneksi suurin 18–29-vuotiaat. Luokissa 7–17 ja alle 7 oli vain vähän vastaajia. Vastaajissa oli huomattavasti enemmän naisia kuin miehiä. Vastaajia oli lähes kaikista Helsingin kaupunginosista.



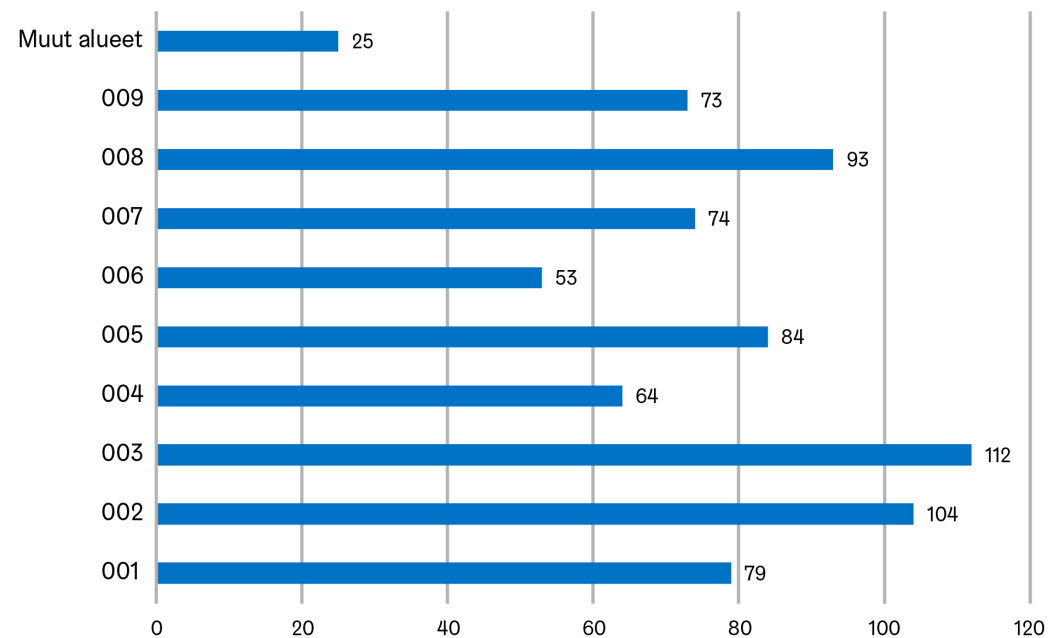
Kuva 1. Vastaajien sukupuolijakauma.

Mies Nainen Muu En halua sanoa

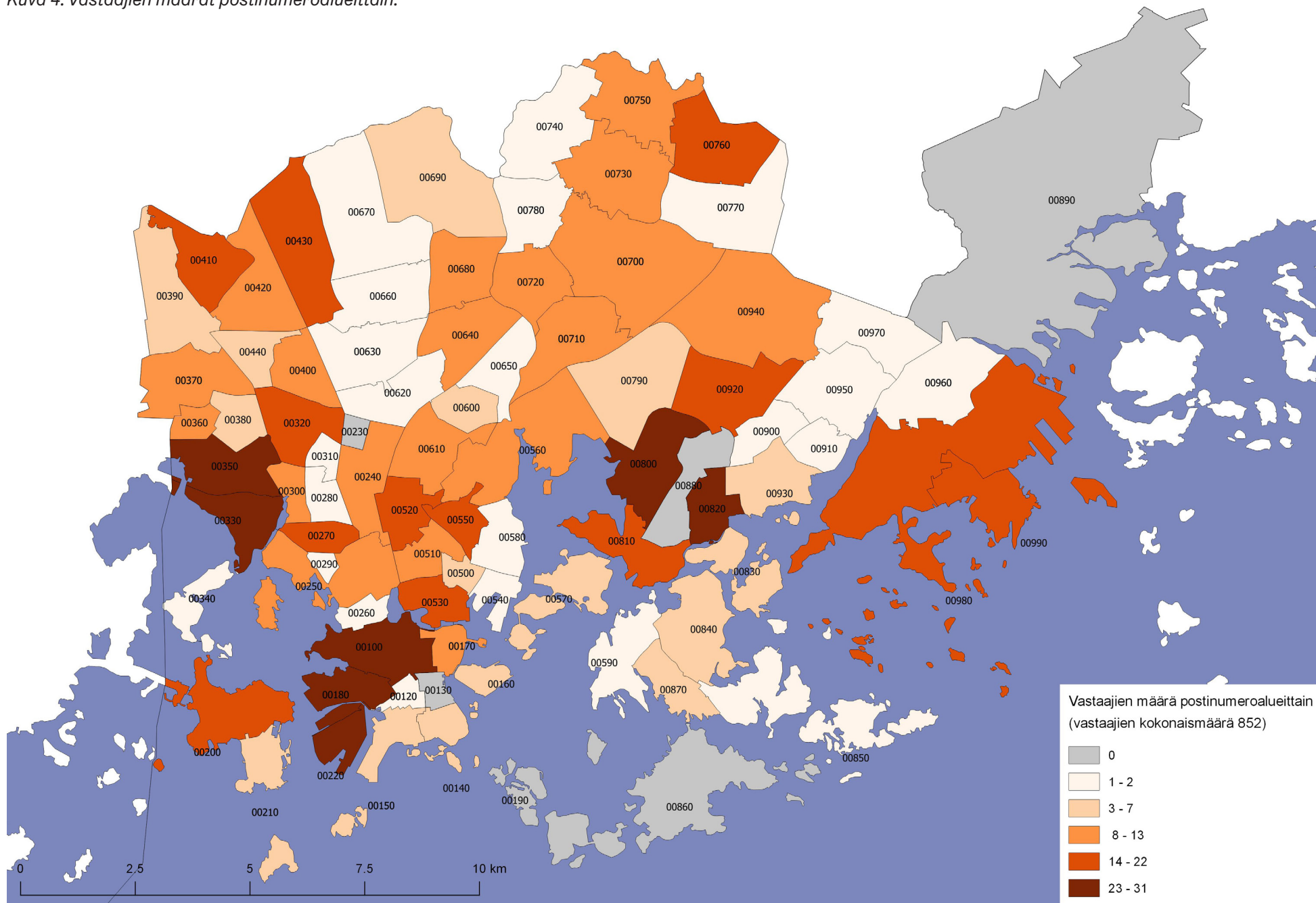
Kuva 2. Vastaajien ikäjakauma



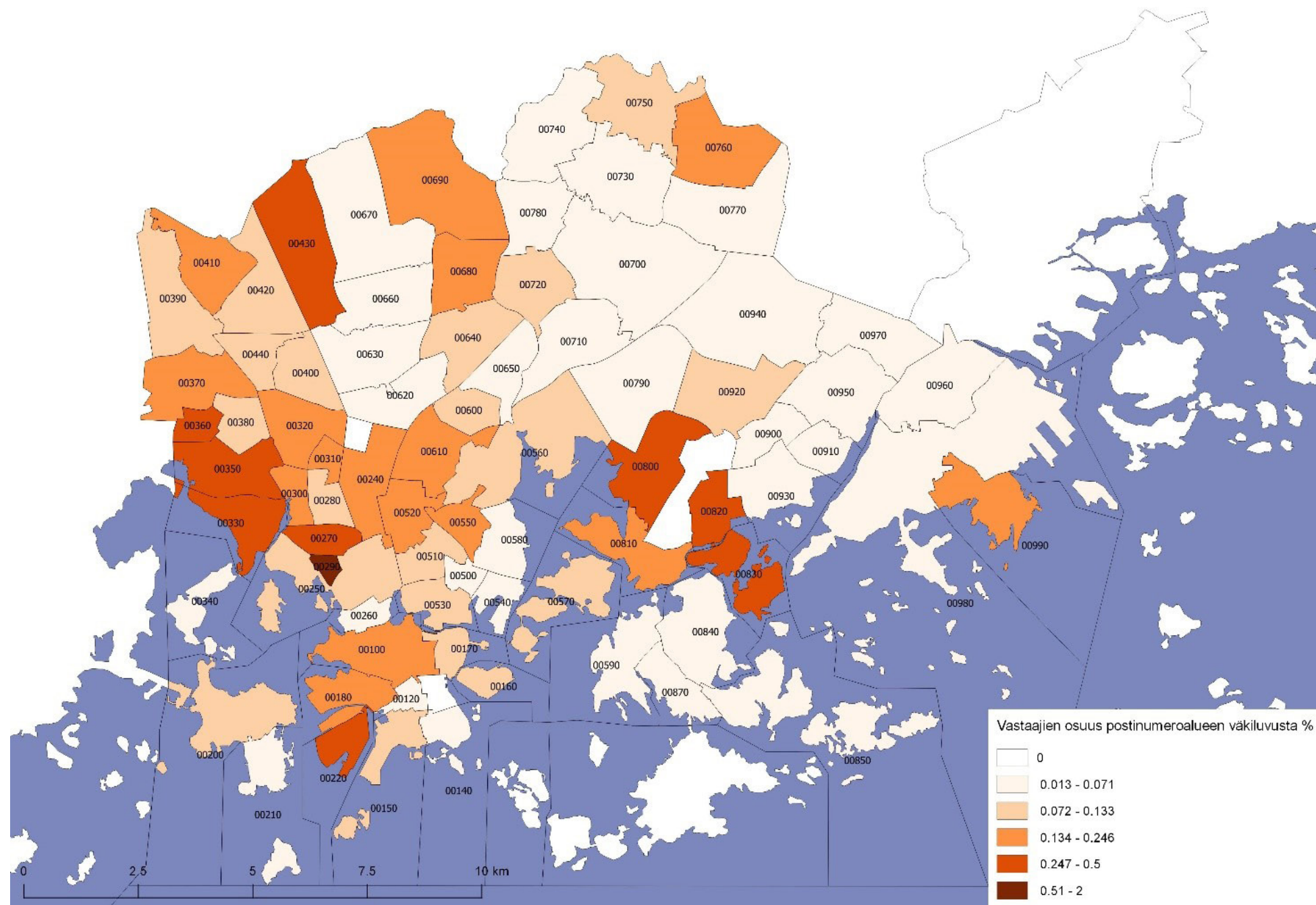
Kuva 3. Vastaajien määrät postinumeroalueittain.



Kuva 4. Vastaajien määrät postinumeroalueittain.



Kuva 5. Vastaajien osuus postinumeroalueen väkiluvusta.



Vastaaajien tekemät karttamerkinnät jaoteltiin Helsingin yleiskaavan (2016), Kaupunkikaavan, kartta-merkintäalueiden mukaisesti: ydinkeskustan liike- ja palvelukeskusta C1, muut liike- ja palvelukeskustat C1, kantakaupunki C2, lähikeskustat C3, asuntovaltaiset alueet A ja virkistys- ja viheralueet. Asuntovaltaisiin alueisiin kuuluu hyvin erilaisia asuinalueita.

Yleiskaava-alueittain tarkasteltuna (taulukko 1.) eniten hyvän kävely-ympäristön merkintöjä saivat virkistys- ja viheralueet, asuntovaltaiset A-alueet ja kantakaupunki C2. Eniten huonon kävely-ympäristön mainintoja saivat kantakaupunki C2, ydinkeskustan liike- ja palvelukeskusta C1 ja asuntovaltaiset A-alueet. Mukaviksi koettuja pysähtymispaikkoja merkittiin yleiskaava-alueista eniten virkistys- ja viheralueille, asuntovaltaisille A-alueille ja kantakaupunki C2 -alueelle. Uusia kehittämisideoita saivat eniten asuntovaltaiset A-alueet, kantakaupunki C2 -alue ja virkistys- ja viheralue. Hyvän kävely-ympäristön merkinnöistä melkein puolet (48,6 prosenttia) sijoittui virkistys- ja viheralueille. Yleiskaavan keskusta-alueet (C1, C1 ja C3) saivat hyvän kävely-ympäristön merkinnöistä yhteensä vain 17,1 prosenttia. Huonon kävely-ympäristön maininnoista vain 7,9 prosenttia osui virkistys- ja viheralueille ja 35 prosenttia yleiskaavan keskusta-alueille (C1, C1, C3). Mukaviksi koetuista pysähtymispaikoista 56,8 prosenttia 56,8 prosenttia sijoittui virkistys- ja viheralueille ja ainoastaan 5,9 prosenttia yleiskaavan keskusta-alueille (C1, C1, C3).

Kunkin alueen vastausmäärä tai osuus vastauksista ei automaattisesti kerro alueiden kävely-ympäristön huonoudesta tai hyvyydestä. Eri alueiden vastausmääriin vaikuttavat mm. ihmisten arjen liikkumiskäytännöt, eri alueiden asukasmäärien erot, alueittain vaihteleva vastausaktiivisuus ja alueiden pinta-ala.

Karttamerkintöjen avovastaukset luokiteltiin kategoriioihin niiden sisällön mukaisesti. Kategorioita muodostui kyselyn kysymyksestä riippuen 16–23 kappaletta. Eri kategorioiden saamia frekvenssejä tarkasteltiin koko

kaupungin tasolla sekä yleiskaava-alueisiin jaoteltuna. Lisäksi tarkasteltiin, miten eri kategorioiden saamien merkintöjen osuudet vaihtelivat edellä mainittujen yleiskaava-alueiden välillä. Yhdestä avovastauksesta saattoi tulla merkintöjä useaan eri kategoriaan, mutta kuitenkin niin, että kukin asia tuli merkityksi vain kertaalleen.

Huonoiksi ja hyväksi koettuja kävely-ympäristöjä on paikallistettu tekstissä myös hieman yleiskaava-alueita tarkemmin. Huonoiksi ja hyväksi koettujen kävely-ympäristöjen ongelmien ja niihin tehtyjen parannusehdotusten luonnetta on samoin avattu tekstissä erikseen.

Taulukko 1. Karttamerkintöjen määrät yleiskaava-alueittain.

Kysymys	Karttamerkintöjen määrä yleiskaava-alueittain	
Hyvä kävely-ympäristö	563 kpl	virkistys- ja viheralue
	295 kpl	asuntovaltaiset A-alueet
	210 kpl	kantakaupunki C2
	73 kpl	ydinkeskustan liike- ja palveluk. C1
	10 kpl	muut liike- ja palvelukeskustat C1
	7 kpl	lähikeskustat C3
Huono kävely-ympäristö	317 kpl	kantakaupunki C2
	146 kpl	ydinkeskustan liike- ja palveluk. C1
	143 kpl	asuntovaltaiset A-alueet
	124 kpl	muut liike- ja palvelukeskustat C1
	64 kpl	virkistys- ja viheralue
	13 kpl	lähikeskustat C3
Mukaviksi koetut pysähtymispaikat kävelymatkoilla	291 kpl	virkistys- ja viheralue
	108 kpl	asuntovaltaiset A-alueet
	83 kpl	kantakaupunki C2
	24 kpl	ydinkeskustan liike- ja palveluk. C1
	3 kpl	muut liike- ja palvelukeskustat C1
	3 kpl	lähikeskustat C3
Uudet kehittämisideat	66 kpl	asuntovaltaiset A-alueet
	57 kpl	kantakaupunki C2
	48 kpl	virkistys- ja viheralue
	11 kpl	ydinkeskustan liike- ja palveluk. C1
	8 kpl	muut liike- ja palvelukeskustat C1
	5 kpl	lähikeskustat C3

2. Kyselyn tulokset

2.1 Huonoiksi koetut kävely-ympäristöt

2.1.1 Huonojen kävely-ympäristöjen paikallistaminen

Maininnat huonoista kävely-ympäristöistä muodostavat keskittymiä yleiskaava-alueiden sisällä (kuvat 6. ja 7.). Ydinkeskustan liike- ja palvelukeskusta C1 -alueella muodostuu selkeä keskittymä Rautatieaseman ympäristöön: Kaivokadulle ja Asema-aukiolle. Huonoksi koettu ympäristö jatkuu nauhamaisena pitkin Kaisaniemenkatua kohti Unioninkatua. Runsaasti mainintoja keräsivät myös Aleksanterinkatu sivukatuineen, Mannerheimintie ydinkeskustassa, Havis Amandan ympäristö sekä Ympyrätalon ja Hakaniemen hallin ympäristö.

Liike- ja palvelukeskusta C1 -alueilla huonon kävely-ympäristön mainintoja keräsivät etenkin Itäväylän ja Linnanrakentajantien risteysalue Herttoniemessä, Itäkeskusta ympäröivät väylät, Malmin asemanseutu, Vuosaaren asemanseutu, Oulunkylän asemanseutu, Kannelmäen asemanseutu, Pasilan asemanseutu, Ilmalan asemanseutu ja Hakamäentie sekä Kurvin ja Teollisuuskadun ympäristö.

Kantakaupunki C2 -alueella huonon kävely-ympäristön mainintoja keräsivät Merihaan ja Sörnäisten rantatien alue, Jätkäsaarenlaiturin ympäristö, Hyvääntoivonpuisto, Hämeentien, Kustaa Vaasan tien ja Hermannin

rantatien risteysalueet, Pasilan aseman ympäristö, Tukholmankatu, Huopalahdentie ja Munkkiniemen puistotie, Kulosaaren silta ja Itäväylän varsi sekä Län-siväylän varsi.

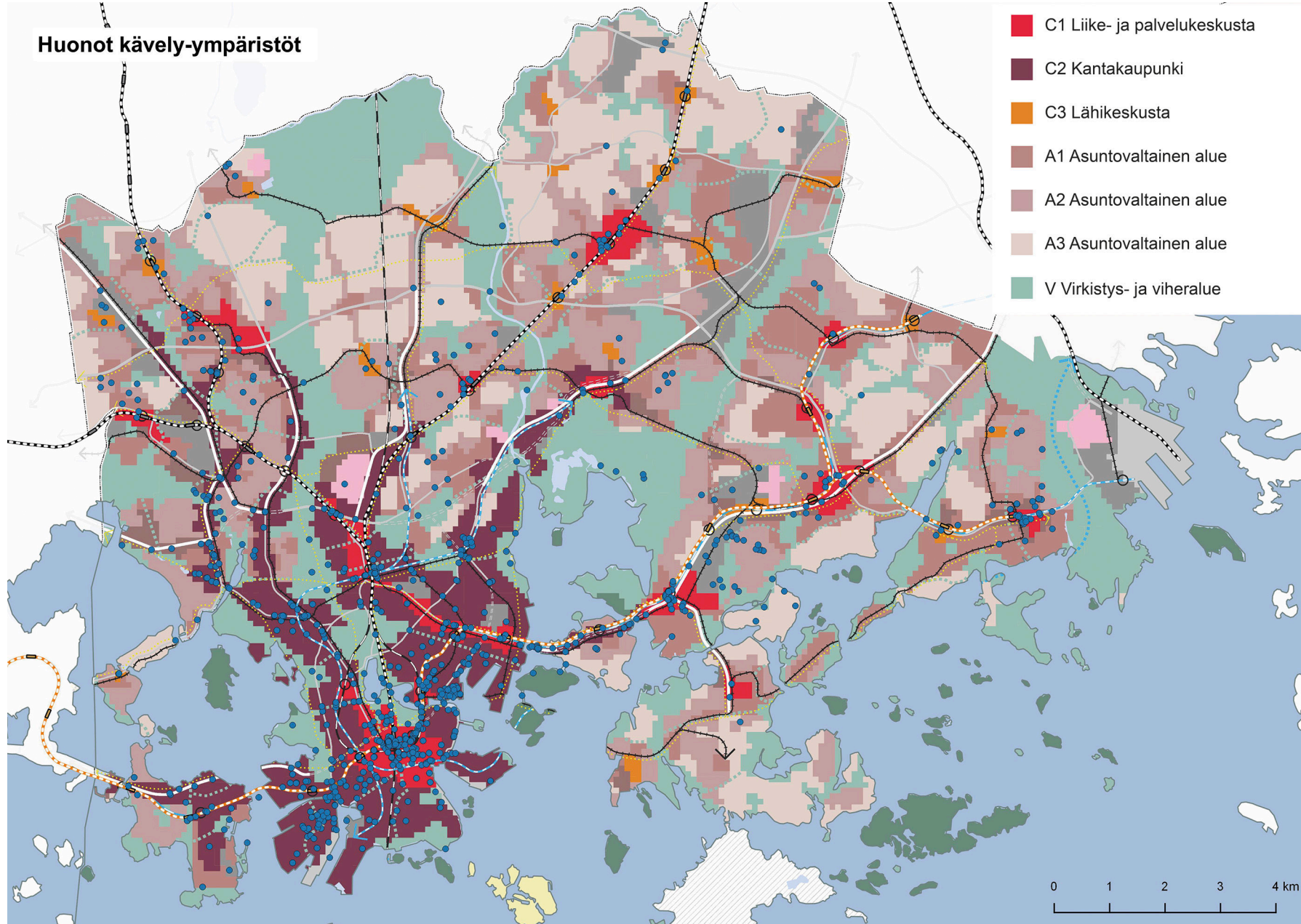
Lähikeskustat C3 -alueella mainintoja huonoista kävely-ympäristöistä on verrattain vähän ja ne jakautuvat useisiin eri lähikeskustoihin (Malminkartano, Meri-Rastila, Tapanila, Maunula, Lehtisaari, Puistola, Pukinmäki, Konala), joten johtopäätösten tekeminen niiden osalta on vaikeaa.

Asuntovaltaisilla A -alueilla huonojen kävely-ympäristöjen mainintojen keskittymiä on Roihuvuoren keskustassa, Vuosaarella, Viikissä, Käpylässä ja Pitäjänmäellä.

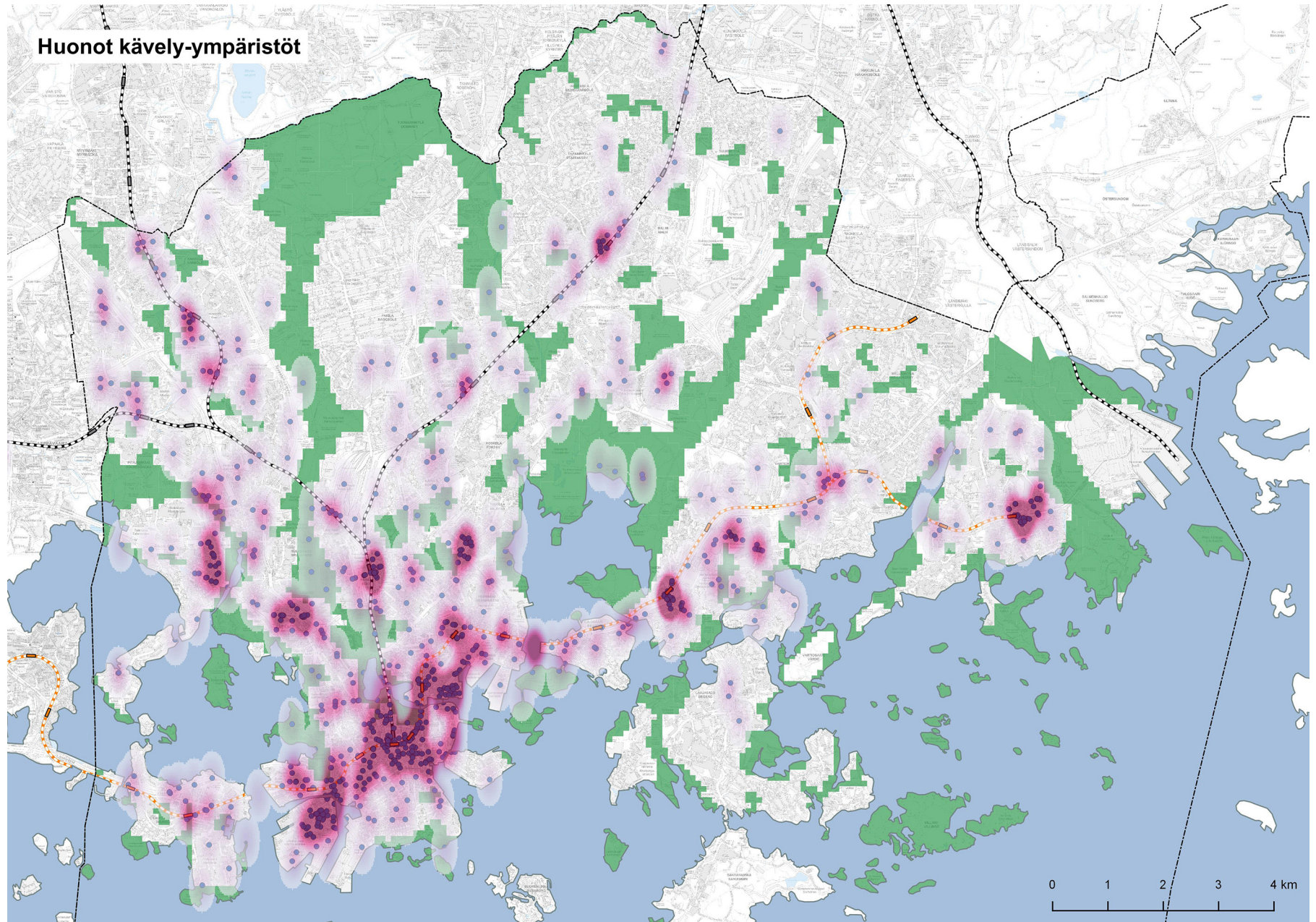
Virkistys- ja viheralueilla maininnat huonoista kävely-ympäristöistä ovat hyvin hajanaisia, eikä mainintojen keskittymiä juurikaan muodostu Keskuspuiston eteläosaa ja Töölönlahden ympäristöä lukuun ottamatta.

Toimitila-alueilla huonon kävely-ympäristön mainintoja on kerännyt etenkin Herttoniemen toimitila-alue.

Kuva 6. Helsingin huonojen kävely-ympäristöjen paikannukset yleiskaava-alueittain



Kuva 7. Vastaajien huonoiksi mainitsemien kävely-ympäristöjen keskittymät.



2.1.2 Huonoihin kävely-ympäristöihin liittyvät tekijät

Huono kävely-ympäristö -kysymyksen avovastaukset tuottivat koko kaupungin alueella 1029 mainintaa (taulukko 2.). Koko kaupungin alueella huonojen kävely-ympäristöjen taustalla oli useimmiten hallitsematon autoliikenne. Toiseksi eniten mainintoja saivat estevaikutukset jalankululle. Varsin usein myös tämän kategorian vastaukset liittyivät autoliikenteeseen ja katujen ylittämisvaikeuksiin, joskin myös muunlaisia estevaikutuksia mainittiin. Kolmanneksi eniten vastauksia keräsi kategoria rakennetun ympäristön laatu ja neljänneksi eniten jalankulkualueiden laatu. Viidenneksi eniten vastauksia sai yleinen siisteys -kategoria. Sen jälkeen tulivat kategoriat jalankulku ja pyöräily sekoittuvat sekä pyöräilijöiden aiheuttamat uhat. Kahdeksanneksi yleisin kategoria melu liittyi yleisimmin autoliikenteeseen. Yhdeksänneksi yleisin kategoria oli pimeys ja valaistuksen puute. Nämä yhdeksän kategoriaa kattoivat yli 75 prosenttia vastauksista. Huomionarvoista on, että yli kolmannes kaikista luokitelluista vastauksista osui hallitsematon autoliikenne-, estevaikutukset jalankululle- ja melu -kategorioihin, jotka kytkeytyivät varsin voimakkaasti autoliikenteeseen.

Taulukko 2. Huono kävely-ympäristö -avovastauksista eri kategorioihin poimittujen vastausten määrät koko kaupungin alueella.

Kategoria	Luokiteltujen mainintojen määrä	Luokiteltujen mainintojen %-osuus
Hallitsematon autoliikenne	167	16,2
Estevaikutukset jalankululle	134	13,0
Rakennetun ympäristön laatu	104	10,1
Jalankulkualueiden laatu	87	8,5
Yleinen siisteys	66	6,4
Jalankulku ja pyöräily sekoittuvat	65	6,3
Pyöräilijöiden aiheuttamat uhat	62	6,0
Melu	60	5,8
Pimeys ja valaistuksen puute	37	3,6
Puuttuva suojatie tai liikennevalot	33	3,2
Sosiaaliset ongelmat	30	2,9
Orientoitavuuden haasteet	29	2,8
Viherympäristön puuttuminen tai laatu	29	2,8
Talvikunnossapidon puute	28	2,7
Huono ilmanlaatu	24	2,3
Tuulisuus ja muut sääilmiöt	24	2,3
Useiden eri liikennemuotojen sekoittuminen	22	2,1
Näkyvyyden haasteet	16	1,6
Autio ympäristö	9	0,9
Puuttuvat toiminnot	5	0,5
Istumismahdollisuuksien puute	3	0,3



Kuva 8. Sanapilvi huonojen kävely-ympäristöjen avovastauksista.

Huonojen kävely-ympäristöjen avovastausten aineistosta laadittiin myös sanapilvi, jossa korostuivat lukumääräisesti seuraavat sanat (kuva 8.).

Yleiskaava-alueittain tarkasteltuna huonojen kävely-ympäristöjen avovastausmainintoja keräsi eniten kantakaupunki C2 -alue (414 tai 40,2 %), toiseksi eniten asuntovaltaiset A-alueet (194 tai 18,9 %), kolmanneksi eniten muut liike- ja palvelukeskustat C1 (169 tai 16,4 %), neljänneksi eniten ydinkeskustan liike- ja palvelukeskusta C1 (148 tai 14,4 %) ja viidenneksi eniten virkistys- ja viheralueet (85 tai 8,3 %). Vähiten vastauksia huonojen kävely-ympäristöjen vastauksia keräsivät lähikeskustat C3 (19 tai 1,9 %).

Yleiskaava-alueittain tarkasteltuna eniten huonojen kävely-ympäristöjen mainintoja keränneet kategoriat olivat seuraavat (taulukko 3.):

Taulukko 3. Huono kävely-ympäristö: viisi eniten vastauksia kerännyttä kategoriata yleiskaava-alueittain.

Yleiskaava-alue	Viisi eniten mainintoja kerännyttä kategoriata
Kantakaupunki C2 -alue	1. hallitsematon autoliikenne 2. estevaikutukset jalankululle 3. rakennetun ympäristön laatu, 4. pyöräilijöiden aiheuttamat uhat 5. melu
Asuntovaltaiset A-alueet	1. jalankulkualueiden laatu 2. hallitsematon autoliikenne 3. yleinen siisteys 4. rakennetun ympäristön laatu 5. talvikunnossapidon puute
Muut liike- ja palvelukeskustat C1	1. estevaikutukset jalankululle 2. rakennetun ympäristön laatu 3. hallitsematon autoliikenne 4. jalankulku ja pyöräily sekoittuvat 5. jalankulkualueiden laatu
Ydinkeskustan liike- ja palvelukeskusta C1-alue	1. hallitsematon autoliikenne 2. estevaikutukset jalankululle 3. pyöräilijöiden aiheuttamat uhat 4. useiden eri liikennemuotojen sekoittuminen 5. rakennetun ympäristön laatu
Virkistys- ja viheralue	1. pyöräilijöiden aiheuttamat uhat 2. yleinen siisteys 3. jalankulku ja pyöräily sekoittuvat 4. hallitsematon autoliikenne 5. estevaikutukset jalankululle
Lähikeskustat C3 -alueet	1. yleinen siisteys 2. sosiaaliset ongelmat 3. rakennetun ympäristön laatu 4. melu 5. jalankulkualueiden laatu

Huonon kävely-ympäristön viiden mainituimman kategorian joukossa eri yleiskaava-alueilla olivat yleisimmin seuraavat kategoriat (taulukko 4.):

Kategoria	Viiden mainituimman kategorian joukossa	Mainituin	Toiseksi mainituin
Hallitsematon autoliikenne	4/6	2/6	1/6
Estevaikutukset jalankululle	4/6	1/6	2/6
Yleinen siisteys	3/6	1/6	1/6
Pyöräilijöiden aiheuttamat uhat	3/6	1/6	-
Jalankulkualueiden laatu	3/6	1/6	-
Rakennetun ympäristön laatu	5/6	-	1/6 (jaetusti)
Sosiaaliset ongelmat	2/6	-	1/6 (jaetusti)
Jalankulku ja pyöräily sekoittuvat	2/6	-	-
Melu	2/6	-	-
Useiden eri liikennemuotojen sekoittuminen	1/6	-	-
Talvikunnossapidon puute	1/6	-	-

Taulukko 4. Huono kävely-ympäristö: kategoriat viiden mainituimman kategorian joukossa eri yleiskaava-alueilla, lukumäärät. Kategorioiden keskinäinen järjestys taulukossa perustuu niiden korkeimpiin sijoittumisiin viiden mainituimman kategorian joukossa eri yleiskaava-alueilla.

Yli 20 prosenttia maininnoista	Alue
Yleinen siisteys 26,3 %	Lähikeskustat C3 -alueet
Hallitsematon autoliikenne 24,3 %	Ydinkeskustan liike- ja palvelukeskusta C1 -alue
Yli 15 prosenttia, mutta alle 20 prosenttia maininnoista	
Jalankulkualueiden laatu 19,1 %	Asuntovaltaiset A-alueet
Hallitsematon autoliikenne 18,4 %	Kantakaupunki C2 -alue
Estevaikutukset jalankululle 17,2 %	Muut liike- ja palvelukeskustat C1
Estevaikutukset jalankululle 16 %	Kantakaupunki C2 -alue
Rakennetun ympäristön laatu 15,8 %	Lähikeskustat C3 -alueet
Sosiaaliset ongelmat 15,8 %	Lähikeskustat C3 -alueet
Pyöräilijöiden aiheuttamat uhat 15,5 %	Asuntovaltaiset A-alueet
Rakennetun ympäristön laatu 15,4 %	Muut liike- ja palvelukeskustat C1
Yli 10 prosenttia, mutta alle 15 prosenttia maininnoista	
Jalankulku ja pyöräily sekoittuvat 12,9 %	Virkistys- ja viheralue-
Pyöräilijöiden aiheuttamat uhat 12,9 %	Virkistys- ja viheralue-
Estevaikutukset jalankululle 12,8 %	Ydinkeskustan liike- ja palvelukeskusta C1 -alue
Hallitsematon autoliikenne 12,4 %	Muut liike- ja palvelukeskustat C1, asuntovaltaiset A-alueet
Hallitsematon autoliikenne 11,8 %	Virkistys- ja viheralue-
Estevaikutukset jalankululle 10,6 %	Virkistys- ja viheralue-
Estevaikutukset jalankululle 10,5 %	Lähikeskustat C3 -alueet
Rakennetun ympäristön laatu 10,5 %	Virkistys- ja viheralue-
Jalankulkualueiden laatu 10,5 %	Lähikeskustat C3 -alueet
Yleinen siisteys 10,5 %	Virkistys- ja viheralue-
Melu 10,5 %	Lähikeskustat C3 -alueet

Prosentuaalisesti suurimman osuuden kaikista huonon kävely-ympäristön maininnoista kullakin yleiskaava-alueella keränneet kategoriat olivat seuraavat (taulukko 5.):

Taulukko 5. Huono kävely-ympäristö: yli 20 prosenttia maininnoista, yli 15 prosenttia, mutta alle 20 prosenttia maininnoista sekä yli 10 prosenttia, mutta alle 15 prosenttia maininnoista keränneet kategoriat yleiskaava-alueittain.

2.1.3. Huonojen kävely-ympäristöjen ongelmien luonne

Hallitsematon autoliikenne -kategoriaan luokitellut vastaukset kertoivat liian vilkkaaksi koetusta autoliikenteestä sekä virheellisestä pysäköinnistä jalankulkualueilla. Vastaukset liittyivät paitsi autojen määrään ja autoliikenteen ruuhkaisuuteen, myös koviin ajonepeuksiin, raskaaseen liikenteeseen, autopainotteiseen suunnitteluun, autoliikenteen sijoittumiseen muutoin viihtyisille paikoille, läpiajoliikenteeseen, autoliikenteen dominoivaan asemaan, suureen kaistojen määrään, autojen, bussien ja taksien avopysäköintialueisiin keskeisillä paikoilla, kaistojen määrään ja avopysäköintiin liittyvään jalankulkijoiden liikkumisen ahtauteen, autoliikenteeseen liittyneisiin vaaratilanteisiin ja koettuun turvattomuuteen, autoilijoiden liikennekäyttämiseen, kuten ylinopeuksiin, ajoon päin punaisia, pysähtymisvelvollisuuden noudattamatta jättämiseen, pysähtymiseen keskelle suojatietä sekä ajoon jalkakäytävällä, puistossa tai yksisuuntaisella kadulla väärään suuntaan. Luvatonta, usein logistiikkaan liittyvää, pysäköintiä mainitaan olevan kävelykaduilla, jalkakäytävillä, pyöräteillä ja toreilla. Pysäköinninvalvonnan ei koeta puuttuvan asiaan.

”Miten voidaan hyväksyä, että paraatipaikalla on näin paljon autoja jalankulkualueella?”

”On häpeällistä pilata kantakaupungin kävelyalueet tekemällä niistä parkkipaikkoja.”

”Liian monta kaistaa ajoradalla ja siitä aiheutuva melu + pakokaasut. Autot sen lisäksi käyttävät jalkakäytävää parkkeeraukseen. Eikä kaupunki koskaan puutu pysäköintiin, vaikka 6-kaistaiselle tielle varmasti mahtuisi pysäköimään yhdelle kaistalle.”



Estevaikutukset jalankululle -kategoriaan luokitelluissa vastauksissa nousivat esille liian pitkät, puuttuvat, turhat tai jalankulkijalle liian vähän aikaa palavat ja autoilijoita suosivat liikennevalot, liikennevalojen suuri määrä, hitaasti ja hankalasti ylitettävissä olevat ja kiertoteitä aiheuttavat vilkasliikenteiset tiet ja risteykset, puuttuvien suojateiden aiheuttamat kiertotiet, käveli-

Kuva 9. Taiteilijan näkemys huonosta kävely-ympäristöstä asukkaiden vastausten pohjalta (Tapani Rauramo).

jöiden osoittaminen kiertoreiteille mäkisiin tunneleihin ja silloille, autoväylien ja -liittymien, rautateiden ja suurten tonttien estevaikutukset, rakennustyömaiden aiheuttamat estevaikutukset, hissien tai portaiden puuttuminen tai portaiden jyrkkyys, mukulakivien hankaluudet pyörätuolilla liikkuville ja jalankulkualueille pysäköityjen autojen aiheuttamat hankaluudet näkövammaisille, jalankulkualueille pysäköidyt sähköpotkulaudat, tasoerojen ja kävelyalueen epätasaisuuksien aiheuttamat estevaikutukset, liian pitkät kaiteet raitiovaunupysäkeillä, talvisin suljetut tai lumikasojen peittämät kävelyreitit, liian väljät tai mittakaavaltaan suuret kävely-ympäristöt sekä jalankulkijoita pysäyttelevät feissarit ja lehdenmyyjät. Myös hiihtoladun mainittiin poistavan metsäreitin käytöstä talvisin.

*”Isoja teitä, hitaita liikennevaloja, pitkiä tylsiä suoria, paljon kierrettävää ja paljon käveltävää tuulten ja tuis-
kujen armoilla!”*

*”Hakamäentie on todellinen autohelveti, jossa käve-
lijät ja pyöräilijät laitetaan menemään vuoroin ylä- ja
alamäkeä kiertolenkein.”*

Rakennetun ympäristön laatu -kategoriassa huonoiksi arvioituja kävely-ympäristöjä innostuttiin kuvaamaan hyvin moninaisin adjektiivein. Kävely-ympäristöjä haukuttiin ankeiksi, kolkoiksi, tylsiksi, karuiksi, epäviehättäviksi, epäviihtyisiksi, tymeiksi, ikäviksi, oudoiksi, koviksi, monotonisiksi, jäsentämättömiksi, epämääräisiksi, epätasaisiksi, ahtaiksi, rähjäisiksi, nuhjuisiksi, surkeiksi, järkyttäviksi, kamaliksi, huonoiksi, erittäin huonoiksi, käsittämättömän huonoiksi, rumiksi, hylätyt näköisiksi, keskeneräisiksi, luotaantyöntäviksi, mitäänsanomattomiksi, virikkeettömiksi, rappeutuneiksi, ränsistyneiksi, huonosti hoidetuiksi, hoitamattomiksi, kunnostamattomiksi, suojattomiksi, vaaralliseksi ja Neuvostoliittoa muistuttaviksi.

Kritiikkiä saivat kokonaiset kaupunginosat, kävelyreitit, väyläympäristöt, risteykset, asemanseudut ja junalaiturit, ostoskeskusten ympäristöt, katukuilut, aukiot, terassit, alikulut, portaat, rakennukset, toimistorakennukset, uusi rakentaminen, sillat, matalat sillankaiteet, rampit, peltihallit, hökkelit, laatoitukset, käytetyt materiaalit, pihat, liikenneympyrät, bulevardit, suuret mainosnäytöt ja maisemien peittäminen rakentamisella. Huonoiksi mainittuja ominaisuuksia olivat mm. umpiseinät, betonisuus, asfalttisuus, harmaus, pysähtymispaikkojen, nähtävyyksien ja kiinnostavien kohteiden puuttuminen, rakentamisen suuri mittakaava, liiallinen tiiviys tai väljyys, liiketilojen puute, liian leveät ja suorat kadut, pitkät suorat ja liian avoimet tilat.

Jalankulkualueiden laatu -kategoriassa sijoittui jalankulkualueiden suunnittelua kritisoinneita näkemyksiä. Reitit ja jalkakäytävät olivat liikenteen tai terassien takia liian kapeita ja ahtaita, huonoja, yksitoikkaisia, pätikkäisiä, kesken tai outoon paikkaan päättyviä, kulivat pysäköintialueiden läpi ja paikoin jalankulkualue puuttui kokonaan. Osa jalankulkuyhteyksistä oli liian jyrkkiä, maastoltaan vaihtelevia, liian pitkiä ja suoria, vinoja, kuoppaisia, tasoeroja tai esterakenteita sisältäviä, huonokuntoisia, sateella lammikkoisia tai mutaisia, sekä pintamateriaaliltaan ja työmaajärjestelyiltään huonoja.

*”Kävelijöille todella vähän tilaa verrattuna kävelijä-
määriin.”*

Yleinen siisteys -kategoriassa kertyi vastauksia, joissa kuvattiin kävely-ympäristöjen ylläpidon tilaa. Reiteillä oli roskaa ja lasinsiruja, koirankakkoja, pulunkakkaa, rakennusjätettä, kiviä, kuraa, vettä, soraa, likaa ja törkyä, muussaantuneita puiden siemeniä ja lehtiä, töhryjä, virtsanhajua tai muuta pahaa hajua sekä haiseva oja ja viemäri. Myös roskakorien puutteesta, niiden liian harvasta tyhjentämisestä sekä katujen lakaisemisen

puutteesta valitettiin. Siisteysongelmia mainittiin kävelytunneleissa, asemanseuduilla, puistoissa, parkkikentillä, jalkakäytävillä ja joissakin kortteleissa ja pihilla.

*”Malmin asemanseutu. Aivan kammottava, likainen ja
rähjäinen jumalan hylkäämä mesta.”*

Jalankulku ja pyöräily sekoittuvat -kategoriassa kuului kuvauksia tilanteista, joissa jalankulku ja pyöräily suunnittelun tai suunnittelemattomuuden tuloksena sekoittuvat toisiinsa aiheuttaen vaaratilanteita. Sekoitumista tapahtuu vastaajien mukaan silloin, kun reitit on tarkoituksella sekoitettu keskenään tai yhdistyvät yllättäen, kun pyörätiet päättyvät jalkakäytävälle, kun pyörätien ja jalkakäytävän merkinnät puuttuvat tai ovat epäselviä, ja kun kävely- ja pyöräilyalueet ovat liian kapeita. Haastavina kohteina mainitaan katujen lisäksi ylikulkusillat ja puistot.

”Pyöräilijät ja kävelijät samassa mäessä aivan sekaisin!”

Pyöräilijöiden aiheuttamat uhat -kategoriassa korostuvat liian kovaa, liian läheltä ja aggressiivisesti ajavat välinpitämättömät pyöräilijät, jotka eivät väistä vastaantulijaa. Vastausten perusteella pyörillä ajetaan kovaa vauhtia jalkakäytävillä ja jopa metrotunneleissa. Pyöräilijöiden lisäksi uhkia ja pelkoja aiheuttavat jalankulkualueilla kulkevat sähköpotkulautailijat. Jalkakäytävien lisäksi vaaranpaikkoina mainitaan kävelypolut.

”Pyöräilijät ajavat kuin kaistapäät välittämättä lapsista, koirista tai vanhuksista.” ”Keskuspuisto on tiettyä aikana kuin pyöräilijöiden highway. Itsekin pyöräilen, mutta vauhtini on maltillinen ja kunnioitan kävelijöitä.”

”Aggressiiviset pyöräilijät jalkakäytävillä.”

Melu-kategorian maininnat liittyivät pääasiassa auto-liikenteen aiheuttamaan meluun.

”Meluava väylä vieressä.”

Pimeys ja valaistuksen puute -kategoriassa mainintoja saivat pimeät ja synkät kohdat, varjoisuus, huono ja rikkinäinen tai puuttuva valaistus. Pimeys aiheutti joissakin vastaajissa myös turvattomuuden tunteita. Myös liiallinen valaistus mainittiin.

”Himmeät katulamput roikkuu jossain 10 m korkeudessa.”

Puuttuva suojatie tai liikennevalot -kategoriassa korostui suojateiden ja liikennevalojen puuttuminen. Paikoin suojatie oli poistettu tai maalaamatta. Suojateiden ja liikennevalojen puute aiheutti vaaratilanteita.

”Oleellinen suojatie poistettu – luo vaaratilanteita ollessaan luonnollinen tienylityspaikka.”

Sosiaaliset ongelmat -kategoriassa mainintoja saivat julkisissa kaupunkitiloissa usein porukassa tapahtuva häiritsevä juopottelu ja huumeiden käyttö sekä niistä seuraava levottomuus, rauhattomuus, mesoaminen, sotkeminen, häiriökäyttäytyminen ja turvattomuus, joka aiheuttaa joillakin vastaajilla kyseisten tilojen käytön välttämistä. Häiritsevien henkilöiden mainitaan olevan puliukkoja, juoppoporukoita, nuorisojengejä, epämääräistä päihtynyttä porukkaa, epäsosiaalista ainesta ja huumetyyppejä.

”Mainio Malminkartanon asemanseutu on päässyt taas rappeutumaan ja houkuttelee alkoholin ongelmakäyttöön.”

”Puliukkoja ja muuta epämääräistä väkeä. En liiku myöhään täällä.”

Orientoitavuuden haasteet -kategoriassa korostuvat tilanteet, joissa kulkija ei tiedä minne seuraavaksi pitäisi mennä. Reitit eivät välttämättä ole loogisia tai selvästi merkittyjä, ja opastus puuttuu.

”Ei tiedä mistä mennä, ja autot hallitsee.”

Viherympäristön puuttuminen tai laatu -kategoriassa on mainittu kohteita, joissa viherympäristöä ei ole tai se on laadultaan huonoa tai huonosti hoidettua. Istutukset ovat liian pieniä tai niitä on liian vähän, puita kaadetaan liikaa, ”pöheiköt” estävät merinäkyvyyttä ja peittävät liikennemerkkejä, nurmikkoja on leikkamatta, eikä luontoa tai puistomaisuutta ole. Kritiikkiä saa myös luonnontilaisten viheralueiden hävittäminen sekä luontoalueiden liiallinen ja vääränlainen käyttö ja puiden kaataminen.

”Jo istutusten parempi hoito ja uudet kukkavyöhykkeet kertoisivat asukkaille, että meistäkin välitetään, ei vain Espalla dallaavista.”

Talvikunnossapidon puute -kategoriassa mainitaan kohteita, joissa talvikunnossapitoa ei ole tai se on puutteellista, mikä aiheuttaa vaikeuksia kävelylle.

”Rakennamme maailman toimivinta kaupunkia’ tuntuu välillä pilkanteolta, kun edes olemassa olevaa ja sellaista mitä useat ihmiset päivittäin käyttävät, ei pidetä käyttökunnossa.”

”Talvella hengenvaarallinen kävelytien pätkä.”

Huono ilmanlaatu -kategorian maininnat liittyivät autoliikenteen pakokaasuihin ja katupölyyn.

”Talvella tuntuu, ettei saa henkeä pakokaasujen takia.”

Tuulisuus ja muut säätimiöt -kategoriassa on mainit-

tu tuulisuutta, tuulitunneleita, tuulisia siltoja, räntäsateen vaikutus sillalla, viemäreiden tukkeutuminen sateen jälkeen sekä joitakin kesällä kuumiksi koettuja paikkoja.

”Tuulitunneliurbanismia.”

Useiden eri liikennemuotojen sekoittuminen -kategorian vastauksissa on kyse ympäristöistä, joissa liikenteen määrästä ja liikennesuunnittelusta johtuen useat eri liikennemuodot (esim. autoliikenne, jalankulku, pyöräily ja mahdollisesti raitiotiet) sekoittuvat keskenään. Ympäristöt edellyttävät eri liikennemuotojen väistelyä. Tilanteet luovat rauhattoman, levottoman ja turvattoman tunnelman.

”Sekavaa. Liikaa kaikkea keskellä kaikkea.”

”Kävellessä on väisteltävä polkupyöriä, ratikoita ja autoja.”

Näkyvyyden haasteet -kategorian vastauksissa kuvastuvat tilanteet, joissa jalankulkijalla on vaikea nähdä eteensä pysyvien tai väliaikaisten näköesteiden (kuten kadunkulma, mutkaisuus, mainoskyltit, pensasaita ja puut, pysäköidyt tai pysähtyneet autot tai pysäkillä seisovat bussit, toisten kulkuneuvojen takana liikkuvat kulkuneuvot) takia. Näköesteet voivat aiheuttaa vaaratilanteita.

”Huono näkyvyys, autoja, lapsia, lastenvaunuja. Meillä pojanpoika meinas jäää auton alle.”

Autio ympäristö -kategorian vastauksissa on mainittu kohteita, joissa liikkuu vain vähän ihmisiä, ja jotka ovat pimeään ja hiljaiseen aikaan turvattoman tai pelottavan oloisia. Mainintoja on alikuluista, kaduista ja puistoista.

Puuttuvat toiminnot -kategoriassa on mainittu toimintojen, kuten kivijalkaliikkeiden, puuttuminen.

Istumismahdollisuuksien puute -kategoriaan on merkitty puuttuvia penkkejä ja istumismahdollisuuksia.

”Keskustassa tai kantakaupungissa ylipäätään ei ole riittävästi penkkejä kuin ainoastaan puistoissa.”

2.1.4 Huonojen kävely-ympäristöjen parannusehdotukset kategorioittain

Huonoiksi koettujen kävely-ympäristöjen parannusehdotuksia annettiin koko kaupungin tasolla yhteensä 614 kappaletta (taulukko 6.). Ylivoimaisesti eniten parannusehdotuksia kertyi hallitsemattomaan autoliikenteeseen liittyen. Myös jalankulkualueiden laatu ja rakennetun ympäristön laatu saivat runsaasti merkintöjä. Muita varsin runsaasti parannusehdotuksia keränneitä kategorioita olivat viherympäristön puuttuminen tai laatu, jalankulku ja pyöräily sekoittuvat, estevaikutukset jalankululle, yleinen siisteys ja pyöräilijöiden aiheuttamat uhat. Nämä kahdeksan kategoriaa keräsivät yli 83 prosenttia vastauksista.

Kategoria	Luokiteltujen mainintojen määrä	Luokiteltujen mainintojen %-osuus
Hallitsematon autoliikenne	141	23,0
Jalankulkualueiden laatu	91	14,8
Rakennetun ympäristön laatu	77	12,5
Viherympäristön puuttuminen tai laatu	50	8,1
Jalankulku ja pyöräily sekoittuvat	44	7,2
Estevaikutukset jalankululle	42	6,8
Yleinen siisteys	36	5,9
Pyöräilijöiden aiheuttamat uhat	30	4,9
Puuttuvat toiminnot	20	3,3
Puuttuva suojatie tai liikennevalot	19	3,1
Pimeys ja valaistuksen puute	15	2,4
Talvikunnossapidon puute	13	2,1
Sosiaaliset ongelmat	8	1,3
Istumismahdollisuuksien puute	8	1,3
Melu	8	1,3
Orientoitavuus	8	1,3
Näkyvyys	3	0,5
Tuulisuus ja muut sääilmiöt	1	0,2
Huono ilmanlaatu	0	0
Autio ympäristö	0	0
Useiden eri liikennemuotojen sekoittuminen	0	0

Taulukko 6. Huonojen kävely-ympäristöjen parannusehdotukset -avovastauksista eri kategorioihin poimitujen vastausten määrät koko kaupungin tasolla.

Yleiskaava-alueittain tarkasteltuna huonon kävely-ympäristön parannusehdotuksia keräsi eniten kantakaupunki C2-alue (208 tai 33,9 %), toiseksi eniten ydinkeskustan liike- ja palvelukeskusta C1 -alue (126 tai 20,5 %), kolmanneksi eniten asuntovaltainen A-alue (107 tai 17,4 %), neljänneksi eniten muut liike- ja palvelukeskustat C1 -alueet (93 tai 15,1 %) ja viidenneksi virkistys- ja viheralueet (67 tai 10,9 %). Vähiten parannusehdotuksia keräsivät lähikeskustat C3 -alueet (13 tai 2,1 %).

Yleiskaava-alueittain tarkasteltuna eniten huonon kävely-ympäristön parannusehdotuksia keränneet kategoriat olivat seuraavat (taulukko 7.):

Taulukko 7. Huonon kävely-ympäristön parannusehdotukset: viisi eniten vastauksia kerännyttä kategori-aa yleiskaava-alueittain.

Yleiskaava-alue	Viisi eniten mainintoja kerännyttä kategori-aa
Kantakaupunki C2 -alue	1. hallitsematon autoliikenne 2. jalankulkualueiden laatu 3. puuttuva suojatie tai liikennevalot 4. rakennetun ympäristön laatu 5. viherympäristön puuttuminen tai laatu
Ydinkeskustan liike- ja palvelukeskusta C1 -alue	1. hallitsematon autoliikenne 2. rakennetun ympäristön laatu 3. estevaikutukset jalankululle 4. jalankulkualueiden laatu 5. pyöräilyn ja jalankulun sekoittuminen
Asuntovaltaiset A-alueet	1. jalankulkualueiden laatu 2. hallitsematon autoliikenne 3. viherympäristön puuttuminen tai laatu 4. talvikunnossapidon puute 5. rakennetun ympäristön laatu
Muut liike- ja palvelukeskustat C1	1. rakennetun ympäristön laatu 2. hallitsematon autoliikenne 3. estevaikutukset jalankululle 4. jalankulkualueiden laatu 5. viherympäristön puuttuminen tai laatu
Virkistys- ja viheralue -alue	1. pyöräilyn ja jalankulun sekoittuminen 2. rakennetun ympäristön laatu 3. jalankulkualueiden laatu 4. pyöräilijöiden aiheuttamat uhat 5. hallitsematon autoliikenne
Lähikeskustat C3 -alueet	1. yleinen siisteys 2. rakennetun ympäristön laatu 3. jalankulkualueiden laatu 4. sosiaaliset ongelmat 5. hallitsematon autoliikenne

Kategoria	Viiden mainituimman kategorian joukossa	Mainituin	Toiseksi mainituin
Hallitsematon auto-liikenne	6/6	2/6	2/6
Rakennetun ympäristön laatu	6/6	1/6	3/6
Jalankulkualueiden laatu	6/6	1/6	1/6
Pyöräilyn ja jalankulun sekoittuminen	2/6	1/6	-
Yleinen siisteys	1/6	1/6	-
Viherympäristön puuttuminen tai laatu	2/6	-	-
Estevaikutukset jalankululle	2/6	-	-
Puuttuva suojatie tai liikennevalot	1/6	-	-
Sosiaaliset ongelmat	1/6	-	-
Talvikunnossapidon puute	1/6	-	-

Huonon kävely-ympäristön parannusehdotuksissa viiden mainituimman kategorian joukossa eri yleiskaava-alueilla olivat yleisimmin seuraavat kategoriat (taulukko 8.):

Taulukko 8. Huonon kävely-ympäristön parannusehdotukset: kategoriat viiden mainituimman kategorian joukossa eri yleiskaava-alueilla, lukumäärät. Kategorioiden keskinäinen järjestys taulukossa perustuu niiden korkeimpiin sijoittumisiin viiden mainituimman kategorian joukossa eri yleiskaava-alueilla.

Prosentuaalisesti suurimman osuuden kaikista huonon kävely-ympäristön parannusehdotuksista kullakin yleiskaava-alueella keränneet kategoriat olivat seuraavat (taulukko 9.):

2.1.5 Huonon kävely-ympäristöjen parannusehdotusten luonne

Hallitsemattoman autoliikenteen osalta vastaajat ehdottavat autoilun vähentämistä ja rajoittamista, nopeusrajoitusten alentamista, risteysalueiden suunnittelua jalankulkijoiden ehdoilla ja autoilijoiden punaisten valojen pidentämistä, autoilijoille kääntymiskieltoa kun jalankulkijoilla on vihreä, ajokaistojen vähentämistä, autoliikenteen muuttamista jalankulkijoihin nähden alisteiseksi, läpiajoliikenteen rajoittamista tai kieltämistä, kävelykatuja (mm. Eteläranta), kadun yksisuuntaiseksi muuttamista (Fredrikinkatu), autoliikenteen ohjaamista muille reiteille, pollareita ja muita ajoesteitä kävelykaduille ja jalkakäytävälle, rajoituksia lastausautoille mm. jakeluaikojen suhteen ja kuorman purkamista ajoradalta tai tunnelista, kaupunkibulevardeja ja tunnelointeja, raskaan liikenteen vähentämistä ja rekkojen siirtämistä Jätkäsaaresta Vuosaareen, hidasteita, töyssyjä, korotettuja suojateitä ja kavennuksia autoille, ylinopeuksen ja liikennesääntöjen noudattamisen valvontaa ja peltipoliiseja, nopeusmittareita, pysäköinnin siirtämistä pysäköintilaitoksiin ja Elielinaukion bussien siirtämistä Kampppiin, Rautatien torin bussien siirtämistä vaihtoterminaleihin, taksien ja rampin siirtämistä pois Asema-aukiolta, pysäköinnin siirtämistä pois Rautatieaseman edestä, liikennesuunnittelun uudistamista, polttomootoriautojen kiellolle tavoitevuotta, pysäköintipaikkojen määrän vähentämistä, pyöräteitä pysäköintipaikkojen tilalle, pysäköinninvalvonnan lisäämistä ja autoilijoiden valvomista ja sakottamista virheistä, kuten jalankulkualueelle pysäköimisestä.

Yli 20 prosenttia maininnoista	Alue
Hallitsematon autoliikenne 34,1 %	Ydinkeskustan liike- ja palvelukeskusta C1-alue
Hallitsematon autoliikenne 27,9 %	Kantakaupunki C2 -alue
Rakennetun ympäristön laatu 23,1 %	Lähikeskustat C3 -alueet
Yleinen siisteys 23,1 %	Lähikeskustat C3 -alueet
Jalankulkualueiden laatu 20,6 %	Asuntovaltaiset A-alueet
Jalankulun ja pyöräilyn sekoittuminen 20,1 %	Virkistys- ja viheralue-
Yli 15 prosenttia, mutta alle 20 prosenttia maininnoista	
Hallitsematon autoliikenne 18,3 %	Muut liike- ja palvelukeskustat C1
Jalankulkualueiden laatu 17,8 %	Kantakaupunki C2 -alue
Jalankulkualueiden laatu 15,4 %	Lähikeskustat C3 -alueet
Yli 10 prosenttia, mutta alle 15 prosenttia maininnoista	
Hallitsematon autoliikenne 14,9 %	Asuntovaltaiset A-alueet
Jalankulkualueiden laatu 14,9 %	Virkistys- ja viheralue-
Rakennetun ympäristön laatu 11,9 %	Ydinkeskustan liike- ja palvelukeskusta C1-alue
Estevaikutukset jalankululle 11,8 %	Muut liike- ja palvelukeskustat C1
Jalankulkualueiden laatu 11,8 %	Muut liike- ja palvelukeskustat C1
Viherympäristön puuttuminen tai laatu 11,2 %	Asuntovaltaiset A-alueet
Pyöräilijöiden aiheuttamat uhat 10,4 %	Virkistys- ja viheralue-

Taulukko 9. Huonon kävely-ympäristön parannusehdotukset: yli 20 prosenttia maininnoista, yli 15 prosenttia, mutta alle 20 prosenttia maininnoista sekä yli 10 prosenttia, mutta alle 15 prosenttia maininnoista keränneet kategoriat yleiskaava-alueittain.

Jalankulkualueiden laatu -kategoriassa parannusehdotuksina esitettiin jalkakäytävien ja uusien kävelyteiden rakentamista, jalkakäytäviä molemmiin puolin tietä, leveämpiä jalkakäytäviä ja jalankulkuteitä, uutta yhdistävää reittiä, kävelytien rakentamista loppuun saakka, selkeitä, suoria ja yhtenäisiä väyliä jalankuljoille, mutkittelevia raitteja, rappusten rakentamista, kävelyreitit siirtämistä kauemmas tiestä, kävely- ja pyöräilypainotteisia katuja (mm. Mannerheimintien alkupää), autoväylän muuttamista kaupunkibulevardiksi valoristeyksineen, ylikulkusiltaa ja sillan jatkoa, enemmän tilaa kävelijöille ja pyöräilijöille, autokaistan antamista pyöräilijöille, pyöräkaistan kaventamista, pyörätien siirtämistä ja pyörätien siirtämistä ajoradalle, pyöräkaistojen rakentamista, puistoon varattavaksi tilaa kävelijöille, pysäköintipaikkojen poistamista kadun varrelta, suojatietä jalkakäytävälle, jalkakäytävän kunnostamista ja tasoittamista, polun paaluttamista ja ulkoilureitin pohjan nostamista, tasaista maanpintaa, reunakivien madaltamista, kävelytien asfaltointia, huleviesien johtamista muualle kuin jalkakäytävälle.

Rakennetun ympäristön laatu -kategoriassa parannusehdotuksia tuli kasvojen kohotuksesta alueelle, yleisestä katukuvan kohottamisesta, aseman ja julkisten paikkojen kunnostamisesta, matalien sillankaiteiden korottamisesta, portaiden uusimisesta, alikulkutunnelin pintakunnostuksesta ja maalaamisesta, tunnelien uusimisesta, Turunväylän ja Itäväylän bulevardisoinnista, väylän kattamisesta, kaupunkirakenteen täydennysrakentamisesta ja tiivistämisestä, Roihupellon teollisuusalueen siirtämisestä, koirapuiston ja urheilukentän siirtämisestä, maankäytön uusimisesta, mäkien, yli- ja alikulkujen ja tuulisen joutomaan vähentämisestä sekä urbaanin kaupunkirakentamisen lisäämisestä, kantakaupunkimaisesta rakentamisesta, asuntokorttelin rakentamisesta aukiolle, rakentamisesta kulmaukseen, kaupunkibulevardisuunnitelmas- ta luopumisesta, korkean rakentamisen välttämises-

tä Helsingissä, matalan rakentamisen lisäämisestä, toimistorakentamisen välttämistä, huoltoaseman korvaamisesta rakentamisella, ostarin uudistamisesta, tyhjen toimistojen muuttamisesta asunnoiksi ja hoteleiksi, Malmin lentokentän säilyttämisestä, riittävien viheralueiden kaavoittamisesta, tien muuttamisesta tasapintaiseksi, aidan siirtämisestä, häikäisevien valonheittimien poistamisesta, kivijalkaliiketilöiden rakentamisesta, vesielementeistä ja suihkulähteestä, kanavan rakentamisesta, ranta-alueen muuttamisesta rantabulevardimaisemmaksi, maisemoinnista, ympäristö-, katu- ja valoteiteesta, laadukkaammasta ja uudesta arkkitehtuurista, maalauksista betoniseiniin ja aukiolle, betonipinnoitteiden uusimisesta, kiipeilytelineestä, aukion fyysisestä kehittämisestä, istutusalueen poistamista aukiolta, markiisien ja katosten lisäämisestä, torialueeksi muuttamisesta, Rautatie-ntorin torialueen laajentamisesta, pysäköintialueen uudistamisesta, lastauspaikkojen lisäämisestä ja pysäköintipaikkojen vähentämisestä, pysäkin pidentämisestä, liittymän poistamisesta, liikenneympyrän rakentamisesta, yksisuuntaisen kadun kääntämisestä, vaaleammasta katukiveyksestä, baarin poistamisesta, keskustatunnelin rakentamisesta, pitkien suorien ja tylsien kävelyreittien vähentämisestä ja mielenkiintoisen ympäristön ja virikkeiden lisäämisestä sekä kadun muokkaamisesta siten, että se tuntuu pienemmältä ja suojaisemmalta.

Viherympäristön puuttuminen ja laatu -kategoriassa toivottiin istutusten, rajaavien istutusten, kasvillisuuden ja vihreyden lisäämistä, puistoja ja viheralueita, puukujanteita ja katupuita, puistobulevardin palauttamista, istutuslaatikoita, viherelementtejä torille, nykyistä suurempia puita, istutusten parempaa hoitoa ja pöheikköjen, puski- ja pensasaitojen leikkaamista ja rajaamista, metsien ja purolaakson rantojen säilyttämistä luonnontilaisina, luontoon kuulumattomien toimintojen (kiipeilypuisto) poistamista, luonnon lisää-

mistä, metsien ja suurten puiden säilyttämistä, puistosuunnitelman laatimista ja kävijöiden ohjaamista poluille pois metsistä sekä vihersuunnittelun kehittämistä ja viheralueiden säilyttämistä alueita kaavoitettaessa.

Jalankulku ja pyöräily sekoittuvat -kategoriassa parannusehdotukset liittyivät jalankulun ja pyöräilyn selkeään erotteluun toisistaan. Keinoina nähtiin kaistojen näkyvä ja yhtenäinen merkitseminen, esimerkiksi pyörätie punaisella asfaltilla tai alueiden erottaminen toisistaan viivalla tai istutuksin, reittien selkeyttäminen, levittäminen sekä paikoin pyörätien siirtäminen. Shared space -henkinen lähestymistapa ei näkynyt vastauksissa. Mikäli selkeää tilallista erottelua kulkumuotojen välillä ei tehdä, pidettiin tärkeänä, että kulkumuodot ovat pysyvästi ja selkeästi yhdessä – ei välillä yhdessä ja välillä erillään.

Estevaikutukset jalankululle -kategoriaan luetut parannusehdotukset liittyivät liikennevalo-ohjauksen uusimiseen siten, että kävelijöillä on liikennevaloissa lyhyempi odotusaika ja pidempi vihreä. Samaan tähtäsi ehdotus tarpeettomien liikennevalojen poistamisesta. Teiden ylittämiseen liittyvien estevaikutusten vähentämiseen liittyneitä parannusehdotuksia olivat myös yli- tai alikulun, suojatien ja diagonaalien risteyksen rakentaminen, sillan ottaminen talvikäyttöön ja lyhyemmän kaiteen rakentaminen raitiotiepysäkillä. Vertikaalisten estevaikutuksien poistamiseksi ehdotettiin hissien rakentamista ja portaisen tilan parantamista. Työmaiden estevaikutusten vähentämiseksi ehdotettiin työmaiden kalliimpaa hinnoittelua, tarkempaa suunnittelua, koordinoitua ja aikatauluista huolehtimista sekä poikkeusjärjestelyjen sijoittamista ajoradan puolelle. Kisanien metroasemalle ehdotettiin uutta sisäänkäyntiä Kruununhakaan. Raideliikenteen saavutettavuuteen liittyvä ehdotus oli myös suora yhteyden toteuttaminen junalaitureille. Myös rakennuksen kävelylle aiheuttaman estevaikutuksen poistamista toivottiin. Lisäksi

ehdotettiin katutilaan estevaikutuksia aiheuttavien elementtien siirtämistä toisaalle ja katukivien välisten rakojen saumaamista ja katujen asfaltointia pyörätuolilla liikkuvien estevaikutusten poistamiseksi.

Yleinen siisteys -kategoriaan liittyneissä vastauksissa ehdotettiin uusien roskakorien sijoittamista kävelyreiteille, jalkakäytävien parempaa lakaisemista, puhtaanapitoa ja kävelyreittien tiheämpää siivoamista, epäsiistien tunnelien ja pihojen kohentamista, koirien ulkoilutuksen siirtämistä muualle, hajun poistamista ja viemäreiden suuaukkojen puhdistamista, puuston karstimista ja epäsiistien puskiensa siistimistä

Pyöräilijöiden aiheuttamat uhat -kategoriassa ehdotettiin pyöräilijöille varoitus- ja kieltomerkkejä (mm. varo lapsia -kyltit), paikkakohtaisia pyöräilykieltoja, taltuttamiskehotuksia, nopeusrajoituksia ja -merkintöjä, pyörätien rajaamista pienemmäksi, suojatiemerkkejä pyöräteille, pyöräilysääntöjen opettamista, ohjeistusta, liikenne- ja asennekasvatusta, valvontaa ja rikesakkoja. Lisäksi toivottiin ihmisten käyttäytymismallien huomioimista liikennesuunnittelussa. Jalkakäytävillä liikkuville sähköpotkulautailijoille toivottiin myös kieltokylttejä ja sakkoja.

Puuttuvat toiminnot -kategoriaan liittyen toivottiin enemmän elävää kaupunkia ja ihmisiä, kivijalkaliiketiloja, palveluja, kauppia, ravintoloita, kahviloita ja terasseja. Mainintoja saivat myös toritoiminnan palauttaminen, aukion toiminnallinen kehittäminen, kahvila- ja ravintolapaviljongit, kauppahalli, skeittiparkki ja vanhusten liikuntalaitteet.

Puuttuva suojatie tai liikennevalot -kategorian parannusehdotukset liittyivät uusien suojateiden tai poikittaissuojatien rakentamiseen, suojatien palauttamiseen, siirtämiseen, näkyvämpiin suojatiemerkintöihin

ja -kyltteihin, suojatien levittämiseen sekä uusien liikennevalojen asentamiseen tai vanhojen liikennevalojärjestelyjen uudistamiseen. Liikennevaloja tulisi olla kaikelle liikenteelle, myös pyöräliikenteelle. Huolta kadunlyityksissä herätti myös raitiotieliikenne.

Pimeys ja valaistuksen puute -kategorian parannusehdotukset kohdistuivat kävely-ympäristöjen valaistuksen parantamiseen: uusien valaisimien asentamiseen ja valaisimien tehon parantamiseen, mm. kaduilla ja alkukutunneleissa. Myös rakennusten seinille toivottiin valaistusta.

Talvikunnossapidon puute -kategorian parannusehdotukset kohdistuivat yksinkertaisesti kävely-ympäristöjen talvikunnossapidon parantamiseen.

Sosiaaliset ongelmat -kategorian parannusehdotukset liittyivät alkoholinkäytön rajoittamiseen tai valvontaan ja vartiointiin iltaisin, tilojen varaamiseen muillekin kuin juopottelijoille ja Karhupuiston malliin, jossa valittu kohde rauhoitetaan asukkaiden läsnäololla ja yhteistoiminnalla sekä päihteiden ongelmakäyttäjien saattamiseen hoidon piiriin.

Istumismahdollisuuksien puutetta ehdotettiin parannettavaksi istumismahdollisuuksia, kuten penkkejä, lisäämällä.

Melun aiheuttamia haittoja ehdotettiin vähennettäväksi henkilöautoilua vähentämällä, meluaitoja asentamalla ja autoliikennettä tunneloimalla.

Orientoitavuutta ehdotettiin parannettavaksi opastein, selkein kulkureitin ja kadunlyityspaikkojen selkeyttä lisäämällä.

Näkyvyyden parantamiseksi ehdotettiin näkyvyyttä heikentävien tekijöiden, kuten bussipysäkin ja suuren pyöreän katumainoksen siirtämistä.

Tuulisuus ja muut sääilmiöt -kategorian osalta tuulisuutta ehdotettiin vähennettävän kasvillisuudella.

Huono ilmanlaatu-, autio ympäristö- ja useiden eri liikennemuotojen sekoittuminen -kategorioihin ei merkitty parannusehdotuksia tai ne lukeutuivat muihin kategorioihin.

3.1 Hyviksi koetut kävely-ympäristöt

3.1.1 Hyvien kävely-ympäristöjen paikallistaminen

Maininnat hyvistä kävely-ympäristöistä muodostavat keskittymiä yleiskaava-alueiden sisällä (kuvat 10. ja 11.). Ydinkeskustan liike- ja palvelukeskusta C1-alueella muodostuu keskittymiä Esplanadin puistoon ja Aleksanterinkadun sivukaduille, erityisesti kävelykatu Keskuskadulle. Myös Kampin kaupunginosan alueella on runsaasti karttamerkintöjä.

Liike- ja palvelukeskusta C1 -alueilla hyvän kävely-ympäristön merkintöjä on erittäin vähän. Jos merkintöjä on, kyse on lähes pääsääntöisesti yksittäisistä merkinnöistä ja merkinnöistä, jotka osuvat näiden alueiden reunoille. Pasilan Konepajan alueen Itä-Pasilaan yhdistävä silta on saanut useamman merkinnän. Vuosaaren keskustassa on kaksi merkintää. Moni alue jää kuitenkin kokonaan ilman hyvän kävely-ympäristön merkintöjä.

Kantakaupunki C2 -alueella hyvän kävely-ympäristön merkintöjä saavat Ruoholahden kanava-alue ja puistot, Jätkäsaaren puistoalue, Meilahden, Eiran, Punavuoren, Kruununhaan, Kallion ja Vallilan kaupunginosat sekä Riistavuoren kaavoitettava metsäalue Vihdintien varrella.

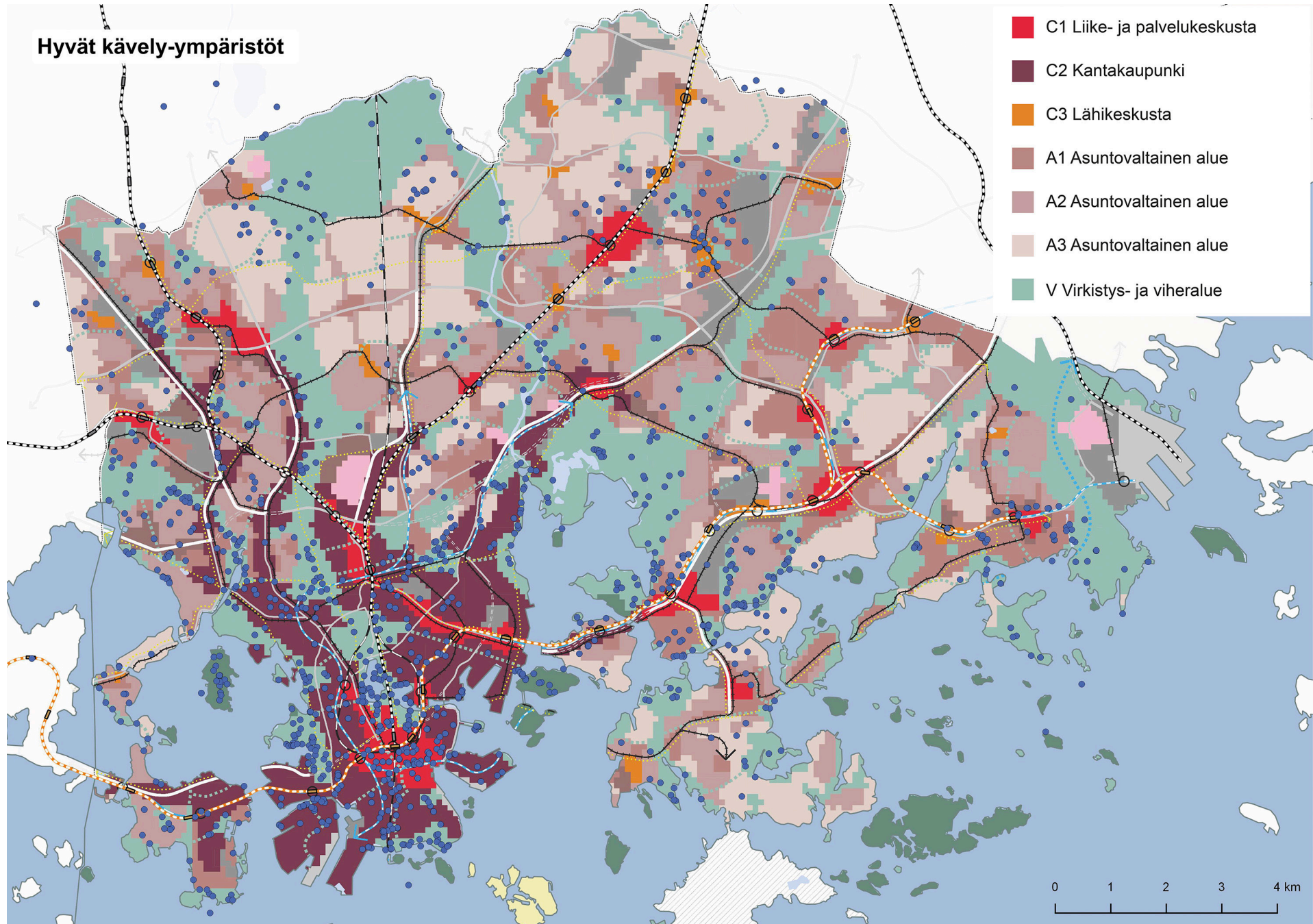
Lähikeskustat C3 -alueilla mainintoja hyvistä kävely-ympäristöistä ei pääsääntöisesti ole tai ne ovat yksittäisiä. Poikkeuksen muodostaa rakennettavaksi suunniteltu Malmin lentokentän alue, joka on saanut runsaasti merkintöjä. Maininnat liittyvät mm. lentokenttää kiertävään kävelyreittiin ja lentotoimintaan nähtävyytenä.

Asuntovaltaisilla A -alueilla hyvien kävely-ympäristöjen mainintojen keskittymiä on Herttoniemenrannan asuinalueella, vanhassa Herttoniemessä, Pohjavedenpuistossa Meri-Rastilassa, jonne on suunniteltu asuntorakentamista, Yliskylän pientaloalueella ja rannassa, Ylä-Malmin pientaloalueella, Torpparinmäen pientaloalueella, Munkkivuorella, Munkkiniemenrannassa, Puu- ja Länsi-Käpylässä ja edellä mainitulla Malmin lentokenttäalueella.

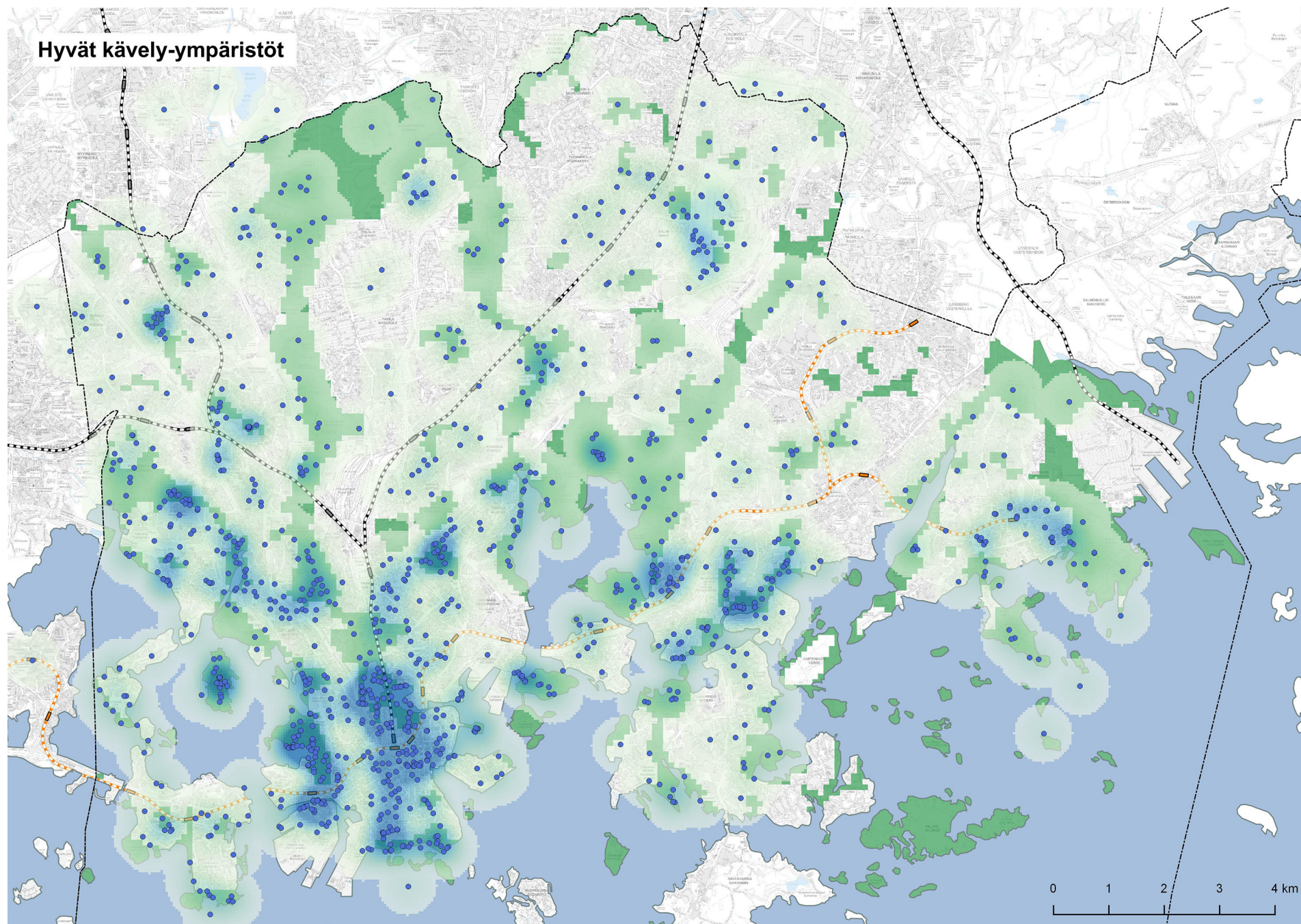
Virkistys- ja viheralueilla maininnat hyvistä kävely-ympäristöistä keskittyvät suurille viheralueille ja ranta-alueille eri puolille kaupunkia. Runsaasti mainintoja saavat Keskuspuisto koko matkaltaan Laaksosta Haltialaan, Töölönlahti, Kaisaniemen puisto, Tokoinranta, Tervasaari, Kaivopuisto ja Merisatamanranta, Hesperian esplanadi-Hietaniemi-Hietaniemen hautausmaa-Lapinlahti-akseli, Seurasaari, Merikannontie Töölössä, Munkinpuisto, Tali ja Talin liikuntapuisto, Lehtisaari-Kuusisaari-Kaskisaari-reitti, Tilkanniitty-Pikku Huopalahden puisto, Runar Schildtin puisto-Haagan Alppiruusu- ja Kaarelanpuiston ja Kartanonhaan alue Malminkartanon ja Kannelmäen välissä Mätäjoen varrella, Tuomarinkylän alue, Patolan pohjoispuolen metsäalueet, Longinojan, Fastholman ja Malmin lentokentän ympäristö, Arabianrannan ranta-alue, Annalan puiston alue, Vantaanjoen varsi, Mustikkamaa, Viikin puulajipuisto ja Viikin pellot, Saunalahden luonnonsuojelualueen ympäristö ja Fastholma Herttoniemessä, Kivinokka, Herttoniemen kartanopuisto-Porolahdenpuisto, Roihuvuorta ympäröivät puisto- ja kallioalueet, Strömsinlahden puisto ja Mustapuron alue Roihuvuoren ja Marjaniemen välissä, Henrik Borgströmin puisto ja Stansvikin kartanon ympäristö Laajasalossa, Vartiokylänlahden rannat sekä Aurinkolahden kanavan ympäristö, Uutela ja Kallahdenniemi.

Toimitila-alueet eivät juurikaan saaneet hyvän kävely-ympäristön mainintoja.

Kuva 10. Helsingin hyvien kävely-ympäristöjen paikannukset yleiskaava-alueittain



Kuva 11. Vastaajien hyviksi mainitsemien kävely-ympäristöjen keskittymät.



3.1.2 Hyvien kävely-ympäristöjen elementit kategorioittain

Hyvä kävely-ympäristö -kysymyksen avovastaukset tuottivat koko kaupungin alueella 1446 mainintaa (taulukko 10.). Koko kaupungin tasolla hyvä kävely-ympäristö liittyi useimmiten viheralueisiin. Toiseksi eniten, mutta jo huomattavasti vähemmän, mainintoja saivat kävelyalueet ja -reitit. Kolmanneksi eniten mainintoja saivat ranta-alueet. Neljänneksi suurin kategoria oli rakennettu ympäristö, jota seurasivat kategoriat autoliikenne ei hallitsevaa, maisemat ja näkymät sekä rauhallinen ympäristö. Nämä seitsemän kategoriaa kattoivat yli 76 prosenttia vastauksista.

Hyvien kävely-ympäristöjen avovastausten aineistosta laadittiin myös sanapilvi, jossa korostuivat lukumääräisesti seuraavat sanat (kuva 12.).

Kuva 12. Sanapilvi hyvien kaupunkiympäristöjen avovastauksista.



Kategoria	Luokiteltujen mainintojen määrä	Luokiteltujen mainintojen %-osuus
Viherympäristö	395	27,3 %
Kävelyalueet ja -reitit	167	11,6 %
Ranta-alueet	143	9,9 %
Rakennettu ympäristö	113	7,8 %
Autoliikenne ei hallitsevaa	101	7,0 %
Maisemat ja näkymät	96	6,6 %
Rauhallinen ympäristö	88	6,1 %
Toiminnot	65	4,5 %
Liikennemuodot erotettu toisistaan	46	3,2 %
Yllättävyys, kiinnostavuus ja vaihtelevuus	42	2,9 %
Ei estevaikutuksia	41	2,8 %
Valaistus	24	1,7 %
Istumismahdollisuudet	21	1,5 %
Melutaso	19	1,3 %
Ihmiset	19	1,3 %
Yleinen siisteys	18	1,2 %
Turvallinen	12	0,8 %
Sijainti lähellä	12	0,8 %
Talvikunnossapito	11	0,8 %
Ilmanlaatu	9	0,6 %
Tuulisuus ja muut sääilmiöt	2	0,1 %
Orientoitavuus	1	0,07 %
Näkyvyys	1	0,07 %

Taulukko 10. Hyvä kävely-ympäristö -avovastauksista eri kategorioihin poimittujen vastausten määrät koko kaupungin tasolla.

Yleiskaava-alueittain tarkasteltuna hyvän kävely-ympäristön avovastausmainintoja keräsi eniten virkistys- ja viheralueet (726 tai 50,2 %), toiseksi eniten asuntovaltaiset A -alueet (404 tai 27,9 %) ja kolmanneksi eniten kantakaupunki C2 -alue (253 tai 17,5 %). Ydinkeskustan liike- ja palvelukeskusta C1 keräsi neljänneksi eniten mainintoja (50 tai 3,5 %). Lähikeskustat C3 ja muut liike- ja palvelukeskustat C1 keräsivät vain vähän mainintoja (7 tai 0,5 % ja 6 tai 0,4 %).

Yleiskaava-alueittain tarkasteltuna eniten hyvän kävely-ympäristön mainintoja keränneet kategoriat olivat seuraavat (taulukko 11.):

Taulukko 11. Hyvä kävely-ympäristö: viisi eniten vastauksia kerännyttä kategorialle yleiskaava-alueittain. Yleiskaava-alueista muut liike- ja palvelukeskustat C1- ja lähikeskustat C3 -alueet keräsivät vain vähän vastauksia. Kyseiset alueet on jätetty tämän analyysin ulkopuolelle.

Yleiskaava-alue	Viisi eniten mainintoja kerännyttä kategorialle
Virkistys- ja viheralue	1. viherympäristö 2. kävelyalueet ja -reitit 3. ranta-alueet 4. maisemat ja näkymät 5. rauhallinen ympäristö
Asuntovaltaiset A -alueet	1. viherympäristö 2. kävelyalueet ja -reitit 3. rakennettu ympäristö 4. rauhallinen ympäristö 5. ranta-alueet
Kantakaupunki C2 -alue	1. viherympäristö 2. autoliikenne ei hallitsevaa 3. rakennettu ympäristö 4. ranta-alueet 5. rauhallinen ympäristö
Ydinkeskustan liike- ja palvelukeskusta C1 -alue	1. autoliikenne ei hallitsevaa 2. kävelyalueet ja -reitit 3. viherympäristö 4. rakennettu ympäristö 5. toiminnot

Hyvän kävely-ympäristön viiden mainituimman kategorian joukossa eri yleiskaava-alueilla olivat yleisimmin seuraavat kategoriat (taulukko 12.):

Taulukko 12. Hyvä kävely-ympäristö: kategoriat viiden mainituimman kategorian joukossa eri yleiskaava-alueilla, lukumäärät. Kategorioiden keskinäinen järjestys taulukossa perustuu niiden korkeimpiin sijoittumisiin viiden mainituimman kategorian joukossa eri yleiskaava-alueilla. Muut liike- ja palvelukeskustat C1- ja lähikeskustat C3 -alueet keräsivät vain vähän vastauksia. Kyseiset alueet on jätetty tämän analyysin ulkopuolelle.

Kategoria	Viiden mainituimman kategorian joukossa	Mainituin	Toiseksi mainituin
Viherympäristö	4/4	3/4	-
Autoliikenne ei hallitsevaa	2/4	1/4 (jaetusti)	1/4
Kävelyalueet ja -reitit	3/4	1/4 (jaetusti)	2/4 (toinen jaetusti)
Rakennettu ympäristö	3/4	-	1/4 (jaetusti)
Ranta-alueet	3/4	-	-
Rauhallinen ympäristö	3/4	-	-
Maisemat ja näkymät	1/4	-	-
Toiminnot	1/4	-	-

Prosentuaalisesti suurimman osuuden kaikista hyvän kävely-ympäristön maininnoista kullakin yleiskaava-alueella keränneet kategoriat olivat seuraavat (taulukko 13.):

Taulukko 13. Hyvä kävely-ympäristö: yli 20 prosenttia maininnoista sekä yli 10 prosenttia, mutta alle 15 prosenttia maininnoista keränneet kategoriat yleiskaava-alueittain. Muut liike- ja palvelukeskustat C1- ja lähikeskustat C3 -alueet keräsivät vain vähän vastauksia. Kyseiset alueet on jätetty tämän analyysin ulkopuolelle.

Yli 20 prosenttia maininnoista	Alue
Viherympäristö 31 %	Asuntovaltaiset A-alueet
Viherympäristö 28,5 %	Virkistys- ja viheralue
Autoliikenne ei hallitsevaa, 22 %	Ydinkeskustan liike- ja palvelukeskusta C1 -alue
Yli 10 prosenttia, mutta alle 15 prosenttia maininnoista	
Kävelyalueet ja -reitit 14 %	Virkistys- ja viheralue
Autoliikenne ei hallitsevaa 13,8 %	Kantakaupunki C2 -alue
Ranta-alueet 13,5 %	Virkistys- ja viheralue
Viherympäristö 12 %	Ydinkeskustan liike- ja palvelukeskusta C1 -alue
Kävelyalueet ja -reitit 11,4 %	Asuntovaltaiset A-alueet
Rakennettu ympäristö 11,1 %	Kantakaupunki C2 -alue
Rakennettu ympäristö 10 %	Ydinkeskustan liike- ja palvelukeskusta C1 -alue
Toiminnot 10 %	Ydinkeskustan liike- ja palvelukeskusta C1 -alue

3.1.3 Hyvien kävely-ympäristöjen positiivisten piirteiden luonne

Viherympäristö-kategoriaan luokitellut vastaukset pitivät sisällään luontoalueita, kuten metsiä ja näyttäviä avokallioalueita ja kalliojyrkänteitä. Metsän luonnontilaisuus, lähes koskematon luonto, luonnon monimuotoisuus ja monipuolisuus sekä luonnonrauha olivat tärkeäksi koettuja piirteitä. Luonnonsuojelualueita, vanhaa ikimetsää ja suuria hienoja yksittäisiä puita arvostettiin. Kokemuksellisesti tärkeinä pidettiin havaintoja erilaisista metsäneläimistä. Eri lintulajit, siilit, rusakot, ketut, supikoirat, mäyrät, lumikot, oravat, liito-oravat, metsäkauriit, lepakot, peurat ja jopa hirvet sekä kotieläimistä hevoset olivat Helsingin metsissä havaittua lajistoa. Linnunlaulu, puiden humina, luonnon tuoksut, laho- ja kelpuut, vehreät sammalet, muinaisranta, pirunpelto sekä eri metsätyyppejä mainittiin erillisinä tunnelmaa luovana elementtinä. ”Kevätkesällä metropuistikossa laulaa satakieli”.

Metsät olivat lenkkeilyn, ulkoilun, retkeilyn, mietiskelyn ja hiljentymisen, marjastuksen, sienestyksen ja kielojen poimimisen paikkoja. Metsän suuri koko näyttäytyi positiivisessa valossa, mutta myös pienempiä metsiä arvostettiin. Kaupungin ja luonnon rinnakkaiseloä ihailtiin, oltiin ”metsässä kaupungissa”, ”kaupungissa ja luonnossa samaan aikaan”, ”kaupungin hälystä kivenheiton päässä”, ja hienoa oli ”metsäisyys tiiviin asuinalueen keskellä”, ”aika luonnontilainen paikka näinkin lähellä keskustaa”. Metsän tuntu ja luontokohteen sijainti ”kaukana kaupungin kiireistä” koettiin tärkeänä, mutta joskus metsän tuntu oli saavutettavissa myös pienemällä metsäalueella: ”lähimetsä, jossa voi kuvitella olevansa syvemmällä metsässä”. Pienilläkin metsäalueilla koettiin olevan merkitystä: ”Metsäläntti on pieni, mutta silti alueen keuhkot”, ”pieni pala luontoa kaupungin keskellä”. Lähimetsiä pidettiin arvossa, myös lasten leikin ja retkien, koirien ulkoilutuksen ja ”arjen paranta-



Kuva 13. Taiteilijan näkemys hyvästä kävely-ympäristöstä asukkaiden vastausten pohjalta (Tapani Rauramo).

misen” näkökulmasta. Myös metsäpolkujen runsaus ja sopivat reitit, maaston vaihtelevuus mainittiin positiivisina piirteinä. Muista luontoympäristöistä mainittiin luonnonniityt ötököineen ja luonnonkukkineen. Vuodenajat toivat viheralueille omat viehättävinä koetut ominaispiirteensä: kevät linnunlaulun, alkukesä kukat, kesä vehreyden, syksy pihlajat ja talvi lumiset rinteet.

Myös puistot saivat runsaasti mainintoja. Viheralueen jatkuvuus, se että ”luonto on koko ajan lähellä”, oli tärkeää. Puistojen lisäksi mainintoja saivat vanhat

kartanoympäristöt, viljelypalstat kukkineen, siirtola-puutarhat, peltoalueet, pienemmät puistikot ja taskupuistot, jätemäet sekä arboretumit. Hienot istutukset, erityisesti kukkaistutukset, ja kukkivat puut ja pensaat olivat arvostettuja. Myös vehreää katukuvaa, kuten puistomaisia kaupunkibulevardeja ja puukujanteita, niin vaahtera-, paju- ja omenapuukujia kuin mäntybulevardeja sekä puistomaisia pihvoja pidettiin arvossa. Paikoin ne ”tekevät jalkakäytävästä vehreän tunnelin”. Lisääntynyt vehreys näyttäytyi positiivisena. Istutukset toivat paikoin myös suojaa liikenteen ja jalankul-

kualueen väliin. Osa kaupunginosista oli metsäisiä, puistomaisia tai puutarhamaisia, ja ”luonto ikään kuin virtaa kaupunginosan sisään, pihapiirit ovat avoimia puistoja ja pieniä metsiköitä”. Mahdollisuutta kulkea metsän tai muun viheralueen läpi esimerkiksi osana työ- tai asiointimatkaa tai matkaa metrolle, ja siten välttää vaihtoehtoinen enemmän liikennöity kävelyreit-tireitti, arvostettiin.

Luontoa ja muita viheralueita innostuttiin kuvaaman muun muassa seuraavilla positiivisilla tai positiiviksi tarkoitetuilla adjektiiveilla: upea, kaunis, nätti, ihana, mahtava, hyvä, erittäin hyvä, erinomainen, puhdas, viihtyisä, viehättävä, rauhallinen, ei liian ruuhkainen, kiva, siisti, miellyttävä, runsas, synkkä, rehevä, rikas, villi, rehottava, epätasainen, avara, hyvin hoidettu, hoitamaton, paras, tunnelmallinen, turvallinen, nautinnollinen, lumoava, voimaannuttava ja mielenkiintoinen.

Luonnon ja viheralueiden koettiin rauhoittavan, rentoututtavan, irrottavan arjesta, virkistävän, pitävän lihasistoa yllä, tuovan mielelle rauhaa ja lepoa sekä ”helli-vän sielua”. Viheralueiden koettiin olevan välttämätön henkireikä, keitaita kaupungissa, lähiluontoparatiiseja, parasta lääkettä terveydelle ja paikkoja, joissa voi opia monenlaista luontoa tarkkailemalla. Helsinkiläisen luonnon erityisyyttä korostettiin: ”tällaista ei Euroopan pääkaupungeista löydy muualta”, ”upea osa suomalais-ta luontoa”. Kallvikinniementietä mainostettiin ”Vuo-saaren ja Helsingin Punkaharjuna”. Huolta kannettiin luontoalueiden lisääntyvän käytön kuluttavista vaikutuksista sekä luontoalueiden jäämisestä rakentamisen alle. Muistutettiin, että ”sellaista kauneutta ei voi ostaa rahalla”. Pidettiin tärkeänä, että ”kaupunkisuunnittelun lähtökohtana on kunnioitus luontoa kohtaan”.

Kävelyalueet ja -reitit -kategoriaan ryhmitellyt vastaukset liittyivät kävelyteiden, jalkakäytävien ja kävelyalueiden leveyteen (myös kapeita polkuja pidettiin

paikoin hyvänä), sijaintiin molemmiin puolin katuja, kävelyreittien ja kulkuväylien selkeyteen, linjauksiin, yhdistävyyteen ja jatkuvuuteen sekä kävelyteiden hyvään kunnossapitoon. Osa arvosti pinnanmuotoja, monipolkuisuutta, reittivaihtoehtoja, reittien risteilevyyttä sekä merkitsemättömiä, epävirallisia reittejä. Virkistys-alueilla hiekkateitä pidettiin erityisessä arvossa, niin tunnelman kuin lenkkeilyn kannalta pehmeän pinnan takia. Ulkoilureiteillä arvostettiin reitin kiertävää, ympärämäistä muotoa. Muita hyviksi mainittuja pintoja jalan liikkumiselle olivat ”luonnollinen kävelyalusta”, kivituikka, nurmikko ja puru, joka oli jalan alla joustavana materiaalina hyvä paitsi juoksijoille, myös nivelrikkoisille. Pitkospuut saivat myös mainintoja mieluisana kävely-ympäristönä. Usein oli vain yksinkertaisesti mainittu, että jotkin kävely-ympäristöt, -tiet, -polut tai -reitti ovat erinomaisia, parhaita, hyviä, kivoja, mukavia, miellyttäviä, moitteettomia, täydellisiä, mielenkiintoisia, hienoja, toimivia, upeita tai helppoja. Vastikään kunnostetut reitit saivat kiitosta. Pyörien poissaoloa kävelyreiteiltä pidettiin tärkeänä. Metsäreitit ja rantoja myötäilevät reitit olivat suosiossa. Keskustassa kävelykadut Keskuskatu ja Mikonkatu mainittiin – jälkimmäinen pääosin hyvänä.

Ranta-alueet-kategorian vastaukset korostivat veden ja rantojen läheisyyttä hyvinä kävely-ympäristöinä: meri, meren läheisyys, merellisyys, merenrannat, saaret, rantakivet- ja kalliot, lahdenpohjukat, laguunit, joet, jokivarret, virtaavat kosket, purot, ojat, lammet, kanavat, vesiputoukset, rantareitit ja -tiet sekä laineiden liplatus saivat mainintoja. Pidettiin tärkeänä, että Helsingin rannat ovat saavutettavissa, vapaita ja kaikille avoimia. Yhtenäiset reitit korostuivat. Kyselyalustalle oli myös ladattu varsin suuri määrä, usein tunnelmallisia valokuvia, joissa meri ja metsät korostuivat hyvinä kävely-ympäristöinä. Enemmistö valokuvista oli muuttaman vastaajan lataamia. Vastauksissa on mereen liittyen jopa lähes runollisia kuvauksia:

”Skatanniemen kalliot ovat huippupaikka kovalla tuulella, kun avomeri tyrskyää rantakallioihin. Voi melkein kuvitella olevansa ”Myrskyluodon Maija”.

Vesistöissä vastaajia viehättävät vesielementin lisäksi eläimet, kuten vesilinnut sekä kutemaan nousseiden kalojen vaellus. Vesiympäristöt saivat positiivisia adjektiiveja, kuten kaunis, uskomattoman kaunis, upea, ihana, lumoava, miellyttävä, hyvä, hieno, viihtyisä, virkistävä, mukava, kiva, siisti ja rauhallinen.

”Sielu lepää, kun kiertää saaren rantatietä”.

Rakennettu ympäristö -kategorian maininnat jakautuvat hyvin monenlaisiin asioihin. Vanhat ja kauniit rakennukset ja mielenkiintoinen arkkitehtuuri saavat runsaasti mainintoja. Erilaiset rakennetut ympäristöt ovat selvästikin arvokas osa kävelykokemusta. Kartanoympäristöt, huvilat, siirtolapuutarhojen pienet mökit, kesämajat, museoalueet, historialliset miljööt, kaupunki- ja kulttuuriympäristöt, omakotitaloalueet, hautausmaat ja haudat, linnoitteet ja tykkitiet, sillat, vesitornit, tornit, lentokenttä, venesatamat, laivat ja purjeveneet, hieno alikulkusilta ja ”ahdistavien tunnel-leiden” puuttuminen, mattolaiturit, infotaulut, taidet-okset, seinämaalaukset ja valotaide luovat vastaajien mukaan viihtyisää kävely-ympäristöä. Kokonaisista kaupunginosista mainintoja saavat vanhat kivi-kaupunginosat, kuten Kruununhaka, ”urbaani Aurinkolahti” sekä pientalovaltaiset puutaloalueet, kuten Puu-Vallila. Huomiota saavat myös laadukkaat julkiset ulkotilat, ”kivat” kadut ja aukiot sekä luonnon ja kaupungin suhde. Jopa rakennusmateriaaleihin, kuten katukiveykseen ja puun käyttöön sillan rakennusmateriaalina sekä materiaalien vaihtelevuuteen ja ympäristön viimeistelyn laatuun kiinnitetään huomiota.

Myös mukavaksi ja miellyttäväksi mainittu ”ihmisen mittakaava” nousee esille, niin rakennusten koon kuin katujen ja kujien kapeuden ja tunnelmallisuuden osalta. Ruutukaavasta poikkeaminen, sokkeloisuus, kadun mutkittelu ja maastonmuotojen myötäily sekä vähäiset korkeuserot mainitaan positiivisina piirteinä. Huomiota saa myös korttelirakenne: niin ”mukava oikea kaupunki”, reitit yhteispihojen läpi, julkisen ja puolijulkisen tilan erottelu, avoimet korttelit ja metsälähiömainen rakenne. Myös rakennetun ympäristön muutoksen seuraaminen mainitaan kiinnostavana osana kävelyä. Historiallisten ympäristöjen säilyttäminen nähdään tärkeänä.

Autoliikenne ei hallitsevaa -kategoriassa positiivisena näyttäytyy kaikenlaisen moottoriliikenteen vähäisyys, autojen alhaiset nopeusrajoitukset ja hitaat nopeudet, autojen ja autoteiden sijoittuminen kauemmaksi sekä täysin autottomat ympäristöt ja laajemmat vyöhykkeet ilman risteyksiä ja liikennevaloja. ”Voi kävellä kilometritolkulla ylittämättä yhtään autotietä”. Keskuskadun kävelykatu mainitaan hyvänä katuna. Kävelyalueille kaivataan tolppia, jotka pitäisivät autot poissa. Tolppien katsotaan toimivan siellä missä niitä on. Autojen vähäisyys ja autottomuus vaikuttavat vastaajien viihtyisyyteen ja turvallisuuden tunteeseen.

Maisemat ja näkymät -kategoriassa korostuu maisemien ja näkymien merkitys hyvälle kävely-ympäristölle. Erityisesti merimaisemat korostuvat, mutta myös luonto-, metsä-, kallio-, pelto- ja kulttuurimaisemat sekä erilaiset kaupunkimaisemat mm. veneineen, rakennusrintamineen ja teollisuusrakennuksineen, saavat mainintoja. Pelloista auringonkukkapellot mainitaan erikseen. Maisemissa tärkeää on yleensä maiseman avaruus ja näkyvyys kauas, esimerkiksi avomerelle, mikä mahdollistaa auringonlaskun katselemisen, talvellakin. Maisemia kehutaan mahtaviksi, upeiksi, makeiksi, ihaniksi, lumoaviksi, miellyttäviksi, kauniiksi,

kivoiksi, mukaviksi, hienoiksi, mielenkiintoisiksi, rauhallisiksi ja jännitykselliseksi. Luontomaiseman mainitaan rentouttavan ja poistavan stressiä. Maisemat korostuvat myös vastaajien ottamissa, usein maisemamaalauksia muistuttavissa, valokuvissa.

Rauhallinen ympäristö -kategoriassa korostuvat tunnelmaltaan rauhalliset kävely-ympäristöt, kuten virkistysalueet, kadut, reitit, asuinalueet ym.

Toiminnot-kategoriassa hyvä kävely-ympäristö tarjoaa erilaisia toimintoja. Mainintoja saavat kahvilat ja terassipöydät jalkakäytävällä, kesä-, latu- ja konttikahvilat, kesäravintolat, kioskit, elävät kadut, kiinnostavat kivijalkapalvelut ja näyteikkunat, kukkakaupat, putiikit, luksuskaupat, sauna, museo, kirkko, oopperatalo ja Lapinlahden Lähde. Edelleen mainintoja saavat leikki-, koira- ja liikuntapuistot, kuntoiluvälineet, kuntoportaat, uimarannat ja hiihtoladut. Myös tapahtumilla on merkitystä: kesätapahtumat, juhannusjuhlat ja puistojooga mainitaan. Toimintoja ovat myös juokseminen, pyöräily, hiihtäminen, luistelu, pulkkailu, pallon potkiminen, mölkky, petanque, skeittaus, kallioilla kiipeily, sup-lautailu, koiran ulkoilutus, leikkiminen, majojen rakentelu, auringonotto, lukeminen, meditointi, piknik ja eväiden syöminen, marjojen ja sienten poiminta, puuhastelu viljelyspalstoilla ja lentokoneiden katselu.

Liikennemuodot erotettu toisistaan -kategoria saa mainintoja ympäristöistä, joissa pyöräily, jalankulku ja autoilu ovat selkeästi ja turvallisesti erotettu toisistaan. Selkeät merkinnät ja kävelyalueen riittävä leveys korostuvat. Vastaajat kokevat tärkeänä, että kävellessä ei tarvitse varoa ja väistellä muita liikennevälineitä. Kulkuneuvojen vähäisyys koetaan positiivisena. Maininnan saa myös Itä-Pasilan ratkaisu, jossa jalankulkijat ja autot kulkevat eri tasossa.

Yllättävyys, kiinnostavuus ja vaihtelevuus -kategoriasa korostuvat ympäristön monipuolisuuden, mielenkiintoisuuden ja omalaatuisuuden merkitys kävely-ympäristön kiinnostavuuden kannalta. Vastaajat kertovat pitävänsä ympäristöistä, joissa on paljon katseltavaa ja jotka kutsuvat tutkimaan. Vaihteleva maasto, maisema, katutila, paljon nähtävää kivijalassa, useat reitinvaihtoehdot sekä mielenkiintoiset ”kontrastit tiiviin kaupungin ja avaran luonnon välillä” saavat mainintoja. ”Kävelylvauhdilla jatkuvasti uutta ja mielenkiintoista katseltavaa.”

Ei estevaikutuksia -kategoriassa korostuu esteettömyyden, suorien, lyhyiden ja nopeiden kävely-yhteyksien merkitys. Oikotiet, -reitit ja -polut, sillat ja hyvät alikulkutunnelit, hidastavien liikennevalojen puuttuminen, tasaiset reitit, reittien määrä ja joukkoliikenteen saatavuus tarvittaessa saavat mainintoja. Vastaajilla oikoreittejä menee mm. metsien ja korttelien läpi. Oikoreitit nopeuttavat matkaa joukkoliikenteen pysäkil-le tai iltakävelylle virkistysalueelle (esim. Isoisänsilta Mustikkamaalle) sekä ”motivoivat kulkemaan työmatkat jalan tai pyörällä”.

Valaistus-kategoriassa korostuu valoisuus, hyvä valaistus, tyylikäs valaistus, tunnelmallinen valaistus, sopiva valaistus, valaistut tiet, varjostavien rakennusten puuttuminen, hyvä valaistus pimeällä ja toisaalta positiivisina piirteinä myös varjoisuus ja pimeys: katuvalot eivät häiritse, näkyvät revontulet ja taivas. Maininnan saa myös kesäinen ilta-aurinko.

Istumismahdollisuudet-kategoriassa mainitaan istumiselle soveltuvia elementtejä: penkkejä, tuolit, lepotuolit, porrastetut penkereet, portaita, nurmikoita, kallioita, rantakiviä. Positiivisena mainitaan se, että on erilaisia paikkoja istuskella ja ettei nurmikolla ole kanda-

Melutaso-kategoriassa korostuu meluttomuus ja hiljaisuus, erityisesti liikenteen melun puuttuminen. Täysin hiljaista ei välttämättä tarvitse olla, lehtien humina ja ”mukava äänimaisema” koetaan positiivisena.

Ihmiset-kategoriassa ihmisten suuri määrä tai sopiva määrä ja eläväisyys näyttäytyvät yhtäältä positiivisena, toisaalta myös ihmisten vähäinen määrä ja yksityisyys nähdään paikoin positiivisena. Ihmiset tuovat tunnelmaa, turvallisuutta ja katseltavaa. Mainintoja saavat kansainväliset ihmiset ja turistit, lapset, erilaiset ihmiset ja iloiset veneilijät. Mainitut ihmiset istuskelevat kanavan varrella, ulkoilevat ja viettävät aikaa kaupunkitiloissa.

Yleinen siisteys-kategoriassa mainintoja saavat roskakorit, siistinä pidetty, hyvin hoidettu ja puhdas ympäristö.

Turvallinen-kategoriassa mainitaan kävely-ympäristöjä, jotka ovat turvallisia tai tuntuvat turvallisilta kaikkina vuorokauden aikoina, myös pimeällä, pimeinä iltoina ja yöllä ja ovat terveellisiä kävely-ympäristöjä. Lisäksi korostuvat ympäristöt, joissa lapsilla on turvallista juoksennella ympäriinsä ja kävellä kouluun.

Sijainti lähellä -kategoriassa korostuu kohteen läheisen sijainnin merkitys kävelylle liikkumisen muotona. Lähellä kotia sijaitsevat luontoalueet, uimaranta, joukkoliikenteen pysäkki, palvelut ym. saavat mainintoja.

Talvikunnossapito-kategoriassa painotetaan hyvän talvikunnossapidon merkitystä hyvälle kävely-ympäristölle. Erikseen maininnan saavat ydinkeskustan lämmitetyt kävelykadut ja jalkakäytävät, jotka tekevät kävelyalueista sulan talvellakin.

Ilmanlaatu-kategoriassa korostuvat liikenteen päästöistä vapaa, pölytön ja puhdas hengitysilma sekä raiakas meri-ilma ja -tuuli.

Tuulisuus ja muut sääilmiöt -kategoriassa on vain vähän vastauksia. Kuumalla säällä viileät ympäristöt ja toisaalta aurinkoisuus saavat maininnan.

Orientoitavuus-kategoriassa korostetaan selkeitä kävelyteitä.

Näkyvyys-kategoriassa korostetaan kohteen sopivuutta tienilytykseen.

3.1.4 Hyvien kävely-ympäristöjen parannusehdotukset kategorioittain

Hyviksi koettujen kävely-ympäristöjen parannusehdotuksia (taulukko 14.) annettiin koko kaupungin tasolla yhteensä 456 kappaletta. Eniten parannusehdotuksia tuli yleinen siisteys -kategoriaan. Toiseksi eniten ehdotuksia tuli viherympäristö- ja kolmanneksi eniten rakennettu ympäristö -kategoriaan. Hyvä sellaisenaan -kategoria keräsi neljänneksi eniten mainintoja. Seuraavaksi eniten ehdotuksia keräsivät kategoriat kävelyalueet ja -reitit, istumismahdollisuudet, jalankulku ja pyöräily sekoittuvat, toiminnot ja hallitsematon auto-liikenne. Yhdessä nämä yhdeksän kategoriaa kattoivat noin 81 prosenttia ehdotuksista.

Taulukko 14. Hyvän kävely-ympäristön parannusehdotukset -avovastauksista eri kategorioihin poimittujen vastausten määrät koko kaupungin tasolla.

Kategoria	Luokiteltujen mainintojen määrä	Luokiteltujen mainintojen %-osuus
Yleinen siisteys	66	14,5 %
Viherympäristö	61	13,4 %
Rakennettu ympäristö	46	10,1 %
Hyvä sellaisenaan	43	9,4 %
Kävelyalueet ja -reitit	40	8,8 %
Istumismahdollisuudet	33	7,2 %
Jalankulku ja pyöräily sekoittuvat	31	6,8 %
Toiminnot	28	6,1 %
Hallitsematon auto-liikenne	21	4,6 %
Valaistus	19	4,2 %
Orientoitavuus	15	3,3 %
Talvikunnossapito	14	3,1 %
Estevaikutukset jalankululle	10	2,2 %
Pyöräilijöiden aiheuttamat uhat	10	2,2 %
Melu	7	1,5 %
Turvallisuus	4	0,9 %
Ranta-alueet	2	0,4 %
Rauhallisuus	1	0,2 %
Maisemat	1	0,2 %
Näkyvyys	1	0,2 %
Tuulisuus ja muut sääilmiöt	1	0,2 %

Yleiskaava-alueittain tarkasteltuna hyvän kävely-ympäristön parannusehdotuksia keräsi eniten virkistys- ja viheralueet (202 tai 44,3 %). Tämä on varsin luontevaa, koska kyseinen alue keräsi myös eniten mainintoja hyvistä kävely-ympäristöistä. Toiseksi eniten mainintoja saivat asuntovaltaiset A -alueet (164 tai 36 %), kolmanneksi eniten kantakaupunki C2 -alue (69 tai 15,1 %) ja neljänneksi eniten ydinkeskustan liike- ja palvelukeskusta C1 (11 tai 2,3 %). Lähikeskustat C3 -alueet ja muut liike- ja palvelukeskustat C1 saivat vain vähän mainintoja (4 tai 0,9 % ja 2 tai 0,4 %).

Yleiskaava-alueittain tarkasteltuna eniten hyvän kävely-ympäristön parannusehdotuksia keränneet kategoriat olivat seuraavat (taulukko 15.):

Yleiskaava-alue	Viisi eniten mainintoja kerännyttä kategoriaa
Virkistys- ja viheralue	Yleinen siisteys, viherympäristö, jalankulku ja pyöräily sekoittuvat, istumismahdollisuudet, hyvä sellaisenaan, kävelyalueet ja reitit (kahdessa viimeisessä sama määrä mainintoja)
Asuntovaltaiset A -alueet	Rakennettu ympäristö, yleinen siisteys, hyvä sellaisenaan, viherympäristö, kävelyalueet ja -reitit
Kantakaupunki C2 -alue	Viherympäristö, kävelyalueet ja -reitit, yleinen siisteys, rakennettu ympäristö, estevaikutukset jalankululle
Ydinkeskustan liike- ja palvelukeskusta C1 -alue	Toiminnot, hallitsematon autoliikenne, rakennettu ympäristö, viherympäristö, hyvä sellaisenaan, kävelyalueet ja -reitit, istumismahdollisuudet (neljässä viimeisessä sama määrä mainintoja)

Taulukko 15. Hyvän kävely-ympäristön parannusehdotukset: viisi eniten vastauksia kerännyttä kategoriaa yleiskaava-alueittain. Muut liike- ja palvelukeskustat C1- ja lähikeskustat C3 -alueet keräsivät vain vähän vastauksia. Kyseiset alueet on jätetty tämän analyysin ulkopuolelle.

Hyvän kävely-ympäristön parannusehdotusten viiden mainituimman kategorian joukossa eri yleiskaava-alueilla olivat yleisimmin seuraavat kategoriat (taulukko 16.):

Taulukko 16. Hyvän kävely-ympäristön parannusehdotukset: kategoriat viiden mainituimman kategorian joukossa eri yleiskaava-alueilla, lukumäärät. Kategorioiden keskinäinen järjestys taulukossa perustuu niiden korkeimpiin sijoittumisiin viiden mainituimman kategorian joukossa eri yleiskaava-alueilla. Muut liike- ja palvelukeskustat C1- ja lähikeskustat C3 -alueet keräsivät vain vähän vastauksia. Kyseiset alueet on jätetty tämän analyysin ulkopuolelle.

Kategoria	Viiden mainituimman kategorian joukossa	Mainituin	Toiseksi mainituin
Yleinen siisteys	3/4	1/4	1/4
Viherympäristö	3/4	1/4	1/4 (jaetusti)
Rakennettu ympäristö	3/4	1/4	-
Toiminnot	1/4	1/4	-
Kävelyalueet ja -reitit	4/4	-	1/4
Hallitsematon autoliikenne	1/4	-	1/4
Jalankulku ja pyöräily sekoittuvat	1/4	-	1/4 (jaetusti)
Istumismahdollisuudet	2/4	-	-
Hyvä sellaisenaan	3/4	-	-
Estevaikutukset jalankululle	1/4	-	-

Yli 15 prosenttia, mutta alle 20 prosenttia maininnoista	Alue
Yleinen siisteys 17,3 %	Virkistys- ja viheralue
Rakennettu ympäristö 15,2 %	Asuntovaltaiset A-alueet
Yli 10 prosenttia, mutta alle 15 prosenttia maininnoista	
Yleinen siisteys 14,6 %	Asuntovaltaiset A-alueet
Viherympäristö 13,4 %	Asuntovaltaiset A-alueet, virkistys- ja viheralue
Hyvä sellaisenaan, 13,4 %	Asuntovaltaiset A-alueet
Jalankulku ja pyöräily, 11,9 %	Virkistys- ja viheralue

Taulukko 17. Hyvän kävely-ympäristön parannusehdotukset: yli 15 prosenttia maininnoista, mutta alle 20 prosenttia maininnoista sekä yli 10 prosenttia, mutta alle 15 prosenttia maininnoista keränneet kategoriat yleiskaava-alueittain. Muut liike- ja palvelukeskustat C1- ja lähikeskustat C3 -alueet keräsivät vain vähän vastauksia. Kyseiset alueet on jätetty tämän analyysin ulkopuolelle.

Prosentuaalisesti suurimman osuuden kaikista hyvän kävely-ympäristön parannusehdotuksista kullakin yleiskaava-alueella keränneet kategoriat olivat seuraavat (taulukko 17.)

3.1.5 Hyvien kävely-ympäristöjen parannusehdotusten luonne

Hyviksi koettujen kävely-ympäristöjen parannusehdotukset liittyivät useimmiten yleinen siisteys -kategoriaan. Ehdotukset liittyivät roskakorien, nykyistä suurempien roskakorien sekä julkisten vessojen määrän lisäämiseen, roskakorien tiheämpään tyhjentämiseen ja julkisten tilojen ylläpidon parantamiseen ja siisteyden valvomiseen, sillä ”välillä on tunne, että olet roskakuilussa”. Puistoissa ärsyttivät koirien ja hanhien jätökset. Tupakan tumpit mainittiin myös erikseen. Ojan paha haju sai maininnan. Mainintoja saivat myös

lumien läjittämisen jälkeen jätetyt roskat. Roskaa mainittiin olevan kaduilla, tunneleissa, puistoissa, rannoilla, bussipysäkeillä, taloyhtiön tontilla, kanavassa ja ensimmäisen maailmansodan aikaisissa linnoituksissa.

Viherympäristö-kategorian parannusehdotukset liittyivät usein luonnonympäristön säilyttämiseen mahdollisimman luonnontilaisina ja koskemattomina. Toivottiin myös uutta luonnonsuojelualuetta Broändan purolaaksoon. Vastauksissa toivottiin metsänhoidon avohakkuiden, puiden kaatamisen ja karsimisen sekä pusikoiden siistimisen välttämistä, ja pyydettiin, että puut saisivat kasvaa rauhassa. Teiden varsille ehdotettiin villikasvipeltoja hyönteisiä varten – toisaalta osa halusi nurmet leikattavan punkkien takia. Osa toivoi puiston hoitamista, kasvien hoitoleikkausta, huonokuntoisten puiden kaatamista, kaatuneiden puiden siivoamista, pusikoiden, risukkojen sekä rannan heinikon ja lepikon raivaamista. Lisäksi toivottiin vihreyden, veh-

reyden ja puistomaisuuden lisäämistä erilaisin istutuksin, mm. kukkivin kasvein. Vihreyttä toivottiin mm. aukioille. Viheralueille ja -reiteille ei toivottu rakentamista – vaihtoehdoksi esitettiin teollisuusaluetta. Myöskään raideyhteyden rakentamista viheralueelle ei toivottu. Koirat toivottiin pidettävän viheralueilla kiinni lintujen pesimäaikaan. Jätkäsaarella toivottiin säilytettävän sataman laivojen mukana tulleita kasvilajeja.

Rakennettu ympäristö -kategoriaan liittyneet hyvien kävelyalueiden parannusehdotukset olivat varsin sekalaisia. Alikulkutunneli toivottiin maalattavan kirkkailla väreillä, betoni korvattavan paremmin sopivilla pintamateriaaleilla, sillan korvaamista vahvemmalla, turvakaidetta, reunakiveyksiä korjattavan, aitausta kaunistettavan, hiekkakenttä siirrettävän, lasten leikkipaikka aidattavan, toinen leikkipaikka uusittavan, liikuntatelineet uudistettavan, pienille koirille rakennettavan oma koiraitaus ja jalankulkijoille asennettavan huomioväli pelastusaseman eteen. Aukiolle toivottiin suihkulähdettä. Koska monet hyviksi koetut kävely-ympäristöt olivat viheralueita, niille tai niiden reunamille ei toivottu uutta rakentamista. Ei-toivottuina vastauksissa näyttyivät korkeat rakennukset ja liian massiiviset sekä rumat, ”harmaat kerrostalokompleksit”. Toisaalta myös täydennysrakentamista toivottiin, sillä tiiviissä kaupungissa nähtiin hyviä piirteitä kävelyn kannalta: ”tiivis kaupunki on automaattisesti hyvää jalankulku-ympäristöä, sillä alueella asuu paljon ihmisiä, mikä takaa mielenkiintoisen kivijalan runsaine palveluineen”. Toivottiin myös nykyistä laadukkaampia asuinalueita. Rakentamisessa toivottiin huomioitavan ihmisten reitit. Keskenäiset rakennushankkeet haluttiin viimeisteltävän. Malmin lentokentän säilyttäminen rakentamattomana sai useita mainintoja, toisaalta myös lentotoiminnan lopettamista toivottiin. Ehdotettiin myös katutaidetta, taideteoksia ja patsaita ja piknik-pöytiä. Autoilta pyydettiin otettavan tilaa, koska ”tila on tiiviissä kaupungissa niukkaa”.

Hyvä sellaisenaan -kategoria sai mainintoja, jotka yksinkertaisesti liittyivät kävely-ympäristön säilyttämiseen nykyisellään. Kyseisten ympäristöjen koettiin olevan jo valmiiksi hyviä.

Kävelyalueet ja -reitit -kategoriassa toivottiin leveämpiä jalankulkualueita, kävelyalueiden jatkuvuutta ja yhtenäisyyttä, kävelyreitien jatkumista läpi koko Helsingin ranta-alueen, saaren kiertävää rantareittiä, uusia kävelykatuja (mm. Pohjoisesplanadi edes kesäisin) ja kävelyteitä, parempia suojateitä, jalankulkualueiden parempaa kunnossapitoa ja kunnostamista (ongelmana olivat mm. epätasaisuudet, rikkinäinen laatoitus, seisova sadevesi, vetisyys ja mutaisuus), hiekkateiden säilyttämistä, lisää pururatoja, suoraa reittiä, polun säilyttämistä kapeana ja mutkaisena sekä kadun molempien puolien pitämistä kävelyalueina talvisin.

Istumismahdollisuudet -kategoriassa toivottiin lisää penkkejä, julkisia ajanviettopaikkoja sekä taukopaikkoja istumiseen, puistosta ja näkymistä nauttimiseen, kävelysten lepopaikoiksi. Erikseen toivottiin puisia penkkejä, joilla on lämmin istua sekä pieniä, vähäeleisiä ympäristöönsä soveltuvia istumispaikkoja.

Jalankulku ja pyöräily sekoittuvat -kategoriassa toivottiin eroteltuja kaistoja jalankulkijoille ja pyöräilijöille, pyörätien siirtämistä omille reiteilleen, pyöräkaistoja, leveämpää pyöräkaistaa ja pyöräväylien parempaa merkitsemistä.

Toiminnot-kategoriassa parannusehdotuksina toivottiin lisää palveluja, kauppaa, kahviloita ja elämää, kesäkahvilaa, kärry- ja vaunukahviloita, kioskia, kesäkioskia, talvitoimintaa, ravintoloita, kauppakeskuksen palvelutarjonnan monipuolistamista, aktiviteettitilaa vanhaan puutaloon, aukiolle lasten leikkipaikkaa tai skeittiparkkia, grillikatoksia, lintutornia, vintage-keskusta, lähiliikuntapaikkaa, kuntolaitetta vanhemmille ja

keinuja lapsille, lisää laitteita leikkipuistoon, juoksuporaita, sup-lautailu-, melonta- ja vesiaktiviteetteja, uusia jalkapallomaaleja, hiihtolatua, uintimahdollisuutta ja uimalaa. Vanha koulu toivottiin muutettavan juhlatilaksi, kahvilaksi, ravintolaksi, harrastetilaksi tai työtilaksi. Tapahtumien osalta toivottiin tapahtumia ylipäänsä, ohjattua liikuntaa eri ikäryhmille ympäri vuoden sekä yleisötapahtumia Malmin lentokentälle.

Hallitsematon autoliikenne -kategorian parannusehdotukset liittyivät autoliikenteen ja pysäköinnin vähentämiseen, autottomaan keskusta-alueeseen sekä ajonopeuksien alentamiseen ja autoliikenteen nopeuksien rajoittamiseen työssyyn ja korotetuin suojatein, sillä vastaajat kokivat, että autoilijat eivät hidasta. Katuja toivottiin yksisuuntaistettavan. Autojen toivottiin pysyvän pois autottomilta alueilta ja jakeluliikennettä ohjattavan parkkihallin kautta ja aikatauluja säänneltävän nykyistä tarkemmin. Turistibussien toivottiin pysyvän poissa merenrannalta Töölöstä.

Valaistus-kategoriassa toivottiin valaistusta, parempaa valaistusta, valaisimia, katuvaloja ja värikästä valaistusta.

Orientoitavuus-kategoriassa ehdotettiin lisää opasteita, kuten kylttejä ja viittoja, selkeämpiä reittiohjeita, reittiappia ja opastusta reittien sopivuudesta liikuntarajoitteisille. Virkistysalueiden reittiviittojen koettiin olevan epäluotettavia, koska niitä käännellään. Toivottiin reittiviittoja, joita ei voi käännellään.

Talvikunnossapito-kategoriassa toivottiin parempaa talvikunnossapitoa. Yksi toive koski myös kävelyteiden jättämistä hiekoittamatta: lasten hiihto- ja kelkkareiteiksi.

Esteivaikutukset jalankululle -kategoriassa parannusehdotukset liittyivät suojatien sijaintiin, liikennevalojen

muuttamiseen jalankulua suosiviksi, reittien ylläpitämiseen talvisin, kävelysiltojen rakentamiseen ja remonttien estevaikutusten minimoimiseen. Hiihtoladun mainittiin vievän kävelytien talvella.

Pyöräilijöiden aiheuttamat uhat -kategoriassa toivottiin pyöräteille hidastetöyssyjä ja mutkaa ajonopeuksien hidastamiseksi ja kieltomerkkejä, pyöräilijöille asenkasvatusta ja shared space -ideologian levittämistä. Pyöräilijöiden toivottiin noudattavan varovaisuutta, turvallista ajoetäisyyttä, alentavan nopeuksia ja käytävän soittokelloa. Ehdotettiin selkeitä väistämissääntöjä, kuten sääntöä, jonka mukaan pyöräilijä väistää hiekkatiellä.

Melu-kategoriassa toivottiin vähennettävän autoväylien aiheuttamaa melua mm. meluaitoja rakentamalla. Melua tuottivat myös Malmin lentoaseman lentoliikenne sekä ravintola-alueen musiikki.

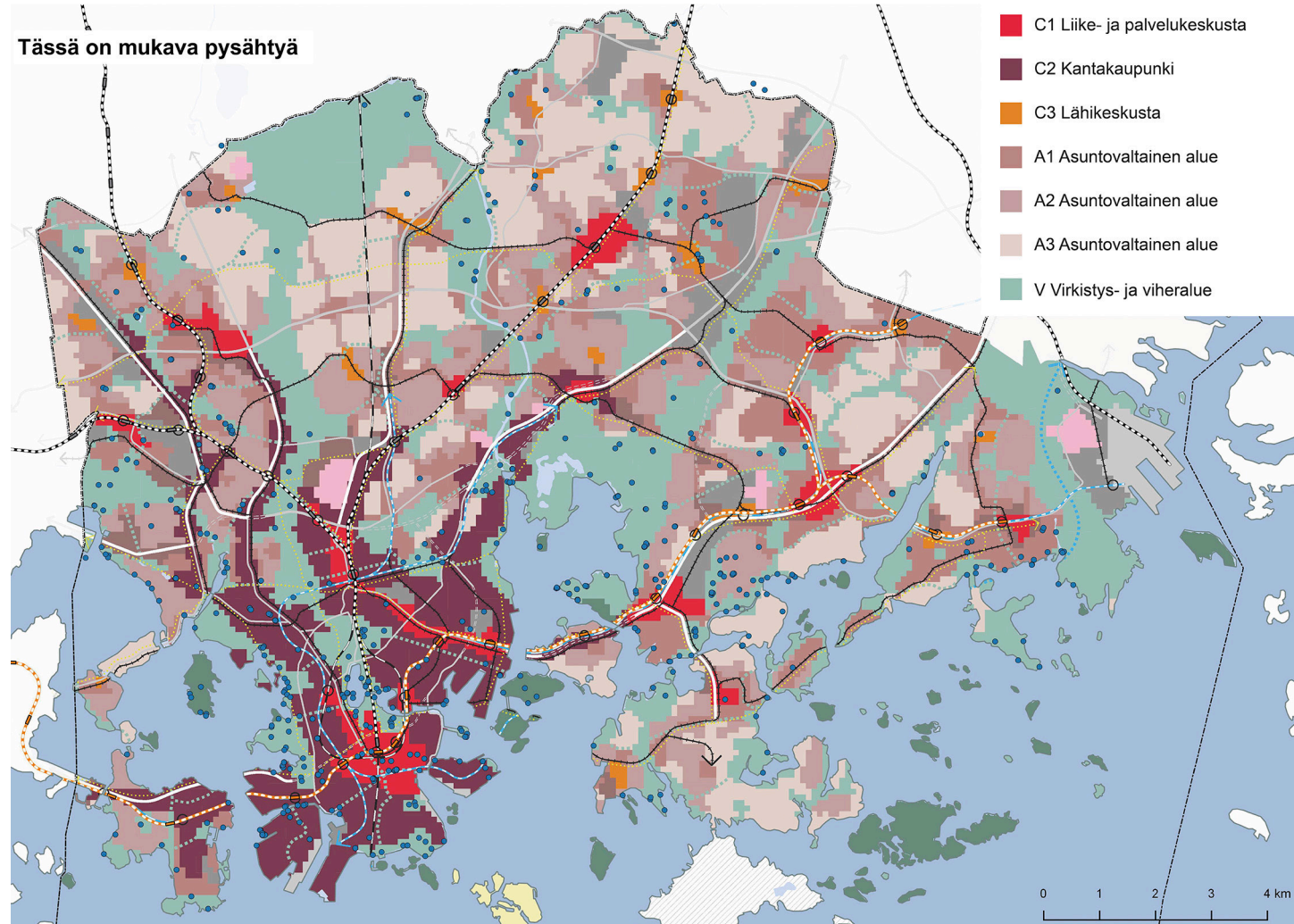
Turvallisuus-kategoriassa mainintoja sai turvattomiksi koettujen ympäristöjen turvallisuuden parantaminen. Ranta-alueet-kategorian osalta mainintoja sai vesialueiden ruoppaus. Rauhallisuus-kategoriassa toivottiin pidempää pätkeä rauhallista kävely-ympäristöä. Maisemat-kategoriassa toivottiin umpeen kasvaneen maiseman avaamista. Näkyvyys-kategoriassa toivottiin näkyvyyden parantamista. Tuulisuus ja muut säälliö -kategoriassa maininnan sai talvisin liian tuuliseksi koettu ympäristö.

4.1 Mukaviksi koetut pysähtymispaikat kävelymatkoilla

4.1.1 Oleskeluympäristöjen paikallistaminen

Kuten kuvasta 14. näkyy, mukavat oleskeluympäristöt tai pysähtymispaikat sijoittuvat pääosin viheralueille ja meren rannalle. Töölönlahti, Esplanadin puisto, Ruoholahden kanavan alue ja Jätkäsaaren kärjen puisto, Vanhankaupunginlahti, Kivinokka, Haagan Alppiruusu-puisto sekä Meilahden ja Töölön ranta-alueet erottuvat suosittuina oleskeluympäristöinä. Vastaavasti asemanseuduilla etenkin esikaupunkialueella ei ole juuri lainkaan merkintöjä mukavista oleskeluympäristöistä.

Kuva 14. Oleskeluympäristöjen paikannukset yleiskaava-alueittain.



4.1.2 Oleskeluympäristöt kategorioittain

Tässä on mukava pysähtyä kävellessä -kysymyksen yhteydessä pyydettiin tarkentamaan ”Miksi täällä on mukava oleskella (viettää aikaa)?”. Kysymys keräsi yhteensä 512 karttamerkintää, joista 366 sisälsi avovastauksia. Vastaukset jaettiin 20 kategoriaan (taulukko 18.), joista eniten mainintoja sai kaunis maisema tai näköala -kategoria. Toiseksi eniten mainintoja sai vesistöt, vesielementit ja rannat -kategoria ja kolmanneksi eniten luonto-kategoria. Muita runsaasti mainintoja keränneitä kategorioita olivat: ympäristö mahdollistaa toimintoja, mahdollisuus istua tai levähtää sekä rauhallinen ja kiireetön ympäristö. Nämä kategoriat muodostavat aineistosta noin 73 prosenttia.

Mukavien pysähtymispaikkojen avovastausten aineistosta laadittiin myös sanapilvi, jossa korostuivat lukumääräisesti seuraavat sanat (kuva 15.).

Kuva 15. Sanapilvi mukavien pysähtymispaikkojen avovastauksista.



Taulukko 18. Tässä on mukava pysähtyä -avovastauksista eri kategorioihin poimittujen vastausten määrät koko kaupungin alueella.

Kategoria	Luokiteltujen mainintojen määrä	Luokiteltujen mainintojen %-osuus
Kaunis maisema tai näköala	161	20,8
Vesistöt, vesielementit ja rannat	118	15,2
Luonto	105	13,6
Ympäristö mahdollistaa toimintoja	67	8,7
Mahdollisuus istua tai levähtää	61	7,9
Rauhallinen ja kiireetön ympäristö	54	7,0
Puisto	48	6,2
Rakennetun ympäristön korkea laatu	27	3,5
Ympäristön tunnelmallisuus	22	2,8
Mahdollisuus leikkiä	22	2,8
Kaupunkivihreä (istutukset, puut)	16	2,0
Pienimailu	13	1,7
Ei muista liikennemuo- doista koituvaa haittaa	12	1,6
Mahdollisuus nauttia säästä	11	1,4
Ympäristön merkityksellisyys (tärkeä paikka)	10	1,3
Sosiaaliset suhteet	10	1,3
Muiden (tuntemattomien) ihmisten läsnäolo	7	0,9
Siisteys	5	0,6
Turvallisuuden tunne	4	0,5
Valaistus	1	0,1

Mukavat pysähtymispaikat painottuivat voimakkaasti viheralueille ja jonkin verran asuinvaltaisille alueille. Yleiskaava-alueittain tarkasteltuna eniten merkintöjä mukavista pysähtymispaikoista keräsivät viheralueet (57 % kaikista merkinnöistä ja 51 % kaikista avovastauksista). Seuraavaksi eniten mukavia pysähtymispaikkoja merkittiin A-alueille (21 % kaikista merkinnöistä ja 24 % kaikista avovastauksista). Kolmanneksi eniten merkintöjä keräsi kantakaupunki C2 (16 % kaikista merkinnöistä ja 17 % kaikista avovastauksista). Neljänneksi eniten ydinkeskustan liike- ja palvelukeskusta C1 (5 % kaikista merkinnöistä ja 4 % kaikista avovastauksista). Vähiten merkintöjä saivat lähikeskustat C3 (0,6 % kaikista merkinnöistä ja 0,5 % kaikista avovastauksista) sekä muut liike- ja palvelukeskustat C1 (0,6 % kaikista merkinnöistä ja 0,8 % kaikista avovastauksista).

Viheralueilla viisi eniten mainintoja kerännyttä kategoriaa olivat kaunis maisema tai näköala (95 mainintaa ja 24 % viheralueiden maininnoista), vesistöt, vesielementit ja rannat (68 mainintaa ja 17 % viheralueiden maininnoista), luonto (60 mainintaa ja 15 % viheralueiden maininnoista), ympäristö mahdollistaa toimintoja (36 mainintaa ja 9 % viheralueiden maininnoista) sekä mahdollisuus istua tai levähtää (29 mainintaa ja 7 % viheralueiden maininnoista).

Asuntovaltaisilla A -alueilla eniten mainintoja keräsivät kaunis maisema tai näköala (34 mainintaa ja 17 % asuinalueiden maininnoista), luonto (32 mainintaa ja 16 % asuinalueiden maininnoista), vesistöt, vesielementit ja rannat (29 mainintaa ja 15 % asuinalueiden maininnoista), puisto (17 mainintaa ja 9 % asuinalueiden maininnoista) sekä ympäristö mahdollistaa toimintoja (16 mainintaa ja 8 % asuinalueiden maininnoista).

Kantakaupunki C2 -alueella eniten mainintoja keräsivät kaunis maisema tai näköala (28 mainintaa ja 19 % asuinalueiden maininnoista), vesistöt, vesielementit ja rannat (18 mainintaa ja 12 % asuinalueiden maininnoista), rauhallinen ja kiireetön ympäristö (15 mainintaa ja 10 % asuinalueiden maininnoista), mahdollisuus istua tai levähtää (14 mainintaa ja 9 % asuinalueiden maininnoista) sekä rakennetun ympäristön korkea laatu (12 mainintaa ja 8 % asuinalueiden maininnoista).

Ydinkeskusta liike- ja palvelukeskusta C1, muut liike- ja palvelukeskustat C1 sekä lähikeskustat C3 keräsivät niin vähän merkintöjä, ettei niitä käsitellä omina aluekokonaisuuksinaan mukavien pysähtymispaikkojen osalta.

Kaunis maisema tai näköala- sekä vesistö, vesielementit ja rannat -kategoriat keräsivät eniten mainintoja kaikilla alueilla mukava paikka pysähtyä -osiossa. Tämä näkyy myös avovastauksista tehdystä sanapilvestä (kuva 15.), jossa sanat kaunis, luonto, meri, maisemat ja näkymät toistuvat. Alueiden välillä ei ollut merkittäviä eroja sen suhteen mitkä kategoriat toistuvat eniten avovastauksissa.

4.1.3 Oleskeluympäristöjen luonne

Eniten mainintoja sai kaunis maisema tai näköala -kategoria. Maisemasta tai näkymästä kauniin tekivät vastaajien mukaan luontoon ja vesistöihin liittyvät elementit, kuten meri, rannat, lammet, kalliot ja puut. Toiset vastaajat korostivat puolestaan ihmisen tekemiä elementtejä maisemassa, kuten kaupunkimaisia näkymiä, kartanomiljöitä, luonnon ja kaupungin yhdistymistä sekä maiseman historiallisuutta. Värikkyys ja harmonisuus olivat adjektiiveja, jotka toistuivat vastauksissa. Esimerkkeinä kauniista maisemista vastaajat antoivat esimerkiksi Esplanadin puiston ja Pihlajatie. Kauniita näkymiä aukesi etenkin silloilta ja kallioilta.

Vesistöt, vesielementit ja rannat -kategoria sisältää mainintoja merestä, järvistä, joista, lammista, puroista, rannoista sekä ihmisen muokkaamista vesielementeistä, kuten kanavista ja suihkulähteistä. Vedellä oli vastaajien mukaan tärkeä rooli osana kaunista maisemaa. Vesi koettiin elvyttävänä elementtinä, jota haluttiin pysähtyä ihailemaan. Myös veden luoma äänimaisema, kuten laineiden liplatus ja veden virtaus, nähtiin tärkeänä syynä pysähtyä kävellessä. Meri raikastaa ilmaa ja tarjoaa mahdollisuuden rauhoittua. Toisaalta veden rooli oli tärkeä myös ympäristön mahdollistamissa toiminnoissa, kuten uimarannoilla, veneilyssä ja purjelautailussa.

Luonto-kategoria sisältää kaikki maininnat liittyen luonnonympäristöön, kuten metsään, eläimiin ja luonnon kasvillisuuteen. Luontoon mennään rauhoittumaan ja hiljentymään ja sinne jäädään oleskelemaan pidemmiksi ajoiksi. Vastaajat pitivät eläinten ja etenkin lintujen seuraamisesta. Luontokokemuksen saamista pidettiin tärkeänä kävelysten keillä. Luonnontilaiset rannat ja metsät olivat vastaajille paikkoja, joihin mentiin ”tankkaamaan” luontoa. Toisaalta osa vastaajista arvosti myös kaupunkiluontoa, jossa luonto ja kaupun-

kiympäristö yhdistyivät. Lähimetsät olivat vastaajille tärkeitä virkistytymisen paikkoja. Luonnossa arvostettiin myös sitä, ettei ajoneuvoliikenne häirinnyt kävelykokemusta.

Ympäristö mahdollistaa toimintoja -kategoriaan lukeutuvat maininnat mahdollisuuksista ruokailla tai kahvitella, pelata pelejä, viettää aikaa koiran kanssa, harrastaa liikuntaa, kuten uida ja lenkkeillä julkisessa tilassa. Toisaalta tähän kategoriaan kuuluvat myös mahdollisuudet kuluttaa yksityisiä palveluita, kuten syödä ravintolassa, ostaa jäätelö, pelata golfia, käydä ostoksilla tai juoda kahvit kahvilassa. Tähän kategoriaan ei lukeudu mahdollisuus leikkiä, sillä se on omassa kategoriassaan siitä syystä, että kävelytutkimuksissa lasten leikkimistä pidetään indikaattorina oleskeluun sopivasta paikasta.

Mahdollisuus istua / levähtää -kategoria sisältää niimensä mukaisesti maininnat paikoista, joissa on mahdollista istua alas ja levähtää. Esimerkkejä istumapaikoista olivat penkit, aurinko- ja lepotuolit, terassit sekä mahdollisuudet istua, lojua riippumatossa tai makoilla nurmikolla. Erityisen mukavina istumapaikkoina pidettiin paikkoja, joista voi ihailla maisemia etenkin merelle. Myös uimarantoja pidettiin mukavina paikkoina levähtää. Vastaajat pitivät myös ihmisvilinän tarkkailuista istuskellessaan. Vastaajille oli tärkeää penkkien riittävyys ja etenkin vilkkailla paikoilla penkkejä oli vastaajien mielestä toisinaan liian vähän.

Rauhallinen ja kiireetön ympäristö -kategoria koostuu maininnoista, joissa ympäristössä pystyi rauhoittumaan ja nauttimaan kiireettömyydestä tai hiljaisuudesta. Rauhoittavina elementteinä nähtiin metsät, rannat, vesistöt, puutarhat sekä ympäristön avaruus. Rauhallisista paikoista käytettiin nimityksiä hiljainen keidas ja rauhan tyyssija. Rauhallisissa paikoissa ei tarvitse vas-

taajien mukaan häiriintyä liikenteen melusta. Joillekin vastaajille rauhallisuuden kokemus syntyi kaupungin vilinän keskellä sijaitsevista saarekkeista, jotka tarjosivat tauon ruuhkasta ja vilinästä.

Puisto-kategoriassa vastaajat kuvasivat erilaisia puistoja, joissa oli mukava pysähtyä. Puistotyyppit vaihtelivat kartanomaisista laajoista puistokokonaisuuksista ja liikuntapuistoista aina urbaaneihin taskupuistoihin. Puistossa pysähtymisestä mukavaa tekivät penkit, mahdollisuus levähtää, leikkiä, pelata ja seurustella nurmikolla, liikuntavälineet, kauniit istutukset ja puut, laadukas maisemasuunnittelu ja ylläpito, mahdollisuudet ruokailla ja katsella ihmisten tekemisiä. Myös mahdollisuus tavata muita ihmisiä ja järjestää tapahtumia puistoissa teki niistä mukavia pysähtymispaikkoja.

Rakennetun ympäristön korkea laatu -kategoriaan lukeutuvat maininnat rakennusten sekä laajemmin rakennetun ympäristön korkeasta laadusta. Vastauksista rakennetun ympäristön laadusta esimerkkejä ovat kartanomiljööt, patsaat, kauniit kaupunkinäköymät, Konepajan historiallinen tehdasmiljöö, Kanavaranta sekä esikaupunkialueiden rakennetun ympäristön yhdistyminen luontoon. Rakennetuissa ympäristöissä arvostettiin kaupunkivihreän ja -sinisen sulautumista yhteen rakennusten kanssa. Myös yksittäiset rakennukset, kuten Oodi ja Tuomiokirkko keräsivät useampia mainintoja.

Ympäristön tunnelmallisuus -kategoria keräsi mainintoja merellisestä tunnelmasta, vanhoista kulttuuriympäristöistä, kuten Sörnäisten vankilan ja Teurastamon muodostamasta kokonaisuudesta, tunnelmallisista kaduista, kuten Pihlajatie kapeasta ja vehreästä kotikatutunnelmasta sekä Lippakioskien jäätelökioskeirinteestä. Urbaani meininki, jossa ravintolat, kahvilat ja liiketilat tekevät ympäristöstä mielenkiintoisen, keräsi

myös useampia mainintoja. Myös esikaupunkialueiden metsälähiöiden tunnelma ja syrjäiset salapaikat sekä Malmin lentokenttämiljö keräsivät mainintoja. Viheralueilla tunnelmaa loivat linnunlaulu ja valon kajastus puiden oksien läpi.

Mahdollisuus leikkiä -kategoriassa leikkimiseen houkuttelivat mahdollisuudet uida, kiipeillä, pelata pelejä lasten kanssa, ottaa koira mukaan leikkeihin, mennä pulkkamäkeen sekä ihastella eläimiä ja luontoa. Mahdollisuudet leikkiä rajoittuvat laajemmille viheralueille sekä pienempiin puistoihin ja leikkipuistoihin. Kaupunkiympäristössä leikkimahdollisuudet eivät saaneet merkintöjä.

Kaupunkivihreä-kategoria sisältää mainintoja kaupunkipuiden, nurmikoiden, puistojen vesiaiheiden ja istutusten luomasta viihtyisästä ympäristöstä, joka houkuttelee pysähtymään.

Pienilmailu-kategoria koski Malmin lentokentällä tapahtuvaa pienilmailun harrastamista ja lentokoneiden katselua.

Ei muista liikennemuodoista koituvaa haittaa -kategoriassa vastaajat kehuivat ajoneuvoliikenteen melun puuttumista ja sitä, etteivät pyöräilijät ajaneet jalkakäytävillä tai jalankulkijoiden seassa lenkkipolulla. Tällaisessa ympäristössä vastaajien ei tarvinnut pelätä auton tai pyörän alle jäämistä, vaan he saivat nauttia olostaan rauhassa.

Mahdollisuus nauttia säästä -kategoriassa sisältää mainintoja auringon paisteesta nauttimisesta ja toisaalta mahdollisuudesta vilvoitella varjossa. Myös tuulelta suojassa olevat paikat olivat vastaajien mielestä mukavia paikkoja viipyä.

Ympäristön merkityksellisyys -kategoriassa lukeutuvat vastaukset, jossa korostuu ympäristöön liittyvät muistot ja paikkaan kuulumisen tunne. Lapsuusmuistot, historialliset tapahtumat ja yhteisön kokoontumiset saivat ihmiset viettämään aikaa näissä paikoissa.

Sosiaaliset suhteet -kategoriassa vastaajat korostavat ympäristön roolia kavereiden, perheen, alueen muiden asukkaiden tai käyttäjien tapaamisessa. Näissä kohteissa viivytään muiden ihmisten seurassa ja niissä on mukava kokoontua ja toisinaan järjestää myös yhteisiä tapahtumia.

Muiden ihmisten läsnäolo -kategorian maininnat viittaavat ihmisviolinästä ja kaupungin sykkeestä nauttimiseen ja tunteeseen siitä, että paikalla on muita tuntemattomia ihmisiä. Eräs vastaaja käytti tällaisesta paikasta nimitystä kaupunkilaisten olohuone.

Siisteys -kategoriassa korostuivat alueen puhtaus, roskattomuus sekä hyvin ylläpidetyt penkit, istutukset ja pintamateriaalit.

Turvallisuuden tunne -kategoriassa korostuivat vastaajien kokemus siitä, että ympäristö tuntuu turvalliselta oleskella. Turvallisuuden tunteeseen vaikutti se, ettei alueella ”örvelletä” ja lasten uskalsi antaa liikkua valvomatta kävellen ilman pelkoa esimerkiksi auton alle jäämisestä.

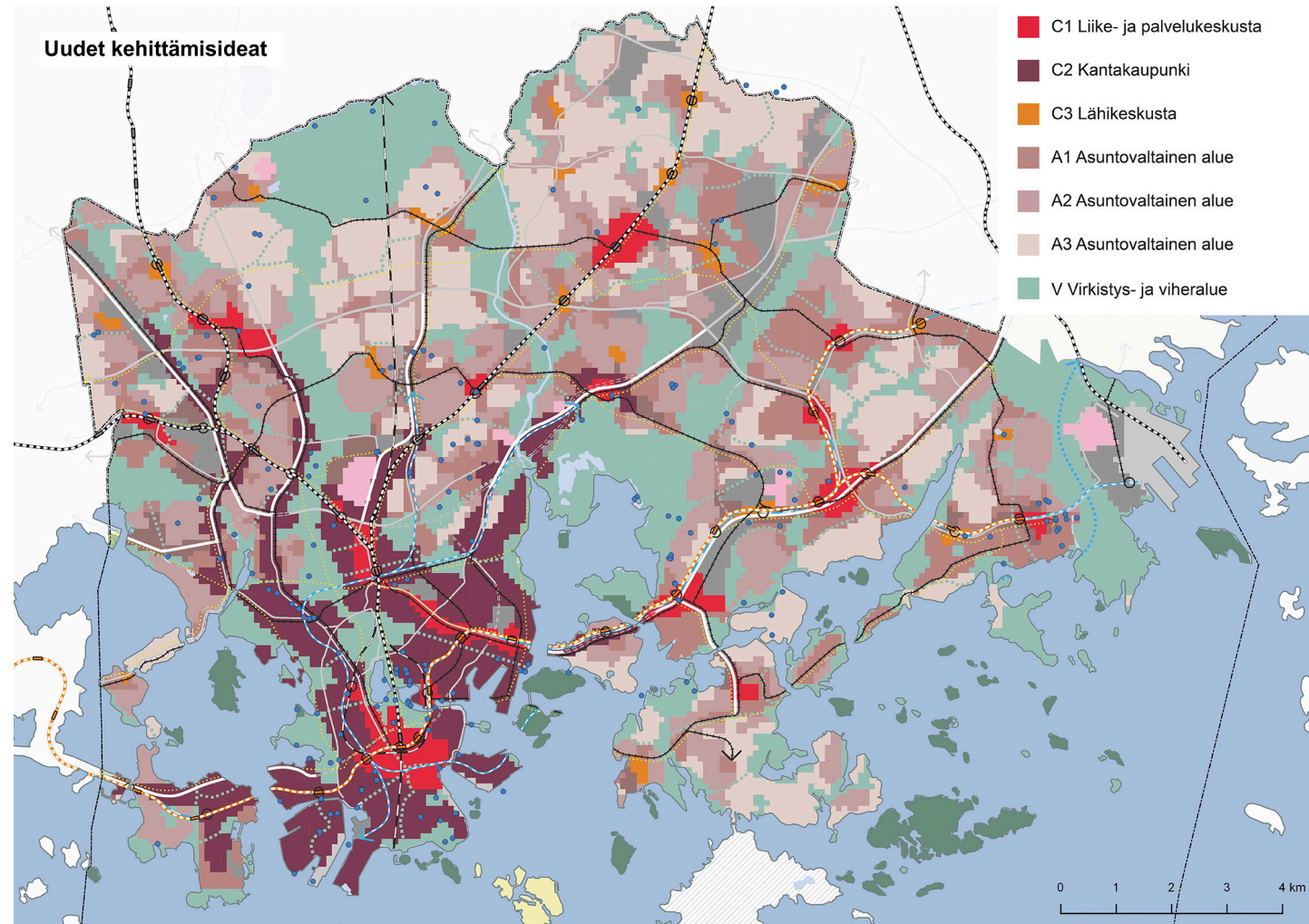
Valaistus-kategoria koskee laadukkaan valaistuksen roolia tilassa viipymisessä. Esimerkiksi ympäristön kauniiden elementtien, kuten kallioiden valaistus lisäsi tilan viihtyisyyttä. Etenkin talvisin pimeään aikaan tämä koettiin tärkeäksi, jotta paikassa haluaa viipyä.

5.1 Uudet kehittämisideat

5.1.1 Kehitysehdotusten sijoittuminen

Vastaajien antamat kehitysehdotukset eivät muodosta selkeitä keskittymiä (kuva 16). Pieni keskittymä on havaittavissa Hakaniemessä ranta-alueilla, jossa ehdotettiin useampaan otteeseen parkkipaikkojen muuttamista puistoksi, kävelyreittien vetämistä pois pysäköintialueelta sekä kävelysiltaa yhdistämään alueen muuhun kantakaupunkiin ja etenkin Töölönlahden virkistysalueeseen. Myös Mannerheimintien varsi on Meilahden kohdalla kerännyt jonkin verran parannusehdotuksia liittyen etenkin suojateiden lisäämiseen ja liikennevalojen säätämiseen jalankulkijoita suosivaksi. Esikaupunkialueilla selkein keskittymä kehitysehdotuksia muodostui Vuosaareen lähelle metrorataa. Vuosaaressa toivottiin lisää suojateitä etenkin päiväkodin läheisyydessä.

Kuva 16. Uusien kehitysideoiden paikannukset yleiskaava-alueittain.



5.1.2 Kehitysehdotukset kategorioittain

Tähän minulla on uusi kehitysehdotus -kysymyksen yhteydessä pyydettiin tarkentamaan ”Miksi täällä on mukava oleskella (viettää aikaa)?”. Kysymys keräsi yhteensä 195 karttamerkintää, joista 171 sisälsi avovastauksia. Kehitysehdotukset jaettiin 16 kategoriaan (taulukko 19.), joista eniten mainintoja sai puutteellinen yhteys tai väylä. Seuraavaksi eniten mainintoja saivat (tässä järjestyksessä) viherympäristö, estevaikutukset, hallitsematon autoliikenne ja pysäköinti sekä lisää toimintoja ja palveluita. Nämä viisi eniten mainintoja saanutta kategoriaa muodostavat 62 prosenttia koko aineistosta.



Kuva 17. Sanapilvi kehitysehdotusten avovastauksista.

Autoliikenteen hallitseva rooli kaupunkitilassa yhdisti kehitysehdotuksia kaikkialla Helsingissä. Hallitsematon autoliikenne ja pysäköinti -kategorian lisäksi autoliikenteen negatiiviset vaikutukset kävelyn näkyivät estevaikutukset-kategoriassa. Estevaikutukset-kategorian vastaukset liittyen suojateiden puutteeseen tai liikennevalojen etuisuuksiin kielivät autoliikenteestä johtuvista estevaikutuksista jalankulkijoille.

Kehitysehdotukset-avovastausten aineistosta laadittiin myös sanapilvi, jossa korostuivat lukumääräisesti seuraavat sanat (kuva 17.).

Kategoria	Luokiteltujen mainintojen määrä	Luokiteltujen mainintojen %-osuus
Puutteellinen yhteys tai väylä	48	19,5
Viherympäristö	29	11,8
Estevaikutukset	29	11,8
Hallitsematon auto-liikenne ja pysäköinti	25	10,2
Lisää toimintoja ja palveluita	21	8,5
Istumismahdollisuudet	15	6,1
Yleinen siisteys	13	5,3
Rakennettu ympäristö	12	4,9
(Talvi)kunnossapito	12	4,9
Turvallisuuden tunne	12	4,9
Jalankulku ja pyöräily sekoittuvat	11	4,5
Opastaminen	8	3,3
Hyvä sellaisenaan	6	2,4
Valaistus	3	1,2
Lentotoiminnan lopettaminen	1	0,4
Täydennysrakentaminen	1	0,4

Taulukko 19. Kehitysehdotukset-avovastauksista eri kategorioihin poimittujen vastausten määrät koko kaupungin tasolla.

Kehitysehdotukset painottuivat asuinalueille, viheralueille sekä kantakaupunkiin. Yleiskaava-alueittain tarkasteltuna eniten merkintöjä mukavista pysähtymispaikoista keräsivät asuntovaltaiset A -alueet (34 % kaikista karttamerkinnoista ja 34 % kaikista avovastauksista). Seuraavaksi eniten merkintöjä keräsivät kantakaupunki C2 (29 % karttamerkinnoista ja 31 % avovastauksista), viheralueet (25 % karttamerkinnoista ja 26 % avovastauksista), ydinkeskustan liike- ja palvelukeskusta C1 (6 % karttamerkinnoista ja 4 % avovastauksista) sekä muut liike- ja palvelukeskustat C1 (4 % karttamerkinnoista ja 4 % avovastauksista). Vähiten merkintöjä keräsivät lähikeskustat C3 (3 % karttamerkinnoista ja 2 % avovastauksista).

Asuntovaltaisilla A -alueilla eniten kehitysehdotuksia keräsivät viherympäristöön liittyvät ehdotukset (13 mainintaa ja 16 % maininnoista). Seuraavaksi eniten puutteelliset jalankulkuyhteydet tai väylät (9 mainintaa ja 11 % maininnoista), estevaikutukset (9 mainintaa ja 11 % maininnoista), hallitsematon autoliikenne (8 mainintaa ja 10 % maininnoista) sekä yleinen siisteys (8 mainintaa ja 10 % maininnoista).

Kantakaupunki C2 -alueella korostuivat eniten puutteelliset jalankulkuyhteydet tai väylät (20 mainintaa ja 24 % maininnoista). Seuraavaksi eniten mainintoja saivat hallitsematon autoliikenne (15 mainintaa ja 18 % maininnoista), estevaikutukset (12 mainintaa ja 15 % maininnoista), viherympäristö (8 mainintaa ja 10 % maininnoista) sekä rakennettu ympäristö (6 mainintaa ja 7 % maininnoista).

Viheralueilla eniten mainintoja saivat puutteelliset jalankulkuyhteydet tai väylät (13 mainintaa ja 22 % maininnoista). Seuraavaksi eniten mainintoja saivat istumismahdollisuudet (7 mainintaa ja 12 % maininnoista),

talvikunnossapito (6 mainintaa ja 10 % maininnoista), viherympäristö (5 mainintaa ja 8 % maininnoista) sekä estevaikutukset (5 mainintaa ja 8 % maininnoista).

Ydinkeskustan liike- ja palvelukeskusta C1, muut liike- ja palvelukeskustat C1 ja lähikeskustat C3 saivat niin vähän mainintoja, ettei eri kategorioiden määrää kannata tarkastella näillä alueilla.

5.1.3 Kehitysehdotusten luonne

Eniten mainintoja sai puutteellinen kävely-yhteys tai -väylä -kategoria Ehdotukset sisältävät jalankulkuyhteyksien katkeamisen ja jalkakulkuväylän puuttumisen kokonaan. Vastaajat toivoivat lisää jalankululle sopivia yhteyksiä, joiden avulla he voisivat liikkua entistä nopeammin ja helpommin tärkeäksi kokemiensa alueiden välillä. Toisinaan kulku oli yhteyksien puuttumisen vuoksi hankalaa ja toisinaan mahdotonta. Esimerkkinä mahdottomasta kulusta alueiden välillä olivat veden ylitykset, joihin ratkaisuksi ehdotettiin siltoja. Hankaluuksia puutteellisista yhteyksistä koitui muun muassa silloin kun vastaajien mielestä jalankulkuväylä oli liian kapea tai jalankulkureitti ei noudattanut suorinta reittiä kohteiden välillä. Myös portaita toivottiin moneen paikkaan helpottamaan jalankulkua.

Viherympäristö-kategoria sisälsi toiveita metsien ja ulkoilualueiden säilyttämisestä nykytilassaan, luonnonsuojelualueiden perustamista, pysäköintialueiden muuttamista puistoiksi, puiden ja istutusten lisäämistä viheralueille ja katutilaan sekä puistojen kunnostamista. Pääosin puistoista toivottiin luonnonmukaisempia, mutta toiset vastaajat halusivat puolestaan kunnostaa puistojen kasvillisuutta ja poistaa rehottavia kasveja ja puita. Etenkin koirapuistoja kaivattiin lisää. Viherale-

menttien tuominen ympäristöön, joka koettiin muuten ankeana ja autovaltaisena, nähtiin hyvänä keinona tehdä alueesta houkuttelevampi kävely-ympäristö.

Estevaikutukset-kategoriassa korostuivat teiden ylittämisen vaikeus, jonka pohjalta ehdotettiin suojateiden lisäämistä ja liikennevalojen etuisuuksien säätämistä jalankulkijoita suosivaksi. Lisäksi tässä kategoriassa korostui yksityisen alueen muuttaminen julkiseksi alueeksi. Yksityisten alueiden, kuten siirtolapuutarhojen tai pihojen, nähtiin luovan estevaikutuksia, jotka voitaisiin vastaajien mukaan poistaa tekemällä alueista julkisia.

Hallitsematon autoliikenne ja pysäköinti -kategorian ehdotukset liittyivät parkkipaikkojen vähentämiseen, autoilun estämiseen ja rajoittamiseen esimerkiksi pihajänteillä sekä ajonopeuksien hiljentäminen. Konkreettisia ehdotuksia liittyen autoilun estämiseen olivat katukiveykset ja puomit. Ajonopeuksien hiljentämiseksi ehdotettiin autokaistojen kaventamista ja risteyksien korottamista.

Lisää toimintoja ja palveluita -kategoria koostuu vastaajien toiveista saada lisää mahdollisuuksia hyödyntää yksityisiä palveluita, kuten ravintola-, kahvila- ja ostospalveluita, sekä mahdollisuudesta käyttää julkisia palveluita tai toimintoja, kuten leikki- ja liikuntapaikkoja. Myös tapahtumia ja toritoimintaa toivottiin lisää elävöittämään kaupunkiympäristöä.

Istumismahdollisuudet-kategoria sisältää nimensä mukaisesti vastaajien toiveita uusista penkeistä ja terasseista. Penkkejä toivottiin etenkin maiseman ihailemista varten sekä levähdyspaikoiksi. Liikuntarajoitteiset ja vanhukset mainittiin erityisesti penkkejä tarvitsevinä ryhminä.

Yleinen siisteys -kategoria sisältää kehitysehdotuksia liittyen roskisten lisäämiseen, eläinten jätösten siivoamiseen ja töhryjen poistamiseen.

Rakennettu ympäristö -kategorian ehdotukset liittyvät rumien tai muuten epämiellyttävänä koettujen rakennusten ja yleisten alueiden kunnostamiseen. Kauniita rakennuksia haluttiin korostaa ja vastaavasti rumia ympäristöjä, kuten ratapiha-alueita, peittää viherrakentamisen avulla. Tähän kategoriaan kuuluvat myös maininnat liittyen parkkipaikkojen ja autorampin poistamiseen, sillä ne luovat vastaajien mukaan epämiellyttävää kävely-ympäristöä.

(Talvi)kunnossapito-kategoriaan kuuluvat kehitysehdotukset liittyen jalankulkuväylien puutteelliseen talvikunnossapitoon sekä väylien ja yleisten alueiden puutteelliseen ylläpitoon. Talvikunnossapidon parantamiseksi ehdotettiin lumikasojen auraamista pois jalkakäytäviltä ja liukkaudentorjuntaa. Vastaavasti keväisin ongelmaksi koettiin jalankulkuväylien tulviminen, puistoissa haluttiin korjata kuravanoja.

Turvallisuuden tunne -kategoriassa mainintoja saivat sekä auto- ja pyöräliikenteestä johtuvien turvallisuushkien poistaminen. Keinoina mainittiin liikennevalojen lisääminen ja varoituskyltit pyöräilijöille. Lisäksi turvallisuuden tunnetta koskivat myös parannusehdotukset liittyen yleiseen turvallisuuden tunteeseen, kuten suojaan rikoksilta ja väkivallalta. Tällaisille alueille ei haluttu mennä yksin. Myös alueiden huonoon maineeseen toivottiin saavan parannusta. Parannusehdotuksina tähän mainittiin valaistuksen parantaminen ja esimerkiksi ulkoliikuntavälineiden siirtäminen vilkkaammin kävelylle alueelle.

Jalankulku ja pyöräily sekoittuvat -kategoria käsittelee pyöräliikenteen ja kävelyn sekoittumisesta aiheutuvaa turhautumista. Pyöräilijöiden eksyminen jalkakäytä-

välle häiritsee etenkin sellaisissa tilanteissa, jolloin pyörien tulisi ajaa ajoradalla. Toisin sanoen silloin, kun pyörille ei ole osoitettu omaa väylää, he polkevat jalkakäytävällä ja jalankulkijat kokevat olonsa turvattomaksi. Erityisen hankalaksi koettiin paikat, jossa pyörätie loppuu yhtäkkiä, jolloin pyöräilijät siirtyvät jalkakäytävälle. Muita ratkaisuehdotuksia olivat varoitukset, nopeusrajoitukset ja ajoesteet pyöräilijöille.

Opastaminen-kategoria liittyy vaikeuksiin löytää perille. Ratkaisuehdotukseksi ehdotettiin selkeämmin merkittyjä väyliä ja lisää opasteita. Etenkin mutkittelevat polut viher- ja virkistysalueilla koettiin hankaliksi.

Hyvä sellaisenaan -kategoria liittyy vastaajien haluun säilyttää esimerkiksi viher- ja virkistysalueita. Etenkin metsä- ja kallioalueet haluttiin säilyttää nykytilassaan. Myös Malmin lentokenttä keräsi vastauksina alueena, joka haluttiin säilyttää.

Valaistus-kategorian kehitysehdotukset liittyvät nimensä mukaisesti valaistuksen parantamiseen. Valaistus koettiin erityisen huonoksi viher- ja virkistysalueilla, joita ei haluttu käyttää pimeällä. Valaistuksen puuttuminen vaikutti vastaajien turvallisuuden tunteeseen negatiivisesti.

Lentotoiminnan lopettaminen -kategoria koski Malmin lentokenttätöiminnan lopettamista.

Täydennysrakentaminen-kategoria käsittelee toiveita elävöittää kaupunkiympäristöä täydennysrakentamisella.

6. Kyselyn johtopäätökset

Jalan kaupunginosissa -verkkokyselyn tuloksissa korostuivat voimakkaasti moottoriliikenteen aiheuttamat haitat jalankululle. Vilkas autoliikenne, kovat ajonopeudet, suuret ja vaikeasti ylitettävät tiet, autoilijoita suosivat liikennevalot, puuttuvat suojatiet, jalankulkijoiden ohjaaminen kiertoreiteille, jalankulkualueille pysäköidytt autot, liikenteen melu ja saasteet ym. muodostivat vastaajien mielestä suurimman yksittäisen häiritsevän tekijän kävely-ympäristön laadulle, ja samalla haasteen kävelyn lisäämiselle Helsingissä. Varsin pienilläkin muutoksilla, kuten liikennevalojen muuttamisella jalankulkijaystävällisemmiksi ja teiden ylittämistä helpottamalla, voisi kyselyn tuloksia peilaten olla mahdollista saada verrattain suuria parannuksia kävely-ympäristöjen koettuun laatuun.

Jalankulkualueilla suurimpana ongelmana olivat jalankulkualueiden laatuun liittyvät tekijät (kapeus, katkonaisuus ym.) sekä jalankulku- ja pyöräkaistojen selkeän erottelun puute, ja etupäässä siitä johtuva pyöräily jalankulkualueilla. Eri liikennemuotojen johdonmukaiseen erotteluun toisistaan tulisi kyselyn perusteella kiinnittää jatkossa entistä enemmän huomiota.

Huonoiksi koettujen kävely-ympäristöjen parannusehdotukset liittyivät paitsi edellä mainittuihin hallitsevaan autoliikenteeseen, jalankulkualueiden laatuun sekä jalankulun ja pyöräilyn erotteluun, myös rakennetun ympäristön laatuun, viherympäristön määrään ja yleiseen siisteyteen. Kyselyssä kaivattiin rakennetulta ympäristöltään laadukkaampaa, vihreämpää ja siistimpää kävely-ympäristöä.

Hyvinä kävely-ympäristöinä pidettiin ennen kaikkea rauhallisia, liikenteen haitoista erillään olevia laajoja ja jatkuvia viher- ja ranta-alueita hyvine kävelyreitteineen ja maisemineen. Luontoympäristöjen tärkeys korostui. Kuitenkin myös laadukas rakennettu ympäristö oli usein eri tavoin osa hyvää kävely-ympäristöä. Merkitystä oli myös toiminnoilla: hyvänä koettu kävely-ympäristö tarjosi monelle kävelyn lisäksi myös jotakin muuta tekemistä. Viheralueiden kävely-ympäristön laatuun voitaisiin vaikuttaa mm. yleistä siisteyttä parantamalla. Huomiota kannattaisi hyviksi koetuissa kävely-ympäristöissä kiinnittää myös rakennetun ympäristön, kävelyalueiden ja -reittien laatuun, jalankulun ja pyöräilyn selkeämpään erotteluun toisistaan, istumismahdollisuuksiin sekä toimintoihin. Moni kuitenkin koki, että nämä alueet ovat hyviä sellaisenaan.

Hyviksi koettujen kävely-ympäristöjen näinkin voimakas painottuminen viheralueisiin vahvistaa sanomaa, että huomiota tulisi jatkossa kiinnittää huonoiksi kävely-ympäristöiksi koettuihin urbaaneihin ympäristöihin, erityisesti liikenteen ja huonosti suunniteltujen kävely-ympäristöjen kävelylle aiheuttamiin haittoihin. Hyviksi koettujen kävely-ympäristöjen positiivisia elementtejä, kuten vehreyttä ja veden läheisyyttä voisi olla tarpeen tuoda voimallisemmin osaksi urbaaneja ympäristöjä.

Paikat, joista pystyi ihailemaan maisemia, näyttäytyivät asukkaille kaikista miellyttävimpinä pysähtymispaikkoina kävelymatkoilla. Tällaiset paikat sijaitsivat useimmiten viheralueilla, kuten meren rannoilla, puistoissa

sekä kallioiden laella. Etenkin meri, kallioiden ja luonnon yhdistyminen urbaaniin ympäristöön korostuivat helsinkiläisinä maiseman piirteinä, jotka saivat ihmiset pysähtymään kävellessä. Pysähtymiseen kannustaa rauhallinen alue, jossa kävelijä tuntee, että ei ole häiriötä muista liikennemuodoista. Toisaalta aineiston perusteella voidaan tulkita, että ympäristön mahdollistamat toiminnot, kuten mahdollisuus kahvitella, pelata ja kuntoilla ovat tärkeitä pysähtymispaikkojen elementtejä. Pysähtyessään kävelijä levähtää ja ottaa rennosti, jolloin penkkien ja pehmeiden alustojen merkitys korostuvat.

Eniten kehitysehdotuksia vastaajat tekivät liittyen puuttuviin jalankulkuyhteyksiin ja suojateihin sekä liikennevaloissa odottamiseen. Kävelyn matka-aikaan ja turvallisuuteen liittyvistä katkoksista haluttiin eroon. Toinen iso teema olivat viheralueiden lisääminen ja säilyttäminen. Viheralueet ovat helsinkiläisille tärkeitä ja etenkin laajemmat viheralueet nähtiin säilyttämisen arvoisina arvokkaina kokonaisuuksina. Toisaalta viheralueilla oli tärkeä merkitys myös pienemmässä mitta-kaavassa. Helsinkiläiset halusivat enemmän pienempiä viherelementtejä, kuten istutuksia ja puita katutilaan ja paremmin hoidettuja puistoja.

Kyselyn perusteella voidaan päätellä, että helsinkiläisten arvostama kävely-ympäristö koostuu kauniista maisemista, siellä on runsaasti viheralueita, autoliikenne ei häiritse jalankulkijaa melullaan, kadut ovat helpoja ja turvallisia ylittää, kävelyn lomassa on mahdollista levähtää ja pyöräilijät polkevat omalla kaistalla.

Kyselystä voidaan tehdä johtopäätös, että mikäli halutaan tehdä helsinkiläisille laadukkaampaa kävely-ympäristöä kannattaa:

Säilyttää varsinkin laajemmat olemassa olevat viheralueet ja tärkeät lähivirkistysalueet sekä varmistaa niiden hyvä saavutettavuus

Lisätä kaduille ja aukioille puita, istutuksia ja vesielementtejä

Lisätä penkkien määrää koko kaupungin alueella, etenkin paikkoihin, joissa liikkuu paljon kävelijöitä, jotta myös esimerkiksi vanhukset voivat kävellä ja nauttia aktiivisesta ja itsenäisestä liikkumisesta

Poistaa kävelyn estevaikutuksia: lisätä suojateitä ja korotettuja suojateitä sekä lyhentää liikennevalojen odotusaikaa kävelijöille paikoissa, joissa kadun ylitys koetaan hankalaksi (esim. Mannerheimintie). Tehdä kävelyalueista riittävän leveitä ja johdonmukaisesti jatkuvia

Lisätä pyöräteiden määrää ja siten erotella jalankulku ja pyöräily selkeämmin toisistaan (etenkin kantakaupungissa)

Panostaa etenkin esikaupunkialueiden asemanseutujen kävely-ympäristön laatuun: huomiota rakennetun ympäristön laatuun, yleiseen siisteyteen, helpottaa asemanseutujen saavutettavuutta jalan, lisätä penkkejä, kehittää alueiden kaupunkikulttuuria, kuten tapahtumatarjontaa, eli tehdä asemanseuduista viihtyisiä ja turvallisiksi koettuja paikkoja, joista voi olla ylpeä

Rauhoittaa autoliikennettä Helsingin kantakaupungissa, ydinkeskustassa sekä muissa liike- ja palvelukeskustoissa. Helsingin ydinkeskustassa etenkin rautatieaseman läheisyydessä

Parantaa olemassa olevien kävelykatujen laatua. Helsingin ydinkeskustan nykyisissä kävelykaduissa nähtiin parantamisen varaa esimerkiksi huoltoajon osalta.

Kuvailulehti

Tekijä(t)	Miika Norppa ja Henna Hovi
Nimeke	Kaunis, vihreä ja rauhallinen – Jalan kaupunginosissa -asukaskyselyn tulokset
Sarjan nimeke	Helsingin kaupungin kaupunkiympäristön julkaisuja
Sarjanumero	2020:26
Julkaisuaika	2020
Sivuja	52
ISBN	978-952-331-792-5 (verkkoversio)
ISSN	2489-4230 (verkkoversio)
Kieli, koko teos	Suomi

Tiivistelmä:

Tässä raportissa esitellään Jalan kaupunginosissa -kyselyn tulokset, niiden analyysi ja johtopäätökset.

Päätuloksina raportista nousivat kaupungin viheralueiden, merellisyyden ja vesistöjen suuri arvo kävely-ympäristön laatutekijöinä. Vastaajat arvostivat rauhallista kävely-ympäristöä, jossa on mahdollisuudet istahtaa ja ihailla kauniita maisemia. Nämä tekijät saivat ihmiset pysähtymään. Vastaavasti ajoneuvoliikenteen aiheuttamat estevaikutukset, melu ja saasteet nähtiin tekijöinä, jotka heikentävät kävely-ympäristöjen laatua. Myös jalankulun ja pyöräliikenteen selkeämpi erottaminen nähtiin tarpeellisena laadukkaamman kävely-ympäristön saavuttamiseksi. Alueellisesti tarkasteltuna asemanseudut keräsivät merkintöjä huonoina kävely-ympäristöinä.

Kyselyn perusteella vastaajien näkökulmasta korostuivat seuraavat parannusehdotukset laadukkaamman kävely-ympäristön saavuttamiseksi:

1. Säilyttää varsinkin laajemmat olemassa olevat viheralueet ja tärkeät lähivirkistysalueet sekä varmistaa niiden hyvä saavutettavuus
2. Lisätä kaduille ja aukioille puita, istutuksia ja vesielementtejä
3. Lisätä penkkien määrää koko kaupungin alueella, etenkin paikkoihin, joissa liikkuu paljon kävelijöitä, jotta myös esimerkiksi vanhukset voivat kävellä ja nauttia aktiivisesta ja itsenäisestä liikkumisesta
4. Poistaa kävelyn estevaikutuksia: lisätä suojateitä ja korotettuja suojateitä sekä lyhentää liikennevalojen odotusaikaa kävelijöille paikoissa, joissa kadun ylitys koetaan hankalaksi. Tehdä kävelyalueista riittävän leveitä ja johdonmukaisesti jatkuvia
5. Lisätä pyöräteiden määrää ja siten erotella jalankulku ja pyöräily selkeämmin toisistaan (ongelma etenkin kantakaupungissa)
6. Panostaa etenkin esikaupunkialueiden asemanseutujen kävely-ympäristön laatuun: huomiota rakennetun ympäristön laatuun, yleiseen siisteyteen, helpottaa asemanseutujen saavutettavuutta jalan, lisätä penkkejä, kehittää alueiden kaupunkikulttuuria, kuten tapahtumatarjontaa, eli tehdä asemanseuduista viihtyisiä ja turvallisiksi koettuja paikkoja, joista voi olla ylpeä
7. Rauhoittaa autoliikennettä Helsingin kantakaupungissa, ydinkeskustassa sekä muissa liike- ja palvelukeskuksissa. Helsingin ydinkeskustassa etenkin rautatieaseman läheisyydessä
8. Parantaa olemassa olevien kävelykatujen laatua. Helsingin ydinkeskustan nykyisissä kävelykaduissa nähtiin parantamisen varaa esimerkiksi huoltoajon osalta.

Raportin tuloksia hyödynnetään Helsingin kävelyn edistämishojelman vision laadinnassa sekä tavoitteiden ja toimenpiteiden asettamisessa. Ohjelman avulla pyritään parantamaan Helsingin kävely-ympäristön laatua.

Avainsanat	kävely, kävely-ympäristö, asukaskysely, jalan kaupunginosissa, kävelyn edistämishojelma
------------	---



Helsinki

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