

# Kävely-ympäristö ja palveluiden saavutettavuus Vantaan Korsossa ja Hakunilassa

Käyttäjälähtöinen arviointi





Versio	Päiväys	Muutoksen kuvaus	Tarkastettu
1	5.1.2024	Ensimmäinen versio	J. Päivänen
2	18.1.2024	Lopullinen versio tilaajan kommenttien pohjalta	J. Päivänen

**Sweco Finland Oy**  
**Projekti**

2661738-3  
Kävely-ympäristö ja palveluiden  
saavutettavuus Vantaan Korsossa  
ja Hakunilassa

**Asiakas**  
**Tekijä**

Vantaan kaupunki  
Jani Päivänen, David Pemberton,  
Joona Jalava & Filemon Wolfram

**Päiväys**  
**Dokumenttiviite**

2024-01-18  
Hakunila-Korso palveluiden kävelysaavutettavuus.pdf

1	Johdanto .....	4
1.1	Tausta: käveltyvyys kaupungin strategiassa .....	4
1.2	Tavoitteet: miten hanke palvelee käveltyvyyttä .....	4
1.3	Työn vaiheet ja tutkimuskysymykset .....	6
2	Kirjallisuuskatsaus .....	7
2.1	Käveltyvyys yleisesti .....	7
2.2	Palvelujen kävelysaavutettavuus .....	10
2.3	Kohderyhmien kävelyn piirteitä .....	15
3	Empiirinen osuus: menetelmät Korsossa ja Hakunilassa .....	17
3.1	Kenttävaiheen tiedonhankinta ikääntyneiden osalta .....	17
3.2	Kenttävaiheen tiedonhankinta nuorten osalta .....	19
4	Tuloksia: palveluiden kävelysaavutettavuus Korsossa .....	23
4.1	Kohteen perustiedot .....	23
4.2	Ikäihmisten haastattelut .....	26
4.3	Nuorten koulutehtävien tulokset .....	30
4.4	Tulosten yhteenveto .....	32
5	Tuloksia: palveluiden kävelysaavutettavuus Hakunilassa .....	35
5.1	Kohteen perustiedot .....	35
5.2	Ikäihmisten haastattelut .....	38
5.3	Nuorten koulutehtävien tulokset .....	41
5.4	Tulosten yhteenveto .....	44
6	Kävelysaavutettavuuden arviointi ja kriteerit .....	48
7	Johtopäätökset .....	51
7.1	Kävelysaavutettavuuden laadulliset tekijät .....	51
7.2	Palveluiden läheisyys ja esteettömyys .....	52
7.3	Parannusehdotukset Hakunilassa .....	54
7.4	Parannusehdotukset Korsossa .....	59
7.5	Menetelmähavainnot .....	63
	Kirjallisuus .....	65
	Liitteet .....	70
	Liite 1: Ikäihmisten haastattelu- ja muistiinpanorungot .....	70
	Liite 2: Nuorille suunnitellut koulutehtävät .....	72



# 1 Johdanto

## 1.1 Tausta: käveltyvyys kaupungin strategiassa

Yksi Vantaan kaupungin kaupunkistrategian Innovaatioiden Vantaa (2022–2025) painopistealueista on Kukoistavat kaupunkikeskukset ja sen osana Helpon liikkumisen kaupunki. Strategiassa todetaan, että jokainen keskus on kuitenkin luonteeltaan täysin erilainen – vaikka monia alueita yhdistää työpaikkojen ja palveluiden puute, niiden haastavimmat kehittämiskohteet kuitenkin vaihtelevat. Jokainen näistä keskuksista vaatii jatkuvaa suunnittelua ja tavoitteiden päivittämistä. Vantaalla on monia kaupunkikeskuksia, jotka sijaitsevat pitkälti joukkoliikenteen solmukohdissa. Tässä hankkeessa on tarkasteltu kahta niistä: Korsoa ja Hakunilaa.

Helpon liikkumisen kaupunki tarkoittaa sitä, että keskukset ovat helposti saavutettavia kaikilla kulkumuodoilla (joukkoliikenne, autoilu, pyöräily jne.) muista keskuksista, oppilaitoksista, työpaikka-alueilta ja lentoasemalta. Se tarkoittaa myös keskusten sisäisiä erinomaisia jalankulku- ja pyöräilymahdollisuuksia arjen liikkumisen mahdollistamiseksi. Helpon liikkumisen kaupungin tärkein mittari kaupunkistrategiassa on juuri palveluiden kävelysaavutettavuus, jonka mittarit on tarkoitus räätälöidä jokaiselle kaupunkikeskukselle sopivaksi. Yleisellä tasolla Vantaan kaupunkistrategia kuvailee helpon liikkumisen kaupunkia seuraavasti:

*”Viihtyisä ja turvallinen kaupunkiympäristö on perusta kaupunkikeskustojen kukoistukselle. Kaupunkirakentamisen, julkisten kaupunkitilojen ja katujen sekä puistojen suunnitteluun ja toteutukseen sekä ylläpitoon kiinnitetään entistä enemmän huomiota ja niissä otetaan huomioon tilojen monipuolinen käyttö. Kaupunkiympäristön tarjoamiin liikuntamahdollisuuksiin kiinnitetään huomiota. Päiväkodit ja koulut pyritään sijoittamaan keskeisesti kaupunkikeskustoissa turvallisten yhteyksien varrelle.” (Innovaatioiden Vantaa, s. 34)*

Tämän hankkeen tavoitteena on edistää käveltyvyyden jatkokehittämistä ja tukea tämän toteutumista Vantaan kaupungin aiemmin laatiman kävelyn edistämishjelman mukaisesti.

## 1.2 Tavoitteet: miten hanke palvelee käveltyvyyttä

Tässä hankkeessa on tarkasteltu Hakunilan ja Korson palvelujen kävelysaavutettavuutta, eli kuinka hyvin kaupunginosa palvelut toimivat erilaisten kävelijöiden kannalta. Palvelujen osalta on tarkasteltu sekä julkisia että kaupallisia palveluja: esimerkiksi sote-, kulttuuri-, liikunta- ja vapaa-ajan palveluita, kaupallisia palveluja ja osaltaan myös viherympäristön saavutettavuutta. Myös kolmannen sektorin palveluita, kuten erilaista yhdistystoimintaa on nostettu tarpeen mukaan esiin. Lisäksi on tarkasteltu liikkujien kokemaa turvallisuutta ja esteettömyyttä ja ympäristön viihtyisyyttä.

Tarkastelun näkökulmana on kahden keskeisen kävelijäryhmän eli ikääntyneiden sekä lasten ja nuorten näkökulma. Ikääntyneet (65+ vuotta) ja lapset, sekä nuoret ovat monellakin tapaa kävelyn avainryhmiä. Ikääntyneiden osuus kaupunkilaisista kasvaa nopeasti ja kaupungin on reagoitava heidän tarpeisiinsa. Myös eri tavoin toimintaesteisten osuus kasvaa samalla eliniän pidentyessä. Lapset ja nuoret taas ovat paitsi Vantaan, jokaisen kunnan tulevaisuuden kannalta elintärkeä ryhmä. Kyse on oikeastaan ”indikaattorilajeista”, koska jos ikääntyneille ja nuorille hyvä kävely-ympäristö onnistuu, saadaan samalla käytännössä hyvin käveltävää ympäristöä kaikille.

Tavoitteena on ollut saada tietoa, joka auttaa suunnittelemaan palvelujen saavutettavuuden ja myös esteettömyyden kehystoimia, kun Vantaan kaupunkikeskusten käveltävyyden edellytyksiä kehitetään. Kävelyn olosuhteiden parantamisella voidaan nostaa sen kulkutapaosuutta. Kävely ja palveluiden kävelysaavutettavuus on osa kestävästä kaupunki-infraa ja liikennejärjestelmää, joiden tulisi ennen kaikkea helpottaa arjen sujuvuutta. Kävelyn ja toimivan joukkoliikenteen hyvällä yhteispelillä voidaan edistää kestäviä matkaketjuja, jotka osaltaan ovat osa tasa-arvoista, osallisuutta ja toimintakykyä ylläpitävää kaupunkia.

Kävelyn houkuttelevuuden lisääminen on tarpeen sekä kaupunkilaisten fyysisen ja psykososiaalisen terveyden että kestävä, vähäpäästöisen yhdyskuntarakenteen ja liikennejärjestelmän rakentamisen kannalta. Hanke pyrkii osaltaan vastaamaan näihin tarpeisiin, hyödyntäen alan kansainvälistä tutkimustietoa yhdistettynä kohdekaupunginosien asukkaiden kokemukselliseen tietoon heidän fyysisestä ja sosiaalisesta elinympäristöstään. Kaupunkiorganisaatiolla, mutta myös monilla sidosryhmillä kuten liikuntajärjestöillä, ikääntyneiden järjestöillä, lasten ja nuorten parissa toimivilla tahoilla ja eri tavoin toimintaesteisten järjestöillä on intressejä vaikuttaa kävelyn edellytysten parantamiseen ja eri kävelyn kohderyhmien tarpeiden huomiointiin.

Hankkeessa on pyritty paitsi edistämään Korson ja Hakunilan käveltävyyttä, myös tukemaan koko Vantaan kaupungin kävelyn edistämishjelmaa. Kaupunki pyrkii kehittämään kaupunkikeskuksista käveltävämpiä palvelujen saavutettavuuden ja reitistön yhdistävyyden osalta ja ymmärtämään eri käyttäjä/liikkujaryhmien tarpeita. Hankkeen tavoitteet ovat:

- Tukea palvelujen kävelysaavutettavuuden ymmärtämistä, määrittelyä ja kehittämistä erityisesti ikääntyneiden (65+ vuotta) sekä kouluikäisten lasten ja nuorten osalta.
- Koota, ymmärtää ja tulkita ikääntyneiden ja nuorten kokemuksia kävely-ympäristöstään Korsoa ja Hakunilaa koskevissa empiirisissä osioissa. Palveluihin lukeutuvat sekä julkiset että yksityiset palvelut ja myös viherympäristöt ja liikuntapaikat.
- Kehittää Korson ja Hakunilan kaupunkirakenteen käveltävyyden analyysin ja kohderyhmien kokemuksellisen tiedon sekä tutkimuskirjallisuuden pohjalta kustannustehokkaita käveltävyyden kehitysehdotuksia. Tavoite on ideoida toimenpiteitä, joista hyötyvät kaikki väestöryhmät, mukaan lukien eri tavoin toimintaesteiset ihmiset.
- Antaa eväitä kaupunginosien kokemuksellisen viihtyisyyden parantamiseen käyttäjien näkökulmista oppimalla.
- Tuottaa kohdekaupunginosien kävelysaavutettavuudesta analyyseja ja mittareita, joita voidaan hyödyntää laajemminkin.

Tavoitteet liittyvät käveltävyyteen valtakunnallisellakin tasolla. Esimerkiksi infrahankkeisiin liittyen tarvittaisiin parempaa käveltävyyden ymmärtämistä ja konkretisoimista kohderyhmittäin. Hanke on sisältänyt myös käveltävyyden kehittämisen edellyttämää monialaista Vantaan kaupungin eri hallinnonalojen ja sidosryhmien yhteistyötä. Hanke on osa kestävästä liikkumista koskevan tietopohjan rakentamista. Tiedot ovat hyödyksi myös liikkumisen ohjauksen toimenpiteiden ja kävelymatkojen kehityksen seurannan suunnittelussa.

## 1.3 Työn vaiheet ja tutkimuskysymykset

Työssä vastataan vaiheittain eri tutkimuskysymyksiin. Vaiheet ovat:

1. Kirjallisuusselvitys
2. Empiirinen osuus kohdealueilla
  - a) Kohdealueiden rakenteellinen analyysi
  - b) Kohderymähaastattelut ja tutkimuskävelyt
3. Raportointi ja johtopäätökset

Kirjallisuuskatsauksessa käsittelemme tutkimuksen peruskäsitteitä kuten palveluiden kävelysaavutettavuutta; eri palvelujen merkitystä ja vaikutusta kävelyn valintaan kulkumuotona, asiointin merkityksiä sekä erilaisten palvelujen merkitystä osana paikallista sosiaalista vuorovaikutusta.

Empiirisessä osuudessa selvitetään yhdessä kohderyhmien kanssa sitä, kuinka hyvin alueen palvelut ovat saavutettavissa kävelen eri liikkujien näkökulmasta, toki keskittyen nuorten ja ikäihmisten ryhmiin, Korsosta ja Hakunilasta löytämiämme paikallisia erityispiirteitä sekä havaintoja koskien hyvinvointia alueella ja käveltävyyden merkitystä sen kannalta.

Lopun johtopäätöksissä ja päätelmissä esittelemme alustavia ideoita siitä, miten paikallista kävely-ympäristöä ja kävelysaavutettavuutta voitaisiin saadun tutkimuksessa palautteen perusteella parantaa melko matalalla kynnyksellä/matalin kustannuksin. Erityisesti painotetaan toimenpiteitä, joilla voidaan parantaa koettua hyvinvointia ja ehkä jopa vahvistaa paikkaidentiteettiä. Lisäksi esitetään ehdotus kohderyhmien kannalta keskeisiksi arviointikriteereiksi, joiden avulla kehitystä voidaan arvioida.

Taulukko 1: Työn tutkimuskysymykset.

Kirjallisuuskatsaus	Empiirinen osuus	Johtopäätökset
1. Mitä palvelujen kävelysaavutettavuudella tarkoitetaan? 2. Miten vahvasti eri palvelut kannustavat valitsemaan kävelyn? 3. Mitä merkityksiä asiointilla ja palveluilla on kävelykokemuksen kannalta? 4. Miten palvelut liittyvät sosiaaliseen vuorovaikutukseen ja yksinäisyyden tai yhteisöllisyyden kokemuksiin?	5. Kuinka hyvin saavutettavissa alueiden palvelut ovat erilaisten kävelijöiden/liikkujien näkökulmasta (nuorten ja ikäihmisten kohderyhmien osalta)? 6. Mitä erityispiirteitä on Korson tai Hakunilan palvelujen kävelysaavutettavuudessa? 7. Minkälaisia hyvinvointiin, esim. vuorovaikutukseen liittyviä havaintoja tehtiin?	8. Miten parantaisimme kaupunkirakenteen käveltävyyttä kohderyhmiltä saatujen tietojen pohjalta? 9. Miten tämän tutkimuksen nojalla kannattaisi jatkossa arvioida ja mitata palvelujen kävelysaavutettavuutta? 10. Millä käveltävyyteen liittyvillä toimilla voidaan vahvistaa kohdealueiden identiteettiä ja/tai parantaa ympäristön hyvinvointia tukevia piirteitä?

## 2 Kirjallisuuskatsaus

Vantaan kaupunkistrategian teema Helpon liikkumisen kaupunki määrittää hankkeemme tavoitteita, koska käveltävyys ja palvelujen kävelysaavutettavuus ovat helpon liikkumisen ydintä. Hyvä käveltävyys – joka määritellään tarkemmin seuraavassa alaluvussa – palvelee usein myös kaupunkisuunnittelussa vähälle huomiolle jääviä, yhteiskunnallisesti ja/tai liikunnallisesti passiivisia asukasryhmiä ja vahvistaa sekä fyysisen että psykososiaalisen terveyden ja hyvinvoinnin tasa-arvoa sekä sosiaalista koheesiota. Hyvä käveltävyys, ja palveluiden saavutettavuus sen keskeisenä osatekijänä, parantaa alueen asukkaiden mahdollisuuksia elää terveellistä, monimuotoista ja itsenäistä elämää lähiympäristössään.

Palvelujen kävelysaavutettavuutta tutkittaessa on huomioitava kyseisten kohdekaupunginosien omat, kaupunkirakenteelliset ominaispiirteet, sekä erilaisia käyttäjäryhmäkohtaisia tekijöitä. Eri ryhmien tarpeita avataan seuraavissa osioissa tutkimuskirjallisuuden avulla ja siltä pohjalta perustellaan käytettäviä menetelmiä. Kävelävyyden laajojen hyötyjen vuoksi monia sen tärkeitä ulottuvuuksia, kuten vaikutuksia kaupunkilaisten hyvinvointiin, kaupungin viihtyisyyteen tai yritysten kilpailukykyyn käsitellään tässä rajatussa selvityksessä varsin kursorisesti. Esimerkiksi katutason kävely-ympäristön fyysisten ratkaisujen vaikutuksia ei ole tässä kirjallisuuskatsauksessa käsitelty laajemmin, sillä aiheesta on jo runsaasti suomenkielistä kirjallisuutta (mm. Gehl 2018, Sim 2022), sekä esimerkiksi Jacobsin, Lynchin ja Appleyardin tutkimuksissa ja opinnäytteissä (mm. Kuoppa 2016). Teeman osalta tutkittua tietoa on pätevästi koostanut esimerkiksi Miika Norppa Helsingin kaupungille laatimassaan kirjallisuuskatsauksessa (2020). Kävely-ympäristön moninaiset merkitykset tulevat toki esiin raportin myöhemmissä osuuksissa eli kohderyhmähaastattelujen ja kävelykierrosten tulosten tulokinnassa ja esittämässämme kehitysehdotuksissa.

### 2.1 Käveltävyys yleisesti

Tämä kirjallisuuskatsaus taustoittaa hankkeessa selvitettäviä kysymyksiä. Kirjallisuuskatsauksessa on haettu vastauksia seuraaviin kysymyksiin:

- Mitä palveluiden kävelysaavutettavuudella tarkoitetaan?
- Miten vahvasti eri palvelut kannustavat valitsemaan kävelyn?
- Mitä merkityksiä asiointilla ja palveluilla on kävelykokemuksen kannalta?
- Miten palvelut liittyvät sosiaaliseen vuorovaikutukseen ja yksinäisyyteen/yhteisyyteen?

Nämä kysymykset ovat osaltaan ohjanneet kirjallisuuskatsauksen kohdentamista tutkimuksen kannalta tärkeimpiin kävelysaavutettavuuden tekijöihin, sekä paikallisilta kohderyhmiltä kerätyn kokemuksellisen tiedon keräämistä. Kysymysten pohjalta kartoitettiin ensin kävelysaavutettavuuden tekijöitä yleisellä tasolla. Tämän jälkeen suunniteltiin ikäihmisten haastattelut sekä yläkoululaisten tehtävät, joiden avulla kävelysaavutettavuutta saatiin tarkasteltua heidän näkökulmistaan.

Koska tutkimuksessa tarkastellaan kohderyhmien palvelujen kävelysaavutettavuutta, tarkastelu on rajattu ensisijaisesti asiointikävelyyneen, kuitenkin virkistyskävelyä sivuten. Kävelyiden tarkoitukset voivat myös sekoittua. Lähialueen palveluiden saavutettavuudella on todettu olevan erityisen suuri merkitys sosioekonomisesti haavoittuvammille ihmisryhmille, kuten heikommin toimeentulleille, joilla on keskimääräistä harvemmin auto käytössään, ja jotka eivät esimerkiksi voi ostaa kuntosalikortteja tai tarjota lapsilleen kalliita liikuntaharrastuksia autokuljetuksineen. Heidän osaltaan lähiympäristön käveltävyyden edistäminen kehittäisi koko elämänkaaren ajan yksilöiden fyysistä ja psykososiaalista terveyttä. (Turrell, 2013; Beenackers ym. 2012)

Turrell (2013) totesi, että sosioekonomisesti huono-osaisempien lähiöiden asukkaat kävelevät vähintään keskimääräisen verran, eikä heillä välttämättä ole käytössään autoa. Kävely voi siis parantaa terveyden tasaa arvoa vähentämällä mm. kroonisten sairauksien riskiä, joten sille tulisi tarjota hyvät olosuhteet. Turrell (2013) korostaa tarvetta parantaa reunemmalla sijaitsevien kaupunginosien käveltävyyttä mm. kehittämällä yhdistävää kulkuverkostoa, parantamalla joukkoliikenteen palvelutasoa ja lisäämällä paikallisten palvelujen ja työpaikkojen tarjontaa. Nämä käveltävyyden parannustoimet tuottaisivat terveyshyötyjen – ja niihin liittyvien kustannussäästöjen - ohella parannuksia ilmanlaatuun ja kasvihuonepäästöjen vähennyksiä. Käveltävyyden kehittämisen avulla voidaan myös lisätä asukkaiden sosiaalista pääomaa ja yhteisöllisyyden tunnetta. (Boarnet 2008; Leyden, 2003; Rogers et al., 2011)

Käveltävyys edellyttää huomion kiinnittämistä erilaisiin asioihin kadun, kotikaupunginosan, kaupungin tai kaupunkiseudun tasolla. Tässä projektissa on kyse lähinnä katu- ja kaupunginosatasoisesta käveltävyydestä (Pemberton 2021). Alueellista saavutettavuutta sivutaan niiden palveluiden kohdalla, joihin asukkaiden on mentävä oman kaupunginosansa ulkopuolelle joukkoliikenteellä tai autolla. Näiltä osin käveltävyyden tarkastelussa onkin huomioitava myös julkinen liikenne, joka toimii usein osana jalankulkijoiden asiointimatkatietä (Freeland et al. 2013).

## Kaupunkirakenteelliset tekijät

Olenneimmat käveltävyyteen ja kävelysaavutettavuuteen vaikuttavat kaupunkirakenteelliset tekijät ovat katu- ja jalankulkuverkoston yhdistävyys, kaupunkirakenteen sekoittuneisuus ja siihen liittyvä asukas- ja työpaikkatiheys, jalankulkuympäristön laatu ja julkisen liikenteen palvelujen sijoittuminen ja orientoituminen jalankulun verkoston ääreen.

Verkon yhdistävyyyteen vaikuttavat merkittävästi erilaiset laaja-alaiset, kulkemista rajoittavat tilat, jotka synnyttävät selvää estevaikutusta. Tällaisia ovat esimerkiksi junaradat ja joet, jotka on ylitettävissä vain tietyistä kohdista, sekä erilaiset aidatut laitokset, koulut tai muut alueet, joiden kautta ei voi kulkea, vaan ne pitää kiertää. Myös laaja-alaiset, läpikulun estävät omakotitaloalueet voivat synnyttää estevaikutuksen. Esteen kiertämisestä aiheutuu kävelymatka selvää pitenemistä, joka voi erityisesti liikuntarajoitteisille olla kävelykynnyksen kannalta ratkaisevaa. Suoranaisten fyysisten esteiden ohella vastaava vaikutus voi olla turvattomalla, ränsistyneellä ja epämääräisen oloisella alueella, kuten esimerkiksi pimeällä alikulkutunnelilla, huonosti kunnossapidetyllä metsäväylällä, päihteiden väärinkäyttäjien uhkaavalla oleskelulla, tai muilla jalankulkuympäristön kielteisillä laatutekijöillä.

Kaupunkirakenteen sekoittuneisuudella kuvataan sitä, kuinka lähekkäin erilaiset kaupungin toiminnot kuten asuminen, kaupat, työpaikat, liikuntapaikat ja vapaa-ajan viettopaikat ovat sijoittuneet ja kuinka saavutettavissa ne ovat. Ovatko ne funktionalistisesti eri alueilla vai onko niitä lähekkäin, lomittain tai päällekkäin keskenään. Esimerkiksi Helsinki oli vielä 1900-luvun alussa hyvin sekoittunut ja vilkkaan jalankulun kaupunki. 1900-luvun myötä kaupunki alkoi laajentua nopeasti kantakaupungin ulkopuolelle ja erityisesti toisen maailmansodan jälkeen sitä kasvatettiin suunnitelmallisesti Vantaan kaltaisiin maalaiskuntiin (josta tuli kauppa vuonna 1972 ja kaupunki vuonna 1974). Samalla kaupunkitoimintoja hajautettiin toiminnallisesti: rakennettiin erillisiä asuinalueita ja toisaalta teollisuus- ja työpaikka-alueita. Kauppa keskittyi kiivaimpina kaupungistumisen vuosina 1960-luvulta alkaen etenkin esikaupunkialueiden ostoskeskuksiin ja



vuosisadan lopulla yhä enemmän automarketteihin, jotka ovat vähentäneet kävelävillä etäisyyksillä olevia lähipalveluja.

Vielä aivan viime vuosikymmeninä rakennetuille lähiöille on yleensä tyypillistä toiminnallinen eriyttäminen: asuminen, työpaikat ja palvelut on sijoitettu erilleen toisistaan ja keskitetty tietylle alueelle, jolloin osalla paikallisista asukkaista on niihin paljon pitempi matka kuin toisilla. Nykyään kaupunkisuunnittelussa suositaan, ainakin ideologisella tasolla, vanhoista kaupunkikeskustoista tuttua sekoitunutta rakennetta, jossa asuminen, työpaikat ja palvelut tuodaan samalle alueelle rinnakkain ja sisäkkäin. Tällainen rakenne mahdollistaa ihmisten tiiviin vuorovaikutuksen ja lyhyemmät työ- ja asiointimatkat sekä helpomman perhe- ja vapaa-aikalogistiikan. Tämä saattaa hiljalleen purkaa viime vuosisadan loppupuoliskolla syntyneitä käytäntöjä, jossa toiminnot erotettiin kauas toisistaan ja suurin osa matkoista on tehtävä autolla tai – useimmiten varsin heikosti kulkevalla – joukkoliikenteellä. Sekoitettun kaupunkirakenteen yleistyessä kävelymatkoista voi tulla useammassa tilanteissa houkutteleva vaihtoehto eri toimintojen lähentyessä ja asukastiheyden myötä käyttäjäpohjaltaan kestävä palvelukirjon kasvaessa.

Sekoitettu rakenne parantaa myös alueella tapahtuvaa sosiaalista vuorovaikutusta ja kaupunginosan elävyyttä eri vuorokaudenaikoina. Eloisammille alueille syntyvä sosiaalinen, epävirallinen valvonta lisää turvallisuuden tunnetta. Erilaisten katvepaikkojen ja -aikojen sisältämät turvallisuusriskit vähenevätkin sosiaalisen vuorovaikutuksen ja kanssakulkijoiden läsnäolon parantuessa. Katvealueille syntyvät haitat ovat tyypillisiä toiminnallisesti eriytyneille autokaupunkirakenteille, joissa katutila on tyypillisesti toiminnallisesti ja palvelullisesti varsin niukkaa. (Jacobs 1961; Appleyard 1981)

1990-luvun kansainvälisissä tutkimuksissa havaittiin kaupunkitilan toiminnallisen kirjon ja tiivyyden sekä kaupunkitilan ja kävelyverkon fyysisten ominaisuuksien (*diversity, density & design* eli “*D-factors*”) ratkaiseva vaikutusta kävelyyteen (esim. Cervero & Kockelman 1997). Pian sen jälkeen, heti 2000-luvun alkuvuosista lähtien on tutkittu runsaasti kävelävyyden eri komponenttien terveysvaikutuksia (Frank ym. 2005). Aluksi kävely-ympäristön eri osatekijöiden vaikutuksia kävelyn määrään ja laatuun (eli kävelävyyteen) tutkittiinkin juuri ympäristöterveyden näkökulmasta, josta se alkoi hiljalleen levitä myös muiden tieteenalojen puolelle. Samalla myös erilaisten kävelävää kaupunkirakennetta arvioivien menetelmien määrä alkoi lisääntyä.

Kävelävän kaupunkirakenteen keskeisiä tekijöitä ovat viime vuosina tutkineet esimerkiksi Dovey ja Pafka (2018), jotka käyttivät vastaavaa jaottelua, kuin aiemmat terveysorientoituneet tutkijat: tiheys, toiminnallinen sekoittuneisuus ja saavutettava verkosto. Tätä monimuotoista tiheyden, sekoittumisen ja saavutettavuuden yhdistelmää he kutsuvat kaupunkien DMA:ksi (*density, mix & access*). Tiheys lyhentää etäisyyksiä ihmisten ja paikkojen välillä, sekoittuneisuus kuvaa erilaisuutta ja kontrasteja aktiviteettien, houkustusten ja ihmisten välillä sekä synergioita toimintojen välillä ja saavutettavuus puolestaan kuvaa yhteyksiä ja tapoja liikkua kaupungin sisällä sekä niiden monipuolisuutta (Dovey & Pafka 2018). Riittävä asukas- ja työpaikkatiheys mahdollistavat monipuolisen palveluiden kirjon, kun alueella on riittävästi asiakkaita. Näiltä osin sekä Korsossa että Hakunilassa on selvästi kehitystarvetta ja mahdollisuuksia, joita muun muassa markkinatilanne, maan arvo ja omistussuhteet rajoittavat.

## Ihmisen mittakaavainen kävely-ympäristö

Jan Gehl esittää Ihmisten kaupunki -teoksessa (2018) ihmisen mittakaavan käsitteen, jossa kaupungin havainnoinnin lähtökohdaksi on kävelevä ihmiskeho ja sen aistikoneisto. Näköaistimme palvelee parhaiten suoraan eteenpäin tai hieman alaspäin katsomista, joten kulkijan kannalta merkittävin osa ympäristöstä on silmän tasalla – katukuva, julkisivut ja pohjakerrokset. Kaupunkisuunnittelun tulisi keskittyä tähän ihmisen lähitilaan, unohtamatta myöskään esimerkiksi ääni- ja hajumaisemaa tai sosiaalista ympäristöä. Kävelijää ymmärtää parhaiten havainnoimalla kävelijöiden toimintaa kadulla. Keskeistä on kaikkien aistien käyttö, tarkkailun ja havainnoinnin tuottamat tulokset. Gehl nostaa kaupungin päähenkilöiksi kadun käyttäjät, oleskelijat, kahvikupillisen venyttäjät, tarkkailijat, leikkijät. (Gehl 2018; Mannola ym. 2021)

Kävelyn ja pyöräilyn edistämisen kannalta keskeistä on kaupungin jaottelu erilaisiin nopeusympäristöihin. Sekä pyöräilijän tyypillinen 15–20 km/h että varsinkin jalankulkijan 5 km/h nopeus vaativat ja mahdollistavat yksityiskohtaisempaa visuaalisia ja toiminnallisia puitteita sisältävää ympäristöä kuin autoilijan jopa yli 60 km/h nopeudella liikkuva havaintokenttä. (Gehl 2018)

Käveltävyyden kannalta Gehl erottelee toisistaan välttämättömät toiminnot kuten työ- ja koulumatkat tai bussin odottelu, tavarankuljetukset, sekä valinnaiset toiminnot, joita ihmiset tekevät omasta halustaan, kuten kaduilla seurustelu, puistoissa oleskelu tai toisten tarkkailu johonkin nojailien. Mitä paremmat olosuhteet ympäristö tarjoaa, sitä enemmän tilassa näkyy myös valinnaisia toimintoja sekä katuelämästä ja paikasta nauttavia ihmisiä. Jos halutaan edistää myös valinnaista kävelyä ja oleskelua, on tarjottava paljon monipuolisempia julkisen elämän mahdollisuuksia kuin jos palvellaan vain arjessa välttämätöntä asiointia. Kaupunkielämän virittämässä pienetkin yksityiskohdat ovat usein tärkeitä. Kävely on vilkkaampaa ja oleskelu runsaampaa avoimessa katutilassa: mitä enemmän rakennusten pohjakerroksissa on aukkoja, markiiseja, ovia, ikkunoita ja myymälöitä, sitä vilkkaampi on myös katuelämä. (Gehl 2018)

Käveltävyys on kiinnostavalla tavalla osa joukkoliikenteen palvelutasoa. Helge Hillnhütter tutki väitöskirjassaan (2016) kävelyn ja joukkoliikenteen käytön suhteita. Ensinnäkin joukkoliikennematkustajat viettävät lähes puolet matka-ajastaan muualla kuin itse ajoneuvoissa. Vaikka kävelyn merkitys on suuri, sitä ei yleensä suunnittelussa mielletä joukkoliikennematkan keskeiseksi osaksi. Pienilläkin asioilla, kuten jalankulkijan liikennevalojen odotusajalla voi olla iso merkitys matkan myönteiseksi tai kielteiseksi kokemisessa. Matkustajat ovat valmiita kävelemään pysäkillä/pysäkiltä jopa 70 % pidemmän matkan, mikäli ympäristö on kävelymyönteinen verrattuna siihen, että ympäristö on autoille suunnattu. Kävelymatkat hallitsevat siis matkasta muistiin jäävää vaikutelmaa ja voivat olla jopa tärkeämpi osa matkaketjua kuin itse julkisen liikenteen palvelu. (Hillnhütter 2016; Mannola ym. 2021)

Jeff Speck (2012) on eritellyt käveltävän kaupunkiympäristön tekijöitä Yhdysvalloissa ja kansainvälisesti. Hänen mukaansa hyvälle kävely-ympäristölle on tyypillistä, että keskeiset palvelut sijaitsevat kävelyetäisyydellä, kävely-ympäristö on kävelijälle sosiaalisesti ja liikenteellisesti turvallinen sekä aisteille kiinnostava ja viihtyisä. Lisäksi katu- ja korttelirakenne sekä korkealaatuinen väylästä tekevät kävelystä helppoa, sujuvaa ja mukavaa. (Speck 2012; Kuoppa 2016; Norppa 2020)

Käveltävyyden eri ulottuvuudet voivat olla keskenään ristiriidassa. Kaupunginosa saattaa esimerkiksi kaupunkirakenteensa ja etäisyyksiensä osalta olla käveltävä, mutta kävely-ympäristöltään huonolaatuinen (ks. Zhu & Lee 2008; Kuoppa 2016). Kävelyreitti voi vastaavasti sisältää useita erilaatuisia kävely-ympäristöjä peräkkäin: viihtyisämpiä puisto-osuuksia ja turvattomia ajoradan ylityksiä. Reittejä ei voidakaan arvioida yksittäisinä kokonaisuuksina, vaan niitä tulee arvioida moniulotteisesti.

Kävely ei ole autoiluun tai pyöräilyyn verrattuna läheskään yhtä selvästi keskittynyt mahdollisimman suoraan ja nopeaan matkaan paikasta toiseen. Tämä korostuu etenkin lapsilla ja nuorilla, joiden jalankulku on muita polveilevampaa, eli pelkän kävelyn lisäksi hyödynnetään sen reitin varrella olevia mahdollisuuksia ja kävelyn turvallisuus ja viihtyisyys onkin avainasemassa. Onkin huomattava, että kävelyn logiikoita on yhtä paljon kuin kulkijoita ja erilaisia kävelytilanteita on useita (kiireinen harppominen, seurassa talsiminen, sateessa tarpominen ja auringossa löntystely). Se, valitaanko nopeampi oikoreitti vai pidempi reitti, riippuu vahvasti mm. reitin ominaisuuksista, maastosta, matkan tarkoituksesta ja mahdollisista kantamuksista tai kävelykumppanista (Jin, Lu & Sun 2022).

## 2.2 Palvelujen kävelysaavutettavuus

Tarkastelualueilla sijaitsee runsaasti erilaisia palveluita. Osa tarkasteltavista julkisista ja yksityisistä palveluista, kuten joukkoliikenne, sote-palvelut, kansalaisopistot, kirjastot, liikuntapalvelut, puistot, päivittäistavarakaupat, apteekit, parturit/kampaamot, palvelevat kaikkia. Osa palveluista, kuten koulut, nuorisotalot ja ikääntyneiden hoitokodit, ovat puolestaan käyttäjäryhmäkohtaisia. Vaikka useimmiten

palveluiden saavutettavuuden osalta onkin syytä huomioida kaikkien käyttäjien tarpeet, on joissain tapauksissa mahdollista tarkastella ensisijaisesti käyttäjäryhmäkohtaisia tarpeita.

Vaikka projektin kohdekaupunginosien tarkastelualueeksi on määritelty kaavoituksen C-alue eli kaupunkikeskustan alue, tulevat näiden alueiden käyttäjät itse C-aluetta laajemmalta alueelta. Tästä syystä työssä on perusteltua tarkastella kyseistä kaupunkikeskusta-aluetta kävelen käyttävien, mutta keskuksen ulkopuolella asuvien paikallisten kokemuksia alueen käveltävyydestä. Hyviä esimerkkejä tästä ovat alueella sijaitsevat koulut, joihin tulee oppilaita melko laajalta oppilaaksiottoalueelta: kohderyhmänä toimivat kuitenkin kaikki oppilaat, eivätkä vain tietyn aluerajauksen sisäpuolella asuvat oppilaat.

Susan Handy (1993) korostaa palvelujen saavutettavuuden osalta sitä, että saavutettavuuden ja liikkumistarpeen optimoinnin kannalta paras yhdistelmä ei ole maksimaalinen paikallinen saavutettavuus – joka ei usein olekaan mahdollinen jo pelkästään liian suppean käyttäjäpohjan takia. Mieluummin tulisi hakea sekä paikallisen että alueellisen saavutettavuuden kohtalaisen hyvää tasoa.

Sekä Korsossa että Hakunilassa jää varsin paljon akuuteimman päivittäistavarakauppatason jälkeen tarvittavia palveluja oman asuinalueen ulkopuolelle, eikä alueilla toisaalta ole paljon sellaisia palveluja, joiden äärelle tullaan muualta – lähinnä Hakunilan Håkansbölen kartanoalueen liikuntamaastoja lukuun ottamatta. Tässä selvityksessä on siksi keskitytty kohdekaupunginosien paikallisen kävelysaavutettavuuden laadun ja määrän arviointiin kohderyhmien kannalta.

## Palvelujen saavutettavuuden kävelykynnykset

Millwardin (2013) mukaan kotikaupunginosan palvelujen hyväksyttävä kävelyetäisyys laskee voimakkaasti tietyn käveltävyyden maksimiksi koetun rajan jälkeen, joka vaihtelee jonkin verran kohteittain ja väestöryhmittäin. Suurin osa on valmis kävelemään palveluihin vain noin 600 metriä ja vain harvat yli 1200 metriä. Noin kilometrin etäisyys on useimmilla jo käveltävyyden rajoilla. Kävelymatkoihin vaikuttaa myös ikä ja ennen kaikkea fyysinen kunto ja liikkumiskyvykyys. Myös yksilöiden asenteet ja tottumukset kävelemiseen vaikuttavat käveltävänä matkan etäisyyteen. Colabianchi ym. (2007) havaitsivat lukioikäisten tyttöjen keskimääräiseksi helpoksi koetuksi kävelyetäisyydeksi vajaan vartin kävelyn, joka vastaa hiukan yli kilometrin matkaa. Tutkimuksessa korostui myös kaupallisten palveluiden merkitys sosiaalisena toimintaympäristönä, eikä puhtaasti asioinnin kannalta.

Myös selvästi lyhyempiä kävelyetäisyyksiä havaitaan kirjallisuudessa. Laatikainen (2019) selvitti, että ikääntyneiden (tässä tapauksessa 55–75-vuotiaiden) mediaanikävelyetäisyys positiiviseksi koetuille paikoille oli 406 metriä. Matkan lyhyys korostaa palvelujen läheisyyden tarvetta. Mikäli parannusten halutaan auttavan erityisesti niitä, jotka sitä eniten tarvitsevat, olisi siksi syytä tulkita palvelujen läheisyyden ja saavutettavuuden tarvetta pikemminkin tiukemmin kuin löysemmin. Balfour & Kaplan (2002) totesivat, että ikääntyneet ovat pitkien etäisyyksien ohella haavoittuvassa asemassa myös muiden ympäristöterveydelle haitallisten ominaisuuksien osalta, koska he viettävät työikäisiä suuremman osan elämästään juuri lähiympäristössään: he asioivat - kauppareissut, ruokailut, virkistyskävelyt – sekä seurustelevat valtaosin kotikaupunginosassaan. Asuinympäristöjen sekä positiiviset että negatiiviset ominaisuudet ja niiden vaikutukset korostuvat ikääntyneillä samoin kuin automelun ja pakokaasujen vaikutukset. Heille lähiympäristön laatu onkin erityisen tärkeässä asemassa ja katupuut, istutukset ja lähivirkistysalueet, sekä muut saavutettavat tekemisen ja oleskelun paikat voivat itsessään toimia tärkeänä virkistyspalveluna.

Kävelijät jaetaan kirjallisuudessa aktiivisiin ja passiivisiin kävelijöihin. Aktiivikävelijöillä tarkoitetaan henkilöitä, joiden jokapäiväisen liikkumisen tapa perustuu omaan fyysiseen aktiivisuuteen kuten kävelyyn ja käveltäviä alueita yhdistävän joukkoliikenteen käyttöön kaupunkitason välittävänä tekijänä. Passiivisille kävelijöille kävely on arkisena liikkumismuotona toissijainen ja esimerkiksi auton käyttö puolestaan ensisijaisempi vaihtoehto etenkin asiointimatkojen yhteydessä. Tällä jaottelulla ei siis viitata näiden ryhmien muuhun aktiivisuuteen, ja tässä ryhmässä voi olla esimerkiksi myös virkistyskävelyn harrastajia tai niitä, jotka hoitavat kuntoaan polkemalla kuntopyörää kotonaan tai vaikkapa kuntosaleilla.

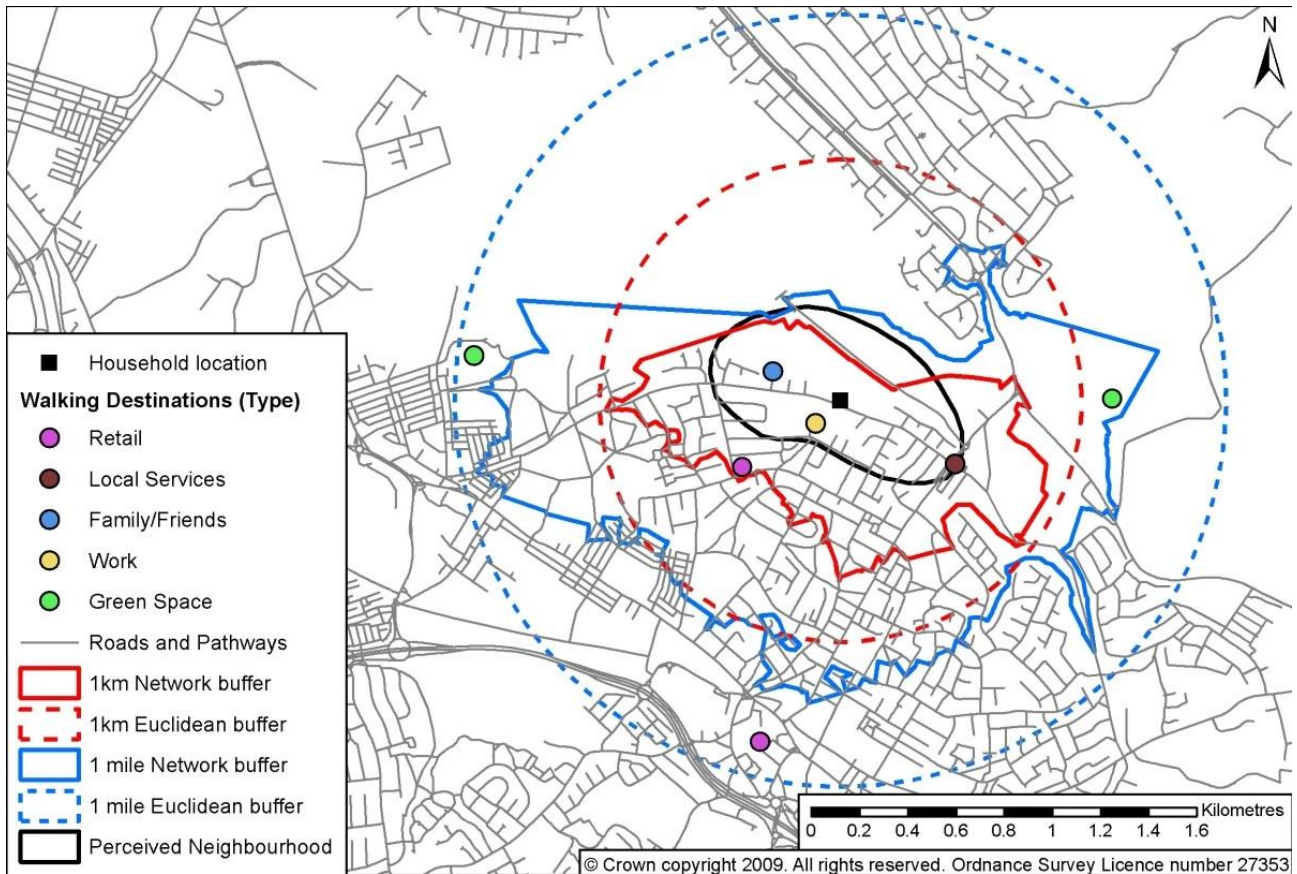
Moudon (2006) tutki aktiivi- ja passiivikävelijöiden eroja ja huomasi, että aktiivikävelijät havainnoivat lähiympäristössä tarjolla olevat palvelut tai niiden tarjonnan puutteen paremmin kuin passiiviset kävelijät ja tuntevat muita paremmin lähellä sijaitsevia palveluja, jolloin he myös huomioivat ne helpommin asiointipäätöksiä tehdessään. Tämä havainnointiero toistui systemaattisesti riippumatta siitä, oliko kyseessä ruokakaupan tai lounasravintolan kaltainen arkipalvelu vai satunnaisemmin käytetty kohde kuten taidegalleria tai kirjasto. Aktiivikävelijät olivat yleisesti passiivisiä kävelijöitä tietoisempia lähialueella sijaitsevista palveluista ja niiden saavutettavuudesta esimerkiksi kotoaan käsin arvioiden. Tätä selittää muun muassa se, että aktiivikävelijät tutustuvat lähiympäristöönsä yksityiskohtaisemmin ja vaihtelevia reittejä myöten, jolloin eri paikoissa sijaitsevista asioista ja palveluista muodostuu tarkempi kuva sijainteineen ja etäisyyksineen. Ensi sijassa autolla asiointimatkinsa hoitaville käsitys etäisyyksistä perustuu enemmän autolla kuljettavissa olevien reittien pituuksiin pitkin kiertoteineen ja kaaroksineen, ja osa palveluista voi jäädä havaitsematta jo siksi, etteivät ne ole automatkan varrella, jolloin käsitys niiden olemassaolosta, sijainnista ja etäisyyksistä jää hataraksi. Passiivikävelijät puolestaan voivat yliarvioida etäisyydet kävelen saavutettavissa oleviin palveluihin, eivätkä he välttämättä tunne alueen kävelyreitistöä yhtä hyvin.

Palvelun etäisyyden hahmotuserot vaihtelivat aktiivi- ja passiivikävelijöillä palvelutyypeittäin noin 170 metristä 340 metriin, eli aktiivikävelijät joko tiesivät ja ottivat arvioinneissaan huomioon myös lähempänä sijaitsevia palveluja tai tunsivat paremmin kävelijän oikopolkuja kuin passiivikävelijät. Asiointimatkoilla tämä etäisyys on edestakaisen matkan vuoksi kerrottava kahdella, jolloin pelkästään tuo hahmotusero voi kattaa noin puolet asukkaan käveltäväksi mieltämästä asiointimatkastasta, tai ikääntyneillä suuremman osan. Arvioidun matkaeron suhde asukkaiden kävelykynnykseen onkin merkittävä ja voi itsessään vaikuttaa siihen kuljetaanko palveluiden äärelle kävelen vai ei. Tämä vaikuttaa palvelujen käyttöön ja kulkumuotovalintoihin, ja voi ohjata passiivisesti käveleviä autolla asioivia ihmisiä kauemmas palveluihin, jolloin lähipalvelujen käyttö edelleen vähenee. Tässäkin mielessä lähipalvelujen puute ja niiden keskittäminen kauas ruokkii autokaupunkia ja passiivisen kävelyn kulttuuria, ja lisäksi vaarantaa etenkin ikääntyneiden itsenäisen elämän.

Smith (2010) havaitsi, että aikuisten omaksi naapurustokseen mieltämä alue on usein selvästi ajateltua pienempi. Hän totesi, että lukuisissa kansainvälisissä tutkimuksissa paljon käytetyt perusetäisyydet, kilometri ja maili (n. 1,6 km) olivat selvästi todellista käytettyä palveluvyöhykettä laajempia. Smithin käyttämä etäisyys perustui verkostoetäisyyteen, jolla tarkoitetaan jonkin paikan tai palvelun etäisyyttä lähtökohdasta lyhintä kuljettavissa olevaa käveltävää tieyhteyttä pitkin. Smithin mukaan 58 % ihmisten kävelyasiointikohteista sijoittui omaksi naapurustoksi mielletyn alueen eli noin viiden minuutin kävelyetäisyyden sisälle, 72 % 1 km verkostoetäisyyden sisälle ja 90 % palveluista 1,6 kilometrin verkostoetäisyyden sisään. Käytännön kävelyasiointialue onkin omaksi naapurustoksi koettua aluetta laajempi, vaikkei julkisen liikenteen vaikutusta huomioitaisi. Valtaosa kävelijöiden käyttämistä palveluista kuitenkin löytyy heidän naapurustostaan tai vähintään alle kilometrin etäisyydellä kotoa. Seuraavalla sivulla esitetty kuva 1 on yhden Smithin haastatteleman piirtämä kartta omasta naapurustostaan ja käyttämistään palveluista.

Smithin tutkimat aikuiset kävelivät eniten päivittäistavarakauppoihin, joihin lähes 90 % haastateltavista saapui kävelen (taulukko 2). Muihin kohteisiin käveltiin selvästi harvemmin. Esimerkiksi ystävien ja lähisukulaisten luokse, ravintoloihin, töihin tai julkisiin palveluihin käveli vain noin kolmasosa haastatelluista. Toisaalta noin puolet haastatelluista kertoi kävelevänsä erilaisille viheralueille, vaikka ne sijaitsivatkin usein hieman kauempana kodista. Myös Laatikainen (2019) havaitsi, että ikääntyneiden (hänellä 55–75-vuotiaat) kävelevät usein viheralueelle oman varsinaisen naapurustonsa ulkopuolelle.





Kuva 1: Suurin osa aktiivikävelijöiden käyttämistä palveluista on omaksi naapurustoksi koetulla alueella (musta viiva) tai vähintään 1 tai 1,6 kilometrin verkostoetäisyyden sisällä (punainen ja sininen viiva). (Smith 2010)

Taulukko 2: Eri palveluja kävellen käyttävien paikallisten määrä Stoke-on-Trentissä, Englannissa. (Smith 2010, oma käänös)

Kohteen tyyppi	Kävelijöiden osuus	
	n	%
Päivittäistavarakauppa	52	89,7
Julkiset palvelut	17	29,3
Ravintolat	22	37,9
Perhe/ystävät	21	36,2
Työ/koulu	18	31,0
Bussipysäkki	3	5,2
Viheralue	27	46,6
Liikuntapalvelut	3	5,2
<b>Yhteensä</b>	<b>58</b>	

Nuorten asiointikävelyssä korostuvat sellaiset palvelut, paikat ja asiat, joilla on merkittävä osuus arjessa koko vuodenkierron ajan, ja jotka tukevat lasten ja nuorten itsenäistä toimintakykyä, merkityksellisen suhteen muodostumista omaan elinympäristöön sekä fyysistä ja psykososiaalista terveyttä muun muassa liikunnan ja sosiaalisen vuorovaikutuksen kautta. Nuorten osalta on syytä kiinnittää huomiota erityisesti koulun,

harrastusten, ystävien, sekä sosiaali- ja terveyspalveluiden luokse kohdistuvia matkoja. Harrastusmatkoissa on huomioitava erilaisten liikuntaharrastusten lisäksi kulttuuriharrastuksia, mutta myös epämuodollista harrastustoimintaa, kuten lemmikkien ulkoiluttamista. Vastaavasti myös ystävien tapaamiseen kohdistuvissa matkoissa on huomioitava, että matkojen määrän päät eivät ole staattisia, vaan oleellista on myös missä ystävien kanssa käydään viettämässä aikaa. Sosiaali- ja terveysalan palveluista nuorille on oleellisia pitkälti samat palvelut kuin muillekin: terveyskeskukset, hammaslääkärit ja erilaiset mielenterveyspalvelut.

## Koulujen kävelysaavutettavuus

Koulut ja koulumatkat muodostavat hyvin merkittävän osan lasten ja nuorten liikkumisen ja kävelyn kokonaisuudesta, mikäli koulut ovat riittävän hyvin saavutettavissa ja matkat turvallisia. Etenkin kotimatkojen yhteyteen kytkeytyy myös paljon toiminnallisuutta ja sosiaalista vuorovaikutusta.

McDonald (2008) havaitsi, että lähikouluihin käveltiin ensisijaisesti vain alueilla, joiden asukastiheys on kohtalaisen korkea ja kävelymatkat lyhyitä. Hän laski, että jos pisin oletettu kävelymatka on noin 1,6 kilometriä, täytyy koulun oppilaiden asua noin kahdeksan neliökilometrin alueella koulun ympärillä. Mikäli pyritään yhden kilometrin koulumatkoihin – jolloin myös passiivisemmin liikkuvien lasten kävelykynnys madaltuu – oppilaaksiottoalueen kooksi tulee hieman yli kolme neliökilometriä. Mikäli oletetaan, että alueen asukkaista noin 12 % on peruskouluikäisiä lapsia ja koulut ovat noin 300 oppilaan lähikouluja, niin 1,6 kilometrin kävelyyvyöhykkeellä tämän oppilasmäärän täyttäminen edellyttää noin 400 hlö/km<sup>2</sup>:n väestötiheyttä ja 1 kilometrin kävelyetäisyyksillä 1000 hlö/km<sup>2</sup> väestötiheyttä. McDonald havaitsi myös, että mikäli matka koululle on enemmän kuin 1,6 kilometriä, koululle käveleminen vähentyy merkittävästi. (Vrt. myös Nelson et al., 2008)

Schlossbergin ryhmä (2006) havaitsi, että koulumatkan pituuden ohella etenkin koulureitin risteystiheys ja umpikujatiheys vaikuttavat merkittävästi kävelyn yleisyyteen. Korkea risteystiheys lisää kävelemisen todennäköisyyttä, sillä risteykset mahdollistavat useampia kääntymisiä määränpään suhteen oikeaan suuntaan ja parantavat jalankulunverkoston kattavuutta. Umpikujat sekä muut esteet tai suljetut alueet puolestaan vähentävät kävelyä, sillä ne pakottavat käyttämään kiertoteitä. Giles-Cortin (2010) ryhmän mukaan virallisten reittien lisäksi tulisi huomioida myös epäviralliset kulkureitit kuten oikopolut, puistojen läpi kulkeminen ja muut kulkuväylät, joita esimerkiksi autot eivät voi käyttää. Gallimoren ryhmä (2011) tutki Yhdysvalloissa uusien mutta ennen toista maailmansotaa vallinneiden suunnittelukäytäntöjen mukaan rakennettujen uusurbaanien naapurustojen käveltävyyttä verrattuna viime vuosisadan loppupuolen lähiöihin. Heidän mukaansa näiden uusurbaanien naapurustojen läpi kulkevat koulumatkareitit tarjosivat lapsille enemmän liikenneturvallisuutta, tieverkon yhdistävyyttä, viihtyisyyttä, sosiaalista turvallisuutta ja palvelukirjoa kuin tavanomaiset omakoti- ja rivitalolähiöt, joille on tyypillistä palvelujen eli kävelukohteiden vähäisyys, sekoittumaton yksipuolinen yhdyskuntarakenne, melko alhainen väestötiheys ja heikosti yhdistävä katu- ja jalankulkuverkosto.

Johanssonin ryhmä (2012) tutki myös sosioekonomisten tekijöiden vaikutusta koululaisten kulkumuotovalintoihin pohjoismaissa, koska esimerkiksi amerikkalaistutkimuksissa niiden osuus on merkittävä. He havaitsivat niiden kytkeytyvän Ruotsissa pikemminkin asuinympäristöön kuin asuintapaan tai sosioekonomiseen asemaan. Heidän tutkimuksessaan ilmeni jonkin verran sosioekonomisia eroja – matalatuloisten perheiden lapset kävelivät tai pyöräilivät koulumatkansa hieman useammin kuin keski- tai korkeapalkkaisten vanhempien lapset – mutta tämäkin eroavaisuus ilmeni vain urbaaneilla kaupunkialueilla. He esittävät tämän johtuvan siitä, että asumismuoto ei heijasta Ruotsissa läheskään yhtä paljon sosioekonomista asemaa kuin vaikkapa Yhdysvalloissa, vaan esimerkiksi kerrostaloissa asuu huomattavasti sekoittuneemmin erilaisten sosiaalisten ryhmien edustajia, minkä vuoksi kävelyn ja pyöräilyn vaihtelua selittää sosioekonomisten seikkojen sijaan alueiden asukastiheys ja lähiympäristön laatu. Ruotsia koskevat havainnot sopinevat hyvin myös Suomeen.

Giles-Cortin ryhmä (2010) huomauttaa, että liikennesuunnittelu, joka huomioi lapsia enemmän kiireisten vanhempien mahdollisuudet ajaa lapsensa kouluun omalla työmatkallaan, lisää autoliikennettä koulujen

lähistöllä ja heikentää koulumatkojen käveltävyyttä ja turvallisuutta. Tästä lähtökohdasta pitäisi siirtyä suunnittelemaan koulupiirejä ja koulujen lähialueita siten, että lapset voisivat asua riittävän lähellä kouluja: silloin kouluympäristö välttyy liialta autoliikenteeltä ja kouluun pääsee turvallisesti. Tämä ehkäisisi sitä riskiä, että lapsille kehittyä jo kouluaikana vanhempien mallin mukainen autoriippuvuus ja taipumus aktiivisten kulkumuotojen välttämiseen. He myös arvioivat moniin tutkimuksiin viitaten, että koulumatkoja pidentävä suurympäristön rakentaminen vahvistaa autoriippuvuuden kehitystä.

## 2.3 Kohderyhmien kävelyn piirteitä

### Ikääntyneiden (65+) kävelyn erityispiirteitä

Ikääntyminen heikentää fyysistä toimintakykyä ja sen osana myös liikkuvuutta. Esimerkiksi käveltävyyden matkakynnys laskee noin 400 metrin tasolle, kun se on peruskuntoisilla aikuisilla kilometrin luokkaa (aktiivikävelijöillä enemmän, passiivisilla vähemmän). Tämä korostaa lähipalvelujen merkitystä ja saavutettavuutta, mukaan lukien viherympäristön laadun ja monitoiminnallisuuden tärkeyttä (mm. Laatikainen, 2019; Lévassieur et al., 2015; King et al., 2011). Omalla aktiivisuudella on suuri merkitys itsenäisen toimintakyvyn säilymiselle (Van Holle et al., 2014; Clarke et al., 2005), ja sen keskeinen osa on kyky asioida itsenäisesti.

Mielikuva ensisijaisesti terveystalouteen ja apteekkeihin kulkevista ikääntyneistä ei pohjaa todellisuuteen: kyseisten asiointimatkojen osuus heidän kokonaismatkoistaan on vain muutaman prosentin luokkaa (Rosenberg, 2009). Tämä osoittaa selvästi, että ikääntyneet tarvitsevat samoja palveluja kuin muutkin, ja myös heidän liikkumisen halunsa ja tarpeensa pysyvät samoina, vaikka liikkumismahdollisuudet kaventuvat. Ikääntyneiden asiointimatkojen matka-ajat sijoittuvat muita enemmän päiväsaikaan, ruuhka-aikojen ulkopuolelle, jolloin etenkin kauempaa tuleville ja pienituloisille on tärkeä joukkoliikenteen verkoston tiheys ja vuorovälit myös ruuhka-aikojen ulkopuolella (Giuliano et al., 2003; Moniruzzaman et al., 2015).

Etenkin nk. suurten ikäluokkien ikääntyneiden ongelma on lähiperheen maantieteellinen hajaantuminen. Avioerojen yleistyminen, lasten ja muiden lähisukulaisten hajaantuminen kaupungistumisen, elinkeinorakenteen muutosten sekä kansainvälistymisen myötä yhä kauemmas toisistaan vaikeuttaa merkittävästi kuljetusavun saamista kävelykynnyksen ylittävälle tai hankalien liikenneyhteyksien takana oleville asiointimatkoille. Vaikka perheenjäseniä asuisi melko lähelläkin, kuljetusavun pyytämiseksi voi olla iso kynnys esimerkiksi lasten kiireisen työelämän ja heidän lastensa tarpeista huolehtimisen takia. Ikääntyneet haluavat myös säilyttää itsenäisen aikuisen roolinsa mahdollisimman pitkään ja hoitavat asiointinsa ensisijaisesti itse, jotta heitä ei koettaisi heikkoina ja avuttomina (Rosenberg, 2009; Louis et al., 2011). Kävelyn ja kävely-ympäristön merkitys kasvaa ikääntyneillä myös ajokyvyn heikentyessä ja etenkin mahdollisen ajokortin menettämisen jälkeen.

Ikääntyneiden yksinäisyyden ja turvattomuuden tunteet ovat yleisiä. Erilaiset itsenäistä kotona selviämistä korostavat ja turvallisuuden tunnetta lisäävät, laitoshoidon vähentämään pyrkivät, kotihoidon palvelut ovat poliittisista linjauksista huolimatta vaikeasti saatavilla (Mm. Kröger et al., 2018). Niitä ei myönnä helposti kustannussyistä, ja myös vakava henkilöstöpula vaikeuttaa monien ikääntyneiden kotihoito- ja tukipalvelujen saantia. Tukipalveluja saadaan usein vasta kun toimintakyky on jo laskenut huomattavasti, mikä nopeuttaa toimintakyvyn heikkenemistä edelleen. Yksinäisyyden lisääntymiseen vaikuttaa osaltaan hajanainen ja etenkin omakoti- ja rivitaloalueilla yksityisalueiden mattoina näkyvä, pitkälti yksityisten tilojen varaan rakentuva kaupunki, jossa sosiaalista vuorovaikutusta mahdollistavaa tilaa on äärimmäisen vähän. Yksinäisyysongelma lienee kokonaisuudessaan suurempi naisilla, sillä miehet kuolevat nuorempina. Yksinäisyys rinnastuu terveys- ja hyvinvointiriskinä raskaaseen tupakointiin tai alkoholin käyttöön sen elinikää lyhentävän vaikutuksen osalta (Holt-Lunstad et al., 2010). Palveluilla ja niiden kävelysaavutettavuudella arkisessa liikkumisympäristössä voi olla iso merkitys terveydelle ja hyvinvoinnille.

Niiden kriittisyys korostuu liikuntakyvyn heikentyessä. Van Holle ja ryhmänsä (2014) tutki naapuruston käveltävyyden (lähipalvelut käveltävyyden yhtenä tekijänä) yhteyttä ikääntyneiden fyysiseen aktiivisuuteen ja havaitsi käveltävämpien naapurustojen olevan yhteydessä runsaampaan liikkumiseen, joka puolestaan kytkeytyy sosiaalisen vuorovaikutuksen potentiaaliin.

Tutut paikat ja ihmiset ovat ikääntyneille erityisen tärkeitä. Heidän halukkuutensa muuttaa on vähäisempi kuin millään muulla ikäryhmällä, ja he muuttavat tavallisimmin kotikaupunginosan sisällä. Ikääntyneiden tarve asua tutussa ympäristössä liittyy tuttuun toiminta- ja sosiaaliseen ympäristöön, sillä yhteyksien katkeaminen on paitsi elämänlaadun heikennys jopa suuri terveysriski. (Rosenberg 2009) Osa ikääntyneistä ja etenkin naisista on muun muassa kotiäitien, koulutustason ja palkkaerojen takia hyvinkin pienituloisia ja autottomia, eivätkä he voi kompensoida julkisten palvelujen puutteita arkea helpottavilla maksullisilla palveluilla (esim. julkisen kotihoidon täydentämistä laajemmalla ostopalvelulla, verkkoasioinnin opastuksella tai erilaisilla saattajapalveluilla). Etäällä asuvien ystävien tapaaminen on heille hankalaa etenkin kelirikon aikaan. Ongelma on kärjistynein pitempään elävien, leskeksi jääneiden naisten kohdalla, joilla ei ole usein edes nykyisen työelämän ja palkkatasa-arvon mukaisia eläke- ja koulutustasoetuja.

## Nuorten kävelyn erityispiirteitä

Asiointimatkojen kävelykynnys on jo yläasteikäisillä jokseenkin sama kuin aikuisilla eli noin yhden kilometrin tuntumassa. Vanhempien kulkumuototottumukset itsenäisen, aktiivisen liikkumisen tai autoriippuvaisen asiointikulttuurin osalta periytyvät vahvasti, vaikka kaverit sekä koulumatkojen ja muun käveltävän elinympäristö laatu voivat muokata näitä monesti vahvoja asenteita (Bringolf-Isler et al., 2008; Gallimore et al. 2011).

Lapsen ja nuoren omatoimisen liikkumisen itsenäistymisessä koululla ja koulumatkoilla, etenkin paluumatkoilla on suuri merkitys. Ne luovat pohjaa nuorten asiointikävelylle, elinympäristöön sekä kaveripiiriin tutustumiselle ja itsenäisen toimintakulttuurin syntymiselle. Pohjoismaissa vallitseva vahva nuorten itsenäisen ja omatoimisen liikkumisen perinne ei ole itsestään selvä arvo, vaan pikemmin poikkeus yleiseen linjaan ja sen ylläpitämiseen kannattaa kaupunkisuunnittelussa keskittyä (Kyttä et al. 2015; Broberg 2015; Larouche et al. 2014; Timperio et al. 2004).

Kavereiden kanssa koulumatkoilla vietetty aika sekä tähän liittyvät palveluympäristöt, kuten maksuttomat matalan kynnyksen säänkestävät tilat, ovat nuorille tärkeitä. Matalan kynnyksen liikunta- ja kulttuuriharrastukset voivat tukea fyysistä ja psykososiaalista terveyttä, joka on Suomessa useiden länsimaiden tavoin heikentynyt mm. vähäisen arkiliikunnan, ruokavalion ja laiteriippuvuuden myötä. Moni nuori käy maksullisilla saleilla tai harrastaa joukkueurheilua, josta voi syntyä merkittäviäkin kustannuksia. Kaikille ei kuitenkaan ole tähän esimerkiksi taloudellisia mahdollisuuksia, joten maksuttomien liikuntapaikkojen ja puistojen sekä pihojen vapaan käytön merkitys korostuu. Esimerkiksi ulkokeripallokentät ja skeittipuistot voivat olla monille nuorille tärkeitä itsenäisen liikunnan harrastamisen ja sosiaalisen toiminnan kannalta.

Työikäisten ja ikääntyneiden ohella myös nuorten yksinäisyys ja psykososiaaliset ongelmat ovat kasvaneet etenkin maahanmuuttajaryhmillä, seksuaalivähemmistöillä, sekä vammaisilla tai eri tavoin toimintarajoitteisilla. 16 vuotta täyttäneistä lähes 30 % koki olevansa suurimman osan ajasta tai koko ajan yksinäinen vuonna 2022, kun osuus oli noin 21 % vuonna 2018. Ulkopuolisuuden tunnetta koki 15 % vähintään 16 vuotta täyttäneistä. Ulkopuolisuuden tunne on yleisempi iäkkäässä väestössä (Tilastokeskus, 2022). Samalla mielenterveyden tukipalvelujen tarjonta tai niihin pääsy on vaikeutunut, joka osaltaan korostaa ehkäisevän terveydenhuollon osana kaikkien tarvetta turvalliseen vuorovaikutukseen oman naapurustonsa palveluympäristössä. Palvelujen ja avoimien tilojen/paikkojen osalta on tärkeää huomioida myös tämä, turvallisen sosiaalisen vuorovaikutuksen tarve. Kohderyhmissä on siten paljon huomioitavaa sekä sisällöllisesti että menetelmällisesti, kun heidän kokemustaan halutaan esiin.



## 3 Empiirinen osuus: menetelmät Korsossa ja Hakunilassa

Kävelysaavutettavuutta tutkittiin hankkeessa ensisijaisesti laadullisin menetelmin, niin että erilaiset kerätyt tietoaineistot täydentävät toisiaan ja keskustelevat keskenään. Paikkatiedolla laaditut saavutettavuuden analyysit vertautuvat kohderyhmien omaan kokemukseen, jota puolestaan on kartoitettu henkilöhaastatteluin ja tutkimuskävelyin. Hankkeessa on siksi kehitetty uusi yhdistelmä erilaisia tutkimusmenetelmiä – kuten kävelylabroja, jotka ikäihmisten osalta toteutettiin kävelyhaastatteluina ja nuorten osalta käveltävinä koulutöinä. Yhdistelmän avulla pyrittiin arvioimaan kaupunkiympäristön käveltävyyttä kokonaisvaltaisesti ja vuorovaikutteisesti osallistujien kanssa. Tavoitteena oli myös varmistaa osallistujien motivoituminen, ottamalla heidän tärkeinä pitämänsä asiat huolella huomioon.

Tutkimuksen empiiriset osat toteutettiin kohdealueilla Korsossa ja Hakunilassa: ikäihmisten osalta pääosin haastatteluilla sekä koululaisten osalta maantieteen tunneilla järjestetyillä kävely- ja kirjoitusharjoituksilla. Nuorten kanssa sovellettiin kävely-ympäristön analyysimenetelmänä yhteiskävelyjä, joita on kehitetty kävelylabrojen väljän kattokäsittelyn alla. Tässä osiossa kuvataan, miten tutkimus tehtiin ja aineisto kerättiin.

### 3.1 Kenttävaiheen tiedonhankinta ikääntyneiden osalta

Tutkimuksessa rajatussa käveltävyysteemassa on erityisesti ikääntyneiden kohdalla kyse varsin henkilökohtaisista elämäntilannetta, terveydentilaa ja liikuntakykyä koskevista asioista ja toisaalta laajasta kokonaisuudesta. Siksi riittävän syvän laadullisen tiedon saaminen edellyttää hyvää vuorovaikutusta ja luottamuksen saavuttamista lyhyehkössä tilanteessa. Henkilökohtaiset haastattelut ovat siten paras tapa kerätä tietoa ikääntyneiden palvelujen käytöstä ja niiden kävelysaavutettavuudesta. Pääosin haastateltujen kotona toteutettuja haastatteluja täydennettiin useimmissa tapauksissa kävelyillä henkilön tärkeisiin asiointikohteisiin, jolloin haastateltu pystyi arvioimaan ja esittelemään ympäristön tärkeimpiä ominaisuuksia tarkemmin.

Välineinä käytettiin alueen tulostettua palvelukarttaa, haastattelunauhuria ja muistiinpanovälineitä, sekä mm. karjalanpiirakoita. Seuraavassa on tarkempi kuvaus toteutuksesta ja liitteessä (LIITE 1) on käytetty haastattelurunko.

## Haastateltavien määrä ja hankkiminen

Aluksi tähdättiin sekä Hakunilan että Korson osalta kymmenkuntaan haastateltavaan. Etenkin Hakunilassa pyrittiin saamaan mukaan maahanmuuttajataustaisia haastateltavia, koska heidän osuutensa kaupunginosan asukkaista on suuri – vieraskielisten osuus on Hakunilassa noin 40 % ja Korsossa noin 21 % (Tilastokeskus 2020). Hakunilassa pääosa heistä asuu juuri Hakunilan vanhan keskustaajaman kerrostaloissa eli C-alueella. Haastateltavia etsittiin ja tavoitettiin alueella toimivien eläkeläisyhdistysten kautta. Lisäksi lähestyttiin seurakuntien työntekijöitä, Vantaan kaupungin yhteisötyövastaavia, Hakunilan kansainvälisen yhdistyksen työntekijöitä sekä vanhustyötä maahanmuuttajien parissa tekevän Jade-yhteisön työntekijöitä. Tutkija vieraili myös kaikkiaan neljässä paikallisille asukkaille, mm. eläkeläisille sekä maahanmuuttajille, suunnatussa tilaisuudessa.

Korsosta saatiin etenkin Korson eläkkeensaajien kautta ripeimmin kasaan riittävän suuri ryhmä haastateltavia eli yhdeksän henkilöä, joista kaksi oli samaa pariskuntaa. Haastateltavat valittiin siten, että he asuivat eri puolilla kaupunginosaa, sekä kerrostaloissa että omakotitaloissa, edustaen sekä hyväkuntoisempia että esimerkiksi rollaattorin avulla liikkuvia naisia ja miehiä.

Hakunilasta etsittiin samoilla kriteereillä erilaisia haastateltavia, ja haastateltiin lopulta kuutta ikäihmistä, joista kaksi oli samaa hyväkuntoista pariskuntaa ja kaksi keskenään erityyppisistä terveysongelmista kärsivää henkilöä eri puolilta keskustan kerrostalovyöhykettä. Kahden haastattelun maahanmuuttajan osalta osoittautui, että he eivät juuri käyttäneet paikallispalveluja, joten haastattelujen analyysi jätettiin vähemmälle. Toisen maahanmuuttajataustaisen ikääntyneen hakunilalaisen haastattelu sisältyy kuitenkin tarkasteltuun aineistoon.

## Haastattelujen toteutus

Kaikki haastattelut toteutti yksi konsultti, jolloin ne oli helppo toteuttaa ja arvioida vakioidusti. Lähes kaikki haastateltavat halusivat, niiden tarkemmasta ajasta ja paikasta puhelimitse sovittaessa, tavata haastattelijan kotonaan. Muutamia toteutettiin kirjastossa, kansainvälisen yhdistyksen tiloissa ja yhteisötalolla.

Haastattelujen alussa kerrottiin lyhyesti, mistä hankkeesta on kyse ja millaista tietoa haastatteluilla haetaan, sekä tietojen yksityisyysensuojasta, koska tilanteissa käsiteltiin paljon henkilökohtaisen elämän asioita. Haastattelut tallennettiin ja tutkija teki samalla muistiinpanoja tärkeimmistä asioista kynällä ja paperilla. Useimmat haastattelut tapahtuivat kahvikupin äärellä, koska se toimi keskustelua luontevasti avaavalta jäänsärkijältä.

Haastattelurunko (LIITE 1) oli kaikilla sama, ja siinä käytiin aluksi läpi henkilökohtaiset taustatiedot ja kävelyn liittyvät terveys- ja kuntotiedot, jonka jälkeen siirryttiin käymään läpi kävelen saavutettavien palvelujen (kaupalliset, julkiset, virkistysalueet...) käyttöä kotikaupunginosassa ja niiltä osin kuin palvelut puuttuivat, syitä ja tapoja asioida muualla esim. julkisilla välineillä.

Erityistä huomiota kiinnitettiin sosiaalisen vuorovaikutuksen komponentteihin, käytettävissä olevan tuen/seuran tarpeeseen ja saatavuuteen, omatoimisuuden asteeseen, palvelujen tarjonnan ja tarpeen vastaavuuteen/puutteisiin, viherympäristöön ja kodin lähiympäristön laatuun, automeluun, reittien turvallisuuteen, mahdollisuuteen käyttää julkisia kulkuneuvoja ja tarpeeseen mennä kotikaupunginosan ulkopuolelle esimerkiksi kauempana sijaitsevien palvelujen, sukulaisten tai ystävien luo. Myös pelon maantiedettä, kävely-ympäristön muita haasteita ja parannusehdotuksia sekä itselle tärkeisiin palveluihin liittyviä tulevaisuuden uhkia tai mahdollisuuksia käytiin läpi. Haastateltavat arvioivat kävely-ympäristöjään ja palveluja laajasti, ja kohteiden sijainnit varmennettiin ajoittain kartalta.

Vaikka haastattelurunko oli periaatteessa käytävissä läpi noin tunnissa, käytännössä haastateltavat halusivat keskustella asioista melko laajasti, ja haastattelujen ja kävelyn keskimääräinen yhteispituus oli kahden tunnin luokkaa, usein pidempikin. Monesti tässä vapaamuotoisesti polveilevassa keskustelussa tuli esiin olennaisia asioita. Haastattelija tarkisti kuitenkin jokaisen henkilön osalta ennen haastattelun päättymistä, että kaikki olennaiset/haastateltavan kannalta relevantit asiat tulivat käydyksi läpi. Haastattelujen tuloksia molemmista kohdekaupunginosista on esitetty raportin tulosluvuissa 4 ja 5.

## 3.2 Kenttävaiheen tiedonhankinta nuorten osalta

Lähtökohtaisesti hankkeen suunnitteluvaiheessa todettiin, että nuoret tavoitetaan luontevimmin koulujen kautta. Peruskoulu tarjoaa sopivan hallitun kehysten toteuttaa tiedonkeruuta, joka olisi muutoin hyvin vaikeaa tehdä tehokkaasti sekä nuorten tavoittamisen, motivoimisen että heidän yksilönsuojansa kannalta. Kotikaupunginosan kävely-ympäristöön perehtyminen sopii etenkin maantieteen oppitunnin aiheeksi, jolloin konsultit voivat valmistella opetustunnin materiaaleineen toteutettavaksi oppilaille tutun opettajan kanssa. Tunnit ja tehtävät järjesti molemmissa kaupunginosissa kaksi konsultin edustajaa yhdessä maantieteen opettajan tai opettajien kanssa.

Korsosta valikoitui hankkeeseen kaikkiaan neljä yläasteen luokkaa ja heidän kaksi maantieteen opettajaansa. Lähtökohtana ja perusmateriaalina oppitunnilla käytettiin kohdekaupunginosan karttaa (kuva 2), josta hahmottuivat selvästi reitit (kadut ja polut), palvelut (myös puistot ym. liikuntapaikat) ja keskeiset maamerkit ja muut tunnistettavuutta parantavat asiat. Korsossa mukana oli aina kaksi luokkaa kerrallaan ja aikaa varattiin molemmille noin 30 oppilaan ryhmille kaksi kaksoistuntia. Tehtävät tehtiin digitaalisesti oppilaille koulun Google-työtilojen kautta jaetuille PowerPoint-pohjille.

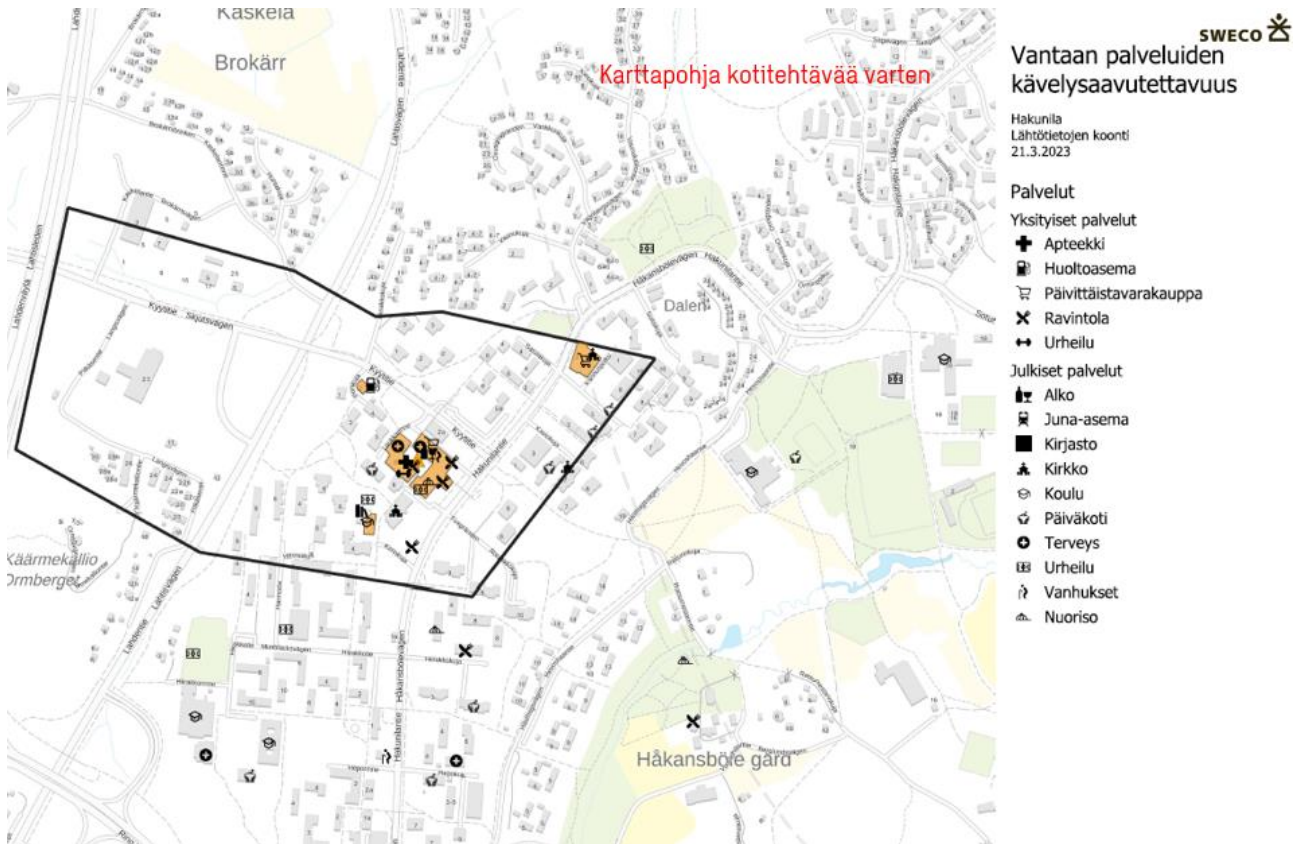
Hakunilassa koko järjestely tehtiin selvästi pienemmin, vain yhden yläasteen luokan ja yhden opettajan kanssa. Myös tehtäviä oli hieman yksinkertaistettu ja nämä toteutettiin paperille piirtäen ilman tietokoneita. Tämä osoittautui paremmaksi ja hallitummaksi menettelyksi, kuin Korson koulussa käytetty digitaalinen menetelmä. Kun oppilaita oli luokassa vähemmän ja tapahtumia ympärillä ei ollut liikaa, aineistot ehdittiin käydä paremmin läpi annetussa ajassa, tehtävät ymmärrettiin helpommin ja levottomampia oppilaita ehdittiin neuvoa enemmän. Näin syntyi parempi työrauha ja tiimin yhteistyö. Lisäksi nuoret pystyivät paremmin keskittymään itse asiaan eli ympäristön arviointiin välineiden ja menetelmien sijaan.

Seuraavassa on esitetty näiden kävelytehtäväoppituntien kulku pääkohdittain.

- Alustus (15 min): Miksi kävely on terveellistä, kivaa ja tärkeää
- Ulkona (45 min): Mission in Hakunila - Kävelytehtävä
- Luokassa (30 min): Tulosten purkaminen esim. PowerPointille
- Luokassa (10 min): Kotitehtävän ohjeistus

Alustuksessa orientoitiin oppilaat ajattelemaan kävely-ympäristöä hieman tavallista laajempaan kokonaisuutena ja ehkä tärkeämpänä asiana kuin arjessa ensin ajattelisi. Kävely on paitsi päästötön kulkumuoto, myös kaikille maksutonta ja aina saatavilla olevaa liikuntaa, sekä moniaistinen tapa havainnoida ympäristöä. Kävely tarjoaa lisäksi myös arjen kohtaamisia ja on luonteeltaan perustavanlaatuisesti sosiaalista toimintaa. Alustuksessa näytettiin myös joitakin esimerkkejä hyvistä kävely-ympäristöistä, jonka lisäksi esiteltiin esimerkiksi epävirallisen kontrollin ja esteettömyyden käsitteitä.

Tehtävässä 1 (kuva 3) oppilaat suunnittelivat kolmen paikan kautta kulkevan reitin, jonka ehtii 45 min oppitunnin aikana hyvin kävellä ympäri ja arvioivat näiden kolmen paikan kävely-ympäristöä. Ohjeeksi annettiin, että paikka voisi liittyä esim. kouluun tai koulureittiin, harrastuksiin, kavereiden tapaamiseen tai palveluissa asiointiin. Oppilaita pyydettiin myös ottamaan valokuvat jokaisesta paikasta ja miettimään, mitä hyviä tai huonoja puolia tiimi haluaa kuvallaan kertoa paikasta. Otetut valokuvat tallennettiin tulevaa käyttöä varten.



Kuva 2: Oppilaille tulostettu karttapohja alueen palveluista.

## Tehtävä 1: yhteinen kävely-ympäristö

- 1. Muodostakaa kahden tai kolmen kävelyporukka
- 2. Jutelkaa, mitkä palvelut/paikat Hakunilassa ovat teille tärkeitä. Paikka voi liittyä esim. kouluun tai koulureittiin, harrastuksiin, kavereiden tapaamiseen tai palveluissa asiointiin
- 3. Merkitkää paikat seuraavan sivun kartalle kirjaimin A, B ja C. Suunnitelkaa reitti, jonka ehditte hyvin kulkea 45 minuutin aikana välillä pysähdellen.
- 4. Käykää merkityissä paikoissa/reiteillä ja arvioikaa jokaisessa paikassa, kuinka hyvä kävely-ympäristö on. Voitte käyttää apuna näitä kysymyksiä, kun juttelette paikasta ----->
- 5. Ottakaa valokuvat jokaisesta paikasta A, B ja C ja miettikää, mitä haluatte kertoa niillä (hyviä tai huonoja puolia).

Voitte arvioida paikkoja esim. näistä näkökulmista:

1. **Pääseekö paikkaan hyvin kävellessä?**
2. **Onko paikka viihtyisä ja siisti?**
3. **Onko täällä kiva olla yksin?**
4. **Onko täällä kiva olla kavereiden kanssa?**
5. **Onko täällä kaunista?**
6. **Kuulostaako täällä kivalta?**

Voitte arvioida koko reittiä esim. näistä näkökulmista:

1. **Onko reitillä turvallista kävellä?**
2. **Kuinka esteetön reitti on, onko siellä esteitä?**
3. **Ovatko yhteydet paikasta paikkaan riittävän suoria ja helppoja?**
4. **Onko levähdys/istumapaikkoja riittävästi?**
5. **Onko alueella paikkoja jäädä vaikka pelailemaan jotakin?**
6. **Onko riittävästi puita, kasvillisuutta, vihreää?**

Kuva 3: Oppilaille annettu tehtävä 1, yhteinen kävely-ympäristö.



Tehtävässä 2 (kuva 4) oppilaat tarkastelivat seuraavan viikon aikana omaa koulumatkaa ja paikkoja, joissa sen varrella poikkeaa, piirsivät tämän reitin kartalle ja arvioivat sen hyviä ja huonoja piirteitä. Reitti pyydettiin piirtämään samanlaiselle kartalle kuin edellisessä tehtävässä (rajauksena hieman edellistä laajempi alue, koska oppilaan koti saattoi olla kauempana koululta).

## Tehtävä 2: Koulumatkan arviointi

Hyvää koulumatkani kävelyreitillä on

---

---

---

- 1. **Mieti omaa koulumatkaasi (meno- ja tulomatka) ja paikkoja joissa poikkeat matkan varrella**, esim. harrastukset tai kavereiden tapaaminen jne.
- 2. **Kiinnitä huomiota samoihin asioihin kuin yhteisellä kävelyllä**, ja mieti koulumatkaasi myös eri säillä ja vuodenaikoina, esim. sadesäällä tai talvipakkasilla.
- 3. Piirrä **kouluun menomatka ja koulusta tulomatka** seuraavan sivun **kartalle**. (Tai ota tarvittaessa laajempi kartta internetistä.)
- 4. **Arvioi koulureittiä tässä ----->**
- 5. **Ota koulumatkoilla 2-4 kuvaa reitistä** ja mieti, miten sitä voisi parantaa. **Tallenna kuvat, niitä käytetään seuraavan yhteisen tuntimme tehtävässä!**

Huonoa koulumatkani kävelyreitillä on

---

---

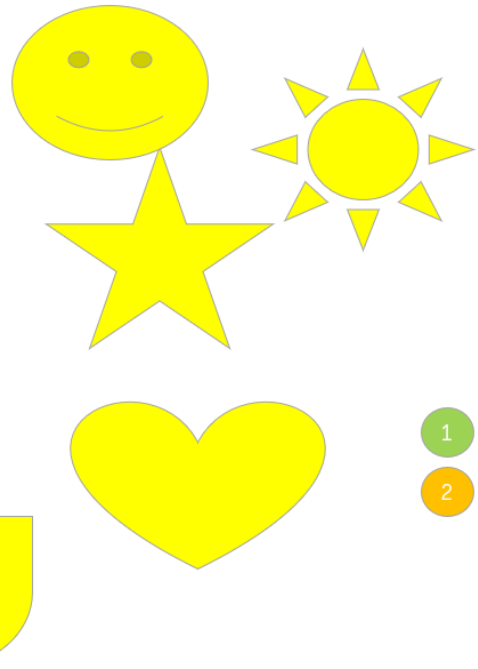
---

Kuva 4: Oppilaille annettu tehtävä 2, koulumatkan arviointi.

Oppilaat tekivät kolmannen tehtävän seuraavalla maantien oppitunnilla. Tehtävässä 3 (kuva 5) tiimit kävivät läpi edellisen kerran merkinnät muistiinpanoineen, kävelyillä ottamansa kuvat sekä valitsivat yhden paikan, jossa on heidän mielestään jotain paremmin esiin tuomisen arvoista sekä toisen paikan, jossa on puolestaan jotain ikävää ja korjattavaa. Tämän jälkeen tiimejä pyydettiin ideoimaan vapaasti teksti- tai kuvamuotoisesti parannuksia alueen kävely-ympäristöön.

## Tehtävä 3: Parannuksen ideointi (30 min)

- 1. Käykää tiimissä läpi viime kerralla löytyneet paikat ja muistiinpanonne niistä sekä teidän tiimin koulureiitit ja näillä kävelyillä ottamanne kuvat
- 2. Valitkaa yhdessä
  - yksi paikka jossa on jotain **hienoa**, ja haluaisitte vielä parantaa paikkaa tai tuoda sitä paremmin esiin (**merkatkaa numerolla 1 ja liittää kuvan paikasta karttaan**)
  - yksi paikka jossa on jotain **ikävää**, ja haluaisitte yhdessä parantaa paikkaa (**merkatkaa numerolla 2 ja liittää kuvan paikasta karttaan**)
- 3. Merkatkaa nuo paikat tai reitti kartalle ja ideoikaa niihin jotain millä kävely-ympäristöä voisi parantaa! Kuvatkaa ideanne tekstillä ja kuvilla!



## Katsotaan tulokset ja jutellaan (15 min)

Kuva 5: Oppilaille annettu tehtävä 3, parannuksen ideointi.

Alun alkaen oli suunniteltu, että ryhmien töitä esiteltäisiin loppuun ja töistä keskusteltaisiin yhdessä luokan kesken. Ehkä oppilaiden ikävaiheeseen liittyvästä ujoudesta ja/tai tilanteen outoudesta johtuen esittelyt jäivät niukoiksi ja keskustelu melko vähäiseksi. Tilanne paikattiin pienimuotoisemmalla keskustelulla, jossa konsultin edustaja kiersi luokan tiimit ja kyseli hieman näiden näkökulmista, löydetyistä haasteista ja pohdituista ratkaisuista.

## 4 Tuloksia: palveluiden kävelysaavutettavuus Korsossa

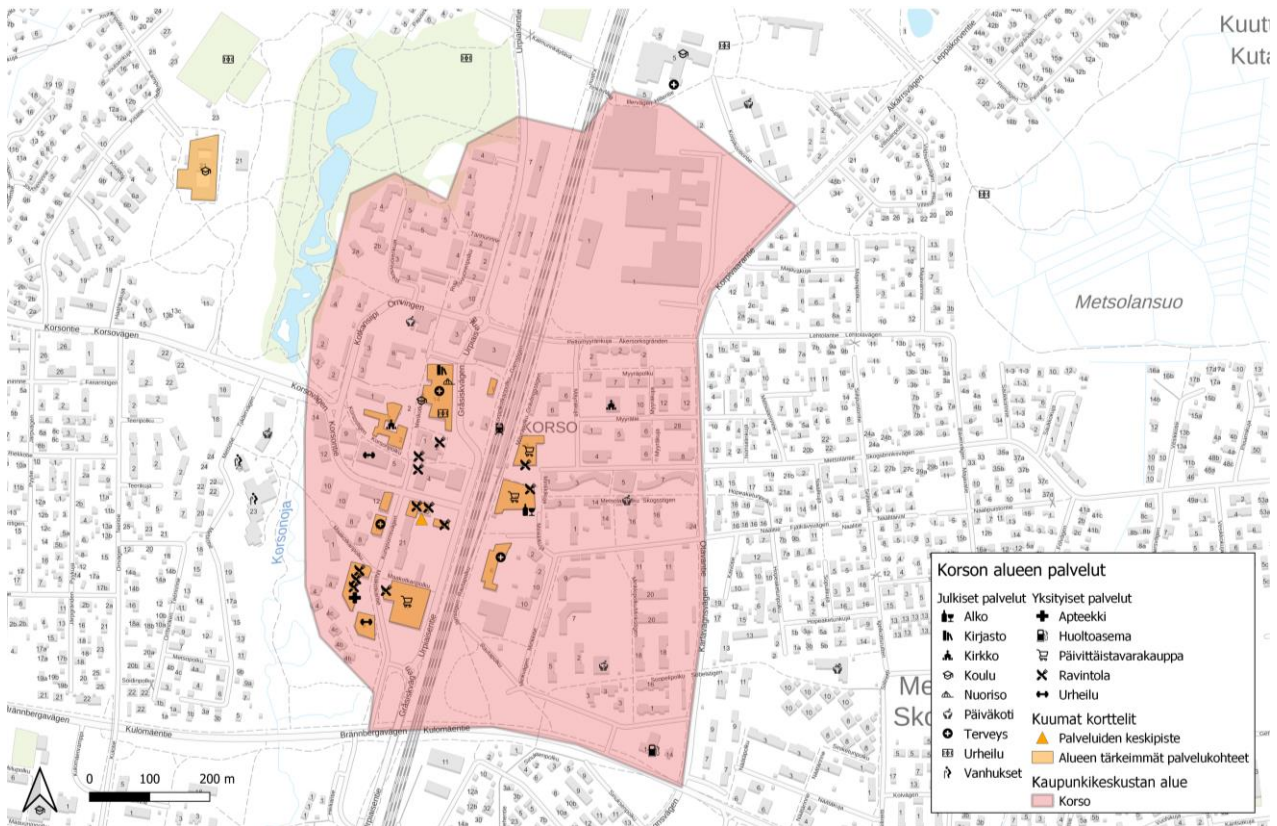
Tässä luvussa havainnollistetaan Korson alueen palveluiden kävelysaavutettavuutta raportin teoriaosuudessa havaittujen teemojen osalta ja yhdistetään näitä eläkeläisten kanssa tehtyjen haastattelukävelyiden sekä nuorten kanssa tehtyjen koulutehtävien tuloksiin.

### 4.1 Kohteen perustiedot

Palveluita koskeva tarkastelualue määrittyy Vantaan yleiskaavan kaupunkikeskustan alue -merkinnästä (C). Palvelusaavutettavuuden analysoinnissa ei tarkasteltu jokaisen yksittäisen palvelun saavutettavuutta, mutta kokonaisuuden hahmottamiseksi tehtiin yleispiirteinen kartoitus palvelutarjonnasta. Kartoitusta tehtiin karttataarkastelun, maastokäyntien ja haastattelujen avulla. Lisäksi hyödynnettiin Vantaan elinvoimalaskennan tuloksia, joiden määrittelemät kuumat korttelit, sekä palveluiden keskipiste toimivat analyysin lähtökohtina. Alueen palvelut esitetään seuraavalla sivulla olevassa kartassa (kuva 6)

Korson palvelut sijaitsevat juna-aseman ympärillä, pääosin radan länsipuolella. Palvelut ovat kuitenkin sijoittuneet tyypilliseen ostoskeskusratkaisuun verrattuna laajemmalle, useamman korttelin alueelle. Korson palveluja sisältävän C-alueen keskeisimmät väylät ovat kävelypainotteisia raitteja. Tiiviin palvelukeskustan ulkopuolella Korson yhdyskuntarakenne levittäytyy kuitenkin pitkälle etenkin idän ja lännen suuntaan jatkuvan pientalomatton muodossa. Haastattelujen perusteella iso osa Korson omakotitaloalueilla asuvista asukkaista hyödyntää autoillen esimerkiksi Tikkurilan keskustan ja Koivukylän, Itäkeskuksen tai Keravan kauppakeskusten tarjontaa. Korson asemanseudun palveluita käyttävät enemmän C-alueella ja sen välittömässä läheisyydessä asuvat sekä autottomat, jotka saapuvat ympäröivältä omakotitaloalueelta Korson keskuksen busseilla.

Korson kaupunkirakennetta kuvaavasta kartasta (kuva 8) näkyy, kuinka pääosa asemanseudun palveluista asettuu radan länsipuolelle ja tiiviimpi kerrostaloalue puolestaan lähinnä radan itäpuolelle. Junaradan länsipuolelle jää useimpien kaupallisten palvelujen lisäksi myös muita alueen oleellisia palveluita, kuten kulttuurikeskus Lumo (kirjasto, koulu, urheilutiloja, tapahtumatila sekä ravintola), virkistysalueena toimiva Ankkapuisto, luterilainen kirkko oheistiloineen, kansalaisjärjestöjen aktiivisesti käyttämä toimintatila, alueen koulut sekä juuri valmistumassa oleva suuri puinen päiväkotit. Lisäksi länsipuolella on pubeja ja tyhjillään tai vajaakäytöllä olevia liikehuoneistoja varsinkin Maakotkantien tuntumassa alun perin monipuolisemman kaupan rakenteen perintönä. Radan itäpuolella sijaitsevat K- ja S-marketit sekä terveyskeskus oheispalveluineen ja yksityisiä lääkäriasemia. Alueet ovat sinänsä lähellä toisiaan, mutta junarata muodostaa merkittävän estevaikutuksen alueen sisäiseen kävelyliikkuvuuteen. Radan voi alittaa vain kolmesta kohdasta ja kaksi näistä on syrjässä kävelijöiden keskeisimmistä reiteistä ja tärkeimmistä palveluista ja on suunnattu lähinnä ajoneuvoliikenteelle, samalla kun keskeisin reitti koetaan turvattomaksi.



Kuva 6: Korson alueen palveluita.



Kuva 7: Korson päivittäistavarakaupat asemoituvat kuvan taka-alalla näkyvän rautatieaseman viereen.



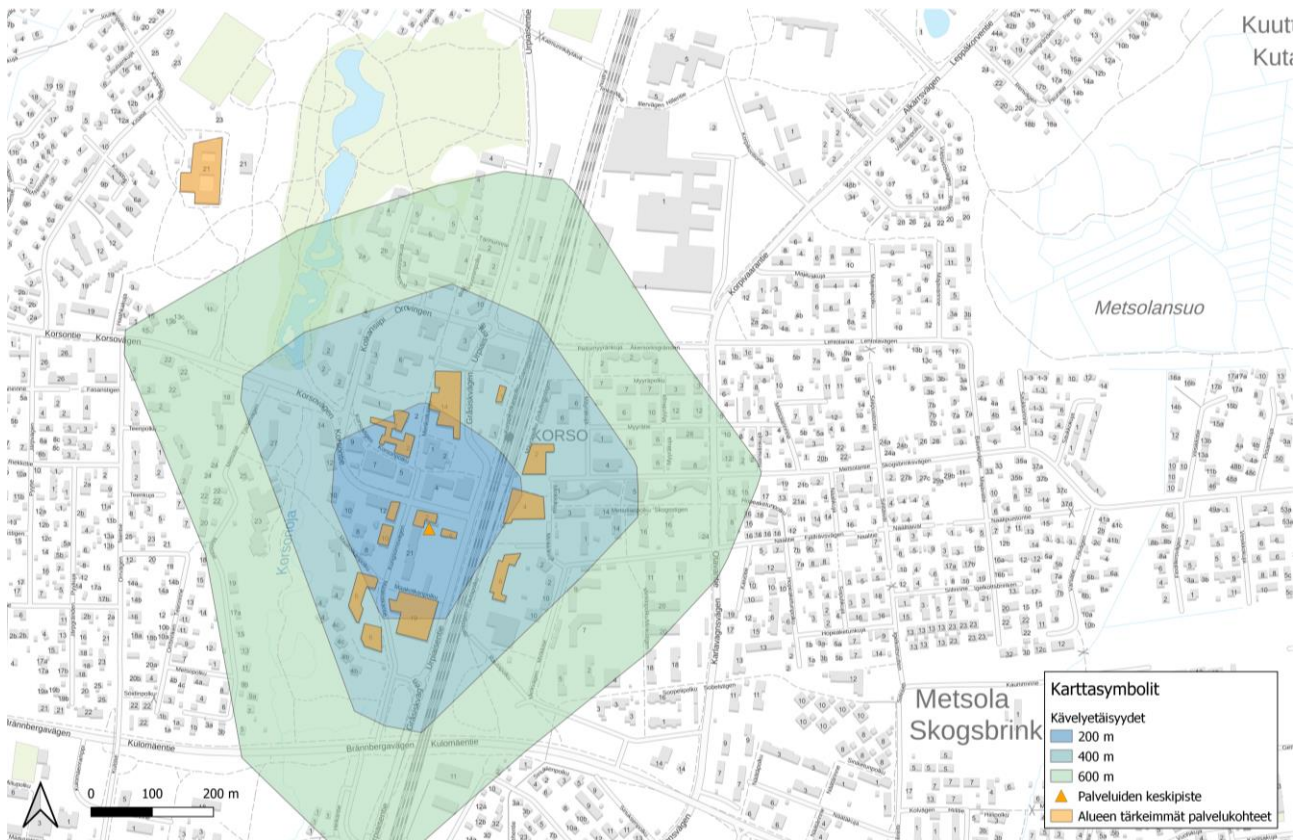


Kuva 8: Korson karkea toiminnallinen aluejako.

Omakotitaloalueiden etäisyys keskustan palveluista ylittää haastattelujen mukaan monille normaalin kävelykynnyksen. Niiden palvelujen kävelysaavutettavuus on heikentynyt, kun alueilla aiemmin sijainneet pienemmät lähikaupat ovat lopettaneet suurten keskusliikkeiden hallitsemien markettien ja autoistumisen paineessa. Tämä korostui ikäihmisten haastatteluissa, joissa omakotitaloalueilta tyypillisemmin autoiltiin kauppaan ja muihin palveluihin Korson ulkopuolelle, joko muualle Vantaalle tai esimerkiksi Keravalle.

Junaradan estevaikutus korostuu, kun tarkastellaan kävelymatkoja Korson keskeisimpiin palveluihin (kuva 9). Lähes koko läntinen puoli radasta on alle 600 metrin päässä palveluista, kun taas itäpuolella rataa noin neljäsosa kerrostaloalueesta jää yli 600 metrin päähän radasta. Palveluiden saavutettavuuteen vaikuttaa erityisesti niiden etäisyys keskeisimmästä alikulkutunnelista. Korson omakotitaloalueet jäävät niin syrjään palvelukeskuksesta, että alueelle käveleminen vaatii jonkin verran aikaa, vähintään kohtalaista kuntoa sekä motivaatiota. Palveluiden kävelysaavutettavuus toteutuu kuitenkin varsin hyvin koko Korson kaupunkikeskustan alueella, jossa vain Korsontie on niin vilkas, että sillä on mainittavaa estevaikutusta. Korsossa korostuvatkin fyysisten estevaikutusten sijaan psykososiaaliset esteet.





Kuva 9: Kävelymatkat Korson palveluiden keskipisteeseen.

## 4.2 Ikäihmisten haastattelut

Tutkimuksessa haastateltiin yhdeksää eläkeläistä. Eläkeläisten kokemuksissa oli paljon yhteisiä piirteitä kriittisimpien asioiden osalta, joten tarkempaan tarkasteluun ja visualisointiin on tässä yhteydessä nostettu vain neljän haastatellun kokemukset. Alla merkityssä kuvauksessa on kuitenkin huomioitu kaikkien haastateltujen kertomukset ja havainnot. Näistä neljästä tarkemmin kuvattua kaksi asui Korson keskustaa reunustavalla omakotitaloalueella ja kaksi keskustassa, radan itäpuoleisella kerrostaloalueella. Keskustassa liikkuvista toinen oli varsin hyvässä fyysisessä kunnossa ja toinen liikkui varsin hitaasti rollaattorin avulla. Ensimmäisen omakotitaloalueella asuvan haastatellun fyysinen kunto oli heikko ja kävelyliikkuvuus rajallinen. Vaikka hän kävi joka päivä vakiomuotoisella kävelylenkillä, hänen ja vielä heikommassa fyysisessä kunnossa olevan vaimonsa päivittäinen asiointi tapahtui aina henkilöautolla. Toinen omakotitaloasuja oli selvästi parempikuntoinen ja asui yhdessä vaimonsa kanssa. Vaikka heillä oli auto, jolla he kävivät esimerkiksi lapsia tai sisarusia tapaamassa, tai vaikkapa Tikkurilan erikoisliikkeissä ja ruokakaupoissa, haastateltu puoliso hoiti kuitenkin kaikki Korson keskustassa tapahtuvan asioinnin kävellen, koska halusi ylläpitää vielä hyvää kuntoa. Hän käytti mielellään Ankkapuiston reittejä osana asiointikävelyä. Haastateltujen eniten käyttämät kävelyreitit ja palvelut on esitetty seuraavalla sivulla olevalla kartalla (kuva 10).

Korson keskustan itäpuolella yksin asuvat eläkeläisnaiset käyttivät sekä samalla puolella rataa olevia keskusliikkeiden kauppoja – etenkin heikommien liikkuvien heistä ja etenkin talvisin – mutta myös länsipuolen S-markettia ja muita länsipuolen palveluja. Erityisen merkittävää heille oli se, että lähes kaikki heidän sosiaalinen vuorovaikutuksensa palvelujen yhteydessä tapahtui radan länsipuolisella C-alueella. Näitä



palveluja tarjosivat etenkin eläkeläisyhdistyksen kerhot ja muut säännölliset päivä- ja iltatilaisuudet, joita oli useina viikonpäivinä Korsontie 2:n yläkerran yhdistyksille tarkoitettussa toimintatilassa. Koska Korsosta puuttuvat tavalliset edulliset kahvilat, on kirkon alakerran kerhotilassa kesäkausien ulkopuolella pari kertaa viikossa säännölliset kahvit, joille tullaan myös kauempaa tapaamaan ystäviä ja tuttavvia. Eräs haastateltu käy siellä viikoittain taksilla Koivukylän Peijaksessa sijaitsevasta palvelutalostaan käsin nauttiakseen vanhan tutun Korson ystävien ja tuttavien seurasta, jonka joutui jättämään taakseen koska Korsossa ei ollut palvelutaloa.

Haastatellut pitivät alueen palvelutarjontaa heikkona tai vähintäänkin yksipuolisena. Alueella on useita anniskeluravintoloita, mutta kahviloiden ja tavallisten tai laadukkaampien ruokaravintoloiden puute on huomattava. Myös erilaiset erikoisliikkeet loistavat poissaolollaan – etenkin vaatekaupat, joita oli aiemmin, mainittiin usein. Palvelujen karsiutuminen näkyy konkreettisesti Korson aseman länsipuolisen vierustan tyhjiissä liiketiloissa. Myös pankki-, vakuutus- ja vastaavien konttoreiden määrä alueella on vähentynyt, jonka seurauksena ikääntyneillä on vaikeuksia hoitaa asioitaan henkilökohtaisesti. Haastateltujen päivittäin käyttämässä kaupallisissa palveluissa korostuikin lähinnä päivittäistavarakauppa.

Kaupallisten palveluiden lisäksi haastatellut kuitenkin hyödynsivät myös alueen julkisia palveluita. Erityisesti Korson monitoimikeskus Lumoa arvostettiin ja alue nähtiinkin yhtenä Korson parhaimmista palveluista ja oleskelupaikoista. Myös Ankkapuiston virkistysalueen käyttö oli ahkeraa. Puistoon toivottiin tosin saniteettitiloja, jotta alueella pystyisi viettämään pitemmänkin hetken ystävien kanssa kahvitellen – sieltä on Lumon vessaan ikäihmisten näkökulmasta varsin pitkä matka. Haastatellut kokivat myös Ruusuvuoren koulun vieressä olevan uimahallin sijainnin korkean mäen päällä hankalaksi etenkin talvisin, kun mäki on liukas ja auraus vaihtelevan tasoista. Radan itäpuolella sijaitsevan terveyskeskuksen läheisyys koettiin hyvin tärkeäksi, kuten myös sen tiloissa tarjolla olevat eläkeläisille maksuttomat, vapaaehtoisten ohjaamat liikuntapalvelut. Ylipäätään toimintakyvyn ylläpitäminen koettiin tärkeäksi. Samoja tarpeita - fyysistä ja psykososiaalista toimintakykyä – palvelivat myös yllättävän laajat, lähes joka päivälle erilaisia vaihtoehtoja tarjoavat kolmannen sektorin sosiaaliset palvelut, kuten eläkeläisyhdistysten järjestämät kerhot.

Vaikka Korson keskusta on suunniteltu rakenteeltaan pitkälti kävelijöiden ehdoilla, kaikki haastatellut kokivat asemanseudun keskeisimmät raitit epämiellyttävinä ja joiltakin osin jopa turvattomina. Turvattomuuden tunnetta aiheuttivat etenkin psykososiaalisuuteen ja katu ympäristön heikkoon laatuun liittyvät syyt, eikä niinkään esimerkiksi voimakkaan autoliikenteen tai liikenneturvallisuuden takia. Erityisesti aseman alittava jalankulutunneli sekä sen itäpuolinen alue koettiin turvattomaksi. Ongelmana oli alueella tapahtuva päihteiden väärinkäyttö ja kauppaaminen: yksi haastatelluista on jo pitkään katsellut oman asuntonsa ikkunasta viereisen S-marketin seinustalla käytävää säännöllistä huumekauppaa. Vaikka haastatellut eivät varsinaisesti kokeneet baarien täyttämää Korson keskustan länsipuolta turvattomaksi, etenkin radan vierusalue Lumolta Korsontielle asti koettiin epämiellyttäväksi, eikä ympäristö houkutellut oleskeluun tai palveluiden käyttöön. Korson keskustan alikulutunneli näyttäytyikin haastateltaville reittinä, jota käytetään vain pakon vuoksi. Radan itäpuolella asuville tästä muodostuu ongelma, sillä pääosa sosiaalista vuorovaikutusta sisältävästä toiminnasta ja palveluista tapahtuu länsipuolisella C-alueella, myös ilta-aikaan. Länsipuolella asuville on puolestaan tärkeää päästä etenkin terveyskeskukseen ja käyttämään sen tiloissa säännöllisesti järjestettäviä liikuntapalveluja.

Junaradan alikulun ja aseman läheisten keskustan pääraitien epämiellyttävyys voi osaltaan vaikuttaa myös siihen, miksi molemmat itäisellä keskustalla asuvista haastateltavista suosivat virkistyskävelyillään myös itäisemmän omakotitaloalueen takaa aukeavan Metsolansuon suuntaa. Vaikka matka oli hieman pidempi kuin radan toisella puolella sijaitsevalle Ankkalammelle, se oli heidän mukaansa mieluisampi. Erityisesti Metsolansuon suuntaan johtavia pienempiä teitä pidettiin viihtyisinä kävelyreitteinä. Haastateltavat pitivät merkittävänä ongelmana myös radan alittavan tunneliin länsipuolisen luiskan jyrkkyyttä ja jopa vaarallista liikkautta. Erään haastatellun ystävä oli vuosi sitten liukunut rollaattorilla päin alikulun keskellä olevaa betonipylvästä.

Keskusta-alueen ulkopuolella asuvat eläkeläiset valittivat lähialueidensa palvelutarjonnasta. Erityisesti hitaasti liikkuvalla tai huonokuntoisella henkilöllä keskustan palvelut jäävät liian kauas kotoa, eivätkä ne ole saavutettavissa kävellen, koska pientaloalueilla aiemmin sijainneet lähipalvelut on lopetettu jo vuosia sitten. Alueelta kulkeva haastateltu koki itsensä täysin riippuvaiseksi autoilusta ja ajoi useimmiten Vantaan muihin



keskuksiin ostoksille, kun taas kauimpana, läntisen omakotialueen takaisessa kerrostalossa asuva autoton haastateltu tuli aina linja-autolla Korson keskustaan ruokaostoksille, vaikka muut ostokset ja asioinnit oli toimitettava esimerkiksi Koivukylässä tai Tikkurilassa eli vaihtamalla bussin jälkeen junaan. Linja-auton aikataulut olivat harvat ruuhka-aikojen ulkopuolella. Tämän koettiin haittaavan ostoskäyntien ja liikkumisen spontaaniutta, kun kaikki on tehtävä aikataulujen ehdoilla. Haastateltu toivoi, että päivisin liikkuvat ikäihmiset huomioitaisiin paremmin aikataulusuunnittelussa.



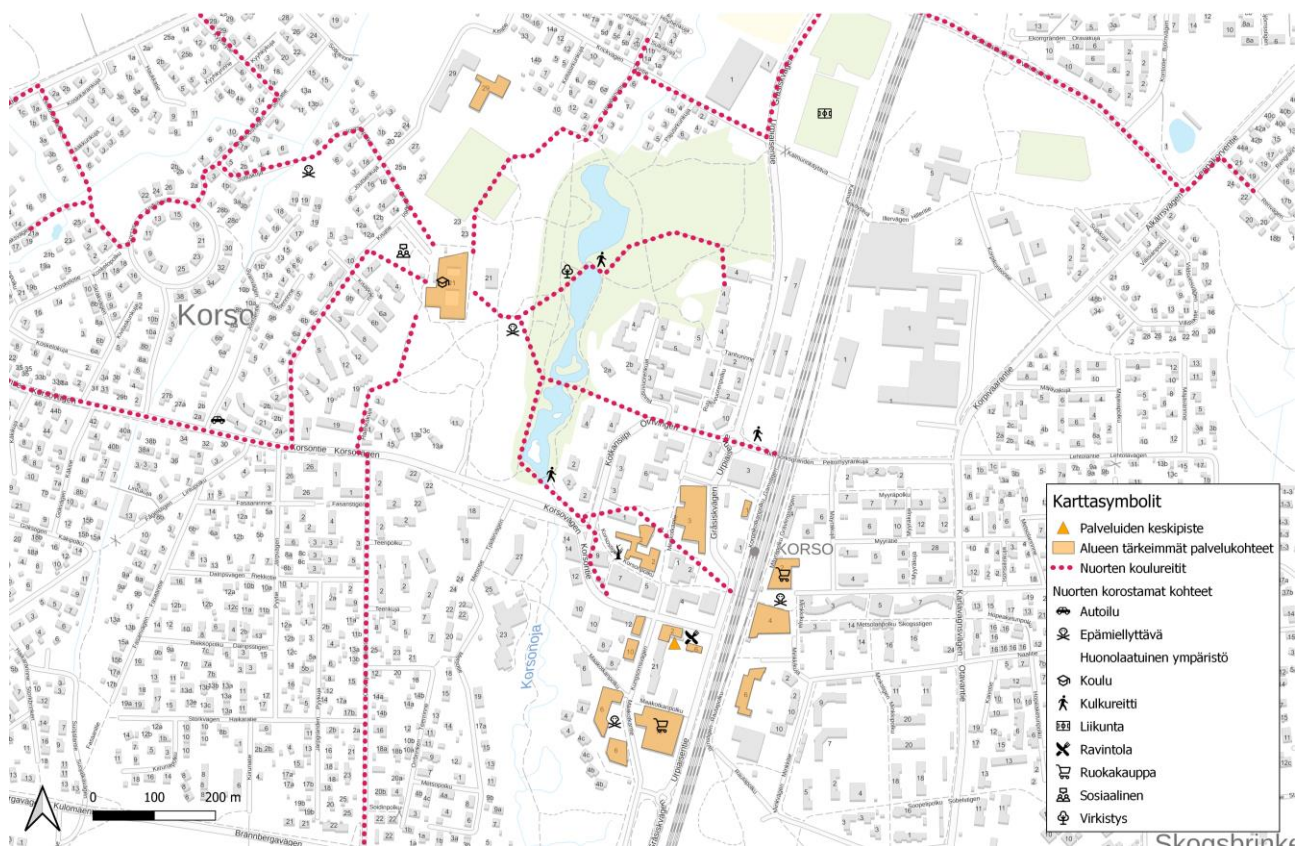
Kuva 11: Korsossa on runsaasti käyttämättömiä liiketiloja, eikä kivijalka ole aktiivisessa käytössä.

Maahanmuuttajataustainen, pitkään Korson länsireunan kerrostalossa autottomana asunut nainen kertoi, ettei kodin lähellä ole pienäkään kauppaa. Jos häneltä loppuu esimerkiksi leipä, sen hakemiseen bussilla Korson keskustasta voi mennä lähes kaksi tuntia etenkin iltaisin tai viikonloppuisin harvempien bussivuorojen aikaan, ja hänellä on yli viiden minuutin kävelymatka lähimmälle bussipysäkille. Hän kertoi käyneensä nuorempana aseman alikulun kautta radan idänpuoleisissa kaupoissa, mutta ei enää uskalla mennä sinne iltaisin tai pimeinä talviaikoina, koska siellä on päihteiden väärinkäyttäjiä, jotka käyttäytyvät arvaamattomasti.

Maahanmuuttajanainen ei kokenut oloaan yksinäiseksi, vaikka hän ei osakaan hyvin suomea, sillä hänellä on läheisiä Koivukylässä, jonne pääsee bussin ja junan yhdistelmällä. Lisäksi hänellä on Koivukylässä kerran viikossa omankielinen keskustelu- ja harrastusryhmä, jolla on pääkaupunkiseudulla toimivan Jade-yhteisön kautta erittäin hyvä ohjaaja. Hänen mukaansa monen maahanmuuttajan ja muunkin vanhuksen tilanne on huomattavasti hankalampi kuin hänellä itsellään. Hän toivoi maahanmuuttajataustaisille alueille saavutettavampia tulkkauspalveluita esim. terveys- ja muihin julkisiin palveluihin/viranomaisasioiden hoitamiseen liittyen. Hän ehdotti myös matalan kynnyksen palvelukioskin perustamista esimerkiksi radan länsipuolisen S-marketin tai jonkin muun paljon käytetyn palvelukeskittymän yhteyteen. Kioskilla vaikkapa yksi lähihoitajakoulutuksen saanut henkilö voisi esimerkiksi mitata verenpainetta ja hoitaa varauksia terveyskeskukseen tai muihin alan palvelupaikkoihin.

## 4.3 Nuorten koulutehtävien tulokset

Korson Ruusuvuoren koulun maantieteen opettajien kanssa toteutetussa osuudessa kerättiin tietoja alueen nuorten kokemuksista. Oppilaiden tekemissä tehtävissä heitä pyydettiin kuvaamaan ja arvioimaan koulureittejään sekä niiden huonoja ja hyviä puolia. Lisäksi heitä pyydettiin erittelemään itselleen tärkeitä palveluita tai paikkoja Korson alueella ja kertomaan, mitä hyvää tai huonoa kyseisissä kohteissa oli. Tarkoituksena oli saada näiden vastausten pohjalta käsitys nuorten liikkeistä, heidän suosimistaan reiteistä ja tärkeiksi kokemistaan paikoista sekä heidän tavastaan käyttää Korson alueen palveluita ja reitistöä. Kolmannessa tehtävässä heitä pyydettiin esittämään kehitysehdotuksia heille tärkeiden paikkojen parantamiseksi. Otos nuorten kuvaamista koulureiteistä sekä heidän arvioimiaan kohteita on esitetty oheisessa kartassa (kuva 12).



Kuva 12: Ruusuvuoren koululaisten merkitsemiä palveluita ja koulureittejä.

Oppilaiden koulumatkoissa korostui viisi suuntaa: Teeritietä etelästä saapuvat, lännestä Korsontietä tulevat, luoteesta omakotitaloalueen kautta mutkittelevat, pohjoista Tavitietä kulkevat, sekä Ankkapuiston kautta keskustan suunnalta saapuvat. Vastauksissa näkyi jonkin verran eroja eri suuntien välillä, mutta jotkut teemat yhdistivät myös kaikkia. Erityisesti koulun sijainti mäen laella oli monen nuoren mielestä vaivalloista. Ylämäet olivat vastausten perusteella ongelma erityisesti talvisin, kun alueella oli liukasta ja lumista. Mäkisyys korostui erityisesti luoteesta omakotitaloalueen kautta saapuvien, sekä Ankkapuiston kautta tulevien vastauksissa, mutta ongelma esiintyi myös muualta tulevien vastauksissa. Koululle johtavat ylämäet ovatkin jyrkimmät juuri näistä suunnista saavuttaessa.



Muissa vastauksissa esiintyi selvempiä reittien erityispiirteitä. Idästä ja etelästä saapuvien reitti kulki Ankkapuiston kautta, tai sen viera, ja he arvostivatkin koulureittiensä vehreyttä, maisemia ja metsäisiä puisto-osuuksia. Korsontietä pitkin saapuvien vastauksissa korostui puolestaan reitin epäsopevuus jalankululle: nuorten mielestä tie oli vilkkaasti liikennöity, meluisa, suora ja virikkeetön ja jalkakäytävillä oli usein kiertoteitä kunnossapidon takia. Kävelyreitit viihtyisyys ja soveltuvuus nimenomaisesti kävelyyn olivat selvästi toistuva teema.

Koulureittien osalta esiintyi myös kaksi teemaa, jotka liittyivät selvästi omakotitaloalueen hajanaiseen rakenteeseen: kauppojen puute ja yksin käveleminen. Ne nuoret, joiden koulureitillä oli päivittäistavarakauppa, korostivat sen merkitystä. Osassa perheistä vanhempien työvuorot voivat alkaa jo ennen lapsen kouluunlähtöä, jolloin vanhemmat eivät voi huolehtia lastensa aamupalasta. Joillakin nuorilla aamupala voi jäädä tästä syystä väliin ja kaupasta ostettu eväs voi olla tarpeen lounaaseen asti jaksamiselle. Monien nuorten energiantarve on myös merkittävä ja eväitä voidaan ostaa myös pitkälle iltapäivään jatkuvia koulutunteja varten.

Nuorten vastauksissa korostui myös koulumatkojen sosiaalinen merkitys: ystävien kanssa kävelemistä pidettiin koulumatkojen kohokohtana, mutta monissa vastauksissa näkyi kääntöpuolena yksin kävelemisen ankeus. Omakotitalovaltaisella alueella ystäväysten väliset etäisyydet voivat olla pitkiä ja kävelymatkoista suurin osa voidaan joutua kävelemään yksin. Harvaan asuttu alue on vastaavasti myös syynä edellisessä kappaleessa mainittuun palvelutarjonnan puutteeseen ja alueen maltillinen tiivistäminen tai tiettyjen kohteiden valitseminen eräänlaisiksi lähipalvelukeskuksiksi tai joidenkin kävelyreittien korostaminen muita korkealaatuisempina voi kerätä nuoria tehokkaammin samoilta reiteillä ja vahvistaa heidän keskinäisiä sosiaalisia siteitään ja luoda merkityksellisiä kävelykokemuksia.



Kuva 13: Anniskeluravintoloiden valtaamassa keskustassa ei ole juuri nuorille suunnattua tilaa.

Alueen tärkeistä kohteista kertovista vastauksista ilmeni, että nuoret käyttivät varsin vähän Korson paikallispalveluita. Eniten nuoret korostivat päivittäistavarakauppojen ja erityisesti niiden paistopisteiden merkitystä, mutta myös keskustassa sijaitseva pizzeria/kebabravintola oli nuorille tärkeä. Toisaalta alueen muu palvelutarjonta on varsin vähäistä ja keskittynyt anniskeluravintoloihin, eikä alueella juurikaan ole nuorille suunnattua tilaa, jonka merkitys korostuu koleina, pimeinä ja kylminä vuodenaikoina. Osa nuorista nosti esiin myös Ankkapuiston virkistysalueen ja kommentoissa korostui erityisesti sosiaalisen ja yhteisöllisen toiminnan merkitys nuorille: tärkeintä oli yhdessäolo kavereiden kanssa. Palvelut tarjoavat puitteet yhdessäololle myös kylminä ja koleina vuodenaikoina siten, ettei koti ole ainut vaihtoehto, etenkin kun kaikki nuoret eivät välttämättä voi tai halua tuoda kavereita kotiinsa.

Moni nuori nosti esiin Ruusuvuoren koulun ympäristön mäkisyiden ja sen läheisten, metsän poikki kulkevien reittien puutteellisen valaistuksen. Mäkisyys harmitti etenkin talvisin puutteelliseen kunnossapitoon eli liukkauteen ja lumisuuteen liittyen, mutta osalla heijastui vain ylämäen raskaus aamuisin. Mäkisyys ei välttämättä haittaa kunnan ylläpidon vuoksi muuten, mutta mäkiä ylös ja alas johtavien polkujen kunnossapito-ongelmat voivat aiheuttaa olennaisia esteitä.

Ikääntyneiden tavoin moni nuori koki Korson keskustan turvattomaksi. Erityisesti radan itäpuolisten ruokakauppojen edustat ja alikulun ympäristö korostuivat nuorten vastauksissa turvattomina ympäristöinä. Samat paikat olivat samalla nuorille kuten muillekin tärkeimpiä palveluympäristöjä Korsossa. Kyseisten ympäristöjen turvattomaksi kokeminen voi toki korostua myös siksi, että alueilla vietetään enemmän aikaa. Kohteiden turvattomuus liittyy häiriökäyttäytymiseen tai sen koettuun riskiin, koska kauppojen lähellä liikkuu nuorten havaintojen mukaan päihteiden väärinkäyttäjii ja eteläisen S-marketin alueella joskus ns. roadmanejia, eli porukoissa liikkuvia nuoria aikuisia, jotka voivat käyttäytyä uhkaavasti. Nuorten mukaan alueella liikkumista kannattaa välttää varsinkin iltaisin.

Nuorten vastauksissa näkyi myös tyytymättömyys Korson tarjoamaan palvelutarjontaan. Aluetta kuvailtiin tuppukyläksi, jossa ei ole juuri muuta kuin betonia. Nuorille erityisen tärkeänä näyttäytyi sosiaalisen toiminnan merkitys ja alueen jatkokehittämisessä onkin syytä tarkastella minkälaiset tilat ja palvelut voisivat tarjota nuorille merkityksellisiä paikalliskokemuksia ja ympärivuotisia toimintaympäristöjä lähialueelta.

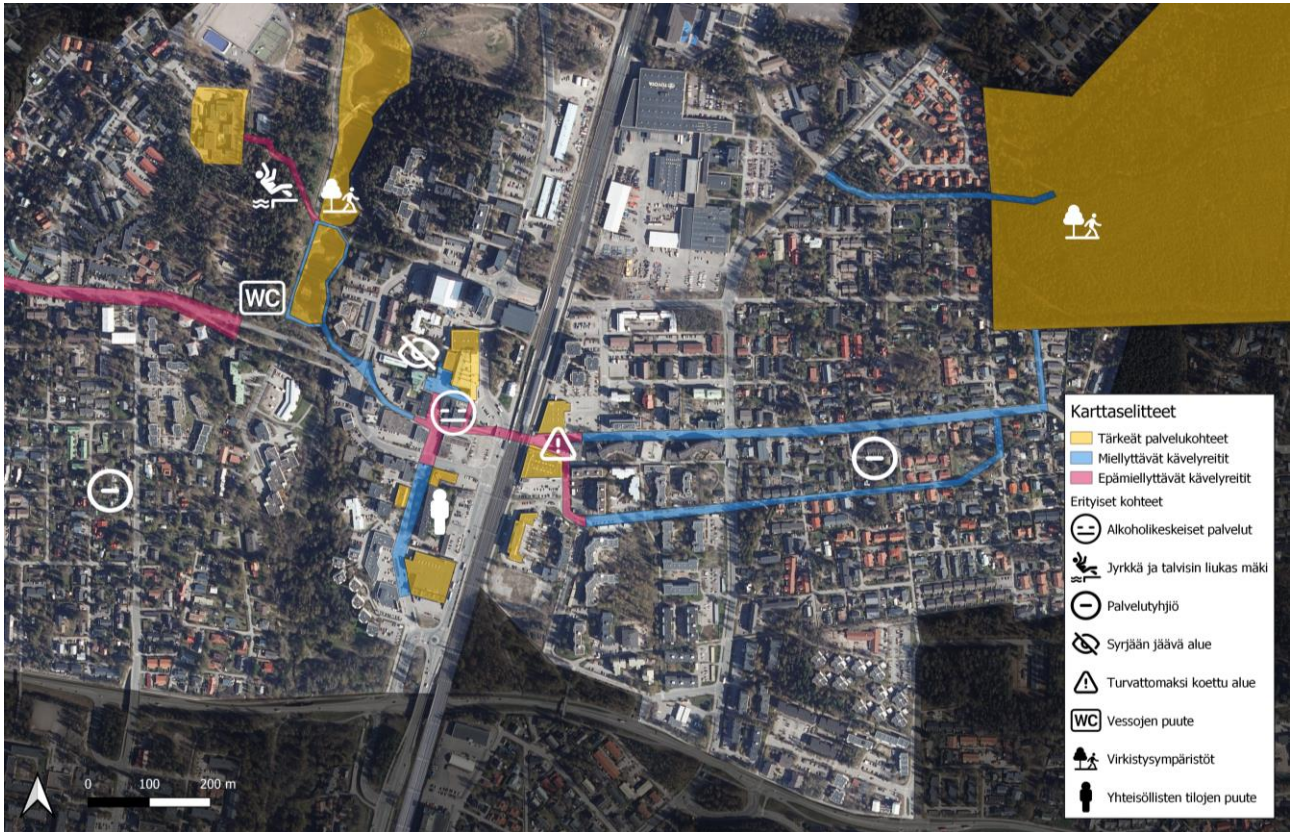
## 4.4 Tulosten yhteenveto

Tässä osiossa vedetään yhteen haastateltujen ikäihmisten kokemukset, nuorten koulutehtävien päätulokset ja alueen tarkastelusta saadut havainnot ja esitetään Korson palvelusaavutettavuuden keskeisimmät havainnot. Havainnot on tiivistetty seuraavalla sivulla esitettyyn karttaan (kuva 14).

Palvelukartasta ja haastateltujen käyttämistä palveluista on huomattavissa, että etenkin radan lännenpuoleiset palvelut sijoittuvat laajahkolle alueelle, jossa palvelujen väliin jää tyhjiä ja epämiellyttäviä katvealueita, jotka muodostuvat sekä sosiaalisesti turvattomista että tyhjistä tai rapistuneista kohdista ja katualueista tai rakennuksista. On kuitenkin myös hyvä, ettei palveluita ole kasattu vain yhteen pisteeseen, sillä tämä tasoittaa eri puolilta saapuvien kävelijöiden kävelymatkojen pituuksia. Etenkin päivittäistavarakaupat voisivat sijaita kauempanakin toisistaan, hiukan eri puolilla keskustaa. Erityisesti radan länsipuoleinen S-market jää varsin kauas läntisillä ja luoteisilla omakotitaloalueella asuvista korsolaisista ja sijoittelultaan tukee enemmän autoilua, kuin kävelemistä.

Monitoimikeskus Lumon ja kirkon sekä niiden viereisen puiston tienoille muodostuu Korson varsinaisen keskusta-alueen viihtyisimmäksi koettu alue, mutta se jää nykyisellään varsin syrjään luontevimmista kulkuväylistä ja muista palveluista tai ruokakaupoista, ikään kuin kuolleeseen kulmaan. Kirkon ja Lumon viereinen puisto on sinänsä varsin laadukas, ja mikäli sen kautta ja vieritse ohjautuisi enemmän ihmisiä ja toimintaa, sen arvo ja laatu havaittaisiin laajemmin. Nykyisin se on eräänlaista kaunista hukkatilaa aivan Korson ytimessä. Sen tietty piiloon jääminen voi osaltaan selittää, miksi alue ei ole nuorten eikä ikääntyneiden mukaan juuri käytössä arjessa.





Kuva 14: Korson kävely- ja palveluympäristöjen arvotus koululaisten ja ikäihmisten näkökulmasta.

Päivittäistavarakaupat sijaitsevat kahden puolen junarataa, melko kaukana toisistaan. Niiden ja baaripainotteisten ravitsemusliikkeiden lisäksi alueella ei ole juurikaan muita palveluita. Varsinkin vaatekauppojen ja kahviloiden puutetta harmiteltiin useaan otteeseen. Laajahko ja pirstaleinen keskusta-alue tarjoaa kohtuullisen kävelysaavutettavuuden useammasta eri suunnasta lähestyttäessä, mutta alueella ei ole riittävästi vetovoimaisia palveluita eikä selvää sosiaalista ja toiminnallista keskipistettä.

Korson keskustan halki kulkeva itä-länsisuuntainen raitti Korsonpolku toimii myös jalankulkijoiden tärkeimpänä väylänä junaradan puolelta toiselle. Korsonpolku koettiin kutienkin epäviihtyisäksi, osin turvattomaksi ympäristöksi: radan länsipuolella raitin ongelmaksi koettiin baarien runsas määrä, itäpuolella turvattomuutta aiheutti päihdeongelmaisten häiritseväksi koettu käyttäytyminen keskeisellä väylällä. Tärkeimpiin kohteisiin johtavat reitit ovat samalla myös turvattomimpia. Tämä korostui selvästi sekä nuorten että ikääntyneiden kohdalla. Heille molemmille julkisissa tiloissa tapahtuva sosiaalinen oleskelu on tärkeämpää kuin työikäisellä aikuisväestöllä, sillä usein yksin asuvat ikääntyneet hakevat niistä sosiaalista vuorovaikutusta tuttaviensa kanssa ja nuoret puolestaan hakevat omaa identiteettiä ja asemaa kodin ulkopuolella kaveripiirissä. Molemmilla olikin selvästi korostunut tarve kohtaamispaikoille ja turvalliselle kaupunkitilalle.

Korsolaiset arvostavat tulosten perusteella alueen vehreyttä ja virkistysmahdollisuuksia. Ikäihmisten parissa tämä ilmeni virkistyskävelyiden suosion kautta, kun taas nuorille vehreys oli tärkeä osa reitin miellyttävyyttä etenkin omakotialueiden pitkällä ja muilta osin varsin yksitoikkaisilla koulumatkoilla. Ankkalammen alue ja kauempana idässä sijaitseva Metsolansuo olivat molemmat paikallisten keskuudessa suosittuja. Radan itäpuolella asuvien parissa Ankkapuiston saavutettavuutta kuitenkin heikensi matkalla olevan aseman ympäristön koettu turvattomuus, joka varmasti korosti hieman kauempana sijaitsevan Metsolansuon suosiota. Metsolansuolle kävelyssä korostettiin alueelle johtavien pienten teiden viihtyisyyttä ja turvallisuutta. Ankkapuistoa keuhuttiin viihtyisäksi ja suosituksi alueeksi. Ikäihmiset toivoivat puistoon käymälää, jotta

alueella voisi viipyä pidempäänkin. Virkistyspalveluiden saavutettavuuden osalta korostui kuitenkin myös alueen mäkisyys ja sen aiheuttamat haasteet. Ankkapuiston länsirinne on jyrkkä ja erityisesti ikääntyneet kokivat sen länsipuolella sijaitsevaan uimahalliin pääsyn haastavaksi jyrkän nousun vuoksi. Kaiteen ja levähdyspenkkien sijoittaminen mäkisimmille reiteille voi parantaa alueen palveluiden saavutettavuutta eläkeläisten näkökulmasta. Myös nuoret kokivat mäkisyyden haittaavan kävelemistä erityisesti talvisin, jolloin mäet saattoivat olla liukkaita, lumisia ja huonosti hoidettuja.

Korson laajat omakotitaloalueet muodostavat oman haasteensa alueen palveluiden kävelysaavutettavuuden kannalta. Etenkin etäällä keskustasta asuvien omakotitaloasukkaiden palvelutarjonnan kävelysaavutettavuus on suuri haaste. Kävelyetäisyys näiltä alueilta Korson palvelukeskittymään voi olla jopa yli kilometrin ja muodostaa ongelman varsinkin ikääntyvälle väestölle. Lähikaupan puuttuminen vaikeuttaa huonosti liikkuvien ikäihmisten itsenäistä elämää ja ongelma myös nuorille, joille autoilu ei ole mahdollista ja esimerkiksi eväiden ostaminen koulumatkalla voi olla tärkeätä.

Laajojen omakotitaloalueiden ja isojen keskittyneiden kauppojen muodostama rakenne rajoittaa ihmisten sosiaalista toimintaa: ostokset tehdään marketin sisätiloissa ja elämä keskittyy oman kodin suojaan. Jos paikallinen palveluntarjonta ei mahdollista sosiaalista toimintaa ja kohtaamisia, paikalliset autoilevat hakeutuvat kauemmas sosiaalisten aktiviteettien pariin. Kaikille autoilu ei kuitenkaan ole vaihtoehto ja myös autoiluun nojaavat omakotialueet hyötyvät palvelujen ja oleskelupaikkojen tarjoamisesta alueilla. Runsas palveluntarjonta mahdollistaisi erityisesti nuorten ja ikäihmisten viihtymistä alueella ja voi osaltaan ehkäistä myös syrjäytymistä, kun yksilöiden toiminnalliset ja sosiaaliset mahdollisuudet laajenevat ja paikallisuuden kokemista ja alueella juurtumista tuetaan.

Korson alueen palveluiden kävelysaavutettavuus on kokonaisuudessaan ristiriitainen. Sen keskusalueen kaupunkirakenne on varsin tiivis, rakentuen aseman varteen, ja keskusalueen korttelit on suunniteltu jo alun perin kaupunkirakenteen osalta käveltäviksi. Vaikka keskusalueen eri osat ovat rakenteellisesti hyvin saavutettavissa, keskeisen Korsonpolun karu ilme ja alueen yksipuolinen palveluntarjonta heikentävät keskustan palveluiden kävelysaavutettavuutta. Keskusta-alueella onkin selvästi hyödyntämätöntä kehittämispotentiaalia. Korsonpolun kehittäminen ja kivijalkapalveluiden monipuolistaminen voisi tehdä keskustasta houkuttelevamman oleskelupaikan, tarjota mukavamman kävelylväylän ja tuoda alueelle haastateltujen toivomia lähipalveluita. Se tulisi tehdä niin että palvelujen ydinalueen keskellä sijaitseva aukko kuroutuu kiinni ja keskusta muodostuu eheämmäksi ja elävämmäksi kokonaisuudeksi. Alueen kehittämisessä on syytä lisäksi tarkastella, miten Korson tärkeimmät sosiaaliset toimintaympäristöt, kuten Lumon monitoimitalo, Korson kirkko ja näiden väliin jäävät aukiot ja puistot saadaan integroitua keskustan kävelyakseleihin ja tuotua niitä näkyvämmäksi osaksi kaupunkia. Omakotitaloalueiden osalta on oleellista selvittää, voidaanko näillä alueilla tuoda joitain kohdennettuja kioskipalveluita, julkisia ulkotiloja ja onko jalankulun ydinverkostoa mahdollista kehittää selkeämmäksi, jolloin kävely-ympäristö olisi miellyttävämpi, turvallisempi, saavutettavampi ja mahdollistaisi spontaaneja kohtaamisia.

## 5 Tuloksia: palveluiden kävelysaavutettavuus Hakunilassa

Tässä luvussa havainnollistetaan Hakunilan alueen palveluiden kävelysaavutettavuutta raportin teoriaosuudessa havaittujen teemojen osalta ja yhdistetään näitä eläkeläisten kanssa tehtyjen kävelyhaastatteluiden sekä nuorten kanssa tehtyjen koulutöiden tuloksiin.

### 5.1 Kohteen perustiedot

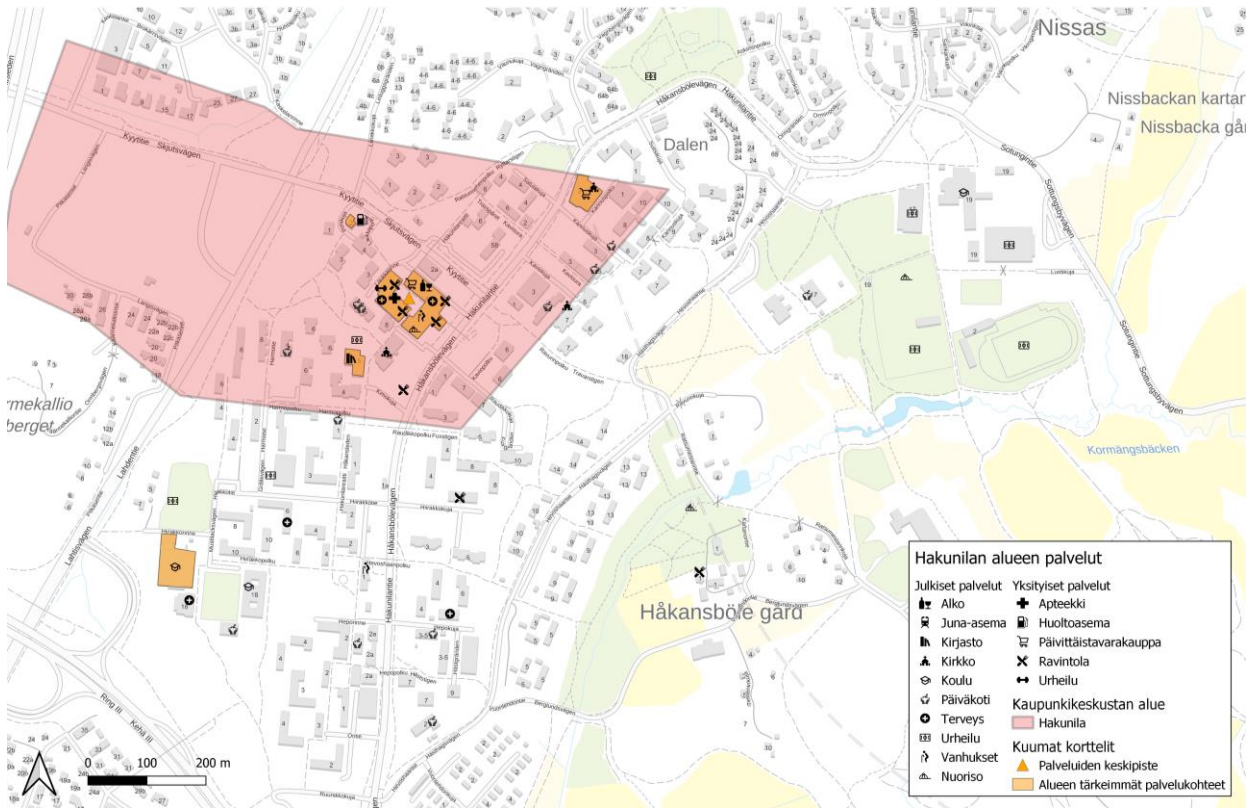
Tarkasteltu alue keskittyy Vantaan yleiskaavassa Hakunilan alueelle esitetyn kaupunkikeskustan alue - merkinnän ympärille, painottaen kuitenkin alueen nykyisiä olemassa olevia palvelurakenteita ja nykyisten asukkaiden kokemuksia alueen kävely-ympäristöstä. Seuraavalla sivulla olevassa kartassa (kuva 15) on esitetty alueella nykyisin toimivat palvelut, sekä yleiskaavassa esitettyä tulevaa kehitystä kuvaava kaupunkikeskustan alue. Kaikki alueen palvelut eivät kuitenkaan ole Hakunilan palvelurakenteen ja kävelysaavutettavuuden kannalta yhtä keskeisiä. Tarkastelussa on hyödynnetty myös Vantaan elinvoimalaskennan tuloksia, joissa Hakunilan keskeisiksi kuumiksi kortteleiksi on määritetty ostoskeskus ja lisäksi kävelyrainin varrella sijaitseva kirjasto, pohjoisempaan Hakunilantien varrella sijaitseva päivittäistavara-kauppa sekä Kyytitiellä sijaitseva huoltoasema. Huoltoasemaa lukuun ottamatta kyseisten sijaintien merkitys ihmisten arjessa toistui myös palveluiden asettautumista tarkasteltaessa ja ihmisten kanssa tehdyissä haastatteluissa. Huoltoasemankin sijainti voi toisaalta olla autolla liikuttaessa tärkeä.

Hakunilan kaupalliset palvelut keskittyvät alueen keskellä olevan ostoskeskuksen ympärille. Alueen yhdyskuntarakenne on tiiveintä lähinnä ostoskeskuksen pohjois- ja eteläpuolisilla kerrostaloalueilla. Näistä eteläpuoli korostuu hieman tehokkaampana ja jatkuu pidemmälle. Hakunilan koulut ovat alueen lounaiskulmassa eteläisen asuinalueen ja Kehä III:n suojavyöhykkeen tuntumassa. Pohjoinen kerrostalovyöhyke madaltuu ja harventuu asteittain kohti Nissaksen omakotitaloaluetta.

Hakunilan virkistyspalvelut asettuvat asuinalueen itäpuolella sijaitsevalle laajalle viheralueelle, jonka koillislaidassa on liikuntapalveluiden keskittymä. Viheralueiden virkistysarvojen lisäksi alueella on joitain palveluita tarjoavia toimijoita, kuten Håkansbölen kartano ja hevostallit. Nämä alueet tarjoavat asukkaille myös talvisin virkistyspalveluita ja liikuntamahdollisuuksia kuten hiihtolatuja. Viheralueverkoston kautta Hakunila toimiikin Vantaan porttina kohti Sipoonkorven laajoja metsäalueita. Yhtäjaksoisten viheralueiden lisäksi Hakunilan asuinalueen keskellä on useampia pienempiä metsiköitä ja puustoisia kulkuväyliä.

Hakunila rajautuu lännessä selvästi asuinalueen ja ostoskeskuksen laidalla, pienen suojametsikön takana, sijaitsevaan maantiemäiseen Lahdentiehen. Tulevaisuudessa Lahdentien estevaikutusta on tarkoitus vähentää ja Hakunilan keskusta-aluetta laajentaa tien yli länteen, alueelta poistuneen linja-autovarikon suuntaan.

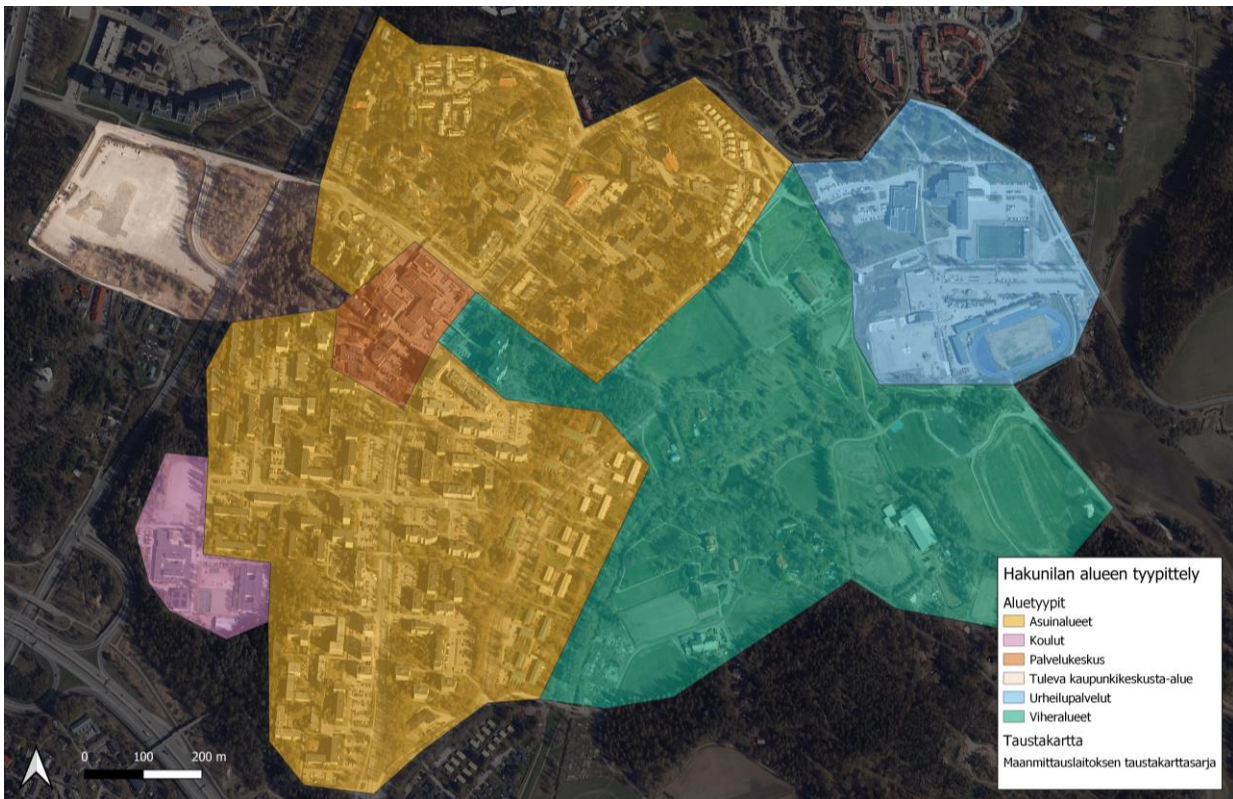




Kuva 15: Hakunilan palvelut.



Kuva 16: Hakunilan ostoskeskuksen kaksikerroksinen rakenne voi olla monille liikkumisrajoitteisille haaste.



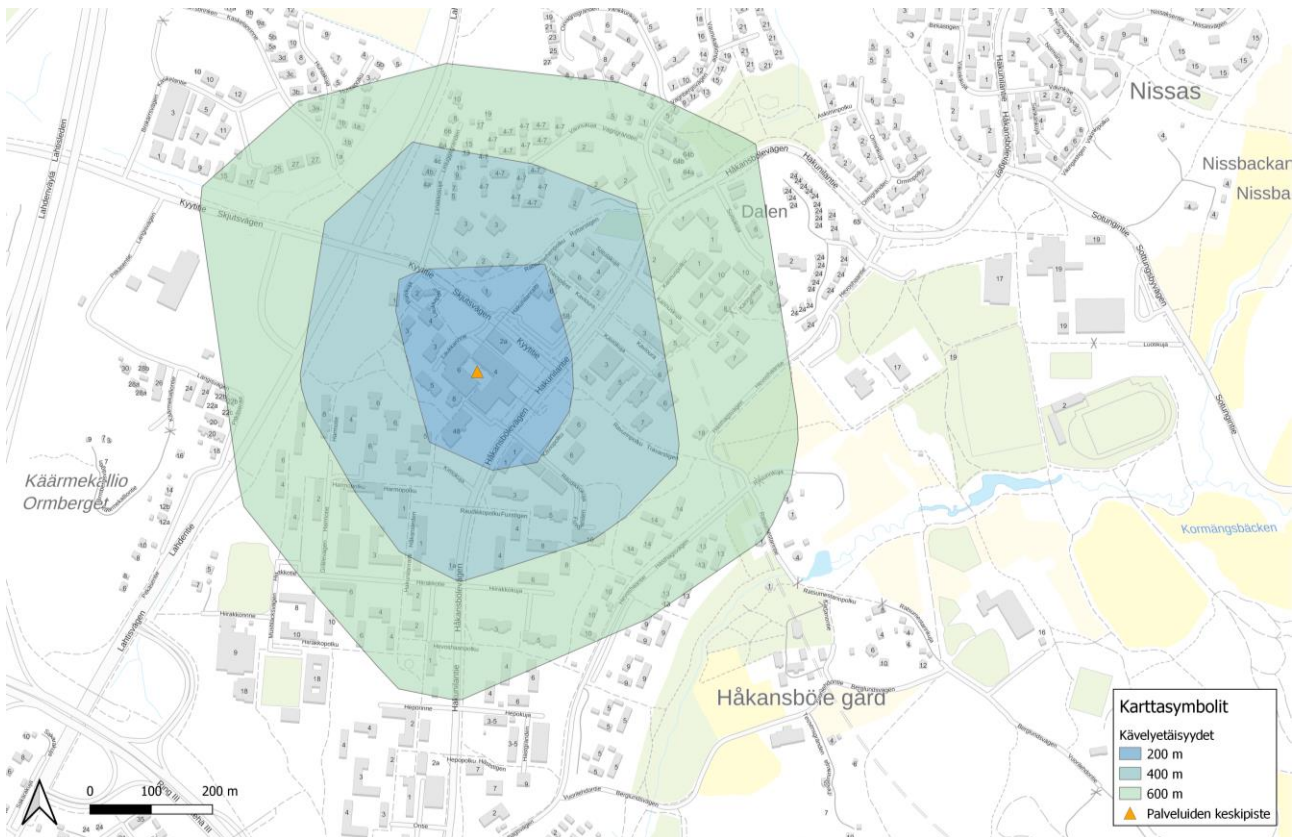
Kuva 16: Hakunilan alueen kaupunkirakenne.

Alueen palvelutarjonta on jakautunut selvästi kahtia. Alueen kaupalliset palvelut ovat keskittyneet tiiviisti ostoskeskuksen ympärille ja tästä alueesta muodostuukin ikään kuin Hakunilan sydän, jonka ympärille päivittäinen asiointi rakentuu. Virkistys- ja urheilupalvelut levittäytyvät puolestaan alueen itälaidalle ja toimivat alueen keuhkoina. Erityisesti urheilupalvelut jäävät kuitenkin sangen kauas Hakunilan eteläisimmistä osista.

Kuten seuraavalla sivulla olevasta havainnollistavasta kartasta (kuva 17) on nähtävissä, Hakunilan kaupalliset palvelut ovat varsin hyvin saavutettavissa ympäröiviltä asuinalueilta. Käveltäväksi koettu etäisyys vaihtelee toki ympäröivän yhdyskuntarakenteen sekä kävelijän iän ja kunnan mukaan. Erityisesti ikäihmisten kannalta asiaa tarkasteltaessa palveluiden kävelysaavutettavuuden rajan on tutkimusten pohjalta syytä olla suhteellisen alhainen. Tässä selvityksessä kriittisenä rajana pidetään 600 metrin kävelyetäisyyttä. Tämän jälkeen kohteen kävelysaavutettavuus kärsii merkittävästi ja alkaa vaatia vähintään kohtalaista fyysistä kuntoa ja aikaa. Pidempi etäisyys suosii muita liikkuemuotoja tai ohjaa pysymään yksin kotona. Tämä havaittiin myös haastateltujen eläkeläisten kanssa, joista osalla oli liikumisen kanssa haasteita ja lyhyetkin kävelyt venyivät kestoiltaan pitkiksi.

Suurin osa alueen asunnoista sijoittuu noin 400–600 metrin päähän ostoskeskuksesta, mutta aivan alueen eteläisin kärki jää selvästi kauemmas näistä palveluista. Eteläkärjessä asuvat asukkaat ovat kuitenkin aivan yhtä riippuvaisia ostoskeskuksen tarjoamista palveluista, sillä alueen eteläpäässä ei ole esimerkiksi päivittäistavaraa. Keskuksen länsipuolelle suunniteltu uusi rakentaminen asettuu alustavasti kohtuulliselle noin 300–800 metrin etäisyydelle ostoskeskuksesta, mutta tälle alueelle mahdollisesti sijoittuvat uudet palvelut eivät ole nykyisten asuinalueiden näkökulmasta kovin hyvin saavutettavissa.





Kuva 17: Kävelymatkat Hakunilan ostoskeskukselle.

## 5.2 Ikäihmisten haastattelut

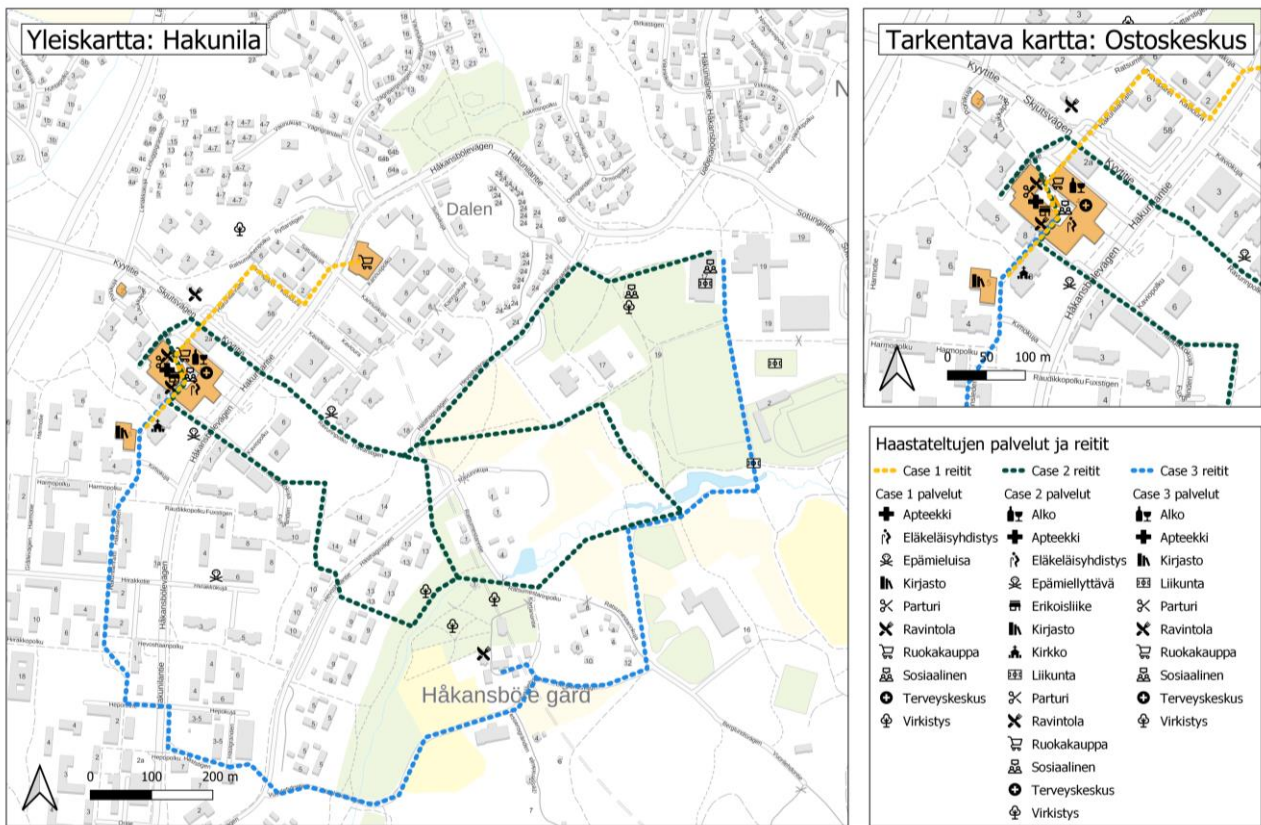
Tutkimuksessa haastateltiin kuutta eläkeläistä, joista kolmen henkilön haastattelutulokset valittiin tarkemman analyysin ja visualisoinnin pohjaksi. Yksi haastatelluista oli selvästi muita huonokuntoisempi ja tarjosi hyvän perspektiivin, kuinka alueen palveluiden kävelysaavutettavuus toimii, kun liikkuminen on rajoitetumpaa. Muut haastatellut olivat varsin liikkuvaisia pienistä iän tuomista vaivoista huolimatta. Haastateltujen käyttämät reitit ja tärkeimmät haastattelujen aikana esiin nostetut palvelut on esitetty seuraavalla sivun kartalla (kuva 18).

Eläkeläisten käyttämissä palveluissa korostui selvästi ostoskeskuksen merkitys Hakunilan sydämenä. Ostoskeskuksen alue tarjosi haastatelluille tarpeellisia kaupallisia ja julkisia palveluita, joihin kytketyi myös merkittävässä määrin sosiaalista vuorovaikutusta. Kaupallisista palveluista tärkeimpinä korostuivat ruokakauppa, parturi, sekä alueen ravintolat. Haastatteluissa arvostettiin selvästi myös alueen monikulttuurista palvelutarjontaa: nepalilaista ruokakauppaa pidettiin laadukkaana, etnisiä ruokakauppoja arvostettiin maustetarjonnasta ja ylipäänsä kiiteltiin, että reippaat maahanmuuttajataustaiset yrittäjät pitävät ostoskeskusta pystyssä. Myös erikoisliikkeitä pidettiin tärkeinä, mutta näiden osalta korostuivat pikemminkin puutteet – jokainen haastateltu valitteli esimerkiksi vaatekaupan puutetta.

Haastateltujen toiminta ostoskeskuksella ei kuitenkaan keskittynyt kaupallisten palveluiden ympärille, vaan myös julkiset palvelut olivat tärkeitä. Ostoskeskuksen yhteydessä toimii myös Hakunilan terveyskeskus, joka on tärkeä paitsi terveysasioissa, myös sen yhteydessä toimivan maksuttoman kuntosalin vuoksi. Eläkeläiset vierailivat usein myös ostoskeskuksen vieressä olevassa kirjastossa. Myös ostoskeskuksen nuorisotila on ajoittain paikallisen eläkeläisyhdistyksen käytössä ja monet haastelluista kokoontuivatkin sinne viikoittain

pelaamaan bingoa tai bocciaa, tanssimaan, voimistelemaan, tai vain keskustelemaan ystävien ja tuttavien kanssa.

Monille paikallisille ostoskeskus todella näyttäytyi alueen sydämenä, jossa yhdistyivät kaupalliset ja sosiaaliset palvelut ja välitön paikallinen yhteisöllisyys. Monien päivittäiset rutini ja liikkuminen alueella keskittyivät monipuolisia palveluita ja sosiaalistakin toimintaa tarjoavan ostoskeskuksen ympärille. Alueelle oli myös muodostunut selviä tapaamisperinteitä. Monet tiesivät tapaavansa tuttuja saapumalla kaupoiille tiettyyn aikaan ja asiointikävelyn yhdistyikin usein sosiaalista kanssakäymistä. Haastattelussa nousi useaan otteeseen esiin huoli ostoskeskuksen tulevaisuudesta. Ihmiset toivoivat alueen yhteisöllisen luonteen säilyvän ja korostivat, että alueella on tarvetta ihan tavallisille palveluille: ruokakaupoille, kahviloille, vaatekaupoille, ei millekään kalliille liikkeille. Eläkeläisten parissa myös terveyskeskuksen saavutettavuutta pidettiin tärkeänä ja Hakunilan oman toimipisteen säilymistä pidettiin tärkeänä myös jatkossa; myös sen ikääntyneille ilmaisella kuntosalilla on tärkeä ehkäisevän terveydenhuollon merkitys.



Kuva 18: Haastateltujen eläkeläisten palvelut ja reitit.

Vapaa-ajan kävelyilläään haastatellut eläkeläiset suosivat virkistyspalveluita. Niillä, joiden vointi ja liikkuvuus salli, virkistyspalvelut kohdistuivat Hakunilan itäosassa sijaitsevalla viheralueelle. Monessa haastattelussa näkyi selvästi, että luonnonmukaisessa ympäristössä käveleminen toimi itsessään virkistyspalveluna ja viheralueiden saavutettavuuden lisäksi niille johtavien reittien vehreys oli tärkeässä osassa. Lähialueen luontoalueista erityisesti Håkansbölen kartanon alue tarjosi asukkaille tärkeitä reittejä luontokävelyille, mutta Hakunilan lukuisat hiljaisemmat, jalankululle tarkoitetut raitit ja kujat sekä vaikkapa kortteleiden leikkipuistot tarjosivat miellyttäviä yhteyksiä ja oleskelupaikkoja jo ennen varsinaista viheryhteyttä ja laajensivat viherpalveluiden saavutettavuutta. Huonokuntoisimpien haastateltavien osalta Hakunilan pienten



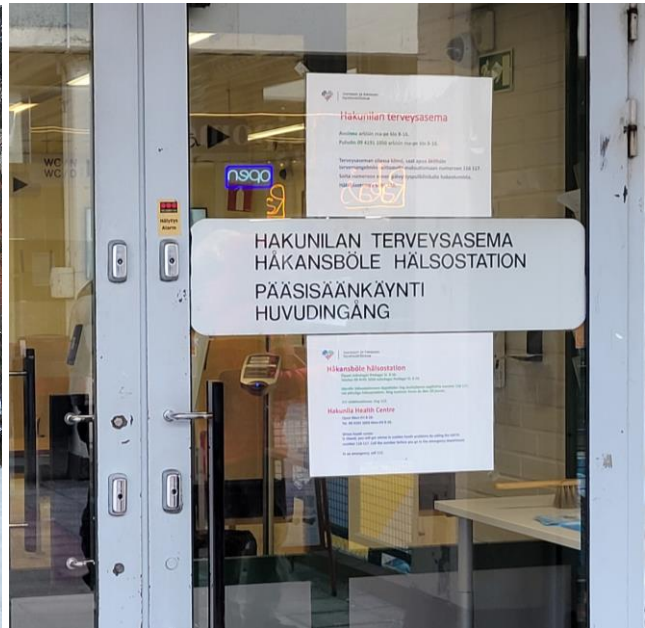
lähimetsiköiden ja puistikoiden rooli oli tärkeä ja yksi haastateltavista kertoikin käyvänsä usein läheisessä, alle puolen hehtaarin kokoisessa metsikössä, kun ei kauemmas jaksa kulkea.

Hakunilan viheralueet toimivat myös monille porttina kohti alueen urheilukeskittymää. Vaikka Hakunilan urheilupuisto on verrattain kaukana alueen kerrostalovyöhykkeestä, useampi eläkeläinen kertoi kävelevänsä noin 1,5 km matkan esimerkiksi uimahallille. Pidempää kävelymatkaa selittää varmasti useampi tekijä: liikuntaa harrastavat eläkeläiset ovat tyypillisemmin verrattain hyvässä kunnossa, liikuntaharrastus on selvästi ylimääräinen vapaa-ajan palvelu, johon voidaan käyttää enemmän aikaa ja matka Hakunilan viheralueen kautta tarjoaa viihtyisän kulkureitin lisäksi ikään kuin virkistyspalvelut saman reitin varrelle. Erityisesti talvella, virkistystyksen ja liikuntapalveluiden raja hämärtyi entisestään, kun viheralueille avataan useita latuja.

Eläkeläisten käyttämissä reiteissä alueella korostuivat aluetta halki kulkevat kevyen liikenteen väylät ja pienemmät kujat. Monet haastatelluista suosivat Hakunilantien ylittäviä siltoja perinteisten risteysalueiden ja suojaiteiden sijaan. Yksi haastatelluista mainitsi erikseen, että Hakunilantien ylittäminen tuntuu paikoitellen vaarallisilta, kun ajoneuvojen nopeudet ovat niin korkeat. Toisaalta ylikulkusiltojen tarvetta selittää Hakunilan alueen topografia: kerrostaloja on rakennettu mäkien laelle ja alueen halki kulkeva Hakunilantie puolestaan on linjattu niiden väliseen laaksoon. Myös ostoskeskuksen kaksikerroksinen rakenne, jossa palvelut ovat keskittyneet asuinalueiden kanssa samassa tasossa sijaitsevaan yläkerrokseen, tekee siltojen käyttämisestä Hakunilassa kävellessä luontevampaa kuin monessa muussa paikassa.



Kuva 19: Hakunilan mäet ovat jyrkkiä ja liukkaita.



Kuva 20: Hakunilan terveysasemaa pidetään tärkeänä.

Vaarallisiksi koettuja paikkoja Hakunilassa ei haastateltujen mukaan juuri ole, mutta joihinkin kohteisiin liittyy ajoittaista turvattomuutta. Autoilijoiden ajonopeudet Hakunilantiellä ovat yksi näistä. Toinen useampaan kertaan esiin noussut teema oli alueen talvikunnossapito, jota pidettiin heikkona ja jonka laadun koettiin laskeneen selvästi sen jälkeen, kun ylläpito kilpailutettaviksi ostopalveluiksi. Hakunilan asuinalue on mäen laella, samalla kun useat virkistys- ja liikuntapalvelut sijaitsevat alueen laaksoissa, jolloin mäkien jyrkkyys, liukkaus ja kunnossapidon laatu on talvisin erittäin tärkeässä asemassa kävelijän näkökulmasta. Erityisesti Häkansbölen kartanon suuntaan johtava mäki koettiin talvisin hyvin liukkaaksi ja huonosti hoidetuksi. Lisäksi ostoskeskuksen kapakoiden edustoja pidettiin epämiellyttävänä iltaisin. Kohteisiin ei kuitenkaan liittynyt vaaran tunnetta. Haastatellut eläkeläiset eivät pitäneet mitään paikkoja Hakunilassa turvattomina, vaan



pikemminkin korostivat alueen aiempiin vuosikymmeniin verrattuna parantunutta turvallisuutta ja rauhallisuutta. Haastatellut halusivat lisäksi oma-aloitteisesti korostaa, että alueen vaarallinen maine on perätön eikä runsas maahanmuuttajaväestö ole ongelma, vaan nämä ovat tavallisia ja kunnollisia ihmisiä. Heidän mukaansa häiriötä aiheutuu pikemminkin kapakoissa ja niiden edustalla oleskelevasta kantasuomalaisesta väestöstä.

Hakunilan kansainvälisen yhdistyksen edustajat kertoivat, että yhdistys ei vielä tällä hetkellä tuota palveluja Hakunilan ikääntyneille maahanmuuttajille, vaikka heidän määränsä lisääntyy. Palveluapua helpottavat osittain läheisessä Länsimäessä toimiva Hakunilan kansainvälisen yhdistyksen aloittamat, perjantaiaamuiset ilmaiset aamiaiset, joihin osallistuu säännöllisesti useita kymmeniä erilaisista kulttuurisista taustoista tulevia maahanmuuttajia ja etenkin monen ikäisiä naisia. Niissä tarjottava herkullinen ruoka oli maahanmuuttajien itse valmistamaa ja yhteinen ruokailu muodosti tärkeän sosiaalisen tilanteen, joka saattoi olla maahanmuuttajaperheiden naisille hyvinkin merkittävä viikoittainen tapahtuma. Hakunilan kansainvälinen yhdistys toteuttaa perjantaiaamuisin Hakunilassa myös ruokajakelua, mutta se ei ole samassa mielessä yhteisöllistä kuin Länsimäessä, koska Hakunilassa jaetaan vain kotiin vietäviä avustusruokakasseja.

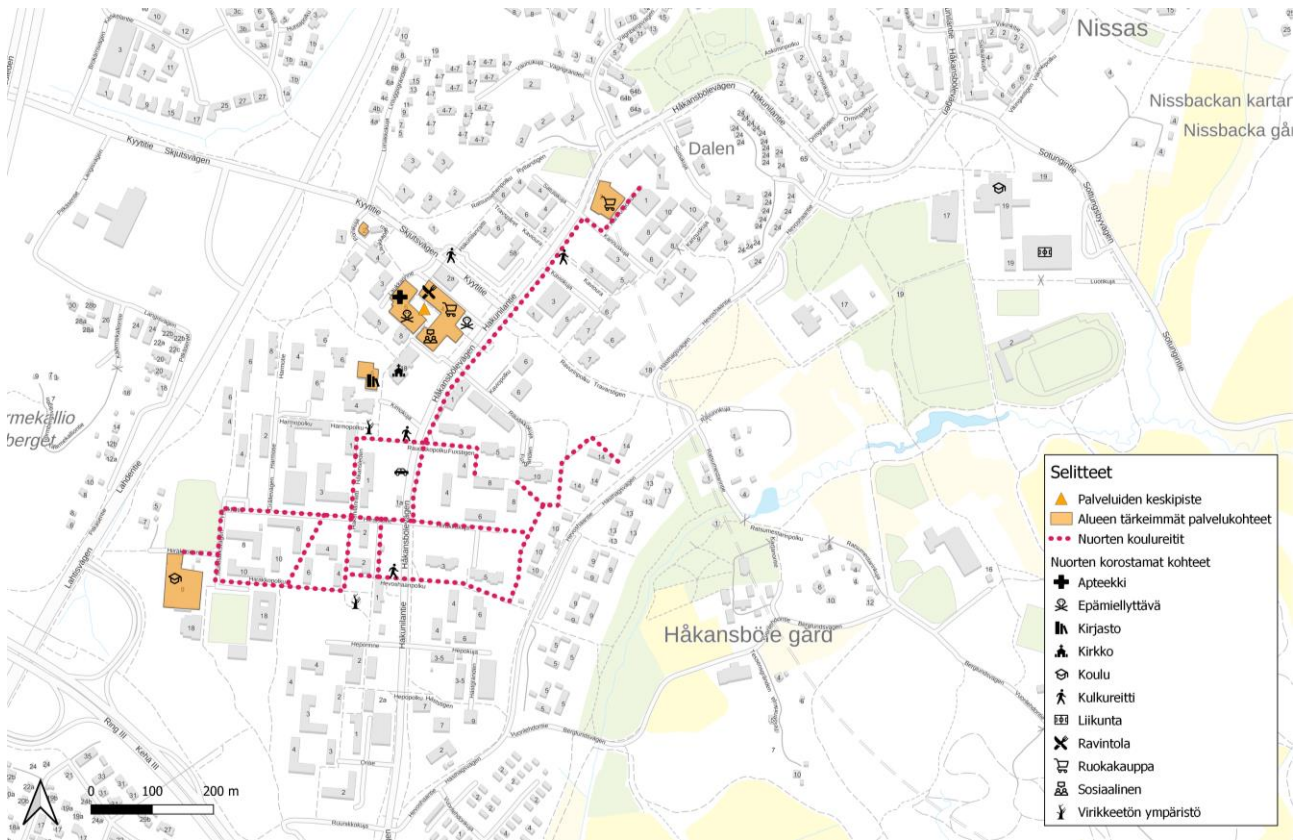
## 5.3 Nuorten koulutehtävien tulokset

Hakunilassa toimimme yhteistyössä Lehtikuusen koulun kanssa. Oppilaiden tehtävänä oli pienryhmissä kuvata heidän käyttämiään tärkeimpiä paikkoja, niihin johtavia reittejä ja niiden ominaisuuksia. Lisäksi oppilaat saivat yksilötyönä tehtävän kotitehtävän, jossa heitä pyydettiin kuvaamaan koulumatkojaan. Saatujen tulosten pohjalta pyrittiin muodostamaan kokonaiskäsitys nuorten kokemuksesta heille tärkeistä kohteista ja paikallisen ympäristön kävelysaavutettavuudesta.

Oppilaiden vastauksissa oli varsin selvä konsensus ja heidän arvioidensa voidaan olettaa edustavan laajemmin hakunilalaisten nuorten kokemuksia kotikaupunginosastaan. Nuorten yleisimmät koulureitit, sekä heidän esiin nostamansa palvelut ja muut huomionarvoiset kohteet on esitetty alla olevassa kartassa. Kehitysehdotuksia tarkastellaan tekstissä ja tärkeimpiä on nostettu esiin myös seuraavan sivun kartassa (kuva 21).

Hakunilan koulu on lähes kaikille oppilaille helposti saavutettavissa kävelen, ja moni oppilaista mainitsikin asiasta erikseen. Kartasta näkyy, että Hakunilan kävelyreitistö on monipuolinen ja runsas, eikä alueella ole esimerkiksi kulkemista hankaloittavia umpikujia tai yksityisalueiksi suljettuja, kierrettäviä alueita. Virallisten reittien lisäksi monet nuoret oikaisivat kerrostalojen pihojen poikki ja käyttivät korttelien sisäisiä kävelypolkuja ja -portaita sen sijaan, että olisivat kulkeneet katujen varsien jalkakäytäviä pitkin. Erityisesti Hakunilantie koettiin epämiellyttäväksi kävely-ympäristöksi ja kauempana Pohjois-Hakunilassa asuvat nuoret, joutuivat kävelemään pitemmän matkan sen viereisillä jalkakäytävillä. Itä-länsi-suunnassa Hakunilantie tyypillisesti ylitettiin lukuisten ylikulkusiltojen avulla. Myös alueen kunnossapito sai kritiikkiä nuorilta: osa jalankulkureiteistä oli nuorten mukaan täynnä lammikoita ja märkiä lehtiä ja talvella reittejä aurattiin huonosti.

Jalankulun ylikulkusillat ja jalankulun raittien varret näkyivät selvästi nuorten esiin nostamissa kohteissa ja heidän tuottamassaan kuvamateriaalissa. Alueen ylikulkuja toivottiin kehitettävän, sillä erityisesti siltojen puupintojen oli havaittu jäätyvän ja paakkuuntuvan talvisin kuperiksi ja liukkaiksi. Siltojen kattaminen voisi pitää ne helppokulkuisempina myös huonolla säällä. Jalankulun reittien osalta nuoret kritisivat raittien varsien ankeutta ja virikkeettömyyttä. Alue oli vehreä ja sisälsi monia pieniä taskupuistoja, mutta nuoret eivät kokeneet kohteita toiminnallisesti kiinnostaviksi, eikä niissä ollut juurikaan sosiaalista oleskelua tukevia rakenteita. Suurin osa nuorten tarkoittamista alueen puistoista on talojen etupihoja, joilla on harvoin yksittäistä keinua tai hiekkalaatikkoa kummempia toimintoja, mutta myöskään virallisten puistojen tilanne ei ollut juuri parempi. Esimerkiksi Hepopuistossa oleva penkkiasetelma (kuva 22) voi olla visuaalisesti kiinnostava, mutta toiminnallisia ja sosiaalisia ulottuvuuksia sillä ei juuri ole.



Kuva 21: Lehtikuusen koululaisten merkitsemiä palveluita ja koulureittejä.

Nuorille selvästi tärkein Hakunilan alueen ympäristöistä oli kuitenkin ostoskeskuksen alue. Nuoret eivät kuitenkaan suhtautuneet ostoskeskukseen yksinomaan myönteisesti. Alueen runsas baaritarjonta, joka puolella lojuvat tupakantumpit ja alueella oleskelevat alkoholistit koettiin epämiellyttäväksi ja turvattomuutta aiheuttavaksi. Nuorten kommentissa asianmukaisesti kyseenalaistettiin, miksi kapakkakeskittymä on välittömästi nuorisotalon vieressä ja toivottiin baarien tilalle esimerkiksi kuntosalia. Päihdekriittinen suhtautuminen korostui erityisesti maahanmuuttajataustaisissa nuorissa, sillä monet tulevat kulttuureista, joissa suhtautuminen alkoholin käyttöön ei ole yhtä sallivaa kuin Suomessa. Ostoskeskukselle toivottiin laajempaa liikevalikoimaa ja tyhjiin liiketiloihin haluttiin uusia toimijoita, esimerkiksi vaatekauppoja ja pikaruokaliikkeitä kaivattiin. Suuri osa nuorten kehittämissesityksistä ei kuitenkaan kohdistunut ostoskeskuksen kaupalliseen tilaan, vaan sen julkiseen tilaan ja funktioon alueen sosiaalisena sydämenä. Ostoskeskuksen keskusaukiolle toivottiin parempaa valaistusta, enemmän vehreyttä ja toiminnallisia kohteita, esimerkiksi leikkipuisto. Nuorten vastauksista korostui toive ja halu tehdä Hakunilan sydäimestä turvallisempi, yhteisöllisempi, sosiaalisempi ja viihtyisämpi ympäristö.

Vastaavaa kasvojenkohotusta nuoret toivoivat myös Hakunilan kirjaston alueelle, joka oli monelle nuorelle tärkeä paikka. Kirjastoa pidettiin tällä hetkellä ankean näköisenä ja nuorten mukaan se muistuttaa visuaalisesti enemmän varastoa, kuin houkuttelevaa sosiaalista ja yhteisöllistä oleskelutilaa. Nuoret esittivät kirjaston edustan somistamista esimerkiksi istutusten avulla, niin että se olisi nykyistä kutsuvampi (kuvat 23 ja 24). Kirjaston sisälle toivottiin mm. enemmän viherkasveja ja toimintoja, jotta kohteesta tulisi nykyistä viihtyisämpi. Nuoret toivoivat kirjastoon myös monipuolisempaa valikoimaa. Kirjastoon kohdistuneet vastaukset kuvaavat selvästi, että kirjasto on nuorille tärkeä palvelu, mutta se kaipaisi kehittämistä.

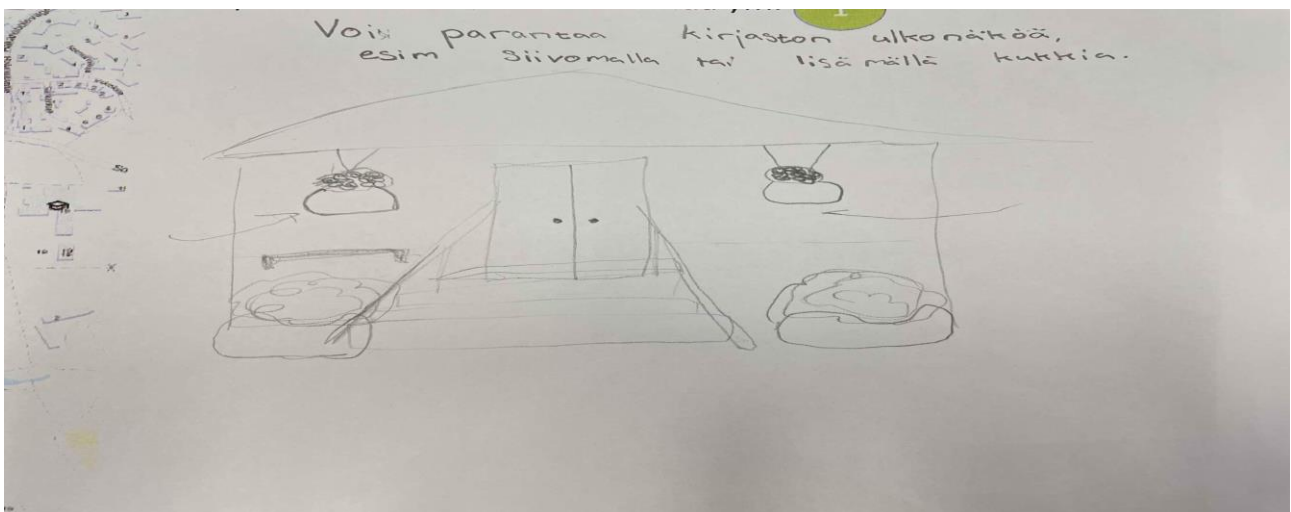
Ostoskeskuksen ulkopuolisista kohteista nousi esiin myös Hakunilan toinen pääasiallinen päivittäistavarakauppa, alueen pohjoislaidalla sijaitseva S-market. Kaupan lisäksi kyseisessä rakennuksessa toimii myös muita paikallisia palveluja, kuten Hakunilan kansainvälinen yhdistys, jonka tiloja myös nuoret

aika ajoin käyttävät, vaikka paikka onkin ensisijaisesti ikäihmisten käytössä. Nuoret kuitenkin nostivat havainnossaan esiin kyseisen rakennuksen kolkkuuden ja toivoivat kohteen ympäristöstä viihtyisämpää. Konsultin vieraillessa Hakunilan kansainvälisen yhdistyksen tiloissa kävi ilmi, että kulku tiloihin on parkkipaikana toimivan takapihan kautta ja alueella olevista betonimuureja aiheutuva kolho olemus ja puutteellinen näkyvyys voivat aiheuttaa turvattomuuden tunnetta.



Kuva 22: Nuorten esimerkki virikkeettömästä puistosta.

Kuva 23: Myös kirjaston edusta on nuorista ankea.



Kuva 24: Nuorten havainnollistus kirjaston edustan kehittämisestä.



Nuoret kokivat oman koulunsa erittäin tärkeänä paikkana, josta heillä ei ollut ikävää sanottavaa. Tämä oli havaittavissa aina koululla vieraillessamme ja se näkyi myös sekä oppilaiden keskinäisessä vuorovaikutuksessa että opettajien ja oppilaiden suhteissa. Koulun ryhmähenki oli hyvä ja nuoret korostivat sitä myös ryhmätöissään, kertomalla koulun olevan yksi heille tärkeistä paikoista, joissa ei ole mitään parannettavaa. Oli myös kiinnostavaa, kuinka jotkut nuoret arvioivat Sotungin koulua, joka sijaitsee Håkansbölen ulkoilupuiston ja Hakunilan uimahallin vieressä. Nuorten mielestä kyseinen koulu oli muuten hyvä, mutta siellä on liian vähän maahanmuuttajia.

Yksittäisten kehityskohteiden lisäksi nuoret esittivät myös yksittäisiä laajempia kehitysehdotuksia. Osa näistä oli selvästi mittavampia esimerkiksi tarvittavien investointien osalta – alueen uimahallia esitettiin uudistettavan Flamingon tai Serenan kaltaiseksi kylpyläksi – mutta osa voi olla helpommin toteutettavissa, kuten Håkansbölen kartanoalueelle rakennettava kotieläinpuisto. Yksittäisen ehdotuksen sijaan kiinnostavampaa on kuitenkin näiden tarjoama näkymä koko Hakunilan houkuttelevuuden parantamiseen. Monikeskuksisen kaupunkikehityksen, käveltävän kaupunkirakenteen ja segregaaation ehkäisyn kannalta voi olla järkevää, ettei kaikkia vapaa-ajan palveluja keskitetä yhteen paikkaan, vaan erilaisia toimintoja ripoteltaisiin eri esikaupunkialueille. Kyseiset palvelut voivat samalla tarjota lähellä asuvilla pientä arjen luksusta käveltävän etäisyyden päässä ja korostaa alueiden ainutlaatuisuutta.

Nuorten vastauksia yhdisti selvästi tarve julkiselle ja yhteiselle oleskelutilalle, jossa he voivat oleskella vapaasti, kasvaa kaupunkilaisina ja vahvistaa omia sosiaalisia siteitään. Nuoret kokivat Hakunilan sydämenä toimivan ostoskeskuksen olevan ei vain ostamisen paikka, vaan myös ihmisten sosiaalista toimintaa ja vuorovaikutusta mahdollistava yhteisöpalvelu. Hakunilan alueella on kuitenkin tällä hetkellä pulaa sosiaaliseen oleskeluun, hengailuun ja vapaamuotoiseen toimintaan soveltuvista tiloista ja monet nuoret viettävätkin vapaa-aikaansa kauempana esimerkiksi Tikkurilassa. Erityisesti Hakunilan keskeisimmät alueet, ostoskeskus ja kirjasto, sekä niiden läheisyydessä sijaitsevat ulkotilat ovat ehostuksen tarpeessa ja nuoret toivovat niistä siistimpiä, vehreämpiä, virikkeellisempiä ja yhteisöllisempiä. Samalla nuoret toivovat ostoskeskuksen kapakoiden tilalle monipuolisempia palveluita – kaupallisia ja julkisia – jotka houkuttelevat jäämään alueelle. Erityisesti talvisin ja syksyisin nuorten oleskelumahdollisuuden alueella ovat nykyisellään varsin kapeat. Monista kriittisistä näkemyksestä huolimatta nuorten vastauksissa näkyi kuitenkin myös paljon hyvää: ostoskeskuksen ympärille rakentuu selvästi tavoitettavissa oleva palveluiden keskus. Myös alueen jalankulun verkostot ovat kattavia ja laadukkaita, yksittäisiä turvattomia kohteita lukuun ottamatta.

## 5.4 Tulosten yhteenveto

Tässä osiossa on esitetty haastatteluiden ja alueen tarkastelun pohjalta saatujen havaintojen pohjalta Hakunilan palveluiden kävelysaavutettavuuden kannalta olennaisimmat havainnot. Kyseiset havainnot on myös tiivistetty seuraavan sivun Hakunilan kävely- ja palveluympäristöjä kuvaavaan karttaan (kuva 25).

Hakunilan palvelut jakaantuvat selvästi kolmeen alueeseen. Asuinalueen keskellä oleva ostoskeskus muodostaa koko asuinalueen sydämen. Se on Hakunilan kaupallinen keskus, mutta samalla se sisältää useita julkisia palveluita, kuten terveyskeskuksen ja nuorisotalon. Nuorisotalo on ydintoimintansa lisäksi myös ikääntyneiden hakunilalaisten yhdistyskäytössä ja toimiikin monen ikäisille keskeisenä yhteisötilana. Yhteisötila on kuitenkin niin intensiivisessä käytössä, että tilan käyttöä on jouduttu jakamaan eri ikäisten kesken, eivätkä kaikki halukkaat siten aina pääse nuorisokeskukselle. Tämä rajoittaa erityisten nuorten ja varhaisnuorten mahdollisuuksia ympärivuotiselle turvalliselle ja maksuttomalle sosiaaliselle toiminnalle. Ostoskeskus toimii laajemminkin paikallisten sosiaalisen elämän ytimenä: erityisesti ikäihmiset tapaavat toisiaan ostoskeskuksen tarjoamien kaupallisten, julkisten ja kolmannen sektorin palvelujen ääressä ja viettävät alueella runsaasti aikaa ystäviensä ja tuttaviansa kanssa sosialisoiden.





Kuva 25: Hakunilan kävely- ja palveluympäristöjen arvotus koululaisten ja ikäihmisten näkökulmasta.

Sosiaalisten tarpeiden ohella erityisesti ikääntyneet korostivat alueen viheralueiden ja virkistyspalveluiden tärkeyttä. Nämä keskittyvät alueen länsilaidalle sijoittuvaan peltolaaksoon, Håkansbölen kartanon tiluksille ja sen ympäristöön. Varsinaisten virkistyskohteiden lisäksi vastaavaa, olennaista virkistystehtävää täyttivät myös alueen vehreät kävelyreitit, sekä kaupunkirakenteen sisällä sijaitsevat taskupuistot, joista osa on metsäisempiä ja toiset puolestaan rakennetumpia puistoja, jotka tarjoavat mm. istumismahdollisuuksia myös ikääntyneille. Nuorten vastauksissa laajojen virkistyspalveluiden merkitys ei näkynyt samassa määrin kuin ikäihmisillä. Keskeisillä alueilla sijaitseville toiminnallisille oleskelupuistoille kuitenkin oli selvää kysyntää ja monet nuoret toivoivat myös itse kaupunkirakenteen olevan vehreämpi ja virkistävämpi.

Alueen koillisnurkassa oleva urheilupuisto tarjoaa asukkaalle kattavat liikuntapalvelut, mutta sijaitsee varsin kaukana asuinalueesta, heikentäen sen kävelysaavutettavuutta etenkin ikääntyneiden osalta. Alueelle kulkevien reittien liittyminen viherverkostoon toisaalta tarjosi viihtyisäksi koetun kävelyreitit etenkin kesäisin, mutta asuinalueelta peltolaaksoon laskeutuvat jyrkähköt ja talvikunnossapidoltaan vaihtelevan tasoiset mäet voivat hankaloittaa kulkua urheilupalveluille talvisin. Yleisesti ottaen on riskinä, että urheilupuiston sijainti suosii henkilöautolla saapumista.

Sekä nuorten että ikääntyneiden eniten suosimat reitit keskittyivät Hakunilan kaupunkirakenteen seassa kulkevien raittien ja viheryhteyksien varrelle. Hakunilan ostoskeskuksen saavutettavuudessa korostui erityisesti pohjois-eteläsuuntaisen Hakunilanraitin merkitys. Vastaavasti myös viheralueen suuntaan kulkevat itä-länsisuuntaiset raitit olivat tärkeitä, mutta talvisin kunnossapidollisesti haasteellisia. Hakunilantie puolestaan koettiin vaarallisena ja epämiellyttävänä. Ajoneuvoliikenteen nopeudet koettiin suuriksi ja liikennettä pidettiin vaarallisena ja Hakunilantie nähtiin kaiken kaikkiaan epämiellyttäväksi kävely-ympäristöksi. Liikenteen vaarallisuus korostui erityisesti liikennevalo-ohjaamattomien suojateiden ympäristössä, joissa jalankulkija jäi turvattomaan asemaan. Niin nuoret kuin vanhatkin pitivät alueen pääväyliä ylittäviä kävelysilloja tärkeinä ja niitä käytettiin ahkerasti. Sillat koettiin kuitenkin liukkaiksi ja

huonosti hoidetuiksi syksyisin ja talvisin ja kohteiden kunnossapitoon onkin syytä kiinnittää jatkossa enemmän huomiota. Katualuetta kehitettäessä on huomioitava siltojen merkitys paikallisten liikkumiselle. Nykyisellään Hakunilantie ja Kyytitie muodostavat alueen eri osien välille selviä estevaikutuksia ja vaikeuttavat alueen eri osien kävelysaavutettavuutta. Mikäli sillat poistetaan ilman että pääteiden turvallisuutta kehitetään esimerkiksi rakenteellisilla muutoksilla, voi alueen kävelysaavutettavuus kärsiä merkittävästi.

Siltojen kunnossapito ei ollut ainoa paikallisia huolettanut kunnossapitokysymys. Asuinalue on mäellä ja idässä sijaitsevien virkistys- ja urheilupalveluiden suuntaan johtavat väylät ovat paikoitellen varsin jyrkät ja erityisesti talvisin huonossa kunnossa ja liukkaita. Talvikunnossapitoa tulisi parantaa, jotta palvelut ovat kaikkien kävellen saavutettavissa ympärivuotisesti. Haastatellut ikäihmiset toivoivatkin reitille myös enemmän penkkejä tai kaiteita, jotta kulkeminen on varmempaa ja reitin aikana voi tarvittaessa levätä. Samalla itsenäinen liikkuminen ja ulkoilu mahdollistettaisiin entistä pidemmälle eläkeikään.

Hakunilan kaupallisten palveluiden tiivistyminen yhteen kohteeseen tarjoaa selkeän ja helposti hahmotettavan palvelukokonaisuuden ja tuo paikalliset hyvin yhteen, mahdollistaen palveluiden lisäksi katutilassa tapahtuvia, kaupunkimiljöötä aktivoivia sosiaalisia kohtaamisia. Palveluiden keskittyminen yhteen sijaintiin helpottaa samalla vaikeasti liikkuvien asiointia ja rakentaa alueen sisäistä sosiaalista koheesiota, kun keskus palvelee kaikkia asukkaita, eivätkä palvelut ole jakaantuneet eri puolille asuinaluetta. Nykytilanteessa alueen palveluntarjonta on kuitenkin selvästi painottunut anniskeluravintoloihin, eikä alueella ole esimerkiksi kahviloita. Toisaalta voimakas palveluiden keskittäminen on johtanut siihen, että Hakunilassa ei ole ostoskeskuksen lisäksi juuri muita kaupallisia palveluita. Ostoskeskus jää kuitenkin nykyisellään varsin kauas, jopa kilometrin päähän asuinalueen eteläosista. Vaikka reitti itsessään on laadukas, suora ja viihtyisäksi koettu, etäisyys voi itsessään muodostaa esteen hitaammin liikkuville. Etelä-Hakunilaan muodostuukin ikään kuin palvelutyhjiö, jota voitaisiin korjata lisäämällä alueelle esimerkiksi pieni päivittäistavara kauppa, joka ei kuitenkaan kilpaile ostoskeskuksen kokonaisvaltaisen merkityksellisyyden kanssa.

Ostoskeskuksen viereinen nuorisotalo toimii päivän mittaan kiertävässä käytössä eri ikäisten yhteisötilana: päivällä eläkeläisten, iltapäivästä lasten ja alkuillasta nuorten käytössä. Vuorotteleva käyttö tarjoaa eri ikäisille mahdollisuuksia oman näköiselleen toiminnalle, mutta aiheuttaa myös ongelmia. Omaa vuoroa odottavalle nuorisolle ei ole juuri muita tiloja tarjolla ja nuoret kritisoivat erityisesti kuntosalille annettuja ikärajoja. Hakunilan alueen kehittämisessä onkin syytä tarkastella paikallisten käytössä olevien yhteisötilojen tai muiden nuorten oleskelua tukevien sisätilojen lisäämistä.

Keskuksen korostuminen alueen sydämenä tekee samalla alueen kehittämisestä haastavaa, koska keskuksen latautuu paljon merkityksiä, odotuksia ja jännitteitä. Kaikki haastatellut ikäihmiset olivat huolestuneita ostoskeskuksen tulevaisuudesta ja siellä tapahtuvan toiminnan jatkuvuudesta mahdollisen remontin ajan. He korostivat julkisten palveluiden – terveyskeskuksen ja nuorisotilan – tärkeyttä ostoskeskuksen keskellä ja pohtivat muutenkin, miten palvelutarjonta muuttuu, jos remontin myötä liiketilojen vuokrat nousevat. Eläkeläiset eivät nähneet isoja keskusliikkeitä ja hienoja kahviloita tarpeellisiksi, mutta erityisesti vaatekauppaa he toivoivat alueelle. Haastatellut muistuttivat, ettei alueella asu kovin paljon varakasta väkeä ja toivoivat, että tämä huomioidaan ostoskeskuksen kehittämisessä: toivottiin palvelutarjonnan laajentamista mieluummin kuin nykyisten korvaamista.

Nuorten näkemykset erosivat ikääntyneiden kommentteista jonkin verran. Heitä vaivasi ostoskeskuksen luonne kaljakuppiloiden paikkana. Pubien sijainti välittömästi nuorisotalon vieressä on synnyttää turvallisuutta ja heikentää alueen viihtyisyyttä erityisesti maahanmuuttajataustaisten nuorten ja mahdollisesti heidän perheidensäkin parissa. Nuoret toivoivat ostoskeskukselle erityisesti enemmän valoa, kasvillisuutta sekä vapaata ja yhteisöllistä oleskelutilaa. He halusivat kahviloita ja vaatekauppoja ja esimerkiksi elektroniikkaliikkeitä, josta saisi esimerkiksi puhelimia ja -tarvikkeita. Nuoret eivät sinällään vastustaneet erilaisia ketjuliikkeitä, vaan toivottivat ne jopa tervetulleeksi. Alueen kehittämisessä onkin löydettävä kompromissi toisaalta uuden tuomisen, mutta vanhan säästämisen välillä.

Hakunilaan esitetty täydennysrakentaminen sijoittuu ostoskeskuksen länsipuolelle ja tukeutuu luontevasti olemassa olevaan keskuksen ja palveluihin. Samalla täydennysrakentaminen voi tuoda tarpeellista



lisänostetta alueelle ja tehdä esimerkiksi paikallisten kaipaaman vaatekaupan toiminnasta kannattavampaa, vaikka varsinaisia liikkeitä ei voidakaan suunnittelussa taata. Täydennysrakentamista on osoitettu liikenteellisesti ja myös jalan hyvin saavutettaviin paikkoihin, vaikka toisaalta se jää melko kauas olemassa olevista viheralueista ja liikuntapalveluista. Uusien alueiden kävelysaavutettavuuden takaamiseksi vehreisiin ja yhtenäisiin jalankulun yhteyksiin panostaminen on olennaista. Erityisesti Porttipuiston käveltävät yhteydet Hakunilan eteläisempien vanhojen alueiden asukkaiden kannalta ovat haaste, etenkin kun länsipuolinen metsikkö jyrkähköine rinteineen sekä sen alapuolinen vanha Lahdenväylä muodostavat eteläisestä Hakunilasta läntiseen Porttipuistoon suuntaaville selviä estevaikutuksia.



Kuvat 26 ja 27: Ostoskeskuksella on sosiaalista toimintaa, mutta ei sitä mahdollistavia rakenteita.

Alueen halki kulkevat päätiät koetaan turvattomiksi ainakin hieman hitaamman jalankulkijan kannalta, mutta kadun ylittävät kävelysillat parantavat tilannetta merkittävästi, vaikka niiden talvikunnossapito on haaste. Alueen halki kulkee viihtyisiä, vehreitä kulkureittejä ja pääsy länessä aukeavien virkistyspalveluiden luokse on selkeä, joskin jyrkät mäet aiheuttavat ongelmia erityisesti talvisin. Alueella on myös liikuntapalveluita, jotka etäisestä sijainnistaan huolimatta houkuttelevat saapumaan myös kävelen sillä reitti kulkee vehreän ja rauhallisen kartanomiljöön kautta. Haastateltujen suurimpana huolena onkin Hakunilan ostoskeskuksen, kaupunginosan toiminnallisen ja sosiaalisen sydämen, kehityksen suunta ja sen monimuotoisen palvelutoiminnan jatkuminen.



## 6 Kävelysaavutettavuuden arviointi ja kriteerit

Tässä luvussa esitetään alustavia kävelysaavutettavuuden kriteereitä ja mittareita rajatusta näkökulmasta. Kriteeristöt on muodostettu peilaamalla tutkimukseen osallistuneiden kahden kohderyhmän, ikäihmisten ja nuorten, kokemuksellista paikallistietoa alan kirjallisuuteen. Kävelysaavutettavuuden kriteerejä mietittäessä olemme pohtineet erityisesti seuraavia kysymyksiä:

- Mikä tekee palvelujen saavutettavuudesta aineiston pohjalta hyvän tai huonon?
- Mikä tekee kävely-ympäristöstä aineiston pohjalta hyvän tai huonon?
- Mitä asioita kohderyhmät tuovat eniten esiin tulkitessaan omia kävelyitään ja omaa ympäristöään?

Tulosten mukaan kävelysaavutettavuuden olennaisia osatekijöitä ovat kävelyetäisyydet, perus- ja sekundääriset palvelut, palveluiden laatu (käydäänkö mieluusti vai välttämättömyydestä), kävelyyhin liittyvät virkistys- ja liikuntamahdollisuudet, reittien esteettömyys ja orientoitavuus, ympäristön sosiaaliset tarjoumat (tapaamispaikat, kävelyt yhdessä) sekä liikkujan oma turvallisuuden tunne. Kriteerejä on tarkasteltu tarkemmin ja koottu yhteen seuraavan sivun taulukkoon 2.

Ikäihmisille olennaista on suhteellisen lyhyt välimatkat palveluiden äärelle. Heille on tärkeää myös, että reiteillä on tarjolla myös levähdyspaikkoja: penkkejä, joille istahtaa ja laskea kantamukset. Heille pienetkin kodin läheiset luontopaikat ovat myös tärkeitä. Sen sijaan isommat virkistysalueet, joille matkataan kevyemmin kantamuksin, voivat olla jopa kilometrin päässä, jos reitillä on tarvittaessa säänsuojaa. Erityisesti mäkisissä paikoissa heillä on usein tarvetta istuimille levähtämiseen ja kaiteille mäessä pärjäämiseen. Ikääntyessä mäkien aiheuttama esteellisyysvaikutus korostuu, ja etenkin talvioloissa mäet voivat olla jopa vaarallisia. Esteettömyyden edellytyksiin liittyy myös kohtuullinen matka käymälään, monilla on myös terveydentilaan liittyen tiheämpi wc-käyntien tarve.

Fyysinen ja sosiaalinen turvallisuus ja esteettömyys ovat ikäihmisille tärkeitä kävelyreitien laatukriteerejä, kuten myös vehreys. Kävelyreiteiltä ikäihmiset toivovat mahdollisuuksia sosiaaliseen vuorovaikutukseen, kulkeeko reitillä tuttuja, onko siellä sopivia tapaamispaikkoja ja onko kohtaamisista muodostunut perinteitä. Henkilökohtaisella palvelulla on ikäihmisille iso merkitys: osalle esimerkiksi kaupanmyyjä saattaa olla päivän ainoita sosiaalisia kontakteja. Terveyspalveluiden tulisi olla hyvin saavutettavissa, vaikka vain pieni osa ikääntyneidenkin asiointimatkoista kohdistuu niihin. Jos terveysasema tai vastaava on lähellä, sillä on vaikutusta turvallisuuden tunteeseen, kun ikäihminen voi luottaa palvelun saavutettavuuteen ja mahdollisesti kulkea itse terveyskeskukseen silloinkin, kun kunto on sairauden takia tavallista alempana.

Nuorilla on tutkimuksen perusteella suurin piirtein samat kävelykynnykset kuin työikäisillä/aikuisilla. Heidän kokemuksensa pitkästä tai lyhyestä matkasta on varsin subjektiivista: tylsä tai tyhjä tie tuntuu pitkältä. Monet kertoivat myös, että ylämäet koetaan ikävinä ja ne voivat muodostaa fyysisten esteiden sijaan henkisiä esteitä. Kävelyseura vähentää selvästi matkan pituuden vaikutusta ja nuorille sosiaalisuus voi olla matkan tärkein toiminto. Vehreys on heillekin laatutekijä. Esteettömyydellä on heillekin merkitystä, mutta sen

merkitys on hieman toinen. Moni nuori arvostaa sileää asfalttia siksi, että on helppoa ajaa pyörällä, skuuttailla tai vaikkapa skeitata.

Lähikauppojen merkitys nuorten elämänlaadulle voi olla iso: ne tuovat osaltaan mahdollisuuksia tulla itsenäisesti toimeen arjessa ja hankkia esimerkiksi välipalaa koulureittien varrella tai kavereiden kanssa koulun jälkeen oleillessa. Monelle haavoittuvassa asemassa olevalle nuorelle hyvin tärkeää on myös turvallisten, avointen ja maksuttomien lämpimien tapaamispaikkojen tarjonta ja saavutettavuus. Ne ovat turvallisuuden tunteen, sosiaalisen kehityksen sekä hyvinvoinnin kannalta olennaisia, sillä harvalla nuorella on varaa oleskella päivittäin ystävien kanssa kahviloissa. Turvallisten ja maksuttomien nuorille suunnattujen palvelujen merkitys korostuu entisestään, jos nuoren kotona on esimerkiksi köyhyyttä, ahtautta, alkoholismia tai muita ongelmia.

Taulukko 2: Ikäihmisten ja nuorten kävelysaavutettavuuden kriteerejä.

	<b>Ikäihmiset</b>	<b>Nuoret</b>
<b>Kävely-etäisyydet</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Kauppamatkojen tulisi olla lyhyitä eli muutaman sadan metrin mittaisia. Olennaista myös reitin esteettömyys.</li> <li>Pienet luontopaikat ovat sitä tärkeämpiä, mitä lähempänä.</li> <li>Monipuolisemmille virkistysalueille ollaan valmiita kävelemään kilometrinkin matka. Myös kävely viheralueelle toimii virkistykseenä.</li> <li>Fyysinen ja sosiaalinen turvallisuus ja esteettömyys tärkeitä matkan/reitin laatukriteerejä.</li> <li>Myös vehreys ja sosiaalisen vuorovaikutuksen potentiaali tärkeitä.</li> <li>Mäet ”kasvavat korkeutta” iän myötä, ja kulkeminen vaikeutuu erityisesti talvisin.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Suurin piirtein samat kävelykynnykset kuin työikäisillä/aikuisilla.</li> <li>Sosiaalinen kokemus pitkästä tai lyhyestä matkasta: tylsä tai tyhjä tie tuntuu pitkältä. Sen sijaan kavereiden seura kävelyllä tekee matkasta lyhyemmän tai kivemman.</li> <li>Ylämäet koetaan ikävinä.</li> <li>Vehreys ja vaihtelevuus on laatutekijä.</li> <li>Moni nuori arvostaa myös sileää asfalttia; sillä voi pyöräillä, skuutata tai skeitata kouluun tai muualle.</li> </ul>
<b>Peruspalvelut: kauppa, terveys, kirjasto, koulut, harrastuspaikat</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Vaikeimmin liikkuville peruspalvelujen (kuten ruoka ja muut päivittäistavarat) läheisyys ratkaisevan tärkeää.</li> <li>Asioinnissa tärkeää on sosiaalisen vuorovaikutuksen mahdollisuus sekä tapaamispaikat niin sisä- kuin ulkotiloissakin.</li> <li>Lähimmän kaupan sijaan voidaan valita myös hiukan kauempana oleva kauppa/palvelu, jos siihen kytkeytyy tärkeitä vuorovaikutustilanteita.</li> <li>Henkilöstön ja henkilökohtaisten palvelutilanteiden tärkeä merkitys: myyjä saattaa olla ainoita sosiaalisia kontakteja. Automaattikassat, ”kylmät” itsepalvelukohteet negatiivisia.</li> <li>Terveyspalvelujen läheisyys on tärkeätä, vaikka edustavat vain pientä osaa ikääntyneiden kävelymatkoista.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Tapaamis- ja harrastuspaikkojen saatavuus ja puutteet (iästä riippumattomat, vapaan ja turvallisen oleskelun paikat).</li> <li>Nuorille mieluisat kulutuksen paikat ja niiden puutteet (tarpeita lähipalveluihin kuten välipalacioskit, kahvilat, elektroniikkakaupat).</li> <li>”Aina nälkä ja koko ajan jano”: kasvuiässä tärkeää on mahdollisuus hankkia välipalaa koulureittien varrella tai kavereiden kanssa koulun jälkeen.</li> </ul>

<b>Virkistys ja liikunta</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Hyvin läheisten, kodin välittömässä läheisyydessä, olevien metsiköiden tai puistojen tärkeys.</li> <li>Pienetkin luontopaikat tärkeitä!</li> <li>Lyhyiden virkistys/ulkoilureittien tärkeys ja levähdyspenkkien, kaiteiden ja wc-palvelujen mahdollisuus tärkeää.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Oleskelu: turvallisen hengailun paikat keskeisellä alueella: onko niitä ollenkaan tai riittävästi?</li> <li>Kävely: luontopaikat koetaan miellyttävinä, mutta toisinaan tylsinä.</li> <li>Eläinten läsnäolo, esimerkiksi kotieläinten (lampaat, lehmät, hevoset, kissat, koirat...) lisää virkistysalueiden houkuttelevuutta.</li> </ul>
<b>Esteettömyys ja orientoitavuus</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Penkit ja levähdyspaikat erittäin tärkeitä sekä lepotaukoja että sosiaalisten kohtaamisten ja "ihmisten ilmoilla" olemisen ja elämänmenon katselun takia.</li> <li>Mahdollisuus wc-käynteihin on erityisen oleellinen hitaammin liikkuvilla, joilla kestää kauemmin päästä kotiinsa vessaan esimerkiksi puistoissa, kauppa-asiolla tai muuten kaupungilla tai tuttavien kanssa liikkussa.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Suunnilleen samat kriteerit kuin aikuisilla/työikäisillä.</li> <li>Moni nuori arvostaa sileää asfalttia siksi, että on helppoa ajaa pyörällä, skuuttailla tai vaikkapa skeitata.</li> </ul>
<b>Sosiaalinen ympäristö</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Tukeeko vai vaikeuttaako kävely- ja palveluympäristö sosiaalista vuorovaikutusta?</li> <li>Kävely yhdessä on sekä seuraa että turvaa esimerkiksi heille, joilla on kriittisiä terveysasioita huomioitavana.</li> <li>Turvalliset reitit tärkeitä ikääntyneille, jotka vähemmän nopeita väistämään vaaraa tai häirintää.</li> <li>Säänsuojaiset paikat eri vuodenaikoina, esim. kauppakeskukset, jumppasali, nuorisotila, Hakunilassa Skomarsin torppa jne. Säänsuojan ja/tai lämpimän odotustilan tarve pysäkeillä ja asemilla.</li> <li>Sosiaalinen ympäristö syynä lähteä ulos: samalla tapaamisia, sosiaalisia kohtaamisia.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Tukeeko vai vaikeuttaako sosiaalista vuorovaikutusta?</li> <li>Nuorisotilat: ajankäyttö, eli milloin käytettävissä?</li> <li>Esim. leikkipaikat keskeisillä paikoilla, "joustavat" käytöt.</li> <li>Julkisten tilojen iso sosiaalinen vaikutus nuoriin: moni nuori ei eri syistä voi viedä kavereitaan kotiin, joten turvallisten, avointen ja ilmaisten lämpimien tilojen tarjonta ja saavutettavuus on keskeistä sosiaaliselle kehitykselle ja hyvinvoinnille.</li> <li>Vaisu sosiaalinen ympäristö eli tapaamispaikkojen puute usein syynä lähteä esim. Tikkurilaan, Helsingin keskustaan, missä muutkin kaverit liikkuvat.</li> </ul>
<b>Turvallisuuden tunne</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Häiriökäyttäytyminen palveluiden kannalta keskeisissä paikoissa, joissa käymistä ei voi välttää.</li> <li>Hitaus, fyysisen voiman vähentyminen, nopeuden hidastuminen, tasapainon heikentyminen yms. korostavat sekä fyysisesti että psykososiaalisesti turvallisen tilan tarvetta.</li> <li>Tyhjät/autiot tiet ja paikat lisäävät turvattomuutta etenkin pimeinä aikoina; kanssakulkijoiden läsnäolo tuo turvaa.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Päihteiden väärinkäyttäjien tai vaikkapa vanhempien nuorten ("roadmanit") häiriökäyttäytyminen nuorten vapaa-ajan kannalta keskeisissä paikoissa etenkin illalla/yöllä.</li> <li>Mahdolliset seksuaalisen häirinnän riskit.</li> <li>Ikätovereiden läsnäolo lisää turvallisuuden tunnetta.</li> </ul>



## 7 Johtopäätökset

### 7.1 Kävelysaavutettavuuden laadulliset tekijät

Kävelysaavutettavuuden tekijöitä kahden avainryhmämme, nuorten ja ikäihmisten, kannalta käsiteltiin edellisessä luvussa. Tuloksissa korostuivat erilaiset ympäristön laatuun liittyvät tekijät pikemmin kuin mitattavat, kvantitatiiviset muuttujat. Puhuttiin enemmän siitä, mikä on miellyttävää tai epämiellyttävää, kiinnostavaa tai tylsää, turvallista tai turvatonta ja miltä eri ryhmiä edustavien ihmisten kohtaaminen tai kohtaamattomuus tuntuu. Erityisen tärkeänä tutkimuksessa nousi esiin kävely-ympäristöön liittyvä sosiaalinen vuorovaikutus. Sosiaalisen ympäristön laatu on kuitenkin selvästi yhteydessä fyysisen ympäristön laatuun, ja ne ovatkin kuin saman kolikon kaksi puolta. Tällaisia laadullisia seikkoja, joita sekä ikäihmiset että nuoret toivat esiin, olivat:

- Onko paikkoja, jonne mennä ja joissa voi kohdata tuttuja tai tuntemattomia positiivisten kohtaamisten merkeissä?
- Onko näissä paikoissa välttämättömät tai hyödylliset tekijät kunnossa: säänsuoja, riittävä rauhallisuus, istuimet, maksuttomat kohtaamispaikat?
- Ovatko eri ryhmien paikat ja kokoontumisen tavat ristiriidassa keskenään - esimerkiksi ajankäytöllisesti tai yhteensopimattomien tarpeiden tai toimintojen (äänekäs musiikki ja rauhallinen keskustelu) muodossa?
- Millaisia tunteita eri paikat tai paikkojen puutteet herättävät?

Näistä laadullisista seikoista on usein vaikea luoda täsmällisiä operatiivisia mittareita tai indikaattoreita, mutta niistä voidaan tehdä vähintään perusteltuja tarkistuslistoja ja usein myös perustellusti painottaa keskenään eri asioiden tärkeyttä. Tämä laadullinen ja kokemuksellinen tarkastelukulma on itse asiassa ympäristön käytettävyyden arviointia kävelijän näkökulmasta, esimerkiksi Jenni Kuopan (2016) tarkoittamassa mielessä.

Palveluiden kävelysaavutettavuus kytkeytyy havaintojemme perustella paitsi etäisyyksiin myös laadullisiin tekijöihin sekä palveluiden että ympäristön osalta. Tällaisia kytkentöjä ovat esimerkiksi:

- Kuinka lähellä kotia on luonnonläheisinä koettuja paikkoja, kuten metsiköitä, puistoja, suhteessa niiden koettuun laatuun? Pienetkin paikat olla merkittäviä etenkin ikääntyneille.
- Kuinka lähellä ovat peruspalvelut (erityisesti päivittäistavarakaupat) suhteessa niiden laatuun?
- Edelliseen liittyen, kuinka laadukkaita nämä palvelut ovat ja kuinka hyvin ne vastaavat asiakaskunnan tarpeisiin, esimerkiksi tuote- ja palveluvalikoiman tai asiakaspalvelun henkilökohtaisuuden kannalta?
- Onko palveluympäristössä mahdollisuuksia muuhun tekemiseen ja kokemiseen ja potentiaalia sosiaaliseen vuorovaikutukseen?
- Onko palvelureittien varrella fyysisiä esteitä, jotka vaikeuttavat tiettyihin paikkoihin tai palveluihin pääsyä?

- Onko lähiympäristössä sosiaalisia esteitä tai epämukavuustekijöitä, joiden takia tiettyjä palveluita ei kovin mieluusti käytetä?

Etäisyyksien kokeminen on hyvin eri asia kuin mitattava välimatka. Hyvä kävelyetäisyys palveluihin on ihmisestä ja kohteesta riippuen 50–1000 metriä. Esimerkiksi ikäihmisten kokemus pitkästä tai lyhyestä matkasta voi olla erityisen altis sekä positiivisille että negatiivisille ympäristötekijöille esimerkiksi siksi, että ehtivät hitaammin liikkeessään havaita enemmän. Heille vaikkapa kävely vihialueelle toimii itsessään jo usein virkistykseenä. Toisaalta heillä on huonommat mahdollisuudet väistää tai välttää jotain häiritsevää tai pelottavaa. Nuorille kokemus pitkästä tai lyhyestä matkasta näyttäytyi aineistossa toisenlaisena: heille erityisesti tylsä tai tyhjä ympäristö saa matkan tuntumaan pitkältä, kun taas kavereiden tapaaminen tuli esiin tärkeimpänä hyvänä asiana reiteillä ja vehreys hyvänä kakkosena.

Sekä Korson että Hakunilan palvelukirjo on kaventunut merkittävästi viime vuosikymmeninä, mikä näkyy sekä keskustojen tyhjentyneinä ja rapistuneina liikehuoneistoina että asuinalueiden lähikauppojen häviämisessä. Samalla se heijastuu haastattelemiemme ikääntyneiden ja nuorten omiin havaintoihin ja toiveisiin. Palvelujen köyhtyminen on lisännyt asuinalueiden toiminnallista yksipuolistumista. Palveluihin päästäkseen etenkin käveltävän etäisyyden ulkopuolella sijaitsevien omakotialueiden asukkaat autoilevat mieluusti esimerkiksi Tikkurilassa, Keravalla tai Itäkeskuksessa sijaitseviin marketteihin ja kauppakeskuksiin. Koska etenkin Korson asukkaista suurin osa on autollisia omakotiasukkaita, tämä lisää autoliikennettä, pidentää asiointimatkoja ja lisää liikenteen päästöjä sekä melua. Voidaan ehkä jo perustellusti puhua alueilla vallitsevasta palveluköyhyydestä, ja tämän ympäristö- ja sosiaalisia vaikutuksia kannattaisi selvittää erikseen.

Päivittäistavarakauppojen ympäristössä on varsin vähän vetovoimatekijöitä, jonka lisäksi alueella on häiritseviä porukoita sekä karun tyhjiä paikkoja. Keskustojen heikot julkiset tilat, järjestyshäiriöt ja porukointi saattavat osaltaan houkuttaa autollisia asioimaan suoraan parkkihallin kautta ja työntää heitä kaupunginosan ulkopuolelle (Tikkurila, Jumbo, Itäkeskus jne.) asioille. Molemmat merkitsevät menetettyjä mahdollisuuksia elävään kaupunkitilaan. Kun vielä jäljelle jääneet palvelut etenkin Korsossa koostuvat pääosin isohkoista, anonyymeistä marketeista, ei niihinkään suuntautuva kysyntä ruoki paikallista työllisyyttä, yrittäjyyttä, keskustusten elinvoimaa tai tuo elämää keskusalueelle. Esimerkiksi tavallisten kahviloiden puuttuminen herättää pohdintaa.

## 7.2 Palveluiden läheisyys ja esteettömyys

### Arkea tukevat tavalliset palvelut

Molemmilla alueilla koettiin puutteita varsin perustavanlaatuisissa palveluissa. Useat haastatellut mainitsivat siitä, että mm. vaatekaupat ja kahvilat sekä tavalliset ravintolat puuttuvat. Tämä ajaa ihmisiä hoitamaan päivittäisasiointejaan kaupunginosan ulkopuolella, esimerkiksi Tikkurilassa tai Itäkeskuksessa. Tämä on valitettavaa paikallisen elinvoiman kannalta: ahkerampi lähipalveluissa asiointi paitsi helpottaisi arkea ja lisäisi hyvinvointia, myös työllistäisi enemmän paikallista työvoimaa ja tukisi alueen yrittäjiä. Korso ja Hakunila ovat molemmat väkiluvultaan merkittävän kokoisia esikaupunkialueita, ja peruspalvelujen saavutettavuuden kriittisyys kasvaa väestön ikääntyessä, kun heikommin liikkuvien määrä lisääntyy. Ikäihmisille jokainen asiointimatka on samalla yksi tärkeimmistä ihmisten ilmoille pääsystä. Heille tavalliset kahvilat eivät tarkoita erikoiskahveja ja hienoja latteja, vaan rauhallisia ja turvallisia paikkoja jutella tuttujen kanssa.

Molemmilla kohdealueilla muisteltiin menneitä palveluja: vaatekauppoja, tavallisia kahviloita ja paikallisia pankkikonttoreita. Palvelujen köyhtyminen aiheuttaa pidentyviä asiointimatkoja, tavallisen hyvän arjen vaikeutumista sekä ympäristöhaittoja, kuten autoliikenteen melupäästöjen, ilman epäpuhtauksien ja

ilmastovaikutteisten päästöjen kasvua. Laadukas ja monimuotoinen täydennysrakentaminen parantaisi osaltaan alueen elinvoimaa ja palvelujen kehittämisen mahdollisuuksia.

## Kävely on sosiaalisia kohtaamisia

Varsinkin ikäihmisillä korostuivat kävely-ympäristön laatutekijänä viheralueiden läheisyys ja voidaan olettaa, että sillä on iso vaikutus riittävään fyysisen aktiivisuuteen ja myös psykososiaaliseen terveyteen. Vaikka suuremmat puistot ja virkistysalueet kuten Hakunilan Håkansbölen kartanon alue, ovat hyvin tärkeitä työikäiselle väestölle ja hyväkuntoisille ikääntyneille, lähivirkistysalueet voivat olla merkitykseltään aivan yhtä tärkeitä. Niihin voi pistäytyä helposti ja viettää samalla naapuruston tuttavien kanssa rupatteluhetken, tai mennä katsomaan, kuinka pihapiirin lapset leikkivät puistossa. Virkistysalueissa on hehtaarimääriä tärkeämpää, kuinka monikäyttöisiä ja esteettömiä alueet ovat erilaisten potentiaalisten käyttäjäryhmien kannalta ja eri vuorokaudenaikoina. Esimerkiksi leikkipuiston keinoissa saattavat keinua teinit sen jälkeen, kun pikkulapset on jo laitettu yöpuulle. Tämä monikäyttöisyys ja eriaikaisuus tuo pieniinkin puistikoihin eloa, turvallisuutta ja viihtyisyyttä. Moni katselee mielellään pikkulintuja ja oravia, mutta yhtä mielellään vaikkapa lasten leikkejä tai nuorten touhujia, omia takavuosiaan muistellen.

Pitkän kylmän kauden vuoksi on Suomen ilmastossa varattava myös lämpimiä julkisia sisätiloja, joihin saa vehreyttä pimeyden ja koleuden vastapainoksi. Monelle ulkoilu käy vaikeaksi vanhemmiten, kun ei pystytä vaikkapa hiihtämään siksi, että tasapaino on heikentynyt. Julkisten ja kaupallistenkin tilojen suunnitteluun on tärkeää sisällyttää avaraa, valoisaa tilaa, jossa kaikki toimintakyvystä riippumatta voivat tavata ja viihtyä.

Ympäristössä olevien palvelujen osalta on myös tärkeää niiden mahdollistava sosiaalinen toiminta ja ihmisten välinen vuorovaikutus. Kaupungin palvelurakenteen kannalta on tärkeää tarkastella, onko alueella maksuttomia tai edullisia sosiaalisen vuorovaikutuksen mahdollistavia tiloja ja paikkoja joka vuodenaikana ja eri säillä. Erilaisissa muutostilanteissa, kuten remonttien yhteydessä, on myös oleellista tarkastella ovatko olemassa tilat tarpeeksi muuntojoustavia, jotta palvelutarjonta pystyy elämään alueen muutosten kanssa ja täyttämään asukkaiden tarpeet.

Mahdollisuus sosiaalisiin kohtaamisiin oli erittäin tärkeä osa kävely-ympäristöä sekä nuorille että ikääntyneille. Yksilöiden liikkumismahdollisuudet kuitenkin vaikuttivat siihen, tavoiteltiin sosiaalisia kohtaamisia lähialueelta vai kauempaa. Eläkeläisille tuttavien ja ystävien tapaamiset olivat yksi syy liikkua omassa kaupunginosassaan ja päivittäisen palveluasiointin yhteydessä tapahtui sosiaalisia kohtaamisia. Nuorilla sosiaalista ympäristöä ei samalla näkynyt kotikaupunginosassa osittain puutteellisten palveluiden vuoksi. Nuoret menivät usein vaatekaupoille ja kahviloihin oman kaupunginosansa ulkopuolelle, esimerkiksi Tikkurilaan ja samalla myös sosiaaliset kohtaamiset tapahtuivat muualla. Nuorten kaveripiirit vaikuttivatkin siirtyneen osaksi muualle palveluiden puutteiden takia. Kotikaupunginosan palveluiden vahvistaminen parantaisi nuorten kävelymahdollisuuksia, kun lähialue vastaisa myös heidän sosiaalisiin ja toiminnallisiin tarpeisiin. Samalla voitaisiin vaikuttaa myös siihen, haluavatko nuoret jäädä alueelle aikuistuttuaan.

Myös osa haastatelluista ikääntyneistä kävi kauempana esimerkiksi pelikerhoissa ja eri tukiryhmien tai yhdistysten kokouksissa oman kuntonsa ja aktiivisuutensa mukaan. Heille tärkeitä olivat esimerkiksi lasten tai sisarusten sekä vaikkapa kotikaupunginosassa tarjolla olevien hoitopaikkojen puutteen takia muualle muuttaneiden ystävien ja tuttavien tapaamiset.

## Esteettömyys ja mukavuuslaitokset

Jokseenkin kaikki vauvoista vaareihin haluavat ulkona liikkueensa levähtää tai muuten vain istahtaa hetkeksi joko yksin tai kävelykumppaninsa kanssa. Ikäihmisille penkit voivat kuitenkin toimia tärkeinä turvallisuuden tunnetta lisäävänä tekijänä: jos reitillä on istumismahdollisuuksia, voi huonokuntoisempikin



uskaltaa pidemmälle kävelyreitille. Lisäksi penkit synnyttävät luontevia kohtaamisen paikkoja ja tarjoavat reittien varsille sosiaalisuutta mahdollistavia toimintoja. Penkit ja muut pysähtymispaikat ovatkin tärkeitä lähes kaikille.

Myös saniteettitilojen tarve on huomioitava kaupunkisuunnittelussa. Etenkin ikääntyneille, joilla voi syystä tai toisesta olla tihentynyt tarve asioida wc:ssä, voi siistien wc-tilojen puute tai näiden vaikea saavutettavuus vaikuttaa palveluiden käyttöön. Julkisten käymälöiden lisääminen mahdollistaisi ikäihmisille kahvipiknikit termospullon kanssa esimerkiksi Korson ankkapuistoon tai Hakunilan Håkansbölen kartanonpuistoon. Samalla saniteettitilat voivat helpottaa esimerkiksi vauvaikäisten kanssa liikkuvien arkea ja helpottaa arjen suunnittelua esimerkiksi kuukautisten aikana. Julkisten wc-tilojen saavutettavuuden lisäksi on kuitenkin oleellista pitää huolta niiden siisteydestä ja turvallisuudesta.

## Maahanmuuttajien yritykset tuovat elinvoimaa

Hossam Hewidy käsittelee väitöskirjassaan (2022) maahanmuuttajayrittäjyyttä pääkaupunkiseudulla. Siinä käy ilmi monikulttuurista suunnittelua koskevan selkeän vision puuttuminen ja maahanmuuttajayritysten tilatarpeiden jääminen suurelta osin huomiotta. Hänen mukaansa suomalaisesta suunnittelusta puuttuu jopa tahtotila tehdä monikulttuurista suunnittelua. Samalla maahanmuuttajien tuottamat palvelut voivat kuitenkin muuttaa ympäristöään ja nostaa elinvoimaa kaupunkien ”jäännösalueilla” (*urban leftovers*). Erityisesti etninen vähittäiskauppa on pystynyt ainutlaatuisten ominaispiirteidensä ansiosta vastustamaan monopolisoitumista ja kaupunkien homogenisoitumista.

Hakunilan tarkastelujen pohjalta voi todeta saman. Maahanmuuttajien kauppojen merkitys on suuri sekä ostoskeskuksen elinvoiman että edullisten elintarvikkeiden saatavuuden kannalta.

Edulliset liiketilat ovat tarpeen sekä julkisen tilan puolustukseksi ylikaupallisilta pyrkimyksiltä että kaupungin paikkojen homogenisointia vastaan. Tätä käsittelevät tutkimukset (esim. Aintila 2022 ja Hewidy 2022) jättävät kuitenkin pitkälti auki sen, millaisilla yhteistyömalleilla ja resepteillä esimerkiksi rapistuvia ostoskeskuksia tulisi kohentaa. Onhan selvää, että rakennusten peruskunnossapito on esimerkiksi Hakunilan ostoskeskuksen tapauksessa jäänyt huonolle tolalle ja asukkaiden keskeisin arkipalveluiden paikka on päästetty rapistumaan. Kohentamistarpeita saatetaan toki myös liioitella, eikä mahdollisen investorin näkökulman tulisi ylipainottua – ennen kaikkea on tunnistettava asukkaiden (niin enemmistöjen kuin vähemmistöjen) tarpeet.

Tilojen päivittäminen voi olla tarpeen erityisesti, jos on nähtävissä, että paikka on kääntynyt tai kääntymässä valtaväestön kannalta vetovoimatekijän sijaan työntötekijäksi. Ratkaisut siihen jäävät kaupungin mietittäviksi yhdessä paikallisten yhteisöjen kanssa. Tässä mietinnässä pitäisi asukkaiden lisäksi yrittäjien, myös maahanmuuttajataustaisten, äänen päästä kuuluviin.

## 7.3 Parannusehdotukset Hakunilassa

Millä parantaisimme kaupunkirakenteen käveltävyyttä kohderyhmiltä saatujen tietojen nojalla? Millä käveltävyyteen liittyvillä toimilla voidaan vahvistaa kohdealueiden identiteettiä ja/tai parantaa ympäristön hyvinvointia tukevia piirteitä? Hakunilassa kävely-ympäristöä voitaisiin parantaa seuraavilla toimenpiteillä ja suunnitteluperiaatteilla, joissa korostuu esteettömyyden, palvelujen monipuolisuuden ja saavutettavuuden eri ulottuvuudet - myös kulttuuriset.



Kuva 28: Hakunilan kävelysaavutettavuuden lyhyen tähtäimen parannusehdotukset. Vihreällä sinällään laadukkaiden ympäristöjen jatkokehittäminen, okralla haastavien kohteiden korjausesitykset.

## Liikkumisen ja esteettömyyden kysymykset

Sujuva, esteetön liikkuminen ostoskeskuksen ala- ja yläkertaan tulee turvata. Hakunilantie säilyy myös uuden raitiotieyhteyden rakentamisen jälkeen Kyytitien ohella kaupunginosan vilkkaimpana ja taajamaa jakavana autoväylänä. Hakunilantien ja Kyytitien ylitykset ovat Hakunilan liikenneturvallisuuden ja niiden yli johtavien jalankulku-yhteyksien käytettävyyden avainasioita. Mikäli Hakunilantien ylittävät kävelysillat poistetaan, alueen sisäisille kulkureiteille saattaa muodostua jyrkkiä ja talvisin vaikeakulkuisia rinteitä. Hakunilantien jatkokehittämisessä on syytä tarkastella, onko sillat mahdollista säilyttää esteettömän ja turvallisen jalankulun turvaamiseksi. Mikäli siltojen säilyttäminen ei ole mahdollista, on mäkinen alueen esteettömyys turvattava muilla ratkaisuilla. Myös Hakunilantien katu-ympäristöön on kiinnitettävä erityistä huomiota ja sen turvallisuus on taattava rakenteellisilla ratkaisuilla, kuten kavennetuilla suoja-alueilla ja hidastetuilla liittymäalueilla.

Hakunilan kortteleiden välisiä ja niiden sisäisiä kävelyraitteja ja oikopolkujä sekä niiden varsilla olevia portaita tulisi kunnostaa ja talvikunnossapitoa edelleen tehostaa. Kyseiset reitit tarjoavat turvallisia, monin osin vireitä reittejä ja runsaasti kohtaamispaikkoja. Etenkin raittien ja oikopolkujen portaisissa ja mäkihoidissa on selviä kunnostustarpeita.

## Palvelujen monipuolisuus ja saavutettavuus

Palvelujen monipuolisuus on monen vuoden kuluessa kaventunut ja on Hakunilassa jo veitsenterällä, mutta kuitenkin vielä Korson tilannetta terveemmällä pohjalla.

Hakunilan kerrostaloissa on lähes yksinomaan asumista, eikä niiden pohjakerroksissa ole juuri muuntojoustavia tiloja, jotka sopisivat paikallisille yrittäjille tai etenkin päivittäistavarakauppiaille. Alueella on laajoja yksi-kaksikerroksisia parkkipaikkoja keskeisillä paikoilla. Näiden korvaaminen monitoimisemmilla, muuntojoustavia tiloja sisältävillä rakennuksilla tukisi Hakunilan elinvoiman vahvistamista ja kaupunkikuvaa, ja samalla voitaisiin huolellisella suunnittelulla avata lisää esimerkiksi korttelien sisäisiä oikopolkuja. Hakunilantien ja sen poikkikatujen lähialueen täydennysrakentaminen mahdollistaisi erityisesti Hakunilan etelä- ja itäosan palvelujen parantamista ja hyödyttäisi Hakunilantien ympäristön asukkaita.

Maahanmuuttajayrittäjyyteen liittyy merkittäviä paikallisidentiteettiä vahvistavia vaikutuksia (Hewidy 2022), ja se on myös Hakunilan kansainvälisten asukkaiden työllisyydelle keskeistä: noin 40 % C-alueen asukkaista on maahanmuuttajataustaisia. Hakunilassa on nyt kaksi pientä maahanmuuttajien päivittäistavarakauppaa, joiden palvelu on selvästi hyvää ja tuotteet laadukkaita ja edullisia. Vastaavia myymälöitä mahtuisi esimerkiksi taajaman eteläosiin. Hakunilantien varren parkkipaikkoja tulisi muuttaa asuntojen ja liiketilojen yhdistelmiksi. Tämä kasvattaisi paikallisten yritysten menestymisen edellytyksiä. Pienten paikallisten liikkeiden tavallista hintatasoa edullisemmat hinnat ovat monille asukkaille asiakkaina toimeentulon kannalta tärkeitä, sillä monien eläkeläisten ja etenkin leskien, sekä suurempien perheiden ja työllistymisvaikeuksissa olevien maahanmuuttajien taloudellinen toimeentulo on usein varsin tiukalla.

Kuten todettu, Hakunilan lähes kaikki palvelut ovat ostoskeskuksen alueella ja sen välittömässä ympäristössä. Tämä tekee siitä muutostilanteessa äärimmäisen herkän kohteen: uudistetaan ostoskeskus millä menetelmällä hyvänsä, remonti kestää vähintään muutaman vuoden. Muualla Hakunilassa ei ole tällä hetkellä juuri minkäänlaisia väistötiloja, jonne tämä kaupunginosan sydän voitaisiin siirtää elävänä. Ostoskeskus tulisivatkin uudistaa siten, että ainakin pääosa merkittävistä palveluista ja niihin liittyvästä sosiaalisesta vuorovaikutuksesta voitaisiin säilyttää, eikä alueen monimuotoisuus kärsisi. Voidaan suositella vaiheittaista uudistamista – esimerkiksi rotaatioperiaatetta, jossa vanhoja rakennuksia peruskorjataan tai puretaan vain yksittäin. Yrityksillä on silloin mahdollisuuksia siirtyä väliaikaisiin tiloihin. On tärkeää, että yrittäjät saavat jatkuvasti tietoa suunnittelun ja toteutuksen etenemisestä sekä ostoskeskuksella olevien väistötilojen saatavuudesta, jotta he ehtivät sopeuttaa toimintaansa. Olennaista on myös muistaa, että jatkossakin tarvitaan edullisia liiketiloja: Yhdessä yrittäjien kanssa tulisi ratkoa, kuinka lopputilanteessa voidaan mahdollistaa palvelutarjonnan monipuolisuus – laadun, hintojen, kansainvälisten tuotteiden osalta - ilman, että vanhat toimijat tulevat syrjäytetyksi ostoskeskukselta.

## Kielellinen ja kulttuurinen saavutettavuus

Palveluiden saaminen maahanmuuttajien omalla kielellä on yhtä tärkeämpää maahanmuuttajien osuuden kasvaessa. Maahanmuuttajavaltaisilla alueilla on tarve saada helpommin saavutettavien tulkkaukspalveluita esim. terveys- ja muiden julkisten palveluiden yhteydessä. Tilannetta voisi helpottaa myös matalan kynnyksen terveyspalvelukioskien perustaminen kunkin kaupunginosakeskuksen palvelukeskittymän yhteyteen. Näissä pisteissä lähihoitajakoulutuksen saanut henkilö voisi parina vakiopäivänä viikossa mitata muutamien tuntien ajan mm. verenpaineen ja katsoa vastaavia perusasioita, ja hoitaa tarvittaessa varauksen terveyskeskukseen tai muihin alan palvelupaikkoihin. Pienimuotoinen toiminta voisi pyöriä hyvin pienin kustannuksin. Maahanmuuttajien lisäksi tämä voisi palvella myös ikääntyneitä, joilla on vaikeuksia verkkopalvelujen käytössä, sekä ihmisiä, joilla on erilaisia elämänhallintaongelmia.

Kirjaston, kirkon ja ostoskeskuksen pihat ja vierustat ovat erittäin ankeita ja monotonisia, ja niiden viereiset alueet suurelta osin autopysäköinnissä tai muuten asfaltoitua tai aidattua. Niitä kannattaisi muuttaa



vehreämmiksi ja lisätä toiminnallisuuksia, jotka liittyvät leikkiin tai yhteiseen oleskeluun. Myös talvisin tarvitaan oleskelupaikkoja, jotka sijaitsevat maksuttomissa, lämpimissä tiloissa, ja joissa ei ole ikärajoituksia, eikä esimerkiksi tiukka erottelu lapsiin ja nuoriin ole tarpeen nuorisotiloissa.

Kirjastoon olisi hyvä lisätä eri asukasryhmiä kuten maahanmuuttajanuoria palvelevia kirjoja ja toimintoja, ja kirjaston sekä sisäistä että ulkoista viihtyisyyttä olisi kohennettava. Tässä auttaisi esimerkiksi lähiympäristön siistiminen, vehreyttäminen ja sen sosiaalisten ja muiden toiminnallisuuksien lisääminen esimerkiksi leikki- ja istumapaikoin. Sisällä jo viherkasvien lisääminen parantaisi viihtyisyyttä. Hakunilan sosiaalisesti ja toiminnallisesti keskeisimmän alueen eli ostoskeskuksen, kirjaston ja kirkon pihat ja vierustat ovat osin asfaltoitua parkkipaikkaa, osin aidattua hukkatilaa.

Tällaisessa paikassa katutaso olisi syytä saada aktiiviseen ja avoimeen käyttöön ja sen viihtyvyyteen ja käytettävyyteen tulisi panostaa. Tyhjiä julkisia tiloja kannattaisi muuttaa vehreämmiksi ja tuoda leikin ja yhteisen oleskelun mahdollisuuksia. Alueelle tarvitaan lisäksi myös talvisin avoimia matalan kynnyksen oleskelupaikkoja, jotka sijaitsevat maksuttomissa, lämpimissä tiloissa, ja joissa ei ole ikärajoituksia.



Kuva 29: Ostoskeskuksen ja kirkon väliselle pysäköintialueelle voisi rakentaa toiminnallisesti ja sosiaalisesti aktivoivaa kaupunkiympäristöä.

## Eri ikäryhmien positiiviset kohtaamiset

Nuorten olosuhteiden parantamiseksi toivotaan matalan kynnyksen ulko- ja sisätiloja yhdistävää tapaamispaikkaa nuorisotalon tai kirjaston yhteyteen. Nykyinen nuorisotila on monen ryhmän yhteiskäyttötarpeiden takia vain osan aikaa nuorten tai lasten käytössä, kun se toimii myös mm. Eläkeläisyhdistyksen toimintatilana. Vanhemmat lapset eli esiteinit eivät nyt pääse useinkaan erikseen tai yhdessä yli 15-vuotiaiden kanssa käyttämään nykyistä nuorisotilaa – tätä voi olla tarpeen tutkia esimerkiksi siinä mielessä, että vanhemmat ja nuoremmat sisarukset voivat liikkua ja harrastaa yhdessä.

Ikääntyneiden absoluuttisen ja suhteellisen määrän kasvettua ja kasvaessa on myös etenkin pienemmissä tai ahtaammissa asunnoissa tai/ja yksin asuvien kannalta oleellista, että heillekin riittäisi sisätiloja ja niiden käyttöaika. Skomarsin torppa toimii kiitettävästi ikääntyneiden osa-aikaisena yhteisötilana yhteistyöntekijöineen, mutta myös tätä kokonaisuutta kannattaisi pohtia vanhaa ostoskeskusta uudistettaessa sekä alueen palveluja ja niiden kävelysaavutettavuutta kehitettäessä. Aivan ostoskeskuksen vierellä, Hakunilan raitilla, sijaitsee yksi vanhustentalo, ja alueelle voisi harkita toisenkin sellaisen rakennuttamista päivittäisten ja terveyspalvelujen tuntumaan.

Nuoret ehdottivat lapsille leikkipaikkaa uudistettavalle ostoskeskuksen aukiolle. Ostoskeskuksen kunnostuksen myötä myös koleita vuodenaikoja kestäviin, lämpimiin sisätiloihin olisi suotavaa saada leikki- ja oleskelutilaa, jossa monen ikäiset voisivat oleskella asioinnin lomassa turvallisesti. Tällainen tila voisi sopia ostoskeskuksen kaupallisten ja julkisten tilojen nivelkohtaan (nuorisotalon, terveyskeskuksen ym. tienoille). Talven pimeyteen toivottiin valoa ja vehreyttä sekä runsaampaa viherkasvien käyttöä.



Kuva 30: Hakunilan nuorisotila on monen ikäisten aktiivisessa käytössä.

Levottomien baarien ja nuorisotalon vierekkäisyys on ratkaistava; se haittaa myös muita asukasryhmiä ja rasittaa alueen tärkeintä sosiaalisen vuorovaikutuksen keskusta kohtuuttomasti. Etenkin vähemmän alkoholikeskeisissä kulttuureissa kasvaneet maahanmuuttajanuoret kokevat alkoholin ja päihteiden käyttäjät häiritsevinä, vaikkapa silloin kun vanhemmat sisarukset tuovat nuorempiaan nuorisotalolle. Sekä nuoret että ikääntyneet kiinnittivät huomiota myös puhtaanapitoon ja toivoivat enemmän roskakoreja ja tuhakuppiroskiksia etenkin ostarin tuntumaan.

Kaupunkirakenteen sisäisten korttelipuistojen laadun ja toiminnallisuuksien kehittäminen laajentaisi ja monipuolistaisi niiden käyttäjäryhmiä. Hyvällä suunnittelulla voitaisiin lisätä niiden houkuttelevuutta sekä lapsiperheille että lähiympäristönsä tehokäyttäjille: ikääntyneille ja nuorille.

## 7.4 Parannusehdotukset Korsossa

Korsoon syntyneitä sosiaalista vajautta ja palvelutyhjiötä on siirtynyt täyttämään joukko kaljakuppiloita. Ne muodostavat yhdessä vajaakäyttöisten ja huonokuntoisten kiinteistöjen kanssa Korson ydinalueelle eli Maakotkantien ja Lumon palvelukeskuksen väliselle alueelle ja radan alittavan Korsonpolun molempiin päihin monien asukkaiden mielestä epämiellyttävää rakennetta. Alueen teoriassa hyvinkin käveltävä ja palveluiden varaan rakentuva kaupunkirakenne ei nykyisellään houkuttele paikallisia tai palveluita pyörittäviä yrittäjiä alueelle. Paikallisten palveluiden kävelysaavutettavuus kulkeekin Korson tapauksessa pitkälti käsi kädessä yrittäjien tarpeiden kanssa. Alueen houkuttelevuutta ja on syytä vahvistaa parantamalla kävely-ympäristöä esimerkiksi seuraavilla toimenpiteillä.

### Sekoitetun rakenteen vahvistaminen uudelleen

Korson keskustaan kannattaisi yrittää tavoitella alueen alkuperäisen sekoitetun kylärakenteen henkeä. Tämä edellyttää sekä uusien asuntojen ja alueen väestömäärän lisäämistä että liiketilojen kunnostamista, muuntamista ja tarvittaessa myös lisäämistä. Etenkin asemanseudun tyhjiksi jääneille tonteilla ja väljille pysäköintialueille sopisi monin paikoin täydennysrakentamista ja niiden pohjakerrokseen sosiaalista toimintaa mahdollistavia lähipalveluita. Keskeisille sijainneille voisi sijoittaa myös senioritaloja, jolloin ikääntyneiden kävelemisen mahdollistamiseksi. Nykyisin monet Korson ikääntyneet asuvat autoiluvaltaisella omakotitalovyöhykkeellä ja joutuvat muuttamaan Peijaksen mäellä sairaalan lähellä sijaitsevaan palvelutaloon ajokortin menettämisen jälkeen. Sopivia kohtia senioritaloille voisi löytyä esimerkiksi Ankkapuiston suunnalta, jolloin sekä puistoon että asioille olisi lyhyt matka, tai radan itäpuolelle sijaitsevan S-marketin laajaa parkkipaikkaa supistamalla. S-marketin ympäristössä olisi toisaalta potentiaalia myös pienelle taskupuistolle.

Kulttuurikeskus Lumo on Korson keskeisimpiä, käytetyimpiä ja monitoimisimpia palvelurakennuksia. Keskusten toiminnot ajoittuvat monille eri vuorokaudenaikoihin, elävöittäen keskeistä kaupunkialuetta kirjastolla, konserteilla, liikuntatiloilla ja erinäisillä tapahtumilla. Sen sijainti on lähtökohtaisesti hyvä Korson keskeisimmän toiminnallisen akselin eli Maakotkantien ja Merikotkantien muodostaman etelä-pohjoissuuntaisen akselin pohjoispäässä, akselin eteläisen pään ulottuessa keskustan läntisen osan halki aina eteläiselle S-marketille asti. Kyseisen akselin läheiset liikerakennukset on tarkoitus korvata lähivuosina vaihteittain uusilla, nykyistä suuremmilla, asuntoja ja liiketiloja sisältävillä kerrostaloilla.

Lumon vieressä on viehättävä, mutta selkeästi alikäytössä oleva puisto, joka rajautuu kirkon rakennuksiin ja ympäröiviin asuintaloihin. Sen lähelle rakentuu myös suuri puinen lasten päiväkotikoti, joka tuonee myös Lumon vierustalle lisää kulkijoita ja siten Lumoon lisää kävijöitä. Lumon kohdalta – tai jo Kotkansiiveltä – alkaa myös Merikotkantien kävelyraitti, joka ulottuu etelään Korsontielle, ja josta pääsee Maakotkantien puukujannetta pitkin etelämpänä sijaitsevien palvelujen ääreen.

Lumon Urpiaisentien puoleinen sivu muodostaa kuitenkin vuorovaikutuksettoman, umpinaisen katukuilun, jossa kävelijä ohittaa Lumon huomaamatta koko rakennusta. Tie on Korson vilkkaimpia autoväyliä, joka kulkee Lumon kohdalla kalliroleikkauksessa, ennen kuin siirtyy etelämpänä junaradan vierustalle koko keskusalueen eteläosan matkalle. Urpiaisentien toisella puolella on Lumon kohdalla varsin viehättävä puistoalue, jota ei ole mitenkään kytketty Lumoon, tai mihinkään muuhunkaan, vaan se on jäänyt unohdetuksi metsittyneeksi pusikoksi keskelle kylää. Tämä tekee yhden Lumon sivustan passiiviseksi ja vuorovaikutuksettomaksi. Myös Lumon pohjoispääty on passiivinen, kierrettävä osa rakennusta.

Lumon länsi- ja eteläpuolelle muodostuu mukava aukio, joka yhdistyy Maakotkantien suuntaiseen kävelyraittiin ja jonka vastapäätä avautuu luterilaisen kirkon viereinen puisto. Aukiolla olevat puut kasvavat



hiljalleen suuremmiksi ja antavat tilalle ryhdikkäämpää ilmettä. Aukiolle voisi kuitenkin harkita istutusten ja sosiaalisia kohtaamisia mahdollistavien kalusteiden lisäämistä, jolloin alueesta voisi muodostua selvemmin Korson kylän keskeinen toriaukio. Aukion asettumista suhteessa muuhun Korson jalankulun verkostoon ja yleistä Korson navigoitavuutta on myös syytä kehittää esimerkiksi aukiolta lähtevillä puukujanteilla.

Kun viereisen uuden päiväkodin rakennusurakka päättyy, ja raitin Kotkansiivelle avautuvan pään käyttö taas avautuu ja vilkastuu, tulee samalla tarve kehittää Lumon viereisen, melko kookkaan ja lähtökohtaisesti laadukkaan Kotkanpesä-puiston saavutettavuutta. Nykyisellään puisto aukeaa ainoastaan Lumon suuntaan ja muodostaa ikään kuin pussinperän, joka häittää koko keskustan saavutettavuutta. Puiston ja myös Lumon kävelysaavutettavuus paransi, jos alueelle pääsisi muutakin kautta ja puistoa voitaisiin käyttää myös läpikulkuväylänä. Erityisesti Ankkapuiston ja Lumon välisen puistoakselin kehittämiseksi on selvää potentiaalia ja tehdä puistosta yhteisen olohuoneen – etenkin jos puiston toiminnallisuuksia kehitetään selvemmin tukemaan lasten ja nuorten tarpeita ja sosiaalisia kohtaamisia.



Kuva 31: Korson kävelysaavutettavuuden lyhyen tähtäimen parannusehdotukset. Vihreällä sinällään laadukkaiden ympäristöjen jatkokehittäminen, okralla haastavien kohteiden korjausesitykset.

Merikotkantiin kävelyraitilla tulisi toteuttaa uudistus, jossa alueelle muodostetaan turvallinen ja esteetön kävelyalue. Kävely-ympäristön kohentaminen puilla ja runsaammilla istutuksilla tulisi tarpeeseen ja lisäksi alueen käveltävyyttä. Lumon ja Korsontien välinen alue on nykyisellään epämääräistä ja rajaamatonta tila, jota voisi parantaa katutilan uudelleenjärjestelyllä ja erilaisilla istutuksilla ja kalusteilla jo ennen mahdollista uudisrakentamista. Uudistuksella voitaisiin saada kulkijoiden huomio kääntymään selvemmin Lumon suuntaan keskustaan tullessa, kun Lumo ei suotta jäisi ikävän alkutaipaleen peittämäksi.

Myös Korsontien kohdalta etelään johtava puukujanne kaipaa päivittämistä. Aluetta kannattaakin kehittää yhdessä Maakotkantiin kanssa niin, että se muodostaa alueen läpi kulkevan viihtyisän ja käveltävän raitin.

Kun alue hahmottuu nykyistä vehreämpänä, selväpiirteisempänä, turvallisempänä ja viihtyisämpänä, se houkuttelee todennäköisesti sekä kävelijöitä että yrittäjiä kehittämään alueen palveluntarjontaa. Tästä keskusraitista voi hyvinkin muodostua Korson sydän.



Kuva 32: Korsonpolun viihtyisyyttä ja tilallista epäselvyyttä voisi kohentaa istutuksin ja kalustein jo ennen alueen uudistusta.

## Maakotkantien perusparannus

Maakotkantie tulisi kunnostaa Korson keskusraitiksi. Katu yhdistää tärkeitä kohteita (Lumo, Korsonpolku, lukuisia palveluita ja eteläinen S-market) ja se on keskeisessä roolissa Korson palveluiden kävelysaavutettavuuden kehittämisessä. Koko kadun varrelle tulisi lisätä vehreyttä ja levähdyspaikoiksi ja sosiaaliseen vuorovaikutukseen sopivia penkkejä. Nämä tukisivat ikääntyneiden asiointimatkoja ja elävöittäisivät tärkeää katuakselia muidenkin kannalta. Etenkin Korsontien eteläpuolinen osuus, jossa on jo nykyään puukujanne, on helposti parannettavissa penkeillä ja istutuksilla, sekä siistimällä erotuskaistoja.

Korsontien pohjoispuolella tarvitaan isompia muutoksia alueen viihtyisyyden kehittämiseksi. Laajojen pysäköintialueiden rajaaminen ja jalkakäytävän jatkuvuuden ja esteettömyyden takaaminen on tarpeen. Osuudella on paljon tyhjiä tai vajaakäyttöisiä tiloja ja kapakoita. Paikallisten mielestä alueelle sopisi esimerkiksi kookkaat istutusruukut, joita he toivoivat samalla myös aseman ympäristöön.





Kuva 33: Maakotkantien eteläosissa on jo vehreää kylätunnelmaa, mutta esimerkiksi levähtämisen mahdollistavat penkit puuttuvat.

## Radan alikulun uusi ilme

Kaikkein keskeisin kävely-ympäristön laatua ja palvelujen kävelysaavutettavuutta parantava haaste Korsossa on radan alikulun estevaikutus. Tämän kohteen fyysisen ja psykososiaalisen turvallisuuden kehittämiseksi ei ole yksinkertaisia ratkaisuja, vaan alue vaatii selvästi laajamittaisia toimenpiteitä. Kohteen merkittävyyden ja alueen vaatiman korkealaatuisen lopputuloksen varmistamiseksi voidaan myös suositella esimerkiksi suunnittelukilpailun järjestämistä alikulun kokonaisvaltaiseksi parantamiseksi. Ikäihmisten ja nuorten antaman palautteen perusteella alikulussa on tarve ainakin seuraaville toimenpiteille:

- Korsonpolun länsipuolinen luiska muutetaan loivemmaksi ja katetaan, jolloin se ei ole millään säällä liian jyrkkä tai vaarallisen liukas, eikä kerry lunta ja jäätä
- Korsonpolun, etenkin radan alikulun, valaistusta parannetaan merkittävästi sekä laadullisesti että määrällisesti, ja karua betonista tilaa pehmennetään ja viihtyisämmäksi esim. viherseinin ja julkisen tilan designin ja taiteen keinoin.
- Suoraan alikulun läheisyydessä toimivat kaljakuppilat siirretään kauemmas – niiden sijaan alueelle sijoitetaan monille ryhmille yhteisiä ja mieluisia käyntipaikkoja. Nämä ideoidaan ja toteutetaan yhdessä paikallisten toimijoiden – kiinteistönomistajien, yritysten, järjestöjen, asukasyhdistyksen – kanssa.



## Ankkapuiston ja viheralueiden valaistus, varustus ja kunnossapito

Ankkapuisto ja muut viheryhteydet ovat tärkeitä sekä ikäihmisille että nuorille. Nuorten koulureiteillä tärkeitä ovat erityisesti koulun ympäristön reitit ja niiden parempi valaistus pimeinä vuoden- ja vuorokaudenaikoina. Jyrkillä rinteillä, kuten Ankkapuistosta Ruusuvuoren koululle johtavilla poluilla, tulisi tehostaa sekä valaistusta että talvikunnossapitoa. Ankkapuistoon tulisi toteuttaa käymälä tai useampi, joka sallisi pidemmät vierailut myös hitaammin liikkuville ja niille, jotka tarvitsevat tiiviimpää WC:ssä asiointia.

## 7.5 Menetelmähavainnot

### Haastateltujen ja yhteisten kävelysten yhdistelmä on rikas ja antoisa

Ikäihmisiä koskevassa osuudessa tehtiin kaikkiaan noin kaksitoista henkilökohtaista melko vapaamuotoista haastatteluja. Haastattelut, niiden valmistelu, ja henkilökohtaisten tapaamisten sopiminen on työlästä ja menetelmä onkin varsin aikaa vievä. Toisaalta henkilökohtaiset haastattelut jokaisen haastatellun kohdalla tuottavat rikasta ja syvää kokemuksellista tietoa, joka avaa paremmin paikallisten käsityksiä alueesta. Tutkimuksessa myös havaittiin, että pienikin otos riittää, kunhan se edustaa tarpeeksi hyvin tutkimuksessa tavoiteltua ja alun alkaen pätevästi määriteltyä kohderyhmää – tässä tapauksessa alueen asukkaita ja erityisesti kävelen alueen palveluita käyttäviä henkilöitä. Tässä tutkimuksessa edustavuus varmistettiin etsimällä ihmisiä eri kanavien kautta niin, että otokseen saatiin mukaan eri puolilla aluetta asuvia, eri kuntoisia ja eri laajuudella liikkuvia ikäihmisiä. Myös pinnallisemmissa massamuotoisissa menetelmissä on etenkin kerättävän aineiston suuntaamiseksi tärkeää saada ensin luotettavaa laadullista käsitystä kohderyhmiä edustavien ihmisten kokemuksista, jotta myös tulosten tulkinta saa luotettavimmat lähtökohdat. Tässä tapauksessa tutkijalle jäi se käsitys, että massamuotoisen datan keruulla ei välttämättä olisi saavutettu erityistä lisäarvoa sen paremmin nuorten kuin ikääntyneidenkään osalta, eikä sillä yksinään käytettynä olisi saatu yhtä hyödyllistä ja tarkkaa tietoa tutkittavista asioista.

### Strukturoidut kävelylabrat toimivat hyvin nuorten näkökulmia mukaan saamiseen

Nuoria motivoi selvästi liikkeelle lähteminen ja yhdessä liikkuminen vaihtoehtona koulupäivien toistuville rutiineille. Menetelmänä yhteiset kävelylabrat ja tuttu kännykkäkamerakuvien napsiminen hyödynsivät tätä nuorille luontaista sosiaalista ja liikunnallista energiaa. Menetelmä oli nuorille myös helppo, sillä se sisälsi tuttuja ja turvallisia elementtejä. Irtautuminen tavanomaisimmista koulupäivän rutiineista auttoi osaltaan nuoria motivoitumaan. Sisällä luokassa totutun ympäristön kriittinen tarkastelu tai sanallinen kuvaaminen oli monille vaikeaa, mutta ulkona yhdessä toisten kanssa ympäristön havainnointi oli helpompaa. Myös opettajat kokivat Hakunilan ja Korson tapauksissa, että tutkimuksessa tehdyt tehtävät palvelivat hyvin maantieteen ja ympäristötiedon opetusta, ja rikastavat usein varsin rutiininomaista opetusarkea. Vastaavaa yhteistyölähtöistä toteutustapaa voisi hyvin käyttää Vantaan ja muidenkin kaupunkien tai kuntien suunnitteluprojektien tiedonhankinnassa, jolloin siitä hyötyisivät suunnittelijoiden lisäksi myös opettajat ja oppilaat.

## Yksinkertaisempi menetelmä on toimivampi

Toteuttaessamme ensi kertaa tiedonhankintaa nuorten kanssa Korson Ruusuvuoren koululla, olimme varanneet oppilaille useita varsin yksityiskohtaisia ja kannettavilla tietokoneilla toteutettavia tehtäviä. Näitä ja niiden toteutustapoja oppilaille kertoessamme ja oppilaiden toteuttaessa tehtäviä havaitsimme, että monivaiheiset tehtävät voivat vaikeuttaa uusien asioiden oppimista. Oman asuin ympäristön tutkimiseen, arvioimiseen ja kriittiseen havainnointiin orientoituminen ja sen näkökulman omaksuminen on muutaman tunnin opetuskokonaisuuteen varsin laaja tavoite, kun aikaisempaa kokemusta vastaavasta toiminnasta on rajallisesti.

Totesimme lisäksi, että kyseisten monivaiheisten tehtävien toteuttaminen tietokoneilla oli huomattavasti aikaa vievämpää kuin olimme arvioineet. Tämä johti siihen, että oppilailta loppui aika kesken Korsossa useissa eri tilanteissa, sillä merkittävä osa ajasta kului tietokoneiden ja digitaalisten työkalujen ongelmien selättämiseen. Tämän seurauksena tehtävien purkuun ja yhteiseen keskusteluun jäi vain vähän aikaa, ja oppilaiden tehtävien tulkintaa syventävän suullisen tiedon kerääminen jäi varsin rajalliseksi. Tämä vaikutti myös nuorilta keräämämme Korson aluetta koskevan paikallistiedon kokonaisvaltaisuuteen. Myös Korsossa osallistuneiden oppilaiden suuri määrä osoittautui haastavaksi.

Hakunilan Lehtikuusen koululle kehitimme menetelmää saatujen kokemusten pohjalta: pelkistimme tehtäviä ja teimme työskentelyn digitaalisen ympäristön sijaan paperilla. Oppilaiden laatimat paperitehtävät ja ympäristöstään ottamat valokuvat tallennettiin kuitenkin koulun tietoverkkoon, josta saimme ne käyttöömmme. Hakunilassa toteutimme tiedonhankinnan lisäksi vain yhden luokan oppilaiden kanssa, jolloin pääsimme syvemmälle sekä keskusteluissa että heidän näkemystensä ymmärtämisessä, ja myös tulokset paranivat sekä laadullisesti että määrällisesti. Myös luokkatilanteiden työrauha eli oppilaiden keskittyminen tehtävään ja ryhmiin saavutettiin nopeammin ja kestävämmän kuin Korsossa, ja saimme paremman kontaktin oppilaisiin.

Yksi tärkeä oppi oli myös pitää analysoiva ja ideoiva vaihe erillään. Nykytilan arviointi kannattaa toteuttaa selkeästi ensin ja tulevaisuuden mahdollisuuksien ideointi erikseen tämän jälkeen. On myös hyväksi, jos näiden väliin jää hiukan aikaa, jotta oppilaat ehtivät sisäistää tehtävän ajatuksen ja toimintatavan, ja oppivat katsomaan ja arvioimaan asuin ympäristöään kriittisesti. Kun tätä ymmärrystä on kertynyt, oppilaiden on helpompi siirtyä miettimään nykytilan kehittämistä paremmaksi.

# Kirjallisuus

Aintila, C. (2022). *Toinen Leppävaara. Tapaustarkastelu Läkkitorin ja kauppakeskus Gallerian liiketilöiden toimijoista*. [Diplomityö, Tampereen yliopisto] Trepo-julkaisuarkisto. <https://urn.fi/URN:NBN:fi:tuni-202204274045>

Appleyard, D. (1981). *Livable Streets*. University of California Press.

Balfour, J. & Kaplan, G. (2002). Neighborhood environment and loss of physical function in older adults: evidence from the Alameda County Study. *American Journal of Epidemiology*, vol. 155:6, s. 507–515.

Beenackers, M, Kamphuis, C., Giskes, K., Brug, J., Kunst, A., Burdorf, A. & van Lenthe, F. (2012). Socioeconomic inequalities in occupational, leisure-time, and transport related physical activity among European adults: a systematic review. *International journal of behavioral nutrition and physical activity*, vol. 9:116, s. 1–23.

Besser, L. & Dannenberg, A. (2005). Walking to public transit: steps to help meet physical activity recommendations. *American journal of preventive medicine*, vol. 29:4, s. 273–280.

Boarnet, M., Greenwald, M. & McMillan, T. (2008). Walking, urban design, and health: Toward a cost-benefit analysis framework. *Journal of Planning Education and Research*, vol. 27:3, s. 341–358.

Borst, H., Miedema, H., de Vries, S., Graham, J., van Dongen, J. (2008) Relationships between street characteristics and perceived attractiveness for walking reported by elderly people. *Journal of Environmental Psychology*, vol 28:4, s. 353–361.

Bringolf-Isler B., Grize L., Mäder U., Ruch, N., Sennhauser, F., Braun-Fahrländer, C. & Scarpol, team. (2008). Personal and environmental factors associated with active commuting to school in Switzerland. *Preventive medicine: an international journal devoted to practice and theory*, vol. 46, s. 67–73.

Broberg, A. (2015). *They'll never walk alone? The multiple settings of children's active transportation and independent mobility*. [Väitöskirja, Aalto-Yliopisto] Aaltodoc-julkaisuarkisto. <https://urn.fi/URN:ISBN:978-952-60-6285-3>

Cain, K., Millstein, R., Sallis, J., Conway, T., Gavand, K., Frank, L., Saelens, B., Geremia, C., Chapman, J., Adams, M., Glanz, K. & King, A. (2014). Contribution of streetscape audits to explanation of physical activity in four age groups based on the Microscale Audit of Pedestrian Streetscapes (MAPS). *Social Science & Medicine*, vol. 116C, s. 82–92.

Cervero, R. & Kockelman, K. (1997). Travel demand and the 3Ds: Density, diversity, and design. *Transportation Research Part D: Transport and Environment*, vol 2:3, s. 199–219.

Clarke, P., & George, L. K. (2005). The role of the built environment in the disablement process. *American journal of public health*, vol 95:11, s. 1933–1939.

Colabianchi, N., Dowda, M., Pfeiffer, K., Porter, D., Almeida, M. & Pate, R. (2007). Towards an understanding of salient neighborhood boundaries: adolescent reports of an easy walking distance and



- convenient driving distance. *International Journal of Behavioral Nutrition and Physical Activity*, vol 4:66, s. 1-4.
- Dowda, M., McKenzie, T., Cohen, D., Scott, M., Evenson, K., Bedimo-Rung, A., Voorhees, C., & Almeida, M. (2007). Commercial venues as supports for physical activity in adolescent girls. *Preventive medicine*, vol 45:2-3, s. 163-168.
- van Dyck, D., Deforche, B., Cardon, G. & de Bourdeaudhuij, I. (2009). Neighbourhood walkability and its particular importance for adults with a preference for passive transport. *Health & place*, vol. 15:2, s. 496–504.
- Frank L., Schmid T., Sallis J., Chapman J., Saelens B. (2005). Linking objectively measured physical activity with objectively measured urban form: findings from SMARTRAQ. *American Journal of Preventive Medicine*, vol 28:2(supplement 2), s. 117-125.
- Ewing, R., Hajrasouliha, A., Neckerman, K., Purciel-Hill, M., & Greene, W. (2016). Streetscape features related to pedestrian activity. *Journal of Planning Education and Research*, vol. 36:1, s. 5–15.
- Faulkner, G., Stone, M., Buliung, R., Wong, B. & Mitra, R. (2013). School travel and children's physical activity: a cross-sectional study examining the influence of distance. *BMC Public Health*, vol 13:1166, s. 1-9.
- Freeland, A., Banerjee, S., Dannenberg, A. & Wendel, A. (2013). Walking associated with public transit: moving toward increased physical activity in the United States. *American journal of public health*, vol. 103:3, s. 536–542.
- French, S., Wood, L., Foster, S., Giles-Corti, B., Frank, L. & Learnihan, V. (2014). Sense of community and its association with the neighborhood built environment. *Environment and Behavior*, vol. 46:6, s. 677–697.
- Gallimore, J., Brown, B. & Werner, C. (2011). Walking routes to school in new urban and suburban neighborhoods: An environmental walkability analysis of blocks and routes. *Journal of Environmental Psychology*, vol 31:2, s. 184–191.
- Gehl, J. (2018). *Ihmisten kaupunki* (suom. T. Viinikainen, J. Päivänen, H. Hammarsten, P. Tuurnala). Rakennustieto. (Alkuperäisteos julkaistu 2010)
- Gehl, J. & Svarre, B. (2013). *How to Study Public Life*. Island Press.
- Giles-Corti, B., Wood, G., Pikora, T., Learnihan, V., Bulsara, M., van Niel, K., Timperio, A., McCormack, G. & Villanueva, K. (2011). School site and the potential to walk to school: The impact of street connectivity and traffic exposure in school neighborhoods. *Health & place*, vol. 17:2, s. 545–550.
- Giuliano, G., Hu, H. & Lee, K. (2003). *Travel patterns of the elderly: The role of land use*. METRANS Transportation Center.
- Handy, S. (1993). *Regional versus local accessibility: Implications for nonwork travel*. University of California Transportation Center.
- Hewidy, H. (2022) *The hidden city of immigrants in Helsinki's urban leftovers. The homogenization of the city and the lost diversity*. [Väitöskirja, Aalto-Yliopisto] Aaltodoc-julkaisuarkisto. <https://urn.fi/URN:ISBN:978-952-64-0838-5>
- Hillnhütter, H. (2016). *Pedestrian Access to Public Transport*. [Väitöskirja, Universitetet i Stavanger] uis-julkaisuarkisto <http://hdl.handle.net/11250/2422928>
- van Holle, V., van Cauwenberg, J., van Dyck, D., Deforche, B., van de Weghe, N. & de Bourdeaudhuij, I. (2014). Relationship between neighborhood walkability and older adults' physical activity: results from the Belgian Environmental Physical Activity Study in Seniors (BEPAS Seniors). *International journal of behavioral nutrition and physical activity*, 11:110, s. 1-9.
- Holt-Lunstad, J., Smith, T., & Layton, J. (2010). Social relationships and mortality risk: a meta-analytic review. *PLoS Medicine*, vol 7:7, s. 1-20.
- Jacobs, J. (1961). *The Death and Life of Great American Cities*. 458 s. Vintage Books.

- Johansson, K., Laflamme, L. & Hasselberg, M. (2012). Active commuting to and from school among Swedish children—a national and regional study, *European Journal of Public Health*, vol. 22:2, s. 209–214.
- Kaplan, S. (1995). The restorative benefits of nature: Toward an integrative framework. *Journal of environmental psychology*, vol. 15:3, s. 169–182.
- King, A., Sallis, J., Frank, L., Saelens, B., Cain, K., Conway, T., Chapman, J., Ahn, D. & Kerr, J. (2011). Aging in neighborhoods differing in walkability and income: associations with physical activity and obesity in older adults. *Social Science & Medicine*, vol. 73:10, s. 1525–1533.
- Kuoppa, J. (2016) *Kävelyn lupaukset kaupungissa. Kolme tapausta kävelijöiden arjesta ja kokemuksista sekä kaupunkisuunnittelusta*. [Väitöskirja, Tampereen yliopisto] Trepo-julkaisuarkisto. <https://urn.fi/URN:ISBN:978-952-03-0063-0>
- Kröger, T., van Aerschot, L. & Puthenparambil, J. (2018). *Hoivatyö muutoksessa, Suomalainen vanhustyö pohjoismaisessa vertailussa*, Jyväskylän Yliopisto YFI julkaisuja– YFI Publications 6/2018.
- Kyttä, M., Hirvonen, J., Rudner, J., Pirjola, I. & Laatikainen, T. (2015). The last free-range children? Children's independent mobility in Finland in the 1990s and 2010s. *Journal of Transport Geography*, vol 47, s. 1–12.
- Laatikainen, T. 2019. *Environments for healthy and active ageing*. [Väitöskirja, Aalto-Yliopisto] Aaltodoc-julkaisuarkisto. <https://urn.fi/URN:ISBN:978-952-60-3779-0>
- Larouche, R., Chaput, J., Leduc, G., Boyer, C., Bélanger, P., LeBlanc, A., Borghese, M. & Tremblay, M. (2014). A cross-sectional examination of socio-demographic and school-level correlates of children's school travel mode in Ottawa, Canada. *BMC public health*, vol. 14:497, s. 1–11.
- Leslie, E., Coffee, N., Frank, L., Owen, N., Bauman, A., & Hugo, G. (2007). Walkability of local communities: using geographic information systems to objectively assess relevant environmental attributes. *Health & place*, vol. 13:1, s. 111–122.
- Levasseur, M., Gagnéux, M., Bruneau, J. F., Vanasse, A., Chabot, É., Beaulac, C., & Bédard, M. (2015). Importance of proximity to resources, social support, transportation and neighborhood security for mobility and social participation in older adults: results from a scoping study. *BMC public health*, vol. 15:503, s. 1–19.
- Leyden, K. (2003). Social capital and the built environment: the importance of walkable neighborhoods. *American journal of public health*, vo. 93:9, s. 1546–1551.
- Louis, R., Zanier, N., Molnar, L. & Eby, D. (2011). *Transportation in Michigan: Older Adults and Caregivers*. University of Michigan. Transportation Research Institute.
- Mackett R., Brown B., Gong Y., Kitazawa K. & Paskins J. (2007). Children's Independent Movement in the Local Environment. *Built Environment*. vol. 33:4, s. 454–468.
- Mannola, M., Aavajoki S., Koramo M., Lamuela C. & Päivänen J. (2021). Kävelyn ja pyöräilyn edistämisen mahdollisuudet ja esteet. *Valtioneuvoston selvitys- ja tutkimustoiminnan julkaisusarja*, vol. 2021:53, s. 1–179.
- McCormack, G., Giles-Corti, B., Bulsara, M. & Pikora, T. J. (2006). Correlates of distances traveled to use recreational facilities for physical activity behaviors. *International Journal of Behavioral Nutrition and Physical Activity*, vol. 3:18, s. 1–10.
- McDonald, N. (2008). Children's mode choice for the school trip: the role of distance and school location in walking to school. *Transportation*, vol. 35:1, s. 23–35.
- Millward, H., Spinney, J. & Scott, D. (2013). Active-transport walking behavior: destinations, durations, distances. *Journal of Transport Geography*, vol. 28, s. 101–110.
- Mindell, J., Cohen, J., Watkins, S. & Tyler, N. (2011). Synergies between low-carbon and healthy transport policies. *Proceedings of the Institution of Civil Engineers*, vol. 164:3, s. 127–139.

- Moniruzzaman, M., Chudyk, A., Paez, A., Winters, M., Sims-Gould, J. & McKay, H. (2015). Travel behavior of low income older adults and implementation of an accessibility calculator. *Journal of transport health*, vol. 2:2, s. 257–268.
- Moudon, A., Lee, C., Cheadle, A., Garvin, C., Johnson, D., Schmid, T., Weathers, R. & Lin, L. (2006). Operational definitions of walkable neighborhood: theoretical and empirical insights. *Journal of physical activity and health*, vol 3:s1, s. 99–117.
- Mumford, K., Contant, C., Weissman, J., Wolf, J. & Glanz, K. (2011). Changes in physical activity and travel behaviors in residents of a mixed-use development. *American journal of preventive medicine*, vol. 41:5, s. 504–507.
- Murtagh E., Murphy M., Boone-Heinonen J. (2010). Walking – the first steps in cardiovascular disease prevention. *Current Opinion in Cardiology*, vol. 25, s. 490–496.
- Nelson, N., Foley, E., O’Gorman, D., Moyna, N. & Woods, C. (2008). Active commuting to school: How far is too far? *International Journal of Behavioral Nutrition and Physical Activity*, vol 5:1, s. 1–9.
- Norppa, Miika (2020): Helsingin kävelyn edistämisohjelma: tutkimuskatsaus. *Kaupunkiympäristön aineistoja*, vol 2020:9, s. 1–52.
- Ogilvie, D., Foster, C., Rothnie, H., Cavill, N., Hamilton, V., Fitzsimons, C. & Mutrie, N. (2007). Interventions to promote walking: systematic review. *British Medical Journal*, vol. 334:7605, s. 1204–1207.
- Pemberton, D. (2021). Are our suburbs walkable for the elderly? [pro gradu -tutkielma, Itä-Suomen Yliopisto] uef-julkaisuarkisto. <http://urn.fi/urn:nbn:fi:uef-20220040>
- Rogers, S., Halstead, J., Gardner, K., & Carlson, C. (2011). Examining walkability and social capital as indicators of quality of life at the municipal and neighborhood scales. *Applied Research in Quality of Life*, vol. 6:2, s. 201–213.
- Rosenberg, D., Ding, D., Sallis, J., Kerr, J., Norman, G., Durant, N., Harris, S. & Saelens, B. (2009). Neighborhood Environment Walkability Scale for Youth (NEWS-Y): reliability and relationship with physical activity. *Preventive medicine*, vol. 49:2, s. 213–218.
- Rosenbloom, S. (2004). The mobility of the elderly: There's good news and bad news. Teoksessa: S. Rosenbloom (toim.) *Transportation in an Aging Society* (s. 3-21). National Academy Press
- Ryan, S., & Frank, L. (2009). Pedestrian environments and transit ridership. *Journal of Public Transportation*, vol. 12:1, s. 39–57.
- Sallis, J., Cain, K., Conway, T. (2015). *Step It Up! The Surgeon General's Call to Action to Promote Walking and Walkable Communities*. U.S. Department of Health and Human Services
- Shanahan, D., Lin, B., Bush, R., Gaston, K., Dean, J., Barber, E. & Fuller, R. (2015). Toward improved public health outcomes from urban nature. *American Journal of Public Health*, vol. 105:3, s. 470–477.
- Shigematsu, R., Sallis, J., Conway, T., Saelens, B., Frank, L., Cain, K., Chapman, J. & King, A. (2009). Age differences in the relation of perceived neighborhood environment to walking. *Medicine and Science in Sports and Exercise*, vol. 41:2, s. 314-321.
- Sim, D (2022): *Pehmeä kaupunki* (suom. J. Päivänen, O. Päivänen). Rakennustieto. (Alkuperäisteos julkaistu 2018).
- Smith, G., Gidlow, C., Davey, R., & Foster, C. (2010). What is my walking neighbourhood? A pilot study of English adults' definitions of their local walking neighbourhoods. *International Journal of Behavioral Nutrition and Physical Activity*, 7:34, s. 1–8.
- Speck, J. (2012). Walkable City: How Downtown Can Save America, One Step at a Time. *Documents d'anàlisi geogràfica / [publicacions del Departament de Geografia, Universitat Autònoma de Barcelona]*, vol. 61:2, s. 436–437.



Sugiyama, T., Francis, J., Middleton, N., Owen, N. & Giles-Corti, B. (2010). Associations between recreational walking and attractiveness, size, and proximity of neighborhood open spaces. *American Journal of Public Health*, vol. 100:9, s. 1752–1757.

Sugiyama, T., Neuhaus, M., Cole, R., Giles-Corti, B. & Owen, N. (2012). Destination and route attributes associated with adults' walking: a review. *Medicine and science in sports and exercise*, vol. 44:7, s. 1275–1286.

Tilastokeskus (2020). Vantaan kaupungin väestötilasto 31.12. 2020. [tietokanta]

Tilastokeskus (2022). Yksinäisyyttä koki 29,7 % 16 vuotta täyttäneistä henkilöistä vuonna 2022. [Verkojulkaisu] <https://www.stat.fi/julkaisu/cl8sh640so9n30bw7s21tu6s8>

Timperio, A., Crawford, D., Telford, A. & Salmon, J. (2004). Perceptions about the local neighborhood and walking and cycling among children. *Preventive medicine*, vol. 38:1, s. 39–47.

Tudor-Locke, C., Ainsworth, B. & Popkin, B. (2001). Active Commuting to School. *Sports Medicine*, vol. 31, s. 309–313

Turrell, G., Haynes, M., Wilson, L. & Giles-Corti, B. (2013). Can the built environment reduce health inequalities? A study of neighbourhood socioeconomic disadvantage and walking for transport. *Health & place*, vol. 19, s. 89–98.

Vale, D., Ascensão, F., Raposo, N. & Figueiredo, A. (2017). Comparing access for all: disability-induced accessibility disparity in Lisbon. *Journal of Geographical Systems*, vol. 19:1, s. 43 – 64.

Wood, L., Frank, L. & Giles-Corti, B. (2010). Sense of community and its relationship with walking and neighborhood design. *Social science & medicine*, vol. 70:9, s. 1381–1390.

Yung, E., Winky, H. & Chan, E. (2017). Elderly satisfaction with planning and design of public parks in high density old districts: An ordered logit model. *Landscape and urban planning*, vol. 165, s. 39–53.

Zhu, X., Yu, C., Lee, C., Lu, Z. & Mann, G. (2014). A retrospective study on changes in residents' physical activities, social interactions, and neighborhood cohesion after moving to a walkable community. *Preventive medicine*, vol. 69, s. 93–97.

# Liitteet

## Liite 1: Ikäihmisten haastattelu- ja muistiinpanorungot

### A) HAASTATELTAVAN KOTONA:

- Haastattelut nauhoitetaan purkua/translitterointia varten (sävyjen tavoittaminen, ja ettei huomio kiinny laitteisiin vaan voidaan paneutua keskusteluun ja luottamuksen rakentamiseen)
- Haastattelurunkoa käytetään joustavasti ja sovitetaan henkilön ja keskustelun mukaan

#### 1. Taustatiedot

- Nimi
- Ikä
- Sukupuoli
- Asuuko yksin vai puolison kanssa
- Osoite (sijainti)
- Kuinka kauan on asunut täällä?
- Kunto/itsenäinen liikuntakyky: mahdolliset apuvälineet kuten keppi, rollaattori  
→ haluaako mainita jotain kunnostaan/terveydentilastaan, joka vaikuttaa hänen kävelyynsä?
- Onko lemmikkiä (→ kävelyttäminen)

#### 2. Mitä palveluja käytät kotikaupunginosassasi päivittäin/viikoittain/harvemmin?

- Tärkeimmät palveluryhmät voidaan nimetä avuksi, jos ei mainitse jotain ilmeisiä
- Kaupallisten palveluiden lisäksi kysytään käynneistä:
  - Puistossa tms.? → Tärkeimmät käyttämäsi puistot/viheralueet?
  - Kirkossa tai sen kerhoissa?
  - Muissa kerhoissa/harrastuksissa?
  - Ystävien luona? Asuuko ystäviäsi lähellä? (Entä lapset, sisarukset...?)
  - Kuinka usein liikut ulkona lemmikkisi/koirasi kanssa?

#### 3. Kuinka kaukana kotoasi ne ovat ja miten pääset niiden luo?

#### 4. Pystytkö hoitamaan kaiken asioinnin itse, ilman apua?

- Jos ei, saatko apua ja millaista? (puoliso, sukulainen, ystävä, kaupungin palvelut?)
- Mitä käyttäisit, jos saisit apua?
- Onko sinun helppo/vaikea pyytää apua tarvittaessa?
- Tiedätkö keneltä voit pyytää?
- Koetko usein, että pääse liikkumaan kotoasi siksi, ettet saa apua?
- Auttaisiko, jos joku palvelu olisi lähempänä?

**5. Mitä palveluja käytät kotikaupunginosasi ulkopuolella?**

- Mitä, frekvenssi, etäisyydet...
- Miten kuljet niiden luo?
- Tarvitsetko/saatko tarvittaessa apua matkoihin ja keneltä/mistä?
- Onko jotain palveluja, joita käyttäisit, jos saisit apua (kysytään jos kunto edellyttää!)

**6. Mitä sellaisia palveluja kaipaisit/tarvitsisit kotikaupunginosaasi, joita täällä ei ole?**

**7. Onko palvelujen käytöllä sinulle sosiaalista merkitystä, eli ihmisten tapaamisessa, tuttujen näkemisestä, keskustelusta ja inhimillisessä vuorovaikutuksessa?**

- Kuinka merkittäviä ne ovat sinulle tässä suhteessa?
- Tunnetko yksinäisyyttä, tai että pystyt tapaamaan ihmisiä vähemmän kuin haluaisit
- Mitkä palvelut/matkat sinne ovat tältä kannalta erityisen tärkeitä? Reitit/kohdat.

**8. Miten arvioit tilanteesi muuttuvan asiointimahdollisuuksien suhteen?**

**9. Entä kotikaupunginosasi kehityksen sen suhteen?**

**B) KÄVELY HAASTATELTAVAN KANSSA:**

- kotoa käytettävien palvelujen luo ja muita haastateltavalle tärkeitä matkoja
- Tarkka reitti piirretään muistiin ja sen verkostoetäisyydet mitataan jälkikäteen
- Erityisesti tarkastellaan seuraavia asioita:

**1. Fyysisen ympäristön piirteet:**

- Liikkumisen kannalta helpot/hyvät osuudet vs. vaikeat/hankalat osuudet? (reitti on voinut valikoitua välttämään vaikeita → mitä?)
- Käveltävien pintojen (jalkakäytävät, polut, portaat ym.) laatu/kunto
- Kunnossapito eri vuodenaikoina?
- Liikenneturvallisuus, automelu, valojen yli ehtiminen, ym.
- Vehreys
- Levähdyspisteet? Penkit, säältä suojatut kohdat huonolla kelillä...?

**2. Psykososiaalisen ympäristön piirteet:**

- Missä kohdin asiointimatkoja voit tavata ihmisiä ja keskustella heidän kanssaan?
- Sinulle sosiaalisesti tärkeimmät asiointikohteet/kohdat, joissa voit tavata ja keskustella tuttavien tai henkilökunnan tms. kanssa
- Mikä tekee niistä hyviä tapaamispaikkoja?
- Mikä auttaisi lisäämään näiden tai muiden paikkojen sosiaalisuutta?
- (JOS lemmikki→) Onko lemmikkisi ja sen ulkoiluttamisen kautta tuleva sosiaalisuus sinulle tärkeää?

- Reitin kohtien/osuuksien kiinnostavuus/virikkeisyys? Sekä esteettiseltä/aistilliselta että sosiaaliselta kannalta?
- Onko reitin varrella (muista kuin "katuolosuhteista" johtuen) epämiellyttävältä tuntuvia tai turvattomuutta aiheuttavia kohtia välttääkö joitain paikkoja/kohtia aina tai joskus (esim. pimeällä)? Jos → mitä/missä? Esim. alikulkutunnelit tms. Jonkun "kapakan" lähistö...?
- Miksi ne ovat epämiellyttäviä/aiheuttavat turvattomuutta?

## Liite 2: Nuorille suunnitellut koulutehtävät



## Tehtävä 1: yhteinen kävely-ympäristö

- 1. Muodostakaa kahden tai kolmen kävelyporukka
- 2. Jutelkaa, mitkä palvelut/paikat Hakunilassa ovat teille tärkeitä. Paikka voi liittyä esim. kouluun tai koulureittiin, harrastuksiin, kavereiden tapaamiseen tai palveluissa asiointiin
- 3. Merkitkää paikat **seuraavan sivun kartalle kirjaimin A, B ja C. Suunnitelkaa reitti, jonka ehditte hyvin kulkea 45 minuutin aikana** välillä pysähdellen.
- 4. Käykää merkityissä paikoissa/reiteillä ja **arvioika jokaisessa paikassa, kuinka hyvä kävely-ympäristö on.** Voitte käyttää apuna näitä kysymyksiä, kun juttelette paikasta ----->
- 5. **Ottakaa valokuvat jokaisesta paikasta A, B ja C** ja miettikää, mitä haluatte kertoa niillä (hyviä tai huonoja puolia).

Voitte arvioida paikkoja esim. näistä näkökulmista:

1. **Pääseekö paikkaan hyvin kävelen?**
2. **Onko paikka viihtyisä ja siisti?**
3. **Onko täällä kiva olla yksin?**
4. **Onko täällä kiva olla kavereiden kanssa?**
5. **Onko täällä kaunista?**
6. **Kuulostaako täällä kivalta?**

Voitte arvioida koko reittiä esim. näistä näkökulmista:

1. **Onko reitillä turvallista kävellä?**
2. **Kuinka esteetön reitti on, onko siellä esteitä?**
3. **Ovatko yhteydet paikasta paikkaan riittävän suoria ja helppoja?**
4. **Onko levähdys/istumapaikkoja riittävästi?**
5. **Onko alueella paikkoja jäädä vaikka pelailemaan jotakin?**
6. **Onko riittävästi puita, kasvillisuutta, vihreää?**

## Tehtävä 2: Koulumatkan arviointi

Hyvää koulumatkani kävelyreitillä on

---

---

---

- 1. **Mieti omaa koulumatkaasi (meno- ja tulomatka) ja paikkoja joissa poikkeat matkan varrella, esim. harrastukset tai kavereiden tapaaminen jne.**
- 2. **Kiinnitä huomiota samoihin asioihin kuin yhteisellä kävelyllä, ja mieti koulumatkaasi myös eri säillä ja vuodenaikoina, esim. sadesäällä tai talvipakkasilla.**
- 3. **Piirrä kouluun menomatka ja koulusta tulomatka seuraavan sivun kartalle.** (Tai ota tarvittaessa laajempi kartta internetistä.)
- 4. **Arvioi koulureittiä tässä ----->**
- 5. **Ota koulumatkoilla 2-4 kuvaa reitistä ja mieti, miten sitä voisi parantaa. Tallenna kuvat, niitä käytetään seuraavan yhteisen tuntimme tehtävässä!**

Huonoa koulumatkani kävelyreitillä on

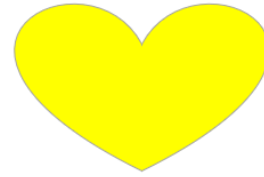
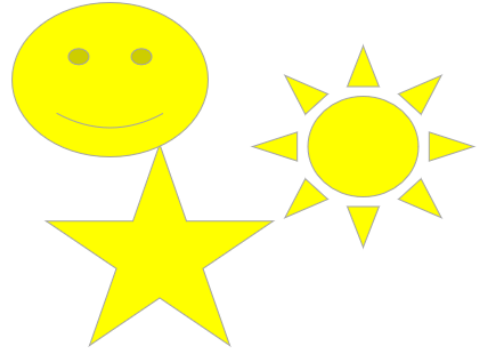
---

---

---

## Tehtävä 3: Parannuksen ideointi (30 min)

- 1. Käykää tiimissä läpi viime kerralla löytyneet paikat ja muistiinpanonne niistä sekä teidän tiimin koulureitit ja näillä kävelyillä ottamanne kuvat
- 2. Valitkaa yhdessä
  - yksi paikka jossa on jotain **hienoa**, ja haluaisitte vielä parantaa paikkaa tai tuoda sitä paremmin esiin (**merkatkaa numerolla 1 ja liittää kuvan paikasta karttaan**)
  - yksi paikka jossa on jotain **ikävää**, ja haluaisitte yhdessä parantaa paikkaa (**merkatkaa numerolla 2 ja liittää kuvan paikasta karttaan**)
- 3. Merkatkaa nuo paikat tai reitti kartalle ja ideoikaa niihin jotain millä kävely-ympäristöä voisi parantaa! Kuvatkaa ideanne tekstillä ja kuvilla!



Katsotaan tulokset ja jutellaan (15 min)

