

Mari Laurila

KÄVELTÄVYYDEN EDISTÄMINEN OULUN KESKUSTASSA

Case: Heinäpäystä Rotuaarille suuntautuvan kävelyreitit kehittämisideat

KÄVELTÄVYYDEN EDISTÄMINEN OULUN KESKUSTASSA

Case: Heinäpästä Rotuaarille suuntautuvan kävelyreitit kehittämisideat

Mari Laurila
Opinnäytetyö
Kevät 2022
Rakennustekniikan tutkinto-ohjelma
Oulun ammattikorkeakoulu

TIIVISTELMÄ

Oulun ammattikorkeakoulu

Rakennustekniikan tutkinto-ohjelma, Yhdyskuntatekniikan suuntautumisvaihtoehto

Tekijä: Mari Laurila

Opinnäytetyön nimi: Käveltävyyyden edistäminen Oulun keskustassa – Case: Heinäpästä Rotuaarille suuntautuvan kävelyreitin kehittämisideat

Opinnäytetyön englanninkielinen nimi: Promoting Walkability in the Center of Oulu – Case: Development Ideas for the Walking Route from Heinäpää to Rotuaari

Työn ohjaajat: Anne Herranen ja Reijo Vaarala, Ramboll Finland Oy. Lehtori Terttu Sipilä, Oulun ammattikorkeakoulu.

Työn valmistumislukukausi ja -vuosi: Kevät 2022

Sivumäärä: 75

Käveltävyys ja sen edistäminen ovat nousseet viime vuosina keskustelujen aiheeksi suunniteltaessa eläviä, turvallisia, kestäviä ja terveellisiä kaupunkeja. Käveltävyydellä tarkoitetaan niitä rakennetun ympäristön fyysisiä elementtejä ja ominaisuuksia, jotka houkuttelevat ihmisiä kävelemään ja viettämään aikaa kaupunkitilassa. Tässä työssä käveltävyyyden teemoina korostettiin hyvän kävelyympäristön ominaisuuksia, joita ovat hyödyllisyys, turvallisuus ja esteettömyys, suoruus ja sujuvuus, mukavuus ja viihtyisyys sekä kiinnostavuus.

Opinnäytetyön tavoitteena oli laatia kehittämisideoita tapaustutkimuksen kohteena olevan, Heinäpästä Rotuaarille suuntautuvan reitin kävely-ympäristöön käveltävyyyden edistämiseksi. Tutkittava kävelyreitti valittiin siksi, koska se sijoittui Oulun keskustan liikenteen yleissuunnitelma -hankkeen suunnittelualueelle eikä sille ollut voimassa olevia kehittämistoimenpiteitä. Kehittämisideoinnin tueksi valittiin tutkimusmenetelmiksi katutilassa tapahtuva havainnointi sekä vuorovaikutteinen työpaja.

Vuorovaikutteiseen työpajaan osallistui Oulun kaupungin liikenteen, maankäytön, ympäristön ja kunnossapidon asiantuntijoita sekä elinkeinoelämän edustajia. Työpajassa osallistujat havainnoivat tarkasteltavan reitin kävely-ympäristöä kiinnittämällä huomionsa katutilan fyysisiin elementteihin sekä ominaisuuksiin.

Työpajassa esitettyjen ideoiden sekä katutilassa tehtyjen havaintojen perusteella laadittiin kehittämisideoita, joita voidaan hyödyntää tällä hetkellä laadittavassa Oulun keskustan liikenteen yleissuunnitelmassa sekä muissa katutilan käveltävyyttä koskevissa edistämishankkeissa. Kehittämisideoiden lisäksi työssä esitetään työpajassa ilmi tulleet tarkasteltavan kävelyreitin hyvät ominaisuudet sekä parannuskohteet.

Työpajan tulosten perusteella voidaan todeta, että käveltävyyyteen vaikuttavat useat erilaiset rakennetun ympäristön elementit ja ominaisuudet, kuten kasvillisuus ja ympäröivät rakennukset, mutta myös ihmisillä, liikenteellä, erilaisilla katutilan toiminnoilla sekä ilmastolla on merkitystä houkuttelevan kävelykokemuksen muodostumisessa.

Asiasanat: kävely, käveltävyys, kävely-ympäristö, rakennettu ympäristö, työpaja

ABSTRACT

Oulu University of Applied Sciences
Degree Programme in Civil Engineering, Option of Municipal Engineering

Author: Mari Laurila

Title of thesis: Promoting Walkability in the Center of Oulu – Case: Development Ideas for the Walking Route from Heinäpää to Rotuaari

Supervisors: Anne Herranen and Reijo Vaarala, Ramboll Finland Ltd. Lecturer Terttu Sipilä, Oulu University of Applied Sciences.

Term and year when the thesis was submitted: Spring 2022

Number of pages: 75

Walkability and its promotion have become a topic of discussion in recent years when planning lively, safe, sustainable and healthy cities. Walkability refers to those physical elements and features of the built environment that attract people to walk and spend time in an urban space. Highlighted themes of this thesis were utilization, safety and accessibility, straightforwardness, comfort and interestingness which form a good walking environment.

The aim of the thesis was to bring development ideas for the walking route from Heinäpää to Rotuaari to promote walkability. This specific walking route was chosen because it was located in the planning area of the Oulu city center Transportation Master Plan project and there were no active development measures already. The development idea study measures were street observation and interactive workshop.

In the interactive workshop, the participants were professionals from the City of Oulu's traffic, land using, environment and maintenance and also representatives from business life. In the workshop, the participants observed this route walkability of paying attention to the physical elements and other features.

Based on the ideas presented in the workshop and observations made at street level, development ideas were created that can be utilized in the Transportation Master Plan of Oulu city center. In addition, development ideas can be utilized in other walkability promotion projects. Beside development ideas this thesis also presents good features and targets for improvement from the chosen walking route.

The results from the workshop show that the walkability is affected by multiple different elements and features from the built surroundings but also people, traffic, different functions in street space and climate has importance when developing even better walkability.

Keywords: walking, walkability, walking environment, built environment, workshop

ALKULAUSE

Tämä opinnäytetyö on tehty Ramboll Finland Oy:lle osana Oulun keskustan liikenteen yleissuunnitelma -hanketta, ja opinnäytetyön tilaajana toimi Oulun kaupunki. Työn ohjaajina ovat toimineet lehtori Terttu Sipilä Oulun ammattikorkeakoulusta sekä Reijo Vaarala ja Anne Herranen Ramboll Finland Oy:n Kaupunkiympäristö ja liikenne -yksiköstä. Työn ohjaukseen osallistuivat myös Saija Räinen sekä Minna Koukkula Oulun kaupungin kadut ja liikenne -yksiköstä.

25.5.2022

Mari Laurila

SISÄLLYS

| | | |
|-------|--|----|
| 1 | JOHDANTO | 7 |
| 2 | JALANKULKU JA KÄVELTÄVYYS..... | 9 |
| 2.1 | Kävelyn ominaisuudet | 10 |
| 2.2 | Käveltyvyyden määritelmiä | 12 |
| 3 | KÄVELY-YMPÄRISTÖN ELEMENTIT JA OMINAISUUDET | 15 |
| 3.1 | Kävely-ympäristön elementit | 16 |
| 3.2 | Kävely-ympäristön ominaisuudet | 18 |
| 3.2.1 | Hyödyllisyys | 19 |
| 3.2.2 | Turvallisuus ja esteettömyys | 20 |
| 3.2.3 | Suoruus ja sujuvuus | 22 |
| 3.2.4 | Mukavuus ja viihtyisyys | 23 |
| 3.2.5 | Kiinnostavuus..... | 27 |
| 4 | CASE: HEINÄPÄÄSTÄ ROTUAARILLE SUUNTAUTUVA KÄVELYREITTI | 28 |
| 4.1 | Tutkimusalueena Heinäpäästä Rotuaarille suuntautuva kävelyreitti | 29 |
| 4.2 | Tutkimusmenetelminä havainnointi ja vuorovaikutteinen työpaja | 36 |
| 5 | TYÖPAJAN TULOKSET | 38 |
| 5.1 | Kävely-ympäristön hyvät ominaisuudet | 38 |
| 5.2 | Kävely-ympäristön parannuskohteet | 46 |
| 6 | HEINÄPÄÄSTÄ ROTUAARILLE SUUNTAUTUVAN KÄVELYREITIN KEHITTÄMISIDEAT | 52 |
| 7 | YHTEENVETO | 68 |
| | LÄHTEET..... | 70 |

1 JOHDANTO

Oulun kestävän kaupunkiliikkumisen suunnitelmassa (SUMP, Sustainable Urban Mobility Plan) on asetettu tavoitteeksi, että vuoteen 2030 mennessä kestävien liikkumismuotojen eli kävelyn, pyöräilyn ja joukkoliikenteen osuus kaikista matkoista nousee yli 50 prosenttiin. Kävelyn osuuden kaikista matkoista tavoitellaan kasvavan nykyisestä 21 prosentista vähintään 23 prosenttiin. (Oulun kaupunki, Yhdyskunta- ja ympäristöpalvelut ym. 2021, 2, 9, 12.) Tällä hetkellä Oulun keskustaan laaditaan liikenteen yleissuunnitelmaa, jonka suunnittelun yhtenä lähtökohtana toimii Oulun kestävän kaupunkiliikkumisen suunnitelmassa (SUMP) asetettujen tavoitteiden täyttyminen (Oulun kaupunki, Yhdyskunta- ja ympäristöpalvelut 2021, 2).

Kävelyn edistämällä on positiivisia vaikutuksia sekä yksilöön että yhteiskuntaan. Kävely on päättötön, meluton, tasa-arvoinen ja terveellinen tapa liikkua. (Liikenne- ja viestintäministeriö 2018, 8.) Kävelijät elävöittävät kaupunkikuvaa, vahvistavat kaupunkiympäristön sosiaalista ilmapiiriä ja luovat ympäristöön erilaisia aktiviteetteja (Forsyth 2015, 1). Kävelyn edistäminen onkin viime aikoina nostanut asemaansa valtakunnallisissa, seudullisissa sekä kunnallisissa strategioissa ja toimenpideohjelmissa (Motiva 2019). Kävelyn aseman vahvistamisella luodaan eläviä, turvallisia, kestäviä sekä terveitä kaupunkeja (Gehl 2010, 7).

Kävelyn tulee olla ensisijainen ja houkuttelevin kestävä liikunnan muoto Oulun keskusta-alueella kaikkina neljänä vuodenaikana. Kävelijöillä on merkittävä rooli elinvoimaisen, vetovoimaisen ja viihtyisän keskustan luomisessa (Helsingin kaupunki, 16). Kävely ei ole pelkästään liikkumista paikasta toiseen, vaan sillä tarkoitetaan myös tapaa kokea ja käyttää kaupunkitilaa. Tämän vuoksi rakennetulla ympäristöllä on keskeinen rooli houkuttelevan kävely-ympäristön muodostumisessa. (Väylävirasto 2022, 7–8.)

Opinnäytetyön tavoitteena on laatia kehittämisideoita tapaustutkimuksen kohteena olevan, Heinäpäästä Rotuaarille suuntautuvan reitin kävely-ympäristöön käveltävyyden edistämiseksi. Tämä opinnäytetyö tehdään Ramboll Finland Oy:lle osana Oulun keskustan liikenteen yleissuunnitelma-hanketta, ja opinnäytetyön tilaajana toimii Oulun kaupunki. Tutkimuksen kohteena oleva kävelyreitti käsittää Isokadun välillä Harjapuistontie–Sepänkatu, Mannerheimipuiston sekä Kirkkokadun välillä Albertinkatu–Kauppurienväylä.

Kehittämisideoinnin tukena tutkimusmenetelminä käytetään katutilassa tapahtuvaa havainnointia sekä vuorovaikutteista työpajaa. Työpajassa Oulun kaupungin liikenteen, maankäytön, ympäristön ja kunnossapidon asiantuntijat sekä elinkeinoelämän edustajat pohtivat yhdessä tarkasteltavan reitin kävely-ympäristön hyviä ominaisuuksia sekä parannuskohteita. Osallistujat esittävät myös kehittämisideoita reitin kävely-ympäristöön.

Käveltävyyttä voidaan arvioida useasta eri näkökulmasta erilaisin kriteerein. Työssä tarkastellaan niitä rakennetun ympäristön fyysisiä elementtejä ja ominaisuuksia, joilla on vaikutusta houkuttelevan kävely-ympäristön muodostumiseen. Työn teoreettisessa viitekehyksessä käveltävyyden tärkeimmiksi teemoiksi nostetaan Väyläviraston johdolla tehtävän, Jalankulun suunnittelu -ohjeen mukaiset hyvän kävely-ympäristön ominaisuudet, joita ovat hyödyllisyys, turvallisuus ja esteettömyys, suoruus ja sujuvuus, mukavuus ja viihtyisyys sekä kiinnostavuus (Väylävirasto 2022, 9).

2 JALANKULKU JA KÄVELTÄVYYS

Jalankulkijalla tarkoitetaan jalan, suksilla, luistimilla tai vastaavilla välineillä liikkuvaa ja potkukelkan, lastenvaunujen, leikkiajoneuvon, pyörätuolin, jalankulkua avustavan tai korvaavan liikkumisvälineen tai vastaavan laitteen käyttäjää taikka polkupyörän tai mopon taluttajaa (Tieliikennelaki 729/2018, 1:2.3 §).

Jalankulkijaksi luetaan myös esimerkiksi rullaluistimilla, rullalaudalla tai potkulaudalla liikkuvat henkilöt. Jalankulkua avustavilla tai korvaavilla sähköisillä liikkumisvälineillä, joiden nopeus on enintään 15 km/h, saa liikkua myös jalkakäytävällä. (Väylävirasto 2022, 7.)

Kävelijästä puhuttaessa tarkoitetaan jaloin liikkuvaa sekä erilaisin apuvälinein, kuten pyörätuolilla tai rollaattorilla liikkuvaa henkilöä. Kävelijän määritelmästä rajataan siis pois erilaisin välinein, kuten suksilla tai rullaluistimilla liikkuvat henkilöt. Kävely on ennen kaikkea liikkumista sekä siirtymistä paikasta toiseen, mutta sillä tarkoitetaan myös pysähtymistä ja oleskelua. Kävelijä havainnoi ympäristöään yksilöllisesti aistituntemuksiensa avulla ja kokee näin syvämmällä tavalla maailman yksityiskohtineen kuin millä tahansa muulla kulkuneuvolla liikkuva. Kävelijä taittaa matkaa muita kulkuneuvoja hitaammin ja on täten suorassa vuorovaikutuksessa muiden kävelijöiden sekä kaupunkiympäristön elementtien kanssa. (Karhula 2015; Väylävirasto 2022, 7.)

Käveltävyydelle on laadittu useita erilaisia määritelmiä riippuen siitä, mistä näkökulmasta sitä tarkastellaan. Tässä opinnäytetyössä käveltävyyden määritelmä on rajattu kuvaamaan niitä fyysisen ympäristön ominaisuuksia, jotka houkuttelevat ihmisiä kävelemään ja oleskelemaan. Käveltävän ympäristön tulee tarjota viihtyisä, virikkeellinen, turvallinen sekä esteetön kokonaisuus houkutellakseen ihmisiä liikkumaan jalan, oleskelemaan sekä luomaan sosiaalisia kontakteja (Helsingin kaupunki, 15).

Eri käyttäjäryhmillä on erilaisia tarpeita ja täten käveltävyyteen vaikuttavat rakennetun ympäristön lisäksi myös vahvasti yksilön subjektiiviset kokemukset ja tarpeet (Ewing & Handy 2009, 67). Jeff Speckin (2012, 10) määrittelemät neljä ehtoa voidaan kuitenkin nähdä tärkeimpinä, käveltävän kaupunkiympäristön vetovoimatekijöinä. Kävelyn tulee olla yksilön näkökulmasta hyödyllistä, turvallista, miellyttävää sekä mielenkiintoista (Speck 2012, 10).

2.1 Kävelyn ominaisuudet

Kävelijöillä on erilaisia tarpeita ja kykyjä toimia liikenteessä. Kävelyä varten rakennettu infrastruktuuri sekä ympäröivä kävely-ympäristö tarjoaa käyttäjilleen monipuolisesti mahdollisuuksia kävelyyn ja oleskeluun. Kävelyyn tarkoitettujen väylien ja alueiden tulee palvella kaikkia siellä liikkuvia ja tästä syystä onkin hyvä ymmärtää eri käyttäjäryhmien tarpeet sekä vaatimukset hyvän kävelykokemuksen vahvistamiseksi. Monipuolinen ja viihtyisä kävely-ympäristö tarjoaa myös mahdollisuuden sosiaalisten kontaktien luomiseen. Rauhallinen, meluton, saasteeton sekä turvallinen ja virikkeellinen ympäristö houkuttelee kävelijöitä tekemään pidempiä matkoja ja oleskelemaan kaupunkitilassa. (Väylävirasto 2022, 7, 9–10.)

Kävely on myös aina osa jokaista matkaketjua, vaikka pääosan matkasta kuljemme autolla, pyörällä tai joukkoliikennevälineellä (Takkunen 2019, 60). Erityisesti sujuvat ja turvalliset kävely-yhteydet joukkoliikennepysäkeille sekä -terminaaleihin vahvistavat kestävien kulkumuotojen käyttöä.

Kävelijöiden moninainen joukko koostuu eri käyttäjäryhmistä, joilla on erilaisia tarpeita ja kykyjä liikkumiseen. Väylää mitoitettaessa on huomioitava eri käyttäjäryhmien vaatima tila, jonka tarve vaihtelee esimerkiksi sen mukaan, taluttaako pyörää tai mopoa, käyttääkö liikkumisen tukena rullaattoria, pyörätuolia tai kävelykeppejä, liikkuko lastenvaunujen kanssa tai käyttääkö liikkumiseen sähköistä liikkumisvälinettä, kuten esimerkiksi invamopoa. (Väylävirasto 2022, 10, 13.)

Käyttäjäryhmästä riippumatta kävelyreitit tulee olla liikenneturvallinen huomioimalla muun muassa risteysalueiden ja alikulkujen riittävät näkemät sekä riittävä valaistus vuorokaudenaikaan nähden. Liikenneturvallisuuden lisäksi kävelyreitit tulee myös tuntua turvalliselta. Esteetön ympäristö on tärkeä erityisesti iäkkäille, liikkumis- ja toimimisesteisille sekä lastenvaunujen kanssa liikkuville, koska kaikilla tulee olla yhdenvertaiset mahdollisuudet liikkua omatoimisesti sekä turvallisesti. (Liikennevirasto 2014, 19.)

Kävelyverkoston tulee olla yhtenäinen sekä eri reittivaihtoehtoja tarjoava. Kävelijä hahmottaa yleensä kuljettavan reitin pieninä etappeina ja pyrkii kulkemaan ne mahdollisimman suoraan. (Liikennevirasto 2014, 19–20.) Ympäristössä tapahtuvat yllättävät muutokset, kuten esimerkiksi työmaat, uhkaavasti käyttäytyvät ihmiset sekä hiekoittamaton väylä, saavat kuitenkin kävelijän poikkeamaan herkästi reitiltään (Väylävirasto 2022, 7).

Kävely voi palvella monia eri tarkoituksia. Se voi olla hyötykävelyä, jonka tarkoituksena on suorittaa välttämätön matka jalan muiden liikennemuotojen sijasta, kuten esimerkiksi työ-, opiskelu-, ostos- ja muut asiointimatkat. Vapaa-ajan kävelyn tarkoituksena voi olla liikunta, virkistäytyminen tai ajanvietto. (Takkunen 2019, 7.) Hyöty- ja vapaa-ajan kävelijän tarpeet myös eroavat toisistaan. Hyötykävelijän tarve voi olla esimerkiksi kulkea matka kohteesta A kohteeseen B mahdollisimman esteettömän, suorimman ja sujuvimman reitin mukaan, jotta kohteen voi saavuttaa mahdollisimman nopeasti ilman viivytyksiä. Vapaa-ajan kävelijä arvostaa reitin valinnassaan enemmän kävely-ympäristön visuaalista ilmettä. (Liikennevirasto 2014, 19; Kari 2016, 11.)

Eri käyttäjäryhmille on myös matkan tarkoituksesta ja matkantekotavasta riippuen ominaista vaihteleva kävelynopeus. Hyötykävelijä taittaa matkaa nopeammin, keskimäärin noin 4–6 km/h, kun taas vapaa-ajan kävelijä kulkee hitaammin, noin 3,5–4 km/h (Liikennevirasto 2014, 21).

Hyötykävelijän matkantekoa voidaan pitää välttämättömänä liikkumisena, jolloin tarpeet kävely-ympäristölle muodostuvat turvallisuudesta, saavutettavuudesta sekä kulkukelpoisesta väylästä. Vapaa-ajan kävelijä liikkuu vapaaehtoisesti esimerkiksi virkistystarkoituksessa, jolloin kävely-ympäristön tulee tarjota houkutteleva sekä miellyttävä kokonaisuus. (Takkunen 2019, 21.) Vapaa-ajan kävely voi olla ennalta suunniteltua, kuten virkistäytymiseen tai kunnon kohottamiseen liittyvät kävelylenkit välttämättömiä koiran ulkoilutuslenkkejä unohtamatta. Toisaalta vapaa-ajan kävely voi olla myös päämäärätöntä kulkemista, jolle on ominaista vaihteleva rytmi ja kävelynopeus. (Väylävirasto 2022, 7.)

Kävelemisestä hyötyy sekä yksilö että yhteiskunta ja kävelyllä onkin nähty olevan positiivisia vaikutuksia henkilön psyykkiseen ja fyysiseen hyvinvointiin (Kari 2016, 10). Päivittäinen puolen tunnin mittainen kävelylenkki riittää ylläpitämään fyysistä kuntoa ja vaikuttaa positiivisesti psyykkiseen hyvinvointiin. Kävellessä kunto kasvaa ja päivittäisiin askareihin riittää enemmän energiaa jaksamisen kasvaessa. (Liikenne- ja viestintäministeriö 2011, 11.) Kävely onkin yksi suosituimmista liikku- mismuodoista ja kaiken lisäksi se on ilmaista (Kari 2016, 10).

Kävelyn lisäämisellä on vaikutus autoliikenteen ruuhkiin ja sitä kautta koko liikennejärjestelmän toimivuuteen (Liikennevirasto 2012, 12). Kun osa automaatoista vaihdetaan kävelyn, jää muulle liikenteelle enemmän tilaa ja sen seurauksena liikenne sujuvoituu sekä ruuhkat vähenevät. Liikennemuotona kävely lisää yhdenvertaisuutta ja tasa-arvoa etenkin autottomien ihmisten

keskuudessa. (Liikenne- ja viestintäministeriö 2011, 11.) Kävelystä aiheutuu myös harvoin kuormitusta ympäristölle sen ollessa päästötön, meluton ja vähän tilaa vievä kestävä liikkumismuoto (Liikenne- ja viestintäministeriö 2018, 8). Kävelyn ominaispiirteet on esitetty kuvassa 1.



KUVA 1. Kävelyn ominaispiirteet (Rantala ym. 2014, 10)

2.2 Käveltävyyden määritelmiä

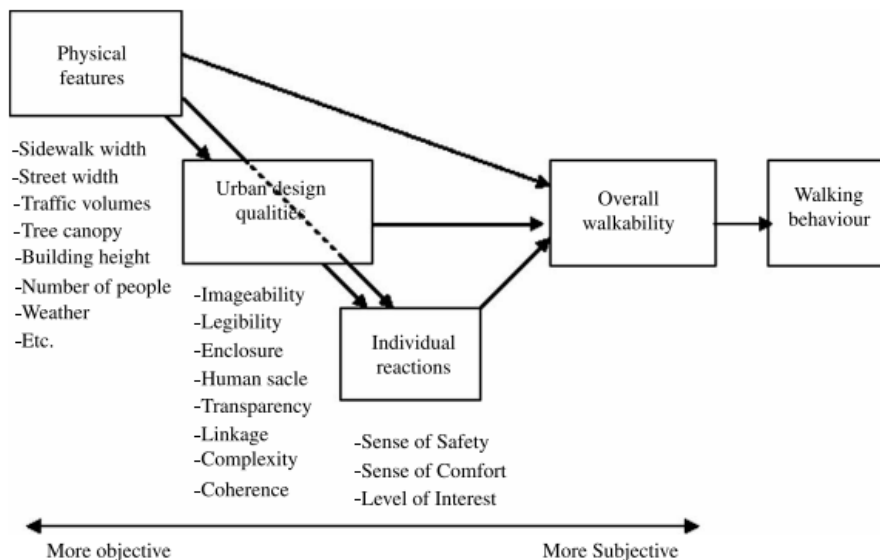
Käveltävyyttä on viime vuosina tutkittu laajasti ja kiinnostus sen tutkimiseen kasvaa edelleen. Käveltävyyteen vaikuttaa useat eri tekijät, eikä sen määritelmä ole yksinkertainen. Käveltävyyden tutkimisessa onkin keskitytty enemmän kävelyn fyysisen ympäristön ominaisuuksiin yksilön subjektiivisten kokemusten sijasta. Vaikka käveltävyyttä voidaan tarkastella eri lähtökohdista, vastaa se yleensä kysymykseen, onko jokin ympäristö houkutteleva kävelemiseen vai ei. (Kari 2016, 10–11.)

Forsyth (2015, 1) on koostanut kirjallisuuden eri lähteistä käveltävyyteen liittyviä tekijöitä. Ensinnäkin käveltävyyden voidaan nähdä kuvaavan niitä fyysisen ympäristön tarjoamia ja olosuhteita, jotka mahdollistavat ihmisten liikkumisen jalan. Kävely-ympäristön tulee olla tiivis, jotta lyhyet asiointimatkat ovat mahdollisia. Kulkukelpoisella ympäristöllä tarkoitetaan niitä ominaisuuksia, jotka mahdollistavat ihmisten liikkumisen sujuvasti ilman suuria esteitä. Ympäristön tulee myös tarjota infrastruktuuriltaan sekä varustukseltaan käveltävä kokonaisuus unohtamatta sekä liikenteellistä että sosiaalista turvallisuutta. Käveltävän kaupunkiympäristön vaikutuksesta voidaan nähdä

muodostuvan eloisa kaupunkitila, joka houkuttelee ihmisiä sosiaalisiin kohtaamisiin ja viettämään aikaa monipuolisten aktiviteettien parissa. Kävelyn lisääntymisen myötä kestävä liikunnan sekä sosiaalisen tasa-arvon arvostus myös kasvaa. (Forsyth 2015, 1–4.)

Ewing ja Handy (2009, 67) mukaan käveltävyyteen vaikuttavat kaupunkiympäristön fyysiset ominaisuudet, kaupunkimuotoilun ominaisuudet sekä yksilön aistituntemukset, joiden toteutumista kaupunkiympäristössä voidaan mitata sekä objektiivisesti että subjektiivisesti (kuva 2). Fyysisiä ominaisuuksia ovat muun muassa kadun leveys, liikennemäärä, rakennusten korkeus sekä ilmasto. Kaupunkimuotoilun ominaisuuksiksi voidaan lukea kuvautuvuus, rajautuneisuus, ihmisen mittakaava, läpinäkyvyys, linkittyneisyys, monimuotoisuus sekä yhtenäisyys. Käveltävyyteen liittyviä yksilön aistituntemuksia ovat turvallisuudentunne, mukavuus ja mielenkiinto. (Ewing & Handy 2009, 67.)

Kaupunkiympäristön fyysiset ominaisuudet ovat mitattavissa objektiivisesti, kun taas kävelijän subjektiiviset kokemukset ovat yksilöllisiä ja tällöin vaikeasti mitattavia. Kaupunkimuotoilun ominaisuudet ovat sekä objektiivisesti että subjektiivisesti mitattavissa. Kaupunkiympäristön fyysiset ominaisuudet vaikuttavat kaupunkimuotoilun ominaisuuksiin ja nämä vaikuttavat edelleen yksilön kokemuksiin aistituntemuksiin. (Ewing & Handy 2009, 67.)



KUVA 2. Katutilan fyysisten elementtien, kaupunkimuotoilun ominaisuuksien ja yksilön aistituntemuksen vaikuttavuus käveltävyyteen ja jalankulkukäyttämiseen (Ewing & Handy 2009, 67)

Speckin (2012, 10) mukaan kävelyn tulee täyttää neljä eri ehtoa, jotta se täyttää käveltyvyyden määritelmän. Kävelyn tulee olla hyödyllistä, turvallista, miellyttävää sekä mielenkiintoista. Kävelyn hyödyllisyys voidaan nähdä toteutuvan, kun palveluiden ja toimintojen monipuolinen kirjo sijaitsee kävelyetäisyydellä kotoa tai olinpaikasta. Katuinfrastruktuurin tulee olla käyttäjälleen liikenneturvallinen, mutta sen täytyy myös tuntua turvalliselta. Ympäröivät rakennukset, kaikkia aisteja hivelevä maisema sekä vilkas kaupunkielämä lisäävät kävelyn miellyttävyyttä ja mielenkiintoa. (Speck 2012, 11.)

3 KÄVELY-YMPÄRISTÖN ELEMENTIT JA OMINAISUUDET

Kävely-ympäristöksi kutsutaan tilaa, paikkaa tai aluetta, jossa liikumme jaloin tai kävelyyn rinnastettavia apuvälineitä, kuten pyörätuolia tai rollaattoria käyttäen tai oleskelemme (Väylävirasto 2022, 9, 13). Kävely-ympäristö koostuu kävelyn mahdollistavien ja siihen vaikuttavien fyysisten elementtien lisäksi muun muassa muusta liikenteestä sekä ihmisistä, ympäröivistä rakennuksista, erilaisista toiminnoista ja palveluista sekä puhtaana- ja kunnossapidosta. Näin ollen kävely-ympäristöjä muodostuu kaikkialle, missä liikumme (Väylävirasto 2022, 9).

Eloisan, turvallisen, kestävän ja terveellisen kävely-ympäristön edellytys on tarjota kävelijöille mahdollisimman hyvät puitteet. Käveltävässä kaupungissa päivittäiset palvelut ja toiminnot sijaitsevat kävelyetäisyydellä sekä ympäröivä ympäristö mahdollistaa turvallisen liikkumisen muiden kulkumuotojen seassa. (Gehl 2010, 7; Liikennevirasto 2014, 33.)

Kävely-ympäristön tulee tarjota viihtyisä, virikkeellinen, turvallinen sekä esteetön kokonaisuus houkuttelee ihmisiä liikkumaan jalan, oleskelemaan sekä luomaan sosiaalisia kontakteja. Miellyttävässä kävely-ympäristössä ihmiset viipyvät pitempään ja tekevät tavallista pidempiä matkoja. Ympäri vuoden laadukkaasti kunnossapidetty, siisti sekä riittävästi valaistu väylä tukevat kävelyn houkuttelevuutta. Lisäksi hyvät yhteydet joukkoliikenteeseen palvelevat kaupunkiympäristön kävelytävyyttä. (Liikennevirasto 2014, 33; Helsingin kaupunki, 15.)

Parantamalla kävelijöiden olosuhteita kävelyn asema vahvistuu sekä kaupunkielämä vilkastuu. Eloisalle kaupunkielämälle onkin ominaista jalankulkijan spontaanit toiminnot kävelyn lisäksi, kuten pysähtyminen, lepääminen sekä oleskelu. Tutkimukset ovat osoittaneet eloisan ja aktiviteetteja täynnä olevan kaupungin vetovoimaisuuden ihmisten keskuudessa. Ihmiset hakeutuvat ja kokoontuvat sinne, missä on vilkas ja eloisa kaupunkielämä. Muiden ihmisten läsnäolo lisää myös turvallisuuden tunnetta. (Gehl 2010, 19–20.)

Kävelijä kokee ja kiinnittää huomionsa ympäristöön herkemmin kuin millä tahansa muulla kulkuneuvolla liikkuva (Väylävirasto 2022, 7). Tämän vuoksi liikenneinfrastruktuurilla sekä rakennetulla ympäristöllä on merkittävä vaikutus kävelyn suosimiseen kulkumuotona.

3.1 Kävely-ympäristön elementit

Kaupunkiympäristö muodostuu erilaisista kaupunkitiloista, jotka koostuvat rakennusten väliin jäävistä fyysisistä elementeistä, kuten muun muassa kaduista, toreista, aukioista, puistoista, kadun päällysteistä, kalusteista, varusteista sekä istutuksista (Junttila 1995, 9, 17). Kaupunkiympäristön fyysisillä elementeillä ja niiden ominaisuuksilla sekä laadulla on merkittävä vaikutus katutilan liikenteellisen käyttämisen mahdollisuuksiin, ympäristön viihtyisyyteen sekä houkuttelevan kävelykokemuksen syntymiseen.

Kaupunkiympäristön suunnittelu ja rakentaminen kohdistuu aina fyysisiin elementteihin. Jalankulun suunnittelu -ohjeen mukaan kävely-ympäristön elementiksi voidaan lukea väylä, tila, ylityspaikka tai rakennelma, joka on tarkoitettu kävelijän käyttöön. Kävely-ympäristön elementteihin kuuluvat myös kävelijän liikkumiseen ja oleskeluun vaikuttavat fyysiset tekijät, kuten esimerkiksi kasvillisuus ja valaistus. Tässä työssä kävely-ympäristön fyysisillä elementeillä tarkoitetaan sekä rakennettua että luonnonympäristöä, mutta myös kesällä 2022 julkaistavassa Jalankulun suunnittelu -ohjeen (Väylävirasto 2022, 24–25) mukaisia kävely-ympäristön elementtejä, jotka on esitetty taulukossa 1.

TAULUKKO 1. Kävely-ympäristön elementit (mukaillen Väylävirasto 2022, 24–25)

| Kävely-ympäristön elementit | |
|---|--|
| Väyläratkaisut | <ul style="list-style-type: none">● Sekaliikenneväylä● Piennar● Jalkakäytävä● Yhdistetty pyörätie ja jalkakäytävä● Pihakatu● Kävelykatu● 2-1-tie● Kylätie● Pyöräkatu |
| Tien ylitysjärjestelyt | <ul style="list-style-type: none">● Suojatie● Pyörätien jatke● Rakennettu tienylityspaikka● Ylijatkettu jalkakäytävä● Eritasoratkaisu● Jalankulkijan odotustila |
| Matkaketjuja tukevat elementit | <ul style="list-style-type: none">● Pysäkit ja terminaalit● Pysäkkiyhteydet ja pysäkkialue● Pysäköintialue |
| Jalankuuympäristöt viheralueilla ja muissa julkisissa ulkotiloissa | <ul style="list-style-type: none">● Puistot ja virkistysalueet● Torit ja aukiot● Yhteinen tila● Viheralueiden reitit |
| Muut elementit | <ul style="list-style-type: none">● Kasvillisuus● Jalankuuympäristön aistikokemukset● Koirat jalankuuympäristössä |
| Tasonvaihtorakenne | <ul style="list-style-type: none">● Portaat● Luiska● Kaiteet ja käsinoja● Hissi |
| Varusteet | <ul style="list-style-type: none">● Valaistus● Kalusteet● Terassit ja parklet-ruudut● Taide jalankuuympäristössä |

Kävely-ympäristön elementtien tarkastelussa keskitytään mittaamaan sekä havainnoimaan teknillisiä ja toiminnallisia asioita. Teknillisinä asioina voidaan pitää elementin lainsäädännöllisiä tekijöitä, elementin soveltuvuutta käyttötarkoitukseltaan ja ympäristöltään kaupunkirakenteeseen sekä elementin mitoitukseen liittyviä tekijöitä, kuten väylän leveyttä sekä kalusteiden estevaikutuksen huomioimista. (Väylävirasto 2022, 25.)

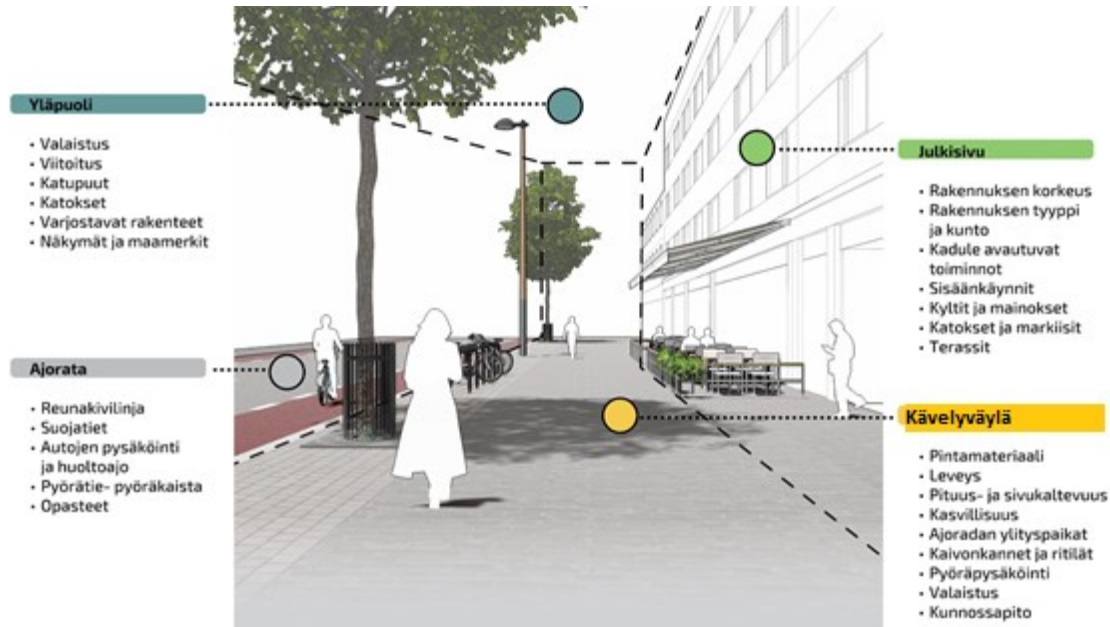
Toiminnalliset asiat muodostuvat kävely-ympäristöstä sekä sen infrastruktuurista, mutta niihin liittyy vahvasti myös kävelijän kokemuksellisuus. Toiminnallisina asioina voidaan havainnoida elementin suhdetta yhteen tai useampaan käveltävän ympäristön ominaisuuteen, joita ovat hyödyllisyys, turvallisuus ja esteettömyys, suoruus ja sujuvuus, mukavuus ja viihtyisyys sekä kiinnostavuus. (Väylävirasto 2022, 25.) Esimerkiksi jalkakäytävää ja sen suhdetta ympäristöön voidaan havainnoida kaikkien edellä mainittujen toiminnallisten ominaisuuksien näkökulmasta, mutta suojatien toiminnalliset ominaisuudet keskittyvät havainnoimaan sen tärkeintä tarkoitusta, turvallisuutta sekä esteettömyyttä.

Erlaisia kävely-ympäristön elementtejä, kuten jalkakäytäviä, kävelykatuja, viheralueiden reittejä, puistoja ja virkistysalueita sekä toreja ja aukioita, yhdistelemällä luodaan hyviä kävely-ympäristöjä. Kävely-ympäristön elementtien käyttäminen osana jalankulun huomioivan ympäristön suunnittelua edesauttaa jalankulun arvostuksen nostamisen sen vaatimalleen tasolle. (Väylävirasto 2022, 5, 24.)

3.2 Kävely-ympäristön ominaisuudet

Kävely-ympäristön hyvinä ominaisuuksina voidaan pitää hyödyllisyyttä, turvallisuutta ja esteettömyyttä, suoruutta ja sujuvuutta, mukavuutta ja viihtyisyyttä sekä kiinnostavuutta (Väylävirasto 2022, 9). Tässä työssä kävely-ympäristön ja elementtien hyvien ominaisuuksien jaottelussa on hyödynnetty Väyläviraston (2022, 9) Jalankulun suunnittelu -ohjeen mukaisia hyvän kävely-ympäristön ominaisuuksia sekä mukailten eri lähteistä koottua tietoa, jotta ominaisuuksiin liittyvät tekijät tulisivat mahdollisimman hyvin huomioitua. Kävely-ympäristön hyviin ominaisuuksiin liittyy mittamattoman laajasti eri tekijöitä ja tässä työssä ominaisuuksia käsitellään käveltävyyden näkökulmasta rajatusti.

Tiiviisti rakennetussa ympäristössä kävelijä kiinnittää huomionsa julkisivun-, kävelyväylän-, ajoradan- sekä väylän yläpuolella sijaitseviin elementteihin ja ominaisuuksiin, jotka kaikki vaikuttavat kävelijän kokemukseen kadun kävely-ympäristöstä (kuva 3) (Väylävirasto 2022, 37). Käveltävä kaupunki muodostuu laadukkaasti rakennetusta ympäristöstä.



KUVA 3. Käveltävyyteen vaikutetaan rakennetun ympäristön fyysisillä elementeillä ja ominaisuuksilla (mukaan Väylävirasto 2022, 37)

3.2.1 Hyödyllisyys

Tiiviillä ja sekoittuneella maankäytöllä tarkoitetaan useiden eri toimintojen, kuten asumisen, työpaikkojen, palveluiden sekä viher- ja virkistysalueiden sijoittumista tietylle alueelle. Tiiviisti rakennetun ympäristön sekä sekoittuneen maankäytön seurauksena yleensä erilaisten palveluiden ja toimintojen saavutettavuus kävellessä paranee etäisyyksien lyhentyessä. (Helminen ym. 2021, 3, 12.)

Tiivis ja sekoittunut maankäyttörakenne tukee kävelyn hyötynäkökulmaa. Kävelyn voidaan nähdä olevan hyödyllistä, kun monipuoliset toiminnot ja palvelut sijaitsevat kävelyetäisyydellä. Tällöin esimerkiksi päivittäistavarakaupan tai työpaikan sijoittuminen asuinpaikan läheisyyteen lisää alueen käveltävyyttä. (Helminen ym. 2021, 12.)

3.2.2 Turvallisuus ja esteettömyys

Kävelijän paikka

Kävelijä on liikenteessä tienkäyttäjä, jonka tulee noudattaa liikennesääntöjä ja käyttää liikenteessä jalankulkuun tarkoitettua paikkaa. Kävelijä ei saa aiheuttaa omalla toiminnallaan vaaraa tai vahinkoa muille liikenteen käyttäjille, vaan hänen tulee sovittaa oma toimintansa sujuvan ja turvallisen liikenteen edistämiseksi. Kävelijän tulee aina käyttää ajoradan ylitykseen suojatietä, ali- tai ylikulua, mikäli sellainen on lähellä. Kävelijä on myös velvollinen käyttämään heijastinta pimeän aikana liikkuessaan. (Liikenneturva 2022a.)

Kävelijän on käytettävä liikkumiseen jalkakäytävää tai piennarta. Mikäli nämä liikennejärjestelmästä puuttuvat, kävelijä käyttää pyörätien tai ajoradan reunaa. Maantiellä kävelijän tulee käyttää piennarta. Pientareen puuttuessa kävelijä kulkee maantien vasenta reunaa, ellei oikean reunan käyttö ole turvallisempaa. Yhdistetyllä pyörätiellä ja jalkakäytävällä kävelijän paikkaa ei ole erikseen määrätty, vaan liikkumiseen voi käyttää väylän oikeaa tai vasenta reunaa. Kaupunkiympäristössä on hyvä muistaa, ettei reunakivellä korotettua, erillistä jalkakäytävää merkitä yleensä erikseen liikennemerkillä. Jalkakäytävä ei ole pyöräilijän paikka, vaan pyöräilijä käyttää ajoradan oikeaa reunaa. (Liikenneturva 2020, 11–12.)

Liikenteellinen turvallisuus

Vaikka kävelijään kohdistuu liikenteen käyttäjänä velvollisuuksia, on syytä muistaa, että kävelijä on liikennejärjestelmän käyttäjänä yksi haavoittuvimmista osallisista. Onnettomuudet ajoneuvojen kanssa johtavat useimmiten vakavimpiin tapaturmiin, jopa kuolemaan. Tästä syystä liikenneturvalisuudesta ei pidä tinkiä. (Väylävirasto 2022, 17.)

Kävelijöiden tapaturmat aiheutuvat suurilta osin liukastumisesta tai kompastumisesta. Etenkin talvikuukausina kaatumiseen johtava liukastuminen on yleisin tapaturman syy ja sen ehkäisemiseksi kävelijän ennakointi, liukkaalle kelille sopivat jalkineet sekä väylien hyvä kunnossapito ovat ensisijaisia keinoja tapaturmien välttämiseksi. (Liikenneturva 2022b.)

Kävelijöiden liikenneturvallisuuteen voidaan vaikuttaa alentamalla ajoneuvojen nopeuksia, riittävän valaistuksen turvaamisella sekä kävelijöiden että muiden kulkumuotojen riittäväillä näkemillä etenkin ajoradan ylitysalueilla ja risteysalueilla. Myös pyöräilyn ja jalankulun erottamisella ehkäistään konfliktien syntyminen eri liikennemuotojen välille. (Liikennevirasto 2014, 19, 33.)

Sosiaalinen turvallisuus

Sosiaalisesti turvallisen kaupungin potentiaali vahvistuu, kun yhä useammat ihmiset käyttävät kaupunkitilaa kävelemiseen ja oleskeluun. Käveltävällä ja turvallisella kaupungilla tulee olla yhtenäinen rakenne, joka mahdollistaa lyhyet kävelyetäisyydet sekä tarjoaa viehättäviä ja monipuolisia kaupunkitiloja, joissa on vaihtelevia kaupunkitoimintoja. (Gehl 2010, 6.)

Kaupunkiympäristössä ihmisen kokemaan turvallisuuden tunteeseen vaikuttavat esimerkiksi yksilön sukupuoli, ikä ja aiemmat kokemukset. Ihmiset kokevat turvallisuuden eri tavoin, joten ei voida yleistää mikä yksittäinen tekijä kaupunkiympäristössä aiheuttaa turvattomuuden tunnetta. Kävelyympäristössä on kuitenkin useita eri tekijöitä, joilla voi olla vaikutusta ihmisen kokemaan turvallisuuden tunteeseen. Esimerkiksi reitin varrella oleva runsas kasvillisuus, rakennusten ja muiden ihmisten vähäinen määrä, riittämätön valaistus sekä vaihtoehtoisten reittien puute voivat aiheuttaa turvattomuuden tunnetta. Ajoneuvoliikenteen läheisyydessä suojateiden riittämättömyys, melu, näkemäesteet sekä korkeat ajonopeudet vaikuttavat turvallisuuden tunteeseen. (Rikksentorjunta-neuvosto, 8–10.)

Turvattomuuden tunne korostuu yleensä ilta- ja yöaikaan. Yöllä tai myöhään illalla pimeään aikaan kaupunkiympäristössä merkittävänä turvallisuuden tunteen lisäävänä tekijänä pidetään myöhään auki olevia palveluita, kuten kauppoja ja ravintoloita, sillä ne lisäävät kaduilla ihmisten määrää. Katutasossa myöhään auki olevien liikkeiden lisäksi kadulle suuntautuvat asuntojen ikkunat ja etenkin niistä kadulle suotautuva valo viestivät muiden ihmisten läsnäolosta, vaikka itse kadulla ei muita ihmisiä olisikaan. (Söderström 2012, 38–39.)

Esteettömyys

Kävely-ympäristö tulee suunnitella, toteuttaa sekä kunnossapitää esteettömyysnäkökulmat huomioiden, jotta kaikilla on mahdollisuus liikkua ja toimia yhdenvertaisina henkilöinä. Kävelyyn

tarkoitetuilla väylillä, kuten jalkakäytävillä, kävelykaduilla, puistoissa ja aukioilla toimintojen selkeä ja johdonmukainen sijoittaminen helpottaa hahmottamaan kaupunkitilaa. Kulkuväylien pintamateriaalien tulee olla muun muassa tasaisia, kovia sekä luistamattomia. Tähän sopivia materiaaleja ovat asfaltti, kivituhka sekä betoni- ja graniittilaatat, joissa ei ole yli 5 mm leveitä rakoja. Nupu-, mukula- ja noppakivet soveltuvat ainoastaan varoittamaan ja ohjaamaan näkövammaisia väylällä tapahtuvista muutoksista, eikä niillä tule kattaa koko väylää epätasaisuutensa vuoksi. (Invalidiliitto ry.)

Katetuilla tai sulana pidettävillä väylillä voidaan käyttää erilaisia opaslaattoja ohjaavina elementteinä tai suojateistä ja tasoeroista varoittavia laattoja. Reunakivi toimii jalkakäytävän ja ajoradan erottavana tekijänä, mutta se myös ohjaa näkövammaista kulkemaan kohtisuoraan suojatien ylitse. (Kilpelä 2019, 25; Invalidiliitto ry.) Reunakivi, liikennevalojen äänimerkki sekä erilaisin rakenneratkaisuin tehty varoitusalue toimivat näkövammaiselle suojatien alkamiskohdasta kertovina tekijöinä (Näkövammaisten liitto ry 2022). Liikkumisesteisiä varten tulee suojatie varustaa luiskatulla reunakivellä, jotta sen ylittäminen on mahdollista esimerkiksi pyörätuolilla. Reunakivessä olevan selkeän viisteen vuoksi myös useat näkövammaiset pystyvät hahmottamaan sen. (Invalidiliitto ry.)

Riittävästi ja tasaisesti valaistu väylä lisää kaikkien turvallisuutta sekä viihtyisyyttä, mutta erityisesti heikosti näkeville henkilöille se auttaa suunnistautumisessa. Valaisinpylväät tulee sijoittaa noin yhden metrin etäisyydelle kulkuväylän reunasta sekä riittävän tiheästi, jotta väylälle ei muodostu katvealueita. Oleskelualueilla kuten puistoissa kalusteet, levähdyspaikat ja leikkivälineet tulee sijoittaa kulkuväylän ulkopuolelle siten, että apuvälineitä käyttävä pääsee niihin esteettömästi. (Kilpelä 2019, 27–28, 32.)

3.2.3 Suoruus ja sujuvuus

Kävelyreittien tiheys mahdollistaa vaihtoehtoiset reitit, jotka tarjoavat suojaa esimerkiksi vaihtelevalla ilmastolta. Kävelijä hahmottaa yleensä kuljettavan reitin pieninä etappeina, jotka on tarkoitus kulkea mahdollisimman suoraan ja sujuvasti ilman keskeytyksiä. Tiheän ja suoran kävelyreitit puuttuessa kävelijä pyrkii etenemään suoraviivaisesti ja voi oikaista esimerkiksi nurmialueen läpi muodostaen polun. (Liikennevirasto 2014, 20, 34.)

Kävely on liikennemuodoista hitain kulkumuoto, joten kävelijä pyrkii myös välttämään reittejä, jotka aiheuttavat keskeytyksiä. Esimerkiksi liikennevalo-ohjatut ajoradan ylitykset luovat turvallisuuden tunnetta, mutta toisaalta ne aiheuttavat kävelijän matkaan viivytyksiä. Yhtenäisesti jatkuva kävelyverkko takaa kävelijälle sujuvan etenemisen ilman, että ajorataa tarvitsisi ylittää puolelta toiselle. Myös reitin varrella olevat liian suuret korkeuserot saavat matkan tuntumaan pidemmältä ja heikentävät täten kävelyn houkuttelevuutta. (Liikennevirasto 2014, 20, 34.)

3.2.4 Mukavuus ja viihtyisyys

Viihtyisyyden sekä mukavuuden kokemiseen vaikuttaa laajasti erilaiset rakennetun ympäristön ominaisuudet, mutta hyvin vahvasti myös kävelijän subjektiiviset kokemukset. Vaikka kävelyn miellyttävyyteen vaikuttavia kokemuksellisia ominaisuuksia on vaikea määritellä, voidaan kuitenkin määritellä niitä fyysisiä tekijöitä, jotka vaikuttavat miellyttävän kävelykokemuksen syntyyn. (Ewing & Handy 2009, 67.)

Ympäristössä tulee olla mahdollisimman vähän häiriötekijöitä, kuten melua, vilkasta ajoneuvoliikennettä sekä niistä syntyviä päästöjä. Kävelyväylän tulee olla pinnaltaan kova, luistamaton ja tasainen, mieluiten lämmitetty, joka mahdollistaa ympärivuotisen väylän sulana pitämisen. Väylä tulee olla hyvin kunnossapidetty, missä kuivatus, lumenpoisto sekä liukkauden torjunta hoidetaan laadukkaasti. Valaistu väylä houkuttelee ihmisiä liikkumaan jalan, mutta sillä on myös merkittävä vaikutus kävelijän kokemaan liikenteelliseen ja sosiaaliseen turvallisuuteen. Viherympäristö ja sen läheisyyteen sijoitetut kalusteet, kuten penkit, kutsuvat kävelijöitä oleskelemaan ja viihtymään kaupunkitilassa pidempiä aikoja. (Helsingin kaupunkisuunnitteluvirasto 2016, 38.)

Rakennetun ympäristön fyysiset elementit, ominaisuudet sekä toiminnot vaihtelevat siirryttäessä kaupunkitilasta toiseen. Kävelyreitin varrella sijaitsevat eloiset torialueet, rauhalliset ja vehreät puistot sekä vilkkaat kävelykatualueet rikastuttavat kaupunkiympäristöä ja tekevät kävelykokemuksesta mielekkään. (Junttila 1995, 31.)

Riittävä tila

Kävelyverkon hyvät ominaisuudet voidaan nähdä kävelyn mukavuuteen liittyvinä tekijöinä. Kävelyverkon hyviä ominaisuuksia ovat tiheys, jatkuvuus, suoruus, esteettömyys, keskitetyt

kadunylitykset, liikenteellinen ja sosiaalinen turvallisuus, vähäiset korkeuserot sekä jalkakäytävän puolelta toiselle sijoittelun välttäminen. (Liikennevirasto 2014, 34.)

Kävelyn mukavuuden edellytyksenä on tarjota kävelijälle riittävä tila suhteessa muihin ihmisiin. Kävelijä tarvitsee ympärilleen vapaata tilaa ilman esteitä kokeakseen kävelyn miellyttäväksi. (Gehl 2018, 121.) Kävelyyn tarkoitettun väylän mitoituksessa huomioidaan kävelijän tilantarve. Jalkakäytävän tulee olla vähintään 2,25 metriä leveä turvatakseen kahden pyörätuolilla liikkuvan kohtaamisen. Talvikunnossapidon kalusto määrittelee erillisen jalkakäytävän leveyden, joka tulee olla vähintään 2,5 metriä. Tilantarpeen ja talvikunnossapidon lisäksi jalkakäytävän sijainti jalankulkuympäristössä sekä jalankulkijoiden määrä vaikuttavat väylän leveyteen sen ollessa minimissään 2–3 metriä. Yhdistetyllä pyörätiellä ja jalkakäytävällä minimileveys vaihtelee 3 metristä 4,5 metriin. (Väylävirasto 2022, 11, 32–33, 39.)

Etenkin kaupunkikeskustoissa kapeilla ja vilkasliikenteisillä väylillä kävelijöiden ja pyöräilijöiden erottelu lisää molempien kulkumuotojen mukavuutta. Kävelijöiden ja pyöräilijöiden erottelulla on myös suotuisia vaikutuksia kävelijöiden kokemaan liikenneturvallisuuteen. Kävelyn ja pyöräilyn konfliktit vähentyvät ja kävelijöille jää erottelun myötä enemmän tilaa oleskeluun sekä seurusteluun. Erityisesti liikkumis- ja toimimisesteisille henkilöille, iäkkäille sekä lapsille kävelyn ja pyöräilyn erottelu mahdollistaa turvallisen, esteettömän ja itsenäisen liikkumisen. (Liikennevirasto 2014, 42–43.)

Päällyste

Kävelyväylien päällysteiden teknisten vaatimusten, kuten tasaisuuden, kovuuden ja luistamattomuuden lisäksi niillä on merkittävä vaikutus kaupunkikuvan laatuun sekä sen viihtyisyyteen ja käyttäjien mukavuuteen. Kävelijä kiinnittää huomionsa herkästi ympäristön yksityiskohtiin, joten päällysteen materiaalilla, kuvioilla, väreillä sekä yksityiskohdilla on merkitystä hyvän kävelykokemuksen syntymiseen. Päällysteet yhdistävät kaupunkiympäristön fyysisiä elementtejä toisiinsa jatkuen kaupunkitilasta toiseen, joten niiden laadulla voi olla merkittävämpi vaikutus kävelykokemukseen kuin esimerkiksi rakennusten julkisivuilla. (Junttila 1995, 54, 104.)

Päällysteiden kuviot toimivat kävely-ympäristön mielenkiintoisina yksityiskohtina, mutta niillä pyritään myös jäsentämään tilaa. Esimerkiksi laajoilla torialueilla monotoninen kiveys ilman kuviointia voidaan kokea liian suurena, epämiellyttävänä ja tylsänä tilana. Asfalttipinnoitteisella katualueilla

reunakivellä ajoradasta erotettu jalkakäytävä on usein riittävä tilan jäsentäjä. Päälysteiden kuviointi toimii myös aina liikkumista ohjaavana tekijänä. Esimerkiksi kiviraidalla voidaan erottaa pyöräilijät ja jalankulkijat toisistaan sekä varoittaa näkövammaisia risteysalueesta. (Junttila 1995, 54, 105.)

Kunnossapito

Ympärivuotisella kunnossapidolla varmistetaan laadukkaan infrastruktuurin käytettävyys. Sekä väylien ylläpito että hoito kuuluvat kunnossapitoon (Mannola ym. 2021, 73). Jalankulku on turvallista, esteetöntä ja houkuttelevaa hyvin kunnossapidetyllä väylällä. Laadukkaalla kunnossapidolla voidaan vaikuttaa muun muassa kulkutavan ja reitin valintaan sekä turvata ikääntyvien liikkuminen. Kunnossapidon tavoitteena on tarjota turvallinen sekä laadukas ympärivuotinen väylien käytettävyys käyttäjäryhmästä riippumatta. (Liikennevirasto 2014, 172.)

Kävely tulee nähdä jokaisen vuodenajan tärkeänä liikkumismuotona ja tämän vuoksi etenkin talvikunnossapito on avainasemassa kävelyn houkuttelevuuteen vaikuttavana tekijänä. Laadukas talvikunnossapito turvaa kaikkien käyttäjäryhmien, myös erityisryhmien, kuten iäkkäiden sekä liikunta- ja toimintaesteisten turvallisen liikkumisympäristön vuoden ympäri. (Mannola ym. 2021, 14.)

Valaistus

Valaistuksella vaikutetaan ensisijaisesti sekä liikenne- että koettuun turvallisuuteen, mutta sillä on merkitystä myös kaupunkikuvallisena tekijänä. Valon määrää sekä laatua muuttamalla luodaan erilaisia tiloja, jotka vaikuttavat kaupunkitilan hahmottamiseen sekä tunnelman luomiseen. Rakennuksien sekä erilaisten ympäristön rakenteiden kohdevalaistuksella nostetaan kaupunkiympäristön arvoa, herätetään kävelijöiden mielenkiinto sekä luodaan viihtyisyyttä. (Junttila 1995, 57.)

Mahdollisuus oleskeluun

Kadulle levittäytyvät kahviloiden ja ravintoloiden terassit ovat modernin ja viihtyisän kaupunkimaiseman peruselementtejä, jotka tarjoavat monipuolisia ja houkuttelevia ominaisuuksia: mahdollisuuden levähtää kävelyn lomassa nauttien samalla virvokkeita ja ruokia. Parhaimmillaan terassit tarjoavat miellyttävän näkymän kaupunkitilaan sekä ohikulkeviin ihmisiin. Miellyttävällä säällä ihmiset viettävät terasseilla pitkiäkin aikoja. (Gehl 2018, 146–147.)

Kävely-ympäristön laadulla sekä sen tarjoamilla toiminnoilla ja puitteilla on merkittävä vaikutus ihmisten viihtymiseen kaupunkitilassa. Houkuttelevassa kävely-ympäristössä sijaitsee runsaasti istuimia, jotka tarjoavat levähtämismahdollisuuden kävelyn aikana. Viihtyisä istuskelupaikka tarjoaa miellyttävät näkymät sekä äänimaailmaltaan rauhallisen sijainnin, mikä mahdollistaa keskustelun sekä miellyttävän oleskelun. Selkä- ja käsinojalliset istuimet kutsuvat ihmisiä viipymään, mutta tarjoavat myös toiminta- ja liikuntaesteisille sekä iäkkäille ihmisille esteettömän istumismahdollisuuden. Varsinaisten penkkien lisäksi myös erilaiset istumiskorkeudella sijaitsevat tasot, kuten jalustat, askelmat sekä muurit tarjoavat alustan lyhytaikaiselle istahtamiselle. (Gehl 2018, 139–142.)

Kasvillisuus

Kasvillisuus lisää alueen viihtyisyyttä luomalla tilaan elävyyttä ja pehmeyttä, mutta se myös jäsentää tilaa, imee hulevesiä sekä vaimentaa liikenteen melua. Isot puut tarjoavat varjoisia paikkoja kesähelteillä. Kaupungin viherympäristö on parhaimmillaan kesäaikaan, jolloin kasvillisuuden runsaus ja värit luovat esteettisesti kauniin maiseman. Kasvillisuuden miellyttävyyteen liittyy myös sen synnyttämä haju- ja äänimaisema, jotka lisäävät alueen viihtyisyyttä. (Junttila 1995, 129.)

Kalusteet

Kaupunkiympäristön kalusteet koostuvat julkiseen tilaan sijoitetuista kiinteistä tai irtaimista esineistä, kevyistä rakennelmista sekä varusteista ja laitteista, kuten roska-astioista, penkeistä, mainoslaitteista, istutusastioista, kaiteista, aidoista, valaisimista ja liikenteenohjauslaitteista. Rakennelmiin luetaan muun muassa katokset sekä markkinakojut. Kalusteet vaikuttavat ihmisten sekä liikenteen toimintoihin ja lisäävät ympäristön viihtyisyyttä. Kaupunkiympäristöön sijoitettujen kalusteiden tulee täyttää sekä tekniset että toiminnalliset vaatimukset, mutta niiden tulee olla myös esteettisesti laadukkaita sopiakseen ympäröivään kaupunkikuvaan. (Junttila 1995, 16, 110.)

Kalusteilta ja varusteilta vaaditaan laadukkuutta, kestävyyttä sekä esteettömyyttä. Niillä tulee olla mahdollisimman vähän haitallisia vaikutuksia ympäristöön, niiden tulee olla käyttäjilleen turvallisia sekä niiden sijoittelussa ja muotokielessä tulee ottaa huomioon kunnossapidon ja puhtaanapidon tarpeet. (Liikennevirasto 2014, 147.) Kaupunkiympäristön kalusteilta vaaditaan keskinäistä yhteensopivuutta, vaikka eri aikakausina eri kaupunkitiloihin sijoitetut kalusteet voivatkin olla tyyliltään erilaisia. Usein muotoilultaan yksinkertaiset, neutraalit sekä riittävän etäälle toisistaan sijoitetut eri

aikakausien kalusteet luovat visuaalisesti yhtenäisen ja viihtyisän kaupunkiympäristön. (Junttila 1995, 119–120.)

3.2.5 Kiinnostavuus

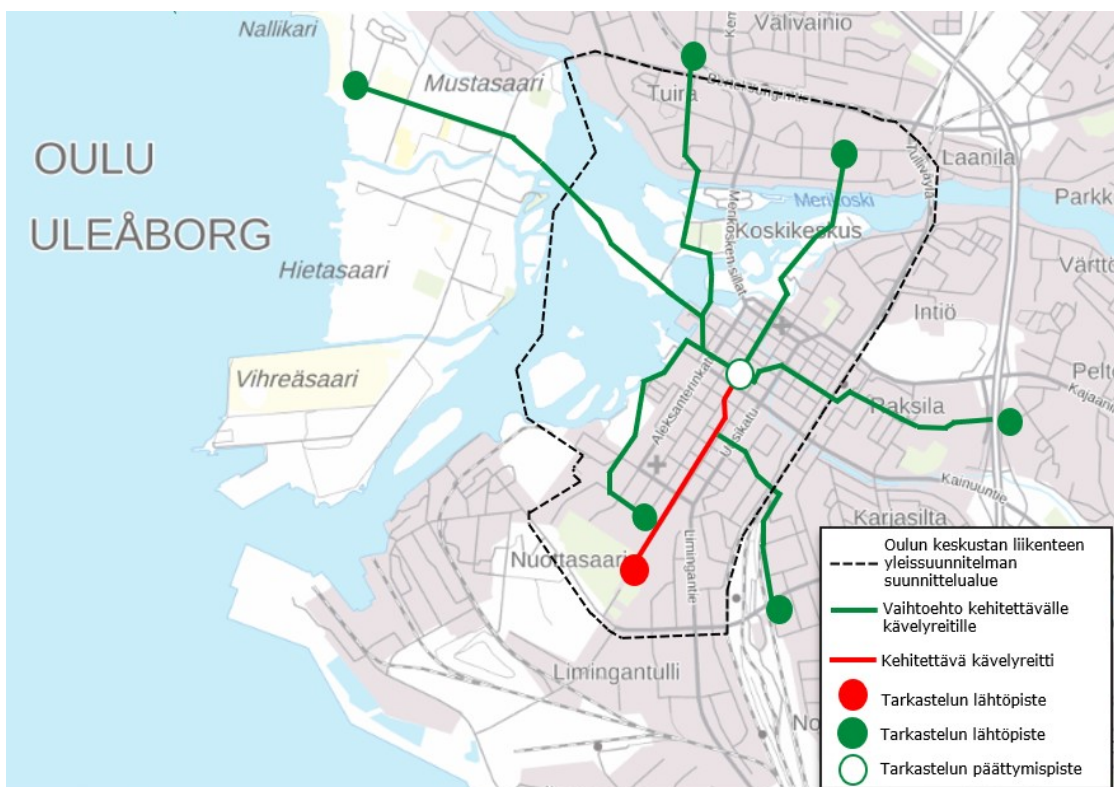
Kaupunkiympäristössä rakennusten julkisivuilla on merkittävä vaikutus kävelijän kokemaan visuaaliseen laatuun ja kiinnostavuuteen. Kävelijän näkökulmasta ympäristön tulee tarjota vaihtelevia, mielenkiintoisia ja jopa jännittäviä näkymiä. (Söderström 2012, 55; Euroopan komissio, 13.) Rakennusten eri aikakausien monikerroksellisuus, julkisivujen mielenkiintoiset yksityiskohdat sekä katutasoikkunat muodostavat elävän ja kiinnostavan ympäristön (Söderström 2012, 55).

Taiteella on merkityksensä kaupungin identiteetin ja imagon muodostumisessa. Monumentit, veistokset, patsaat, suihkulähteet, julkisivujen yksityiskohdat sekä koristeet toimivat kaupunkitilan esteettisinä ja mielenkiintoisina vetovoimatekijöinä, jotka houkuttelevat ihmisiä viipymään tilassa pidempiä aikoja. (Gehl 2012, 179.)

Erilaiset mielenkiintoiset nähtävyydet toimivat kaupunkitilan vetovoimatekijöinä, mutta mikäli paikassa ei ole muita ihmisiä, kutsuu tila harvoin oleskelemaan. Kaupunkitilassa viipyvät ihmiset vetävät toisia ihmisiä puoleensa ja erilaiset tapahtumat toimivatkin kaupunkitilan vetovoimatekijöinä. Vilkkaalla kaupunkielämällä sekä muiden ihmisten läsnäololla on merkittävä vaikutus kiinnostavan kaupunkitilan luomiselle. (Gehl 2018, 140.)

4 CASE: HEINÄPÄÄSTÄ ROTUAARILLE SUUNTAUTUVA KÄVELYREITTI

Opinnäytetyötä suunniteltaessa pohdittiin, mitkä Oulun keskustaan suuntautuvista kävelyreiteistä vaatisivat eniten kehittämistoimenpiteitä käveltävyyden näkökulmasta. Pohdinnan tuloksena valittiin kuvassa 4 esitetyt seitsemän eri kävelyreitinvaihtoehtoa, joiden nähtiin olevan sopivimpia opinnäytetyön tutkimus- ja kehittämiskohteiksi. Heinäpästä Rotuaarille suuntautuva kävelyreitti valittiin lopulta tarkemman tarkastelun kohteeksi, sillä se vastasi eniten Oulun keskustan liikenteen yleissuunnitelma -hankkeen suunnittelualueella olevaa reittiä, eikä sille ollut voimassa olevia kehittämistoimenpiteitä. Tarkasteltava kävelyreitti käsittää Isokadun välillä Harjapuistontie–Sepänkatu, Mannerheimipuiston sekä Kirkkokadun välillä Albertinkatu–Kauppurienkatu.



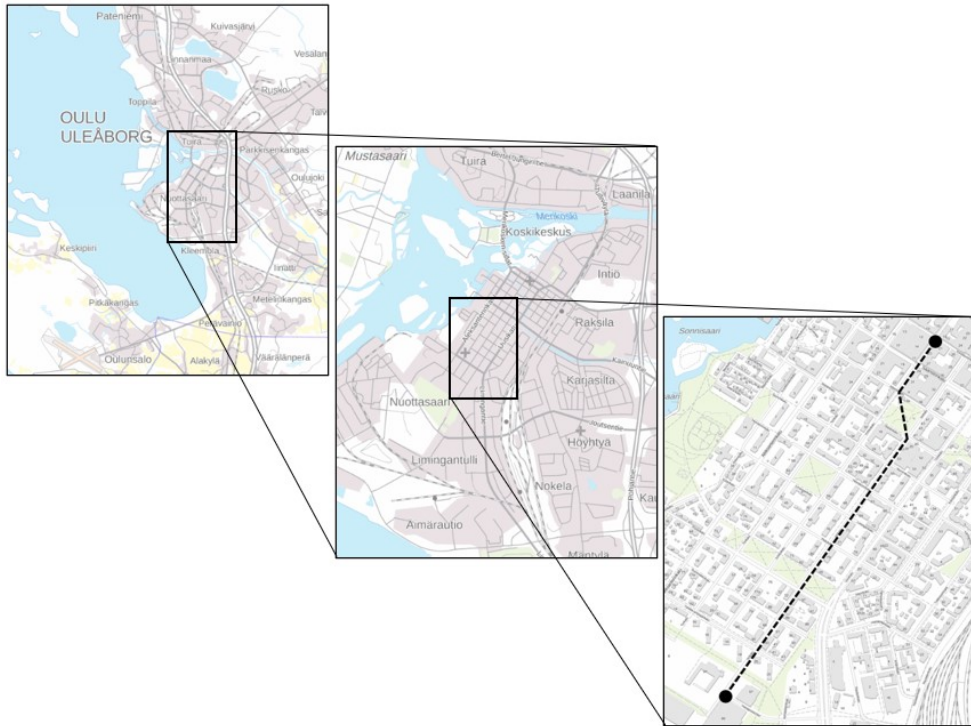
KUVA 4. Oulun keskustaan suuntautuvat kävelyreitinvaihtoehdot tarkemman tarkastelun kohteiksi. Kehittämiskohteeksi valittu kävelyreitti on esitetty kuvassa punaisella (katso myös: Maanmittauslaitos)

Heinäpäästä Rotuaarille suuntautuva kävelyreitti jaettiin tarkastelua varten neljään osa-alueeseen sen mukaan, minkälaista rakennettua ja liikenteellistä ympäristöä kukin alue edustaa. Kävelyreitien jakaminen perustui havaintoihin alueen ominaisuuksista ja reitien jakaminen neljään alueeseen helpotti eri alueiden ominaispiirteiden hahmottamisessa.

4.1 Tutkimusalueena Heinäpäästä Rotuaarille suuntautuva kävelyreitti

Tarkastelun kohteena oleva kävelyreitti sijoittuu suurimmaksi osaksi keskustan suuralueeseen, Leiverin sekä Vanhatullin kaupunginosiin. Oulun kaupungin tilastollisen vuosikirjan 2020 mukaan alueilla asuu yhteensä noin 7 500 henkilöä (Oulun kaupunki 2021, 23). Tarkasteltava kävelyreitti sijoittuu noin kilometrin etäisyydelle Oulun ydinkeskustasta rakentuvaan jalankulkuvyöhykkeeseen, jossa 37 % kaikista matkoista kuljetaan jalan (Oulun kaupunki, Yhdyskunta- ja ympäristöpalvelut 2015, 11).

Alueen maankäyttö on tiivistä ja sekoittunutta, mikä mahdollistaa lyhyet etäisyydet kaupunkirakenteen sisällä. Tarkasteltavan kävelyreitillä tai sen välittömässä läheisyydessä sijaitsee monipuolisesti eri toimintoja, kuten asutusta, työpaikkoja, palveluita sekä virkistysympäristöjä. Tarkastelun kohteena oleva kävelyreitti on esitetty tarkemmin kuvassa 5.



KUVA 5. Heinäpästä Rotuaarille suuntautuvan kävelyreitän sijoittuminen Oulun kaupunkirakenteeseen (katso myös: Maanmittauslaitos)

Heinäpästä Kyösti Kallion puistoon

Tarkasteltava kävelyreitti rajautuu etelässä Isokadun ja Harjapuistontien risteykseen. Alueelle on ominaista ruutukaavamainen matalahko kerrostaloasutus, mutta alueelle sijoittuu myös yksi Oulun korkeimmista rakennuksista, 16-kerroksinen As Oy Oulun Puistovahti (Skanska 2016). Lisäksi alueella on viherympäristöä sekä Heinäpään urheilukeskus, joka tarjoaa useita virkistysmahdollisuuksia. Alueelle sijoittuu virkistyspalveluiden lisäksi ala-aste, vanhusten palvelutalo, ruokaravintola sekä päivittäistavarakauppa.

Heinäpään pohjoisosassa sijaitsee Kyösti Kallion puisto, joka koostuu laajasta nurmialueesta puineen sekä istutettuine pensaineen. Isokadun katunäkymää hallitsevat kerrostaloasutus, ajoneuvo-liikenne sekä kadunvarrelle pysäköidyt ajoneuvot, mutta alueella on myös paljon katuvihreää. Tarkasteltavan kävelyreitän etelään rajautuva alue on esitetty kuvassa 6.



KUVA 6. Heinäpään eteläinen alue (katso myös: Maanmittauslaitos)

Alueen liikenne koostuu melko vilkkaasta jalankulku-, pyörä- sekä autoliikenteestä. Katuverkkotarkastellessa Isokatu on autoliikenteen kokoojaku, joka palvelee alueelle sijoittuvan kerrostalovaltaisen asutuksen sekä elinkeinoelämän kivijalkaliikkeiden ja virkistyspalveluiden saavutettavuutta. Harjapuistontien valmistumisen jälkeen se on mahdollistanut autoille läpiajon Isokadulta Limingantulliin.

Autoliikennettä palvelee asfalttipäällysteinen yksiajoratainen katu, jonka molemmilla reunoilla on korotetut jalkakäytävät. Jalkakäytävät on päällystetty asfaltilla. Alueella sijaitsee kolme risteysaluetta, joissa Tarkka-ampujankadulta sekä Harjapuistontieltä Isokadulle liittyvillä ajoneuvoilla on väistämisvelvollisuus. Puistokadun risteysalue on liikennevalo-ohjattu. Pyöräilijät ajavat tyypillisesti Isokadulla jalkakäytäviä pitkin, mikä aiheuttaa vaaratilanteita kaikille katutilassa liikkujille.

Kyösti Kallion puistosta Mannerheimipuistoon

Tarkasteltava kävelyreitti Kyösti Kallion puiston pohjoisosasta Sepänkadun risteykseen koostuu ruutukaavamaisesta katuverkosta, jonka ympärille sijoittuu 3–5-kerroksista kerrostaloasutusta, mutta jonkin verran myös palveluita ja työpaikkoja. Alueen palvelut koostuvat suurimmaksi osaksi katutason palveluista, kuten ravintoloista, päivittäistavara-kaupasta, kioskista sekä kampaamoista sijoittuen suurimmaksi osaksi alueen pohjoisosaan.

Isokadun jalkakäytävää rajaa vahvasti toisella puolella ajorata tai kadunvarsipysäköintialue ja toisella puolella rakennukset. Katualueella sijaitsee paikoittain jalkakäytävän ja ajoradan välinen erotusalue, joka koostuu nurmialueesta sekä puista. Katuympäristön näkymä koostuu ympäröivien rakennusten lisäksi runsaasta kadunvarsipysäköinnistä. Isokadun alue Kyösti Kallion puistosta Mannerheimipuistoon on esitetty kuvassa 7.



KUVA 7. Isokadun alue (katso myös: Maanmittauslaitos)

Alueen liikenne koostuu melko vilkkaasta jalankulku- sekä pyöräliikenteestä. Katuverkkotasolla tarkasteltaessa Isokatu on autoliikenteen kokoojakatu, joka palvelee alueelle sijoittuvan kerrostalovaltaisen asutuksen sekä elinkeinoelämän kivijalkaliikkeiden saavutettavuutta. Ajoneuvoliikenne on

Isokadulla välillä Puistokatu–Nummikatu vähentynyt ja ajoneuvoille osoitettu katutila palvelee pääosin tonteille ajoa sekä ajoneuvopysäköintiä.

Ajoneuvoliikennettä palvelee yksiajoratainen katu, jonka molemmilla reunoilla on reunakivin ajoradasta erotetut jalkakäytävät. Isokadun ajoradan päällystemateriaalina on käytetty pääosin asfalttia, mutta osa kadusta on päällystetty graniittisin noppakivin. Jalkakäytävät ovat asfalttipäällysteisiä lukuun ottamatta Nummikadun ja Sepänkadun välistä aluetta, jossa jalkakäytäviä koristaa betoni-kiveys ja osin noppakiveys. Ajorataa ja jalkakäytävää erottaa joko kadunvarsipysäköinti tai erotus-alue. Alueella on viisi risteysaluetta, joista kaikki ovat liikenteellisesti tasa-arvoisia. Pyöräilijät ajavat tyypillisesti Isokadulla jalkakäytäviä pitkin, mikä aiheuttaa vaaratilanteita kaikille katutilassa liikkuville.

Tarkasteltavan alueen ulkopuolella Isokadun liikenteellinen rooli on muuttunut vuonna 2016 rakennetun katetun kesäkadun myötä. Läpiajoliikenne keskustan läpi lounais–koillis-suunnassa ei ole enää mahdollista ja joukkoliikenne on siirtynyt Isokadulta Saaristonkadulle sekä Torikadulle.

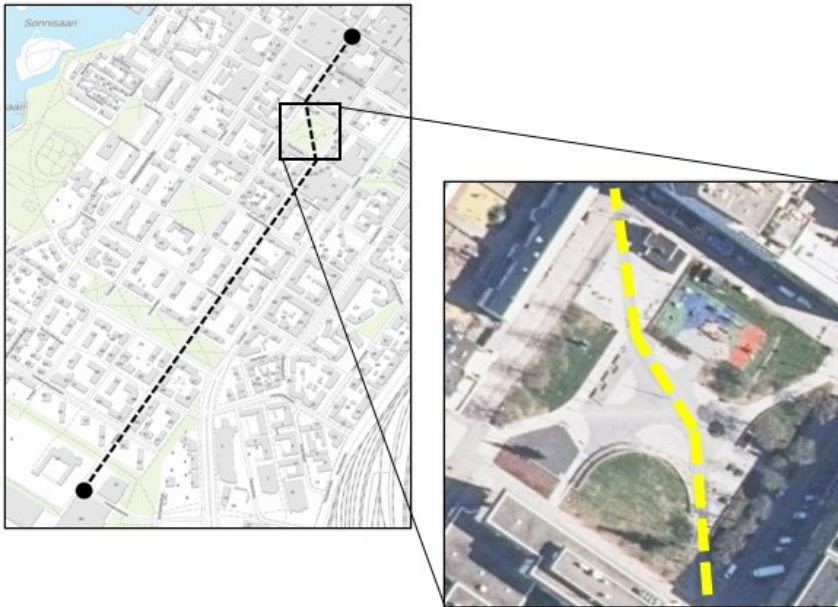
Mannerheimipuisto – Ydinkeskustan toiminnallinen puisto

Mannerheimipuisto sijaitsee Oulun keskustan ruutukaava-alueella ja se kattaa yhden korttelin kokoisen alueen. Puiston läheisyyteen sijoittuu runsaasti palveluita sekä ajoneuvon pysäköintimahdollisuuksia. Mannerheimipuiston peruskorjaus valmistui loppukesästä 2019, minkä myötä runsasta kasvillisuutta vähennettiin ja yleisilmettä avarrettiin. Mannerheimipuistossa katse kiinnittyy kasvillisuuden sijasta eri värejä ja muotoja sisältävään laajaan kiveysalueeseen, valaistukseen sekä mielenkiintoisiin yksityiskohtiin kuten kiveyksestä nouseviin valaistuihin vesisuihkuihin.

Puistoon on rakennettu peruskorjauksen yhteydessä yleisölle WC-tilat, katsomorakenne sekä pelipaikkoja (Oulun kaupunki). Puiston reunalla sijaitsee aidattu lasten leikkipuisto sekä jo pitkään paikalla toiminut grillikioski. Mannerheimipuisto tarjoaa loistavat puitteet erilaisille tapahtumille ja aktiviteeteille, ihmisten kohtaamisille, kävelyn lomassa pysähtymiselle sekä oleskelulle.

Puiston näkymiä rajaa enimmäkseen tiiviisti rakennetulle ympäristölle ominaiset korkeahkot kerrostalorakennukset. Puistoa ympäröivälle rakennuskannalle on ominaista eri vuosikymmenten arkkitehtoninen kerrostuneisuus sen vaihdellessa 1900-luvun alun matalasta puutalorakentamisesta

2020-luvun korkeaan ja moderniin kerrostalorakentamiseen. Mannerheimipuisto on esitetty kuvassa 8.



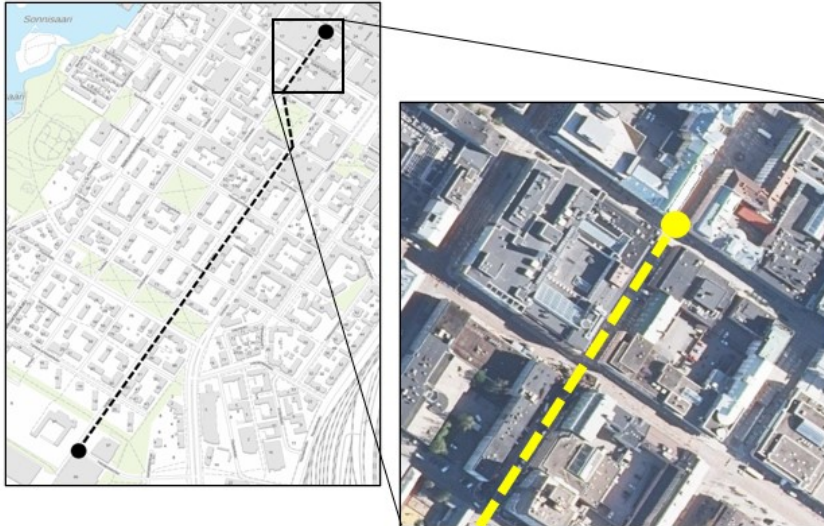
KUVA 8. Mannerheimipuisto (katso myös: Maanmittauslaitos)

Maastoliikennelain mukaisesti Mannerheimipuisto luokitellaan maastoksi, ellei kaavamääräyksissä toisin todeta. Maastossa ei ole sallittua liikkua, pysäyttää tai pysäköidä moottorikäyttöistä ajoneuvoa ilman maaomistajan lupaa. (Maastoliikennelaki HE 163/1995.) Mannerheimipuistossa saa kulkea myös pyörällä, sillä sitä ei ole erikseen liikennemerkein rajoitettu tai kielletty.

Rotuaarin kävelykatu – Ydinkeskustan selvä erottuminen katukuvassa

Rotuaarin kävelykatuosuus Kirkkokadulla on Oulun kaupallisten palveluiden ydinaluetta (kuva 9). Rotuaaria reunustavien rakennusten ikä vaihtelee reilusta sadasta vuodesta muutamaan vuoteen. Katutasolla sijaitsevien kivijalkaliikkeiden näyteikkunat hallitsevat ihmisen mittakaavaista kaupunkikuvaa.

Katutason päällyste koostuu lämmitetystä, avarasta kiveysalueesta, joka tarjoaa mahdollisuuksia ajanviettoon, sosiaalisiin kohtaamisiin sekä oleskeluun. Kävelykadun kadunkalusteet, kuten penkit, roska-astiat, istutusastiat ja valaisinlaitteet noudattavat yhtenäistä linjaa sekä muoto- että värimaailmaltaan.



KUVA 9. Rotuaarin kävelykatu (katso myös: Maanmittauslaitos)

Siirryttäessä Mannerheimipuistosta Rotuaarin kävelykadulle ajoneuvoliikenteelle sallittu Albertinkatu tulee ylittää. Risteysalueella on liikennevalo-ohjaus. Rotuaarin kävelykadun katkaisee vilkasliikenteinen Saaristokatu, joka toimii myös Oulun joukkoliikenteen pääkatuna. Ajouradan ylitys on liikennevalo-ohjattu.

Rotuaarin kävelykadulla liikutaan kävelijöiden ehdoilla, vaikka alueella saa liikkua myös pyöräillen. Huoltoliikenne on sallittu kävelykatualueella rajoitetusti arkipäivisin sekä lauantaisin klo 6:00–11:00 ja ajoneuvoliikenne kadun varrella oleviin kiinteistöihin on sallittu.

Rotuaarin kävelykadulla ei ole sallittua pysäköidä ajoneuvoa. Alueen ajoneuvoliikenteen pysäköintitarpeita palvelee Rotuaarin alla sijaitseva maanalainen pysäköintilaitos Kivisydän, josta nousee useampi hissiyhteys katutasolle. Oulun ydinkeskustan alueella sijaitsee myös muutama muu pysäköintilaitos. Lisäksi alueen läheisyydessä sijaitsee jonkin verran maksullisia kadunvarren pysäköintipaikkoja.

4.2 Tutkimusmenetelminä havainnointi ja vuorovaikutteinen työpaja

Heinäpästä Rotuaarille suuntautuvan reitin kävely-ympäristön sekä elementtien kehittämisideoiden laatimisen tueksi valittiin tutkimusmenetelmiksi katutilassa tapahtuva havainnointi sekä vuorovaikutteinen työpajatilaisuus. Työpajassa Oulun kaupungin liikenteen, maankäytön, ympäristön ja kunnossapidon asiantuntijat sekä elinkeinoelämän edustajat pohtivat yhdessä tarkasteltavan reitin kävely-ympäristön hyviä ominaisuuksia sekä parannuskohteita. Osallistujat esittivät myös kehittämisideoita reitin kävely-ympäristöön.

Havainnointi

Katutilaa havainnoitiin maalisi- ja huhtikuussa useampana päivänä sekä valoisaan että pimeään aikaan. Maaliskuussa tehdyt havainnot korostivat talvikunnossapidon merkitystä arvioitaessa kävelävyyden turvallisuutta sekä esteettömyyttä. Huhtikuussa tehtyjen havainnointien aikana lumi oli jo sulanut katutilasta, jolloin kävely-ympäristön yksityiskohdat olivat helpommin havaittavissa.

Työpajatilaisuus

Työpajan osallistujat valittiin Rambollin ohjausryhmän sekä Oulun kaupungin suositusten perusteella. Työpajaan lähetettiin kutsut 18 asiantuntijalle, joista suurin osa oli Oulun kaupungin organisaation kaupunkiympäristön, maankäytön, liikenteen, esteettömyyden sekä kunnossapidon asiantuntijoita. Tilaisuuteen haluttiin mukaan myös elinkeinoelämän edustajia, sillä kaupallisten palveluiden vetovoimaisuudella on merkittävä vaikutus kävelävyyteen ja toisin päin. Tilaisuuteen osallistuivat seuraavat henkilöt:

- Minna Koukkula, liikenneinsinööri, Oulun kaupunki
- Saija Räinen, liikennepäällikkö, Oulun kaupunki
- Miia Gullsten, suunnitteluhortonomi, Oulun kaupunki
- Merja Talvitie, hulevesi-insinööri, Oulun kaupunki
- Sari Palo, suunnitteluhortonomi, Oulun kaupunki
- Timo Oksa, työpäällikkö, Oulun Infra -liikelaitos
- Johanna Jylhä, maisema-arkkitehti, Oulun kaupunki
- Jere Klami, kaavoitusarkkitehti, Oulun kaupunki

- Jyrki Kemppainen, asiakkuuspäällikkö, BusinessOulu
- Leena Vuotovesi, toiminnanjohtaja, Oulun Liikekeskus ry
- Anne Herranen, ryhmäpäällikkö, Ramboll Finland Oy
- Reijo Vaarala, yksikön päällikkö, Ramboll Finland Oy
- Erkki Sarjanoja, projektipäällikkö, Ramboll Finland Oy
- Mari Laurila, harjoittelija, Ramboll Finland Oy.

Työpajaan ilmoittautuneille toimitettiin ennakkomateriaalia, johon sisällytettiin kävelyn ja käveltävyyden määritelmä sekä tekeillä olevan Väyläviraston Jalankulun suunnittelu -ohjeen (2022, 9, 24–25) mukainen listaus kävely-ympäristön elementeistä sekä kävely-ympäristön hyvistä ominaisuuksista. Ennakkomateriaalissa esitettiin myös karttakuva työpajan tarkastelun kohteena olevasta Heinäpäältä Rotuaarille suuntautuvasta kävelyreitistä. Ennakkomateriaali tarjosi osallistujille mahdollisuuden pohtia työpajassa käsiteltäviä aiheita ennen tilaisuutta, jotta työpajatilaisuudessa työskentely olisi mahdollisimman sujuvaa.

Työpajatilaisuus järjestettiin maaliskuussa 2022 etänä Teams-yhteyden kautta. Tarkasteltava kävelyreitti jaettiin neljään osa-alueeseen sen mukaan, minkälaista rakennettua ja liikenteellistä ympäristöä kukin alue edusti. Työpajan osallistujat jaettiin tilaisuudessa kolmeen ryhmään ja kahdelle ryhmälle annettiin yksi alue tarkasteltavaksi lukuun ottamatta yhtä ryhmää, joka sai tarkasteltavakseen kaksi aluetta. Osallistujat tarkastelivat alueensa kävely-ympäristöä valokuvien ja Mapillary katunäkymä -palvelun avulla käyttäen havaintojen kirjaamiseen selainpohjaista Mural-alustaa. Katutilan havainnoinnin tueksi Mural-alustalle liitetyt kuvat koostuivat valoisaan aikaan otetuista talvisista valokuvista sekä kesäisistä, StreetSmart-sovelluksesta koostetuista valokuvista, joten työpajassa ei havainnoitu pimeän ajan kävely-ympäristöä lukuun ottamatta Mannerheimipuistoa. Työpajatyöskentely keskittyi seuraavien kolmen kysymyksen äärelle:

1. Mitä hyviä ominaisuuksia kävely-ympäristöstä löytyy?
2. Mitä parannuskohteita kävely-ympäristöstä löytyy?
3. Mitä muutoksia kävely-ympäristöön voitaisiin tehdä, jotta se palvelisi paremmin käveltävyyttä?

Kunkin kysymyksen pohtimiseen annettiin aikaa 20 minuuttia. Tilaisuuden loppuksi kukin ryhmä esiteli työskentelynsä keskeisimmät tulokset.

5 TYÖPAJAN TULOKSET

Työpajan tulokset koostuvat osallistujien Mural-alustalle kommentoimista Heinäpästä Rotuaarille suuntautuvan kävelyreitit hyivistä ominaisuuksista sekä parannuskohteista. Työpajassa esitetyt kehittämisasiat on esitetty luvussa 6. Työpajassa keskustelu oli erittäin aktiivista ja osallistujat havaitsivat monipuolisesti tarkasteltavan reitin kävely-ympäristöä.

5.1 Kävely-ympäristön hyvät ominaisuudet

Työpajan osallistujien vastauksissa korostui kasvillisuuden, ympäröivien rakennusten, kävelyväylien, kalusteiden sekä näkymien merkitys tarkasteltavan reitin kävely-ympäristön houkuttelevina tekijöinä.

Kasvillisuutta kuvaavina ominaisuuksina nostettiin esille niiden kävely-ympäristöön tuoma elävyys sekä viihtyisyys. Tarkastelun kohteena olevan kävelyreitit eteläpäässä ihasteltiin vehreiden puistokäytävien tuomaa elävää näkymää kadulla liikkujille. Myös katutilaan avautuvien taloyhtiöiden vehreät pihat sekä pensasaidat koettiin viihtyisyyttä lisäävinä tekijöinä. (Kuva 10.)



KUVA 10. Kasvillisuus elävöittää ja tuo viihtyisyyttä kävely-ympäristöön (StreetSmart 2022)

Isokatu sijaitsee suhteellisen tiiviisti rakennetulla alueella, jossa katunäkymää hallitsee katua peittävä päällyste sekä ympäröivät rakennukset. Isokadulla sijaitsee kuitenkin paikoin jalkakäytävää ajoradasta erottava nurmipäällysteinen erotusalue, joka koostuu nurmikon lisäksi suurehkoista puista (kuva 11). Vihreää erotusaluetta pidettiin viihtyisyyttä lisäävänä tekijänä sekä sen merkitystä hulevesiä ja liikenteen melua imevänä elementtinä haluttiin korostaa.



KUVA 11. Isokadun nurmipäällysteiset erotusalueet suurine puineen (StreetSmart 2022)

Rotuaarin kävelykadulla sijaitsevia Cor-Ten-teräksestä valmistettuja suurehkoja istutuslaatikoita pidettiin onnistuneina, Oulun kävelykadulle soveltuvina elementteinä (kuva 12).



KUVA 12. Kävelykatu Rotuaarin istutuslaatikot (StreetSmart 2022)

Elävyyttä ja viihtyisyyttä lisäävän kasvillisuuden lisäksi katua ympäröivien rakennusten julkisivuilla esitettiin olevan merkitystä hyvän kävely-ympäristön muodostumisessa. Kiinnostava, vaihteleva, ilmeikäs, ilahduttava sekä näyttävä -termit nousivat esille osallistujien kuvatessa rakennusten luomia mielikuvia.

Isokadun katukuvassa pilkahtavia punatiilisiä rakennuksia pidettiin miellyttävinä väripilkkuna muutoin niin harmaan ja värittömän rakennuskannan valtaamassa ympäristössä (kuva 13). Tarkka-ampujankadun ja Isokadun kulmaukseen viistottain sijoitetut kerrostalot koettiin myös vaikuttavan positiivisesti kävely-ympäristön ilmeeseen.



KUVA 13. Isokadun punaiset kerrostalot tuovat elävyyttä katunäkymään (Streetsmart 2022)

Kävelykatu Rotuaarin ja Albertinkadun kulmaukseen vuonna 2020 rakennettu korkea Marskinpuiston asuinkerrostalon kerrottiin olevan näyttävä ja mielenkiintoinen lisä kävely-ympäristöön. Lisäksi kävelykatua reunustavien rakennusten sisäänvetojen muodostamien katosten esitettiin toimivan hyvinä sateensuojina. (Kuva 14.) Myös rakennusten eri aikakausien kerroksellisuus, muodot sekä julkisivujen yksityiskohtat, kuten pylvääät ja valoa läpäisevät lasiseinämät, nostettiin esille mielenkiintoa herättävinä yksityiskohtina.



KUVA 14. As Oy Oulun Marskinpuiston kerrostalo on näyttävä kokonaisuus Oulun keskustan katukuvassa. Rakennuksen muodostama katos toimii myös hyvänä sateensuojana

Työpajan osallistajat korostivat Isokadun jalkakäytävän olevan selkeä ja johdonmukainen reitti keskustaan. Suoraviivaisen jalkakäytävän lisäksi osallistajat esittivät jalkakäytävällä olevan hyvin tilaa, mikäli se olisi vain jalankulkijoiden käytössä. Isokadulla sekä koko Oulun keskustan alueella

pyöräilijät liikkuvat usein jalkakäytävillä ajoradan sijasta, mikä vie kävelijöiltä tilaa sekä aiheuttaa turvattomuuden tunnetta. Peltokadun ylityksen jälkeen jalkakäytävä hieman levenee, minkä osallistajat nostivat esille mukavuutta lisäävänä tekijänä. Isokadun jalkakäytävä on esitetty kuvassa 15.



KUVA 15. Isokadun jalkakäytävillä on hyvin tilaa kävelijöille

Esteettömyyden koettiin olevan kohtuullisella tasolla Isokadun jalkakäytävillä. Puistokadun suoja-tien ylityksen koettiin olevan turvallista liikennevalojen ansiosta, vaikka kadun ylitysmatka onkin pitkä. Yleisesti Isokadulla sijaitsevien suojateiden ylitysten koettiin olevan toimivia sekä selkeitä. Rotuaarin kävelykatua kuvattiin miellyttäväksi monella tavalla. Muun muassa lämmitetty kävelykatu, joka on myös sula talviaikana, kävelykadun mittakaava sekä esteettömyyteen panostaminen näkövammaisille tarkoitetuilla taktiiliraidoilla tekevät kävelykadusta laadukkaan kokonaisuuden (kuva 16). Mannerheimipuistossa kiitosta sai onnistuneiden materiaalien lisäksi sen tarjoama riittävä tila sekä kävellen että pyörällä liikkumiseen.



KUVA 16. Rotuaarin kävelykadun lämmitetty kiveysalue sekä näkövammaisia palvelevat taktiililaatat

Työpajan osallistajat kiinnittivät huomiota myös kävelyn lomassa tapahtuvaan levähtämisen sekä oleskelun mahdollisuuksiin. Isokadun Technopolis-rakennuksen edustalla sijaitsevat selkänöjälliset penkit nostettiin hyviksi elementeiksi, jotka mahdollistavat kävelyn lomassa tapahtuvan levähtämisen sekä oleskelun.

Mannerheimipuiston hyvinä ominaisuuksina pidettiin monipuolisuutta sekä houkuttelevuutta, missä oleskelulle, leikille ja erilaisille aktiviteeteille on rakennettu hyvät puitteet. Osallistajat korostivat erityisesti leikkipuiston, esiintymislavan sekä istuskeluun soveltuvan kaarevan muurin tärkeyttä aktiivisen sekä houkuttelevan kävely-ympäristön muodostumisessa. Mannerheimipuisto on esitetty kuvassa 17.



KUVA 17. Mannerheimipuisto tarjoaa hyvät puitteet levähtämiseen, oleskeluun, leikkiin, aktiviteetteihin sekä erilaisten tapahtumien järjestämiseen (Ramboll)

Elämyksellisyys korostuu työpajan osallistujien kuvaillessa etenkin Mannerheimipuiston suihkulähteiden sekä koko puiston valaistusta. Valaistus eri väreineen on suunniteltu muuntautumaan eri vuodenaikojen sekä tapahtumien mukaan ja valaistus toimiikin yksinään yhtenä puiston taide-elementeistä (Ramboll). Mannerheimipuiston iltavalaistus on esitetty kuvassa 18.



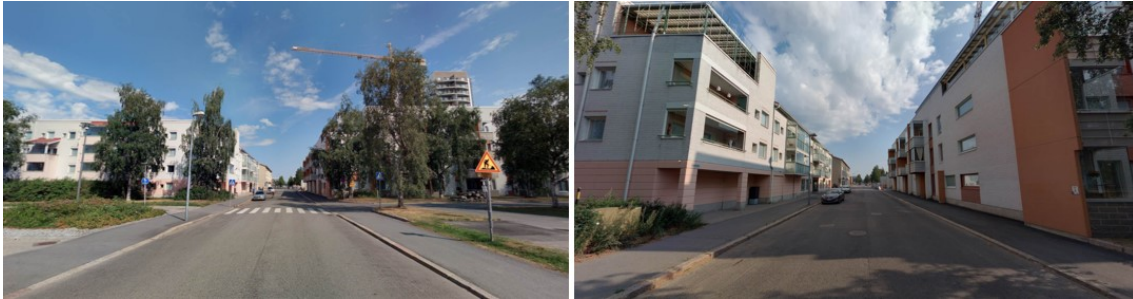
KUVA 18. Mannerheimipuiston valaistus on suunniteltu muuntautumaan eri vuodenaikojen ja tapahtumien mukaan (Ramboll)

Osallistajat kuvailivat tarkasteltavalla reitillä kävelijöille avautuvia kaupunkinäkymiä muun muassa monipuolisiksi, miellyttäviksi, eläväisiksi, kauniiksi sekä mielenkiintoisiksi. Osallistujien kuvatessa Mannerheimipuistoa esille nousivat monipuoliset näkymät, joita puisto tarjoaa puistossa oleskelevalle tai sen läpi kulkevalle. Osallistajat kertoivat myös puistossa avautuvien näkymien tuovan vaihtelua koko tarkasteltavan kävelyreitit ympäristöön.

Mannerheimipuistosta kävelykatu Rotuaarille saavuttaessa esille nostettiin Rotuaarin ”urbaani tunnelma”, jossa kävelijälle avautuu katutilan sekä ympäröivien rakennusten mittakaavan luoma miellyttävä näkymä. Vuodenaikojen näkyminen Rotuaarin katukuvassa nähtiin hyvänä asiana.

Isokadun jalkakäytävällä kävelijälle avautuvat miellyttävät näkymät liittyivät suurilta osin viherympäristön sekä rakennusten tarjoamiin näkymiin, joita kuvailtiin eläviksi, monipuolisiksi sekä kauniiksi. Osallistujia miellytti erityisesti Rommakkokadun kohdan ”aukiomaisuus”, missä rakennukset sijoittuvat kauemmas aivan jalkakäytävän reunasta. Toisaalta heti Rommakkokadun jälkeen tiiviisti

jalkakäytävää reunustavat rakennukset koettiin miellyttävänä ”citynäkömäänsä” ansiosta. Lisäksi taloyhtiöiden pihaliittymistä avautuvat sisäpihojen näkymät nostettiin mielenkiintoa herättäviksi tejiöiksi. Isokadun vaihtelevat katunäkymät on esitetty kuvassa 19.



KUVA 19. Isokadun eteläpäässä vaihtelevat puistomaiset ja tiiviisti rakennetut näkymät (Street Smart 2022)

Työpajassa ilmi tulleet Heinäpästä Rotuaarille suuntautuvan kävelyreititn hyvät ominaisuudet on koostettu kuvaan 20. Kuvaan on lisätty osallistujien kirjoittamat kommentit kohdistettuna karttakuvaan.

"Marskinpuiston uudehko rakennus liiketiloineen on näyttävä lisä katukuvassa"
 "Muutos kävelykaduksi on hyvä"
 "Näkövammaisille taktiiliraidat ja runkolukittavat pyörätelineet"
 "Lisää kävelypainotteisuutta"
 "Miellyttävä katutilan ja rakennusten mittakaava. Urbaani tunnelma"
 "Kävelykatu on sula myös talvella"
 "Katualueen varren rakennusten sisäänvedot ja ulokkeet tarjoavat sateensuojaa"
 "Kävelykatualueella esteettömyys on hyvällä tasolla"

"Onnistuneet istutusasiat koko kävelykatuosuudella"
 "Kävelykatua ei ole katettu"
 → Vuodenajat tulevat esille"

"Tila houkuttelee oleskelemaan"
 "Paljon aktiviteetteja"
 "Onnistuneet materiaalit: rakennettua, vihreätä"
 "Hyvät tilat liikkuu jalan ja pyörällä"
 "Monipuolista katseltavaa ohikulkijalle. Kokonaisuutena vaihtelua keskustan kävelyreitille"
 "Valaistus väreineen sekä suihkulähteet tekevät puistoalueesta elämyksellisen"
 "Kaareva penkki ja esiintymislava tuovat monipuolisuutta oleskeluun ja toimintoihin"

"Kadun molemmin puolin sijaitsevat puut"
 "Selkeät kulkuväylät"
 "Pensaat ja istutuslaatikot"
 "Penkit istutuslaatikoiden kyljessä"

"Rakennuksen pylvää tuo vaihtelua maisemaan"
 "Punainen tiilitalo muotoineen sekä rakennusten erikautisuus ilahduttaa"
 "Valaistuna arkadi ja sen näyteikkunat voivat olla kivoja"

"Välitön vehreys"
 "Kaunis ja mielenkiintoinen"
 "Viheralueet ottavat vastaan hulevesiä ja syövät liikennemelua"

"Viheralue luo viihtyisyyttä"

"Tarkka-ampujankadun vehreys"
 "Talojen sijoittelu viistottain luo kiinnostavuutta ja vaikuttaa ilmeeseen positiivisesti"
 "Talojen vehreät pihat"
 "Punatiilliset rakennukset tuovat väriä ympäristöön"

"Vilkas katuosuus, jossa toimiva suoja tie tien ylitykseen"
 "Matalat pensasaidat elävöittävät"
 "Suoja tiesaareke jäsentää ajorataa"
 "Vehreä jk+pp avautuu katuäkymään"

"Risteävä pyörätie "katkaisee" muuten pitkää suoraa"
 "Aukiomaisuus"
 "Puusto sekä pienimuoisemmat pensasistutukset luovat viihtyisyyttä"

"Citynäkömää, jossa kerrostalojen pihaliittymä jalkakäytävälle"
 "Pihaliittymistä avautuvat taloyhtiöiden pihat luovat mielenkiintoisia näkymiä jalankulkijoille"

"Kiva leikkipuisto kaupungissa"

"Puisto näkyy jo ja läpikulku toimii"
 "Kadun ylitykset ja suoja tie toimivat ja ovat selkeät: alueella paljon palveluja"

"Puut"
 "Punatiillinen rakennus tuo vaihtelevuutta muuten harmaaseen rakennuskantaan"
 "Monipuolinen ja eläväinen"

"Taloxyhtiön pensasaita kiva ja tuo vehreyttä ympäristöön"
 "Molemmin puolin katua selkeä kävelyalue"

"Selkeä alue"

"Uuden tornitalon julkisivussa olevat lasiset seinämät tuovat valoa katualueelle. Liittymä taloyhtiön parkkipaikoille mahdollistaa näkymän sisäpihalle, joka luo kiinnostavuutta"
 "Liikennevalot mahdollistavat turvallisen tienylityksen, vaikka kyseessä pitkä suoja tie"

KUVA 20. Heinäpästä Rotuaarille suuntautuvan kävelyreitit hyvät ominaisuudet (katso myös: Maanmittauslaitos)

5.2 Kävely-ympäristön parannuskohteet

Heinäpäästä Rotuaarille suuntautuvan kävelyreitit parannuskohteiksi nousivat esiin erityisesti ajoneuvoliikenteeseen sekä pysäköintiin liittyvät tekijät. Myös katua ympäröivät rakennukset, tien ylitysjärjestelyt, kasvillisuus, talvikunnossapito, levähdyspaikkojen puuttuminen sekä kaupunkinäkyvät saivat osakseen kritiikkiä.

Työpajan osallistujat korostivat kasvillisuuden roolia osana viihtyisää kävely-ympäristöä, mutta heidän mielestään myös niiden hoitamattomuus luo herkästi ympäristöstä epäviihtyisän vaikutelman. Esimerkiksi Isokadun erotusalueiden kuluneet nurmikot (kuva 21) sekä reunakivet koettiin epäviihtyisiksi, mitkä eivät hoitamattomuutensa ja kulumisensa vuoksi luo mielikuvaa miellyttävästä kävely-ympäristöstä.



KUVA 21. Kuluneet nurmipintaiset erotusalueet Isokadulla (StreetSmart 2022)

Osa Isokadun varrella sijaitsevista rakennuksista kuvailtiin tylsiksi 1960- ja 1970-luvuille ominaisen betonielementtiarkkitehtuurinsa vuoksi. Tiivis rakentaminen on lisännyt tuulisuutta katualueella, joka koettiin epämiellyttävänä ilmiönä. Myös rakennusten arkadeihin kiinnitettiin huomiota. Isokadun ja Heinätorinkadun kulmauksessa sijaitsevan kerrostalon arkadin esitettiin olevan pimeä myös päivällä, mikä voi aiheuttaa ohikulkeville turvattomuuden tunnetta. Lisäksi Technopolis-rakennuksen arkadin koettiin olevan turvaton, sillä sen kerrottiin vetävän puoleensa usein päihtyneitä ihmisiä sekä levottomuuksia. Rotuaarin kävelykadulla Isokadun ja Kauppurienkadun kulmauksessa sijaitsevan arkadin sanottiin olevan epäviihtyisä sotkevien pulujen ansiosta. (Kuva 22.)



KUVA 22. Oulun keskustan hämärät ja epäviihtyisät arkadikäytävät (StreetSmart 2022)

Isokadun jalkakäytävillä kerrottiin olevan yleisesti hyvin tilaa kävelyyn lukuun ottamatta Tarkka-ampujankadun ja Rommakkokadun välistä jalkakäytävää, jonka esitettiin olevan ahdas. Isokadun jalkakäytävillä liikkuvat myös pyöräilijät, joiden koettiin vievän tilaa kävelijöiltä.

Isokadun ja Sepänkadun risteyksessä suojatien kohdalla on jo pitkään ollut paikkaamaton kiveysalue. Osallistujien mielestä väliaikainen asfalttipäällyste vaikuttaa heikentävästi kaupunkiympäristön laatuun. (Kuva 23.) Rotuaarin kävelykadulla Saaristonkadun ylittävään suojatiehen kiinnitettiin myös huomiota. Suojatie ei erotu rakenteellisesti selvästi muusta kävelykadusta muun muassa suojatien merkintöjen heikon näkyvyyden vuoksi.



KUVA 23. Isokadun paikkaamaton kiveysalue (StreetSmart 2022)

Levähdyspaikkojen, kuten penkkien puuttuminen Isokadun varrelta koettiin käveltävyyttä heikentävänä tekijänä. Heinätorinkadun ja Sepänskadun välisellä jalkakäytävällä sijaitsee selkänojallisia penkkejä, mutta talviaikaan niitä ei ollut puhdistettu lumesta. Työpajan osallistujat korostivat, että myös talvella penkit olisi syytä pitää lumettomina, jotta ne voisivat tarvittaessa toimia liikkumis- ja toimimisesteisten lisäksi ikääntyvien levähdyspaikkoina.

Talvikunnossapidon osalta Isokadulla lumenlajityksen muodostamat korkeat kasat koettiin epävihtyisinä tiiviissä kaupunkiympäristössä (kuva 24). Osallistujat korostivat korkeiden lumikasojen muodostavan näkemäesteitä liittymien kohdalle sekä vievän tilaa jalkakäytäviltä.



KUVA 24. Isokadun korkeat lumikasat

Isokadulla kävelijälle avautuvaa autovaltaista katunäkymää kuvattiin epävihtyiseksi. Harjapuiston tien rakentaminen on lisännyt Isokadun ja Kempeleentien välistä läpiajoliikennettä. Runsaan ajoneuvoliikenteen kerrottiin heikentävän kävelyn houkuttelevuutta. Myös kadunvarren runsas ajoneuvopysäköinti, varsinkin kadun molemmin puolin pysäköidyt ajoneuvot sekä pysäköinnin jäsenetelemättömyys koettiin Isokadulla käveltävyyttä heikentävinä tekijöinä (kuva 25).



KUVA 25. Molemmin puolin ajorataa pysäköidyt ajoneuvot Isokadulla

Ongelmallisena pidettiin jakeluliikenteen pysäköimistä Isokadun jalkakäytävälle, mikä heikentää kävelijöiden liikenteellistä sekä koettua turvallisuutta (kuva 26). Osallistajat kertoivat myös ruokälähetien sekä huolto- ja jakeluliikenteen pysäköinnin tuovan haasteita Rotuaarin kävelykadulle.



KUVA 26. Jakeluauto Isokadun jalkakäytävällä

Osallistajat esittivät Isokadun autovaltaisuuden heikentävän kadulla kävelevien mielikuvaa viihtyisästä ympäristöstä, mutta myös Harjapuistontien kohdalla katualueen ”kenttämaisuus” sekä jäsentelemättömyys koettiin epäviihtyisinä (kuva 27). Lisäksi Kyösti Kallion puiston ja Peltokadun välinen katuosuus ei kutsu viihtymään kulahtaneen ja tylsän ympäristönsä vuoksi. Isokadun osuudella kritiikkiä sai osakseen myös se, ettei lasten näkökulmaa ollut otettu huomioon kadun toiminnoissa.



KUVA 27. Isokadun kenttämäisyys Harjapuistontien kohdalla

Työpajassa ilmi tulleet Heinäpäätä Rotuaarille suuntautuvan kävelyreitit parannuskohteet on koostettu kuvaan 28. Kuvaan on lisätty osallistujien kirjoittamat kommentit kohdistettuna karttakuvaan.



KUVA 28. Heinäpäästä Rotuaarille suuntautuvan kävelyreitit parannuskohteet (katso myös: Maanmittauslaitos)

6 HEINÄPÄÄSTÄ ROTUAARILLE SUUNTAUTUVAN KÄVELYREITIN KEHITTÄMISIDEAT

Heinäpästä Rotuaarille suuntautuvan kävelyreitit kehittämisideat pohjautuvat työpajassa esitettyihin ideoihin sekä opinnäytetyön tekijän tekemiin havaintoihin reitin kävely-ympäristöstä. Työpajassa kehittämisideat kohdistuivat monipuolisesti reitin kävely-ympäristön elementteihin, kuten muun muassa kasvillisuuteen, tien ylitysjärjestelyihin, varusteisiin sekä mukavuutta, viihtyisyyttä, kiinnostavuutta, turvallisuutta ja esteettömyyttä tukeviin ratkaisuihin. Osallistujien kehittämisideoissa korostuivat kävely-ympäristön viihtyisyyden lisäämiseen liittyvät tekijät, kuten kasvillisuuden sekä oleskelupaikkojen lisääminen. Myös kadunvarsipysäköintiin, kaupunkilogistiikkaan sekä pyöräpysäköintiin kaivattiin muutosta.

Isokadulle kohdistuvissa kehittämisideoissa korostuivat viihtyisyyden lisääminen kasvillisuuden avulla, levähdyspaikkojen lisääminen sekä ajoneuvopysäköinnin jäsentely. Mannerheimipuistoa toivottiin hyödynnettävän paremmin erilaisten tapahtumien pitopaikkana ja puistoon ideoituinkin erilaisia toimintoja sekä aktiviteetteja elävöittämään kaupunkikuvaa. Osallistujien mielestä kivijalkaliikkeen toimintojen levittäytyminen Rotuaarin kävelykatualueelle elävöittäisi katutilaa. Myös kasvillisuutta ja taidetta esitettiin lisättävän kävelykatualueelle.

Työpajan osallistajat toivoivat Isokadun osalta toimenpiteitä, joilla selkeytettäisiin pyöräilijöiden paikkaa katutilassa. Isokadun nykyinen tilankäyttö on tehotonta ajoneuvoliikenteelle varatun leveän ajoradan vuoksi. Jakamalla katutila tehokkaammin eri kulkutapojen välille esimerkiksi 2-1-tien periaatteiden mukaisesti parannettaisiin jalankulun sekä pyöräliikenteen olosuhteita, mutta mahdollistettaisiin myös ajoneuvoliikenteen säilyminen. Nykytilassaan Isokadulla kävelijälle avautuvat näkymät koostuvat pysäköidyistä ajoneuvoista, jalkakäytävää rajaavista rakennuksista sekä jalkakäytävää peittävästä asfalttipäällysteestä.

2-1-tie

2-1-tiellä tarkoitetaan liikennejärjestelyä, jossa normaalia kapeamman ajoradan molemmille reunoille on toteutettu yleensä värillistä pinnoitetta käyttäen pyöräkaistat. Ajoradan reunoille ei merkitä

reunaviivoja ja ajoneuvojen kohdatessa hyödynnetään pyöräkaistoja. Jalankulkijoiden käyttöön on osoitettu erillinen jalkakäytävä. (Väylävirasto 2020, 69, liite 2.) 2-1-tie on havainnoinut kuvassa 29.

Pyöräkaistalla tarkoitetaan pyöräilijöiden käyttöön tarkoitettua, ajoradan reunaan sijoitettua ja tie-merkinnöin osoitettua tien pituussuuntaista osaa. Pyöräkaista on yleensä merkitty ajoradan oikeaan reunaan ja se on yksisuuntainen. (Väylävirasto 2020, 64.)



KUVA 29. Ajokaistaviivoilla toteutettu 2-1-tie (Väylävirasto 2020, 69)

Isokadun muuttaminen 2-1-tieksi välillä Puistokatu–Nummikatu parantaisi pyöräliikenteen asemaa ja sujuvuutta, mutta erityisesti se vaikuttaisi kävelijöiden mukavuuteen, viihtyisyyteen, turvallisuuteen sekä esteettömyyteen. Kadun muuttaminen 2-1-tieksi mahdollistaisi kaksisuuntaisen ajoneuvoliikenteen sekä kadun varren pysäköintipaikkojen säilymisen. Lisäksi 2-1-tien toteuttaminen Puistokadun ja Nummikadun väliselle osuudelle tehostaisi kadun tilankäyttöä nykytilaan verrattuna ja jalkakäytäviltä vapautuisi enemmän tilaa kävelijöiden käyttöön pyöräliikenteen käyttäessä pyöräkaistoja.

Parhaiten 2-1-tie sopisi Isokadulle Puistokadun ja Nummikadun väliselle osuudelle, sillä kadun osuus palvelee pääosin tonteille ajoa sekä kadunvarsipysäköintiä ja ajoneuvoliikenne on täten vähäisempää. Kohtuullisen runsas ajoneuvoliikenne Isokadulla Harjapuiستontien ja Puistokadun sekä Nummikadun ja Saaristonkadun välisellä osuudella rajoittaa 2-1-tien toteuttamista. Lisäksi kadunvarren pysäköinti tulisi poistaa Tarkka-ampujankadun ja Puistokadun väliseltä osuudelta sekä Nummikadun ja Sepänkadun välisen osuuden länsipuolelta.

2-1-tien toteuttaminen Isokadulle Puistokadun ja Nummikadun välille ei aiheuttaisi suuria rakennuskustannuksia. Uutta väylää ei tarvitsisi rakentaa, pelkästään pyöräkaistoille tarkoitettulta alueelta tulisi poistaa noppakiveys ja korvata alue värillisellä asfalttipäällysteellä. Uusi liikennejärjestely ei myöskään aiheuttaisi lisätyötä kadun kunnossapidolle. 2-1-tien sijoittuminen Isokadulle on esitetty kuvassa 30.



KUVA 30. 2-1-tien sijoittuminen Isokadulle (katso myös: Maanmittauslaitos)

Pysäköinti

Pysäköinnin osalta työpajan osallistajat ehdottivat Isokadulle Tarkka-ampujankadun ja Puistokadun välille ajoneuvojen vuoropysäköintiä. Osallistujien mukaan vuoropysäköinti helpottaisi Isokadun ajoradan sekä jalkakäytävien talvikunnossapitoa. Isokadun eteläpään toivottiin myös sekä pysäköinnin että liikennemuotojen parempaa jäsentelyä.

Järjestämällä vuoropysäköinti Isokadulle Tarkka-ampujankadun ja Rommakkokadun väliselle osuudelle kadun kunnossapito helpottuisi, mutta se vähentäisi myös katutilan autovaltaista

näkymää, mikä parantaisi kävelijöiden mukavuutta ja viihtyisyyttä. Toisaalta vuoropysäköinti voi lisätä alueen läpikulkuliikennettä ajoradan levenemisen vuoksi.

Rotuaarin kävelykadulla polkupyöriä pysäköidään hajautetusti penkkien sekä arkadikäytävien yhteyteen, vaikka niihin ei ole tarkoitettu pyöriä pysäköitävän (kuva 31). Työpajan osallistujat ehdottivat laadukkaan pyöräpysäköinnin järjestämistä Oulun keskustassa sijaitsevien pysäköintilaitosten yhteyteen. Rotuaarin kävelykadulle on sijoitettu runkolukittavia pyörätelineitä, jotka palvelevat lyhytaikaisen pyöräpysäköinnin tarvetta. Pysäköintilaitoksiin toteutettu valvottu pyöräpysäköinti palvelisi pidempiaikaista pyöräpysäköintitarvetta, mikä ehkäisisi myös pyöriin kohdistuvaa ilkivaltaa sekä varkauksia. Pyöräpysäköinnin järjestäminen pysäköintilaitoksiin voisi vapauttaa tilaa kävelykatualueelle sijoitetuilta polkupyörätelineiltä, mikä voisi ehkäistä hajautettua pyöräpysäköintiä. Laadukkaasti järjestetty pyöräpysäköinti lisää pyöräilyn arvostusta ja houkuttelevuutta sekä parantaa Rotuaarin kävelykatualueella liikkuvien viihtyisyyttä.

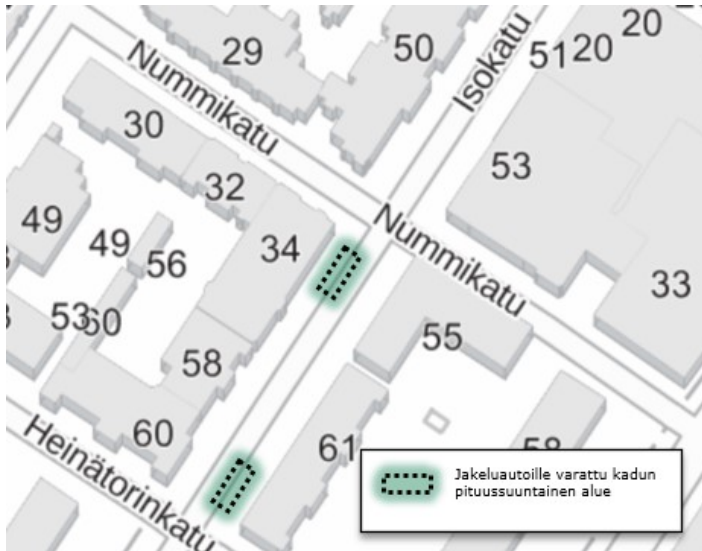


KUVA 31. Arkadikäytävien yhteyteen pysäköidyt polkupyörät Rotuaarin kävelykadulla

Huolto- ja jakeluliikenne

Isokadulta tulisi varata tilaa huolto- ja jakeluliikenteen pysäköinnille, jotta jalkakäytävät pysyisivät vain jalankulkijoiden käytössä. Jakeluliikenteen autoille tarkoitetut pysäköintiruudut sijoitettaisiin Heinätorinkadun ja Nummikadun väliselle osuudelle, sillä kyseisellä kadun osuudella sijaitsee kivi- ja jalkaliikkeitä, eivätkä nykyiset vinopysäköintipaikat palvele pitkien ajoneuvojen pysäköintitarpeita. Jakeluliikenteen autoille varattaisiin kadun pituussuuntainen, noin 10 metrin pituinen alue Isokadun molemmin puolin Heinätorinkadun ja Nummikadun väliltä. Jakeluliikenteen autoille tarkoitettu pysäköintialue osoitettaisiin liikennemerkkein sekä pysäköintiruudun maalaamisella.

Järjestämällä jakeluliikenteen autoille pysäköintiruudut jo olemassa olevilta vinopysäköintipaikoilta parannettaisiin kävelijöiden olosuhteita. Jakeluliikenteen kävelijöille aiheuttama estevaikutus poistuisi jalkakäytäviltä ja kävelijöiden esteettömyys, liikenteellinen turvallisuus sekä liikenneympäristön viihtyisyys paranisi, mikä lisäisi kävelyn houkuttelevuutta. Jakeluautojen pysäköintiruutujen sijainti Isokadulla on havainnoitu kuvassa 32.



KUVA 32. Jakeluautoille osoitettujen pysäköintiruutujen sijainti Isokadulla (katso myös: Maanmittauslaitos)

Työpajan osallistajat toivoivat Rotuaarin osalta kaupunkilogistiikan eli muun muassa huolto- ja jakeluautojen liikkumisen ja pysäköinnin haasteiden ratkaisemista. Rotuaarin kävelykatuosuudella huolto- ja jakeluliikenne on liikennemerkkien mukaan sallittu klo 6:00–11:00 välisenä aikana. Rajoituksesta huolimatta kävelykatualueella on pysäköitynä ajoneuvoja klo 11:00 jälkeenkin, mikä vaikuttaa heikentävästi kävelijöiden mukavuuteen, viihtyisyyteen sekä turvallisuuteen.

Rotuaarin kävelykadun alapuolella, Kivisydän-pysäköintilaitoksessa sijaitsevat huoltoyhteydet Pallas-korttelille sekä kauppakeskus Valkealle, joiden huoltoliikenne on toiminnassa. Lisäksi huoltotilat on louhittu Anttilan sekä Hammarin kortteleiden alle, mutta niiden rakentaminen sekä käyttöön ottaminen ovat riippuvaisia kortteleiden maanpäällisestä rakentamisesta sekä kiinteistöjen tarpeista. (Sankala 2016; Ervasti 2021.)

Tien ylitysjärjestelyt

Työpajan osallistajat toivoivat Isokadulle Rommakkokadun kohdalla olevalle suojatielle lisää valaistusta tai rakenteellisia ratkaisuja, joiden avulla suojatie ja sitä ylittävät kävelijät erottuisivat Isokadulla liikkuville ajoneuvoille paremmin. Isokadulla Tarkka-ampujankadun ja Puistokadun välisellä osuudella ajoneuvoliikenne on vilkasta ja Isokadun ylittävä suojatie ei ole liikennevalo-ohjattu. Suojatien läheisyydessä sijaitsee myös vanhusten palvelutalo. Kävelijöiden turvallisuuden parantamiseksi suojatielle voitaisiin rakentaa ajoneuvonopeuksia rajoittava hidaste, jonka voisi toteuttaa suojatien korotuksella.

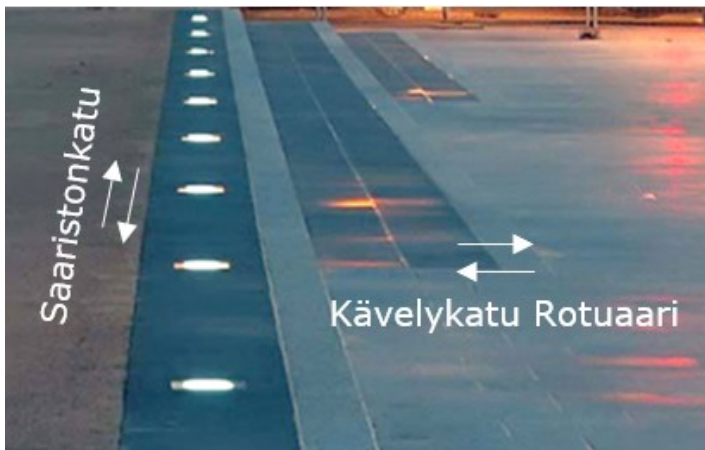
Rotuaarin kävelykatu ei ole yhtenäinen Kirkkokadulla, sillä joukko- ja henkilöajoneuvoliikenteelle tarkoitettu Saaristonkatu tulee ylittää. Saaristonkadun ylittävä suojatie on leveä ja kävelijöille tarkoitettut liikennevalot on sijoitettu liian etäälle toisistaan, mikä heikentää niiden havaittavuutta näyteikkunoiden sekä mainoskylttien valtaamassa ympäristössä. Lisäksi työpajan osallistujien tekemien havaintojen mukaan suojatiemerkinnot eivät erotu kadun pinnasta selkeästi. Saaristonkadun ylittävä suojatie on esitetty kuvassa 33.



KUVA 33. Saaristonkadun ylittävä suojatie Rotuaarin kävelykadulla

Suojatien havaittavuutta voisi parantaa esimerkiksi erilaisin rakenteellisin ratkaisuin tai valaistuksen avulla. Kävelykadun puolelle, koko suojatien levyiselle osuudelle voitaisiin asentaa katutasoon upotettavat led-valaisimet. Katutasoon upotettavat valaisimet parantaisivat Saaristonkadun ylityksen luoman estevaikutuksen havaittavuutta sekä muodostaisivat kävelykadulle mielenkiintoisen yksityiskohdan.

Upotettavien led-valaisimien osalta tulisi pohtia tarkkaan niiden kestävyys ilkvallan sekä ylittävien ajoneuvojen osalta. Valaisimet eivät myöskään saisi aiheuttaa häiriövaloa kävelykadulla liikkuville. Toisena vaihtoehtona olisi asentaa valot ajoradalle suojatien pituussuuntaan jokaisen suojatieviivan päätyihin sekä keskelle, mutta ongelmaksi voi muodostua niiden kestävyys talviolosuhteissa. Kävelykadun tasoon upotettavat led-valaisimet on esitetty kuvassa 34.



KUVA 34. Kävelykadun tasoon upotettavat led-valaisimet (Leled Lightning Co., Ltd)

Työpajan osallistajat kiinnittivät huomiota myös suojateiden ylitysmatkoihin, joiden koettiin olevan monessa paikassa liian pitkiä. Suojatien ylitysmatka on pitkä esimerkiksi Isokadulla Puistokadun ylittävällä osuudella, mutta jalankulkijoiden kiinteä vihreä valo sekä vihreän valon jälkeinen suoja-aika on pitkä, mikä parantaa jalankulkijoiden turvallisuutta. Keskisaarekkeen rakentaminen Puistokadun ylittävälle osuudelle parantaisi jalankulkijoiden turvallisuutta, mutta sen rakentaminen vähentäisi Puistokadun kaistamäärää.

Päällyste

Kirkkokadun peruskorjaus Sepänkadun ja Heinätorinkadun välisellä osuudella valmistui syksyllä 2019, jossa uusittiin muun muassa kadun pintarakenteet (Virranniemi 2019). Peruskorjauksen yhteydessä jalkakäytävälle asennettiin muun muassa ajoradan viereen reunatuellinen erotusalue sekä suojateiden kohdalle valkoisista betonikivistä ladottu varoitusalue, jotka täyttävät esteettömyysvaatimukset. Kadun ilmettä on kohotettu lisäämällä alueelle runsaasti harmaita sekä punaisia graniittisia noppakiviä. Samaa ilmettä pienin muutoksin voitaisiin käyttää päällysteen osalta myös Isokadulla. Kirkkokadun kiveysalueet on esitetty kuvassa 35.



KUVA 35. Kirkkokadun kiveysalueet Sepänkadun ja Heinätorinkadun välisellä katuosuudella

Isokadun jalkakäytävien ajoradan puoleiseen reunaan asennettava jalkakäytävän pituussuuntainen, graniittisin noppakivin ladottu reunatuellinen erotusalue toimisi näkövammaisia ohjaavana elementtinä, mutta se toisi myös arvokkuutta asfalttipäällysteisen jalkakäytävän ilmeeseen. Reunatuelliset erotusalueet on havainnoitu kuvassa 36.



KUVA 36. Kirkkokadun jalkakäytävällä sekä yhdistetyllä pyörätiellä ja jalkakäytävällä sijaitsevat reunatuelliset erotusalueet toimivat näkövammaisia ohjaavina elementteinä

Isokadulla sijaitsevat nurmipintaiset erotusalueet ovat kuluneet, jotka luovat epäviihtyisän vaikutelman ympäristöstä. Viihtyisyyden ja elävyyden lisäämiseksi osa nurmipintaisista erotusalueista voitaisiin korvata osittain tai kokonaan nurmikiveyksellä, joka vähentäisi pintavaluntaa sadevesien imeytyessä nurmisaumausten lävitse. Erotusalueiden lisäksi osa Isokadun jalkakäytäviä peittävästä asfaltista voitaisiin korvata nurmikiveyksellä, jolla lisättäisiin asfalttialueille vettä imeviä pintoja. Nurmikiveyksen sijoittelussa jalkakäytävälle tulisi huomioida esteettömyysvaatimukset, sillä kiveyksen leveät saumat haittaavat esteetöntä liikkumista.

Nurmikiveyksellä saataisiin aikaan kestävä pinta ja se vaatisi vähemmän hoitoa vihreyden säilyttämiseksi kuin kokonaan nurmipintainen erotusalue. Nurmikiveysalue muodostaisi myös mielenkiintoisen katseenvangitsijan asfalttipäällysteiseen jalkakäytävään. Nurmikivinä voitaisiin käyttää esimerkiksi betonikiviä, joiden pinnassa on uurteita kasvualustaa varten tai vaihtoehtoisesti harmaita graniittisia noppakiviä, joiden saumaus toimisi kasvualustana. Esimerkki nurmisaumaisista kiveysalueista on esitetty kuvassa 37.



KUVA 37. Nurmisaumoin toteutetut kiveysalueet (Rudus Oy)

Kasvillisuus

Työpajassa korostettiin kasvillisuuden merkitystä elävän, viihtyisän ja käveltävän kaupunkiympäristön muodostumisessa. Työpajassa toivottiin koko tarkastelujaksolle lisättävän kasvillisuutta kaupunkiympäristön monimuotoisuuden turvaamiseksi. Isokadulle Puistokadun ja Sepänkadun väliselle alueelle toivottiin lisää vehreyttä esimerkiksi pensaita istuttamalla sekä ohjaamalla hulevedet nurmipäällysteiselle erotusalueelle. Vehreyden lisäämistä ehdotettiin myös kadun pituussuunnassa sijaitsevien pysäköintipaikkojen väliin luomaan viihtyisyyttä kävely-ympäristöön.

Osa Isokadun nurmipintaisista erotusalueista voitaisiin korvata nurmikiveyksellä Puistokadun ja Nummikadun välisellä osuudella, mutta erotusalueita voisi hyödyntää myös perennaistutuksiin. Matalat perennat koostuisivat luonnonmukaisista, helppoahoitoisista vihreistä ja kukkivista kasveista sekä heinistä, joiden lajikevalinnassa huomioitaisiin myös niiden ympäristöön tuoma ilmeikkyyseri vuodenaikoina. Perenna-alueet reunustettaisiin reunakivin, joissa olisi lovet jalkakäytäviltä sekä

ajoradalta tulevien sadevesien johtamiseksi perenna-alueelle. Kuvassa 38 on esitetty esimerkki Isokadun erotusalueiden perennoista.



KUVA 38. Perenna elävöittää ja luo viihtyisyyttä tiiviisti rakennetulla alueella (Landezine 2009–2022)

Työpajan osallistajat toivoivat Rotuaarin kävelykadulle lisää kasvillisuutta viihtyisyyden lisäämiseksi. Osallistajat ehdottivat kaupunkiviljelylaatikoiden tuomista kävelykatualueelle, joissa oululaisten olisi mahdollista kasvattaa erilaisia kasveja. Kaupunkiviljelylaatikot erilaisine kasveineen toisivat elävyyttä kävelykatualueelle, mutta ne lisäisivät myös kaupunkilaisten mahdollisuuksia vaikuttaa kävelykadun viihtyisyyteen.

Mahdollisuus oleskeluun

Kasvillisuuden lisäksi osallistajat toivoivat Isokadulle lisää penkkejä ja oleskelutiloja kävelijöiden käyttöön. Osallistajat korostivat, että penkkejä ja oleskelutiloja olisi hyvä lisätä varsinkin puistokäytävien kohdalle, mahdollisimman lähelle Isokadun jalkakäytävää. Myös Isokadulle Peltokadun ja Nummikadun väliselle osuudelle esitettiin lisättävän penkkejä tukemaan liikkumis- ja toimimiseisteisten sekä iäkkäiden henkilöiden tarvetta levähtämiseen.

Houkuttelevan kävely-ympäristön luomiseksi Isokadulle tulisi järjestää enemmän oleskelutiloja. Tällä hetkellä puistokäytävien penkit sijaitsevat usean kymmenen metrin päässä Isokadun jalkakäytävästä, jotka eivät tue Isokadulla liikkuvien tarpeita istahtamiseen tai levähtämiseen. Penkkejä ei myöskään sijaitse Peltokadun ja Nummikadun välisellä osuudella. Penkkejä tulisi lisätä jokaisen

puistokäytävän kohdalle Isokadun jalkakäytävän välittömään läheisyyteen sekä Peltokadun ja Nummikadun väliselle osuudelle. Penkkien lisäämisellä mahdollistettaisiin liikkumis- ja toimimises-teisten sekä iäkkäiden levähtäminen.

Isokadun nurmipintaisille erotusalueille voisi lisätä esimerkiksi istuskelun mahdollistavia kiinteitä istutuslaatikoita jo joidenkin olemassa olevien puiden ympärille. Erotusalueiden nurmipinta korvat-taisiin nurmikiveyksellä. Esimerkki Istutuslaatikoista on esitetty kuvassa 39.



KUVA 39. Istutuslaatikot, joiden reunalle sijoitetut istuinosat mahdollistavat istahtamisen (Europlan-ters 2022)

Tapahtumat ja aktiviteetit

Elävyyden lisäämiseksi Mannerheimipuistoon ja Rotuaarin kävelykadulle työpajan osallistujat toi-voivat lisää tapahtumia ja aktiviteetteja. Mannerheimipuistoon toivottiin muun muassa pop up -toimintaa, erilaisia tapahtumia, toiminnallisia aktiviteetteja sekä liikkuvia myyntipisteitä. Puistoon ehdotettiin myös järjestettävän talviajan aktiviteetteja, joissa lumi toimisi isossa roolissa.

Oulun keskustaa ja koko Oulua tulisi korostaa neljän vuodenajan kaupunkina, mutta tällä hetkellä keskustan alueella ei ole ulkoilmatoimintaa talviaikana, mikä tekee alueesta tylsän ja elottoman. Mannerheimipuistoa ympärivuotisena tapahtuma-alueena sekä erilaisten aktiviteettien mahdollis-tavana alueena tulisi korostaa. Ulkoilmakonsertit, kirpputoritapahtumat, pop up -ravintolapäivät, näyttelyt, markkinat sekä puistojummat toimisivat puiston alueella erinomaisesti.

Mannerheimipuisto voisi toimia esimerkiksi talviaktiiviteettipuistona, jossa sekä lapset että aikuiset viihtyisivät erilaisten talviaktiiviteettien parissa (kuva 40). Talvitapahtumien järjestämisellä elävöitettäisiin Mannerheimipuiston lisäksi koko Oulun keskustaa.



KUVA 40. Erilaiset tapahtumat houkuttelevat kävelijöitä viettämään aikaa kaupunkitiloissa (Travel begins at 40 2017–2022; Globe guide 2022)

Rotuaarin kävelykadulle toivottiin tapahtumien aikana pop up -toimintaa. Lisäksi kadulle levittäytyvien terassien ilmeisiin toivottiin rohkeampia toteutuksia. Osallistujien mielestä myös Rotuaarin kivijalkaliikkeiden toimintojen siirtäminen ulkotiloihin monipuolistasi kävelykadun toimintoja ja elävöittäisi katutilaa.

Taide

Isokadulla kävelijälle avautuviin katunäkemiin työpajan osallistujat toivoivat lisää mielekkyyttä, viihtyisyyttä sekä monimuotoisuutta. Isokadun varrella oleviin rakennuksiin toivottiin parvekkeita, ulokkeita ja mielenkiintoa herättäviä pintoja, kuten muraaleja sekä arkadien pylväitä, toivottiin hyödynnettävän esimerkiksi kukkaistutuksiin.

Isokadun varrella sijaitsevien rakennusten umpinaiset julkisivut toimisivat erinomaisesti erilaisten katutaideteosten paikkana. Seinään maalattavien muraalien lisäksi Isokadun rakennuksiin kohdistettavat valotaideteokset loisivat tunnelmaa, kiinnostavuutta sekä turvallisuutta pimeään saavuttua.

Myös Mannerheimipuistossa sekä Rotuaarin kävelykadulla olisi tilaa katutaiteelle. Esimerkki valotaideteoksista on esitetty kuvassa 41.



KUVA 41. Rakennusten julkisivuihin kohdistetut valotaideteokset (Valoa Design 2022)

Valaistus

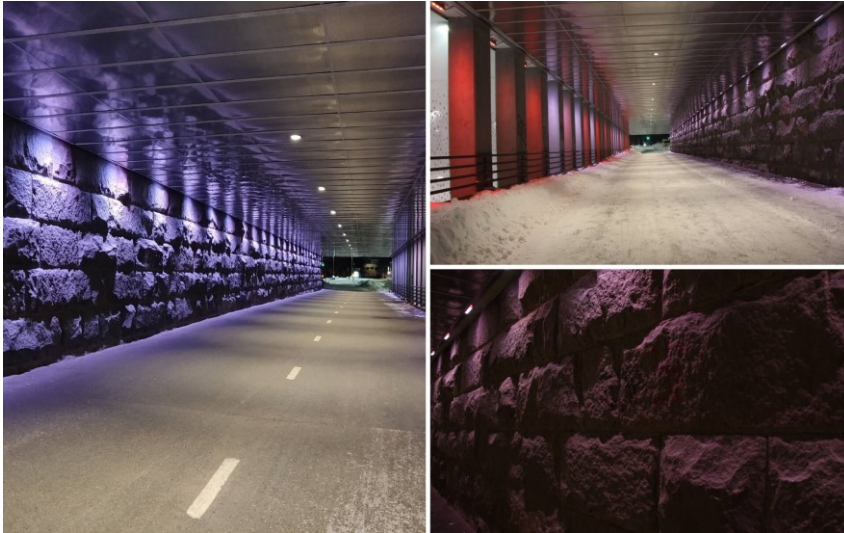
Työpajan osallistajat toivoivat Isokadulle mielekkyyden ja viihtyisyyden lisäämistä valaistuksen avulla. Lisäksi rakennusten sisäänvetojen muodostamiin katoksiin haluttiin lisää valoa. Valaistusta toivottiin myös lisäävän rakennusten julkisivuihin luomaan kiinnostavuutta.

Isokadun valaistus on toteutettu ajoradan länsipuolelle sijoitetuilla valaisinpylväillä. Valaistus on osin riittämätön, sillä jalkakäytävälle muodostuu katvealueita. Isokadun valaistuksessa on luotettu liikaa kivijalkaliikkeiden näyteikkunoiden tuomaan valoon. Osasta Isokadulla toimivista kivijalkaliikkeistä sammutetaan valot liikkeiden suljettua, jolloin valaisinpylväät eivät riitä valaisemaan idän puoleista jalkakäytävää. (Kuva 42.)



KUVA 42. Isokadun riittävä valaistus jää osittain liiketiloista tulevan valon varaan

Isokadun valaistuksen uusimisella lisättäisiin sekä liikenneturvallisuutta että turvallisuuden tunnetta. Mielenkiintoisilla ja tunnelmallisilla valaistusratkaisuilla parannettaisiin myös katutilan viihtyisyyttä. Isokadun sekä kävelykatu Rotuaarin arkadikäytävien seinät ja pilarit voitaisiin valaista kohdevalaistuksella, joka toisi katutilaan tunnelmaa ja mielenkiintoa (kuva 43).



KUVA 43. Oulun Saarisontunneliin on toteutettu erikoisvalaistus, joka mukailee reontulien liikettä (WSP 2022)

Eri käyttäjäryhmien huomioiminen

Kirkkokadulle Albertinkadun ja Saarisontkadun väliselle kävelykatuosuudelle on lisätty taktiililaattoja, jotka toimivat näkövammaisten kulkua ohjaavina elementteinä. Kirkkokadun kävelykadulta, Saarisontkadun ja Kauppurienkadun väliseltä osuudelta taktiililaatat kuitenkin puuttuvat. Työpajan osallistujat toivoivatkin taktiililaattojen lisäämistä koko kävelykadun kattavalle alueelle. Taktiililaatat on esitetty kuvassa 44.



*KUVA 44. Kävelykatu Rotuaarin kiveysalue, jossa vasemmalla puolella taktiililaatat ja oikealla hu-
levesikouru*

Työpajan osallistajat toivoivat Isokadun kävely-ympäristöön kaiken ikäisten, erityisesti lasten näkökulman huomioimista. Isokadun kävely-ympäristö Peltokadun ja Sepänkadun välisellä osuudella on yksitoikkoinen ja tylsä erityisesti lapsen näkökulmasta katsottuna. Käveltävyyden parantamiseksi lapsille olisi tarjottava inspiroiva kävely-ympäristö, jossa haasteet ja virikkeet herättäisivät lasten mielenkiinnon.

Työpajassa ilmi tulleet Heinäpästä Rotuaarille suuntautuvan kävelyreitit kehittämissideat on koostettu kuvaan 45. Kuvaan on lisätty osallistujien kirjoittamat kommentit kohdistettuna karttakuvaan.

7 YHTEENVETO

Opinnäytetyön tavoitteena oli laatia kehittämisideoita tapaustutkimuksen kohteena olevan, Heinäpäästä Rotuaarille suuntautuvan reitin kävely-ympäristöön käveltävyyden edistämiseksi. Kehittämisideoiden laatimisen tukena käytettiin tutkimusmenetelmänä katutilassa tapahtuvaa havainnointia sekä vuorovaikutteista työpajaa. Työpajassa Oulun kaupungin liikenteen, maankäytön, ympäristön ja kunnossapidon asiantuntijat sekä elinkeinoelämän edustajat pohtivat yhdessä tarkasteltavan reitin kävely-ympäristön hyviä ominaisuuksia sekä parannuskohteita. Työpajan osallistujat esittivät myös kehittämisideoita tarkasteltavan reitin kävely-ympäristöön.

Työn teoreettisessa viitekehyksessä lähtökohtana oli tutustua jalankulkijan, kävelijän ja käveltävyyden määritelmiin sekä kävelijän ominaispiirteisiin, jotta saatiin muodostettua hyvä pohja kävelijän tarpeista sekä käveltävyyteen vaikuttavista tekijöistä tutkimustyötä ajatellen. Käveltävyyttä voidaan arvioida useasta eri näkökulmasta erilaisin kriteerein. Tässä työssä keskityttiin niihin kävely-ympäristön fyysisiin elementteihin ja ominaisuuksiin, jotka houkuttelevat ihmisiä kävelemään sekä viettämään aikaa kaupunkitilassa.

Houkuttelevalta kävely-ympäristöltä vaaditaan hyödyllisyyttä, turvallisuutta ja esteettömyyttä, suoruutta ja sujuvuutta, mukavuutta ja viihtyisyyttä sekä kiinnostavuutta. Tämän opinnäytetyön yhtenä lähtökohtana oli nostaa kyseiset hyvän kävely-ympäristön ominaisuudet esille tutkittaessa kaupunkiympäristön käveltävyyttä. Hyvän kävely-ympäristön ominaisuudet esitetään myöhemmin tänä vuonna julkaistavassa Väyläviraston (2022, 9) Jalankulun suunnittelu -ohjeessa.

Houkutteleva kävely-ympäristö ei synny pelkästään kävelyyn tarkoitettuja väyliä, kuten jalkakäytäviä ja kävelykatuja rakentamalla, vaan käveltävyyteen vaikuttaa kaikki ihmisaistein havaittavat rakennetun ympäristön ominaisuudet. Työn alkuperäisenä tarkoituksena oli kohdistaa tarkastelu koskemaan ainoastaan Väyläviraston (2022, 24–25) Jalankulun suunnittelu -ohjeessa esitettyihin kävely-ympäristön fyysisiin elementteihin sekä niiden teknillisiin ja toiminnallisiin ominaisuuksiin. Työpajaa ideoidessa kuitenkin koettiin, että kävely-ympäristön elementtien teknisten sekä toiminnallisten ominaisuuksien tarkastelu olisi vaatinut työpajan osallistujilta syvällisempää perehtymistä asiaan. Lopulta tarkastelu päädyttiin laajentaa koskemaan koko tarkasteltavan reitin kävely-ympäristöä.

Työpajasta saadut tulokset kohdistuivat hyvin laajasti erilaisiin kävely-ympäristön ominaisuuksiin, joten tulokset päädyttiin analysoimaan teemoittain. Tuloksissa korostuivat erilaiset teemat riippuen siitä, tarkasteltiinko Heinäpäätä Rotuaarille suuntautuvan kävelyreitit hyviä ominaisuuksia vai parannuskohteita. Työpajassa esitetyt kehittämissideat olivat luonnollisesti jatkojalostuneet osallistujien kuvaamista kävely-ympäristön hyvistä ominaisuuksista sekä parannuskohteista.

Tarkasteltavan reitin kävely-ympäristöä havainnoitiin työpajassa Mural-alustalle koostetuista talvisista valokuvista sekä StreetSmart-sovelluksen kesäisistä katunäkymäkuvista. Katutilan havainnointiin osallistujat käyttivät halutessaan myös katunäkymäpalveluita tarjoavaa Mapillary-sovellusta. StreetSmart- sekä Mapillary-sovelluksen tarjoamat katunäkymäkuvat on otettu autoilijan näkökulmasta, joten kävely-ympäristön yksityiskohtainen havainnointi oli erittäin haastavaa.

Kävely-ympäristön yksityiskohtaisempaa tarkastelua varten Mural-alustalle kootut valokuvat olisi ollut hyvä olla kuvattuna kävelijän näkökulmasta ja mielellään sulan maan aikana. Toisaalta nimenomaan talviaikana otetuissa valokuvissa korostui talvikunnossapidon merkitys arvioitaessa katutilan käveltävyyttä. Käveltävyyden edistämiseksi ja houkuttelevan kävely-ympäristön luomisessa onkin syytä ottaa huomioon kaikki neljä vuodenaikaa.

Käveltävyys ja sen edistäminen on noussut viime aikoina tärkeäksi puheenaiheeksi suunniteltaessa eläviä, turvallisia, kestäviä ja terveitä kaupunkeja. Kävely ei ole vain liikkumista paikasta toiseen, vaan sillä tarkoitetaan myös pysähtymistä, oleskelua sekä tapaa kokea ja käyttää kaupunkitilaa. Käveltäviä kaupunkeja luodaan kohdistamalla suunnittelu erityisesti niihin rakennetun ympäristön fyysisiin elementteihin, jotka houkuttelevat ihmisiä käyttämään kaupunkitilaa. Tämän työn tuloksena syntyneitä kehittämissideoita sekä työpajan tuloksia voidaan hyödyntää Oulun keskustan liikenteen yleissuunnitelmassa, mutta myös muissa katutilan käveltävyyttä edistävissä hankkeissa.

Käveltäviä kaupunkeja suunniteltaessa sekä käveltävyyden edistämiseen tähtäävässä toimenpiteissä tulee tutkimus kohdistaa jatkossa ennen kaikkea sen käyttäjiin eli kävelijöihin. Vaikka rakennettu ympäristö ja sen fyysiset elementit tukevat käveltävän ympäristön määritelmää, käyttäjät voivat olla asiasta eri mieltä. Käyttäjälähtöisillä tutkimuksilla saadaan arvokasta tietoa kävelijöiden yksilöllisistä kokemuksista sekä tarpeista, joiden huomioiminen osana kaupunkisuunnittelua luontentistä parempia, käveltäviä kaupunkeja.

LÄHTEET

Ervasti, Antti 2021. Kivisydämen uumenissa on vielä yksi tyhjänä ammottava, käyttämätön luola – Se tehdään valmiiksi ja otetaan käyttöön, kunhan rakentaminen maan päällä lähtee kunnolla käyntiin. Kaleva.fi. Hakupäivä 25.4.2022. <https://www.kaleva.fi/kivisydamen-uumenissa-on-viela-yksi-tyhjana-ammott/3458150>.

Euroopan komissio. Uusia keinoja jalankulkuliikenteen edistämiseksi kaupungeissa. PROMT-hankkeen ja sen tulosten tiivistelmä. Yhteisötutkimus. Hakupäivä 6.2.2022. <http://virtual.vtt.fi/virtual/prompt/finnish.pdf>.

Europlanters 2022. Street Furniture. Hakupäivä 28.4.2022. <https://www.europlanters.com/street-furniture/>.

Ewing, Reid & Handy, Susan 2009. Measuring the unmeasurable: Urban design qualities related to walkability. Journal of urban design 14:1, 65-84. Hakupäivä 26.1.2022. <https://sc802d58b85de2333.jimcontent.com/download/version/1475565758/module/11026677699/name/Measuring%20the%20Unmeasurable.pdf>.

Forsyth, Ann 2015. What is a walkable place? The walkability debate in urban design. Urban design international, 20, no.4: 274-292. Hakupäivä 17.2.2022. https://dash.harvard.edu/bitstream/handle/1/29663388/Forsyth_walkability_082415_final.pdf.

Gehl, Jan 2010. Cities for people. Washington, DC: Island Press.

Gehl, Jan 2018. Ihmisten kaupunki. Helsinki: Rakennustieto Oy.

Helminen, Ville, Heikinheimo, Vuokko, Tiitu, Maija, Nyberg, Elina, Rehunen, Antti & Kosonen, Leo 2021. Sekoittunut yhdyskuntarakenne ja sen mittarit. Suomen ympäristökeskuksen raportteja 44/2021. Suomen ympäristökeskus, SYKE. Hakupäivä 15.3.2022. https://helda.helsinki.fi/bitstream/handle/10138/336103/SYKEra_44_2021_Sekoittunut-yhdyskuntarakenne_MIKSERI.pdf?sequence=1&isAllowed=y.

Helsingin kaupunki. Helsingin kävelyn edistämishjelma. Kaupunkiympäristön julkaisuja 20xx:xx. Hakupäivä 10.2.2022. https://www.hel.fi/static/liitteet/kaupunkiymparisto/uutiset/Kavelyn_edistamisohjelma.pdf.

Helsingin kaupunkisuunnitteluvirasto 2016. Jalankulkijan kantakaupunki. Hakupäivä 31.3.2022. <https://dev.hel.fi/paatokset/media/att/16/16b0f6b275313c6761ba4027434086f081cf2871.pdf>.

Invalidiliitto ry. Jalankulkuväylä, suojatie ja tilapäinen liikennejärjestely. Hakupäivä 15.3.2022. <https://www.invalidiliitto.fi/esteettomyys/ulkoalue/jalankulkuvayla-suojatie-ja-tilapainen-liikennejarjestely>.

Junttila, Ulla-Kirsti 1995. Kaupunkiympäristön suunnittelu. Tampere: Rakennustieto Oy.

Karhula, Kaisa 2015. Kävely- liikennejärjestelmän ja kaupunkielämän unohtunut osa. Liikuntakaavoitus.fi. Hakupäivä 7.2.2022. <https://liikuntakaavoitus.fi/kaisa-karhula-kavely-liikennejarjestelman-ja-kaupunkielaman-unohtunut-osa/>.

Kari, Susanna 2021. Kävelijäkokemuksesta lisäarvoa suunnitteluun. Maankäyttö 4/2016, 10–13. Hakupäivä 26.1.2022. http://www.maankaytto.fi/arkisto/mk416/mk416_1944_kari.pdf.

Kilpelä, Niina 2019. Esteetön rakennus ja ympäristö. Helsinki: Rakennustieto Oy. Hakupäivä 15.3.2022. <https://www.ymparisto.fi/download/noname/%7BEA70FE2A-FF14-4FC8-96B6-AE6B32F89BB7%7D/144306>.

Landezine 2009–2022. Jaktgatan and Lövängsgatan. Hakupäivä 27.4.2022. <https://landezine.com/jaktgatan-and-lovangsgatan/>.

Leled lightning Co., Ltd. Color changing rgb led recessed lightning for outdoor inground or underground. Hakupäivä 28.4.2022. <https://www.leledlight.com/product/color-changing-rgb-led-recessed-lighting-for-outdoor-inground/>.

Liikenne- ja viestintäministeriö 2011. Kävelyn ja pyöräilyn valtakunnallinen strategia 2020. Ohjelmia ja strategioita 4/2011. Helsinki. Hakupäivä 14.2.2022. https://julkaisut.valtioneuvosto.fi/bitstream/handle/10024/78114/Ohjelmia_ja_strategioita_4-2011_K%C3%A4velyn_ja_py%C3%B6r%C3%A4ilyn_strategia_2020.pdf?sequence=1&isAllowed=y.

Liikenne- ja viestintäministeriö 2018. Kävelyn ja pyöräilyn edistämishjelma. Julkaisuja 2018. Hakupäivä 6.5.2022. <https://www.lvm.fi/documents/20181/959445/K%C3%A4velyn%20ja%20py%C3%B6r%C3%A4ilyn%20edist%C3%A4mishjelma%20LVM%202018.pdf/2ad61cbf-960c-4f27-9f3f-575bfeacfa52>.

Liikenneturva 2020. Jalan & pyöräillen. Hakupäivä 15.2.2022. https://www.liikenneturva.fi/app/uploads/2021/07/jalan_ja_pyorailen_opas2020_netti.pdf.

Liikenneturva 2022a. Jalankulkijat liikenteessä. Hakupäivä 15.2.2022. <https://www.liikenneturva.fi/liikenteessa/jalankulkijat-liikenteessa/#18402558>.

Liikenneturva 2022b. Pitoa jalankulkuun. Hakupäivä 15.3.2022. <https://www.liikenneturva.fi/liikenteessa/pitoa-jalankulkuun/#18402558>.

Liikennevirasto 2012. Kävelyn ja pyöräilyn valtakunnallinen toimenpidesuunnitelma 2020. Liikenneviraston suunnitelmia 2/2012. Helsinki. Hakupäivä 14.2.2022. https://julkaisut.vayla.fi/pdf3/ls_2012-02_kavelyn_ja_pyorailyn_web.pdf.

Liikennevirasto 2014. Jalankulku- ja pyöräilyväylien suunnittelu. Liikenneviraston ohjeita 11/2014. Helsinki. Hakupäivä 24.1.2022. https://julkaisut.vayla.fi/pdf8/lo_2014-11_jalankulku_pyorailyvaylien_web.pdf.

Maanmittauslaitos. Karttapaikka-palvelu. Hakupäivä 3.5.2022. <https://asiointi.maanmittauslaitos.fi/karttapaikka/>.

Maastoliikennelaki HE 163/1995. Hallituksen esitys Eduskunnalle maastoliikennelaiksi. Hakupäivä 22.4.2022. <https://www.finlex.fi/fi/esitykset/he/1995/19950163#idm45237817359296>.

Mannola, Max, Aavajoki, Saara, Koramo, Marika, Lamuela, Carlos & Päivänen, Jani 2021. Kävelyn ja pyöräilyn edistämisen mahdollisuudet ja esteet. Valtioneuvoston selvitys- ja tutkimustoiminnan julkaisusarja 2021:53. Helsinki: Valtioneuvoston kanslia. Hakupäivä 24.1.2022. https://julkaisut.valtioneuvosto.fi/bitstream/handle/10024/163414/VNTEAS_2021_53.pdf?sequence=1&isAllowed=y.

Motiva 2019. Katsaus kävelystä edistäviin strategioihin. Hakupäivä 6.4.2022. https://www.motiva.fi/ratkaisut/kestava_liikenne_ja_liikkuminen/liikkumisen_ohjaus/viisaan_liikkumisen_verkosto_vili/ajankohtaista_vili-verkostolle/katsaus_kavelya_edistaviin_strategioihin.14329.news.

Näkövammaisten liitto ry 2022. Liikenne. Hakupäivä 15.3.2022. <https://www.nkl.fi/fi/liikenne>.

Oulun kaupunki. Mannerheimin puisto. Hakupäivä 4.3.2022. <https://www.ouka.fi/oulu/tapahtumat/mannerheimipuisto>.

Oulun kaupunki 2021. Oulun kaupungin tilastollinen vuosikirja 2020. Oulu. Hakupäivä 3.3.2022. <https://www.ouka.fi/documents/50085/832671/Tilastollinen+vuosikirja+2020/dfd3c662-d47b-4933-8acc-b0bcd13504d5>.

Oulun kaupunki, Yhdyskunta- ja ympäristöpalvelut 2015. Oulun keskustan pyöräilyn ja kävelyn kehittäminen. Hakupäivä 3.3.2022. <https://www.ouka.fi/documents/64248/597619cd-e416-4919-a90a-6c8446d67b8f>.

Oulun kaupunki, Yhdyskunta- ja ympäristöpalvelut 2021. Organisaation sisäiset asiakirjat. Sisäinen lähde.

Oulun kaupunki, Yhdyskunta- ja ympäristöpalvelut, WSP Finland Oy & Liikenne- ja viestintävirasto Traficom 2021. Oulun kestävän kaupunkiliikkumisen suunnitelma SUMP. Hakupäivä 9.5.2022. https://www.oukapalvelut.fi/tekninen/Suunnitelmat/Projektikortti_2019.asp?ID=1348.

Ramboll. Mannerheiminpuisto. Hakupäivä 4.4.2022. <https://fi.ramboll.com/projektit/rfi/oulu-mannerheimipuisto>.

Rantala, Tuuli, Luukkonen, Terhi, Karhula, Kaisa, Vaismaa, Kalle, Mäntynen, Jorma & Metsäpuro, Pasi 2014. Kävelystä elinvoimaa. Tampereen teknillinen yliopisto. Liikenteen tutkimuskeskus Verne. Tampere. Hakupäivä 7.4.2022. https://research.tuni.fi/uploads/2020/11/2f44dfec-ka-velysta_elinvoimaa.pdf.

Rikoksantorjuntaneuvosto. Turvallisuuskävelyt. Opas järjestäjille ja osallistujille. Hakupäivä 15.2.2022. <https://rikoksantorjunta.fi/documents/5235988/5514012/2011+Turvalli-suusk%C3%A4velyopas/7745871f-e74f-403e-ba11-fef620c72506/2011+Turvalli-suusk%C3%A4velyopas.pdf?t=1509720380000>.

Rudus Oy. Golfkivi. Hakupäivä 30.4.2022. <https://www.rudus.fi/tuotteet/pihakivet-ja-maisematuotteet/betonikivet/84/golfkivi>.

Sankala, Kari 2016. Ajassa: Autot tukkivat yhä Rotuaaria. Hakupäivä 25.4.2022. <http://kirjastolin-kit.ouka.fi/kaleva/touko16/ajassa.htm>.

Skanska 2016. Skanskan Puistovahdista Oulun uusi eteläinen maamerkki. Lehdistötiedotteet 10.10.2016. Hakupäivä 11.5.2022. <https://www.skanska.fi/tietoa-skanskasta/media/uutiset/185178/Skanskan-Puistovahdista-Oulun-uusi-etelainen-maamerkki>.

Speck, Jeff 2012. Walkable City. How Downtown Can Save America, One Step at a Time. North Point Press. Farrar, Straus and Giroux. New York.

Street Smart 2022. Katunäkymäpalvelu. Hakupäivä 30.4.2022. <https://streetsmart.cyclomedia.com/streetsmart>. Vaatii käyttöoikeuden.

Takkunen, Antti 2019. Kävelyn kokonaisvaltainen edistäminen ja seuranta Helsingissä. Aalto-yliopisto. Insinööritieteiden korkeakoulu. Diplomityö. Hakupäivä 7.5.2022. https://aalto-doc.aalto.fi/bitstream/handle/123456789/37149/master_Takkunen_Antti_2019.pdf?sequence=1&isAllowed=y.

Tieliikennelaki 729/2018. Hakupäivä 6.5.2022. <https://www.finlex.fi/fi/laki/ajantasa/2018/20180729>.

Valoa Design 2022. Virontörmän asuinalue. Hakupäivä 28.4.2022. <https://valoa.com/referenssi/virontorma-asuinalue-valaistus/>.

Virranniemi, Greta 2019. Isokatu ja Kirkkokatu muuttuvat kaksisuuntaisiksi ensi torstaina – Peruskorjaus sulkee pätkän Kirkkokatua autoilta. Kalevi.fi. Hakupäivä 28.4.2022. <https://www.kalevi.fi/isokatu-ja-kirkkokatu-muuttuvat-kaksisuuntaisiksi/1716167>.

Väylävirasto 2020. Pyöräliikenteen suunnittelu. Väyläviraston ohjeita 18/2020. Helsinki. Hakupäivä 12.4.2022. https://julkaisut.vayla.fi/pdf11/vo_2020-18_pyoralikenteen_suunnittelu_web.pdf.

Väylävirasto 2022. Jalankulun suunnittelu. Väyläviraston ohjeita. Luonnos 5.5.2022.

WSP 2022. Saaristonkadun alikulkutunneli. Hakupäivä 1.5.2022. <https://www.wsp.com/fi-FI/projects/saaristokadun-alikulkutunneli>.