

Master's Programme in Spatial Planning and Transportation Engineering

Keltanokat liikenteen suunnittelussa

Tutkimus lasten huomioinnista Vantaan liikenteen ja liikkumisen suunnittelussa

Mari Niemelä

Copyright ©2023 Mari Niemelä

Tekijä Mari Niemelä

Työn nimi Keltanokat liikenteen suunnittelussa: Tutkimus lasten huomioonnotta Vantaan liikenteen ja liikkumisen suunnittelussa

Koulutusohjelma Master's programme in Spatial Planning and Transportation Engineering

Vastuuopettaja/valvoja Professori Marketta Kyttä

Työn ohjaaja(t) DI Emmi Pasanen

Yhteistyötaho Vantaan kaupunki

Päivämäärä 29.5.2023 **Sivumäärä** 112 + 13

Kieli suomi

Tiivistelmä

Vantaan kaupunki on sitoutunut lapsen oikeuksien edistämiseen hakeutumalla mukaan Unicefin Lapsiystävällinen kunta -malliin. Tämän tutkimuksen työn tarkoituksena oli tarkastella lapsiystävällisyyden toteutumista Vantaan liikenteen ja liikkumisen suunnittelussa sekä esittää suosituksia, kuinka lasten huomionnotta voitaisiin parantaa.

Työ toteutettiin käyttäen menetelminä dokumenttianalyysiä ja fokusryhmähaastatteluita. Työssä määriteltiin lapsiystävällisyydelle viisi pääteemaa, joiden alle laadittiin yhteensä 15 arviointikriteeriä. Dokumenttianalyysissä tarkasteltiin kolmea Vantaan kaavarunkosuunnitelmaa arviointikriteeristön avulla. Kaavarunkojen tarkastelua syvennettiin fokusryhmähaastatteluilla, joissa haastateltavien ryhmät koostuivat kaavarunkoja laatineista suunnittelijoista ja kaavarunkoprosessin ulkopuolisista, mutta suunnitelmat hyvin tuntevista suunnittelijoista.

Tutkitettujen suunnitelmien havaittiin huomioivan lasten tarpeet melko hyvin, vaikka joitain puutteita oli havaittavissa. Dokumenttianalyysissä tehtyjen laadittuun kriteeristöön perustuvien arviointien ja haastattelujen tulosten havaittiin vastaavan hyvin toisiaan. Keskeisinä haasteina lasten huomioonnotissa havaittiin olevan lapsilähtöisen näkökulman ja säännöllisyyden puute. Lapsiystävällisen liikkumisympäristön kulmakiviksi löydettiin itsenäisen ja aktiivisen liikkumisen edistäminen sekä lasten tarpeiden huomionnotti osana kaikkea kaupunkisuunnittelua.

Työssä havaittiin, ettei suunnitelmien arviointiin käytetty kriteeritarkastelu ollut kaavarunkotasolle toimivin menetelmä, mutta työssä havaittujen kehityskohteiden perusteella tutkimuksessa pystyttiin esittämään kahdeksan suositusta lapsiystävällisyyden lisäämiseksi Vantaan liikenteen ja liikkumisen suunnittelussa.

Avainsanat lapsiystävällisyys, lapsen oikeudet, lasten liikkuminen, liikenteen ja liikkumisen suunnittelu, liikennesuunnittelu, Vantaa, Vantaan kaupunki, Lapsiystävällinen kunta

Author Mari Niemelä

Title of thesis Including children in transport planning: A study on taking children into consideration in transport and mobility planning in Vantaa

Programme Master's programme in Spatial Planning and Transportation Engineering

Thesis supervisor Professor Marketta Kyttä

Thesis advisor(s) MSc (Tech) Emmi Pasanen

Collaborative partner City of Vantaa

Date 29.5.2023 **Number of pages** 112 + 13 **Language** Finnish

Abstract

The city of Vantaa has committed to promoting children's rights by applying to participate in UNICEF's Child Friendly Cities Initiative. The purpose of this research was to examine the child-friendliness of transport and mobility planning in Vantaa, and to present recommendations on how to improve the consideration of children.

The work was carried out using document analysis and focus group interviews as methods. Five main themes for child-friendliness were defined and under them a total of 15 evaluation criteria were formulated. In the document analysis, three strategical plans of Vantaa were examined using evaluation criteria. The examination of the plans was deepened with focus group interviews, where the groups of interviewees consisted of planners who prepared the plans and planners who were not involved in the planning process, but who knew the plans well.

The studied plans were found to take the children's needs into account quite well, although some shortcomings were noticeable. It was found that the results of the document analysis evaluations based on the criteria and the results of the interviews corresponded well to each other. The key challenges in taking children into consideration were found to be the lack of a child-oriented perspective and regularity. The cornerstones of a child-friendly environment were found to be the promotion of independent and active mobility and the consideration of children's needs as part of all urban planning.

It was found that using a set of criteria to evaluate the plans was not the most effective method for the strategical plan level, but based on the findings there were some targets for development, based on which the study presented eight recommendations to increase child-friendliness in transport and mobility planning in Vantaa.

Keywords child-friendliness, children's rights, children's mobility, transport and mobility planning, transport planning, Vantaa, City of Vantaa, Child-friendly City

Sisällys

Esipuhe.....	7
1 Johdanto.....	8
1.1 Lähtökohdat.....	8
1.2 Työn tarkoitus ja toteutus	9
1.3 Tutkimuskysymykset	10
2 Taustaa	11
2.1 Lapset ryhmänä	11
2.2 Lasten liikkumistottumukset	13
2.2.1 Kulkumuodot	13
2.2.2 Liikkumisalueet, määränpäättäjät ja reitit.....	16
2.2.3 Liikkumisen itsenäisyys.....	19
2.3 Lapsille sopiva liikkumisympäristö.....	21
2.3.1 Turvallisuus.....	21
2.3.2 Terveellisyys.....	23
2.3.3 Houkuttelevuus ja opastavuus.....	25
2.4 Lapset ja suunnittelu.....	26
2.4.1 Lapsiystävällinen suunnittelu ja suunnittelijan rooli.....	26
2.4.2 Vuorovaikutteinen suunnittelu.....	27
2.5 Tutkimuskohteena Vantaa	29
2.5.1 Avaintietoja Vantaasta	29
2.5.2 Lapset Vantaalla	31
2.5.3 Liikennesuunnittelu Vantaalla ja lapsiystävällisen ympäristön suunnitteluun vaikuttavat strategiat ja ohjelmat	34
2.6 Kriteerit lapsiystävälliselle liikenteen suunnitelmalle	36
2.6.1 Lapsilähtöisyys.....	37
2.6.2 Saavutettavuus	38
2.6.3 Turvallisuus.....	40
2.6.4 Terveellisyys.....	41
2.6.5 Houkuttelevuus ja opastavuus.....	43
3 Tutkimusaineisto ja -menetelmät.....	45
3.1 Dokumenttianalyysi.....	45
3.1.1 Dokumenttianalyysi metodina	45

3.1.2	Dokumenttianalyysin toteutus	47
3.2	Fokusryhmähaastattelut	49
3.2.1	Fokusryhmähaastattelu metodina	49
3.2.2	Fokusryhmähaastatteluiden toteutus	51
4	Tulokset	53
4.1	Dokumenttianalyysin tulokset yleisesti.....	53
4.2	Haastatteluiden tulokset yleisesti	53
4.3	Suunnittelijoiden näkemykset ja tietämys lapsista.....	56
4.4	Hakunilan keskustan kaavarunko	62
4.5	Kivistön kaavarunko	70
4.6	Tikkurilan keskustan kaavarunko	81
5	Keskustelu ja johtopäätökset	92
5.1	Miten lapset otetaan huomioon Vantaan liikenteen ja liikkumisen suunnittelussa kaupunginosatasolla?.....	92
5.2	Miten lasten huomiointia voidaan parantaa Vantaan liikenteen ja liikkumisen suunnittelussa?.....	97
5.3	Tutkimuksen rajoitteet ja luotettavuus	101
5.4	Ehdotuksia jatkotutkimukselle	102
	Lähteet	104
	Liitteet	113

Esipuhe

Tämä työ toteutettiin Vantaan kaupungin rahoittamana. Haluaisinkin ensimmäisenä kiittää Vantaan kaupunkia mahdollisuudesta toteuttaa tämä työ itselleni mielenkiintoisesta aiheesta kannustavassa työympäristössä. Työn valvojana toimi Aalto-yliopiston professori Marketta Kyttä ja ohjaajana toimi Vantaan kaupungin liikenteen kehittämispäällikkö Emmi Pasanen. Haluan kiittää teitä kaikesta tuesta, keskusteluista ja erinomaisesta ohjauksesta sekä rohkaisusta, kun oma uskoni työhön oli horjumassa.

Haluan kiittää myös muita työkavereitani Vantaan kaupungilla, innostavan ja tukea antavan työympäristön tarjoamisesta. Kiitos myös työssä haastatetuille Vantaan kaupungin suunnittelijoille antoisista keskusteluista.

Lisäksi suuret kiitokset myös kaikille opiskelukavereilleni, jotka olette tukeneet minua sekä tässä projektissa että koko opiskeluaikana. Kiitos erityisesti Ellalle, Tuomakselle ja Katariinalle vertaistuesta ja lukuisista pullatauoista.

Viimeisenä kiitokset myös perheelleni sekä erityisesti Markukselle kaikesta tuesta ja kannustuksista.

Helsingissä 29.5.2023



Mari Niemelä

1 Johdanto

1.1 Lähtökohdat

Kaikille tuttu näky ovat pienet lapset keltaiset lippalakit ja heijastinliivit päällä koulujen alkaessa, ”keltanokat liikenteessä”. Heijastimet ja huomiovärit auttavat liikenteen muita käyttäjiä huomaamaan lapset, jotka vasta opettelevat kulkemaan turvallisesti liikenneympäristössä. Voidaan kuitenkin miettiä, tarjoaako liikenneympäristö lapsille mahdollisimman turvallisen paikan oppia liikkumaan. Vaikka liikenteen käyttäjiä autetaan havainnoimaan lapset huomiovarusteilla, pitäisikö lasten huomioonkorostamisen kohdistua kuitenkin myös liikenteen suunnittelijoihin?

Lapsille suunniteltu ympäristö parantaa kaikkien käyttäjien turvallisuutta ja viihtyisyyttä (Aarnikko ym., 2002). Lapset käyttävät paljon kotiansa lähiympäristöjä, usein enemmän kuin aikuiset, ja ovat haavoittuvaisempia kuin muut käyttäjät pienen kokonsa sekä kehittyvien taitojensa ja aistiensa vuoksi. Ympäristöllä on merkittäviä vaikutuksia lasten kehitykseen. Lapsia ei siltikään huomioida tai erityisesti osallisteta suunnittelussa, vaikka he omaavat myös valtavasti arvokasta tietämystä lähiympäristöstään. Lapset tulisi nähdä kykenevinä ja arvokkaan tiedon lähteinä ympäristön mahdollisuuksista ja esteistä. Liikkumisympäristön tulisi tarjota lapsille mahdollisuuksia itsenäiseen ja aktiiviseen liikkumiseen (Stanley ym., 2019) sekä monipuoliseen leikkiin ja oppimiseen (National Association of City Transportation Officials [NACTO], 2020).

Lasten edun huomiointi kaikessa heitä koskevassa toiminnassa on määritelty Yhdistyneiden kansakuntien (YK) Lapsen oikeuksien sopimuksessa, jota myös Suomi on sitoutunut noudattamaan:

”3 artikla

Kaikissa julkisen tai yksityisen sosiaalihuollon, tuomioistuinten, hallintoviranomaisten tai lainsäädäntöelimien toimissa, jotka koskevat lapsia, on ensisijaisesti otettava huomioon lapsen etu.” (UNICEF, ei pvm.)

Vantaan kaupunki on päättänyt edistää lasten asemaa Vantaalla hakeutumalla mukaan Yhdistyneiden kansakuntien lastenrahaston (UNICEF) Lapsiystävällinen kunta -malliin, joka perustuu YK:n lapsen oikeuksien sopimukseen. Mallin avulla pyritään tunnistamaan kehityskohteita lasten oikeuksien toteutumisessa sekä kehittämään ja toteuttamaan toimintasuunnitelman näiden kehityskohteiden korjaamiseksi. Tavoitteena on varmistaa lapsen oikeuksien mahdollisimman perusteellinen toteutuminen Vantaalla. (Vantaan kaupunki, ei pvm.-a.)

Vantaa on määritellyt toimintasuunnitelmalle viisi päätavoitetta. Päätavoitteiden teemat ovat osallisuus, oikeus elämään ja kehittymiseen, lapsen oikeudet kunnan rakenteissa, yhdenvertaisuus ja lapsen etu. Näiden tavoitteiden pohjalta on laadittu tarkemmat toimenpiteet, joista olennaisimpia liikenteen suunnittelulle ovat lasten osallistumisen ja vuorovaikutuksen edistäminen ja lasten oikeuksiin perehtyminen. (Vantaan kaupunki, 2021.) Tällä työllä pyritään osaltaan edistämään näiden toimenpiteiden toteutusta Vantaan liikennesuunnittelussa.

1.2 Työn tarkoitus ja toteutus

Tämän työn tarkoituksena on tarkastella kriittisesti lapsiystävällisyyden toteutumista liikenteen suunnittelussa Vantaalla tällä hetkellä muutamien suunnitteluhankkeiden kautta sekä kartoittaa haastatteluilla suunnittelijoiden näkemyksiä lapsista liikenteen käyttäjinä Vantaalla. Työn lopputuloksena esitetään kehitysehdotuksia Vantaan liikenteen ja liikkumisen suunnittelun lapsiystävällisyyden edistämiseksi. Työn tuloksia voidaan hyödyntää Lapsiystävällinen kunta -mallin edistämistyössä sekä yleisesti lasten aseman parantamisessa liikenteessä Vantaalla. Työn on rahoittanut Vantaan kaupunki.

Lapsiystävällisyyden näkökulman tuominen suunnitteluun on hyvä tuoda mahdollisimman konkreettisenä ja yksinkertaistettuna, jotta sen hyödyntäminen olisi suunnittelijoille mahdollisimman vaivatonta (Broberg ym., 2013). Työssä on tarkoituksena luoda liikenteen suunnitelmille lapsiystävällisyyden arviointikriteeristö, joka voisi toimia tulevaisuudessa lapsiystävällisyyden tarkastelun työkaluna suunnitteluhankkeissa. Työn tavoitteena on löytää keinoja tehdä lasten huomioinnista jokapäiväistä ja helppoa suunnittelijoille.

Työssä keskitytään tutkimaan lasten liikkumisympäristöjä kaupunginosatasolla. Tarkoituksena on tutkia lasten liikkumisen edellytyksiä iässä, jossa heidän liikkumismahdollisuutensa ovat rajatummalla ja heidän liikkumisen on vielä pitkälti riippuvaista muista ihmisistä. Tässä työssä lapsilla tarkoitetaan noin alle 12-vuotiaita. Nuoruus alkaa noin 12-vuotiaana, jolloin elämässä tapahtuu usein suuria muutoksia (Korhonen, 2021). Myös liikkumisaluet ja -tarpeet mahdollisesti muuttuvat ja laajenevat merkittävästi (Horelli, 1982). Tämän laajenemisen huomasi esimerkiksi Paasilinna (2022), joka tutki diplomityössään Espoossa toteutetun karttakyselyn aineistoa. Hän havaitsi työssään lasten liikkumisalueen ilman yksityisautoilua Espoossa vastaavan noin kaupunginosan kokoista aluetta. Espoo on kunta Helsingin seudulla verrattavissa Vantaaseen, minkä vuoksi voidaan olettaa vantaalaisten lasten liikkumisalueiden olevan samassa kokoluokassa.

Työ toteutettiin käyttäen menetelminä suunnitelmadokumenttien arviointia sekä suunnittelijoiden ryhmähaastatteluita. Arvioitavat suunnitelmat ovat Vantaan kaupungin laatimia kaavarunkoja Vantaan eri alueille. Työssä laadittiin kirjallisuuskatsauksen pohjalta arviointikriteeristö, jolla suunnitelmadokumentteja tarkasteltiin. Suunnitelmista keskusteltiin tämän jälkeen yhdessä suunnittelijoiden kanssa peilaten laadittuun arviointikriteeristöön. Työn lopputuloksena on analyysi liikenteen suunnitelmien lapsiystävällisyydestä, jonka perusteella on laadittu kehitysehdotuksia lasten aseman edistämiseksi Vantaan liikenneympäristöissä.

1.3 Tutkimuskysymykset

Työn tarkoituksen mukaisesti työn tutkimuskysymykset ovat seuraavat:

1. Miten lapset otetaan huomioon Vantaan liikenteen ja liikkumisen suunnittelussa kaupunginosatasolla?

- a. Kuinka hyvin lapset huomioidaan suunnitelmissa kriteerien perusteella?
- b. Kuinka hyvin lapset huomioidaan suunnittelussa suunnittelijoiden näkemysten mukaan?
- c. Eroavatko suunnittelijoiden näkemykset lasten huomiooninnin kriteereistä?
- d. Millaisilla kriteereillä lasten huomiointia voidaan arvioida suunnitelmista?

2. Miten lasten huomiointia voidaan parantaa Vantaan liikenteen ja liikkumisen suunnittelussa?

- a. Millaisia ovat suunnittelijoiden näkemykset lapsista ja heidän tulevaisuudestaan liikenteen ja liikkumisen suunnittelussa?
- b. Millaisilla keinoilla lasten huomiointia voidaan parantaa?

2 Taustaa

Tässä luvussa tarkastellaan ja taustoitetaan erilaisia lasten tarpeita liikkumisympäristössä sekä lasten liikkumistottumuksia, jotta voidaan ymmärtää lasten monimuotoisuutta ja maailmaa. Luvussa tarkastellaan myös lapsille sopivaa liikkumisympäristöä, joka täyttää lasten tarpeet ja luo heille turvallisen tilan liikkua ja oppia, sekä suunnittelun ja suunnittelijoiden roolia tällaisen tilan rakentamisessa. Luvussa taustoitetaan myös Vantaata tutkimuksen kohteena sekä vantaalaisten lasten liikkumista. Kirjallisuutta peilaan luodaan kriteerit lapsiystävälliselle liikennesuunnittelulle.

2.1 Lapset ryhmänä

Lapset ovat lähiympäristöjensä merkittäviä tietäjiä ja taitajia. He käyttävät katuympäristöä monenlaisiin tarkoituksiin, kuten leikkimiseen ja liikkumiseen. (Davis & Jones, 1996.) Lapset muodostavat merkittävän osan alueiden väestöstä tilastollisesti, mutta silti heitä ei kuulla suunnittelussa (Stanley ym., 2019). Lapsia ei kuitenkaan tule ajatella homogeenisenä ryhmänä, sillä lapset ovat kaikki erilaisia yksilöitä. Heillä kaikilla on omat ympäristöön liittyvät tarpeensa, ja he käyttävät ympäristöään eri tavoin. Nämä tarpeet ja tavat riippuvat hyvin monesta eri tekijästä lapsen elämässä ja ympäristössä. (O'Brien ym., 2000.)

Lapsen suhde ympäristöönsä kehittyy jo heti varhaisesta lapsuudesta lähtien. Horelli (1982) on tutkinut kirjassaan ympäristön merkitystä lapsen kehityksessä ja Stanley ym. (2019) ovat tutkineet liikkumisen vaikutusta. Mikäli lapsen ei ole mahdollista päästä liikkumaan ja tutkimaan ympäristöään, se voi johtaa erilaisiin haasteisiin esimerkiksi työelämässä ja terveydessä myöhemmin elämässä (Stanley ym., 2019).

Alle vuoden ikäisenä kehittyvät lapsen aistit, joilla hän osaa havainnoida ja kerätä tietoa ympäristöstään. Havainnointikyvyt ja tiedon käsittelykyvyt kuitenkin vaativat vuorovaikutusta ympäristön kanssa kehittyäkseen täysin. Toisen elinvuotensa aikana lapsen liikkumiskyky kehittyy ja hän alkaa hahmottamaan ympäristöstään erilaisia kohteita. (Horelli, 1982.) Varhaislapsuudessa liikkumisen tarve on pääosin vanhempien mukana liikkumista sekä vanhempien että lapsen tarpeiden täyttämiseksi (Stanley ym., 2019). Lapsi on tässä vaiheessa täysin riippuvainen huoltajastaan, mutta silti jo omanlaisensa yksilö (Korhonen, 2021).

Siirtyessään taaperoiikään, eli noin 2–3 vuoden ikään, lapsen liikkumis- ja vuorovaikutuskyvyt kehittyvät. Ympäristön tutkiminen ja monimuotoisempi leikkiminen alkavat kiinnostaa yhä enemmän. Ympäristön pysyvyys ja

turvallisuus ovat lapselle olennaisessa osassa kiintymyssuhteen muodostumisessa. (Horelli, 1982.) Lapsi alkaa kiinnostumaan enemmän muista lapsista ja kokeilemaan omia rajojaan (Korhonen, 2021).

Leikki-iässä, noin 4–6 vuoden ikäisenä, lapsen ongelmanratkaisu- sekä päättelykyky alkavat kehittyä. Sosiaaliset suhteet muodostuvat yhä tärkeämmäksi lapselle ja hän ymmärtää erilaisia toiminnallisia suhteita. Lapsi kaipaa ympäristöltään toiminnallisuutta. On olennaista, että pihapiiri on lapselle hyvin saavutettavissa ja että lapsi voi oppia hallitsemaan ympäristöään. (Horelli, 1982.) Esikoulun saavutettavuus on lapselle myös erittäin olennaista (Stanley ym., 2019). Omatoimisuus ja tarkoituksellisuus lisääntyvät lapsen toiminnassa (Korhonen, 2021).

Varhaisessa kouluiässä lapsen tarve viettää aikaa muiden lasten kanssa ja luoda omaa sosiaalista verkostoa kasvaa yhä merkityksellisemmäksi (Stanley ym., 2019). Kodin merkitys lapsen elämän keskuksena vähenee, kun kavereiden tärkeys ja kodin ulkopuolella vietetty aika kasvavat (Korhonen, 2021). Lasten itsenäinen liikkuminen muodostuu tässä vaiheessa olennaiseksi osaksi liikkumista. Lapsi pyrkii omaksumaan ja hallitsemaan ympäristöään sekä alkaa ymmärtämään omaa rooliaan ympäristön toimijana enemmän. Toimintaympäristö laajenee käsittämään koulun. (Horelli, 1982.)

Esimurrosiässä, noin 9–12 vuoden iässä, lapsen elämässä tapahtuu paljon muutoksia (Korhonen, 2021). Lapsi alkaa esimurrosiässä etsimään yhä enemmän itseään ja omaa identiteettiään, ja omien kavereiden merkitys kasvaa yhä tärkeämmäksi. Tässä vaiheessa myös painottuu toiminnan valinnaisuus ja sen tärkeys lapselle. Lapsi hakee kontrollin tunnetta ympäristöstään ja toiminta suuntautuu yhä enemmän kodin ulkopuolelle. Esimurrosiän jälkeen alkaa nuoruus. Tässä vaiheessa nuoren elämässä tapahtuu paljon muutoksia, liikkumistarpeet muuttuvat ja ympäristö laajenee jo koko kuntaan tai kaupunkiin. (Horelli, 1982.)

Kaikkien lasten liikkuminen ei kehity samalla tavalla eivätkä kaikkien saman ikäisten lasten liikkumistarpeet ole samanlaisia. Lasten liikkumiseen vaikuttavat useat eri tekijät. Esimerkiksi O'Brien ym. (2000) havaitsivat Englannissa tehdyssä tutkimuksessaan sukupuolen, etnisyyden, perheen kulttuurin ja tapojen sekä paikallisen ympäristön ominaisuuksien vaikuttavan lasten ympäristössä liikkumiseen. Porter (2010) taas esimerkiksi tunnisti Afrikassa tehdyssä tutkimuksessaan merkittäviksi tekijöiksi iän, sukupuolen, perheen sosioekonomisen statuksen, vanhempien tilanteen, asuinpaikan, liikuntarajoitteet, laajemman sosiokulttuurisen ja ekonominen kontekstin sekä fyysisen ympäristön. Lasten liikkumistottumusten takana voidaan siis todeta olevan hyvin monenlaisia tekijöitä.

2.2 Lasten liikkumistottumukset

2.2.1 Kulkumuodot

Lapset liikkuvat monipuolisesti erilaisilla kulkumuodoilla. Suomessa tehdyssä liikkumistutkimuksessa havaittiin, että pyöräily ja kävely ovat yhä lasten käytetyimmät kulkutavat. Myös julkinen liikenne on Suomessa lapsilla melko käytetty kulkumuoto. (Sarjala ym., 2016.) Vuonna 2021 Suomessa teetetyn valtakunnallisen henkilöliikennetutkimuksen tulosten mukaan 6–17-vuotiaat lapset liikkuvat hieman yli puolet matkoistaan kestäville kulkumuodoilla: kävellen, pyöräillen tai joukkoliikenteellä. 6–17-vuotiailla pojilla matkoista 18 % oli pyöräillen ja 28 % kävellen, kun taas tytöillä 12 % oli pyöräillen ja 29 % kävellen. (Kallio ym., 2023.)

Tuloksia on analysoitu myös tarkemmin Helsingin seudulta, johon myös Vantaa kuuluu. Vantaata tarkastellaan enemmän myöhemmin omassa luvussaan. 6–17-vuotiaat liikkuvat Helsingin seudulla hieman enemmän pyöräillen ja joukkoliikenteellä kuin koko Suomessa yleensä, mutta erot eivät ole suuria. Päivittäisistä matkasuoritteista käy ilmi, että Helsingin seudulla lapset kulkevat enemmän ja pidempiä matkoja joukkoliikenteellä kuin muualla Suomessa, mutta autoilulla on silti vahva rooli pidemmällä matkoilla. Myös ”Muu” kulkumuodon osuus 6–17-vuotiaiden poikien matkoista on huomattava. (Liikenne- ja viestintävirasto Traficom, 2023.) Tämä voisi viitata esimerkiksi sähköpotkulautojen käytön yleistymiseen.

Matkalukujen eroja on tarkasteltu tutkimuksessa myös kaupunkimaaseutuluokitukseen mukaan. Lapset käyttävät selvästi enemmän kestäviä kulkumuotoja kaupunkialueilla kuin aikuiset. Erityisesti sisemmällä kaupunkialueella kestävät kulkumuodot ovat selvästi eniten suosiossa, mutta myös ulommalla kaupunkialueella kestäville kulkumuodoilla kuljetaan yli puolet matkoista. Kaupungin kehysalueella kestäviä kulkumuotoja käytetään enää hieman alle puolilla matkoista. (Liikenne- ja viestintävirasto Traficom, 2023.)

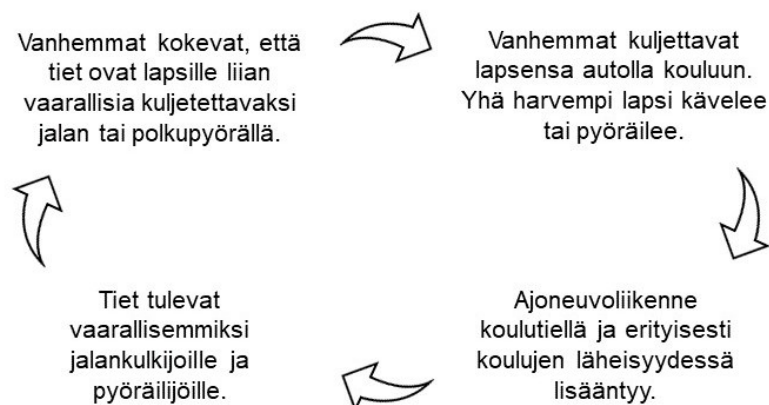
Helsingin seudulla myös Helsingin Seudun Liikenne (HSL) on teettänyt liikkumistutkimuksia. Hallikainen (2021) tutki diplomityössään HSL:n vuonna 2018 kerätyn Liikkumistutkimusaineiston avulla 7–17-vuotiaiden liikkumista Helsingin seudulla. Hän havaitsi lasten yleisimmäksi kulkutavaksi kävelyn. Koulumatkoilla lapset käyttivät paljon kestäviä kulkumuotoja, kun taas vapaa-ajan matkoista suurin osa muodostui henkilöautomatkoista. (Hallikainen, 2021.)

Vaikka aktiivinen liikkuminen on Suomessa vielä suosittua, autoilun lisääntyminen ja lasten autoriippuvuus on kansainvälisesti havaittu trendi. Erityi-

sesti koulumatkoilla lapsia kuljetetaan nykyisin enemmän autolla kuin saatetaan aktiivisin liikkumismuodoin (Jeekel, 2017). Esimerkiksi Mackett (2002) havaitsi jo 2000-luvun alkupuolella huolestuttavan trendin auto-riippuvuudesta lapsilla Iso-Britanniassa, jossa lasten liikkuminen autolla oli kahden vuosikymmenen aikana lisääntynyt koulumatkoilla kolmasosan ja vapaa-ajan matkoilla jopa puolet enemmän (Mackett, 2002). Huolestuttavan trendistä tekevät sen mahdolliset vaikutukset tulevaisuuden liikkumiseen. Mikäli lapsi on tottunut lapsuudessaan käyttämään autoa useammin, hän mahdollisesti valitsee myös tulevaisuudessa auton aktiivisten ja kestävien kulkumuotojen sijaan. (Fyhri & Hjorthol, 2009.)

Plevnik ym. (2017) havaitsivat Sloveniassa syinä tähän muutokseen autojen lisääntyneen saatavuuden, pidentyneet etäisyydet sekä puutteet aktiivisten liikkumismuotojen käytön edellytyksissä. Aiheesta on tehty monia tutkimuksia eri maissa. Jeekel (2017) ja Fyhri ym. (2011) ovat tarkastelleet useita tutkimuksia Euroopasta, ja havaitsivat muiksi tunnistetuiksi syiksi ilmiön taustalla ajan puutteen, ohjatun tekemisen lisääntymisen lapsilla, ympäristön koetun turvallisuuden ja omaan lähiympäristöön integroitumisen heikentymisen sekä valinnanvapauden lisääntymisen, muun muassa leikkikavereiden suhteen (Jeekel, 2017; Fyhri ym., 2011).

Ympäristön koetun turvallisuuden heikentyminen ja vanhempien huoli liikenteen vaaroista syinä autoilun valitsemisen taustalla ovat paradoksaalisia. Suurin osa esimerkiksi koulujen lähiympäristön autoliikenteestä on vanhempien tai huoltajien itsensä aiheuttamaa ja suurempi autoilun määrä heikentää ympäristön koettua turvallisuutta. Valitsemalla auton kulkutavaksi, vanhemmat tai huoltajat itse aiheuttavat ympäristön koetun turvallisuuden heikentymistä. (Fyhri ym., 2011.) Kuva 1 kuvaa tätä negatiivisen kehityksen kehää.



Kuva 1. Autoilun ja liikenteen koulun ympäristön koetun turvallisuuden negatiivinen kehä (mukaillen Aarnikko ym., 2002).

Liikkuminen kehittyy ajan myötä ja uusia kulkumuotoja kehitetään. Koppel ym. (2022) tutkivat Australiassa vanhempien halukkuutta antaa lastensa käyttää yhteiskäyttöisiä ja automatisoituja kulkumuotoja. Vanhempien asenteiden ja koulutustaustan havaittiin vaikuttavan halukkuuteen merkittävästi. Myös aiempi kokemus uusista kulkumodoista sekä matkan kontrolloitavuus olivat olennaisia tekijöitä. Vanhemmat eivät kuitenkaan olleet kovin innokkaita antamaan lastensa käyttää uusia kulkumuotoja. Ne kuitenkin voisivat tarjota lapsille tulevaisuudessa enemmän itsenäisyyttä. (Koppel ym., 2022.)

Lapset eivät siis usein itse saa valita käyttämäänsä kulkumuotoa. Vanhemmat tai huoltajat ovatkin usein ratkaiseva tekijä lapsen liikkumismuodon päätöksen takana (Ziviani ym., 2004). Van Ristell ym. (2013) havaitsivat tutkimuksessaan koulumatkustamisesta, että lapsilla ei ollut kovin merkittävää roolia päätöksessä käyttää tai olla käyttämättä bussia matkustamiseen. Merkittävimpänä tekijänä olivat vanhempien tai huoltajien asenteet. (van Ristell ym., 2013.) Ziviani ym. (2004) taas havaitsivat tutkimuksessaan, että vanhemmat tai huoltajat perustivat päätöksensä lapsen kulkumuodosta yleisimmin näkemyksiinsä fyysisen aktiivisuuden tärkeydestä sekä omaan koulumatkustushistoriaansa ja etäisyyteen kouluun. Lapsille olisi kuitenkin tärkeää saada päätösvaltaa omasta liikkumisestaan, sillä se lisäisi lasten itsenäistymistä myös muilla elämän osa-alueilla (Pooley ym., 2010).

Vanhempien näkemykset eivät ole ainoa tekijä kulkumuodon valinnassa, vaan se on usein kompleksinen prosessi, johon vaikuttavat myös useat ulkoiset ja sisäiset tekijät. Matkan pituus sekä aikabudjetti ovat yleensä painotetuimmat tekijät. Kuitenkin myös esimerkiksi sää, mieltymykset, velvollisuudet ja tavat vaikuttavat sekä yksilö- että perhetasolla. (Pooley ym., 2010.) Mackett (2002) totesi syiden kulkumuodon valinnan päätöksen takana useimmiten kasautuvan kuin minkään syyn olevan yksin ratkaiseva tekijä.

Ympäristö vaikuttaa myös kulkutapoihin merkittävästi. Alue, jonka maankäyttö on pääosin asumista, kannustaa enemmän kävelyyn ja pyöräilyyn. Myös puistot ja muut virkistysalueet sekä sekoittunut maankäyttö houkuttelevat käyttämään aktiivisia liikkumismuotoja. Kaupunkikeskustat, sekoittuneet alueet ja kaupalliset alueet kannustavat julkisen liikenteen käyttöön. Autoilu on kuitenkin Suomessa olennaisessa osassa viheralueiden ja kaupallisten alueiden saavuttamisessa. (Sarjala ym., 2016.) Ympäristön tiiviys on myös merkittävä kulkutapaan vaikuttava tekijä. Erityisesti asumistiheyden on havaittu edistävän lasten aktiivista liikkumista (Kyttä ym., 2012). Pidemmät etäisyydet vähentävät aktiivisten kulkumuotojen käyttöä (Sarjala ym., 2016). Tiiviillä kaupunkialueilla, joissa myös etäisyydet ovat pienem-

piä, aktiivinen liikkuminen on yleisempää kuin maaseutualueilla (Sun ym., 2015). Maaseudulla määränpäättäjät ovat yleisimmin kauempana, jolloin aktiivinen liikkuminen voi olla haastavampaa. Ympäristön turvallisuuteen ja esteettisyyteen liittyvät tekijät selittävät myös kulkutapavalintaa (Mitra & Buliung, 2014).

2.2.2 Liikkumisalueet, määränpäättäjät ja reitit

Lapsen liikkumisalue kasvaa iän myötä. Horelli (1982) on kuvaillut psykologian näkökulmasta lasten liikkumisalueen laajentumista iän myötä: ihan-teellisessa tilanteessa liikkumisalue laajenee koko lapsuuden ajan vähitellen kodista kattamaan koko kaupungin tai kunnan. Kuva 2 havainnollistaa liikkumisalueen laajentumisen kehitystä. Lapsilla tulisi olla mahdollisuus vähitellen laajentaa liikkumispiiriään ja oppia hyödyntämään ympäristöään omatoimisesti. Tämä onnistuu parhaiten, kun lapsen ympäristö laajenee luonnollisesti reittien ja tilojen kautta kodin yksityisyydestä kattamaan hiljalleen julkisia tiloja ja myöhemmin koko kaupungin (Kyttä, 2003). Liikkumisalue on kuitenkin pitkälti riippuvainen lasten itsenäisen liikkumisen määrästä, ja viime vuosikymmeninä se on pienentynyt merkittävästi (Kyttä ym., 2015). Liikkumisen itsenäisyyttä käsitellään tarkemmin seuraavassa alaluvussa.



Kuva 2. Lasten liikkumisalueen laajeneminen iän myötä.

Paasilinna (2022) tutki diplomityössään lasten elinpiirien laajuutta Espoossa. Hän havaitsi, että yli puolet lasten usein vierailluista paikoista sijoittuvat alle 2 kilometrin etäisyydelle lapsen kodista. Tutkimuksessa vertailtiin 15- ja 12-vuotiaita lapsia. Nuoremmilla lapsilla elinpiirin laajuus oli selvästi pienempi. Kun henkilöautolla tehdyt matkat jätettiin huomiotta ja tarkasteltiin aluetta 20 kilometrin säteellä kodista, 15-vuotiaiden toiminta-alueen koko oli keskimäärin 9,7 km², kun taas 12-vuotiaiden oli vastaavasti 6,5 km². 4 kilometrin säteellä kodista toiminta-alue oli 15-vuotiailla keskimäärin 2,5 km², kun taas 12-vuotiailla vastaavasti 2,0 km². (Paasilinna, 2022.) Alle 12-vuotiaiden liikkumisalue vastaa tutkimuksen tulosten perusteella Vantaalla noin kaupunginosan kokoista aluetta.

Lasten liikkumisympäristö koostuu heille merkittävistä paikoista sekä reiteistä näiden välillä. Päivittäinen matkamäärä lapsilla on yhtä suuri kuin aikuisilla, mutta lasten matkojen pituus on huomattavasti aikuisten matkoja lyhyempi. (Aarnikko ym., 2002.) Lapsille merkittäviä arjen paikkoja, ja näin ollen yleisimpiä matkojen määränpäitä, ovat koti ja asuinalueet, rakennetut ja rakentamattomat leikkipaikat, viheralueet ja puistot, päiväkotit, esikoulu, koulu, harrastuspaikat sekä kaupalliset palvelut (Horelli, 1982; Freeman, 1995; McAllister, 2008; Kiilakoski & Gretschel, 2012; NACTO, 2020; Stanley ym., 2019). Usein lapsille merkittävät paikat sijaitsevat lähellä heidän kotiaan. Etäisyys riippuu lapsen kodin alueen tiiveydestä. Mitä tiiviimmin rakennettu ympäristö, sitä lähempänä lapselle merkittävät paikat sijaitsevat. (Kytä ym., 2012.)

Vuonna 2021 Suomessa tehdyn valtakunnallisen henkilöliikkumistutkimuksen mukaan 6–17-vuotiailla lapsilla matkoista yli puolet koostuu koulusta ja vapaa-ajan matkoista. Vapaa-ajan matkoja tehtiin hieman enemmän kuin koulutustarkoituksessa tehtyjä matkoja. Päivittäinen matkaluku 6–17-vuotiailla lapsilla oli noin 2,45 ja matkasuorite noin 26,6 kilometriä. Tyttöjen päivittäinen matkaluku on hieman korkeampi kuin poikien, mutta matkasuorite on jopa viisi kilometriä alhaisempi. (Kallio ym., 2023.) Helsingin seudulla vapaa-ajan matkojen osuus on hieman suurempi kuin muualla Suomessa yleensä, mutta erot eivät ole kovin merkittäviä. Matkasuorite on Helsingin seudulla 6–17-vuotiailla pojilla merkittävästi korkeampi kuin koko Suomessa yleensä, kun taas tyttöillä matkasuorite on alhaisempi kuin koko Suomessa yleensä. (Liikenne- ja viestintävirasto Traficom, 2023.)

Lapsille tärkeiden määränpäiden tulee olla lapsille saavutettavalla etäisyydellä. Kuten edellisessä luvussa todettiin, lapsille yleisimmät kulkumuodot ovat kävely ja pyöräily, joten tärkeiden paikkojen tulisi sijaita lapsille sopivan kävelymatkan päässä. Tarkkaa lapsiystävällistä etäisyyttä ei ole määritetty, mutta useissa tutkimuksissa on selvitetty, millainen etäisyys houkuttelee lapsia kävelemään. Timperio ym. (2006) havaitsivat tutkimuksessaan Australiassa, että alle 800 metrin matkoilla kävely ja pyöräily olivat houkuttelevia kulkumuotoja lapsille. Yhdysvalloissa McMillan (2007) havaitsi, että alle yhden mailin (noin 1,6 km) koulumatkoilla käveleminen ja pyöräileminen oli todennäköisempää. Toinen tutkimus Yhdysvalloista havaitsi, että alle 12-vuotiaat lapset eivät oikeastaan kävelleet yli puolen mailin (noin 800 m) matkoja. NACTON (2020) tuottama suunnitteluopas taas ohjeistaa suunnittelemaan naapurustot niin, että tärkeisiin kohteisiin olisi lapsilla alle 15 minuutin matka. Tämä tarkoittaisi, että kohteet sijaitsisivat alle kilometrin päässä lasten kotoa. Joissain tutkimuksissa lasten kävelemän etäisyyden on myös havaittu olevan reilusti alle kilometrin: vain muutamia satoja metrejä (esim. Wridt, 2010). Voidaan siis todeta, että lapsille sopiva etäisyys on alle kilometrin ja mieluummin reilummin alle sen.

Lapset hyödyntävät julkista tilaa monin eri tavoin (O'Brien ym., 2000). Usein lapset eivät välitä jonkin paikan tai tilan suunnittelusta tarkoituksesta, vaan hyödyntävät sitä omalla tavallaan. (Babb & Curtis, 2013). Lasten vahvuus kaupunkitilan käytössä onkin mielikuvitus, joka mahdollistaa tilojen monipuolisen käytön sen sijaan, että tilojen käyttö olisi rajoitettu vain tiettyihin tarkoituksiin. Lapset usein ottavatkin leikkipaikoiksi lähiympäristönsä hyödyntämättömiä paikkoja, joita ei usein tunnisteta virallisesti lasten leikkipaikaksi (Freeman, 1995). Lapsilla ei myöskään aina ole välttämättä liikkueessaan tarkkaa määränpäättä tai tarkoitusta, vaan heille liikkuminen vapaasti voi olla ajanvietettä ja leikkiä (Aarnikko ym., 2002).

Lapset asuvat usein hieman syrjempänä keskustasta (García-Palomares ym., 2013). Perinteisesti Suomessa lapsille hyvinä paikkoina asua on ajateltu lähiöitä, joista löytyy verheyttä ja tilaa leikkiä. Lähiöitä rakennettiin toisen maailmansodan jälkeen Suomessa paljon ja useat lapsiperheet myös muuttivat niihin. (Moll & Kuusi, 2021.) Ajan näkemykset lapsien ihanteellisista kasvuympäristöistä tiivistyivät esimerkiksi Heikki von Herzenin vuonna 1946 päättäjille ja tiedotusvälineille jaettuun pamflettiin ”Koti vaiko kasarmi lapsillemme”, jossa hän korosti puutarhakaupunkien idyllisyyttä (Arkkitehtuurimuseo, ei pvm.). Tämä kehitys näkyy yhä Suomessa eikä keskustoja vielä nähdä lapsiperheiden paikkoina, vaikka niissä asuukin paljon lapsia (Moll & Kuusi, 2021).

Viheralueet ja puistot ovat joidenkin tutkimusten mukaan lapsille merkittävässä roolissa. Lapset kaipaavat luonnollisia paikkoja, joissa he voivat itse luoda oman leikkipaikkansa ja seikkailla (Freeman, 1995). Lapset leikkivät useita tunteja päivittäin ja yleisimmät sijainnit leikkiä kodin ulkopuolella ovat rakennetut leikkipaikat ja viheralueet sekä kadut (Dodd ym., 2021; Veitch ym., 2006). Laatikainen ym. (2017) tosin havaitsivat tutkimuksessaan, että lapsille tärkeämpiä paikkoja löytyi enemmän asuinalueilta sekä kaupallisten ja liikuntapalveluiden alueilta.

Lapset tekevät reittivalintoja erilaisin perustein, jotka eivät välttämättä aina vaikuta rationaalisilta. Pooley ym. (2010) havaitsivat tutkimuksessaan koulumatkoista, että koulumatka muodostaa merkittävimmän osan lasten päivän liikkumisesta ja siten se on lapsille myös merkittävä osa päivää. Tutkimuksessa selvisi, että lapset etsivät reiteiltään stimulaatiota, nautintoa ja turvallisuutta. Lapset haluavat itse päätävävaltaa reiteistään ja ne usein muodostuvat vuorovaikutuksesta ympäristön kanssa. (Pooley ym., 2010.) Babb & Curtis (2013) myös tunnistivat tutkimuksessaan lasten arvostavan reiteillään jalkakäytäviä ja turvallista kävely-ympäristöä sekä esteettömyyttä.

2.2.3 Liikkumisen itsenäisyys

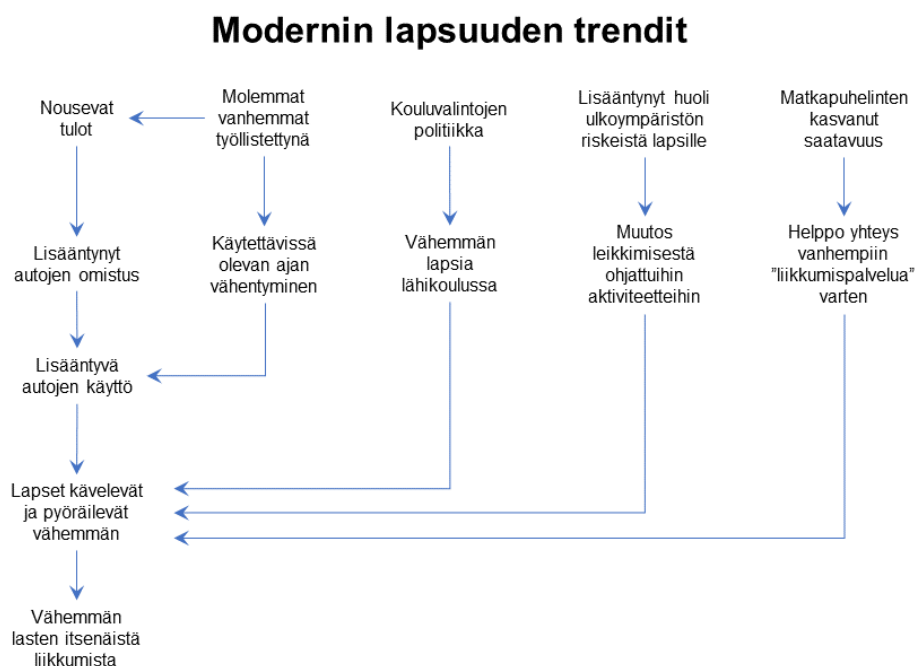
Lapsille itsenäinen liikkuminen on olennainen osa kehitystä ja erityisesti Suomessa osa lapsuutta (Kyttä ym., 2015). Suomessa lapsilla onkin useimmiten laajat mahdollisuudet itsenäiseen liikkumiseen verrattuna moniin muihin maihin. Nuoremmilla lapsilla itsenäinen liikkuminen tapahtuu lähinnä asuinalueilla. (Broberg ym., 2013.) Itsenäinen liikkuminen ei välttämättä aina tarkoita yksin liikkumista, vaan liikkumista ilman aikuisten valvontaa. Esimerkiksi Sarjalan ym. (2016) tutkimuksessa havaittiin, että viides- ja kahdeksaluokkalaiset lapset liikkuvat useammin itsenäisesti kavereidensa kanssa kuin yksin.

Itsenäinen liikkuminen on myös tiiviisti yhteydessä aktiiviseen liikkumiseen ja sitä kautta terveyteen, sillä lapsilla itsenäinen liikkuminen tapahtuu usein aktiivisin kulkumuodoin. Ilman itsenäistä liikkumista lasten mahdollisuudet viettää aikaa ulkoilmassa myös kaventuisivat merkittävästi. Itsenäinen liikkuminen tarjoaa lapsille mahdollisuuksia oppia ja kehittää taitojaan toimia liikenneympäristössä ja päätöksenteosta sekä mahdollisuuksia itsenäistyä ja kehittää sosiaalisia suhteita (Mackett, 2002; Brown ym., 2008). Lapset oppivat ympäristön monipuolisista mahdollisuuksista vain liikkumalla ja tutkimalla itsenäisesti. Monipuolinen ymmärrys ympäristöstä on olennaista vastuullisen ympäristösuhteen kehittymisen kannalta. (Aarnikko ym., 2002.)

Itsenäisyyden määrään liikkumisessa vaikuttaa eniten lapsen ikä ja asuinpaikka (Dodd ym., 2021). Etäisyys kouluun vaikuttaa myös merkittävästi. Fyhrin ja Hjortholin (2009) tutkimuksessa koulumatkoilla yksi vuosi lapsen iässä lisäsi itsenäisen liikkumisen alueen rajojen etäisyyttä noin yhdellä kilometrillä. Subjektiiviset tekijät, kuten koettu turvallisuus, vaikuttavat lapsen itsenäiseen liikkumiseen enemmän kuin objektiiviset tekijät. (Fyhri & Hjorthol, 2009). Muita tunnistettuja subjektiivisia tekijöitä ovat muun muassa vanhempien tai huoltajien näkemykset sosiaalisista vaaroista, ulkoympäristön hyödyistä ja riskienotosta (Alparone & Pacilli, 2012; Dodd ym., 2021).

Myös ympäristön rakenne ja asukastiheys vaikuttavat lasten itsenäiseen liikkumiseen. Tiheimmin asuttu alue edistää lasten itsenäistä liikkumista. (Broberg ym., 2013.) Maalla asuvilla lapsilla on havaittu olevan vähemmän mahdollisuuksia liikkua itsenäisesti. Vielä 1990-luvulla maaseudulla asuvilla lapsilla oli enemmän mahdollisuuksia itsenäiseen liikkumiseen kuin kaupungeissa asuneilla lapsilla, mutta mahdollisuudet ovat vähentyneet merkittävästi. (Kyttä ym., 2012.)

Lasten itsenäisen liikkumisen on havaittu maailmanlaajuisesti vähentyneen merkittävästi sekä arjen matkoilla että vapaa-ajan matkoilla (Fyhri ym., 2011). Suomalaisilla lapsilla on enemmän vapauksia liikkua itsenäisesti verrattuna lapsiin monissa muissa maissa, mutta myös Suomessa lasten itsenäisen liikkumisen on havaittu vähentyneen (Kytä ym., 2015). Yleisimmin tunnistettuja syitä tähän muutokseen ovat kokemukset liikenteen ja sosiaalisten vaarojen lisääntymisestä (Aarnikko ym., 2002; Kytä ym., 2015; Jeekel, 2017). Muita tunnistettuja syitä ovat etäisyyksien pidentyminen, elämäntavan muutokset ja matkojen ketjutus (Kytä ym., 2015). Jeekel (2017) havaitsi tutkimuksessaan myös yhdeksi yleisimmäksi tunnistetuksi syyksi huoltajien luottamuksen puutteen lasten sisukkuuteen ja ongelmanratkaisukykyyn. Muita havaittuja syitä olivat valinnanvapauden lisääntyminen muun muassa kouluvalinnoissa, huonon vanhemmuuden leimauksen pelko sekä ajan puute (Jeekel, 2017). Lasten itsenäisen liikkumisen vähentymiseen johtavat trendit kuvattuna alla kuvassa 3.



Kuva 3. Liikkumisen itsenäisyyteen vaikuttavien tekijöiden trendit (mukaillen Fyhri ym., 2011).

Itsenäisen liikkumisen vähentyminen voi johtaa luontoyhteyden katoamiseen ja terveydellisiin ongelmiin (Jeekel, 2017). Tämä huolestuttava trendi on yhteydessä lasten autoriippuvaisuuden lisääntymiseen. Lapsia kuljetaan autolla enemmän, jolloin lasten itsenäinen liikkuminen vähenee ja autoilu lisääntyy. Autoilu koetaan turvallisemmaksi vaihtoehdoksi, vaikka juurisyy liikenteen koetun turvattomuuden lisääntymiseen on autoilun li-

sääntyminen. (Stanley ym., 2019.) Lasten maailmankuvasta uhkaa tulla motorisoitu irrallisten paikkojen maailma ilman ymmärrystä paikkojen ympäristöstä ja yhteyksistä (Lopes ym., 2014).

Kodin ympäristö on lapsille tärkein liikkumisympäristö (Aarnikko ym., 2002). Lasten itsenäisen liikkumisen edistämiseksi on tärkeää keskittyä asuinalueiden liikkumisympäristön laatuun. Itsenäiselle liikkumiselle on edellytyksenä turvallinen ympäristö kävellä ja pyöräillä (Fyhri ym., 2011). Lasten itsenäistä liikkumista kannustaa ja tukee päiväkodin ja koulun käyminen lähellä kotia, palveluiden tasainen jakautuminen alueelle ja julkisen liikenteen mahdollistaminen mahdollisimman laajalle alueelle (Kytä ym., 2015). Tiiviimpi asutus ja sekoittunut maankäyttö kannustavat lasten itsenäiseen liikkumiseen (Broberg ym., 2013).

2.3 Lapsille sopiva liikkumisympäristö

2.3.1 Turvallisuus

Liikenneturvallisuus nähdään yhtenä tärkeimpänä tekijänä lasten liikkumisympäristöissä. Lapset ovat liikenteen seassa huomaamattomampia ja usein arvaamattomampia käyttäjiä. He eivät aina noudata saamiaan ohjeita ja sääntöjä, vaan toimivat oman tahtonsa mukaan. Liikennelyympäristö ei saisi houkutella liikenteen käyttäjiä ottamaan riskejä tai rikkomaan sääntöjä, vaan sen tulisi ohjata toimimaan oikein ja sallia virheitä. (Aarnikko ym., 2002.) Vaikutukset lapsiin ovat myös usein vakavampia, sillä lasten keho on aikuista pienempi ja vielä kehittyvässä (Gascon ym., 2016).

Liikenneturvallisuuden parantaminen on lapsiystävällisen ympäristön kehittämisen yksi tärkeimmistä toimenpiteistä, sillä vaaralliseksi koettu liikkumisympäristö vähentää lasten itsenäisiä liikkumismahdollisuuksia (Plevnik ym., 2017). Suomessa lasten liikenneturvallisuuden parantaminen ja nuorten tieliikenneonnettomuuksien pysyvä vähentyminen ovat kansallisia tavoitteita (Korpilahti ym., 2020). Pelkkiin tilastoihin ei liikenneturvallisuuden parantumisen seurannassa kuitenkaan voida nojata, sillä onnettomuuksien määrä voi vähentyä myös vain lasten liikkumisen vähentymisen takia. Tieliikenneonnettomuuksissa Suomessa vuonna 2022 kuolleista 4 % oli alle 14-vuotiaita ja loukkaantuneista 7 % oli alle 14-vuotiaita. (Tilastokeskus 2023a.) Ikäryhmän väestömäärä huomioiden Suomessa lapsille tapahtui vähemmän onnettomuuksia kuin muille ikäryhmille, mutta liikenneturvallisuuden tärkeyttä ei voida vähätellä.

Lapset nähdään usein kyvyttöminä ja haavoittuvaisina liikenteen käyttäjinä, mikä johtaa usein lasten liikkumisen rajoittamiseen ja sitä kautta vähentää lasten mahdollisuuksia oppia käyttämään liikkumisympäristöä turvallisesti.

(Valentine, 1997a.) Lapsen psykologisten, sosiaalisten, kulttuuristen, fyysisten ja ympäristöllisten taitojen oppiminen rajoittuu ja lapset joutuvat suurempaan riskiin myöhemmin itsenäisesti liikkueessaan, mikäli he eivät ole saaneet oppia liikkumaan ympäristössä turvallisesti. (Malone, 2007.) Liikenneympäristön tulisi olla niin turvallinen, että lasten liikkumista ei koettaisi tarpeelliseksi rajoittaa. Turvallisessa ympäristössä lasten stressireaktiot vähenevät, kognitiiviset taidot kehittyvät ja aktiivinen liikkuminen lisääntyy. (McAllister, 2008.)

Liikkumisympäristön turvallisuudessa merkittävimmät huolenaiheet ovat olleet kävelyn ja pyöräilyn infrastruktuurin puutteet ja liikenneturvallisuus (Kerr ym., 2006). Vanhempien huolenaiheina ovat olleet myös liikennevalloisten ja turvallisten ylitysten puute sekä vilkkaasti liikennöidyn tien läheisyys (Timperio ym., 2006). Läpikulkukadut koetaan vaarallisiksi, kun taas umpiperäkadut turvallisiksi leikkipaikoiksi (Veitch ym., 2006). Liikenneturvallisuutta parantavat tekijät edistävät lasten turvallisuutta konkreettisesti, mutta myös parantavat vanhempien tunnetta ympäristön turvallisuudesta (Fyhri & Hjorthol, 2009).

Yhteisöllä on vaikutus ympäristön turvallisuuden tuntemukseen. Yhteisöllisyys luo julkisiin tiloihin luonnollista valvontaa, mikä lisää turvallisuuden tunnetta. (Aarnikko ym., 2002; NACTO, 2020.) Lähiympäristön monipuolinen käyttö, julkisissa tiloissa tapahtuvat paikalliset vuorovaikutustilanteet ja ympäristön kehittämiseen osallistuminen rakentavat yhteisöä ja kasvattavat lasten yhteisöllisen vastuun tunnetta (Stanley ym., 2019). Lapset kaipaavat sosiaalisia kontakteja erityisesti muihin lapsiin (Davis & Jones, 1996). Yhteisön puute voi johtaa aktiivisen ja itsenäisen liikkumisen vähentymiseen, sillä liikkuminen voi tuntua turvattomalta (Su ym., 2017). Lapset voivat pelätä esimerkiksi kiusaamiseksi tuleamista.

Yhteisön tuoma turvan tunne vaikuttaa lasten liikkumiseen pääosin vanhempien kautta. Vanhemmat ovat kertoneet huolenaiheikseen esimerkiksi tuntemattomat ihmiset ja hengailevan nuorison (Veitch ym., 2006). Yhteisöllisyys luo vanhemmille mielikuvan, että kodin ympäristössä naapurit ja muut alueella liikkujat vahtivat heidän lapsiaan, jolloin lapsi uskalletaan päästää liikkumaan itsenäisemmin (Hüttenmoser, 1995). Turvallinen yhteisö voi kuitenkin olla vain illuusio, joka luo turvallisuuden tunnetta. Todellisuus voi olla täysin erilainen. (Valentine, 1997b.) Nykyaikana yhteisöllisyys on vähentynyt sosiaalisen median, aikataulutetun arjen ja lähiympäristön vähäisemmän käytön vuoksi. Yhteisöllisyyden puutteen vuoksi vanhemmat kokevat, että katujen ja julkisten tilojen luonnollinen valvonta ja tarkkailu ovat vähentyneet. (Jeekel, 2017.) Kaikki keinot, jotka lisäävät katutilan ja julkisen tilan käyttöä, lisäävät turvallisuuden tunnetta. Ihmisten

läsnäolo ympäristössä tuo turvallisuuden tunnetta ja ympäristön käytön monipuolisuus lisää yhteisen vastuun tunnetta. (Kytä, 2003.)

2.3.2 Terveellisyys

Lasten liikkumisympäristön tulisi edistää terveyttä. Terveys on jokaisen elämän perusarvo. Ympäristöllä on merkittävä vaikutus terveyteen. Nämä vaikutukset voivat johtua sekä ympäristön fyysistä ominaisuuksista että ympäristön muista käyttäjistä. Lapsilla erilaisten tekijöiden vaikutus on merkittävämpi kuin aikuisilla heidän kehittyvien tietojensa ja taitojensa sekä pienemmän kokonsa vuoksi (Gascon ym., 2016). Lapsuuden tavat ja tottumukset myös vaikuttavat lasten tuleviin elämäntapoihin (Marquart & Schicketanz, 2022; Distefano ym., 2019), joten on tärkeää, että terveelliset tavat omaksutaan jo lapsena.

Aktiivisen liikkumisen on tunnistettu edistävän lasten terveyttä sekä fyysisesti että henkisesti (Stark ym., 2018). Säännöllinen aktiivinen liikkuminen ylläpitää terveellistä ja aktiivista elämäntyyliä (Merom ym., 2006). Aktiivisesti liikkuvilla lapsilla on havaittu olevan alhaisempi painoindeksi ja rasvaprocentti sekä vyötärön ympärys. Muita havaittuja hyötyjä ovat stressin vähentyminen, ulkona vietetyn ajan lisääntyminen ja ihmisten välisten suhteiden parantuminen. (Sun ym., 2015.) Kuten jo luvussa 2.2.3 todettiin, aktiivinen ja itsenäinen liikkuminen kulkevat käsi kädessä. Lapset ovat yleensä aktiivisempia liikkeessään itsenäisesti. Näin ollen liikkumisen aktiivisuutta ja itsenäisyyttä tulisi edistää kokonaisuutena. (Jeekel, 2017.)

Vanhempien tai huoltajien näkemyksillä ja sosiaalisilla tekijöillä on vaikutusta myös liikkumisen aktiivisuuteen. Aktiivisuutta vähentäviä tekijöitä ovat vanhempien käsitys muiden lasten vähyydestä naapurustossa ja fyysisen aktiivisuuden tärkeydestä (Timperio ym., 2006; Ziviani ym., 2004). Myös vanhempien oma liikkumishistoria koulumatkoilla vaikuttaa lapsen aktiiviseen liikkumiseen koulumatkoilla (Ziviani ym., 2004).

Käveltävyyttä ympäristössä edistää reittien jatkuvuus (Giles-Corti ym., 2011). Lapsilla reittien kytkeytyväisyys ei ole yhtä tärkeää kuin aikuisille, sillä lapset etsivät usein turvallisinta reittiä, kun taas aikuiset nopeinta reittiä. Katkaistut ja hiljaisemmat kadut rauhoittavat liikennettä ja tuntuvat turvallisemmilta kulkea. (Timperio ym., 2006.) Liikenneturvallisuutta edistävät ympäristön ominaisuudet, kuten liikennevalolliset ylitykset ja autoilta rauhoitetut kadut, lisäävät lasten aktiivista liikkumista (Carver ym., 2008). Ympäristön käveltävyyden edistäminen onkin yksi tärkeimpiä keinoja lasten terveyden edistämiseksi ja sitä tulisi suunnittelussa priorisoida (Su ym., 2017).

Saavutettavuus on myös olennaisessa osassa terveellisyyttä edistävässä ympäristössä. Pääsy avoimeen hyvälaatuiseen julkiseen tilaan vaikuttaa aktiivisen leikin määrään. (Veitch ym., 2006.) Etäisyydet vaikuttavat saavutettavuuden kautta terveellisyyteen: lyhyemmillä matkoilla aktiivinen liikkuminen on todennäköisempää (Timperio ym., 2006). Asumisen tiheys onkin yhteydessä lasten aktiiviseen liikkumiseen lyhyempien etäisyyksien ja paremman saavutettavuuden kautta. Viherympäristöt ovat myös olennainen osa terveellistä ympäristöä, mutta aktiivisen liikkumisen on havaittu vähenevän viherympäristöjen määrän lisääntyessä. Suurempi määrä viherympäristöjä tarkoittaa väljempää kaupunkirakennetta ja sitä kautta pidempiä etäisyyksiä. Pidemmät etäisyydet merkittäviin paikkoihin eivät kannusta aktiiviseen liikkumiseen. (Kyttä ym., 2012.)

Viheralueiden läheisyys edistää lasten fyysistä ja henkistä terveyttä (Kyttä ym., 2012). Viherrakenne vähentää ilmansaasteita ympäristössä, ja se vaikuttaa ympäristön koettuun laatuun (Gascon ym., 2016; Broberg ym., 2013). Se vaikuttaa myös olennaisesti kävely-ympäristön houkuttelevuuteen. Viherrakenne edistää ympäristöllisten haittojen minimointia ja merkityksellisten kokemusten luontia ihmisille. Liikkumisympäristöissä viherrakenne mahdollistaa luontoelementtien terveysvaikutusten saavuttamisen paremmin kaikille käyttäjille. (Beery ym., 2017.)

Eräs ympäristön tunnistetuimmista terveydellisistä haitoista lapsille ovat liikenteen päästöt. Ilmansaasteilla on selkeä negatiivinen vaikutus lasten terveyteen. (Gascon ym., 2016.) Vaikka aktiivinen liikkuminen edistää lasten terveyttä sekä henkisesti että fyysisesti, lapset joutuvat kävellessään ja pyöräillessään usein myös altistetuksi suurelle määrälle ilmansaasteita. Myös julkisella liikenteellä kulkiessaan lapset altistuvat suurelle määrälle ilmansaasteita odottaessaan pysäkillä. (Pooley ym., 2010.) Tainio ym. (2021) kuitenkin havaitsivat tutkimuksessaan aktiivisen liikkumisen hyötyjen olevan selvästi merkittävämpiä kuin ilmansaasteiden aiheuttamien haittojen. Kävelijöiden myös havaittiin altistuneen vähiten ilmansaasteille verrattuna muihin kulkumuotoihin. Ilmansaasteiden korkean määrän havaittiin kuitenkin lannistavan aktiivisten kulkumuotojen käyttäjiä. (Tainio ym., 2021.) Moottoroidun liikenteen vähentäminen lasten liikkumisympäristöissä sekä erilaisten reittivaihtoehtojen mahdollistaminen lapsille vähentäisi ilmansaasteille altistusta merkittävästi. (Pooley ym., 2010.)

Melu on myös terveydellinen haitta lapsille. Lapset altistuvat melulle kulkiessaan esimerkiksi vilkkaan kadun vartta. Havaittuja haittoja ovat olleet oppimiskyvyn kärsiminen, käyttäytymishäiriöiden lisääntyminen, epänormaali kasvuhormonin erityös sekä verenpaineen ja stressitasojen nousu. (Gascon ym., 2016.) Lapsille pitäisi mahdollistaa liikkumisympäristö, jossa he altistuisivat mahdollisimman vähälle määrälle ilmansaasteita ja melua.

2.3.3 Houkuttelevuus ja opastavuus

Lasten liikkumisympäristön tulisi houkutella lapsia käyttämään sitä. Lapset hakevat ympäristöstään stimulaatiota ja vuorovaikutusta muiden lasten kanssa (Davis & Jones, 1996). Sosiaaliset kohtaamiset ovat tärkeä osa lasten kehitystä ja liikkumisympäristön tulisikin kannustaa jokapäiväisiin kohtaamisiin. Erilaiset oleskelupaikat ja pysähtymispaikat liikkumisympäristössä houkuttelevat ihmisiä viettämään aikaa ja lisäävät mahdollisuuksia sosiaalisille kohtaamisille. (NACTO, 2020.)

Leikkiminen on lapsille luonnollista ja liikkumisympäristön tulisi myös kannustaa lapsia leikkimään, sillä lapset oppivat paljon leikkimisen kautta. On tärkeää lasten hyvinvoinnin kannalta, että he oppivat mahdollisimman paljon ympäristöstään. (McAllister, 2008.) Tutkimalla ympäristöään, lapsi oppii ymmärtämään sen erilaisia toimintoja, erottamaan kohteita, hahmotamaan tilaa ja etäisyyksiä sekä ymmärtämään kohteiden välisiä suhteita ja ajan kulun. (Horelli, 1982.) Lapsi myös oppii, kuinka toimia ympäristössä ja mitä mahdollisuuksia se tarjoaa. Ympäristön toiminnallisilla mahdollisuuksilla on suuri merkitys aktiivisesti kuljetun matkan kulkuun ja sen mielenkiintoisuuteen. Kun lapset saavat enemmän päätäntävaltaa omasta matkastaan, myös lapsen ja ympäristön välinen vuorovaikutus lisääntyy. Tämä edistää heidän oppimistaan ja tuo heille iloa. (Pooley ym., 2010.)

Lapset mieluummin leikkivät paikoissa, joissa he saavat vapaasti seikkailla ja muokata ympäristöään. Ympäristön tulisi siis tarjota lapsille mahdollisuus luovuuden käyttöön. (Freeman, 1995.) Yleensä luonnolliset elementit ympäristössä tarjoavat eniten stimulaatiota lapsille. Luontoympäristön läheisyys onkin tärkeää lasten kehitykselle, mutta myös rakennettu ympäristö tarjoaa stimulaatiota lapsille. Molemmille on paikkansa lapsiystävällisessä ympäristössä. (Freeman, 1995.)

Eräs konsepti lasten oppimisen ja sosiaalisten kohtaamisten edistämiseksi liikkumisympäristössä ovat leikkikadut. Konseptissa katuja suljetaan tilapäisesti tai pysyvästi lasten käyttöön. Leikkikatujen on havaittu edistävän lasten liikuntaa ja rakentavan yhteisöllisyyttä. Ne houkuttelevat asukkaita viettämään katuympäristössä aikaa ja mahdollistavat sosiaalisia vuorovaikutustilanteita. (Umstattd Meyer ym., 2019.) Leikkikatujen on havaittu myös pidentävän lasten viettämää aikaa ulkona (Aarnikko ym., 2002). Tällaiset ihmisiä liikkumisympäristöön houkuttelevat hankkeet lisäävät lasten vuorovaikutusta sekä ympäristön että muiden tilan käyttäjien kanssa.

Ympäristön tulisi myös ohjata ja opettaa lapsia liikkumaan itsenäisesti. Tätä edistävät ympäristön tunnistettavuus, jonka avulla lapset oppivat suunnistamaan alueella sekä ympäristön muodot. Lingwood ym. (2015) pyrkivät

löytämään tutkimuksessaan keinoja edistää lasten suunnistuskykyjä ja havaitsivat maamerkkien ja erityisesti nimettyjen maamerkkien edistävän reittien tunnistettavuutta lapsilla. Trifunović ym. (2017) havaitsivat tutkimuksessaan, että lasten orientoituvuuteen vaikuttaa ympäristön muodot ja rajautuminen. Lapset pitivät enemmän selkeästi rajatuista ja selkeän muotoisista tiloista, jotka ohjasivat heidät liikkumistaan (Trifunović ym., 2017). Ympäristön ulkomuoto ja tunnistettavat elementit lisäävät lasten suunnistuskykyä alueella.

2.4 Lapset ja suunnittelu

2.4.1 Lapsiystävällinen suunnittelu ja suunnittelijan rooli

Lapsille annetaan suunnittelussa usein liian vähän huomiota. Lasten huomiointi saatetaan kokea usein liian haastavaksi. Ajatellaan, että lasten kanssa vuorovaikuttamiseen tarvitaan mukaan lasten kanssa toimimisen asiantuntijoita ja että lasten näkemykset eroavat liikaa suunnittelijoiden näkemyksistä, jolloin niitä olisi liian vaikea yhdistää. (Porter & Abane, 2008.) Honkavaara (2022) tutki diplomityössään lasten ja nuorten osallistamista maankäytön suunnittelussa Vantaalla ja havaitsi sen jäävän satunnaiseksi. Tarve lisätä lasten osallistumista suunnitteluun tunnistettiin, mutta esteinä sen edistämiseen nimettiin muun muassa resurssit, asenteet, tunteet ja toimintakulttuuri. (Honkavaara, 2022.)

Tällaisiin asenteisiin tarvitaan muutos lasten aseman parantamiseksi suunnittelussa (Porter & Abane, 2008). Lapset luokitellaan usein ympäristönsä haavoittuvaisiksi käyttäjiksi, mutta heidän tarpeidensa laiminlyönti suunnittelussa tekee heistä haavoittuvaisempia kuin heidän fyysiset ominaisuutensa. Siispä suunnittelun tulisi keskittyä inklusiivisuuteen ja käyttäjien tasa-arvoiseen kohteluun turvallisen ympäristön mahdollistamiseksi kaikille. (Khayesi, 2020.)

Lapset ovat lähiympäristöjensä merkittäviä käyttäjiä, joilla on paljon arvokasta tietoa ja mielipiteitä, joita tulisi hyödyntää. Lapsiystävällisyyden lähtökohtana on kohdella lapsia arvokkaina yhteisön jäseninä, joille voidaan antaa vastuuta (Kytä, 2003). Ympäristö vaikuttaa lapsiin merkittävästi ja lapsiystävällistä ympäristöä ei voida suunnitella ilman lapsia. On siis tärkeää arvioida suunnittelun vaikutuksia lapsiin, jotta taataan lapsille tasapainoinen kehitys ja hyvinvointi sekä tukeva ja turvallinen ympäristö kasvaa. Erityisesti lasten erilaiset liikkumistarpeet tulee huomioida aktiivisen ja itsenäisen liikkumisen edistämiseksi. (Heinämäki & Kauppinen, 2010) Suunnittelu on aina tulevaisuuden suunnittelua ja tulevaisuuden tilojen käyttäjiä ovat nykyhetken lapset. Lasten tulisi siis olla suunnittelun keskiössä. (Stanley ym., 2019.) Ilman realistista kuvaa lasten tarpeista ja toiveista

on mahdotonta suunnitella lapsille toimivaa ympäristöä (Davis & Jones, 1996).

Lapsivaikutusten arviointi on työkalu arvioida suunnitelman vaikutuksia lapsiin ja varmistaa lapsen oikeuksien toteutuminen. Työkalun lähtökohtana toimii lapsen oikeuksien sopimus ja sitä voidaan hyödyntää päätöksenteossa lasten edun turvaamiseksi ja valvomiseksi. Arviointia voidaan tehdä ennakkoarviointina, prosessiarviointina ja seuranta-arviointina. Keskeisintä kuitenkin on lasten näkökulman huomiointi. (Lastensuojelun Keskusliitto, ei pvm.) Kunnille on myös laadittu Suomessa ohjeistuksia lapsivaikutusten arvioinnin käytöstä työkaluna päätöksenteossa (kts. Iivonen & Pollari, 2022).

Lapsiystävällinen ympäristö tyydyttää myös aikuisten tarpeet, sillä lapset huomioimalla parannetaan samalla myös muiden epätasa-arvoisessa asemassa olevien käyttäjäryhmien asemaa (Stanley ym., 2019). Lapsiystävällinen suunnittelu edistää kaikkien ympäristön käyttäjien liikkumismahdollisuuksia, hyvinvointia, viihtyisyyttä ja turvallisuutta (Aarnikko ym., 2002). Ei tulisi suunnitella paikkoja vain lapsille tai vain aikuisille vaan pitäisi suunnitella tiloja, jotka onnistuvat täyttämään kaikkien käyttäjiensä tarpeet (Freeman, 1995).

Pitäisi kuitenkin myös löytää tasapaino suunniteltujen ja suunnittelemattomien tilojen välille. Koko maailmaa ei tarvitse suunnitella, vaan tulisi antaa myös vapaus käyttää suunnittelemattomia tiloja. Niistä lapset voivat löytää mielikuvituksensa avulla mitä tahansa. (Freeman, 1995.) Suunnittelijoiden tulee antaa ympäristön käyttäjien löytää omat käyttötarkoituksensa erilaisille tiloille ja mahdollistaa tilojen monipuolinen käyttö (Kytä, 2003).

Suunnittelijoilla onkin merkittävä rooli tässä kaikessa. He ovat avaintekijänä lasten ja suunnittelun välillä. Lasten ottaminen mukaan suunnitteluprosessiin kehittää heitä kohti vastuuntuntoisia ja ympäristöviisaita aikuisia sekä antaa lapsille voimaantumisen ja arvostamisen tunteita (Freeman, 1995; McAllister, 2008). Suunnittelijoiden tulisi ottaa kaikki käyttäjät tasa-arvoisesti huomioon ja pyrkiä toteuttamaan suunnitteluprosessit tasa-arvoisesti.

2.4.2 Vuorovaikutteinen suunnittelu

Lapsen oikeuksien sopimuksessa määritellään 12 artiklassa lasten oikeus osallistua ja ilmaista mielipiteensä sekä velvollisuus ottaa heidän näkemyksensä huomioon:

”12 artikla

1. Sopimusvaltiot takaavat lapselle, joka kykenee muodostamaan omat näkemyksensä, oikeuden vapaasti ilmaista nämä näkemyksensä kaikissa lasta koskevissa asioissa. Lapsen näkemykset on otettava huomioon lapsen iän ja kehitystason mukaisesti.

2. Tämän toteuttamiseksi lapselle on annettava erityisesti mahdollisuus tulla kuulluksi häntä koskevissa oikeudellisissa ja hallinnollisissa toiminna joko suoraan tai edustajan tai asianomaisen toimielimen välityksellä kansallisen lainsäädännön menettelytapojen mukaisesti.” (UNICEF, ei pvm.)

Osallistaminen suunnitteluprosesseissa on laissa määritelty perusoikeus. Maankäyttö- ja rakennuslaissa (132/1999) turvataan jokaisen osallistumismahdollisuus suunnitteluprosesseihin. Suomen perustuslaista (731/1999) tulee velvoite kohdella lapsia tasa-arvoisina ja antaa heille mahdollisuus vaikuttaa heitä koskeviin asioihin. Kuntalaki (410/2015) velvoittaa kuntia asettamaan nuorisovaltuuston, jolle on annettava mahdollisuus vaikuttaa kunnan lasten ja nuorten kannalta merkittävään toimintaan. Nuorisolaki (1285/2016) turvaa nuorten vaikutusmahdollisuudet.

Lasten ja nuorten osallistaminen jää kuitenkin usein vähäiseksi eivätkä heidän äänensä kuulu suunnittelussa. Kuten jo edellisessä alaluvussa todettiin, yksi syy tähän saattaa olla vakiintuneiden käytäntöjen puute, jolloin lapsia ja nuoria osallistetaan vain sattumanvaraisesti. (Kiilakoski & Gretscher, 2012.) Lapsia kuunnellaan ja osallistetaan kunnolla vain, kun suunniteltava kohde on vain lapsille tarkoitettu (Freeman, 1995). Usein myös lasten osallistaminen saattaa olla vain näennäistä ja aikuisten kontrolloimaa, jolloin lasten näkökulmaa ei oteta vakavissaan huomioon. Lapsille tulisi mahdollistaa tasa-arvoinen asema osallistamisprosesseissa. (Stanley ym., 2019.)

Osallistamisen tulee myös olla monipuolista, sillä muuten on vaarana, että lasten erilaisuus ja erilaiset tarpeet laiminlyödään. Tämä alentaisi lasten tuntemuksia siitä, että heitä kuunnellaan ja arvostetaan, jolloin lasten halu osallistua suunnitteluun myös vähentyisi. (O’Brien ym., 2000.)

Lasten osallistamiseen ja heidän näkökulmansa esille tuomiseen on useita eri keinoja. Heinämäki ja Kauppinen (2010) tunnistivat lasten tavoittamisen parhaiksi tilanteiksi kokemusten kuuntelun lasten lähiympäristöissä, kyselyiden toteuttaminen koulun kautta, lasten osallistamisen päiväkodeissa, kouluissa ja asukaspuistoissa, erilaisten nuorisovaltuustojen ja parlamenttien kuulemisen sekä perheille ja järjestöille suunnatut kyselyt. Parhaina menetelminä yleisesti kuntapäätöksissä lasten osallistamiseksi tunnistettiin sadutus, valokuvien hyödyntäminen kokemusten kuuntelussa,

kirjoitelmat, piirtäminen, lomakekyselyt, kyselyt sekä moniammatillisten työryhmien kuuleminen. (Heinämäki & Kauppinen, 2010.)

Liikkumistutkimuksilla saadaan kartoitettua lasten tarpeita ja käyttäytymismalleja. Perinteisesti liikkumistutkimuksia toteutetaan kyselyillä, haastatteluin, havainnoiden, piirtämisen avulla sekä valokuvien ja videoiden avulla (Christensen ym., 2011). Osallistamisen menetelmiä kehitetään jatkuvasti. Uudet menetelmät ovat pitkälti digitaalisia, kuten karttakyselyt, puhelindatan seuranta ja erilaiset pelilliset menetelmät. Kaikki uudet menetelmät eivät ole kuitenkaan vain digitaalisia: esimerkiksi Tori ym. (2022) selvittivät tutkimuksessaan skenaariotyöskentelyn käyttämistä osallistamisen työkaluna. Skenaarioiden luomisen havaittiin antavan lapsille mahdollisuuden keksiä hyvin mielikuvituksellisia ja ainutlaatuisia ideoita. Näiden ideoiden tulkitseminen vaatii suunnittelijoilta ymmärrystä lasten ajatusmaailmasta. Ideoiden erilaisuus tuo kuitenkin paljon uusia näkökulmia, joita ei pidä poissulkea, sillä niistä saadaan ymmärrystä lasten tarpeista ja mahdollisesti uudennlaisia ratkaisuja. (Tori ym., 2022.)

2.5 Tutkimuskohteena Vantaa

Työssä tarkastellaan lapsiystävällisyyttä liikennesuunnittelussa Vantaalla suunnitteludokumenttien avulla. Jotta suunnitelmia voidaan ymmärtää mahdollisimman hyvin, on tärkeää ymmärtää myös konteksti. Tässä aluvuossa muodostetaan kuva Vantaasta alueena. Ensin esitellään perustietoja Vantaasta yleisesti ja sen jälkeen hieman tarkemmin tietoa lapsista Vantaalla.

2.5.1 Avaintietoja Vantaasta

Vantaa on Suomen neljänneksi suurin kaupunki, ja se muodostaa yhdessä Helsingin, Espoon ja Kauniaisten kanssa pääkaupunkiseudun. Vantaalla on monipuolisesti keskusta-alueita, teollisuutta ja maaseutua. Vantaata asuttaa yhteensä noin 240 000 ihmistä ja sen pinta-ala on 240,35 km². (Vantaan kaupunki, ei pvm.-b.) Vantaalla väestö on melko nuorta. Yli puolet asukkaista ovat alle 40-vuotiaita. Vantaan väestömäärä on kasvussa, mutta kasvu on viime vuosina hidastunut. Kuvassa 4 on esitetty Vantaan väestörakenne.



Kuva 4. Vantaan väestörakenne vuodenvaihteessa 2021/2022. Tietojen lähde: Tilastokeskus, [Vantaan väestötilastot 2021/2022], ladattu vantaa.fi 17.10.2022.

Vantaata leimaavat monet valtakunnalliset liikenneyhteydet. Vantaalla sijaitsee Suomen vilkkain lentokenttä ja sen halki kulkee Suomen päärata, joka yhdistää Vantaan raideliikenteellisesti koko Suomeen. Vantaalla kulkee myös Kehärata, joka yhdistää Vantaan eri keskuksia toisiinsa, lentokentän sekä Helsingin keskustan ja lähijunaliikenteen asemat. Vantaan halki kulkee myös valtakunnallisesti merkittävä autoliikenteen väylä Kehä III. Vantaan monet kaupunkikeskukset tukeutuvat raideliikenteeseen ja siten myös asutus on pitkälti tukeutunut raideliikenteen varteen. Liitteenä 1 on kartta Vantaan väestötiheydestä kaupunginosittain.

Vantaa koostuu seitsemästä suuralueesta, jotka ovat Kivistö, Myyrmäki, Aviapolis, Tikkurila, Koivukylä, Korso ja Hakunila. Vantaa on monikeskuksinen. Tikkurila on hallinnollinen keskus. Myyrmäki, Koivukylä ja Korso ovat radanvarren lähiöiden varaan kasvaneita kaupunkikeskuksia, kun taas Aviapolis ja Kivistö ovat uudempia ja vasta muotoutumassa. Hakunila ja Länsimäki ovat vanhoja lähiöitä, jotka eivät tukeudu tällä hetkellä raideliikenteeseen. (Vantaan kaupunki, 2022.)

Vantaalla liikutaan paljon kestävillä kulkumuodoilla. Vuoden 2021 henkilöliikennetutkimuksen mukaan yli puolet matkoista tehdään kestävin kulkumuodoin. Kävelen ja pyöräillen kuljetaan hieman alle puolet kaikista matkoista. (Traficom 2023b.)

Merkittävin Vantaan lähitulevaisuuden liikennehanke on Vantaan ratikka. Se on Vantaalle suunniteltava pikaraitiotie, joka tulee kulkemaan Helsingin Mellunmäestä Itä- ja Keski-Vantaan halki Länsimäen, Hakunilan ja Tikku-

rilan keskustojen läpi lentokentälle. Ratikka tulee parantamaan Vantaan poikittaisliikennettä ja mahdollistaa kaupungin kasvun kestävien liikku-
mismuotojen varaan. Ratikkalinja yhdistää Vantaan myös Helsingin metro-
liikenteeseen. (Vantaan kaupunki, ei pvm.-c.)

2.5.2 Lapset Vantaalla

Vantaalla 0–12-vuotiaita lapsia on noin 35 000, joka on Vantaan väestöstä noin 15 %. Helsingin seudun muihin kuntiin verrattuna Vantaalla alle 15-vuotiaiden lasten osuus väestöstä on hieman alle keskiarvon. Pääkaupunki-seudun kunnista vain Helsingissä alle 15-vuotiaiden lasten osuus on pienempi kuin Vantaalla. (Tilastokeskus 2023b.) Alla taulukossa 1 esitettynä alle 15-vuotiaiden osuudet Helsingin seudun kunnissa.

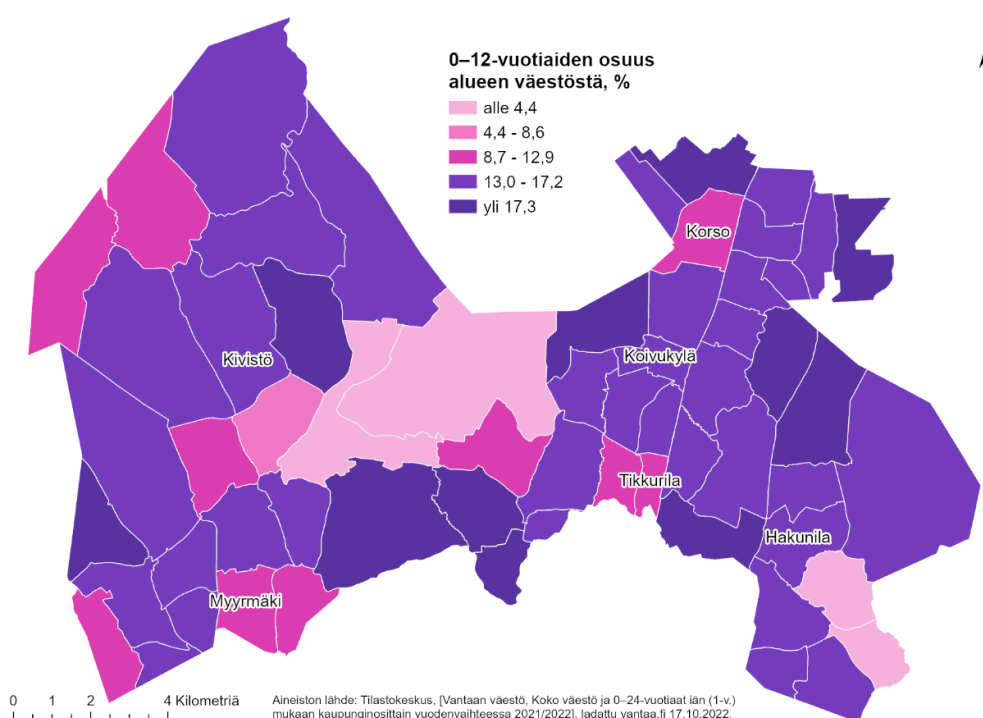
Taulukko 1. Alle 15-vuotiaiden osuus väestöstä Helsingin seudulla kunnittain suurimmasta pienimpään. Tietojen lähde: Tilastokeskus, [Kuntien avainluvut 2021 aluejaolla], ladattu Tilastokeskuksen tietokannasta 22.2.2023.

<i>Kunta</i>	<i>Alle 15-vuotiaiden osuus väestöstä, 2021</i>
<i>Nurmijärvi</i>	19,4 %
<i>Pornainen</i>	19,0 %
<i>Mäntsälä</i>	18,9 %
<i>Kirkkonummi</i>	18,5 %
<i>Espoo</i>	18,4 %
<i>Kauniainen</i>	17,9 %
<i>Tuusula</i>	17,9 %
<i>Sipoo</i>	17,8 %
<i>Vihti</i>	17,8 %
<i>Vantaa</i>	16,9 %
<i>Järvenpää</i>	16,6 %
<i>Kerava</i>	16,2 %
<i>Hyvinkää</i>	14,9 %
<i>Helsinki</i>	14,3 %

Vantaalla alle kouluikäisiä lapsia (0–6-vuotiaita) on hieman enemmän kuin kouluikäisiä (7–12-vuotiaita). Alle kouluikäisiä on hieman yli 18 000 ja kouluikäisiä hieman alle 17 000. Viime vuosina alle kouluikäisten lasten määrä on kääntynyt laskuun. Koulu-ikäisten määrä oli pitkään myös laskussa, mutta viime vuosina määrä on pysynyt pienessä kasvussa. (Vantaan kaupunki, ei pvm.-d)

Vantaalla lapset jakautuvat melko tasaisesti erilaisille alueille. Kuvassa 5 näkyy 0–12-vuotiaiden lasten jakautuminen kaupunginosittain Vantaalla. Lasten osuus alueiden väestöstä on suurin keskustojen reuna-alueilla sekä

pienemmissä keskustoissa. Alle kouluikäisten (0–6-vuotiaat) ja kouluikäisten lasten (7–12-vuotiaat) jakautuminen kaupunginosittain on myös melko tasaista. Alle kouluikäisiä lapsia on keskittynyt enemmän keskustojen läheisyyteen ja pienempiin keskuksiin, kun taas kouluikäisiä on keskittynyt enemmän keskustoista hieman kauempana sijaitseville asuinalueille. Suurimmissa keskustoissa ja kaupungin laita-alueilla lasten osuus on ylipäättään suhteessa asukaslukuun alhaisempi, mutta määrällisesti eniten lapsia asuu kuitenkin keskustoissa. Työn liitteestä 2 löytyvät tarkemmat luvut kaupunginosittain ja liitteestä 3 kartat alle kouluikäisten ja kouluikäisten lasten jakautumisesta alueelle.



Kuva 5. 0–12-vuotiaiden lasten osuus kaupunginosittain Vantaalla. Aineiston lähde: Tilastokeskus, [Vantaan väestö, Koko väestö ja 0–24-vuotiaat iän (1-v.) mukaan kaupunginosittain vuodenvaihteessa 2021/2022], ladattu vantaa.fi 17.10.2022.

Lasten onnettomuudet Vantaalla

Vantaalla tapahtuu pääkaupunkiseudun kunnista suhteellisesti eniten koulumatkatapaturmia. Vantaalla tapahtuu myös suhteellisesti enemmän koulumatkatapaturmia kuin koko maassa yleensä. (Terveiden ja hyvinvoinnin laitos 2021.) Koulumatkatapaturmien määrä Vantaalla on huolestuttava. Lapsiystävällisen liikkumisympäristön ja koululaisten turvallisuuden edistäminen tulisi olla Vantaalla lähtökohtana ja tavoitteena liikennesuunnittelussa, jotta onnettomuuksien määrä vähentyisi. Taulukossa 2 koulumatkatapaturmat vuonna 2021.

Taulukko 2. Koululaisille koulumatkalla vuonna 2021 tapahtuneet tapaturmat, jonka vuoksi tarvinnut hoitoa. Aineiston lähde: Terveystieteiden tutkimuskeskus, Kouluterveyskysely 2021.

Tapaturma koulumatkalla, jonka vuoksi tarvinnut hoitoa	Koko maa	Vantaa	Espoo	Helsinki	Kauniainen
Ei kertaakaan, %	86,7	85	87,5	87,4	86
Kerran, %	9,3	10,4	8,5	8,4	10,4
Kaksi kertaa tai useammin, %	4	4,6	4	4,1	3,6
Vastanneiden lkm.	102078	4283	5589	9161	222

Tieliikenneonnettomuuksia tapahtuu Vantaalla suhteessa lapsille enemmän kuin muissa pääkaupunkiseudun kunnissa. Viiden viimeisimmän vuoden onnettomuustilastojen perusteella alle 15-vuotiaille tapahtuu Espoossa yksi henkilövahinko-onnettomuus vuodessa noin 5100 lasta kohden, Helsingissä yksi noin 4300 lasta kohden, kun taas Vantaalla tapahtuu yksi noin 2700 lasta kohden. Kuvassa 6 tieliikenneonnettomuuksissa kuolleet ja loukkaantuneet iän mukaan pääkaupunkiseudulla 2018–2022.



Kuva 6. Tieliikenneonnettomuuksissa kuolleet ja loukkaantuneet iän mukaan pääkaupunkiseudulla yhteensä vuosina 2018–2022 10000 asukasta kohden. Tietojen lähde: Tilastokeskus, [Tieliikenneonnettomuuksissa kuolleet ja loukkaantuneet alueittain tienkäyttäjärühmän, iän ja sukupuolen mukaan vuosina 2003–2023; Väestö iän ja sukupuolen mukaan 31.12.2021], ladattu Tilastokeskuksen tietokannasta 24.2.2023.

Vantaalla ei ole tapahtunut viimeisen viiden vuoden aikana kuolemia tieliikenneonnettomuuksissa alle 15-vuotiaille. On kuitenkin huolestuttavaa, että Vantaalla tapahtuu suhteessa huomattavasti enemmän tieliikenneonnettomuuksia erityisesti lapsille kuin muissa pääkaupunkiseudun kunnissa.

Vantaalla teetetyssä liikenneturvallisuuskyselyssä asukkaat ja koululaiset saivat ilmaista huolensa erilaisista aihepiireistä ja merkitä vaaralliset paikat kartalle. Koululaisten vastauksissa eniten vastauksia keränneet teemat olivat: turvaton tienylityspaikka/suojatie, korkeat ajonopeudet, jalankulku- tai pyöräily-yhteyden puute sekä turvaton tai hankala risteys/liittymä. Nämä nousivat myös asukaskyselyssä eniten nostetuiksi teemoiksi. (Vantaan kaupunki, 2022b.)

2.5.3 Liikennesuunnittelu Vantaalla ja lapsiystävällisen ympäristön suunnitteluun vaikuttavat strategiat ja ohjelmat

Liikennesuunnittelua tehdään Vantaalla koko kaupungin tasolta aina yksityiskohtaisiin katusuunnitelmiin asti. Lapsiystävällisyyden tulisi näkyä kaikilla suunnittelutasoilla. Koko kaupungin tasolla liikennesuunnittelu tapahtuu yleiskaavan yhteydessä sekä muina koko kaupunkia koskevin ohjelminä ja suunnitelminä, kuten esimerkiksi kävelyn edistämishjelma ja pyöräilyn kehittämissuunnitelma.

Kaupunginosatasolla liikennesuunnittelua on kaavarunkojen ja kaavoituksen yhteydessä, joissa määritellään usein liikkumismuodoille varattava tila ja reittilinjat. Kaavarungot ohjaavat suunnittelua alemmilla tasoilla. Kaavoitusta alemmilla tasoilla liikennesuunnitteluun kuuluu tarpeen mukaan osallistuminen kadunsuunnitteluun ja liikenteenohjaussuunnitelmiin. Liikennesuunnittelua tehdään myös kulkumuodoittain tai teemoittain eri tasoilla hankkeina ja suunnitelminä. Tällaisia ovat esimerkiksi vuosittaiset pienet liikenneturvallisuuskorjaukset, jotka voivat olla esimerkiksi korotettuja suojateitä.

Vantaalla lapsiystävällisen ympäristön suunnittelua ohjaavat monet strategiat ja ohjelmat. Lapsiystävällisyyden huomiointi on osa Vantaan suunnittelua koko kaupungin tasolta kaupunkistrategiasta lähtien. Kaupunkistrategiassa linjataan Vantaan arvopohjaksi tasa-arvoisuus, yhdenvertaisuus ja vastuullisuus, joita edistää Vantaan työ Unicefin Lapsiystävällinen kunta -mallissa. Kaupunkistrategian toteuttamiseksi toimenpiteitä on koottu painopisteittäin, joista lapset ovat olennaisesti mukana neljässä kuudesta painopisteestä. Nämä painopisteet ovat ”Hyvät asukaslähtöiset palvelut”, ”Eriarvoistumisen edistäminen”, ”Resurssiviisas ja hiilineutraali Vantaa” sekä ”Kukoistavat kaupunkikeskukset”. (Vantaan kaupunki, 2022a.)

Muita lapsiystävällisen ympäristön suunnitteluun vaikuttavia ohjelmia ovat Vantaan resurssiviisauden tiekartta, liikennepoliittinen ohjelma, kävelyn edistämishjelma, pyöräliikenteen kehittämisohjelma, turvallisuussuunnitelma ja liikenteen rauhoittamisen periaatteet. Vantaalla on myös tasa-arvon ja yhdenvertaisuuden ohjelma, palveluverkkosuunnitelma sekä tekeillä uusi hyvinvointiohjelma ja viheralueiden palveluverkkosuunnitelma, jotka eivät ole suoraan liikennettä ohjaavia, mutta kuitenkin liikenteeseen ja liikkumiseen vaikuttavia ohjelmia.

Resurssiviisauden tiekartta ohjaa Vantaan kaupunkia kohti tavoitettaan saavuttaa hiilineutraalius vuoteen 2030 mennessä. Tavoitteet ja toimenpiteet on luokiteltu kuuteen teemaan: yhdyskuntarakenne ja liikkuminen, hiilineutraali energia, materiaalien elinkaari ja kiertotalous, monimuotoinen luonto, vastuullinen Vantaa sekä hiilinielut ja kompensointi. Lapsiystävällisen ympäristön suunnittelua ohjaavat yhdyskuntarakenteen ja liikkumisen teeman tavoitteet. Vaikka lapsia ei ole suoraan ohjelman tavoitteissa tai toimenpiteissä mainittu, on resurssiviisaasti suunniteltu ympäristö lasten aseman edistämistä. Vantaa tavoittelee viheralueiden saavutettavuuden ja kestävien liikkumismuotojen edistämistä sekä liikkumistarpeen vähentämistä. Nämä tavoitteet ohjaavat suunnittelua myös lapsiystävällisempään suuntaan lyhentämällä etäisyyksiä ja parantamalla kestävästä liikkumisesta edellytyksiä. (Vantaan kaupunki, 2022c.)

Liikennepoliittinen ohjelma ohjaa Vantaan liikennesuunnittelua. Visiona Vantaalla on tehdä liikkumisesta turvallista, toimivaa ja sujuvaa kaikille sekä tukea toimivan ja eheän yhdyskuntarakenteen toteutumista ja vahvistaa kaupungin elinvoimaista ja kestävästä kasvua (Vantaan kaupunki, 2023c). Vision ja tavoitteiden pohjalta lapset tulisi olla huomioituna Vantaan liikennesuunnittelussa tasa-arvoisina käyttäjinä, vaikka lapsia ei ole ohjelmassa erityisesti korostettu huomioitavana käyttäjäryhmänä.

Kävelyn edistämishjelma ja pyöräliikenteen kehittämisohjelma ohjaavat Vantaan aktiivisten liikkumismuotojen suunnittelua ja niiden edellytysten edistämistä (Vantaan kaupunki, 2023b; Vantaan kaupunki, 2021b). Kävelyn ja pyöräilyn edistäminen on lähtökohtaisesti lapsiystävällistä, sillä ne ovat lasten käytetyimmät kulkumuodot ja parantavat lasten mahdollisuuksia itsenäiseen ja aktiiviseen liikkumiseen.

Vantaan kaupungin turvallisuussuunnitelma ohjaa Vantaan turvallisuuden edistämistä kokonaisvaltaisesti. Suunnitelma on jaettu neljään teemaan, joista lapsiystävällisen ympäristön suunnittelulle olennainen on liikkumisen turvallisuus. (Vantaan kaupunki, 2021c.) Liikkumisen turvallisuuden edistäminen on myös lähtökohtaisesti lapsiystävällisyyttä edistävää. Suunnitelman toimenpiteissä lähtökohtina ovat kestävien kulkumuotojen ja las-

ten turvallisuus (Vantaan kaupunki, 2021d). Turvallisuussuunnitelman toteuttamisen osana Vantaalle on laadittu liikenteen rauhoittamisen periaatteet (Vantaan kaupunki, 2022b). Nämä periaatteet edistävät lapsiystävällistä liikennesuunnittelua parantamalla lasten asemaa liikenneympäristöissä.

2.6 Kriteerit lapsiystävälliselle liikenteen suunnitelmalle

Pääteemoina lapsiystävälliselle liikenteen suunnittelulle nousevat lapsilähtöisyys, saavutettavuus, turvallisuus, terveellisyys sekä houkuttelevuus ja opastavuus. Lasten erilaiset tarpeet koostuvat ympäristön fyysisistä ja sosiaalisista ominaisuuksista. Useat tarpeet ovat moniulotteisia eivätkä kuulu yksiselitteisesti vain yhden teeman alle, vaan teemat muodostavat osittain limittäisen kokonaisuuden. Alla teemojen tärkeimmät lähtökohdat.

Lapsilähtöisyys

Lapset (ja huoltajat) tunnistetaan käyttäjinä, joilla on erityistarpeita, ja heidän mielipiteitään kuunnellaan osallistamisen kautta

Saavutettavuus

Arjen merkittävät paikat ovat lasten saavutettavissa itsenäisesti aktiivisin kulkumuodoin ja reitit ovat esteettömiä

Turvallisuus

Liikenneympäristö koetaan lapsille turvalliseksi liikkua itsenäisesti ja aktiivisesti

Terveellisyys

Ympäristö houkuttelee liikkumaan aktiivisesti ja edistää lasten terveyttä

Houkuttelevuus ja opastavuus

Liikkumisympäristö on lapsille selkeä ja se kannustaa oppimaan, leikkimään, oleskelemaan sekä rakentamaan sosiaalista verkostoa

Teemoissa keskitytään arvioimaan kriteereillä alle 12-vuotiaiden lasten arvioitua liikkumisaluetta eli Vantaalla kaupunginosatasoa. Kriteerien täyttyminen arvioidaan käyttäen kolmiportaista asteikkoa: ei, osittain, kyllä. Tämä kolmiportaisuus antaa liikkumisvaraa arviointiin, jotta kriteerit olisivat mahdollisimman hyvin sovellettavissa erilaisille suunnitelmille. Mikäli kriteeriä ei pystytä suunnitelmadokumenttien perusteella arvioimaan, merkitään se ”Ei voida arvioida” (myöhemmin ”E.v.a.”).

2.6.1 Lapsilähtöisyys

Lapsilähtöisyyden ensimmäinen kriteeri on

1. *Lapset (ja huoltajat) tunnistettu alueella käyttäjinä, joilla on erityistarpeita*
 - a. **Ei** – Ei mainintaa suunnitelmassa
 - b. **Osittain** – Joitain mainintoja, mutta ei selkeästi tunnistettu erityistarpeiden ryhmäksi
 - c. **Kyllä** – Suunnitelmassa selkeästi tunnistettu lapset erityistarpeiden ryhmäksi

Kriteeri pohjautuu perusajatukseen laittaa lapset suunnittelun keskiöön. Lapsiystävällisen ympäristön lähtökohtana on lasten parempi huomiointi ja heidän kohtelunsa arvokkaina yhteisön jäseninä (Khayesi, 2020; Kyttä, 2003). Suunnitelmassa näkyvät pitkälti suunnitelman laatineiden suunnittelijoiden asenteet, joista lapsilähtöisyyden on lähdettävä (Porter & Abane, 2008).

Lapsilähtöisyyden toinen kriteeri on

2. *Osallistamiseen käytetty lapsille soveltuvia keinoja*
 - a. **Ei** – Ainoastaan yksi osallistamisen keino, joka ei tavoita lapsia
 - b. **Osittain** – Osallistumiselle on eri tapoja, joista ainakin jokin on mahdollinen lapsille
 - c. **Kyllä** – Osallistamiseen on käytetty monipuolisesti eri keinoja ja tavoiteltu nimenomaan myös lasten osallistamista

Kriteeri pohjautuu lasten erilaisuuden ja erilaisten tarpeiden kartoittamiseen. Osallistaminen perustuu moneen lakiin, kuten luvussa 2.4.2 käsiteltiin. Osallistamisen on kuitenkin oltava monipuolista, jotta lasten erilaisuus tulee ilmi ja mielipiteet edustavat kattavammin alueen lapsia (O'Brien ym., 2000).

Lapsilähtöisyyden viimeinen kriteeri on

3. *Osallistamisesta tai muilla tavoin saadut lasten mielipiteet on huomioitu suunnitelmassa*
 - a. **Ei** – Mielipiteitä lapsilta ei ole tai ne on sivuutettu täysin
 - b. **Osittain** – Lapsilta saatuja mielipiteitä on pohdittu, mutta ei toteutettu
 - c. **Kyllä** – Lasten antamat mielipiteet näkyvät suunnitelman ratkaisuisissa

Kriteeri pohjautuu osallistamisen näennäisyyden tai aikuislähtöisyyden kitkemiseen. Kuten luvussa 2.4.2 todettiin, lasten osallistaminen voi joskus

olla näennäistä tai pitkälti vain aikuisten kontrolloimaa (Stanley ym., 2019). On pidettävä huoli, että lasten mielipiteet tulevat kuulluksi ja he voivat kokea olevansa tasa-arvoisia yhteisön jäseniä.

2.6.2 Saavutettavuus

Saavutettavuuden ensimmäinen kriteeri on

1. *Alueelta löytyvät kaikki tärkeimmät arjen palvelut ja ne ovat saavutettavissa aktiivisin kulkumuodoin*
 - a. Leikkipaikka
 - i. **Ei** – Puuttuu kokonaan tai matka yli 1,5 km lähimpään merkittävältä osalta aluetta
 - ii. **Osittain** – On, mutta sijoitettu harvakseltaan (matka noin alle 1,5 km suurin piirtein kaikkialta päin aluetta)
 - iii. **Kyllä** – Joka paikasta on noin alle 0,7 kilometriä lähimpään
 - b. Viheralue/puisto/luontoympäristö
 - i. **Ei** – Puuttuu kokonaan tai matka yli 1,5 km lähimpään merkittävältä osalta aluetta
 - ii. **Osittain** – On, mutta sijoitettu harvakseltaan (matka noin alle 1,5 km suurin piirtein kaikkialta päin aluetta)
 - iii. **Kyllä** – Joka paikasta on noin alle 0,7 kilometriä lähimpään
 - c. Päiväkotia
 - i. **Ei** – Puuttuu kokonaan tai matka yli 1,5 km lähimpään merkittävältä osalta aluetta
 - ii. **Osittain** – On, mutta sijoitettu harvakseltaan (matka noin alle 1,5 km suurin piirtein kaikkialta päin aluetta)
 - iii. **Kyllä** – Joka paikasta on noin alle 0,7 kilometriä lähimpään
 - d. Koulu
 - i. **Ei** – Puuttuu kokonaan tai matka yli 1,5 km lähimpään merkittävältä osalta aluetta
 - ii. **Osittain** – On, mutta sijoitettu harvakseltaan (matka noin alle 1,5 km suurin piirtein kaikkialta päin aluetta)
 - iii. **Kyllä** – Joka paikasta on noin alle 0,7 kilometriä lähimpään
 - e. Julkisia ja kaupallisia palveluita
 - i. **Ei** – Puuttuu kokonaan tai matka yli 1,5 km lähimpään merkittävältä osalta aluetta
 - ii. **Osittain** – On, mutta sijoitettu harvakseltaan (matka noin alle 1,5 km suurin piirtein kaikkialta päin aluetta)

- iii. **Kyllä** – Joka paikasta on noin alle 0,7 kilometriä lähimpään
- f. Lähiliikuntapaikka
 - i. **Ei** – Puuttuu kokonaan tai matka yli 1,5 km lähimpään merkittävältä osalta aluetta
 - ii. **Osittain** – On, mutta sijoitettu harvakseltaan (matka noin alle 1,5 km suurin piirtein kaikkialta päin aluetta)
 - iii. **Kyllä** – Joka paikasta on noin alle 0,7 kilometriä lähimpään
- g. Joukkoliikenteen pysäkki
 - i. **Ei** – Puuttuu kokonaan tai matka yli 700 metriä lähimpään merkittävältä osalta aluetta
 - ii. **Osittain** – On, mutta sijoitettu harvakseltaan (matka noin alle 700 metriä suurin piirtein kaikkialta päin aluetta)
 - iii. **Kyllä** – Joka paikasta on noin alle 300 metriä lähimpään

Kriteeri pohjautuu lasten arjen paikkoihin ja lapsille sopivaan etäisyyteen, jotka tunnistettiin luvussa 2.2.2. Arjen paikoiksi tunnistettiin leikkipaikat, viheralueet ja luontoympäristöt, päiväkotit, koulu, julkiset ja kaupalliset palvelut sekä lähiliikuntapaikka. Joukkoliikenteen saavutettavuus mahdollistaa liikkumisalueen laajenemisen. Lapsiystävälliseksi etäisyydeksi tunnistettiin noin alle kilometri. Vantaan resurssiviisauden tiekartalla on määriteltä saavutettavuuden etäisyydelle arvoksi 300 ja 700 metriä (Vantaan kaupunki, 2022e). Toisaalta Vantaan palveluverkkosuunnitelmassa tavoite on 1,5 kilometriä (Vantaan kaupunki, 2022c). Saavutettavuuden mittareina käytetään tässä kriteerissä näitä Vantaalla määritettyjä etäisyyksiä.

Saavutettavuuden toinen kriteeri on

2. *Ympäristö jäsentyy selkeästi asteittain laajentuviin reviireihin*
 - a. **Ei** – Ympäristön mittakaava ei avaudu vähitellen vaan suurin harppauksin suoraan yksityisestä julkiseen tilaan
 - b. **Osittain** – Ympäristössä on havaittavissa jäsentymistä eri tasoisiin julkisiin ja yksityisiin tiloihin, mutta avautuminen pienemmästä mittakaavasta suurempaan on katkonaista
 - c. **Kyllä** – Ympäristö jakautuu pienemmästä ja yksityisemmästä mittakaavasta vähitellen avautuen julkisiin tiloihin, koko alueen, kaupunginosan ja kaupungin haltuunottoon

Kriteeri pohjautuu lasten mahdollisuuteen vähitellen laajentaa liikkumispiiriään ja oppia hyödyntämään ympäristöään omatoimisesti. Tämä onnistuu parhaiten, kun lapsen ympäristö laajenee luonnollisesti reittien ja tilojen kautta kodin yksityisyydestä kattamaan hiljalleen julkisia tiloja ja myöhemmin koko kaupungin (Kyttä, 2003).

Saavutettavuuden viimeinen kriteeri on

3. *Ympäristö mahdollistaa lasten itsenäisen liikkumisen esteettömästi*
 - a. **Ei** – Suunnitelmassa ei ole huomioitu esteettömyyttä ja/tai alueelle muodostuu estevaikutus ilman lapsille soveltuvia ylityspaikkoja
 - b. **Osittain** – Esteettömyys huomioitu joissain paikoissa ja/tai alueella muodostuu estevaikutus, mutta lapsille on luotu turvallisia ylityspaikkoja
 - c. **Kyllä** – Esteettömyyttä mietitty perusteellisesti kaikissa merkittävissä paikoissa ja alueella ei muodostu merkittäviä estevaikutuksia tai niiden vaikutusta on tehokkaasti vähennetty (esim. laajoilla ylityksillä, rauhoittamisella)

Kriteeri pohjautuu esteettömyyteen kulmakivenä kaikille saavutettavassa ympäristössä. Esteettömyyden huomioinnilla mahdollistetaan kaikille parempi ja houkuttelevampi liikkumisympäristö. Lapsille myös erilaisilla estevaikutuksilla ympäristössä on suuri merkitys. Estevaikutuksia pitäisi pyrkiä minimoimaan. (NACTO, 2020.)

2.6.3 Turvallisuus

Turvallisuuden ensimmäinen kriteeri on

1. *Liikenneympäristö on lapsille turvallinen liikkua aktiivisesti*
 - a. **Ei** – Alueen kävely- ja pyöräilyverkosto on puutteellinen
 - b. **Osittain** – Mahdollista kulkea kävellen tai pyöräillen, mutta havaittavissa joitain puutteita reittien kattavuudessa
 - c. **Kyllä** – Kävely- ja pyöräilyverkosto kattavat koko alueen merkittävät paikat

Kriteeri pohjautuu turvallisuuden ehdottomaan tärkeyteen lapsiystävällisessä ympäristössä. Luvussa 2.2.1 todettiin kävelyn ja pyöräilyn olevan lasten käytetyimmät kulkumuodot. Liikkumisympäristön turvallisuuden merkittävimmät huolet ovat olleet kävelyn ja pyöräilyn infrastruktuurin puutteet (Kerr ym., 2006).

Turvallisuuden toinen kriteeri on

2. *Liikenneympäristön turvallisuutta lapsille on lisätty rauhoittavin toimenpitein*
 - a. **Ei** – Ei suunniteltu liikenteen rauhoittamisen periaatteiden mukaisia toimenpiteitä
 - b. **Osittain** – Lapsille merkittävien paikkojen läheisyydessä joitain liikenteen rauhoittamisen periaatteiden mukaisia toimenpiteitä

- c. **Kyllä** – Kaikkien lapsille merkittävien paikkojen läheisyydessä suunniteltu useita liikenteen rauhoittamisen periaatteiden mukaisia toimenpiteitä

Kriteeri pohjautuu liikenneturvallisuuden parantamiseen konkreettisoin keinoin. Liikenneturvallisuus on yksi tärkeimmistä lapsiystävällisen ympäristön ominaisuuksista ja sitä voidaan parantaa monilla toimenpiteillä (Plevnik ym., 2017). Toimenpiteet edistävät lasten turvallisuutta konkreettisesti, mutta myös parantavat vanhempien tunnetta ympäristön turvallisuudesta (Fyhri & Hjorthol, 2009). Vantaa on määritellyt liikenteen rauhoittamisen periaatteet, joita voidaan toteuttaa liikkumisympäristöissä.

Turvallisuuden viimeinen kriteeri on

3. *Ympäristö tuntuu lapsille turvalliselta liikkua*

- a. **Ei** – Ympäristöön muodostuu ”sokeita pisteitä” eli paikkoja, joihin ei ole näkymiä muualta, yksipuolista maankäyttöä ja katutilaa, joka ei houkuttele ihmisiä oleskeluun
- b. **Osittain** – Ympäristöön muodostuu joitain ”sokeita pisteitä”, hieman yksipuolista maankäyttöä ja katutilaa, mutta tärkeiden paikkojen läheisyydessä ei
- c. **Kyllä** – Ympäristöön ei jää ”sokeita pisteitä” vaan näkymiä julkisiin tiloihin useista suunnista, sekoittunutta maankäyttöä ja mielenkiintoinen katutila, joka houkuttelee oleskelemaan

Kriteeri pohjautuu ympäristön turvallisuuden kokemukseen. Kuten luvussa 2.3.1 todettiin, turvallisuuden kokemus on usein jopa merkittävämpi tekijä kuin absoluuttinen turvallisuus. Myös vanhempien huolet turvallisuudesta määrittelevät paljon lapsen liikkumista (Jeekel, 2017; Stanley ym., 2019). Monipuolinen ja aktiivinen katutila sekä tilojen avoimuus ja riittävä valaistus ovat olennaisia tekijöitä ympäristön turvallisuuden tuntemuksessa (NACTO, 2020).

2.6.4 Terveellisyys

Terveellisyyden ensimmäinen kriteeri on

1. *Ympäristö houkuttelee liikkumaan aktiivisesti*

- a. **Ei** – Kävely ja pyöräily nähdään suunnitelmassa tasa-arvoisena autoilun kanssa, nopeimmat reitit autolla, reittien viihtyisyyttä ei mietitty
- b. **Osittain** – Kävelyn ja pyöräilyn lisäys tavoitteena, nopeammat reitit alueen läpi kävellen tai pyöräillen joihinkin paikkoihin, kävely- ja pyöräilyreittien viihtyisyyttä hieman mietitty

- c. **Kyllä** – Kävely ja pyöräily alueen tärkeimmät kulkumuodot, nopeammat reitit kävellessä tai pyöräillen alueen läpi, kävely- ja pyöräilyreittien viihtyisyys painopisteenä

Kriteeri pohjautuu aktiivisen liikkumisen terveyshyötyihin. Säännöllinen aktiivinen liikkuminen ylläpitää terveellistä ja aktiivista elämäntyyliä (Merom ym., 2006), joten on tärkeää, että ympäristö houkuttelee valitsemaan aktiivisia kulkumuotoja. Rakennettu ympäristö tulisi suunnitella aktiivista liikkumista kannustavaksi, mahdollistaen aktiivisille kulkumuodoille nopeimmat ja houkuttelevat reitit (Koszowski ym., 2019).

Terveellisuuden toinen kriteeri on

2. *Aktiivisen liikkumisen reitit on sijoitettu minimoiden päästöille ja melulle altistuminen*

- a. **Ei** – Reitit kulkevat vain vilkkaiden katujen varressa tai vaihtoehtoinen reitti on merkittävästi suoraa reittiä pidempi (yli 50 % pidempi)
- b. **Osittain** – Reiteillä on jonkin verran vaihtoehtoisuutta, mutta paikoittain ainoat reitit kulkevat vilkkaasti liikennöidyn kadun varressa tai vaihtoehtoinen reitti on jonkin verran suoraa reittiä pidempi (yli 25 % pidempi)
- c. **Kyllä** – Vilkkaasti liikennöidyn kadun varrella sijaitseville reiteille on vaihtoehtoinen ja lähes saman pituinen (alle 25 % pidempi) reitti viheralueen tai hiljaisempien katujen kautta

Kriteeri pohjautuu ilmansaasteiden ja melun terveyshaittojen minimointiin. Jotta ympäristössä aktiivisesti liikkuminen olisi lapsille mahdollisimman terveellistä, tulisi reiteillä minimoida päästöille altistuminen esimerkiksi reittien vaihtoehtoisuudella tai moottoroidun liikenteen vähentämisen keinoilla (Pooley ym., 2010).

Terveellisuuden viimeinen kriteeri on

3. *Lasten saavutettavissa on luontoelementtejä ja viheralueita*

- a. **Ei** – Alueella ei ole viheralueita, monipuolista viherrakennetta ei ole tuotu osaksi rakennettua ympäristöä, vihertehokkuutta ei ole määritelty
- b. **Osittain** – Alueella on vähäisesti viheralueita tai viheralueet ovat hyvin pieniä, monipuolista viherrakennetta on tuotu hieman osaksi rakennettua ympäristöä, alueelle on määritelty vihertehokkuusvaatimus
- c. **Kyllä** – Alueella on viheralueita niin, että kaikkialta on alle 0,7 km kävelymatka viheralueelle, monipuolista viherrakennetta on tuotu osaksi rakennettua ympäristöä lähes joka kadulle, alueelle on määritelty vihertehokkuusvaatimus

Kriteeri pohjautuu viherrakenteen terveyshyötyjen lisäämiseen liikkumis- ympäristössä. Viherrakenne luo ympäristöstä viihtyisämpää sekä vähentää päästöjen määrää (Gascon ym., 2016; Broberg ym., 2013). Viherrakennetta tuomalla liikkumisympäristöön edistetään luontoelementtien terveysvaikutuksia kaikille käyttäjille (Beery ym., 2017). Vantaa on määritellyt Resurssi- viisauden tiekartallaan vihertehokkuuden uudeksi mittariksi seuraamaan viherrakenteen määrää kaupunkiympäristössä (Vantaan kaupunki, 2022e).

2.6.5 Houkuttelevuus ja opastavuus

Houkuttelevuuden ja opastavuuden ensimmäinen kriteeri on

1. *Ympäristö houkuttelee oleskelemaan sekä kannustaa sosiaaliseen kanssakäymiseen*
 - a. **Ei** – Alueella ei ole luonnollisia paikkoja pysähtyä tai viettää aikaa, ympäristössä ei ole ihmisten väliseen vuorovaikutukseen kannustavia elementtejä, kuten penkkejä, taidetta jne.
 - b. **Osittain** – Alueella on joitain luonnollisia paikkoja pysähtyä tai viettää aikaa, ympäristössä on joitain ihmisten väliseen vuorovaikutukseen kannustavia elementtejä, kuten penkkejä, taidetta jne.
 - c. **Kyllä** – Alueella on useita luonnollisia paikkoja pysähtyä ja viettää aikaa, ympäristössä on runsaasti ihmisten väliseen vuorovaikutukseen kannustavia elementtejä, kuten penkkejä, taidetta jne.

Kriteeri pohjautuu lasten mahdollisuuksiin kokea sosiaalisia kohtaamisia ympäristössään. Sosiaaliset suhteet ovat tärkeitä lasten hyvinvoinnille. Lapset hakevat ympäristöstään stimulaatiota ja vuorovaikutusta muiden lasten ja aikuisten kanssa (Davis & Jones, 1996). On siis tärkeää, että ympäristö luo mahdollisuuksia luonnollisiin kohtaamisiin ja kanssakäymisiin. Ympäristön tulee houkutella ihmisiä viettämään aikaa, sillä muut ihmiset tuovat turvallisuuden tunnetta ja lisäävät lasten vuorovaikuttamista sekä ympäristön että muiden tilan käyttäjien kanssa (NACTO, 2020; Broberg ym., 2013).

Houkuttelevuuden ja opastavuuden toinen kriteeri on

2. *Ympäristössä on selkeää liikkoa ja se auttaa orientoitumisessa*
 - a. **Ei** – Alueen eri osiot ovat samankaltaisia ja niitä on vaikea erottaa toisistaan, kaupunkirakenne on epäselkeä, tunnistettavia maamerkkejä ei ole
 - b. **Osittain** – Alueen eri osiot eroavat jonkin verran toisistaan, alueella on joitain maamerkkejä
 - c. **Kyllä** – Alueen eri osiot on helppo erottaa toisistaan, kaupunkirakenne on selkeä, alueella on useita maamerkkejä auttamaan paikkojen tunnistuksessa

Kriteeri pohjautuu lasten suunnistuskykyjen edistämiseen ja sitä kautta itsenäisen liikkumisen parempaan mahdollistamiseen. Ympäristön tulee kannustaa liikkumaan ympäristössä oikein ja auttaa orientaatioissa erilaisilla elementeillä. Ympäristön vaihteleva ulkomuoto sekä maamerkit edistävät tunnistettavuutta (Lingwood ym., 2015). Tilojen selkeä rajaus sekä muoto auttavat lapsia orientoitumisessa (Trifunović ym., 2017).

Houkuttelevuuden ja opastavuuden kolmas ja viimeinen kriteeri on

3. *Ympäristö kannustaa leikkimään ja oppimaan*

- a. **Ei** – Oppimisympäristöä ja/tai leikkimisympäristöä ei ole tuotu osaksi katutilaa, lasten oppimis- ja leikkimismahdollisuuksia ympäristössä ei ole huomioitu
- b. **Osittain** – Oppimisympäristö ja/tai leikkimisympäristö laajentuu jonkin verran katu ympäristöön, lasten oppimis- ja leikkimismahdollisuuksia ympäristössä on mietitty jonkin verran esimerkiksi värien kautta
- c. **Kyllä** – Oppimisympäristö ja/tai leikkimisympäristö on tuotu osaksi katutilaa, lasten oppimis- ja leikkimismahdollisuuksia ympäristössä on mietitty hyvin värien, muotojen ja monipuolisuuden kautta

Kriteeri pohjautuu lasten oppimiseen ympäristön elementtien ja leikkimisen kautta. Lapset oppivat ympäristöä havainnoimalla (Pooley ym., 2010), joten on tärkeää, että heille luodaan mahdollisimman paljon oppimismahdollisuuksia heidän ympäristöönsä (McAllister, 2008). Lapsille leikkiminen on luonnollinen tapa oppia. Oma-aloitteinen ja suunnittelematon leikki antaa lapsille mahdollisuuksia mielikuvituksellisuuteen sekä kehittää heidän kognitiivisia ja päätöksentekokykyjään. (NACTO, 2020.) Liikkumisympäristön tulisi siis tarjota mahdollisimman paljon tilaisuuksia oppia ja leikkiä. Tätä edistäisi esimerkiksi erilaisten värien ja muotojen käyttö katutilassa (Trifunović ym., 2017) sekä leikittävien elementtien tuominen katutilaan.

3 Tutkimusaineisto ja -metodit

Tässä luvussa perehdytään tutkimuksen metodien valintaan sekä toteutukseen. Luvussa käsitellään päämenetelmät ja niiden toteutus omissa alaluissaan.

Tämä tutkimus on luonteeltaan laadullinen. Laadullinen tutkimus itsessään on laaja käsite, mutta lähtökohtina ovat tutkimuksen kohteen kokonaisvaltaisen tarkastelun tavoittelu sekä pyrkimys enemmän löytää tai paljastaa tietoa kuin todentaa jo olemassa olevia väitteitä. (Hirsjärvi ym., 1997.) Laadullisessa tutkimuksessa olennaisessa osassa on tutkimuksen teoreettinen viitekehys ja siihen nojaaminen (Tuomi & Sarajärvi, 2002). Tyypillisiä piirteitä laadulliselle tutkimukselle ovat myös tiedon keruu todellisista tilanteista laadullisin menetelmin ja ihmisten suosiminen tiedon lähteenä. Tyypillistä on myös, että kohdejoukko on tarkoituksenmukaisesti valittu satunnaisen sijaan ja että tulokset ovat sidonnaisia tiettyyn aikaan ja paikkaan. (Hirsjärvi ym., 1997.)

Tässä tutkimuksessa käytettiin tutkimusmenetelminä dokumenttianalyysia sekä fokusryhmähaastatteluita. Aineistoja analysoitiin sisällönanalyysillä. Dokumenttianalyysissä nojattiin pitkälti teoriasta jalostettuun arviointikriteeristöön. Tämä toimi myös löyhästi haastatteluiden pohjana ja haastattelun tuloksia analysoitiin peilaten kriteeristön teemoihin. Nämä tutkimusmenetelmät ovat tyypillisiä laadullisen tutkimuksen menetelmiä (Tuomi & Sarajärvi, 2002).

3.1 Dokumenttianalyysi

3.1.1 Dokumenttianalyysi metodina

Dokumenttianalyysissa arvioidaan systemaattisesti aineistoksi valittuja dokumentteja, joiden tuotanto on ollut tutkijasta riippumatonta. Dokumenttien luonne vaihtelee laajasti sähköisistä kirjoista paperisiin karttoihin. Tutkittava sisältö on monissa tapauksissa tekstiä ja kuvia. Usein dokumenttianalyysia käytetään yhdessä muiden laadullisten tutkimusmenetelmien kanssa, jotta tulokset olisivat luotettavampia ja syvällisempiä. (Bowen, 2009.)

Dokumenttianalyysin suorittamisen prosessiin sisältyvät dokumenttien etsiminen ja valitseminen, arviointi sekä tietojen yhdistäminen. Dokumentteja käydään läpi useamman kerran. Ensin silmäilemällä, sen jälkeen lukemalla huolellisesti ja viimeisimpänä sisältöä pyritään tulkitsemaan tarkemmin. Dokumenttianalyysissa yhdistyy sisällönanalyysin ja temaattisen

analyysin elementtejä. (Bowen, 2009.) Sisällönanalyysissä tietoa kategorisoidaan tutkimuksessa määriteltujen, tutkimuksen kannalta olennaisten teemojen alle. Temaattisessa analyysissä aineistosta tunnistetaan erilaisia toistuvia aiheita, joista jalostetaan teemoja tiedon kategorisoinnille. (Bowen, 2009.)

Tutkijan on olennaista reflektoida käytettyjen dokumenttien sisältämän tiedon luotettavuutta, mahdollisia puutteita sekä sen alkuperäistä tarkoitusta. Dokumenttianalyysi on menetelmänä tehokas, kätevä ja joustava, mutta sen heikkouksia ovat mahdollinen tiedon puutteellisuus ja tutkijan puolueellisuus. (Bowen, 2009.)

Norton (2008) on tutkinut dokumenttianalyysin mahdollisuuksia yleiskaavoja vastaavien suunnitelmien laadun arvioinnissa. Yleinen lähestymistapa on ollut laatia joukko strukturoituja kysymyksiä, joilla dokumenttia arvioidaan. Tyypillisesti on siis laadittu arviointiohjeistus arvioinnin kannalta olennaisten kategorioiden ympärille. Näiden kategorioiden alle on määritely yksi tai useampia arviointikohteita, jotka voidaan pisteyttää. Arviointikohteissa voidaan esimerkiksi tarkastella tietyn objektin esiintymistiheyttä dokumentissa. Tutkijoiden luomissa arviointiohjeistuksissa suunnitelmille ja kaavoille on usein tarkasteltu tiettyjen määriteltujen objektien esiintymistiheyttä ja usein kategorioissa on ollut useampi arvioitava kohde. (Norton, 2008.)

Suunnitelmien dokumenttianalyysissä suurimmat haasteet ovat arvioinnin pätevyys ja tarkkuus. Arvioinnin pätevyyden varmistamiseksi tarvitaan teoreettinen pohja. Pätevyyttä vahvistavat teoreettisen pohjan osoittaminen, laajempi käyttö tai luotettavuuden ennustettavuus. Suunnitelmadokumentit myös vaikuttavat arvioinnin pätevyyteen, sillä niiden esitystapa saattaa olla hyvinkin erilainen ja suunnitelmien prosessia ei välttämättä ole kuvailtu dokumenteissa kovin tarkasti. Arvioinnin pätevyyteen vaikuttavat myös arvioinnin elementtien painotus sekä suunnitelmien kontekstin huomiointi. (Norton, 2008.)

Nortonin (2008) tutkimuksen perusteella dokumenttianalyysi on pätevä metodi suunnitelmadokumenttien analysointiin. Suunnitelmasta löytyvät merkitykset heijastavat kunnan suunnittelijoiden näkemyksiä ja tarkoituksia ja ohjaavat päätöksentekoa suunnittelussa. Menetelmän soveltamisessa on kuitenkin tärkeää muistaa suunnitelman rooli laajemmassa yhteydessä sekä arvioinnin yksinkertaistava luonne. (Norton, 2008.)

Suunnitelmien arviointia on tutkittu jonkin verran. Arviointi on tärkeä osa suunnitelmien laadintaa, jotta voidaan lisätä niiden oikeutusta, parantaa päätöksentekoa ja edistää jatkuvaa oppimista. Arviointi myös luo peruste-

luita suunnitelmia koskevaan päätöksentekoon. (Guyadeen & Seasons, 2016.) Suunnitelmien arvioinnille ei ole kuitenkaan muodostunut vakiintuneita tapoja, joten arviointi voi olla monissa tapauksissa hyvin kontekstiriippuvaista ja osin epäluotettavaa. Suunnitelmien arvioinnille olisi hyvä tulevaisuudessa löytää vakiintuneita käytäntöjä, jotta olisi mahdollista ymmärtää syvällisemmin, kuinka laatia parempia suunnitelmia (Berke & Godschalk, 2009; Lyles & Stevens, 2014.)

3.1.2 Dokumenttianalyysin toteutus

Tässä tutkimuksessa valittiin dokumenttianalyysi metodiksi suunnitelmadokumenttien arviointiin. Työssä seurattiin Nortonin (2007) mainitsemaa yleistä käytäntöä, jossa laaditaan arviointiohjeistus, joka sisältää arvioinnin kannalta olennaisia kategorioita sekä niitä tarkentavia arviointikohtia. Arvioinnin taustaksi on tutkittu lapsiystävällisen ympäristön kirjallisuutta.

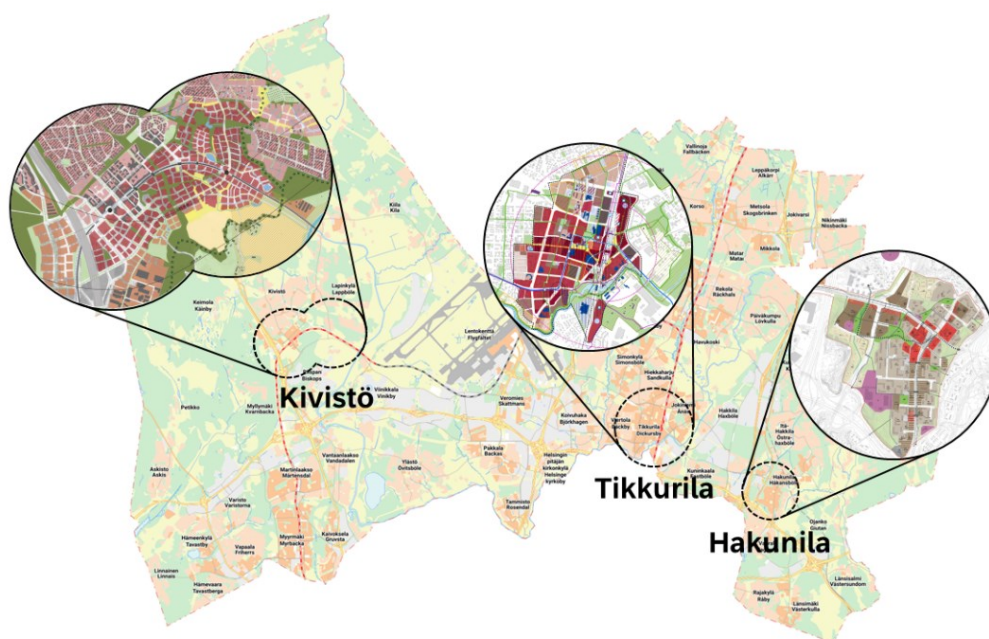
Analyysiä varten laadittiin arviointikriteeristö, joka on selitetty laajemmin luvussa 2.6. Kriteeristö on jaettu viiteen eri teemaan, joiden alle määriteltiin muutama tarkasteltava elementti. Jokaiselle elementille on määritelty arvioinnille ohjeistus. Ohjeistus on enemmän suuntaa antava kuin absoluuttinen, jotta se mahdollistaa erilaisten suunnitelmien arvioinnin mahdollisimman laajasti. Arviointi saattaa olla riippuvainen arvioijasta tämän avoimemman määrittelyn takia, mutta sen luotettavuutta tarkastellaan myöhemmin johtopäätöksissä haastatteluiden tulosten kautta. Teemojen alakohdat arvioitiin sisällönanalyysillä suunnitelmadokumentista etsien mainintoja ja merkityksiä kyseessä olevasta aihepiiristä sekä tarkastelemalla suunnitelmakarttoja. Myös mahdollisia suunnitelmien liitteitä tarkasteltiin osana sisällönanalyysiä. Arviointikriteeristö kokonaisuudessaan löytyy liitteestä 4.

Suunnitelmadokumentit valittiin suunnitelmatason perusteella. Suunnitelmatasoksi määriteltiin kaupunginosatasoiset suunnitelmat. Suunnitelmatason on tarkoitus kuvastaa lasten liikkumisalueen laajuutta.

Vantaalla kaupunginosatasoinen suunnittelu koostuu pääosin kaavarungoista. Tutkimukseen haluttiin hieman eri vaiheissa olevia suunnitelmia, mutta kuitenkin riittävän uusia, jotta arviointi pysyisi mahdollisimman luotettavana ja suunnitelmia latineita suunnittelijoita olisi mahdollisimman paljon tavoitettavissa haastatteluita varten. Suunnitelmien haluttiin myös sijoittuvan mahdollisimman hyvin eri puolille Vantaata. Suunnitelmien määräksi valikoitui kolme.

Vanhin suunnitelma on Hakunilan keskustan kaavarunko Itä-Vantaalta, joka on hyväksytty vuonna 2017. Tämä suunnitelma valittiin edustamaan

mahdollisesti melko pitkälle toteutunutta suunnitelmaa. Toinen suunnitelma on Kivistön kaavarunko Länsi-Vantaalta, joka on hyväksytty vuonna 2021. Tämä suunnitelma valittiin edustamaan juuri toteutukseen menossa olevaa suunnitelmaa. Viimeinen suunnitelma on Tikkurilan keskustan kaavarunko Keski-Vantaalta, joka hyväksyttiin tutkimuksen aikana vuonna 2023. Hakunilassa ja Kivistössä lapsia on asukkaista 16 %, mikä on enemmän kuin Vantaalla lasten osuus keskimäärin, kun taas Tikkurilassa lapsia on asukkaista vain 9 %. Määrällisesti Tikkurilassa on lapsia noin 700. Kivistössä määrällisesti lapsia on noin 1700, joka on Vantaan kaupunginosista 5. eniten. Hakunilassa määrällisesti lapsia on noin 1900, joka on Vantaan kaupunginosista kolmanneksi eniten. (Tilastokeskus 2023b.) Alla kuvassa 7 tutkittavat suunnitelmat Vantaan kartalla.



Kuva 7. Tutkittavat suunnitelmat Vantaan kartalla. Pohjakartan ja suunnitelmakarttojen lähde: Vantaan kaupungin karttapalvelu, ladattu 28.4.2023.

Suunnitelmista otettiin dokumenttianalyysin aineistoiksi suunnitelmadokumentit sisältäen suunnitelman selostuksen ja suunnitelmakartat sekä mahdolliset suunnitelmien liitteet, kuten esimerkiksi osallistumis- ja arviointisuunnitelma tai asukaskyselyn tulosten raportti.

Suunnitelmadokumentit käytiin ensin läpi selaillen ja pyrkien hahmottamaan kokonaiskuva. Sen jälkeen dokumentit luettiin huolella läpi korostaen dokumentista arvioinnin teemojen kannalta olennaiset osiot. Tämän jälkeen dokumentteja käytiin systemaattisesti läpi arviointikriteeristön avulla kriteeri kerrallaan merkiten alustavat arvioinnit. Viimeisenä tarkasteltiin arviointia kokonaisuutena ja merkittiin lopulliset arvioinnit kriteereille sekä kirjattiin ylös perustelut.

3.2 Fokusryhmähaastattelut

3.2.1 Fokusryhmähaastattelu metodina

Haastattelu tutkimusmenetelmänä tuottaa tietoa siitä, mitä haastateltava ajattelee ja syitä hänen toimintansa takana (Tuomi & Sarajärvi, 2002). Haastattelussa pystytään tutkimaan laajempia kokonaisuuksia moninaisista näkökulmista (Hirsjärvi ym., 1997). Haastattelu on joustava tutkimusmetodi, sillä haastattelutilanteessa haastattelija pystyy heti esimerkiksi korjaamaan väärinkäsityksiä tai tarkentamaan kysymyksiä (Tuomi & Sarajärvi, 2002) ja haastattelutilanteessa voidaan tehdä muutoksia suunnitelmaan tilanteen edellyttämällä tavalla (Hirsjärvi ym., 1997).

Haastatteluun voidaan myös valita tutkimuksen kannalta halutut henkilöt. Haastateltavat myös harvemmin kieltäytyvät haastattelusta, mikä voisi olla ongelma joissain muissa tutkimusmenetelmissä. (Tuomi & Sarajärvi, 2002) Haastateltavat ovat tavallisesti myös tavoitettavissa myöhemminkin esimerkiksi tarkentavia kysymyksiä varten (Hirsjärvi ym., 1997).

Haastattelussa pyritään keräämään mahdollisimman paljon tietoa halutusta asiasta ja voi olla perusteltua antaa haastateltaville haastattelun kysymykset tai aihepiirit jo etukäteen, jotta he voivat tutustua niihin. Etukäteen tutustuminen edesauttaa haastattelun onnistumista. (Tuomi & Sarajärvi, 2002.) Haastattelu voidaan pitää kasvokkain tai virtuaalisesti. Virtuaalisessa haastattelussa voidaan hyödyntää enemmän digitaalisia apuvälineitä, mutta toteutustapa saattaa myös karsia osan luonnollisesta vuorovaikutuksesta. (Stewart ym., 2007.)

Haastatteluja voidaan toteuttaa yksilöhaastatteluina, parihaastatteluina tai ryhmähaastatteluina. Ryhmähaastattelussa saadaan paljon vastauksia kerralla ja haastateltavat voivat kannustaa toisiaan vastaamaan tarkemmin, laajemmin tai syvällisemmin. (Hirsjärvi ym., 1997.) Ryhmähaastattelussa voidaan tarkastella haastateltavien toimintatapoja ja ryhmän dynamiikkaa (Hyvärinen ym., 2017). Ryhmässä joku haastateltava saattaa kuitenkin ottaa dominoivamman roolin ja määritellä keskustelua liikaa (Hirsjärvi ym., 1997).

Ryhmähaastattelussa heikkona puolena onkin ihmisten vastausten virhemahdollisuus sekä vastausten mahdollinen kaunistelu, johon ryhmässä haastattelu saattaa painostaa (Hirsjärvi ym., 1997). Erityisesti pienemmissä ryhmissä tiettyjen yksilöiden korostuminen on haasteena (Stewart ym., 2007). Haastateltava saattaa pyrkiä antamaan enemmän sosiaalisesti hyväksyttäviä vastauksia (Hirsjärvi ym., 1997).

Fokusryhmähaastattelu on ryhmähaastattelun muoto, jossa ryhmä kootaan käsittelemään tiettyä ennalta päätettyä aihetta. Fokusryhmähaastatteluissa haastatellaan yleensä noin 5–12 osallistujaa. (Hyvärinen ym., 2017; Stewart ym., 2007) Erityispiirteenä tässä menetelmässä on mahdollisuus seurata osallistujien välistä vuorovaikutusta sekä keskeisenä tuloksena voi olla haastateltavien yhdessä tuottama tieto. (Hyvärinen ym., 2017.)

Haastattelutilannetta ohjaa haastattelija, jota usein myös kutsutaan moderaattoriksi, mutta ryhmän annetaan myös vapaammin keskustella keskenään (Hyvärinen ym., 2017). Moderaattorilla on tärkeä rooli ylläpitää keskustelua sulavana ja ohjata keskustelua. Haastattelija voi ottaa erilaisia rooleja keskustelun johtamisessa, kuten tukeva rooli tai osallistuva rooli, mutta hän on aina keskustelun muodollinen johtaja. (Stewart ym., 2007.)

Olennaista fokusryhmähaastattelun ryhmän valinnassa on löytää haastateltavia, joilla on erilaisia näkemyksiä aiheeseen, mutta silti tarpeeksi yhteistä, jotta he voivat sulavasti keskustella halutusta aiheesta. Haastateltavien valinnalle kannattaa laatia selkeät kriteerit. Ryhmän vuorovaikutukseen vaikuttaa se, tuntevatko ryhmän jäsenet entuudestaan. Toisilleen tutut haastateltavat saattavat sisällyttää keskusteluun paljon ääneen lausumatonta viestintää, joka ei välttämättä avaudu ulkopuoliselle. Ryhmän toiminnassa mielenkiintoista on, kuinka yhteinen ymmärrys muodostuu tai miten ryhmän jäsenet käsittelevät eriäviä mielipiteitä. Tässä on hyödyllistä ymmärtää, kuinka ryhmä määrittelee tai näkee itsensä. (Hyvärinen ym., 2017.) Ryhmäkeskustelussa on kuitenkin tärkeää muistaa tasapainotella sitä, mikä on ryhmälle tärkeää ja sitä, mikä on tutkimuksen kannalta tärkeää (Stewart ym., 2007).

Asiantuntijahaastattelu on haastattelun muoto, jossa haastateltavat ovat tutkitun aiheen asiantuntijoita. Asiantuntijuudella on laajoja määritelmiä, mutta asiantuntevuus voi olla esimerkiksi ammattiperusteista. Tällöin asiantuntijuus määrittyy ammatillisten tehtävien tai aseman kautta. Asiantuntijahaastatteluissa tutkijan on hyvä pohtia, mikä on tutkimukselle olennaista asiantuntijuutta ja ketkä ovat olennaisia asiantuntijatahoja. Asiantuntijoita on tarpeen haastatella, kun heillä oletetaan olevan tarpeellista tietoa tutkimuksen kannalta. Heitä ei tule kuitenkaan nähdä täysin puolueettomina tai virheettöminä haastateltavina. Tutkimuksessa asiantuntijoiden tietoja voidaan hyödyntää tuottamaan yhdessä muiden metodien kanssa uutta tietoa. (Hyvärinen ym., 2017.)

Haastattelut yleensä analysoidaan käyttäen sisällönanalyysia. Sisällönanalyysi voidaan toteuttaa muun muassa luokittelulla, teemoittelulla tai tyypittelyllä. Luokittelua varten määritellään tietyt luokat ja lasketaan, montako kertaa luokka haastattelussa esiintyy. Teemoittelu on luokittelun kaltaista,

mutta siinä painottuu enemmän mitä on sanottu lukumäärien sijaan. Myös lukumäärät voivat olla kuitenkin merkityksellisiä. Tyypittelyssä haastatteluaineisto ryhmitellään tietyiksi määritellyiksi tyypeiksi. Eskola (2001, sit. Tuomi & Sarajärvi 2002) on laatinut sisällönanalyysille jaottelun aineistolähtöiseen, teoriasidonnaiseen ja teorialähtöiseen. Aineistolähtöinen tarkoittaa, että aineiston perusteella muodostetaan teoreettinen kokonaisuus. Teoriasidonnainen tarkoittaa, että aineistoa analysoidaan teoreettisten yhteyksien avulla ilman suoraa pohjautumista teoriaan. Aineisto ei myöskään riipu teoriasta. Teorialähtöisessä analyysissä aineistoa tarkastellaan tietyn teorian tai mallin tai muun nojalla. Aineiston hankinnan määrittelee myös käytetty teoria. (Tuomi & Sarajärvi, 2002.)

Haastatteluaineiston analyysin vaiheita ovat kuvaaminen, luokittelu, yhdistäminen ja selitys. Aina analyysi ei etene suoraviivaisesti. Analyysissä pyritään ymmärtämään haastateltavia sekä tutkittua aihetta ja tekemään päätelmiä aiheesta aineiston perusteella. Tutkijan tulee selittää ja tulkita haastattelua sekä kokoamaan tuloksista yhtenäisiä päätelmiä. Luotettavuuden kannalta on olennaista, että tutkija myös selittää päätelmiensä takana olevat perustelut. (Hirsjärvi ym., 1997.)

3.2.2 Fokusryhmähaastatteluiden toteutus

Tässä tutkimuksessa käytettiin fokusryhmähaastatteluja aineiston hankinnan menetelmänä. Tutkimuksessa oli tarkoituksena selvittää dokumenttianalyysissä analysoidujen suunnitelmien laatineiden tai hyvin tuntevien suunnittelijoiden näkemyksiä ja ajatuksia suunnitteluratkaisuiden takana. Haastateltavat ovat siis Vantaan kaupungin suunnittelijoita, eli suunnitelmien asiantuntijoita.

Ryhmähaastatteluja toteutettiin kolme: yksi haastatteluryhmä jokaista suunnitelmadokumenttia kohden. Fokusryhmähaastattelun tilanne reflektoi suunnittelijoiden välistä vuorovaikutusta suunnitelmia laadittaessa tai hyödyntäessä. Haastattelutilanteessa voitiin tarkkailla suunnittelijoiden ottamia rooleja sekä yhteisten käsitysten muodostamista.

Haastateltavat valittiin kuvastamaan suunnitelmien laadinnassa mukana olleita tai suunnitelmaa hyödyntäviä suunnittelijoita mahdollisimman laajasti. Haastateltavia pyrittiin saamaan liikennesuunnittelusta, asemakaavoituksesta sekä viheraluesuunnittelusta. Haastatteluihin valikoitui jokaiseen 5–7 henkilöä. Haastateltavien tiedot ovat alla taulukossa 3.

Taulukko 3. Haastateltavien tiedot.

<i>Tunnus</i>	<i>Haastattelun kaavarunko</i>	<i>Tehtävänimike</i>	<i>Tiimi</i>
H1	Hakunila	Aluearkkitehti	Itä-Vantaa, Asemakaavoitus
H2	Hakunila	Asemakaava-arkkitehti	Itä-Vantaa, Asemakaavoitus
H3	Hakunila	Liikenteen alueinsinööri	Liikenteen aluesuunnittelu
H4, T4	Hakunila, Tikkurila	Maisema-arkkitehti	Kestävä kaupunki, Yleiskaavoitus
H5, K5, T5	Hakunila, Kivistö, Tikkurila	Liikenneinsinööri	Liikennejärjestelmäsuunnittelu
K1	Kivistö	Aluearkkitehti	Kivistö, Asemakaavoitus
K2	Kivistö	Asemakaava-arkkitehti	Kivistö, Asemakaavoitus
K3	Kivistö	Liikenteen alueinsinööri	Liikenteen aluesuunnittelu
K4	Kivistö	Liikenneinsinööri	Liikenteen aluesuunnittelu
T1	Tikkurila	Asemakaava-arkkitehti	Tikkurila, Asemakaavoitus
T2	Tikkurila	Asemakaava-arkkitehti	Tikkurila, Asemakaavoitus
T3	Tikkurila	Liikenteen alueinsinööri	Liikenteen aluesuunnittelu
T6	Tikkurila	Liikenneinsinööri	Liikenteen aluesuunnittelu
T7	Tikkurila	Puistosuunnittelu- päällikkö	Viheralueiden suunnittelu

Haastateltaville lähetettiin muutamaa viikkoa ennen haastattelua ennakkomateriaali, joka sisälsi kuvauksen tutkimuksen tarkoituksesta, dokumenttianalyysissa käytettyjen arviointikriteerien teemat sekä alustava haastattelurakenne kysymyksineen. Lähetetty ennakkomateriaali on työn liitteenä 5. Haastattelut toteutettiin virtuaalisesti viestintäsovellus Microsoft Teamsin välityksellä. Tällä mahdollistettiin mahdollisimman monen haastateltavan osallistuminen mistä tahansa. Haastateltavien kiireinen työaika-taulu sekä sijoittuminen useaan eri toimipisteeseen olisi vaikeuttanut monen osallistumista paikan päällä.

Haastattelutilanteessa oli tarkoituksena kuulla laajasti suunnittelijoiden näkemyksiä aiheesta ja suunnitelmasta ohjaamatta keskustelua liikaa arviointikriteeristöä tunnistettuihin elementteihin. Näin haastatteluaineistosta pystyttiin tarkastelemaan suunnittelijoiden näkemysten eroavaisuuksia tutkimuksen arviointikriteeristöön sekä löytämään mahdollisia uusia suunnitelmista tarkasteltavia elementtejä. Haastattelut kestivät kaikki noin puolituntia.

4 Tulokset

Tässä luvussa tarkastellaan tutkimuksen tuloksia dokumenttianalyysin ja haastatteluiden osalta ensin yleisellä tasolla sekä sen jälkeen tutkittujen suunnitelmien osalta.

4.1 Dokumenttianalyysin tulokset yleisesti

Työssä laadituista kriteereistä muodostui suunnitelmaa kohden 15 arvioitavaa pääkohtaa, joista yhdessä oli kuusi alakohtaa, eli yhteensä 21 arvioitavaa kohtaa. Hakunilan keskustan kaavarungon osalta pystyttiin arvioimaan 20 kohtaa, joista 8 toteutui osittain ja 12 toteutui täysin. Kivistön keskustan kaavarungon osalta pystyttiin arvioimaan 19 kohtaa, joista 9 toteutui osittain ja 10 toteutui täysin. Tikkurilan kaavarungon osalta pystyttiin arvioimaan kaikki 21 kohtaa, joista 7 toteutui osittain ja 14 toteutui täysin. Työssä määritellyistä lapsiystävällisyyden kriteereistä suurin osa toteutuu suunnitelmissa täysin. Yhtäkään kriteeriä ei arvioitu jäävän kokonaan toteutumatta yhdessäkään tutkitussa suunnitelmassa.

Osaa kohdista ei pystytty arvioimaan suunnitelmadokumenttien perusteella. Nämä johtuivat suunnitelman selostusten ja suunnitelmakarttojen erilaisista yksityiskohtaisuuden tasoista. Osassa kaavarungoista esimerkiksi osallisuutta ei ollut kuvattu tarpeeksi tarkasti arvioinnin toteuttamiseksi tai osasta kaavarunkokarttoja ei pystytty tulkitsemaan uusien toimintojen sijoittelua tarpeeksi tarkalla tasolla arviointia varten.

Eniten vain osittain toteutuvia kriteereitä arvioitiin olevan lapsilähtöisyyden teeman alla, jossa vain yhdessä tutkituista suunnitelmista arvioitiin yhden kriteerin toteutuvan täysin. Muissa teemoissa noin yksi kolmasosa kriteereistä arvioitiin toteutuvan osittain ja suurin osa täysin. Näin ollen lapsilähtöisessä ajattelutavassa on suunnittelussa havaittavissa eniten puutteita suunnitelmien dokumenttianalyysin perusteella.

4.2 Haastatteluiden tulokset yleisesti

Haastatteluissa nousi kaikissa pitkälti samoja teemoja, vaikka haastatteluiden lähtökohdat erosivat toisistaan jonkin verran. Hakunilan kaavarunko on vanhin tutkituista suunnitelmista. Haastatellut suunnittelijat eivät olleet olleet mukana kaavarungon laadinnassa, mutta ovat tällä hetkellä Hakunilan alueen suunnittelussa mukana. Koska suunnitelman laadinnasta on kulunut aikaa jo yli kuusi vuotta, on alueen suunnittelu jo edennyt ja tarkentunut paljon. Hakunilan kaavarunko tulee myös lähitulevaisuudessa päivittymään, sillä alue on osa tällä hetkellä laadittavaa Vantaan ratikan

kaavarunkoa. Haastatteluissa tämä näkyi suunnittelijoiden vastauksissa, joissa he pystyivät kertomaan muuttuneesta suunnittelutilanteesta sekä kritisoimaan kaavarungon joitain osia.

Kivistön kaavarunko on tutkituista suunnitelmista ajallisesti keskimäinen ja laadinnasta on aikaa vain muutama vuosi. Haastateltavat olivat lähes kaikki olleet mukana kaavarungon laadinnassa, ja heistä pari olivat työstäneet kaavarunkoa paljon. Suunnittelijoilla ei ollut enää aivan tuoreessa muistissa suunnitelman kaikkia osia, mutta haastatteluissa nousi silti hyvin esiin suunnitelman laadinnan aikaisia ajatuksia ja tavoitteita. Kivistö on maantieteellisesti Hakunilasta ja Tikkurilasta eroava siten, että se on rakentumassa hyvin pitkälti täysin uudelle alueelle. Tämä näkyi suunnitelmassa ja haastatteluissa siten, että Kivistöön suunnittelijoiden on ollut mahdollista miettiä kehitystä laajempina kokonaisuuksina ja ehdottaa uudenlaisia ratkaisuja.

Tikkurilan kaavarunko on tutkituista suunnitelmista ajallisesti uusin. Haastateltavista yli puolet olivat olleet kaavarunkotyössä enemmän mukana, kun taas muutamat eivät olleet olleet mukana laadinnassa, mutta ovat tällä hetkellä Tikkurilan suunnittelussa mukana. Haastatteluissa tämä näkyi vastauksissa laajempina ja yksityiskohtaisempina vastauksina, sillä suunnittelijoilla oli kaavarunko vielä hyvin muistissa. Alueena Tikkurila on pitkälti täyteen rakennettu, jolloin suunnitelmassa on vaikeampaa ehdottaa suurempia tai laajemmin kokonaiskuvaan vaikuttavia muutoksia. Sekä Tikkurilan että Kivistön kaavarunkojen haastatteluissa suunnitelman laadinnassa eniten mukana olleet olivat eniten äänessä sekä puolustivat suunnitteluratkaisuita enemmän kuin esimerkiksi Hakunilan kaavarungon haastattelun suunnittelijat, jotka olivat enemmän kaavarunkotyön ulkopuolisia henkilöitä. Tämä näkyi muun muassa laajempina, perustellumpina ja suunnitelmaa kohtaan positiivisempina vastauksina haastatteluissa.

Kaavarunkojen lapsiystävällisyydestä liikkumisen ja liikenteen osalta suunnittelijoilla nousivat ensimmäisenä mieleen kaikissa haastatteluissa kävelyn ja pyöräilyn mahdollisuudet, liikenneturvallisuus, käyttäjien tasa-arvoisuus sekä palvelurakenne. Kahdessa haastattelussa nousivat myös ympäristön värikkyys ja kerrostuneisuus (tunnistettavuus), liikkumisalueen laajentaminen sekä viherrakenne.

Tarkasteltujen lapsiystävällisyyden teemojen osalta haastatteluissa toistui usein samat aiheet. Lapsilähtöisyyden teemasta suunnittelijat keskustelivat pääosin osallistamisesta. Saavutettavuuden teemasta haastatteluissa nousivat esiin yhteystarpeet ja liikkumisverkosto, esteettömyys ja estevaihdevälikäytökset, autottomuus, ylitykset, palvelutarjonta ja kaupunkirakenne. Turvallisuuden teemasta keskusteltiin reittien turvallisuudesta, katujen ylityk-

sistä, kulkumuotojen erottelusta, kävelyn ja pyöräilyn edistämisestä, katu-
jen geometriasta, passiivisesta kontrollista ja autottomuudesta. Terveelli-
syyden teemasta nousseet aiheet olivat urheilupaikat, kävelyn ja pyöräilyn
reitit, ilmansaasteet, melu, viherrakenne ja leikkipaikat. Houkuttelevuuden
ja opastavuuden teemasta haastatteluissa keskusteltiin kaupunkikulttuuris-
ta, tilojen kategorisoinnista ”vain lapsille”, leikkipaikoista, lähiliikuntapai-
koista, ympäristön monipuolisuudesta, liikkumisympäristössä oppimisesta,
kaupunkirakenteesta, vaihtoehtoista reiteistä, kylteistä ja opastuksesta
sekä ajallisesta kerrostuneisuudesta.

Haastattelussa esiteltiin työssä tunnistetut teemat vain lyhyin kuvauksin
eikä tarkemmin määriteltyjä kriteereitä esitelty lainkaan. Tarkoituksena oli
selvittää, nousisivatko kriteerien aihepiirit haastattelussa esiin pääteeman
perusteella. Suunnittelijoiden maininnat lapsiystävällisyyden teemojen kri-
teerien aihepiireistä on esitetty taulukossa 4.

Taulukko 4. Lapsiystävällisyyden teemojen määriteltyjen kriteerien aihepiiri-
rien esiintyvyys haastatteluissa (● = yksi haastateltava).

Osio	Kriteerin aihepiiri	Hakunila	Kivistö	Tikkurila
Lapsilähtöisyys	Lapset liikkumisympäristön käyttäjäryhmänä	●	●	●
	Lasten osallistaminen ja osallistamisen keinot	● ● ●	● ● ●	● ●
	Lasten osallistamisen hyödyntäminen	●	● ● ●	●
Saavutettavuus	Palveluverkko ja reitit	● ● ● ● ●	● ● ●	● ● ● ● ●
	Ympäristön jäsentyminen		●	
	Esteettömyys ja estevaikutukset, ylitykset	● ● ● ● ●	● ● ●	● ● ● ●
Turvallisuus	Aktiivisten liikkumismuotojen reittiverkoston kattavuus	● ● ● ● ●	● ●	● ● ● ● ● ●
	Liikenneturvallisuus ja liikenteen rauhoittaminen	● ● ● ● ●	● ● ● ●	● ● ● ● ●
	Koettu turvallisuus	●	●	● ●
Terveellisyys	Ympäristön houkuttelevuus, vaihtoehtoisten reittien pituus	● ● ● ● ●	● ●	● ● ● ● ● ●
	Ilmansaasteet ja melu	●	● ●	● ● ●
	Kaupunkivihreä	● ●	● ● ●	● ● ● ● ●
Houkuttelevuus ja opastavuus	Oleskelupaikat ja katu ympäristön elementit	● ● ●	● ●	● ● ● ●
	Ympäristön vaihtelevuus, orientoituvuus, ohjeistus	●	● ● ●	● ● ● ●
	Ympäristön opettavaisuus ja leikkiminen	●	● ●	● ●

Taulukosta on huomattavissa, että lapsilähtöisyyden sekä houkuttelevuuden ja opastavuuden teemat herättivät vähiten keskustelua. Kriteerien aihepiireistä vähiten mainintoja tuli lasten käyttäjäryhmän tunnistamisesta, lasten osallistamisen hyödyntämisestä, ympäristön jäsentymisestä, koetusta turvallisuudesta, ilmansaasteista ja melusta sekä ympäristön opettavaisuudesta ja leikkimisen mahdollisuuksista.

Selvästi eniten keskustelua herättivät palveluverkko ja reitit, esteettömyys ja estevaikutukset sekä ylitykset, aktiivisten liikkumismuotojen reittiverkosto, liikenneturvallisuus ja liikenteen rauhoittaminen sekä ympäristön houkuttelevuus ja vaihtoehtoisten reittien pituus. Vaikka kriteeri, jonka aihepiirinä olivat esteettömyys, estevaikutukset ja ylitykset herätti paljon keskustelua haastatteluissa, keskustelu oli lähinnä ylityksistä ja estevaikutuksista.

Kaikki kriteerien aihepiirit tulivat esiin haastatteluissa, joten niiden voidaan todeta olevan myös suunnittelijoiden näkemysten mukaan osa lapsiystävällisyyttä. Kriteerit eivät oikeastaan sisältäneet aihepiirejä, joita suunnittelijat eivät olisi tuoneet keskusteluun haastatteluissa.

Aihepiirit, joita suunnittelijat toivat haastatteluissa esiin, mutta jotka eivät olleet kriteereissä paljoa esillä olivat kaupunkirakenne, rakennusten korkeus ja mittakaava sekä ajallinen kerrostuneisuus ja arkkitehtuuri. Nämä aihepiirit eivät kuitenkaan kokonaan puutu kriteereistä, sillä kaupunkirakennetta ja mittakaavaa käsiteltiin osana ympäristön jäsentymisen kriteeriä ja ajallista kerrostuneisuutta osana ympäristön tunnistettavuuden kriteeriä. Yhdessä haastattelussa myös tuotiin esiin segregatio ja pohdittiin kaa-
varunon mahdollisuuksia ehkäistä sitä.

4.3 Suunnittelijoiden näkemykset ja tietämys lapsista

Haastateltavat kuvailivat lapsia liikenteessä pitkälti samankaltaisin termein. Esiin nousi ensimmäisenä kaikissa haastatteluissa lasten yllättävyys, arvaamattomuus ja impulsiivisuus liikkumisessa.

”Yleisesti ottaen tuntuu, että lapset ovat aika arvaamattomia ja semmoisia, [että] ne ei välttämättä muista kaikkia sääntöjä, niin jotenkin pitää huomioida se, että vaatii semmoista ennakointia aika monessa kohtaa, että niille saa turvallista ympäristöä luotua.” (T3)

”Minä olisin myös sanonut ensimmäisenä tuon arvaamaton, että sellaiseksi hyvin jotenkin... ei voi yhtään ennalta odottaa, että miten he siellä liikenteessä liikkuu vaan hyvinkin yllättäviä tilanteita voi tulla vastaan.” (K2)

Haastatteluissa nousi esiin, että lapset ovat usein arvaamattomuudestaan ja yllättävyydestään johtuen usein haastavampia huomioida. Kuitenkin toisaalta nämä samat piirteet nähtiin myös positiivisena seikkailullisuutena lasten liikkumisessa. Lapsien kuvailtiin löytävän usein omia reittejään sekä ihmettelevän liikkeudessaan kiirehtimisen sijaan.

”Varsinkin pienimittakaavaisessa ympäristössä, tavallaan se liikkuminen on niin kuin semmoinen seikkailuretki kokonaisuudessaan – – ”
(K2)

”Ja elämyksellisyys – – tulee omasta lapsuudesta mieleen kanssa toi, [että] hakee aina sen hankalimman reitin tai mielenkiintoisimman reitin.” (T7)

Haastateltavat näkivät lasten seikkailullisuuden johtavan reittien intensiivisempään käyttöön ja ympäristön monipuolisempaan havainnointiin.

”Sitten mä kyllä lisäisin myös, että [kuvailisin lapsia] sellaisiksi kiinnostuneiksi ja aktiivisiksi ja ympäristöstä innostuneeksi ja sitä jotenkin silleen monimuotoisesti havainnoiviksi.” (K1)

”Lapset on myös tämmöisiä aika intensiivisiä reitin käyttäjiä, että mulla ainakaan mitkään reitit ei ole niin tuttuja kuin mistä on aikanaan omien lasten kanssa kulkenut. Siis myöskin ojat ja aidassa olevat reiät ja mitä ikinä, että se ei ole välttämättä pelkästään se meidän ajattelema reitti mitä käytetään, että se on aika leveä se vyöhyke, mikä heillä on käytössä.” (T1)

Haastatteluissa nousi esiin myös lasten keskittymisen herpaantuminen tai sen puute liikkeessä. Lasten ei odoteta muistavan kaikkia liikennesääntöjä tai heille annettuja ohjeita. Myös lasten lisääntynyt älypuhelisten kanssa liikkuminen ja sen myötä keskittymisen vähentyminen liikkeessä nähtiin jonkin verran huolestuttavana.

”Lapsilla on ehkä se, että keskittyminen ei välttämättä pysy siinä, varsinkin kun ollaan kavereiden kanssa liikenteessä. Niin tulee kaikenlaista ideaa mieleen ja huomataan mielenkiintoisia asioita jossain ja sitten ei taas osata keskittyä tai muistaa niitä vaarallisia asioita siinä samalla.”
(H3)

”Ne [lapset] saattaa helposti unohtaa sen, että vaikka niille olisi kerrottu, että pitäisi katsoa autoja, niin se saattaa unohtua, jos on jotain mielenkiintoisempaa.” (K4)

Haastatteluissa keskusteltiin myös suunnittelun lapsiystävällisyydestä tällä hetkellä. Osa tunnisti lasten huomioinnissa olevan suunnittelussa puutteita tai haasteita.

”Ehkä me suunnitellaan kaupunkia lähtökohtaisesti toiminnallisuuksien kautta eli myös esimerkiksi sitä liikkumista ei suunnitella sen liikkujan, vaan liikkumismuodon näkökulmasta. Eli tavallaan yhtä lailla me ei huomioida tarpeeksi, tai ei huomioida oikeastaan ollenkaan melkein lapsia, niin ei me huomioida myöskään vanhuksia tai mitään muita-kaan erityisryhmiä. Että me ei tavallaan ehkä olla vielä päästy siihen, että vaikka me tavoitellaan ihmisen kaupunkia, niin me ei vielä sitä suunnitella ainakaan aktiivisesti ja kaikilla tasoilla.” (K1)

Monet kuitenkin näkivät lapsiystävällisyyden olevan osa suunnittelua ilman, että lapsia huomioitaisiin mitenkään erityisesti. Suunnittelun nähtiin tähtäävän kaikille tasapuolisesti hyvään ympäristöön, minkä nähtiin edistävän myös lasten liikkumista.

”Tavallaan sen liikenneympäristön pitäisi olla hyvä kaikille, että kun ajatellaan myös liikkumisrajoitteisia ja muita tai sillä lailla, että se ympäristö pitäisi olla samalla lailla palvella lapsia kuin muitakin. Että silloin, jos on hyvin mietitty, niin se on silloin hyvä kaikille käyttäjäryhmille.” (H2)

”Varmaan kaupunkisuunnittelussa ylipäänsä voi puhua semmoisesta kaikki ikäluokat huomioivasta mahdollisimman demokraattisesta suunnittelusta. – Eli se [lapsiystävällisyys] sisältyy siihen suunnitteluun, vaikkei sitä erityisesti olisi nostettu aiheena tai määräyksenä esille.” (T2)

Kaikissa haastatteluissa nousi esiin, että lasten huomiointi tapahtuu enemmän yksityiskohtaisemmalla tai konkreettisemmalla suunnittelutasolla. Haastatteluissa suunnittelijat tunnistivat päiväkodit, koulut ja leikkipaikat paikoiksi, joissa lapsia huomioidaan suunnittelussa enemmän, mutta tarve huomioida lapsia enemmän myös muualla liikkumisympäristöissä tunnistettiin. Yhdessä haastattelussa pohdittiin, palvellaanko suunnittelussa enemmän lapsia vai lasten vanhempia.

”Kyllähän myös kaikki koulujen ja päiväkotien edustat on tavallaan semmoisia erityiskohteita, mitkä aina pyritään huomioimaan ja tavaltaan, että niissä etenkin otetaan huomioon [lapset]. Mutta sitten toisaalta myös ajatellaan niin, että kaikki kadut on lasten koulureittejä ja niitä lapsia liikkuu kaikilla kaduilla, että kaikki kohteet pitää olla yhtä

turvallisia – –kyllä ne on siellä ajatuksissa, mutta ehkä voisi kaivata jotain konkreettista enemmän.” (T3)

”Tietysti jotain leikkipaikkoja ja muita suunnitellaan [lasten näkökulmasta], mutta just nyt vaikka liikenneympäristöä, niin ehkä siellä nyt koulujen päiväkotien kohdalla jollain tapaakin, että huomioitaisi turvallisuuden näkökulmasta, mutta muuten niin eipä se [lapsiystävällisyys] välttämättä ole mitenkään erityisasemassa.” (K3)

”En tiedä onko se sitten vanhempien näkökulma vai lasten näkökulma, mikä niiden [päiväkotien] sijainti ja vaatimukset on. – – Kuulen kyllä siinä vähän enemmän niitä lasten vanhempia, mutta yritetään tehdä mahdollisimman hyvää lapsillekin tietysti.” (H1)

Haastatteluissa selvitettiin myös suunnittelijoiden tietämystä lasten oikeuksista. Kaikilla löytyi jonkin verran perustietämystä, mutta syvemmän osaamisen puute tunnistettiin. Monet olivat tutustuneet lapsen oikeuksiin omien lastensa kautta esimerkiksi päiväkodista tai koulusta. Kukaan ei ollut saanut töiden puolesta koulutusta aiheeseen. Monet kuitenkin tiesivät Vantaan kaupungin Lapsiystävällinen kunta -mallin työhön kuuluvan henkilöstön koulutukset lapsen oikeuksista ja olettivat saavansa näistä tulevista koulutuksista enemmän tietämystä. Mallin oletettiin lisäävän myös lapsinäkökulman korostusta suunnittelussa.

”Minäkin kuulin lasten oikeuksien päivästä minun 4-vuotiaalta pojaltani, jolla oli sitä kai vietetty päiväkodissa ja hän jotenkin toi esille, että mitä oikeuksia lapsille he oli käsitellyt siellä päiväkotiryhmässä. Että aika vähäistä on tavallaan tietämys kyllä laajemmalla, että tietysti tämmöiset perusasiat on tiedossa, mutta ehkä semmoinen syvempi jotenkin tutustuminen aiheeseen on jäänyt kyllä tekemättä.” (K2)

”– – se [lapsiystävällisyyden] näkökulma on ikään kuin integroituna kuitenkin suunnitteluun huolimatta siitä, että on nyt tällainen uusi malli mukana. Varmasti tulee korostumaan.” (T2)

Haastatteluissa heräteltiin lopussa suunnittelijoiden ajatuksia lapsiystävällisen suunnittelun tulevaisuudesta. Suunnittelijat pohtivat suunnittelun lähtökohtia, keinoja saada yhteys lapsiin sekä keinoja lasten osallistamiseen. Lapsiystävällisen näkökulman ottamisella suunnitteluun nähtiin olevan mahdollisuus mullistaa suunnittelun lähtökohta-asetelmaa täysin. Suunnittelun koettiin olevan vielä pitkälti autokeskeistä ja lapsiystävällisellä näkökulmalla olisi mahdollista priorisoida kävelijöitä sekä edistää autotomuutta.

”Tavallaan lähtökohtaisesti periaatteessa, jos sitä liikennettä ja liikumista suunniteltaisiin sillä ajatuksella, että lapset ensin, niin kyllähän se mullistaisi meidän koko kaupungin.” (K1)

Lasten osallistamista haluttiin lisätä. Osallistamisen nähtiin myös olevan lapsille yleissivistävää ja lisäävän tietämystä suunnittelusta. Osallistamisen nähtiin olevan mahdollisuus lisätä sosiaalista kestävyyttä ja parantaa alueen viihtyisyyttä ja mahdollisesti vähentää eriytymiskehitystä. Yksi suunnittelija myös pohti lasten mielipiteiden hyödynnettävyyttä suunnittelussa.

”Osallistamisella on monta ulottuvuutta, että parhaimmillaan – – sillä me pystytään, ei vaan tavoittaa niitä lapsia, mutta myös ehkä perheitä ja muuttaa sellaista jotain asenneilmapiiriä ehkä toivottavasti myös sitä kautta. – –lapset väistämättä laajentaa sitä omaakin ajattelua ja pakottaa ajattelemaan asioita uusiksi, koska he tuo koulusta kaiken kohtiin.” (K1)

”Se ei välttämättä ole se ratkaisu, että me mennään kyselemään niiltä lapsilta, vaan sen sijaan pitäisi tehdä kaikin tavoin kestävä – –. Että sillä tavalla siihen paukut mieluummin ehkä kun, että käydään kysymässä niiltä lapsilta, että mitä he nykyisin heidän nykyisellä ymmärryksellään haluaisivat kaupunkiin. Tietysti sekin on olennaista, mutta ehkä ei pääpointti. Tai siis on tärkeitä, mutta ehkä se ei ole kaikista olennaisinta.” (H1)

Helppoina keinona lasten saavuttamiseen nähtiin yhteydenotto päiväkotien tai koulujen kautta. Lasten osallistumisen nähtiin myös olevan pitkälti riippuvainen suunnittelijoista. Suunnittelijat kokivat, ettei lapsia yleensä osallistu paljoa itsenäisesti suunnitteluun, mikäli heitä ei erikseen pyydetä mukaan.

”Tai en tiedä miten muiden kokemuksen mukaan, mutta nyt kun rupe- sin miettimään niin ei niissä asukastilaisuuksissa sillain ole [lapsia]. Vaikka voisihan ne sielläkin käydä pyörimässä ja kyselemässä vanhempien kanssa tai itsekseenkin – –, mutta ei ole näkynyt kauheasti. Niitä pitää jotenkin erikseen hamuta sitten mukaan, että tällä normikäytännöllä ne ei välttämättä tule. Tai en muista, että olisi tullut mielipiteitäkään lapsilta, ehkä.” (H1)

Lasten osallistamisen keinoiksi ehdotettiin lähivuosina lisääntyneitä erilaisia digitaalisia ja interaktiivisia menetelmiä, kuten erilaisia pelejä ja sovelluksia. Kuitenkin myös perinteisessä työpajatyöskentelyssä nähtiin hyviä mahdollisuuksia kuulla lasten mielipiteitä. Työpajoihin nähtiin tarpeellisen ottaa avuksi lasten vuorovaikutusasiantuntija, jotta lasten osallistaminen

olisi aidompaa. Työpajatyöskentelyn nähtiin kuitenkin toimivan parhaiten alemmilla suunnittelutasoilla. Lasten osallistamisen keinoiksi ehdotettiin myös lasten kaupunkisuunnittelun lautakuntaa ja demokratiaoppituntia kouluun, jossa lapset voisivat esimerkiksi yhdessä harjoitella suunnittelu-prosessiin osallistumista.

”Varmaan semmoiset interaktiiviset asiat toimii lapsille, missä heti näkisi sitä muutosta. Lapset ei ehkä osaa samanlailla samaistua, kun monille asukkaillekin ehkä vaikeata mieltää, että miltä se suunnitelma voisi näyttää, kun sen näkee tuossa paperilla. Varsinkin, jos ei ole havainnekuvia niin sitten, jos se [interaktiivinen asia] on semmoinen, mikä suoraan vähän niin kuin muokkaa sitä ympäristöä. Luulen, että se on huomattavasti antoisampaa lapselle tehdä semmoista.” (K5)

”Digitaalisuus on avannut ihan uuden tavan vuorovaikuttaa. Nyt korona-aikana ollaan opittu se ja se on monipuolistanut tosi paljon ja helpottanutkin sitä. Eli sitä voisi jatkaa sen digitaalisen vuorovaikutuksen alustoja ja tapoja.” (T2)

”Olisi hauska saada lapset työpajassa suunnittelemaan oma toiveliikkumisenympäristö ja minkälaisia viivoja siitä tulisi aikaan ja että miten sitä voisi lähteä toteuttamaan edes osittain jossain.” (T2)

” – – siellä [työpajassa] oli lastenkulttuurin toimija erikseen, joka veti tavallaan lapsille yhden pöydän, että pitää ottaa [mukaan] niitä ammattilaisia, jotka osaa sitten viedä sen asian niille lapsille oikein, jolloin se [osallistaminen] on ehkä aidompaa – –.” (H2)

Konkreettisempia ehdotuksia lapsiystävällisyyden lisäämiseksi katu ympäristössä tuli muutamia. Katuympäristöön ja rakennusten ensimmäiseen kerrokseen ehdotettiin lisää seikkailullisuutta ja leikkisyyttä lapsia varten. Lasten mielipiteiden kerrottiin monesti olevan hyvin mielikuvituksellisia, mutta niiden toteuttamiselle oltiin kuitenkin avoimin mielin.

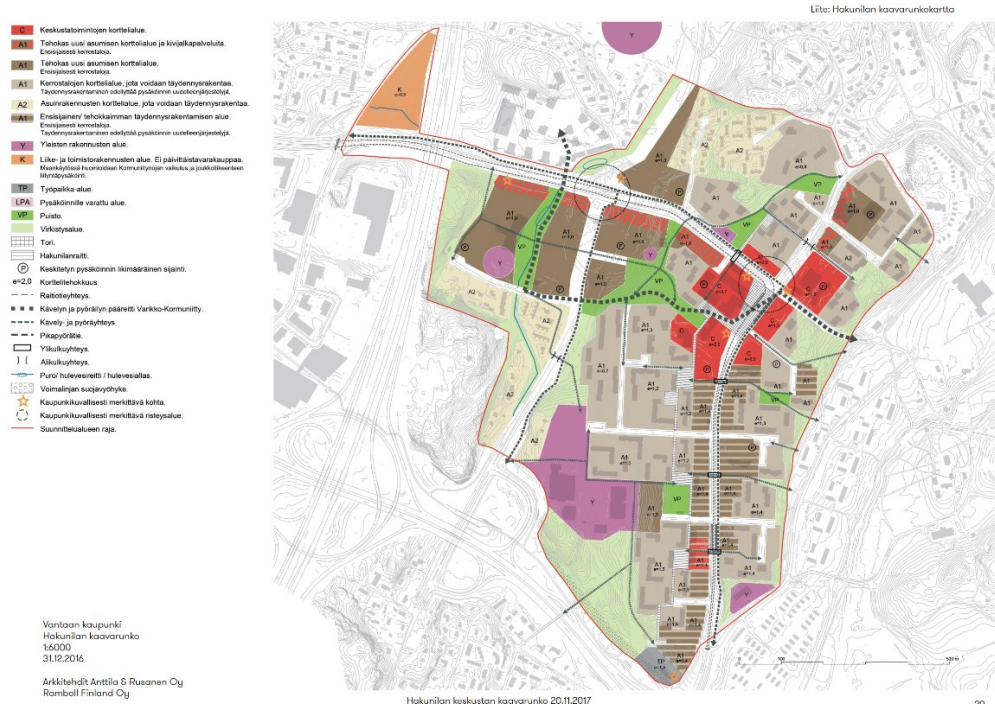
”Katuympäristössä voisi yrittää järjestää niitä semmoisia leikkipaikkoja tai että vaikka se ei olisi mikään aidattu alue vaan semmoisia pieniä kiipeilypaikkoja tai muuta semmoista, mihin voi hetkeksi pysähtyä matkalla leikkimään, että se olisi tavallaan kiva, että semmoiselle varattaisiin myös tilaa.” (T3)

”Mutta sitä lapsinäkökulmaa – – voi kyllä tosi mielenkiintoisissa paikoissa ottaa huomioon. Tietenkin se just, että jos sinä [kulkuväylällä] viihdytään liian hyvin, niin sitten on ehkä tukkeena jollekin nopealle

pyöräilijälle. Mutta nämä sitten on semmoisia asioita mitä joutuu puntaroimaan suunnittelussa.” (T7)

4.4 Hakunilan keskustan kaavarunko

Hakunilan keskustan kaavarunko on vuonna 2017 hyväksytty Hakunilan kaavoitusta ja kehitystä ohjaava suunnitelma. Suunnitelmassa on tarkasteltu alueen kehitystä laajalti maankäytön, liikenteen ja viheralueiden osalta. Suunnitelmassa alueelle laadittu visio on: ”Hakunilasta elävä ja kiinnostava kansallispuistokaupunki”. Suunnitelman teemat taas ovat: Hakunila esiin, vireä asuinympäristö, elinvoimainen keskusta, kestävän liikkumisen kaupunginosa sekä laadukas ja viihtyisä viheralueverkosto. (Vantaan kaupunki, 2017.) Alla kuvassa 8 suunnitelman kartta. Liitteenä 6 on kaavarungon arviointitaulukko kokonaisuudessaan.



Kuva 8. Hakunilan keskustan kaavarunkokartta (Vantaan kaupunki, 2017).

Haastattelussa Hakunilan keskustan kaavarungosta ensimmäisenä suunnittelijat nostivat lapsiystävällisinä suunnitelman piirteinä Lahdentien muutokset ja turvallisuuden parantumisen sekä hyvät kävelyn ja pyöräilyn reitit, jotka kulkevat alueen läpi. Puutteina lapsiystävällisyydessä nostettiin palvelurakenteen hajautuneisuus ja erityisesti urheilupuiston kaukaisempi sijainti. Suunnitelmasta nostettiin esiin myös jo uusien suunnitelmien myötä tarkentuneita osia, jotka mahdollisesti vähentävät suunnittelijoiden mukaan alueen lapsiystävällisyyttä. Näitä olivat Hakunilantien ylikulkujen poistuminen ratikan myötä sekä suunniteltujen päiväkotitonttien riittämättömyys ja soveltumattomuus päiväkotikäyttöön.

”No toihan on kiva reittiyhteysajatus tuolta uudelta bussivarikkoalueelta tonne Kormuniitynojalaaksoon ja urheilupuistoon, että toi on ihan kiva, jos tuommoisen saa sinne juohevasti toteutettua ja menee tuolta Lahdentien yli turvallisesti.” (H4)

”Niin tässä on vielä jäljellä noin ylikulkuyhteydet, mitä nyt ratikan myötä ollaan vähentämässä. – – Siitä on tullut vähän palautetta, että niitä ehkä ei pitäisi poistaa, että lapset pääsisi kouluun tuosta tuonne toiselle puolelle. – – Onhan tässä näitä yhteyksiä osoitettu tuolta siirtyvän Lahdentien tuolta [puolelta] vähän nykyistä varmaan lapsiystävällisemmin.” (H1)

”Niin no tässä ei ole riittävästi päiväkoteja. Toi kaikista vasemmanpuoleisin pallo, niin sen päiväkodin vaatimus on tuplasti se pallo – –siis, että halkaisija tuplaksi ja niitä pitäisi olla 3 tässä kaavarungon alueella. Että me ollaan vähän liemessä. – – Ja toi päiväkotikin varmasti toi tietämys on se mikä silloin oli, että nyt ne on jotenkin päivittänyt tässä nyt muutamassa vuodessa niitä tarpeitaan ja kokotoiveet on tuplaantunut, että siinä tulee nyt pientä haastetta.” (H1)

”Ja mulla tuli mieleen tästä palvelurakenteesta, että tuolta isolta koulutontilta on aika pitkä matka esimerkiksi tuonne urheilupuistoon, missä uimahallit ja kaikki yleisurheilukentät ja muut tekojää, että tavallaan se on vähän sääli, että on aika hajautunut.” (H4)

Lapsilähtöisyys

Taulukko 5. Hakunilan keskustan kaavarungon tulokset lapsilähtöisyyden teeman arviointikriteereistä.

		Kyllä	Osittain	Ei	E.v.a.
Lapsilähtöisyys	1. Lapset (ja huoltajat) tunnistettu alueella käyttäjinä, joilla on erityistarpeita		●		
	2. Osallistamiseen käytetty lapsille soveltuvia keinoja		●		
	3. Osallistamisesta tai muilla tavoin saadut lasten mielipiteet on huomioitu suunnitelmassa				●

Hakunilan keskustan kaavarunko täytti dokumenttianalyysin perusteella lapsiystävällisyyden kriteerit vain osittain. Lapset tai eri ikäiset mainittiin suunnitelmassa alle kymmenen kertaa ja perhe vain kerran. Lapset mainittiin usein esimerkkinä tai osana listausta. Eri ikäiset oli nostettu esiin

suunnitelman visiossa. Kuvituskuvia, joissa esiintyi lapsia, oli vain kaksi. Lapsia ei käsitelty suunnitelmassa oikein ollenkaan, joten suunnitelmasta ei voida todeta ensimmäisen kriteerin täyttyvän kuin osittain.

Osallistamiseen oli käytetty verkossa toteutettua kyselyä ja sen lisäksi Hakunilan nuorisotilassa oli järjestetty kaksi asukasiltaa. Osallisuutta on siis toteutettu eri keinoin, mutta lasten mielipiteitä ei ole erityisesti pyritty saamaan suunnitelman selostuksen mukaan. Toinen kriteeri arvioitiin näin ollen toteutuvan osittain. Koska osallistamisessa kuultuja mielipiteitä ei ole selitetty suunnitelmassa tarkemmin, ei kolmatta kriteeriä voida arvioida.

Haastattelussa haastateltavat eivät osanneet kovin tarkasti kertoa osallistamisprosessista, sillä he eivät olleet osallistuneet kaavarungon laadintaan. Haastateltavien mielestä suunnitelmassa ei erityisesti olla tarkasteltu ympäristöä lasten näkökulmasta eikä osallistamisessakaan oikein ole kuultu lapsien mielipiteitä.

”Joo, ne asukastilaisuudet – – siellä oli kyllä aika pääosin iäkäästä väkeä, jos muistan oikein. Ehkä jollain oli lapsia mukana, mutta se lasten osallistaminen on tosi niin kun haastavaa tällaisissa mitä abstraktimpi suunnitelma on, että tuossakin kaavarunkotasolla se on aika vaikea. – – En ehkä sanoisi, että tässä erityisesti olisi muuten, kun ajateltu lastenkin näkökulmasta palveluita ja yhteyksiä – –.” (H2)

”Kyllähän näissä voi nähdä näitä piirteitä, jos haluaa. Mutta kaikki noi on vähän niin kun hyvää suunnittelua. Mutta eri asia että, onko sitä lähtökohtaisesti siitä kulmasta ajateltu?” (H1)

Saavutettavuus

Taulukko 6. Hakunilan keskustan kaavarungon tulokset saavutettavuuden teeman arviointikriteereistä.

		Kyllä	Osittain	Ei	E.v.a.
Saavutettavuus	1. Alueelta löytyvät kaikki tärkeimmät arjen palvelut ja ne ovat saavutettavissa aktiivisin kulkumuodoin	a. Leikkipaikka	●		
		b. Viheralue/puisto/luontoympäristö	●		
		c. Päiväkoti	●		
		d. Koulu		●	
		e. Julkisia ja kaupallisia palveluita	●		
		f. Lähiliikuntapaikka	●		
		g. Joukkoliikenteen pysäkki	●		
	2. Ympäristö jäsentyy selkeästi asteittain laajentuviiin reviireihin	●			
	3. Ympäristö mahdollistaa lasten itsenäisen liikkumisen esteettömästi		●		

Saavutettavuuden kriteerit toteutuivat dokumenttianalyysin perusteella suunnitelmassa täysin tai osittain. Ensimmäisen kriteerin arviointi perustuu ArcGISin avulla mitattuihin etäisyyksiin suunnitelmakartalta käyttäen apuna Vantaan palvelukartta-aineistoa. Etäisyydet mitattiin vain suurin piirtein. Liitteessä 7 ovat mitatut etäisyydet karttakuvina.

Lähes kaikki arjen paikat ovat Hakunilassa suunnitelman etäisyysanalyysin perusteella saavutettavissa kriteerin ehtojen mukaisesti täysin. Ainoa poikkeus Hakunilassa ovat koulut. Uusista Y-tonteista ainoastaan pohjoisin Kaskelaan sijoittuva tontti olisi mahdollinen sijainti koululle. Kuitenkaan kyseiselle tontille sijoittuva uusi koulu ei pienentäisi alueella etäisyyksiä niin, että kouluun olisi aina alle 700 metriä. Matka olisi yli 700 metriä Ravurinpolun läheisyydessä pohjoispuolella sekä Lahdentien länsipuolen läntisimmistä uusista asuinkortteleista. Etäisyys kouluun olisi kuitenkin aina alle 1,5 kilometriä, joten koulujen osalta kriteeri toteutuu osittain.

Ympäristö jäsentyy Hakunilan kaavarungossa yksityisempiin piha-alueisiin ja tonttikatuihin sekä julkisempaan keskustaan aukiotiloineen. Suunnitelmassa on paljon autotonta tilaa sekä puistoja kortteleiden keskellä oleskeluun. Kaupunkirakenteen mittakaava suurenee lähempänä keskustaa, jonne myös laajemmat julkiset tilat keskittyvät. Kauempana keskustasta on enemmän yksityistä tilaa sekä pienempiä puistoja, jotka voidaan kokea vähemmän julkisiksi. Ympäristön jäsentymisen kriteeri arvioitiin toteutuvan täysin.

Vilkkaat aluetta jakavat kadut, Hakunilantie ja Kyytitie, luovat alueelle estevaikutuksen. Hakunilantien yli on merkitty kolme ylikulkuyhteyttä ja yksi alikulkuyhteys. Myös Kyytitien ylityksiä on mietitty suunnitelmassa. Torin ympäristöstä on suunniteltu poistettavan ylikulkuyhteyksiä, mutta selostuksessa on myös perusteltu näiden poistaminen osana uuden torin kehitystä, jossa jalankulkijoita priorisoidaan. Katujen luomaa estevaikutusta alueelle on suunnitelmassa hävitetty useiden ylityksien avulla. Esteettömyyden suhteen suunnitelmassa on tunnistettu Ravurinpolun olevan esteellinen ja sille on osoitettu mahdollinen uusi esteetön vaihtoehtoinen reitti. Muuten esteettömyyttä ei ole käsitelty suunnitelmassa. Kaikki nämä asiat huomioiden kolmannen kriteerin arvioitiin toteutuvan osittain.

Haastattelussa lapsiystävällisinä piirteinä saavutettavuuden teemasta nostettiin keskeinen autoton Hakunilanraitti, autottomat kävelyreitit sekä ylitysten määrä suunnitelmassa, vaikka tarkemmissa suunnitelmissa niiden on suunniteltu poistuvan. Reittien verkosto on kattava ja sen varrelta löytyy hyvin palveluita asukkaille. Puutteina saavutettavuudessa tunnistettiin Hakunilantien suuntainen reitti itäpuolen kortteleiden keskeltä sekä esteetön reitti urheilupuistoon.

”Sinänsähän tuolla on kohtuu kivoja näitä sisäisiä reittejä myös. Siis toi Hakunilantien suuntainen pohjois-eteläsuuntainen raitti, se on kohtuu autoton ja sillä lailla, että siellä on tämmöisiä kulkuja tonne ostarille ja muuten – – Mutta että onko se riittävää, niin se on toki hyvä kysymys, mutta näkisin, että periaatteessa tuo rakenne on hyvä, niin kun silleen, että autoja ei ole joka paikassa esimerkiksi.” (H2)

”Tuossa on aika hyvin ja kattavasti noita yhteyksiä, että kyllähän lapset ja kaikki muutkin jalankulkijat niin pyrkii menemään sitä lyhintä mahdollista reittiä. Tai tietyn ikäiset lapset tietenkin saattaa vähän sitten hakea jotain semmoisia vaihtoehtoisia metsä-, oja- ja kaikkia muita mielenkiintoisia reittejä, mistä pystyy pääsee menemään, mutta noin niin kun saavutettavuuden kannalta, niin se on hyvä, että niitä yhteyksiä on tuolta jokaisesta korttelista ja jokaisen kadun päästä suoraan olemassa.” (H3)

”Sehän [Ravurinpolku keskustasta urheilupuistoon] on vaikea, koska sieltä ei sellaista ihan täysin esteetöntä varmaan helposti tule, koska toi maastohan on todella siis vaihteleva.” (H2)

Turvallisuus

Taulukko 7. Hakunilan keskustan kaavarungon tulokset turvallisuuden teeman arviointikriteereistä.

		Kyllä	Osittain	Ei	E.v.a.
Turvallisuus	1. Liikennenympäristö on lapsille turvallinen liikkua aktiivisesti		●		
	2. Liikennenympäristön turvallisuutta lapsille on lisätty rauhoittavin toimenpitein	●			
	3. Ympäristö tuntuu lapsille turvalliselta liikkua	●			

Turvallisuuden kriteerit täyttyivät dokumenttianalyysin perusteella suunnitelmassa osittain tai täysin. Ensimmäinen kriteeri aktiivisten liikkumismuotojen turvallisuudesta lapsille arvioitiin kävely- ja pyöräilyverkostojen kattavuuden perusteella. Suunnitelmassa yhteyksiä on osoitettu melko kattavasti, mutta puutteita on kuitenkin huomattavissa. Osittain ylityksiä vaikuttaa suunnitelman karttojen perusteella olevan vähäisesti erityisesti Kyytiellä ja Hakunilantien pohjoisosissa. Kortteleiden lävitse reitit ovat myös karttojen perusteella puutteellisia. Hakunilantien itäpuolella kortteleiden läpi ei ole lainkaan samankaltaista yhteyttä kuin länsipuolella oleva Hakunilanraitti. Näin ollen ensimmäisen kriteerin arvioitiin toteutuvan vain osittain.

Liikenneympäristöä on rauhoitettu Hakunilassa laajoilla autottomilla alueille. Suurin osa kaduista on päätyviä ja siten myös hiljaisia. Ylityksiä on myös mietitty hyvin, kuten saavutettavuuden osiossa jo todettiin. Toisen kriteerin arvioitiin siten toteutuvan täysin.

Ympäristön koettua turvallisuutta on suunnitelmalla kehitetty torin osalta. Se on aiemmin selostuksen mukaan koettu turvattomiksi. Suunnitelman mukaan tori tullaan kehittämään kokonaan uusiksi. Alueen kadut ovat suoria, mikä mahdollistaa pitkiä näkymiä kaduilta. Pieniä puistoja ja aukioita on lähes joka korttelissa, mikä kutsuu ihmisiä oleskelemaan ja sitä kautta lisää ihmisten ympäristöön luomaa turvallisuutta. Kolmannen kriteerin arvioitiin toteutuvan täysin suunnitelman perusteella.

Haastattelussa turvallisuuden teemasta haastateltavat nostivat lapsiystävällisinä piirteinä autottomat kortteleiden läpi kulkevat kävely- ja pyöräilyreitit sekä ylitykset. Lahdentien muutosten nähtiin parantavan lasten turvallisuutta. Suunnitelmassa osoitettujen pääreittien selkeyden nähtiin vähentävän autojen määrää alueen sisällä ja näin edistävän alueella koettua turvallisuutta.

”Niin se ei tässä nyt niin korostu, mutta toi raitti, joka kulkee tuolla [alueen keskellä]. Niin se on kiva lapsillekin varmasti sitä pitkin kulkeminen. – – Ja siinä on ainakin nyt vielä tuo kirjasto ja kirkko ja ostari ikään kuin siinä varressa, että tulee niitä palveluita sen raitin varteen.” (H1)

”Niin tuossa on selkeät pääreitit, missä se autoliikenne menee, että siinä on tuolla sisällä on paljon hyviä yhteyksiä, missä varmasti mieluummin sinne uskaltaisi sen lapsella laittaa liikkumaan.” (H5)

Terveellisyys

Taulukko 8. Hakunilan keskustan kaavarungon tulokset terveellisuuden teeman arviointikriteereistä.

		Kyllä	Osittain	Ei	E.v.a.
Terveellisyys	1. Ympäristö houkuttelee liikkumaan aktiivisesti	●			
	2. Aktiivisen liikkumisen reitit on sijoitettu minimoiden päästöille ja melulle altistuminen		●		
	3. Lasten saavutettavissa on luontoelementtejä ja viheralueita	●			

Terveellisuuden kriteerit täyttyivät Hakunilan kaavarungossa dokumentti-analyysin perusteella täysin tai osittain. Ympäristön houkuttelevuutta aktiiviseen liikkumiseen tutkittiin kävelyn ja pyöräilyn priorisoinnin ja reittien viihtyvyyden kautta. Aktiivisista liikkumismuodoista on tehty alueella houkuttelevia. Nopeimmat reitit alueen läpi ovat pääosin kävellen tai pyöräillen. Kävelyä on myös korostettu suunnitelmassa ja reittien viihtyisyyttä on mietitty. Ensimmäisen kriteerin arvioitiin siten toteutuvan täysin.

Reittejä on sijoitettu puistojen ja korttelien läpi, jolloin on mahdollista liikkua irti autoista ja siten myös kauempana melusta ja ilmansaasteista. Kuitenkin esimerkiksi kävelyn ja pyöräilyn pääreitti alueen läpi puistojen keskeltä on noin 67 % pidempi kuin suoraan Kyytitietä pitkin. Näin ollen moni varmasti valitsisi suoremman reitin vilkkaan kadun varressa merkittävästi nopeampana vaihtoehtona. Näin ollen toisen kriteerin on arvoitu toteutuvan vain osittain.

Luontoympäristöä on Hakunilassa jo väljemmän kaupunkirakenteen ansiosta hyvin. Alueen vihreyttä on suunnitelmassa myös mietitty hyvin. Kaduille halutaan tuoda lisää vihreyttä ja viherrakenteesta halutaan jatkuva ja eheä kokonaisuus, joka jatkuu Håkansböleen ja Sipoonkorven kansallispuistoon asti. Kolmannen kriteerin arvioitiin toteutuvan täysin.

Haastattelussa haastateltavat nostivat suunnitelman lapsiystävällisinä terveellisuuden piirteinä esiin yhteydet urheilupaikkoihin, maaston muotojen tuomat mahdollisuudet liikuntaan, laajat virkistysalueet sekä alueen sisäiset vehreät reitit. Puutteena nähtiin taas Hakunilantien suuntaisesti itäpuolisten kortteleiden läpi kulkeva kävely-yhteys.

”Paljon menee tuolta puiston sisällä noita yhteyksiä, mikä on huomattavasti miellyttävämpi ympäristö liikkua jalan tai pyörällä. Tää nyt on se verran karkea taso kuitenkin, että täällä nyt ei näy leikkipaikat tai muut, mitkä varmasti sitten monesti on jossain puistojen yhteydessä ja houkuttelee ehkä käyttämään niitä reittejä myös eri ikäisille lapsille.” (H5)

”Tossa Hakunilantien länsipuolella on tuolla rakenteen keskellä se pohjois-eteläsuuntainen jalankulkuakseli, mutta tossa Hakunilantien itäpuolella sitten taas ei ainakaan kartalle asti ole päätynyt, että siinä on varmaan vähän ehkä semmoinen pieni puute, että jos sieltä pitää sitten etelä-pohjoissuuntaisesti kulkiessaan tulla siihen Hakunilantien varteen autoliikenteen pakokaasuihin kulkemaan.” (H3)

Houkuttelevuus ja opastavuus

Taulukko 9. Hakunilan keskustan kaavarungon tulokset houkuttelevuuden ja opastavuuden teeman arviointikriteereistä.

		Kyllä	Osittain	Ei	E.v.a.
Houkuttelevuus ja opastavuus	1. Ympäristö houkuttelee oleskelemaan sekä kannustaa sosiaaliseen kanssakäymiseen	●			
	2. Ympäristössä on selkeää liikkua ja se auttaa orientoitumisessa		●		
	3. Ympäristö kannustaa leikkimään ja oppimaan		●		

Houkuttelevuuden ja opastavuuden kriteerit täyttyivät suunnitelmassa dokumenttianalyysin perusteella täysin tai osittain. Ensimmäisessä kriteerissä tutkittiin ympäristön mahdollisuuksia oleskeluun ja sosiaalisiin kohtaamiin. Hakunilan kaavarunkokartalle on merkitty oleskelupaikkoja lähes joka kortteliin. Näitä ovat puistot sekä pienet aukiot. Keskustan alueella merkittävä oleskelupaikka tulee olemaan uusi tori. Suunnitelmaan merkityt kehittävät risteysalueet myös lisäävät mahdollisia kohtaamispaikkoja alueelle. Taiteen merkitystä alueella on myös korostettu suunnitelmassa. Taide on kaupunkiympäristössä viihtyisyyttä lisäävä elementti ja se voi synnyttää kohtaamisia ja vuorovaikutusta ihmisten välille. Nämä kaikki asiat huomioiden ensimmäisen kriteerin arvioitiin toteutuvan täysin.

Toisessa kriteerissä tarkasteltiin ympäristön tunnistettavuutta sekä suunnistettavuutta. Hakunilassa kaupunkirakenne on selkeä. Alue rakentuu kahden pääkadun varteen ja reitit kortteleissa ovat myös suoraviivaisia. Kaupunkikuva ei ole kovin vaihtelevaa, vaikka alueen eri osat ovatkin erilaisia tyypeiltään. Vaihtelevuutta ei myöskään ole sen suuremmin tavoiteltu suunnitelmalla. Suunnitelmassa on kartoitettu kaupunkikuvallisesti merkittäviä kohteita, jotka ovat alueen maamerkkejä. Suunnitelmassa myös tuodaan alueelle korkeaa rakentamista, mikä loisi samalla maamerkkejä alueelle. Myös suurimpien risteysten katukuvaa kehitetään suunnitelmassa. Ympäristön selkeyden kriteerin arvioitiin toteutuvan vain osittain.

Viimeisessä kriteerissä tarkasteltiin ympäristön tarjoamia mahdollisuuksia oppimiseen ja leikkimiseen. Oppimisympäristöihin ei ole otettu suunnitelmassa kantaa eikä lasten oppimista ole erityisesti mietitty. Paikkoja leikille löytyy alueelta jo valmiiksi, mutta myös suunnitelmassa on sijoitettu ympäristöön uusia paikkoja leikille. Ympäristö myös tarjoaa lapsille monipuolisesti erilaisia ympäristöjä oppia ja leikkiä. Viimeisen kriteerin arvioitiin näin ollen toteutuvan osittain.

Haastattelussa haastateltavat nostivat esiin erilaiset julkiset tilat oleskeluun. Näitä olivat tapahtumatilat, leikkipaikat ja lähiliikuntapaikat, jotka pitkälti löytyvät jo alueelta kattavasti, mutta suunnitelmassa on osoitettu myös uusia sijainteja edistämään kaupunkitilassa oleskelua ja viihtymistä. Haastateltavat myös nostivat esiin monipuolisen luontoympäristön määrän suunnitelmassa ja kattavan reittiverkoston eri puolille aluetta. Suunnitelma luo alueelle myös erilaisia ympäristöjä, mikä luo lapsille mahdollisuuksia oppia liikkumistaitoja monipuolisesti.

”Kuitenkin on mahdollista kulkea erilaisten ympäristöjen varressa, että pääsee tuonne puistoihin rakenteen sisään ja toisaalta myös katujen varteen, että sinällään on mahdollista oppia ainakin liikkumaan erilaisissa ympäristöissä. Toki kun ei näy kaikki ne paikat missä voi leikkiä tai muuta tuolla puistossa niin ei pysty sitten välttämättä suunnitelman perusteella siihen ottamaan kantaa, mutta todennäköisesti siellä semmoisiakin jossain on, missä myös on sitten sitä sosiaalista kanssakäymistä muiden lasten kanssa.” (H5)

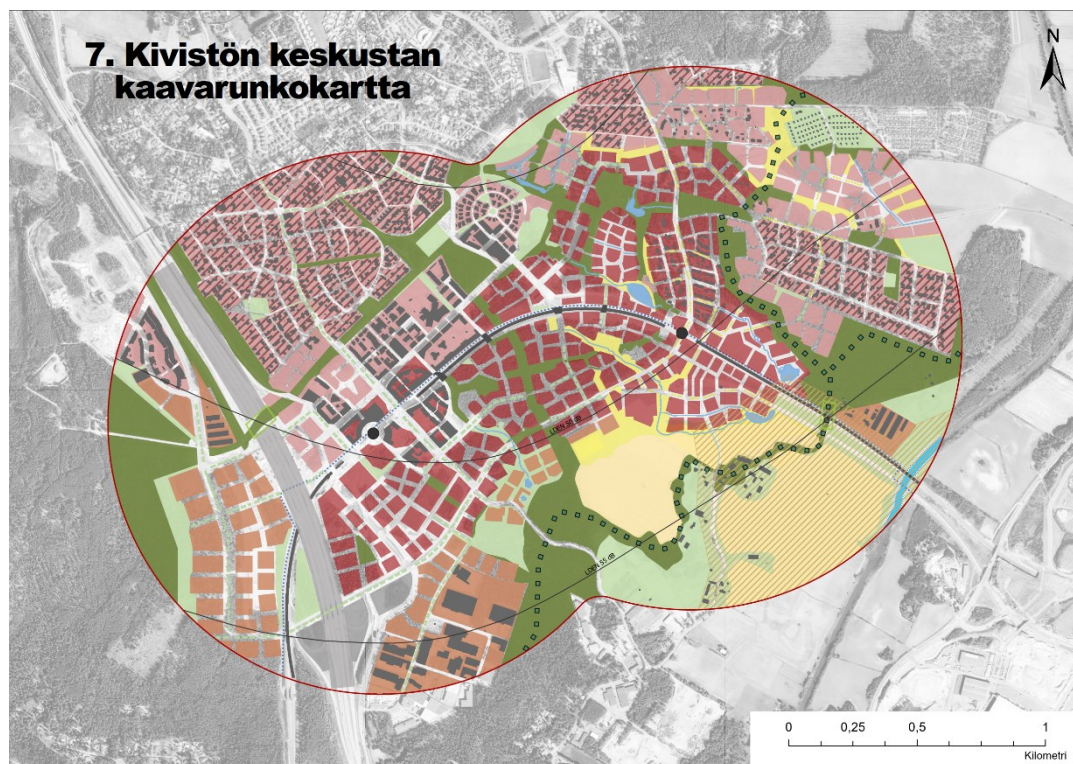
”Eli tässä on kyllä aika kivasti kaikkea tarjolla ja sitten on ihan tämmöistä lähimetsää ja tosiaan sitä puroluontoa ja aika monipuolista ympäristöä on kyllä, joka varmaan lapsiakin kiinnostaa.” (H4)

4.5 Kivistön kaavarunko

Kivistön kaavarunko on vuonna 2021 hyväksytty suunnitelma, joka ohjaa Kivistön kehitystä ja kaavoitusta vuoteen 2050 asti. Se koostuu suunnitelman selostuksesta ja manifestista. Selostuksessa on esitettynä keskeisimmät tavoitteet, lähtötiedot sekä vuorovaikutuksen kuvaus. Manifesti koostuu kymmenestä periaatteesta, jotka ”kuvaavat ja ohjaavat resurssiviisiään kaupungin suunnittelua ja toteutusta havainnollisesti”. (Vantaan kaupunki, 2021b.)

Kaavarunko perustuu Kivistössä tehtyyn visiotyöhön, jonka pohjalta Kivistön visio on ”Onnellinen Kivistö – vehreä ja aktiivinen kotikaupunki”. Kaavarungon manifestiosion kymmenen periaatetta tarkentavat Kivistön visioita: (1) kävelijä aina ensin, (2) jokaisen korttelin läpimitta on enintään 100 metriä, (3) jokainen kortteli on hybridi, (4) jokainen kortteli muodostuu erilaisista rakennuksista, (5) jokainen katto on käytössä, (6) jokaisesta ikkunasta näkyy puu, (7) luontoretkellä Kivistön keskustassa, (8) Kivistön keskustassa ruoka kasvaa kaikkialla, (9) Kivistö on värikäs kaikilla tasoilla, ja (10) Kivistössä luodaan kestävät puitteet elämiselle. (Vantaan kaupunki, 2021b.)

Kaavarunkoa havainnollistaa useampi kartta: kaavarunkokartta sekä viisi teemakarttaa. Teemakarttojen teemat ovat palvelurakenne, viherrakenne, joukkoliikenne, pyöräily sekä autoliikenne ja -pysäköinti. Kuvassa 9 kaavarunkokartta ja kuvassa 10 kaavarunkokartan merkintöjen selitteet. Liitteenä 8 on kaavarungon arviointitaulukko kokonaisuudessaan.



Kuva 9. Kivistön kaavarunkokartta (Vantaan kaupunki, 2021b).



Kuva 10. Kivistön kaavarunkokartan merkinnät (Vantaan kaupunki, 2021b).

Haastattelussa Kivistön kaavarungosta suunnittelijoilla nousi ensimmäisenä suunnitelman lapsiystävällisinä piirteinä kaikkien kaupunki -periaate, alueen hajautettu palveluiden ja toimintojen verkosto, sekoittunut maan- käyttö, viherrakenneverkosto, ympäristön värikkyys, kävelijän priorisointi

sekä umpikorttelirakenne. Kivistön kaavarunko pyrkii luomaan paikkoja kaiken ikäisille asukkaille. Suunnittelijat nostivat esiin ajatusta, että lapsille toimiva ympäristö on kaikille toimiva. Sekoitettun maankäytön ja hajaute-
tun palvelurakenteen nähtiin edistävän alueella liikkumista, aktivoivan jul-
kisia tiloja sekä pienentävän etäisyyksiä. Viherrakenteen nähtiin tuovan
lapsille turvallisia ja viihtyisiä tiloja ja reittejä liikkua. Värikkyyden taas
nähtiin tuovan ympäristöön tunnistettavuutta ja auttavan alueella suunnis-
tamista. Umpikorttelirakenne taas luo lapsille turvallisia sisäpihoja, joihin
heidän liikkumisalueensa ensimmäisenä kodista laajentuu. Kävely on lap-
sille käytetyin kulkumuoto, joten sen priorisointi luo lapsille sopivaa liik-
kumisympäristöä.

*”Meillä on tuossa ehkä koko Kivistön keskustan suunnittelussa sellainen ydinajatus, että nimenomaan se kaupunki on kaikkien kaupunki sitä kautta, että ne liikkumisympäristöt on siellä ensisijaisesti kävelijää sil-
mälläpitäen suunniteltu ja että ne kaikki toiminnot on siellä helposti
saavutettavia ja hyvin tiuhaksi sellaiseksi toiminnallisuuden verkoksi
hajautettuja.” (K1)*

*”Siellä on se viherrakenneverkosto, mikä siinä kaavarungossa on suun-
niteltu, niin perustuu pääosin liito-oravien yhteysverkostoon, mutta
samalla se toimii tavallaan myös semmoisena turvallisena liikkumis-
ympäristönä lapsille.” (K2)*

*”Myös itse toi umpikorttelirakennehan on myös, siinä on ajatus se,
että luodaan semmoisia yksityisiä ja turvallisia sisäpihoja lapsille, että
tavallaan se sisäpiha on sitten se ensimmäinen lapsen ympäristö, jossa
se pääsee sitten liikkumaan yksin ja kokeilemaan sitä itsenäistä liikku-
mista ja sitten pikkuhiljaa laajenee se liikkumisen ympäristö siihen
omaan naapurustoon ja sitten siitä laajemmalle alueelle.” (K2)*

Lapsilähtöisyys

Taulukko 10. Kivistön kaavarungon tulokset lapsilähtöisyyden teeman arvi-
ointikriteereistä.

		Kyllä	Osittain	Ei	E.v.a.
Lapsilähtöisyys	1. Lapset (ja huoltajat) tunnistettu alueella käyttäjinä, joilla on erityistarpeita	●			
	2. Osallistamiseen käytetty lapsille soveltuvia keinoja		●		
	3. Osallistamisesta tai muilla tavoin saadut lasten mielipiteet on huomioitu suunnitelmassa		●		

Lapsilähtöisyyden teeman kriteerit täyttyivät suunnitelmassa dokumenttianalyysin perusteella täysin tai osittain. Lapsia on korostettu suunnitelmassa merkittävästi. Lapset tai eri ikäiset on mainittu suunnitelmassa yli 20 kertaa. Lapset on nostettu omana ryhmänään osaksi useita suunnitelman osioita. Kaavarungon manifestiosion yhdeksäs periaate ”Kivistö on värikäs kaikilla tasoilla” tuo esiin tavoitteen asukasrakenteen värikyydestä ja korostaa eri ikäisten asukkaiden tarpeita sekä tuo esille myös ajatuksen ”Lasten kaupunki on kaikkien kaupunki”. Myös havainnekuvissa lapsia on esillä yhteensä 18 kuvassa. Voidaan siis todeta, että ensimmäinen kriteeri toteutuu suunnitelmassa täysin.

Osallistamiseen on käytetty verkossa toteutettua asukaskyselyä sekä yleisötilaisuuksia ja työpajoja. Kaavarunkokyselyn loppuraportista käy ilmi, että vastaajista vain alle 2 % on alle 19-vuotiaita. Kaikille avoimia yleisötilaisuuksia on järjestetty yhteensä kuusi. Suunnitelman selostuksessa kuvataan sidosryhmien avainasemaa kaavarunkotyölle, mutta sidosryhmiä ei sen tarkemmin eritellä. Työpajoja on järjestetty ainakin maanomistajille sekä taideiteemalla, mutta muutoin työpajoja ei avata selostuksessa sen enempää. Osallisuutta on siis toteutettu eri keinoin, mutta selostuksesta ei käy ilmi ovatko lapset olleet kaavarunkotyössä osana vuorovaikutusta. Toisen kriteerin arvioitiin näin ollen toteutuvan vain osittain.

Kaavarunkokyselyn loppuraportissa on nostettu esiin useampia mielipiteitä lasten huomioinnista kaupunkiympäristössä. Näistä mielipiteistä suurin osa vaikuttaisi olevan lasten huoltajien kirjoittamia, sillä niissä viitataan usein kokemuksiin lasten kanssa kaupungissa. Voidaan siis todeta, että lapsiin liittyviä mielipiteitä on otettu huomioon suunnitelmassa, mutta nämä eivät välttämättä ole suoraan lasten mielipiteitä, joten myös kolmannen kriteerin arvioitiin toteutuvan vain osittain.

Haastattelussa lapsilähtöisyyden teemasta Kivistön kaavarungosta nostettiin esiin lasten aktiivinen osallistaminen. Osallistamisessa oli yhteistyötä paikallisten koulujen kanssa ja haluttu erityisesti huomioida uuden rakentuvan Kivistön ja vanhemman puolen integroituminen. Osallistamiseen oli käytetty kyselyitä ja työpajoja. Osallistumisen nähtiin kuitenkin olevan toimivampaa lapsille tarkemmilla suunnittelutasoilla ja lähempänä toteutusvaihetta. Haastattelussa nousi siis esiin, että lasten osallistaminen ja heidän mielipiteidensä hyödyntäminen oli ollut suunnitteluprosessissa paljon laajempaa kuin mitä suunnitelman selostuksessa kerrottiin.

”Kyllähän me ollaan osallistettu lapsia. Siis meillä on aika sellainen ehkä ei mitenkään ihan hirveän säännöllinen, mutta kuitenkin avoin yhteistyö noiden paikallisten koulujen kanssa.” (K1)

”Me ollaan tavallaan silti silleen aktiivisesti ehkä ajateltu, että – – kun me rakennetaan sinne sitä uutta keskustaa greenfieldinä ihan umpi-metsään, niin me haluttiin lähtökohtaisesti jo ennen kuin se rakentaminen alkoi, niin saada paikallisia [vanhan Kivistön asukkaita] mukaan. – –meidän ajatus on se, että se Kivistön keskusta kuuluu kaikille, eli tavallaan että se ei ole vaan se keskusta, joka palvelee niitä keskustan asukkaita, vaan että se on myös niitten ns. vanhojen kivistoläisten kaupunkia ja ne palvelut siellä on myös niiden ja ajateltiin, että halutaan, että myös ne vanhan Kivistön lapset kokee ne uudet puistot omikseen ja siksi ajateltiin, että olisi tärkeää, että he olisi mukana siinä suunnittelussa.” (K1)

”Varmasti just lapsen kannalta se osallistumisen paikka on kyllä lähempänä sitä toteutusta, että se ehtii vielä lapsena näkemään sen mitä sinne suunnitellaan.” (K3)

Saavutettavuus

Taulukko 11. Kivistön kaavarungon tulokset saavutettavuuden teeman arviointikriteereistä.

		Kyllä	Osittain	Ei	E.v.a.	
Saavutettavuus	1. Alueelta löytyvät kaikki tärkeimmät arjen palvelut ja ne ovat saavutettavissa aktiivisin kulkumuodoin	a. Leikkiapaikka				●
		b. Viheralue/puisto/luontoympäristö	●			
		c. Päiväkoti		●		
		d. Koulu		●		
		e. Julkisia ja kaupallisia palveluita	●			
		f. Lähiliikuntapaikka		●		
		g. Joukkoliikenteen pysäkki				●
	2. Ympäristö jäsentyy selkeästi asteittain laajentuviin reviireihin	●				
3. Ympäristö mahdollistaa lasten itsenäisen liikkumisen esteettömästi		●				

Saavutettavuuden kriteerit toteutuivat suunnitelmassa dokumenttianalyysin perusteella täysin tai osittain. Ensimmäisen kriteerin arviointi on tehty samalla tavalla kuin Hakunilan kaavarungossa. Liitteessä 9 ovat mitatut etäisyydet karttakuvina.

Lasten arjen paikoista vain osa on Kivistön kaavarungossa saavutettavissa ensimmäisen kriteerin ehtojen mukaisesti. Vain viheralueet sekä julkiset ja kaupalliset palvelut ovat alle 700 metrin etäisyydellä joka paikasta. Palvelut ovat Kivistössä siis pääosin melko kaukana.

Leikkipaikkojen tai joukkoliikennepysäkkien saavutettavuutta ei voitu suunnitelman perusteella arvioida. Leikkipaikat eivät tällä hetkellä ole alle

700 metrin etäisyydellä joka puolelta Kivistöä, mutta niitä todennäköisesti tullaan sijoittamaan tarkemmassa suunnittelussa enemmän myös eteläosiin, jolloin niiden saavutettavuus tulisi olemaan joka paikasta hyvä. Tällä tasolla leikkipaikkojen sijoittumista ei ole kuitenkaan vielä suunniteltu. Joukkoliikennepysäkkien saavutettavuutta ei myöskään voida arvioida tämän hetken tilanteen kautta, sillä laaja osa Kivistöstä on vielä täysin rakentamatonta. On siis todennäköistä, että joukkoliikennelinjat ja pysäkit tulevat vielä muuttumaan merkittävästi. Suunnitelmassa on laadittu joukkoliikennelinjastokartta alueelle, mutta pysäkkejä siihen ei ole sijoitettu.

Kaavarunkoalueen aivan eteläosissa useat arjen paikat eivät ole saavutettavissa alle 700 metrin etäisyydellä. Päiväkoteihin ja kouluihin on sieltä yli 700 metriä. Suunnitelman palvelukartalta pienemmät yksiköt tulkittiin päiväkodeiksi ja suuremmat yksiköt kouluiksi. Kouluihin on yli 700 metriä vanhan Kivistön puolella kaavarunkoalueen reunamilla sekä kaavarunkoalueen itäreunamalta. Kaavarunkoalueen eteläosista sekä aivan koillisosista etäisyys myös lähiliikuntapaikoille on yli 700 metriä. Kaikki arjen palvelut ovat kuitenkin alle 1,5 kilometrin etäisyydellä joka puolella kaavarunkoalueella, joten niiden saavutettavuuden arvioitiin toteutuvan osittain.

Ympäristön jäsentymistä on pohdittu suunnitelmassa. Ympäristö jakautuu selvästi yksityisiin sisäpihoihin, joista se avautuu hiljalleen julkisempiin ja suurempimittakaavaisiin tiloihin. Korttelikoko ja rakennusten mittakaava suurenee tasaisesti keskusta-alueita ja aluetta kiertäviä kauppakatuja kohti. Tämä viestii kulkijalle ympäristön luonteen muutoksesta. Alue jäsentyy julkisempiin keskuskatuihin ja aukioihin sekä yksityisempiin sisäpihoihin ja kortteleihin. Ympäristön jäsentymisen kriteerin arvioitiin toteutuvan täysin.

Junarata sekä moottoritie halkaisevat aluetta eri osiin ja luovat alueelle estevaikutuksia. Junaradan ylityksiä on merkitty suunnitelmaan melko kattavasti. Keskusta-alueilla junarata kulkee tunnelissa, jolloin sen estevaikutus katoaa kokonaan. Moottoritien yli on kuitenkin osoitettu vain muutama ylitys Keimolan puolelle eikä estevaikutusta ole suuremmin käsitelty suunnitelmassa. Esteettömyys on mainittu suunnitelmassa kerran viitaten tarkempaan suunnitteluun. Kolmannen kriteerin arvioitiin näin ollen toteutuvan suunnitelmassa vain osittain.

Haastattelussa haastateltavat nostivat esiin kaavarungosta lapsiystävällisinä piirteinä liittyen saavutettavuuteen autottoman vihreiden reittien verkoston ja autottomuuden alueella ylipäättään, joukkoliikenneverkoston kattavuuden sekä pienimittakaavaisen kaupunkirakenteen vaihtoehtojen ja viihtyisten reittien mahdollisuudet. Haastattelussa keskusteltiin myös radan ja moottoritien aiheuttamista estevaikutuksista alueelle. Radan estevaikutuksen häivytyksestä on mietitty suunnitelmassa, mutta moottoritien osalta este-

vaikutus jää yhä ilmeiseksi. Esteettömyyden nähtiin olevan enemmän alemman tason suunnittelua.

”Kokonaisuudessaan tavallaan se liikkumisverkosto on pyritty suunnittelemaan – – semmoiseksi turvalliseksi ja myös pienimittakaavaiseksi ja virikkeelliseksi, että siellä myös halutaan kävellä sen lisäksi, että se on turvallista ja mahdollista kävellä, niin siellä on myös mielenkiintoista kävellä.” (K2)

”Tosiaan toi rata nyt väkisinkin luo estevaikutuksen ja sitten toinen on tietysti toi moottoritie tohon Keimolan puolelle. Kulkeminen on aika rajattu tiettyihin kohtiin, mutta semmoinenhan tuo nyt on. Jo monessa kaavassa toteutunut periaate on se, että siellä korttelien, suurkorttelien sisällä ne on käytännössä pihakatuja, mitä siellä kulkee ja autoliikenne otetaan aika nopeasti noilta isommilta kaduilta kiinni siinä pysäköintilaitoksiin niin tietynlaista estevaikutusta sillä häivytetään.” (K3)

”Ja sitten myös joukkoliikenneverkko on ajateltu olevan varsin kattava sitten siinä vaiheessa, kun ollaan saatu koko alue rakennettua, että tavallaan sekin myös edesauttaa semmoista lasten itsenäistä liikkumista, että on mahdollista päästä myös Kivistön keskustasta lähiympäristöön julkisella liikenteellä.” (K2)

”Mitä tuohon esteettömyyteen tulee, niin kaavarunko nyt on niin vielä laajalla karkealla tasolla kuitenkin oleva suunnitelma, että ei ihan niin pieniin yksityiskohtiin pidäkään ottaa vielä kantaa ja esteettömyyden erikoistaso on sitten vielä oma asiansa” (K5)

Turvallisuus

Taulukko 12. Kivistön kaavarungon tulokset turvallisuuden teeman arviointikriteereistä.

		Kyllä Osittain Ei E.v.a.			
Turvallisuus	1. Liikenneympäristö on lapsille turvallinen liikkua aktiivisesti	●			
	2. Liikenneympäristön turvallisuutta lapsille on lisätty rauhoittavin toimenpitein		●		
	3. Ympäristö tuntuu lapsille turvalliselta liikkua	●			

Turvallisuuden kriteerit toteutuivat suunnitelmassa dokumenttianalyysin perusteella täysin tai osittain. Kävelyverkoston kattavuus on suunnitelmasa nostettu tärkeäksi teemaksi ja myös pyöräily-yhteyksiä on mietitty hyvin. Ensimmäisen kriteerin on siten katsottu toteutuvan täysin.

Liikenteen rauhoittamiseksi suunnitelmassa on keskitetty pysäköinti pitkälti pysäköintilaitoksiin, mikä vähentää autoliikennettä pienemmillä kaduilla. Alueella on kuitenkin paljon läpikulkukatuja eikä vilkkaimpien katujen ylitysten turvallisuutta ole pohdittu suunnitelmassa. Toisen kriteerin arvioitiin näin ollen toteutuvan vain osittain.

Alueen sosiaalista ja koettua turvallisuutta edistää suunnitelman sekoittunut maankäyttö. Se edistää kaupunkitilojen ympärivuorokautista käyttöä ja tuo ihmisiä kaduille. Läpikulkukadut tuovat ympäristöön pidempiä näkymiä ja siten voivat lisätä turvallisuuden tunnetta, kun ihmiset näkevät kauemmas. Suunniteltu tiheähkö katuverkko ja kaupungin pienempi mittakaava myös luovat turvallisuuden tunnetta. Suunnitelmassa on tuotu myös esille kadun silmien konsepti, jossa on tarkoituksena, että kaikista rakennuksista näkyy kadulle, mikä tuo kadulla kulkijalle turvaa. Kolmannen kriteerin arvioitiin toteutuvan suunnitelmassa täysin.

Haastattelussa haastateltavat nostivat suunnitelmasta esiin kävelyn priorisoinnin, autottomat tilat, katujen geometrian, julkisten tilojen passiivisen kontrollin ja kattojen hyötykäytön. Yhtenä huomiona nostettiin myös väliaikaisuuden ja työmaiden aiheuttamat haasteet Kivistössä.

”Vaikkei ne [suunnitelman periaatteet] ole missään arvojärjestyksessä, niin koettiin tärkeäksi, että ekaksi periaatteeksi nostettiin se kävelijä aina ensin, eli mun mielestä se on se tavallaan sellainen keskeinen kaupunkisuunnittelullinen lähtökohta tälle koko suunnitelmalle ja se on ehkä sellainen turvallisuuden lähtökohta.” (K1)

”Kokonaisuudessaan Kivistön kaavarungossa on tavoitteena se auto-riippumattomuus ja se, että sitä ei tarvitse autoa, kun tuolla alueella asuisi tai että ainakin se voitaisi pysäköidä sinne pysäköintilaitoksen saapuessa sinne, niin tavallaan se, että asiat on kävelyetäisyydellä tai pyöräilyetäisyydellä myös jo kokonaisuudessaan lisää turvallisuutta ja vähentää autojen määrää, toivottavasti.” (K2)

”Semmoinen, mikä nyt ei sinällään kaavarunkoon liity, vaan on jo, – – toi Syväkiventie-Ruusukvartsinkatu viivoittimella vedetty kilometrin suora. Niin sehän on semmoinen, mikä vaikka siellä on korotettuja liittymäalueita ja muuta, niin se meille kyllä poikii tasaisesti palautetta, – – kolmenkympin rajoituskin vielä, että siellä ajellaan kovaa ja meidän pitäisi ratkaista se ongelma, mutta se on vähän hankalaa enää tälleen jälkeenpäin laastaroida sitä, mutta sitten nyt kun katselee tätä [kaavarunkokarttaa], niin siellä ei ole viivoitinta käytetty. Kadut mutkittelee ja muuta” (K3)

”Sellainen, mikä tonne on kanssa kirjattu tällaisena muualta kopioituna konseptina, kun ’kadun silmät’ eli tavallaan sitä turvallisuutta siellä kaupungissa ja lasten ikään kuin liikkumisympäristön turvalliseksi kokemista tukee myös se, että se lapsi ei ole siellä koskaan yksin eli – – tavallaan siellä on sellainen sosiaalinen kontrolli, passiivinen kontrolli, joka muodostuu siitä, että rakennukset avautuu aina julkisiin tiloihin myös ikkuna- ja oviyhteyksillä, mikä tarkoittaa sitä, että tavallaan se liikkujia siellä voi kokea ympäri vuorokauden, että isovelji valvoo.” (K1)

Terveellisyys

Taulukko 13. Kivistön kaavarungon tulokset terveellisyysden teeman arviointikriteereistä.

		Kyllä	Osittain	Ei	E.v.a.
Terveellisyys	1. Ympäristö houkuttelee liikkumaan aktiivisesti	●			
	2. Aktiivisen liikkumisen reitit on sijoitettu minimoiden päästöille ja melulle altistuminen		●		
	3. Lasten saavutettavissa on luontoelementtejä ja viheralueita	●			

Terveellisyysden kriteerit toteutuivat suunnitelmassa dokumenttianalyysin perusteella täysin tai osittain. Kaavarungon manifestin ensimmäinen periaate on ”Kävelijä aina ensin”, jossa kuvataan Kivistön kehittymistä tukeutuen kävelyyn. Osiossa kuvaillaan myös joukkoliikenteen, pyöräilyn ja keskitetyn pysäköinnin edistämistä alueella. Kaupunkirakenne luo Kivistöön suoria ja nopeita reittejä kävelijöille ja pyöräilijöille. Reittien viihtyisyyttä on myös pohdittu suunnitelmassa. Ensimmäisen kriteerin arvioitiin toteutuvan kaavarungossa täysin.

Kaavarungossa suunniteltu alueen viherverkosto luo mahdollisuuksia kävellä ja pyöräillä autottomilla vehreillä reiteillä vähentäen altistusta ilmaansaasteille ja melulle. Kulkureiteille kadun varrella on myös sijoitettu suunnitelmassa jonkin verran vihreyttä. Kuitenkin keskusta-alueella vihreitä reittejä on vähäisesti ja kaduille merkitty vihreys sijoittuu alueen vilkkaimmille kaduille, joilla melua ja ilmaansaasteita on eniten. Keskusta-alueen ulkopuolella vaihtoehtoisia reittejä on kuitenkin kattavasti, joten toisen kriteerin arvioitiin toteutuvan osittain.

Kaupunkiympäristöön on suunnitelmassa tuotu hyvin vihreyttä. Kaavarungossa viherverkostoa on jaettu metsäiseen ja kulttuurimaiseman Kivistöön. Pihojen vihreyttä ja monimuotoisuutta on edistetty suunnitelmassa ja vihreyttä on myös tuotu paljon katoille. Manifestin kuudes periaate on ”Jokai-

sesta ikkunasta näkyy puu”, jossa kuvataan kaupunkivihreän tärkeyttä. Manifestin kahdeksas periaate, ”Kivistön keskustassa ruoka kasvaa kaikkialla”, jatkaa kaupunkiluonnon teemaa nostaten hyötykasvien ja ruokatuotannon mahdollisuuksia kaupunkiympäristössä. Manifestin seitsemäs periaate, ”Luontoretellä Kivistön keskustassa”, taas korostaa luontoympäristön tärkeyttä monimuotoisuuden ja luontoarvojen kautta. Kolmannen kriteerin arvioitiin näiden perusteella toteutuvan täysin.

Haastattelussa terveellisyysden teemasta suunnittelijat nostivat suunnitelman lapsiystävällisinä piirteinä lihasvoimin liikkumisen edistämisen, sisäpihat, kaupunkirakenteen merkityksen melun vähentämisessä, kaupunkivihreän määrän, luonnon monimuotoisuuden ja luontokosketuksen tuomisen kaupunkilaisten arkeen, vihreät reitit laajoille viheralueille sekä kattojen hyötykäytön. Kävely on suunnitelmassa tärkeänä prioriteettina ja reiteistä on haluttu tehdä mahdollisimman viihtyisiä ja vihreitä. Kaupunkivihreän määrällä nähtiin olevan merkittävä vaikutus sekä ilmansaasteiden että melun vähentämisessä kaupunkiympäristössä.

”Se, että se kaupunkiympäristö lähtökohtaisesti on nimenomaan sen kävelijän näkökulmasta suunniteltu ja toteutettu, niin tukee sitä, että se liikkuminen tapahtuu lähtökohtaisesti omilla voimilla.” (K1)

”Se mahdollisuus siihen itse ruoantuotantoon ja sormien multaan laittoon ja kaikkeen siihen, mikä kanssa on tunnetusti ikään kuin terveysvaikutteita ja opettaa siihen, että se mistä se ruoka tulee ja miten siihen voi itse vaikuttaa.” (K1)

”– – se lähivirkistysverkosto, joka johtaa sinne laajemmille [virkistys]alueille olisi jo itsessään virkistävä, että tavallaan sinne on liitoravien reittiyhteyksiin perustuen turvattu sellaisia metsäisiä reittiyhteyksiä esimerkiksi” (K1)

Houkuttelevuus ja opastavuus

Taulukko 14. Kivistön kaavarungon tulokset houkuttelevuuden ja opastavuuden teeman arviointikriteereistä.

		Kyllä	Osittain	Ei	E.v.a.
Houkuttelevuus ja opastavuus	1. Ympäristö houkuttelee oleskelemaan ja kannustaa sosiaaliseen kanssakäymiseen	●			
	2. Ympäristössä on selkeää liikkua ja se auttaa orientoitumisessa	●			
	3. Ympäristö kannustaa leikkimään ja oppimaan	●			

Houkuttelevuuden ja opastavuuden kriteerit toteutuivat suunnitelmassa dokumenttianalyysin perusteella täysin. Suunnitelmassa nostetaan esiin useasti tahtotila rakentaa oleskeluun houkuttelevaa kaupunkitilaa. Kaavarungossa on suunniteltu useita aukioita ja laajoja puistoalueita oleskelulle. Näiden lisäksi selostuksessa on korostettu katutilojen roolia oleskelutiloina kaupunkilaisille. Myös kortteleihin suunnitellut yksityisemmät sisäpihat luovat asukkaille erilaisia oleskelutiloja. Suunnitelmassa on esitetty periaate, jonka mukaan kortteleiden läpimitta tulisi olla maksimissaan 100 metriä. Tämä luo alueelle melko tiheää katuverkkoa ja lisää risteyksien määrää. Risteyksistä muotoutuu luonnollisia kohtaamispaikkoja asukkaille. Kaavarungossa myös korostetaan inhimillistä mittakaavaa kaupunkitiloissa ja ensimmäisen kerroksen aktivoittamista. Kaupunkitilan viihtyisyys edistää sen houkuttelevuutta ja lisää oleskelua. Ensimmäisen kriteerin arvioitiin toteutuvan täysin.

Kaavarungon kaupunkirakenne ei ole suoraviivainen, mutta rakennetta jäsentävät alueen läpi kulkevat pääkadut. Suunnitelman manifestin yhdeksäs periaate, ”Kivistö on värikäs kaikilla tasoilla”, nostaa esiin idean teemanaapurustoista, jossa kortteleista kehitetään erilaisia naapurustoja. Naapurustojen koko perustuu ihmisen kokemukseen omasta lähiympäristöstään. Eri-laiset naapurustot edistäisivät eri alueiden tunnistettavuutta ja ihmisten omistajuuden tunnetta kaupungista. Samassa periaatteessa tuodaan myös esiin Kivistön taidekaupungin konsepti, jossa on tavoitteena lisätä taidetta julkisissa tiloissa ja kortteleissa sekä edistää asukkaiden tekemän taiteen näkyvyyttä. Taide luo alueelle tunnistettavia elementtejä ja maamerkkejä, jotka edistävät alueella suunnistettavuutta. Arkkitehtuurissa edellytetään suunnitelmassa myös vaihtelevuutta, värikkyyttä ja leikkisyyttä. Nämä kaikki seikat huomioiden ensimmäisen kriteerin arvioitiin toteutuvan kaavarungossa täysin.

Suunnitelmassa oppimisympäristöjä on haluttu tuoda osaksi julkista tilaa ja kaikkien käytettäväksi. Oppimisympäristöistä on haluttu tehdä toiminnallisia ja leikkiä mahdollistavia rajaamattomia paikkoja. Tämä mahdollistaa esimerkiksi koulumatkan varrella spontaaneja ja luonnollisia leikkimis- ja oppimistilanteita lapsille. Leikkipaikkoja on mietitty suunnitelmassa laajasti ja leikkimistä on haluttu tuoda myös autoilta pääosin rauhoitetuille pihakaduille. Leikkipaikkojen monimuotoisuutta on myös mietitty, mikä tekee leikkipaikoista myös monipuolisempia paikkoja oppia. Viimeisen kriteerin arvioitiin toteutuvan myös täysin.

Haastattelussa haastateltavat nostivat esiin taiteen julkisissa tiloissa, kaupunkiympäristön pienipiirteisyyden ja vaihtoehtoisuuden, luonnollisten kohtaamispaikkojen muodostumisen, teemanaapurustoaajatuksen sekä ym-

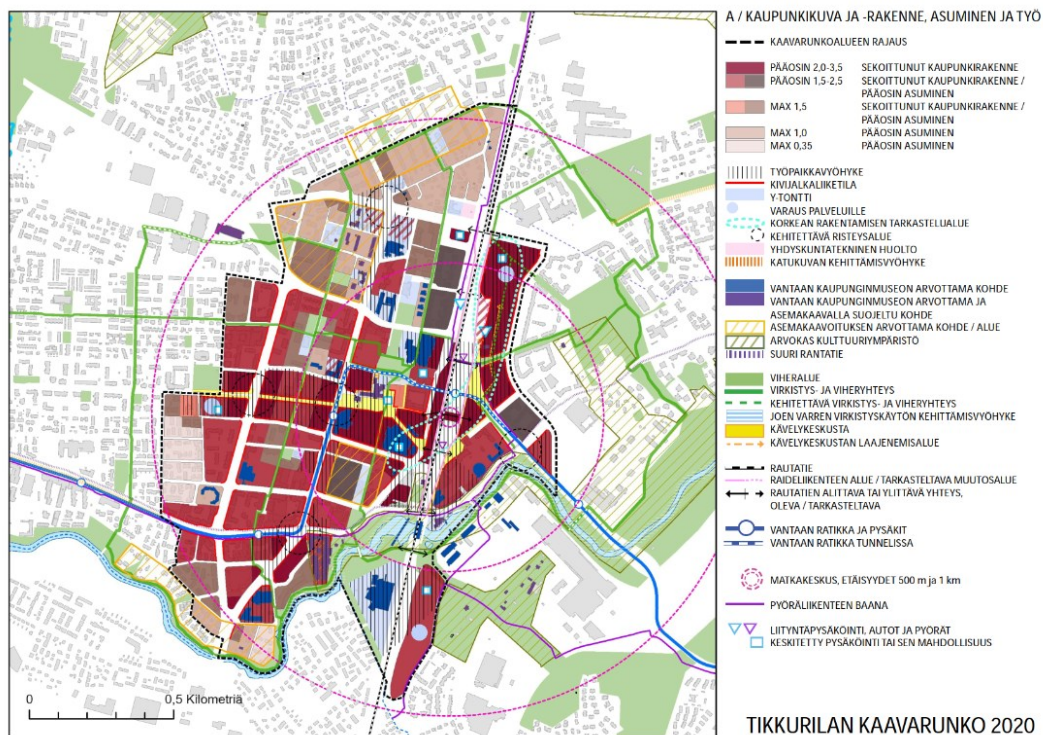
päristön monimuotoisuuden ja opasteiden merkityksen lasten oppimisessa. Taiteen kautta on pyritty lisäämään alueen tunnistettavuutta ja mielenkiintoisuutta sekä myös aktivoittamaan alueella liikkumista erilaisin taidereitein. Pienipiirteisellä ja paljon reittivaihtoehtoja sisältävällä kaupunkirakenteella on luotu useita risteyksiä, jotka tuovat liikkumisympäristöön luonnollisia kohtaamispaikkoja. Teemanaapurustoilla on suunnitelmassa tarkoitus luoda tunnistettavia ympäristöjä lapsille. Erilaisilla opasteilla ja kylteillä taas voidaan tuoda ympäristöön tietoa sen erilaisista elementeistä, mikä edistäisi lasten oppimista ympäristöstään.

”Ainakin semmoinen mitä me ollaan mainittu on taide, mitä on tässä Kivistön kaavarungossa tuotu vahvasti esille, että jokaiselle alueelle tai asemakaavalle laaditaan taiteen konsepti ja tavallaan se tekee se taide niistä kortteleista hyvin semmoisia tunnistettavia ja mieleenpainuvia lapsille ja se taide voi olla myös leikittävää tai jotenkin tällaista huomiota herättävää, joka kannustaa nimenomaan siihen myös lasten siihen liikkumiseen, että huomaa, että hei tuolla on toi Kaarina Kaikkosen kotikuusi, että tietyt paikat voi tunnistaa sen taiteen kautta esimerkiksi.” (K2)

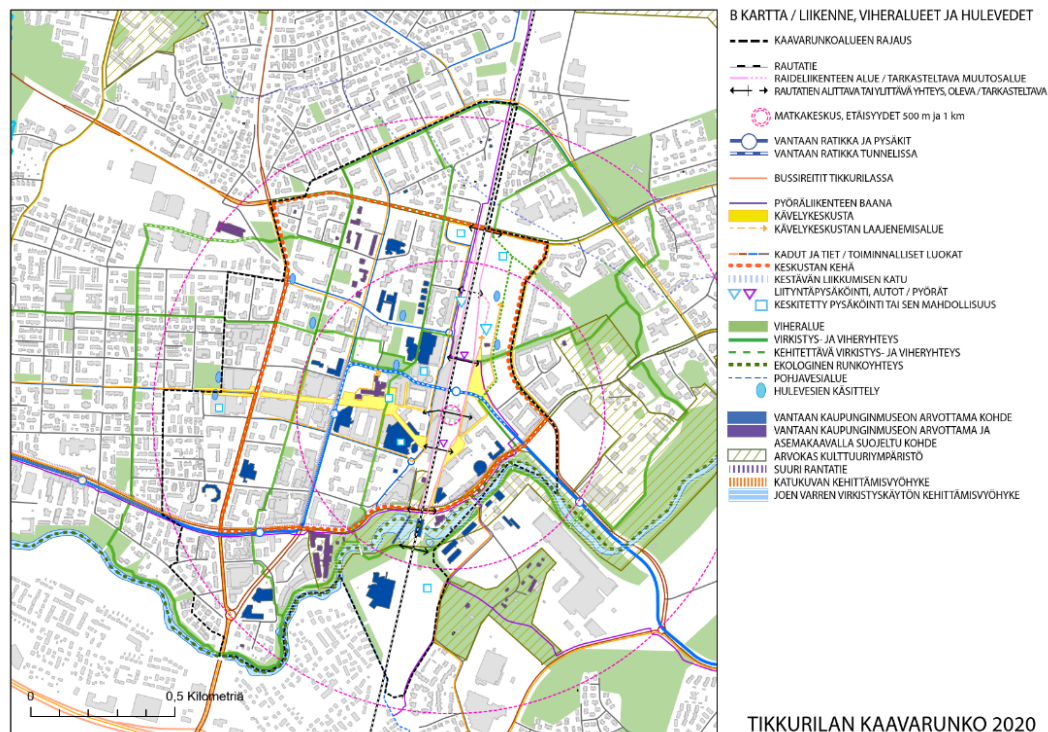
”Tavoitteena olisi se, että jokainen voisi kokea asuvansa jossain teemanaapurustossa, koska me ihmiset tunnistetaan lähtökohtaisesti 5-7 lähikorttelin alue ikään kuin siksi omaksi naapurustoksi, niin tavallaan me voitaisiin sitä myös sen kaupunkirakenteen keinoin tukea ja vahvistaa ja sitten luoda sitä yhteisöllisyyttä, joka sitten sitouttaisi myös lapsia sinne alueelle ja loisi sellaisia naapurustoja, josta löytyy just ne peruspilarit eli se lähiluontopiste ja lähileikkipaikka, joka sitten luo niitä sellaisia sosiaalisia kohtaamisia liikkumiselle ja oleskelulle.” (K1)

4.6 Tikkurilan keskustan kaavarunko

Tikkurilan keskustan kaavarunko on Tikkurilan kehitystä vuoteen 2040 asti ohjaava suunnitelma. Se hyväksyttiin kaupunginhallituksessa tammikuussa 2023. Kaavarunko ohjaa alueen asemakaavoitusta. Kehitystä on tarkasteltu viiden teeman kautta: kaupunkikuva ja -rakenne, asuminen, työ, liikenne sekä viheralueet ja hulevedet. Suunnitelman tavoitteet ovat: ”Tikkurila on elävä ja kerroksellinen jokivarren kantakaupunki. Alue tarjoaa monipuoliset kaupunkiasumisen mahdollisuudet. Tikkurila on pääkaupunkiseudun merkittävä työpaikka- ja palvelukeskittymä. Alueen valttina on saavutettavuus. Vehreiden virkistysreittien verkosto on kattava.” (Vantaan kaupunki, 2023a.) Suunnitelman kartta jakautuu kahteen osaan: A-kartalla kaupunkikuva ja -rakenne, asuminen ja työ; B-kartalla liikenne, viheralueet ja hulevedet. Kartta A kuvassa 11 ja kartta B kuvassa 12. Liitteenä 10 on kaavarungon arviointitaulukko kokonaisuudessaan.



Kuva 11. Tikkurilan kaavarungon kartta A (Vantaan kaupunki, 2023b).



Kuva 12. Tikkurilan kaavarungon kartta B (Vantaan kaupunki, 2023b).

Tikkurilan keskustan kaavarungon haastattelussa ensimmäisenä lapsiystävällisinä piirteinä suunnitelmasta nousivat esiin suunnitelman tasapuolisuus kaikille käyttäjille, julkisten palveluiden verkoston kattavuus, liikenteen rauhoittaminen keskustassa, keskustaa kiertävä viherkehä sekä alueen kerrostuneisuus luoden tunnistettavia ympäristöjä ja kävelykeskusta.

”Ehkä ihan ensimmäisenä tulee mieleen, että tämä on tasapuolisen demokraattinen kaikkia ikäluokkia kohtaan. Ja, mutta sen ei tarvitse olla negatiivista tai semmoinen ajatus, että ne lapset olisi unohdettu vaan päinvastoin, että ne on mukana siinä kaikessa suunnittelussa.” (T2)

”Täällä on viherkehä, joka yhdistää päiväkoteja, kouluja, päiväkoteja, urheilupuistoja. – Eli tavallaan tässä voisi ajatella, että tää houkuttelee liikkumaan pyörällä tai kävellen ja tavallaan koululta kun lähtee uimahallille niin on kiva vehreä reitti. Sitten täällä on näitä sisäisiä vehreitä reittejä, jotka myös yhdistää sitten päiväkoteja tai muita Y-tontteja, kirjastoja.” (T4)

”Mutta ehkä mitä voisi ajatella lapsien turvallisuuteen liittyen niin ohiajava liikenne on ohjattu tuommoiselle keskustan kehälle – joka kiertää tuon ytimen ulkopuolelta ja sitä kautta se ehkä vähän nopeampivauhtinen liikenne, jonka ei välttämättä tarvitse pysähtyä tuossa keskustaluueella, on ohjattu pois ja sitä kautta rauhoitettu tuota keskustaa kestäväälle liikkumiselle ja se tuo sitten sitä turvallisuutta varsinkin lasten liikkumiselle.” (T2)

Lapsilähtöisyys

Taulukko 15. Tikkurilan keskustan kaavarungon tulokset lapsilähtöisyyden teeman arviointikriteereistä.

		Kyllä	Osittain	Ei	E.v.a.
Lapsilähtöisyys	1. Lapset (ja huoltajat) tunnistettu alueella käyttäjinä, joilla on erityistarpeita		●		
	2. Osallistamiseen käytetty lapsille soveltuvia keinoja		●		
	3. Osallistamisesta tai muilla tavoin saadut lasten mielipiteet on huomioitu suunnitelmassa		●		

Lapsilähtöisyyden teeman kaikki kriteerit toteutuvat Tikkurilan kaavarungossa dokumenttianalyysin perusteella vain osittain. Lapsiin, eri ikäisiin tai kaiken ikäisiin on viitattu suunnitelman selostuksessa parikymmentä kertaa. Maininnat ovat lähinnä yksittäisiä ja usein osana esimerkkilistauksia. Suunnitelmassa ei ole käsitelty lapsia kovin laajasti missään osiossa. Selos-

tuksen liikenneosiossa lasten liikenneturvallisuuden kehittäminen on mainittu kerran. Suunnitelman vaikutusten arvioinnissa on myös mainittu lapset liikkumisen tasa-arvon ja esteettömyyden yhteydessä. Perheet on mainittu hieman yli kymmenen kertaa. Useimmat maininnat koskevat asumismuotoja tai perhekeskustoimintaa. Lapsia on näkyvissä kolmessa kuvituskuvassa suunnitelmassa, mikä on noin 5 % suunnitelman kaikista kuvituskuvista. Voidaan siis todeta, että lapset on tunnistettu alueen yhdeksi käyttäjäryhmäksi, mutta lasten käsittely jää suunnitelmassa melko satunnaiseksi eikä luo lukijalle selkeää kuvaa lasten erityistarpeiden huomioinnista. Näin ollen ensimmäisen kriteerin arvioitiin toteutuvan osittain.

Kaavarungon osallistamiseen on käytetty asukaskyselyä, joka on toteutettu verkossa. Lisäksi verkossa on järjestetty asukastilaisuus sekä muita teematapaamisia. Asukaskyselyn tulosraportista käy ilmi, että kyselyyn vastanneista vain 2,1 % on alle 18-vuotiaita (Vantaan kaupunki, 2020). Raportissa on nostettu useita mielipiteitä lasten huomioinnista kaupunkiympäristössä. Näistä mielipiteistä suurin osa vaikuttaisi olevan lasten huoltajien kirjoittamia, sillä niissä viitataan usein kokemuksiin lasten kanssa kaupungissa. Lasten ääni on vastauksissa vain pieni murto-osa. Osallistamiseen on kuitenkin käytetty erilaisia keinoja, joilla lapsia olisi ollut mahdollista tavoittaa suurempikin määrä. Lapsiin liittyviä mielipiteitä on myös otettu huomioon nostamalla useampia niistä esiin asukaskyselyn tulosraportissa. Näin ollen toisen ja kolmannen kriteerin arvioitiin toteutuvan myös osittain.

Haastattelussa haastateltavat eivät nähneet suunnitelmaa kovin lapsilähtöisenä, mutta suunnitelman koettiin kuitenkin lähtökohtaisesti olevan tasa-arvoisesti kaikille käyttäjille suunniteltu. Kaavarungon laadinnassa ei kuitenkaan erityisesti oltu osallistettu lapsia, mutta osallistamisprosessi tapahtui täysin verkossa koronapandemian vuoksi. Lapset olisivat pystyneet osallistumaan asukaskyselyyn, mutta heidän osallistumisensa on ollut pitkälti heidän huoltajistaan riippuvaista. Asukaskyselystä saatujen mielipiteiden pohjalta suunnitelmaan kuitenkin lisättiin eri-ikäisille tarkoitettuja tiloja.

”Jos nappaa kiinni tuohon heidän [lasten] mielipiteitään kuunnellaan osallistamisen kautta, niin sitä me ei olla erityisesti kysytty ja sen olisi voinut kysyä esimerkiksi niin, että olisi lähettänyt sen meidän internetkyselyn rehtoreille tiedoksi, he olisi voinut sitten organisoida sen koululle, mutta me ei tajuttu tehdä sitä silloin me työstettiin tuota työtä. Eli heidän lasten on ollut mahdollisuus vastata erityisesti vanhempien opastamana, mutta se ei välttämättä ole toteutunut.” (T2)

”Mutta sitten että onko he [lapset] tunnistettu käyttäjinä, niin mielestäni käyttäjinä lapset on osa kaikkea suunnittelua eli se on näkökulma mitä ei voi unohtaa ja Tikkurilan keskusta-alueella korostuu just noiden

palveluiden, uusien palveluiden tarve ja uusien paikkojen vähäisyys eli niiden yhteensovittaminen tiiviiseen keskustarakenteeseen, joka on todellinen haaste.” (T2)

”Kyselystähän me saatiin – – sellaista ajatusta, että halutaan eri ikäisille ulkotiloja ja puistoja ja siinä on lapset yhtenä ryhmänä, mistä puhuttiin ja sitten iäkkäämmätkin osittain siitä pohjaltahan on taskupuita ideoitu pitemmälle. Niistä nyt ei hirveän moni niistäkään tohon ihan kaavarungon alueelle sijoitu, mutta sitäkin ajatuskulkua mietitty.” (T1)

Saavutettavuus

Taulukko 16. Tikkurilan keskustan kaavarungon tulokset saavutettavuuden teeman arviointikriteereistä.

			Kyllä	Osittain	Ei	E.v.a.
Saavutettavuus	1. Alueelta löytyvät kaikki tärkeimmät arjen palvelut ja ne ovat saavutettavissa aktiivisin kulkumuodoin	a. Leikkipaikka	●			
		b. Viheralue/puisto/luontoympäristö	●			
		c. Päiväkot	●			
		d. Koulu		●		
		e. Julkisia ja kaupallisia palveluita	●			
		f. Lähiliikuntapaikka	●			
		g. Joukkoliikenteen pysäkki	●			
	2. Ympäristö jäsentyy selkeästi asteittain laajentuviin reviireihin		●			
	3. Ympäristö mahdollistaa lasten itsenäisen liikkumisen esteettömästi			●		

Saavutettavuuden kriteerit toteutuivat suunnitelmassa dokumenttianalyysin perusteella täysin tai osittain. Ensimmäisen kriteerin arviointi on tehty samalla tavalla kuin Hakunilan ja Kivistön kaavarungoissa. Liitteessä 11 ovat mitatut etäisyydet karttakuvina.

Lähes kaikki arjen paikat ovat suunnitelmassa etäisyysanalyysin perusteella saavutettavissa kriteerin ”Kyllä”-arvion ehtojen mukaisesti, eli matkaa on mistä tahansa suunnitelma-alueen sijainnista aktiivisilla kulkumuodoilla noin alle 700 metriä lähimpään määränpään. Ainoa poikkeus ovat koulut. Tällä hetkellä olemassa olevat koulut sijaitsevat kaikki kaavarunkoalueen ulkopuolella. Suunnitelman selostuksessa mainitaan kaavarunkoalueen uusien palveluvarausten olevan mahdollisuuksia varhaiskasvatuksen yksiköiden sijoittumiselle. Koulujen kehityksen mainitaan olevan jo olemassa olevien lähikoulujen lisärakentamista, mikä tarkoittaa, etteivät etäisyydet kouluhin tule muuttumaan. Tämä kaikki huomioiden kaavarunkoalueen

kaakkoisosista tulee olemaan osittain yli 700 metrin matka lähimpään kouluun, mutta ei yli 1,5 kilometriä, jolloin koulujen saavutettavuuden kriteerin arvioitiin toteutuvan osittain.

Tikkurilan kaavarunkoalueen jäsentymistä on tutkittu pääosin kaavarunkokartan avulla. Ympäristö jakautuu avoimiin julkisiin tiloihin sekä kortteleihin sisäpihoineen, joissa osassa kulkee läpi kävelyn ja pyöräilyn reittejä. Julkiset tilat keskittyvät aseman tuntumaan ja kauempana keskustasta on enemmän yksityistä tilaa. Suunnitelman selostuksessa mainitaan myös taskupuistojen kehittäminen, mikä lisää kortteleihin puolijulkista tai julkista tilaa. Ympäristön mittakaava myös suurenee tasaisesti. Näillä perustein kriteerin ympäristön jäsentymisestä arvioitiin toteutuvan täysin.

Junarata jakaa selvästi Tikkurilan alueen kahtia ja luo alueelle estevaikutuksen. Suunnitelmassa on merkitty junaradan yli tai ali seitsemän kulkuväylää, joista kuusi on jo olemassa olevia. Junaradan itäpuolen alueelle on myös suunniteltu useita kaupunkikehityshankkeita, mikä osaltaan lisää puolten välistä liikennettä ja yhdistää radan eri puolia vähentäen estevaikutusta. Yhden uuden alikulun ja keskustan laajentumisen perusteella estevaikutus on otettu huomioon, mutta se jää yhä hyvin selväksi aluetta jakavaksi tekijäksi. Esteettömyys on mainittu suunnitelman selostuksessa keran vaikutusten arvioinnissa, jossa todetaan suunnitelman tukevan esteettömyyttä. Esteettömyyttä ei kuitenkaan ole käsitelty suunnitelmassa suoraan muualla. Nämä asiat huomioiden kriteerin lasten esteettömän liikuttamisen mahdollistamisesta arvioitiin toteutuvan vain osittain.

Haastattelussa saavutettavuuden teemasta haastateltavat nostivat suunnitelmasta lapsiystävällisinä piirteinä esiin Tikkurilan lyhyet etäisyydet, kävelykeskustan ja saavutettavuuden joukkoliikenteellä. Radan luomaa estevaikutusta alueelle oli jo aiemmissa suunnitelmissa häivytetty, mutta suunnittelijat näkivät myös tämän kaavarungon häivyttävän estevaikutusta entisestään. Täysin esteettömän ympäristön nähtiin olevan keskusta-alueella melko haastavaa saavuttaa.

”Että se on tällainen keskusta alueen valtti, että aika monipuolinen alue, paljon tarjontaa ja saavutettavuus mun mielestä esteettömyyden kannaltakin on lähtökohtaisesti hyvä. Sitähän nyt auttaa täällä Tikkurilassa tämä maastokin.” (T1)

”Siinä on kävelyn ja pyöräilyn etäisyydellä koko toi alue eli se tukee sitä kestävän liikkumisen mahdollisuutta tuolla alueella, että kaikki sijaitsee lähellä.” (T2)

”Yleisesti, jos miettii Tikkurilan saavutettavuutta, niin onhan se Vantaalla ihan omassa luokassaan, että sieltä on pitkän matkan junat, lähijunat moneen suuntaan ja bussiterminaali ja bussit palvelee sitten erityisesti just tuolla rakenteen sisälläkin. Just esimerkiksi koulu- ja harrastematkoja, että kyllähän toi saavutettavuus niin kun, ei ehkä ihan suoraan kaikki tule kaavarunko on niin kun merkinnöillä esiin, mutta se on kuitenkin Vantaan sisäisesti niin varmasti niitä paikkoja, missä bussilla jonnekin toiseen paikkaan pääsee.” (T5)

”On loppujen lopuksi aika monta kohta mistä pääsee joko radan tai useimmiten radan alitse, mutta sitten siinä aseman sillalla myöskin sen ylitse. Eli sitä estevaikutusta on aikaisemminkin jo pyritty vähentämään ja jatkossakin mahdollisesti.” (T2)

Turvallisuus

Taulukko 17. Tikkurilan keskustan kaavarungon tulokset turvallisuuden teeman arviointikriteereistä.

		Kyllä	Osittain	Ei	E.v.a.
Turvallisuus	1. Liikennenympäristö on lapsille turvallinen liikkua aktiivisesti	●			
	2. Liikennenympäristön turvallisuutta lapsille on lisätty rauhoittavin toimenpitein		●		
	3. Ympäristö tuntuu lapsille turvalliselta liikkua	●			

Turvallisuuden kriteerit toteutuivat suunnitelmassa dokumenttianalyysin perusteella täysin tai osittain. Kävelyn ja pyöräilyn reitit kattavat koko kaavarunkoalueen ja reittejä on myös osittain tiheämmin ja suuremmin kuin autoliikenteelle. Myös junaradalle on osoitettu ylitys- tai alituskohtia keskimäärin noin 200 metrin välein. Kävely- ja pyöräilyverkostojen voidaan todeta olevan kattavat alueella.

Liikenteen rauhoittamiseksi alueelle on suunniteltu keskustaa kiertävä kehä, jonne on tarkoitus ohjata keskustan ohittava autoliikenne. Tämän kehän sisällä on suunnitelman selostuksen mukaan painotettu kävelijän olosuhteita. Keskustan autotonta aluetta laajennetaan lähes koko keskustan levyiseksi. Alueelle jää kuitenkin yhä useita läpikuljettavia katuja ja keskustassa tulee olemaan yhä merkittävästi asioivaa autoliikennettä. Keskustan kehällä kulkevien kävelijöiden ja pyöräilijöiden turvallisuutta ei ole huomioitu suunnitelmassa. Vilkastuva vauhdikkaampi autoliikenne vähentää kävelijöiden ja pyöräilijöiden turvallisuutta. Näillä perusteilla toisen kriteerin arvioitiin toteutuvan osittain.

Alueen sosiaalista ja koettua turvallisuutta on tutkittu pääosin suunnitelman selostuksen kautta, mutta myös kaavarunkokartan avulla. Alueen osittain ruutukaavamaisen kaupunkirakenteen ansiosta kaduilla on mahdollista nähdä pitkälle. Maankäytön on suunniteltu olevan hyvin sekoittunutta, mikä edistää alueen ympärivuorokautista käyttöä ja tuo ihmisiä katuympäristöön. Katutilaa on myös suunniteltu elävöitettävän kivijalkaliiketoimilla. Nämä kaikki tuovat kadulle lisää ihmisiä ja silmiä, mikä lisää koettua turvallisuutta. Suunnitelman perusteella kolmannen kriteerin arvioitiin toteutuvan täysin.

Haastattelussa suunnittelijat nostivat suunnitelmasta turvallisuuden lapsiystävällisinä piirteinä kävelyn edistämisen, passiivisen kontrollin kaduilla ja autottomat reittimahdollisuudet. Tikkurilassa turvallisuuden osalta haasteena nähtiin myös useat työmaat.

”Tikkurilassa on aika paljon tämmöisiä polkuja jalankululle ja pyöräilylle, tämmöisiä reittejä tuolla kortteleiden välissä, mitkä tuntuu semmoisilta miellyttäviltä ja turvallisilta.” (T3)

”Kun on tiivis rakenne ja sekoittunut maankäyttö, niin siellä on todennäköisesti kulkijoita aika paljon ja eri vuorokaudenaikoina niin semmoinen niin kuin sosiaalinen turvallisuus myös.” (T5)

”Erityinen haaste tossa ihan ytimessä, että siinä on nyt meneillään ja tulossa valtavia työmaita, että sillain niin kun valmiiksi ei tää alue tule ihan nyt lähivuosina, että sitten täytyy vaan jotenkin tietenkin myös asioitten toimii hyvin tässä vaiheessa, kun isoja kortteleita rakennetaan ja mahdollisesti sitten ratikkaa kohta, että tää on tämmöinen tiivistyvän keskustan puoli varmaan monessa muussakin paikkaa nyt tässä näkyäkin aika vahvasti.” (T1)

Terveellisyys

Taulukko 18. Tikkurilan keskustan kaavarungon tulokset terveellisuuden teeman arviointikriteereistä.

		Kyllä	Osittain	Ei	E.v.a.
Terveellisyys	1. Ympäristö houkuttelee liikkumaan aktiivisesti	●			
	2. Aktiivisen liikkumisen reitit on sijoitettu minimoiden päästöille ja melulle altistuminen	●			
	3. Lasten saavutettavissa on luontoelementtejä ja viheralueita	●			

Terveellisyyden teeman kriteereiden arvioitiin toteutuvan suunnitelmassa dokumenttianalyysin perusteella täysin. Keskustan kehän sisällä priorisoidaan kaavarungon mukaan aktiivisia liikkumismuotoja. Kielotietä kehitetään kestävästi liikkumisen kaduksi. Suunnitelmassa kaupunkikehitys myös tukeutuu kestävien kulkumuotojen ympärille. Kävelyn ja pyöräilyn yhteyksiä on merkitty läpi kortteleiden ja irrallaan autoista. Kävely ja pyöräily ovat kilpailukykyisiä kulkumuotoja autoilulle kaavarunkoalueella. Reittien vihreyttä ja viihtyisyyttä on myös mietitty suunnitelmassa.

Kävelyn ja pyöräilyn reittien erottaminen autoliikenteestä vähentää käyttäjien altistusta ilmansaasteille ja melulle. Kulkureiteillä oleva ja suunniteltu vihreys myös vähentää näitä päästöjä. Vihreämmät ja autottomat reitit kulkevat kaupunkirakenteen keskellä eivätkä pidennä matkoja merkittävästi.

Suunnitelman selostuksessa Tikkurilan on todettu olevan Vantaan vähiten vihreä keskus, mutta suunnitelmassa alueen vihreyttä on kehitetty merkittävästi. Suunnitelmaan on merkitty viherkehä, joka kiertää koko kaavarunkoalueen ja jonka varrelle sijoittuvat monet puistot ja palvelut. Alueen läpi kulkee joitakin kapeampia viheryhteyksiä. Suunnitelmaan on myös kirjattu vihertehokkuusperiaate, jonka tarkoituksena on lisätä kaupunkivihreää kortteleissa.

Haastattelussa haastateltavat nostivat esiin vihreät autottomat reitit korttelien sisällä, alueen useat laadukkaat leikkipaikat, joen tuomat resurssit, lihasvoimin liikkumiseen kannustamisen, viherkehän sekä urheilumahdollisuudet.

”Tässä on mielestäni tosi hienot mahdollisuudet liikkua ilman melu- ja ilmanlaatuhaittoja noita vihreitä keskustan läpi kulkevia reittejä pitkin.” (T2)

”Varsinkin toi jokiranta on semmoinen, mitä tässäkin on yleiskaavan jokivarren kehittämisvyöhykettä nostettu ja se on kyllä semmoinen mitä pitäisi edistää ja siihen panostaa, koska se tarjoaa sitten monenlaista ympäristöä ja vähän muutakin kaikkea sitten siihen veteen liittyvää, mitä siellä voi lapset sitten touhuta.” (T5)

”Viherkehä, siis se, että siihen tosiaan liittyy myös ne urheilupuisto ja Winterinmäen metsä eli vaikka ne on tuossa kaava-alueen ulkopuolella niin se, että ne reitit olisi entistäkin parempia ja houkuttelevampia. Ihan tuossa ytimessä niin isompia urheilumahdollisuuksia tietenkään ei ole, mutta että ne on tuossa lähietäisyydellä.” (T1)

”No ehkä semmoinen yleinen juttu, että koska tuossa on kaikki kävelyetäisyydellä ja lyhyen kävelymatkan päässä, niin se tukee sitä, että lähtee kävellen palveluihin tai kouluun ja päiväkotiin.” (T2)

Houkuttelevuus ja opastavuus

Taulukko 19. Tikkurilan keskustan kaavarungon tulokset houkuttelevuuden ja opastavuuden teeman arviointikriteereistä.

		Kyllä	Osittain	Ei	E.v.a.
Houkuttelevuus ja opastavuus	1. Ympäristö houkuttelee oleskelemaan ja kannustaa sosiaaliseen kanssakäymiseen	●			
	2. Ympäristössä on selkeää liikkua ja se auttaa orientoitumisessa	●			
	3. Ympäristö kannustaa leikkimään ja oppimaan		●		

Houkuttelevuuden ja opastavuuden kriteerien arvioitiin toteutuvan suunnitelmassa dokumenttianalyysin perusteella täysin tai osittain. Tikkurilaan on osoitettu suunnitelmassa useita eri kokoisia aukioita ja puistoja, joissa asukkaat voivat oleskella ja viettää aikaa. Alueelle muodostuu myös paljon risteysalueita, joista viisi on nostettu suunnitelmassa kehitettäväksi merkittäviksi risteysalueiksi. Risteysalueet aiheuttavat liikkumiseen luonnollisia hidastuksia ja pysähdyksiä, jotka voivat antaa mahdollisuuksia kohtaamiin. Suunnitelman selostuksessa myös mainitaan, että keskustan julkisiin kaupunkitiloihin luodaan laadukkaat puitteet oleskeluun ja että katutilaa ei varata kantakaupungissa ensisijaisesti pysäköintiin vaan esimerkiksi oleskeluun. Oleskelualueiden merkitystä on korostettu suunnitelmassa. Näiden seikkojen perusteella ympäristön houkuttelevuuden ja sosiaalisten kohtaamisen edistämisen kriteerin arvioitiin toteutuvan täysin.

Tikkurilan kaupunkirakenne on melko suoraviivainen, mikä tekee myös alueen reiteistä melko suoraviivaisia. Suunnitelmassa on myös esitetty idea eri reittien väriteemoista, jotka helpottaisivat ympäristön käyttäjää tunnistamaan, missä kohtaa hän on liikkumassa. Suunnitelmassa tavoitellaan myös vaihtelevuutta kortteleihin sekä korostetaan ympäristön ajallisen kerrostuneisuuden merkitystä. Nämä luovat ympäristöstä vaihtelevaa ja tunnistettavampaa. Korkealla rakentamisella alueelle pyritään myös luomaan maamerkkejä edistämään suunnistettavuutta. Nämä kaikki asiat huomioiden ympäristön selkeyden kriteerin arvioitiin toteutuvan täysin.

Laaja uusi oppimisympäristö on sijoitettu suunnitelmassa Jokiniemeen, mutta oppimisympäristöjen laajentumista muualle julkiseen tilaan ei ole erityisesti mietitty suunnitelmassa. Paikkoja leikille löytyy alueelta jo val-

miiksi, mutta suunnitelmassa on myös hyvin pohdittu ympäristöön uusia mahdollisia paikkoja leikille muun muassa taskupuistoilla. Ympäristö myös tarjoaa lapsille monipuolisesti erilaisia ympäristöjä oppia ja leikkiä. Viimeisen kriteerin arvioitiin näin ollen toteutuvan vain osittain.

Haastattelussa houkuttelevuuden ja opastavuuden teemasta nousivat suunnitelman lapsiystävällisinä piirteinä esiin suunniteltu kävelykeskusta, rakennusten ajallinen kerrostuneisuus, ympäristön monipuolisuus ja kattava viheralueittiverkosto. Esiin nousivat myös erilaiset oleskelutilat sekä kävelyraittien väriteemoitus muun muassa materiaalien ja kasvuston kautta. Puutteita nähtiin opastuksessa. Erilaiset aukiot, puistot, leikkipaikat, pihat ja viheralueet luovat alueelle erilaisia oleskelupaikkoja. Rakennetun ympäristön ajallinen kerrostuneisuus tuo ympäristöön mielenkiintoisuutta sekä tunnistettavuutta.

”Tää liittyy varmaan tähän samaan, että on tämä viheralueittiverkosto, joka kytkee näitä leikkipaikkoja ja kouluja ja päiväkoteja niin toisiinsa, niin se tavallaan kannustaa sitten leikkimään ja oppimaan ja oleskelemaan.” (T4)

”Tämmöisellä alueella yksi on kanssa se, että se ympäristö on monipuolista, että siellä on montaa erilaista liikkumisen ympäristöä, niin sitten se todennäköisyys, että lapsi oppii liikkumaan erilaisessa ympäristössä, on vähän korkeampi kuin, että ollaan jossain sivummalla, missä on sitten vähän yksipuolisempi rakenne ja ehkä vähemmän reittivaihtoehtojakin kun tuolla.” (T5)

”Me ollaan saatu palautetta siitä, kuinka vaikea on löytää esimerkiksi junaraiteet, jos sattuu tänne kaupunkirakenteen länsipuolelle ja ei tiedä välttämättä, että Dixi on matkakeskuksen rakennus. Eli selvästikin tarvittaisiin opasteita lisää tähän keskustaan. Sen opastaminen voisi liittyä myös noihin viherreitteihin.” (T2)

”Mä heitin tähän raporttiin aikanaan semmoisen idean, että nämä etelä-pohjoissuomalaiset raitit, että niillä olisi joku oma väriteema että tulisi sitten kalusteissa tai pinnoitteessa tai istutuksissa, niin se voisi helpottaa orientoitumista tuolla kun mennään itä-länsisuunnassa, että se ulottui tuonne ihan Viertolan puolelle saakka se ajatus.” (T4)

5 Keskustelu ja johtopäätökset

Tämän tutkimuksen tarkoituksena oli selvittää kuinka lapsiystävällistä Vantaan liikkumisen ja liikenteen suunnittelu on sekä löytää keinoja lapsiystävällisyyden edistämiseen. Työssä tarkasteltiin kaupunginosatasoisia suunnitelmia liikenteen ja liikkumisen osalta dokumenttianalyysillä sekä suunnittelijoiden fokusryhmähaastatteluilla. Työssä pyrittiin löytämään erilaisia teemoja ja kriteereitä, joiden avulla suunnitelmien lapsiystävällisyyttä voitaisiin arvioida, sekä kuulla suunnittelijoiden näkemyksiä lapsiystävällisyydestä suunnittelussa ja ajatuksia tutkittujen suunnitelmien lapsiystävällisyydestä.

Tässä luvussa tarkastellaan tutkimuksen tuloksia luvussa 1.3 asetettujen tutkimuskysymysten kautta sekä pohditaan tutkimuksen laatua ja rajoitteita. Luvussa esitellään myös suosituksia lapsiystävällisyyden edistämiseksi Vantaan liikennesuunnittelussa ja ehdotuksia jatkotutkimukselle.

5.1 Miten lapset otetaan huomioon Vantaan liikenteen ja liikkumisen suunnittelussa kaupunginosatasolla?

Kuinka hyvin lapset huomioidaan suunnitelmissa kriteerien perusteella?

Työssä laadittujen kriteerien arvioinnin tulosten perusteella lapset huomioitiin suunnitelmissa melko hyvin. Lapsiystävällisin suunnitelma kriteerien perusteella oli Tikkurilan kaavarunko ja vähiten lapsiystävällinen suunnitelma oli Kivistön keskustan kaavarunko. Erot olivat kuitenkin hyvin pieniä.

Kuten luvussa 4.1 todettiin, työssä määritellyistä lapsiystävällisyyden teemoista lapsilähtöisyyden kriteereissä havaittiin suunnitelmista eniten puutteita. Myös Honkavaara (2022) havaitsi diplomityössään lasten osallistamisen ja lapsilähtöisen näkökulman puutteen Vantaalla. Lapsilähtöinen näkökulma ja lasten merkityksellinen osallistaminen ovat myös laajemmin tunnistettuja haasteita suunnittelussa (Porter & Abane, 2008). Havaitut puutteet lapsilähtöisyydessä ovat huolestuttavia, sillä mikäli suunnittelun lähtökohdat eivät ole lapsiystävällisiä, ei sen perusteella toteutettava ympäristökään mitä todennäköisemmin ole. Lasten tarpeiden ja toiveiden huomiointi on olennaista lapsille turvallisen ja toimivan ympäristön luonnissa (Khayesi, 2020; Davis & Jones, 1996).

Kuinka hyvin lapset huomioidaan suunnittelussa suunnittelijoiden näkemysten mukaan?

Haastateltavat edustivat sekä tutkittujen suunnitelmien laadinnassa mukana olleita suunnittelijoita että laadintaprosessin ulkopuolisia, mutta suunnitelmia työssään hyödyntäviä suunnittelijoita. Haastatteluiden kautta saatiin siis useita erilaisia näkemyksiä suunnitelmiin. Vastausten perusteella suunnitteluprosessin ulkopuolisilla oli herkemmin kriittisempi näkemys suunnitelmasta kuin suunnitteluprosessiin osallistuneilla suunnittelijoilla. Tästä voidaan myös pohtia, kuinka hyvin suunnittelijat pystyvät arvioimaan omaa työtään. Kaavarunkoprosessit ovat pitkiä ja suunnittelijat ovat käyttäneet suunnitelmien laadintaan paljon työaika, jolloin valmiin työn haluaa varmasti nähdä kaiken työn arvoisena ja mahdollisimman onnistuneena. Osittain omaa työtä voi siis olla vaikea kritisoida, mutta toisaalta suunnittelijat myös tuntevat suunnitelman parhaiten ja hyödyntävät sitä työssään, jolloin heidän voisi uskoa tietävän myös suunnitelman puutteet parhaiten.

Suunnittelijat näkivät suunnitelmissa paljon lapsiystävällisiä piirteitä sekä toivat esiin suunnitteluprosesseissa kuultuja lasten mielipiteitä. Suunnittelijoiden näkemykset lasten huomioinnista kuitenkin vaihtelivat. Vaikka suunnitelmista oli havaittavissa monia lapsiystävällisiä piirteitä, osa näki, että ne ovat vain osa hyvää suunnittelua eikä suunnittelussa lapsia olisi mietitty tarpeeksi. Kuitenkin taas osa näki, että lapset ovat olennainen osa kaikkea suunnittelua ja aina mielessä, vaikka heitä ei olisi erityisesti mainittu. Vaikka lapset olisivat olennainen osa suunnittelua ilman mainintoja suunnitelmassa, voidaan pohtia, onko se riittävää. Yksikään suunnittelija ei ilmaissut lasten huomioinnin olevan riittävällä tasolla, joten siinä voidaan selvästi todeta olevan vielä puutteita.

Kuten esimerkiksi Stanley ym. (2019) ja Aarnikko ym. (2002) ovat tuoneet esille, lapsiystävällinen ympäristö tyydyttäisi myös aikuisten tarpeet. Suunnittelijoiden ajatusten taustalla vaikuttaisi olevan samankaltainen näkemys, mutta heidän lähtökohtansa vaikuttaisi kuitenkin enemmän olevan se, että ihmisystävällinen ympäristö on hyvä myös lapsille eikä toisinpäin. Tällainen lähtökohta ei välttämättä tuo tarpeeksi esille lasten tarpeita ja lasten huomiointi voi helposti jäädä liian toissijaiseksi, jolloin ympäristöstä saatava tulla vain aikuisten tarpeita hyvin palveleva.

Lapsia tulisi korostaa suunnitelmissa, jotta ne toteutuessaan synnyttäisivät mahdollisimman lapsiystävällistä ympäristöä. Kuten työn taustoituksessa todettiin, lapset ovat merkittäviä lähiympäristöjensä käyttäjiä ja heillä on valtavasti tietoa liikkumisympäristöstään (Davis ja Jones 1996). Mikäli tätä tietämystä ei hyödynnetä ja lasten tarpeita korosteta suunnittelussa, ei voida myöskään luoda mahdollisimman lapsiystävällistä liikkumisympäristöä.

Eroavatko suunnittelijoiden näkemykset lasten huomioon otettavien kriteereistä?

Haastatteluissa pyrittiin herättelemään suunnittelijoiden ajatuksia lapsiystävällisyydestä ilman työssä määriteltyjä kriteerejä. Suunnittelijoille annettiin ensin mahdollisuus tuoda esiin heidän mielestään suunnitelmien tärkeimmät lapsiystävälliset piirteet ja sen jälkeen keskustelua ohjattiin enemmän työssä määriteltyihin teemoihin. Näin pystyttiin tarkastelemaan, nouseeko haastatteluissa esiin kriteerien aihepiirejä tai tuleeko suunnittelijoilta uusia näkemyksiä, jotka eivät tule kriteereissä ilmi.

Haastatteluissa esiin nousseet ensimmäiset ajatukset suunnitelmien lapsiystävällisistä piirteistä lukeutuivat työssä tunnistettuihin teemoihin tasaisesti. Samat aihepiirit toistuivat kaikissa haastatteluissa, joten suunnittelijoilla voidaan todeta olevan melko yhtenäinen näkemys lapsille tärkeimmistä suunnittelun elementeistä. Kaikki kriteerien aihepiirit myös nousivat esiin haastatteluissa ja haastateltavat toivat vain muutamia uusia aihepiirejä keskusteluun. Näillä perusteilla kriteerien teemojen ja aihepiirien voitiin todeta pääosin vastaavan suunnittelijoiden näkemyksiä lapsiystävällisyydestä suunnittelussa.

Haastatteluilla pyrittiin arvioimaan kuinka hyvin kriteerien arvioinnit vastaavat suunnittelijoiden näkemyksiä suunnitelmasta. Pääosin suunnittelijoiden näkemys vastasi suunnitelmadokumentin perusteella tehtyjä arvioita, mutta joitain eroavaisuuksia voitiin löytää osallisuutta käsittelevistä kriteereistä. Esimerkiksi Kivistön kaavarungon suunnitelmadokumentista ei käynyt ilmi, että lapsia olisi erityisesti osallistettu suunnitteluprosessissa, mutta haastattelussa suunnittelijat kertoivat laajasta yhteistyöstä alueen koulujen ja lasten kanssa.

Koska kriteerien arvioinnit kuitenkin pääosin vastasivat suunnittelijoiden näkemyksiä suunnitelmista, voidaan todeta, että suunnitteluprosessin ulkopuolinenkin voi hyvin arvioida suunnitelmien lapsiystävällisyyttä. Suunnitteluprosessissa mukana ollut suunnittelija voi kuitenkin arvioida joitain osioita paremmin ja todennäköisesti arviointi on myös nopeampaa suunnittelijan itse tekemänä, kun suunnitelmadokumenttiin ei tarvitse erikseen tutustua.

Osallisuuden osalta voidaan myös pohtia, tulisiko suunnitelmadokumenttiin kirjata laajemmin tietoa osallistamisprosessista, sen tuloksista ja niiden hyödyntämisestä, jolloin myös suunnitelman ulkopuolinen henkilö voisi arvioida osallisuusprosessin lapsiystävällisyyttä helpommin. Tämä voisi myös lisätä osallisuusprosessin ja sen tulosten läpinäkyvyyttä.

Millaisilla kriteereillä lasten huomiointia voidaan arvioida suunnitelmista?

Työssä löydettiin viisi pääteemaa, joiden toteutumisen arvioimiseksi laadittiin tarkempia kriteereitä. Teemoilla pyrittiin kattamaan mahdollisimman hyvin lasten liikkumiseen vaikuttavat suunnittelun ja ympäristön elementit. Useiden elementtien huomattiin vaikuttavan useamman kuin yhden teeman toteutumiseen. Tällainen oli muun muassa kävelyn ja pyöräilyn edistäminen, jonka voitiin havaita edistävän ainakin saavutettavuutta, turvallisuutta ja terveellisyttä suunnitelmissa.

Näin ollen voidaan todeta, että työn teemajako ei välttämättä ollut täysin onnistunut. Kriteereiden luonnissa pyrittiin välttämään toistoa eri teemojen alla, joten tällaisten useampaan teemaan vaikuttavien elementtien tarkastelu saattoi painottua johonkin tiettyyn teemaan, vaikka sen vaikutus olisi ollut olennainen myös muiden teemojen alla. Tällaisen suunnitelmien arvioinnin yksinkertaistavan luonteen havaitsi myös Norton (2009). Erilaisesta jaottelusta voitaisiin ottaa mallia esimerkiksi Gehliltä (2010), joka on määritellyt erilaisia periaatteita kävely-ystävälliselle ympäristölle. Niissä tärkeimpänä ajatuksena on, että ympäristö tarjoaa suojaa, on viihtyisä ja tuottaa iloa sen käyttäjille. Periaatteiden toteutumisen tarkastelukriteerit on myös jaoteltu näihin kolmeen tarkoitukseen (Gehl, 2010). Esimerkiksi tällaista jaottelua olisi siis voitu käyttää myös tässä työssä teemojen sijaan.

Työssä laadittujen kriteerien elementit tunnistettiin työssä tutkimalla aiheen kirjallisuutta ja jokaiselle elementille pyrittiin löytämään perusteluja useammasta tutkimuksesta. Suunnittelijat nostivat myös haastatteluissa elementtien aiheet esiin lapsiystävällisinä. Vaikka teemajako ei välttämättä ollut työssä onnistunut, voidaan löydettyjä elementtejä ja aihepiirejä pitää silti perustellusti lapsiystävällisinä.

Työssä kriteereille luotiin arviointiasteikko, joka jättää tilaa arvioijan omalle näkemykselle. Arvioinnin määrittelystä ei haluttu tehdä tarkkaa tai liian rajaavaa, jotta arviointia olisi mahdollista soveltaa mahdollisimman monelle eri suunnitelmalle. Kriteerien arviointiasteikkojen määrittelyllä pyrittiin kuitenkin ohjaamaan arviointia riittävästi, jotta tulosten vääristyminen olisi mahdollisimman vähäistä. Tällainen arviointi antaa monipuolisia mahdollisuuksia, mutta samalla luo tilaa tulosten vääristymiselle.

Kriteerien arvioinnin tuli olla riittävän konkreettisella tasolla, jotta niiden toteutumista pystyttiin arvioimaan pelkän suunnitelmakartan ja suunnitelman selostuksen perusteella. Osa kriteereistä myös pyrki tarkastelemaan suunnitteluprosessia, mutta niiden arvioinnin toteutuminen riippui täysin suunnitelman selostuksen kattavuudesta. Muutamat kriteerit olivat myös

joillekin tutkituille suunnitelmille liian konkreettisella tasolla, jolloin niiden arviointia ei pystytty kaavarunkotasoiselta suunnitelmalta tekemään.

Tulosten kautta voidaan pohtia kriteerien toimivuutta. Suunnitelmien arvioinnissa ei havaittu yhtäkään täysin toteutumatta jäänyttä kriteeriä, mutta suunnitelmien perusteella ei oikeastaan pystytä arvioimaan synnyttävätkö suunnitelmat toteutuessaan lapsiystävällistä ympäristöä. Vaikka esimerkiksi Kivistön keskustan kaavarungosta löytyi paljonkin lapsiystävällisiä piirteitä, tällä hetkellä rakentuneessa Kivistössä kävijälle ei välttämättä tulisi ensimmäisenä ympäristöstä mieleen lapsiystävällisyys. Rakennukset ovat korkeita ja ainakaan keskustan mittakaavaa ei voi luonnehtia inhimilliseksi. Katujen vihreys näkyy lähinnä muutamina ruukkuihin istutettuina puina.

Kaavarunkotasolta ympäristön toteutumiseen on monta erilaista vaihetta, jossa suunnitelmat ehtivät muuttua ja tarkentua, jolloin toteutunut ympäristö ei enää välttämättä vastaa kaavarungossa asetettuja lapsiystävällisyyden tavoitteita. Voidaan siis myös pohtia, onko kriteereillä suunnitelmien tarkastelu ylipäättään kannattavaa. Pelkkä suunnitelmien tarkastelu ei riitä varmistamaan lapset huomioivan ympäristön toteutumista, vaan lapsiystävällisyyden saavuttamiseksi tulisi myös tarkastella toteutunutta ympäristöä ja sitä, miten hyvin se vastaa suunniteltua.

Voidaan myös pohtia, jättääkö kriteeristö arvioinnin kuitenkin liian avoimeksi. Tulisiko kriteerien olla konkreettisemmin määritelty, jolloin myös arviointi olisi yksiselitteisempää? Mallia voisi hakea esimerkiksi Ewingin ja Handyn (2009) laatimasta ympäristön käveltävyyteen vaikuttavien subjektiivisten ominaisuuksien mittaamisen mallista. Mallissa lasketaan kadulta esimerkiksi rakennusten muotojen vaihtelevuutta, seinän korkeuden suhdetta ja katuelementtien määrää (Ewing & Handy, 2009). Konkreettisemmilla määrittelyillä pystyttäisiin ehkä paremmin havaitsemaan yksittäisiä puutteita, mutta toisaalta tällaisten kriteerien soveltaminen edellyttää myös suunnitelmalta tiettyä konkretian tasoa.

Näin ollen voidaan myös pohtia, onko kaavarunkotaso oikea suunnitelmien taso tällaiseen kriteereiden avulla arviointiin. Kaavarungot eivät noudata mitään tiettyä rakennetta tai yksityiskohtaisuuden tasoa, mikä tekee tarkemman arvioinnin toteuttamisesta vaikeaa. Tällainen arviointi toimisi siis paremmin yksityiskohtaisemmalla ja tarkemmin ohjatulla tasolla, kuten asemakaavatasolla tai katusuunnitelmatasolla. Kaavarunkojen lapsiystävällisyyden arviointiin kriteerit eivät siis välttämättä ole toimivin ratkaisu. Tämä ei kuitenkaan tarkoita, etteikö kaavarunkotasoa kannattaisi arvioida lapsiystävällisyyden osalta lainkaan.

Kriteereistä voidaan myös pohtia, edustavatko ne erityisesti lapsiystävällistä suunnittelua vai edustavatko ne enemmän ylipäättään hyvää suunnittelua. Monet kriteereissä tarkastellut elementit luovat hyvää ympäristöä myös muille kuin lapsille, joten niiden löytyminen suunnitelmasta ei välttämättä vielä kerro lasten huomioinnista mitään. Toisaalta kuten jo aiemmin viitattu, nämä eivät ole toisiaan poissulkevia seikkoja, sillä lapsiystävällinen ympäristö on hyvä kaikille (Aarnikko ym. 2002). Tarkasteltujen elementtien tulisikin synnyttää hyvää ympäristöä myös muille. Tarkastelussa tulisi siis ehkä päästä syvemmälle siihen, löytyykö suunnitelmista erityisesti lasten tarpeita palvelevia elementtejä.

5.2 Miten lasten huomiointia voidaan parantaa Vantaan liikenteen ja liikkumisen suunnittelussa?

Millaisia ovat suunnittelijoiden näkemykset lapsista ja heidän tulevaisuudestaan liikenteen ja liikkumisen suunnittelussa?

Suunnittelijat kokivat lasten huomioinnin suunnittelussa tärkeänä aiheena. Suunnittelun lapsiystävällisyyttä haluttiin edistää. Osallistamisen lisäämiselle oltiin avoimia ja erilaisia lapsiystävällisempiä keinoja haluttiin lisätä. Honkavaara (2022) käsitteli diplomityössään jo laajasti lasten ja nuorten osallisuutta Vantaalla. Tässä työssä havaitut tulokset osallisuudesta tukevat hänen tuloksiaan. Ylipäättään lasten ääntä haluttiin enemmän kuuluviin erilaisin keinoin, mutta haluttiin myös, että osallistamisella on oikeasti tarkoitus ja mielipiteet ovat helposti hyödynnettäviä.

Kuten Broberg ym. (2013) totesivat tutkimuksessaan, lapsiystävällisen näkökulman tuominen suunnitteluun on oltava suunnittelijoille mahdollisimman helposti hyödynnettävissä. On hyvä, että suunnittelijat näkevät lapset tärkeänä kohderyhmänä ja haluavat edistää heidän osallistamistaan, mutta tämä vaatii myös paljon työtä ja resursseja, joita ei välttämättä aina ole saatavilla. Vakiintuneiden käytäntöjen löytäminen (Kiilakoski & Gretschel, 2012) ja resurssien lisääminen auttaisivat suunnittelijoita hyödyntämään lapsien tietämystä osana suunnittelua. Myös haastatteluissa tuotiin esiin tarve lapsiasiantuntijan avulle suunnitteluprosesseissa. Erillinen asiantuntija toisi myös kaivattua säännöllisyyttä lasten huomiointiin ja olisi arvokas resurssi suunnittelijoille.

Lasten osallistamisen paikan nähtiin olevan enemmän alemman tason suunnittelussa ja lähempänä toteutusta. Kaavarunkotasoa koettiin liian abstraktiksi suunnitelmatasoksi lasten laajemmalle osallistamiselle myös tulevaisuudessa. Voidaan kuitenkin pohtia, olisiko lasten mielipiteiden hyvä kuulua jo enemmän ylemmällä tasolla, jotta heidän mielipiteillään olisi todellista vaikutusta myös alemmilla tasoilla. Jos huomiointi ei lähde jo

ylemmältä suunnittelutasolta, tuleeko sitä aina toteutettua alemmankaan tason suunnittelussa? Kuten aiemminkin jo mainittu, kaavarunkotasolta on pitkä matka toteutuneeseen ympäristöön, mutta helposti yksittäisissä kaavahankkeissa ja kadunsuunnitelmissa lasten huomiointi voi unohtua, mikäli sitä ei ole erikseen ohjattu jo ylemmällä tasolla. Kaavarunkotasolla myös tarkastellaan aluetta kokonaisuutena ja luodaan alueen perusrakenne, joka määrittelee olennaisesti lasten liikkumista. Jos lapset olisivat hyvin huomioitu jo kaavarunkotasolla, lapsiystävällisyys myös todennäköisemmin ja säännöllisemmin toteutuisi alemmilla suunnittelutasoilla.

Millaisilla keinoilla lasten huomiointia voidaan parantaa?

Vaikka tutkimuksessa havaittiin, että kriteeritarkastelu ei välttämättä ole toimivin vaihtoehto kaavarunkosuunnitelmien lapsiystävällisyyden arviointiin, voidaan tulosten perusteella kuitenkin havaita erilaisia keinoja suunnittelun lapsiystävällisyyden edistämiseksi. Kriteerien aihepiirit perustuvat työssä tutkittuun aiheen kirjallisuuteen ja niitä voidaan käyttää apuna suunnittelussa lapsiystävällisien elementtien tunnistamiseen ja mahdollisten puutteiden havaitsemiseen.

Yhtenä haasteena suunnittelussa nousi esiin lapsilähtöisen näkökulman sisällyttäminen ja lasten osallistamisen merkityksellisyyden lisääminen suunnittelussa. Honkavaaran (2022) laatimia suosituksia voidaan hyödyntää tämän haasteen ratkaisuun. Hän korosti muun muassa lapsilähtöisen näkökulman ja merkityksellisen osallistamisen tärkeyttä sekä lasten kohtelua tasa-arvoisina ja tärkeinä tiedon lähteinä (Honkavaara, 2022).

Olennaiseksi osaksi lapsiystävällistä liikkumisympäristöä nousi lasten tarpeiden huomiointi osana kaikkea kaupunkisuunnittelua, eli tiloja ei suunniteltaisi vain lapsille tai aikuisille, vaan pyritäisiin luomaan ympäristöä, joka täyttäisi kaikkien käyttäjien tarpeet mahdollisimman hyvin. Tämän ajatuksen toi esiin Freeman (1995) ja tätä tukee myös jo aiemmin viitattu ajatus lapsiystävällisen ympäristön toimivuudesta kaikille käyttäjille (Aarnikko ym. 2002).

Lapsiystävällisen liikkumisympäristön kulmakiviksi nousivat myös lasten mahdollisuudet itsenäiseen ja aktiiviseen liikkumiseen sekä palveluverkoston ja reittiverkostojen merkitys liikkumiseen. Kuten esimerkiksi Kyttä ym. (2015) ja Mackett (2002) ovat tunnistaneet, itsenäinen liikkuminen on olennainen osa lasten kehitystä ja oppimista. Aktiivisen liikkumisen merkityksen lasten fyysiselle ja henkiselle terveydelle ovat tunnistaneet esimerkiksi Stark ym. (2018). Liikkumisen itsenäisyys ja aktiivisuus ovat vahvasti yhteydessä toisiinsa ja niiden molempien edistäminen on erittäin tärkeää lasten liikkumisympäristöissä (Stanley ym. 2019). Niiden edistämiseen kyt-

keytyy myös olennaisesti lapsille tärkeiden paikkojen saavutettavuus, jota kaavarunko pitkälti määrittelee.

Kuten työn taustoituksessa on laajalti tunnistettu, lapset ovat tärkeitä tiedon lähteitä omista tarpeistaan ja omasta lähiympäristöstään (Kytä, 2003). Suunnitelmien arvioinnissa ei tullut oikeastaan lainkaan esille, että suunnittelussa olisi hyödynnetty kerättyä tietoa lasten liikkumisesta tai että tällaista tietoa olisi saatavilla. Lasten liikkumistarpeiden huomiointi suunnittelussa on tärkeää aktiivisen ja itsenäisen liikkumisen edistämiseksi (Heinämäki & Kauppinen, 2010) eikä tarpeita voida huomioida täysin ilman tietoa lasten liikkumisesta. Näin ollen olisi tärkeää kerätä säännöllisesti tietoa lasten liikkumisesta suunnittelun tueksi.

Lasten huomioinnin säännöllisyyden puute havaittiin myös haasteeksi suunnittelussa. Kaavarungoissa ja monissa muissa suunnitelmissa tehdään osana suunnittelua vaikutusten arviointi. Osaksi vaikutusten arviointia voitaisiin ottaa myös luvussa 2.4.1 esitelty lapsivaikutusten arviointi (kts. Iivonen & Pollari, 2022). Tämä voisi olla helpoin tapa sisällyttää lasten huomiointi suunnitteluun. Vaikutusten arvioinnin tulisi olla rutiinia sekä laajemmissa kaavarunkohankkeissa että pienemmissä asemakaavahankkeissa. Näin varmistettaisiin lasten oikeuksien toteutuminen ja lapsiystävällisen ympäristön syntyminen kaikissa hankkeissa. Kuten jo aiemmin todettiin, lasten huomioinnin täytyy lähteä jo ylemmiltä suunnittelun tasoilta, jotta se toteutuisi mahdollisimman laajalti myös alemmilla suunnittelun tasoilla.

Lisäksi yksi työssä havaittu puute oli toteutuneen ympäristön arviointi. Suunnitelman toteutumisen arviointi olisi olennainen osa lapsiystävällisen ympäristön arviointia. Kaavarunkosuunnitelmien pitkän aikatahtäimen ja suunnitelmien tarkentumisen vuoksi yksityiskohtainen toteutuneen ympäristön arviointi olisi kannattavampaa ehkä alemmilla suunnittelun tasoilla, jotka ovat myös juridisesti sitovia. Kaavarunkotasollakin voitaisiin kuitenkin kehittää esimerkiksi erilaisia mittareita, joilla alueen tavoitteiden saavuttamista voitaisiin tarkastella säännöllisin väliajoin.

Työn taustana toimi Vantaan kaupungin hakeutuminen mukaan Unicefin Lapsiystävällinen kunta -malliin. Osana mallia edistävää työtä Vantaan työntekijöille tullaan antamaan koulutusta lapsen oikeuksista. Suunnittelijoiden tietämys lapsen oikeuksista oli tulosten perusteella hieman puutteellista, joten koulutukset aiheesta tulevat varmasti lisäämään suunnittelijoiden tietoja ja taitoja. Työssä havaittiin Vantaalla olevan myös hyvin monia lapsiystävällisen ympäristöön vaikuttavia ohjelmia ja strategioita, jotka eivät välttämättä aina olleet muun muassa saavutettavuustavoitteiden osalta yhteneviä. On tärkeää huolehtia, että koulutuksista opittu tieto sekä strate-

gioiden ja ohjelmien linjaukset ovat yhteneväisiä sekä suunnittelijoille helposti hyödynnettävissä käytäntöön.

Näin ollen työn tulosten perusteella voidaan esittää seuraavia suosituksia lasten huomioon otamisen edistämiseen liikenteen ja liikkumisen suunnittelussa Vantaalla:

1. Edistetään lasten osallistamista ja lapsilähtöisen näkökulman tuomista suunnitteluun Honkavaaran (2022) esittämien suositusten mukaisesti.
2. Tuodaan suunnitteluun näkemys siitä, että lasten tila on kaikkien tila. Pyritään suunnittelemaan liikkumisympäristöt viihtyisiksi, mielenkiintoisiksi ja terveellisiksi lapsille, jolloin ne palvelevat myös muiden käyttäjien tarpeita paremmin.
3. Edistetään lasten itsenäisen ja aktiivisen liikkumisen mahdollisuuksia huolehtimalla kävelyn ja pyöräilyn edellytyksistä sekä varmistamalla lapsille tärkeiden palveluiden saavutettavuus.
4. Kerätään kattavasti ja säännöllisesti tietoa lasten liikkumisesta suunnittelun tueksi.
5. Tuodaan osaksi suunnittelua lapsivaikutusten arviointi, jolla varmistetaan lasten huomiointi jokaisessa suunnitteluhankkeessa. Vaikutuksia lasten liikkumiseen voidaan tutkia käyttäen apuna työssä esitettyjä lapsiystävällisyyden teemoja ja kriteereitä.
6. Tuodaan osaksi suunnittelua suunnitelmien toteutumisen seuranta ja arviointi, jolla varmistetaan, että suunnitelma luo mahdollisimman lapsiystävällistä ympäristöä myös toteutuessaan ja edistää asetettuja tavoitteita halutulla tavalla.
7. Huolehditaan, että suunnittelijat suorittavat Lapsiystävällinen kunta-mallin koulutukset lapsen oikeuksista ja käydään yhdessä läpi, kuinka opittuja asioita voidaan tuoda konkreettisesti osaksi omaa työtä.
8. Huolehditaan, että kaupungin useista erilaisista lapsiystävällisen ympäristön suunnitteluun vaikuttavista strategioista on yhdessä poimittu olennaisimmat osat osaksi omaa työtä ja että strategiat ovat keskenään yhteneväisiä linjausten ja ohjeiden osalta.

5.3 Tutkimuksen rajoitteet ja luotettavuus

Tutkimus toteutettiin käyttäen dokumenttianalyysiä ja fokusryhmähaastatteluita. Käytetyt metodit sopivat tutkimuksen luonteeseen ja tuottivat haluttunlaisia tuloksia.

Työssä tutkittiin dokumenttianalyysillä vain muutamaa suunnitelmaa. Suunnitelmat sijoituivat kuitenkin eri puolille Vantaata maantieteellisesti, ja niitä olivat laatineet suurelta osin eri suunnittelijat. Suunnitelmat olivat kaikki keskusta-alueilta, joten tutkimus rajoittui vain keskustatyypiseen kaupunkirakenteeseen. Vantaalta löytyy paljon erityyppisiä alueita, joiden kirjo ei tutkimuksessa tullut ilmi, johtuen näiden alueiden kaupunginosatoisten suunnitelmien puutteesta. Keskustoja harvempaan asutuilla alueilla muun muassa palveluverkko ja yhteydet ovat hyvin erilaiset. Työssä esitetty kriteeristö ei välttämättä sellaisenaan sopisi harvempaan asutettujen alueiden arviointiin, vaan esimerkiksi joukkoliikennettä ja sillä saavutettavia palveluita tulisi painottaa enemmän.

Dokumenttianalyysillä suunnitelmien arviointi on pitkälti riippuvainen arvioinnin tekijästä ja materiaalien saatavuudesta. Kaikkia suunnitteluprosessin eri vaiheita tai perusteluita erilaisille suunnitteluratkaisuille ei välttämättä myöskään ole kirjattu erityisen tarkasti suunnitelman selostukseen, jolloin jotkut asiat saattavat jäädä epämääräisiksi. Arvioinnin tekijä on myös täysin vastuussa, kuinka tarkasti materiaalia käy läpi ja millä keinoin. Pitkälti tekijästä riippuva arviointi on todennäköisemmin altis vääristyneille tuloksille. Työn tulokset dokumenttianalyysistä ja haastatteluista olivat kuitenkin pääosin yhteneväisiä, joten tulosten voidaan arvioida olevan pääosin luotettavia.

Työssä tarkastellut suunnitelmadokumentit erosivat jonkin verran toisistaan rakenteellisesti eikä kaikissa esimerkiksi osallistamisprosessia tai sen vaikutuksia suunnitelmaan ollut kirjattu kovin yksityiskohtaisesti. Tämän haasteen arvioinnin pätevyydelle tunnisti myös Norton (2009). Dokumentteja voidaan kuitenkin pitää luotettavina arvioinnin kohteina, sillä niiden laadintaprosessi on ollut julkinen, ja ne on laatinut Vantaan kaupunki, jota voidaan pitää luotettavana julkisena tahona.

Fokusryhmäkeskusteluina toteutetut haastattelut loivat haastatteluihin suunnitteluprosessia muistuttavan tilanteen, jossa eri aiheiden asiantuntijat pystyivät yhtä aikaa keskustelemaan keskenään. Tämä antoi mahdollisuuden herättää keskustelua eri aiheista monipuolisemmin kuin mitä yksilöhaastatteluissa olisi ollut mahdollista. Ryhmäkeskustelussa on kuitenkin helppo myönteillä toisia tai keskustelu saattaa helposti ajautua tiettyyn suuntaan. Työn haastatteluissa pysyttiin kuitenkin pääosin hyvin aiheessa, mut-

ta myötäilyyn vaikutusta on vaikea arvioida. Ryhmäkeskusteluissa osa osallistujista saattaa myös ottaa suurempaa roolia ja näin kävi myös tämän työn haastatteluissa. Suunnitelmia laatineet suunnittelijat tiesivät suunnitelmista eniten, joten muut antoivat heidän olla enemmän äänessä.

Työn tulosten luotettavuutta pyrittiin arvioimaan ja parantamaan dokumenttianalyysin ja haastatteluiden tulosten vertailulla. Koska suuria eroja tuloksissa ei havaittu, voidaan niitä pitää pääosin luotettavina.

5.4 Ehdotuksia jatkotutkimukselle

Jo aiemmissa luvuissa on tuotu esiin suunnitelmien toteutumisen arvioinnin tärkeyttä. Tämä olisi tärkeä jatkotutkimuksen aihe, jotta löydettäisiin keinoja arvioida lapsiystävällisyyden todellista toteutumista. Vaikka suunnitelma vaikuttaisi lapsiystävälliseltä, se ei vielä takaa, että se todellisuudessa synnyttäisi lapsiystävällistä ympäristöä. Tässä työssä havaittiin esimerkiksi Hakunilan osalta, että suunnitelmat voivat muuttua tai toteutua hyvinkin erilaisina. Toki kaavarunkotasoa ei ole sitova suunnitelma ja sen on tarkoitus ohjata tarkempaa suunnittelua, mutta mikäli toteutunut ympäristö ei lainkaan vastaisi suunniteltua, ei kaavarunkotasolla olisi enää minäänlaista merkitystä.

Suunnitelmien toteutumista olisi siis tarpeen tutkia, jotta voitaisiin paremmin varmistaa lapsiystävällisen ympäristön syntyminen. Tätä varten tulisi löytää erilaisille suunnitelmille soveltuvat tavat tarkastella niiden toteutumista. Yksi mahdollisuus olisi soveltaa esimerkiksi aiemmin mainittuja Gehlin (2010) muodostamia periaatteita tai Ewingin ja Handyn (2009) laatimia mittareita. Toteutumisen seurannan tulisi pyrkiä kokonaisvaltaisesti arvioimaan suunnitelman ja toteutuneen ympäristön eroja sekä suunnitelmassa asetettujen tavoitteiden saavuttamista ja suunnitelman toteutuneita vaikutuksia lapsiin. Esimerkiksi Takkunen (2019) havaitsi diplomityössään, että kävelyn edistämiseen eivät riitä pelkät strategiat ja visiot vaan edistämisen kokonaisuuden olennainen osa on myös seuranta. Tätä voitaisiin soveltaa myös lasten huomioon otamisen edistämiseen. Pelkillä strategioilla ei vielä synny lapsiystävällistä ympäristöä.

Työssä käsiteltiin vain kaupunginosatasoista suunnittelua keskusta-alueilla. Jatkotutkimukselle on siis tästä ainakin kaksi selkeää suuntaa. Ensimmäinen näistä olisi muiden tasojen suunnittelun tutkiminen. Erityisesti alemmilla tasoilla ympäristön lapsiystävällisyyden toteutuminen on merkittävässä roolissa haastattelujen perusteella. Alemmille suunnittelutasoille kuuluvat muun muassa asemakaavoitus ja katusuunnittelu, jotka ohjaavat jo tarkasti toteutuvaa ympäristöä. Näillä suunnitelmilla on myös juridinen sitovuus, jota kaavarungoilla ei ole. Alemmilla suunnittelutasoilla lapsiystä-

vällisyyteen sisältyy paljon enemmän konkreettisia piirteitä, joita on mahdollista myös arvioida tarkemmin. Tällaisia ovat esimerkiksi kävelyille ja pyöräilylle varattava tila tai kadulle sijoitettavat elementit, kuten penkit.

Toinen selkeä jatkotutkimuksen suunta olisi keskusta-alueiden ulkopuolisten alueiden tutkiminen. Lapsia asuu Vantaallakin paljon keskustojen ulkopuolella, joten lasten huomiointi on näillä alueilla yhtä merkittävässä tai jopa merkittävämmässä roolissa. Keskustojen ulkopuolisetkin alueet eroavat hyvin paljon toisistaan, joten tästä avautuisi varmasti useampia erilaisia tutkimussuuntia. Erityisesti haja-asutusalueet voisivat olla Vantaalla mielenkiintoinen tutkimuskohde lasten liikkumisen kannalta.

Lapsiystävällisyyden edistäminen liikenteen ja liikkumisen suunnittelussa Vantaalla sekä ylipäättään tarvitsee vielä paljon tutkimusta ja työtä. Tämä työ on pyrkinyt löytämään ensiaskeleet parempaan lasten huomiointiin sekä tuomaan aiheetta enemmän esille Vantaan suunnittelussa. Jatkotyöllä varmistetaan lapsiystävällisyyden edistämistyön jatkuminen sekä mahdollistetaan tulevaisuudessa liikkumisympäristö, joka tukee liikenteessä näkyvien keltanokkien huomiointia ja jossa kirkkaankeltaiset huomiovarusteet herättävät muissa liikkujissa vähemmän huolta.

Lähteet

- Aarnikko, H., Kyttä, M., & Myllymäki, T. (2002). *Lasten näkökulma tienpidossa: esiselvitys*. 83. <https://www.doria.fi/handle/10024/139105>
- Alparone, F. R., & Pacilli, M. G. (2012). On children's independent mobility: The interplay of demographic, environmental, and psychosocial factors. *Children's Geographies*, 10(1), 109–122. <https://doi.org/10.1080/14733285.2011.638173>
- Arkkitehtuurimuseo. (ei pvm.). *Tapiola*. Noudettu 27. toukokuuta 2023, osoitteesta <https://www.mfa.fi/kokoelmat/tietopaketti/tapiola/>
- Babb, C., & Curtis, C. (2013). Evaluating the Built Environment for Children's Active Travel to School. *Australasian Transport Research Forum*.
- Beery, T. H., Raymond, C. M., Kyttä, M., Olafsson, A. S., Plieninger, T., Sandberg, M., Stenseke, M., Tengö, M., & Jönsson, K. I. (2017). Fostering incidental experiences of nature through green infrastructure planning. *Ambio*, 46(7), 717–730. <https://doi.org/10.1007/S13280-017-0920-Z>
- Berke, P., & Godschalk, D. (2009). Searching for the good plan: A meta-analysis of plan quality studies. *Journal of Planning Literature*, 23(3), 227–240. <https://doi.org/10.1177/0885412208327014>
- Bowen, G. A. (2009). Document analysis as a qualitative research method. *Qualitative Research Journal*, 9(2), 27–40. <https://doi.org/10.3316/QRJ0902027>
- Broberg, A., Kyttä, M., & Fagerholm, N. (2013). Child-friendly urban structures: Bullerby revisited. *Journal of Environmental Psychology*, 35, 110–120. <https://doi.org/10.1016/J.JENVP.2013.06.001>
- Brown, B., Mackett, R., Gong, Y., Kitazawa, K., & Paskins, J. (2008). Gender differences in children's pathways to independent mobility. *Children's Geographies*, 6(4), 385–401. <https://doi.org/10.1080/14733280802338080>
- Carver, A., Timperio, A. F., & Crawford, D. A. (2008). Neighborhood road environments and physical activity among youth: The CLAN study. *Journal of Urban Health*, 85(4), 532–544. <https://doi.org/10.1007/S11524-008-9284-9>
- Christensen, P., Mikkelsen, M. R., Nielsen, T. A. S., & Harder, H. (2011). Children, Mobility, and Space. <http://dx.doi.org/10.1177/1558689811406121>, 5(3), 227–246. <https://doi.org/10.1177/1558689811406121>
- Davis, A., & Jones, L. J. (1996). Children in the urban environment: an issue for the new public health agenda. *Health & Place*, 2(2), 107–113. [https://doi.org/10.1016/1353-8292\(96\)00003-2](https://doi.org/10.1016/1353-8292(96)00003-2)
- Distefano, N., Leonardi, S., & Pulvirenti, G. (2019). Home-school travel: Analysis of factors affecting Italian parents' mode choice. *Civil Engineering and Architecture*, 7(3), 75–87. <https://doi.org/10.13189/CEA.2019.070302>

- Dodd, H. F., Fitzgibbon, L., Watson, B. E., & Nesbit, R. J. (2021). Children's play and independent mobility in 2020: Results from the british children's play survey. *International Journal of Environmental Research and Public Health*, 18(8). <https://doi.org/10.3390/IJERPH18084334>
- Ewing, R., & Handy, S. (2009). Measuring the Unmeasurable: Urban Design Qualities Related to Walkability. <https://doi.org/10.1080/13574800802451155>, 14(1), 65–84. <https://doi.org/10.1080/13574800802451155>
- Freeman, C. (1995). Planning and Play: Creating Greener Environments. *Children's Environments*, 12(3), 381–388. <http://www.jstor.org/stable/41514983>
- Fyhri, A., & Hjorthol, R. (2009). Children's independent mobility to school, friends and leisure activities. *Journal of Transport Geography*, 17(5), 377–384. <https://doi.org/10.1016/J.JTRANGE0.2008.10.010>
- Fyhri, A., Hjorthol, R., Mackett, R. L., Fotel, T. N., & Kyttä, M. (2011). Children's active travel and independent mobility in four countries: Development, social contributing trends and measures. *Transport Policy*, 18(5), 703–710. <https://doi.org/10.1016/J.TRANPOL.2011.01.005>
- García-Palomares, J. C., Gutiérrez, J., & Cardozo, O. D. (2013). Walking accessibility to public transport: An analysis based on microdata and GIS. *Environment and Planning B: Planning and Design*, 40(6), 1087–1102. <https://doi.org/10.1068/B39008>
- Gascon, M., Vrijheid, M., & Nieuwenhuijsen, M. J. (2016). The Built Environment and Child Health: An Overview of Current Evidence. *Current environmental health reports*, 3(3), 250–257. <https://doi.org/10.1007/S40572-016-0094-Z/TABLES/2>
- Gehl, J. (2010). *Cities for People*. Island Press.
- Giles-Corti, B., Wood, G., Pikora, T., Learnihan, V., Bulsara, M., Van Niel, K., Timperio, A., McCormack, G., & Villanueva, K. (2011). School site and the potential to walk to school: The impact of street connectivity and traffic exposure in school neighborhoods. *Health and Place*, 17(2), 545–550. <https://doi.org/10.1016/J.HEALTHPLACE.2010.12.011>
- Guyadeen, D., & Seasons, M. (2016). Plan Evaluation: Challenges and Directions for Future Research. *Planning Practice and Research*, 31(2), 215–228. <https://doi.org/10.1080/02697459.2015.1081335>
- Hallikainen, F. (2021). *Helsingin seudun lasten ja nuorten liikkumistavat arkipäivän matkoilla* [Aalto-yliopisto]. <http://urn.fi/URN:NBN:fi:aalto-202105236868>
- Heinämäki, L., & Kauppinen, T. (2010). *Lapsivaikutusten arviointi kuntapäätöksissä : Työväline kunnille lasten, nuorten ja perheiden hyvinvoinnin edistämiseen sekä palveluiden suunnitteluun, kehittämiseen ja arviointiin*. Terveystien ja hyvinvoinnin laitos (THL). <https://urn.fi/URN:NBN:fi-fe201205085157>

- Hirsjärvi, S., Remes, P., & Sajavaara, P. (1997). *Tutki ja kirjoita* (13. p.). Tammi.
- Honkavaara, J. (2022). *Mitä lasten ja nuorten osallisuus tarkoittaa maankäytön suunnittelussa? Tutkimus lasten ja nuorten osallisuudesta Vantaan maankäytön suunnittelussa*. [Aalto-yliopisto]. <http://urn.fi/URN:NBN:fi:aalto-202205223332>
- Horelli, L. (1982). *Ympäristöpsykologia*. Amer yhtymä Oy Weilin + Göösin kirjapaino.
- Hüttenmoser, M. (1995). Children and Their Living Surroundings: Empirical Investigations into the Significance of Living Surroundings for the Everyday Life and Development of Children. *Children's Environments*, 12(4), 403–413. <https://www.jstor.org/stable/41514991>
- Hyvärinen, M., Nikander, P., & Ruusuvaari, J. (2017). Tutkimushaastattelun käsikirja. Teoksessa *Vastapaino*. Vastapaino.
- Iivonen, E., & Pollari, K. (2022). Lapsivaikutusten arvioinnilla parempia päätöksiä kunnassa. Teoksessa *Valtioneuvoston kanslian julkaisuja* (Vsk. 4). Valtioneuvoston kanslia. <http://urn.fi/URN:ISBN:978-952-383-378-4>
- Jeekel, H. (2017). *Inclusive transport : Fighting involuntary transport disadvantages*. Elsevier.
- Kallio, R., Kärkinen, T., Mutikainen, J., & Supponen, A. (2023). Henkilöliikennetutkimus 2021. Teoksessa *Traficomin tutkimuksia ja selvityksiä* (Vsk. 1, s. 118). Liikenne- ja viestintävirasto Traficom. https://www.traficom.fi/sites/default/files/media/publication/valtakunnallinen%20henkil%C3%B6liikennetutkimus_paaraportti_20230406.pdf
- Kerr, J., Rosenberg, D., Sallis, J. F., Saelens, B. E., Frank, L. D., & Conway, T. L. (2006). Active commuting to school: Associations with environment and parental concerns. *Medicine and Science in Sports and Exercise*, 38(4), 787–794. <https://doi.org/10.1249/01.MSS.0000210208.63565.73>
- Khayesi, M. (2020). Vulnerable Road Users or Vulnerable Transport Planning? *Frontiers in Sustainable Cities*, 2. <https://doi.org/10.3389/FRSC.2020.00025>
- Kiilakoski, T., & Gretscher, A. (2012). *Muistiinpanoja demokratiaoppitunnista : millainen on lasten ja nuorten kunta 2010-luvulla*. Nuorisotutkimusverkosto, Nuorisotutkimusseura.
- Koppel, S., McDonald, H., Peiris, S., Zou, X., & Logan, D. B. (2022). Parents' Willingness to Allow Their Unaccompanied Children to Use Emerging and Future Travel Modes. *Sustainability (Switzerland)*, 14(3). <https://doi.org/10.3390/SU14031585>
- Korhonen, L. (2021). *Kasvu ja kehitys eri-ikäkausina - Terveyskirjasto*. <https://www.terveyskirjasto.fi/pla00018>
- Korpilahti, U., Koivula, R., Doupi, P., Jakoaho, V., & Lillsunde, P. (2020). *Turvallisesti kaiken ikää : Koti- ja vapaa-ajan tapaturmien ehkäisyn ohjelma*

- 2021–2030 sekä selvitys kustannuksista. sosiaali- ja terveysministeriö.
<http://urn.fi/URN:ISBN:978-952-00-8343-4>
- Koszowski, C., Gerike, R., Hubrich, S., Götschi, T., Pöhle, M., & Wittwer, R. (2019). *Active Mobility: Bringing Together Transport Planning, Urban Planning, and Public Health*. 149–171. https://doi.org/10.1007/978-3-319-99756-8_11
- Kyttä, A. M., Broberg, A. K., & Kahila, M. H. (2012). Urban Environment and Children's Active Lifestyle: SoftGIS Revealing Children's Behavioral Patterns and Meaningful Places. <https://doi.org/10.4278/ajhp.100914-QUAN-310>, 26(5).
<https://doi.org/10.4278/AJHP.100914-QUAN-310>
- Kyttä, M., Hirvonen, J., Rudner, J., Pirjola, I., & Laatikainen, T. (2015). The last free-range children? Children's independent mobility in Finland in the 1990s and 2010s. *Journal of Transport Geography*, 47, 1–12.
<https://doi.org/10.1016/J.JTRANGE0.2015.07.004>
- Kyttä, M. (2003). *Children in outdoor contexts: affordances and independent mobility in the assessment of environmental child friendliness* [Aalto-yliopisto]. <http://urn.fi/urn:nbn:fi:tkk-001620>
- Laatikainen, T. E., Broberg, A., & Kyttä, M. (2017). The physical environment of positive places: Exploring differences between age groups. *Preventive Medicine*, 95, S85–S91. <https://doi.org/10.1016/J.YPMED.2016.11.015>
- Lastensuojelun Keskusliitto. (ei pvm.). *Lapsivaikutusten arviointi - Lapsenoikeudet.fi*. Noudettu 27. toukokuuta 2023, osoitteesta
<https://www.lapsenoikeudet.fi/lapsen-oikeuksien-sopimus-turvaa-lasten-ihmisoikeudet/sopimus-kokonaisuudessaan/lapsivaikutusten-arviointi/>
- Liikenne- ja viestintävirasto Traficom. (2023). *Henkilöliikennetutkimus 2021: Helsingin seutu*.
<https://www.traficom.fi/sites/default/files/media/file/HLT%202021%20seutujulkaisu%20Helsingin%20seutu.pdf>
- Lingwood, J., Blades, M., Farran, E. K., Courbois, Y., & Matthews, D. (2015). The development of wayfinding abilities in children: Learning routes with and without landmarks. *Journal of Environmental Psychology*, 41, 74–80.
<https://doi.org/10.1016/J.JENVP.2014.11.008>
- Lopes, F., Cordovil, R., & Neto, C. (2014). Children's independent mobility in Portugal: effects of urbanization degree and motorized modes of travel. *Journal of Transport Geography*, 41, 210–219.
<https://doi.org/10.1016/J.JTRANGE0.2014.10.002>
- Lyles, W., & Stevens, M. (2014). Plan Quality Evaluation 1994–2012: Growth and Contributions, Limitations, and New Directions. *Journal of Planning Education and Research*, 34(4), 433–450.
<https://doi.org/10.1177/0739456X14549752>
- Mackett, R. L. (2002). Increasing car dependency of children: should we be worried? *Municipal Engineer*, 151(1), 29–38.
<https://doi.org/10.1680/MUEN.151.1.29.38861>

- Malone, K. (2007). The bubble-wrap generation: children growing up in walled gardens. *Environmental Education Research*, 13(4), 513–527.
<https://doi.org/10.1080/13504620701581612>
- Marquart, H., & Schicketanz, J. (2022). Experiences of safe and healthy walking and cycling in urban areas: The benefits of mobile methods for citizen-adapted urban planning. *Transportation Research Procedia*, 60, 290–297.
<https://doi.org/10.1016/J.TRPRO.2021.12.038>
- McAllister, C. (2008). Child friendly cities and land use planning: Implications for children's health. *Environments*, 35, 46–61.
- McMillan, T. E. (2007). The relative influence of urban form on a child's travel mode to school. *Transportation Research Part A: Policy and Practice*, 41(1), 69–79. <https://doi.org/10.1016/J.TRA.2006.05.011>
- Merom, D., Tudor- Locke, C., Bauman, A., & Rissel, C. (2006). Active commuting to school among NSW primary school children: implications for public health. *Health & Place*, 12(4), 678–687.
<https://doi.org/10.1016/J.HEALTHPLACE.2005.09.003>
- Mitra, R., & Buliung, R. N. (2014). The influence of neighborhood environment and household travel interactions on school travel behavior: An exploration using geographically-weighted models. *Journal of Transport Geography*, 36, 69–78. <https://doi.org/10.1016/J.JTRANGE.2014.03.002>
- Moll, V., & Kuusi, H. (2021). From city streets to suburban woodlands: The urban planning debate on children's needs, and childhood reminiscences, of 1940s-1970s Helsinki. *Urban History*, 48(1), 125–142.
<https://doi.org/10.1017/S096392681900083X>
- National Association of City Transportation Officials. (2020). *Designing Streets for Kids*. Island Press. <https://globaldesigningcities.org/wp-content/uploads/guides/designing-streets-for-kids.pdf>
- Norton, R. K. (2008). Using content analysis to evaluate local master plans and zoning codes. *Land Use Policy*, 25(3), 432–454.
<https://doi.org/10.1016/J.LANDUSEPOL.2007.10.006>
- O'Brien, M., Jones, D., Sloan, D., & Rustin, M. (2000). Children's Independent Spatial Mobility in the Urban Public Realm.
<http://dx.doi.org/10.1177/0907568200007003002>, 7(3), 257–277.
<https://doi.org/10.1177/0907568200007003002>
- Paasilinna, E. (2022). *The extent of children's activity spaces – My Espoo on the map survey* [Aalto-yliopisto]. <http://urn.fi/URN:NBN:fi:aalto-202209045300>
- Plevnik, A., Balant, M., & Mladenovič, L. (2017). Alarming changes in youth mobility: Primary school pupils in Novo Mesto. *Urbani Izziv*, 28(2), 149–158.
<https://doi.org/10.5379/URBANI-IZZIV-EN-2017-28-02-006>

- Pooley, C., Whyatt, D., Walker, M., Davies, G., Coulton, P., & Bamford, W. (2010). Understanding the school journey: Integrating data on travel and environment. *Environment and Planning A*, 42(4), 948–965. <https://doi.org/10.1068/A41405>
- Porter, G. (2010). Transport planning in sub-Saharan Africa III. <http://dx.doi.org/10.1177/146499340901000206>. <https://doi.org/10.1177/146499340901000206>
- Porter, G., & Abane, A. (2008). Increasing children's participation in African transport planning: reflections on methodological issues in a child-centred research project. <https://doi.org/10.1080/14733280801963086>, 6(2), 151–167. <https://doi.org/10.1080/14733280801963086>
- Sarjala, S., Broberg, A., & Hynynen, A. (2016). Children and youth transport in different urban morphological types. *Journal of Transport and Land Use*, 9(2), 87–103. <https://doi.org/10.5198/JTLU.2015.803>
- Stanley, J., Stanley, J., & Gleeson, B. (2019). Planning transport to meet the needs of children and young people. *A Companion to Transport, Space and Equity*, 167–179. <https://doi.org/10.4337/9781788119825.00020>
- Stark, J., Meschik, M., Singleton, P. A., & Schützhofer, B. (2018). Active school travel, attitudes and psychological well-being of children. *Transportation Research Part F: Traffic Psychology and Behaviour*, 56, 453–465. <https://doi.org/10.1016/J.TRF.2018.05.007>
- Stewart, D. W., Shamdasani, P. N., & Rook, D. W. (2007). *Focus groups: theory and practice* (2. p., Vsk. 20). SAGE.
- Su, S., Pi, J., Xie, H., Cai, Z., & Weng, M. (2017). Community deprivation, walkability, and public health: Highlighting the social inequalities in land use planning for health promotion. *Land Use Policy*, 67, 315–326. <https://doi.org/10.1016/J.LANDUSEPOL.2017.06.005>
- Sun, Y., Liu, Y., & Tao, F. B. (2015). Associations Between Active Commuting to School, Body Fat, and Mental Well-being: Population-Based, Cross-Sectional Study in China. *Journal of Adolescent Health*, 57(6), 679–685. <https://doi.org/10.1016/J.JADOHEALTH.2015.09.002>
- Tainio, M., Jovanovic Andersen, Z., Nieuwenhuijsen, M. J., Hu, L., de Nazelle, A., An, R., Garcia, L. M. T., Goenka, S., Zapata-Diomed, B., Bull, F., & Sá, T. H. de. (2021). Air pollution, physical activity and health: A mapping review of the evidence. *Environment International*, 147. <https://doi.org/10.1016/J.ENVINT.2020.105954>
- Takkunen, A. (2019). *Kävelyn kokonaisvaltainen edistäminen ja seuranta Helsingissä* [Aalto-yliopisto]. <http://urn.fi/URN:NBN:fi:aalto-201903172289>
- Terveyden ja hyvinvoinnin laitos. (2021). Kouluterveyskysely 2021. Noudettu 24. helmikuuta 2023. <https://thl.fi/fi/tutkimus-ja-kehittaminen/tutkimukset-ja-hankkeet/kouluterveyskysely/kouluterveyskyselyn-tulokset>

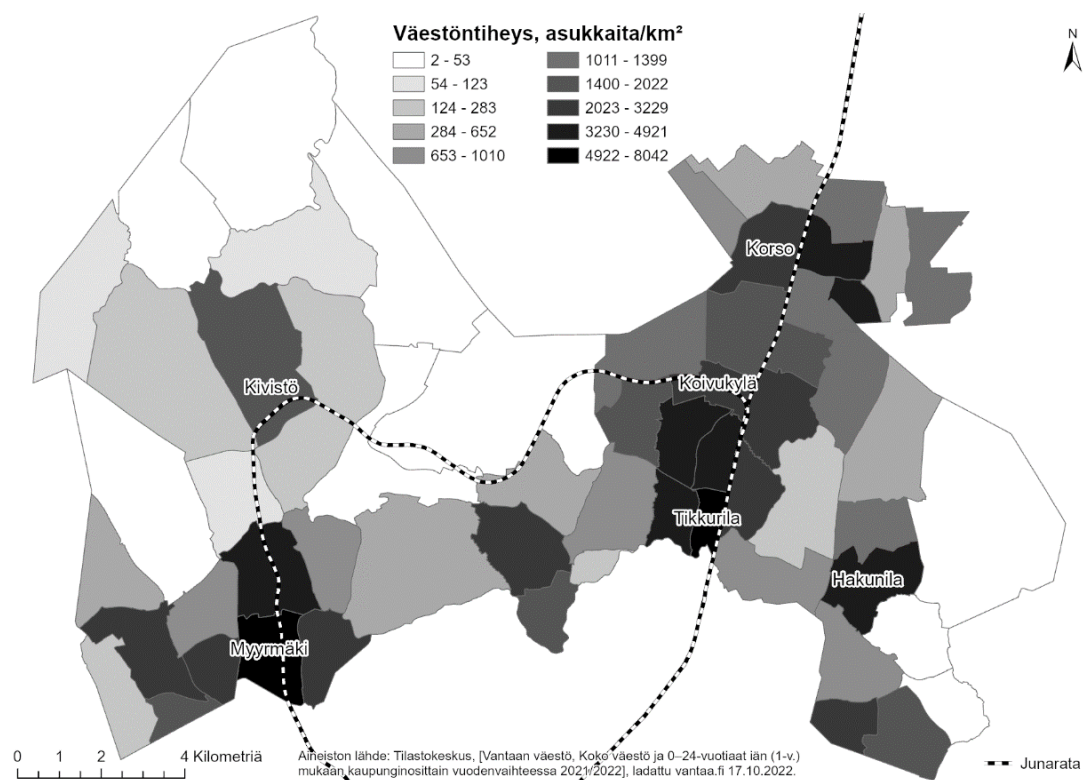
- Tilastokeskus. (2023a). Tieliikenneonnettomuuksissa kuolleet ja loukkaantuneet alueittain tienkäyttäjryhmän, iän ja sukupuolen mukaan vuosina 2003–2023. Ladattu Tilastokeskuksen tietokannasta 24. helmikuuta 2023.
- Tilastokeskus. (2023b). Väestö iän ja sukupuolen mukaan 31.12.2021. Ladattu Tilastokeskuksen tietokannasta 24.2.2023.
- Timperio, A., Ball, K., Salmon, J., Roberts, R., Giles-Corti, B., Simmons, D., Baur, L. A., & Crawford, D. (2006). Personal, Family, Social, and Environmental Correlates of Active Commuting to School. *American Journal of Preventive Medicine*, 30(1), 45–51. <https://doi.org/10.1016/J.AMEPRE.2005.08.047>
- Tori, S., Pappers, J., & Keserü, I. (2022). Developing disruptive mobility scenarios for rural areas. Participatory mobility scenario building in a Belgian village for the year 2050. *European Transport Research Review*, 14(1). <https://doi.org/10.1186/S12544-022-00555-0>
- Trifunović, A., Pešić, D., Čičević, S., & Antić, B. (2017). The importance of spatial orientation and knowledge of traffic signs for children's traffic safety. *Accident Analysis and Prevention*, 102, 81–92. <https://doi.org/10.1016/J.AAP.2017.02.019>
- Tuomi, J., & Sarajärvi, A. (2002). *Laadullinen tutkimus ja sisällönanalyysi* (1.-3.). Tammi.
- Umstattd Meyer, M. R., Bridges, C. N., Schmid, T. L., Hecht, A. A., & Pollack Porter, K. M. (2019). Systematic review of how Play Streets impact opportunities for active play, physical activity, neighborhoods, and communities. *BMC Public Health*, 19(1). <https://doi.org/10.1186/S12889-019-6609-4>
- UNICEF. (ei pvm.). *Lapsen oikeuksien sopimuksen koko teksti*. Noudettu 27. toukokuuta 2023, osoitteesta <https://www.unicef.fi/tyomme/lapsen-oikeudet/lapsen-oikeuksien-sopimus/lapsen-oikeuksien-sopimuksen-koko-teksti/>
- Valentine, G. (1997a). "Oh yes I can." "oh no you can't": Children and parents' understandings of kids' competence to negotiate public space safely. *Antipode*, 29(1), 65–89. <https://doi.org/10.1111/1467-8330.00035>
- Valentine, G. (1997b). A safe place to grow up? Parenting, perceptions of children's safety and the rural idyll. *Journal of Rural Studies*, 13(2), 137–148. [https://doi.org/10.1016/S0743-0167\(97\)83094-X](https://doi.org/10.1016/S0743-0167(97)83094-X)
- van Ristell, J., Enoch, M., Quddus, M., & Hardy, P. (2013). Expert perspectives on the role of the bus in school travel. *Proceedings of the Institution of Civil Engineers: Municipal Engineer*, 166(1), 53–58. <https://doi.org/10.1680/MUEN.11.00041>
- Vantaan kaupunki. (ei pvm.-a). *Lapsiystävällinen kunta*. Noudettu 27. toukokuuta 2023, osoitteesta <https://www.vantaa.fi/fi/kaupunki-ja-paatoksenteke/vastuullisuus/lapsiystavallinen-kunta>

- Vantaan kaupunki. (ei pvm.-b). *Vantaa lyhyesti*. Noudettu 27. toukokuuta 2023, osoitteesta <https://www.vantaa.fi/fi/kaupunki-ja-paatoksenteko/tietoa-vantaasta/tilastot-ja-tutkimukset/vantaa-lyhyesti>
- Vantaan kaupunki. (ei pvm.-c). *Tietoa ratikasta*. Noudettu 27. toukokuuta 2023, osoitteesta <https://www.vantaa.fi/fi/asuminen-ja-ymparisto/liikenne/vantaan-ratikka/tietoa-ratikasta>
- Vantaan kaupunki. (ei pvm.-d). *Väestön määrä ja kehitys (2021)*. Noudettu 27. toukokuuta 2023, osoitteesta <https://www.vantaa.fi/fi/kaupunki-ja-paatoksenteko/tietoa-vantaasta/tilastot-ja-tutkimukset/vantaan-vaesto-20212022/vaeston-maara-ja-kehitys-2021>
- Vantaan kaupunki. (2017). *Hakunilan keskustan kaavarunko 091600* (Vsk. 11). <https://www.vantaa.fi/sites/default/files/matti/939239-936536-091600%2C%20Hakunilan%20keskustan%20kaavarunko%2C%2011.12.2017.pdf>
- Vantaan kaupunki. (2020). *Tikkurilan tulevaisuus: Tikkurilan kaavarunko 2020 -kyselyn tulokset*. <https://www.vantaa.fi/sites/default/files/matti/923131-913613-062700%20Asukaskyselyn%20raportti%202020%2C%204.5.2021.pdf>
- Vantaan kaupunki. (2021a). *Lapsiystävällinen Vantaa-toimintasuunnitelma 2022-2023*. https://www.vantaa.fi/sites/default/files/document/Lapsiyst%C3%A4v%C3%A4llinen%20Vantaa%20-toimintasuunnitelma%202022%20-%202023%20saavutettava_1.pdf
- Vantaan kaupunki. (2021b). *Onnellinen Kivistö - Vehreä ja aktiivinen kotikaupunki*. <https://www.vantaa.fi/sites/default/files/matti/935565-932441-021600%20Kivist%C3%B6n%20keskustan%20kaavarunko%2C%2022.3.2021.pdf>
- Vantaan kaupunki. (2021c). *Vantaan kaupungin pyöräliikenteen kehittämisohjelma*. https://www.vantaa.fi/sites/default/files/document/vantaan_pyoraliikenteen_kehittamisohjelma_raportti_2698794.pdf
- Vantaan kaupunki. (2021d). *Vantaan kaupungin turvallisuussuunnitelma*. <https://www.vantaa.fi/sites/default/files/document/Turvallisuussuunnitelma%202021%20KH%201.11.2021%20FINAL.pdf>
- Vantaan kaupunki. (2022a). *Innovaatioiden Vantaa, Vantaan kaupunkistrategia 2022-2025*. <https://www.vantaa.fi/sites/default/files/document/Vantaan%20kaupunkistrategia%202022-2025.pdf>
- Vantaan kaupunki. (2022b). *Liikenteen rauhoittamisen periaatteet Vantaan kaupungin katuverkolla*. https://www.vantaa.fi/sites/default/files/document/vantaan_liikenteen_rauhoittamisen_periaatteet_2698806.pdf

- Vantaan kaupunki. (2022c). *Vantaan kaupunkitasoinen palveluverkkosuunnitelma 2022-2031*.
<https://paatokset.vantaa.fi/ktwebscr/files/show?doctype=3&docid=2614868&version=1>
- Vantaan kaupunki. (2022d). *Vantaan liikenneturvallisuussuunnitelma*.
<https://d1khyesoe28l5.cloudfront.net/uploads/assets/72yhj7d7et97.url.pdf>
- Vantaan kaupunki. (2022e). *Vantaan resurssiviisauden tiekartta*.
https://www.vantaa.fi/sites/default/files/document/Resurssiviisauden%20tiekartta_o.pdf
- Vantaan kaupunki. (2023a). *Tikkurilan kaavarunko 2020*.
<https://www.vantaa.fi/sites/default/files/matti/1005513-1021053-062700%20Kaavaselostus%2C%2016.1.2023.pdf>
- Vantaan kaupunki. (2023b). *Tikkurilan kaavarunko 2020: Tulevaisuuskuva ja suunnitteluperiaatteet sekä kartat selitteineen*.
- Vantaan kaupunki. (2023c). *Vantaan liikennepoliittinen ohjelma - Kestävä kaupunkiliikkuminen (SUMP)*.
<https://www.vantaa.fi/sites/default/files/document/Vantaan%20liikennepoliittinen%20ohjelma%202023%20hyv%C3%A4ksytty%20%28ID%20303618%29.pdf>
- Vantaan kaupunki. (2023d). *Vantaan kaupungin kävelyn edistämishjelma*.
<https://storymaps.arcgis.com/collections/16097c2519484d9d86e4ac3f69ad4441>
- Veitch, J., Bagley, S., Ball, K., & Salmon, J. (2006). Where do children usually play? A qualitative study of parents' perceptions of influences on children's active free-play. *Health & Place*, 12(4), 383–393.
<https://doi.org/10.1016/J.HEALTHPLACE.2005.02.009>
- Wridt, P. (2010). A Qualitative GIS Approach to Mapping Urban Neighborhoods with Children to Promote Physical Activity and Child-Friendly Community Planning. *https://doi-org.libproxy.aalto.fi/10.1068/b35002*, 37(1), 129–147.
<https://doi.org/10.1068/B35002>
- Ziviani, J., Scott, J., & Wadley, D. (2004). Walking to school: incidental physical activity in the daily occupations of Australian children. *Occupational Therapy International*, 11(1), 1–11. <https://doi.org/10.1002/OTI.193>

Liitteet

Liite 1. Vantaan väestötiheys kaupunginosittain



Kuva 13. Vantaan väestötiheys kaupunginosittain. Aineiston lähde: Tilastokeskus, [Vantaan väestötilastot 2021/2022], ladattu vantaa.fi 17.10.2022.

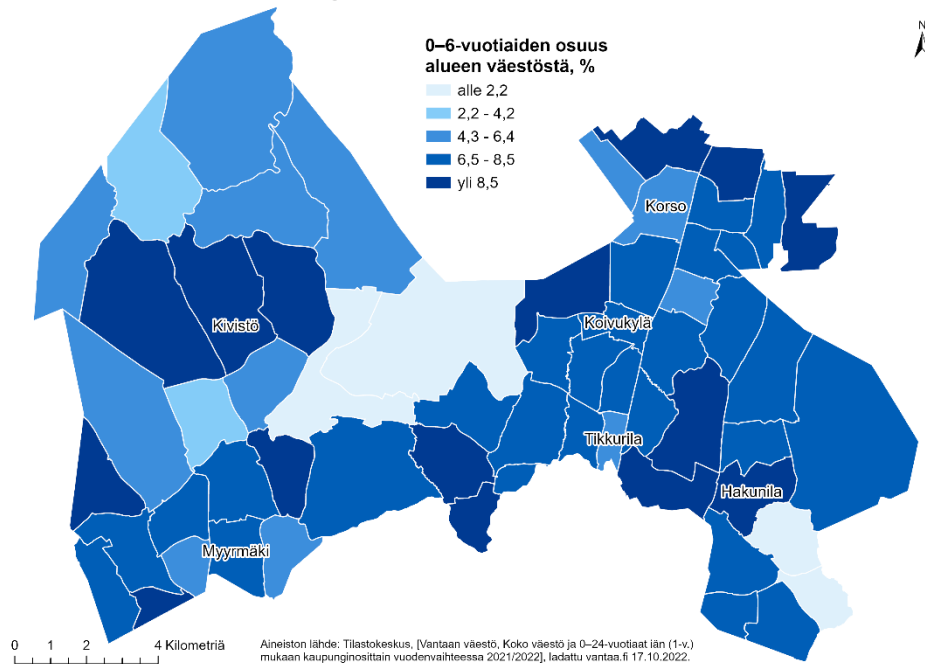
Liite 2. Lapset lukumäärällisesti Vantaalla kaupunginosittain

Taulukko 20. Lapset lukumäärällisesti Vantaalla kaupunginosittain. Tietojen lähde: Tilastokeskus, [Vantaan väestö, Koko väestö ja 0–24-vuotiaat iän (1-v.) mukaan kaupunginosittain vuodenvaihteessa 2021/2022], ladattu vanta.fi 17.10.2022.

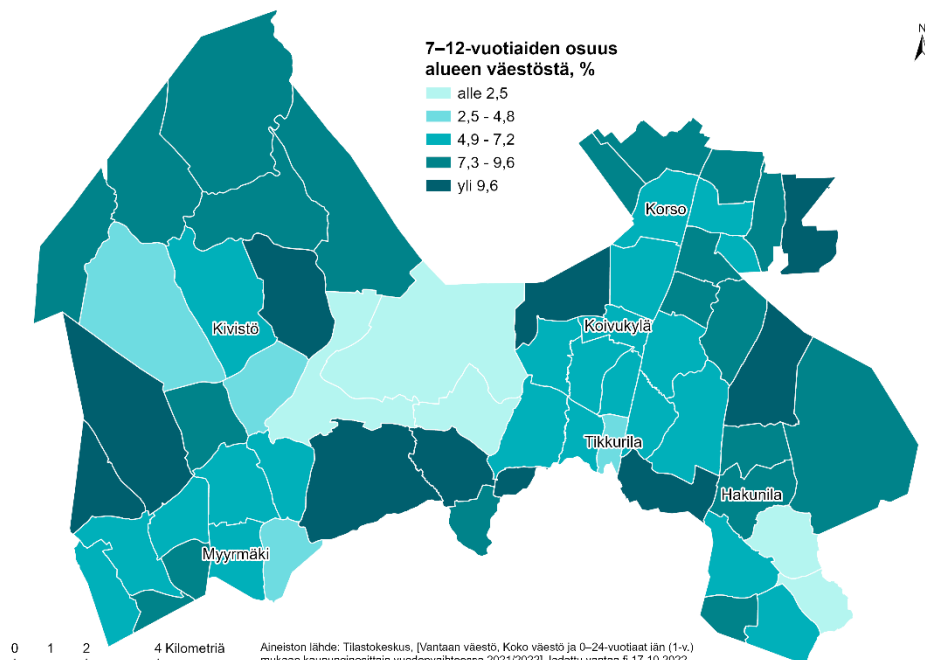
	Väestö yhteensä	Lapsia 0–12 v.	Lasten osuus väestöstä
Vantaa yhteensä	239206	35003	15 %
Linnainen	759	98	13 %
Hämevaara	1671	287	17 %
Hämeenkylä	8355	1203	14 %
Vapaala	4012	577	14 %
Varisto	2271	317	14 %
Myyrmäki	17183	2128	12 %
Kaivoksela	5832	630	11 %
Martinlaakso	13190	1749	13 %
Vantaanlaakso	2837	449	16 %
Askisto	1822	338	19 %
Petikko	280	41	15 %
Piispankylä	782	63	8 %
Keimola	1871	268	14 %
Kivistö	10665	1681	16 %
Lapinkylä	1347	256	19 %
Myllymäki	246	27	11 %
Vestra	344	43	13 %
Luhtaanmäki	278	30	11 %
Riipilä	699	94	13 %
Seutula	785	107	14 %
Kiila	393	53	13 %
Ylästö	5158	1056	20 %
Viinikkala	73	0	0 %
Tammisto	3406	618	18 %
Pakkala	10324	2081	20 %
Veromies	1434	134	9 %
Lentokenttä	23	0	0 %
Hiekkaharju	5350	717	13 %
Tikkurila	7899	702	9 %
Jokiniemi	6308	886	14 %

<i>Viertola</i>	7725	985	13 %
<i>Kuninkaala</i>	2914	538	18 %
<i>Simonkylä</i>	8137	1144	14 %
<i>Hakkila</i>	1325	210	16 %
<i>Ruskeasanta</i>	4172	637	15 %
<i>Koivuhaka</i>	3061	432	14 %
<i>Helsingin pit. kk.</i>	135	23	17 %
<i>Koivukylä</i>	5257	709	13 %
<i>Ilola</i>	4959	983	20 %
<i>Asola</i>	5135	745	15 %
<i>Rekola</i>	2972	448	15 %
<i>Havukoski</i>	8296	1077	13 %
<i>Päiväkumpu</i>	3889	674	17 %
<i>Matari</i>	2337	349	15 %
<i>Korso</i>	7421	951	13 %
<i>Mikkola</i>	3092	415	13 %
<i>Metsola</i>	6110	850	14 %
<i>Leppäkorpi</i>	2470	426	17 %
<i>Jokivarsi</i>	1343	218	16 %
<i>Nikinmäki</i>	4300	927	22 %
<i>Vierumäki</i>	1425	216	15 %
<i>Vallinoja</i>	1633	294	18 %
<i>Länsisalmi</i>	29	0	0 %
<i>Länsimäki</i>	5712	823	14 %
<i>Ojanko</i>	74	0	0 %
<i>Vaarala</i>	2989	410	14 %
<i>Hakunila</i>	12076	1924	16 %
<i>Rajakylä</i>	4109	633	15 %
<i>Itä-Hakkila</i>	2696	414	15 %
<i>Kuninkaanmäki</i>	2072	361	17 %
<i>Sotunki</i>	617	95	15 %

Liite 3. Alle kouluikäisten ja kouluikäisten lasten jakautuminen Vantaalla kaupunginosittain



Kuva 14. 0–6-vuotiaiden osuus väestöstä Vantaalla kaupunginosittain. Aineiston lähde: Tilastokeskus, [Vantaan väestö, Koko väestö ja 0–24-vuotiaat iän (1-v.) mukaan kaupunginosittain vuodenvaihteessa 2021/2022], ladattu vantaa.fi 17.10.2022.



Kuva 15. 7–12-vuotiaiden osuus väestöstä Vantaalla kaupunginosittain. Aineiston lähde: Tilastokeskus, [Vantaan väestö, Koko väestö ja 0–24-vuotiaat iän (1-v.) mukaan kaupunginosittain vuodenvaihteessa 2021/2022], ladattu vantaa.fi 17.10.2022.

Liite 4. Suunnitelmien arviointikriteeristö taulukkomuodossa

Taulukko 21. Arviointikriteeristö suunnitelmien arvioinnille.

		Kyllä	Osittain	Ei	Ei voida arvioida
Lapsilähtöisyys	1. Lapset (ja huoltajat) tunnistettu alueella käyttäjinä, joilla on erityistarpeita				
	2. Osallistamiseen käytetty lapsille soveltuvia keinoja				
	3. Osallistamisesta tai muilla tavoin saadut lasten mielipiteet on huomioitu suunnitelmassa				
Saavutettavuus	1. Alueelta löytyvät kaikki tärkeimmät arjen palvelut ja ne ovat saavutettavissa aktiivisin kulkumuodoin	a. Leikkiapaikka			
		b. Viheralue/puisto/luontoympäristö			
		c. Päiväkoti			
		d. Koulu			
		e. Julkisia ja kaupallisia palveluita			
		f. Lähiliikuntapaikka			
		g. Joukkoliikenteen pysäkki			
	2. Ympäristö jäsentyy selkeästi asteittain laajentuviin reviireihin				
	3. Ympäristö mahdollistaa lasten itsenäisen liikkumisen esteettömästi				
Turvallisuus	1. Liikennenympäristö on lapsille turvallinen liikkua aktiivisesti				
	2. Liikennenympäristön turvallisuutta lapsille on lisätty rauhoittavin toimenpitein				
	3. Ympäristö tuntuu lapsille turvalliselta liikkua				
Terveellisyys	1. Ympäristö houkuttelee liikkumaan aktiivisesti				
	2. Aktiivisen liikkumisen reitit on sijoitettu minimoiden päästöille ja melulle altistuminen				
	3. Lasten saavutettavissa on luontoelementtejä ja viheralueita				
Houkuttelevuus ja opastavuus	1. Ympäristö houkuttelee oleskelemaan ja kannustaa sosiaaliseen kanssakäymiseen				
	2. Ympäristössä on selkeää liikkua ja se auttaa orientoitumisessa				
	3. Ympäristö kannustaa leikkimään ja oppimaan				

Liite 5. Haastatteluiden ennakkomateriaali

Tutkimus lasten huomioinnista liikenteen suunnittelussa Vantaalla

Mari Niemelä

Diplomityössäni on tarkoituksena tutkia lasten asemaa liikennesuunnittelussa Vantaalla tällä hetkellä. Liikennesuunnitteluun kytkeytyy vahvasti myös muu kaupunkisuunnittelu, joten työssä tarkastellaan laajasti kaikkia lasten liikkumiseen vaikuttavia osa-alueita. Lapsiksi on määritelty alle 12-vuotiaat. Vantaa on sitoutunut lasten oikeuksien edistämiseen hakemalla Unicefin Lapsiystävällinen kunta -tunnusta. Työni tuloksissa tullaan esittämään kehitysehdotuksia liikennesuunnittelun lapsiystävällisyyden edistämiseksi Vantaalla.

Lasten kaupunki on kaikkien kaupunki – lapsiystävällinen suunnittelu edistää kaikkien käyttäjien liikkumismahdollisuuksia. Lapsiystävällisen ympäristön kulmakivinä on edistää lasten itsenäistä ja aktiivista liikkumista. Kirjallisuudesta nousseet lapsiystävällisen ympäristön ja suunnittelun piirteet luokitellaan tässä työssä viiden teeman alle: lapsilähtöisyys, saavutettavuus, turvallisuus, terveellisyys ja houkuttelevuus ja opastavuus.

Diplomityöni empiirinen osuus toteutetaan kahdessa osassa. Ensimmäinen osio koostuu suunnitelmadokumenttien arvioinnista käyttäen kriteeristöä, joka pohjautuu aiheen kirjallisuuteen sekä Vantaan kaupungin strategioihin ja ohjelmiin. Toinen osio koostuu fokusryhmähaastatteluista, joissa haastatellaan arvioitujen suunnitelmien laatineita ja/tai suunnitelman hyvin tuntevia suunnittelijoita. Haastatteluissa on tarkoituksena selvittää suunnittelijoiden näkemyksiä lasten huomioinnista suunnittelussa yleisellä tasolla, käydä läpi suunnitelmadokumenttia lapsiystävällisyyden teemojen näkökulmasta sekä lopuksi visioida tulevaisuuden suuntia lapsiystävällisyyden lisäämiseksi suunnittelussa. Suunnitelmien tasoksi valikoitui kaavarunkotasoinen kuvastamaan alle 12-vuotiaiden lasten elinympäristön laajuutta.

Haastattelun runko löytyy seuraavalta sivulta. Haastattelu toteutetaan puolistrukturoituna, joten tilaa on myös vapaalle keskustelulle aiheesta.

Esittelyt

OSIO 1 – Taustakäsitykset lapsista

- Millaiseksi käyttäjäryhmäksi kuvailisitte lapsia liikenteessä ja liikumisympäristössä?
- Kuinka hyvin lapset mielestänne huomioidaan tällä hetkellä (liikkumisen ja liikenteen) suunnittelussa Vantaalla?
- Millaiseksi kuvailisitte tietämystänne lasten oikeuksista? Oletteko saaneet koulutusta aiheesta?

OSIO 2 – Tutkittava suunnitelma

- Kuinka arvioisitte kyseisen suunnitelman lapsiystävällisyyttä? (ensimmäisenä mieleen tulevat ajatukset)
- Miten mielestänne kyseisessä suunnitelmassa toteutuu seuraavat teemat lasten näkökulmasta?
 - o Lapsilähtöisyys
 - Lapset (ja huoltajat) tunnistetaan käyttäjinä, joilla on erityistarpeita, ja heidän mielipiteitään kuunnellaan osallistamisen kautta
 - o Saavutettavuus
 - Arjen merkittävät paikat ovat lasten saavutettavissa itsenäisesti aktiivisin kulkumuodoin ja reitit ovat esteettömiä
 - o Turvallisuus
 - Liikenneympäristö koetaan lapsille turvalliseksi liikkua itsenäisesti ja aktiivisesti
 - o Terveellisyys
 - Ympäristö houkuttelee liikkumaan aktiivisesti ja edistää lasten terveyttä
 - o Houkuttelevuus ja opastavuus
 - Ympäristössä on lapsille selkeää liikkua ja se kannustaa oppimaan, leikkimään, oleskelemaan sekä rakentamaan sosiaalista verkostoa

OSIO 3 – Lasten tulevaisuus suunnittelussa

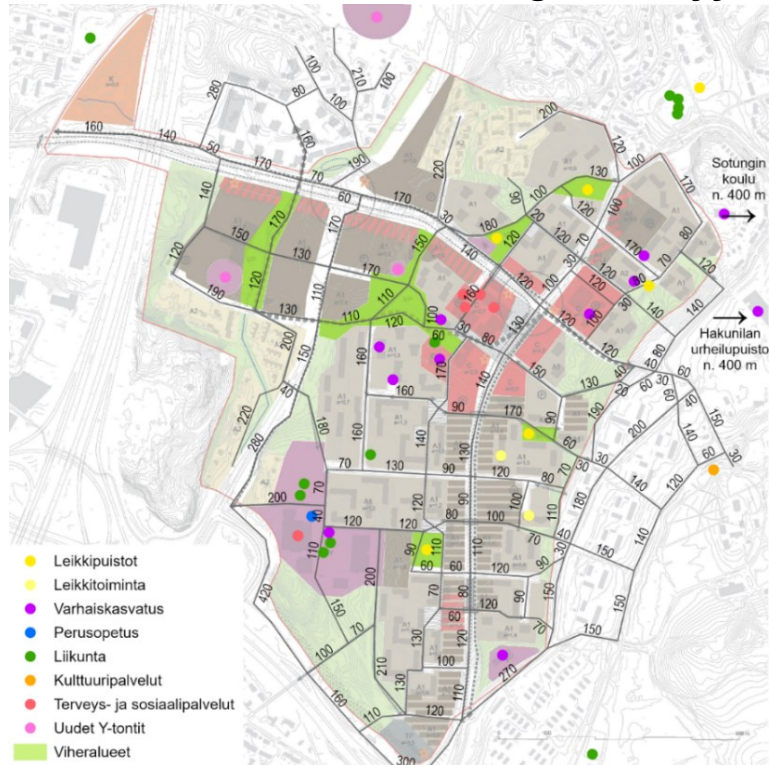
- Kuinka lasten asemaa ja osallistamista voitaisiin tulevaisuudessa parantaa liikenteen ja liikkumisen suunnittelussa?
- Lopuksi vapaa sana / Millaisena näet lasten tulevaisuuden liikenteen suunnittelussa?

Liite 6. Hakunilan keskustan kaavarungon arviointitaulukko

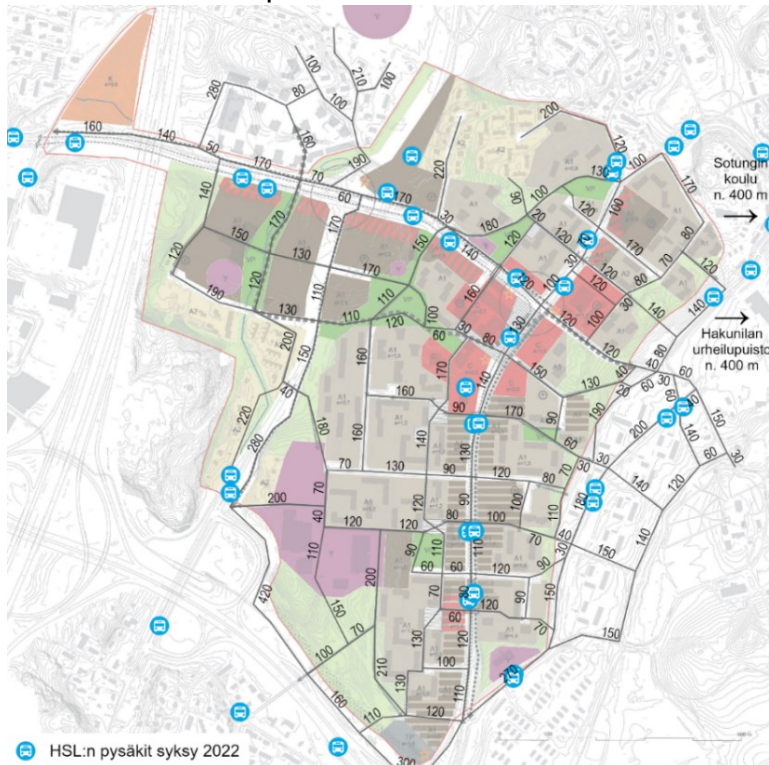
Taulukko 22. Arviointikriteeristö suunnitelmien arvioinnille.

			Kyllä	Osittain	Ei	Ei voimaa
Lapsiähtöisyys	1. Lapset (ja huoltajat) tunnistettu alueella käyttäjinä, joilla on erityistarpeita			●		
	2. Osallistamiseen käytetty lapsille soveltuvia keinoja			●		
	3. Osallistamisesta tai muilla tavoin saadut lasten mielipiteet on huomioitu suunnitelmassa					●
Saavutettavuus	1. Alueelta löytyvät kaikki tärkeimmät arjen palvelut ja ne ovat saavutettavissa aktiivisin kulkumuodoin	a. Leikkipaikka	●			
		b. Viheralue/puisto/luontoympäristö	●			
		c. Päiväkoti	●			
		d. Koulu		●		
		e. Julkisia ja kaupallisia palveluita	●			
		f. Lähiliikuntapaikka	●			
		g. Joukkoliikenteen pysäkki	●			
	2. Ympäristö jäsentyy selkeästi asteittain laajentuviin reviireihin		●			
	3. Ympäristö mahdollistaa lasten itsenäisen liikkumisen esteettömästi			●		
Turvallisuus	1. Liikenneympäristö on lapsille turvallinen liikkua aktiivisesti			●		
	2. Liikenneympäristön turvallisuutta lapsille on lisätty rauhoittavin toimenpitein		●			
	3. Ympäristö tuntuu lapsille turvalliselta liikkua		●			
Terveellisyys	1. Ympäristö houkuttelee liikkumaan aktiivisesti		●			
	2. Aktiivisen liikkumisen reitit on sijoitettu minimoiden päästöille ja melulle altistuminen			●		
	3. Lasten saavutettavissa on luontoelementtejä ja viheralueita		●			
Houkuttelevuus ja opastavuus	1. Ympäristö houkuttelee oleskelemaan ja kannustaa sosiaaliseen kanssakäymiseen		●			
	2. Ympäristössä on selkeää liikkua ja se auttaa orientoitumisessa			●		
	3. Ympäristö kannustaa leikkimään ja oppimaan			●		

Liite 7. Hakunilan keskustan kaavarungon etäisyysanalyysit



Kuva 16. Hakunilan etäisyyksiä ja palveluverkko kaavarunkokartalla. Aineistojen lähde: Vantaan kaupunki.



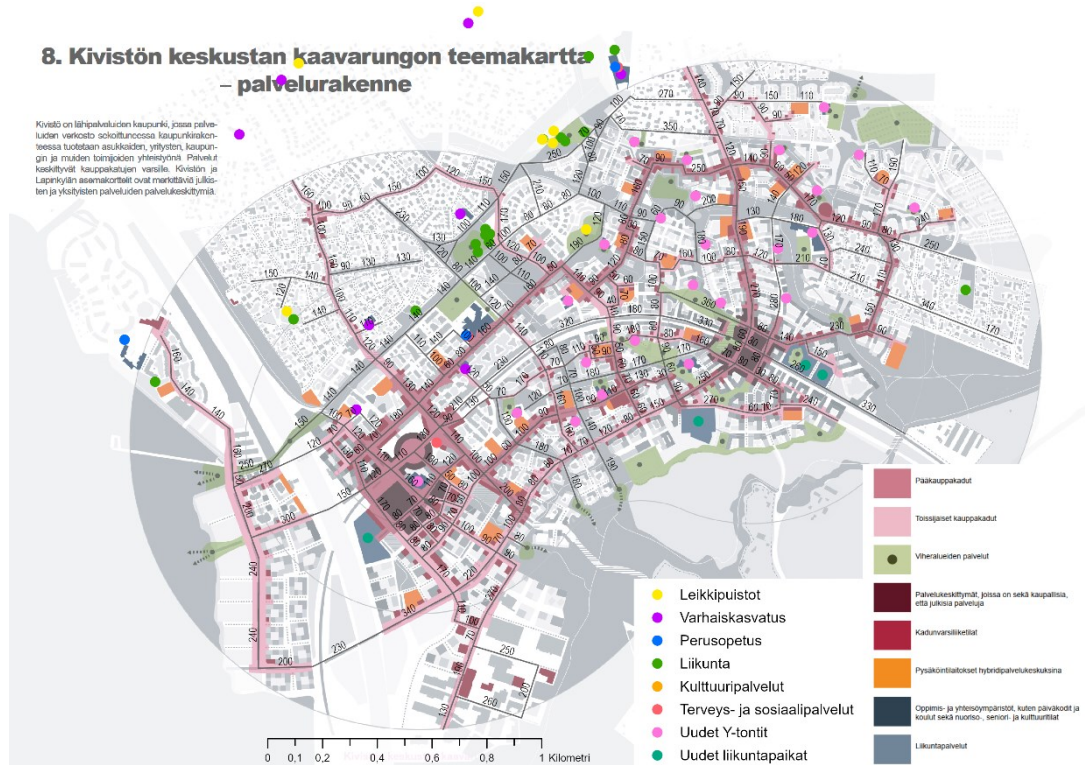
Kuva 17. Hakunilan etäisyyksiä ja syksyn 2022 joukkoliikennepysäkit kaavarunkokartalla. Aineistojen lähde: Vantaan kaupunki.

Liite 8. Kivistön keskustan kaavarungon arviointitaulukko

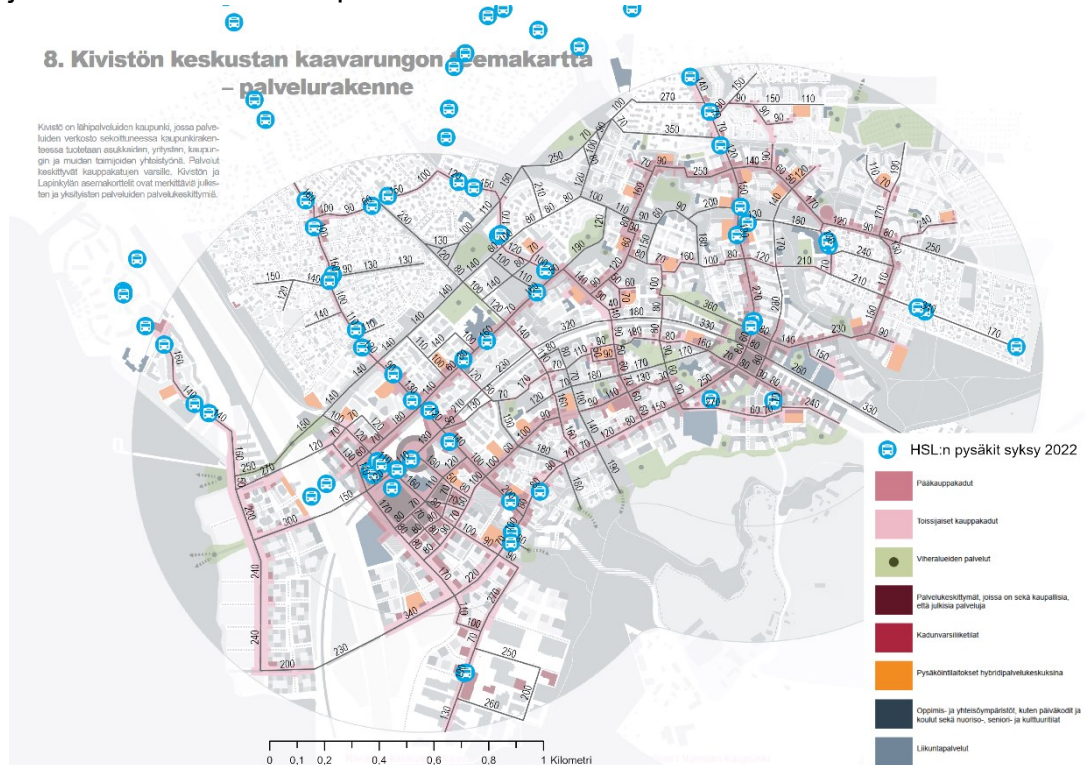
Taulukko 23. Arviointikriteeristö suunnitelmien arvioinnille.

			Kyllä	Osittain	Ei	Ei voimaa
Lapsiähtöisyys	1. Lapset (ja huoltajat) tunnistettu alueella käyttäjinä, joilla on erityistarpeita		●			
	2. Osallistamiseen käytetty lapsille soveltuvia keinoja			●		
	3. Osallistamisesta tai muilla tavoin saadut lasten mielipiteet on huomioitu suunnitelmassa			●		
Saavutettavuus	1. Alueelta löytyvät kaikki tärkeimmät arjen palvelut ja ne ovat saavutettavissa aktiivisin kulkumuodoin	a. Leikkiapaikka				●
		b. Viheralue/puisto/luontoympäristö	●			
		c. Päiväkoti		●		
		d. Koulu		●		
		e. Julkisia ja kaupallisia palveluita	●			
		f. Lähiliikuntapaikka		●		
		g. Joukkoliikenteen pysäkki				●
	2. Ympäristö jäsentyy selkeästi asteittain laajentuviin reviireihin		●			
Turvallisuus	3. Ympäristö mahdollistaa lasten itsenäisen liikkumisen esteettömästi			●		
	1. Liikenneympäristö on lapsille turvallinen liikkua aktiivisesti		●			
	2. Liikenneympäristön turvallisuutta lapsille on lisätty rauhoittavin toimenpitein			●		
Terveellisyys	3. Ympäristö tuntuu lapsille turvalliselta liikkua		●			
	1. Ympäristö houkuttelee liikkumaan aktiivisesti			●		
	2. Aktiivisen liikkumisen reitit on sijoitettu minimoiden päästöille ja melulle altistuminen			●		
Houkuttelevuus ja opastavuus	3. Lasten saavutettavissa on luontoelementtejä ja viheralueita		●			
	1. Ympäristö houkuttelee oleskelemaan ja kannustaa sosiaaliseen kanssakäymiseen		●			
	2. Ympäristössä on selkeää liikkua ja se auttaa orientoitumisessa		●			
Houkuttelevuus ja opastavuus	3. Ympäristö kannustaa leikkimään ja oppimaan		●			

Liite 9. Kivistön keskustan kaavarungon etäisyysanalyysit



Kuva 18. Kivistön etäisyyksiä ja palveluverkko kaavarunkokartalla. Aineistojen lähde: Vantaan kaupunki.



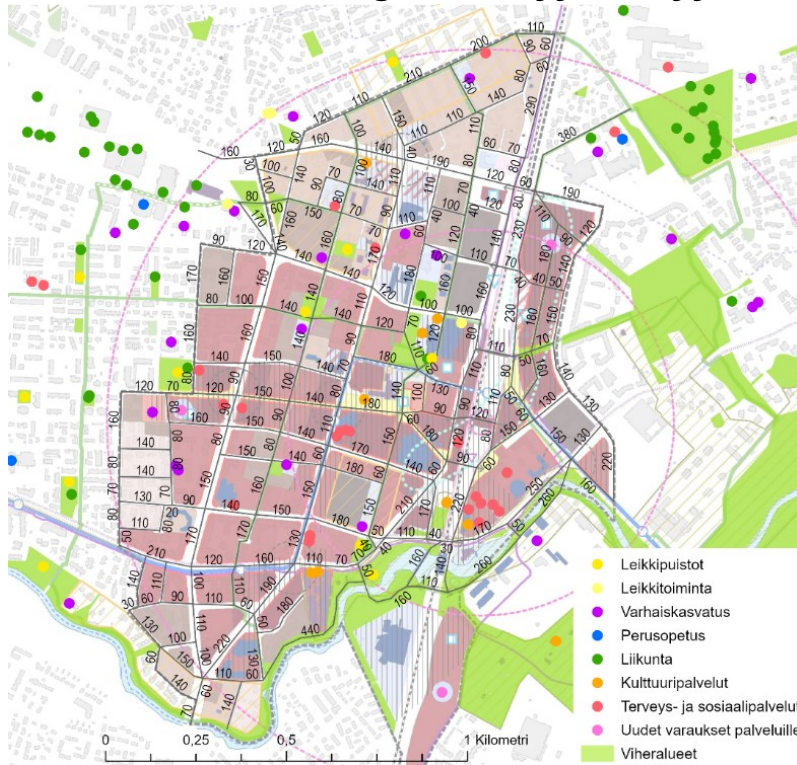
Kuva 19. Kivistön etäisyyksiä ja syksyn 2022 joukkoliikennepysäkit kaavarunkokartalla. Aineistojen lähde: Vantaan kaupunki.

Liite 10. Tikkurilan kaavarungon arviointitaulukko

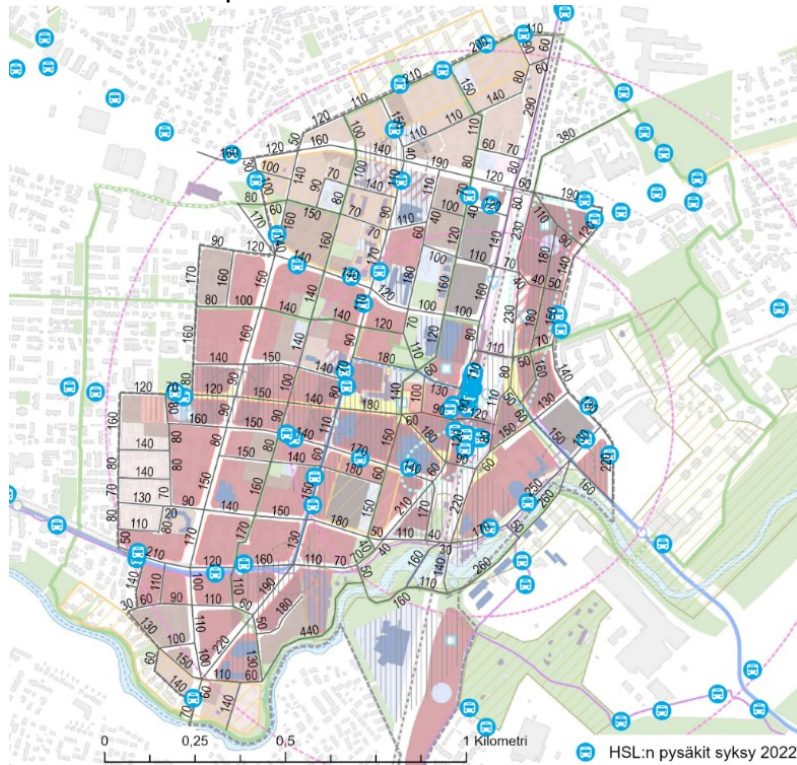
Taulukko 24. Arviointikriteeristö suunnitelmien arvioinnille.

		Kyllä	Osittain	Ei	Ei voimaa
Lapsiähtöisyys	1. Lapset (ja huoltajat) tunnistettu alueella käyttäjinä, joilla on erityistarpeita		●		
	2. Osallistamiseen käytetty lapsille soveltuvia keinoja		●		
	3. Osallistamisesta tai muilla tavoin saadut lasten mielipiteet on huomioitu suunnitelmassa		●		
Saavutettavuus	1. Alueelta löytyvät kaikki tärkeimmät arjen palvelut ja ne ovat saavutettavissa aktiivisin kulkumuodoin	a. Leikkipaikka	●		
		b. Viheralue/puisto/luontoympäristö	●		
		c. Päiväkoti	●		
		d. Koulu		●	
		e. Julkisia ja kaupallisia palveluita	●		
		f. Lähiliikuntapaikka	●		
		g. Joukkoliikenteen pysäkki	●		
	2. Ympäristö jäsentyy selkeästi asteittain laajentuviin reviireihin	●			
	3. Ympäristö mahdollistaa lasten itsenäisen liikkumisen esteettömästi		●		
Turvallisuus	1. Liikenneympäristö on lapsille turvallinen liikkua aktiivisesti	●			
	2. Liikenneympäristön turvallisuutta lapsille on lisätty rauhoittavin toimenpitein		●		
	3. Ympäristö tuntuu lapsille turvalliselta liikkua	●			
Terveellisyys	1. Ympäristö houkuttelee liikkumaan aktiivisesti	●			
	2. Aktiivisen liikkumisen reitit on sijoitettu minimoiden päästöille ja melulle altistuminen	●			
	3. Lasten saavutettavissa on luontoelementtejä ja viheralueita	●			
Houkuttelevuus ja opastavuus	1. Ympäristö houkuttelee oleskelemaan ja kannustaa sosiaaliseen kanssakäymiseen	●			
	2. Ympäristössä on selkeää liikkua ja se auttaa orientoitumisessa	●			
	3. Ympäristö kannustaa leikkimään ja oppimaan		●		

Liite 11. Tikkurilan kaavarungon etäisyysanalyysit



Kuva 20. Tikkurilan etäisyyksiä ja palveluverkko kaavarunkokartalla. Aineistojen lähde: Vantaan kaupunki.



Kuva 21. Tikkurilan etäisyyksiä ja syksyn 2022 joukkoliikennepysäkit kaavarunkokartalla. Aineistojen lähde: Vantaan kaupunki.