



Lönnrotinkadun pyöräkaistan havainnointi ja haastattelut 2024

Helsinki

Sisältö

Lönrotinkadun pyöräkaistan havainnointi ja haastattelut 2024	1
Tiivistelmä	3
1. Menetelmät ja toteutus	4
1.1. Havainnoinnin ja haastatteluiden ajankohdat sekä alueet.....	5
1.2. Havainnoitavat asiat ja haastattelukysymykset.....	5
2. Havainnoinnin yhteenveto	6
3. Haastattelujen yhteenveto	10
3.1. Vastaajien kehitysehdotukset.....	13
3.2. Vastaajien taustatiedot.....	14

Tiivistelmä

Helsingin kaupunki on toteuttanut Lönnrotinkadun pyöräkaistakokeilun vuodesta 2023 lähtien. Samaan aikaan vuonna 2024 kesäkadut toteutettiin Erottajankadulle ja Designmuseon aukiolle. Lisäksi Pohjois- sekä Eteläesplanadilla on ollut käynnissä kokeiluluontoinen uudistus, jonka ajaksi Esplanadien ajoradat on muutettu yksikaistaisiksi. Aiempina vuosina kesäkatu toteutettiin mm. Kasarmikadulle ja Pikku Robertinkadulle.

Helsingin kaupunki on seurannut pyöräkaistakokeilun liikenteellistä toimivuutta sekä kerännyt liikkumiseen liittyviä havaintoja havainnoinnin sekä haastattelujen avulla. Havainnoinnin perusteella Lönnrotinkatu on otettu hyvin käyttöön eikä vaaratilanteita havaittu katuosuudella. Havaintojen perusteella pyöräliikenne käyttää uutta pyöräkaistaa ja sen väärään suuntaan ajaminen sekä jalkakäytävällä ajo ovat vähäistä.

Haastattelujen perusteella pyöräkaistakokeilu on vaikuttanut positiivisesti alueen viihtyisyyteen sekä kävellen ja pyörällä liikkuvien olosuhteisiin. Huoltoliikenteen ja autoilun olosuhteissa on haastattelujen mukaan tapahtunut pientä heikentymistä. Kadunvarsipysäköinnissä on havaittu toista vuotta putkeen sekavuutta. Autojen on havaittu käyttävän huoltoliikenteelle tarkoitettuja paikkoja, joka hankaloittaa huoltoliikenteen ja sitä kautta muun ajoradalla kulkevan auto- ja pyöräliikenteen kulkua. Suurin osa haasteltavista piti toivottavana, että Helsinki toteuttaa myös jatkossa kesäkatuja sekä muita kaupunkitilan kokeiluja, joissa kaduilla varataan enemmän tilaa jalankululle, pyöräilylle sekä oleskelulle. Suurin osa vastaajista myös toivoi, että kokeilujen pohjalta laadittaisiin pysyviä ratkaisuja.

Haastattelujen ja havainnoinnin sekä muun seurannan perusteella Lönnrotinkadun pyöräkaistaa voidaan pitää onnistuneena kokeiluna. Lönnrotinkadun pyöräkaistasta on kokeiluaikana 2023-2024 laadittu myös suunnitteluratkaisuja tarkemmin analysoiva raportti yhteistyössä Helsingin seudun pyöräilijät ry:n kanssa.

1. Menetelmät ja toteutus

Helsingin kaupunkiympäristölautakunta päätti ydinkeskustan kävely-, oleskelu- ja pyöräilyalueiden laajentamisen valmistelun käynnistämisestä 15.11.2022. Kokeilun yleiskuvaus on seuraava:

Kävelykeskustan väliaikaisilla toimenpiteillä 2023 pyritään parantamaan nopeasti kävelyn ja oleilun olosuhteita ydinkeskustassa. Kokeilut toteuttavat ydinkeskustan liikennejärjestelmälle laadittuja tavoitteita, päätavoitteena ”kestävä liikennejärjestelmä mahdollistaa elämyksellisen keskustan”. Näiden nopeiden toimenpiteiden avulla voidaan kokeilla ratkaisuja, joita sisällytetään ydinkeskustan liikennejärjestelmäsuunnitelmaan ja siten saada tietoa näiden ratkaisujen vaikutuksista. Toimenpiteet ovat osa Hiilineutraali Helsinki 2030 -tavoitteen saavuttamiseksi tehtäviä liikenteen päästövähennystoimia.

Kokeiluluontoisena uudistuksena Esplanadien ajoradat on muutettu yksikaistaisiksi. Pohjoisesplanadilla kävelyaluetta on levennetty väliaikaisin rakentein. Eteläesplanadilla ajoradalta vapautuvaa tilaa hyödynnetään myös pyöräilijöiden käyttöön, vapauttaen nykyinen pyörätie jalankulkuun. Lönnrotinkadulle on kokeilussa lisätty pyöräkaista.

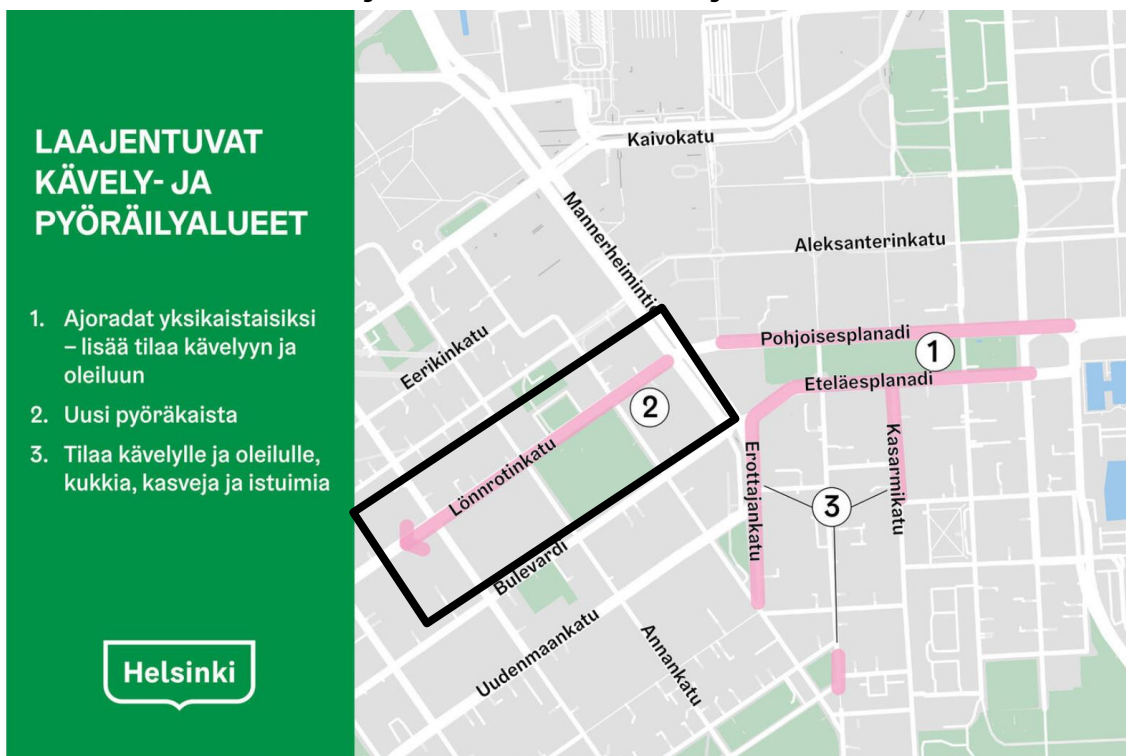
Helsingin kaupunki on toteuttanut kesäkatuja vuodesta 2021 lähtien. Kesäkatujen toimintamalli tukee ydinkeskustan kävelyalueiden kehittämistä ja niiden toteutus antaa tietoa pysyvämpien ratkaisujen tueksi.

Kokeilujen aikana on tarkoitus kerätä mahdollisimman laajasti tietoa niiden vaikutuksista alueen viihtyisyyteen. Tätä tietoa ja näitä kokemuksia käytetään kesäkatujen pysyvien ratkaisujen sekä tulevien kesäkatujen kehittämisen pohjana myös pidemmällä tähtäimellä. Lönnrotinkadulle toteutettu havainnointi ja haastattelujen tutkimus toteutettiin samalla mallilla kuin kesäkaduille ja Esplanadeille toteutetut vastaavat tutkimukset.

Tämä raportti esittelee kesän 2024 aikana paikan päällä tehtyjen havainnointien sekä haastattelujen tulokset Lönnrotinkadun pyöräkaistasta. Esplanadien kokeilun tulokset ja kesäkatujen tulokset esitellään omissa raporteissaan. Lönnrotinkadun pyöräkaistakokeilusta on lisäksi laadittu erilliset käyttäjätutkimuksen raportit. Havainnointi ja haastattelut koskevat erityisesti pyöräliikenteen järjestelyjä, yleisesti liikennejärjestelyjä ja kokeilun vaikutuksia alueen viihtyisyyteen.

Tämän raportin on laatinut Valtteri Karttunen Helsingin kaupunkiympäristön liikenne- ja katusuunnittelupalvelusta lokakuussa 2024. Havainnointien ja haastattelujen suorittamiseen ovat osallistuneet kaupunkiympäristön toimialan työntekijät.

1.1. Havainnoinnin ja haastatteluiden ajankohdat sekä alueet



Kuva 1 Laajentuvat kävelyn ja pyöräilyn alueet Helsingin keskustassa. Lönnrotinkatu on merkitty karttaan numerolla 2. Kesällä 2023 kesäkatuihin kuulunut Kasarmikatu ei kuulunut kesäkatuihin kesällä 2024. Helsingin kaupunki 2024.

Havainnointi sekä haastattelut suoritettiin Helsingin kaupungin kesätyöntekijöiden toimesta kesän 2024 aikana eri puolilla kesäkatuja. Havainnointia tehtiin tunti kerrallaan kaikkiaan neljänä eri ajankohtana kesäkuun ja heinäkuun aikana. Haastatteluihin osallistui yhteensä 22 ihmistä. Havainnointia tehtiin seuraavissa aikaikkunoissa

- 8:30-9:30
- 11:30-12:30
- 15:30-16:30.

Haastatteluajat jakautuivat seuraaviin aikaikkunoihin:

- 8:30-9:30
- 11:30-12:30
- 15:30-16:30
- 18:00-19:00

Havainnoinnin ja haastatteluiden suhteen Lönnrotinkatu jaettiin Hietalahden ja Mannerheimintien päätyihin, joissa kuitenkin oli samat havainnoinnin ja haastatteluiden kysymykset.

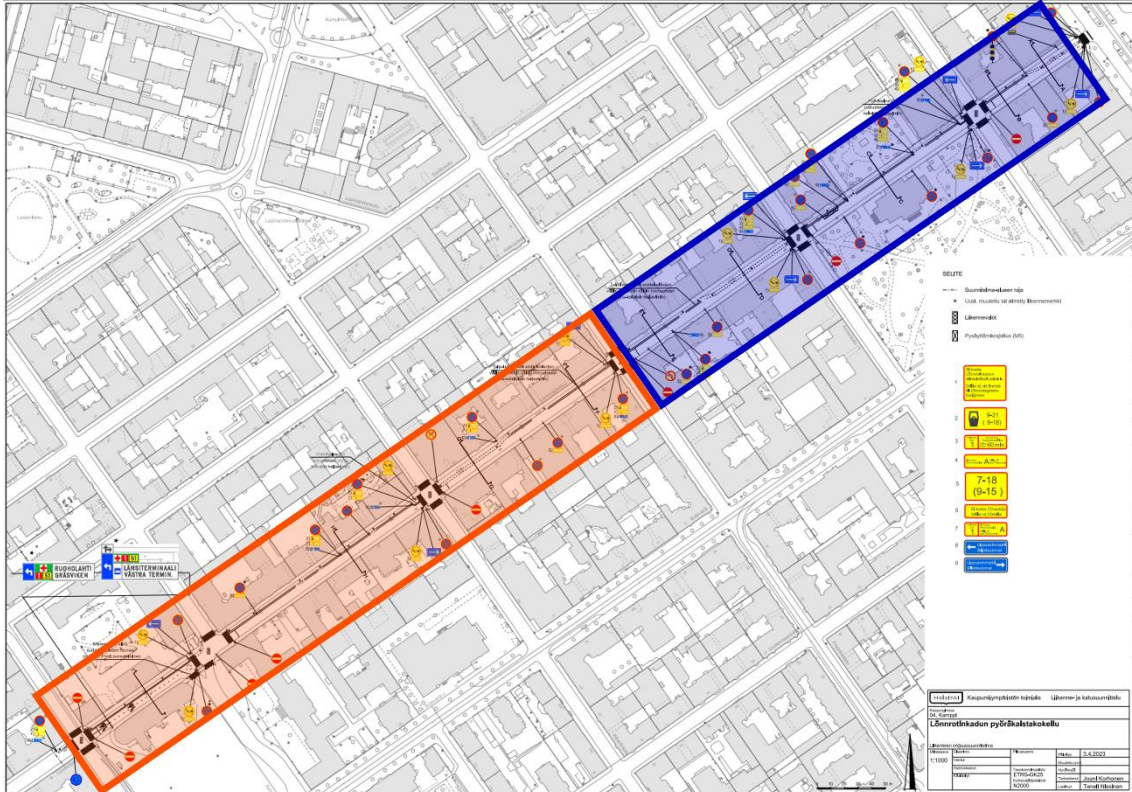
1.2. Havainnoitavat asiat ja haastattelukysymykset

Havainnoinnin avulla pyrittiin saamaan numeerista, vertailukelpoista dataa sekä ihmisten liikkumisesta alueella. Haastatteluiden aikana taas pyrittiin saamaan tietoa aluetta käyttävien ihmisten omista mielipiteistä, tuntemuksista sekä katukokeiluihin liittyvistä mielikuvista. Havainnointidata perustuu siis kaupungin kesätyöntekijöiden suorittamaan laskentaan ja arviointiin, kun taas haastatteludata perustuu haastateltavan ihmisen mielipiteisiin.

Osassa havainnointikysymyksiä kesätyöntekijöiden tehtävänä oli laskea alueella liikkuvat ja oleskelevat ihmiset. Toisissa kysymyksissä taas "laskenta" tehtiin likiarvoisemmin siten, että lomakkeeseen merkittiin esimerkiksi terrassien käyttöaste asteikolla 1–5. Osassa

havainnointikysymyksissä oli myös mahdollisuus syöttää avoimia tekstivastauksia. Havainnointia tehtiin tunti kerrallaan.

Haastatteluihin osallistuneilta ihmisiltä kysyttiin muun muassa, miksi ja miten he ovat saapuneet alueelle sekä miten he kokevat katukokeilun vaikuttaneen alueeseen eri näkökulmista. Lisäksi haastatteluissa kartoitettiin vastaajien näkemyksiä yksittäisistä kokeiluun liittyvistä elementeistä sekä heidän yleistä mielipidettään väliaikaisista kaupunkikokeiluista katutilaan liittyen.



Kuva 2. Lönnrotinkadun havainnointialueet. Hietalahden puoleinen osuus kuvassa vasemmalla ja Mannerheimintien puoleinen osuus oikealla.

2. Havainnoinnin yhteenveto

Havainnoinnin aikana kerättiin dataa ihmisten pyörällä liikkuvien toiminnasta kadulla ja tunnistettiin mahdollisia vaaratilanteita. Osa aineistosta on suoraa laskentaa, osa aineistosta tilankäytön käyttöasteen arviointia ja osa kvalitatiivista kuvailua. Tässä luvussa esitellään havainnoinnin yhteydessä kerätystä datasta muodostettu yhteenveto.

Lönnrotinkatu oli havainnoinnissa jaettu kahteen osaan. Mannerheimintien puoleinen osa rajautui lännessä Fredrikinkatuun. Hietalahden puoleinen osuus alkoi Fredrikinkadusta ja päättyi lännessä Hietalahdenkatuun. Mannerheimintien puoleisella osalla havainnoitiin viitenä ajankohtana ja Hietalahden puolella neljänä ajankohtana.

Taulukko 1. Mannerheimintien puoleisen osan havainnointikerrat.

Havainnointikerta	Havainnointiaika	Viikonpäivä	Säätila	Lämpötila
1. aamu	8:30-9:30	keskiviikko	Aurinkoinen	Lämmin
2. aamu	8:30-9:30	tiistai	Aurinkoinen	Lämmin
3. keskipäivä	11:30-12:30	tiistai	Aurinkoinen	Lämmin
4. iltapäivä	15:30-16:30	keskiviikko	Aurinkoinen	Lämmin
5. iltapäivä	15:30-16:30	maanantai	Aurinkoinen	Lämmin

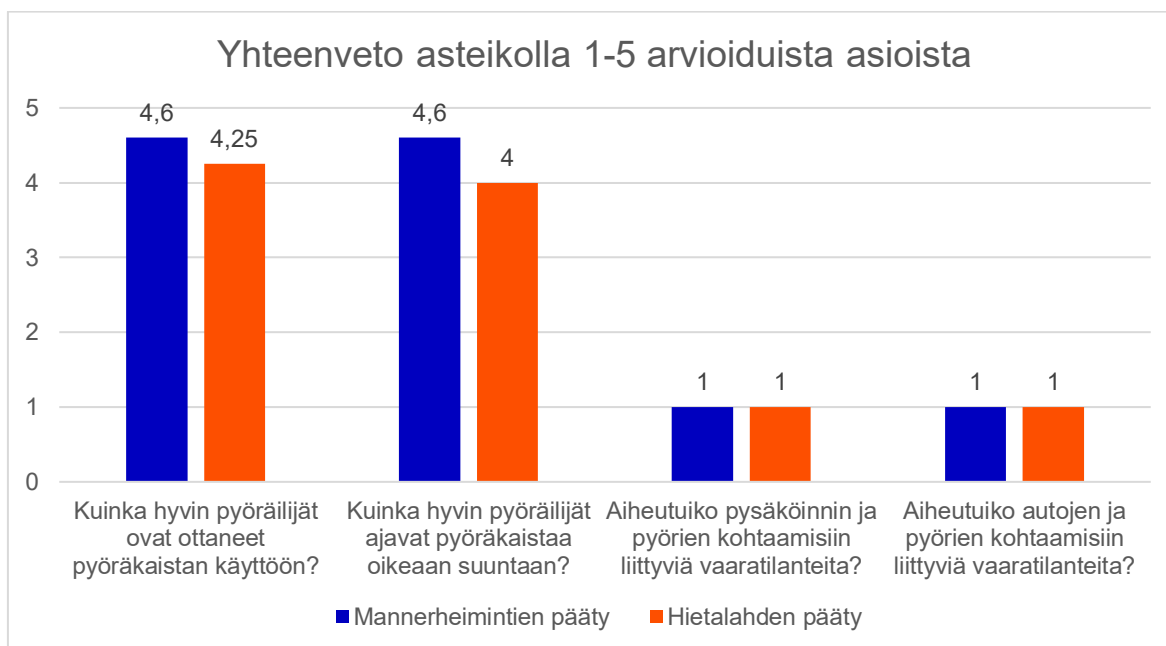
Taulukko 2. Hietalahden puoleisen osan havainnointikerrat.

Havainnointikerta	Havainnointiaika	Viikonpäivä	Säätila	Lämpötila
1. aamu	8:30-9:30	keskiviikko	Aurinkoinen	Lämmin
2. aamu	8:30-9:30	tiistai	Aurinkoinen	Lämmin
3. keskipäivä	11:30-12:30	tiistai	Aurinkoinen	Lämmin
4. iltapäivä	15:30-16:30	keskiviikko	Aurinkoinen	Lämmin

Taulukossa 3 on esitetty havainnoijien laadullinen arvio uuden pyöräkaistan käytöstä ja mahdollisista vaaratilanteista. Laadullista arviointia tehtiin asteikolla 1:stä 5:een, jossa arvosana 1 tarkoittaa, että pyöräilijät eivät käytä uutta pyöräkaistaa/polkevat sitä väärään suuntaan. Arvosana 5 tarkoittaa, että pyöräilijät käyttävät vain pyöräkaistaa/kulkevat pyöräkaistaa oikeaan suuntaan. Vaaratilanteissa arvosana 1 tarkoittaa, että vaaratilanteita ei havaittu ja arvosana 5 tarkoittaa, että vaaratilanteita tapahtuu runsaasti.

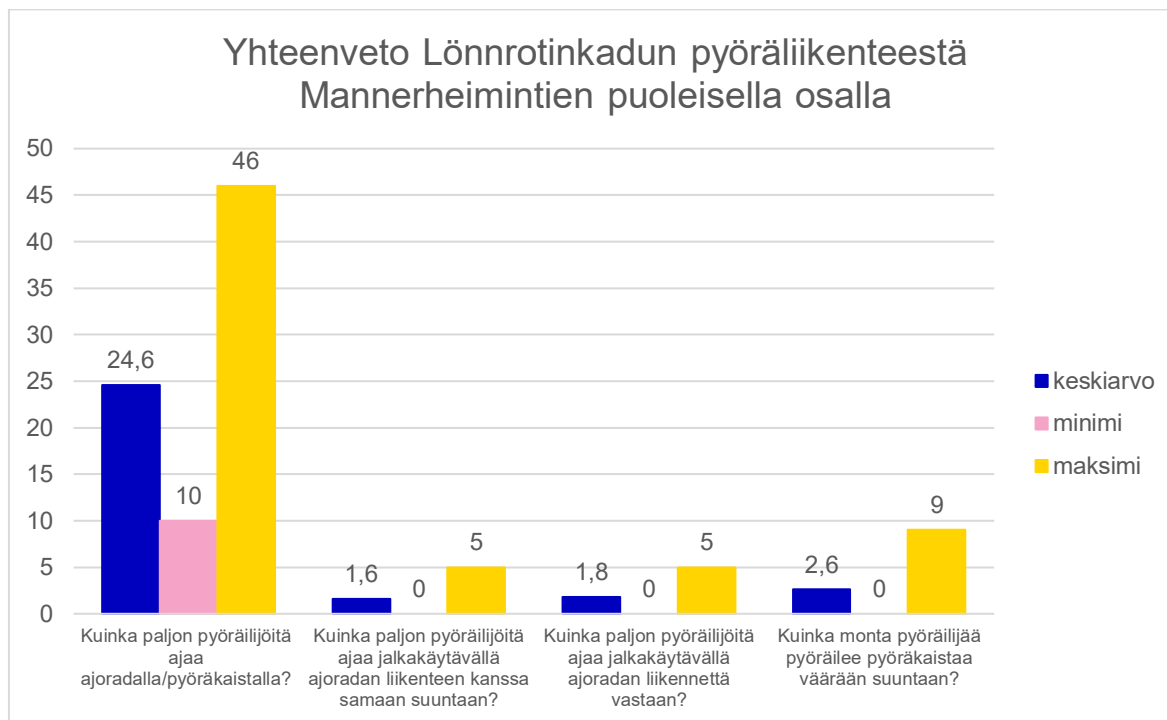
Pyöräkaista on tulosten mukaan otettu erittäin hyvin käyttöön ja pyöräkaistaa myös ajetaan oikeaan suuntaan. Hietalahden puoleisella osalla pyöräliikenteen sijoittuminen ja suunta pyöräkaistalla saa hieman huonommat arvot kuin Mannerheimintien puoleisella osalla, mutta arvot ovat molemmissa vahvasti positiiviset. Vaaratilanteita ei havaittu millään havainnointikerralla.

Taulukko 3. Yhteenveto pyöräkaistan käyttöönotosta ja turvallisuudesta.



Taulukossa 4 on esitetty yhteenveto Mannerheimintien puoleisen osan pyöräliikenteestä. Tämä havainnointi on sisältänyt suoraa laskentaa ajoradalla ja jalkakäytävällä pyöräilevistä. Jokaisesta laskettavasta asiasta on esitetty kaikkien havainnointikertojen keskiarvo, minimiarvo ja maksimiarvo. Laskennan perusteella voidaan sanoa, että pyöräilijät ovat ottaneet uuden pyöräkaistan todella hyvin käyttöönsä. Pyöräkaistaa väärään suuntaan pyöräileviä ei havaittu joka havainnoinnissa ja keskimäärin 10 pyöräkaistaa käyttävästä pyöräilijästä yksi kulkee kaistaa väärään suuntaan. Jalkakäytävällä pyöräily on laskennan mukaan hyvin harvinaista.

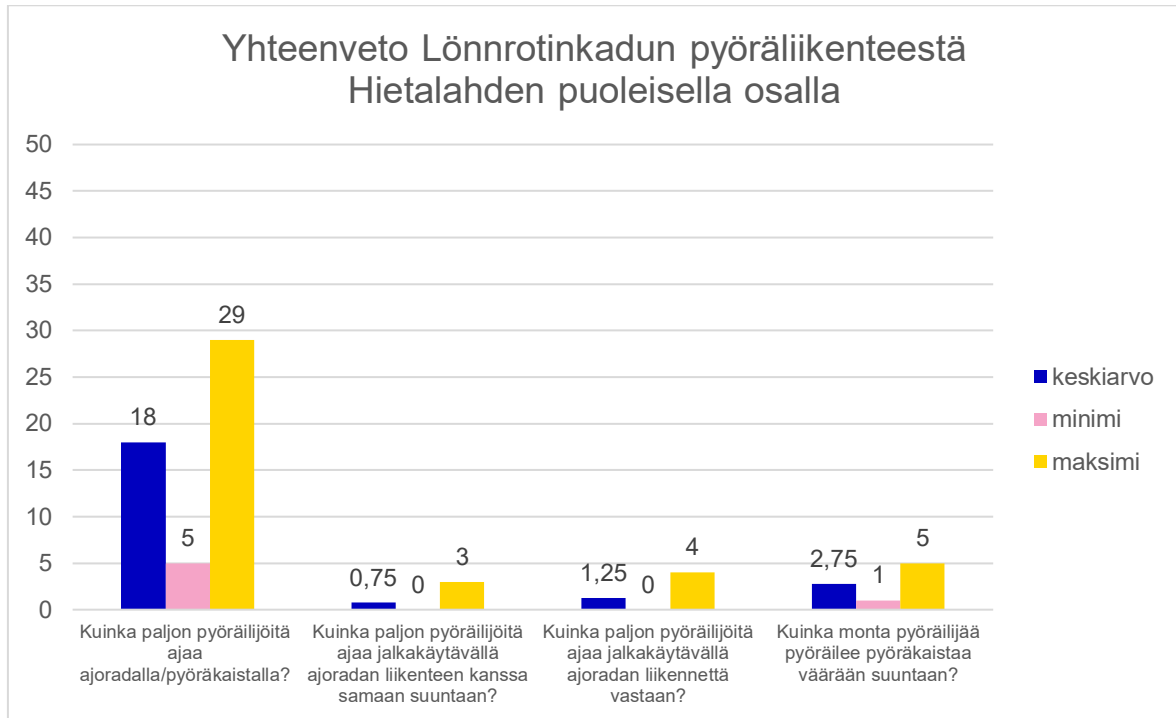
Taulukko 4. Yhteenveto Lönnrotinkadun pyöräliikenteestä Mannerheimintien puoleisella osalla.



Havainnoinnin mukaan pyöräkaista on otettu erinomaisesti käyttöön. Järjestelyjen epäselkeyttä oli havaittavissa vain kohdissa, joissa pyöräkaista tekee sivuttaissiirtymän autojen pysäköinnin kanssa. Näissä kohdissa havaittiin joidenkin pyöräilijöiden siirtyvän pyöräkaistalta jalkakäytävälle.

Taulukossa 5 on esitetty yhteenveto Hietalahden puoleisen osan pyöräliikenteestä. Tämä havainnointi on sisältänyt suoraa laskentaa ajoradalla ja jalkakäytävällä pyöräilevistä. Jokaisesta laskettavasta asiasta on esitetty kaikkien havainnointikertojen keskiarvo, minimiarvo ja maksimiarvo. Laskennan perusteella voidaan sanoa, että pyöräilijät ovat ottaneet uuden pyöräkaistan todella hyvin käyttöönsä. Pyöräkaistaa väärään suuntaan pyöräileviä havaittiin kuitenkin jokaisessa havainnoinnissa ja väärään suuntaan pyöräileviä on suurempi osuus pyöräkaistan käyttäjistä kuin Mannerheimintien puoleisella osalla.. Jalkakäytävällä pyöräily on laskennan mukaan hyvin harvinaista.

Taulukko 5. Yhteenveto Lönnrotinkadun pyöräliikenteestä Hietalahden puoleisella osalla.



Ainut läheltä piti -tilanne liittyi tilanteeseen, jossa jalankulkija oli ylittämässä suojatietä punaisia valoja vasten ja pyöräilijä saapui risteykseen risteävästä suunnasta. Yleisenä huomiona kadulla havaittiin sähköpotkulautailijoita jopa enemmän kuin pyöräilijöitä. Myös sähköpotkulautailijoiden mainittiin ajaneen monta kertaa pyöräkaistaa väärään suuntaan.

3. Haastattelujen yhteenveto

Taulukko 6. Lönnrotinkadun haastattelukerrat.

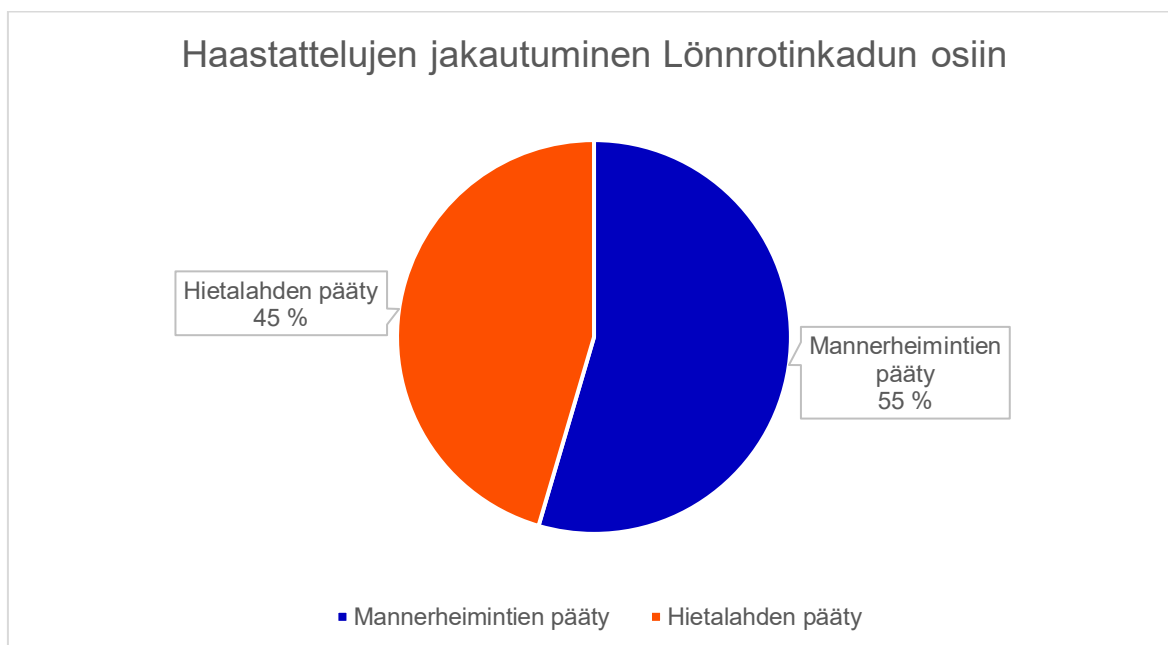
Havainnointikerta	Havainnointiaika	Viikonpäivä	Säätila	Lämpötila
1. aamu	8:30-9:30	tiistai	Aurinkoinen	Lämmin
2. keskipäivä	11:30-12:30	keskiviikko	Aurinkoinen	Lämmin
3. keskipäivä	11:30-12:30	tiistai	Aurinkoinen	Lämmin
4. iltapäivä	16:00-17:00	tiistai	Aurinkoinen	Lämmin
5. alkuilt	18:00-19:00	keskiviikko	Puolipilvinen, ajoittaista sadetta	Lämmin

Haastatteluilla kerättiin Lönnrotinkadulla olleiden ihmisten näkemyksiä ja mielipiteitä kokeilusta ja sen vaikutuksesta alueen viihtyisyyteen ja toiminnallisuuteen sekä sen laajemmista vaikutuksista erilaisista näkökulmista. Haastatteluiden aikana kerättiin lisäksi metatietoa esimerkiksi siitä, millä haastateltavat olivat saapuneet alueelle ja miksi.

Haastattelut tehtiin suullisesti paikan päällä kesäkaduilla. Haastatteluiden aikana haastattelija ohjasi keskustelua seuraamalla ennalta määritettyä kysymysrunkoa. Haastattelija kirjasi haastateltavan vastauksia ylös haastattelun aikana ja kävi lopuksi täyttämässä vastaukset Google Forms -lomakkeella digitaaliseen muotoon. Sää oli haastatteluhetkinä lämmin ja pääosin aurinkoinen.

Haastatteluihin valittiin satunnaisia ohikulkijoita sekä alueella oleskelevia ihmisiä. Kesän 2024 aikana haastateltiin yhteensä 22 ihmistä tasaisesti kadun eri osissa.

Taulukko 7. Haastattelujen jakautuminen Lönnrotinkadun osiin

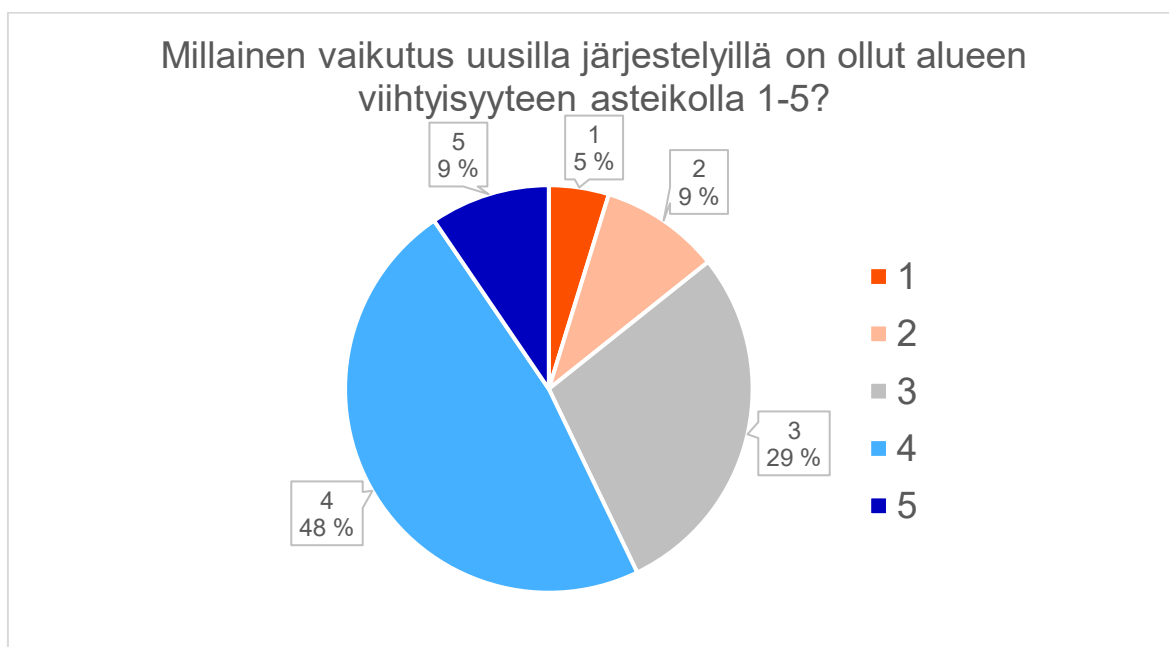


Taulukko 8. Yhteenveto haastattelukysymysten tuloksista.



Taulukossa 8 on esitetty yhteenveto haastattelukysymysten asteikolla 1-5 kysytyistä asioista. Alhaisten vastausmäärien takia tuloksiin kannattaa suhtautua pienellä varauksella. Yleisesti vastaajat arvioivat vaikutukset alueen viihtyisyyteen, kävelijöiden ja pyöräilijöiden turvallisuuteen ja yleisesti olosuhteisiin jonkin verran positiivisiksi. Autolla Lönnrotinkadulla kulkeneet puolestaan arvioivat pyöräkaistakokeilun vaikutukset autoiluun jonkin verran negatiiviseksi.

Taulukko 9. Millainen vaikutus uusilla järjestelyillä on ollut alueen viihtyisyyteen asteikolla 1-5?



Vastaajilla oli mahdollisuus tarkentaa vastaustaan alueen viihtyisyydestä. Taulukossa 9 on esitetty vastausten jakauma asteikolla 1-5. Arvosana 1 tarkoittaa, että pyöräkaistakokeilun myötä alueen viihtyisyys on merkittävästi heikentynyt ja arvosana 5 tarkoittaa, että alueen viihtyisyys on merkittävästi parantunut. Viihtyisyyden positiiviseksi arvioineita oli 77 % kaikista vastaajista. Positiiviseksi (arvosanat 4 tai 5) viihtyisyyden muutosta arvioineet mainitsivat mm. ruokalahettien siirtyneen nyt jalkakäytäviltä uudelle pyöräkaistalle. Negatiivisen arvion antaneiden kommentteista kävi ilmi kadun vähäiset oleskelupaikat, työmaiden aiheuttama

epämiellyttävyys, runsas autoliikenne sekä jalankulkua hankaloittava runsas liikennevalojen määrä. Katutilan kapeus ja siitä seuraava autoilun sekä erityisesti pysäköinnin hankaloituminen arvioitiin yhdeksi alueen viihtyisyyttä heikentäväksi tekijäksi.

Taulukko 10. Toivoisitteko että kokeilusta tehtäisiin jatkossa pysyvä ratkaisu?

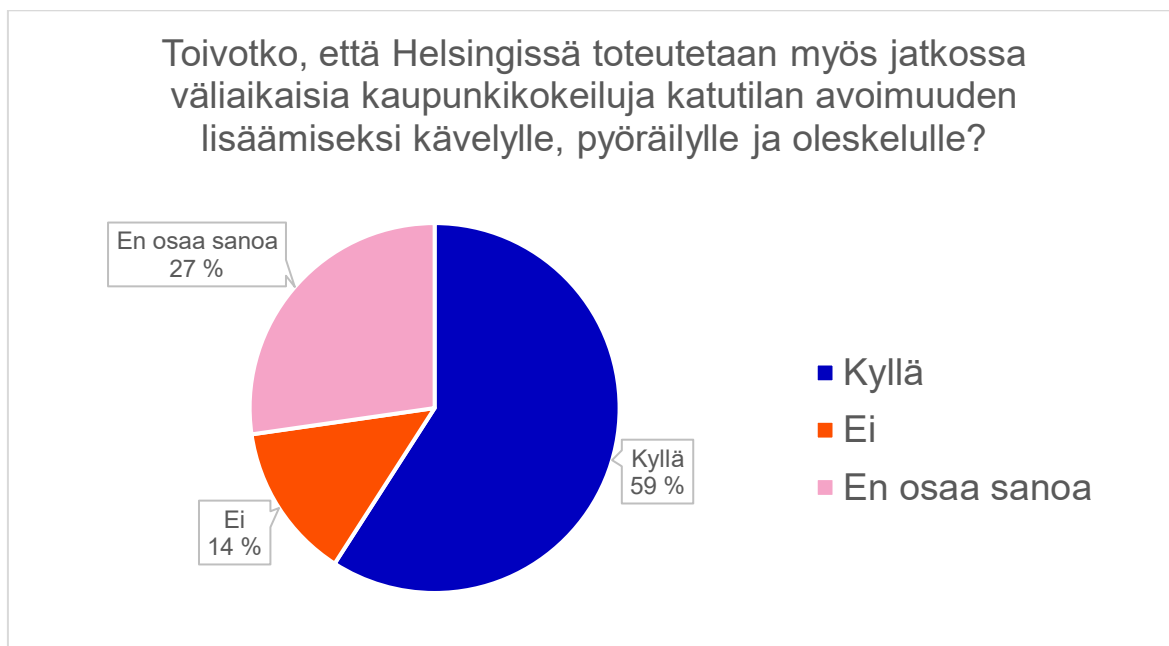


Vastaajilla oli mahdollisuus tarkentaa vastauksiaan kokeilun vakinaistamiseen liittyen. Taulukossa 10 on esitetty jakauma vastaajien näkemyksestä kokeilun vakinaistamiseen. Lähes kolme neljästä (73 %) kannatti kokeilun muuttamista pysyviksi ratkaisuiksi. Pysyvää ratkaisua kannattavat kertoivat liikkumisen olevan uusilla järjestelyillä turvallisempaa ja mukavampaa. Yksi vastaaja arvioi pyöräkaistan vähentäneen jalkakäytävällä sähköpotkulautailua ja piti tätä positiivisena merkinä järjestelyn toimivuudesta. Muut vastaajat arvioivat pyöräkaistan sopivan juuri Lönnrotinkadulle hyvin sekä pyöräkaistan tarjoavan uuden mahdollisuuden auton käytön vähentämiseen. Pysyviin ratkaisuihin toivottiin vahvempaa autoilun ohjaamista muille reiteille, jotta Lönnrotinkatu olisi rauhallisempi.

Pysyviä ratkaisuja vastustaneet muodostivat kantansa erityisesti pysäköinnin ja huoltoliikenteen vaikeutumisesta. Erityisesti osuudet, joissa tolilla estetään autojen kulku pyöräkaistaa pitkin koettiin kaventavan katua liikaa ja näin vaikeuttavan pysäköintiä.

Vastauksessaan epävarmat vastaajat kokivat, että pysyvissä ratkaisuisa tulisi panostaa riittävästi pyöräkaistan auraukseen talvella. Pyöräkaistan ja pysäköinnin sijoittaminen ajoradan samalle puolelle pidettiin huonosti toimivana ja pysyviin ratkaisuihin toivottiin pysäköinnin sijoittamista kadun ajosuuntaan nähden vasemmalle puolelle.

Taulukko 11. Toivotko, että Helsingissä toteutetaan myös jatkossa väliaikaisia kaupunkikokeiluja katutilan avoimuuden lisäämiseksi kävelylle, pyöräilylle ja oleskelulle?



Vastaajilla oli mahdollisuus tarkentaa vastauksiaan kokeilujen toteuttamisesta myös jatkossa. Taulukossa 11 on esitetty jakauma vastaajien näkemystä kokeilujen toteuttamiseen myös jatkossa. Yli puolet vastaajista (59 %) kannatti kokeilujen toteuttamista. Myönteisen vastauksen eivät pääosin tarkentaneet vastaustaan, mutta yksi kokeilujen kannattaja koki jatkuvan kokeilemisen sekoittavan liikaa liikennejärjestelyjä.

Kokeiluja vastustaneet kokivat keskustassa tehtyjen kokeilujen vaikeuttaneen liikaa autoilua ja tätä kautta mm. keskustan elinvoimaa. Yksi kokeiluja vastustanut vastaaja koki Eerikinkadun sopivan kävelykaduksi pysyvänä ratkaisuna.

Kokeiluista epävarmoissa vastaajissa yksi koki Lönnrotinkadun toteutuksen olevan hyvä, mutta Esplanadit sama vastaaja koki huonoksi liian autoilta viedyn tilan takia.

3.1. Vastaajien kehitysehdotukset

Vastaajilta kysyttiin miten Lönnrotinkadun järjestelyjä voitaisiin parantaa. Kysymykseen vastasi sekä kokeilua kannattavia että vastustavia. Osa vastaajista piti toteutusta onnistuneena ja toivoi muutenkin lisää pyöräteitä/-kaistoja kaupunkiin. Yksi vastaaja ilmoitti pitävänsä kadulla kävelystä juuri pyöräkaistan takia.

Useat vastaajat kokivat, että pyöräkaistan ja kadunvarsipysäköinnin voisi merkitä selkeämmin. Yksi vastaaja toivoi pysäköinnin keskittämistä kadun ajosuuntaan nähden vasemmalle puolelle, pyöräkaistasta toiselle puolelle ajorataa. Pyöräkaistan toivottiin kulkevan suuremmin ilman sivuttaissiirtymiä ja selkeämmin jatkuten risteysten yli. Yksi vastaaja toivoi kadulle lisää puita ja muuta katuvihreää.

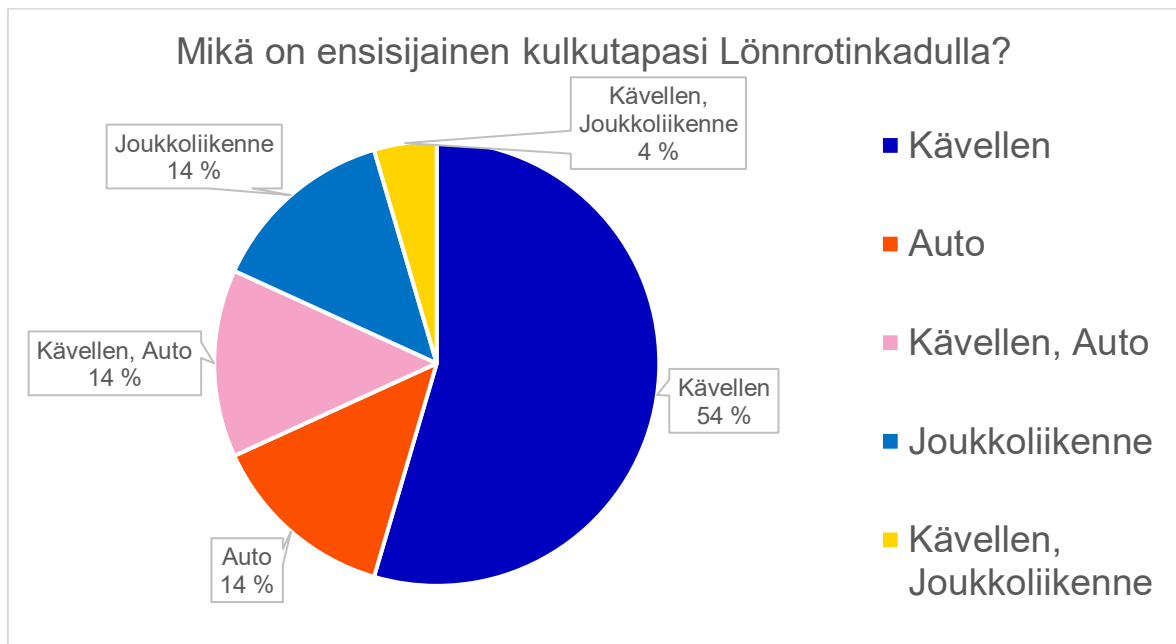
Kadulla toimiva yrittäjä mainitsi tavarantoimituksen vaikeutuneen niin, että kuormaustoinnalla joudutaan pysäyttää ajoradan autoliikenne. Esimerkkikuva kuormaustapahtumasta on kuvassa



Kuva 3. Kuormaustapahtuma ajoradalla K-Marketin kohdalla elokuulta 2023 (Kuva: Cyclomedia).

3.2. Vastajien taustatiedot

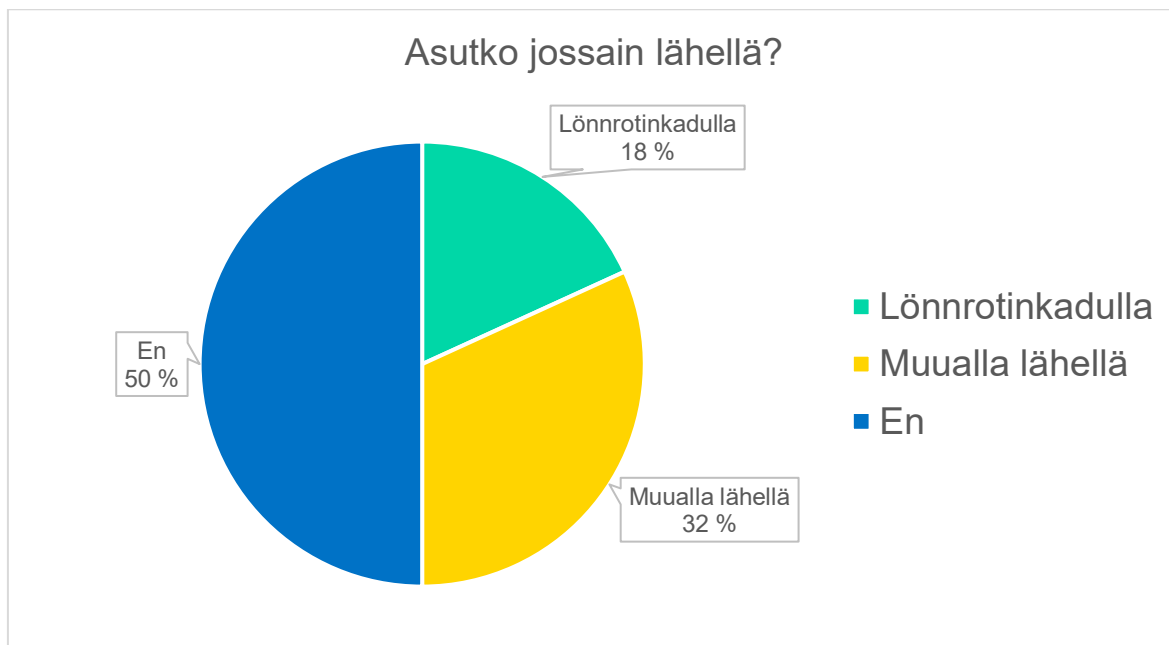
Taulukko 12. Mikä on ensisijainen kulkutapasi Lönnrotinkadulla?



Taulukossa 12 on kuvattu haastateltavien henkilöiden ilmoittama ensisijainen kulkutapa Lönnrotinkadulla liikkeessä. Pääosa kadulla tavoitetuista ihmisistä liikkuu kadulla ensisijaisesti kävelen. Autolla ensisijaisesti liikkuvia on 14–28 % vastaajista. Yhdenkään vastaajan ensisijainen kulkutapa kadulla ei ollut polkupyörä.

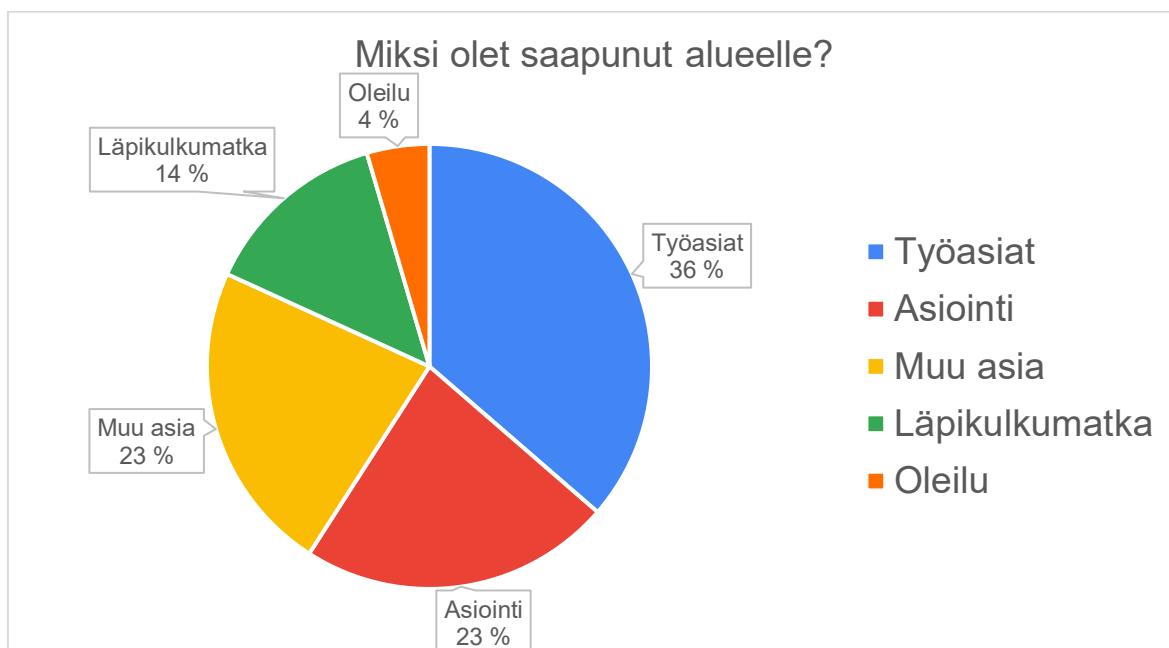
Taulukossa 13 on esitetty jakauma vastaajien asuinpaikasta. Puolet vastaajista asuu jossain muualla kuin Lönnrotinkadulla tai lähistöllä.

Taulukko 13. Asutko jossain lähellä?



Oleilu oli harvinaisin syy saapua Lönnrotinkadulle. Kadun luonne ohjaa enemmän läpikulkun tai alueen liikkeissä käyntiin. Yleisimmät syyt saapua kadulle olivat työasiat (36 %) ja asiointi (23 %). Jakauma alueelle saapumisen syistä on esitetty taulukossa 14.

Taulukko 14. Miksi olet saapunut alueelle?



Helsinki

Helsingin kaupunki
Toimijan nimi

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

www.hel.fi