



Helsingin seudun kävelyn edistämishjelma

HSL Helsingin seudun liikenne
Opastinsilta 6 A
PL 100, 00077 HSL
puhelin (09) 4766 4444
www.hsl.fi

Lisätietoja:
Mette Granberg
Sähköposti: mette.granberg@hsl.fi

Copyright: kartat, graafit ja muut kuvat HSL
Taitto: Sirje Lappalainen, Teppo Kuotola

Helsinki 2023

Esipuhe

Kävely on perusliikkumismuoto, jonka olosuhteiden kehittäminen parantaa niin liikennejärjestelmän tasa-arvoa ja kestävyyttä kuin kansanterveyttä. Kävelyn tärkeydestä huolimatta sen tarpeet jäävät usein vähälle huomiolle erityisesti strategisen tason suunnittelussa. Kävelyn edistämiseksi on tarvetta ja potentiaalia monin paikoin seutua.

Palvelut ovat liikkumisen lähtökohta. Kanadalainen kaupunkisuunnittelija ja urbanisti Brent Toderian on todennut, että paras liikennesuunnitelma on maankäyttösuunnitelma. Koronapandemia lisäsi kävelyä ja toi osaltaan uutta nostetta kävelyn edistämiseen. Olemassa olevalla seudun rakenteella on vahva vaikutus maankäytön, asumisen ja liikenteen suunnitteluun. Kävelyn edistämisen tärkeys on käytännössä helposti alisteinen sille tosiasialle, että monin paikoin seutua autoilu on edelleen vaivattomin liikkumismuoto. Kuntia onkin tärkeää tukea muutoksessa kohti sosiaalisesti, taloudellisesti ja ympäristöllisesti kestävästä liikennejärjestelmästä, jota kävely tukee ja edistää. Edistämishojelman laadinnassa on otettu huomioon seudun monipuolisuus ja tarjottu erilaisiin ympäristöihin soveltuvia ratkaisuja.

Helsingin seudun kävelyn edistämishojelman laadinta on määritelty Helsingin seudun maankäytön, asumisen ja liikenteen MAL 2023 -suunnitelmassa. MAL 2023 -suunnitelman hyväksyivät syyskuussa 2023 HSL:n hallitus, Helsingin seudun yhteistyökokous (HSYK) ja KUUMA-johtokunta. Suunnitelman hyväksynnän yhteydessä käsitellyiksi tulivat myös kävelyn linjaukset, jotka toimivat tämän kävelyn edistämishojelman lähtökohtana ja vision ja toimenpiteiden pohjana. Linjaukset on esitetty edistämishojelman liitteenä.

Työ tehtiin laajassa seudullisessa yhteistyössä. Työn ohjauksesta vastasi ohjausryhmä, johon kuuluivat seuraavat henkilöt:

Samuel Tuovinen, Espoon kaupunki
Henna Hovi, Helsingin kaupunki
Mari Karsio, Järvenpään kaupunki
Hannele Selin, Järvenpään kaupunki
Anita Pihala, Nurmijärven kunta
Joonas Stenroth, Vantaan kaupunki
Riikka Aaltonen, HSL
Mette Granberg, HSL
Samuli Mäkinen, HSL
Leena Sirkjärvi, HSL
Henrik Helenius, KUUMA-seutu
Hanna Kettunen, Terveiden ja hyvinvoinnin laitos THL
Virpi Ansio, Traficom
Michaela Sannholm Traficom
Annika Sarkkola, Uudenmaan ELY-keskus
Heini Peltonen, Uudenmaan liitto
Kaisa Reunanen-Krause, Väylävirasto

Työtä ohjasi lisäksi HSL:n sisäinen työryhmä, johon osallistuivat HSL:n ohjausryhmän edustajien lisäksi Timo Huomo, Janne Lohilahti ja Markus Nevalainen. Työn laatimisesta vastasivat WSP Finland Oy:stä Laura Poskiparta, Sirje Lappalainen ja Riikka Kallio. Lisäksi työhön osallistuivat Tuulikki Peltonen ja Teppo Kuotola.

Edistämishojelman laatiminen aloitettiin vuoden 2023 alussa ja se valmistui marraskuussa 2023. Edistämishojelma on saanut Traficomien liikkumisen ohjauksen valtionavustusta vuodelle 2023.

Tiivistelmä

Julkaisija:
HSL Helsingin seudun liikenne

Tekijät:
Laura Poskiparta, Sirje Lappalainen,
Riikka Kallio

Päivämäärä:
30.11.2023

Julkaisun nimi:
Helsingin seudun kävelyn
edistämisohejlma

Rahoittaja / Toimeksiantaja:
Traficom, HSL

Sarjan nimi ja numero:
HSL:n julkaisuja 8/2023

ISSN 1798-6184 (pdf).
ISBN 78-952-253-369-2 (pdf).

Kieli: suomi.

Sivuja: 51

HSL Helsingin seudun liikenne,
PL 100, 00077 HSL,
puhelin (09) 4766 4444.

Helsingin seudun kävelyn edistämishojelman tavoitteena on lisätä kävelyä niin itsenäisenä kulkumuotona, joukkoliikenteen liityntämuotona kuin seudun asuinalueiden ja keskusten tärkeänä elinvoima- ja viihtyisyystekijänä. Ohjelman visio kuvaa kävelyn merkitystä tulevaisuudessa, missä kävely yhdistää ihmiset, paikat ja elämykset ympäri vuoden. Tavoitteet jakautuvat kolmeen osa-alueeseen: 1) kutsuva kävely-ympäristö, 2) kukoistava kävelykulttuuri ja 3) saumattomat yhteydet joukkoliikenteeseen.

Osana ohjelmaa laaditut kävelyn suunnitteluperiaatteet ohjaavat ja yhtenäistävät seudun kävely-ympäristöjen kehittämistä ja suunnittelua. Suunnitteluperiaatteet on määritelty viidelle eri alueelle: keskustan ydinalueille, keskustan ympärysalueille, asuinalueille, kylämaisille alueille ja liikkumisen solmuille ja asemille. Kävelyn suunnitteluperiaatteita tukevat työssä määritetyt kävelyn edistämisen toimenpiteet, jotka jakautuvat rakennetun ympäristön, viestinnän ja yhteistyön sekä seurannan ja tiedon toimenpiteisiin. Rakennetun ympäristön toimenpiteet tähtäävät kävely-ympäristön laadun, turvallisuuden ja esteettömyyden parantamiseen. Viestinnän ja yhteistyön toimenpiteet pyrkivät lisäämään kävelyn näkyvyyttä ja tietoisuutta kävelyn hyödyistä. Seurantatoimenpiteet kattavat kävelyn määrällisen ja laadullisen seurannan sekä vaikuttavuuden arvioinnin kehittämisen. Toimenpiteet ovat pääsääntöisesti laajempia kokonaisuuksia, jotka toteutetaan vaiheittain.

Kaikki nämä toimenpiteet edellyttävät yhteistyötä eri kuntien ja sidosryhmien välillä. Helsingin seudun kävelyn

edistämishojelman toteutumista ja mittareita seurataan vuosittain laaditun seurantasuunnitelman pohjalta mukaan lukien toimenpiteiden toteutus ja kävelyn suunnitteluperiaatteiden noudattaminen. Tulokset ja edistymiset viestitään laajasti osana seudullista kävelyn edistämistyötä.

Sammandrag

Utgivare:

HRT Helsingforsregionens trafik

Författare:

Laura Poskiparta, Sirje Lappalainen,
Riikka Kallio

Datum:

30.11.2023

Publikationens titel:

Helsingforsregionens program för att
främja gång

Finansiär / Uppdragsgivare:

Traficom, HRT

Publikationsseriens titel och nummer:

HRT publikationer 8/2023

ISSN 1798-6184 (pdf).

ISBN 78-952-253-369-2 (pdf).

Språk: finska.

Sidantal: 51

HRT Helsingforsregionens trafik,
PB 100, 00077 HRT,
tfn. (09) 4766 4444.

Målet med Helsingforsregionens program för att främja gång är att öka gång som både ett självständigt transportmedel och som anslutning till kollektivtrafiken, samt som en viktig faktor för livskraft och trivsel i regionens bostadsområden och centrum. Programmets vision beskriver gångens betydelse i framtiden, där gång förenar människor, platser och upplevelser året runt. Målen är uppdelade i tre områden: 1) att skapa en inbjudande promenadmiljö, 2) främja en blomstrande promenadkultur och 3) erbjuda sömlösa anslutningar till kollektivtrafiken.

Principerna för planeringen av promenader, som är skapade som en del av programmet, styr och inarbetar utvecklingen och planeringen av promenadmiljöer i regionen. Principerna är definierade för fem olika områden: centrumets kärnområden, centrumets omgivande områden, bostadsområden, byliknande områden och transportnoder och stationer. Principerna stöds av åtgärder som identifierades i arbetet för att främja gång. Åtgärderna är delade till den byggda miljön, kommunikation och samarbete samt övervakning och data. Åtgärderna relaterade till den byggda miljön syftar till att förbättra promenadmiljöns kvalitet, säkerhet och tillgänglighet. Åtgärderna relaterade till kommunikation och samarbete syftar till att öka gångens synlighet och medvetenhet om dess fördelar. Övervakningsåtgärderna omfattar kvantitativ och kvalitativ övervakning av gång samt utveckling av effektbedömningar. Dessa åtgärder är generellt sett större initiativ som implementeras i faser.

Alla dessa åtgärder kräver samarbete mellan olika kommuner och intressenter. Genomförandet av programmet övervakas årligen baserat på en övervakningsplan med olika metoder, inklusive genomförandet av åtgärder och efterlevnad av principerna för planeringen av promenader. Resultat och framsteg kommuniceras brett som en del av regionala program för att främja gång.

Abstract

Published by:
HSL Helsinki Region Transport

Author:
Laura Poskiparta, Sirje Lappalainen,
Riikka Kallio

Date of publication:
30.11.2023

Title of publication:
Helsinki Region Walking Promotion
Program

Financed by / Commissioned by:
Traficom, HSL

Publication series title and number:
HSL Publications 8/2023

ISSN 1798-6184 (PDF).
ISBN 78-952-253-369-2 (PDF).

Language: Finnish.

Pages: 51

HSL Helsinki Region Transport,
PO Box 100, 00077 HSL,
Tel.+358 9 4766 4444.

The aim of the Helsinki Region Walking Promotion Program is to increase walking as an independent mode of transport, as an access mode to public transport and as an important factor in the vitality and comfort of residential areas and centers in the region. The program's vision describes the importance of walking in the future, where walking connects people, places and experiences all year round. The objectives are divided into three areas: 1) creating an inviting walking environment, 2) fostering a thriving walking culture, and 3) providing seamless connections to public transport.

The principles for the planning of walking developed as part of the program guide and harmonize the development and planning of walking environments in the region. The planning principles are defined for five different areas: the core areas of the city center, areas surrounding the city center, residential areas, village-like areas, and transport nodes and stations. The principles for the planning of walking are supported by measures to promote walking identified in the work which are divided into measures for the built environment, communications and cooperation, and monitoring and data. The measures for the built environment aim to improve the quality, safety and accessibility of the walking environment. The measures for communications and cooperation aim to increase the visibility of walking and awareness of its benefits. The monitoring measures encompass quantitative and qualitative monitoring of walking as well as the development of impact assessment. As a rule, the measures are broader sets of measures that are implemented in stages.

All these measures require cooperation between different municipalities and stakeholders. The implementation of the program and its indicators are monitored on the basis of an annual monitoring plan, including the implementation of measures and compliance with the planning principles for walking. The results and progress are widely communicated as part of regional work to promote walking.

Sisällysluettelo

1 Lähtökohdat	7
2 Kävelyn hyödyt	9
3 Nykytila	11
4 Kävelyn edistämisen visio ja tavoitteet	13
5 Kävelyn suunnitteluperiaatteet.....	15
6 Kävelyn edistämisen toimenpiteet	34
7 Vaikutusten arviointi	42
8 Tavoitteiden seuranta ja mittarit	44
Lähteet	46

Taulukkoluetelo

Taulukko 1. Toimenpiteiden vaikuttavuus suhteessa tavoitteisiin	43
Taulukko 2. Ohjelman tavoitteiden toteutumisen seurannan mittarit	45

Liiteluettelo

Liite 1. MAL 2023 -suunnitelman linjaukset kävelyn edistämishojelman laadinnalle	47
Liite 2. Taustatyö kävelyn suunnitteluperiaatteiden laatimiseksi	50

1 Lähtökohdat

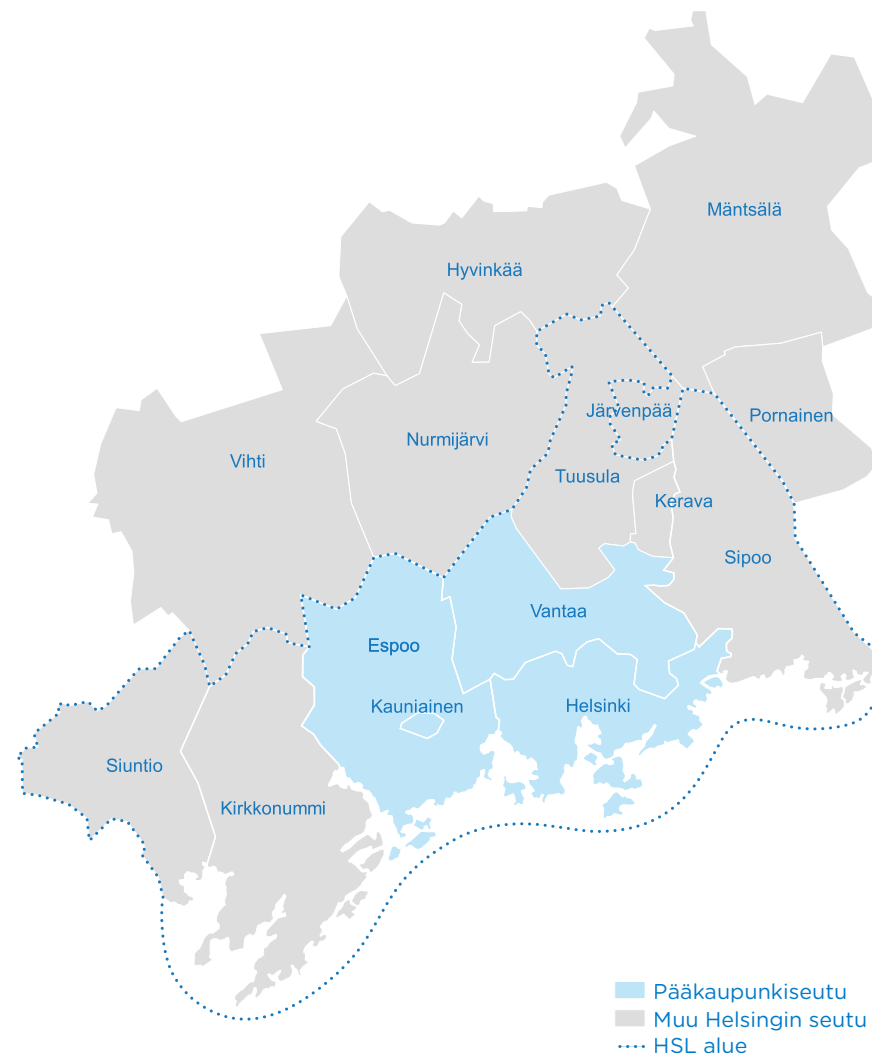
Tavoitteena kävelyn painoarvon lisääminen suunnittelussa

Helsingin seudun kävelyn edistämishjelman laadinta on yksi Helsingin seudun maankäytön, asumisen ja liikenteen MAL 2023 -suunnitelman toimenpiteistä. MAL-suunnittelussa tavoitteena on turvata kasvavan seudun toimivuus ja kestävyys. Liikennejärjestelmätöissä on mukana kaikki kulkumuodot. MAL 2023 -suunnitelman päätavoitteena on hiilineutraali, menestyvä ja hyvinvoiva seutu tavoitevuoteen 2040 mennessä. Kävelyn edistäminen vastaa kaikkiin MAL-työn tavoitteisiin ja on olennaista jokaisen päätavoitteen saavuttamisessa.

Helsingin seudun kävelyn edistämishjelman päätavoitteena on kävelyn lisääminen itsenäisenä kulkumuotona, keskeisimpänä joukkoliikenteen liityntämuotona sekä seudun asuinalueiden ja keskusten tärkeänä elinvoima- ja viihtyisyystekijänä. Tavoitteena on kävelyn parempi huomioiminen osana seudun liikenteen, liikennejärjestelmän ja maankäytön suunnittelua. Kävelyn aseman vahvistamiseksi tulee kävely ja kaupunkielämä tuoda vahvemmin mukaan liikenneympäristöjen suunnitteluun ja samalla ottaa vahvemmin huomioon kävelyn edistämisen monet ulottuvuudet.

Seudullisessa kävelyn edistämishjelmassa tavoitteena on edistää kävelymahdollisuuksia kokonaisvaltaisesti ja johdonmukaisesti. Ohjelmalla pyritään siihen, että kävelymahdollisuudet palvelevat kaikkia Helsingin seudun asukkaita riippumatta asuinkunnasta, iästä, sukupuolesta, vammasta, taloudellisesta tilanteesta, tai muista henkilökohtaisista tekijöistä. Seudullisessa lähestymistavassa korostuu yhteistyö, jonka avulla kävelyn

edistämistyön laadintaan on saatu laajaa näkökulmaa kuntien kokemusten, hyvien käytäntöjen ja monipuolisen osaamisen kautta.



Kuva 1. Helsingin seudun kunnat

Työn fokuksessa arjen matkojen kävely ja oleskelu

Helsingin seudun kävelyn edistämishjelmassa keskitytään erityisesti kävelyn, jolla tarkoitetaan paitsi liikkumista, mutta myös kävelylle ominaista pysähtymistä, oleskelua sekä moniaistista tapaa kokea ja havainnoida ympäristöä. Työ keskittyy erityisesti arjen matkojen kävelyn ja kaupunkielämään, ei niinkään ulkoilualueilla tapahtuvaan virkistyskävelyn.

Kävelijä on usein käytetty jalankulkijaan rinnastettava määritelmä. Kävelijä on kävelynopeudella omin jaloin joko kokonaan tai avustetusti kulkeva. Kävelijällä ei tässä työssä tarkoiteta suksilla, luistimilla tai vastaavilla välineillä liikkuvaa eikä jalankulkua korvaavan liikkumisvälineen käyttäjää. Käveltävässä ympäristössä liikkumisen tulee olla mahdollisimman helppoa myös liikkumis- ja toimintarajoitteisille, joten esteettömyyden näkökulma on ollut vahvasti mukana ohjelman laadinnassa. Ympäristön tulee myös olla ymmärrettävä eri kulttuureista tuleville ja muille kuin suomea äidinkielenään puhuville.

Ohjelma tehtiin laajassa yhteistyössä

Koko Helsingin seutua koskeva kävelyn edistämishjelma on laadittu laajassa yhteistyössä seudun kuntien ja muiden keskeisten sidosryhmien kanssa. Vuorovaikutteisen prosessin tavoitteena oli muodostaa yhteinen näkemys ohjelman tavoitteista, suunnitteluperiaatteista ja toimenpiteistä sekä samalla sitouttaa eri toimijat kävelyn edistämistyöhön. Työn aikana järjestettiin yhteensä kaksi laajaa vuorovaikutteista työpajaa, joissa ideoitiin yhdessä ohjelman tavoitteita, kävelyn suunnitteluperiaatteita ja ohjelman toimenpiteitä.



2 Kävelyn hyödyt

Kävely hyödyttää yksilöä, yhteiskuntaa ja ympäristöä

Kävely on olennainen osa jokapäiväistä liikkumistamme. Kaikki liikkujat ovat kävelijöitä vähintään matkan alussa ja lopussa. Kävely on ihmisen luontainen ja rutiininomainen tapa liikkua sekä tehokkain keino tutustua ympäristön yksityiskohtiin.

Kävelyn yhdistyy monia positiivisia vaikutuksia niin yksilölle kuin yhteiskunnalle ja ympäristölle. Kävely on terveellinen, tasa-arvoinen ja ympäristöystävällinen kulkumuoto. Kävely on myös suurimmalle osalle väestöä mahdollinen liikkumismuoto. Siten kävelyn olosuhteiden kehittäminen lisää liikennejärjestelmän sosiaalista yhdenvertaisuutta. Kävely on kulkumuotona päästötön, joten kävelymatkojen lisääminen on myös olennainen osa liikenteen hiilidioksidipäästöjen vähentämisessä.

Kävely on myös paljon muuta kuin tapa liikkua paikasta toiseen. Kävelylle ominaista on hidas vauhti, joten kävellessä koemme ympäristömme voimakkaammin. Kävellessä huomaamme herkästi ympäristön erilaiset näkymät, valot, äänet ja tuoksut. Jalkaisin kulkiessa voimme pysähtyä keskustelemaan, piipahtaa mielenkiintoisen näköiseen liikkeeseen tai istahtaa penkille nauttimaan ympäristöstä. Kävely luo ympärilleen kaupunkielämää. Käveltävä ympäristö on elävä, miellyttävä ja mahdollistaa ihmisten kohtaamisen kiinnostavien toimintojen luona.



30 min

Kävely edistää terveyttä

Vain 20 % suomalaisesta aikuisväestöstä saa riittävän määrän terveysliikuntaa. Kävely on helppo tapa edistää päivittäin kokonaisvaltaista hyvinvointia. Kävely mm. ylläpitää ikäihmisten aktiivisuutta ja vahvistaa henkistä hyvinvointia. Kävellessä tehdyt matkat auttavat ylläpitämään terveellisiä elintapoja ja edesauttavat päivittäisen liikuntasuosituksen saavuttamista².



Co²
0 g / km

Kävely on helppo ilmastoteko

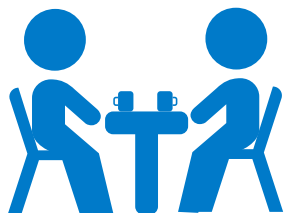
Liikenteen päästöjä tulee laskea, jotta seudun kunnat saavuttavat hiilineutraaliustavoitteet. Kävely on täysin päästötön kulkutapa ja sen edistäminen tukee liikenteen päästöjen vähentämiselle, ilmanlaadun parantamiselle ja ruuhkaisuuden sekä melun vähentämiselle asetettuja tavoitteita.

Lähteet: (1) Suomalaisten objektiivisesti mitattu fyysinen aktiivisuus, paikallaanolo ja fyysinen kunto 2018, (2) UKK-instituutti 2023,



Kävely on tasa-arvoista

Kävely on ihmiselle luontaisin tapa liikkua ja käveltävä ympäristö tukee arjen sujuvaa liikkumista niin lasten rattaita työntävien kuin pyörätuolissa istuvien osalta. Kävely-ympäristöt ovat kaikille, iästä, fyysisestä kunnosta tai lompakon koosta riippumatta, eli suunnittelemalla ympäristöjä kävelijöille, suunnitellaan ympäristöjä kaikille.



Kävely on hyödyksi liike-elämälle ja lisää keskustojen elinvoimaa

Sekä kansainvälisten että Helsingissä tehtyjen tutkimusten mukaan kävelyn edistäminen tukee kaupallista aktiivisuutta keskustoissa. Keskustoihin saavutaan yleisimmin joukkoliikenteellä, pyörällä tai kävellen, jolloin keskustojen kokonaisliikenvaihto koostuu näiden asiakkaiden ostoksista³. Tutkimukset osoittavat myös, että rauhalliset liikenneympäristöt lisäävät kadulla tapahtuvaa sosiaalista ja kaupallista kanssakäymistä, lisäten ympäristöjen elinvoimaa⁴.



Kävely luo turvallisuutta

Ihmiset kaipaavat ympärilleen muita ihmisiä. Mitä enemmän kaupunkitiloissa on kävelijöitä, sitä turvallisemmaksi tunnemme olomme. Jalankulkijan näkökulmasta suunnitelluilla kaduilla ja kaupunkitiloissa liikutaan hitaasti heikoimman ehdoilla, mikä lisää turvallisuutta. Vastaavasti turvattomat ympäristöt vähentävät kävelyä. Turvattomiksi kävely-ympäristöiksi koetaan usein esimerkiksi alueet, joilla on suuri määrä autoliikennettä, kapeat jalkakäytävät, vaaralliset ylitykset tai huono valaistus⁵.



Hyvät kävely-yhteydet lisäävät joukkoliikenteen käyttöä

Kävely on osa jokaista joukkoliikenteellä tehtyä matkaa. HSL:n tarkastelujen mukaan kävelyn palvelutason nostaminen 5 prosentilla nostaisi lipputulota vuosittain 8,5 miljoonalla eurolla. Erityisen vahva vaikutus on aseman seutujen lähistöllä⁶.

3 Nykytila

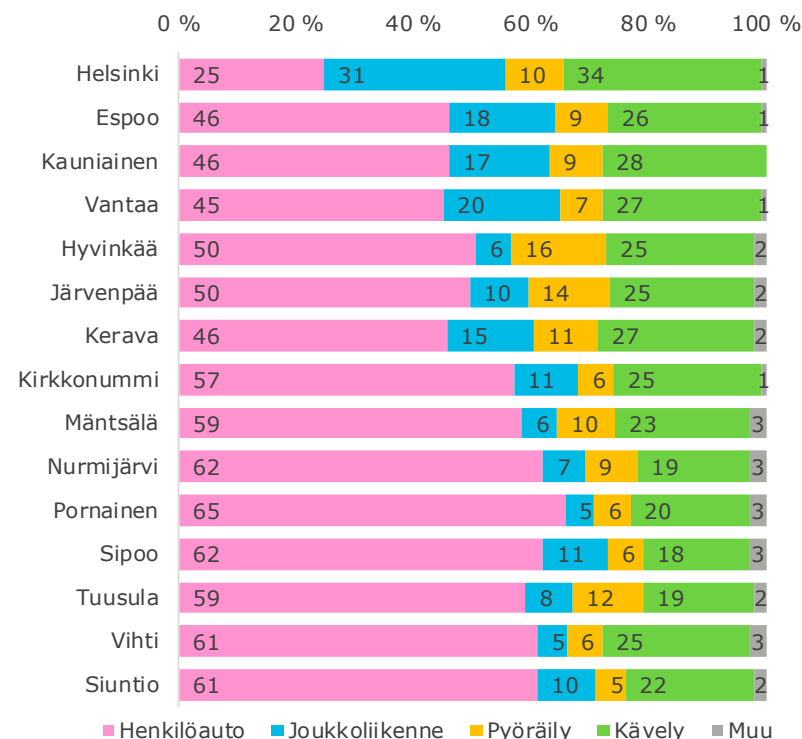
Seudun sisäisistä matkoista lähes kolmannes tehdään kävellen

Helsingin seudulla kävelyn osuus on 29 % kaikista seudun sisäisistä matkoista. Kävelyn kulkumuoto-osuus vaihtelee kunnittain 18–34 prosentin välillä (kuva 2). Kävelymatkojen pituudet ovat tyypillisesti lyhyitä. Helsingin seudulla alle kilometrin pituisista matkoista valtaosa, noin 82 %, tehdään kävellen. Myös 1–2,9 km matkoilla kävellään ja pyöräillään paljon, mutta samalla autolla tehtyjen matkojen osuus kasvaa merkittävästi (kuva 3).

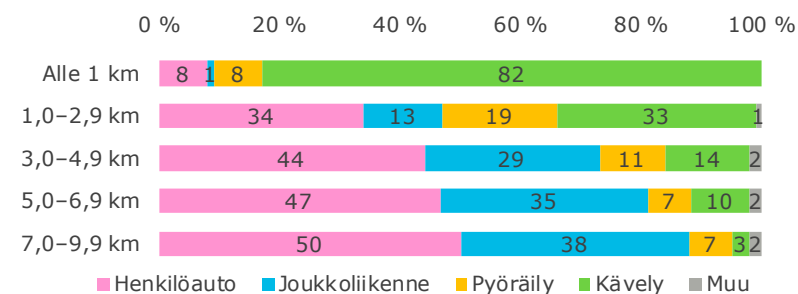
Kävely on myös tärkeä osa joukkoliikenteen matkoja. Joukkoliikenteen käyttö muodostaakin merkittävän kävelymatkojen tarkoituksen. Helsingin seudulla noin 96 % joukkoliikenteen liityntämatkoista tehdään jalan. Joukkoliikenteen käyttö kasvaa yli kolmen kilometrin matkoilla ja kulkutapaosuus on suurin 5–24,9 km pituisilla matkoilla.

Vuonna 2020 käynnistyneen maailmanlaajuisen koronapandemian aikana voimassa olleet rajoitukset ohjasivat liikkumistamme, ja päivän aikana tehty matkat ja kuljettu kilometrimäärä vähentyivät edellisen liikkumistutkimuksen 2018 tasosta merkittävästi. Korona-aikana tehtiin selvästi enemmän kävelymatkoja kuin ennen koronapandemiaa, mutta joukkoliikennematkojen määrä vähentyi merkittävästi. Koronapandemian jälkeen työmatkojen määrä on jälleen kasvanut, mutta säännöllisesti kotona työskentelevien osuus on yhä selvästi pandemiaa edeltävää aikaa korkeammalla tasolla. Joukkoliikenteen matkustajamäärät ovat kääntyneet kasvuun pandemiarajoitusten poistuttua, mutta matkustajamäärät eivät ole palautuneet vuoden 2019 tasolle.

Lähteet: Liikkumistottumukset Helsingin seudulla 2018, Henkilöliikennetutkimus syksy 2021 ja 2022



Kuva 2. Kuntakohtainen kulkutapajakauma (2018)



Kuva 3. Helsingin seudun sisäisten matkojen pituusjakauma alle 10 km matkoilla kulkumuodoittain.

Viihtyisä ympäristö kannustaisi kävelemään pidemmän matkan

Helsingin seudun asukkaiden mielipiteitä asumisen ja liikkumisen nykytilasta ja kehittämisestä on selvitetty viimeksi vuonna 2021 Helsingin seudun maankäytön, asumisen ja liikenteen Seutubarometrissa (MAL-barometri). MAL-barometrissa selvitettiin asukkaiden näkemyksiä myös kävelyyn liittyen. Merkittävimmiä viihtyisyystekijöiksi omalla asuinalueella nousi luonnon läheisyyden lisäksi kävelyetäisyydellä olevat lähipalvelu sekä joukkoliikenteen pysäkin tai aseman läheisyys (kuva 4). Merkittävimmiä epäviihtyisyyttä aiheuttaviksi tekijöiksi nousi palvelujen puute, rauhattomuus ja turvatt joukkoliikenneyhteydet.

81%

olisi valmis kävelemään pidemmän matkan, jos ympäristö on miellyttävä

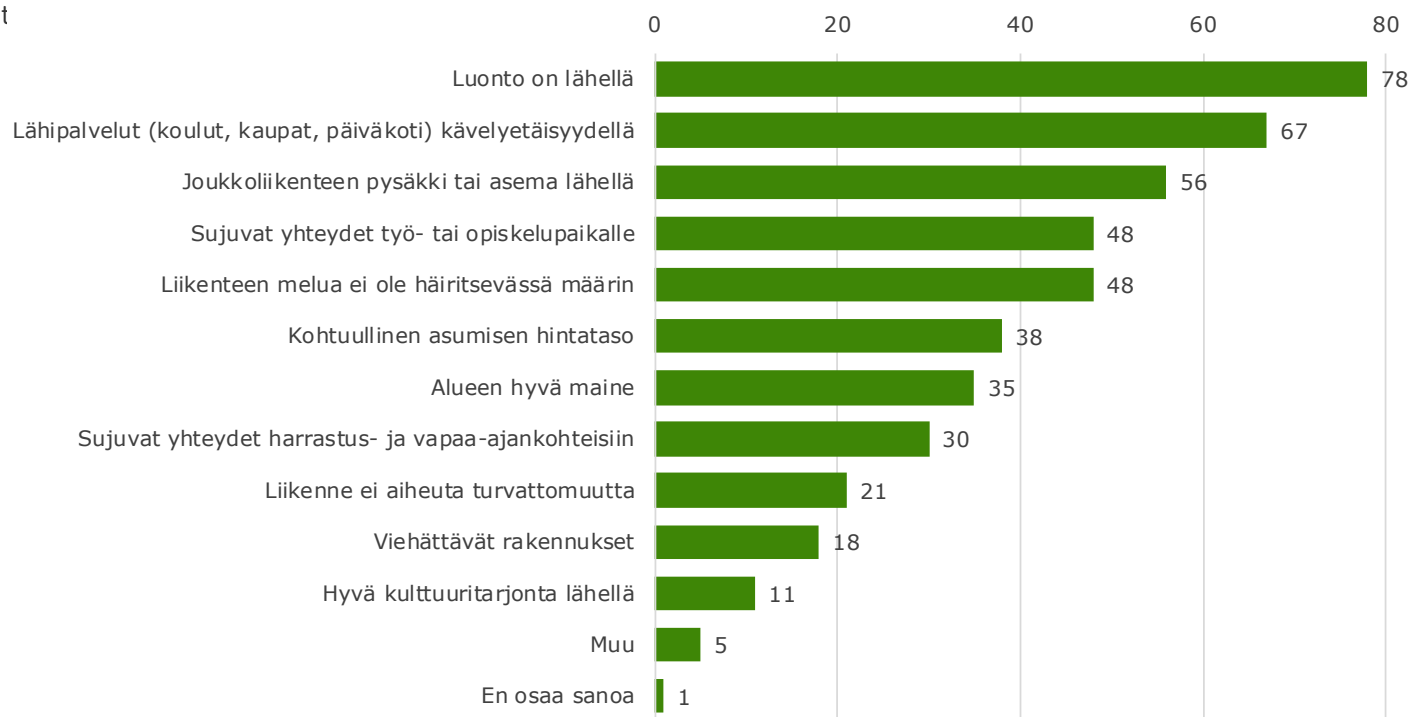
64%

mielestä keskusta-alueita tulisi suunnitella enemmän jalankulun näkökulmasta

41%

toivoo nykyistä enemmän panostusta oman asuinkunnan kävelyn olosuhteisiin

Suurin osa seudun asukkaista (83 %) pitää kävelyä tärkeänä hyötyliikuntana ja 78 % on sitä mieltä, että oma asuinalue houkuttelee kävelemään. Jopa 81 % on valmis kävelemään pidemmän matkan, jos ympäristö on miellyttävä. Seudun asukkaista 41 % toivoo nykyistä enemmän panostuksia kävelyyn. Kävelyyn panostamista toivoivat melko tasaisesti eri puolilla seutua asuvat ja eri-ikäiset asukkaat. Naiset toivoivat miehiä useammin panostusta kävelyyn (naiset 45 % / miehet 36 %).



Lähteet: Helsingin seudun maankäytön, asumisen ja liikenteen Seutubarometri 2021

Kuva 4. Seudun asukkaiden näkemykset merkittävimmistä viihtyisyystekijöistä omalla asuinalueella. (N=3690, Seutubarometri 2021).

4 Kävelyn edistämisen visio ja tavoitteet

Helsingin seudulla kävely yhdistää ihmiset, paikat ja elämykset ympäri vuoden

Kävelyn edistämishojelman laadinnan tavoitteena on kävelyn lisääminen itsenäisenä kulkumuotona, keskeisimpänä joukkoliikenteen liityntämuotona sekä seudun asuinalueiden ja keskusten tärkeänä elinvoima- ja viihtyisyystekijänä. Tavoitteena on kävelyn parempi huomioiminen seudun liikenteen, liikennejärjestelmän ja maankäytön suunnittelussa vahvistamalla kävelyn asemaa ja kääntämällä suunnittelun keskipistettä kävelyn ja ihmisen mittakaavaan.

Helsingin seudun kävelyn edistämishojelman visio kuvastaa kävelyn asemaa tulevaisuudessa. Vision mukaan Helsingin seudulla kävely yhdistää ihmiset, paikat ja elämykset ympäri vuoden. Visiota on konkretisoitu määrittämällä kävelyn edistämisen tavoitteet, jotka on jaettu kolmeen tavoitealueeseen: kutsuvat kävely-ympäristöt, kukoistava kävelykulttuuri ja saumattomat yhteydet joukkoliikenteeseen. Visio ja tavoitteet on esitetty seuraavalla sivulla.

Tavoitteiden taustalla monipuolinen lähestyminen kävelyn lisäämiseen

Kutsuvat kävely-ympäristöt tavoitteen taustalla on lähtökohta siitä, että kävellen tehtyjen matkamäärien kasvattamiseksi kävely-ympäristöjen tulee olla kutsuvia. Käveltävyyteen vaikuttavia tekijöitä ovat infrastruktuuriin liittyvät konkreettiset asiat, kuten katujen leveydet, liikennemäärät sekä ympäristön mittakaava. Näiden lisäksi vaikuttavia, ihmisten kokemuksiin perustuvia tekijöitä ovat

turvallisuudentunne, mukavuus ja kiinnostavuus. Tutkimuksissa on havaittu, että ihmiset valitsevat jopa 10–20 prosenttia pidemmän kävelymatkan, mikäli kävely-ympäristö on laadukasta ja miellyttävää. Tutkimuksin on myös todettu, että kävelyn olosuhteita parantamalla on saatu lisättyä alueiden ja keskustojen kävelijämääriä. Lisääntynyt kävelijämäärä taas on vaikuttanut alueen yritysten liikevaihtoon positiivisesti.

Kukoistava kävelykulttuuri tavoitteen taustalla on lähtökohta siitä, että kävely on enemmän kuin vain liikkumismuoto; se on mahdollisuus ihmisten kohtaamiselle ja yhteisöllisyyden rakentumiselle. Kävelyn edistämisessä tavoitteena on muodostaa paikkoja kohtaamisille ja luoda kävelyn kannustavaa kulttuuria. Kadut muodostavat suurimman osan julkisesta tilasta, jolloin tilanjaolla pystytään vaikuttamaan siihen, kenelle kaikille katutila kuuluu ja millaista elämää katutilassa voidaan mahdollistaa.

Saumattomat yhteydet joukkoliikenteeseen tavoitteen taustalla on kestävä seudullinen liikennejärjestelmä, johon joukkoliikenne oleellisesti kuuluu. Joukkoliikenteen tärkein liittymismuoto on kävely: peräti 96 prosenttia joukkoliikenteen liityntämatkoista tehdään HSL-alueella jalan. Kun tavoitteena on autoliikenteen suoritteiden laskeminen ja liikenteen päästöjen vähentäminen, tulee kaikkien kestävien kulkumuotojen edistämistä tehdä rinnakkain. Parantamalla kävelykokemusta ja kävelyreittien palvelutasoa, edistetään myös joukkoliikenteen käyttöä.

Lähteet: Estimating Pedestrian Flows on Street Networks 2021, Kävelyn roolin määrittäminen strategisessa maankäytön ja liikenteen suunnittelussa 2021, Kävelystä elinvoimaa 2014, The Effect of Urban Quality Improvements on Business Location (2003).

Visio

Helsingin seudulla kävely yhdistää ihmiset, paikat ja elämykset ympäri vuoden

Tavoitteet

Kutsuvat kävely-ympäristöt

Viihtyisät, vehreät ja hyvin hoidetut ympäristöt kutsuvat kävelemään ja oleskelemaan. Elävät ja vireät kävely-ympäristöt monipuolisine palveluineen tukevat asukkaiden hyvinvointia ja keskusten elinvoimaa.

Kukoistava kävelykulttuuri

Aktiivisen liikkumisen kulttuuri on vahva kaikissa ikäluokissa. Kävelyn edistämistyötä tehdään yhdessä yli sektorirajojen ja asukkaita osallistaen.

Saumattomat yhteydet joukkoliikenteeseen

Hyvin toimivat kävely-yhteydet pysäkeille ja solmuihin kannustavat joukkoliikenteen käyttöön. Asemanseutujen laadukkaat kävely-ympäristöt tukevat ydinalueiden eloisuutta ja houkuttelevuutta.

5 Kävelyn suunnitteluperiaatteet

Kävelyn suunnitteluperiaatteet ohjaavat ja yhtenäistävät suunnittelua

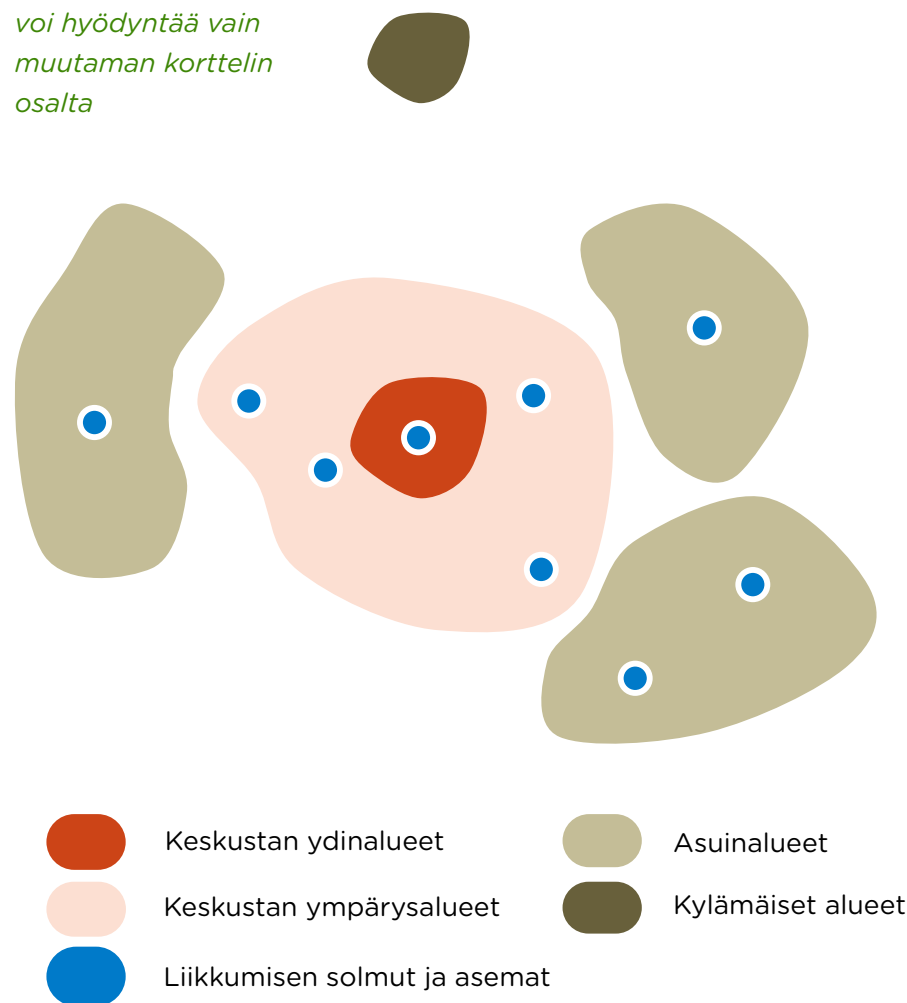
Kävely eroaa muista kulkumuodoista hitautensa vuoksi. Miellyttävän rauhallinen ja sopivan virikkeellinen liikenneympäristö on tärkeää, kun tavoitellaan kävelyn lisäämistä. Koska kaikkia alueita ei voida eikä kannata toteuttaa parhaalla laatutasolla, on kävelyn olosuhteiden kehittämiseksi tärkeä tunnistaa kävelyn kannalta keskeisimmät alueet. Samalla parannetaan kävelyn asemaa osana liikennejärjestelmää ja osana maankäytön suunnittelua.

Kävelyn keskeisten alueiden tarkastelujen pohjalta työssä määritettiin viisi kävelyn aluetyyppiä: keskustan ydinalueet, keskustan ympärysalueet, asuinalueet, kylämäiset alueet sekä liikkumisen solmut ja asemat. Jokaiselle aluetyypille on laadittu suunnitteluperiaatteet, jotka korostavat kunkin aluetyypin tärkeimpiä ominaisuuksia kävelyn kannalta. Viereisessä kuvassa (kuva 5) on esitetty periaatekuva suunnitteluperiaatteiden aluerajauksista.

Kävelyn keskeisten alueiden suunnitteluperiaatteet on laadittu seudun kuntia varten. Ne ohjaavat ja yhtenäistävät seudun kävely-ympäristöjen kehittämistä ja suunnittelua. Kunnat saavat itse määrittää, millä alueilla eri aluetyyppien mukaisia suunnitteluperiaatteita hyödynnetään. Suunnitteluperiaatteet ohjeistavat, miten aluetyypit määritetään.

Suunnitteluperiaatteiden laadinnan taustalla on tavoite lisätä kävelyn houkuttelevuutta ja viihtyisyyttä. Suunnitteluperiaatteet ovat yleisellä tasolla, eikä niissä ole esitetty yksityiskohtaisia suunnitteluohjeita tai mitoitussarvoja.

Keskustan ydin voi olla myös hyvin pieni alue tai periaatetta voi hyödyntää vain muutaman korttelin osalta



Kuva 5. Kaavio suunnitteluperiaatteiden aluerajauksista

KESKUSTAN YDINALUEET

KESKUSTAN YDINALUEET

Keskustojen ydinalueet ovat alueita, joissa lähtökohtaisesti kävellään. Aluetta kehitetään yleensä kävelyn ehdoilla ja kävelijöitä on paljon. Keskustan ydinalueilla kaupunkitila tarjoaa useita mahdollisuuksia kohtaamiselle.

Keskustojen ydinalueilla katutilojen kaupunkikuvalla tuodaan esille paikallista ilmettä, identiteettiä ja historiaa. Keskustan ydinalueilla panostetaan turvallisuutta luoviin ratkaisuihin kuten esteettömyyteen, hyvään valaistukseen ja kulkumuotojen erotteluun pääkatuverkolla. Tiiviin kaupunkirakenteen vuoksi viherpinta-ala on pienempi kuin muilla aluetyypeillä, mutta kasvillisuuden monipuolisella ja innovatiivisella käytöllä korostetaan paikan tuntua ja luodaan urbaania vehreyttä.

Keskustan ydinalueet sijoittuvat tiiveimmän yhdyskuntarakenteen alueelle ja ne ovat rakenteeltaan sekoittuneita; asutusta, työpaikkoja ja erilaisia palveluita, jotka sijaitsevat ensisijaisesti rakennusten kivijaloissa. Alueella rakennusten julkisivut ovat kiinni jalkakäytävässä ja tonttien toiminnot voivat olla osa jalankulkuympäristöä. Alueella on merkittäviä oleskelupaikkoja kuten torialueita, oleskeluaukioita, puistoja, kävelykatuja ja kauppakeskuksia. Myös kadut toimivat oleskelun alueina. Alueelle sijoittuu usein myös yksi tai useampi merkittävä liikkumisen solmukohta. Keskustan ydinalueilla moottoriajoneuvoliikennettä rauhoitetaan ja autoliikenne ohjataan aluetta reunustaville vilkkaimmille väylille.



Kävelyn ja oleskelun ratkaisut

- Keskustan ydinalueilla kävelyreitit on paljon ja verkosto on tiheä. Kävely on ensisijainen kulkumuoto ja kävelylle on varattu riittävästi tilaa. Keskustan ydinalueilla kävely on lähtökohtaisesti erotettu pyöräliikenteestä.
- Keskustan ydinalueilla kävely-ympäristö muodostuu kävelyä painottavista väylätyypeistä kuten jalkakäytävistä, toreista, aukioista, kävelykaduista, hidaskaduista ja pihakaduista. Keskustan ydinalueella on tyypillisesti vähintään yksi kävelykatu ja yksi oleskeluaukio. Kävelykatu mahdollistaa lyhyet kävelyetäisyydet kiinnostavien kohteiden välillä.
- Keskustan ydinalueella esteettömyyden ratkaisuihin käytetään aina esteettömyyden perustasoa ja valituilla reiteillä erikoistasoa. Korttelien sisäiset ja väliset yhteydet ovat esteettömiä. Keskustan ydinalueella kävelyn orientoitavuutta vahvistetaan selkeällä opastuksella tärkeimpien kohteiden välillä.
- Keskustan ydinalueella on useita joukkoliikenteen pysäkkejä. Pysäkit sijaitsevat katuverkolla jalkakäytävien varrella ja ne ovat hyvin saavutettavissa kävelen. Pysäkkialueet suunnitellaan osaksi kaupunkitilaa ja niille on varattu riittävästi tilaa.
- Keskustan ydinalueen sisällä autolla ajoa rajoitetaan ja autoliikennettä ohjataan pääväylille. Alueen sisäisillä paikalliskaduilla vältetään läpiajtoa ja ylityskohdissa liikennevalojen käyttöä. Autoliikenteen nopeudet ovat maksimissaan 20-30 km/h. Tien ylitysjärjestelyjä on tiheässä tai ajoradan ylittäminen on mahdollista mistä vain. Kokoojakadun ja paikalliskadun ylityskohdissa suositetaan ylijatkettuja jalkakäytäviä vaihtoehtona suojateille.
- Keskustan ydinalueella varataan tilaa viihtymiseen ja oleskeluun. Rauhallisen liikkumisen edellytyksiä tuetaan liikenneympäristöä ja mitoitusta muokkaamalla. Pysäköintiä keskitetään ja kadunvarsipysäköintiä rajoitetaan. Näin saadaan lisää tilaa kävelylle, oleskelulle, leikkialueille, terasseille ja parkkeille kuten myös pyöräliikenteelle. Erilaisten elementtien sijoittelulla luodaan viihtyisyyttä ja rauhoitetaan autoliikennettä. Elementtien sijoittelussa ja suunnittelussa huomioidaan niiden käyttömahdollisuudet myös talvella.
- Keskusta-alueilla suositetaan kivijalkaliiketiloihin. Rakennusten ensimmäisen

kerroksen palvelut, toiminnot sekä kaduille ja aukiolle levittäytyvät terassit lisäävät kävelyalueen sosiaalista valvontaa sekä lisäävät kävelyalueen kiinnostavuutta.



KESKUSTAN YDINALUEET

Materiaalit, kalusteet ja viherrakenne

- Keskustan ydinalueilla kävelyn reitit tunnistetaan materiaalivalinnoista: kävelyalueilla ja tärkeimmillä reiteillä käytetään laadukkaita kiveysmateriaaleja asfaltin sijaan.
- Keskustan ydinalueilla on panostettu valaistuksen sekä oleskelu- ja istuskelupaikkojen määrään ja laatuun niin aukioilla ja toreilla kuin kävelyn reittien varrella. Aukioiden ja reittien varrelle luodaan tilaa ja virikkeitä myös leikkiin. Erilaisilla valaistusratkaisuilla lisätään kävely-ympäristön turvallisuuden tunnetta ja luodaan viihtyisyyttä myös pimeään vuodenaikaan.
- Keskustan ydinalueilla käytetään ulkonäöltään ja kestävyydeltään laadukkaita julkisen tilan kalusteita. Penkkien osalta huomioidaan esteettömyyden erikoistaso. Alueen tunnistettavuutta ja viihtyisyyttä luodaan arkkitehtuurin ja maisema-

arkkitehtuurin muotoilulla, materiaaleilla ja väreillä. Paikallista ilmettä voidaan korostaa erikoiskalusteiden ja persoonallisten kuviointien tai värien avulla.

- Keskustan ydinalueilla kävely-ympäristön kiinnostavuutta, yllätyksellisyyttä ja tunnistettavuutta lisätään taiteen keinoin, kuten veistoksilla, valotaiteella, taide-elementeillä ja muulla ympäristötaiteella. Taiteen lisääminen jalankulkuympäristöön luo elämyksellisiä ja merkityksellisiä kohtaamispaikkoja. Veistokset ja taide-elementit voidaan toteuttaa myös leikkiin soveltuviksi.
- Pysäkkialueet toteutetaan laadukkaasti ja panostaen pysäkkialueiden päällystemateriaaleihin. Pysäkkikatosten ja kalusteiden muotoilussa hyödynnetään soveltuvin osin tilataidetta, viherkattoja tai erikoisvalaistusta. Myös pysäkkiympäristöt luovat kaupunkitilaan viihtyisyyttä ympäri vuoden.

- Keskustan ydinalueilla puistot ja muu kadun varren viherympäristö on usein rakennettua ja se toteutetaan korkeatasoisena ja innovatiivisena. Kasvillisuutta käytetään runsaasti ja monipuolisesti hyödyntämällä monilajisesti puita, matalaa pensaskasvillisuutta, köynnöksiä kasvavia viherseiniä tai -pylväitä ja kukkaistutuksia. Kukkaistutuksia voidaan toteuttaa myös istutusaltaina tai -astioina sekä sijoittaa vihreää pysäköintiruutuihin niin kutsuttuihin taskupuistoihin. Viherratkaisuista saadaan näyttäviä myös pimeään aikaan hyödyntämällä erilaisia valaistusratkaisuja kuten kohdevalaistusta tai sesonkivalaistusta.
- Keskustan ydinalueilla kasvillisuudessa suositetaan luonnon monimuotoisuutta lisääviä lajeja kuten perhoskasveja, mesi- ja siitepölykasveja ja lintujen ravintokasveja. Hulevedet käsitellään mahdollisimman luonnonmukaisesti johtamalla ne

kasvualustoille. Kasvillisuuden sijoittelussa huomioidaan sen merkitys viihtyisyyden lisääjänä myös ääniympäristön ja pienilmaston kannalta.

- Keskustan ydinalueilla toteutetaan julkisia vesipisteitä ja vessoja. Julkisen tilan siisteyttä edesautetaan riittävällä määrällä roska-astioita. Juomavesipisteet ja roska-astiat toteutetaan ulkonäöltään korkealaatuisina.

Kuvat vasemmalta oikealle: Joensuu, Tampere, Hampuri (WSP Finland Oy), Kööpenhamina (HSL/Janni Honkavaara)



KESKUSTOJEN YMPÄRYSALUEET

KESKUSTOJEN YMPÄRYSALUEET

Keskustojen ympärysalueet ovat keskustan ydinalueita ympäröiviä tiiviitä alueita, joissa kävelyn rooli on edelleen vahva ja kävelijöitä on paljon.

Keskustojen ympärysalueilla kaupunkitila on toteutettu laadukkaasti. Alueen ympäristö tarjoaa ihmisille miellyttävän ja houkuttelevan ympäristön kävelyn, rentoutumiseen ja kaupunkimaisesta ympäristöstä nauttimiseen keskustojen vilkkauksen ulkopuolella. Alueilla kiinnitetään erityistä huomioita toimiviin reitteihin, riittäviin levähdyspaikkoihin ja laadukkaisiin esteettömyysratkaisuihin. Viherpinta-alaa on enemmän kuin keskustan ydinalueilla ja se muodostuu monipuolisesti katujen puista ja viherkaistoista, pienistä puistoista, rakennusten pihojen istutuksista ja keskitetyistä näyttävistä istutuksista.

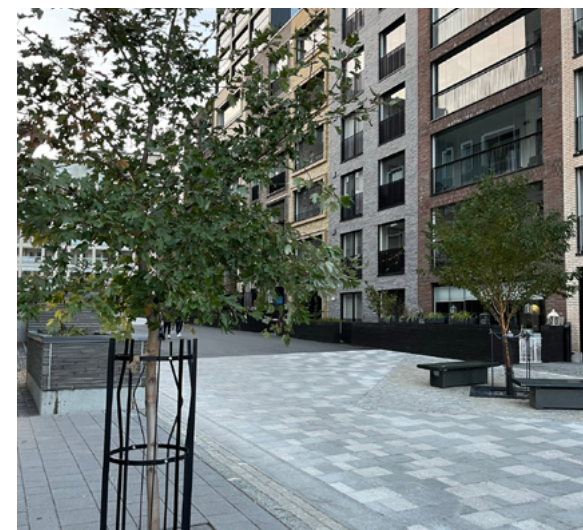
Keskustojen ympärysalueet ovat rakenteeltaan sekoittuneita; asutusta, työpaikkoja ja erilaisia palveluita, jotka painottuvat päivittäistavarakauppoihin, satunnaisiin kivijalkaliikkeisiin, terveys- ja hyvinvointipalveluihin, kouluihin ja päiväkoteihin. Sekoittunut yhdyskuntarakenne tekee alueesta elävän aamusta iltaan. Arjen palvelut ovat monipuolisia ja ne sijaitsevat kävelyetäisyyksien päässä. Oleskelun ja viihtymisen paikkoja on vähemmän kuin keskustan ydinalueilla ja ne painottuvat pieniin aukioihin, puistoihin, leikkipuistoihin, koirapuistoihin ja ulkoliikuntapaikkoihin. Alueelle sijoittuu useita merkittäviä joukkoliikenteen pysäkkejä.



KESKUSTOJEN YMPÄRYSALUEET

Kävelyn ja oleskelun ratkaisut

- Keskustojen ympärysalueilla kävelyreitit on paljon ja ne muodostavat yhtenäisen verkoston. Kävelyreitit ovat jatkuvia ja selkeitä, reiteillä on mahdollisimman vähän katkoksia kuten puolenvaihtoja tai liikennevaloja. Reitit keskustaan ja tärkeimpiin palvelukohteisiin toteutetaan itsenäisinä.
- Keskustojen ympärysalueilla kävelyn keskeiset reitit on tunnistettu. Tärkeimmillä reiteillä jalkakäytävät ovat riittävän leveitä ja esteettömyyteen kiinnitetään erityistä huomiota. Kävely erotetaan pyöräliikenteestä, kun reitti kuuluu pyöräliikenteen pääverkostoon.
- Keskustojen ympärysalueilla varataan tilaa viihtymiseen ja oleskeluun pienempinä ja paikallisina kohtaamispaikkoina kuten paikalliskatujen risteyksissä pieninä aukioina tai leikkialueina. Tärkeimmillä reiteillä ja palvelukohteiden läheisyydessä rauhallisen liikumisen edellytyksiä tuetaan liikenneympäristöä ja mitoitusta muokkaamalla. Kadunvarsipysäköintiä rajoitetaan kohdekohtaisesti, jotta saadaan lisää tilaa oleskelulle.
- Keskustojen ympärysalueiden aluetypin sisällä on useita joukko liikenteen pysäkkejä. Pysäkit sijaitsevat katuverkolla jalkakäytävien varrella ja ne ovat hyvin saavutettavissa kävelen. Reitit pysäkeille ovat jatkuvia, suoria ja esteettömiä. Kävelylle ja odottamiselle on varattu riittävästi tilaa. Pyöräliikenne on eroteltu selkeästi kävelystä ja odotusalueesta. Pääpysäkkialueet toteutetaan laadukkaasti ja panostaen pysäkkialueiden päällystemateriaaleihin. Pysäkkikatosten ja kalusteiden muotoilussa hyödynnetään soveltuvin osin tilataidetta, viherkattoja tai erikoisvalaistusta. Myös pysäkkiympäristöt luovat viihtyisyyttä ympäri vuoden.
- Keskustojen ympärysalueiden tärkeimmillä kävelyn reiteillä eri kulkumuotojen risteyskohdat toteutetaan laadukkaasti. Palvelukohteiden ja tärkeimpien pysäkkien läheisyydessä ylitykset toteutetaan aina kävelijän reittiä priorisoiden ja ylityskohta on aina reitin jatkeena. Risteyskohdissa hyödynnetään ratkaisuja, jotka hillitsevät ajonopeuksia kuten korotettuja suojateitä, korotettuja risteysalueita, tynnyhidasteita, ylijatkettuja jalkakäytäviä tai kiveysratkaisuja, jotka visuaalisesti kaventavat ajorataa. Erityisesti hiljaisten paikalliskatujen ja vilkkaamman pääkadun saumakohdissa hyödynnetään ylijatkettuja jalkakäytäviä vaihtoehtona suojateille. Mahdollinen liikennevalo-ohjaus suosii aina jalankulkijaa.



KESKUSTOJEN YMPÄRYSALUEET

Materiaalit, kalusteet ja viherrakenne

- Keskustan ympärysalueilla penkit ja istuskelupaikat keskittyvät aukioille ja puistoihin sekä pisimpien reittien varrelle. Penkkien sijoittelussa otetaan huomioon ikäihmisten sekä liikkumis- ja toimintarajoitteisten tarpeet. Lisäksi penkkien sijoittelussa huomioidaan penkkiryhmien asettelu seurustelun mahdollistamiseksi. Aukioiden ja reittien varrelle luodaan tilaa leikkiin. Myös keskustojen ympärysalueilla käytetään ulkonäöltään ja kestävyydeltään laadukkaita julkisen tilan kalusteita.
- Keskustan ympärysalueilla elämyksellisyyttä, kiinnostavuutta ja alueen identiteettiä vahvistavat erilaiset taideaiheet, joilla tuodaan esille paikallisia piirteitä. Erikoisvalaistusta, valotaidetta ja muita taide-elementtejä keskitetään aukoiden ja palveluiden läheisyyteen. Taide-elementit voidaan toteuttaa myös leikkiin soveltuviksi. Erilaisilla valaistusratkaisuilla lisätään kävely-ympäristön turvallisuuden tunnetta ja luodaan viihtyisyyttä myös pimeään vuodenaikaan.
- Arkkitehtuuriin integroitua taidetta keskitetään kohtaamispaikkoihin sekä merkittävien kävelyreittien varrelle orientaation ja tunnistettavuuden vahvistamiseksi.
- Keskustojen ympärysalueilla laadukkaita kiveysmateriaaleja käytetään asfaltin sijaan katualueiden yksityiskohdissa erityisesti aukioilla, kohtaamispaikoilla ja tärkeimmissä ylityskohdissa.
- Keskustojen ympärysalueilla viherpinta-alaa on laajemmin puistoissa, katuviheralueilla ja tonteilla. Viherratkaisut kaduilla ovat usein luonnonmukaisempia ja vähemmän hoitoa vaativia monilajisia puu-, perenna- ja niittykaistoja. Intensiivisempää hoitoa vaativa kasvillisuus keskitetään keskeisille kävelyalueille kuten aukiolle, palvelukeskittymiin ja joukkoliikenteen pysäkkien läheisyyteen. Keskeisillä kävelyalueilla kukkaistutuksia voidaan toteuttaa myös istutusaltaina tai -astioina sekä sijoittaa vihreää pysäköintiruutuihin niin kutsuttuina taskupuistoina. Laajat kaupunginosapuistot toimivat katujen lisäksi merkittävänä ja viihtyisinä kävelyalueina ja -reitteinä.
- Viherratkaisuista saadaan näyttäviä myös pimeään aikaan hyödyntämällä erilaisia valaistusratkaisuja kuten kohdevalaistusta tai sesonkivalaistusta.
- Keskustojen ympärysalueilla hulevesiratkaisuihin hyödynnetään

laajempaa viherpinta-alaa kuten puistoja ja leveämpiä katujen viherkaistoja. Viherratkaisuilla ja vettä läpäisevillä pinnoilla minimoidaan hulevesien syntymistä. Hulevesiaiheilla voidaan myös luoda keskeisille paikoille tunnusomaista ilmettä.

Kuvat vasemmalta oikealle: Tukholma, Tukholma, Helsinki, Tukholma (WSP Finland Oy)



LIKKUMISEN SOLMUT JA ASEMAT

LIKKUMISEN SOLMUT JA ASEMAT

Liikenteen solmut ja asemien ympäristöt ovat pinta-alaltaan pienempiä, mutta vaikutukseltaan merkittäviä kävelyä muodostavia ja kestäviin kulkutapoihin kannustavia kohteita.

Liikenteen solmut ja asemien ympäristöt ovat saapumisen paikkoja, joiden läheisyydessä kävely on priorisoitu korkealle. Kohteissa hyödynnetään paljon samoja ratkaisuja, kuin keskustan ydinalueiden suunnittelussa. Liikenteen solmuissa ja asemien ympäristöissä panostetaan turvallisuutta luoviin ratkaisuihin kuten avoimiin alueisiin, esteettömyyteen ja hyvään valaistukseen. Myös siisteys on tärkeässä roolissa niin suunnitteluratkaisuissa kuin käytön aikaisessa ylläpidossa.

Liikenteen solmukohdat sijaitsevat muun kaupunkirakenteen sisällä, isommat keskustoissa tai niiden reuna-alueilla, ja pienemmät asuinalueilla. Kaikissa liikkumisen solmukohdissa ja asemien ympäristöissä panostetaan kävelyn reittien selkeyteen, miellyttävyyteen ja turvallisuuteen. Keskustamaisilla alueilla korostuu solmujen läheisyydessä myös viihtyminen ja oleskelun mahdollistaminen. Liikkumisen solmukohdissa ja asemien ympäristöissä autoliikennettä rauhoitetaan ja läpikulkuliikenne ohjataan aluetta reunustaville vilkkaimmille väylille.



LIKKUMISEN SOLMUT JA ASEMAT

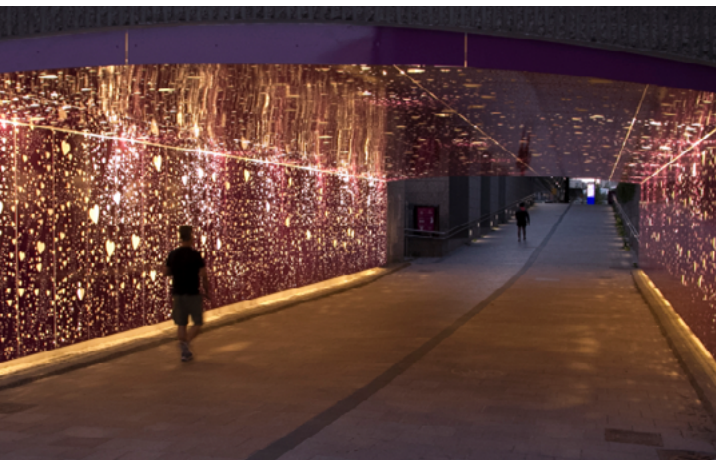
Kävelyn ja oleskelun ratkaisut

- Asemien ja solmujen lähiympäristön kävelyn reitit suuntautuvat vaihtopysäkeille sekä aseman ympäristön palveluihin. Nämä reitit ovat aina priorisoituja ja esteettömyyden erikoistasa. Reiteille on varattu riittävästi tilaa ja ne ovat suoria.
- Reiteillä ei ole pysähdyksiä tai pysähdysten määrä on minimoitu. Asemien ja solmujen ympäristössä kävelyn orientoitavuutta vahvistetaan selkeällä opastuksella, joka alkaa asemalta tai pysäkiltä ja vie kävelijän kohteeseen asti.
- Asemien ja solmujen lähiympäristössä erilaiset aukiot luovat tilaa risteäville ja useaan eri suuntaan hajautuville kävelyvirroille. Laadukkaasti toteutetut aukiot luovat asemien ja solmujen ympäristöstä tunnistettavia kohteita. Aukiolla voi sijaita palveluita, toimintoja tai istuskelualueita, jotka lisäävät alueen kiinnostavuutta ja alueella oleskelua.
- Tärkeimmät kävelyn reitit toteutetaan laadukkaina ja viihtyisinä noin 800 m etäisyydelle asemista ja solmuista. 800 m on matka, jonka ihmiset ovat yleisesti valmiita kävelemään hyvän palvelutason joukkoliikenteen pysäkille ja jota käytetään HSL:n suunnitteluohjeessa.

Materiaalit, kalusteet ja viherrakenne

- Asemien ja solmujen läheisyydessä kävely-ympäristöön, oleskeluun ja valaistukseen on panostettu vastaavasti kuin keskustan ydinalueilla. Liikenteen solmukohtien ja asemien ympäristöissä käytetään innovatiivisia ja muusta ympäristöstä tunnistettavia materiaaleja ja kalusteita.
- Laatoitusta käytetään visuaalisesti näyttävällä tavalla, erityisesti isoimpien solmukohteiden ja asemien läheisyydessä. Laatoitusratkaisuja voidaan käyttää myös kävelyreittien merkitsemisessä ja opastuksessa.
- Asemien tunnistettavuutta korostetaan tila- ja valotaiteella. Laadukkaasti toteutettu valaistus parantaa koettua turvallisuutta ja luo viihtyisyyttä pimeisiin vuodenaikoihin. Toteutuksessa voidaan hyödyntää paikallisia yhteisöjä.
- Asemien ja solmujen yhteyteen tuodaan viherympäristöä tilan mahdollistamalla ratkaisulla. Viherratkaisut toteutetaan korkeatasoisina ja innovatiivisina hyödyntäen esimerkiksi erilaisia istutusaltaita, jotka toimivat samalla istuskelualueina. Hyviä ratkaisuja ovat myös köynnöksiä kasvavat viherseinät tai -pylväät sekä siirrettävät kukkaistutusastiat. Viherratkaisujen sijoittamisessa on huomioitava suorien ja selkeiden kävelyn reittien säilyminen.

Kuvat vasemmalta oikealle: Leppävaara (HSL), Hampuri (WSP Finland Oy), Iittala (Tanja Lupari/Linnan Kehitys Oy)



ASUINALUEET

ASUINALUEET

Asuinalueilla kävely on helppo arjen kulkumuoto. Asuinalueet ovat lähes kokonaan viheralueiden ympäröimiä ja alueiden sisällä voi kävellä rauhallisessa ympäristössä turvallisesti.

Asuinalueet tarjoavat pienimuotoisia, mutta tunnistettavia ja miellyttäviä paikkoja, joissa ihmiset voivat kokoontua, viettää aikaa tai leikkiä. Nämä vahvistavat alueen identiteettiä, tekevät sen tunnistettavaksi ja edistävät asukkaiden yhteisöllisyyttä. Kävelyn kiinnostavuutta lisäävät kävelyreittien varrella pienet tilaelementit, kuten luonnon muovaamat kivet, kalliomuodot tai kauniit puut, joita korostetaan erikoisvalaistuksella.

Asuinalueet sijoittuvat asuinpainotteisille alueille, jotka muodostuvat kerrostaloasumisesta ja tiiviistä rivi- ja pientaloasumisesta. Alueella sijaitsee arjen tarpeisiin vastaavia palveluita, kuten päiväkoteja, kouluja, liikuntapaikkoja, leikkipuistoja ja lähikauppoja. Lisäksi alueella voi olla pieniä palvelukeskittymiä, joissa tarjolla on valikoima erilaisia palveluita tai keskikokoisia päivittäistavarakauppoja.



ASUINALUEET

Kävelyn ja oleskelun ratkaisut

- Asuinalueilla jalkakäytävät ja hiljaiset asuinkadut muodostavat yhtenäisen verkoston, minkä ansiosta kävely on sujuvaa kaikkiiin suuntiin. Viheralueiden ulkoilu- ja virkistysreitit täydentävät kävelyn reittejä.
- Asuinalueiden kaikilla kaduilla ei ole tarve erillisille jalkakäytävälle, sillä alueen sisäiset asuinpainotteiset kadut ovat liikennemääriltään ja nopeustasoltaan hiljaisia. Asuinalueilla läpiajava autoliikenne on ohjattu pää- ja kokoojakaduille. Asuinpainotteisilla kaduilla pihakatu on hyvä ratkaisu.
- Asuinalueilla erillisiä jalkakäytäviä toteutetaan pää- ja kokoojakaduille. Jalankulku ja pyöräliikenne erotellaan, mikäli liikkujamäärät ovat suuria ja reitti kuuluu pyöräliikenteen pääverkostoon. Erotellussa ratkaisussa myös jalankululle varataan riittävästi tilaa.
- Asuinalueilla alueiden sisällä olevat palvelut ovat hyvin saavutettavissa kävelen jatkuvilla ja viihtyisillä reiteillä. Kävelyn reittejä toteutetaan oikaisevina myös korttelien sisään tai tonttien väleistä. Turhia puolenvaihtoja ja kiertoreittejä vältetään. Kävelyn reitit toteutetaan noudattaen esteettömyyden perustasoa.
- Asuinalueilla katujen ylityksissä varmistetaan hyvä näkyvyys, valaistus ja esteettömyys. Palveluiden lähiympäristöissä kävelyn reittejä korostetaan ja autoliikennettä rauhoitetaan. Myös katujen ylityksiä korostetaan ja tehdään turvallisemmaksi korotetuilla ja kivipintaisilla ratkaisuilla. Ylitykset sijoitetaan lähelle palveluita välttämällä turhia kiertoreittejä.

Materiaalit, kalusteet ja viherrakenne

- Asuinalueilla kävelyreitit ovat hyvin valaistuja. Penkkejä sijoitetaan pitkien reittien varrelle ja palveluiden läheisyyteen.
- Asuinalueilla keskeisten kävelyreittien kiinnostavuutta lisätään korostamalla paikallisia tilaelementtejä esimerkiksi kohdevalaistuksella. Taide-elementtejä voidaan käyttää luomaan omaleimaista ilmettä palvelukeskittymien oleskelu-alueilla.
- Asuinalueet jäsentyvät puu- ja pensasistutuksilla, isomittakaavaisella monilajisella kasvillisuudella, jotka suunnitellaan osaksi kävelyn reittejä. Asuinalueilla luonnolliset viherrakenteet kuten metsät ja niityt toimivat osana katuvihreää. Alueilla on hoidettuja puistoja ja niiden kävelyreittejä.

Kuvat oikealta vasemmalle: Joensuu, Oslo, Hampuri, Tukholma (WSP Finland Oy)



KYLÄMÄISET ALUEET

KYLÄMÄISET ALUEET

Kylämäisillä alueilla kävely painottuu pienelle alueelle, jolla voi kävellä rauhallisessa ympäristössä turvallisesti. Kylämäisen alueen ulkopuolella ympäristö muuttuu nopeasti hajanaisemmaksi ja kävely tapahtuu monesti maanteiden varressa.

Kylämäiset alueet ovat pienten kuntien keskustoja, kirkonkyliä tai muita kyliä tai taajamia, jotka sijoittuvat maaseutumaiseen ympäristöön. Asutus on harvempaa ja se painottuu pientalomaiseen asumiseen. Lähipalvelut sijaitsevat kyläkeskuksessa, mutta työ-, palvelu- ja ostosmatkat suuntautuvat usein lähimpiin suurempiin keskuksiin. Kyläkeskuksissa on tyypillisesti urheilupaikkoja, päiväkotia, koulu ja hoivapalveluita.

Kylämäiset alueet ovat luonnon ympäröimiä. Alueiden sisällä voi kävellä rauhallisessa ympäristössä turvallisesti nauttien maaseutumaisista näkymistä ja kulttuuriympäristöstä. Kävellessä liikutaan ja oleskellaan luonnossa. Historiallisuus näkyy rakennuskannassa ja kylämäisille alueille sijoittuu usein vanha kirkko. Erityisesti kesäaikaan kylämäisillä alueilla järjestetään usein erilaisia kesätapahtumia, kyläpäiviä ja toritoimintaa.



KYLÄMÄISET ALUEET

Kävelyn ja oleskelun ratkaisut

- Kylämaisilla alueilla kävelyverkosto muodostuu jalkakäytävistä, hiljaisista asuinkaduista, hiljaisista maanteistä ja yksityisteistä. Kyläalueen keskusalueella kävelyreitit muodostavat yhtenäisen verkoston. Ulkoilu- ja virkistysreitit, metsäautotiet ja polut täydentävät kävelyn reittejä.
- Kylämaisilla alueilla kävelyn tärkeimmät reitit on tunnistettu ja reittien jatkuvuuteen kiinnitetään huomiota. Tärkeimmät reitit sijaitsevat koulujen ja muiden palveluiden lähiympäristössä. Tärkeimmillä reiteillä jalkakäytävien esteettömyyteen ja ylityskohtiin kiinnitetään erityistä huomiota. Ylitykset sijoitetaan lähelle palveluita välttämällä turhia kiertoreittejä.
- Kylämaisilla alueilla jalkakäytäviä toteutetaan pää- ja kokoojakaduille sekä maanteille ja ne yhdistävät alueen kävelyetäisyydellä olevia palveluita toisiinsa. Reiteillä on mahdollisimman vähän puolenvaihtoja. Kylämaisten alueiden asuinpainotteisilla kaduilla ei pääsääntöisesti ole tarve erillisille jalkakäytävillä, sillä kadut ovat liikennemääriltä ja nopeustasoltaan hiljaisia.
- Kylämaisilla alueilla palveluiden ja asuinpainotteisten lähiympäristöissä autoliikennettä rauhoitetaan ja katujen ylityksien turvallisuus varmistetaan. Kylätieratkaisu tai 2-1-tie ovat hyviä vaihtoehtoja autoliikenteen rauhoittamiseen ja kävelyn ja pyöräliikenteen turvallisuuden lisäämiseen.
- Kylämaisilla alueilla aluetyypin sisällä on tyypillisesti muutamia joukkoliikenteen pysäkkejä, joista tärkeimmät sijaitsevat koulujen tai muiden lähipalveluiden läheisyydessä. Tärkeimmille pysäkeille johtaa jalkakäytävä, joka kytkeytyy alueen muuhun jalankulkuverkostoon. Tärkeimmät pysäkit sijaitsevat palveluiden läheisyydessä ja pysäkit ovat turvallisesti, sujuvasti ja esteettömästi saavutettavissa.
- Kylämaisilla alueilla tärkeimmillä pysäkeillä on säältä suojattu odotustila tai pysäkkikatos ja pysäkit ovat valaistuja. Pysäkkien ympäristössä on riittävästi tilaa odottamiseen ja tärkeimmillä pysäkeillä on laadukas pyöräpysäköinti. Pysäkkien viihtyisyyttä parannetaan hyödyntämällä viherkattoja, tilataidetta tai erikoisvalaistusta.



KYLÄMÄISET ALUEET

Materiaalit, kalusteet ja viherrakenne

- Kylämaisilla alueilla tärkeimmät kävelyn reitit ovat hyvin valaistuja. Penkkejä sijoitetaan palveluiden läheisyyteen. Penkkien osalta huomioidaan esteettömyyden erikoistaso. Lämmintä tunnelmaa luodaan väreillä ja materiaaleilla. Paikallista ilmettä voidaan korostaa erikoiskalusteiden ja persoonallisten kuviointien tai värien avulla.
- Kylämaisten alueiden kohtaamis- ja oleskelupaikkojen kehittämisellä on mahdollisuus vaikuttaa kylän yhteisöllisyyteen ja elinvoimaan sekä asukkaiden hyvinvointiin. Merkittävien palveluiden lähelle sekä torille tai aukiomaisille alueille kehitetään viihtyisät puitteet oleskelulle ja kohtaamiselle hyödyntäen kasvillisuutta ja taidetta korostaen kylän identiteettiä ja historiaa. Torit tai aukiot toimivat eri vuodenaikoina kyläyhteisön ulkotapahtumien paikkana ja kävely-ympäristön elävöittäjänä.
- Kylämaisilla alueilla pienimuotoista erikoisvalaistusta, valotaidetta ja muita taide-elementtejä keskitetään torien ja aukiomaiden alueiden läheisyyteen. Taide-elementit voidaan toteuttaa myös leikkiin soveltuviksi. Erilaisilla valaistusratkaisuilla kuten kohdevalaistuksella tai sesonkivalaistuksella lisätään kävely-ympäristön turvallisuuden tunnetta ja luodaan viihtyisyyttä myös pimeään vuodenaikaan.
- Kylämaisilla alueilla laadukkaita kiveysmateriaaleja käytetään asfaltin sijaan katualueiden yksityiskohdissa erityisesti kohtaamis- ja oleskelupaikoilla ja tärkeimpien kävelyreittien ylityskohdissa.
- Kylämaisilla alueilla luonnolliset viherrakenteet kuten metsät ja niityt toimivat osana katuvihreää. Kylämaiset kävelyalueet ja -reitit on hyvä jäsentää monilajisella kasvillisuudella kuten puu- ja pensasistutuksilla, jotka suunnitellaan osaksi kävelyn reittejä. Kävelyn kannalta miellyttävät reitit eroavat tyyppillisestä suurmittakaavaisesta väyläympäristön kasvillisuudesta. Kukkaistutuksia keskitetään harkittuihin paikkoihin kuten aukioille, palvelukeskittymien tai joukkoliikenteen pysäkkien läheisyyteen. Kukkaistutukset voidaan toteuttaa myös istutusaltaina tai istutusastioina.
- Erilaisilla valaistusratkaisuilla lisätään kävely-ympäristön turvallisuuden tunnetta ja luodaan viihtyisyyttä myös pimeään vuodenaikaan. Viherratkaisuista saadaan näyttäviä myös pimeään aikaan hyödyntämällä erilaisia valaistusratkaisuja kuten kohdevalaistusta tai sesonkivalaistusta.

Kuvat vasemmalta oikealle: Hampuri, Nurmi-järvi (WSP Finland Oy), Nikkilä (Uudenmaan ELY-keskus/ Memmi Ojantola), Kerava (Keski-Uusimaa 2019, taiteilija Marina Krtistalli)



6 Kävelyn edistämisen toimenpiteet

Toimenpiteillä kohti tavoitteellista ja pitkäjänteistä edistämistyötä

Helsingin seudun kävelyn edistämishjelma sisältää yhteensä 11 toimenpidettä. Toimenpiteet toteutetaan vuosien 2024–2030 aikana. Toimenpiteiden avulla varmistetaan toiminnan tavoitteellisuus, pitkäjänteisyys ja yhteistyö eri toimijoiden välillä. Toimenpiteet on ryhmitelty niiden sisällön mukaan kolmeen kokonaisuuteen: rakennettu ympäristö, viestintä ja yhteistyö sekä seuranta ja tieto. Vieressä on esitetty yhteenveto toimenpiteistä.

Toimenpiteitä ideoitiin yhteisesti työn aikana järjestetyssä työpajatilaisuudessa seudun kuntien ja muiden sidosryhmien kanssa. Tämän jälkeen toimenpiteitä tarkennettiin asiantuntijatyönä. Toimenpiteiden sisältö ja toteuttamisen vastuut on kuvattu tarkemmin seuraavilla sivuilla. Jokaiselle toimenpiteelle on lisäksi määritetty edistämisen mittari, jonka avulla toimenpideohjelman toteutumista voi seurata. Toimenpiteet ovat pääsääntöisesti laajempia kokonaisuuksia, jotka toteutetaan vaiheittain. Kaikkien toimenpiteiden edistäminen edellyttää yhteistyötä ja tärkeimmät tahot on pyritty tunnistamaan jo toimenpiteiden muodostamisen yhteydessä. Toimenpiteen päävastuutaho on esitetty jokaisen toimenpiteen kohdalla lihavoituna. Päävastuutahon vastuulla on toimenpiteen käynnistäminen ja yhteistyötahojen kutsuminen mukaan työhön. Kuntien päävastuulla olevien toimenpiteiden osalta kunkin seudun kunnan tulee itse määrittää tarkemmat edistämisen vastuutahot organisaatiostaan.

Rakennettu ympäristö

1. Tärkeimmät kävelyalueet ja reitit
2. Asemaympäristöjen kävelyolosuhteet
3. Kokeilut ja väliaikaiset ratkaisut
4. Työmaa-aikaiset liikennejärjestelyt

Viestintä ja yhteistyö

5. Suunnittelukävelykonsepti
6. Kävelyn viestinnän tietopaketti
7. Arkiliikkuminen hyvinvointisuunnitelmissa

Seuranta ja tieto

8. Kävelyn laskennat
9. Seutubarometri
10. Infrahankkeiden ennen-jälkeen -tutkimukset
11. Vaikutusten arvioinnin menetelmät

Rakennetun ympäristön toimenpiteet

Rakennetun ympäristön toimenpidekokonaisuudella halutaan parantaa kävelyn asemaa suunnitteluprosessissa itsenäisenä kulkumuotona ja edistää kävelyn kannalta tärkeitä hankkeita sekä pysyvin että väliaikaisin järjestelyin. Joukkoliikenne on tärkeässä asemassa seudullisessa liikkumisessa ja kävely puolestaan on tärkeässä osassa jokaisen joukkoliikennematkan alku- ja loppupäässä. Ympäristön viihtyisyys ja turvallisuus vaikuttaa joukkoliikenteen houkuttelevuuteen, mutta liityntäkävelyn palvelutason parantamisella voi olla merkittäviä vaikutuksia myös lipputuloihin. Nopeasti kasvavalla ja tiivistyvällä Helsingin seudulla työmaiden aiheuttamat tilapäiset liikennejärjestelyt ovat usein osa arjen päivittäisiä kävelymatkoja ja merkittävässä osassa kävelyn palvelutasoa. Järjestelyjen selkeyteen, esteettömyyteen ja turvallisuuteen tulee jatkossa panostaa selkeästi enemmän, sillä työmaat ovat yksittäisen työmaan näkökulmasta tilapäinen haitta, mutta käyttäjän näkökulmasta jatkuva paikkaa vaihtava haitta.

Kävelyn olosuhteita ei pystytä parantamaan pelkästään kävelyyn osoitettujen tilojen kunnostamisella, vaan autoliikenteen määrä ja nopeus vaikuttavat oleellisesti kävelyn turvallisuuteen, sujuvuuteen, viihtyisyyteen ja terveellisuuteen. Autoliikenteen rauhoittaminen ja autoliikenneverkon tarkastelu kokonaisuutena ovatkin usein edellytys viihtyisien ja laadukkaiden kävelyolosuhteiden luomiseen. Kävelyn suunnitteluperiaatteiden avulla halutaan vahvistaa niin kävelyn olosuhteiden parantamista kuin liikenneverkon kokonaisvaltaista tarkastelua. Edistämishojelman laadinnan yhteydessä tunnistettiin tarve tarkemmalle valtakunnalliselle ohjeistukselle kokonaisvaltaisista liikenteen rauhoittamisen periaatteista ja keinoista.

Kuva: Hatsinanpuisto Espoossa (HSL/ Mette Granberg)



1. Tärkeimmät kävelyalueet ja reitit

1. Kuntien asiantuntijat määrittelevät oman kuntansa tärkeimmät kävelyn alueet. Määrittely tehdään osana suunnitteluperiaatteita esitettyjen kävelyn aluetyypien ominaispiirteiden mukaisesti. Tärkeimmät kävelyn alueet merkitään kartalle ja tieto kootaan yhteen seudulliseksi kokonaisuudeksi.
2. Kuntien asiantuntijat tunnistavat oman kuntansa kävelyalueiden sisällä ne kohteet, jotka synnyttävät ja potentiaalisesti lisäävät kävelyä sekä kartoittavat näiden väliset reitit ja oikoreitit. Kohteita ovat erityisesti palvelut, oppilaitokset ja joukkoliikenteen asemat, terminaalit ja pysäkit. Samalla tarkistetaan tunnistettujen reittien talvihoidon taso, jonka tulisi olla korkeimmassa kunnossapitoluokassa.
3. Kunnat parantavat reittien sujuvuutta ja oleskelupaikkojen laatua noudattamalla suunnitteluperiaatteiden mukaisia suosituksia.

Edistymisen mittari

Niiden kuntien määrä, jotka ovat tunnistaneet tärkeimmät kävelyn alueet.

Vastuutahot

Kunnat:
liikennesuunnittelu, kaavoitus, maisema- ja ympäristösuunnittelu

HSL kokoaa tulokset yhteen seututasoiseksi kokonaisuudeksi

2. Asemaympäristöjen kävelyolosuhteet

1. Kunnat tunnistavat asemaympäristöjen tärkeät kävelyn reitit asemalle saapumiseen ja vaihtoyhteyksiin liittyen. Reittien käveltävyyden tekijät (ml. kävelyä hidastavat tekijät) tarkastellaan ja tunnistetaan suunnittelun lähtötiedoksi kävelyn palvelutasoa heikentävät kohdat. Reittien kartoitus tehdään ensin niille asemille, jotka on tunnistettu kiireellisimmin parannettavaksi vuonna 2022 julkaistussa Väyläviraston selvityksessä ”Helsingin seudun asemien kehittämis- ja peruskorjaustarpeet” (Väyläviraston julkaisu 68/2022). Selvityksen ulkopuolelle jätetyt asemat ja metroasemat huomioidaan erikseen.
2. Kunnat parantavat tunnistettujen kävelyreittien palvelutasoa noudattamalla suunnitteluperiaatteiden mukaisia suosituksia. Reittien parantamistarpeiden suunnittelussa ja toteutuksessa edetään vähintään Väyläviraston selvityksessä (68/2022) esitetyn asemien kiireellisyysluokituksen mukaan. Selvityksen ulkopuolelle jätetyt asemat ja metroasemat huomioidaan erikseen.
3. Kunnat, Väylävirasto ja muut reittien ylläpidosta vastaavat tahot varmistavat, että tunnistetut tärkeät kävelyreitit ovat korkeimmassa kunnossapitoluokassa ja että reittien hoito on yhtenäistä siten, että vastuualueiden rajat eivät näy käyttäjälle. Reittien talvihoidon ja kunnossapidon lisäksi myös niiden siisteyttä ja puhtaanapitoa parannetaan.

Edistymisen mittari

Asemien määrä, joiden tärkeimmät kävelyn reitit on tunnistettu.

Asemien määrä, joiden tärkeimpien kävelyn reittien toimenpiteet on suunniteltu ja toteutettu.

Vastuutahot

Kunnat,
Väylävirasto,
HSL

3. Kokeilut ja väliaikaiset ratkaisut

1. Toteutetaan kokeiluja tai väliaikaisia ratkaisuja kävelyn edistämisen näkökulmasta tärkeissä kohteissa. Kokeilu tai väliaikainen ratkaisu soveltuu erityisesti kohteisiin, joissa suurempi investointi on tulossa pidemmällä aikatahtimella tai yleinen vastustus muutokselle on suurta. Kokeiluille määritellään selkeät tavoitteet, joilla pyritään muuttamaan liikennekäyttäytymistä. Väliaikaisia ja kevyitä ratkaisuja voivat olla esimerkiksi kaistamerkinnyt, kukkaistutukset, maalaukset, ajoesteet tai liikenteenohjauslaitteet. Tavoitteiden saavuttamista seurataan ja opit raportoidaan. Vakiinnutetaan onnistuneet ratkaisut osaksi normaalia käytäntöä.
2. Kokeiluiden suunnittelun ja seurannan avuksi kootaan materiaalit kuntien helposti hyödynnettäväksi. Materiaalien kokoamisessa hyödynnetään nykyisiä aineistoja ja kokeiluista saatuja oppeja, kuten HSL:n nopeiden kokeilujen ohjelman selvityksiä ja suosituksia ja Helsingin kaupungin tekemiä ohjeita.
3. Järjestetään vuosittain seudullinen jälkiseminaari kuntien toteuttamien kokeilujen opeista.

Edistymisen mittari

Tehtyjen kokeilujen määrä vuosittain

Vastuutahot

Kunnat:
liikennesuunnittelu, maisema- ja ympäristösuunnittelu

HSL (2, 3)

4. Työmaiden aikaiset liikennejärjestelyt

1. Kunnat ja HSL tiedottavat uudesta tilapäisten liikennejärjestelyjen ohjeistuksesta. Ohjeistus tilapäisistä liikennejärjestelyistä katu- ja yleisillä alueilla on päivittymässä (Suomen kuntatekniikan yhdistyksen julkaisuja 2013:1). Päivityksessä tullaan huomioimaan kävelyn ja pyöräliikenteen tilapäiset järjestelyt. Osana ohjeistusten päivitystä käynnistetään valtakunnallinen Katutyöt-verkkokurssi. Ohjeistuksen valmistumisesta ja verkkokurssista viestitään laajasti Helsingin seudun alueella. Lisäksi pääkaupunkiseudun kaupunkien katutyöt-koulutuksiin lisätään pyöräliikenteen osion lisäksi myös kävelyn tilapäisten järjestelyjen osio.
2. Kunnat lisäävät työmaa-aikaisten järjestelyjen valvontaa ja kiinnittävät valvonnassa huomiota erityisesti kävelyn ja pyöräliikenteen järjestelyihin. Kehitetään valvonnan prosesseja esimerkiksi tarkastuslistojen tai tasonmittausten avulla. Kehittämistä kannattaa tehdä pilottiprojektien kautta.
3. Kunnat tarkastavat katutyöluvan hinnaston, ottamalla hinnoittelussa huomioon myös kävelyn tärkeät reitit ja alueet. Kävelyn kannalta tärkeät reitit ja alueet tulee saada hinnoitteluun mukaan vastaavasti kuin muidenkin liikennemuotojen pääreitit.

Edistymisen mittari

Valvonnan määrän ja prosessien muutokset kunnissa

Kuntien määrä, joissa kävelyn reitit ovat mukana katutyölupien hinnaston määrittelyssä

Vastuutahot

Kunnat
HSL
ELY

Viestintä ja yhteistyö

Viestinnällä halutaan vahvistaa niin suunnittelijoiden, asukkaiden kuin päätöksentekijöiden tietoisuutta kävelyn hyödyistä. Viestinnällä ja vuorovaikutuksella halutaan kannustaa asukkaita valitsemaan kävely arjen liikkumismuotona niin usein kuin mahdollista. Asukkaiden toivotaan pohtivan omia liikkumistottumuksiaan ja huomaavan kävelyn vaikutukset terveyteen ja hyvinvointiin. Osallistamisen lisäämisellä halutaan saada asukkaiden ja muiden toimijoiden tarpeet paremmin kuuluviin. Viestintää ja vuorovaikutusta tulee tehdä nykyistä suunnitelmallisemmin ja avoimemmin niin asukkaiden, koulujen, yhdistysten, yrittäjien kuin muidenkin sidosryhmien suuntaan. Lisäksi toimenpiteillä halutaan vahvistaa aktiivisen arkiliikkumisen asemaa osana kansanterveyden ja hyvinvoinnin edistämistä.

Kuva: Suomenlinna (HSL)



5. Kävelyn viestinnän tietopaketti

1. Laaditaan kuntien viestinnälle ja suunnittelijoille kattava tietopaketti kävelyn hyödyistä ja vaikutuksista. Pakettiin koostetaan tutkimustietoa tiiviiseen ja helposti hyödynnettävään muotoon. Pakettiin sisältyy myös käytettävät termit, kävelyn edistämisen kärkiviestit ja valmis vastauspankki usein kysyttyihin kysymyksiin ja vastalauseisiin. Tavoitteena on lisätä ja helpottaa kävelystä ja kävelyn hyödyistä viestimistä niin suunnittelijoiden kuin kuntalaisten ja päättäjien suuntaan. Aineiston laadinnassa voidaan hyödyntää HSL:n aikaisempaa kävelyn markkinointistrategian viestintäaineistoa.
2. Materiaalin hyödyntämisestä toteutetaan kysely kuntien edustajille noin vuoden päästä konseptin valmistumisesta.

Edistymisen mittari

Materiaalin valmistuminen

%-osuus kunnista, jotka ovat käyttäneet tietopakettia

%-osuus kunnista, jotka ovat kokeneet materiaalit hyödylliseksi

Vastuutahot

HSL

KÄPSE-ryhmä

7. Arkiliikkuminen hyvinvointisuunnitelmissa

Viedään arkiliikkumisen edistäminen osaksi kaikkien kuntien kunta- ja kaupunkistrategioita sekä hyvinvointisuunnitelmia. Hyvinvointisuunnitelma on kuntastrategian osa, joka kuvaa valtuustokausittaiset tavoitteet ja toimenpiteet. Hyvinvointisuunnitelmien laadinnassa korostuu poikkihallinnollinen yhteistyö. Aktiivisessa arkiliikkumisessa korostuu erityisesti kävellen tai pyörällä liikkuminen koulu- ja työmatkoilla.

Edistymisen mittari

Kuntien määrä, joissa arkiliikkumisen edistäminen on osa hyvinvointisuunnitelmaa

Vastuutahot

Kunnat:

liikennesuunnittelu

Hyvinvointiryhmä

6. Suunnittelukävelykonsepti

1. Suunnittelukävely tarkoittaa ulkona kävellen tapahtuvaa yhteistyön ja osallistamisen tapaa. Suunnittelukävelyillä keskustellaan päättäjien, asukkaiden, alueen toimijoiden ja yrittäjien tai koulujen kanssa kävelyolosuhteiden ja elinympäristön viihtyisyyden kehittämisestä ja siihen liittyvistä suunnitteluratkaisuista. Suunnittelukävelyn avulla saadaan sidosryhmät vahvemmin mukaan tärkeimpien kävelyn alueiden ja reittien kehittämiseen. Esimerkkejä konseptin hyödyntämiseen hyvin soveltuvista kohteista ovat asemien ja pysäkkien kävelyreitit, koulujen kävelyreitit sekä ydinkeskustan tärkeimmät kävelyreitit.
2. Konseptin hyödyntämisestä toteutetaan kysely kunnan edustajille noin vuoden päästä materiaalin valmistumisesta.

Edistymisen mittari

Konseptin valmistuminen

%-osuus kunnista, jotka ovat käyttäneet konseptia

%-osuus kunnista, jotka ovat kokeneet menetelmän hyödylliseksi

Vastuutahot

HSL

KÄPSE-ryhmä

Kunnat

ELY

HSL

Seuranta ja tieto

Kävelyn määrien, toimintojen ja käyttäjien tyytyväisyyden seuranta on olennainen tekijä kävelyllä asetettujen tavoitteiden saavuttamisessa sekä niiden todentamisessa. Ilman seurantaan perustuvaa tietoa on vaikea tehdä laadukkaita suunnitelmia tai ohjelmoida ja priorisoida parantamishankkeita. Tietoa tarvitaan myös aikaan saatujen vaikutusten osoittamiseen. Seurantatietoa tarvitaan lisäksi viestintään ja tietoon perustuvaan päätöksentekoon.

Nykyisin kävelyn ja kävely-ympäristöjen laadun seuranta koostuu pääosin jalankulun laskennoista, paikkatietopohjaisesta olosuhteiden tarkastelusta sekä liikkumistottumusten ja mielipiteiden selvittämisestä. Seurannan kehittämisellä pyritään lisäämään seudullisesti vertailukelpoista tietoa erityisesti kävelijöiden määristä tärkeimmillä reiteillä, hankkeiden vaikutuksista ja asukkaiden mielipiteistä. Lisäksi pyritään vaikuttamaan kävelyn parempaan huomioon ottamiseen liikenteen vaikutustenarvioinneissa, taloudellisissa laskelmissa ja mallintamisessa.

Kuva: Vihti (Vihdin kunta)



8. Kävelyn laskennat

Kehitetään kävelymäärien seurantaan lisäämällä automaattisia jatkuvia laskureita mittaamiseen. Kävelyn seurantapisteitä lisätään kävelyn tärkeimmille reiteille aluksi kuntien ydinkeskustoihin ja vaihteittain lisääntyen myös muille tärkeille kävelyn alueille. Lisäksi suoritetaan säännöllisiä käsinlaskentoja.

Edistymisen mittari

Liikennelaskurien määrä (kpl)
tunnistetuilla kävelyn tärkeillä reiteillä /
kunta

Vastuutahot

Kunnat
ELY
HSL

9. Seutubarometri

Selvitetään seudun asukkaiden tyytyväisyyttä kävelyn ja oleskelun olosuhteisiin hyödyntämällä seutubarometriä. Kehitetään kävelyn kysymyksiä ja toistetaan säännöllisesti samat kysymykset, jotta barometrista saadaan vertailukelpoista tietoa suunnittelun työkaluksi.

Edistymisen mittari

**Seutubarometrin päivitystyön
valmistuminen**

Vastuutahot

HSL

10. Infrahankkeiden ennen-jälkeen -tutkimukset

1. Kävelyn olosuhteiden parantamiseen tähtäävien hankkeiden ennen-jälkeen-tutkimusten laadintaan varten tehdään tiivis ohjeistus. Ohjeistus sisältää mm. eri hanketyypeille suositeltavat menetelmät, ajankohdat, keston sekä mahdollisimman valmiit mallit tutkimuksen toteuttamiseen. Tutkimusmenetelmiä ovat esimerkiksi kävelyvirtojen laskeminen, oleskelun määrien ja ympäristön laadun havainnointi ja kyselyt. Ohjeistuksen laadinnassa hyödynnetään Helsingin kaupungin aiheesta aikaisemmin tekemiä tutkimuksia.
2. Kävelyn olosuhteisiin vaikuttavan infrahankkeen suunnittelun yhteydessä mietitään säännönmukaisesti, laaditaanko hankkeesta ennen-jälkeen-tutkimus ja missä laajuudessa tutkimus on tarkoituksenmukaista toteuttaa. Tutkimusten avulla pystytään arvioimaan ja osoittamaan hankkeen tuomia hyötyjä kestäville kulkumuodoille.

Edistymisen mittari

Ohjeistuksen valmistuminen

Vastuutahot

HSL
Kunnat

Kunnat (2)

11. Vaikutusten arvioinnin menetelmät

1. Kehitetään hankkeiden vaikutusten arviointia tuomalla kävely mukaan hankkeen hyötyjen ja vaikuttavuuden arviointiprosesseihin.
2. Tuodaan kävelyn näkökulmat vahvemmin mukaan liikenteen mallinnuksen kehitykseen. HSL ja kunnat voivat vaikuttaa itse käyttämiensä mallien kehitykseen ja sitä kautta avata keskustelun myös valtakunnallisesti.

Edistymisen mittari

Kehitystyön valmistuminen

Vastuutahot

HSL
Kunnat
Traficom
Väylävirasto

7 Vaikutusten arviointi

Toimenpiteet tukevat tavoitteiden saavuttamista

Vaikutusten arvioinnissa selvitettiin, kuinka ohjelmaan valitut toimenpiteet tukevat työlle asetettuja kolmea tavoitetta. Seuraavalla sivulla olevassa taulukossa (taulukko 1) on esitetty arvio siitä, kuinka ohjelman toimenpiteet tukevat kutakin tavoitetta.

Toimenpiteiden vaikutukset on arvioitu asiantuntijatyönä kolmiportaisella asteikolla: toimenpide tukee tavoitteen toteutumista merkittävästi, toimenpide tukee tavoitteen toteutumista jonkin verran tai toimenpiteellä ei ole vaikutusta tavoitteen toteutumiseen. Arviota tehtäessä on otettu huomioon toimenpiteen suorat vaikutukset jokaiseen tavoitteeseen.



Kutsuvat kävely-ympäristöt

Vahvimmin tätä tavoitetta tukevat rakennetun ympäristön toimenpiteet, joista merkittävimpana tärkeimpien kävelyalueiden ja reittien tunnistaminen sekä jatkossa niiden kehittäminen kävelyn suunnitteluperiaatteiden mukaisesti. Myös seurannan toimenpiteistä kävelyn laskentojen kehittäminen ja infrahankkeiden ennen-jälkeen-tutkimusten toteuttaminen tukevat tavoitteeseen pääsemistä. Seurantatiedon avulla saadaan kävelyn ja oleskelun kehittämistoimenpiteiden hyötyjä näkyvämmiksi.

Kukoistava kävelykulttuuri

Kävelyn hyötyjen tunnettuutta vahvistavat viestinnän ja yhteistyön toimenpiteet tukevat vahvimmin tätä tavoitetta. Myös seurannan toimenpiteistä seutubarometrin kehittäminen tukee tavoitteeseen pääsemistä, sillä asukkaiden tyytyväisyyden seuraaminen perustelee kävelyn edistämistyön tärkeyttä.

Saumattomat yhteydet joukkoliikenteeseen

Vahvimmin tätä tavoitetta tukevat rakennetun ympäristön toimenpiteet tärkeimpien kävelyn reittien tunnistamiseksi sekä asemaympäristöjen kävelyolosuhteiden kehittämiseksi. Joukkoliikenteen pysäkit sijaitsevat tyypillisesti tärkeiden kävelyn reittien varrella ja asemaympäristöissä käyttäjämäärät ovat korkeita, joten tärkeiden kävelyreittien tunnistaminen ja palvelutason parantaminen tukevat merkittävästi tavoitteeseen pääsemistä.

Taulukko 1. Toimenpiteiden vaikuttavuus suhteessa tavoitteisiin

Merkinnät Toimenpide tukee tavoitteen toteutumista merkittävästi + Toimenpide tukee tavoitteen toteutumista Toimenpiteellä ei vaikutusta tavoitteen toteutumiseen	Kutsuvat kävely-ympäristöt Viihtyisät, vehreät ja hyvin hoidetut ympäristöt kutsuvat kävelemään ja oleskelemaan. Elävät ja vireät kävely-ympäristöt monipuolisine palveluineen tukevat asukkaiden hyvinvointia ja keskusten elinvoimaa.	Kukoistava kävelykulttuuri Aktiivisen liikkumisen kulttuuri on vahva kaikissa ikäluokissa. Kävelyn edistämistyötä tehdään yhdessä yli sektorirajojen ja asukkaita osallistaen.	Saumattomat yhteydet joukkoliikenteeseen Hyvin toimivat kävely-yhteydet pysäkeille ja solmuihin kannustavat joukkoliikenteen käyttöön. Asemanseutujen laadukkaat kävely-ympäristöt tukevat ydinalueiden eloisuutta ja houkuttelevuutta.
Rakennettu ympäristö			
1 Tärkeimmät kävelyalueet ja reitit	++		++
2 Asemaympäristöjen kävelyolosuhteet	+		++
3 Kokeilut ja väliaikaiset ratkaisut	+	+	
4 Työmaa-aikaiset liikennejärjestelyt	+		+
Viestintä ja yhteistyö			
5 Suunnittelukävelykonsepti	+	++	
6 Kävelyn viestinnän tietopaketti		++	+
7 Arkiliikkuminen hyvinvointisuunnitelmissa		++	
Seuranta ja tieto			
8 Kävelyn laskennat	++	+	
9 Seutubarometri		++	
10 Infrahankkeiden ennen-jälkeen -tutkimukset	++	+	+
11 Vaikutusten arvioinnin menetelmät	+	+	

8 Tavoitteiden seuranta ja mittarit

Seurannan kehittämisen toimenpiteet oleellinen osa seurannan onnistumisesta

Toimenpiteisiin on kirjattu ohjelman teon aikana tunnistettuja kävelyn seurantaan liittyviä kehittämistarpeita. Näiden toimenpiteiden toteuttaminen on ensiarvoisen tärkeää säännöllisen ja kattavan seurannan onnistumiseksi. Selkeästi havainnollistetun seurantatiedon avulla on helpompi perustella uusien hankkeiden suunnittelua ja toteutusta ja myötävaikuttaa siten kävelyn ja kaupunkielämän tuleviin investointeihin. Seurantatietoa tarvitaan myös kävelystä viestimiseen ja suunnittelukulttuurin muuttamiseen.

Tavoitteiden toteutumista seurataan mittarien avulla

Jokaiselle ohjelman tavoitteelle on määritetty seurantamittareita, joiden arvot kootaan yhteen kerran vuodessa. Tarkoitus on, että kullekin mittarille asetetaan tavoitetaso samalla kun seurannan mittarien arvot seuraavan kerran päivitetään ja kerätään seurantatieto nykytilanteesta. Tavoitekohtaiset seurantamittarit ja niiden lähteet on esitetty seuraavan sivun taulukossa (taulukko 2).

Kävelyn ja pyöräilyn seudullinen yhteistyöryhmä seuraa ohjelman toteutumista

Helsingin seudun kävelyn edistämishojelman toteutumista seurataan vuosittain kävelyn ja pyöräilyn seudullisessa yhteistyöryhmässä. Seurantatehtävään sisältyy ohjelman toimenpiteiden toteutumisen seuranta eli edistymisen mittarien seuranta ja toimenpiteiden tavoitteiden toteutumisen seuranta eli seurantamittarien arvojen kokoaminen ja seuranta. Lisäksi seurataan sovittujen suunnitteluperiaatteiden käyttöä seudun kunnissa. Tämän kokonaisuuden seurannalla on tarkoitus saada kuva siitä, ollaanko seudulla menossa kohti ohjelmassa asetettuja tavoitteita.

Seurannan tuloksista viestitään MAL-seurantaryhmälle, kuntien päättäjille, HSL:n ja kuntien toimihenkilöille, asukkaille sekä muille sidosryhmille. Tuloksista viestiminen on oleellinen osa kävelyn edistämistyötä.

Taulukko 2. Ohjelman tavoitteiden toteutumisen seurannan mittarit

Kutsuvat kävely-ympäristöt	Mittari	Lähde	Seurantatiheys	Luokitus
	Kävelyn ja autoliikenteen kulkumuoto-osuus kunnittain ja seudulla	HSL jatkuva liikumistutkimus	1 vuoden välein	Uusi mittari
	Samaa mieltä olevien osuus väittämään: Asuinalueeni houkuttelee kävelemään	Seutubarometri (2021)	2 vuoden välein	Vakiintunut mittari
	Aseman ympäristöjen miellyttävyys	Uusi kysymys seutubarometriin	2 vuoden välein	Kehitettävä mittari
	Samaa mieltä olevien osuus väittämään: kävelyreitini ovat hyvässä kunnossa lumiseen aikaan	Uusi kysymys seutubarometriin	2 vuoden välein	Kehitettävä mittari
	Kävelijöiden määrät laskentapisteissä vuodenajoittain	Ecocounter- ja muut laskentapisteet	1 vuoden välein	Kehitettävä mittari
Kukoistava kävelykulttuuri	Mittari	Lähde	Seurantatiheys	Luokitus
	Samaa mieltä olevien osuus väittämään: Olen tyytyväinen asuinalueeni lähipalveluihin	Seutubarometri (2021)	2 vuoden välein	Vakiintunut mittari
	1-3 kilometrin pituisten automatkojen osuus seudulla tehdyistä matkoista	Liikkumistutkimus (HSL)	5 vuoden välein	Vakiintunut mittari
	Koettu turvallisuuden tunne liikenteessä	Uusi kysymys seutubarometriin	2 vuoden välein	Kehitettävä mittari
	Samaa mieltä olevien osuus väittämään: Keskusta-alueita pitäisi suunnitella enemmän jalankulun näkökulmasta	Seutubarometri (2021)	2 vuoden välein	Vakiintunut mittari
Saumattomat yhteydet joukko-liikenteeseen	Mittari	Lähde	Seurantatiheys	Luokitus
	Lähijunien ja metrojen nousijamäärät	HSL	1 vuoden välein	Vakiintunut mittari
	Sujuva kävelymatka pysäkillä / asemalle	Uusi kysymys seutubarometriin	2 vuoden välein	Kehitettävä mittari
	Aseman ympäristöjen miellyttävyys	Uusi kysymys seutubarometriin	2 vuoden välein	Kehitettävä mittari

Lähteet

Appleyard. (1980). Livable Streets: Protected Neighborhoods?, The ANNALS of the American Academy of Political and Social Science, <https://journals.sagepub.com/doi/abs/10.1177/00027162804510011>

Helsingin kaupunki. (2019). Helsingin keskustan asiointiselvitys 2019, Kaupunkiympäristön julkaisuja 2019:22, <https://www.hel.fi/static/liitteet/kaupunkiymparisto/julkaisut/julkaisut/julkaisu-22-19.pdf>

HSL. (2021a). Helsingin seudun maankäytön, asumisen ja liikenteen Seutubarometri 2021, MAL2023, https://hslfi.azureedge.net/globalassets/hsl/tutkimukset/seutubarometri/seutubarometrin_2021_tulokset.pdf

HSL. (2021b). HSL kävely ja pyöräily osana joukkoliikennettä – liiketaloudellinen vaikuttavuusarviointi, <https://hslfi.azureedge.net/globalassets/hsl/tutkimukset/muut-tutkimukset/kavely-ja-pyoraily-osana-joukkoliikennetta---liiketaloudellisen-vaikutusarviointi.pdf>

HSL. (2021c). Kävelyn roolin määrittäminen strategisessa maankäytön ja liikenteen suunnittelussa – Oppeja Pohjoismaista Helsingin seudun maankäytön, asumisen ja liikenteen suunnitelmaan, MAL2023, https://hslfi.azureedge.net/globalassets/hsl/mal/mal-julkaisut/2022/kavelyn-roolin-maarittaminen-strategisessa-maankayton-ja-liikenteen-suunnittelussa_1_2022.pdf

HSL. (2019.). Liikkumistottumukset Helsingin seudulla 2018, <https://hslfi.azureedge.net/globalassets/hsl/tutkimukset/liikkumistutkimus/liikkumistutkimukset-helsingin-seudulla-2018-paaraportti.pdf>

HSL. (2018). Helsingin seudun kaupunkikudokset 2016, 2030 ja 2050, https://www.hsl.fi/sites/default/files/uploads/helsingin_seudun_kaupunkikudokset_loppuraportti_27082018_0.pdf

Karhula et al. (2014). Kävelystä elinvoimaa, Tampereen teknillinen yliopisto, Liikenteen tutkimuskeskus Verne, <https://research.tuni.fi/uploads/2020/11/2f44dfec-kavelysta-elinvoimaa.pdf>

Sevtsuk, Andres. (2021). Estimating Pedestrian Flows on Street Networks, <https://www.tandfonline.com/doi/abs/10.1080/01944363.2020.1864758?src=&journal-Code=rjpa20>

Traficom. (2023). Henkilöliikennetutkimus syksy 2021, Suomalaisten liikkuminen, Traficomin tutkimuksia ja selvityksiä 1/2023, https://www.traficom.fi/sites/default/files/media/publication/valtakunnallinen%20henkil%C3%B6liikennetutkimus_paa-raportti_20230406.pdf

Traficom. (2023). Henkilöliikennetutkimus syksy 2022, Suomalaisten liikkuminen, Traficomin tutkimuksia ja selvityksiä 14/2023, https://www.traficom.fi/sites/default/files/media/publication/valtakunnallinen_henkil%C3%B6liikennetutkimus_raportti2022_20230630.pdf

TSU & David Simmons Consultancy. (2003). The Effect of Urban Quality Improvements on Business Location – Technical Note 5 Final Report, Transport Studies Unit, University of Oxford.

UKK-instituutti. (2022). Liikkumisen vaikutukset. Viitattu 6.10.2023. Verkkosivut: <https://ukkinstituutti.fi/liikkuminen/liikkumisen-vaikutukset/>

UKK-instituutti. (2023). Liikunta ja ikääntyminen. Viitattu 6.10.2023. Verkkosivut: <https://ukkinstituutti.fi/liikkuminen/liikkumisen-vaikutukset/liikunta-ja-ikaantymisen/>

Uudenmaan liitto. (2022). Uudenmaan maakuntakaava, <https://uudenmaanliitto.fi/wp-content/uploads/2022/01/Uudenmaan-voimassa-olevien-maakuntakaavojen-epavirallinen-yhdistelmä-kartta-13.3.2023.pdf>

Uudenmaan liitto. (2018). Uudenmaan saavutettavuusanalyysit (SAVU), <https://uudenmaanliitto.fi/wp-content/uploads/2022/03/Uudenmaan-saavutettavuusanalyysit-SAVU.-Uudenmaan-liitto-2018.pdf>

Ympäristöministeriö. (2016). Turvallinen kaupunki, näkökohtia rakennetun ympäristön suunnitteluun ja toteutukseen, Suomen ympäristö 4 / 2016, https://julkaisut.valtioneuvosto.fi/bitstream/handle/10024/75153/SY_4_2016.pdf

Ympäristöministeriö. (2014). Keskusta-alueet ja vähittäiskauppa kaupunkiseudulla, Ympäristöministeriön raportteja 8/2014, https://arkisto.mal-verkosto.fi/filebank/1059-YMra_8_2014.pdf

Liite 1

MAL 2023 -suunnitelman linjaukset kävelyn edistämishjelman laadinnalle

Kävely on perusliikkumismuoto, jota kaikki liikkujat käyttävät vähintään matkan alussa ja lopussa. [Helsingin seudun maankäytön, asumisen ja liikenteen MAL 2023 -suunnitelmassa](#) on tunnistettu, että kävelyn painoarvoa osana liikennejärjestelmää on tärkeää nostaa ja tämän saavuttamiseksi on laadittu Helsingin seudun kävelyn edistämishjelma. Edistämishjelma tähtää kävelyn lisäämiseen sekä sen parempaan huomioimiseen liikenteen ja liikennejärjestelmän suunnittelussa niin itsenäisenä kulkumuotona kuin keskeisimpänä joukkoliikenteen liityntämuotona.

Osana MAL 2023 -suunnitelman laadintaa on määritetty edistämishjelman linjauksia. Linjaukset ovat ohjanneet kävelyn edistämishjelman vision, tavoitteiden ja toimenpiteiden muodostamista. MAL 2023 -suunnitelmassa esitetyt edistämishjelman linjaukset ovat:

1. valtio ja kunnat tukevat liikennejärjestelmän toimivuutta ja tasa-arvoa sektorirajat ylittäen panostamalla kävely-ympäristöön
2. hyvät kävely-yhteydet joukkoliikenteeseen mahdollistavat saumattoman ja helpon liikkumisen
3. liikkumisympäristö on miellyttävää ja tasa-arvoista sekä edistää terveyttä
4. kävelyn turvallisuus on keskeisimmillä alueilla priorisoitu korkealle
5. kävelyn hyvät vaikutukset tunnetaan laajasti ja niitä mitataan.

[MAL 2023 -suunnitelman taustaraportissa](#) linjausten sisältöä on avattu. Kuvaukset on kirjoitettu vuoden 2030 näkökulmasta, jossa kävelyn edistämisen visio on toteutunut. Linjausten kuvaukset on esitetty alla.

1. Valtio ja kunnat tukevat liikennejärjestelmän toimivuutta ja tasa-arvoa sektorirajat ylittäen panostamalla kävely-ympäristöön

Valtio ja kunnat tukevat liikennejärjestelmän tasa-arvoa ja turvallisuutta edistämällä kävelyä: kulkumuotoa, jota kaikki asukkaat käyttävät vähintään matkan alussa ja lopussa, ja jota suurin osa lapsista ikääntyneisiin voi hyödyntää.

Jalankulku- ja pyöräväylät ovat edelleen asukkaiden suosimia liikuntapaikkoja ja niiden ympärivuotinen ylläpito on priorisoitu korkealle.

Aktiivinen liikkuminen alkaa pienestä ja muodostuu osaksi elämää ja rutiineja. Aktiivista liikkumista tukeva ympäristö on omalta osaltaan kääntänyt liikkumattomuuden ja ylipainon aiheuttamat ongelmat laskuun.

Liikennesektori tekee säännöllistä yhteistyötä yli sektorirajojen, erityisesti opetuksen ja terveydenhuollon ammattilaisten asiantuntemusta hyödyntäen, mikä edistää kaikkien sektoreiden tavoitteiden toteutumista.

Helsingin seudulla maankäytön, asumisen ja liikenteen suunnittelussa toteutetaan EU-tasolla ja Suomessakin sovellettavaa terveys kaikissa politiikoissa -periaatetta (Health in all policies/HIAP).

2. Hyvät kävely-yhteydet joukkoliikenteeseen mahdollistavat saumattoman ja helpon liikkumisen

Hyvät kävely-yhteydet muodostavat yhdessä joukkoliikenteen kanssa liikkumisen kokonaisuuden, joka mahdollistaa sujuvan liikkumisen ilman autoa niin lyhyillä kuin pitkilläkin matkoilla. Kävely-yhteydet joukkoliikenteeseen ovat esteettömiä, sujuvia ja toimivia ympäri vuoden.

Joukkoliikenteen asemat ja pysäkit ovat turvallisia, siistejä ja miellyttäviä kutsuen käyttämään joukkoliikennettä. Asemanseutujen vahvistaminen kävely-ympäristöinä tukee ydinalueiden eloisuutta, houkuttelevuutta ja elinvoimaisuutta sekä parantaa mahdollisuuksia kannattavien palveluiden tarjoamiselle. Asemat toimivat myös eri alueiden maamerkkeinä ilmentäen vaikutusalueensa hyviä ominaispiirteitä.

3. Liikkumisympäristö on miellyttävää ja tasa-arvoista sekä edistää terveyttä

Kävely-ympäristö on miellyttävää ja kutsuu kulkemaan: liikkumisympäristö edistää terveyttä. Keskusta-alueilla sekä aluekeskustoissa on mukavaa ja turvallista liikkua jalan ja jalankulku ja pyöräily ovatkin niiden pääasiallisia kulkumuotoja. Liikkujalle maksuttomana ja tilatehokkaana kulkumuotona kävelyn edistäminen on parantanut liikennejärjestelmän tasa-arvoa ja toimivuutta. Kävely-ympäristöt toteutetaan esteettöminä ja erityisryhmien tarpeet otetaan laajasti huomioon.

Liikkumisympäristöä on monipuolistettu ja sen miellyttävyyttä on parannettu erilaisin valo- ja ääniteoksien, värien, kävelykaduin sekä julkisin taideteoksien etenkin seudun keskuksissa. Kävely-

ympäristöä koristaa julkinen ja yhteisöllinen taide ja ennen harmaita, betonisia ja pimeitä alikulkuja on parannettu myös yhteistyössä esimerkiksi koulujen ja ammattioppilaitosten kanssa. Tämä on samalla vähentänyt julkiseen ympäristöön kohdistuvaa ilkivaltaa ja tuonut siten kustannussäästöjä huolto- ja ylläpitotarpeen vähennyttä.

Miellyttävä liikkumisympäristö lähivihreineen tukee luonnon monimuotoisuutta, ilmastonmuutokseen sopeutumista sekä asukkaiden mielenterveyttä. Alakoululaisten lasten on turvallista kulkea yksin ja suurin osa heistä käveleekin, skeittailee, potkulautaa tai pyöräilee koulumatkat. Aktiivinen liikkumisympäristö ylläpitää myös vanhenevan väestön itsenäistä liikkumista ja toimintakykyä.

4. Kävelyn turvallisuus on keskeisimmillä alueilla priorisoitu korkealle

Autoilun melu, pakokaasut ja turvallisuushaitat on minimoitu siellä, missä on paljon jalankulkijoita ja pyöräilijöitä. Erityisesti seudun keskuksissa autoilijat liikkuvat aktiivisten kulkumuotojen ehdoilla, mikä on varmistettu esimerkiksi alueellisilla, alhaisilla nopeusrajoituksilla ja tarvittaessa myös hidastein ja ajokielloin. Liikkumisympäristö viestii sopivasta nopeudesta varmistaen, ettei autolla tule ajettua liian kovaa, mikä on kaikkien liikkujien etu.

Lyhyiden automatkojen määrä on vähentynyt, mikä näkyy autoliikenteen verkolla sujuvuuden kasvuna ja matka-aikojen vaihtelun vähenemisenä. Tämä on osaltaan mahdollistanut sujuvuuden ja riittävät ajonopeudet niillä väylillä, joissa ihmiset liikkuvat vain ajoneuvojen sisällä.

5. Kävelyn hyvät vaikutukset tunnetaan laajasti ja niitä mitataan

Ympäristön miellyttävyyden vaikutukset liikkumiseen ovat laajasti tiedossa ja dokumentoitu. Jalankulun hankkeiden hyöty-kustannussuhteiden laskemiseksi on kehitetty toimivia menetelmiä ja niiden hyödyntäminen on kiinteä osa maankäytön ja liikenteen suunnittelua. Kävelyn määriä mitataan ja seurataan. Kävelyolosuhteita arvioidaan ja asukkaiden näkemyksiä hyödynnetään kävelyn edistämisessä.

Myös työnantajat ovat heränneet aktiivisen liikkumisen hyötyihin, minkä vuoksi niin julkisen kuin yksityisen sektorin työnantajista useimmat tukevat työntekijöidensä aktiivista liikkumista työpaikoille ja vapaa-ajalla.

Liite 2

Taustatyö kävelyn suunnitteluperiaatteiden laatimiseksi

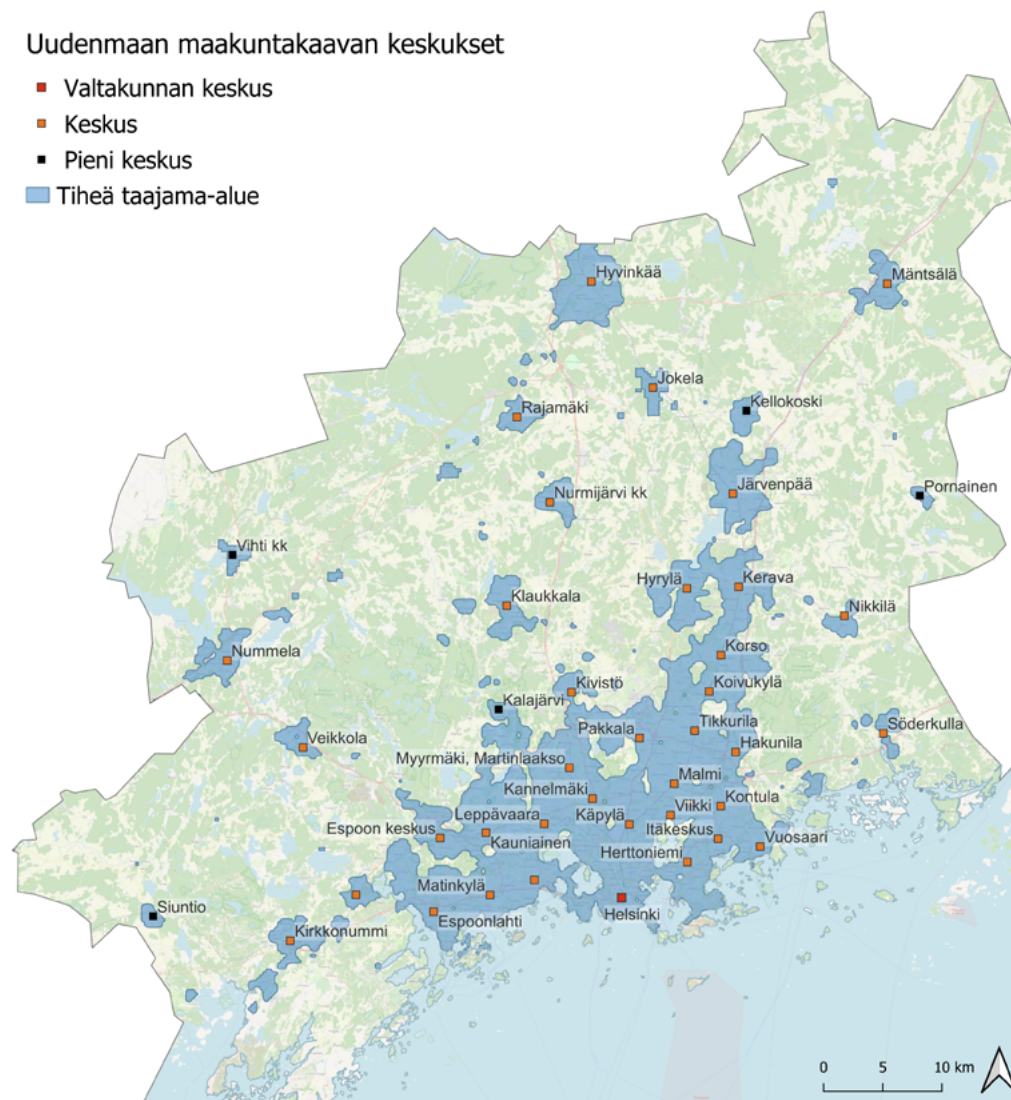
Kävelyn kannalta keskeisten alueiden tunnistamiseksi työssä tehtiin paikkatietoon pohjautuvia tarkasteluja. Tarkastelujen tavoitteena oli olemassa olevia aineistoja hyödyntäen löytää kaikkiin seudun kuntiin soveltuvat kriteerit kävelyn keskeisten alueiden määrittämiseksi. Tunnistettut tärkeimmät kävelyn alueet oli tarkoitus rajata kartalle ja luokitella niiden ominaispiirteiden mukaan. Lisäksi tavoitteena oli määritellä jokaiselle alueelle suunnitteluperiaatteet.

Tarkasteluissa hyödynnettiin neljää erilaista koko seudun kattavaa aineistoa: Uudenmaan maakuntakaava, Keskusta-alueiden raja- ja luokitteluaineisto, Uudenmaan saavutettavuusvyöhykkeet (SAVU) ja Kaupunkikudosaineisto. Käytetyt aineistot eivät kaikilta osin vastanneet tehdyn analyysin tietotarpeisiin, minkä takia riittävän tarkkaa ja yhteneväistä luokittelua ei niiden perusteella pystytty tekemään. Seudun kuntien toisistaan hyvin poikkeava yhdyskuntarakenne ja keskusten erilaiset ominaispiirteet vaikeuttavat merkittävästi seudullisesti yhtenevän ja erilaisia keskuksia oikeudenmukaisesti kohtelevan luokittelun tekemistä.

Kävelyn tärkeimpien alueiden luokittelu tehtiin lopulta asiantuntija-arviona tarkastelun aineistoa hyödyntäen. Aluerajauksia ei ole esitetty kartalla, vaan tarkempien aluerajausten määrittäminen jää kunkin kunnan omaksi tehtäväksi. Viereisessä kartassa (kuva 1) on esitetty Helsingin seudun tiiviit taajama-alueet, joiden alueelle kunkin kunnan kävelyn keskeisimmät alueet sijoittuvat.

Uudenmaan maakuntakaavan keskusket

- Valtakunnan keskus
- Keskus
- Pieni keskus
- Tiheä taajama-alue



Kuva 6. Helsingin seudun tiiviit taajama-alueet ja keskusket

Alla on kuvattu tarkemmin tarkasteluissa käytettyjä aineistoja ja niiden hyödyntämisessä esiin nousseita haasteita:

Uudenmaan maakuntakaava (Uudenmaan liitto, 2022):

Uudenmaan maakuntakaavaan on merkitty Uudenmaan keskukset. Keskusten luokittelu on tehty ainoastaan pistemäisenä ja suurimpien keskusten välille ei ole tehty tarkempaa luokittelua.

Keskusta-alueiden raja- ja luokitteluaineisto

(Ympäristöministeriö, 2014): Koko Suomeen laadittu YKR aineistoon pohjautuva keskusta-alueiden raja- ja luokitteluaineisto puolestaan vertaa keskustoja maakunnan pääkeskukseen. Aineisto toimii huonosti Helsingin seudulla, jossa keskustoja on hyvin erityyppisiä. Aineisto ohjaa käsittelemään Helsingin keskustaa omana alueenaan ja toisaalta keskustapainotus jättää isoja potentiaalisia kävelyn alueita huomioimatta.

Uudenmaan saavutettavuusanalyysit (SAVU) (Uudenmaan liitto, 2018): Saavutettavuuteen perustuvassa luokittelussa kuvataan erilaisten toimintojen saavutettavuutta joukkoliikenteen, kävelyn ja pyöräilyn näkökulmasta Helsingin seudulla asuvien kannalta. Saavutettavuutta tarkastellaan vyöhykkeinä, jolloin alueiden välille saadaan selkeitä eroja joukkoliikenteen palvelutasossa, mikä samalla korostaa kävelyn merkitystä osana kestäviä matkaketjuja. Vyöhyketarkastelussa aineistoon ei kuitenkaan synny eroja erityyppisten keskustojen välille, eivätkä ydinkeskustojen alueet erotu aineistosta.

Kaupunkikudosaineistot (HSL / SYKE 2018):

Kaupunkirakenteeseen perustuvassa aineistossa erilaisia kaupunkikudoksia määrittäviä tekijöitä ovat alueen väestö- ja työpaikkatiheys, palveluiden sijoittuminen ja saavutettavuus eri kulkumuodoilla. Aineisto huomioi kattavasti tekijöitä, jotka vaikuttava käveltävyyteen ottaen huomioon myös keskustojen ulkopuoliset alueet. Aineistossa ei kuitenkaan ole eroja erityyppisten keskustojen välillä ja seudun pienimmät keskukset puuttuvat kokonaan aineistosta.

HSL:n julkaisuja 8/2023
ISSN 1798-6184 (pdf)
ISBN 978-952-253-369-2 (pdf)

- HSL Helsingin seudun liikenne
- Opastinsilta 6A, Helsinki
- PL 100, 00077 HSL
- puh. (09) 4766 4444
- etunimi.sukunimi@hsl.fi

- HRT Helsingforsregionens trafik
- Semaforbron 6 A, Helsingfors
- PB 100 • 00077 HRT
- tfn (09) 4766 4444
- fornamn.efternam@hsl.fi