

Poljin



"Kestävän liikumisen edistämiseksi tarvitaan paitsi konkreettisia resursseja, myös myönteistä asenneilmastoa."

Poljin on Pyöräilykuntien verkosto ry:n ammattilehti

26. VUOSIKERTA
ISSN 1796-6388

KANNEN KUVA
Martti Tulenheimo

PÄÄTOIMITTAJA
Sanna Ojajärvi
sanna.ojajarvi@poljin.fi

TOIMITUSIHTERI
Martti Tulenheimo

TOIMITUSKUNTA
Martti Tulenheimo
Sanna Ojajärvi
Matti Hirvonen

Sisällysluettelo

Pyöräilyn edistäminen vastatuulella – luovitaan eteenpäin!.....	3
Itkettäisi, ellei naurattaisi.....	4
Tutkittua tietoa: Pyöräilyn olosuhteet Suomen kunnissa 2023.....	5
Lisää aktiivista liikkumista arkeen.....	12
Liikenteen rauhoittaminen parantaa kaupunkiympäristön viihtyisyyttä.....	16
Katutilakokeiluista kohti elinvoimaisempaa keskustaa.....	20



PAINOS
Digilehti

TOIMITUKSEN OSOITE JA
OSOITTEENMUUTOKSET
info@poljin.fi
Pyöräilykuntien verkosto ry
Iso Roobertinkatu 3-5 A 22
00120 Helsinki

SEURAA

f facebook.com/poljin.fi

X @pyorailykunnat

@pyorailykunnat

Pyöräilyn edistäminen vastatuulella – luovitaan eteenpäin!

Teksti: Sanna Ojajärvi

Vuosi 2024 toi kylmää kyytiä pyöräilyn kehittämiselle. Valtion tuki kuntien pyöräily- ja kävelyinfrahankeille putosi 8,3 miljoonasta eurosta vain kolmeen miljoonaan. Vuosina 2020–2021 tuki oli tavoitteellisella 30 miljoonan tasolla. Vuodelle 2025 investoinnit uhkaavat tippua nolnaan, vaikka LVM lupaa pientä nousua vuodelle 2026.

Valtion investointituella on tehty merkittäviä parannuksia kuntien katuverkkoon eri puolilla Suomea. Kävelyn ja pyöräilyn inverstointiohjelma on toiminut kunnille tärkeänä kannustimena pyöräilyn sujuvuuden, turvallisuuden ja houkuttelevuuden edistämiseksi. Vaikka resurssit ovat hupenemassa, hallitusohjelman kirjaukset pyöräilyn ja kävelyn edistämiseksi ovat edelleen voimassa. Kunnat tavoittelevat yhä hiilineutraaliutta ja pyöräilyn lisäämistä.

Kestävän liikkumisen edistämiseksi tarvitaan paitsi konkreettisia resursseja, myös myönteistä asenneilmastoa. Vuonna 2018 laadittu valtakunnallinen edistämishjelma oli merkittävä avaus, joka nosti kestävän liikkumisen arvostusta. Uuteen hallitusohjelmaan saatiin tärkeä kirjaus ohjelman päivittämisestä. Syksyn mittaan valtakunnallisen Liikenne 12 -liikenne-

järjestelmäsuunnitelman päivityksen myötä nähdään, mitä kirjaus lopulta oikeasti tarkoittaa.

Pyöräilyn ja kävelyn edistäminen hyödyttää kaikkia ikäryhmiä. Lapsista ikäihmisiin pyöräily ja kävely ovat tärkeitä arjessa ja vapaa-ajalla. Infran laatutason parantaminen tekee näistä kulkutavoista sujuvampia ja turvallisempia kaikille suomalaisille.

Vaikka taloudelliset resurssit ovat tilapäisesti vähentyneet, pyöräilyn arvostus ja asiantuntijaverkosto ovat laajentuneet. Pyöräilyn edistäminen on viime vuosina vakiintunut suurista kaupungeista keskikokoisiin ja pieniin kuntiin. Paikalliset pyöräilyn edistämishjelmat ovat yleistyneet merkittävästi – kehitys, jota valtakunnallinen edistämishjelma on tukenut.

Kun valtakunnallinen ohjelma nyt päivitetään osana työtä, pyöräiliikenteen suunnittelu tulee nivoa osaksi liikennejärjestelmäsuunnittelua ja MAL-sopimuksia. Kunnissa paikalliset ohjelmat kannattaa pitää aktiivisina ja päivittää ajantasalle, jotta ne saadaan toteutettua taloustilanteesta huolimatta. Pyöräily näkyy ja kasvaa: työsuuhdepyörien suosio, sähköpyörät ja lisääntyvä käyttö koulu- ja työmatkoilla ovat tästä todisteena.

Pyöräilyn hyödyistä yksilölle, yhteisölle, yhteiskunnalle ja koko planeetalle vallitsee laaja yhteisymmärrys. Ilmapiiri pyöräilyn edistämiseksi on edelleen otollinen. Vaikka rahoitus on hetkellisesti heikentynyt, yhteinen tavoite pysyy: lisätään pyöräilyn osuutta, parannetaan matkaketjuja ja kehitetään kestävästä liikkumisen infraa koko maassa. 🌱

Sanna Ojajärvi
päätoimittaja



Itkettäisi, ellei naurattaisi

Teksti: Martti Tulenheimo

Taloutta on pakko sopeuttaa. Liikennesektorin kahden miljardin budjetissa leikattiin vuonna 2024 kävelyn ja pyöräilyn investoinneista 27 miljoonan euroa. Jäipä sentään kolme miljoonaa! Vuonna 2025 nekin leikataan. Vuonna 2025 valtio ei investoi kävelyn ja pyöräilyn väyliin kuntien katuverkolla euroakaan.

Tilanne on surullinen. Hallitusohjelmassa päätettiin romuttaa kävelyn ja pyöräilyn investointiohjelma – päätös, josta on hyvin vaikea löytää järkeä. Ei oikeastaan edes tarvitse yrittää. Tilanne on yksinkertaisesti järjetön. Ja suoraan sanottuna täysin naurettava.

Vuodesta 2018 toiminut Traficom ohjaama investointiohjelma on ollut esimerkillinen. Valtio on tarjonnut kunnille porkkanan: saadakseen tukea kunta sitoutuu maksamaan vähintään puolet kustannuksista. Tätä kutsutaan vipuvaikutukseksi. Lisäksi rahoitusta on myönnetty vain parhaille, kustannustehokkaille hankkeille. Vain tiukimman seulan läpäisseet ovat saaneet rahoitusta. Muille on jäänyt paranneltavaa seuraavaa kierrosta varten.

Ohjelma on myös nostanut pyöräiliikenteen investointien laatutasoa Suomessa merkittävästi: kunnilta on edellytetty Väyläviraston pyöräiliikenteen suunnitteluohjeiden noudattamista. Näin on rakennettu satoja kilometrejä laadukkaita väyliä, joista aiemmin puhuttiin vain juhlapuheissa.

Vuodelle 2024 kävelyn ja pyöräilyn investointiohjelmaan budjetoitiin kolme miljoonaa

euroa. Tosin todellisuudessa rahoitusta on ollut käytettävissä noin viisi miljoonaa, sillä aiemmin käyttämättä jääneet rahat on jaettu uudelleen ja siten on loivennettu leikkauksia.

Entä miksi rahaa on jäänyt käyttämättä? Juuri siksi, että kriteerit ovat olleet tiukat. Traficom on valvonut niitä tarkasti ja rahoitusta on palautunut uudelleen jaettavaksi.

Vaan mitäpä teki eduskunta joulukuussa? Jakoi 50 miljoonaa euroa hallituspuolueiden kansanedustajien aloitteisiin, joista noin 10 miljoonaa meni kävelyn ja pyöräilyn väyliin – investointiohjelman ulkopuolelta, yksinomaan poliittisin kriteerein.

Onko mitään järkeä siinä, että hallitus ensin käytännössä lopettaa erinomaisesti toimineen investointiohjelman ja sitten jakaa samaan tarkoitukseen joulurahaa ilman mitään kriteereitä tai vastuuvollisuutta ohi viraston?

Lopputuloksena? Siltarumpupolitiikalla rahoitetaan sekalaista väylärakentamista enemmän kuin investointiohjelmaan on budjetoitu koko jäljellä olevan hallituskauden ajaksi. Ja päälle päätteeksi vuonna 2025 kiitettävästi toiminut investointiohjelma leikataan nollaan.

Itkettäisi, ellei touhu olisi niin täydellisen absurdia. Mutta ei auta itku markkinoilla – eduskunnan joulumarkkinoilla hymyillään taas. 🌸



Martti Tulenheimo
toimitussihteeri

Tutkittua tietoa: Pyöräilyn olosuhteet Suomen kunnissa 2023

Teksti: Marianne Turunen

Kuvat: Martti Tulenheimo

Infografiikat: Jyväskylän ammattikorkeakoulu

Pyöräiliikenteen olosuhteiden kehittäminen ja pyöräilyn edistämistyö ovat yleistyneet ja vakiintuneet Suomen kunnissa vuosien 2010–2023 aikana. Viime vuosina edistämistyö on saavuttanut yhä pienemmät kunnat. Pyöräilykuntien verkosto oli mukana Pyöräilyn olosuhteet Suomen kunnissa 2023 -selvityksen toteuttamisessa.

Pyöräilyn olosuhteet Suomen kunnissa -selvitys toteutettiin kyselytutkimuksena keväällä 2023 Jyväskylän ammattikorkeakoulun Likesin, Pyöräilykuntien verkoston, Liikenne- ja viestintävirasto Traficom ja liikenne- ja viestintäministeriön toimesta. Kolmatta kertaa tehdyssä selvityksessä tarkasteltiin pyöräilyn olosuhteiden ja edistämisen nykytilaa sekä muutostrendejä Suomen kunnissa.



Pyöräilyn edistämishojelmilla on saatu aikaan paljon konkreettisia toimenpiteitä ympäri Suomea.

Kunnat ovat määrätietoisesti vauhdittaneet pyöräilyn edistämistä – mutta kaikki eivät ole vielä mukana kehityksessä.

Kysely välitettiin kaikkiin Manner-Suomen kuntiin pyöräilyn edistämisestä ja olosuhteista vastaaville tahoille. Kyselyyn vastattiin yhteensä 127 kunnasta. Mukaan lähtivät kaikki yli 50 000 asukkaan kaupungit ja reilu kolmannes (39 %) tätä pienemmistä kunnista.

Pyöräiliikenteen mahdollisuuksia kehitetään kunnissa määrätietoisemmin

Selvityksen tuloksista kävi ilmi, että monet kunnat ovat hyvässä vauhdissa pyöräilyn edistämässä. Pyöräilyn edistämishjelmia, -strategioita tai vastaavia suunnitelmia toteuttaneiden kuntien osuus on lisääntynyt. Vuonna 2010 kunnista 11 prosentissa oli pyöräilyn edistämishjelma. Vuonna 2018 osuus yli tuplaantui 25 prosenttiin ja vuonna 2023 kuntien osuus oli kasvanut jälleen yli 2,6-kertaisesti 66 prosenttiin.

Sama kehityssuunta oli pyöräilyä edistävien poliittisten päätösten tekemisessä. Poliittisia päätöksiä pyöräilyn edistämiseksi oli tehnyt kunnista 22 prosenttia vuonna 2010, 48 prosenttia vuonna 2018 ja 72 prosenttia vuonna 2023. Vuonna 2023 joka toinen vastanneista kunnista koki, että pyöräilyä edistetään kunnassa tavoitteellisesti ja määrätietoisesti, kun tätä aiemmin osuus oli alle 40 prosenttia. Erinomaista kehi-

tystä väheksymättä on huomioitava, että kaikki kunnat eivät ole vielä samassa kehityksessä mukana. Kolmasosassa kuntia ei ole pyöräilyn edistämishjelmaa, 28 prosentissa ei ole tehty poliittisia päätöksiä pyöräilyn edistämiseksi ja 50 prosenttia vastaajista ei kokenut, että pyöräilyä edistetään tavoitteellisesti ja määrätietoisesti.

Kuntien tilanteen ja kehityskaarten eroavaisuuksia selittää suurelta osin kuntien eroavaisuudet esimerkiksi liikennejärjestelmiltään. Kuntia tarkasteltiin selvityksessä neljässä ryhmässä: suuret kaupungit (yli 150 000 asukasta), keski-suuret kaupungit (50 000–150 000 asukasta), pienet kaupungit (10 000–49 999 asukasta) ja pienet kunnat (alle 10 000 asukasta). Vuonna 2023 pienet kaupungit ottivat monissa teemoissa kiinni suurempia kaupunkeja. Esimerkiksi pyöräilyn edistämishjelmat yleistyivät 30 prosentista 77 prosenttiin. Pienissä kunnissa tehtiin samankaltaisia harppauksia.

Vuosien 2018 ja 2023 välillä kehitystä on ollut vauhdittamassa valtion vahvistunut tuki kävelyn ja pyöräilyn edistämiseen. Kävelyn ja pyöräilyn investointituki sekä edistämishjelmien valtionavustukset ovat olleet kunnissa suosittuja tukimuotoja. Kyselyn avointen vastausten perusteella tukien koettiin yhdenvertaistavan erikokoisten kuntien mahdollisuuksia investointeihin ja edistämistöihin.

Pyöräilyn edistämishjelmilla on saatu aikaan konkreettisia toimenpiteitä

Jo vuonna 2018 havaittiin, että pyöräilyn edistämishjelmat, -strategiat tai muut vastaavat suunnitelmat olivat yhteydessä konkreettisten pyöräilyä edistävien toimenpiteiden toteutumiseen



Jo ainakin 111 kunnalla Suomessa on pyöräilyn edistämishjelma, -strategia tai vastaava suunnitelma.

kunnissa. Uusimmassa selvityksessä havaittiin, että pyöräilyn edistämishjelmien vaikutukset olivat selkeimmät, kun ohjelma oli kunnan oma. Kunnat, joissa oli kunnan itse toteuttama pyöräilyn edistämishjelma, olivat mm. arvioineet koulumatkapyöräilyn olosuhteita, hyödyntäneet Väyläviraston Pyöräiliikenteen suunnittelu -ohjetta ja määritelleet pyöräiliikenteen tavoiteverkon yleisemmin kuin kunnat ilman edistämishjelmaa.

Seudullisten pyöräilyn edistämishjelmien ei havaittu lisäävän pyöräilyn edistämistöimiä. Ne olivat myös käyneet kuntakohtaisia ohjelmia harvemmin läpi kunnan toimielinten, kuten valtuuston, hallituksen tai lautakunnan hyväksynnän. Ilman kaikkien kuntien toimielinten hyväksyntää on mahdollista, että seudullisten ohjelmien laatimisessa nojataan suurempiin

keskuskuntiin. Toisaalta monet seudullisista edistämishjelmista olivat hyvin tuoreita. Vaikutuksia saadaan hitaasti, niitä siis saatetaan nähdä näiden osalta vielä.

Poikkihallinnollisia työryhmiä, joissa käsiteltiin pyöräilyasioita, oli 75 prosentissa kunnista. Suurimmassa osassa kunnista nämä olivat laajempiteemaisia liikennetyöryhmiä. Erillisiä kävelyyn ja pyöräilyyn kohdistettuja työryhmiä ei ollut juurikaan muissa kuin suurissa kaupungeissa.

Pyöräilykoordinaattoreita tai muita pyöräilyn edistämisen vastuuhenkilöitä oli nimetty vuoden 2018 jälkeen muutamiin uusiin kaupunkeihin jokaisessa kuntaryhmässä paitsi pienissä kunnissa. Yhteensä 23 prosentissa kunnista oli vuonna 2023 nimetty pyöräilyn edistämisen vastuuhenkilö. Vastuuhenkilön yksi olennainen

Vuonna 2023 pyöräilyn edistämishojelmia oli jo 66 prosentissa kunnista, kun vielä vuonna 2010 niitä oli vain 11 prosentissa.

tehtävä olisi valvoa pyöräilyn edistämishojelmaan kirjattujen toimenpiteiden toteutumista ja arviointia. Ilman vastuuhenkilöä, erilliset toimenpiteet on täytynyt vastuuttaa ohjelmassa tarkasti.

Suurimmat kehityskohteet ovat säilyneet samoina

Kuntien pyöräilyn edistämässä samat osa-alueet laahaavat edelleen kehityksestä jäljessä kuin edellisen selvityksen aikaan. Kehitystarpeita on eniten arvioinnissa, datankeruussa ja tilastoinnissa. Nämä toimenpiteet ovat tärkeitä ainakin resurssien oikean kohdentamisen, talousarvioiden ja kuntalaisten toiveiden ymmärtämisen näkökulmasta. Seuranta- ja arviointitehtävillä on tapana jäädä akuuttien tehtävien jalkoihin etenkin resurssien ollessa vähissä, vaikka niillä voitaisiin lopulta luoda säästöjä.

Positiivinen tulos oli, että pyöräliikennemääriä seurasi 26 prosenttia kunnista, mikä on 5

Pyöräilyn olosuhteet Suomen kunnissa 2023 Likes by jamk

Pyöräilyn edistämisen ja olosuhteiden kehitys

Positiivinen kehityssuunta
Seuraavat osa-alueet yleistyivät vuosien 2010–2023 aikana. Niiden tilanne kunnissa vuonna 2023 oli:

Yleistä (51–100 % kunnista)

- tehnyt poliittisia päätöksiä pyöräilyn edistämiseksi
- olemassa pyöräilyn edistämishojelma, -strategia tai vastaava
- kerännyt palautetta kuntalaisilta
- arvioi pyöräily-yhteydet sujuviksi

Kohtalainen tilanne (34–50 % kunnista)

- olemassa pyöräilykartta
- pyöräilyn pääreiteillä on omat talvihoitoluokitukset

Harvinaista (0–33 % kunnista)

- seuraa pyöräiliikenteen määriä
- olemassa kaupunkipyöräpalvelu

Säilynyt ennallaan
Seuraavat osa-alueet säilyivät ennallaan vuosien 2010–2023 aikana. Niiden tilanne kunnissa vuonna 2023 oli:

Kohtalainen tilanne (34–50 % kunnista)

- olemassa pyöräilyä edistäviä yhdistyksiä tai seuroja

Harvinaista (0–33 % kunnista)

- olemassa pyöräilykoordinaattori tai muu pyöräiliikennevastaava
- kerää tietoa pyöräpysäköintipaikoista

Lähde: Turunen, M. (toim.) 2023. Pyöräilyn olosuhteet Suomen kunnissa 2023.

Pyöräilyn edistäminen on edennyt positiivisesti kuntien päätöksissä ja ohjelmissa, mutta tietyt osa-alueet, kuten pyöräilykoordinaattoreiden määrän kasvu, ovat vielä harvinaisia.

prosenttiyksikköä enemmän kuin vuonna 2018. Pyöräilyn kulkumuoto-osuuden selvittäneiden kuntien osuus oli kasvanut 22 prosentista 33 prosenttiin. Kuitenkin tarkemmalla syynillä huomattiin, että kulkumuoto-osuuksissa oli suurta vaihtelua selvitystavan mukaan.

Pyöräpysäköintipaikoista kerättävän datan

ja tiedon avoimuuden osalta tilanne oli heikko vuonna 2018. Vuonna 2023 tietoa pyöräpysäköintipaikoista keräsi viidesosa (21 %) kunnista, mikä oli vain prosenttiyksikön enemmän kuin 2018. Pyöräpysäköinnin käyttöastetta seurasi 8 prosenttia kunnista (2018: 7 %) ja kehittämistarvetta 23 prosenttia (2018: 11 %). Tilanne ei ole yhdessäkään edellä mainitussa osa-alueessa vielä hyvä. On kuitenkin korostettava, että kyselyn kysymykset eivät kerro siitä, kuinka riittäviä tai laadukkaita pysäköintipaikat ovat. Vastaajista 43 prosenttia koki, että kunnan suunnittelukäytännöissä kiinnitetään huomiota pyöräpysäköintipaikkojen riittävään tarjontaan, ja kokemus on yleistynyt vuodesta 2018. Pyöräpysäköintipaikkatiedon tilastointia tulee kehittää, jotta niiden olosuhteita Suomessa voidaan laajasti arvioida.

Valtion tuki on yhdenvertaistanut erikokoisten kuntien mahdollisuuksia panostaa pyöräilyn edistämiseen.

Pyöräilyn olosuhteet Suomen kunnissa 2023 Likes by jamk

Pyöräiliikenteen seurannassa on eniten kehitettävää

56% keräsi palautetta pyöräiliikenteen olosuhteista → **28%** vei palautteet kunnan kokouksiin käsiteltäviksi.

33% oli selvittänyt pyöräilyn kulkumuoto-osuuden.

26% seurasi pyöräiliikenteen määrää.

15% teki säännöllisiä tyytyväisyyskyselyjä kuntalaisille.

"Kunnassa seurataan pyöräiliikenteen määrää"

Kategori	2010 (%)	2018 (%)	2023 (%)
Koko maa	19	21	26
Suuret kaupungit	80	100	100
Keskisuuret kaupungit	80	67	67
Pienet kaupungit	38	16	15
Pienet kunnat	32	13	7

Pyöräiliikenteen väylien pituutta, rakentamista tai investointeja koskevien tietojen erottelua ja tilastointia ei kunnissa ole toistaiseksi joko tehty tai tieto ei ole yhteismitallista kuntien välillä.

Lähde: Turunen, M. (toim.) 2023. Pyöräilyn olosuhteet Suomen kunnissa 2023.

Vasta 26 % kunnista seuraa pyöräiliikenteen määrää, eli parannettavaa riittää. Merkittävää kehitystä on nähty erityisesti suurissa kaupungeissa.



Pyöräilyn edistäminen vaikuttaa suoraan lasten turvalliseen ja sujuvaan pyöräilyyn, mikä tukee lasten hyvinvointia ja liikkumista.

Infratietojen osalta mahdollisuudet pyöräilyn osuuden erotteluun ovat kunnissa nykytilanteessa heikot. Monien kyselyyn vastanneiden tuli tehdä arvioihin perustuvia laskutoimituksia infrakysymyksiin vastaamiseksi. Osalla ei ollut käytettävissä tarvittavia aineistoja tai riittävästi aikaa laskemiseen. Esimerkiksi investoinnit pyöräiliikenteen olosuhteisiin ilmoitti alle puolet (46 %) vastaajista. Näiden vastusten perusteella vuosi-investoinnit olivat keskimäärin 1,05M€/kunta. Tämän kaltainen raportointi helpottuisi, jos infrarakennushankkeissa eroteltaisiin eri liikennemuotojen osuudet jo

budjetointi- ja toteutusvaiheessa. Näin pyöräilyn osuus esimerkiksi liikenneinvestoinneista voitaisiin laskea. Liikenneinvestoinneista 20 prosenttia tulisi YK:n suosituksen mukaan kohdistaa kävelyyn ja pyöräilyyn.

Toimintasuosituksia valtiolle ja kunnille

Selvitykseen on listattu valtiolle ja kunnille toimintasuosituksia tulosten perusteella. Esimerkiksi investointitukien jatkaminen ja resurssien

turvaaminen arvioitiin tärkeäksi tukimuodoksi, jotta pyöräilyn edistämishjelmien laatimista pystytään kaikissa kunnissa jatkamaan. Lisäksi kuntia suositetaan nimeämään edistämistoimien toteutuksen valvomiseen vastuuhenkilöt. Kaikissa kunnissa ei ole tarvetta noudattaa jokaista suositusta, mutta selvityksessä kannustetaan miettimään omia edellytyksiään. Pyöräilyn olosuhteiden edistäminen on kuntalaisten hyvinvointia, ilmastoa, liikenteen sujuvuutta ja elinkeinoa palveleva teko. 🌱

Marianne Turunen

Tutkija, TtM
Likes, Hyvinvointiyksikkö,
Jyväskylän ammattikorkeakoulu
marianne.turunen@jamk.fi

Pyöräilyn olosuhteet Suomen kunnissa 2023 -selvitys (Marianne Turunen, toim.) on julkaistu Jyväskylän ammattikorkeakoulun julkaisusarjassa, ja sen verkkoversio on luettavissa ja ladattavissa: Pyöräilyn olosuhteet Suomen kunnissa 2023 – Theseus.



Hyvin hoidettu kunnossapito edistää pyöräilyn jatkuvuutta ja houkuttelevuutta kaikkina vuodenaikoina.



Selkeästi erotetut pyörätiet ja jalkakäytävät lisäävät arjen aktiivista liikkumista.

Lisää aktiivista liikkumista arkeen

Teksti: Riikka Paloniemi ja Anu Tuominen

Kuvat: Martti Tulenheimo

Kävelyn ja pyöräilyn terveys-, talous- ja ympäristöhyödyt jäävät haaveeksi ilman tehokkaampia edistämistoimia. Kävelyn ja pyöräilyn yhteisen kulkutapaosuuden tulisi nousta nykyisestä noin 30 prosentista 35–38 prosenttiin vuoteen 2030 mennessä. Aktiivisten kulkutapojen edistäminen vaatii visionäärisiä ja puhuttelevia linjauksia.

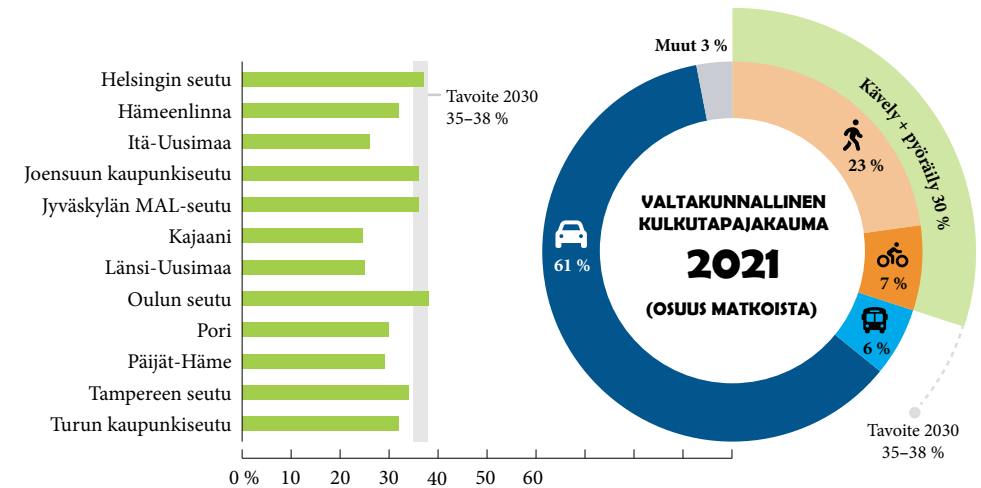
Suomen tavoite on lisätä aktiivisten kulkutapojen osuutta nykyisestäään. Tavoite on kirjattu liikenne- ja viestintäministeriön Kävelyn ja pyöräilyn edistämishjelmaan. Sen mukaan kävelyn ja pyöräilyn yhteisen kulkutapaosuuden tulisi nousta nykyisestä noin 30 prosentista 35–38 prosenttiin vuoteen 2030 mennessä.

Nykytoimilla kansallinen tavoite kävelyn ja pyöräilyn yleistymisestä ei toteudu, vaan kävelyn ja pyöräilyn lisäämisen terveys-, talous- ja ympäristöhyödyt jäävät haaveeksi. Näyttää jopa siltä, että edistämistoimista huolimatta, kävelyn ja pyöräilyn osuus suomalaisten päivittäisenä kulkutapana ei ole kasvanut, vaan se on jopa hie- man laskenut.

Kaupungeja on suunniteltu pitkään autojen ehdoilla. Se näkyy ihmisten lihasvoimaisen liik- kumisen vähentymisenä ja siitä seuranneina hei- kentyneenä kansanterveytenä ja terveydenhuol- lon kustannuksina.

AKTIIVINEN LIKKUMINEN

Kävelyn ja pyöräilyn osuus matkoista 2021



Kävelyn ja pyöräilyn osuuden nostamista 35-38 prosenttiin tavoitellaan vuoteen 2030 mennessä valtakunnallisesti. Helsingin, Joensuun, Jyväskylän ja Oulun seuduilla ollaan jo tavoitetasolla.

Toisaalta myös heikkoja signaaleja aktiivisempien, terveellisempien ja kestävämpien liikkumismuotojen yleistymisestä on, ja osalla kaupunkiseuduista kävelyn ja pyöräilyn vuoden 2030 tavoite on realistinen. Nämä kaupunki- seudut ovatkin viime vuosina mm. kehittäneet kävelyn ja pyöräilyn infrastruktuuria, toteutta- neet kokeiluhankkeita sekä edistäneet aktiivisten kulkutapojen yleistymiselle otollista ilmapiiriä ja toimintatapoja.

Aktiivisten kulkutapojen potentiaali

Suomen Akatemian strategisen tutkimuksen neuvoston rahoittamassa Liikunnallinen elä- mäntapa kestävä kasvun aikaansaajana (STYLE) -hankkeessamme olemme pohtineet, missä on aktiivisten kulkutapojen, kävelyn ja pyöräilyn,

lisäämisen potentiaali, ja missä autoilu ei ole se ensisijainen ja lähtökohtainen oletus liikkumis- välineeksi. Yksi tapa havainnollistaa ilmiötä on tarkastella autottomien kotitalouksien osuutta kaikista kotitalouksista.

Suomessa autottomuus on sitä yleisempää, mitä tiheämpi väestötiheys kaupunkiseudulla on, ja viimeisen vuosikymmenen aikana autotto- muus on lisääntynyt suurilla ja keskisuurilla sekä tiheillä ja melko tiheillä kaupunkiseuduilla. Sen sijaan autottomien kotitalouksien osuus on vä- hentynyt kaupunkiseuduilla, joissa asuu vähem- män ihmisiä ja harvemmassa.

Tiheään rakennettu, ison väestömäärän Helsinki on luonnollisesti esimerkki kaupunki- seudusta, jossa autottomuus on verraten yleistä. Mutta Suomessa on pienempiäkin kaupunkiseu- tuja, joilla autottomuus on suhteellisen yleistä ja joissa se on yleistynyt viime vuosikymmenellä. Yliopistokaupungit, kuten Joensuu, ovat esi-

merkki tällaisesta kehityksestä. Myös esimerkiksi Seinäjoella autottomien kotitalouksien osuus on lisääntynyt samalla kun kaupunkiseudun tiheys on viime vuosikymmenellä kasvanut. Esimerkkimme osoittavat, että erityyppisillä kaupunkiseuduilla on mahdollista luoda puitteita aktiiviselle liikkumiselle ja autottomuudelle, jotka kietoutuvat vahvasti muihin alueellisiin seikkoihin, kuten elinvoimaisuuteen, vetovoimaan ja palveluiden saavutettavuuteen.

Kävelyn ja pyöräilyn lisäämisen potentiaalia voidaan tarkastella myös tunnistamalla, kuinka suuri osa automaatoista voitaisiin korvata pyörämatkoilla. Me tarkastelimme pyöräilyn lisäämisen potentiaalia jakamalla suomalaiset henkilöliikennetutkimukseen perustuen kahdeksaan liikkujasegmenttiin, jotka ilmentävät päivittäisen liikkumisen monipuolisuutta. Kussakin segmentissä tarkastelimme kuinka suuri osa nykyisin tehtävistä automaatoista olisi potentiaalisesti pyöräiltäviä. Potentiaalisesti pyöräiltävä automaato tehdään yksin, se on enintään 5 km pitkä, ei sisällä tavaroiden eikä ihmisten kyyditystä, eikä se ole työasiamatka.

Liikkujasegmentit:

1. Autoriippuvaiset haja-asutusalueiden asukkaat
2. Pienituloiset eläkeläiset ja työttömät
3. Fyysisesti aktiiviset autoilijat
4. Julkisilla kulkevat työssäkäyvät ja opiskelevat kaupunkilaiset
5. Työssäkäyvät autoilua välttävät autonomistajat
6. Autoriippuvaiset kaupunkilaiset
7. Aktiivisesti kulkevat työssäkäyvät ja opiskelijat
8. Autoilijat, joilla rajallinen mahdollisuus käyttää autoa

Edellä mainituilla kriteereillä eniten potentiaalisesti pyöräiltäviä automaatoja löytyy segmenteistä 6, 3 ja 1.

Segmenttejä voidaan hyödyntää kasvihuonekaasupäästöjen vähennyspotentiaalin tunnistamisessa ja edistämistoimien kohdentamisessa.

Keinoja aktiivisten kulkutapojen edistämiseen

STYLE-hankkeessa tunnistimme myös keskeisiä suunnitteluperiaatteita, joiden avulla aktiivisia kulkutapoja voidaan edistää erilaisilla kaupunkiseuduilla.

Kulkutapahierarkia on kaupunkiseutujen ja kaupunkien suunnitteluperiaate, jonka mukaan eri kulkutapoja arvotetaan suunnittelussa ja rahoituksessa. Kulkutapahierarkiassa aktiiviset kulkutavat ovat selkeä prioriteetti, jonka jälkeen tulevat joukkoliikenne, juna, bussit, ratikat, ja viimeisenä yksityisautoilu.

Toinen uudennlainen suunnitteluperiaate on multimodaalisuus, jossa kannustetaan useiden kestävien kulkutapojen ”sekakäyttöön” esim. infra-ratkaisujen ja palvelukokonaisuuksien avulla. Ideana on tarkastella liikkumista erilaisen toimintojen kokonaisuutena.

Pelkät suunnitteluperiaatteet eivät luonnollisestikaan yksin auta muuttamaan kaupunkia ja kaupunkiseutuja pyöräilyn ja kävelyn edelläkävijöiksi, vaan periaatteet on pantava myös käytäntöön. Tarvitaan selkeitä mutta visionäärisiä ja puhuttelevia linjauksia aktiivisten kulkutapojen edistämiseksi. Näitä ovat esimerkiksi paikalliset kävelyn ja pyöräilyn strategiat ja lyhyen aikavälin toteutussuunnitelmat. Kävelyn ja pyöräilyn edistämissuunnitelmia onkin tehty jo runsaasti erikokoisissa kaupungeissa. Myös poikkihallinnollista, sektorirajat ylittävää yhteistyötä edistetään

useissa Suomen kunnissa ja kaupungeissa. Muutamiin kuntiin on esimerkiksi nimetty kestävän liikkumisen koordinaattori.

Edellisten suunnittelukeinojen lisäksi kävelyn ja pyöräilyn edistämiseksi ovat erilaiset *kokeiluhankkeet*. Ne luovat mahdollisuuden kokeilla uusia liikkumisen tapoja ja reittejä, kokea muutosta ja sopeutua uuteen. Kokeiluhankkeiden toteutuksessa tärkeää on:

1. Keskittyä valittuihin teemoihin pitkällä aikavälillä.
2. Vahvistaa toimijoiden yhteistyötä kokeilujen toteutuksessa.
3. Toteuttaa kokeiluhanke vaiheittain ja osoittaa kunkin vaiheen vaikutukset ja vaikuttavuus päättäjille.

Pelkät kokeilu eivät kuitenkaan vie pitkälle, vaan kokeillut käytännöt täytyy vakiinnuttaa osaksi toimintaa. Tätä edistävät systemaattiset tulosten hyödyntämisen prosessit ja niille varatut resurssit,

pitkäjänteisyys parhaiden käytäntöjen jakamisessa sekä hallinnonalojen välinen yhteistyö.

Tutkimuksemme perusteella kehityksen suunta on oikea, mutta hallinnonalojen välisten käytäntöjen vakiinnuttamisessa on vielä tehtävää ja lisäresursseja tarvitaan, jotta aktiivisten kulkutapojen osuus nousisi nykyisestä 30 prosentista 35–38 prosenttiin vuoteen 2030 mennessä. 🌱

Riikka Paloniemi

Suomen Ympäristökeskus SYKE

Anu Tuominen

Teknologian tutkimuskeskus VTT Oy

Lähde: Paloniemi, R. – Tuominen, A. – Ahokas, I. – Heikinheimo, V. – Helminen, V. – Karjalainen, L. E. – Lindholm, M. – Lyytimäki, J. – Sundqvist, H. – Tapio, P. & Tiitu, M. (2023) Lisää aktiivista liikkumista arkeen: Suomi hyötyy autoilun vähentämisestä. STYLE-politiikkasuositus 1/2023.

In English: More Active Mobility in Everyday Life: Finland Benefits from Reducing Car Use



Matkaketjut, joissa pyöräily yhdistyy joukkoliikenteeseen, tarjoavat sujuvia ja kestäviä vaihtoehtoja arjen liikkumiseen.



Annankadun (paikalliskatu) ja Uudenmaankadun (pääkatu) välisessä risteyksessä katujen eri käyttötarkoitukset eivät välity käyttäjälle.

Liikenteen rauhoittaminen parantaa kaupunkiympäristön viihtyisyyttä

Teksti: Liisa Mustonen

Kuvat: Liisa Mustonen ja Google Street View

Paikalliskatujen kehittäminen käyttötarkoituksensa mukaisiksi on Suomessa vielä lapsenkengissään. Liikennesuunnittelija Liisa Mustonen tutki diplomityössään, miten paikalliskatujen liikenteen rauhoittaminen voitaisiin

toteuttaa ja miten liikenteen rauhoittamisen toimenpiteisiin voitaisiin yhdistää katu ympäristön viihtyisyyden lisääminen. Liikenteen rauhoittamisen keinoin läpiajoliikenne ohjataan pääkaduille, jolloin paikalliskadut vapautuvat asukkaiden käyttöön.

Tiiviissä kaupunkirakenteessa katutilalla on kova kysyntä. Sitä käyttävät eri kulkumuodot, kuten kävely, pyöräily, joukkoliikenne ja autoilu. Näiden kulkumuotojen sisällä ja välillä on paljon eroja niin käyttäytymisessä, nopeudessa kuin tilantarpeessakin. Liikkumisen lisäksi katuja käytetään oleskeluun, seurusteluun ja virkistytymiseen, ja ne ovat keskeinen kaupunkielämän tapahtumapaikka.

Autoistumisen myötä autoille annettiin tilaa kaduilta, mikä muutti katujen ja kaupunkitilan luonnetta. Autoliikenne toi hyötyjensä lisäksi mukanaan lukuisia haitallisia vaikutuksia katutilaan, kuten onnettomuuksia, turvattomuutta,

Läpiajoliikenne ohjataan pääkaduille, jotta paikalliskadut palvelevat paremmin asukkaita.

melua, saasteita, vilkkaan liikenteen luoman estevaikutuksen – sekä sen ohittamattoman tosiasiain, että autot vievät fyysistä tilaa. Autot hallitsevat katukuvaa myös visuaalisesti. Autoilun negatiivisista vaikutuksista kärsivät erityisesti katutilassa kävelevät, pyöräilevät ja oleskelevät sekä kadunvarrella asuvat.

Autot ovat tärkeä osa Suomen liikennejärjestelmää, minkä vuoksi autoilulle on järjestettävä sujuvia yhteyksiä. Autoliikenteen verkkoa suunnitellaan luokittelemalla katuverkkoa toiminnallisuuden perusteella. Liikennettä siirtävän

katuverkon eli pääverkon katujen ja teiden on tarkoitus välittää valtakunnallista, seudullista ja kaupunginosien välistä liikennettä mahdollisimman tehokkaasti.

Monissa kaupungeissa autoliikenteen pääverkko on muodostettu ja tehty toimenpiteitä autoliikenteen sujuvoittamiseksi. Helsingissä pääverkkoon kuuluvat moottoritiet, pääkadut ja alueelliset kokoojakadut. Maankäyttöä palvelevien katujen eli paikalliskatujen tarkoitus on palvella kadunvarren asumista, työpaikkoja ja palveluita käyttävien ihmisten tarpeita, ja mahdollistaa autoliikenteen pääsy pääverkolta kohteeseen.

Nämä autoliikenteen kannalta vähemmän tärkeät kadut muodostavat paikalliskatuverkon, johon Helsingin katuluokituksessa kuuluvat paikalliset kokoojakadut ja tonttikadut. Muille kulkumuodoille katuluokittelu näkyy liikenne- ja väylätyyppien muodossa; pääkaduilla kulkumuodot on yleensä



Kalevankatu on paikalliskatu Kampissa, Helsingissä, mutta liikenneympäristö ei viesti paikallisuudesta.

erotettu turvallisuuden lisäämiseksi ja paikalliskaduilla erottelua on vähemmän tai sitä ei ole ollenkaan.

Toimenpiteitä pääverkon kehittämiseksi tehdään säännöllisesti, kun taas paikalliskatujen kehittäminen niiden käyttötarkoituksen mukaisesti jää pääosin huomiotta, vaikka sillä voitaisiin vaikuttaa positiivisesti jalankulun ja pyöräilyn suosioon sekä kadunvarren asukkaiden hyvinvointiin.

Liikenteen rauhoittaminen parantaa kaupunkiympäristön viihtyisyyttä.

Verkostolliset ja rakenteelliset liikenteen rauhoittamisen keinot

Diplomityössäni tutkin, miten paikalliskatujen liikenteen rauhoittaminen voitaisiin toteuttaa ja miten liikenteen rauhoittamisen toimenpiteisiin voitaisiin yhdistää katu ympäristön viihtyisyyden lisääminen. Käytin liikenteen rauhoittamisen tutkimuskohteina alueita Rotterdamista ja Kööpenhaminasta, ja tutkimuksen kohdealueena käytin Helsingissä Kampin kaupunginosaa.

Liikenteen rauhoittaminen tarkoittaa autoliikenteen määrän vähentämistä sekä ajonopeuksien laskemista. Rauhoittamisella tavoitellaan liikenteen aiheuttamien haittojen, kuten turvatomuuden, estevaikutuksen, ilmansaasteiden ja melusaasteen lievittämistä. Rauhoittamiskeinoilla voidaan myös vaikuttaa liikenne ympäristön



Kuvassa on esitetty Rotterdamin paikalliskaduilla (Snellinckstraat) käytettyjä liikenteen rauhoittamisen keinoja. Rotterdamissa pää- ja paikalliskatujen liikenne ympäristöjen välillä on selkeä ero. (Kuva: Google street view)

viestiin toivotusta liikennekäyttäytymisestä; paikalliskadun visuaalisen ilmeen tulee kehottaa autoilijaa ajamaan matalalla nopeudella ja varovasti.

Diplomityössä tarkastelemiani liikenteen rauhoittamisen keinoja ovat verkostolliset ja rakenteelliset toimenpiteet. Verkostollinen liikenteen rauhoittaminen tarkoittaa paikalliskatujen autoliikenteen ajoyhteyksien muokkaamista niin, että paikalliskatuverkko ei muodosta houkuttelevia läpiajoreittejä. Verkostollisia toimenpiteitä ovat yksisuuntaistaminen, ajoyhteyden katkaisu, kääntymiskiellot ja kadun käyttötarkoituksen muuttaminen.

Suomessa autoliikenteen määrää ja nopeutta rajoittavia katutyyppejä rakennetussa ympäristössä ovat kävelykatu, pihakatu, 2-1-tie, pyöräkatu ja joukkoliikennekatu, joilla autoliikenne on kielletty, rajoitettu tai ajorata jaetaan kulkumuotojen kesken ja ajonopeus tulee sopeuttaa hitaampien tienkäyttäjien mukaan.

Näillä toimenpiteillä voidaan suitsia paikalliskatuverkon läpiajaja ja ohjata autoliikennettä käyttämään pääverkon katuja sekä toisaalta muodostaa laadukkaampia ja houkuttelevia yhteyksiä muille kulkumuodoille. Toimenpiteet suunnitellaan mahdollistaen lyhyet reitit maankäytön kohteista pääkadulle.

Vertikaaliset, horisontaaliset ja visuaaliset elementit

Rakenteelliset toimenpiteet vaikuttavat ajomukavuuteen ja liikenne ympäristön visuaaliseen viestiin. Toimenpiteet on jaettu vertikaalisiin, horisontaalisiin ja visuaalisiin elementteihin.

Vertikaalisia elementtejä ovat töyssyt, korotukset sekä ylijatketut jalkakäytävät ja pyörätiet. Horisontaalisia elementtejä ovat ajoradan kaven-

taminen, pysäköintiniemekkeet ja kavennukset. Visuaaliset elementit ovat liikenteen rauhoittamiseen liittyvät ajoratamaalaukset, materiaali muutokset ja rakenteet, kuten puut, pylväät ja penkit. Rakenteellisia elementtejä säännöllisesti käyttämällä ja yhdistämällä niitä toisiinsa saadaan parhaiten rauhoitettua liikennettä ja vaikuttettua liikenne ympäristön visuaaliseen viestiin.

Liikenteen rauhoittaminen parantaa jalankulun ja pyöräilyn olosuhteita itsessään, kun autoilun haitat vähenevät. Kadun ylittäminen helpottuu ja pyöräily ajoradalla tuntuu turvallisemmalta. Lisähyötyä saadaan kiinnittämällä huomioita jalankulkijoiden ja pyöräilijöiden tarpeisiin toimenpiteiden suunnittelussa.

Yksisuuntaistuksen yhteydessä voidaan kaventaa ajorataa ja leventää jalkakäytävää. Pysäköintiä tauottavilla niemekkeillä saadaan tilaa puille, pyöräpysäköinnille ja istumapaikoille. Vilkas pyöräliikenteen käyttämä paikalliskatu voidaan muuttaa pyöräkaduksi.

Kaupungeissa kannattaa panostaa paikalliskatuihin, sillä ne ovat tärkeä osa ihmisten arkiympäristöä. Paikalliskatuja kehittämällä voidaan parantaa jalankulun ja pyöräilyn edellytyksiä ja lisätä asukkaiden hyvinvointia. 🌿

Liisa Mustonen

Kirjoittaja on liikennesuunnittelija kestävän liikkumisen tiimissä Sweco Finland Oy:llä.

Diplomityön pysyvä osoite:

<https://urn.fi/URN:NBN:fi:aalto-202312187384>

Katutila- kokeiluista kohti elin- voimaisempaa keskustaa

Teksti: Henna Hovi

Kuvat: Veikko Somerpuro

Helsingin keskustan katutilakokeilussa on panostettu elinvoiman lisäämiseen korostamalla käveltävyyttä ja viihtyisyyttä. Kokeiluun ovat sisältyneet muun muassa Esplanadien ja muiden keskeisten katujen muutokset, joilla on pyritty houkuttelemaan ihmisiä liikkumaan enemmän keskustassa.

Missä on kadonneeksi julistettu Helsingin keskustan elinvoima? Kysymykseen on vaikea vastata tyhjentävästi, sillä paljon riippuu myös siitä, miten määritellään elinvoima ja milloin sitä on kenenkin makuun tarpeeksi. Joillekin elinvoima tarkoittaa ensisijaisesti sitä, että ihmiset kuluttavat tavaroita ja palveluita, toisille tärkeämpää ovat tapahtumat ja kulttuuripalvelut ja kolmannelle elinvoimainen kaupunki merkitsee sitä, että ihmisiä yksinkertaisesti liikkuu paljon kaupungilla. Useimmille elinvoima merkitsee jonkinlaista sekoitusta kaikkia näitä tekijöitä.

Helsingin kaupunki käynnisti kesäkuussa 2023 kaupungin keskustassa kokeilun, jonka avulla pyritään tarjoamaan ainakin jonkinlaisia vastauksia siihen, miten kaupungin elinvoimaa voidaan kehittää nopein toimenpitein panostamalla katutilan käveltävyyteen ja viihtyisyyteen.

← Ihmisiä nauttimassa penkeistä ja viheralueesta Helsingin keskustan käveltävyyttä parantavassa kokeilussa.

Kokeilut voivat auttaa silloin, kun suunnittelu on juuttunut paikoilleen.

Pohjoisesplanadilla otettiin yksi autoliikenteelle osoitettu kaista jalankulku- ja oleskelualueeksi. Eteläesplanadilla pyörätie siirrettiin puistosta pois ajoradan viereen. Erottajankadulla jalkakäytävää levennettiin ottamalla tilaa pysäköinniltä ja yhdeltä ajokaistalta. Kokeilussa toteutettiin myös kesäkadut Kasarmikadulle ja Designmuseon edustalle sekä lisättiin Lönnrotinkadulle pyöräkaista.

Kokeilu on vielä kesken ja vaikutuksista ollaan viisaampia kokeilun jatkuttua pidempään. Kokeilusta on tehty muun muassa liikenteeseen, elinvoimaan ja kaupunkielämään liittyvää seurantaa. Lisäksi kaupunki on toteuttanut otannalla tehtävän kyselyn, jossa tutkitaan helsinkiläisten näkemyksiä kokeilun onnistuneisuudesta.

Kokeilun vaikutukset ja kävijämäärät

Kokeilun alettua alueen jalankulkijamäärät ovat kasvaneet, mutta kokeilun osuutta tästä on vielä vaikea arvioida. Jalankulkijamäärät kasvoivat Pohjoisesplanadilla kevästä kesään noin 30–60 prosenttia ja Designmuseon edustan kesäkadulla 80–200 prosenttia. Esplanadia lähimmällä jatkuvalla mittauspisteellä Aleksanterinkadulla jalankulkijamäärät kasvavat kevästä kesään tyypillisesti 30–35 prosenttia. Kävelijämääriin vaikuttavat vuodenaikojen ja kokeilun ohella myös esimerkiksi turismin määrä.

Autoliikenteen määrät ovat kokeilun alettua

pysyneet molemmilla Esplanadeilla hyvin lähellä lähtötilannetta. Kokeilun myötä autoliikennettä on siirtynyt määrällisesti eniten Kai-vokadulle, jossa liikennemäärät ovat kasvaneet kokeilua edeltävään tilanteeseen nähden noin kolmanneksen, mutta ovat keskimääräistä Kai-vokadun liikennemäärää matalampia. Keskustan katujen matalammat autoliikenteen määrät johtuvat myös käynnissä olevista katuremonteista, kuten Mannerheimintien ja Hakanimen työmaista. Kokeilun myötä autoliikennettä ei ole juurikaan siirtynyt Kaartinkaupungin paikalliskatuverkolle.

Autoliikenteen sujuvuus on tehdyn sujuvuustarkastelun perusteella hieman heikentynyt Esplanadeilla, mutta heijastevaikutukset ovat olleet maltillisia ja paikallisia. Autoliikenteen siirtymät muille kaduille eivät ole aiheuttaneet liikenteen sujuvuudelle merkittävää haittaa kaduilla, joille liikennettä on siirtynyt. Matka-ajat autolla keskustan läpi kulkevilla reiteillä ovat kokeilun myötä pidentyneet keskimäärin noin 10 prosenttia. Ruuhka-aikoina matka-aikojen pidentymät ovat tyypillisesti suuruusluokaltaan 1–3 minuuttia, ja päiväaikana 0–1 minuuttia. Suurin osa autoilijoista myös kokee autoilun hankaloituneen ja vastustaa kokeilun mukaista pysyvää ratkaisua.

Tehtyjen selvitysten, kuten havainnointitutkimusten, kyselytutkimuksen sekä paikan päällä tehtyjen haastatteluiden perusteella kokeilu on onnistunut tavoitteessaan parantaa käveltävyyttä ja lisätä kaupunkielämää. Ihmiset pitävät kokeilualueita viihtyisinä. Paikan päällä tehdyissä haastateluisissa (223 kpl) kokeilun viihtyisyyden arvosanojen keskiarvo oli 4,1/5. Puhelinhaastatteluin toteutetussa kyselyssä (1250 vastausta) Pohjoisesplanadin viihtyisyyden arvosanojen keskiarvo oli 3,5/5.

Havainnointien mukaan kaduilla vietetään



Esplanadien katutilakokeilun myötä otettiin tilaa autoliikenteeltä jalankulkijoille ja oleskelulle. Kuvassa näkyy laajennettu kahvilan terassi, joka on tuonut eloa alueelle ja tarjoaa mukautuvan tilan asiakkailleen.

paljon aikaa julkisilla kalusteilla ja terasseilla. Eri vuorokaudenaikoina julkisten kalusteiden täyttöaste oli Pohjoisesplanadilla noin 70 prosenttia, Eteläesplanadilla 45 prosenttia. Pohjoisesplanadin terassien täyttöaste oli 75 prosenttia ja Eteläesplanadilla 60 prosenttia. Pohjoisesplanadi on selvästi vilkkaampi kuin Eteläesplanadi.

Kaupunkilaisten näkemykset

Kokeilun elinvoimavaikutukset eivät osoita elinvoiman ainakaan heikentyneen, mutta eivät myöskään merkittävästi parantuneen. Kokeilun elinvoimavaikutukset ovat osin ristiriitaisia. Eri yritykset ovat toimialasta riippuen kokeneet

kokeilun vaikutukset eri tavoin. Positiivisimmin kokeilun vaikutukset ovat kokeneet alueen yrityksistä ravintolat ja kahvilat ja negatiivisemmin tavaraa myyvät liikkeet sekä logistiikka-alan toimijat. Suurimmalla osalla (37,8 %) alueen yritysten myynnissä ei ole tapahtunut kokeilun alettua muutoksia, 35,1 prosentilla yrityksistä myynti oli laskenut viime vuoteen verrattuna ja 24 prosenttia oli kasvattanut myyntiään. Tulokset myynneistä perustuvat kyselyyn, johon vastasi 37 alueen kivijalkayritystä. Elinvoimaselvityksessä ei ole huomioitu esimerkiksi inflaation, koronapandemiasta palautumisen tai turismin määrän vaikutusta myynneissä tapahtuneeseen kehitykseen.

Otannalla tehdyn kyselyn perusteella kokeilu

Katutilan jaossa on huomioitava kulkumuotojen tilatehokkuus.

jakaa mielipiteet puolesta ja vastaan. Kyselyyn vastasi yhteensä 1250 helsinkiläistä, jotka olivat käyneet Esplanadilla kokeilun alkamisen jälkeen. Kyselyn ja paikan päällä tehtyjen haastattelujen perusteella sekä kokeilulla että sen pohjalta mahdollisesti tehtävällä pysyvällä ratkaisulla on helsinkiläisten niukan enemmistön kannatus. Kyselyn mukaan kannatus pysyvälle ratkaisuille on 51 prosenttia helsinkiläisten autonomistustaste huomioiden. Paikan päällä haastatteluista 80 prosenttia toivoi lisää tämän kaltaisia kokeiluita ja 62 prosenttia toivoi, että pysyvä ratkaisu

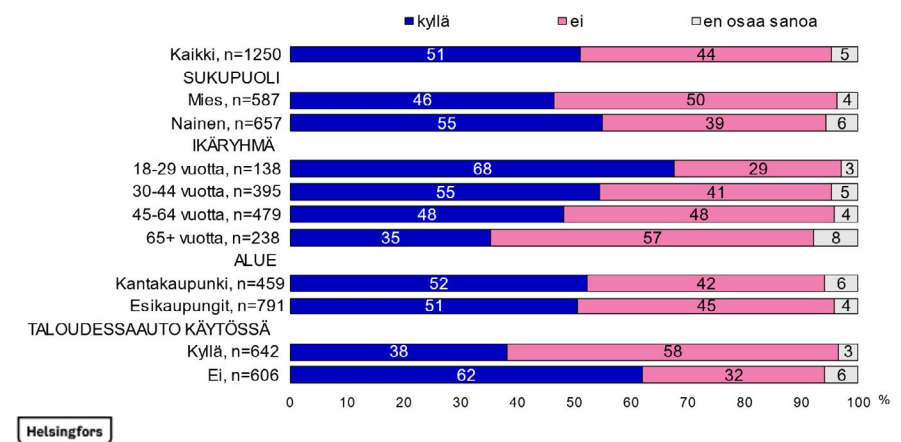
suunnitellaan kokeilun mukaisesti.

Otannalla tehdyn kyselyn mukaan selvästi yleisin liikkumistapa Esplanadeilla kokeilun aikana on ollut kävely (93 %). Vajaa kolmannes (31 %) on liikkunut autolla ja hieman alle neljännes (23 %) pyörällä. Lisäksi taksilla on liikkunut 9 prosenttia ja sähköpotkulaudalla 5 prosenttia. Enemmistö vastaajista on saapunut keskustaan julkisella liikenteellä (61 %) käydessään viimeksi Esplanadeilla. Sekä kävellessä että autolla on saapunut 14 prosenttia vastaajista. Pyörällä on saapunut vajaa kymmenes (9 %).

Kävellessä Esplanadeilla kokeilun aikana liikkuneet kokivat liikkumisen erittäin sujuvaksi (4,07). Myös pyörällä liikkuneista enemmistö koki liikkumisen sujuvaksi (3,57). Sen sijaan autolla liikkuneet ovat kokeneet liikkumisen hankalaksi (2,20).

Tulisiko Esplanadeille mielestänne tehdä pysyviä kävelyympäristön parannustoimenpiteitä, vaikka se tarkoittaisi autoiluun varattujen kaistojen vähentymistä?

n=kaikki vastaajat



Enemmistö helsinkiläisistä kannattaa Esplanadin pysyviä kävelyympäristön parannuksia, vaikka ne vähentäisivät autoiluun varattuja kaistoja. Tukijoiden osuus on korkein 18-29-vuotiaiden ja naisten keskuudessa.

Esplanadin kokeilu ja elinvoimakeskustelu

Katutilanjaon vaikutukset alueen elinvoimaan on yksi eniten erimielisyyksiä herättäneistä aiheista kaupunkisuunnittelussa, mikä näkyy myös otannalla tehdyn kyselyn tuloksissa. Etenkin yli 45-vuotiaissa ikäryhmissä ja auton omistavissa kotitalouksissa vastustus on laajempaa, kun taas nuoremmat ikäryhmät ja autottomat kotitaloudet kannattavat huomattavasti enemmän kokeilua (kuva 1).

On myös huomioitava, että autolla liikkuvien negatiivisiin käsityksiin kokeilusta ovat vaikuttaneet käynnissä olevat katutyöt ja niiden tuottama

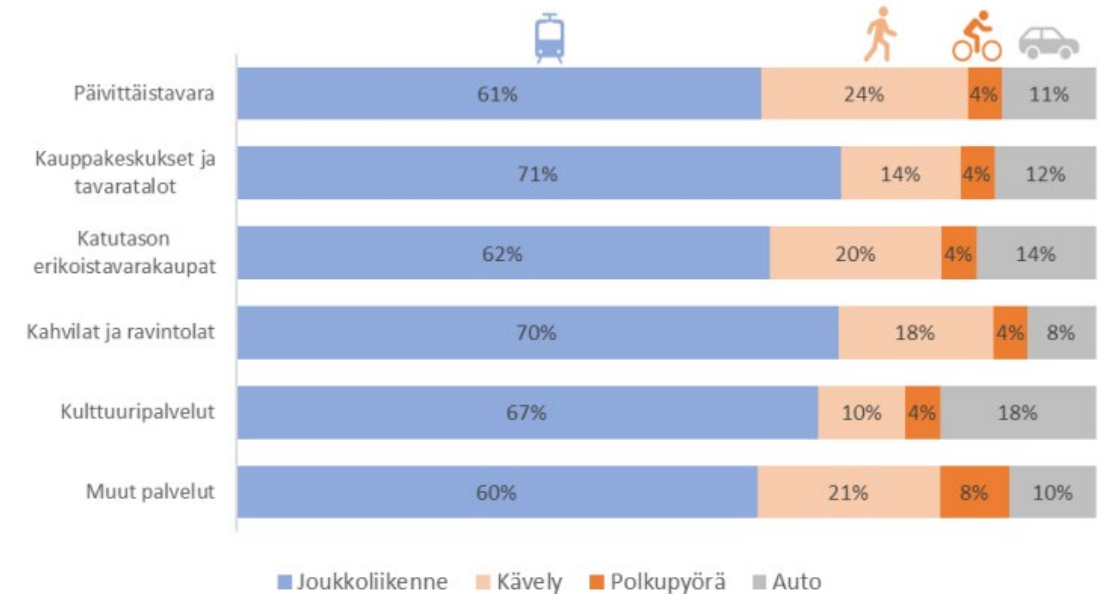
mielikuva keskustan saavutettavuudesta. Keskustan koettu saavutettavuus ei aina vastaa mitattuja muutoksia matka-ajoissa, ja minuutin pidempi matka-aika on yhdelle suuri ja toiselle pieni. Jos ihminen kokee jonkun paikan hankalasti saavutettavaksi, on hänellä taipumus välttää siellä käymistä. On hyvä tiedostaa, että nämä mielikuvat saavutettavuudesta ja mediassa käyty keskustelu vaikuttavat myös ihmisten halukkuuteen asioida keskustassa ja siten alueen elinvoimaan.

Kokeilut voivat auttaa silloin, kun suunnittelu on juuttunut paikoilleen, eikä yhteisymmärrystä asian ympärille ole pystytty muodostamaan. Kokeilemalla saadaan myös helpommin ja halvemmin tietoa kuin tekemällä suoraan pysyvä



Kokeilun myötä katualueella on tarjottu enemmän tilaa ihmisille nauttia ulkoilmasta.

Ostovoiman virtaus Helsingin keskustaan kulkumuodon mukaan



Joukkoliikenne on merkittävin kulkumuoto Helsingin keskustan palveluiden käyttöön, erityisesti kauppakeskuksissa ja tavarataloissa, joihin 71 % asiakkaista saapuu julkisilla.

ratkaisu. Kokeilemalla voidaan rakentaa luotamusta, kun ratkaisuja ei toteuteta pysyvästi ylhäältä alaspäin, vaan eri osapuolten kanssa yhdessä keskustellen ja oppien. Esplanadin kokeilun myötä tätä keskustelua varmasti jatketaan ja kaupunkilaistenkin on helpompi keskustella ratkaisusta, jonka he ovat voineet itse kokea kuin abstraktisti ratkaisusta, jota ei ole toteutettu.

Tehdyn seurannan perusteella ei voida tehdä liian suoraviivaisia johtopäätöksiä vaikutuksista elinvoimaan, johon vaikuttavat monet muutkin tekijät, kuten kustannustason nousu, etätyön vakiintuminen ja matkailijamäärien kehitys. Koronapandemiasta palautuminen on edelleen vuonna 2023 ollut käynnissä. Lisäksi aiempi tutkimus muissa kaupungeissa osoittaa, että tavallisesti

kävely-ympäristön parannukset näkyvät paikallisten yritysten myynneissä noin vuoden aikajänteellä toimenpiteen alkamisesta. Esplanadin kokeilun elinvoimavaikutuksista saadaan parempi käsitys kokeilun jatkuessa pidempään.

Keskustelu jatkuu – kokeilun vaikutukset ja tulevaisuuden suunnitelmat

Eri toimialoja edustavat yritykset suhtautuivat kokeiluun toisistaan eroavilla tavoilla. Havaintoa tukee aihepiiristä aiemmin tehty tutkimus. Kävely-ympäristön parantamisen on todettu hyödyttävän osaa yrityksistä (mm. Mosajee 2009).

Kävely-ympäristön parantaminen hyödyttää osaa yrityksistä – toisille siitä koituu negatiivisia vaikutuksia.

Joihinkin yrityksiin kohdistuu negatiivisia vaikutuksia, jolloin alueen yrityskannassa tapahtuu pitkällä aikavälillä muutosta toimialajakaumassa (Transport for London, 2002). Tavallisesti kävely-ympäristön parannuksia kannattavat enemmän ravintolat ja kahvilat, kun taas vastustusta esiintyy enemmän tavaraa myyvien liikkeiden keskuudessa. Yoshimura ym. (2022) ovat havainneet myös, että ravintoloihin ja kahviloihin sekä elämyksiä tuottaviin yrityksiin kohdistuu suurempi positiivinen vaikutus kuin muihin toimialoihin.

Autoilijoiden tuoma ostovoima on huolestuttanut keskustassa toimivia yrittäjiä läpi vuosikymmenten. Myös Aleksanterinkadun kävelykatukokeilua 1970–71 vastustettiin autoilijoiden ostovoiman katoamiseen vedoten. Onko sitten kertaakaan käynyt niin, että kun aiemmin autoilulle osoitettua katutilaa on jaettu kävelylle ja katutilan viihtyisyyden parannuksille, olisivat ihmisvirrat kaikonneet muualle ja yritykset laittaneet lapun luukulle? Tiedossa olevien tutkimusten mukaan ei. Suomessa Santasalo ja Heusala (2002) ovat havainneet, että kävelykaduilla neliövuokrat ja -myynti ovat mediaanivuokraa ja -myyntiä 15 prosenttia ja 23 prosenttia korkeammat kuin lähikaduilla. Lisää tutkimuksia löytyy Helsingin kävelyn edistämishjelmaa varten tehdystä tutkimuskirjallisuuskatsauksesta (Norppa, 2020). Myöskään Helsingin keskustan

asiointiselvityksen (2019) mukaan autoilun rooli keskustaan kohdistuvan ostovoiman osalta ei ole kovin merkittävä, vaikka ottaisi huomioon myös sen, että autolla saavuttaessa ostetaan kerralla enemmän (kuva 2).

Ihmisiä on tärkeää saada keskustaan mahdollisimman paljon. Myös autoilulla on tässä roolinsa. Voi kuitenkin kysyä, mikä on lopulta autoilun osuus tästä ihmisten keskustaan kuljetamisesta, ja onko autoille osoitettua tilaa varaa jakaa esimerkiksi kävelylle. On myös oleellista pohtia minkälainen henkilöautoilu parantaa Helsingin keskustan elinvoimaa kaikista eniten. Onko oleellisempaa, että keskustan läpi pääsee ajamaan mahdollisimman sujuvasti, vai se, miten autolla voi saapua keskustaan? Lopulta myös autolla keskustaan saapuva taittaa loppumatkansa kävellen ja viipyy keskustassa ilman autoaan samalla, kun auto odottaa parkissa.

Esplanadeilla tehtyjen haastattelututkimusten mukaan kävellen, pyörällä tai joukkoliikenteellä saapui 88 prosenttia vastaajista, autolla vain 8 prosenttia. Näistä samoista satunnaisesti valikoiduista haastatelluista 62 prosenttia aikoi asioida alueen yrityksissä. Näiden tulosten perusteella vaikuttaa siltä, että joukkoliikenteellä, pyörällä ja kävellen saapuvat muodostavat selvän enemmistön alueella asioivista. Myös laajemman vastaajajoukon tavoittaneen kyselyn tulosten mukaan alueelle saavutaan selvästi eniten joukkoliikenteellä. Joukkoliikenteen, kävelyn ja pyöräliikenteen yhteenlaskettu osuus oli 84 prosenttia vastaajista, kun autolla saapuneiden osuus oli 14 prosenttia vastaajien viime Esplanadilla vierailukerran kulkutapaa kysyttäessä.

Kaikilla kulkumuodoilla on rooli keskustan elinvoiman kannalta, mutta katutilan jaossa on huomioitava kulkumuotojen viemä tila suhteessa siihen, kuinka monta ihmistä voidaan keskustaan kuljettaa. Elinvoiman kasvattami-

ssa tärkeää on selvittää, miten tätä keskustaan saapuvien ihmisten määrää on mahdollista kasvattaa eri kulkumuotojen olosuhteita kehittämällä. Tila on keskustassa rajallista ja kallista. Katutilan tulee myös kannustaa viipymään, ei kulkemaan ainoastaan ohi. Viipyessään ja asioidessaan keskustassa lopulta jokainen on kävelijä. Keskusta kaikista paikoista Helsingissä on ennen kaikkea perillä olon paikka. 🌿

Henna Hovi

Kirjoittaja on liikenneinsinööri ja työskentelee kaupunkisuunnittelijana Helsingin kaupungilla.

Lähteet:

- Helsingin kaupunki (2019). Helsingin keskustan asiantielvitys 2019. Kaupunkiympäristön julkaisuja 2019:22.
- Helsingin kaupunki (2023). Etelä- ja Pohjoisesplanadin katujärjestelykokeilun tulokset ja jatkonäkymät.
- Moosajee, Naadiya. 2009. A Move Towards Pedestrian Friendly Spaces and Their Economic Effects in the City of Cape Town.
- Norppa, M. (2020). Helsingin kävelyn edistämishjelma: tutkimuskatsaus. Kaupunkiympäristön aineistoja 2020:9.
- Parajuli, A., & Pojani, D. (2018). Barriers to the pedestrianization of city centres: perspectives from the Global North and the Global South. Journal of Urban Design, 23(1), 142-160.
- Santasalo, T. & Heusala, H. (2002.) Erikoiskauppa kaavoituksessa. 88 s. Tuomas Santasalo Ky, Helsinki. Hakapaino Oy, Helsinki.
- Transport for London (2002). The pedestrian pound, The business case for better streets and place.
- Yoshimura, Y., Kumakoshi, Y., Fan, Y., Milardo, S., Koizumi, H., Santi, P., ... & Ratti, C. (2022). Street pedestrianization in urban districts: Economic impacts in Spanish cities. Cities, 120, 103468.



Kokeilu on tehnyt katualueesta aiempaa houkuttelevamman kävelylle ja oleskelulle.



PYÖRÄILYKUNTIEN VERKOSTO

PYÖRÄILYKUNTIEN VERKOSTO RY

Kuntien, valtion, järjestöjen, yritysten ja tutkimuslaitosten välinen yhteistyöverkosto. Tavoitteena on pyöräilyn lisääminen liikennemuotona ja liikuntana, joka tuottaa hyvinvointia yksilölle, ympäristölle ja yhteiskunnalle.

LIITY EDELLÄPOLKIJOIDEN KASVAVAAN JOUKKOON!

Pyöräilykuntien verkoston toimintaan ovat tervetulleita kaikki pyöräilyn edistämisestä kiinnostuneet suomalaiset kunnat, kaupungit, yritykset, järjestöt ja muut yhteisöt.

PYÖRÄILYKUNTIEN VERKOSTON TOIMINTA

www.poljin.fi

pyorailyvuosi.fi

www.kilometrikisa.fi

bikeland.fi

fiksusti kouluun.fi

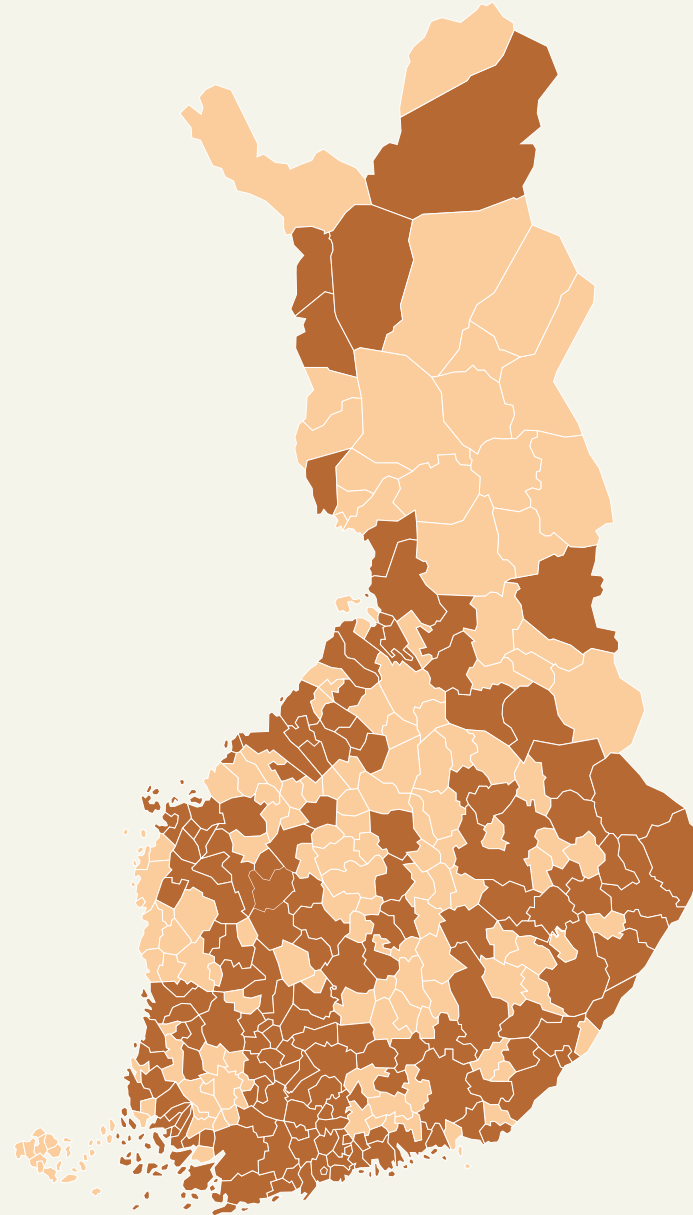

KILOMETRIKISA




PYÖRÄILYVIIKKO

BIKELAND


FIKSUSTI
KOULUUN



159 JÄSENKUNTAA!

Katso ajankohtaiset yhteystiedot:

www.poljin.fi/fi/toimintaa/jasenkunnat-ja-yhteisot

- | | | | | |
|----------------|---------------|----------------|---------------|----------------|
| • Akaa | • Jyväskylä | • Laitila | • Parikkala | • Teuva |
| • Alajärvi | • Jämsä | • Lapinlahti | • Parkano | • Tohmajärvi |
| • Alavus | • Järvenpää | • Lappeenranta | • Perho | • Toholampi |
| • Asikkala | • Kaarina | • Laukaa | • Pieksämäki | • Tornio |
| • Askola | • Kajaani | • Lempäälä | • Pietarsaari | • Turku |
| • Espoo | • Kalajoki | • Leppävirta | • Pirkkala | • Tuusula |
| • Eurajoki | • Kangasala | • Lieksa | • Pomarkku | • Tyrnävä |
| • Forssa | • Kannus | • Liminka | • Pori | • Ulvila |
| • Haapajärvi | • Karkkila | • Liperi | • Pornainen | • Urjala |
| • Hamina | • Karvia | • Lohja | • Porvoo | • Utajärvi |
| • Hanko | • Kauhava | • Loppi | • Puumala | • Uusikaupunki |
| • Harjavalta | • Kauniainen | • Loviisa | • Pälkäne | • Vaala |
| • Hattula | • Kaustinen | • Luoto | • Pyhtää | • Vaasa |
| • Hausjärvi | • Kemiönsaari | • Luumäki | • Raabe | • Valkeakoski |
| • Heinola | • Kempele | • Masku | • Raasepori | • Vantaa |
| • Heinävesi | • Kerava | • Mikkeli | • Raisio | • Varkaus |
| • Helsinki | • Keuruu | • Muonio | • Rauma | • Vesilähti |
| • Hyvinkää | • Kirkkonummi | • Mustasaari | • Riihimäki | • Vihti |
| • Hämeenlinna | • Kitee | • Mynämäki | • Ruokolahti | • Viitasaari |
| • Ii | • Kittilä | • Mäntyharju | • Rusko | • Virolahti |
| • Iisalmi | • Kolari/ | • Mänttä- | • Salo | • Virrat |
| • Ikaalinen | Ylläksen | Vilppula | • Sastamala | • Vöyri |
| • Ilmajoki | matkailu- | • Naantali | • Savonlinna | • Ylivieska |
| • Ilomantsi/ | yhdistys | • Nivala | • Seinäjoki | • Ylöjärvi |
| Ilomantsin | • Kokemäki | • Nokia | • Sievi | • Ähtäri |
| Matkailuyhdis- | • Kokkola | • Nousiainen | • Siikajoki | • Äänekoski |
| tys ry | • Kontiolahti | • Nurmes | • Sipoo | |
| • Imatra | • Kouvola | • Nurmijärvi | • Siuntio | |
| • Inari | • Kuopio | • Orivesi | • Somero | |
| • Inkoo | • Kuortane | • Oulainen | • Sotkamo | |
| • Isokyrö | • Kurikka | • Oulu | • Suomussalmi | |
| • Janakkala | • Kustavi | • Outokumpu | • Säkyä | |
| • Joensuu | • Kärkölä | • Padasjoki | • Taipalsaari | |
| • Jokioinen | • Lahti | • Paimio | • Tammela | |
| • Juuka | • Laihia | • Parainen | • Tampere | |