

Kävelyn edistämishjelma

Yritysvaikutusten arviointi 8.6.2021



Sisällys

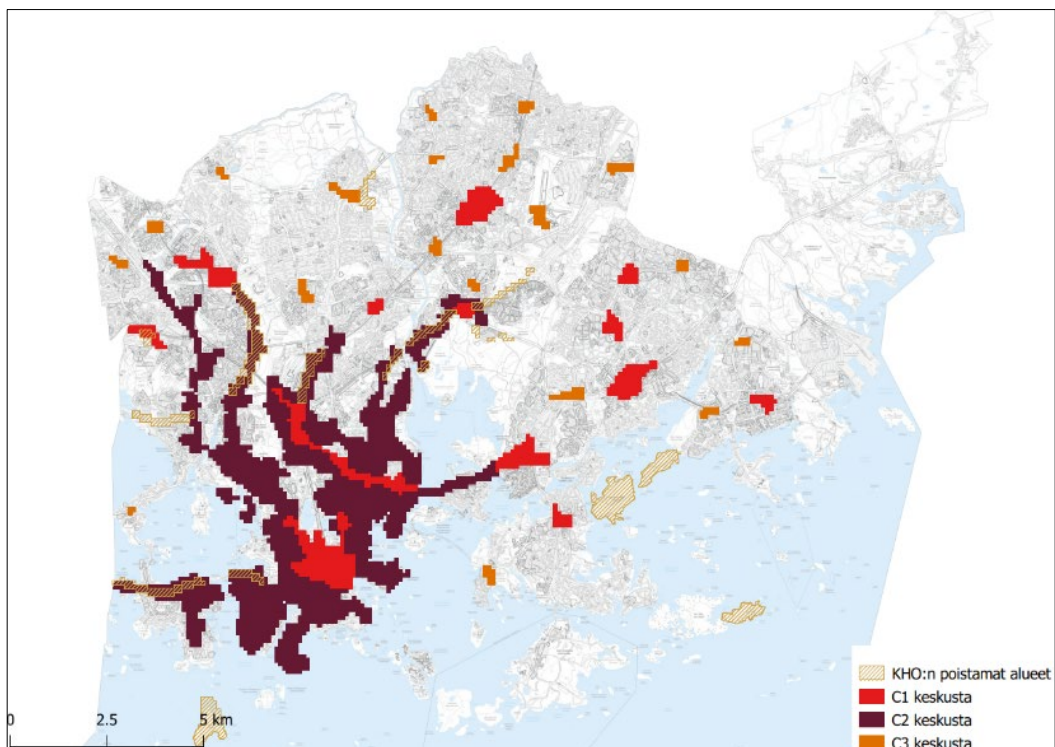
1. Kävelyn edistämisohjelman tausta ja tavoitteet	4
2. Yritysvaikutusten arvioinnin kysymykset	5
3. Tutkimuskatsaus kävelyn yritysvaikutuksista	9
4. Lähdeluettelo.....	12

1. Kävelyn edistämishojelman tausta ja tavoitteet

Kävelyn merkitys Helsingin elävöittämisessä on ratkaiseva. Raideliikenteen verkosto-kaupungissa kävely on oleellinen osa arjen matkoja, kun matkustajat jalkautuvat kaupunkikeskuksiin. Kävely ei ole vain liikennettä vaan myös kaupunkitilan käyttöä, miten kaupunkia koetaan ja miten siinä toimitaan ja viivytään aikaa viettäen. Käveltävyyteen vaikutetaan koko rakennetun ympäristön suunnittelulla, ei vain jalkakäytävillä ja muilla kävelyreiteillä.

Kävelyn edistämishojelma perustuu Helsingin yleiskaavaan 2016. Ohjelma on valmisteltu erityisesti maankäytön ja liikennesuunnittelun tarpeisiin. Tarkoituksena on selkiyttää suunnittelun lähtökohtia, joilla tuetaan elävän ja houkuttelevan kaupunkiympäristön kehittymistä. Tämän osalta painopisteenä ovat olleet yleiskaavassa 2016 määritellyt keskusta-alueet ja raideliikenneasemien ympäristöt. Näitä kehitetään yleiskaavan ja siihen liittyvän keskusta-alueita koskevien määräysten mukaisesti kävelypainotteisina alueina.

Kävelyn edistämishojelma asettaa neljä päätavoitetta ja viisi toimenpidettä ohjaamaan kävelyn edistämistä Helsingin yleiskaavan 2016 keskusta-alueilla. Ohjelmassa on otettu huomioon kaupungin keskeisimpien kävelyn edistämiseen liittyvien strategioiden, ohjelmien ja suunnitelmien linjaukset, joista merkittävimpiä ovat Helsingin kaupunkistrategia, yleiskaava 2016 ja liikkumisen kehittämissuojelma.



Kuva 1. Kävelyn edistämishojelma kohdistuu Helsingin yleiskaavan keskusta-alueille.

2. Yritysvaikutusten arvioinnin kysymykset

Arvioinnin lähtökohtia

Kävelyn edistämishojelman yritysvaikutuksia on arvioitu kaupunginhallituksen 30.5.2016 yritysvaikutusten arviointia koskevan päätöksen mukaisen ohjeistuksen ja kysymyksenasettelun avulla. Kysymyksiin on pyritty hakemaan vastauksia siinä määrin kuin se on ohjelmatasoisissa vaikutuksissa ohjelman laajuus ja taso huomioon ottaen mahdollista.

Kävely-ympäristön kehittäminen ei tarkoita aina esimerkiksi uusia kävelykatuja ja –alueita, vaan kävelyn edellytysten kehittäminen tapahtuu useimmiten osana koko rakennetun ympäristön suunnittelua. Kävely-ympäristöä kehitetään esimerkiksi katujen perusrannusten yhteydessä, jolloin pelkän kävelyn osuuden erottaminen kaikista vaikutuksista on haastavaa.

Kävelyn edistämishojelma koostuu viidestä eri toimenpiteestä, jotka kohdistuvat yleiskaavan 2016 keskusta-alueille. Ohjelmavaiheen yksityiskohtainen arviointi yritysvaikutusten näkökulmasta ei ole mahdollista ja tässä yhteydessä vaikutuksia onkin arvioitu yleisellä tasolla, kuitenkin keskusta-alueille kohdistuen. Kävelyn edistämishojelmassa esitettyjen toimenpiteiden yritysvaikutuksia on syytä arvioida tarvittaessa jatkossa toimenpiteiden yksityiskohtaisemman suunnittelun ja toteutuksen yhteydessä. Alla on esitetty kävelyn edistämishojelman viisi toimenpidettä ja niihin jatkosuunnittelussa kohdistuvia tarpeita yritysvaikutusten arvioinnille:

- 1. Kävelyn suunnitteluohjeen laatiminen:** Kävelyn suunnitteluohje keskittyy kävely-ympäristön konkreettiseen suunnitteluun Helsingin yleiskaavan 2016 keskusta-alueilla. Kyse on kävelyn huomioimisesta ja sen konkretisoimisesta suunnitteluprosessin eri vaiheissa. Suunnitteluohje laaditaan laajassa yhteistyössä ja sen yrityksiin kohdistuvia vaikutuksia tulee arvioida erikseen suunnitteluohjetta laadittaessa.
- 2. Jalankulkuverkoston hierarkian määrittäminen:** Toimenpiteen vaikutuksia tulee arvioida erikseen tarkemmin, kun hierarkiaa määritellään. Hierarkian määrittely ohjaa ensisijaisesti resurssien kohdentamista kävelyn kannalta merkittäviin sijainteihin. Toimenpiteen avulla voidaan osoittaa myös tarvittaessa yritystoiminnan sijoittumisen kannalta otollisia kävelyverkoston reittejä, solmukohtia ja vilkkaita alueita.
- 3. Jalankulun kunnossapidon hierarkian päivittäminen:** Toimenpiteen vaikutukset tulee arvioida tarkemmin, kun jalankulun kunnossapidon hierarkiaa päivitetään. Vaikka kunnossapidon tärkeimpänä tehtävänä on varmistaa turvallinen liikkuminen kaikille, voi kävelyn priorisoidun verkoston laatiminen auttaa kohdistamaan talvihoidon toimenpiteitä myös yritystoiminnan kannalta oleellisimmille alueille.
- 4. Kävelyn tutkimuksen toimintasuunnitelman laatiminen:** Toimenpiteellä ei ole merkittäviä suoria tai välillisiä vaikutuksia yrityksiin, lukuun

ottamatta mahdollisesti tutkimuksia tekeviä yrityksiä tai aikanaan tutkimustuloksia hyödyntäviä yrityksiä. Tutkimussuunnitelma sisältää kuvauksen käytetyistä menetelmistä ja kohdealueista, aikataulutuksesta ja toistotiheydestä. Tavoitteena on, että tutkimustieto toimii parannustoimenpiteiden lähtötietona ja antaa vertailukohtia ennen - jälkeen – muutoksista. Tutkimus tuottaa tietoa myös kävelyn edistämisen laadullisten ja määrällisten tavoitteiden etenemisen seurantaan. Kävelyn tutkimuksen kehittymisen kautta on mahdollista saada ajankohtaista tietoa mm jalankulku- ja asiakasvirroista jne. Tämä voi edesauttaa myös kaupallisesti toimivien keskustaympäristöjen suunnittelussa.

- 5. Kävely-ympäristön kokeilut:** Kokeiluilla voi olla suoria tai välillisiä vaikutuksia kokeilun alueen yrityksiin riippuen kokeiltavasta asiasta ja kohteesta. Vaikutukset arvioidaan, kun kokeiltava asia ja kohde päätetään. Myös kokeilun toteutuneet vaikutukset tulee selvittää. Kokeilut suunnitellaan ja toteutetaan yhteistyössä asukkaiden, yrittäjien ja esimerkiksi järjestötoimijoiden kanssa.

Vastauksia yritysvaikutusten arvioinnin kysymyksiin:

Vaikutusten laajuus

- Montaako yritystä asia koskee, montako työpaikkaa on kyseessä? Millaisia yrityksiä/yritysjoukkoa asia koskee? Onko kyseessä esim. korkeaa erityisosaamista edellyttävät tai tiettyä ammattiryhmää koskevat työpaikat?

Kävelyn edistämishjelman toimenpiteet kohdistuvat ensisijaisesti Helsingin yleiskaavan (2016) keskustatoimintojen alueille. Näillä alueilla sijaitsee merkittävä määrä työpaikkoja ja asukkaita. Yleiskaavan keskusta-alueilla on yhteensä noin 270 000 työpaikkaa. C1-keskusta-alueilla tästä on noin 113 000 työpaikka, C2-kantakaupunkialueilla noin 152 000 työpaikkaa ja C3-lähikeskustoissa noin 3 300 työpaikkaa. Asukkaita yleiskaavan keskusta-alueilla on yhteensä noin 240 000. Tästä C1-keskusta-alueilla on 34 000 asukasta, C2-kantakaupunkialueilla 197 000 ja C3 lähikeskustoissa noin 8 700 asukasta. (SeutuData 2020)

Vaikutukset kohdistuvat erityisesti kantakaupungin ja ydinkeskustan osalta korkean osaamisen asiantuntijavaltaisiin yrityksiin sekä kaupan ja ravintola- ja palvelutoiminnan yrityksiin. Kaupan ja palveluiden alan yritykset korostuvat myös esikaupunkien keskuksissa.

Mihin asioihin vaikutukset kohdentuvat

- henkilöstöön, asiakkaisiin, saavutettavuuteen (työntekijät / asiakkaat / logistiikka / pysäköinti), toimitiloihin, kilpailun edistämiseen aluetasolla tai / ja kaupunkitasolla vai näkyvyyteen tai imagoon?
- Syntykö yrityksille kustannuksia?

Vaikutukset kohdistuvat laajasti tulkiten lähes kaikkeen tässä kohdassa mainittuun. Vaikutusten kohdentumisen tarkkaa arviota ei ohjelmatasolla voi tehdä, arviointia tulee tarkentaa toimenpiteiden jatkosuunnittelussa. Kävely-ympäristön muutoksen vaikutukset

voivat kohdistua etenkin sekä yrityksen asiakkaisiin, että henkilöstöön ja imagoon ja kaupunkikuvaan yleisellä tasolla.

Miten vaikutukset ajoittuvat

- Ovatko vaikutukset pysyviä, väliaikaisia vai ajanjaksosta riippuen vaihtelevia? Voidaanko ajoituksella vaikuttaa?

Kävelyn edistämishjelmassa ei määritellä vielä tarkkaa aikataulua toimenpiteiden toteutukselle, mutta kaikilla viidellä toimenpiteellä voidaan katsoa olevan sekä pysyviä että väliaikaisia vaikutuksia, jotka tulee arvioida toimenpiteiden toteuttamisen ohjelmoinnin yhteydessä.

Mitä muita vaikutuksia

- Onko päätöksellä vaikutuksia tarjonnan monipuolistumiseen asukkaiden, muiden yritysten tai matkailijoiden näkökulmasta?
- Mahdollistaako päätös hyviä seurausvaikutuksia?
- Myönteiset, kielteiset ja työnaikaiset vaikutukset
- Miten kielteisiä vaikutuksia voi lieventää?
- Miten päätös vaikuttaa kaupungin imagoon yritysmyönteisenä kaupunkina?

Positiivisia vaikutuksia kävely-ympäristön kohentumisesta voivat olla esimerkiksi seuraavassa kappaleessa mainitut tutkimusten perusteella tapahtuneet muutokset kävelijä- ja asiakasmääriin, yritysten liikevaihtoon ja -voittoon, yritysten määrään ja yritystoiminnan tuottamiin verotuloihin sekä asuin- ja liikekiinteistöjen arvoon, käyttöasteisiin ja vuokratuottoihin. Erityisesti nämä vaikutukset kohdistuvat ohikulkevia asiakkaita palveluihin yrityksiin, ravintola- ja kahvila sekä muita henkilökohtaisia palveluja tuottaviin yrityksiin, joissa tyypillisesti asioidaan kävellen. Kävelypainotteisilla alueilla menestyvät yritykset ovat useimmiten muoti- ja lifestylekauppoja sekä ravintola- ja kahvilapalveluita, jotka liittyvät oleskeluun ja viihtymiseen tai tarjoavat muita arjen palveluja, kuten esimerkiksi kampaamot ja kauneushoitolat.

Laadukas keskustan kävely-ympäristö palveluineen tarjoaa houkuttelevan sijainnin myös muille keskustahakuisille toiminnoille, kuten hotelleille ja muille matkailua tukeville toiminnoille. Samoin keskustahakuiset toimistotyöpaikat hyötyvät viihtyisästä ympäristöstä ja ravintolapalveluista. Myös esikaupunkialueiden keskustoissa voi olla potentiaalia saada käveltävyyttä parantamalla houkuttelevampia asukkaiden, asiakkaiden ja yritysten näkökulmasta.

Käveltävässä lyhyiden etäisyyksien kaupunkirakenteessa myös yritysten ja ihmisten vuorovaikutusmahdollisuudet kasvavat. Edelleen positiivisia seurauksia voivat parhaimmillaan olla lisääntyneet kasautumisedut, innovaatiohyödyt, parantunut asiakassaavutettavuus sekä työntekijöiden ja työpaikkojen kohtaavuus, ajalliset ja kustannukselliset säästöt sekä taloudellisesti positiiviset ulkoisvaikutukset. Viihtyisällä kävely-ympäristöllä on vaikutuksia myös kaupunkiympäristöjen laadulle ja sitä kautta mm. kaupungin vetovoimaan, imagoon ja osaajien houkutteluun.

Negatiivisia vaikutuksia seuraa, mikäli esimerkiksi samanaikaisesti rajoitettaisiin autolla tapahtuvia kuljetuksia tai noutoja niistä riippuvaisille yrityksille siten, ettei logistiikan toimintaedellytyksiä huomioitaisi kävely-ympäristön kohentamisen yhteydessä. Toisaalta yrityksillä on ja yritykset myös kehittävät keskustoihin soveltuvia konsepteja, kuten tilaa

vaativan kaupan myymälät, joista esimerkiksi isojen tavaroiden noudot tehdään muualta kuin keskustamyymälöistä. Työnaikaiset vaikutukset voivat olla merkittävässä asemassa yritysten kannalta, etenkin jos kävelyolosuhteita parannetaan isompien kokonaisuuksien, esimerkiksi katuremonttien yhteydessä. Toimenpiteiden vaikutukset ja niihin liittyvät riskit tulee arvioida tarkemmin toimenpiteiden valmistelun yhteydessä.

Kävelyn edistäminen ei rakennu yksittäisten hankkeiden varaan, vaan kyse on osin jatkuvasta prosessista. Toimenpiteiden toteutuksen aikaisia vaikutuksia tulee arvioida tarkemmin niiden laatimisen yhteydessä. Vaikutuksia tulee arvioida jo suunnittelun yhteydessä, jotta mahdollisia kielteisiä vaikutuksia voidaan välttää tai vähentää sekä myönteisiä vaikutuksia lisätä. Osa toimenpiteistä ei kuitenkaan vaikuta suoraan yritystoimintaan.

- Syntyykö päätöksestä kustannuksia kaupungille?

Kävelyn edistämishjelman toimenpiteet mahdollistavat nykyistä koordinoitummin resurssien ohjaamisen kävelyä edistäviin hankkeisiin, tavoitteena on saada edistettyä kävelyä osana muuta suunnitteluprosessia, yksittäisten, eri aikatauluissa toteutettujen toimenpiteiden sijaan. Toimenpiteiden toteuttaminen edellyttää niiden resursointia ja liittämistä osaksi vuosittaista toiminnansuunnittelua.

Kävelyn edistämishjelma mahdollistaa Ympäristöministeriön rahoituksen hakemisen sekä tarjoaa vankemman pohjan HSL:n rahoituksen hakemisen kävelyn edistämiskokeiluihin. Julkisen tilan ylläpitokustannukset ja rahoitus kävely-ympäristön edistämiseksi tulisi varmistaa kaupungilla.

- Onko asialla vaikutuksia esim. muihin vireillä oleviin tai tuleviin suunnitelmiin ja hankkeisiin?

Kävelyn edistämishjelman tavoitteena on nimenomaan kävelyn olosuhteiden parantaminen osana muuta suunnitteluprosessia. Yksittäisiin hankkeisiin ja suunnitelmiin kohdistuvia vaikutuksia ei ohjelmavaiheessa ole mahdollista eritellä.

3. Tutkimuskatsaus kävelyn yritysvaikutuksista

Helsingissä on tunnistettu laadukkaan kävely-ympäristön positiiviset vaikutukset yritysten liiketoimintaan ja vastaavasti yritystoiminnan positiiviset vaikutukset kävely-ympäristön kiinnostavuuteen. Helsingin kävelyn edistämishjelman yhteydessä laadittiin laaja tutkimuskatsaus, jossa esiteltiin kansainvälisiä tutkimustuloksia kävelyn hyödyistä ihmisten terveydelle, yritysten ja kaupunkien kilpailukyvyille, kaupunkien asuttavuudelle ja ilmastotavoitteille. Näyttö kävelyn hyödyistä on vahvaa (Helsingin kävelyn edistämishjelma: tutkimuskatsaus, Kaupunkiympäristön aineistoja 2020:9). Alla käydään läpi esimerkkejä kävelyn kehittämisen elinkeinoelämään ja yritystoimintaan sekä kaupunkien kilpailukykyyn kohdistuvista vaikutuksista.

Kävely-ympäristöltään viihtyisä kaupunki on noussut yhä tärkeämmäksi imago- ja kilpailutekijäksi mm. asumisen, matkailun ja kuluttamisen näkökulmasta (Norppa 2017:275–276; Horelli 2019). Kaupunkiympäristön viihtyisyydellä ja käveltävyydellä on nähty rooli myös osajien houkuttelussa (ks. Speck 2012:17,35; Nieuwenhuijsen & Khreis 2016). Monessa eurooppalaisessa ja myös monen muun maanosan kaupungissa kaupungin keskustat on suunniteltu kävelyn ehdoilla, sillä ne ovat rakentuneet ennen 1970-luvun autoistumiskehitystä. Nämä keskustat ovat usein kaupungin vetovoimaisimpia kohteita niin yritysten sijainnin kuin asukkaiden ja asioinnin näkökulmasta, mikä näkyy alueiden maanarvossa ja siten kiinteistöjen hinnoissa. Keskustat kilpailevat käveltävällä viihtyisällä urbaanilla ympäristöllä, jossa myös viivytään mielellään.

Kävelykadut ja muut kävely-ympäristöihin tehdyt parannukset yleensä lisäävät kävelijämääriä katutilassa ja usein on havaittavissa positiivisia vaikutuksia kävelyalueen yritysten asiakasmääriin, liikevaihtoon, tuottoon, yritysten lukumäärään, asuin- ja liikekiinteistöjen arvoon, toimitilojen käyttöasteisiin ja vuokratuottoihin sekä yritystoiminnan tuottamiin verotuloihin. Näistä on useita esimerkkejä, joita on käyty tarkemmin läpi julkaisussa Helsingin kävelyn edistämishjelma: tutkimuskatsaus, Kaupunkiympäristön aineistoja 2020:9.

Esimerkiksi Münchenissa kävelyalueen perustamisen on jalankulkijalaskennoissa havaittu selvästi lisänneen jalankulkijoiden määrää katutilassa sekä lisänneen ja monipuolistaneen katutilassa oleskelua ja kadulla sijaitsevien yritysten myyntiä (Hajdu 1994). Myös Jensenin et al. (2017) mukaan kävelykaduilla ja kävelypainotteisilla kaduilla on enemmän jalankulkijoita kuin tavallisilla kaduilla.

Kööpenhaminassa kävelyalueeksi asteittain muutetulla Strøgetin alueella oleskelu on nelinkertaistunut vuodesta 1962. Melbournen keskusta-alueella toteutettu mittava kaupunkiympäristön parantamishjelma on lisännyt kävelyä 40 prosenttia ja kaupungilla oleskelu kolminkertaistunut, sillä uudet jalankulkualueet ja kauppakujat tarjoavat runsaasti erilaisia oleskelumahdollisuuksia ja toimintoja. Brightonin New Roadin muuttaminen pihakaduksi puolestaan lisäsi kävelyä 60 prosenttia ja oleskelua 600 prosenttia. (Gehl 2018:12, 14,15,16).

Hass-Klau (1993) on havainnut, että saksalaisissa ja brittiläisissä kaupungeissa kävelykaduilla yritysten myynti on suurempaa kuin kävelykatujen ulkopuolella. Hänen mu-

kaansa kävelyalueiden parannukset lisäsivät kävelijämääriä kyseisillä kaduilla seitsemässä saksalaisessa kaupungissa 18–92 prosenttia. Yhdessätoista saksalaisessa kaupungissa tehdyssä kyselyssä liikevaihdon kasvua raportoi 83 prosenttia uuden kävelyalueen alueella olevista kaupoista, 28 prosenttia hotelleista ja 63 prosenttia ravintoloista – kävelyalueen ulkopuolella vastaavat luvut olivat 20, 20 ja 25 prosenttia. Lisääntyneiden kulujen (esim. muita katuja nopeammin nousseet liiketilojen vuokrat) huomioimisen jälkeenkin 47 prosenttia kävelyalueen yrityksistä raportoi lisääntyneistä voitoista, kun kävelyalueen ulkopuolella vastaava osuus oli 32 prosenttia. Liikevaihdon kasvu tutkimukseen valituilla kaduilla oli 15–100 prosenttia.

Helsingissä Mikonkadun kävelykadun perustaminen lisäsi kadun jalankulkijamääriä, kadun varrella sijaitsevien liikkeiden asiakasmääriä ja myyntiä sekä paransi yritysten mahdollisuuksia tuoda liiketoimintaa kadulle (Lindblom 1995). Kävelykatuhankkeille tyypillisesti myös Mikonkadulla kauppiaat alkuvaiheessa vastustivat kävelykadun rakentamisesta, mutta jälkikäteen muutokseen oltiin tyytyväisiä (Lindblom 1995). Ilmiö on tunnistettu myös muualla (Flyvbjerg 2012).

Haasteet kävelyalueiden laajennuksille voivat liittyä – osin aiheellisiinkin – huoliin perustettavien jalankulkualueiden vaikutuksista, kuten logistiikan hankaloitumisesta, muutosvaiheen negatiivisista vaikutuksista yrityksen liikevaihdolle ja liiketilavuokrien nousemisesta alueen vetovoiman parannuttua muutosten myötä. Näyttäisi kuitenkin siltä, että yrittäjät saattavat myös yliarvioida autolla liikkuvien asiakkaiden merkityksen liikevaihdolle (ks. Lawlor 2014:29, 57) ja samalla aliarvioida kävelyalueen vaikutuksen liikevoiton kasvuun.

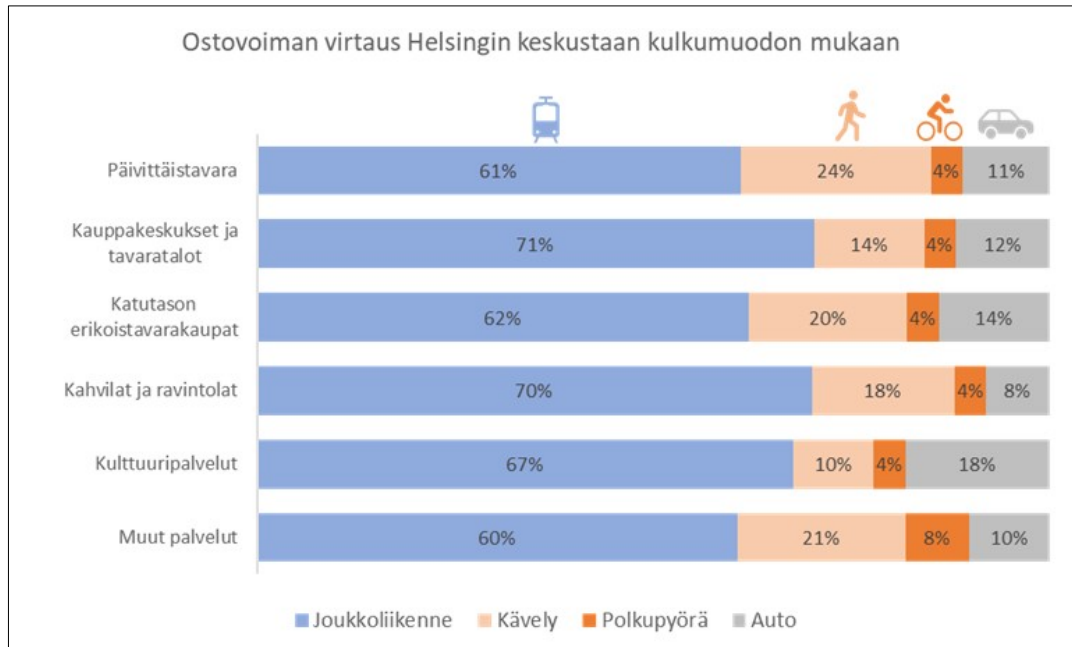
Rantala et. al. (2014:112–119) ovat koonneet yhteen tuloksia kävely-ympäristöihin liittyvien parannusten vaikutuksesta yritysten toimintaan: positiivisia vaikutuksia on havaittu useissa eri tutkimuksissa.

Whitehead et. al (2006) ovat havainneet, että kaupunkiympäristöjen parannustoimet, kuten kävelyalueiden laajentaminen, voivat lisätä taloudellista aktiivisuutta. Vaikutuksia on Manchesterissä ollut liiketilojen vuokratasoon (kasvua 21,7–24,2 prosenttia), vähittäiskaupan liikevaihtoon (kasvua 10–25 prosenttia) sekä asiakasmääriin (kasvua 32 prosenttia). Suomessa Santasalo ja Heusala (2002) ovat havainneet, että kävelykaduilla neliövuokrat ja -myynti ovat mediaanivuokraa ja -myyntiä 15 prosenttia ja 23 prosenttia korkeammat.

Edellä mainituissa tutkimuksissa havaitut kävelyalueiden parannusten synnyttämät positiiviset vaikutukset ovat kohteesta riippuen siis liittyneet kävelijä- ja asiakasmääriin, yritysten liikevaihtoon ja -voittoon, yritysten määrään ja yritystoiminnan tuottamiin verotuloihin sekä asuin- ja liikekiinteistöjen arvoon, käyttöasteisiin ja vuokratuottoihin. (Helsingin kävelyn edistämishjelma: tutkimuskatsaus 2020, 28.29.)

Usein on ajateltu, että henkilöautolla liikkuvat asiakkaat kuluttavat enemmän rahaa kuin muilla kulkuneuvoilla saapuvat asiakkaat. Asia on kuitenkin hyvin kohdesidonainen: yhtäällä (autovaltaisilla alueilla, kuten kehätien kauppakeskuksessa) henkilöautoilijoiden taloudellinen merkitys on suhteessa suurempi, kun taas toisaalla (joukkoliikennesaavutettavuuden huippualueilla) huomattavasti pienempi. Suuri määrä muilla kulkuneuvoilla saapuvia asiakkaita kuluttaa enemmän kuin pieni määrä autolla saapuvia asiakkaita. Samaan havaintoon on päädytty myös Helsingin keskustan asiointiselvityksessä (2019): pyörällä ja kävellen asioivilla on enemmän asiointikertoja kuin muilla liikennemuodoilla

asioivilla ja vaikka kertaostokset ovat pyörällä ja kävellen asioivilla keskimääräistä pienempiä, vuositasolla heidän kulutuksensa yhteensä on asiointikertojen määrän takia muita korkeammalla tasolla (Kuva 2). Näin ollen kävelyn ja pyöräilyn edistäminen on yritysten näkökulmasta usein hyödyllistä.



Kuva 2. Ostovoiman virtaus Helsingin keskustaan kulkumuodon mukaan. (Helsingin keskustan asiointiselvitys 2019.)

Kävelyalueita laajennettaessa on tärkeää huomioida tavaralogistiikan toimivuus. Sen ja pysäköinnin osalta viime aikoina ovat yleistyneet ratkaisut, joissa logistiikkaliikennettä ja pysäköintiä on sijoitettu yhä enemmän maan alle. Logistiikkaa on myös mahdollista ajoittaa yöhön ja varhaiseen aamuun, jolloin liikennettä on vähemmän sekä lisätä yhteisvarastointia -ja kuljetuksia. Autoilun vähentyminen parantaa tavaralogistiikan sujuvuutta. Helsingissä citylogistiikkaa varten on laadittu oma toimenpideohjelmansa (ks. Tapaninen 2014).

Korona-pandemialla on ollut suuria vaikutuksia myös kävelyyn Helsingissä. Helsinkiläisten liikkumistottumukset-tutkimuksen 2020 mukaan yleisin matkojen kulkutapa oli kävely (52 % tehdyistä matkoista). Kävelyn osuus on noussut selvästi vuodesta 2019, jolloin se oli 39 %. Seuraavaksi useimmin matkoja tehtiin henkilöautolla kuljettajana (15 %) ja polkupyörällä (11 %). Kantakaupungissa tehdyissä matkoissa korostuu erityisesti kävely. Raitiovaunulla, bussilla ja metrolla kulkeminen on vähentynyt selvästi verrattuna vuoteen 2019. Myös esikaupungissa korostuu tänä vuonna kävely selvästi viimevuotista enemmän. Koronan tuomien muutosten pysyvyyttä on vaikea ennustaa, mutta on todennäköistä, että ihmiset valitsevat jatkossakin kävelyn etenkin lyhyille matkoille tai useammin osaksi matkaketjua, jolloin jalankulkuvirrat etenkin keskusta-alueilla voivat kasvaa ja tuoda uutta potentiaalia yrityksille. Aivan ydinkeskustassa kävelijämäärät romahtivat kevään 2020 aikana, kun koronasulun takia suurin osa alueen työntekijöistä siirtyi etätöihin. Toisaalta esikaupunkialueilla on vastaavasti ollut vilkkaampaa ja etenkin virkistysreitit ja alueet ovat olleet kovalla käytöllä. Ihmisten ja kävelymäärien lisääntyminen onkin luonut näille alueille myös asiakaspotentiaalia, jota on paikoin osattu hyödyntää mm ruokarekoilla ja pop-up-kahviloilla. Kävelyvirtojen siirtymillä on siis ollut merkittävää vaikutusta eri alueiden yritysten, erityisesti kaupan ja palveluiden potentiaaliin.

4. Lähdeluettelo

Helsingin kävelyn edistämishjelma: tutkimuskatsaus. Kaupunkiympäristön aineistoja 2020:9, Norppa Miika. <https://www.hel.fi/static/liitteet/kaupunkiymparisto/julkaisut/aineistot/aineistoja-09-20.pdf>



Helsinki

Kaupunkiympäristön toimiala huolehtii Helsingin kaupunkiympäristön suunnittelusta, rakentamisesta ja ylläpidosta, rakennusvalvonnasta sekä ympäristöön liittyvistä palveluista.