

SUOMALAISET KÄVELYKADUT

Selvitys 2013

16.5.2013

Tekijä: Martti Wilhelms, FM

Tilaaja: Elävät kaupunkikeskustat ry.

1 SELVITYKSEN TAVOITE

Tavoitteena oli päivittää vuonna 2009 Elävä kaupunkikeskusta ry:lle (nyk. Elävät kaupunkikeskustat ry) tehty Suomalaiset kävelykadut -selvitys. Selvityksessä on suomalaisten kaupunkien kävelykatujen pituus, pintamateriaalit ja hallinnointi. Tutkimuskohdetta lähestyttiin käytännönläheisestä näkökulmasta; tavoite on ollut kartoittaa kaupallisten kaupunkikeskusten kävelykadut riippumatta niiden virallisesta statuksesta.

2 KÄYTETYT MENETELMÄT JA AINEISTOT

Pääasiallisena tutkimusmenetelmänä käytettiin puhelin- ja sähköposti-haastatteluja. Kaupunkikohtaiset tiedot pyrittiin selvittämään kaupungeissa toimivilta keskustayhdistyksiltä ja kaupungin vastaavilta virkamiehiltä. Tiedot perustuvat pääsääntöisesti kaupunkien ja keskustayhdistysten yhteyshenkilöiltä saatuihin tietoihin, joita on tarvittaessa tarkistettu kartoilta. Kyselyt ja haastattelut tehtiin syksyllä 2012 ja täydennettiin keväällä 2013. (Kyselylomake liitteenä).

Selvityksessä käytetyt asukasluvut perustuvat Väestörekisterikeskuksen kuntien asukaslukutilastoon 03/2013.

3

KÄVELYKADUN MÄÄRITELMÄ SELVITYKSESSÄ

Kävelykatujen rajauksen suhteen tehtiin arviointia, joka perustuu alla oleviin kriteereihin. Tilastoitujen kävelykatujen kaupallinen intensiteetti luonnollisesti vaihtelee, mukaan on laskettu myös pienempien keskusten ja isojen kaupunkien alakeskusten kävelykadut. Tarkat kriteerit kaupallisten kävelykatujen rajaamiseksi puuttuu. Selvityksen rajaaminen viralliseen kävelykatumerkein varustettuihin kävelykatuihin, karsisi huomattavan määrän katuja pois – kävelykatua osoittava liikennemerkki on kaupungeissa vielä melko vähän otettu käyttöön.

Kävelykadun määrittelyssä käytettiin seuraavia kriteerejä:

- kävelykadulla moottoriajoneuvolla ajo on kokonaan tai osittain kielletty (vähäinen huolto- ja asukasliikenne mahdollinen).
- kävelykadun varrella on keskustalle ominaisia palveluita ilman pitkiä siirtymätaipaleita tai palveluita.

4

TULOKSET

4.1

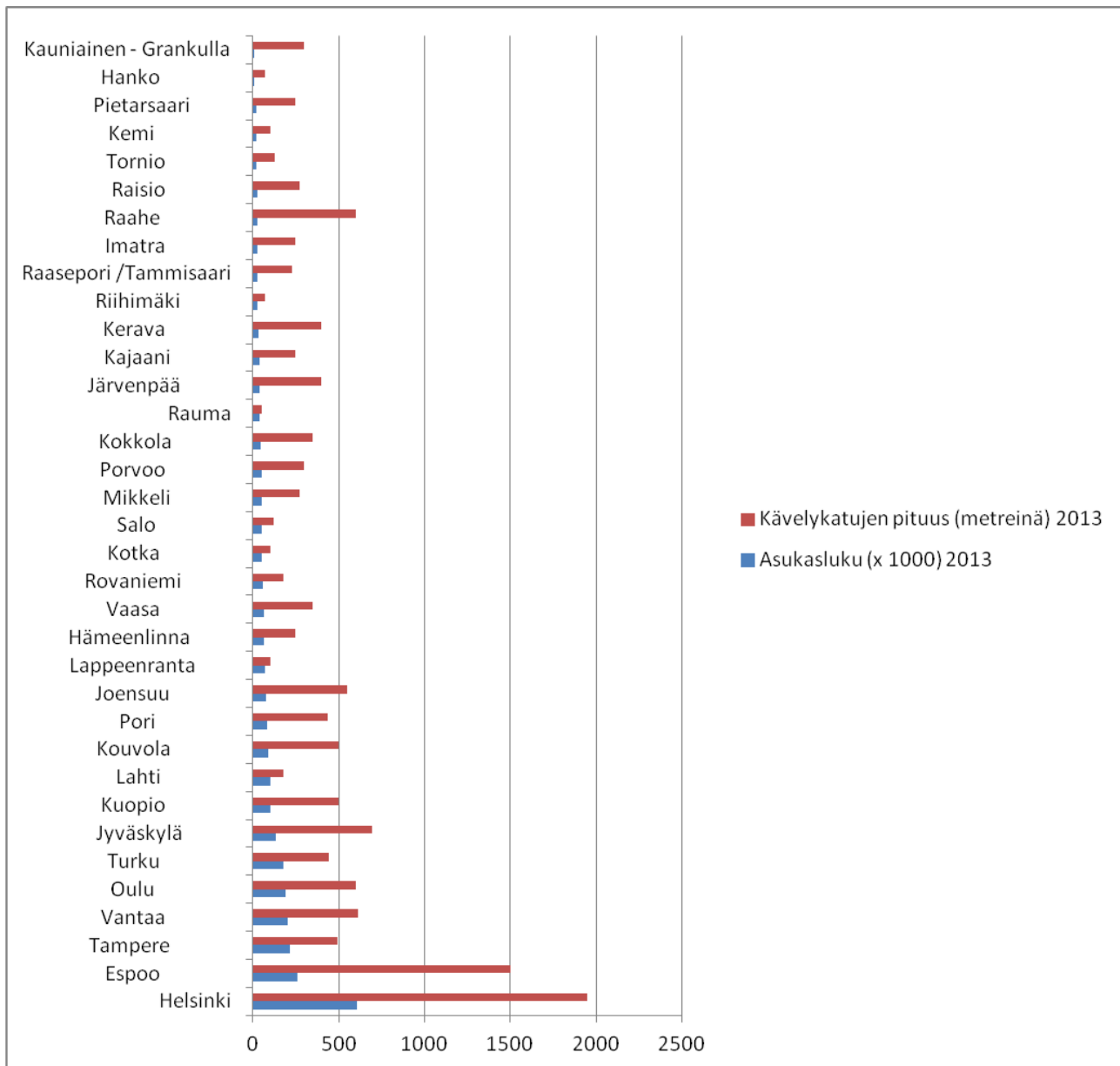
Kävelykadut ja niiden pituus

Kävelykatuverkko on laajentunut vuoden 2009 tilanteesta kahdeksassa kaupungissa. Suomessa on nyt 34 kävelykatukaupunkia (v. 2009 oli 33). Kävelykatua on Suomessa yhteensä n.13,4 km – lisäystä neljän vuoden takaiseen on 1 485 metriä. Kävelykatupinta on viime vuosina suhteellisesti eniten lisääntynyt Jyväskylässä, Kuopiossa, Mikkelissä ja Porvoossa.

Yli 40 000 asukkaan kaupungeista (24 kpl), kävelykatu löytyy kaikista paitsi Seinäjoelta ja Hyvinkäältä.

Kaupunkien kokoluokassa 28 000 - 40 000 asukasta, kuudessa 11:stä on kävelykatu. Tätä pienemmissä kaupungeissa kävelykatuja on huomattavasti satunnaisemmin. Pienissä kaupungeissa esiintyy muita ratkaisuja, kuten ns. hidaskatuja, joista erityisesti Rauman vanha keskusta on tunnettu.

Joidenkin kaupunkien ilmoitetuista kävelykadun pituuksista on harkinnan mukaan noteerattu vain osa pituudesta, sekä merkitty tulostaulukkoon (liite) varaus, mikäli kaupallisessa intensiteetissä on vaihtelua tai tulkinnanvaraa. Joissakin kaupungeissa rauhoitetaan katuja liikenteeltä kesäaikana. Näiden ”kesäkatujen” pituudet on merkitty tulostaulukkoon suluissa.



TAULUKKO: Kävelykatukaupunkien kävelykatujen pituus ja asukasluvut v. 2013.

Suurin kävelykatukaupunki on Helsinki, jossa on 10 kpl keskustan kaupalliseksi kävelykaduksi laskettavaa, joiden yhteispituus on 1 950 metriä. (v. 2009 1 840 metriä). Espoon ja Vantaan palvelukeskuksista kriteerit täyttäviä kävelykatuja löytyy Espoon Tapiolasta ja Leppävaarasta sekä Vantaan Tikkurilasta ja Myyrmäestä.

Pienin kaupunki, josta löytyy kävelykatu on Kauniainen (8 500 as.), jonka kävelykatu on rakennettu ja avattu uudestaan 2010-luvulla.

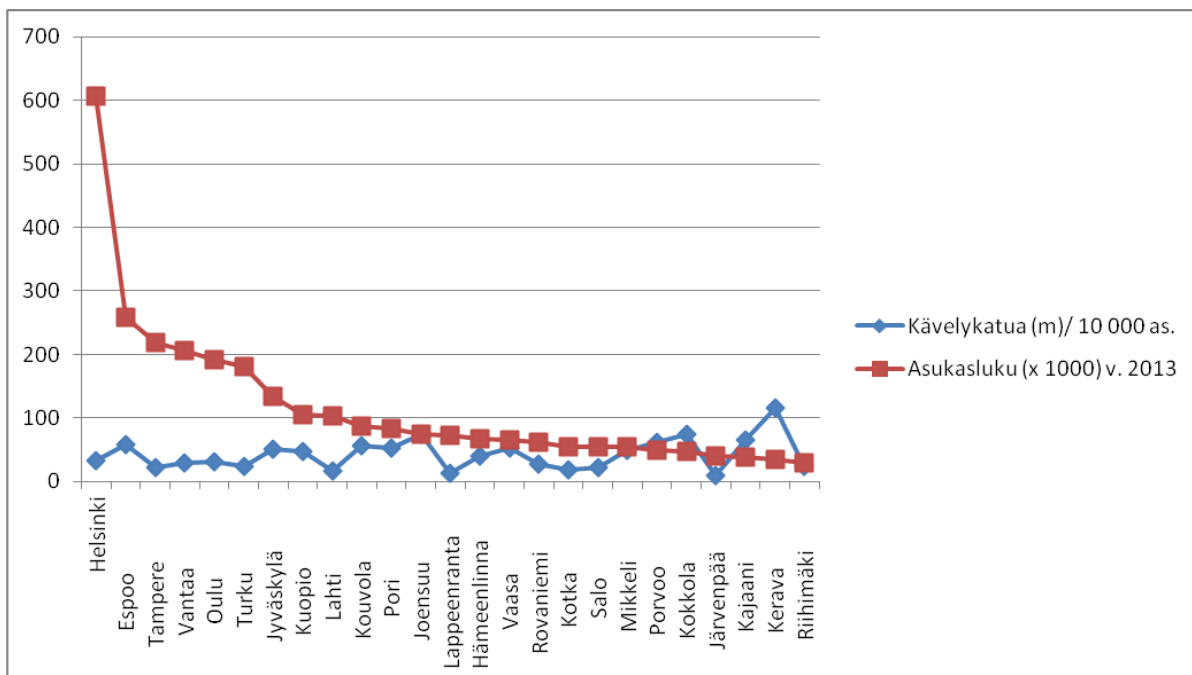
4.2 Kävelykatujen pituus suhteutettuna asukaslukuun

Kävelykatujen pituus suhteutettuna kaupungin asukaslukuun antaa vertailuluvun, ”kävelykatuindeksi”.

Kävelykatuindeksi on isoista kaupungeista (yli 100 000 as.) suurin Espoossa (5,82), toiseksi suurin Jyväskylässä (5,1) ja kolmanneksi Kuopiossa (4,75). Kategorian hännillä on Lahti (1,7). Turku (2,4) on ohittanut Tampereen (2,2) vuoden 2009 jälkeen. Helsingin vertailuluku on kategorian keskitasoa (3,22).

Kokoluokassa 50 000 - 100 000 asukkaan kaupungit, kärjen järjestys on seuraavaa: Joensuu (7,41), Kouvola (5,77), Vaasa (5,3), Pori (5,22), Mikkeli (4,95). Maakuntakaupunkien järjestys on muuttunut vuoden 2009 tilanteesta, jolloin Joensuu oli Kouvolan ja Vaasan perässä. Kaupunkeja vertailtaessa pitää huomata, että hallinnolliset rajat eivät aina vastaa asiointialueita, ja toisaalta, tapahtuneet kuntaliitokset vaikuttavat myös kaupunkien vertailukokoon.

Alle 50 000 asukaan kaupungeissa kävelykatuindeksiluvut kasvavat siten, että pienten kaupunkien keskustoissa näyttäisi olevan suhteellisesti enemmän kävelykatupintaa kuin isommissa. Kauniainen on Suomen kaupungeista pienin, mutta omaa korkeimman kävelykatuvertailuluvun; Kauniaisten 300 metrin kävelykatu antaa vertailuluvuksi 33,86. Toisena tässä kokoluokassa on Raahe (23,38) ja kolmantena Pietarsaari (12,76). Huomattava on, että pienten kaupunkien kävelykadut ovat kaupalliselta intensiteetiltään usein vaatimattomampia kuin isompien kaupunkien keskustoissa.



TAULUKKO: Kävelykatujen suhteellinen pituus kaupunkien väkilukuun verrattuna; otos 25 suurinta kaupunkia (Rauma ei mukana).

4.3 Muut tiedot kävelykaduista

Kävelykatujen pintamateriaaleina on käytetty yleensä betonikiveä ja luonnonkiveä. Tarkkoja suhdelukuja ei ole saatavissa. Tulostaulukossa on esitetty kadun materiaalit siinä järjestyksessä kun tietojen luovuttajat ovat ne maininneet.

Kävelykatujen perustamisvuodeksi on ilmoitettu ensimmäisen osan rakentamisvuosi, mikäli tieto on ollut saatavilla. Vuosiluvut perustuvat yhteyshenkilöiltä saatuihin tietoihin. Keskiarvoiksi olemassa olevien kävelykatujen osalta tulee n.18 vuotta (perustamisvuosien ka.1994). Varsinaiset kävelykatujen perustamisen ruuhkavuodet osuvat kuitenkin vasta 2000-luvulle, jolloin perustettiin 11 uutta ”kävelykatukaupunkia” – tuolloin isoista kaupungeista ensimmäisen kävelykatunsa saivat Turku ja Lahti (molemmat v. 2001).

Ensimmäinen suomalainen kävelykatu on perustettu v. 1966 Tammissaareen. **Uusin kävelykatukaupunki on 22 000 asukkaan Kemi (kävelykatu per. 2011).** Kemille myönnettiin EKK ry:n vuoden keskustapalkinto 2013.

Kävelykadut liittyvät torialueeseen vain noin joka toisessa kävelykatukaupungeista. Tulostaulukoon on kirjattuna mahdollisia tarkempia määrittäjiä torialueen liittymisestä kävelykatuun. Joihinkin kävelykatuihin liittyy aukio tai oleskelutori, joka ei kuitenkaan toimi vakituisesti kauppatorina (ko. aukiot eivät ole laskennassa mukana).

Kävelykatujen hallinnointi on yhdeksässä kaupungissa luovutettu kaupungissa toimivalle yrittäjä- tai keskustayhdistykselle.

4.4. Keskustayhdistykset

Selvityksessä kirjattiin ylös kaupungeissa toimivat keskustayhdistykset. Kaupungeista 31:ssä on keskustan toimijoiden yhteinen yhdistys. Yhdistykset ovat pääasiassa keskustan kauppiaiden ja palveluyrittäjien tukiorganisaatioita, joista useimmissa osapuolena on myös kaupunki ja kiinteistönomistaja.

5 LOPUKSI

Kävelykeskustat ja kävelykadut ilmentävät elävää kaupunkikulttuuria ja kertovat keskustan kaupallisesta vetovoimasta; kävelykatu onkin isoissa kaupungeissa lähes itsestäänselvyys. Kävelykadut ovat tärkeä osa kaupunkikeskustaa, mutta myös muilla ratkaisuilla ja rakenteilla voidaan luoda turvallista ja vetovoimaista keskustainfrastruktuuria.

Kävelykatuja täydentävät kaupungeissa usein kauppakeskusten sisälle ulottuvat katetut kauppakäytävät. Kauppakäytävien verkosto kasvaa sen myötä kun kauppakeskuksia nousee keskustoihin. Kauppakeskusten ympärille rakennetaan erilaisia autottomia alueita, aukioita ja kujia. Muodoltaan ja toiminnaltaan nämä alueet ovat likeisiä kävelykaduille – rajanveto kävelykadun ja muun kävelyalueen välillä onkin hankala tehtävä. Kriteereitä tulisi tämän osalta tarkistaa, jotta vertailtavuus eri kaupunkien välillä olisi mahdollista.

Pienemmissä kaupungeissa kävelykatuja on toteutettu vaihtelevasti, osin kunnianhimoisestikin. Kävelykatujen rakentaminen suomalaiseen kirkonkylämäiseen ja usein rakenteeltaan nauhamaiseen pikkukaupunkirakenteeseen on haastavaa - toteuttaminen kun edellyttää yleensä melko suuria panostuksia liikennejärjestelyihin; autoilun, huoltoliikenteen ja pysäköinnin järjestämistä. Erityisesti vanhaan (ja usein intensiteetiltään heikompaan) kaupunkirakenteeseen näyttää sopivan puhdasverisen kävelykadun sijaan erityyppiset hidaskaturatkaisut.

LIITTEET

Kyselykaavake
Tulokset – taulukko