



# KESKUSTA, JONNE TEKEE MIELI JÄÄDÄ

HELSINGIN JALANKULKIJAT RY:N  
KÄVELYKESKUSTAVISIO 2027 & 2035

JALANKULKIJAT



“Hyvä kaupunki on kuin hyvät juhlat – ihmiset jäävät sinne pidemmäksi aikaa kuin oikeastaan olisi tarpeen, koska he nauttivat siellä olostasi.”

Jan Gehl, tanskalainen arkkitehti ja kaupunkisuunnittelun innoittaja

JALANKULKIJAT



Helsinkiin tarvitaan viihtyisä,  
houkutteleva ja laaja  
kävelykeskusta.

Tässä esityksessä kerromme,  
miksi ja miten.

JALANKULKIJAT



**MUTTA ENSIN... MUUTAMIA ESIMERKKEJÄ MUUALTA** 

**JALANKULKIJAT**



# LJUBLJANA TEKI SEN JO 2007



Slovenska-katu ennen ja jälkeen. Kuva: Ljubljanan kaupunki

Slovenian pääkaupunki Ljubljana (280 000 asukasta) muutti ydinkeskustan täysin kävely- ja pyöräilyalueeksi vuonna 2007. Uudistukseen liittyi konserttien ja festivaalien järjestämistä uusilla kävelyalueilla. Ljubljana panosti myös joukkoliikenteeseen, kaupunkipyöriin ja vehreyteen. Autot ohjattiin maanalaiseen pysäköintiin.

Tulokset: ilmansaasteet vähenivät roimasti ja kävellen taitettujen matkojen osuus kasvoi. Kyselyssä 97 % asukkaista haluaa pitää järjestelyn voimassa. ([lähde](#))





# PARIISIN KADUT OVAT KOKENEET MUODONMUUTOKSEN



Kuva: Pariisin kaupunki, Christophe Belin. Rue de la Brèche-aux-Loups

Pariisissa on viimeisen kymmenen vuoden aikana lisätty huomattavan paljon katutilaa kävelyn, pyöräilyn ja viheralueiden käyttöön. Myös nopeusrajoituksia on alennettu. Muutoksia on tehty ympäri kaupunkia, niin asuinalueilla kuin keskustassa.

Yli 200 koulun lähikadut on muutettu kävelykaduksi lasten lähiympäristöjen turvallisuuden ja viihtyisyyden lisäämiseksi. ([lähde](#))

JALANKULKIJAT





# OSLO KEHITTÄÄ KESKUSTAA VIIHTYISÄMMÄKSI



Kuva: Uusi leikkipaikka Oslon rautatieaseman edessä. Kuva: Ingar Sørensen / Oslon kaupungin verkkosivut.

Oslossa on vuodesta 2006 lisätty ydinkeskustan elinvoimaa lisäämällä puistoja, kävelykatuja sekä ottamalla merenrantoja paremmin ihmisten käyttöön. Maanpäällisiä parkkipaikkoja on vähennetty. Uudet alueet Aker Brygge ja Bjørvika on rakennettu hyvin kävelypainotteiseksi alueiksi.

Keskustassa on huomioitu myös lapset lisäämällä uusia leikkipuistoja keskustaan. Muutokset ovat lisänneet keskustassa liikkuvien ihmisten määrää. ([lähde](#))





# TUKHOLMA: YMPÄRISTÖVYÖHYKE JA SLUSSENIN MUUTOS



Kuva: kesäaukio Tukholmassa, Tukholman kaupungin verkkosivut

Tukholma ottaa vuodesta 2025 käyttöön ydinkeskustassa kahdenkymmenen korttelin kokoisen ympäristövyöhykkeen, joka vähentää läpiajoliikennettä ja parantaa ilmanlaatua. Slussenin eritasoliittymän purkaminen tekee tilaa jalankulkijoille ja pyöräilijöille. Tukholmassa on jo vanhastaan paljon kävelykatuja, kuten Drottninggatan sekä koko Gamla stan.

Tukholmassa on vuosittain myös noin 50 kesäkatua ja -aukiota, jotka muutetaan kesän ajaksi viihtyisiksi kävelyalueiksi. [Kyselyssä](#) yhdeksän kymmenestä kaupunkilaisesta piti kesäkävelykatuja onnistuneina.

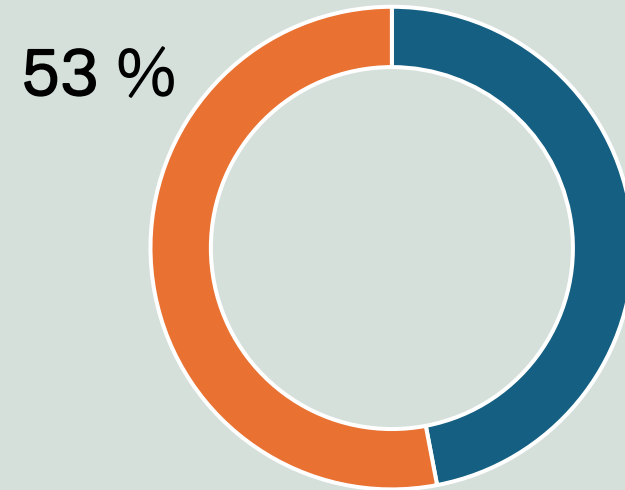
JALANKULKIJAT





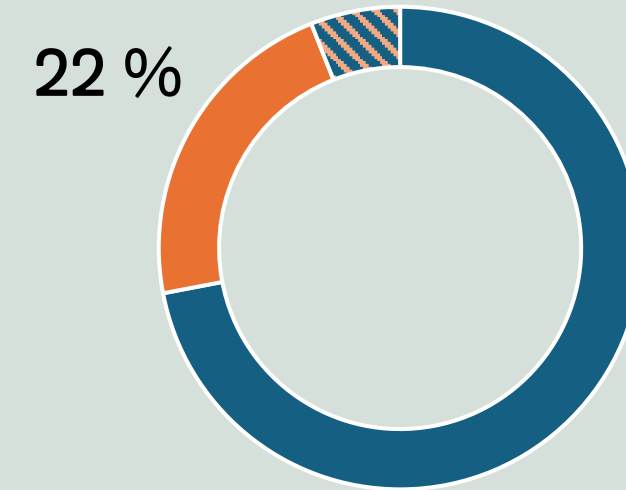
Miten Helsingissä liikutaan nyt?  
Entä miten katutilaa käytetään?

JALANKULKIJAT



Helsingin kantakaupungissa matkoista tehdään kävellen yli puolet (53 %).

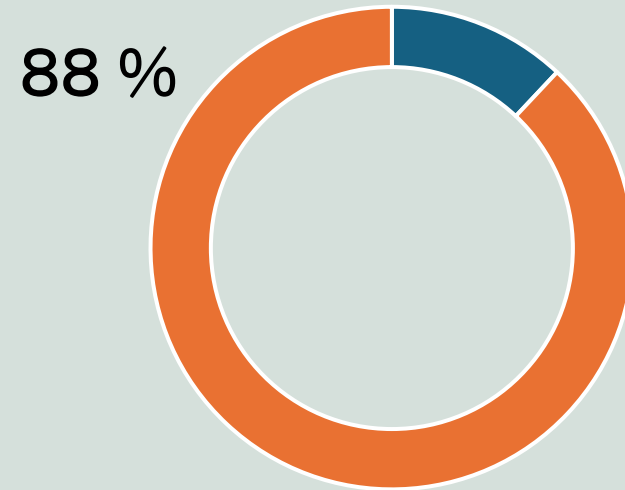
([Helsinkiisten liikkumistottumukset](#), Helsingin kaupunki 2023)



Jalankulkuun käytetään kantakaupungissa katutilasta noin neljännes (22 %, ja 28 % jos mukaan lasketaan yhdistetyt jalankulun ja pyöräilyn väylät).

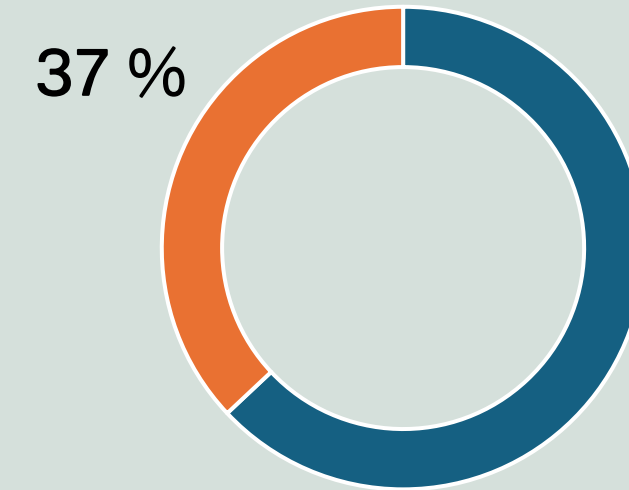
([Koponen & Hildén 2023](#))

JALANKULKIJAT



Helsingin kantakaupungissa kävelen (53 %), pyörällä (10 %) ja joukkoliikenteellä (25 %) tehtyjen matkojen osuus on yhteensä 88 %.

([Helsinkiiläisten liikkumistottumukset, Helsingin kaupunki 2023](#))

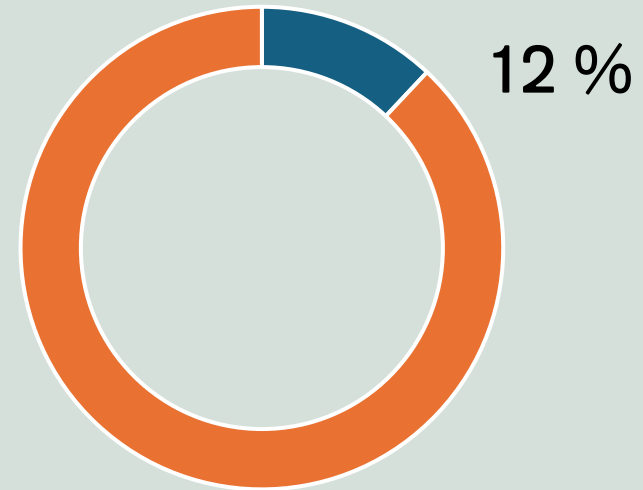


Helsingin kantakaupungissa katutilasta arviolta reilu kolmasosa (37 %) on varattu jalankulkuun, pyöräilyyn ja joukkoliikenteeseen - yhteensä.

([Koponen & Hildén 2023](#))

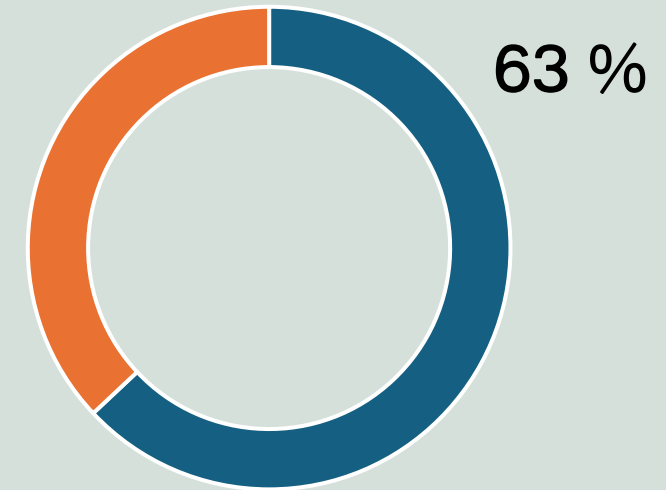
JALANKULKIJAT





Vertailun vuoksi Helsingin kantakaupungissa 12 % matkoista tehdään henkilöautolla kuljettajana tai kyydissä tai taksilla.

([Helsinkiäisten liikkumistottumukset](#), Helsingin kaupunki 2023)



Helsingin kantakaupungissa katutilasta yli 60 % on varattu autoliikenteelle.

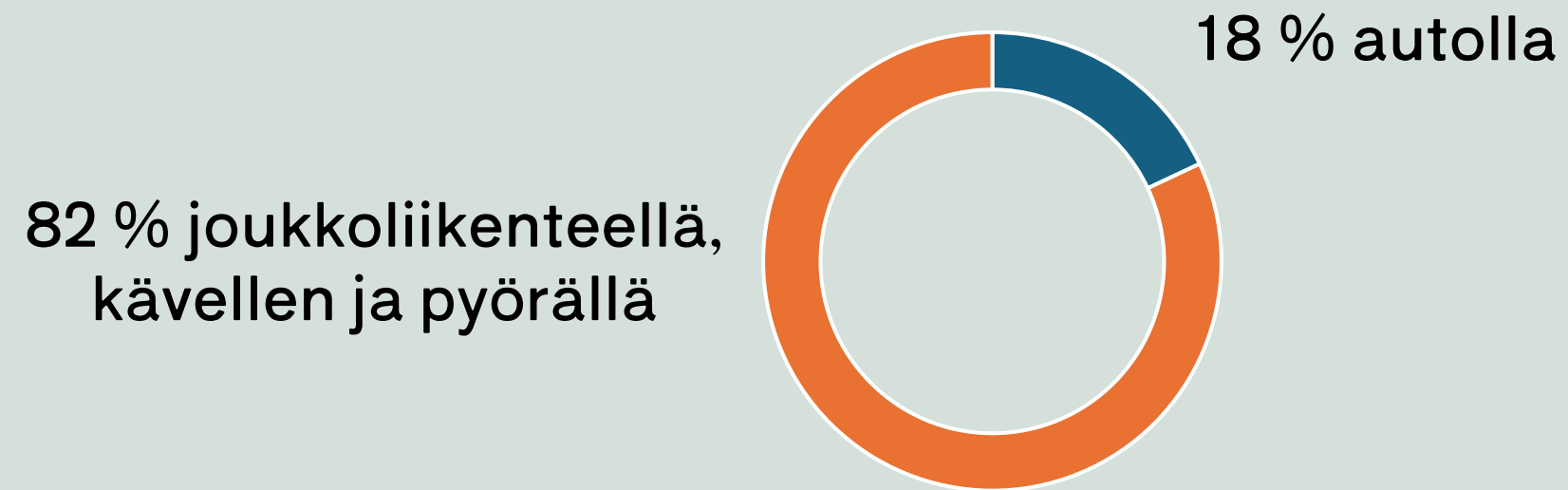
([Koponen & Hildén 2023](#))

JALANKULKIJAT



Entä miten raha saapuu  
keskustaan?

JALANKULKIJAT



Kun tarkasteltiin edellisen asiointikerran kokonaiskulutuksen jakautumista eri kulkumuodoille, yhteensä 71 % edellisen asiointikerran kokonaiskulutuksesta (n. 173 000 euroa) liikkui keskustaan joukkoliikenteellä. Autolla liikkui 18 %, kävellen 8 % ja pyörällä 3 % kulutuksesta.

([Helsingin keskustan asiointiselvitys](#), 2019)

JALANKULKIJAT





Minkälaisen muutoksen  
haluamme nähdä?

JALANKULKIJAT



**Vision lähtökohtana on kaupungin ydinkeskusta, jossa tekee mieli viettää aikaa, pysähtyä ja oleilla – ja jonne tekee mieli jäädä asian hoitamisen jälkeenkin.**

**Esteettömyys, yhdenvertaisuus ja kaupunkilaisten moninaisuuden huomiointi. Keskusta, jonne tekee mieli saapua myös rollaattorilla, pyörätuolilla tai pienten lasten kanssa.**

**Keskusta, joka on turvallinen ja tervetulleeksi toivottava liikkumispaikka myös lapsille. Keskusta, jossa ilmansaasteet ja melu vähenevät. Kaupunki, jossa kävely on niin mukavaa, että sitä tulee tehneeksi kuin huomaamattaan – saaden kaikki hyvät terveysvaikutukset.**

**Keskusta, jossa kivijalkaliikkeet, terassit ja tapahtumat saavat levittäytyä katutilaan.**

**Keskusta, joka on viihtyisä, kaunis ja vihreä. Penkit, puistot ja leikkipaikat ovat tärkeä osa viihtyisyyttä, ja puut ovat olennaisia myös kuumina kesäpäivinä tarjoamalla varjoa.**

**Keskusta, joka osoittaa Helsingin olevan sitoutunut hiilineutraaliuteen. Liikenteen päästöt ovat laskeneet muita päästöjä hitaammin. Nykyisen [arvion](#) mukaan vuonna 2025 tieliikenne tulee tuottamaan suurimman osan päästöistä Helsingissä.**

**Keskusta, jota suunnitellaan ennen kaikkea kaupunkilaisten arki edellä. Silloin turistitkin viihtyvät.**



Miten sinne päästään?

JALANKULKIJAT





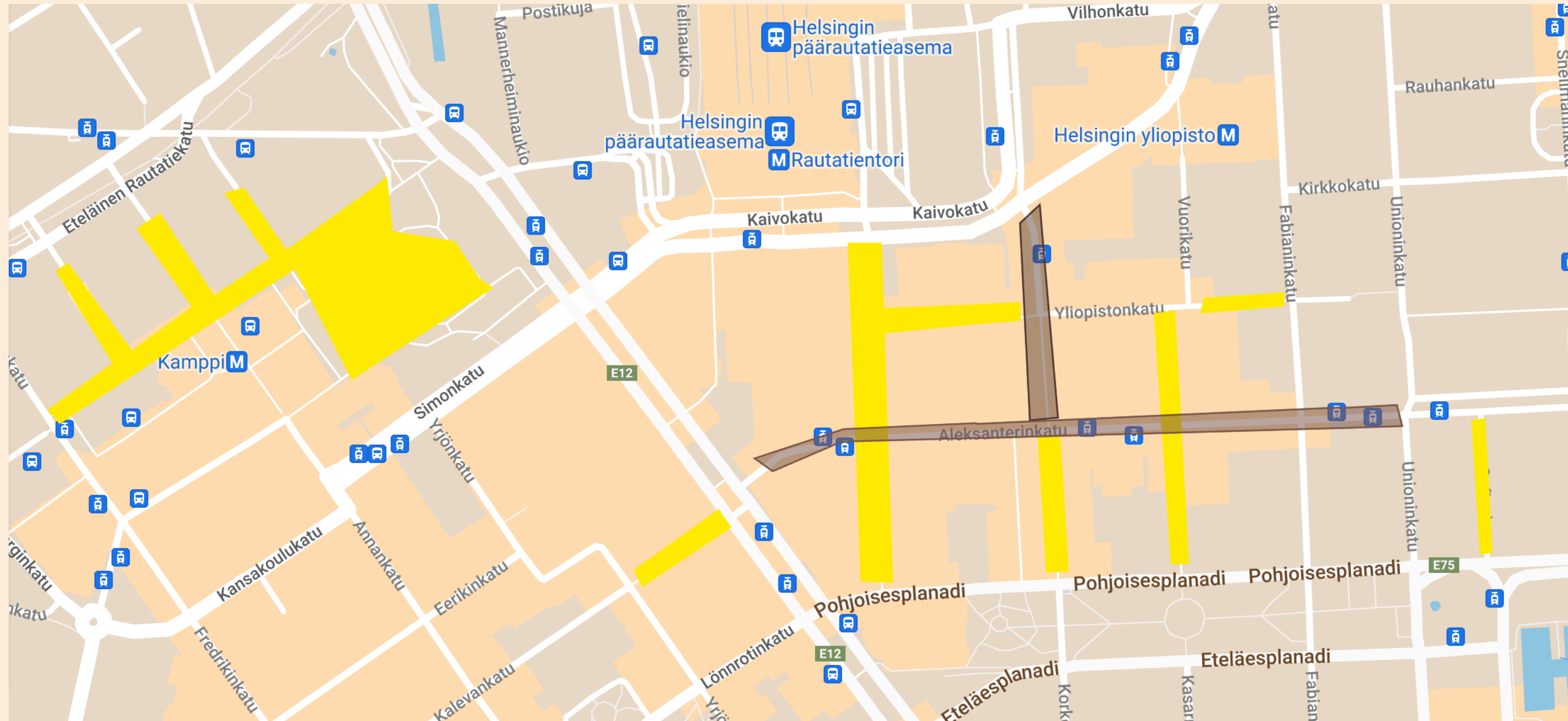
# Ensimmäinen osa: visio 2027

JALANKULKIJAT

# Nykytila



Helsingin nykyiset kävelykadut sijoittuvat pääosin Aleksanterinkadun ja Kampin ympäristöön



keltainen = kävelykatu (kävely ja pyöräily sovittaen nopeus jalankulkuun)  
ruskea = joukkoliikennekatu (jalankulku, pyöräily & joukkoliikenne)



Havainto: Google tietää jo,  
missä on kiinnostavaa  
kaupunkia. Aloitetaan katujen  
parantelu sieltä.

JALANKULKIJAT

# Nykytila



Googlen kartoissa oranssit alueet ovat "areas of interest" - kiinnostavia ja suosittuja kortteleita, joissa jo nyt kävellään, syödään ravintoloissa ja käydään ostoksilla paljon.

Ominaisuutta kannattaa tarkastella toki kriittisesti, sillä algoritmi ei ole läpinäkyvä.

Tässä tapauksessa oranssin alue menee yhteen arkikokemukseen kanssa: Kaivokadun-Espan ympäristön ohella vilkkaasti käveltyjä, kivijalkaliikkeiden reunustamia katuja löytyy erityisesti Fredrikinkadun ja Mannerheimintien väliseltä alueelta Kampin suunnassa.

JALANKULKIJAT



Uusi, viihtyisämpi keskusta,  
jonne tekee mieli jäädä  
rakentuu luontevasti olemassa  
olevien kävelykatujen jatkoksi.

Se rakentuu luontevasti alueille,  
joissa jo nyt kävellään, syödään  
ravintoloissa ja käydään  
ostoksilla paljon.

JALANKULKIJAT



# Visio 2027



Keltainen = olemassa oleva kävelykatu

Ruskea = olemassa oleva joukkoliikennekatu

Oranssi = uusi kävelykatu

Sininen = uusi joukkoliikennekatu

Violetti = uusi pihakatu

Kirkkaanpunainen = bussien uusi reitti

Turkoosi = jalkakäytävien levennys (Mannerheimintie)

Vihreä = uusi puisto / viheralue / leikkipuisto



Tarkastele visiota kartalla:

Linkki: [Visio 2027 \(Google maps\)](#)

JALANKULKIJAT



# Visio 2027:n muutokset: 1/2

Visio 2027:n on otettu mukaan Kaivokadun muuttaminen joukkoliikennekaduksi, jota kaupunkiympäristölautakunta käsittelee syksyllä 2024. Kaivokadun ympäristö on jo nykyisellään **Suomen vilkkain jalankulkualue**. Esteettömyyden ja talvikunnossapidon parantamiseksi Rautatieaseman edustan kaduille lisätään katulämmitys.

Kävelykeskusta laajenee Yrjön-, Kalevan-, Annan- ja Eerikinkatujen alueelle oheisen kartan mukaisesti. Näillä katuosuuksilla on jo nyt paljon ravintoloita, terasseja ja kivijalkaliikkeitä.

Pohjois-Esplanadi muutetaan kokonaan kävelykaduksi. Muutos yhdistää Esplanadin puiston katkotta Rautatieaseman ympäristön kävelykeskustaan.

Mikonkadun muutos kävelykaduksi Vilhonkadun ja Kaisaniemenkadun välillä mahdollistaa **uuden puistoalueen Rautatientorin kulmaan**. Tähän vanhojen puiden alle sopisi penkkien ohella mainiosti esimerkiksi uusi leikkipuisto, joita keskustan alueella on toistaiseksi vähän. Katuvihreää lisätään muuallekin rautatieaseman ympäristöön.

JALANKULKIJAT





## Visio 2027:n muutokset: 2/2

Kaisaniemenkatu muuttuu joukkoliikennekaduksi, käytännössä vain raitiovaunujen käyttöön Rautatientorilta Vilhonkadun risteykseen saakka. Kaisaniemenkadun jalkakäytäviä levennetään sekä tehdään tilaa puille, istutuksille ja terassien laajentamiselle. Muutoksen mahdollistaa Rautatientorille kulkevien linja-autojen reitin muuttaminen kulkemaan Vilhonkadulta.

Kaivokadun lähiympäristöstä myös Yliopistonkatu muutetaan kokonaan kävelykaduksi, samoin Vuorikatu Kaisaniemenkadulta etelään sekä Fabianinkatu Espan ja Kirkkokadun välillä. Muutos laajentaa yhtenäistä kävelykeskusta-aluetta.

Bulevardin viihtyisyyttä parannetaan muuttamalla katu Erottajan ja Fredrikinkadun välillä joukkoliikennekaduksi, jolloin kävelylle ja pyöräilylle saadaan enemmän tilaa. Fredrikinkatu tulee muuttaa joukkoliikennekaduiksi viimeistään, kun Länsi-Helsingin raitiotieyhteys valmistuu (arvio 2030-2031).

Mannerheimintien jalkakäytäviä levennetään ydinkeskustassa muuttamalla tie 1+1 -kaistaiseksi Erottajan ja Pohjoisen Rautatienkadun välillä. Eduskuntatalolta pohjoiseen katu jatkuu entiseen tapaan 2+2 -kaistaisena. Näistä toinen kaista on nykyäänkin bussikaista, jonka pääasiallinen tarve alkaa vasta Pohjoisen Rautatienkadun risteyksestä.

JALANKULKIJAT



Lähtökohdaksi on otettava  
katujen esteettömyys ja  
viihtyisyys, jota luovat  
esimerkiksi leveät jalkakäytävät,  
puut ja istutukset, penkit,  
taideteokset, vesiaiheet, leikin  
ja tapahtumien paikat sekä  
kivijalkaliikkeiden mahdollisuus  
kurottautua katutilaan.

JALANKULKIJAT



Silloin kadut  
voisivat  
näyttää  
esimerkiksi  
tältä.







Entä seuraavat askeleet?

JALANKULKIJAT



## Toinen osa: visio 2035

JALANKULKIJAT



Vuonna 2035 pikaratikat tuovat  
ihmisiä keskustaan  
Laajasalosta, Viikistä,  
Pakilasta ja Kannelmäestä.

JALANKULKIJAT



Ilmastonmuutokseen  
sopeutuminen edellyttää  
enemmän katupuita, vehreyttä  
ja puistoja kaupunkiin. Puut  
tarjoavat varjoa ja kasvillisuus  
auttaa runsaiden sateiden  
hulevesien hallinnassa.

JALANKULKIJAT



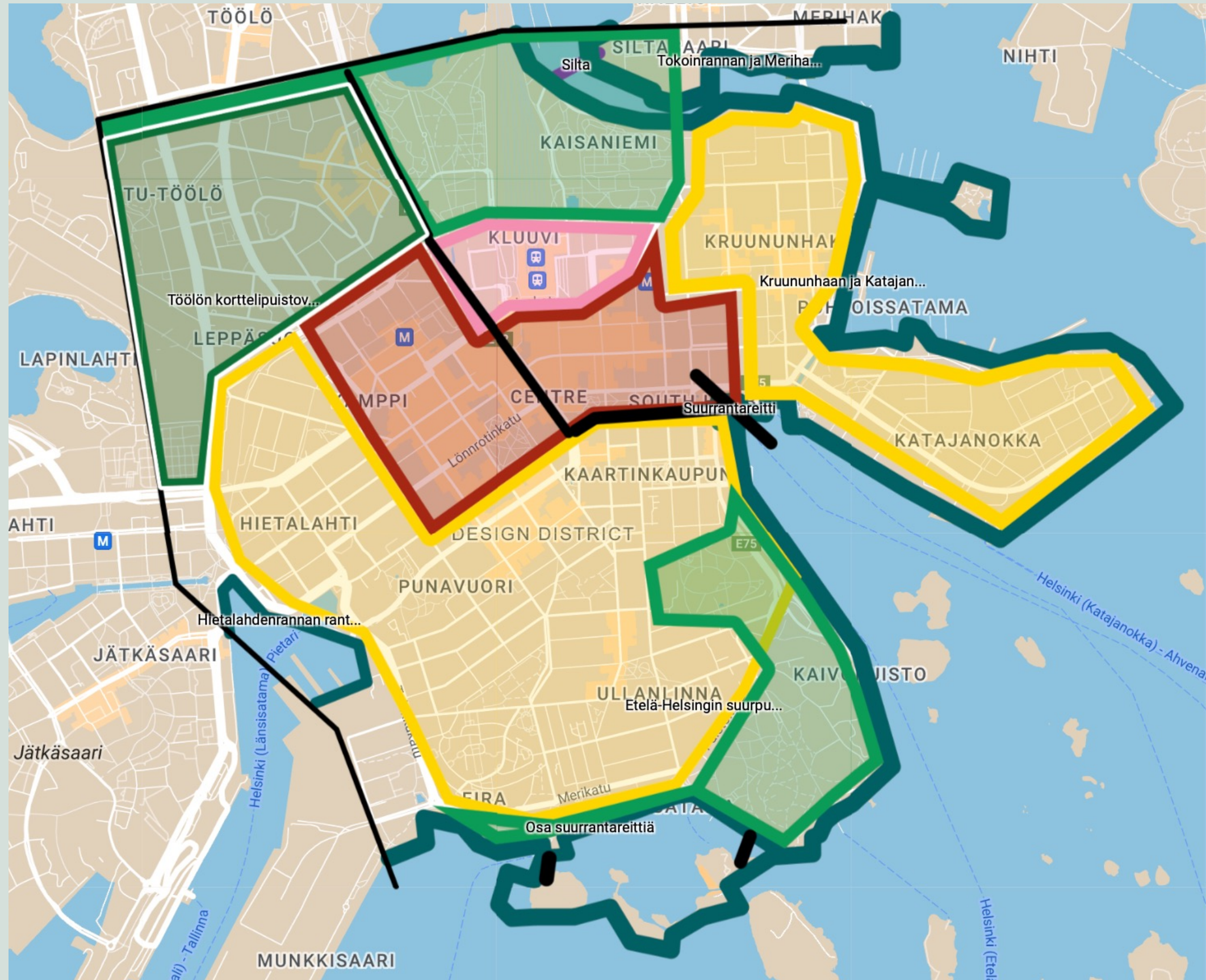


Laajempi ydinkävelykeskusta  
muodostuu aiempien  
kävelykatujen ympärille.

Lisäksi paikalliskatujen roolia  
kasvatetaan viihtyisyyden ja  
turvallisuuden parantamiseksi.

JALANKULKIJAT

# Visio 2035



Tummanpunainen =  
ydinkävelykeskusta

Vaaleanpunainen =  
rautatieaseman ympäristö,  
korkealaatuista  
kävelyaluetta

Keltainen = paikalliskadut,  
minimoidaan läpiajo

Vihreä (Etelä-Helsinki ja  
Kaisaniemi) = suurpuisto

Tummanvihreä (Etu-Töölö)  
= korttelipuistovyöhyke,  
jossa vehreyttä lisätään

Harmaa = uusi rantareitti



Tarkastele visiota kartalla:

Linkki: [Visio 2035 \(Google maps\)](#)

JALANKULKIJAT





Visio 2035 on suurten linjojen keskustelunavaus. Tällainen Helsingin keskusta on myös mahdollinen – eikä se olisi mitenkään ensimmäinen laatuaan verrattuna moneen muihin eurooppalaisiin pääkaupunkeihin.

JALANKULKIJAT



# Visio 2035:n muutokset: 1/2

Mannerheimintie muutetaan eduskuntatalolta Erottajalle kokonaan joukkoliikenteen, kävelyn ja pyöräilyn käyttöön, jotta tie ei katkaise ydinkeskustan vilkkaimpia kävelyalueita. Järjestely tekee myös joukkoliikenteestä sujuvampaa.

Kampin, rautatieaseman, Esplanadien ja Senaatintorin rajaama alue on ydinkävelykeskusta. Viihtyisyyteen ja viipyilyyn panostetaan lisäämällä penkkejä ja vehreyttä.

Rautatieaseman ympäristö on korkealaatuista kävelyaluetta, joka on monen Helsinkiin saapuvan solmukohta. Sen kautta kaupunkiin tullaan viipymään, tehdään arjen askareita ja kuljetaan töihin.

Kauppatorilta poistetaan läpiajo Etelärantaan ja Kaivopuistoon. Tämä lisää tulevan Etelärannan museo- ja oleskelualueen sekä Kauppatorin viihtyisyyttä.

Kaivopuisto, Eiranranta ja Tähtitornipuisto muodostavat yhtenäisen suuren puistoalueen.





## Visio 2035:n muutokset: 2/2

Helsinginniemen rantoja pitkin kulkee yhtenäinen kävelyn ja pyöräilyn rantareitti. Etelä-Helsingin rannalle muodostuu oma rengasreitti, kun Uunisaari ja Sirpalesaari yhdistetään vähintään talvikauden ajaksi rantaan.

Kruununhaka ja Katajanokka sekä Hietalahden, Punavuoren, Ullanlinnan ja Kaartinkaupungin alueet ovat paikalliskatuverkkoa. Niissä ei ole tarkoitus pystyä tekemään läpiajoa, vaan moottoriajoneuvoliikenne on ennen kaikkea asukkaille Barcelonan superbloc-ajattelua hyödyntäen.

Etu-Töölössä kortteleista tehdään vehreämpiä ja viihtyisämpiä kävellä.

Kaisaniemen ja Kansalaistorin alue muodostavat nykyisen kaltaisen puistovyöhykkeen. Kaisaniemestä kulkee kävelysilta Siltasaareen.



Ryhdytäänkö toimeen ja  
tehdään Helsingille keskusta,  
jonne tekee mieli jäädä?

JALANKULKIJAT



Vielä yksi huomio: tämä visio keskittyy ydinkeskustan alueeseen. Kävelyn reittien tulee kuitenkin olla viihtyisiä, turvallisia ja esteettömiä kaikkialla kaupungissa.

JALANKULKIJAT



Helsingin jalankulkijat ry on vuonna 2023 perustettu yhdistys, joka edistää jalankulkua liikkumismuotona sekä toimii jalankulkijoiden edunvalvojana Helsingissä.

Lue lisää ja liity jäseneksi:  
[verkkosivut](#) (linkki)

JALANKULKIJAT





Kiitos!

JALANKULKIJAT