

Viihtyisä kävely-ympäristö teoriassa ja käytännössä

Riikka Kallio

16.12.202



Minkälainen
on kävelijä?



Sandra (7) is being driven to school ...



Lähde: Marco
Huettnermoser, Muri AG;
www.kindundumwelt.ch

Luennosta: Daniel
Sauter, Urban mobility
Research, Switzerland

William (7) walks to school...



Lähde: Marco
Huettenmoser, Muri AG;
www.kindundumwelt.ch

Luennosta: Daniel
Sauter, Urban mobility
Research, Switzerland

2

80% visual
information

Walking is an
outdoor mobility

**Kävelijä tarvitsee houkuttelevan
ärsykkeen joka 4. sekunti
kokeakseen ympäristön viihtyisäksi**

Ewa Westermarck, Gehl Architects

Miksi meidän
kannattaa
tavoitella
viihtyisää kävely-
ympäristöä?



WALK21 Rotterdam 2019

Helge Hillnhütter:

**Relationship between
walking and public
transport**



Walking!
Walking environment!
Public transport ... ?



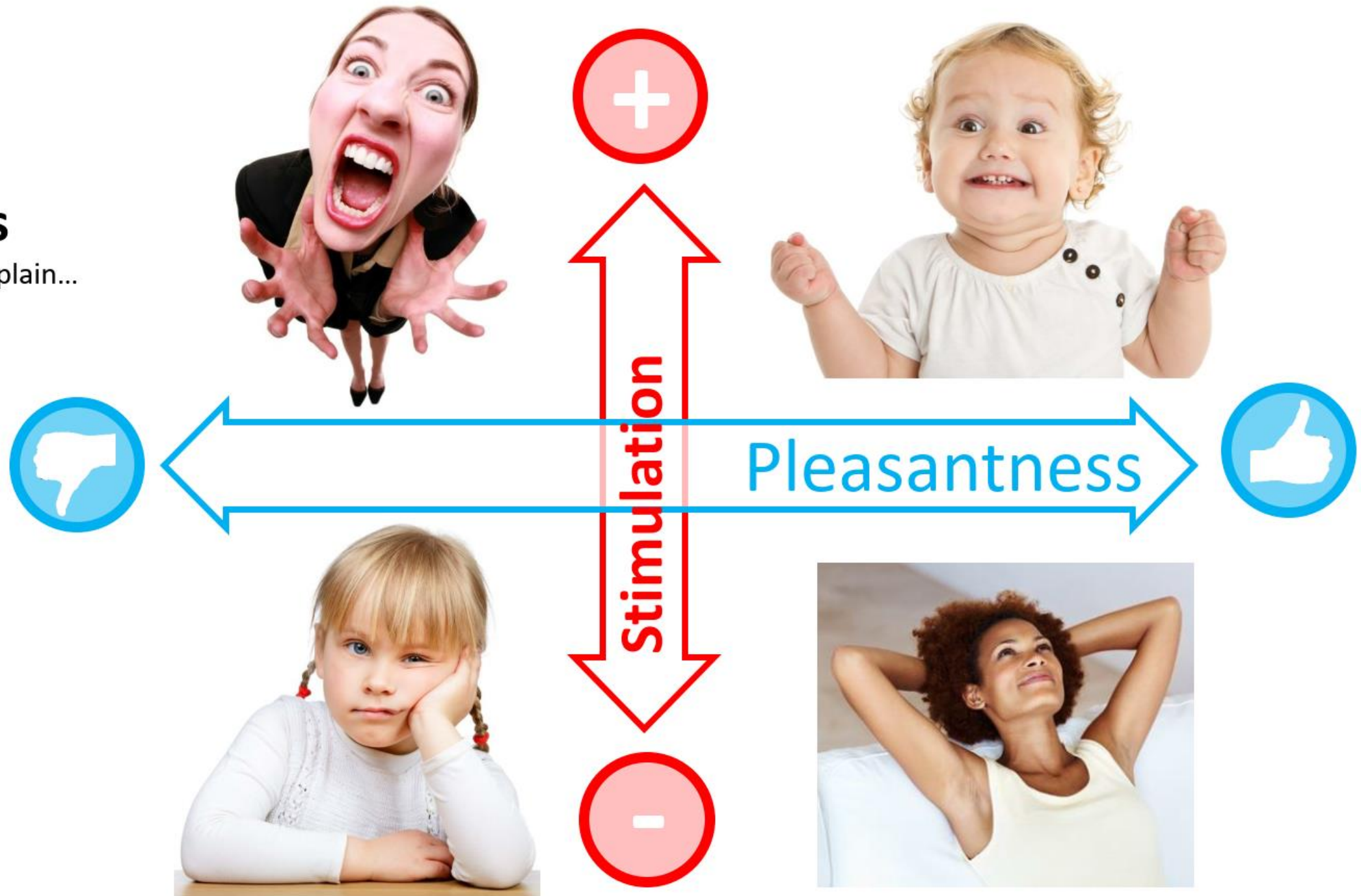
NTNU Norwegian University of Science and Technology
Helge Hillnhütter

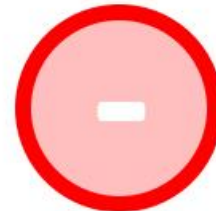
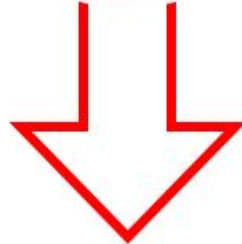
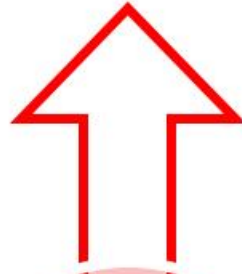
Associate Professor
Institute of Architecture and Planning
Eng. Architect, MSc. Ph.D.
helge.hillnhutter@ntnu.no

2

Emotions

Psychologists explain...





Low stimulation



Long ...



High stimulation



Short!!

2



+17% longer

+ 12%

+ 17%

+ 9%

+ 10%

Variation of perceived walking distance

- 9%

- 10%

- 11%

- 14%

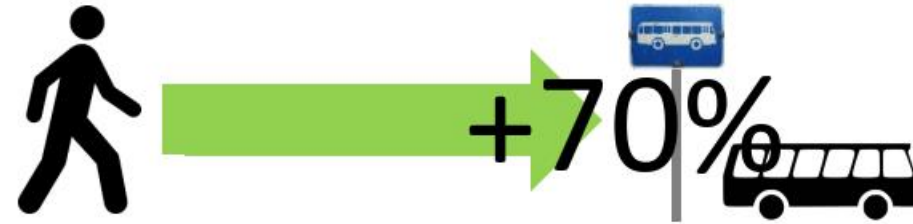
Variation distance perception **30%**



-14% shorter

3

How far do people walk to stops?



3

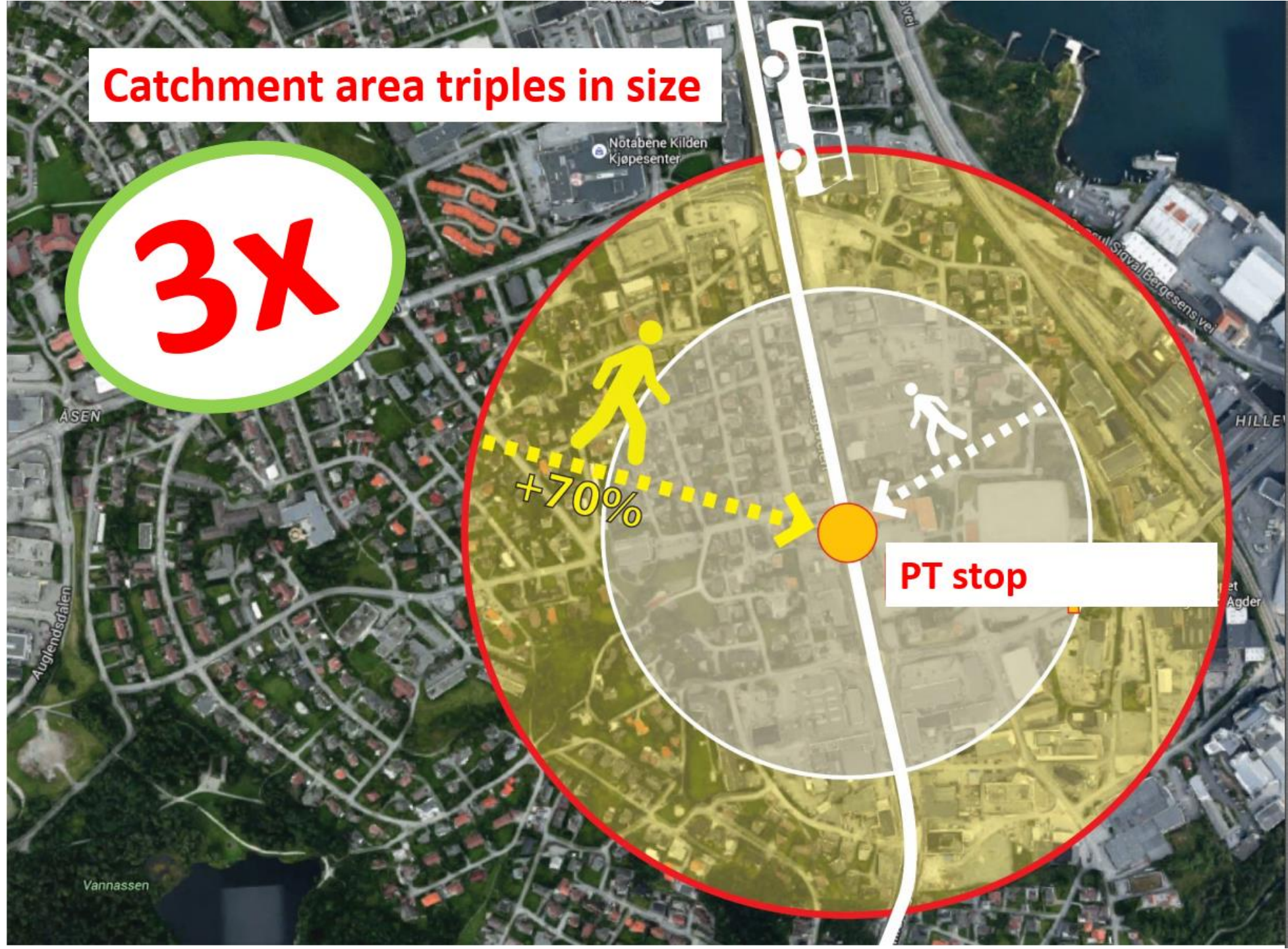
Attractive walking environments can **triple** the amount of potential public transport users

Catchment area triples in size

3x

+70%

PT stop

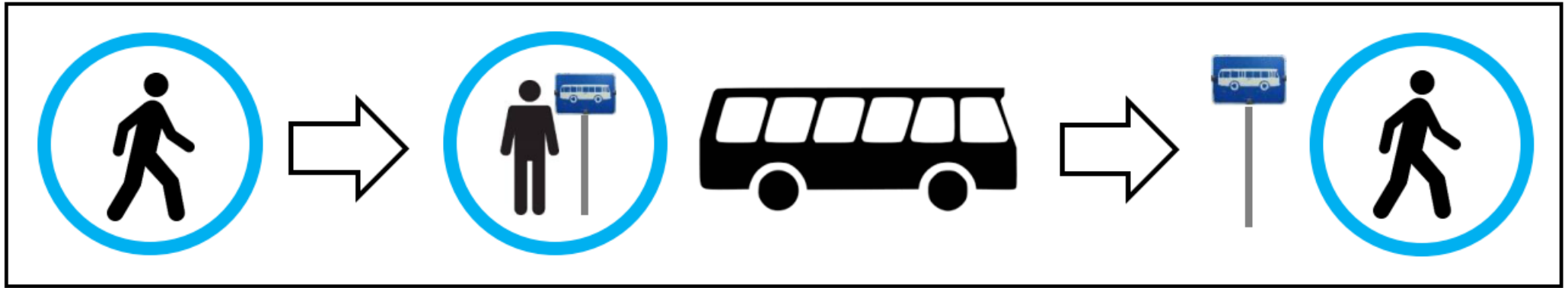


Conclusion 1

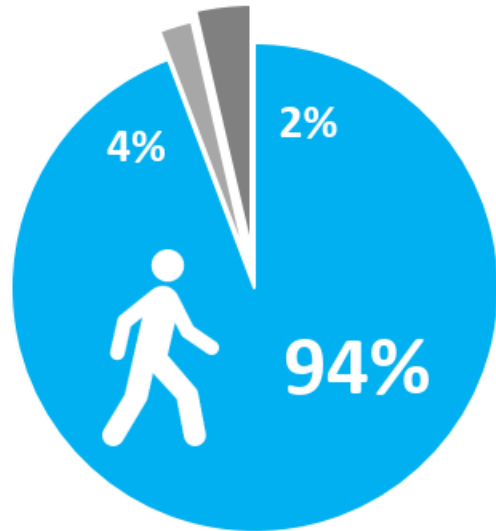


Higher return from public transport investments!

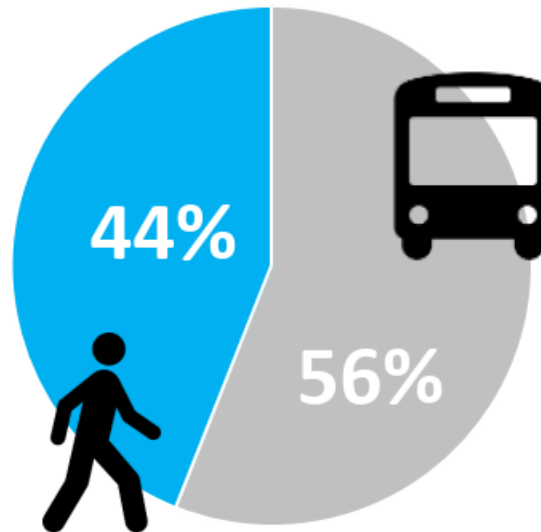
1



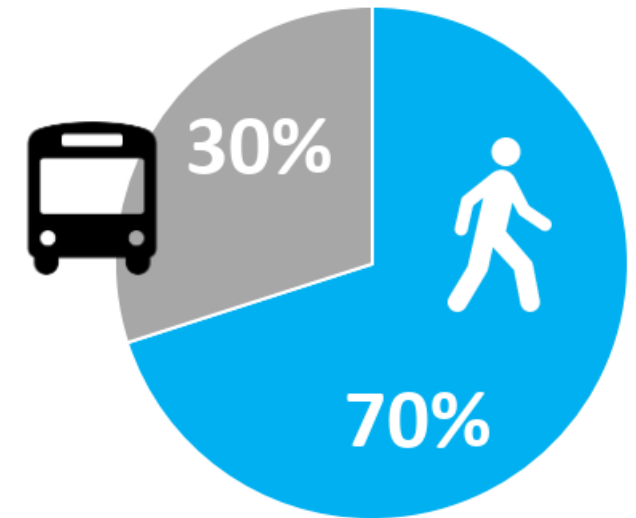
Walking to stops/stations?



Travel time from door to door



Memories of the journey



Miksi meidän kannattaa
tavoitella viihtyisää kävely-
ympäristöä?

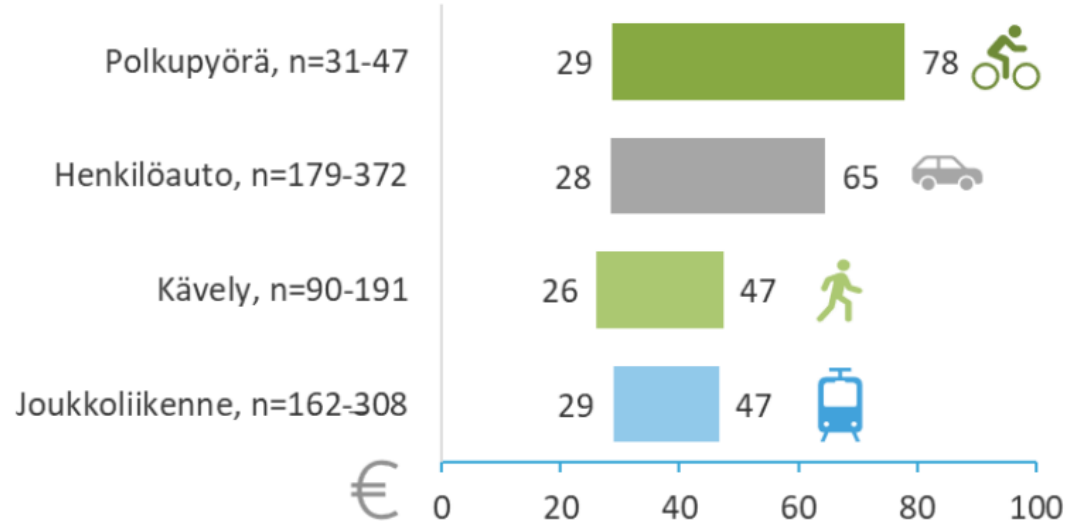
1) Joukkoliikenteen
kannattavuuden takia



Kävelijä on hyvä asiakas

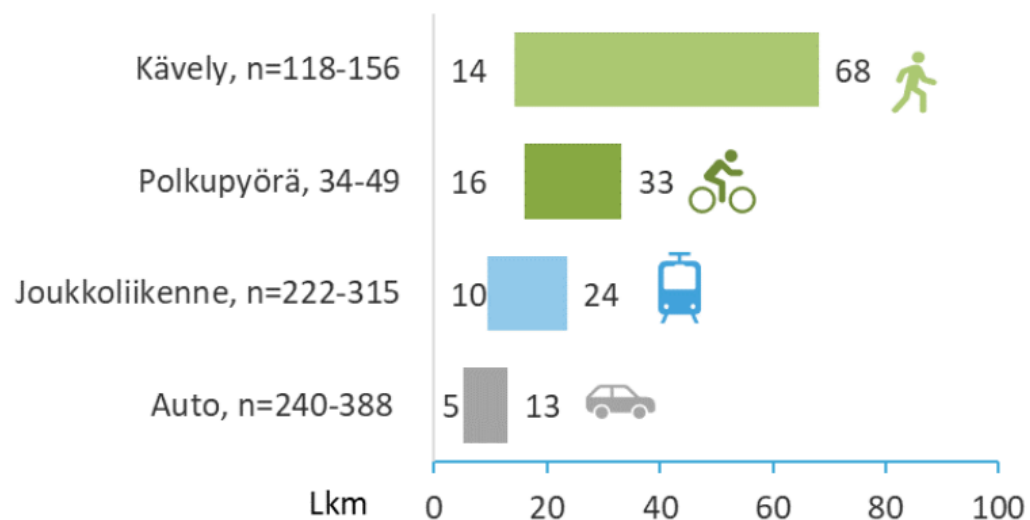
Tyypillisen asiointikerran kulutus (€)

vaihtelu toimialoittain min-max



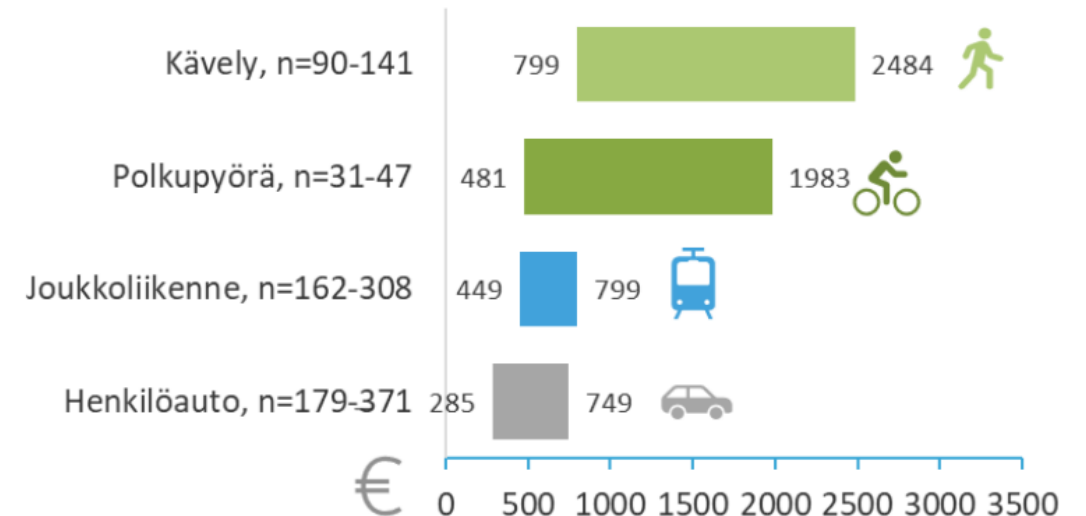
Asiointikerrat vuodessa kulkutavoittain

vaihtelu toimialoittain min-max



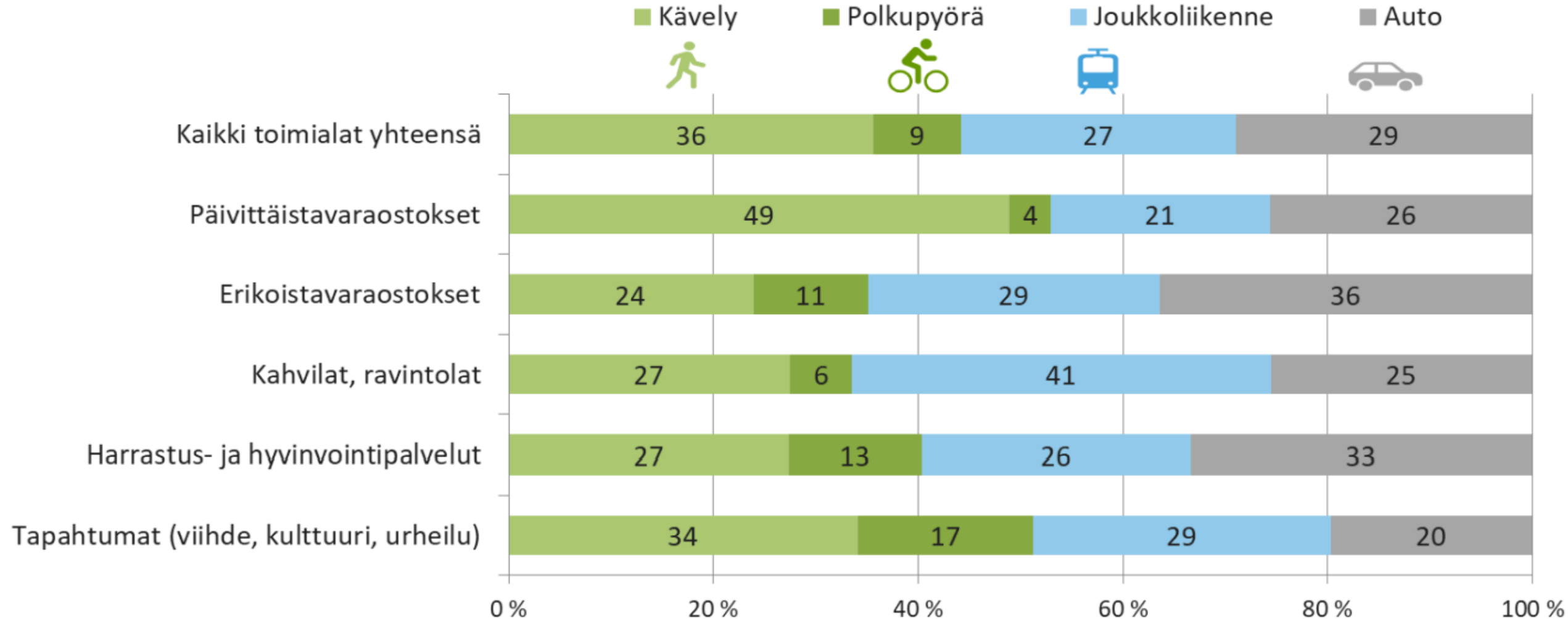
Vuosikulutus keskustassa (€/vuosi)

vaihtelu toimialoittain min-max



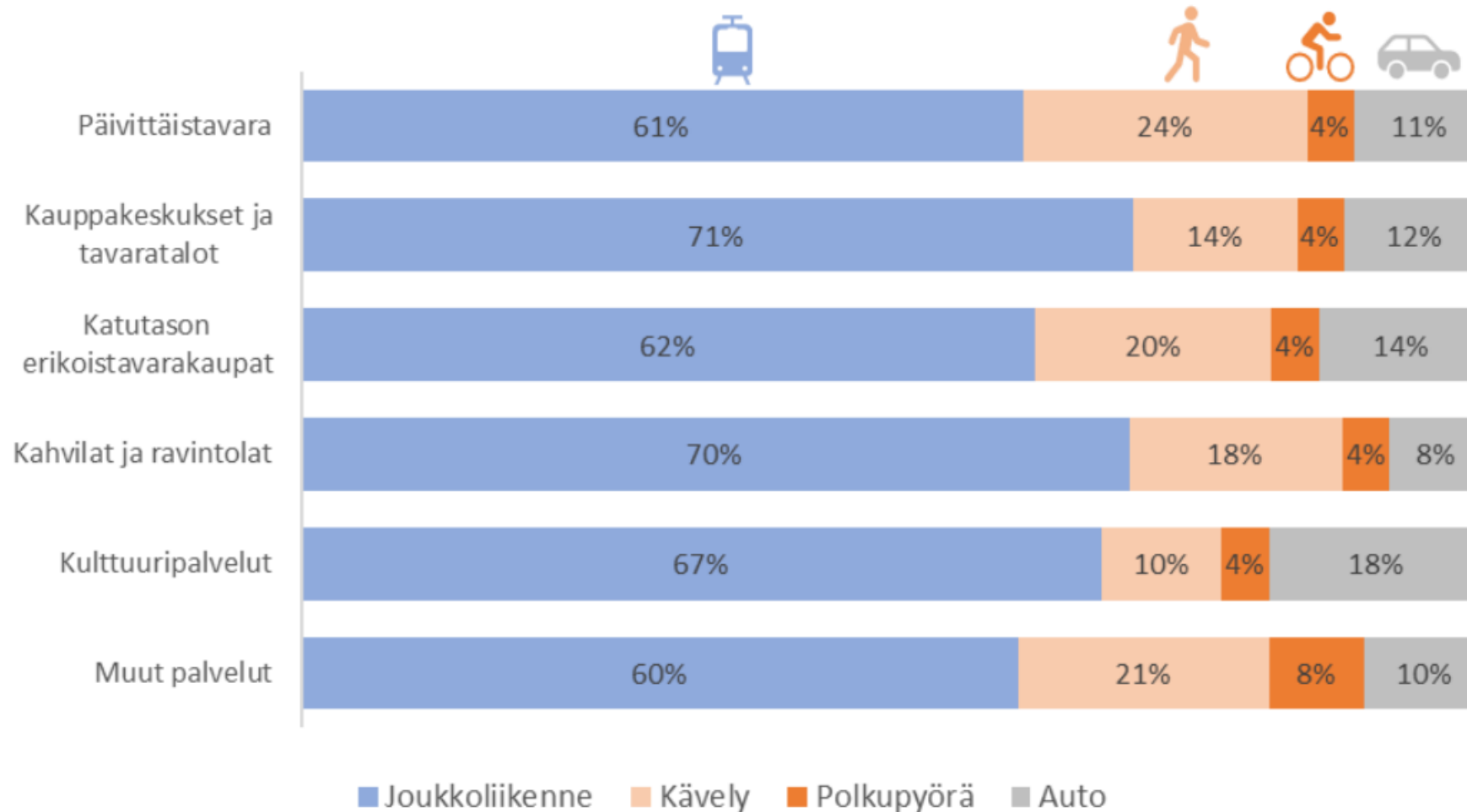
Kävelijä on hyvä asiakas

Kulutavan osuus Tampereen keskustan kokonaiskulutuksesta toimialoittain



Kävelijä on hyvä asiakas

Ostovoiman virtaus Helsingin keskustaan kulkumuodon mukaan



Ympäristön laatu vaikuttaa jalankulkijoiden määrään

Kävelijämäärät

kasvoivat

25-69 %

kävelyolosuhteita
parantamalla

(Hass-Klau, C. 1993. A Review of the Evidence from Germany and UK. Transport Policy, Vol. 1, No. 1)

Asiakasmäärät

kasvoivat

20-40 %

ja **liikevaihto**

5-15 %

kävelyolosuhteiden
kehittämisellä

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

Keskustan

kivijalkayrittäjistä **64 %**

oli sitä mieltä, että

liikkeen sijainti

kävelykadulla

vaikuttaa yrityksen

liikevaihtoon

positiivisesti tai

erittäin positiivisesti.

(Kävelystä elinvoimaa, Verne 2014: Suomen kaupunkien yrittäjille tehty tutkimus: Jyväskylän, Oulun, Kokkolan, Porin ja Tampereen keskustan yrittäjät)

Ihminen viiptyy viihtyisässä ympäristössä
pidempään ja tulee sinne useammin



Lompakkotiheys ratkaisee!



Lompakkojen määrä on
merkitsevä – ei autojen

- Lompakoita on eniten siellä,
missä on eniten kävelijöitä
- Ahtaassa ympäristössä kävely-
ja pyöräväylillä tarjotaan
suurempi kapasiteetti kuin
autoväylillä
- Liiketilaan tuleva asiakas on
aina viime kädessä jalankulkija

Miksi meidän kannattaa tavoitella
viihtyisää kävely-ympäristöä?

1) Joukkoliikenteen kannattavuuden
parantamiseksi

2) Keskustojen elinvoimaisuuden
turvaamiseksi



Miksi meidän kannattaa tavoitella viihtyisää kävely-ympäristöä?

1) Joukkoliikenteen kannattavuuden parantamiseksi

2) Keskustojen elinvoimaisuuden turvaamiseksi

3) Lasten itsenäisen liikkumisen mahdollistamiseksi

4) Kansanterveyden parantamiseksi

5) jne....



Viihtyisä kävely- ympäristö käytännössä



**”Paras pyöräliikenteen suunnitelma
on autoliikenteen suunnitelma”**

**”Paras kävely-ympäristön
suunnitelma on autoliikenteen
suunnitelma”**

Keskustat: pysäköinti ja läpiajon estäminen

- 1) Keskitetty pysäköinti keskustan laitamilla ja sujuva pääsy pysäköintiin
- 2) Läpiajon estäminen keskustassa (esim. Delft)
 - Yksisuuntaiset kadut, kävelypanotteiset kadut, kehätieajattelu
 - Katutilan varaaminen kävelyyn ja oleskeluun
 - Joukkoliikenne, huoltoajo, jakelu ja hälytysajo varmistettava
- 3) Kulkumuotoon vaikuttaminen (esim. Gent)
 - Vyöhykemalli, kehätie ja automaattinen valvonta



Kuva: Delft, Tuuli Rantala

Asuinalueet: liikenteen rauhoittaminen



TAI



REBUILDING A GREEN HACKNEY

London Fields Low Traffic Neighbourhood

 **Schools with proposed School Streets**



New traffic filter:

Only cyclists, pedestrians, and emergency and refuse vehicles can pass through



New bus gate:

Only cyclists, pedestrians, and emergency and refuse vehicles can pass through



Existing bus gate:

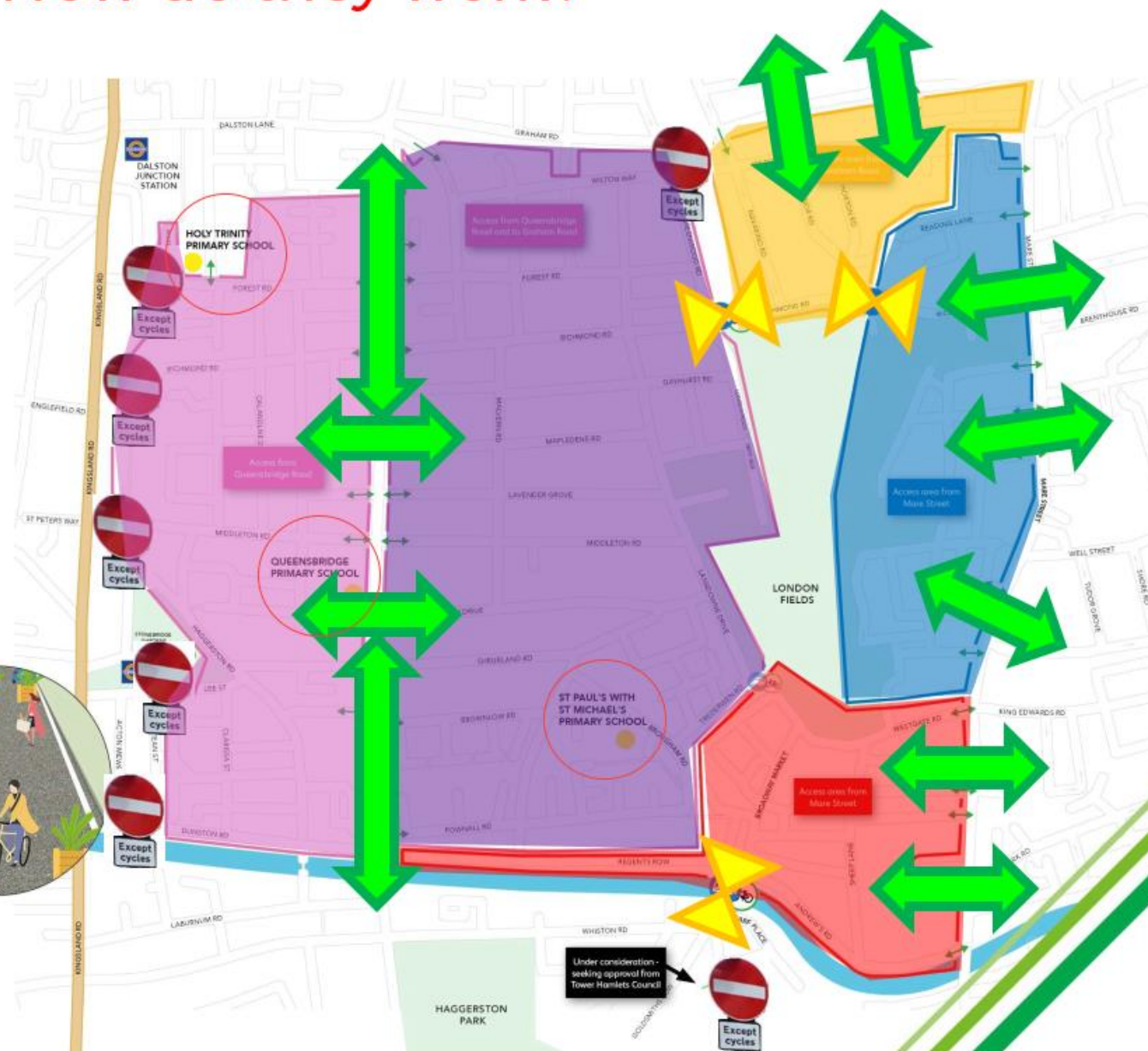
Only cyclists, pedestrians, and emergency and refuse vehicles can pass through



Low traffic neighbourhood motor vehicle entry and exit points

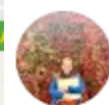


Low traffic zones, creating quieter, greener neighbourhoods that support walking and cycling. Each zone can be accessed by car via a main road from outside the low traffic neighbourhood.



What are they?





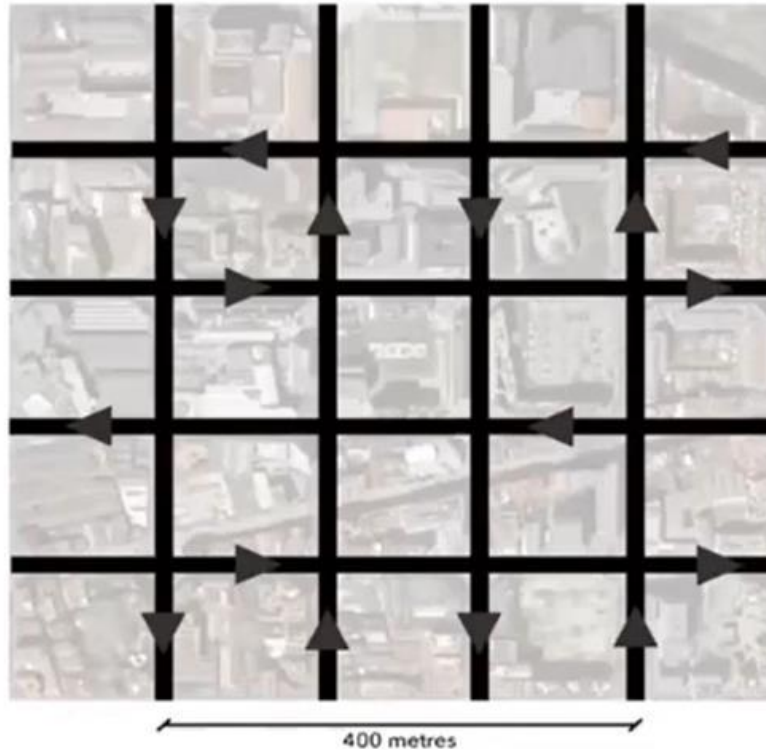
Sarah 🍓
@SarahJ_Berry

A (draft) map of every Low Traffic Neighbourhood in London, made by the ever brilliant [@RachelAldred](#).

Show this to anyone who claims their local LTN won't work because there's no wider push to stop driving in London

Barcelona Superblocks

SITUACIÓ ACTUAL

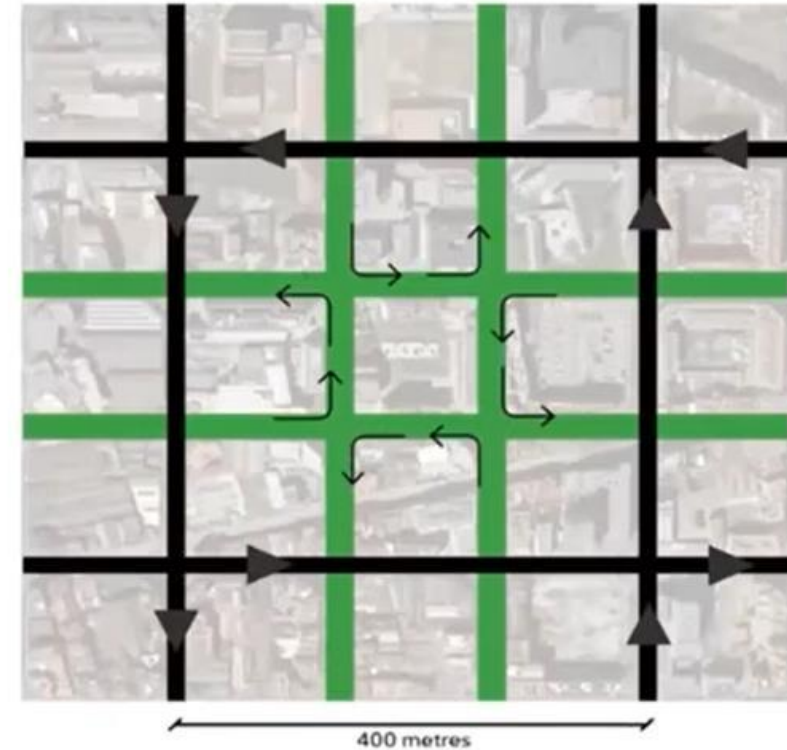


— Xarxa bàsica: 50 km/h



ÚNIC DRET: DESPLAÇAMENT
MÀXIMA ASPIRACIÓ: VIANANT

SUPERILLA



— Xarxa local: 10 km/h



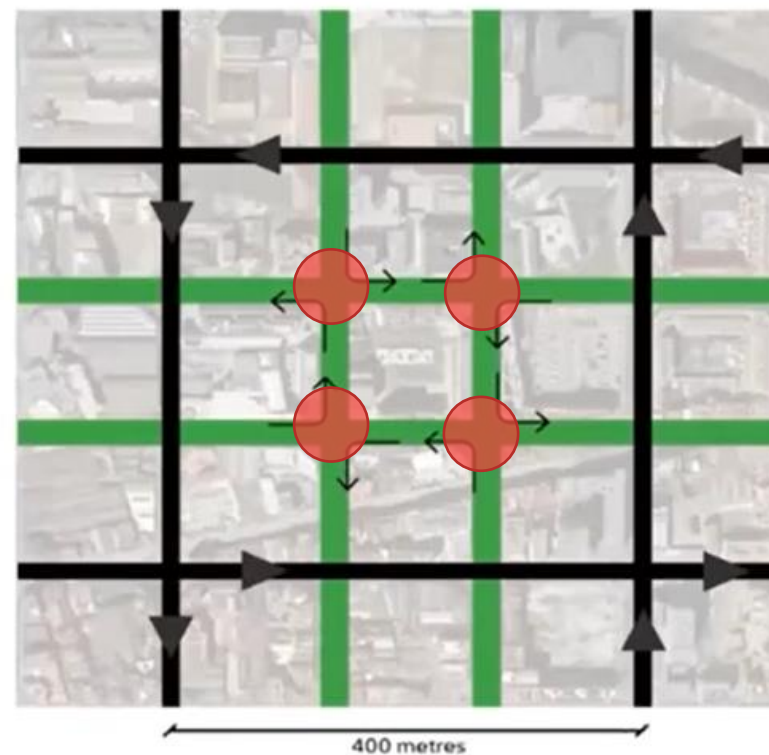
**EL VEHICLE
DE PAS NO
TRAVESSA**

EXERCICI DE TOTS ELS DRETS QUE LA CIUTAT
OFEREIX. MÀXIMA ASPIRACIÓ: CIUTADÀ

Barcelona Superblocks



SUPERILLA



— Xarxa local: 10 km/h



**EL VEHICLE
DE PAS NO
TRAVESSA**

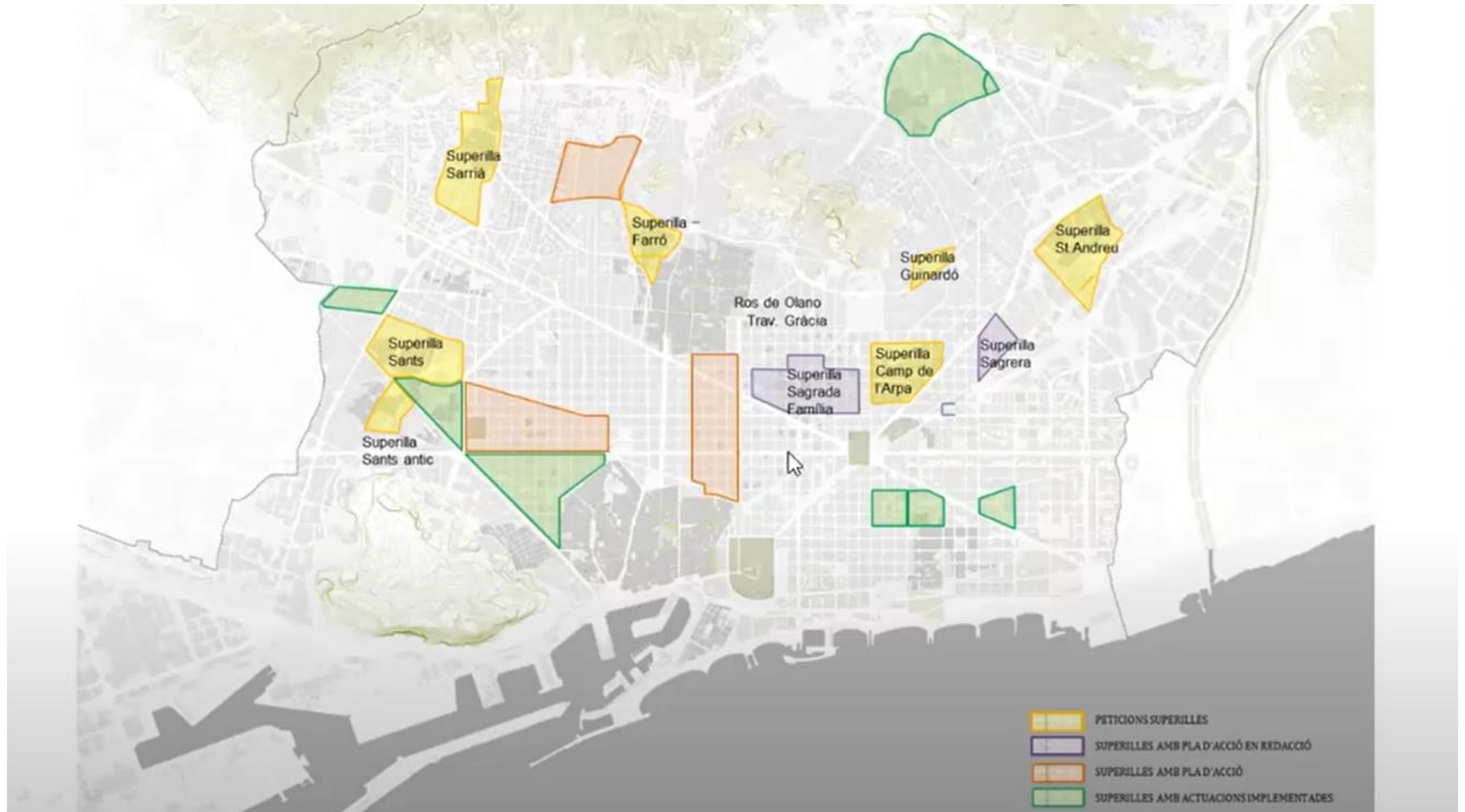
EXERCICI DE TOTS ELS DRETS QUE LA CIUTAT
OFEREIX. MÀXIMA ASPIRACIÓ: CIUTADÀ











Kokeilujen kautta menestykseen

- Ihmiset vastustavat muutosta – aina – hyvässä ja pahassa
- Muista, että hiljaisen enemmistön ääni ei yleensä kuulu
- **Kokeilut** hyvä keino lieventää ennakkoluuloja

Welcome to social, media and political war!

Patrick Kappert

Rohkeasti kohti uutta!

Kiitos



riikka.kallio@wsp.com

p. 040 8612191