

Kaupunkiympäristötoimiala  
Liikenne- ja katusuunnittelu  
Yleiskaavasuunnittelija Henna Hovi

Kyseessä on Helsingin kaupungin vanhusneuvoston hyväksymän asiakirjan allekirjoittamaton sähköinen versio.

## Asia: VANHUSNEUVOSTON LAUSUNTO HELSINGIN KÄVELYN EDISTÄMISOHJELMASTA

Kävelyn edistämishjelma on tervetullut ja tärkeä osa Helsingin kehittämistä. Ohjelmassa on nostettu esiin paljon sellaista, mikä on jäänyt tähän asti vähälle huomiolle. Kävelyn monia ulottuvuuksia on tuotu esiin hyvin. Käveltäväksi välimatkaksi lähipalveluihin todetaan 400-500m. Tavoite on hyvä ja sen toteutumisen seuranta tärkeää.

Ohjelmassa on tavoitteena edistää hyvää kävely-ympäristöä kaikenikäisille. Ikänäkökulma jää kuitenkin varsin vähälle huomiolle. Olisi hyvä ottaa huomioon, että tehokkaimmat toimenpiteet kävelyn edistämiseksi eivät välttämättä ole samat eri-ikäisten kohdalla. Eläkeikäisten kasvava osuus väestöstä ansaitsee huomiota. Heidän tekemillään valinnoilla on suuri merkitys.

Eläkeikäisten liikkumistarpeet eivät jakaannu samalla tavoin työ/opiskelu/koulumatkoihin ja toisaalta vapaa-aikaan kuin nuoremmilla ikäryhmillä. Eläkeikäisillä on usein enemmän mahdollisuuksia omiin valintoihin liikkumisen suhteen. Lähiympäristön ja oman asuinalueen merkitys on suuri. Mahdollisuus hoitaa päivittäiset ja viikoittaiset asiointitarpeet lähiympäristössä on tärkeä, samoin kuin mahdollisuus hoitaa muut asiointitarpeet sujuvasti ilman omaa autoa. Toisaalta eläkeikäisillä on usein myös rajoituksia. Monet ovat sidottuja omaan asuinalueeseensa taloudellisten syiden, erityisesti joukkoliikenteen kalleuden takia. Tarvi-taan kattavampia seniorialennuksia.

Kävelyn terveydellisen ulottuvuuden lisäksi sosiaalinen ulottuvuus on eläkeikäisten kannalta tärkeä. Ohjelmassa todetaan hyvin, että käveltävässä kaupungissa ihmisten välinen vuorovaikutus lisääntyy. Myös pysähtymisillä ja oleskelulla on yhteisöllistä merkitystä. Vastentahtoinen eristyneisyys ja yksinäisyys ovat suuria eläkeikäisten terveyden ja hyvinvointiin liittyviä ongelmia.

Ohjelmassa määritellään kävelyn ydinalueet ja priorisoidut verkostot. Niihin kuuluvat mm. asemanseudut ja tulevien kaupunkibulevardien ympäristö. Haluamme

kyseenalaistaa tätä painotusta. Miksi olisi tavoitteena, että ihmiset rupeavat oleskelemaan asemanseuduilla ja autokatuja varsilla?

Vaikka raideliikenteen kehittäminen on tärkeää, sitä ei pidä ylikorostaa. Kaikilla alueilla ei ole asemanseutuja ja näiden alueiden tulee tasa-arvoisessa asemassa kaupungin kehittämisessä. Osa asemanseuduista on epäviihtyisiä tavalla, joka on vaikeasti korjattavissa. Jotkut asemaseudut ovat vaikeasti tavoitettavissa usein rikki olevien rullaportaiden tai hissien takia. Asemanseutujen viihtyvyyden lisäämisellä ei välttämättä ole sellaista suoraa kävelyä lisäävää vaikutusta kuin jollakin muulla panostuksella. Asemalle mennään joka tapauksessa, kun on tarve mennä julkiseen kulkuvälineeseen.

Joukkoliikenteen ja kävelyn edistäminen kytkeytyvät toisiinsa monin tavoin. Vanhusneuvosto on jo aiemmin huomauttanut, että pysäkkivälien pidentäminen ei välttämättä pidennä kävelymatkoja, vaan se voi estää joukkoliikenteen käyttöä.

Pyöräilyn ja jalankulun reittien selkeä erottaminen toisistaan erottaminen on tärkeä tavoite, jolla on suuri merkitys iäkkäimmille ihmisille. Valtaosa eläkeikäisistä liikkuu ongelmitta ja ilman apuvälineitä, mutta koettuun turvallisuuteen kiinnittään iän myötä entistä enemmän huomiota. Turvattomaksi koettu reitti saa monet rajoittamaan liikkumistaan. Rollaattorin kanssa liikkuvat eivät pysty tekemään nopeita väistöliikkeitä.

Pyörä- ja jalankulkuväylien ehdoton erottaminen toimistaan kaikkialla lienee kuitenkin epärealistinen tavoite ainakin lähitulevaisuudessa. Väylien erottaminen ei saa johtaa siihen, että olemassa olevia yhteiskäyttöväyliä poistetaan käytöstä, lakataan hoitamasta tai ruvetaan muokkaamaan rankoilla toimenpiteillä, jotka vaikeuttavat reitin käyttöä pitkäksi aikaa.

Esteettömyys on perusasia, minkä lisäksi psykologiset tekijät vaikuttavat ihmisten kävelyhalukkuuteen. Kävelyn pitää olla helppoa ja turvallista, mutta myös houkuttelevaa. Usein on niin, että reitit koetaan aivan riittävän viihtyisiksi ja houkutteleviksi, mutta ongelmana on riittämätön talvikunnossapito ja valaistus. Näiden tehostamista pitäisi painottaa toimenpiteissä. Ikäihminen on tottunut liikkumaan ja viihtymään luonnossa myös talvella.

Kyselytutkimuksessa on todettu, että ihmiset mielellään kävelevät viheralueilla ja rannoilla. Niiden suhteen tarvitaan lisää toimenpide-ehdotuksia. Katuvihreän lisäämisellä ei voi korvata varsinaisten viheralueiden puutetta.

Opasteiden merkitykseen kävely- ja pyöräilyreiteillä on kiinnitettävä nykyistä enemmän huomiota. Levähdyspaikat on hyvä olla tiedossa varsinkin rantareiteillä ja puistoalueilla. Opaskartoissa tulee "olet tässä"-maininnan lisäksi kertoa, mikä on paikan nimi ja mikä on seuraava kohtaamispaikka. Keskikaupungillakin on hyvä tietää, mihin kävelyreitti vie ja mitä pysähdyspaikkoja matkan varrella on.

On tärkeää tukea myös niiden kävelymahdollisuuksia, jotka eivät helposti pääse kävelemään. Kaupungissamme on suuri joukko kotona asuvia, kotihoidon varassa olevia ikäihmisiä, jotka pääsevät liian harvoin ulkoilemaan. Suurin osa heistä ei asu kantakaupungissa. Siksikin on tärkeää, ettei kantakaupungin ja muiden keskusta-alueiksi määriteltyjen alueiden merkitys painotu liiaksi. Lähikeskustat (s. 12) ovat ikäihmisten kannalta tärkeitä.

Veden äärelle pääsyn helpottaminen on erinomainen tavoite. Meren tuntumassa kävely on monille ihmisille erityinen kokemus. Merellinen Helsinki edellyttää, että rantoja pitkin pääsee kävelemään. Viime vuosien kehitys on huolestuttavaa. Ennistä enemmän rakennetaan aivan rantaviivalle, mikä katkaisee kävelyreitit.

Rantareittien kehittäminen on tärkeää. Suosituille rantareiteille tarvittaisiin ehkä lisää esim. lähibussiyhteyksiä. Levähdyspaikkojen täytyy olla tiedossa etukäteen. Näin jaksamisestaan epävarma rohkenee lähteä liikkeelle.

On kuitenkin paljon ihmisiä, joille merellisyys ja rannalla kävely jää haaveeksi. Valtaosa helsinkiläisistä asuu muualla kuin meren lähistöllä. Joukkoliikenteen lippujen hinnat ovat monelle este tavoittaa merellistä Helsinkiä. Meren tuntumassa asuvien sosioekonominen tilanne lienee keskimäärin parempi kuin kaukana merestä ja kantakaupungista asuvien. Yhdenvertaisuuden kannalta onkin tärkeää, ettei merellisyys ja keskusta-alueen painotus saa liian suurta painoarvoa muiden asioiden kustannuksella. Rannat käsittävät Helsingissä myös Vantaanjoen ja purojen ranta-alueet. Myös niiden kehittäminen on erittäin tärkeää, koska ne tarjoavat mahdollisuuksia arjen luontoelämyksiin myös kaukana merestä asuville.

Asukkaiden näkemysten kerääminen esim. kyselytutkimuksin (s. 19) on arvokasta. Koska kyselyt epäilemättä tehdään verkkokyselyinä, eläkeikäisten näkemykset eivät saa heidän väestöosuuttaan vastaavaa painoarvoa. Iäkkäimpien ja vaikeimmin liikkuvien näkemykset ovatkin vaarassa jäädä pimentoon, ellei niiden selvittämiseen panosteta muulla tavoin.

Kävely on liikuntamuodoista lähes ainoa, joka on mahdollista lähes kaikille tulotasosta ja osaamisesta riippumatta. Kävelyn edistämishjelma voi osaltaan tukea yhdenvertaisten liikkumismahdollisuuksien edistämistä, kunhan eri asukasryhmien näkökulmat otetaan riittävästi huomioon. Ohjelman läpi vieminen on erittäin tärkeää ja vanhusneuvosto haluaa olla osaltaan sitä edistämässä. Neuvosto tarjoaa tähän yhteistyötä ja asiantuntemusta jatkossakin.

Vanhusneuvoston puolesta

Laura Varjokari  
puheenjohtaja

Outi Paulig  
sihteeri