



Turun kävelyn ja oleilun kehittämisohjelma 2029

Turun kaupunki



Turun kävelyn ja oleilun kehittämisohjelma 2029

Raportin tuottaja: Kaupunkiympäristön palvelukokonaisuus

Taitto: Turun kaupunki, Marie Nyman

Kansikuva: Turun kaupunki, Pekka Vallila

Julkaistu: 3/2023

Sisällys

Johdanto	5
Vuorovaikutus ja sidosryhmäyhteistyö	6
Miksi kävelyä ja oleilua tulee edistää?	8
Turku kävelykaupunkina vuonna 2029 - visio ja tavoitteet	10

1 Turku - kompakti ja kiinnostava kävelykaupunki

Kävely ja oleilu Turussa	12
Mitä Turussa tavoitellaan?	14
Turkulainen kävely tutkimusten ja tilastojen valossa	17
Jalankulkijalaskennat ja oleskelijoiden havainnointi	21
Kävelyn ja oleilun edistämisen haasteita	23

2 Kävelyä ja oleilua edistävät toimenpiteet

Hyvän kävely-ympäristön ominaispiirteet	26
Case: Kristiinankadun kesäkatu 2021	28
Toimenpiteet kävelyn ja oleilun edistämiseksi.....	29

3 Verkoston kehittäminen

Kävelyn ja oleilun hankelistaus	40
Arviointi ja seuranta	46

Kuva 1. Kaunistamisrahaston tuella 2020 toteutettu taideprojekt "Kesällä kerran" toi kaupunkilaisille kohtaamisen paikkoja. Myös parklet-kesäterassitoiminta, jossa liikkeet voivat vuokrata edustan pysäköintiruudun omaan käyttöönsä, sekä Tuomiokirkkotorin kesäterassi ovat elävöittäneet keskustaa ja saaneet kiitosta kaupunkilaisilta. Kuva: Saana ja Olli.



Johdanto

Kävelijät ja kaupunkitilassa oleskelevat ovat kaupunkielämän mittareita. Kävelyn ja oleilun lisääminen auttaa vähentämään kasvihuonekaasupäästöjä, parantamaan ilmanlaatua sekä lisää ympäristön viihtyisyyttä ja turvallisuutta. Hyvä ja turvallinen kävely-ympäristö mahdollistaa enemmän kohtaamisia ja kävely muuttuu myös matalalla kynnyksellä oleiluksi mahdollistaen aktiivisen kaupunkielämän. Lisäksi kävelyn lisäämisellä on myös terveyden ja hyvinvoinnin kannalta merkittäviä vaikutuksia. Kaupunkitilaa tulisikin suunnitella kävelyn ja oleilun ehdoilla – kaupunkilainen keskiössä. Turku on kompakti kaupunki mikä luo hyvät edellytykset kävelyn lisäämiselle niin arjen kuin vapaa-ajan matkoilla.

Kävelyn ja oleilun edistäminen ei ole ainoastaan fyysisen ympäristön rakentamista vaan myös viihtyisien paikkojen ja oleilumahdollisuuksien kehittämistä, rohkaisua käyttämään kaupunkitilaa sekä kannustamista kestäviin valintoihin. Kävelyn ja oleilun laatutekijät ovat pitkälti samoja – eli ne kaupunkitilan laatutekijät, jotka luovat viihtyisää kävely-ympäristöä, luovat myös viipymiseen ja oleiluun kutsuvia kaupunkitiloja. Sen takia niitä onkin perusteltua tarkastella yhdessä. Kävely on osa kaikkia matkaketjuja, jolloin sen edistäminen luo viihtyisää kaupunkitilaa myös muiden kulkumuotojen käyttäjille sekä edistää niiden käytettävyyttä. Kävelyä ja oleilua edistävät tekijät tulisikin huomioida kaikilla suunnittelutasoilla ja ne tulisi sisällyttää tavoitteisiin suunnitteluprosessien alusta lähtien. Kävelyn ja oleilun edistäminen onnistuu parhaiten, kun sitä tehdään pitkäjänteisesti ja monialaisessa yhteistyössä huomioiden kaupunkilaisten tarpeet ja toiveet.

Turun kaupunginhallitus päätti 30.11.2020 § 524 käynnistää Turun kävelyn ja oleilun kehittämisohjelman. Turussa on laadittu kävelyn ja pyöräilyn kehittämisohjelma vuonna 2010. Kaupunginhallituksen 26.11.2018 § 463 hyväksymä Turun pyöräilyn kehittämisohjelma 2029 korvasi aiemman Kävelyn ja pyöräilyn kehittämisohjelman 2010 pyöräilyn osalta. Samalla todettiin, että on tarve laatia erillinen kävelyn kehittämisohjelma.

Turun kävelyn ja oleilun kehittämisohjelman tavoitteena on edistää kävelyn ja oleilun kehittämistä sekä määrittää konkreettisia toimia, joilla parannetaan kävelyn olosuhteita ja luodaan houkuttelevaa kaupunkitilaa. Kehittämisohjelmalla ja siinä esitetyillä toimenpiteillä tavoitellaan osaltaan, että vuonna 2030 66% prosenttia matkoista tehdään kestäväillä kulkumuodoilla. Toimenpiteiden avulla edistetään Turun keskustan kehittämisen kolmea painopistealuetta: saavutettava ja helposti kuljettava keskusta, kaupallisesti houkutteleva keskusta sekä viihtyisä ja elävä kohtaamisten keskusta.

Kehittämisohjelman tavoitevuosi on 2029. Kehittämisohjelman painopisteenä on nykyinen keskusta-alue, kuitenkin siten, että kehittämisohjelman toimenpiteet ovat sovellettavissa myös laajentuvan keskustan alueelle ja muualle kaupunkiin. Kehittämisohjelma laadittiin osana URBACT Space4People -hanketta (2020-2022). Osana kehittämisohjelman laadintaa toteutettiin myös väliaikainen kokeilu, Kristiinankadun kesäkatu 2021. Kesäkatu toteutettiin myös vuonna 2022 ja kaupunkiympäristölautakunta päätti (7.12.2022 § 462), että kesäkatu toteutetaan Kristiinankadulle myös kesäkaudeksi 2023.

Vuorovaikutus ja sidosryhmäyhteistyö

Space4People-hanketta varten muodostettiin laaja ja pieni työryhmä, jotka ovat vastanneet kehittämisohjelman laadinnasta, ideoinnista ja kommentoinnista.

Ohjelman valmistelua ohjasi poikkihallinnollinen sekä myös 3. sektorin, asukkaiden, liike-elämän ja asiantuntijaorganisaatioiden edustajista koostuva laaja työryhmä. Space4People -hankkeen laajan työryhmän toiminnassa on ollut edustajia mukana seuraavilta tahoilta:

- Turun kaupungin kaupunkiympäristön palvelukokonaisuus: kaupunkisuunnittelu ja maaomaisuus, liikkumispalvelut, kaupunkirakentaminen
- Turun kaupungin konsernihallinto: johdon tuki, yhteiset palvelut
- Turun kaupungin vapaa-ajan palvelukokonaisuus
- Turun kaupungin hyvinvoinnin palvelukokonaisuus
- Valonia
- Varsinais-Suomen liitto
- Varsinais-Suomen ELY-keskus
- Turun Ylioppilaskunta
- Turun Ydinkeskustayhdistys ry
- Turku Seura
- Turun kaupungin esteettömyysraati
- Turun kaupungin vanhusneuvosto
- Turun nuorisovaltuusto
- Turun ja Kaarinan seurakuntayhtymä

Laaja työryhmä kokoontui viisi kertaa etätyöpajoihin ohjelman valmistelun aikana. Turun kävelyn ja oleilun ohjelman visio, tavoitteet ja toimenpiteet työstettiin pitkälti Space4People-hankkeen laajassa työryhmässä.

Pieni työryhmä koostui työn aikana vaihtelevasti kaupunkiympäristön kaavoituksen, liikennesuunnittelun ja kunnossapidon edustajista, hankekehittämisyksikön edustajasta, liikkumispalveluiden edustajasta ja keskustan kehittämisen kärkihankkeen edustajasta. Vetovastuu on kuitenkin ollut kaupunkiympäristön palvelukokonaisuudella. Työtä on lisäksi ohjannut kansainvälinen yhteistyö Space4People-hankkeen partnerikaupunkien kanssa.

Kehittämisohjelman laadinnan yhteydessä toteutettiin väliaikainen kokeilu. Kristiinankadun kesäkatu 2021 -kokeilu toteutettiin yhteistyössä kadun varren yrittäjien, asukkaiden ja muiden toimijoiden kanssa. Kesäkatukokeilusta järjestettiin kaksi keskustelutilaisuutta, joissa toisessa pidettiin suunnitelmaluonnosta koskeva etätyöpaja. Kesäkatusuunnitelmia käsiteltiin keskustelutilaisuuden lisäksi myös Space4People-hankkeen laajassa työryhmässä. Kokeilun arviointia

varten laadittiin kaikille avoin Kerro kantasi -kuuleminen sekä kadun yrittäjille ja asukkaille suunnattu erillinen kysely. Kesäkadun yrittäjät ylläpitivät kokeilun aikana ja sen jälkeen kesäkadun Instagram -tiliä ja kesäkadulle tuotiin infotaulu kertomaan väliaikaisesta kokeilusta ja Space4People -hankkeesta. Väliaikainen kokeilu herätti laajempaa keskustelua tärkeistä kehittämisohjelmaan liittyvistä aiheista, kuten kestävästä kulkumuodoista ja katutilan käytöstä ja laadusta.

Turun kaupunki tilasi vuonna 2021 palvelumuotoilun alan opinnäytetyön, jossa tutkittiin kävelyn eri kannustimia ja esteitä kävelyn persoonien avulla. Opinnäytetyön tuloksia hyödynnettiin myös kävelyn ja oleilun kehittämisohjelman valmistelussa.

Miksi kävelyä ja oleilua tulee edistää?

4 hyvää syytä kävelyn ja oleilun edistämiseen

- Kävelijät ja kaupunkitilassa oleskelevat elävöittävät kaupunkitilaa ja mahdollistavat kohtaamisia
- Jokainen on kävelijä ja kävely on osa kaikkia matkaketjuja
- Kävelyllä on fyysisiä ja psyykkisiä terveysvaikutuksia
- Kävelyn edistäminen liikkumismuotona vähentää liikenteen ilmasto- ja ympäristövaikutuksia

Kaupunkielämä syntyy ihmisistä, jotka liikkuvat ja oleilevat kaupunkitilassa. Kävelijöiden määrät ovat yksi mittari, kun arvioidaan kaupunkikeskustojen elävyyttä. Hyvä ja turvallinen kävely-ympäristö mahdollistaa enemmän kohtaamisia ja kävely muuttuu myös matalalla kynnyksellä oleiluksi. Kävely on monipuolinen tapa tutustua kaupunkiin, luontokohteisiin ja omaan asuinympäristöön. Kävelijät ja kaupunkitilassa oleskelevat tekevät kaupunkiympäristöstä turvallisen ja kiinnostavan myös muille kävelijöille.

Kävelyn edistäminen liikkumismuotona vähentää liikenteen ilmasto- ja ympäristövaikutuksia, sillä kävely on kestävä, meluton ja päästötön kulkumuoto. Henkilöautoliikenteen osalta esimerkiksi 50 % kasvihuonekaasujen päästövähennyksestä karkeasti puolet voi toteutua teknologiamuutosten kautta ja loput pitää tehdä liikkumiskäyttäytymistä muuttamalla. Myös kävelyyn vaadittava infra on kevyempää ja edellyttää vähemmän tilaa.

Kävelyn psyykkiset ja fyysiset terveysvaikutukset ovat hyvin tunnettuja. Kävely on parhaimmillaan helppo, matalan kynnyksen tapa liikkua, ulkoilla ja kohdata muita ihmisiä. Kävely suojaa sairauksilta, kuten ylipainolta, diabetekselta ja dementialta, sekä lisää toimintakykyä ja sosiaalista hyvinvointia. Kävelyn edistämällä on jopa kansantaloudellisia hyötyjä terveyshoitokulujen pienentyessä ja työurien pidentyessä ja tuottavuuden kasvaessa. Kävelijä aistii ja havainnoi ympäristöään monipuolisesti. Kävely viihtyisässä ympäristössä auttaa ihmisiä elpymään ja parantaa yöunia. Puistojen ja muun lähiluonnon saavutettavuus ovat aktiiviliikunnan kannustimia.

Kävely on kaikkein luontaisin tapa liikkua. Lähes jokainen ihminen on jossain vaiheessa matkaketjuun kävelijä. Kävelyn päämääränä voi olla myös siirtyminen kulkuvälineestä toiseen. Kävelyllä on monia eri tarkoituspäitä, suuripiirteisesti voidaan jakaa arkiasiointiin liittyvään kävelyyn ja virkistykseen liittyvään kävelyyn. Kävelijän reitit ovat usein joustavia ja saattavat muuttua hetken mielijohteesta tai virikkeestä. Kävely on edullista eikä edellytä suuri hankintoja. Kävely liittyy omatoimisuuteen ja itsenäisyyteen, varsinkin ikäihmisten toimintakykyyn. Jalan liikkuminen on tasa-arvoista – tarvittaessa apuvälinein ja kun laadukas kävely-ympäristö sen mahdollistaa.



Kuva 2. Jokiranta on suosittu kävelyn ympäristö joka vuodenaikana. Kuva on Turun päivältä, joka järjestetään vuosittain syyskuussa. Kuva: Marie Nyman

Turku kävelykaupunkina vuonna 2029 - visio ja tavoitteet

Turun kävelyn ja oleilun kehittämissuunnitelman 2029 visio:

Turun kaupunkitilaa suunnitellaan kävelyn ja oleilun ehdoilla, jotta se on toimiva, turvallinen, houkutteleva ja viihtyisä kaikille!

TAVOITE 1: Kävelyn ja oleilun huomioiva suunnittelu – Kaupunkitilaa suunnitellaan kävelyn ja oleilun ehdoilla. Kävelylle varataan riittävästi tilaa ja kaupunkitilasta tehdään viihtyisä ja elämyksellinen. Kävelyreitit muodostavat mahdollisimman katkeamattoman verkoston ja lähialueilta on hyvät kävely-yhteydet keskustaan. Sekoittunut kaupunkirakenne ja palveluiden läheisyys mahdollistavat monien arkimatkojen taittamisen kävellessä.

TAVOITE 2: Viihtyisät ja turvalliset reitit ympäri vuoden - Kävelyreitit ovat turvallisia ja riittävästi kunnossapidettyjä. Kaupunkitilan esteettömyys ja saavutettavuus huomioidaan osana suunnittelua ja kunnossapitoa. Väliaikaisissa liikennejärjestelyissä huomioidaan kävelyn sujuvuus ja turvallisuus. Niin vapaa-ajan reitit kuin arkireitit tarjoavat hyviä yhteyksiä mutta myös katsottavaa ja ihmeteltävää sekä houkuttelevat kävelemään ympäri vuoden.

TAVOITE 3: Kävelyyn ja oleiluun kannustava kulttuuri - Kaupunkitilat toimivat viihtyisänä kaupunkilaisten olohuoneina, jotka kutsuvat eri-ikäisiä turkulaisia ja vierailijoita viettämään aikaa ja kannustavat kohtaamisiin. Kaupunkilaisia kannustetaan käyttämään kaupunkia monenlaisiin aktiviteetteihin ja kaupunkitilan tilapäistä käyttöä tapahtumiin ja tilaisuuksiin edistetään. Turkulaisia kannustetaan kävelemään erityisesti lyhyillä matkoilla ja kävelyn hyötyjä tuodaan esille. Olemassa olevista reiteistä viestitään aktiivisesti ja opastamisella erilaiset reitit tehdään helposti löydettäviksi.

Turku - kompakti ja kiinnostava kävelykaupunki



Kävely ja oleilu Turussa

Turun kävelyn ja oleilun edistämisen suurimpana saavutuksena voidaan nähdä Aurajokirantojen määrätietoinen kehittäminen 1970-luvusta lähtien satama- ja ajoneuvopainoiteisista alueista kävelyn ja oleilun ympäristöksi sekä Turun tuomiokirkon ympäristön rauhoittaminen ajoneuvoliikenteeltä 2000-luvun alkupuolella. Turun ainoa varsinainen kävelykatu, Yliopistonkatu, otettiin käyttöön vuonna 2001. Kauppatori ja ympäröivät katuosuudet ovat vuoden 2022 aikana uudistuneet laadukkaiksi kävelyn ja oleilun ympäristöiksi. Turulla on kuitenkin vielä paljon tehtävää katutilan käytön ja viihtyisyyden kehittämisessä sekä Turun historiallisesti kerroksellisen ja mielenkiintoisen kaupunkitilan potentiaalin hyödyntämisessä kaupunkielämän keskipisteenä.

Turku on kompakti kaupunki, jossa etäisyydet ovat lyhyitä, mikä luo hyvät edellytykset kävelylle kulkumuotona niin asiointi-, työ- ja opiskelumatkoilla kuin myös vapaa-ajan matkoilla. Ruutukaavarakenne tekee kaupungista myös helposti suunnistettavan ja mahdollistaa reitin valitsemisen niin vilkkaimpia pääkatuja pitkin kuin myös rauhallisimmilla asuntokaduilla. Samalla ruutukaavarakenne muodostaa myös pitkiä suoria, jotka eivät aina tarjoa tarpeeksi virikkeitä kävelijöille ja saavat matkan tuntumaan pidemmältä, mutta toisalla taas tarjoavat harkittuja näkymiä Turun keskeisimmille maamerkeille ja nähtävyyksille. Kaupunkirakenne muodostaa paikoin myös leveitä katutiloja, joiden tilan käyttöä on syytä tarkastella myös kävely-ympäristön viihtyisyyden näkökulmasta.

Monessa kaupungissa kävelyn edistämistä haittaavat suurien väylien tai vesistöjen estevaikutukset. Turussakin kävelyverkoston pullonkaulana voidaan pitää rautatietä, Helsinginkatua, Aurajokea ja merenlahtia. Jalankulkijoiden ylitys- ja alitusmahdollisuuksia on parannettu ja pyritään parantamaan jatkuvasti. Kesäkuukausina Aurajoen ja merenlahtien estevaikutus vähenee Pikku-Förin ja Fölin vesibussien liikennöidessä. Vesibussiliikennettä on tavoitteena tulevaisuudessa kehittää myös yläjuoksulle.

Turussa oleilun paikkoja tarjoavat monenlaiset aukiot, torit ja puistot. Jokiranta siihen liittyvine aukioineen ja puistoineen, Vanhakaupungin alue, Kauppatorin ympäristö, Kupittaa ja mäkipuistot ovat keskustan keskeisimpiä vapaa-ajan ympäristöjä. Kaupunkirakenne mäkipuistoinen on paikoin estettömyyden kannalta haastava. Turussa on viime vuosina edistetty kaupunkitilojen väliaikaisia käyttäjiä, jotka ovat elävöittäneet kaupunkitilaa ja saaneet kaupunkilaisia viettämään aikaa keskustan julkisessa tilassa.



Kuvat 3 ja 4. Aurajokirantaan on 1970-luvulta lähtien tehty merkittäviä liikenteellisiä muutoksia, muodostaen nykyisen elävän ja monipuolisen kävely- ja oleilu ympäristön. Kuvassa Vähätori ennen ja jälkeen läpiajoliikenteen kieltämistä vuonna 2011. Kuvat: Tomi Hangisto (yläkuva), Turun kaupunki (alakuva).

Mitä Turussa tavoitellaan?

Kävelyn merkitys ja tarve kasvattaa kestävien kulkumuotojen osuutta on tunnistettu niin kansallisella kuin paikallisella tasolla. Liikenne- ja viestintäministeriön kävelyn ja pyöräilyn valtakunnallisessa strategiassa 2020 (2011) on asetettu tavoitteeksi, että kävelyn ja pyöräilyn kulkutapaosuuden tulisi kasvaa 20 prosenttia kaikkialla Suomessa.

Hiilineutraaliuuteen pyritään Turun ilmastosuunnitelmassa 2029 sekä Turun seudun liikennejärjestelmäsuunnitelmassa 2020 esitetyillä toimenpiteillä. Kaupungin asettamia vähähiilisen kestävä liikunnan tavoitetta ei saavuteta ilman kestävien kulkutapojen osuuden merkittävää kasvua. *Tavoitteen saavuttamiseksi kävelyn, pyöräilyn ja joukkoliikenteen osuus Turussa tulee olla yli 66 % vuonna 2030.* Kävelyn ja pyöräilyn olosuhteita parannetaan voimakkaasti kaikkina vuodenaikoina ja kansalaisia kannustetaan aktiiviseen arki-, hyöty- ja vapaa-ajan liikkumiseen. Kävelylle ja pyöräilylle tarjotaan jatkuvat, korkeatasoiset pääyhteydet, turvalliset lähiraitit ja toimivat keskustajärjestelyt. Suurin potentiaali kestävien kulkutapojen lisäämisessä on nähty joukkoliikenteessä ja pyöräilyssä. Tästä huolimatta jalan tehtävien matkojen osuus tulisi kasvaa 2-3% vuodessa vuoteen 2030 saakka. Tuoreimman vuoden 2021 henkilöliikennetutkimuksen kulkutapajakauman mukaan kestävien kulkumuotojen osuus Turussa tehtävissä matkoissa on 49%, josta 29% on jalankulkua. Vuoden 2016 henkilöliikennetutkimuksen kulkutapajakaumaan verrattaessa jalankulun osuus on säilynyt samana. Kulkutapajakauman kehitys vuosina 2016-2021 ei osoita tavoitteiden saavuttamiseksi tarvittavaa merkittävää kestävien kulkumuotojen kasvua.

Turku 2030- luvulla -kaupunkistrategian tavoitteena on, että Turku on saavuttanut hiilineutraaliuden vuonna 2029. Tavoitteena on sujuva ja vaivaton arki. Vapaa-ajan palvelut suunnitellaan yhdessä asukkaiden kanssa. Asuinalueiden liikuntapaikat, kuten koulujen ympäristöt, lähimetsät, ulkokuntosalit ja kuntoportaat, tukevat aktiivista elämäntapaa ja houkuttelevat kaikenikäisiä kuntoilemaan yhdessä. Strategian mukaan liikkuva kaupunkilainen voi hyvin. Ekologiset arvot ohjaavat kaavoitusta, rakentamista ja liikkumisratkaisuja. Kestävä elämäntapa ja merkityksellinen elämä kulkevat Turussa käsi kädessä.

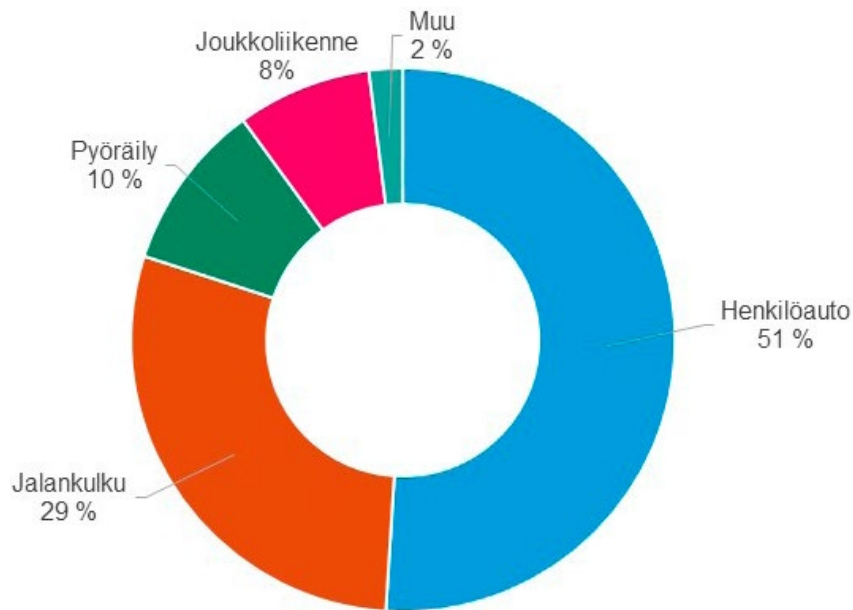
Keskustan kehittämisen kärkihankkeen tavoitteiden (kv 14.5.2018 § 92) mukaan Turun keskusta on saavutettava ja helposti kuljettava, kaupallisesti houkutteleva sekä viihtyisä ja elävä kohtaamisten alusta. Myös liikkumisympäristön ilme on viihtyisä ja vetovoimainen ympäri vuoden. Turun Keskustavisio 2050 -työssä esitetyjä toimenpiteitä ovat mm. yhtenäisen kävely- ja pyöräilyverkoston kehittäminen läpi kaupunkikeskustan, reittien turvallisuuden ja viihtyisyyden parantaminen sekä uusien katuosuuksien muuttaminen asteittain kävely- ja pyöräilypainotteisiksi. Osana keskustan kehittämisen kärkihanketta on laadittu myös alueellisia kehittämissuunnitelmia, kuten Aurajoen ja sen rantojen käytön yleisperiaatteet (kh 05.02.2018 § 47), Vanhankaupungin kehittämissuunnitelma (kh 22.11.2021 § 519) ja Aninkaisten kokonaiskonsepti. Näissä suunnitelmissa korostuu kävelyn ja pyöräilyn ympäristöjen kehittäminen sekä julkisen tilan elävöittäminen.

Osana Yleiskaava 2029 -työtä on laadittu Turun keskustan liikenneskenaarioita. Lähtökohtana yleiskaavatyössä on ollut niin sanottu ripeän muutoksen skenaarion mukainen liikenneverkko. Ripeän muutoksen skenaariossa keskeisimmät toimenpiteet ovat katuverkon kehittäminen viihtyisämpään ja läpiajoliikennettä rajoittavaan suuntaan. Keskustan katuverkon hierarkiaa on selkeytetty osoittamalla osa kaduista kävelyille, osa joukkoliikenteelle ja osa asutukselle. Yleiskaavan pohjalta laaditaan tarkempi keskustan liikennesuunnitelma, josta tullaan tekemään oma päätöksensä. Yleiskaavatyön yhteydessä asetettuja muita tavoitteita ovat elävä keskusta kaikkina vuodenaikoina ympäri vuorokauden sekä kaupallista keskustaa, jokirantaa, puistoja ja historiallista keskustaa yhdistävien reittien kehittäminen siten, että eri toiminnot limittyvät toisiinsa. Kaupunginvaltuuston 13.2.2023 § 27 hyväksymässä yleiskaavassa esitetty tiivistyvä kestävä kaupunkirakenteen vyöhyke tukee osaltaan kestäviä kulkumuotoja sekä palveluiden saavutettavuutta.

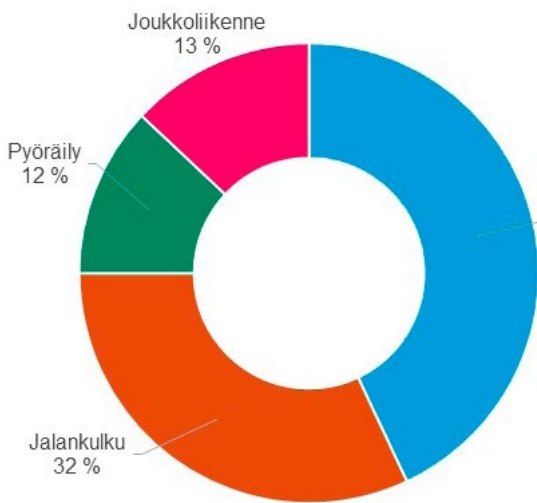
Turun kestävä liikumisen suunnitelman laatiminen on päätetty käynnistää. Kestävä kaupunkiliikunnan suunnitelma kokoaa kaikki kestävä kaupunkiliikunneseen liittyvät jo tehdyt päätökset ja linjaukset saman toimenpidesuunnitelman alle. Suunnitelmaan sisällytetään vuosittaiset askeleet liikenteen päästöjen vähentämiseksi ja kulkutapamuutoksen toteuttamiseksi ilmastosuunnitelman tavoitteiden mukaisesti.

Turun keskustan liikennejärjestelyistä on viime vuosina tehty monia myös kävelyä välillisesti edistäviä suunnitelmia ja päätöksiä. Keskustan nopeusrajoituksia on viime vuosina alennettua, lisäten näin niin jalankulkijoiden, pyöräilijöiden kuin autoilijoiden turvallisuutta, sekä keskustan houkuttelevuutta ja viihtyisyyttä jalankulkijoille. Turun kaupungin pysäköinnin linjauksissa (kh 19.12.2019 § 455) todetaan, että katutilan käyttötarkoitus on ensisijaisesti olla liikunnan väylä jalankululle, pyörille, joukkoliikenteelle, jakeliikenteelle ja autoliikenteelle, *keskustassa tässä priorisointijärjestyksessä*. Linjausten mukaan tilaa varataan myös katutilojen viihtyisyyttä lisääville elementeille, kuten puille.

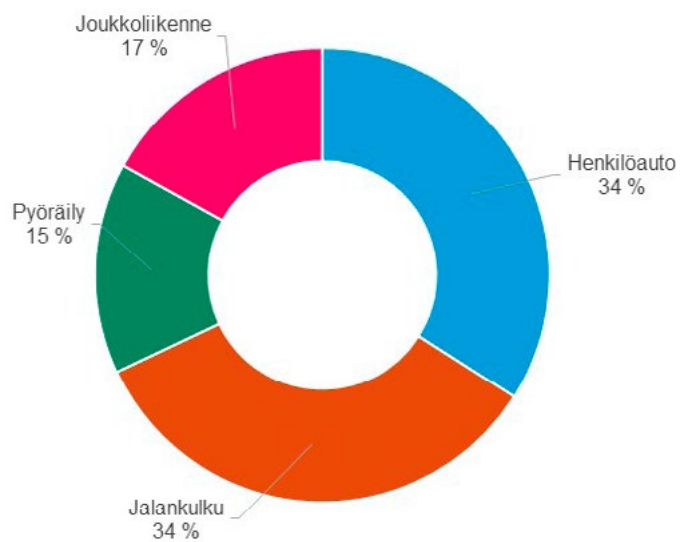
Myös kaupunkiluontoon ja taiteeseen liittyvät linjaukset tukevat välillisesti kävelyn edistämistä. Turun kaupunkipuulinjauksessa on kiinnitetty huomioita kaupunkipuiden merkitykseen ja puiden hoidon ja uusimisen periaatteisiin. Suurikokoisella puustolla on kaupunkiluonnon monimuotoisuuden lisäksi, myös kävely-ympäristön laadun kannalta suuri merkitys, tarjoten jalankulkijalla vehreää näkymää ja suojaa sääolosuhteilta, kuten tuulelta ja auringonpaahteelta. Myös taiteen keinoin voidaan luoda elämyksellistä kävely-ympäristöä. Turun julkisen taiteen ohjelmassa (kh 7.2.2022 § 55) yhtenä painopistealueena ovat taideulkoilureitit ja julkinen liikenne. Taidetta sijoitetaan erityisesti keskustan kävelypainotteisina kehitettävien alueiden ja reittien yhteyteen sekä asuinalueita kokoavien raittien yhteyteen. Elävöittämällä kävely- ja pyöräilyreittejä sekä julkisen liikenteen käyttämiä väyliä tuetaan niiden aktiivista käyttöä ja edistetään kestävä kehitystä.



Kulutusajakauma
2021



Kulutusajakauma
2024 (tavoite)



Kulutusajakauma
2030 (tavoite)

Kuva 5. Vuoden 2021 henkilöliikennetutkimuksen kulutusajakauman mukaan noin 49 % matkoista tehtiin kestäväillä kulkumuodolla (jalan, pyöräillen tai joukkoliikenteellä). *Turussa tavoitteena on, että 66% matkoista tehdään kestäväillä kulkutavoilla vuoteen 2030 mennessä.* Käytännössä kulutusajakauman tavoiteltu muutos tarkoittaa autolla tehtävien matkojen siirtymistä joukkoliikenteeseen, pyöräilyyn tai kävelyyn.

Turkulainen kävely tutkimusten ja tilastojen valossa

Turkulainen kävely ja oleilu numeroina:

- Turussa on 700 kilometriä jalkakäytäviä, yhdistettyjä jalankulku- ja pyöräilyväyliä ja kävelyteitä, 100 kilometriä puistokäytäviä ja 1850 puistonpenkkiä.
- Noin 29% turkulaisista matkoista tehdään kävellen ja keskustan asiointimatkoista noin 35 % tehdään kävellen (HLT2021)
- 83 % suomenkielisistä peruskoulua käyvistä asuu kävely- tai pyöräilyetäisyyden päästä koulusta.

Vuoden 2021 henkilöliikennetutkimukseen perustuvassa kulkutapajakaumassa turkulaisten matkoista 51% tehdään henkilöautolla, 8 % joukkoliikenteellä, 10 % pyöräillen, 29% kävellen ja 2% muilla kulkumuodoilla. Kulkutapajakauman mukaan 49 % turkulaisista matkoista tehdään kestäville kulkutavoilla. Kulkutapajakauma on pysynyt samankaltaisena kun vuoden 2016 henkilöliikennetutkimuksessa. Kestävien kulkutapojen käytön osalta Turku on suurten kaupunkien vertailussa keskikastia. Kestäviä kulkumuotoja pyritään tukemaan niin, että osa henkilöautolla tehtävistä matkoista siirtyvät joukkoliikenteellä, pyörällä tai kävellen tehtäviksi. Jalankulkumatkat ovat Turussa vuoden ajasta riippumatta keskimäärin alle kahden kilometrin pituisia. Kävelyn osalta etäisyys on merkittävä tekijä ja todennäköisintä on, että automatkoista pääasiassa alle kahden kilometrin asiointimatkat siirtyvät todennäköisimmin kävelyyn. Jalankulku ja pyöräily ovat osittain toisilleen vaihtoehtoisia kulkutapoja, sillä talvikuukausina jalankulku korvaa pyöräilyä.

Turun ydinkaupunkiseudun liikenneympäristökyselyssä (2019) selvitettiin asukkaiden näkemyksiä liikenneympäristön kehittämiseen. Kohderyhmänä olivat yli 15-vuotiaat Turun, Raision, Naantalın, Kaarinan ja Liedon asukkaat. Kävelyn ja pyöräilyn olosuhteiden parantaminen nähtiin tärkeänä erityisesti keskusta-alueiden kehittämisessä. Yleisesti kävelyn ja pyöräilyn liikenneturvallisuuden parantamista ja koulujen liikennekasvatuksen tarjoamista pidettiin hyvin tärkeänä. Vastaajat pitivät keskeisenä myös palveluiden saavutettavuutta jalan ja pyörällä sekä kävelyn ja pyöräilyn aktiivisempaa huomioimista maankäytössä ja päätöksenteossa.

Kaupunkilaisten mielipidettä keskustan liikennejärjestelyistä on selvitetty Turku keskustelee -kansalaispaneelissa vuonna 2020. Kansalaispaneelissa keskusteltiin keskustan liikenneskenaarioista hyödyntäen pienryhmäkeskusteluja, asiantuntijapuheenvuoroja ja liikennejärjestelyistä kertova tietopakettia. Kansalaispaneelisiin kutsuttiin satunnaisotannalla osallistujia, joiden mielipiteitä selvitettiin ennen ja jälkeen kansalaispaneeliin osallistumista. Kansalaispaneelin jälkeen kannatusta sai esimerkiksi kävelykatujen lisääminen (86%), penkkien ja istutuksien lisääminen (95%) sekä enemmän katutilaa jalankulkijoille ja pyöräilijöille (85%). Vastaajat kannattavat keskustan

liikennejärjestelyiden ripeän muutoksen skenaariota (59%) ja toiseksi eniten suuren muutoksen skenaariota (28%).

Turun kauppakorkeakoulun helmi-maaliskuussa 2020 toteuttaman ASKURA-tutkimuksen mukaan matkan tarkoituksella oli selkeä yhteys kulkutapaan. Reilu kolmannes vastaajista tuli keskustaan kävellen (35 %), mutta lähes yhtä paljon oli linja-autolla liikkuvia. Autoilijoita oli 26 % ja pyöräilijöitä 7 %. Jalan tultaessa kulkutavan valintaan vaikuttivat eniten lyhyt matka, terveydelliset syyt ja helppous. Ostosmatkoilla, asioita hoidettaessa, kahvila- ja ravintolakäynneillä, viihde- ja kulttuuripalveluja käytettäessä tai muuten vaan keskustassa oleillessa yleisin kulkutapa oli kävely. Työ- ja koulumatkoilla sekä harrastuksiin osallistuttaessa ja ystäviä tapaamaan tultaessa käytettiin usein linja-autoa. Keskustassa sijaitsevaan työ- tai opiskelupaikkaan lähes kolmasosa vastaajista kuitenkin tuli omalla autolla; osa siksi että tarvitsee autoa työssään. Autolla tulevien osuus korostui matkan päätarkoituksen ollessa tietyn keskustassa sijaitsevan palvelun käyttö.

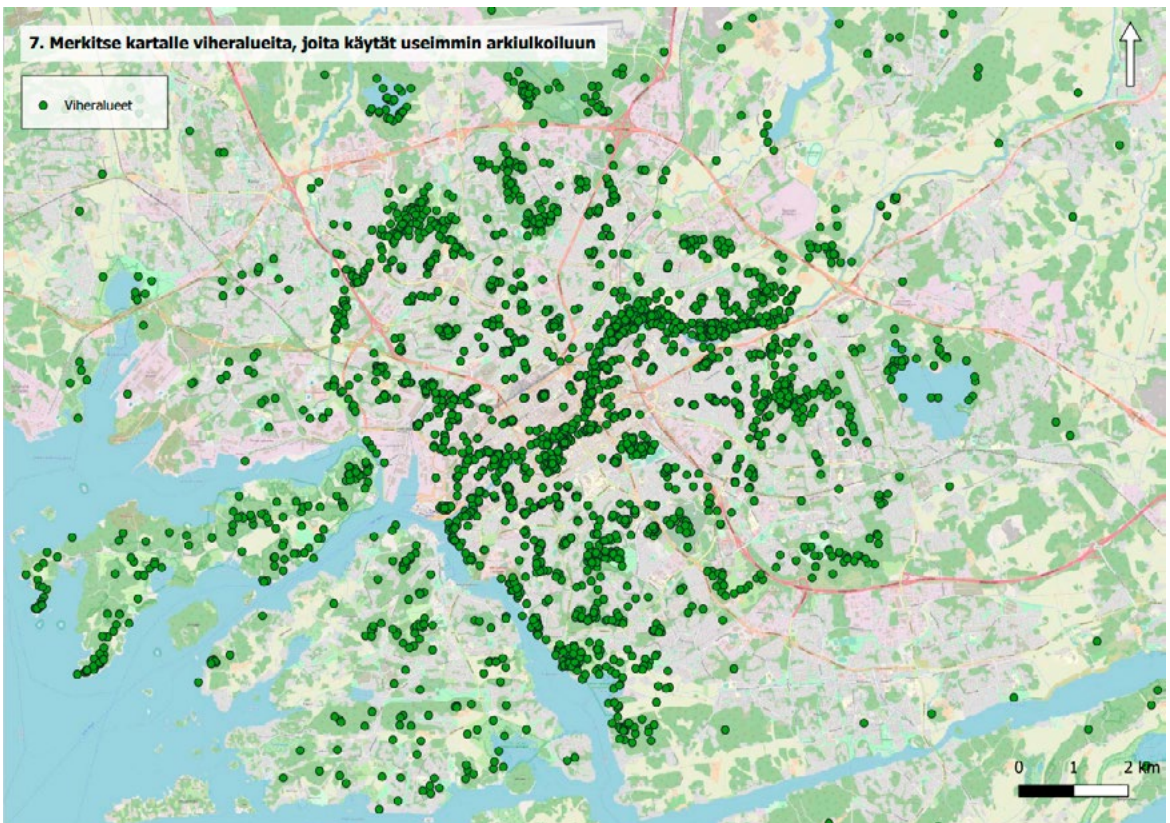
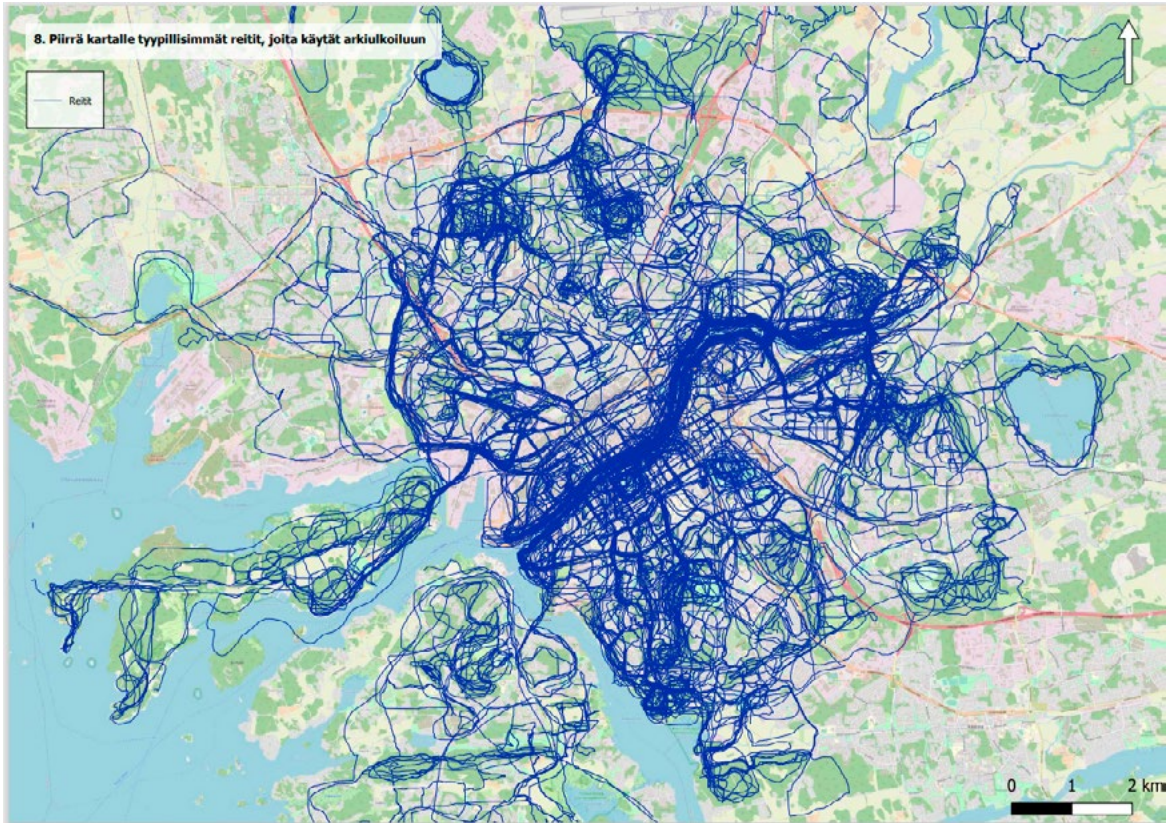
Turun kouluverkosto tukee koulujen saavutettavuutta kestävillä kulkumuodoilla. Vuonna 2018 toteutetun Kävellen tai pyöräillen kouluun -tutkimuksen mukaan noin 83% Turun suomenkielistä peruskoulua käyvistä kouluikäisistä asuu kävely- tai pyöräilyetäisyydellä koulusta, mutta kuitenkin vain viidesosa Turun peruskouluikäisistä liikkuu terveystensä kannalta riittävästi. Koulumatkojaan tosiasiaa kävellen tai pyöräillen kulkevien turkulaisten koululaisten määriä ei tiedetä, mutta arkimatkojen taittaminen kävellen voisi olla osaratkaisu nuorten liikkumistottumusten muuttamisessa. Suurimpia syitä siihen, että koulumatkoja ei kuljeta kävellen tai pyöräillen liittyvät liikenneturvallisuuteen ja tottumukseen.

Virkistyskävelyn osalta korostuvat maisemasta tai luonnosta nauttiminen, rauhallisuus sekä etäisyys kodista. Vuonna 2020 toteutetussa Arkiulkoilua Turun viheralueilla -kyselyn perusteella virkistyskävelyn käytettävissä reiteissä ja -paikoissa korostuu jokiranta erityisesti. Myös muut laajat viheralueet keskustan ulkopuolella sekä keskustan mäkipuistot erottuvat. Keskustan osalta myös koko ruutukaava-alueen katuverkostoa käytetään virkistyskävelyn. Turussa virkistyskävelyn ei yleensä liity muuta kulkuneuvoa, vaan 93% vastaajista kertoi virkistyskävelyn alkavan kotiovelta. Vastaajista suurin osa (30%) oli sitä mieltä, että lähimpään laajaan virkistysalueeseen saa olla korkeintaan yhden kilometrin matka, 1-3 kilometrin etäisyyden hyväksyisi yhteensä 13,7% vastaajista.

Turussa korostuu koko maata enemmän jalankulkijoille ja pyöräilijöille tapahtuneet onnettomuudet. Liikennevahinkoraportin mukaan Turussa tapahtui vuosina 2015–2019 yhteensä 3094 liikennevakuutuksesta korvattua henkilövahinkoa ja 17 427 omaisuusvahinkoa. Määrät ovat huomattavasti suurempia mitä poliisin tietoon perustuvat onnettomuustiedot, sillä useat lieviä onnettomuuksista eivät tule poliisin tietoon. Liikenneonnettomuudet, jossa jalankulkija on toisena osapuolena, keskittyvät enemmän keskustan pääkatujen tuntumaan suojateille, ja syynä on useimmiten jommankumman osapuolen liikennesääntöjen rikkominen ja että kääntyvä auto ei ole huomannut suojatiellä liikkuvaa jalankulkijaa. Turun vuoden 2020 turvallisuuskyselyn mukaan noin kolmasosa vastaajista pelkää joutuvansa liikenneonnettomuuden uhriksi. Huomattavasti yleisempää on kuitenkin, että jalankulkija loukkaantuu kaatumisesta, liukastumisesta tai kompastumisesta johtuen ja liikenneonnettomuuksissa loukkaantuu vain murto-osa.

Keskustan ruutukaavakortteleissa jalkakäytävien talvikunnossapito ja puhtaanapito on kiinteistöjen vastuulla. Keskustan ulkopuolella jotkut jalkakäytävistä ja kaikki yhdistetyt pyörä- ja jalkakäytävät ovat kaupungin vastulla. Työjärjestys perustuu hoitoluokitukseen, jossa huomioidaan mm. väylän varrella olevien palvelujen määrä. Yhdyskuntateknisistä palveluista on tehty vuosina 2015-2022 kaupunkilaisten tyytyväisyyskysely, jonka perusteella turkulaisten arvosana jalankulku- ja pyöräteiden auraukselle ja liukkauden torjumiselle on kyseisinä vuosina ollut keskimäärin 2,8 / 5, mikä on hieman muiden kuntien keskimäärää alempi arvosana. Jalankulku- ja pyöräteiden kunto sai kyselyssä kyseisinä vuosina keskimäärin arvosanan 3,3 / 5 ja valaistus 4 / 5.

Kuvat 6 ja 7. Vuonna 2020 toteutetun Arkiulkoilua Turun viheralueilla -kyselyn perusteella reiteissä ja -paikoissa korostuu jokiranta erityisesti. Myös muut laajat viheralueet keskustan ulkopuolella sekä keskustan mäkipuistot erottuvat. Keskustan osalta myös koko ruutukaava-alueen katuverkostoa käytetään virkistyskävelyyn.



Jalankulkijalaskennat ja oleskelijoiden havainnointi

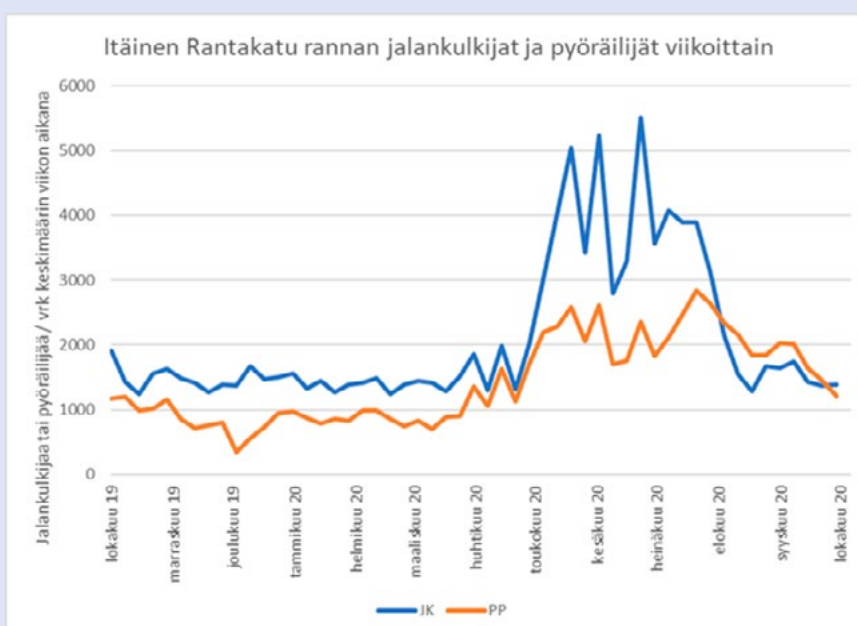
Jalankulkijalaskennoilla saadaan tietoa kulkutapojen käytön kehittymisestä henkilöliikennetutkimuksia tiheämmällä aikavälillä. Niiden avulla voidaan seurata jalankulkijamäärien ja -virtojen kehittymistä pidemmällä aikavälillä sekä arvioida tavoitteiden toteutumista. Oleskelijoiden havainnoinnissa olennaista on ihmisten viipyminen kapunkitilassa sekä eri kaupunkitilojen käyttöaste.

Turussa on toteutettu liikennemäärien laskentoja vuosina 2014 – 2019. Jalankulkijalaskentoja on tehty käsinlaskentana mm. Aurajoen laskentalinjalla jokea ylittävien siltojen kohdilta. Jalankulkijalaskennat osoittavat, että jalankulkijamäärät ovat ylivoimaisesti suurimpia keskustassa. Vuosien 2014-2019 jalankulkijalaskentojen perusteella muun muassa jokirannoilla, Hämeenkadulla, Kauppiaskadulla, Linnankadulla, Yliopistonkadulla, Humalistonkadulla, Kaskenkadulla sekä Kauppatorin ympäristössä liikkuu yli 2500 jalankulkijaa kesävuorokaudessa.

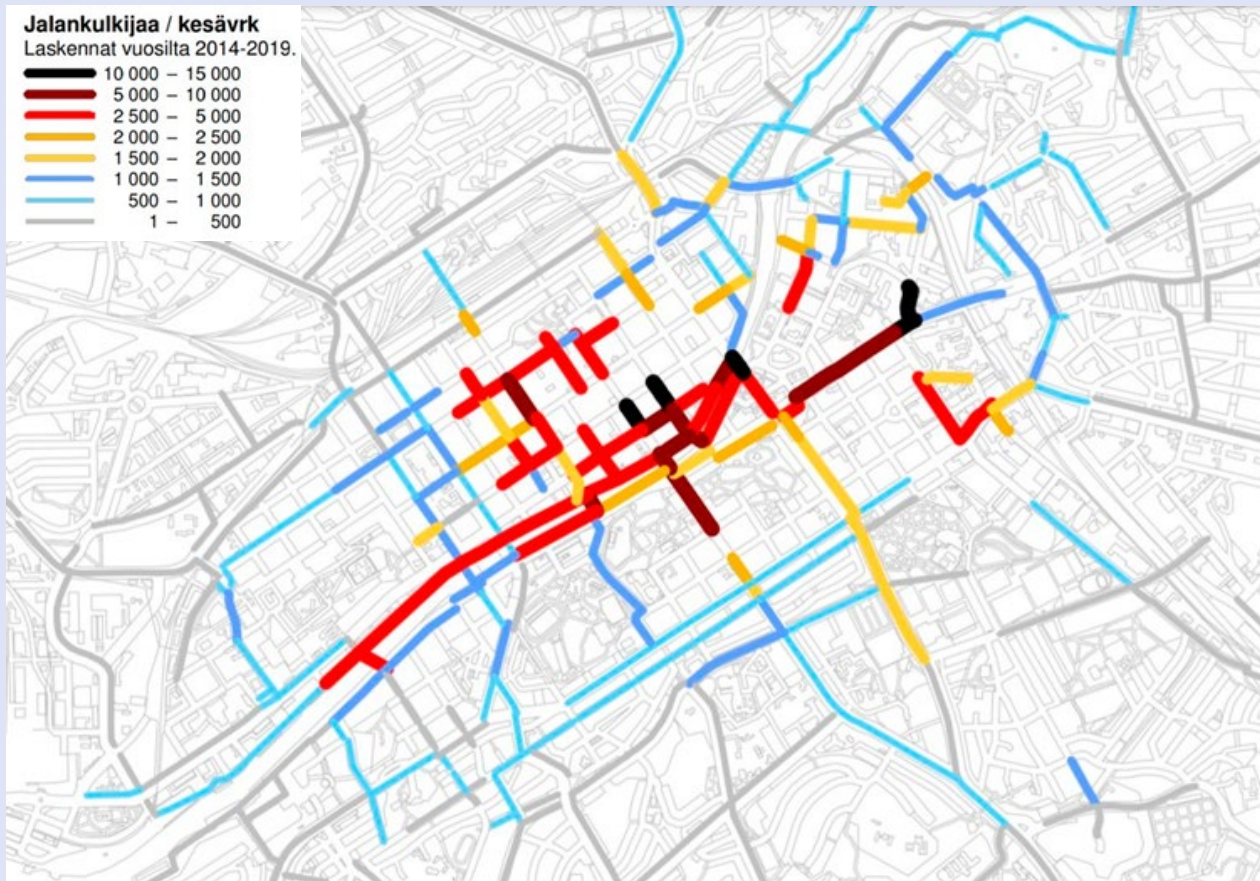
Vuonna 2020 kaupungille hankittiin automaattisia Ecocounter – laskimia, joita on sijoitettu mm. Kirjastosillalle, Aurasillalle ja Teatterisillalle sekä Raison ja Piispanristin pyöräteille. Laitteilta saadaan lukumäärätietoa jalankulkijoista, pyöräilijöistä ja autoista laskettuna erikseen kumpaankin suuntaan 15 min tarkkuudella.

Oleskelijoiden havainnointia ei ole Turussa järjestelmällisesti tehty, mutta yksittäisissä hankkeissa eri menetelmiä, mm. karttahavainnointia tai dronekuvausta, on hyödynnetty oleskelijoiden määrän ja -tavan arvioinnissa.

Turussa on vuonna 2019 osana Opastamisen ekosysteemi -hanketta kokeiltu myös Flowtukiasemien käyttämistä ihmisten liikkeiden havainnoimiseksi heidän käyttämiensä Bluetooth-laitteiden avulla. Hypercellin toteuttamassa kokeilussa seurattiin liikennettä ydinkeskusta-alueella, matkailua Turun satamassa sekä ihmisten saapumista ja poistumista joulurauhan julistuksen yhteydessä.



Kuva 8. EcoCounter-laskimista saadaan jatkuvaa tietoa jalankulkija- ja pyöräilijämääristä.



Kuva 9. Jalankulkijamääriä on seurattu käsinlaskentana vuosina 2014-2019.



Kuva 10. Kristiinankadun kesäkatukokeilun yhteydessä kokeiltiin Stationary people mapping - karttahavainnointimenetelmää oleskelijoiden havainnoinnissa.

Kävelyn ja oleilun edistämisen haasteita

Kävelyn valintaan kulkumuotona vaikuttavat useat tekijät. Hyvällä suunnittelulla voidaan vaikuttaa moniin kävelyn liittyviin haasteisiin.

Matkan etäisyys ja aika

Kävely on kulkumuodoista hitain ja kävellessä kuljetaan yleensä alle 2-3 kilometrin pituisia arkimatkoja. Varsinkin lapsiperheiden kesken ajankäyttö korostuu ja eri perheenjäsenten aikataulut ja määränpäättäjät johtavat monesti henkilöauton valitsemiseen. Turussa kouluverkoston kattavuus luo puitteet koulumatkojen taittamiseen kävellessä tai pyöräillen. Kodin sijainti suhteessa työpaikkaan tai palveluihin on monelle henkilökohtainen valinta, johon vaikuttaa monet asiat.

Liikenneturvallisuus ja koettu turvallisuus

Liikenneturvallisuuteen vaikuttavat ajonopeudet, näkemäesteet, valaistus, suojatiet ja liikennevalot. Autojen lisäksi myös muut kulkuneuvot kuten skootit ja pyörät voidaan kokea vaarallisiksi. Kapeat jalkakäytävät vaikuttavat turvallisuuden tunteeseen. Sekoittunut kaupunkirakenne, jossa on toimintoja vuorokauden eri aikoina, ja muut kävelijät lisäävät myös turvallisuuden tunnetta.

Sääolosuhteet

Suomessa sääolosuhteiden osalta liukkaus, sade ja tuuli vaikuttavat ihmisten arki- tai virkistyskävelyn miellykkyteen. Jäiset jalkakäytävät tai liukkaat lehdet jalkakäytävällä voivat aiheuttaa onnettomuuksia. Tuuli tai sade tekee kävelystä epämiellyttävää, jos suojaa sääolosuhteilta ei ole. Varsinkin ikäihmisten keskuudessa myös helteet vaikuttavat kävelyn valintaan kulkumuotona.

Kävelyreitin miellyttävyys, sujuvuus tai esteettömyys

Kävelyreitin miellyttävyys, kuten kauniit näkymät, pysähtymisen paikat ja vehreys vaikuttavat myös valintaan. Epämiellyttävään voidaan kokea esim. melu tai ilmansaasteet. Esteettömyyden osalta esim. portaat, kapeat tai huonokuntoiset jalkakäytävät, korkeat reunakivet, pinnan epätasaisuus tai korkeuserot vaikuttavat esim. avusteisesti tai lastenvaunuilla liikkuvien reittivalintaan ja kulkutapaan. Puutteelliset kävelyreitit, kuten puuttuvat jalkakäytävät tai kiertävät reittiosuudet vaikuttavat myös valintaan. Noin kolmasosalla ihmisillä, taidot, kyvyt ja edellytykset liikkumiseen vaativat erityishuomioita liikenneympäristössä.

Tavaroiden kuljetus

Monilla esimerkiksi tavaroiden kuljetus, kuten kauppakassin tai treenikassin kantaminen, vaikuttaa siihen, että valitaan muu kulkumuoto kuin kävely.

Opastus ja suunnistaminen

Etenkin matkailijoiden keskuudessa kävelyn valintaan vaikuttaa selkeä ja opastettu kävelyn verkosto. Opastus kannustaa myös asukkaita tutustumaan asuinpaikkaansa.

Tottumukset tai mukavuudenhalu

Monille myös henkilöautolla liikkumisen helppous ja vanhat tottumukset vaikuttavat valintaan. Liikkumistottumukset muotoutuvat jo lapsuudessa, joten liikennekasvatuksella on merkittävä rooli myös kävelyn edistämiseksi.

Oleiluun edistämiseen vaikuttaa myös:

Kaupunkitilan käytön tasavertaisuus ja syrjimättömyys

Tasavertaisuuteen liittyy esim. kaupunkitilan kaupalliset käytöt, esteettömyys ja turvallisuus. Kaupungissa tärkeä on kiinnittää huomioita kaupunkitilaan kaikille avoimena, maksuttomana tilana.



Kuva 11. Eri kävelijöiden tarpeita voidaan tutkia luomalla kävelyn persoonia palvelumuotoilun menetelmin. Kuvassa esimerkki Turun kaupungille luodusta kävelyn persoonasta. Kuva: Auguste Gronskyte.

Kävelyä ja oleilua edistävät toimenpiteet



Hyvän kävely-ympäristön ominaispiirteet

Kävelyn ja oleilun laatutekijät ovat pitkälti samoja – eli ne kaupunkitilan laatutekijät, jotka luovat viihtyisää kävely-ympäristöä, luovat myös viipymiseen ja oleiluun kutsuvia kaupunkitiloja.

Hyvän kävely- ja oleiluympäristön luominen alkaa jo kaupunkirakenteesta. Toiminnoiltaan sekoittunut ja tiivis kaupunkirakenne luo kävelykaupungin puitteet, mahdollistaen työpaikan, koulun ja palveluiden saavuttamisen kävellessä. Lyhyet korttelivälit mahdollistavat kohteen saavuttamisen mahdollisimman sujuvasti ja kiertämättä. Myös erilaisilla rakennusten sisäänvedoilla ja aukioilla voidaan muodostaa kiinnostavampaa kävely-ympäristöä. Kävelijälle luodut oikoreitit kannustavat valitsemaan kävelyn kulkumuotona.

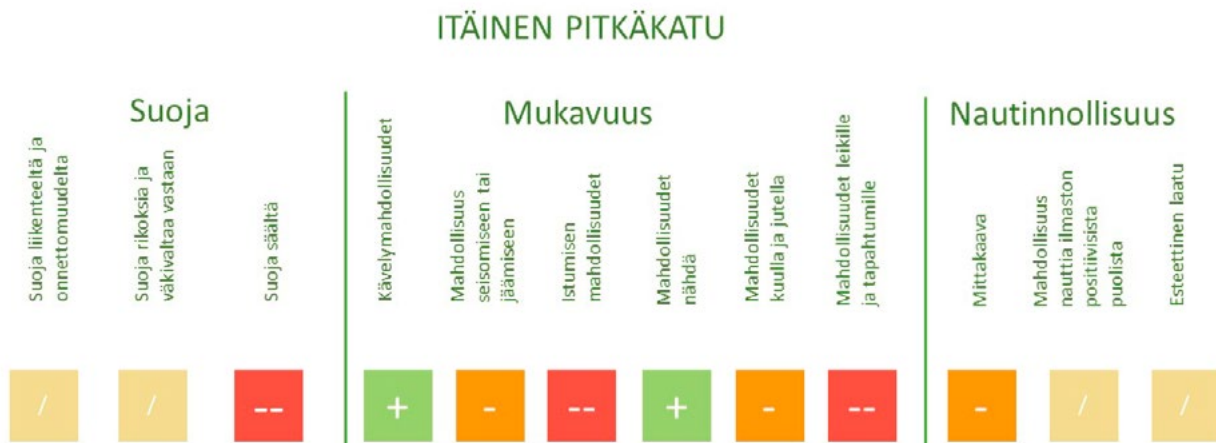
Kävely-ympäristön turvallisuus ja tasa-arvo ovat kävelyä ja oleilua mahdollistavia tekijöitä. Turvallisuudella tarkoitetaan sekä liikenneturvallisuutta että koettua turvallisuutta. Liikenneturvallisuuden osalta kulkumuotojen erottelu ja keskisaarekkeelliset, hyvin valaistut ja näkemäesteettömät suojatiet ovat tärkeitä. Kävely-ympäristön valaistus, muut kävelijät sekä ympärivuorokautiset toiminnot lisäävät turvallisuutta rikoksia vastaan ja myös koettua turvallisuutta kaupunkitilassa. Riittävä kunnossapito ja esteettömyys tekevät kaupunkiympäristöstä tasa-arvoisemman.

Kävely on kulkumuotona hitain, ja mahdollistaa siksi ympäristön havainnoinnin hyvin. Ympäristön viihtyisyyteen vaikuttaa esimerkiksi vehreys, valaistus ja puhtaanapito. Erilaiset pysähtymisen paikat penkkeineen rytmittävät kävelyreittiä. Kävelijä on alttiina erilaisille sääolosuhteille, kuten sateelle, tuulelle ja auringonpaahteelle. Suojaa sääolosuhteilta voidaan luoda erilaisilla arkadeilla ja katoksilla. Puusto ja muu kasvillisuus voi myös suojata epämiellyttäviltä aistikokemuksilta.

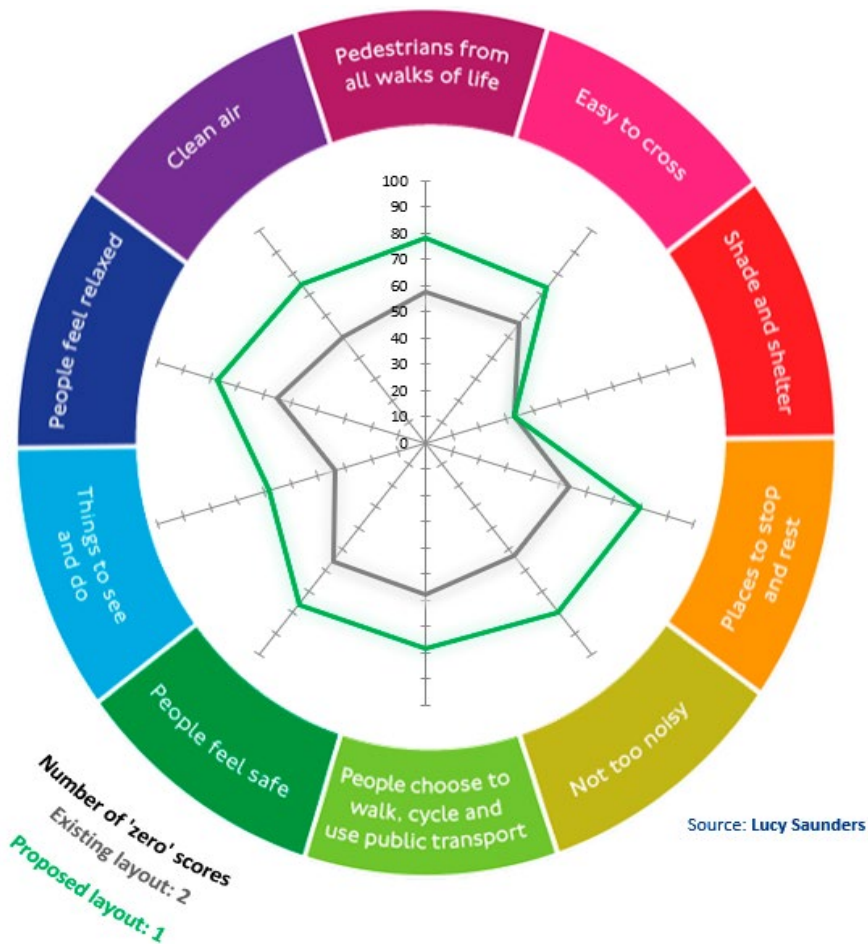
Elämyksellinen kävely-ympäristö kannustaa kävelemään. Rakennuksen jalankulkutason käsitteily, esimerkiksi kivijalkaliiketila ja materiaalit vaikuttavat elämyksellisyyteen. Kävelijälle pieni mitta-kaava on tärkeä, kuten esim. kaunis penkki tai vaikka sadekaivon ritilän taideaihe. Kaupunkitilan tunnistettavuutta ja elämyksellisyyttä voidaan lisätä myös esimerkiksi opastamisella. Kaupunkitilan tapahtumat ja erilaiset aktiviteetit muodostavat mielenkiintoista kävely-ympäristöä.

Kävely- ja oleiluympäristöjen laadun arviointiin on kehitetty erilaisia työkaluja ja menetelmiä (Healthy street index, alueellinen sini-viherkerroin, Gehlin menetelmiä yms.), joiden avulla voidaan arvioida miten hyvin olemassa olevat paikat tukevat kävelyä ja oleilua tai miten hyvin nämä näkökulmat on huomioitu suunnitelmissa.

Kuva 12. Itäisen pitkäkadun suunnittelussa on hyödynnetty Gehlin 12 laatukriteeriä -menetelmää.



Kuva 13. Turussa Healthy street indexiä on testattu Kristiinankadun kesäkadun suunnittelussa.



Case: Kristiinankadun kesäkatu 2021

Kristiinankadun kesäkatu 2021 oli Turun kävelyn ja oleilun kehittämisohjelman laatimisen ja Space4People-hankkeen yhteydessä toteutettu väliaikainen kokeilu ja samalla osa Turun kaupungin keskustan kehittämisen kärkihanketta. Kristiinankatu on keskustan liikenneskenaarioissa kävelypainoiteisena kehitettävä katu, yhdistäen nykyisen kävelykadun jokirantaan.

Kristiinankadulla kokeiltiin kesällä 2021 uudenlaista kaupunkitilan käyttöä. Kadun läpiajoliikennettä rajoitettiin yhden korttelin pituudelta ja kadun houkuttelevuutta lisättiin istutuksilla, oleskelualueilla ja erilaisilla tapahtumilla. Kadunvarren ravintolat toteuttivat kadulle Parklet -kesäterasseja. Kokeilun yhteydessä arvioitiin vaikutuksia ihmisten liikkumiseen ja oleiluun, käyttäjien tyytyväisyyttä sekä toteutusprosessin, vuorovaikutuksen ja viestinnän onnistumista.

Käyttäjien keskuudessa kesäkatukokeilu sai valtaosin positiivisen vastaanoton. Verkkokyselyn ja kesäkadun yrittäjille ja asukkaille tehdyn kohdennetun palautekyselyn perusteella kaupunkilaisista noin 75 % ja kesäkadun yrittäjistä noin 90 % piti kokeilua onnistuneena tai ainakin pääosin onnistuneena. Kesäkadun varren asukkaiden mielipiteet olivat kaksijakoisempia; hieman yli puolet vastaajista piti kokeilua onnistuneena ja hieman alle puolet epäonnistuneena. Kesäkadun osalta istutuksien ja penkkien lisääminen lisäsi kadun viihtyisyyttä ja elävyyttä. Kesäkadun koettiin vaikuttaneen myönteisesti kesäkadun liikkeiden liiketoimintaan. Toisaalta kesäkadulta toivottiin lisää vehreyttä ja toimintaa sekä viimeistellympää toteutusta. Asukkaiden osalta kielteistä palautetta sai tontille ajon hankaloituminen sekä lisääntynyt häiriökäyttäytyminen. Kesäkadun käyttö painottui selvästi iltapäivään ja ilta-aikaan, johtuen myös kadunvarren liikkeiden ja ravintoloiden aukioloajoista. Oleilu kadulla lisääntyi kokeilun aikana, mutta jalankulkijoiden ja pyöräilijöiden määrät eivät laskentojen perusteella merkittävästi lisääntyneet.

Väliaikaisissa kokeiluissa fyysisen ympäristön lisäksi, haastavaa on kadun toiminnallinen sisältö. Kaupunki toteutti kesäkadulla Sytytä Turku -ideakilpailun voittajaehdotuksista nuorten kesäyrittäjyystorin sekä tapahtumamaton, mutta toiminnallisuuden lisäämiseksi olisi kaivattu tiiviimpää yhteistyötä kaupungin sekä yrittäjien ja yhdistysten kesken. Kokeilun arviointiin voi tutustua tarkemmin raportissa Turun kaupunki 2021: Kristiinankadun kesäkatu 2021. Kokeilun arviointiraportti, lokakuu 2021. Kesäkatu toteutettiin uudestaan kesällä 2022 ja suunnitellaan jälleen kesälle 2023.



Kuva 14. Kristiinankadun kesäkatu Taiteiden yönä.

Kuva: Marie Nyman

Toimenpiteet kävelyn ja oleilun edistämiseksi

Kehittämisohjelmalla ja siinä esitetyillä toimenpiteillä tavoitellaan osaltaan, että vuonna 2029 66 % prosent-tia matkoista tehdään kestäväillä kulkumuodoilla. Tavoite kulkumuotojakauman muutoksesta liittyy mm. kaupungin hiilineutraaliuustavoitteeseen, ilmastosuunnitelmaan ja kaupunkistrategiaan. Ohjelmaan on koottu 11 toimenpidettä, joilla pyritään edistämään kävelyä houkuttelevana kulkumuotona ja parantamaan kaupunkitilojen viihtyisyyttä ja käytettävyyttä.

Parhaat tulokset on mahdollista saavuttaa yhdistelemällä erilaisia toimia kuten liikenneverkon kehittämistoimenpiteitä liikkumisen ohjaukseen ja palveluiden kehittämiseen. Suunnittelun osalta on tunnistettu tarpeelliseksi osoittaa kävelyn kehittämiseen resursseja sekä huomioida paremmin ympäristön laatuun liittyviä tavoitteita eri suunnitteluvaiheissa. Tavoitteena on, että kävelen liikkuminen on sujuvaa, miellyttävää ja helppoa ympäri vuoden. Turvallisuuden ja esteettömyyden parantaminen auttavat tekemään liikkumisympäristöstä kaikille saavutettavan ja tasa-arvoisemman. Kehittämisohjelmassa on tunnistettu viestinnän merkitys ja kaupunkilaisia kannustetaan entistä vahvemmin kävelemään ja kokemaan kaupunkia uudella tavalla. Erilaiset kokeilut ja väliaikaiset käytöt mahdollistavat suunnitteluratkaisujen kokeilun ja tarjoavat myös elämyksiä kaupunkilaisille.

Kehittämisohjelman tavoitevuosi on 2029 ja sen toteutuksesta vastaavat useat eri tahot yhteistyössä. Kävelyä ja oleilua edistäviä toimenpiteitä ja hankkeita voidaan rahoittaa Turussa kaupunkiympäristön palvelukokonaisuuden käyttömenoista tai investoinneista. Useimmiten kävelyä ja oleilua edistävät hankkeet ovat osa kokonaisuutta, jossa investoidaan uuteen tai perusparanetaan vanhaa infraa. Myös Turun kaunistamisrahaston kautta on tuettu kaupunkiympäristön viihtyisyyttä parantavia hankkeita. Ulkoisen rahoituksen mahdollisuuksia ovat esimerkiksi valtionavustukset tai EUn rahoitusmuodot.

- 1 Kävelyn ja oleilun edistämistyöhön sitoutuminen ja rahoituksen kehittäminen.**
- 2 Kehitetään jalankulkija- ja oleskelijamäärien seuranta.**
- 3 Jalankulun ja oleilun verkoston kehittäminen.**
- 4 Jalankulku- ja oleiluympäristön laadun parantaminen.**
- 5 Oleilun ympäristöjen ja kaupunkivehreän lisääminen.**
- 6 Lisätään yhteistyötä ja tietoisuutta esteettömyydestä.**
- 7 Parannetaan suojateiden turvallisuutta ja esteettömyyttä.**
- 8 Talviolosuhteiden parantaminen kävelyn ja oleilun näkökulmasta.**
- 9 Reittien ja paikkojen profilointia, opastamista ja markkinointia jatketaan.**
- 10 Turku kannustaa kaupunkilaisia kävelemään ja järjestää kampanjoita.**
- 11 Kokeilukulttuurin ja kaupunkitilan väliaikaisten käyttöjen edistäminen.**

1 Kävelyn ja oleilun edistämistyöhön sitoutuminen ja rahoituksen kehittäminen.

Turun kävelyn ja oleilun kehittämisohjelma hyväksytään päätöksenteossa. Varataan vuosittain resursseja kävelyn edistämisen toimenpiteille. Hyödynnetään valtionavustuksia ja EU-hankerahoitusta sekä tehdään edistämistyötä osana kaupungin toimintaa.

Hankkeiden etenemispoluissa hyödynnetään yleissuunnitelmia ja vaihtoehtoja, joiden yhteydessä käydään tarpeellinen arvokeskustelu laatutavoitteista ja päätetään ympäristön laatutasosta ennen tarkemman suunnittelun aloittamista.

Vastuutahot: Koko kaupunkiympäristön palvelukokonaisuus, Vapaa-ajan palvelukokonaisuus, Konsernihallinto, päättäjät **Aikataulu:** Ohjelman hyväksyminen 2023, muut jatkuva **Rahoitus:** Katso erillisten toimenpiteiden rahoitus.

Kuva 15. Kävelyä ja oleilua edistämällä pyritään lisäämään kestävillä kulkumuodoilla tehtyjä matkoja ja kaupunkielämää. Kuva: Pekka Vallila



2 Kehitetään jalankulkija- ja oleskelijamäärien seurantaa

Seurantamenetelmät, -paikat ja -ajankohdat sekä laskentatietojen käyttötarpeet määritellään suunnitelmallisesti.

Jatketaan liikennelaskentoja täydentämään henkilöliikennetutkimuksen kulkutapajakauman kehittymisen seurantaa. Täydennetään nykyistä laskinverkostoa ja uusitaan vanhoja laskimia päivitettyllä tekniikalla. Kokeillaan eri menetelmiä, joilla saadaan tietoa ihmisvirroista ja viipymisestä kaupunkitilassa. Jalankulku- ja pyöräilymäärien sähköisen seurantajärjestelmän toteuttaminen on myös Turun kaupunkiseudun MAL-sopimuskauden 2020 – 2031 toimenpiteissä. Laskentatiedot tuodaan näkyviin palvelukartan liikkumisnäkyymään (palvelukartta.turku.fi).

Toteutetaan Turun kävelyn barometri joka kolmas vuosi. Kävelyn barometrin avulla selvitetään turkulaisten asennetta kävelyn edistämiseen sekä käsityksiä Turun kaupunkitilan laadusta. Kävelyn barometri voidaan toteuttaa myös yhdessä pyöräilyn barometrin kanssa.

Vastuutahot: Kaupunkiympäristön palvelukokonaisuus / Kaupunkisuunnittelu ja maaomaisuus (liikennesuunnittelu), Liikkumispalvelut (kaupunkiliikkumisen ratkaisut), Konsernihallinto / Kehittäminen ja tietohallinto **Aikataulu:** Liikennelaskentaverkoston kehittäminen, jatkuva. Kävelyn barometri ensimmäistä kertaa 2024, jonka jälkeen joka kolmas vuosi. **Rahoitus:** Kävelyn barometri tehdään konsulttityönä, varattava rahoitus (30 000 – 40 000 e). Laskentaverkoston suunnitteluun ja kehittämiseen liikennesuunnittelun käyttötalous. Ihmisvirtojen seurannan menetelmien kokeilun rahoitus (20 000 e).

3 Jalankulun ja oleilun verkoston kehittäminen.

Osana ohjelmaa on laadittu hankelistaus keskustan kävely- ja oleiluverkoston kehittämiskohteista.

Tunnistetut uudet ja parannettavat kävely-yhteydet ja oleilun paikat viedään tuleviin investointiohjelmiin omina tai yhdistellen mahdollisiin muihin hankkeisiin. Hankkeiden priorisointiin kiinnitetään huomiota.

Vastuutahot: Kaupunkiympäristön palvelukokonaisuus / Kaupunkirakentaminen, Kaupunkisuunnittelu ja maaomaisuus **Aikataulu:** Hankkeet on jaettu kiireellisyysluokkiin: luokka 1 (5 vuoden sisällä), luokka 2 (10 vuoden sisällä), luokka 3 (15 vuoden sisällä tai sen jälkeen) **Rahoitus:** Erillisten hankkeiden kustannusarviota varten tulee laatia tarkemmat suunnitelmat ja päättää laatutaso.

4 Jalankulku- ja oleilu ympäristön laadun parantaminen.

Laaditaan Turun kaupunkitilaohje (design manual) suunnittelun tueksi. Kaupunkitilaohje käsittää mm. julkisen ulkotilan kalusteiden ja varusteiden, pintamateriaalien ja kasvillisuuden suunnitteluohjeiden kokoamisen yhteen. Monet Turussa vakiintuneet käytännöt ovat ns. suunnittelijoiden hiljaista tietoa, joka on tärkeä viedä kirjalliseen muotoon. Monelle aihealueelle on erillisiä tarveselvityksiä ja linjauksia, jotka on hyvä koota kattavaksi ja helposti hyödynnettäväksi tietopaketti.

Hyödynnetään eri menetelmiä julkisen tilan laadun arvioimiseksi (esim. Healthy streets index, alueellinen sinivihherkero, Gehlin menetelmiä) ja arvioidaan menetelmien toimivuutta.

Vastuutahot: Kaupunkiympäristön palvelukokonaisuus / Kaupunkirakentaminen (toteutussuunnittelu, kunnossapito), Kaupunkisuunnittelu ja maaomaisuus (kaavoitus, liikennesuunnittelu), Liikkumispalvelut (kaupunkiliikunnan ratkaisut) **Aikataulu:** Kaupunkitilaohje valmis 2024, muut jatkuva **Rahoitus:** Kaupunkitilaohje konsulttityö 40 000 e, Ulkoinen rahoitus

5 Oleilun ympäristöjen ja kaupunkivehreän lisääminen.

Infran peruskorjaushankkeiden ja uusien hankkeiden yhteydessä etsitään mahdollisuuksia lisätä julkisen kaupunkitilan oleskelumahdollisuuksia ja kaupunkivehreää määrätietoisesti. Kunnossapito lisää kaupunginosittain puita ja penkkejä asukaspalautteiden perusteella.

Penkkejä on Turun katu- ja puistoalueella sekä liikunta-alueilla vuonna 2022 yhteensä 1888 kappaletta. Tavoitteena on, että 2029 mennessä penkkien määrää on lisätty noin 10 %:lla. Penkkimalleissa suositaan käsinojallisia malleja ja niitä sijoitetaan mm. levähdyspaikkoihin kävelyreittien varrelle ja näköalapaikkoihin. Istuskeluryhmiä voidaan sijoittaa myös tilapäisesti eri paikkoihin niiden käyttöasteen arvioimiseksi

Kaupungin katu- ja puistopuurekisterissä on vuonna 2022 yhteensä 33 167 puuta. Tavoitteena on, että vuoteen 2029 mennessä katu- ja puistopuiden määrä on kasvanut noin 1000 puulla. Infran peruskorjaushankkeissa voidaan tutkia myös johtosiirtojen mahdollisuutta, jos siten voidaan mahdollistaa uusien puiden istuttaminen. Turun kaupunkipuulinjauksessa asetettuja tavoitteita tuleville katu- ja puistopuille noudatetaan. Kaupunkivehreällä tarkoitetaan myös esim. kesäkukka- ja perennaistutuksia, pensas- ja köynnösistutuksia, niitty- ja nurmialueita.

Vastuutahot: Kaupunkiympäristön palvelukokonaisuus / Kaupunkisuunnittelu ja maaomaisuus (kaavoitus, liikennesuunnittelu), Kaupunkirakentaminen (toteutussuunnittelu, rakennuttaminen, kunnossapito),

Aikataulu: Vuoteen 2029 mennessä **Rahoitus:** Investoinnit ja kunnossapidon käyttötalous

6 Lisätään yhteistyötä ja tietoisuutta esteettömyydestä.

Tehdään esteettömyyskävelyjä esteettömyysraadien ja suunnittelijoiden kanssa valitulle peruskorjauskohteelle vuosittain. Vuosittain järjestään esteettömyyskoulutus kaavoittajille ja liikennesuunnittelijoille, toteutussuunnittelijoille, rakennuttajille ja kunnossapidolle. Esteettömyyskoulutus sisältää myös kokemuksellisia osioita.

Väliaikaisten työmaajärjestelyiden toimintaohjeita on päivitetty osana kaivuu- ja aitaamislupaprosesseja. Edistetään toimintaohjeen käyttöönottoa.

Vastuutahot: Kaupunkiympäristön palvelukokonaisuus / Kaupunkisuunnittelu ja maaomaisuus (kaavoitus, liikennesuunnittelu), Kaupunkirakentaminen (toteutussuunnittelu, rakennuttaminen, kunnossapito),

Konsernihallinto (esteettömyyskoordinaattori), Esteettömyysraati **Aikataulu:** Jatkuva **Rahoitus:**

Hankerahoitus ja koulutukselle 4000 euroa / vuodessa.



Kuva 16. Turun katujen käveltävyyden ja esteettömyyden parantaminen on ensisijaisen tärkeää mm. väestön ikääntyessä ja toimintakyvyn ylläpidossa.

Kuva: Marie Nyman

7 Parannetaan suojateiden turvallisuutta ja esteettömyyttä.

Parannetaan suojatieympäristöjä eri toimenpiteillä, kuten havaittavuuden parantaminen valaistuksen avulla ja esteettömyyden parantaminen suojateiden reunakivien korjauksilla. Kohteet valitaan kaupunkilaisten palautteisiin, koulureitteihin ja liikenneonnettomuustilastoihin perustuen. Jatketaan suojateiden parantamista vähintään 10 kohdetta vuodessa (valaistusparannukset ja reunakivet).

Laaditaan Turun jalankulkijoiden kadunylitysjärjestelyjen periaatteet. Työssä huomioidaan kävelyn olosuhteiden kehittäminen kadunylitysympäristöissä. Ylijatkettuja jalkakäytäviä toteutetaan soveltuvissa ympäristöissä.

Vastuutahot: Kaupunkiympäristön palvelukokonaisuus / Kaupunkisuunnittelu ja maaomaisuus (liikennesuunnittelu), Kaupunkirakentaminen (toteutussuunnittelu, rakennuttaminen) **Aikataulu:** Turun jalankulkijoiden kadunylitysjärjestelyjen periaatteet valmis 2024, muutoin jatkuva **Rahoitus:** Liikennesuunnittelun käyttötalous (Turun jalankulkijoiden kadunylitysjärjestelyjen periaatteet konsulttityönä), Liikenteen toimivuus ja turvallisuus -investointirahat ja kunnossapidon käyttötalous (suojatieparannukset)

8 Talviolosuhteiden parantaminen kävelyn ja oleilun näkökulmasta.

Jatketaan jalkakäytävien kunnossapitoluokitusten tarkastelua vuosittain sekä laatutason ohjaamista.

Kiinteistöjen vastuulla olevien jalkakäytävien osalta lisätään yhteydenpitoa Kiinteistöliiton kanssa toivotusta laatutasosta. Lisätään viestintää kunnossapidon vastuurajoista. Luodaan kaupungin sivuille suositukset, miten jalkakäytävien kunnossapitoa voidaan edistää osana miellyttävää julkista kaupunkitilaa.

Kiinnitetään keväisin huomiota ilmanlaatuun erityisesti ajoradoilta ilmaan nousevan katupölyn sidonnalla ja oikea-aikaisella hiekoitushiekan poistamisella kaupungin kunnossapidossa olevien alueiden osalta.

Kehitetään toimenpiteitä ja kokeiluja, joilla talven ja pimeän ajan kävely- ja oleiluolosuhteet ovat viihtyisämpiä ja houkuttelevampia.

Vastuutahot: Kaupunkiympäristön palvelukokonaisuus / Kaupunkirakentaminen (kunnossapito), Liikkumispalvelut (kaupunkiliikkumisen ratkaisut), Kärkihankkeet (Keskustavalaistuksen linjaukset -työ)

Aikataulu: Jatkuva **Rahoitus:** Kunnossapidon käyttötalous, Ulkoinen rahoitus

9 Reittien ja paikkojen profilointia, opastamista ja markkinointia jatketaan.

Turun opastamisen konseptin määritellyn yhtenäisen opasteiden ilmeen noudattamista ja laajentamista jatketaan. Opastamishankkeita toteutetaan erillisinä hankkeina sekä osana peruskorjauksia ja uusia infra- ja toimitilahankkeita. Opastamisesta valmistellaan periaatepäätös kaupunginhallitukseen ja opastamisen hankkeille laaditaan erillinen investointiohjelma.

Jatketaan kaikkien reittien kokoamista samalle yhteisesti sovitulle alustalle opastuskonsepti huomioiden. Alustaa voidaan käyttää eri tarpeisiin, kuten painetut ja sähköiset reittikartat. Jatkokehitetään Turun palvelukartalle luotua liikkumisnäkömää, jonka osana on kävelyn kokonaisuus.

Viestitään aktiivisesti Turun hienoista ja elämyksellisistä kävelykohteista ja reiteistä sekä luodaan uusia reittejä.

Vastuutahot: Liikkumispalvelut (kaupunkiliikkumisen ratkaisut), Yhteiset palvelut (digiyksikkö), Vapaa-ajan palvelukokonaisuus / Vetovoima ja tapahtumat, Liikuntapalvelut, Kulttuuripalvelut, Kärkihankkeet, Kaupunkiympäristön palvelukokonaisuus / Kaupunkirakentaminen (toteutussuunnittelu, kunnossapito), Visit Turku **Aikataulu:** Jatkuva **Rahoitus:** Opastamiselle laaditaan oma investointiohjelma, Investoinnit, kunnossapidon käyttötalous, Kärkihankkeet, mahdolliset hankerahoitukset

10 Turku kannustaa kaupunkilaisia kävelemään ja järjestää kampanjoita.

Turku osallistuu vähintään yhteen valtakunnalliseen kävelyyliin liittyvään kampanjaan vuodessa. Turku järjestää omia kävelyyliin ja ulkoiluun liittyviä kampanjoita, tapahtumia ja tempauksia yhteistyössä muiden tahojen kanssa. Kannustetaan ihmisiä liikkumaan ja näkemään kaupungin uudella tavalla, myös talvella.

Vastuutahot: Järjestämisen toiminnot / Hyvinvoinnin ja terveyden edistäminen, Yhteisöllisyyden kärkihanke, Vapaa-aika toimiala / liikuntapalvelut, kulttuuripalvelut, Liikkumispalvelut / Kaupunkiliikkumisen ratkaisut, Konsernihallinto / HR, Kaupungin henkilöstö **Aikataulu:** Jatkuva **Rahoitus:** 10 000 e vuosittain

11 Kokeilukulttuurin ja kaupunkitilan väliaikaisten käyttöjen edistäminen

Kaupunki toteuttaa yhteistyössä muiden tahojen kanssa kaupunkitilan väliaikaista käyttöä ja kävelyn olosuhteita edistäviä kokeiluja sekä yhteisöllisyyttä ja oleilua edistäviä hankkeita. Kokeilut ja muut väliaikaiset käytöt elävöittävät kaupunkitilaa ja mahdollistavat suunnitteluratkaisujen kokeilemista matalalla kynnyksellä.

Väliaikaista käyttöä edistäviä kokeiluja ovat olleet esimerkiksi kesäkatu, parklet –kesäterassit, tapahtumamatot, kaupunkiviljelyprojektit sekä yhteisterassialueet. Näistä monet ovat siirtyneet kokeilusta jatkuvaan toimintaan.

Ohjelman osana on laadittu toimintamalli väliaikaisille kaupunkitilakokeiluille. Väliaikaisille kaupunkitilakokeilujen toteuttamiseen varataan tarvittavat henkilöresurssit ja –rahoitus talousarvion valmistelun yhteydessä.

Vastuutahot: Kaupunkiympäristön palvelukokonaisuus / Kaupunkisuunnittelu ja maaomaisuus (kaavoitus, liikennesuunnittelu), Kaupunkirakentaminen (toteutussuunnittelu, rakennuttaminen, kunnossapito), Liikkumispalvelut (kaupunkiliikunnan ratkaisut), Kärkihankkeet **Aikataulu:** jatkuva, Kesäkatu 2023, talvikokeilut 2023 **Rahoitus:** kesäkatu 100 - 150 000 e, hankerahoitukset, kärkihankkeet

Kuva 17. Illallinen taivaan alla vuonna 2015. Kuva: Päivi Kosonen, City of Turku.



Verkoston kehittäminen



Kävelyn ja oleilun hankelistaus

Kehittämishjelman osana laaditussa hankelistauksessa listataan investointiohjelmiin tuotavia hankkeita ja priorisoidaan niitä. Hankelistaukseen on koottu kehitettäviä kävely-yhteyksiä ja kehitettäviä oleilun paikkoja. Kehitettävät yhteydet ovat uusia kävely-yhteyksiä, parannettavia katu ympäristöjä tai siltoja. Kehitettävät oleilun paikat ovat puistoja, aukioita ja toreja. Hankelistaus on laadittu laajan keskustan osalta. Laajan keskustan rajauksessa on huomioitu etäisyys Kauppatorista, Aurajoki, keskustan pohjois- ja eteläpuolella kulkevat viheralueiden sarjat sekä keskeiset liikkumisen solmukohdat, kuten satama ja juna-asemat.

Hankelistauksen kohteet on koostettu mm. keskustan liikenneskenaarioista, yleiskaava 2029 ehdotuksesta ja eri alueiden kehittämissuunnitelmista. Lisäksi listauksessa on huomioitu työryhmä- ja työpajatyöskentelyn sekä Arkiulkoilua Turun viheralueilla -asukaskyselyn kautta esiin nousseita kehityskohteita. Jokaiselle hankkeelle on laadittu erillinen kuvaus ja perustelut. Erillisten kehityshankkeiden lisäksi kartalla on esitetty myös muiden hankkeiden yhteydessä rakentuvat tai rakenteilla olevat hankkeet, joissa rakennetaan uusia kävely-yhteyksiä ja oleilun paikkoja. Muissa hankkeissa rakentuvia kohteita ei lähdetä edistämään yksinään vaan ne suunnitellaan osana kyseessä olevan alueen laajempaa kehitystä. Kartalla esitetään myös mahdollisen raitiotien linjaus raitiotien yleissuunnitelman mukaisesti, sillä linjauksen kohdalla olevien katuosuuksien mahdollinen kehittäminen on sidoksissa raitiotiepäätöksiin.

Hankkeille määritelty rakentamisen kiireellisyysluokka kuvastaa hankkeiden priorisointia. Tavoitteena on, että kiireellisyysluokan 1 kohteet rakentuvat viiden vuoden sisällä, kiireellisyysluokan 2 kohteen kymmenen vuoden sisällä ja kiireellisyysluokan 3 kohteet viidentoista vuoden sisällä tai sen jälkeen. Kiireellisyysluokissa esitetyt vuosiluvut ovat suuntaa-antavia.

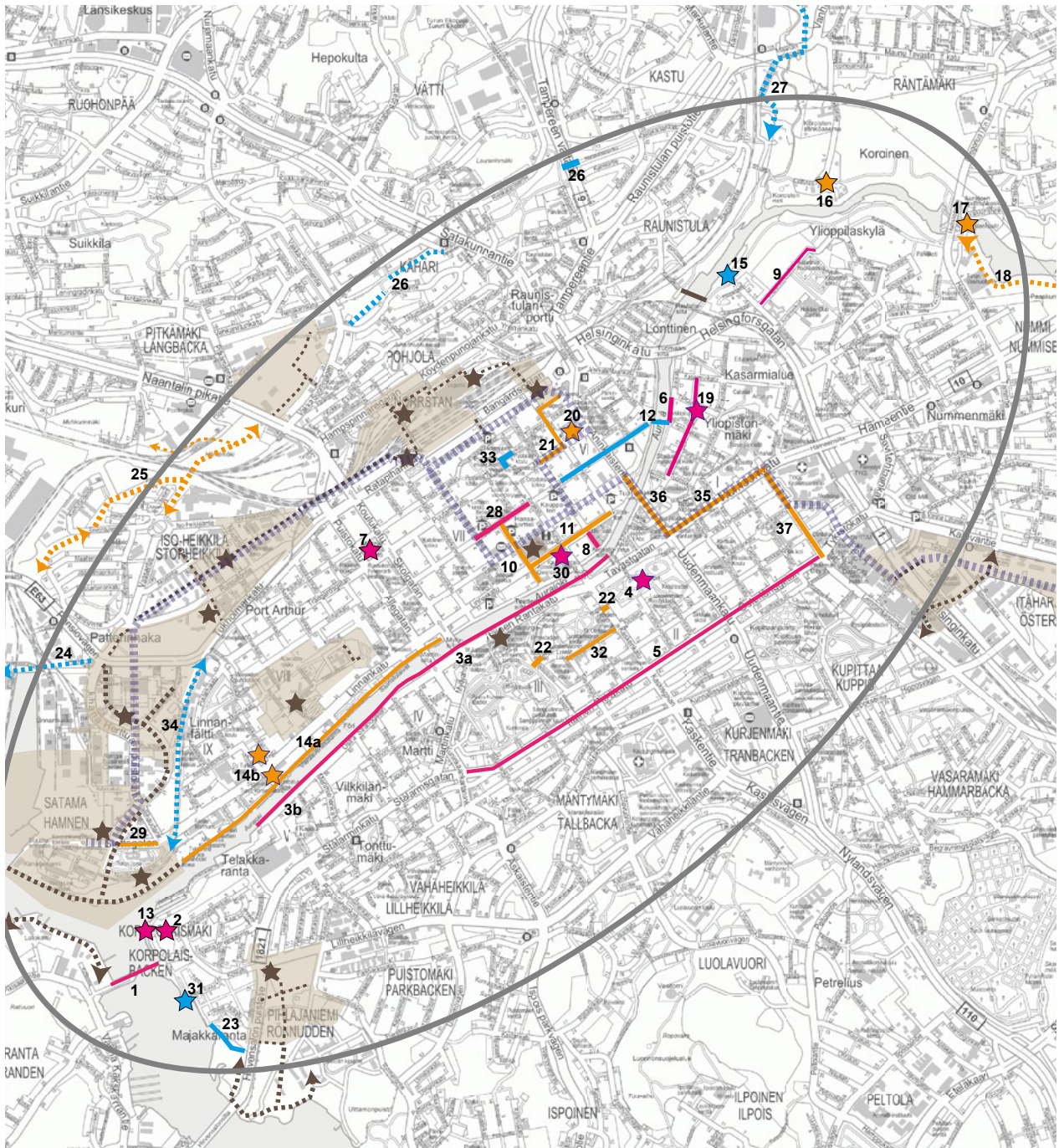
Yksittäisille kehittämishjelman hankkeille ei laadita erillisiä tarveselvityksiä, sillä kehittämishjelma itsessään on tarveselvitys. Hankelistauksessa erillisten hankkeiden tavoitteet ja priorisointi on määritelty, mutta suunnittelua ei ole viety sille tasolle, että kustannusarvio voidaan tässä vaiheessa laatia, jonka vuoksi hankkeille ei ole tässä vaiheessa esitetty kustannusarvioita. Kustannuksen suuruusluokan perusteella hankkeelle laaditaan hankesuunnitelma tai hankekortti noudattaen kaupunginvaltuuston 13.2.2023 § 32 hyväksymää infrahankkeiden tarveselvitys- ja hankesuunnitteluohjetta. Hankesuunnitelmien ja -korttien yhteydessä päätetään hankkeen laajuus, laatutaso, vaiheistus ja kustannusarvion vaihteluväli. Hankesuunnitteluvaiheessa huomioidaan myös muut tavoitteet, kuten esimerkiksi pyöräilyn tavoiteverkko. Hankesuunnitelma ja -kortti perustuu usein kohteeseen laadittuun yleissuunnitelmaan. Kustannuksen suuruusluokan mukaan määritetty myös suunnitelmasta päättävä taho.

— Kehitettävät yhteydet
uudet kävely-yhteydet
parannettavat katu ympäristöt
sillat

■ ■ ■ Raitiotien yleissuunnitelman linjaus, keskustassa
vaihtoehtoiset reitit. Mahdollisen raitiotien
myötä kehittyvät katuosuudet.

★ Kehitettävät oleilun paikat (aukiot, torit, puistot)

■ Kehittyvä alue



Kiireellisyysluokka 1-3*

Rakentamisen kiireellisyysluokka 1 (Valmis 5 vuodessa)

Rakentamisen kiireellisyysluokka 2 (Valmis 10 vuodessa)

Rakentamisen kiireellisyysluokka 3 (15 vuodessa tai enemmän)

Muun hankkeen yhteydessä rakentuva

1	Lauttarannansilta	Kävelyä ja pyöräliikennettä palveleva silta Pitkäsalmen yli Hirvensaloon. Hankesuunnitelma hyväksytty kv 20.4.2020 § 53.	Hankesuunnitelma, Asemakaava, Hirvensalon osayleiskaava	1	Silta
2	Maununtyttären-puisto	Toteutetaan Maununtyttärenpuiston ulkoilureitit, oleskelualueet ja näköalapaikat kulttuuriympäristö- ja luontoarvot huomioiden. Rakennussuunnitelma laadittu 2015. Tarkistustarpeet arvioitava ja hankekortti laadittava.	Hankekortti puuttuu / yleissuunnitelma ja rakennussuunnitelma, Asemakaava, Arkiulkoilua Turun viheralueilla -kysely	1	Oleilun paikan kehittäminen
3a	Itäinen rantakatu, välillä Rettiginrinne – Purserinpolku	Parannetaan rannan kävely- ja oleiluympäristöä, samalla kun rakennetaan yksisuuntaiset pyörätiet katualueelle. Lisätään oleilun paikkoja, kaupunkivehreää, taidetta sekä parannetaan valaistusta ja opastamista. Hankesuunnitelma ja yleissuunnitelma hyväksytty kv 23.8.2021 § 203. Manillalaiturin hankesuunnitelma hyväksytty kv 13.6.2022 § 144 Yleissuunnitelmaa toteutetaan useassa osassa ja vaiheessa.	Hankesuunnitelma / yleissuunnitelma, Muu	1	Katuympäristön parantaminen, oleilun paikan kehittäminen
3b	Itäinen rantakatu – Itälaituri, välillä V-kaupunginosa - Purserinpolku	Pysäköintijärjestelyjä on jo muutettu rannan kävelyalueen luomiseksi. Parannetaan kävely-ympäristön laatua, kalustusta, valaistusta ja lisätään kaupunkivehreää. Katusuunnitelman muutos laadittava.	Katusuunnitelman muutos tehtävä, Muu	1	Katuympäristön parantaminen, oleilun paikan kehittäminen
4	Vartiovuoren-puisto	Historiallisen puiston peruskorjaus, oleilun ympäristön ja valaistuksen parantaminen. Yleissuunnitelma tehty vuonna 2010. Hankesuunnitelma tai hankekortti laadittava.	Hankesuunnitelma laadittava / yleissuunnitelma, Muu	1	Oleilun paikan kehittäminen
5	Itäinen pitkäkatu	Keskeisen pääkadun katu ympäristön käveltävyyden, turvallisuuden ja viihtyisyyden parantaminen (mm. katuvehreällä), samalla kuin kadulle suunnitellaan yksisuuntaiset pyörätiet. Hankesuunnitelma ja yleissuunnitelma tekeillä. Katu on pitkä ja rakennustyöt vaativia, joten kadun valmistuminen kokonaisuudessaan vie aikaa.	Hankesuunnitelma ja yleissuunnitelma tekeillä, pyöräilyn tavoiteverkko, Muu	1 tai 2	Katu ympäristön parantaminen
6	Aurajoen rantareitti, välillä Agricolankatu - Jokikatu	Piispantalons edustan puuttuvan rantareitin osuuden rakentaminen. Osuuden rakentamisen myötä rantareitistä Tuomiokirkkosillan ja Tuomaansillan välillä tulee katkeamaton. Hankesuunnitelma hyväksytty kv 14.2.2022 § 26.	Hankesuunnitelma, Aurajoen ja sen rantojen käytön yleisperiaatteet, edellinen kävelyn ja pyöräilyn kehittämisohjelma	1	Uusi kävely-yhteys

7	Mannerheimipuisto	Historiallisen puiston peruskorjaus sekä leikkipaikan, ulkoliikunnan, valaistuksen ja oleilun kehittäminen. Kehittäminen on kytköksissä myös Parkinkentän kaavoitukseen. Hankesuunnitelma tai hankekortti laadittava.	Hankekortti tai hankesuunnitelma laadittava, Parkinkentän kaavoitus, Muu	1	Oleilun paikan kehittäminen
8	Kauppiaiskatu, välillä Linnankatu – Läntinen rantakatu	Kauppiaisradun jatkaminen kävelypainoitteisena Kauppatorilta jokirantaan. Kauppatorin yhteydessä toteutettu Kauppiaisradun Maariankatu-Linnankatu välinen osuus. Linnankatu-Läntinen Rantakatu osuus vielä toteuttamatta. Katusuunnitelma ja liikenteenohjaussuunnitelman luonnos hyväksytty osana Kauppatorin ympäristön yleisten alueiden suunnitelmia kv 30.5.2016 § 94, 95 ja 96. Tarkistustarpeiden arviointi. Hankekortti tai hankesuunnitelma laadittava.	Hankekortti tai hankesuunnitelma laadittava, hyväksytty katusuunnitelma, Kauppatorin ympäristön kehittäminen, Keskustan liikenneskenaariot	1	Katu ympäristön parantaminen
9	Inspektorinkatu	Inspektorinkadun muuttaminen kylätieksi, jossa uusitaan kadun pintamateriaaleja laadukkaammiksi ja varataan enemmän tilaa jalankulkijoille vähäliikenteisellä kadulla. Hankekortti hyväksytty 26.9.2022 § 305	Hankekortti, pyöräilyn tavoiteverkko, Muu	1	Katu ympäristön parantaminen
10	Kristiinankatu, välillä Eerikinkatu – Läntinen rantakatu	Kadun kehittäminen kävelypainoitteisena / pihakatuna. Kesäkatukokeilujen kokemusten hyödyntäminen suunnittelussa.	Keskustan liikenneskenaariot, yleiskaava 2029	2	Katu ympäristön parantaminen
11	Linnankatu, välillä Kristiinankatu - Vähätori	Kadun kehittäminen kävelypainoitteisena, sen jälkeen kun linja-autojen runkolinjat ovat siirtyneet pois reitiltä. Toteutus voi olla vaiheittainen. Osuus on myös pyöräilyn tavoiteverkossa.	Keskustan liikenneskenaariot, yleiskaava 2029, pyöräilyn tavoiteverkko	1 tai 2	Katu ympäristön parantaminen
12	Yliopistonsilta	Uusi siltayhteys Agricolankadun ja Yliopistonkadun väliin. Uuden siltayhteyden myötä katu ympäristön kävelyn olosuhteiden kehittäminen Yliopistonkadulla Kauppatorille saakka. Osuus on myös pyöräilyn tavoiteverkossa.	Yleiskaava 2029, Vanhankaupungin kehittämissuunnitelma , muu	3	Silta, Katu ympäristön parantaminen
13	Kaarle Knuutinpojanranta	Kehitetään Kaarle Knuutinpojanrantaa pysähtymisen paikkana rantareitin varrella. Tutkitaan mm. oleilun ja uimapaikan kehittämistä, vesibussilaituria sekä nykyisen kausimyymintapaikan kehittämistä. Toteutetaan portaat rannan ja Maununtytärenpuiston väliin puiston saavutettavuuden parantamiseksi. Hankesuunnitelma laadittava.	Hankesuunnitelma laadittava, Aurajoen ja sen rantojen käytön yleisperiaatteet, asemakaava, Arkiulkoilua Turun viheralueilla -kysely, Uimarantaselvitys	1	Oleilun paikan kehittäminen, Uusi kävely-yhteys (portaati)

14a	Läntinen rantakatu, välillä Myllysilta – Forum marinum	Läntisen rantakadun kävely-yhteyden ja oleilun ympäristön parantaminen. Tutkitaan rantaympäristön viihtyisyyden lisäämistä mm. pysäköintipaikkojen uudelleenjärjestelyillä, pyöräily- ja kävely-yhteyksien kehittämisellä sekä ulkokuntoilualueiden, penkkien, valaistuksen ja kaupunkivehreän lisäämisellä. Läntisen rantakadun kehittäminen liittyy Linnankadun pyöräilyn olosuhteiden kehittämiseen.	Aurajoen ja sen rantojen käytön yleisperiaatteet	2	Katu ympäristön parantaminen, oleilun paikan kehittäminen
14b	Varvintori - Veistämönaukio	Varvintorin ja Veistämönaukion kehittäminen toiminnallisina aukioina. Tutkitaan myös ulkokuntoilun ja talviliikunnan pop-up-toiminnan mahdollisuuksia.	Aurajoen ja sen rantojen käytön yleisperiaatteet , Muu	2	Oleilun paikan kehittäminen
15	Nummenranta	Nummenrantaan kaavoitetun kahvilan-saunan rakennuspaikan ympäristön kehittäminen pysähtymisen ja oleilun paikkana rantareitin varrella. Sidoksissa mahdollisen kahvila-saunan toteutustapaan ja -aikatauluun. Alueen perustamisolosuhteet vaativat selvittämistä. Alueelle on suunniteltu monitoimikenttää ja ulkokuntoilukokonaisuutta.	Aurajoen ja sen rantojen käytön yleisperiaatteet, asemakaava	2 tai 3	Oleilun paikan kehittäminen
16	Koroinen	Koroisten alueen saavutettavuuden/opastuksen, kävelyreittien ja oleilun paikkojen kehittäminen. Laituri oleskelua ja rantautumista varten. Pienmuotoisen tapahtumatoiminnan tukeminen. Lähialueelle on haettu asuntomessujen järjestämistä. Tutkitaan mahdollisuuksia parantaa Koroisten ja ylioppilaskylän välisiä kävely- ja pyöräily-yhteyksiä.	Aurajoen ja sen rantojen käytön yleisperiaatteet, Arkiulkoilua Turun viheralueilla -kysely	2 tai 3	Oleilun paikan kehittäminen
17	Halistenkoski	Halistenkosken ylä- ja alapuolen kehittäminen mm. oleilun näkökulmasta. Nykyisten pysäköintijärjestelyiden, kahvilatoiminnan ja harrastusmahdollisuuksien edellytyksien sekä oleilun paikkojen kehittäminen.	Aurajoen ja sen rantojen käytön yleisperiaatteet, Arkiulkoilua Turun viheralueilla -kysely	2	Oleilun paikan kehittäminen

18	Aurajoen ulkoilureitti, välillä Vesilaitos – Kuralan silta	Puuttuvan rantareitin rakentaminen Vesilaitokselta kohti Kuralan siltaa. Tutkitaan mahdollisuuksia lisätä oleilun paikkoja reitin varrelle. Reitin keksivaiheilla sijaitseva Paaskunnan torppa liittyy myös keskeisesti reitin suunnitteluun. Kuralan sillan alueen kehittäminen, esim. oleskelualueet, laituri oleskelua ja rantautumista varten, opastus, pysäköintijärjestelyt. Reitin toteuttamista kahdessa vaiheessa voidaan tutkia siten, että reitti voisi toteutua erillään Vesilaitoksen alueen kehittämisen aikatauluista.	Aurajoen ja sen rantojen käytön yleisperiaatteet, Yleiskaava 2029, Arkiulkoilua Turun viheralueilla -kysely	2	Uusi kävely-yhteys
19	Piispankatu	Piispankadun kävely-ympäristön ja historiallisen ilmeen kehittäminen. Svante Dahlströminpuistikon laajentamisen tutkiminen ja katualueen kehittäminen aukiona. Päätetty käynnistää selvitystyö Piispankadun muutoksesta kh 22.11.2021 § 519. Hankesuunnitelma tai hankekortti laadittava.	Hankesuunnitelma tai hankekortti laadittava, Vanhankaupungin kehittämissuunnitelma , pyöräilyn tavoiteverkko	1	Katuympäristön parantaminen, oleilun paikan kehittäminen
20	Puutori	Puutorin kehittäminen toiminnallisena, viihtyisänä ja vehreänä toriympäristönä nykytoimintojen siirtyessä alueelta. Puutorin kehittäminen liittyy mm. Aninkaisten konserttitalon alueen kehittämiseen.	Aninkaisten kokonaiskonsepti	2	Oleilun paikan kehittäminen
R21	Brahenkatu – Maariankatu, välillä tuleva Matkakeskus – Kauppatori	Matkakeskuksen matkaketjujen tukeminen kävelyn osalta. Katuympäristön viihtyisyyden ja käveltävyyden parantaminen mm. valaistuksella, penkeillä, kaupunkivehreällä, taiteella ja opastamisella. Katutilan käytön mahdollisuuksia esim. kivijalkaliiketiloiille.	Aninkaisten kokonaiskonsepti	2	Katuympäristön parantaminen
22	Vartiovuorenpuiston, Samppalinnanpuiston ja Urheilupuiston välisten kävely-yhteyksien kehittäminen	Kolmen keskustan mäkipuiston välisten kävely-yhteyksien kehittäminen, kuten Urheilupuistoa ja Samppalinnanpuistoa yhdistävä Puistosilta sekä Vartiovuorenpuiston ja Samppalinnanpuiston välisen kävely-yhteyden laadun parantaminen Kaskenkadun kohdalla.	Asemakaava, Yleiskaava 2029, Sytytä Turku -ideakilpailu	2	Silta, katuympäristön parantaminen

23	Pihlajanniemen-puiston rantareitti, välillä Majakkaranta – Hirvensalon silta	Pihlajanniemenpuistoon esitetty ulkoilureittiyhteys Veistämönrannalta kohti Hirvensalon puistotietä. Alueen perustamisolosuhteet vaativat lisäselvittämistä. Alueella luontoarvoja. Ulkoilureitin toteuttamista pitkospuilla voidaan myös tutkia.	Asemakaava, Yleiskaava 2029	2 tai 3	Uusi kävely-yhteys
24	Silta satamaraiteen yli Ruissaloon	Silta kävelyille ja pyöräilijöille. Liittyy myös mahdolliseen satamaan pohjoisesta tulevan raiteen rakentamiseen. Osuus on myös pyöräilyn tavoiteverkossa.	Yleiskaava 2029, pyöräilyn tavoiteverkko	3	Silta
25	Iso-Heikkilän ulkoilureitit	Iso-Heikkilän ulkoilureittien parantaminen Ruissalon, Pansion ja Pernon suuntaan sekä Pitkämäen suuntaan. Pitkämäen suuntaan tavoiteltu ulkoilureitti (24c) kulkee Uudenkaupungin radan ja Naantalin pikatien yli. Iso-Heikkilän rata-alueen muutoksien myötä radan ylitystarve korostuu. Keskimäinen osuus Iso-Heikkilänpuistossa (24b) kulkee haastavassa maastossa, jossa sillalle noustaisiin jyrkkää rinnettä. Kohtaan voi tutkia myös kuntoportaita. Yhteys Muhkurinmäen alueelle (24 d). Osa osuudesta on myös pyöräilyn tavoiteverkossa. Iso-Heikkilän yhteystarpeista on syytä laatia yleissuunnitelma yhdessä pyöräilyreitit suunnittelun kanssa, ja jossa huomioidaan rata-alueen suunnitelmat (mm. KUTU-hanke) ja luontoarvot.	Yleiskaava 2029, osittain asemakaavassa, Arkiulkoilua Turun viheralueilla -kysely, KUTU-hanke, pyöräilyn tavoiteverkko	2 tai 3	Uusi kävely-yhteys, silta
26	Kähärin ja Koroistenniemen välinen ulkoilureittiyhteys	Puuttuvat osuudet Kähärin ja Koroistenniemen ulkoilureittiyhteydestä. Uusi kävely-yhteys Kylänalustanpuiston kohdalla. Kastakaisenpolun ali- tai ylikulku Tampereentien kohdalla on asemakaavassa ja mahdollistaisi yhtenäisen reitin aina Koroistenniemeen ja jokirantaan saakka. Ali- tai ylikulun toteutuskelpoisuus vaatii lisäselvitystä.	Yleiskaava 2029, osittain asemakaavassa	3	Uusi kävely-yhteys, Silta tai alikulku
27	Vähäjoenrannan ulkoilureitti	Kehitettävä ulkoilureitti Koroistenniemeltä kaavoitetun Koroisten siirtolapuutarha-alueen läpi kohti Maarian allasta. Edellyttää yleissuunnitelman laatimista ulkoilureitille kokonaisuudessaan ja toteutuksen vaiheistaminen. Reitit suunnittelu liittyy myös Maaria-Ilmarisen osayleiskaavan ulkoilureittisuunnitelmaan.	Yleiskaava 2029, osittain asemakaavassa	3	Uusi kävely-yhteys

28	Yliopistonkadun kävelykatu	Yliopistonkadun kävelykadulle on tulossa kaukolämmön saneeraus. Kävelykadun peruskorjaus on järkevä suunnitella samaan yhteyteen. Tutkittavia kehityskohteita ovat valaistus, tapahtumainfra, kalusteet ja kaupunkivehreän lisääminen. Hanksuunnitelma tai hankekortti laadittava.	Hanksuunnitelma tai hankekortti laadittava, Muu	1 tai 2	Katuympäristön parantaminen
29	Linnankatu Turun linnan kohdalla	Linnanniemen ideakilpailussa esitettiin Linnankadun kehittämistä Turun linnan ja makasiinirakennusten välissä. Suunnittelussa tutkitaan katua joukkoliikennekatuna, jossa kadun tilallista käyttöä, pintamateriaaleja ja katuvehreää kehitetään historialliseen ympäristöön soveltuena. Osuus on myös pyöräilyn tavoiteverkossa.	Muu, pyöräilyn tavoiteverkko	2 tai 3	Katuympäristön parantaminen
30	Kaupungintalon aukio ja puistikko	Kaupungintalon piha-alueen kehittäminen viihtyisänä ja toiminnallisena kaupunkiaukiona poistamalla yleistä pysäköintiä sekä parantamalla korttelin läpi kulkevia kävely-yhteyksiä. Kaupungintalon osittaisen peruskorjauksen hanksuunnitelman yhteydessä kv 24.10.2022 § 219 päätettiin, että kaupungintalon yleisten piha-alueiden tavoitteista päätetään kaupunginhallituksessa liikenteellisen selvityksen valmistuttua, yleisten piha-alueiden suunnittelusta vastaa kaupunkiympäristön toteutussuunnittelu rinnakkain kaupungintalon osittaisen peruskorjaushankkeen kanssa, kaupunginhallitukselle tuodaan suunnitelma piha-alueista ennen rakennuslupahakemuksen jättämistä.	Kaupungintalon osittaisen peruskorjauksen hanksuunnitelma, Asemakaava, muu	1	Oleilun paikan kehittäminen
31	Majakkarannan Harus-puisto	Majakkarannassa oleva merenläheinen puisto, jota kehitetään paremmin oleskeluun ja toiminnallisena puistona. Alueen perustamisolosuhteet vaativat lisäselvittämistä.	Muu	3	Oleilun paikan kehittäminen
32	Luostarinkatu	Kahden koulun kohdalla olevan kadun viihtyisyyden ja kävelyn olosuhteiden kehittäminen.	Muu	1 tai 2	Katuympäristön parantaminen
33	Aurakatu-Torninkatu	Aurakadun yläpäädyn, Taidemuseon edustan, rauhoittaminen ja Torninkadun muuttaminen kävely- ja pyöräilypainotteiseksi. Kaupunkiaukion muodostaminen Turun yhden merkittävemmän näkymälinjan päätteeksi.	Edellinen kävelyn ja pyöräilyn kehittämisohjelma 2010, Muu	2 tai 3	

34	Vanhan satamaradan kävely-yhteys	Poistuvalla sataman rata-alueella suunniteltava kävely-yhteys ja pyöräily-yhteys. Osuus on myös pyöräilyn tavoiteverkossa.	Muu, pyöräilyn tavoiteverkko	3	Uusi kävely-yhteys
R35	Hämeenkatu	Katuympäristön viihtyisyyden parantaminen. Hämeenkadun kehittäminen liittyy mm. raitiotiepäätöksiin. Raitiotien suunnittelun yhteydessä on tunnistettu mahdollisuuksia parantaa viihtyisyyttä mm. puuistutuksilla. Mikäli raitiotietä ei toteutetakaan, niin katuympäristön kehittäminen on muutenkin tarpeen. Osuus on myös pyöräilyn tavoiteverkossa.	Raitiotien yleissuunnitelma, raitiotien designmanuaali, pyöräilyn tavoiteverkko, muu	2	Katuympäristön parantaminen
R36	Uudenmaankatu, välillä Hämeenkatu-Eerikinkatu	Katuympäristön viihtyisyyden parantaminen. Vanhankaupungin kahden torin ja puiston yhdistäminen kaupunkikuvallisesti. Kadun kehittäminen liittyy mm. raitiotiepäätöksiin. Raitiotien suunnittelun yhteydessä on tunnistettu mahdollisuuksia parantaa viihtyisyyttä. Mikäli raitiotietä ei toteutetakaan, niin katuympäristön kehittäminen on muutenkin tarpeen. Osuus on myös pyöräilyn tavoiteverkossa.	Raitiotien yleissuunnitelma, raitiotien designmanuaali, Vanhankaupungin kehittämissuunnitelma, pyöräilyn tavoiteverkko	2	Katuympäristön parantaminen
R37	Lemminkäisenkatu-Kiinanmyllykatu, välillä Itäinen pitkäkatu-Hämeenkatu	Katuympäristön viihtyisyyden parantaminen. Kävely-yhteys Kupittaaan asemalta kohti yliopistoa ja Vanhakaupunkia. Opasteet, levähdystä mahdollistavat penkit ja katuvehreä tutkittavia asioita. Tiedepuiston suunnittelussa on visioitu vehreää katuympäristöä sekä asetettu tavoitteeksi 8/80- ympäristöä, eli eri-ikäisille lapsista eläkeläiselle soveltuva ympäristö. Raitiotien suunnittelun yhteydessä on tunnistettu mahdollisuuksia parantaa viihtyisyyttä. Mikäli raitiotietä ei toteutetakaan, niin katuympäristön kehittäminen on muutenkin tarpeen. Osuudelle suunnitellaan ensimmäisessä vaiheessa pyöräteitä, mutta katuympäristön laajempi kehitys on tarpeen seuraavassa vaiheessa.	Tiedepuiston masterplan, raitiotien yleissuunnitelma, raitiotien designmanuaali, pyöräilyn tavoiteverkko	2	Katuympäristön parantaminen

Arviointi ja seuranta

Vastuu kävelyn ja oleilun kehittämissuunnitelman seurannasta ja arvioinnista on Kaupunkiympäristön palvelukokonaisuuden liikennesuunnittelu- ja kaavoitusyksiköillä.

Kävelyn ja oleilun verkoston määrän ja laadun muutoksia voidaan seurata:

- Traficomien henkilöliikennetutkimuksen kulkutapajakauman muutoksia seuraamalla (toteutetaan noin kuuden vuoden välein)
- Jalankulkijalaskentojen ja oleskelijoiden havainnoinnin tuloksia vertailemalla, uusien seurantamenetelmien käyttöönoton avulla.
- Jalankulkijaonnettomuustilastojen seurannalla ja turvallisuuskyselyn tuloksia vertailemalla
- Kävelyn barometrilla voidaan seurata kaupunkilaisten tyytyväisyyttä kävelyn ja oleilun ympäristöön

Kävelyn ja oleilun kehittämissuunnitelmassa listattujen toimenpiteiden sekä verkostosuunnitelman toteutumista seurataan joka vuosi ja seurannan tulokset esitellään Kaupunkiympäristön johtoryhmässä. Kaupungin investointiohjelma laaditaan vuosittain, joten kävelyn ja oleiluun liittyviä infrahankkeita tulee pystyä edistämään joka vuosi.

