



15.11.2022

Asia/4

§ 635 Esplanadien ja niihin liittyvien katujen kokeilu

HEL 2022-011847 T 08 01 07

Päätös

Kaupunkiympäristölautakunta päätti, että kaupunkiympäristötoimialalla valmistellaan Esplanadeille ja niihin liittyville tietyille kaduille liikennejärjestelyiden ja katu ympäristön kokeilut alkaen vuodesta 2023.

Kokeilu suunnitellaan yhteistyössä keskusta-alueen yrittäjien kanssa ja se toteutetaan niin, että se palvelee kokeiluun osallistuvien yrittäjien tarpeita.

Kokeilun tuloksia arvioidaan tiiviissä yhteistyössä alueen palveluyrittäjien kanssa ja erityisesti kiinnitetään huomiota päätavoitteen eli ydinkeskustan virkistymisen toteutumiseen.

Tavoitteena kokeilussa on alueen palveluyritysten liiketoiminnan parantuminen, jota mitataan esimerkiksi liikevaihtoluvuilla.

Vuoden 2023 kokeilun tulokset analysoidaan ja tuodaan lautakuntaan käsiteltäviksi syyskauden 2023 aikana, jotta tulosten perusteella voidaan tehdä johtopäätökset kokeilun jatkosta.

Käsittely

Asian aikana kuultavina olivat tiimipäällikkö Hanna Pikkarainen, yksikön päällikkö Pihla Kuokkanen, yksikön päällikkö Janne Prokkola ja projektinjohtaja Tia Salminen. Asiantuntijat poistuivat kuulemisensa jälkeen kokouksesta.

Hylkäysehdotus:

Mika Raatikainen: Esplanadien ja niihin liittyvien katujen suunnitellusta kokeilusta luovutaan ja asia hylätään. Kävelyn ja "oleilun" mahdollisuudet Helsingissä ovat jo nyt erittäin hyvät. Oleilijat mahtuvat oleilemaan muuallakin kuin nykyisillä ajoradoilla. Helsingin keskustan saavutettavuus tai viihtyvyys ei parane sulkemalla kaupungissa jo olemassa olevia ajoneuvoliikenteelle varattuja ajokaistoja. Moderniin kaupunkiin kuuluu myös moottoriajoneuvoliikenne, mikä käyttää katuja niiden alkuperäiseen tarkoitukseen - liikkumiseen.

Mika Raatikaisen hylkäysehdotusta ei kannatettu, joten se raukesi.

Vastaehdotus:

Sami Kuusela: Kokeilu suunnitellaan yhteistyössä keskusta-alueen yrittäjien kanssa.



15.11.2022

täjien kanssa ja se toteutetaan niin, että se palvelee kokeiluun osallistuvien yrittäjien tarpeita.

Kokeilun tuloksia arvioidaan tiiviissä yhteistyössä alueen palveluyrittäjien kanssa ja erityisesti kiinnitetään huomiota päätavoitteen eli ydinkeskustan virkistymisen toteutumiseen.

Tavoitteena kokeilussa on alueen palveluyritysten liiketoiminnan parantuminen, jota mitataan esimerkiksi liikevaihtoluvuilla.

Vuoden 2023 kokeilun tulokset analysoidaan ja tuodaan lautakuntaan käsiteltäviksi syyskauden 2023 aikana, jotta tulosten perusteella voidaan tehdä johtopäätökset kokeilun jatkosta.

Kannattaja: Anni Sinnemäki

Kaupunkiympäristölautakunta päätti yksimielisesti hyväksyä Sami Kuukselan vastaehdotuksen mukaan muutetun ehdotuksen.

Palautusehdotus:

Jenni Pajunen: Palautetaan Esplanadien ja niihin liittyvien katujen kokeilu valmisteluun niin, että se käsitellään ydinkeskustan liikennejärjestelmäsuunnitelman laatimisen jälkeen (arviolta aikaisintaan vuoden 2023 syksyllä).

Liikennejärjestelmäsuunnitelman valmistelussa Esplanadien osalta lähtökohdaksi otetaan jalankulku- ja oleskelualueiden lisääminen hyödyntämällä nykyistä pysäköintikaistaa.

Muutoksissa Helsingin keskustan saavutettavuus ei saa heikentyä. Suunnittelussa tulee huomioida katutyöt kantakaupungin muilla keskeisillä ajoväylillä mm. Hakaniemessä ja Mannerheimintiellä. Lisäksi valmistelussa on varmistettava, että kokeilusta ei aiheudu häiriötä Helsingin Sataman toimintaan, siinä osallistetaan ydinkeskustan asukkaita, yrittäjiä ja tontinomistajia ja otetaan huomioon Hämeentien liikenteen muutoksien vaikutuksista 2023 aikana valmistuva selvitys.

Kesällä 2023 voidaan Esplanadien oleskelukäyttöä lisätä lisäämällä parklet-terassien määrää.

Kannattaja: Risto Rautava

1 äänestys

JAA-ehdotus: Asian käsittelyä jatketaan

EI-ehdotus: Jenni Pajusen palautusehdotuksen mukaisesti.

Jaa-äännet: 8

Silja Borgarsdottir Sandelin, Otso Kivekäs, Olli-Pekka Koljonen, Hannu



Koponen, Sami Kuusela, Tuomas Nevanlinna, Amanda Pasanen, Anni Sinnemäki

Ei-äännet: 5

Atte Kaleva, Otto Meri, Jenni Pajunen, Mika Raatikainen, Risto Rautava

Kaupunkiympäristölautakunta päätti jatkaa asian käsittelyä äänin 8–5.

Esittelijä

kaupunkiympäristön toimialajohtaja
Ville Lehmuskoski

Lisätiedot

Pihla Kuokkanen, yksikön päällikkö, puhelin: 09 310 34301
pihla.kuokkanen(a)hel.fi

Liitteet

1 Yritysvaikutusten arviointi

Muutoksenhaku

Oikaisuvaatimusohje, kaupunkiympäristölautakunta

Päätösehdotus

Kaupunkiympäristölautakunta päättää, että kaupunkiympäristötoimialalla valmistellaan Esplanadeille ja niihin liittyville tietyille kaduille liikennejärjestelyiden ja katu ympäristön kokeilut alkaen vuodesta 2023.

Tiivistelmä

Kaupunkistrategiassa 2021–2025 korostetaan Helsingin keskustan elinvoiman merkitystä ja edellytetään kehittämään keskustasta houkuttelevampi, saavutettavampi ja toimivampi. Kaupunkistrategiassa edellytetään suunnittelemaan kävelykeskustan kehitystä nojautuen viime kauden valmisteluun ja kehittämään liikennejärjestelyjä keskustan elinvoiman kasvua tukevaksi.

Helsingin ydinkeskustassa parannetaan tällä valtuustokaudella kävelyn ja oleilun olosuhteita Esplanadien ja niihin liittyvien katujen kokeilulla. Liikennejärjestelyihin tehdään väliaikaisia muutoksia Pohjois- ja Eteläesplanadilla, Erottajankadulla, Kasarmikadulla, Lönnrotinkadulla, Mannerheimintiellä ja Uudenmaankadulla sekä Designmuseon aukion kohdalla Korkeavuorenkadulla. Kokeilun tavoitteena on lisätä alueen viihtyisyyttä, vetovoimaa ja jalankulkijamääriä kokeilun aikana. Samalla kokeilulla kerätään kokemuksia ja tietoa Esplanadien ja niihin liittyvien katujen pysyvien ratkaisujen suunnittelua varten.



Kokeilu alkaa kesäkaudella 2023. Kokeilujakson aikana arvioidaan sen järjestelyjen toimivuutta ja kokeilun onnistumista, jonka perusteella järjestelyjä voidaan kehittää kokeilujakson aikana. Kokeilun on suunniteltu jatkuvan syksyyn 2024, mutta kokeilun aikana saatujen kokemusten perusteella kokeilu voidaan päättää suunniteltua aiemmin tai vastavasti jatkaa suunniteltua pidempään, jos se on ydinkeskustan liikenteen kokonaistoimivuuden kannalta perusteltua.

Kesän 2023 kokeiluissa hyödynnetään vuoden 2022 kesäkatujen oppeja ja kokemuksia. Jatkossa uusista kesäkaduista päätetään Helsingin kävely-ympäristöjen kokeiluiden toimintamallin mukaisesti, josta päätetään erikseen.

Kaupunginhallituksen 25.1.2021 edellyttämän kävelykeskustan ja käveltävän keskustan laajentamisen suunnitteluun vastataan lisäksi erikseen hyväksyttävällä Elinvoimainen ydinkeskusta, ydinkeskustan maankäytön kehityskuva 2023:lla. Esplanadien ja niihin liittyvien katujen kokeilu on yksi ydinkeskustan maankäytön kehityskuvan toimenpiteistä. Lisäksi kaupunginhallituksen päätökseen 25.1.2021 vastataan laatimalla Ydinkeskustan liikennejärjestelmäsuunnitelmalla, joka tuodaan päätöksentekoon syksyllä 2023.

Esittelijän perustelut

Lähtökohdat

Helsingin keskustan merkitys ja kehittäminen ovat yksi Kaupunkistrategian 2021–2025 painopisteistä. Kaupunkistrategiassa on tunnistettu keskustan rooli koko Suomen suurimpana työpaikkojen, palveluiden, viihtymisen ja kulttuurin keskittymänä, johon Helsingin tulee investoida määrätietoisesti. Keskustasta tehdään houkuttelevampi, saavutettavampi ja toimivampi yhdessä asukkaiden ja keskusta-alueen elinkeinoelämän ja yritysten kanssa. Kaupunkistrategiassa edellytetään suunnittelemaan kävelykeskustan kehitystä nojautuen viime kauden valmisteluun ja kehittämään liikennejärjestelyjä keskustan elinvoiman kasvua tukevaksi.

Kaupunginhallitus päätti 25.1.2021 periaatteista ja toimenpiteistä kävelykeskustan laajentamiseen tähtäävän jatkosuunnittelun pohjaksi. Päätöksessä linjattiin käveltävän keskustan kunnianhimoisesta laajentamisesta ja erikseen edellytettiin Esplanadien alueen ottamisesta mukaan suunnitteluun. Kaupunginhallituksen päätöksen mukaisesti jatkosuunnittelun tulee pohjautua 2016 virkamiesselvitysten kohteena olleeseen kahteen malliin, joissa toisessa Pohjois- ja Eteläesplanadi ovat molemmat yksikaistaisia ja toisessa Pohjoisesplanadi on kokonaan kävelykatu. Tarkasteltavina alueina mainitaan myös Iso Roobertinkadulta Erottajalle ja Mannerheimintien alkuun sijoittuva vyöhyke sekä ne kan-



takaupungin muut kadut, joilla kaupallinen potentiaali ja potentiaali viihtyisyyden lisäämiseksi on nostettavissa parhaiten käveltävyyden edistämiseksi. Kaupunginhallitus edellytti laatimaan suunnitelman käveltävän keskustan laajentamiseksi, joka voidaan aikatauluttaa ja jota voidaan toteuttaa useammassa vaiheessa. Ensimmäisten käveltävän keskustan laajentamisen osien onnistumisia voidaan analysoida ja käyttää seuraavien vaiheiden toteutuksessa. Suunnittelussa huomioidaan liikenteen kokonaistoimivuus.

Kaupunginhallitus hyväksyi 25.1.2021 Helsingin keskustavision - Linjauksia maankäytön ja liikenteen suunnittelulle kantakaupungissa maankäytön ja liikkumisen jatkosuunnittelun pohjaksi. Keskustavisiassa linjataan, että laaja käveltävä keskusta lisää sosiaalista kanssakäymistä, kannustaa liikkumiseen, ulko-oleskeluun ja kohtaamisiin. Katutilan käyttöä priorisoidaan kestävien kulkumuotojen näkökulmasta. Katualueita suunnitellaan myös oleskelun ja pysähtymisen, ympäristön viihtyvyyttä ja ekologista tasapainoa edistävien ratkaisujen, lyhytaikaisen asiointipysäköinnin sekä liikenteen sähköistymisen tarpeisiin. Autoliikenteen määrä katutilassa ei kasva ja liikenteen haitat, kuten pienhiukkaset, rengasmelu ja autojen viemä tila vähenevät. Kasvavan pääkaupungin keskustan julkiset ulkoalueet palvelevat laajaa käyttäjäkuntaa, ovat korkeatasoisia ja kuuluvat lähtökohtaisesti yleiseen avoimeen käyttöön.

Vastatakseen kaupunginhallituksen 25.1.2021 päätöksiin kaupunkiympäristön toimialalla on valmisteltu Elinvoimainen ydinkeskusta, ydinkeskustan maankäytön kehityskuva 2032 sekä yhtenä sen toimenpiteenä käynnistetty Ydinkeskustan liikennejärjestelmäsuunnitelman laatiminen. Ydinkeskustan liikennejärjestelmäsuunnitelmassa määritellään ydinkeskustan liikennejärjestelmän kehittämisen tavoitteet, suuntaviivat ja toimenpiteet ja se tuodaan päätöksentekoon vuoden 2023 aikana.

Kaupungin johtoryhmässä 23.8.2022 todettiin, että Ydinkeskustan maankäytön kehityskuva 2032 ja Ydinkeskustan liikennejärjestelmäsuunnitelma eivät riittävässä määrin vastaa kaupunginhallituksen päätökseen 25.1.2021. Kaupungin johtoryhmä edellytti selvittämään keinoja kävelyn edistämiseksi ydinkeskustassa tämän valtuustokauden aikana.

Helsingissä on toteutettu kesäkatuja kesinä 2020–2022. Kesällä 2022 kesäkatuja toteutettiin Erottajankadulla, Pieni Roobertinkadulla, Korkeavuorenkadulla sekä Kasarmikadulla. Kävely-ympäristöjen kokeiluiden toteuttaminen on yksi kävelyn edistämishjelman toimenpiteistä ja vuosina 2020–2022 toteutetut kesäkadut ovat esimerkkejä viimeisimmistä kävely-ympäristöjen kokeiluista Helsingissä. Kesäkatujen avulla on lisätty kävelylle sekä oleskelulle varattuja alueita ja tuotu kadulle katu-



vihreää kesäkaudella. Kesäkaduista on saatu oppeja millaiset ratkaisut toimivat parhaiten kävely-ympäristön parantamiseksi ja toisaalta millaisia vaikutuksia paikalliskatujen rauhoittamisella on liikenteeseen laajemmin. Jatkossa uusista kesäkaduista on tarkoitus päättää Helsingin kävely-ympäristöjen kokeiluiden toimintamallin mukaisesti, josta päätetään erikseen.

Kokeilukohteiden valinta

Kävelyn edistämiseksi ydinkeskustassa on analysoitu erilaisia toimenpiteitä ja katuosuuksia, joilla olisi mahdollista parantaa kävelyn olosuhteita vielä tämän valtuustokauden aikana. Valinnassa ratkaisevaa on ollut mahdollisuus toteuttaa muutokset nopeasti ja kustannustehokkaasti. Kokeilukohteiden valinnassa on huomioitu seuraavalle 10-vuotiskaudelle ohjelmoidut hankkeet ydinkeskustassa. Lisäksi valinnassa on huomioitu näkemykset Helsingin kaupungin ja elinkeinoelämän yhteistyöryhmästä ydinkeskustan elinvoiman vahvistamiseksi (HELY-työryhmä).

Esplanadien alue on valikoitunut kokeilujen kohteeksi sen merkittävien kävelyvirtojen sekä kaupunginhallituksen päätöksen edellytysten pohjalta. Kaduilla on paljon palveluelinkeinotoimintaa, jonka toimintaedellytyksiä kävelijämäärien kasvu lisääisi. Esplanadit ja Esplanadin puisto ovat nykyisellään suosittua kävely- ja oleiluympäristöä, jonka viihtyisyyttä voidaan parantaa leventämällä kävelyalueita sekä vähentämällä moottoriajoneuvoliikenteen aiheuttamia haittoja alueella, kuten päästöjä, melua ja estevaikutusta. Lisäksi ratkaisulla tuetaan yritysten toimintojen laajentumista katutilaan. Kävelyalueiden lisääminen selkeyttää ja helpottaa Esplanadien poikittaisia kävely-yhteyksiä liikennemäärän vähentyessä ja ylitysten lyhentyessä sekä parantaa keskustan eri kohteiden kytkeytymistä toisiinsa. Valintaa tukee vuosikymmenen jälkimmäisellä puoliskolla alueella mahdollisesti käynnistyvä HSY:n sekaviemäröinnin eriyttämishanke, jonka yhteydessä on kannattavaa peruskorjata Esplanadit ja alueen lähikatuja. Nyt esitettävällä kokeilulla saadaan kokemuksia Esplanadien kävelyalueiden lisäämisestä ja näitä kokemuksia hyödynnetään pysyvien ratkaisujen suunnittelussa.

Esplanadien alueeseen välittömästi kytkeytyvillä Kasarmikadulla ja Erottajankadulla sekä hieman etelämpään sijoittuvalla Designmuseon aukiolla toteutettiin onnistuneesti kesäkadut vuonna 2022. Kävelyalueiden lisääminen näille kaduille osana Esplanadien kokeilua on perusteltua, sillä ne luovat jatkuvuutta Esplanadin kävely-yhteyksiin ja kytkevät eteläistä kantakaupunkia tiiviimmin käveltävään ydinkeskustaan. Kasarmikadulla ja Erottajankadulla liikenteen rauhoittaminen palvelee Esplanadien liikennejärjestelyjen toimivuutta ja ehkäisee liikenteen siirtymistä eteläisille paikalliskaduille kokeilun aikana. Järjestelyillä luo-



daan mahdollisuuksia oleiluun kadulla, kadunvarren toimijoiden levittäytymiseen katutilaan sekä mahdollistetaan ydinkeskustan laajeneminen toiminnallisesti. Vuoden 2022 parhaiten onnistuneista kesäkaduista Kasarmikadulle, Erottajankadulle ja Designmuseonaukiolle on tarkoitus suunnitella kesäkaduista saatuja kokemuksia hyödyntäen pysyvät kävelyalueita lisäävät ratkaisut ja jatkuvuuden kannalta on perusteltua toteuttaa kesäkadut pysyvien ratkaisujen linjaamista odottaessa. Kierotalouden ja resurssitehokkuuden kannalta on kannattavaa hyödyntää kohteisiin kesälle 2022 laadittuja suunnitelmia ja valmistettuja kalusteita.

Lönnotinkatu jatkaa reittiä Pohjoisesplanadilta länteen, jolloin Lönnotinkadun järjestelyjen kokeilu on yhteensopiva Esplanadien kokeilun kanssa. Lönnotinkadun kokeilun tavoitteena on parantaa pyöräliikenteen yhteyksiä ydinkeskustasta länteen pyöräliikenteen tavoiteverkon mukaisesti sekä parantaa Lönnotinkadun varren toimintojen saavutettavuutta. Järjestelyjen selkeyttämisellä odotetaan olevan myönteinen vaikutus myös kävelylle, kun sähköpotkulaudoille ja pyöräliikenteelle on selkeästi osoitettu tila. Kokeilussa selkeytetään katutilan järjestelyjä myös autoliikenteelle, kun nykyinen noin 1,5 kaistainen ajorata kavennetaan selkeästi yksikaistaiseksi.

Kokeilun toteutuksen periaatteet

Liikennejärjestelyihin tehdään muutoksia Pohjois- ja Eteläesplanadilla, Erottajankadulla, Kasarmikadulla ja Lönnotinkadulla. Edellisiin liittyen muutoksia kaistajärjestelyihin tarvitaan Mannerheimintiellä ja Uudenmaankadulla. Lisäksi Designmuseon edusta Korkeavuorenkadulla varataan kävelyn ja oleilun käyttöön.

Pohjois- ja Eteläesplanadilla tilaa vapautetaan muihin toimintoihin muuttamalla ajorata autoliikenteen osalta yksikaistaiseksi. Pohjoisesplanadilla kävelyaluetta levennetään väliaikaisin rakentein. Eteläesplanadilla ajoradalla vapautuvaa tilaa hyödynnetään pyöräliikenteelle. Molemmille Esplanadeille jätetään tarvittavat lastauspaikat, taksipaikat ja CD-autojen pysäköintipaikat. Eteläesplanadilla voidaan mahdollisesti säilyttää osa nykyisistä pysäköintipaikoista.

Erottajankadulla itälaidalle järjestetään väliaikaisin rakentein lisää tilaa kävelylle, oleilulle ja terasseille. Uudenmaankadun ja Pieni Roobertinkadun välillä järjestelyt vastaavat pääosin kesän 2022 kesäkatujärjestelyjä. Uudenmaankadun ja Eteläesplanadin välillä liikennejärjestelyjen muutokset yhteen sovitetaan Esplanadien kokeilun aikaisten järjestelyjen kanssa.

Kasarmikadulla parannetaan käveltävyyttä Eteläesplanadin ja Pohjoisen Makasiinikadun välillä tuomalla katutilaan oleskelun mahdollistavia



kalusteita, lisäämällä katuvihreää ja rauhoittamalla autoliikennettä. Kasarmikatu toteutetaan pihakatuna.

Lönnrotinkadun liikennejärjestelyitä selkeytetään välillä Mannerheimintie- Hietalahdenkatu. Ajourata kavennetaan yksiajokaistaiseksi ja kadulle lisätään pyöräkaista länteen suuntautuvalle pyöräliikenteelle. Järjestelyjen toteuttaminen edellyttää pysäköinnin kieltämistä kadun toiselta laidalta.

Kävely- ja oleilualueiden käyttö ja kalustus eri katuosuuksilla suunnitellaan yhdessä kaupungin ja alueen toimijoiden kanssa. Alueen ravintolat vastaavat vuokraamiensa terassialueiden kalustamisesta kaikilla katuosuuksilla.

Kokeilu alkaa kesäkaudella 2023 ja kokeilujakson aikana arvioidaan sen onnistumista ja järjestelyjä voidaan kehittää kokeilujakson aikana. Kokeilun on suunniteltu jatkuvan syksyyn 2024, mutta kokeilun aikana saatujen kokemusten perusteella kokeilu voidaan päättää suunniteltu aiemmin tai vastaavasti jatkaa aiottua pidempään, jos se on ydinkeskustan liikenteen kokonaistoimivuuden kannalta perusteltua. Runsaan lumen aikana kokeilun järjestelyitä voidaan muuttaa, jotta lumelle ja sen poistoon on riittävästi tilaa ja keinoja.

Kokeilun vaikutukset

Laajentuvat kävelyalueet parantavat kävelyn sujuvuutta ja mahdollistavat enemmän oleilua Esplanadien alueella. Autoliikenteen määrän lasku vähentää liikenteestä aiheutuvia haittoja ja siten lisää kävelyn ja oleilun miellyttävyyttä sekä turvallisuutta. Esplanadien autoliikenteen estevaikutus pienenee, jolloin Esplanadien poikki kulkevat matkat ovat aiempaa sujuvampia. Kävelyalueiden leventäminen luo lisää mahdollisuuksia oleskella Esplanadien julkisilla kalusteilla, jolla on suuri vaikutus erityisesti liikuntaesteisille ja ikääntyneille.

Kokeilun vaikutuksesta ydinkeskustan itä-länsi suuntaisen autoliikenteen arvioidaan vähenevän noin kymmenen prosenttia. Esplanadien ajokaistojen vähentämisen vaikutuksesta ajoneuvojen määrän arvioidaan vähenevän Esplanadeilla noin viidenneksen. Autoliikenteen siirtymät muille kaduille ovat varsin pieniä, kun Kasarmikatu on osa kokeilua, sillä tämä vähentää liikenteen siirtymistä Pohjoiselle Makasiinikadun-Rikhardinkadun reitille. Esplanadien liikennejärjestelyihin tehtävät muutokset vähentävät autoliikenteen määrää myös Pohjoisrannassa, Lönnrotinkadulla ja Uudenmaankadulla. Autoliikenteen matka-ajat kokeilun alueella voivat kapasiteetin vähentymisen myötä hieman kasvaa ruuhkaisimpina aikoina.



Pyöräliikenteelle osoitetaan nykyjärjestelyjä enemmän tilaa kokeilun aikana. Lisätilaa osoitetaan ajoradalta, jossa kadun epätasainen kivetty pinta ei ole pyöräliikenteen osalta houkuttelevin. Näin ollen kokeilun vaikutus pyöräliikenteen määriin Esplanadeilla jäänee pieneksi. Pyöräliikenteen ja jalankulun parempi erottelu lisää molempien kulutapojen miellyttävyyttä ja sujuvuutta.

Kokeilun vaikutukset alueella toimiviin yrityksiin ovat maltillisia. Kansainvälisissä esimerkeissä ja tutkimuksissa on havaittu, että kävelyalueiden lisääminen ja katu ympäristön kohentaminen lisäävät alueen kävelijä-, oleilija- ja asiakasmääriä. Joissain tapauksissa on tutkittu ja todettu näiden muutosten kasvattavan alueen liikevaihtoa. Kokeilun myötä mahdollistuu yritysten toimintojen laajentuminen katutilaan nykyistä enemmän. Lönnrotinkadulla odotetaan pyöräilijämäärien kasvavan, joka osaltaan tuo lisää asiakkaita kadun varren toimijoille. Asiointi-pysäköintipaikkojen väheneminen kokeilun kaduilla vaikuttaa niihin asiakkaisiin, jotka saapuvat palveluihin autolla ja ovat aiemmin hyödynneet kadunvarsipysäköintiä, mutta joutuvat nyt mahdollisesti etsimään paikan hieman kauempaa. Kokeiluun voi liittyä mielikuvia alueen saavutettavuuden heikentymisestä, mutta toisaalta kävelyolosuhteiden parantumisella odotetaan olevan positiivisia vaikutuksia mielikuviin. Esplanadien kokeilun yritysvaikutuksia on kuvattu tarkemmin liitteessä 1.

Lönnrotinkadun osalta vaikutukset yrityksiin arvioidaan vähäisiksi. Yksityiskohtaisemman suunnittelun ja tehtävän kokeilun myötä vaikutuksia voidaan arvioida tarkemmin. Läpikulkevaan liikenteeseen muutokset eivät merkittävästi vaikuta, sillä katu toimii nykyisellään lähes yksikaksitaisena. Lisäksi Esplanadien kokeilu vähentää kadulle ohjautuvaa liikennemäärää. Isoimmat kysymykset Lönnrotinkadulla liittyvät huolto- ja jakeluliikenteen järjestämiseen, kun pysäköintimahdollisuus poistuu kadun toiselta laidalta. Pysähtymisen mahdollistaminen tarkoituksenmukaisesti paikkoihin ratkaistaan kokeilun toteutuksen suunnittelussa.

Lönnrotinkadulla on samanaikaisesti käynnissä nastarengaskieltokokeilu kevääseen 2025 saakka. Näillä kokeiluilla ei arvioida olevan merkittävää vaikutusta toisiinsa, eikä niiden yhtäaikainen toteuttaminen olennaisesti vaikuta kokeilun tulosten luotettavuuteen.

Yhteistyö ja vuorovaikutus

Koska kyseessä on kokeilu, jolla selvitetään väliaikaisten liikennejärjestelyjen toimivuutta pysyvien ratkaisujen suunnittelua varten, kokeilun aikainen yhteistyö ja vuorovaikutus on merkittävässä roolissa. Kokeimuksia ja mielipiteitä kerätään kokeilun aikana niin alueen toimijoilta kuin alueella asioivilta ja oleilevilta. Toteutuksen suunnittelun aikana on



tarkoitus kuulla alueen toimijoita heidän tarpeistaan ja näkemyksistään, eli tehdä yhteissuunnittelua.

Esplanadien ja niihin liittyvien katujen kokeiluja sekä muita kävelyn edistämisen toimenpiteitä ydinkeskustassa tällä valtuustokaudella on käsitelty Viihtyisä kaupunki -ohjelmaryhmässä 27.9.2022.

Toimenpiteitä on käsitelty HELY-työryhmässä 8.9.2022 sekä Helsingin kauppakamarin maankäytön seurantaryhmässä 7.9.2022. Elinkeinoelämän edustajat ovat toistuvasti olleet huolissaan keskustan elinvoimaista ja kritisoineet kokeilun ajankohtaa suhteessa koronasta palautumiseen sekä Ydinkeskustan liikennejärjestelmäsuunnitelman laadintaan. Käydyissä keskusteluissa liikennejärjestelyt on nähty riskinä keskustan saavutettavuudelle ja sataman liikenneyhteyksien toimivuudelle. Kadunvarren saatto-, huolto- ja asiointipysäköintipaikkojen tärkeyttä keskustan toimijoille on tuotu esiin. Lisäksi on esitetty kriittisiä näkemyksiä laajentuvien kävelyalueiden tarpeesta. Tämän valtuustokauden aikana toteutukseen ehdotettuihin kokeiluihin on valikoitunut sellaiset kohteet, joilla haetaan vaikuttavuutta vilkkaan kävely-ympäristön houkuttelevuuden paranemiseen vaarantamatta keskustan saavutettavuutta autoilla. Vaikutukset autoliikenteen toimivuuteen on arvioitu vähäisiksi. Pysäköintipaikkoja on hyvin saatavilla keskustan maanalaisissa laitoksissa. Kokeilujen järjestelyissä huolehditaan huoltoliikenteen tarvitsemista tiloista.

Seuranta

Kokeilun vaikutuksia on tarkoitus seurata kokeilun aikana liikenteellisistä ja sosiaalisista näkökulmista. Lisäksi kartoitetaan ja arvioidaan vaikutuksia alueen toimijoihin. Lautakunnalle tuodaan väliaikatietoja kokeiluista vuoden sisällä niiden käynnistyttyä. Muutokset vaativat alkuun sopeutumista ja voivat edellyttää myös yksityiskohtiin parannustoimenpiteitä, joten väliaikatarkastelulle on hyvä antaa aikaa. Lisäksi kokeiluista on hyvä saada kokemusta myös eri vuodenaikoina. Keskustassa on kaksi selkeästi muusta ajasta erottuvaa huippusesonkia, joista toinen kohdistuu loppukesään (heinä-elokuulle) ja toinen joulumarkkinoille (marras-joulukuulle).

Kustannukset

Kävelykeskustalle on talousarvioneuvotteluissa varattu 3 000 000 euroa vuodelle 2023, sisältäen väliaikaisten järjestelyjen suunnittelun ja toteutuksen sekä kokeilun vaikutusten seurannan. Jos kokeilu jatkuu suunnitellusti vuodelle 2024 ja mahdollisesti sitä pidempään, myös näille vuosille kohdistuu ensimmäistä kokeiluvuotta vähäisempiä kustannuksia. Kokeilun suunnittelu ja toteutus vaativat kaupunkiympäristön



15.11.2022

Asia/4

toimialan asiantuntijoiden laajaa työpanosta, jota ei ole talousarvioehdotusvaiheessa vielä huomioitu osana toiminnan suunnittelua.

Esittelijä

kaupunkiympäristön toimialajohtaja
Ville Lehmuskoski

Lisätiedot

Pihla Kuokkanen, yksikön päällikkö, puhelin: 09 310 34301
pihla.kuokkanen(a)hel.fi

Liitteet

1 Yritysvaikutusten arviointi

Muutoksenhaku

Oikaisuvaatimusohje, kaupunkiympäristölautakunta

Päätöshistoria

Kaupunkiympäristölautakunta 08.11.2022 § 619

Kaupunkiympäristölautakunta 01.11.2022 § 609