



§ 650

Esplanadin ja niihin liittyvien katujen kokeilun välitulokset

HEL 2023-012865 T 08 00 04

Päätös

Kaupunkiympäristölautakunta päätti panna asian pöydälle.

Käsittely

Asian aikana kuultavina olivat yksikön päällikkö Pihla Kuokkanen, liikenneinsinööri Henna Hovi ja liikennetutkija Katja Moilanen. Asiantuntijat poistuivat kuulemisensa jälkeen kokouksesta.

Kaupunkiympäristölautakunta päätti yksimielisesti panna asian pöydälle Jenni Pajusen ehdotuksesta.

Esittelijä

vs. kaupunkiympäristön toimialajohtaja
Silja Hyvärinen

Lisätiedot

Henna Hovi, liikenneinsinööri, puhelin: 31021337
henna.hovi(a)hel.fi
Pihla Kuokkanen, yksikön päällikkö, puhelin: 09 310 34301
pihla.kuokkanen(a)hel.fi

Liitteet

- 1 Vaikutukset autoliikenteen sujuvuuteen
- 2 Vaikutukset huoltoliikenteeseen
- 3 Sosiaaliset vaikutukset
- 4 Vaikutukset elinvoimaan
- 5 Kyselytutkimus

Muutoksenhaku

Muutoksenhakukielto, valmistelu tai täytäntöönpano

Päätösehdotus

Kaupunkiympäristölautakunta päättää merkitä tiedoksi Esplanadin ja niihin liittyvien katujen kokeilun välitulokset kesäkaudelta 2023.

Tiivistelmä

Helsingin ydinkeskustassa on parannettu tällä valtuustokaudella kävelyn ja oleilun olosuhteita Esplanadien ja niihin liittyvien katujen kokeilulla. Kokeilu tukee kaupunkistrategian ja ydinkeskustan maankäytön kehityskuvan mukaista elämyksellistä ja vetovoimaista keskustaa. Samal-



la kokeilu tukee kaupunginhallituksen vuoden 25.1.2021 päätöstä jatkaa kunnianhimoisen kävelykeskustan suunnittelua. Kaupunginhallituksen edellyttämän kävelykeskustan ja käveltävän keskustan laajentamisen suunnitteluun vastataan ydinkeskustan maankäytön kehityskuvan lisäksi ydinkeskustan liikennejärjestelmäsuunnitelmalla, joka tuodaan päätöksentekoon keväällä 2024. Kävely-ympäristöjen kokeiluiden toteuttaminen on myös yksi kävelyn edistämishojelman toimenpiteistä.

Liikennejärjestelyihin tehtiin väliaikaisia muutoksia Pohjois- ja Eteläesplanadilla, Erottajankadulla, Kasarmikadulla, Lönnrotinkadulla, Mannerheimintiellä ja Uudenmaankadulla sekä Designmuseon aukion kohdalla Korkeavuorenkadulla. Muutokset valmistuivat suurimmilta osin 12.6.2023, minkä jälkeen niihin tehtiin pieniä parannuksia. Lönnrotinkadun muutokset valmistuivat elokuun 2023 loppuun mennessä.

Kokeilun tavoitteena on lisätä alueen viihtyisyyttä ja virkistytymismahdollisuuksia, vetovoimaa ja jalankulkijamääriä kokeilun aikana. Myös palveluyritysten liiketoimintaedellytyksiä pyritään parantamaan kokeilun avulla. Kokeilulla kerätään kokemuksia ja tietoa Esplanadien ja niihin liittyvien katujen pysyvien ratkaisujen suunnittelua varten. Kokeilujakson aikana arvioidaan järjestelyn toimivuutta ja kokeilun onnistumista, jonka perusteella järjestelyjä voidaan kehittää kokeilujakson aikana. Kokeilusta on tehty seurantaan liittyen liikenteeseen, elinvoimaan, alueen ilmanlaatuun ja kaupunkielämään. Lisäksi kaupunki on toteuttanut otannalla tehtävän kyselyn, jossa tutkitaan helsinkiläisten näkemyksiä kokeilun onnistuneisuudesta.

Välitulosten pohjalta voidaan arvioida, että kokeilun myötä alueen jalankulkijamäärät ovat kasvaneet. Jalankulkijamäärät kasvoivat Pohjoisesplanadilla noin 30–60 % ja Designmuseon edustan kesäkadulla 80–200 % kevääseen verrattuna. Kokeilun vaikutusta jalankulkijamäärien kasvuun ei pystytä vielä tarkasti arvioimaan, sillä määriin vaikuttavat muutkin tekijät, kuten vuodenaajat ja turismin määrä. Pyöräliikenteen määrät eivät ole muuttuneet kokeilun myötä.

Autoliikenteen määrät ovat kokeilun alettua pysyneet molemmat Esplanadit huomioiden hyvin lähellä lähtötilannetta. Kokeilun myötä autoliikennettä on siirtynyt määrällisesti eniten Kaivokadulle, jossa liikennemäärät ovat kasvaneet kokeilua edeltävään tilanteeseen nähden noin kolmanneksen, mutta ovat keskimääräistä Kaivokadun liikennemäärää matalampia. Kokeilun myötä ei ole juurikaan siirtynyt autoliikennettä Kaartinkaupungin paikalliskatuverkolle.

Kokeilun myötä autoliikenteen sujuvuus on tehdyn sujuvuustarkastelun perusteella hieman heikentynyt Esplanadeilla, mutta heijastevaikutukset ovat olleet maltillisia ja paikallisia. Autoliikenteen siirtymät muille



kaduille eivät ole aiheuttaneet liikenteen sujuvuudelle merkittävää haittaa kaduilla, joille liikennettä on siirtynyt. Matka-ajat autolla keskustan läpi kulkevilla reiteillä ovat kokeilun myötä pidentyneet, keskimäärin noin 10 %. Ruuhka-aikoina matka-aikojen pidentymät ovat tyypillisesti suurusluokaltaan 1–3 minuuttia, ja päiväaikana 0–1 minuuttia. Suurin osa autoilijoista myös kokee autoilun hankaloituneen ja vastustaa kokeilun mukaista pysyvää ratkaisua.

Huoltoliikenteen virheellinen liikennekäyttäytyminen, kuten jalkakäytävällä ajaminen ja pysäköinti, ovat vähentyneet kokeilun alettua. Havainnoinneista kävi ilmi, että lähtötilanteessa lähes joka kerta kun huoltoajoneuvo pysähtyi jalkakäytävälle lastaamaan, olisi läheisimmällä lastauspaikalla ollut vapaata lastaustilaa. Havainnoinnit osoittavat, että huoltoliikennettä on vaikeuttanut jo lähtötilanteessa huoltoliikenteelle osoitetuille paikoille pysäköinti asiointia varten. Kokeilun aikana sama haaste on jatkunut. Elinvoimaselvityksen yhteydessä tehdyssä kyselyssä alueella huoltoliikennettä harjoittavat tahot kokivat, että kokeilu on vaikuttanut negatiivisesti huollon järjestämiseen alueella.

Tehtyjen selvitysten, kuten havainnointitutkimusten, kyselytutkimuksen sekä paikan päällä tehtyjen haastatteluiden perusteella kokeilu on onnistunut tavoitteessaan parantaa käveltävyyttä ja lisätä kaupunkielämää. Esplanadien kokeilun myötä ihmiset kokevat kävely-ympäristön ja viihtyisyyden parantuneen merkittävästi. Kaduilla vietetään paljon aikaa julkisilla kalusteilla ja terasseilla.

Kokeilun elinvoimavaikutukset eivät osoita elinvoiman ainakaan heikentyneen, mutta eivät myöskään merkittävästi parantuneen. Kokeilun elinvoimavaikutukset ovat osin ristiriitaisia. Positiivisimmin kokeilun vaikutukset ovat kokeneet alueen yrityksistä ravintolat ja kahvilat ja negatiivisemmin tavaraa myyvät liikkeet sekä logistiikka-alan toimijat. Suurimmalla osalla alueen yritysten myynnissä ei ole tapahtunut kokeilun alettua muutoksia. Tehdyn seurannan perusteella ei voida tehdä liian suoraviivaisia johtopäätöksiä vaikutuksista elinvoimaan, johon vaikuttavat monet muutkin tekijät, kuten kustannustason nousu, etätyön vakiintuminen ja matkailijamäärien kehitys.

Kokeilu jakaa mielipiteet puolesta ja vastaan. Kokeilulla on näiden välitulosten mukaan helsinkiläisten niukan enemmistön kannatus otannalla tehdyn kyselyn mukaan (51 %). Paikan päällä haastateluista 80 % toivoi lisää tämän kaltaisia kokeiluita.

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, saavutettava 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. Jatkosuunnittelun tuli pohjautua 2016 virkamiesselvitysten kohteena olleeseen kahteen malliin, joissa toisessa Pohjois- ja Eteläesplanadi ovat molemmat yksikaistaisia ja toisessa Pohjoisesplanadi kokonaan kävelykatu. Tarkasteltavina alueina mainittiin myös Iso Robertinkadulta Erottajalle ja Mannerheimintien alkuun sijoittuva vyöhyke sekä ne kantakaupungin muut kadut, joilla kaupallinen potentiaali ja potentiaali viihtyisyyden lisäämiseksi on nostettavissa parhaiten kävelävyyden edistämällä. 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 tuli huomioida 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, ydin-



keskustan maankäytön kehityskuva 2032 sekä yhtenä sen toimenpiteenä käynnistetty ydinkeskustan liikennejärjestelmäsuunnitelman laadittaminen. Ydinkeskustan liikennejärjestelmäsuunnitelmassa määritellään ydinkeskustan liikennejärjestelmän kehittämisen tavoitteet, suuntaviivat ja toimenpiteet. Suunnitelma tuodaan päätöksentekoon keväällä 2024.

Kaupungin johtoryhmässä 23.8.2022 todettiin, että Ydinkeskustan maankäytön kehityskuva 2032 ja Ydinkeskustan liikennejärjestelmäsuunnitelma eivät riittävässä määrin vastanneet kaupunginhallituksen päätökseen 25.1.2021. Kaupungin johtoryhmä edellytti selvittämään keinoja kävelyn edistämiseksi ydinkeskustassa tämän valtuustokauden aikana. Keinoina esitettiin kaupunkiympäristölautakunnalle marraskuussa 2022 nopeita kävelyparannuksia, jotka toteutettiin kesäkuussa 2023.

Kaupunkistrategian, keskustavision, ydinkeskustan maankäytön kehityskuvan ja kaupungin hallituksen 25.1.2021 päätöksen ohella keskustan kehittämistä ohjaavat myös elinkeinopoliittiset tavoitteet maankäytölle (ELMAT), jotka on hyväksytty elinkeinojaostossa 14.3.2022. Yhteissuunnittelu alueen yritysten kanssa on ollut myös asia, joita kaupunkiympäristölautakunta on edellyttänyt kokeilun valmistelussa.

Pohjois- ja Eteläesplanadilla tilaa vapautettiin muihin toimintoihin muuttamalla ajorata autoliikenteen osalta yksikaistaiseksi. Pohjoisesplanadilla kävelyaluetta levennettiin väliaikaisin rakentein hyödyntäen osittain puisia rakenteita ja osittain graniittikivipäälystettä. Levennysalueille tuotiin runsaasti kasvillisuutta ja kadun kalusteita. Osa kadun varren toimijoista laajensi terassejaan levennysalueelle. Eteläesplanadilla ajoradalta vapautuvaa tilaa hyödynnettiin siirtämällä kaksisuuntainen pyörätie puistosta ajoradan viereen. Lisäksi Eteläesplanadin jalkakäytävän viereen toteutettiin pienempiä laajennusosia, jossa oli Pohjoisesplanadia vastaavia kalusteita, kasveja ja toimijoiden toteuttamia terassilajennuksia. Molemmille Esplanadeille jätettiin vastaava määrä lastauspaikkoja kuin lähtötilanteessa, taksipaikat ja CD-autojen pysäköintipaikat. Suunnittelussa huomioitiin myös pelastuslaitoksen käyttämät reitit sekä nostopaikat.

Erottajankadulla itälaidalle järjestettiin väliaikaisin rakentein lisää tilaa kävelylle, oleilulle ja terasseille. Ludwiginkadun pohjoispuolella levennettiin jalkakäytävää asfaltoidulla osuudella, jota reunustavat Esplanadeja vastaavat kadun kalusteet. Ludwiginkadun eteläpuolella Erottajankadulla hyödynnettiin viime kesän kesäkatukalusteita ja vain osa jalkakäytävästä levennettiin asfaltoidulla rakenteella.

Kasarmikadulla parannettiin käveltävyyttä Eteläesplanadin ja Pohjoisen Makasiinikadun välillä tuomalla katutilaan oleskelun mahdollistavia ka-



lusteita, lisäämällä katuvihreää ja rauhoittamalla autoliikennettä. Korkeavuorenkadulla Designmuseon edustalle toteutettiin aukio, jossa oli kasvien ja kalusteiden lisäksi lasten leikkipaikka sekä Helsingin tanssiryhteyden kanssa yhteistyössä toteutettu tanssilava.

Lönnotinkadun liikennejärjestelyitä selkeytettiin välillä Mannerheimintie–Hietalahdenkatu. Ajourata kavennettiin yksiajokaistaiseksi ja kadulle lisättiin pyöräkaista länteen suuntautuvalle pyöräliikenteelle.

Kokeilua ennen arvioitua vaikutukset

Kokeilun vaikutuksesta ydinkeskustan itä-länsi suuntaisen autoliikenteen arvioitiin vähenevän noin kymmenen prosenttia. Esplanadien ajo-kaistojen vähentämisen vaikutuksesta ajoneuvojen määrän arvioitiin Esplanadeilla vähenevän noin viidenneksen. Autoliikenteen siirtymät muille lähikaduille olivat alustavien arvioiden mukaan varsin pieniä, kun Kasarmikatu otettiin osaksi kokeilua, sillä kesäkadun myötä liikenteen rauhoittamisen oli määrä vähentää liikenteen siirtymistä Pohjoiselle Makasiinikadun-Rikhardinkadun reitille. Esplanadien liikennejärjestelyihin tehtävät muutokset vähensivät liikennemallinnuksen mukaan autoliikenteen määrää myös Pohjoisrannassa, Lönnotinkadulla ja Uudenmaankadulla. Autoliikenteen matka-aikojen arvioitiin kokeilun alueella kapasiteetin vähentymisen myötä hieman kasvavan ruuhkaisimpina aikoina.

Pyöräliikenteelle osoitettiin enemmän tilaa kokeilun aikana ajoradalta, jossa uusi pyörätie asfaltoitiin kokeilun ajaksi nupukivien päälle. Kokeilun vaikutuksen pyöräliikenteen määrään arveltiin kuitenkin jäävän pieneksi, sillä Eteläesplanadilla oli aiemminkin pyörätie. Toimenpide tehtiin ennen kaikkea jalankulun sujuvoittamiseksi, jotta ravintola Kappelin taakse saatiin toteutettua puuttuva jalkakäytävä ja pyöräliikenne saatiin eroteltua kauemmaksi puiston jalkakäytävästä. Pyöräliikenteen ja jalankulun paremman erottelun arvioitiin lisäävän molempien kulutapojen miellyttävyyttä ja sujuvuutta.

Laajentuvien kävelyalueiden arvioitiin parantavan kävelyn sujuvuutta ja mahdollistavan enemmän oleilua Esplanadien alueella. Autoliikenteen määrän laskun oletettiin vähentävän liikenteestä aiheutuvia haittoja ja lisäävän siten kävelyn ja oleilun miellyttävyyttä sekä turvallisuutta. Esplanadien autoliikenteen luoman estevaikutuksen arvioitiin pienenevän, jolloin Esplanadien poikki kulkevat jalankulkumatkat olisivat aiempaa sujuvampia. Kävelyn ja oleskelun mahdollisuuksien arveltiin paranevan etenkin liikuntaesteisille ja ikääntyneille, joilla ei ole aiemmin ollut mahdollisuutta levähtää julkisilla katukalusteilla Esplanadeilla.

Kokeilun vaikutukset alueella toimiviin yrityksiin arvioitiin maltillisiksi. Kansainvälisissä esimerkeissä ja tutkimuksissa on havaittu, että toteu-



tetut kävelyalueiden lisääminen ja katu ympäristön kohentaminen lisäävät alueen kävelijä-, oleilija- ja asiakasmääriä. Joissain tapauksissa on tutkittu ja todettu näiden muutosten kasvattavan alueen yritysten liikevaihtoa.

Lönrotinkadulla arvioitiin pyöräilijämäärien kasvavan, joka osaltaan toisi lisää asiakkaita kadun varren toimijoille. Asiointipysäköintipaikkojen vähenemisen kokeilun kaduilla arvioitiin vaikuttavan niihin asiakkaisiin, jotka saapuvat palveluihin autolla, ja ovat aiemmin hyödyntäneet kadunvarsipysäköintiä, mutta joutuvat nyt mahdollisesti etsimään paikan hieman kauempaa.

Yritysvaikutustenarvioinnissa tunnistettiin, että kokeiluun voidaan liittää mielikuva alueen saavutettavuuden heikentymisestä, mutta toisaalta kävelyolosuhteiden parantumisella odotettiin olevan positiivisia vaikutuksia mielikuviin.

Yhteistyö ja vuorovaikutus

Helsingin kaupungin kaupunkiympäristötoimiala sai ennen kokeilun alkua runsaasti negatiivista palautetta alueen yrityksiltä sekä Helsingin yrittäjiltä ja Kauppakamarilta siitä, ettei heitä ole kuultu päätöksessä, siitä kokeillaanko Esplanadeilla kävely-ympäristöparannuksia vai ei.

Palautteeseen reagoitiin, ja kokeilun valmistelu perustettiin tiiviiseen yhteissuunnitteluun alueen yritysten kanssa. Esplanadien ja niihin liittyvien katujen kokeiluja sekä muita kävelyn edistämisen toimenpiteitä ydinkeskustassa on käsitelty kuudessa yhteissuunnittelutapahtumassa alueen toimijoiden kanssa. Lisäksi kokeilua varten on perustettu kuntalaisraati, joka on kokoontunut vuoden 2023 aikana kaksi kertaa. Kokeilusta on järjestetty myös kaksi kaikille avointa tilaisuutta, jossa on voinut ilmaista mielipiteensä kokeilusta.

Yhteissuunnittelutapahtumissa käsiteltäviä teemoja olivat toimijoiden tarpeet, tilankäyttö, kalusteet ja kasvillisuus Esplanadeilla. Lisäksi tapahtumissa esiteltiin suunnitelmaluonnoksia Esplanadeista ja kesäkaduista, ja toimijoilla oli suunnitelmiin myös halutessaan pääsy. Toimijat esittivät tapahtumissa myös havaintojaan kokeilun vaikutuksista liiketoimintaansa ja ylipäätään alueella liikkumiseen.

Ensimmäisessä kuntalaisraadissa käsiteltiin enemmän kesäkatujen suunnitelmia, mutta raatilaiset antoivat kommenttejaan myös Esplanadien suunnitelmista. Kuntalaisten ideoimia toimintoja toteutettiin joko sellaisenaan kesäkaduille tai soveltaen huomioiden ratkaisun toteutettavuus. Esimerkiksi keinut, koivunjalkapenkit, nurmialue ja leikkivälineet oli kaikki elementtejä, joita raatilaiset olivat ideoineet. Toisessa kunta-



laisraadinn tilaisuudessa käveltiin raatilaisten kanssa kokeilualue läpi, ja heiltä kerättiin palautetta ja kehitysehdotuksia eri osa-alueisiin liittyen.

Niin alueen yritysten kanssa tehdyn yhteissuunnittelun kuin kuntalaisraadinn sekä kaupunkilaisille avoimen tilaisuuden palautteen perusteella valittiin kokeilualueelle klassinen kalustetyyli ja pyrittiin mahdollisimman vehreään kasvillisuuteen. Lisäksi alueen yritysten toiveesta alueen kuormauspaikkojen määrä säilytettiin ennallaan. Kuntalaisraati piti kalusteita ja kasvillisuutta onnistuneena kokonaisuutena, mutta kriittistä palautetta tuli ajoittaisesta ahtaudesta kävellä ja etenkin näkövammaisia haittaavista esteistä, kuten kylteistä jalkakäytävillä. Myös autoliikenteen sujuvuuden heikkeneminen puhutti osaa raatilaista. Yrityksiltä saatiin myös positiivista palautetta itse toteutuksesta, mutta osaa yrittäjistä antoi kriittistä palautetta kuormauspaikkojen riittävydestä sekä liikenteen sujuvuuden heikkenemisestä.

Kokemusten ja mielipiteiden keräämistä niin alueen toimijoilta kuin alueella asioivilta ja oleilevilta jatketaan kokeilun päättymiseen saakka. Talviajan muutoksia varten on kuunneltu alueen toimijoita heidän tarpeistaan ja näkemyksistään, ja ne on pyritty huomioimaan suunnitelmassa. Myös kesäkauden 2024 toteutusta varten huomioidaan alueen toimijoiden tarpeet sekä kesän 2023 aikana kerätty palaute. Muutoksia järjestelyihin tehtiin myös toteutuksen aikana. Esimerkiksi Stockmannin tavaratalon kohdalla Pohjoisesplanadilla jätettiin toteuttamatta laajennusalue kiinteistön tulevan työmaan vuoksi.

Helsingin kaupunkiympäristötoimiala on saanut palautejärjestelmän kautta runsaasti lähinnä negatiivissävyytteistä palautetta kokeilusta etenkin ennen kokeilun alkua. Kaupunkilaisilta ja kaupungissa asioivilta saadun palautteen perusteella on tehty pieniä muutoksia kokeilujärjestelyihin esimerkiksi liikennevalojen ajoituksia säätämällä sekä korjattu havaittuja puutteita. Kokeilujärjestelyjen valmistuttua palautetta on tullut merkittävästi vähemmän, ja siitä noin neljännes on ollut positiivista. Palautejärjestelmästä tehdyn haun mukaan ennen kokeilun alkua 19.4.–12.6. palautteita oli tullut noin 400. 12.6.–5.10. välillä kokeilun alkamisen jälkeen palautteita saatiin 100 kpl, joista 60 negatiivisia, 25 positiivisia ja 15 neutraaleja tai kehitysehdotuksia. Palautteen sävy muuttui kokeilun alettua hieman positiivisemmaksi.

Kokeilun seurannan tulokset vuodelta 2023

Esplanadien, Lönnrotinkadun ja kesäkatujen kokeilusta on kerätty dataa ennen ja jälkeen kokeilun alkamisen. Seuranta on ollut kattavaa ja monipuolista. Seurannan osa-alueita ovat:

- liikennelaskennat eri kulkumuodoilla
- vaikutukset autoliikenteen sujuvuuteen



- sosiaaliset vaikutukset
- vaikutukset elinvoimaan
- vaikutukset huoltoliikenteeseen
- vaikutukset ilmanlaatuun
- otannalla tehtävä kyselytutkimus, jossa kartoitetaan helsinkiläisten kokemuksia kokeilusta

Kaikki seurannat jatkuvat kokeilun päättymiseen saakka.

Vaikutukset liikennemääriin

Esplanadeilla laskettiin liikennemääriä ennen ja jälkeen kokeilun alkamisen. Seuranta kattoi autoliikenteen, pyöräliikenteen ja jalankulun. Esplanadien liikennemäärien kehittymisen lisäksi tutkittiin laajasti heijastevaikutuksia autoliikennemääriin muulle katuverkolle. Tässä vaiheessa on käytössä osa tuloksista maaliskuulta 2023 sekä heinä-elokuulta 2023. Loput validoidut tulokset tältä ajanjaksolta valmistuvat tammikuun 2024 loppuun mennessä. On huomioitava, että liikennelaskentatulokset eivät tässä vaiheessa kerro vuosien välisestä vaihtelusta, ja niissä on mukana vuodenaikojen tuomaa vaihtelua.

Tässä vaiheessa ei osata vielä varmasti sanoa miten paljon kokeilu on vaikuttanut jalankulkijamäärien kasvuun alueella. Lisäksi täytyy huomioda, että koronapandemian myötä yleisesti keskustan jalankulkijamäärät eivät ole täysin palautuneet vuoden 2019 tasolle. Matkailun palautuminen vähitellen koronapandemian jäljiltä, ja kesällä järjestetyt tapahtumat, kuten esimerkiksi Helsinki Biennaali, voivat selittää osaltaan jalankulkijoiden määrän kasvua tietyissä mittauspisteissä Esplanadeilla sekä lähikaduilla.

Välitulosten pohjalta voidaan arvioida, että kokeilun alkamisen jälkeen alueen jalankulkijamäärät ovat kasvaneet. Jalankulkijoiden määrät ovat nousseet lähes kaikissa mittauspisteissä lukuun ottamatta Erottajankadun eteläpäätä, jossa määrät ovat laskeneet hieman. Jalankulkijoiden määrän kasvussa näkyy sama vuodenaikojen vaikutus kuin pyöräliikenteessä. Esimerkiksi Esplanadia lähimmällä jatkuvalla mittauspisteellä Aleksanterinkadulla jalankulkijamäärät kasvavat tyypillisesti 30–35 % maaliskuulta heinä-elokuuhun. Keskimääräisen vuorokauden jalankulkijamäärät ovat nousseet Pohjoisesplanadilla maaliskuun vaihteesta 2023 kesään heinä-elokuulle 2023 noin 30–60 %. Pohjoisesplanadilla tapahtunut 60 % kasvu maaliskuulta elokuulle on selvästi korkeampi kuin Aleksanterinkadun vastaava vaihtelu jalankulkijamäärissä kevästä kesään. Kesäkaudesta merkittävää jalankulkijamäärän kasvua havaittiin Korkeavuorenkadulla Designmuseon edustalla, jossa jalankulkijamäärät kasvoivat noin 80–200 %.



Autoliikenteen määrät ovat kokeilun alettua pysyneet molemmat Esplanadit huomioiden hyvin lähellä lähtötilannetta. Kokeilun myötä autoliikennettä on siirtynyt määrällisesti eniten Kaivokadulle, jossa autoliikenteen määrä on kasvanut noin 4 000 ajoneuvolla (34 % kasvu) keväästä 2023 kesään 2023. Kaivokadun liikennemäärän kasvu ei selity pelkästään Esplanadin kokeilulla. Tuloksissa on huomioitava, että maaliskuussa alkanut Mannerheimintien katuremontti on vaikuttanut Kaivokadun liikennemääriin lähtötilanteessa laskevasti. Kokeilun aikana kesällä 2023 Kaivokadun liikennemäärä oli silti selvästi normaalitilannetta matalampi, noin 14 000 ajoneuvoa vuorokaudessa, kun koronaa edeltäneessä tilanteessa liikennemäärä on noin 16 000–18 000 ajoneuvoa vuorokaudessa. Tulosten tulkinnassa on myös huomioitava, että kokeilua varten tehdyissä tutkimuksissa liikennemäärä sisältää kaikki viikonpäivät, kun taas vuoden 2019 tulokset sisältävät ainoastaan arkivuorokausien keskiarvon.

Tehtaankadun paikallisella kokoojakadulla autoliikenteen määrät ovat kasvaneet maaliskuulta elokuuhun 55 %, eli noin 1 600 ajoneuvoa vuorokaudessa. Liisankadun paikallisella kokoojakadulla autoliikenteen määrät ovat kasvaneet samalla vertailujaksolla 32 %, eli noin 1 200 autolla vuorokaudessa. Autoliikenteen sujuvuudessa ei kuitenkaan ole ollut muutoksia seuraavassa kappaleessa esiteltävän sujuvuusselvityksen mukaan Tehtaankadulla tai Liisankadulla. Toisin sanoen nämä kadut eivät ole ruuhkautuneet, vaikka liikennemäärät ovatkin kasvaneet keväästä 2023 kesään 2023. Kaivokadulla muutokset autoliikenteen sujuvuudessa ovat olleet vähäisiä. Kasvu vaihtoehtoisilla reiteillä Kaivokadulla, Tehtaankadulla ja Liisankadulla selittyy osin Esplanadeilta pois siirtyneenä liikenteenä. Kokonaisuutena muutokset ovat kohtalaisen pieniä.

Kokeilun myötä ei ole juurikaan siirtynyt autoliikennettä Kaartinkaupungin paikalliskatuverkolle. Liikennemallinnuksen ennustaman vaihtoehdoisen reitin Eteläesplanadeille olisi voinut muodostaa Korkeavuorenkatu-Rikhardinkatu-Kasarmikatu-Pohjoinen Makasiinikatu reitti, mutta liikennemäärien mukaan reitistä ei ole muodostunut oikoreittiä Eteläesplanadille. Esimerkiksi Pohjoisella Makasiinikadulla autoliikennemäärä oli lähtötilanteessa 3 400, heinäkuussa 2 800 ja elokuussa 3 900. Kasarmikadulla, jossa oli kesällä 2023 kesäkatujärjestelyt, autoliikenteen määrät ovat laskeneet huomattavasti.

Laskennoissa havaittu pyöräliikenteen kasvu selittyy suurimmaksi osaksi kausivaihtelulla. Mittaukset tehtiin maaliskuussa ennen kokeilua ja kokeilun aikana heinä-elokuussa. Helsingin kaupungin omien jatkuvien pyöräliikennelaskureiden mukaan pyöräliikenteen määrissä ei ole ollut yleisestä kehityksestä poikkeavaa muutosta kesällä



2023 verrattuna kesään 2022 Eteläesplanadilla, jossa pyörätie siirrettiin puistosta ajoradan viereen.

Kaiken kaikkiaan autoliikennemäärien muutokset ovat verrattain pieniä sekä Esplanadeilla että sen lähikaduilla huomioiden katujen liikennemäärän ennen alueen katutyömaita.

Vaikka Esplanadin autoliikenteen määrät ovat säilyneetkin samalla tasolla kevään 2023 lähtötilanteeseen verrattuna ja Kaivokadulla ne ovat kasvaneet, kulkee keskustan läpi poikittaisliikennettä kokeilun aikana vähemmän kuin normaalisti. Esplanadien ja Kaivokadun yhteenlaskettu autoliikenteen määrä oli elokuussa 2023 kokeilun alettua noin 31 000 ajoneuvoa vuorokaudessa, kun se koronaa edeltäneessä tilanteessa on vuositasolla noin 33 000–34 000 vuorokaudessa. Myös alueen työmaat ovat vähentäneet keskustan läpiajavaa autoliikennettä, mikä näkyy myös kevään 2023 matalampina autoliikenteen määrinä Kaivokadulla ja Esplanadeilla. Osa autoliikenteestä tavallisesti katoaa, kun kapasiteettia vähennetään (mm. Cairns et al., 2002, Nello-Deakin, 2022). Toisin sanoen osa autoliikenteestä ei hakeudu uusille reiteille, vaan osa matkoista jää joko tekemättä tai ne tehdään jollain muilla kulkutavoilla. Tämän katoavan autoliikenteen osuus vaihtelee, mutta keskimäärin noin 10–25 % autoliikenteestä katoaa reitiltä, kun kapasiteettia on vähennetty. Esplanadin muutoksissa ei voida vielä puhua tästä katoavan liikenteen ilmiöstä näiden tulosten pohjalta, mutta seurannan jatkuessa saadaan parempi ymmärrys siitä, miten kokeilu on vaikuttanut keskustan läpikulkevaan autoliikenteen määrään kokonaisuutena. Alueen työmaat ja kokeilu ovat varmasti osaltaan vaikuttaneet siihen, että keskustan läpi ajaa vähemmän autoja kuin yleensä.

Kokeilun vaikutuksista liikennemääriin saadaan luotettavampaa tietoa kokeilun jatkuessa pidempään, kun autolla liikkuvat ovat sopeutuneet niin kokeilun kuin alueen työmaiden aiheuttamiin muutoksiin. Raportti liikennemääristä julkaistaan alkuvuodesta 2024, jolloin kaikki tulokset on saatu validoitua.

Vaikutukset autoliikenteen sujuvuuteen

Autoliikenteen sujuvuutta tutkittiin autoista saatavien sijainti- ja aikaleimatietojen avulla. Käytetty data on peräisin TomTom-navigaattorien kerryttämistä tiedoista, jotka on yleistetty koskemaan alueella liikkuvaa autoliikennettä kokonaisuutena. Aineisto edustaa siten kaiken alueen autoliikenteen sujuvuutta riittäväällä tarkkuudella. Tämä datan pohjalta on selvitetty, miten kokeilu on tähän mennessä vaikuttanut Helsingin ydinkeskustan, mutta myös sitä ympäröivän laajemman katuverkon autoliikenteen sujuvuuteen sekä ajoreitteihin. Tutkitut ajanjaksot olivat



15.8. - 2.10.2022 sekä 14.8. - 1.10.2023 pois lukien 18.8. järjestetty Taiteiden yö.

Vuosina 2022 ja 2023 Helsingin keskustan ja kantakaupungin liikenteen sujuvuuteen ja reitteihin ovat kokeiluiden lisäksi vaikuttaneet suuret katutyömaat. Hakaniemessä autoliikenteen sujuvuutta ovat heikentäneet Kruunusiltojen ja Hakaniemen sillan työmaat. Kampissa ja Töölössä vuoden 2023 keväällä alkanut Mannerheimintien peruskorjaus on vaikuttanut alueen autoliikenteen sujuvuuteen negatiivisesti.

Selvityksessä tutkittiin Esplanadin kaistojen vähentymisen vaikutuksia autoliikenteen sujuvuuteen muilla kaduilla. Esplanadin kaistajärjestelyn vaikutusalue on suppea ulottuen Esplanadilta Pohjoisrantaan, eikä järjestely ole aiheuttanut laajempia autoliikenteen sujuvuusongelmia alueella. Voimakkain vaikutus kohdistuu Pohjoisesplanadille Katajanokanlaiturin ja Kanavakadun liittymien alueelle sekä Pohjoisrantaan. Vähäisempiä vaikutuksia on myös havaittavissa Kaivokadulla.

Liikenne on selvityksen mukaan hidastunut Esplanadeilla. Vaikutuksia on havaittavissa erityisesti ruuhka-aikoina klo 8–9 sekä klo 16–17. Keskipäivällä klo 11–12 vaikutukset ovat selvästi vähäisempiä. Liikenne on hidastunut Pohjoisesplanadilla aamun ja iltapäivän ruuhkaui-putunteina eri kortteliväleissä eri tavalla vaihdellen noin 10–50 % välillä verrattuna ruuhkattomaan aikaan, mikä tarkoittaa noin 2–12 km/h alenemaa mediaaniajonepeudessa. Eniten hidastumista on tapahtunut Runebergin patsaan kohdalla, jossa autoliikennettä hidastaa vilkas valo-ohjaamaton suojatie. 50 prosentin nopeuden alenemissa kyseessä on ainoastaan ruuhkaui-putuntina tapahtunut hidastuminen, ei koko vuorokauden keskinopeus.

Eteläesplanadilla ajonepeuksien hidastuminen on ollut Pohjoisesplanadia hieman vähäisempää, eikä vaikutuksia ole heijastunut vastaavasti muulle verkolle. Autoliikenteen määrä on tyypillisesti ollut Eteläesplanadilla hieman Pohjoisesplanadia matalampi. Vuoden 2023 tilanteessa Eteläesplanadille suuntautuvaa liikennettä on voinut osaltaan vähentää myös Mannerheimintien työmaa.

Ruuhka-aikoina matka-aikojen pidentymät ovat tyypillisesti suurusluokaltaan 1–3 minuuttia, ja päiväaikana 0-1 minuuttia. Matka-ajat ovat pidentyneet eniten iltaruuhkassa, Porkkalankatu-Pohjoisranta-välillä mediaanimatka-ajat ovat kasvaneet noin 3 minuuttia. Sörnäisten rantatie - Jätkäsaaren laituri välillä matka-ajan mediaani on pidentynyt 2 minuuttia 26 sekuntia. Matka-ajat ovat erityisesti iltaruuhkassa pidentyneet enemmän kuin ennen kokeilua ennustemalli arvioi. Sörnäisten rantatie-Kanavakatu reitillä matka-ajat ovat pysyneet samana ja ajoittain jopa laskeneet Kanavarannassa tehtyjen liikennevalomuutosten vuoksi.



Matka-aikojen suhteelliset muutokset vaihtelevat reittikohtaisesti. Keskimäärin matka-ajat ovat pidentyneet noin 10 % tarkastelluilla reiteillä. Tarkasteltuja reittejä oli yhteensä 9.

Autoliikenteen sujuvuus on kokeilun myötä heikentynyt Esplanadeilla sekä Pohjoisrannassa ruuhka-aikoina sekä laivojen saapumisaikoina, mutta näiden aikojen ulkopuolella muutokset ovat hyvin vähäisiä. Vaikutukset sujuvuuteen ovat paikallisia, eikä laajoja vaikutuksia ole havaittavissa. Matka-ajat ovat pidentyneet jonkin verran, mutta muutoksen merkittävyys on erilainen eri yksilöille. Toisin sanottuna jollekin kahden minuutin matka-ajan pidennys 20 minuutin automatkalla tuntuu suurelta, kun toiselle se ei ole niin merkittävää. Joillain matkoilla matka-ajat ovat voineet pidentyä enemmänkin, ja toisilla puolestaan vähemmän, mikä vaikuttaa yksittäisten autoilijoiden kokemukseen liikenteen sujuvuudesta. Kyselyiden mukaan autoilu koetaan selvästi hankalammaksi kokeilun myötä. Autoliikenteen sujuvuuden ja reittien seurannan tulokset ovat alustavia ja tarkastelut tulevat täydentymään vielä myöhemmin. Autoliikenteen sujuvuuden tulokset on esitelty tarkemmin liitteessä 1.

Vaikutukset huoltoliikenteeseen

Huoltoliikenteen toimivuutta tutkittiin havainnoimalla paikan päällä Esplanadeilla ennen kokeilun alkua sekä kokeilun aikana kesäkaudella. Havainnoinneista selvisi, että virheellinen liikennekäyttäytyminen huoltoliikenteen osalta on vähentynyt kokeilun alettua. Kokeilun myötä alueella on vähentynyt etenkin huoltoajoneuvojen jalkakäytävällä ajaminen. Havainnoinneista kävi ilmi, että lähtötilanteessa lähes joka kerta kun huoltoajoneuvo pysähtyi jalkakäytävälle lastaamaan, olisi lähimmällä lastauspaikalla ollut vapaata lastaustilaa.

Havainnoinnit osoittavat, että huoltoliikennettä on vaikeuttanut jo lähtötilanteessa huoltoliikenteelle osoitetuille paikoille pysäköinti asiointia varten. Kokeilun aikana sama haaste on jatkunut.

Huoltoliikenteen pysähtyminen ajoradalla oli kokeilun aikana melko harvinaista ja pysähtymisestä ei havainnointitilanteissa näyttänyt koituvan suurempaa liikenteellistä haittaa. Toisaalta kuljettajat ovat kokeneet ajoradalle pysäyttämisen entistä hankalampana.

Elinvoimaselvityksen yhteydessä tehdyssä kyselyssä alueella huoltoliikennettä harjoittavat tahot kokivat, että kokeilu on vaikuttanut negatiivisesti huollon järjestämiseen alueella. Noin puolet kyselyyn vastanneista yrityksistä katsoi, että heidän huoltoliikenteen tilanteensa heikentyneen kokeilun myötä (liite 2). Alueella toimivat kuljetusliikkeet kokivat huolto- ja tavaraliikenteen vievän aiempaa enemmän aikaa ja olleen hankalaa, kun autot eivät enää pääse suoraan liikkeiden viereen, mikä tarkoittaa



usein jalkakäytävällä lastaamista. Ne alueen toimijat, jotka hyödyntävät huoltoliikenteessä keskustan huoltotunnelia, poikkikatuja, korttelin sisäisiä huoltoalueita tai joiden toimitettavat kuljetukset ovat pieniä, kokivat huolto- ja tavaraliikenteen toimivan kuten ennen.

Sosiaaliset vaikutukset

Sosiaalisia vaikutuksia tutkittiin paikan päällä tehtyjen havainnointien ja haastatteluiden avulla. Havainnoiteja tehtiin neljänä kesän arkivuorokautena aamulla, keskipäivällä, iltapäivällä ja alkuillasta. Haastatteluita tehtiin paikan päällä yhteensä 223 kappaletta satunnaisille ohikulkijoille. Otos ei ole tilastollisesti edustava.

Havainnointitutkimuksista ilmeni, että varsinkin Pohjoisesplanadilla kokeilua varten tuotuja katukalusteita sekä yrittäjien pysyttämää terasseja käytettiin paljon. Eteläesplanadilla käyttäjiä oli huomattavasti vähemmän julkisilla katukalusteilla ja terassien täyttöaste vaihteli ravintolan mukaan täydestä lähes tyhjään.

Eniten kalusteita käytettiin keskipäivällä ja iltapäivällä. Yhteensä Pohjoisesplanadin katukalusteilla istuskeli keskimäärin 22 ihmistä kerralla viiden minuutin mittaisen havainnointijakson aikana. Eteläesplanadilla vastaava luku oli noin 6 ihmistä, mutta alueita ei voi suoraan verrata toisiinsa, sillä Pohjoisesplanadilla oli huomattavasti enemmän katukalusteita ja suuremmat laajennusalueet jalkakäytävän vieressä. Pohjoisesplanadilla penkkejä oli reilu 30 kappaletta, kun taas Eteläesplanadilla penkkejä oli 13. Katukalusteiden täyttöaste oli eri vuorokaudenaikoina keskimäärin noin 70 % Pohjoisesplanadilla ja Eteläesplanadilla noin 45 %.

Terassien täyttöasteeksi arvioitiin terassien aukioloaikoina Pohjoisesplanadilla keskimäärin noin 75 % ja Eteläesplanadilla noin 60 %. Nämä luvut perustuvat silmämääräiseen arvioon eikä terassin käyttäjien tarkkaan laskentaan.

Kokeilun vaikutukset alueen viihtyisyyteen koettiin erittäin positiivisiksi. 45 % vastanneista antoi parhaan mahdollisen arvosanan 5 ja vastausten keskiarvoksi muodostui 4,1/5. Viihtyisyyden parantumisen syiksi mainittiin kauniit istutukset ja vehreys sekä katutilan puistomaisuus.

Haastateltujen suhtautuminen kokeilun vaikutuksiin alueella liikkumiseen jakaantui. Autoilu koettiin hankalaksi vastaajien antaessa autoilun sujuvuudelle arvosanaksi keskimäärin 2,2/5 asteikolla 1–5, jossa 5 on paras mahdollinen sujuvuus. Ainoastaan 86 vastaajaa 223:sta oli liikunut ylipäätään autolla alueella. Valtaosa, 78 % vastaajista, oli saapunut alueelle joukkoliikenteellä tai kävellen. Kävelyn ja pyöräilyn sujuvuuden ja turvallisuuden koettiin parantuneen kokeilun myötä. Myös



Eteläesplanadin uusi pyörätie oli havainnointien mukaan otettu tehokkaasti käyttöön, ja selvä vähemmistö erehtyi ajamaan vanhalla pyörätiellä.

62 % haastatelluista toivoi, että kokeilusta tehtäisiin jatkossa pysyvä ratkaisu, 23 % ei halunnut kokeilusta pysyvää ja 15 % vastanneista ei osannut sanoa kantaansa. 80 % vastanneista toivoi jatkossakin väliaikaisia kokeiluja katutilan avoimuuden lisäämiseksi kävelyille, pyöräilylle ja oleskelulle. 11 % vastaajista ei osannut sanoa toivooko tällaisia kokeiluja lisää ja 9 % ei toivonut tällaisia kokeiluja lisää.

Havainnointien ja haastatteluiden perusteella kokeilu on onnistunut tavoitteessaan parantaa alueen käveltävyyttä ja viihtyisyyttä. Kokeilu on lisännyt myös kaupunkielämää, mikä on näkynyt niin terrassien kuin julkisten kalusteiden runsaana käyttönä. Esplanadien kokeilun myötä ihmiset kokevat kävely-ympäristön ja viihtyisyyden parantuneen merkittävästi (liite 3).

Vaikutukset elinvoimaan

Esplanadien kokeilun vaikutusta alueen elinvoimaan tutkittiin alueen toimijoille osoitetun kyselyn avulla sekä mobiilidataan perustuvan vii-pymien seurannan avulla (liite 4). Yritysten liikevaihdosta ei ole saatavilla tarkkaa dataa, vaan tulokset perustuvat kyselyaineistoon.

Kysely lähetettiin 72:lle Esplanadin alueen toimijalle, joista kyselyyn vastasi 37 toimijaa. Kyselyyn vastasi myös viisi kiinteistön omistajaa, jotka omistavat suurimman osan alueen kiinteistöistä, sekä neljä tapahtumaa alueella järjestänyttä tahoa. Lisäksi kyselyssä kartoitettiin taksija huoltoliikenteen toimijoiden näkemyksiä kokeilusta. Työ sisälsi myös koosteen alueen kiinteistöille tulleesta palautteesta toimistotyöntekijöiltä.

Suurin osa alueen toimijoista, 37,8 % kertoi myyneensä saman verran kuin edellisenä vuonna vastaavana ajanjaksona. 35,1 % oli myynyt vähemmän ja 24,3 % oli myynyt enemmän kuin viime vuonna. Positiivisimmin kokeiluun suhtautuivat alueen ravintolat ja kahvilat, joista suurin osa raportoi myynnin kasvaneen tai myyneensä saman verran kuin viime kesänä. Myyntiä oli kasvattanut 4 ravintolaa, 4 tavarakauppaa ja 1 palveluyritys. Vastaavasti negatiivisimmin kokeiluun suhtautuivat tavaraa myyvät liikkeet, joista puolet raportoi myynnin laskeneen. Kolmestatoista liikkeestä, joiden myynti oli laskenut, yhteensä 11 oli tavarakauppoja.

Tulosten tulokinnassa on tärkeä huomioida, että yritysten myyntiin vaikuttaa moni muukin asia kuin kokeilu, kuten inflaatio, etätyö, turismin määrä sekä kaupan rakennemuutos. Kokeilun vaikutuksista alueen



elinvoimaan saadaan luotettavampaa käsitystä kokeilun jatkuessa pidemmän ajan kuin yhden kesän.

Alueen toimijoista suurin osa, 37,8 %, ei osannut sanoa pitäisikö kokeilua jatkaa vielä vuoden 2024 jälkeen, 35,1 % oli sitä mieltä, että kokeilu tulisi keskeyttää ja 27 % halusi jatkaa kokeilua. Elinkeinoelämän mielipiteissä näkyi edelleen vahvaa kahtiajakautumista kokeilun puolesta ja vastaan.

Kiinteistöjen vuokrausasteeseen kokeilulla ei havaittu olevan vaikutusta, mutta tarkastelujakso on liian lyhyt vuokrausasteen tarkasteluun irtisanomisajan ollessa lyhimmillään useamman kuukauden.

Mobiilidatan perusteella alueen viipymissä tapahtui vähäisiä muutoksia. Lyhyet viipymät kasvoivat ja pidemmät viipymät vähenivät. Viipymien kokonaispituudet kasvoivat hieman tutkitulla ajanjaksolla. Kokonaisviipymät kasvoivat 3 % edellisvuoteen nähden. Kävijämäärät kasvoivat noin 2 % edellisvuoteen verrattuna ja asiointimäärät noin 3 %. Mobiilidatan kattama alue ulottui Aleksanterinkadulta 500 metriä etelään Kasarmitorin eteläpuolelle ja itä-länsisuunnassa Vanhan kirkkopuiston kohdalta Kauppatorille. Viipymien seuranta ei siis kerro pelkästään Esplanadien alueen viipymistä, vaan se kattaa laajemman eteläisen ydinkeskustan.

Helsingin kaupunki toteutti itse vertailun Telian datan perusteella kantakaupungista. Vertailu Helsingin kantakaupungin käyntien suhteelliseen muutokseen osoittaa, että Esplanadin alueen käynnit ovat kehittyneet kesästä 2022 kesään 2023 samalla tavalla kantakaupungin yleisen trendin kanssa. Kantakaupungissa ainoastaan sellaiset alueet, joissa oli juna- tai metroasemia, olivat kasvattaneet käyntien määrää verrattuna vuoteen 2022.

Kokeilun elinvoimavaikutukset eivät osoita elinvoiman ainakaan heikentyneen, mutta eivät myöskään merkittävästi parantuneen. Tulosten perusteella ei voida tässä vaiheessa tehdä liian suoraviivaisia johtopäätöksiä vaikutuksista elinvoimaan, sillä käytössä ei ole vertailutietoa siitä, miten liiketoiminnan edellytykset ovat ylipäätään kehittyneet muualla keskustassa ja kantakaupungissa sekä laajemmin pääkaupunkiseudulla ja Suomessa.

Eri yritykset ovat toimialasta riippuen kokeneet kokeilun vaikutukset eri tavoin. Tämä heijastelee myös aikaisempaa tutkimusta aiheesta (mm. Graham ym., 2019), jonka mukaan kävely-ympäristön parantaminen hyödyttää osaa ja toisaalta joihinkin yrityksiin kohdistuu negatiivisia vaikutuksia, jolloin alueen yrityskannassa tapahtuu pitkällä aikavälillä muutosta toimialajakaumassa.



Kyselytutkimuksen tulokset

Tutkimuksen aineisto kerättiin puhelinhaastatteluin loka-marraskuussa 2023 ja otos edustaa 18–80-vuotiaita helsinkiläisiä. Haastatteluja tehtiin yhteensä 1 250 kappaletta. Kysely toteutettiin otannalla, joka tehtiin siten, että se edustaisi Helsingin väestöstä iän, sukupuolen, autonomistuksen sekä esi- ja kantakaupungin postinumeron perusteella. Kyselyn tulokset on laajemmin kuvattu liitteessä 5.

Kyselyn mukaan 51 % helsinkiläisistä haluaisi tehdä Esplanadien kokeilun pohjalta pysyvän ratkaisun, jossa autoliikenteen kaistoja olisi vähennetty ja tätä tilaa olisi osoitettu kävelylle. 44 % vastanneista vastusti ajatusta ja 5 % ei osannut sanoa kantaansa. Vastaajien mielipiteeseen vaikutti auton omistaminen sekä liikkumistottumukset. Etenkin auton omistavat ja autolla paljon liikkuvat vastustivat kokeilua, ja sen mukaisista pysyvää ratkaisua, kun taas joukkoliikenteellä, pyörällä ja kävellen enemmän liikkuvat kannattivat kokeilun mukaista pysyvää ratkaisua. Autollisissa kotitalouksissa kokeilun pohjalta pysyvää ratkaisua kannatti 38 %, autottomissa kotitalouksissa 62 %. Kokeilua ja sen pohjalta tehtävää mahdollista pysyvää ratkaisua kannattivat selvästi enemmän nuoremmat vastaajaryhmät. 18–29 vuotiaista 68 % toivoi pysyvää ratkaisua ja 30–44 vuotiaista 55 %. Vastaavasti ikäryhmässä 45–64-vuotiaat kokeilun mukaista pysyvää ratkaisua kannatti 48 % ja yli 65-vuotiaiden vastaajaryhmässä enää 35 %.

60 % kaikista vastaajista kannattaa pysyviä toimenpiteitä kävelyympäristön parantamiseksi, vaikka ne tarkoittaisivat pysäköintipaikkojen vähentymistä.

Otantakyselyyn vastanneiden osalta Designmuseon aukion osuus on koettu kaikkein viihtyisimmäksi (3,93). Lähes viidennes kyselyyn vastanneista (18 %) ei ole käynyt Designmuseon aukion kesäkatuosuudella. Kasarmikadun osuutta pidetään myös viihtyisänä (3,53). 16 % vastaajista ei ole käynyt siellä kokeilun aikana. Seuraavaksi viihtyisimmät olivat Pohjoisesplanadin osuus (3,52) ja Eteläesplanadin osuus (3,27). Erottajankadun osuus (3,24) koettiin lähes yhtä viihtyisäksi kuin Eteläesplanadin osuus, mutta peräti 27 % kaikista vastaajista ei ole käynyt alueella.

Kyselyyn vastanneet ihmiset suhtautuivat hieman kriittisemmin kokeilun viihtyisyyteen kuin paikan päällä tehdyissä haastatteluissa. Esimerkiksi Pohjoisesplanadin viihtyisyydestä keskiarvoksi muodostui 3,52/5 asteikolla 1–5, jossa 5 on paras mahdollinen arvosana. Vastaavasti paikan päällä tehdyissä haastatteluissa Esplanadin alueen viihtyisyyden keskiarvoksi asteikolla 1–5 muodostui 4,1.



Vastausten perusteella kokeilun vaikutukset kävelyyn ja pyöräilyyn koettiin hyvin positiivisiksi, kun taas autoiluun negatiivisiksi. Kävelyn sujuvuuden keskiarvoksi muodostui 4,07, pyöräilyn 3,57 ja autoilun 2,2 asteikolla 1–5, jossa 5 on paras mahdollinen sujuvuus.

Suurin osa kyselyyn vastanneista toivoi ylipäättään parannuksia Helsingin keskustan käveltävyyteen, mutta suhtautuminen muuttui kriittisemmäksi, kun vastaajalta kysyttiin, voidaanko kävely-ympäristöön tehdä parannuksia siten, että autoliikenteeltä osoitetaan tilaa kävelylle. Mikäli vastaajalta kysyttiin, haluaisiko hän ylipäättään parannuksia nykytilaan nähden keskustan kävely-ympäristöön ja viihtyisyyteen, muodostui vastausten keskiarvoksi 3,53 asteikolla 1–5, jossa 5 on täysin samaa mieltä ja 1 täysin eri mieltä. Enemmistö vastaajista (54 %) on täysin tai melko samaa mieltä väittämän ”Helsingin keskustan kävely-ympäristöä ja kaupunkiympäristön viihtyisyyttä tulee parantaa nykyisestä” kanssa. Vastaajien suhtautuminen väittämään ”Autoliikenteen läpiajoa tulee voida rajoittaa Helsingin keskustan kävely-ympäristön parantamiseksi” on puolestaan tasaisesti jakaantunut. Kaikista vastaajista 41 % on samaa mieltä ja 40 % on eri mieltä väittämän kanssa ja keskiarvo on 3,03 asteikolla 1–5, jossa 5 täysin samaa mieltä ja 1 täysin eri mieltä. Myös kadunvarsipysäköinnin rajoittaminen jakaa vastaajien mielipiteitä paljon. Vastaajista 40 % on samaa mieltä siitä, että kadunvarsipysäköinnin tilaa tulee rajoittaa keskustassa kävely-ympäristön parantamiseksi.

61 % vastanneista oli saapunut keskustaan julkisella liikenteellä vierailtuaan viimeksi Esplanadeilla. 14 % oli saapunut kävelen, 14 % autolla, 9 % pyörällä, 2 % taksilla ja 1 % sähköpotkulaudoilla. Vastaajista suuri enemmistö (93 %) oli liikkunut alueella kävelen, 31 % oli liikkunut alueella autolla, 23 % pyörällä, 9 % taksilla ja 5 % sähköpotkulaudalla.

Vaikutukset ilmanlaatuun

Ilmanlaatu on hieman parantunut kokeilujakson aikana typpidioksidipitoisuuksien osalta. Tosin Pohjoisesplanadin typpidioksidinpitoisuuksiin on vaikuttanut selvästi enemmän koronaepidemian myötä laskenut liikennemäärä kuin kokeilu. Typpidioksidinpitoisuudet olivat kuitenkin kokeilun alettua vuonna 2023 hieman matalammat kuin vertailuajanjaksona 2022 ja 2021 kesäkuun alusta elokuun loppuun. Ilmanlaadun osalta täytyy aina huomioida, että ilmanlaatuun vaikuttaa moni tekijä samaan aikaan eikä yhden tekijän vaikutusta voida helposti yksilöidä. Vaikuttaisi kuitenkin siltä, että kokeilun aiheuttama autoliikenteen joutuminen ei ole vaikuttanut heikentävästi alueen ilmanlaatuun. Kokeilun vaikutuksen alueen ilmanlaatuun voidaan arvioida olevan varovaisen positiivinen.

Kokeilun jatko



Kävelykeskustalle varattiin vuosi sitten talousarvioneuvotteluissa 3 000 000 euroa tälle vuodelle (2023) sisältäen väliaikaisten järjestelyjen suunnittelun ja toteutuksen sekä kokeilun vaikutusten seurannan. Kokeilu päätettiin toteuttaa kaksivuotisena (2023 - 2024). Ensi vuodelle on varattu rahoitusta 600 000 euroa. Kokeilun seuranta, vuorovaikutus, tarvittavat muokkaukset suunnitelmiin ja purku vaativat kaupunkiympäristön toimialan asiantuntijoiden laajaa työpanosta, joka huomioidaan osana toiminnan suunnittelua.

Kokeilun jatkuessa vuoden 2024 lopulle pystytään saamaan parempi käsitys vaikutuksista alueella liikkuvien ja toimivien sopeutuessa muutuneeseen toimintaympäristöön. Yrityksillä ja kaupunkilaisilla saattaa kestää sopeutumisessa toimintaympäristön muutoksiin pitkiäkin aikoja. Esimerkiksi Lontoossa havaittiin taloudellisten hyötyjen realisoituneen noin vuoden kävely-ympäristöön tehtyjen parannusten jälkeen (Transport for London, 2002). Myös lukuisat muut tutkimukset viittaavat vuoden tai jopa useamman vuoden mittaiseen sopeutumisaikaan kaduilla, joissa käveltävyyttä on parannettu ja etenkin tapauksissa, joissa katu on muutettu kävelykaduksi (Hass-Klau, 1993; Heikkilä ym., 1996; Moosajee, 2009; Parajuli & Pojani, 2018). Siirtymäajan jälkeen yritysten myyntimäärät usein kasvavat tutkimusten mukaan noin 15–40 %.

Kokeilun seuranta jatkuu koko kokeilun ajan. Talvikaudella tehdään seurantaa liikennemääristä, autoliikenteen sujuvuudesta, elinvoimavaiikutuksista sekä havainnoidaan kokeilun alueen käyttöä talvikaudella. Yhteissuunnittelutyöpajat ja kuntalaisraati jatkuvat ensi vuonna. Koska Lönrotinkadun osuus valmistui vasta elokuun lopussa, saadaan sen vaikutuksista laajemmin tietoa vasta ensi vuoden puolella. Talvikauden tuloksia esitellään kaupunkiympäristölautakunnalle loppukeväältä 2024.

Esittelijä

kaupunkiympäristön toimialajohtaja
Ville Lehmoskoski

Lisätiedot

Henna Hovi, liikenneinsinööri, puhelin: 31021337
henna.hovi(a)hel.fi
Pihla Kuokkanen, yksikön päällikkö, puhelin: 09 310 34301
pihla.kuokkanen(a)hel.fi

Liitteet

- 1 Vaikutukset autoliikenteen sujuvuuteen
- 2 Vaikutukset huoltoliikenteeseen
- 3 Sosiaaliset vaikutukset
- 4 Vaikutukset elinvoimaan
- 5 Kyselytutkimus



05.12.2023

Asia/10

Muutoksenhaku

Muutoksenhakukielto, valmistelu tai täytäntöönpano