



12.11.2024

Asia/5

5

Esplanadien ja niihin liittyvien katujen kokeilun tulokset (a-asia)

Pöydälle 05.11.2024

HEL 2024-010896 T 08 00 04

Päätösehdotus

Kaupunkiympäristölautakunta päättää merkitä tiedoksi Esplanadin ja niihin liittyvien katujen kokeilun tulokset kesäkaudelta 2024 ja johtopäätökset kokeilun ajalta 2023–2024.

Lisäksi lautakunta päättää, että Erottajaan liittyviä järjestelyitä Ludviginkadusta etelään ei pureta syksyn 2024 aikana vaan valmistellaan tähän liittyvistä pysyvistä liikennejärjestelyistä liikennesuunnitelma ja tuodaan se lautakunnan päätettäväksi. Päätösaikataulu suunnitellaan siten, että se mahdollistaa ravintoloille terassit kesäkaudelle 2025.

Lisäksi lautakunta päättää, että Design museon edessä toteutetaan vielä kesäkaudella 2025 kesäkatu ja valmistellaan pysyvistä järjestelyistä suunnitelmat, jotka on mahdollista toteuttaa museon edustalle 2026.

Tiivistelmä

Osana Helsingin keskustan viihtyisyyden, elinvoimaisuuden ja elämyksellisyyslisäämistä kaupunki on toteuttanut Esplanadeilla ja niihin liittyvillä kaduilla kävely-ympäristöä kehittävän kokeilun vuosina 2023–2024. Väliaikaisina järjestelyinä Pohjoisesplanadilla levennettiin kävely- ja oleilualueita toiselle ajokaistalle, Eteläesplanadilla pyöräliikenne siirrettiin toiselle ajokaistalle, Lönnrotinkadulle lisättiin pyöräkaista, Erottajankadun jalkakäytävää levennettiin, Korkeavuorenkadulle Design museon edustalle toteutettiin kesäkatu -konseptilla aukio ja kesällä 2023 Kasarmikadun pohjoisin osuus yksisuuntaistettiin ja lisättiin katutilan käveltävyyttä. Kokeilu on suunniteltu yhteistyössä keskusta-alueen toimijoiden sekä kuntalaisten kanssa ja sen vaikutuksia on seurattu koko kokeilun ajan.

Esplanadin kokeilu on lisännyt alueella kävelyä ja oleilua erityisesti kesäaikaan, talviaikaan hyödyt ovat olleet vähäisiä. Talvikauden potentiaalin parempi hyödyntäminen tärkeissä kaupunkikohteissamme on jatkossa perusteltua. Suurin osa helsinkiläisistä ja alueella liikkuneista on kokenut kokeilun vaikuttaneen positiivisesti alueen viihtyisyyteen. Otantaan perustuvassa helsinkiläisille tehdyssä kyselyssä mielipiteet jakautuivat tasaisesti puolesta ja vastaan pysyvien ratkaisujen osalta.



Kokeilulla ei ole havaittu merkittäviä vaikutuksia alueen elinvoimaan. Osa toimijoista on saanut kokeilusta hyötyä erityisesti laajempien terrassien ansioista. Merkittävä osa toimijoista on kokenut kokeilun hyvinkin kielteisenä liiketoiminnalleen huoltoajon vaikeutumisen, autoliikenteen hidastumisen ja pysäköintipaikkojen poistumisen takia. Huoltoliikenne on toisaalta kokeilun aikana noudattanut paremmin liikennesääntöjä ja jalankulun turvallisuus on parantunut

Autoliikenteen määrät vähenivät kokeilun alkamisen jälkeen erityisesti Esplanadeilla, Pohjois- ja Eteläesplanadien liikennemäärät ovat vähentyneet 18–20 % verrattuna aiempiin vuosiin. Autoliikenteen sujuvuus on kokeilun aikana heikentynyt maltillisesti ja paikallisesti, matka-ajat ydinkeskustan läpi ovat pidentyneet kokeilun myötä ruuhka-aikaan 1-3 minuuttia, päiväaikaan 0-1 minuuttia. Suurimmat vaikutukset autoliikenteen osalta kohdistuvat Pohjoisrantaan sekä Pohjoisesplanadille. Lönnrotinkadun pyöräkaista kasvatti pyöräliikenteen määrää merkittävästi kesäaikana, se selkeytti liikkumista ja rauhoitti jalkakäytäviä kävelylle.

Kokeilua voidaan pitää onnistuneena sikäli, että alueiden viihtyisyyden koetaan lisääntyneen ja kävelyn ja oleilun olosuhteiden parantuneen. Jalankulkijamäärien tai elinvoiman osalta ei voida todentaa kokeilusta johtuvaa merkittävää parantumista, eikä toimintaympäristön muutosten vaikutusta alueen kävijämääriin tai liikevaihtoon voida erottaa kokeilun vaikutuksista.

Kokeilun toinen keskeinen tavoite oli saada kokemuksia ja oppia kokeilusta – laajan seurannan ja vuoropuhelun seurauksena kokeilusta on saatu paljon tietoa ja oppeja tulevien ratkaisujen suunnitteluun niin kokeilussa mukana olleilla kuin muilla vastaavilla kaduilla.

Keskeisinä oppeina kokeilusta voidaan pitää suunnitteluratkaisujen osalta viihtyisyyden lisäämisen onnistumista sekä sitä, että autoliikenteen kapasiteetin vähentäminen ei aiheuttanut kohtuuttomia haasteita. Jatkosuunnittelussa huoltoliikenteen toimivuus ja pelastustoiminnan vasteajat ovat tärkeitä huomioitavia asioita.

Kokeilu osoitti, että kaupunki voi olla ketterä ja nopea toimija, mutta se vaatii paljon resursseja, huomattavasti enemmän kuin normaalin prosessin mukainen toiminta ja kokeiluun varattavat resurssit ovat pois kaupungin muista hankkeista. Hankkeen aikataulu oli erittäin haastava suhteessa kohteen merkittävyyteen, tavoiteltuun laatutasoon ja edellytettyyn yhteissuunnitteluun työtapanä. Osalle toimijoista vuorovaikutuksen käynnistyminen vasta lautakunnan valmistelupäätöksen jälkeen oli liian myöhäinen vaihe ja joidenkin ulkopuolisten toimijoiden näkökulmasta alle vuoden valmistautumisaika muuttuviin järjestelyihin on liian lyhyt. Jatkokehityksessä on tärkeää huomioida, että oikein ajoitettu ja



monipuolinen vuoropuhelu kaupunkilaisten ja toimijoiden kanssa, ratkaisusta oppiminen ja niiden vaikutusten seuraaminen edesauttavat laadukkaasti kävely-ympäristön kehittämistä ja parantavat ratkaisuiden hyväksyttävyyttä. Lisäksi tällaisten kokeilujen valmistelussa, kun ihmisten arkisiin liikkumistottumuksiin puututaan nopealla aikajänteellä, tulee varmistaa valmistelijoiden työhyvinvointi ja asiallinen kohtelu.

Esittelijän perustelut

Lähtökohdat

Helsingissä tavoitellaan viihtyisämpää, elinvoimaisempaa ja elämyksellisempää keskustaa. Kaupunkistrategiassa on tunnistettu keskustan rooli työpaikkojen, palveluiden, viihtymisen ja kulttuurin keskittymänä, johon Helsingin tulee investoida määrätietoisesti. Kaupunkistrategiassa edellytetään kehittämään liikennejärjestelyjä keskustan elinvoiman kasvua tukeväksi sekä suunnittelemaan kävelykeskustan kehitystä nojautuen viime kauden valmisteluun. Kaupunginhallitus päätti 25.1.2021 periaatteista ja toimenpiteistä kävelykeskustan laajentamiseen tähtäävän jatkosuunnittelun pohjaksi ja edellytti laatimaan suunnitelman käveltävän keskustan laajentamiseksi, joka voidaan aikatauluttaa ja jota voidaan toteuttaa useammassa vaiheessa hyödyntäen ensimmäisten käveltävän keskustan laajentamisen osien onnistumisia seuraavien vaiheiden toteutuksessa.

Esplanadin ja niihin liittyvien katujen kokeilu on osa tätä jatkumoa. Kokeilu valmisteltiin Kaupunkiympäristölautakunnan päätöksen 15.11.2022 635 § mukaisesti toteutettavaksi vuodesta 2023 alkaen ja välitulokset tuotavaksi kaupunkiympäristölautakunnan käsiteltäväksi syyskaudella 2023, jotta tulosten perusteella voidaan tehdä johtopäätökset jatkosta. Esplanadin alueen kokeilun tuloksia on aiemmin esitellyt Kaupunkiympäristölautakunnalle 5.12.2023 (päättös 12.12.2023 § 650) ja 18.6.2024 (ilmoitusasia).

Kokeilu alkoi kesäkaudella 2023 ja valmisteluvaiheessa sen suunniteltiin jatkuvan syksyyn 2024. Kokeilun aikaisia rakenteita ja järjestelyjä on alettu tämän mukaisesti purkamaan lokakuussa 2024 ja alue palautetaan liikenteellisesti kokeilua edeltävään tilaan vuoden 2024 aikana.

Esplanadien alueen tulevaisuutta tullaan suunnittelemaan pohjautuen ydinkeskustan liikennejärjestelmäsuunnitelmaan, jossa on esitetty, että Esplanadilla käynnistetään asemakaavan muutos ja sen yhdeksi tavoitteeksi asetetaan riittävä kapasiteetti ydinkeskustan poikittaiselle autoliikenteelle. Kluuvin alueellisessa liikennejärjestelmäsuunnitelmassa suunnitellaan alueen kävelyolosuhteiden kehittämistä sekä muita liikennejärjestelyjä.



Ydinkeskustassa on tulevina vuosina tiedossa merkittäviä peruskorjauksia, ensin Kaivokadun metroaseman vesikatkon uusiminen arvioilta alkaen vuonna 2027 ja kestäen pari vuotta. Sen jälkeen on tarkoitus käynnistää Esplanadin vesihuoltoverkoston ja katu ympäristön peruskorjaus noin vuodesta 2029 alkaen. Esplanadin alueen liikennejärjestelyjä voidaan muuttaa laadittavan asemakaavan ja alueellisen liikennesuunnitelman mukaisesti peruskorjauksen yhteydessä. Kokeilun aikaisia kokemuksia ja oppeja tullaan hyödyntämään pysyvien ratkaisujen suunnittelussa niin Esplanadeilla kuin muilla ydinkeskustan kaduilla sekä tulevissa kokeiluissa.

Menestyneimmän kesäkatukohteen eli Designmuseon aukion pysyvien ratkaisujen suunnittelu käynnistyy syksyllä 2024. Lönnrotinkadun pysyvät liikennejärjestelyt tullaan päivittämään Kampin alueen liikennesuunnitelman laatimisen yhteydessä, suunnittelu käynnistyy arvioilta vuonna 2026.

Kokeilun toteutus

Esplanadien ja niihin liittyvien katujen kokeilussa lisättiin ja parannettiin kävely- ja oleilualueita. Etelä- ja Pohjoisesplanadien ajoradat muutettiin yksikaistaisiksi. Pohjoisesplanadilla jalkakäytävää levennettiin väliaikaisin rakentein, levennysalueille tuotiin runsaasti kasvillisuutta ja kadun kalusteita. Osa kadun varren toimijoista laajensi terassejaan levennysalueelle. Eteläesplanadilla ajoradalta vapautuvaa tilaa hyödynnettiin siirtämällä pyörätie puistosta ajoradan viereen, jotta jalankulku ja pyöräliikenne erottuisivat paremmin toisistaan. Lisäksi Eteläesplanadin jalkakäytävän viereen toteutettiin pienempiä laajennusosia, jossa oli Pohjoisesplanadia vastaavia kalusteita, kasveja ja toimijoiden toteuttamia terassilaajennuksia. Huoltoliikenteen edellytykset pyrittiin turvaamaan säilyttämällä lastaus- ja taksipaikat molemmilla kaduilla. 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 pääosin kesän 2022 kesäkatukalusteita ja vain osa jalkakäytävästä levennettiin asfaltoidulla rakenteella.

Lönnrotinkadulla rakennettiin pyöräkaista ajoradalle kaventamalla ajorataa Mannerheimintien ja Hietalahdenkadun välillä, Lönnrotinkadun osalta järjestelyt valmistuivat vasta syyskuussa 2023. Osalla matkaa pyöräkaista toteutettiin pysäköityjen autojen oikealle puolelle, mikä on Helsingissä uusi ratkaisu. Osalla matkaa pyöräkaista oli pysäköityjen autojen vasemmalla puolen ja yhdellä katuosuudella pyöräkaista rajat-



tiin muovisilla pollareilla ajokaistasta. Pyöräkaista vähensi kadunvarren asukaspysäköintipaikkoja noin 5 kappaletta sekä iltaisin ja öisin vapaassa pysäköinnissä olevia paikkoja noin 65 kappaletta.

Lisäksi kesäkatuna toteutettiin Korkeavuorenkadulla Designmuseon edustalle aukio, jossa oli kasvien ja kalusteiden lisäksi lasten leikki-paikka sekä Helsingin tanssiyhteisön kanssa yhteistyössä toteutettu tanssilava. Kasarmikadun kesäkatujärjestelyissä parannettiin käveltä-vyyttä Eteläesplanadin ja Pohjoisen Makasiinikadun välillä tuomalla ka-tutilaan oleskelun mahdollistavia kalusteita, lisäämällä katuvihreää ja rauhoittamalla autoliikennettä. Kasarmikadun kesäkatu toteutettiin ke-sinä 2021–2023.

Kesälle 2024 kokeilualueille tehtiin pieniä muutoksia saadun palaut-teen, kokemusten ja havaintojen pohjalta. Merkittävin muutos liittyy huoltoliikenteen järjestelyihin, kun taksiasema Pohjoisesplanadi 27:n kohdalla muutettiin huolto- ja saattopaikoiksi, jotta pysäyttämisen paik-koja olisi kadulla enemmän. Pohjoisesplanadilla oli kesän 2024 aikana Keskuskadun ja Kluuvikadun välillä kaksi kiinteistöyömaata, jotka vai-kuttivat kävelyalueen kokoon ja laatuun. Esplanadeilla kasviruukkujen määrää vähennettiin ja siirrettiin väljyyden lisäämiseksi. Erottajankadul-le toteutettiin mikroliikkumispiste sekä katumaalaus jalkakäytävän le-vennysosan käyttöön kannustamiseksi ja viihtyisyyden lisäämiseksi.

Yhteistyö ja vuorovaikutus

Jo kokeilun valmistelun alussa tunnistettiin merkittävä vuorovaikutuk-sen ja viestinnän tarve sekä kokeilun alueen yritysten ja kiinteistöomista-jien että kaupunkilaisten kanssa. Kokeilun valmistelusta 15.11.2022 tehdyn päätöksen mukaisesti kokeilu suunniteltiin yhteistyössä keskus-ta-alueen yritysten kanssa. Esplanadin alueen toimijat ja hankkeen asiantuntijat kutsuttiin mukaan yhteensä kuuteen yhteissuunnittelutyö-pajaan kokeilun valmisteluvaiheessa. Lisäksi toimijoita haastateltiin heidän tarpeistaan ja näkemyksistään. Kaupunkilaisille järjestettiin kai-kille avoin työpaja, jossa he saivat ideoida millaiselta Esplanadien kä-velyalueilla näyttäisi. Lisäksi koottiin 17-henkinen kaupunkilaisraati ke-hittämään ja testaamaan kävelyalueita. Kesäkaduista pidettiin erikseen ideointityöpaja alueen yrityksille ja toimijoille. Samoin Lönnrotinkadusta pidettiin erillinen verkkotilaisuus, joka suunnattiin erityisesti alueen asukkaille. Erottajankadun yrityksille järjestettiin työpaja katutaiteen ideoimiseksi ja yrittäjien välisen verkoston tiivistämiseksi keväällä 2024.

Vuorovaikutus alueen toimijoiden sekä muiden alueella liikkuvien kans-sa oli keskeistä, jotta saatiin tietoja ja kokemuksia keskustan kehittämi-sen pohjaksi myös pidemmällä tähtäimellä ja voitiin arvioida kokeilun onnistumista. Kokeilun aikana on kerätty toimijoiden mielipiteitä ja ko-



kemuksia kolmesti toistetun elinvoimaseurannan kyselyn kautta sekä kolmessa tilaisuudessa kokeilun alettua. Kaupunkilaisten näkemyksiä on kuultu kaupunkilaisraadista kautta, Helsinki Design Weekin 2023 yhteydessä, kokeilualueilla tehdyissä haastatteluissa sekä kaupungin palautekanavien kautta saadun palautteen myötä.

Kokeilun valmistelusta ja etenemisestä on viestitty hankkeen verkkosivuilla, mediatiedotteiden ja verkkouutisten avulla sekä sosiaalisessa mediassa. Lisäksi alueen toimijoilla on ollut mahdollisuus vastaanottaa sähköinen uutiskirje, jota lähetettiin rakentamisvaiheessa kerran viikossa. Kokeilun synnyttämä julkinen keskustelu on ollut prosessin aikana aaltoilevaa. Heti kokeilun valmistelupäätöksen jälkeen sekä järjestelyjen rakentamisen aikana kokeilu keräsi paljon kritiikkiä. Esplanadien järjestelyiden valmistuttua kritiikki laantui, ja myös positiivisia ääniä kuului enemmän. Kokeilun aikana palaute on ollut sekä myönteistä että kielteistä. Viestinnän ja vuorovaikutuksen toteutumista on kuvattu tarkemmin liitteessä 1.

Kokeilun kustannukset

Esplanadin ja siihen liittyvien katujen kokeilu on maksanut tähän mennessä 4,2 miljoonaa euroa sisältäen vuosien 2023–2024 järjestelyt Pohjois- ja Eteläesplanadilla, Erottajankadulla, Lönnrotinkadulla, kesäkaduilla Designmuseon edustan aukiolla ja Kasarmikadulla (vain kesälä 2023). Kokeilualueiden suunnittelun ja hankinnan yhteydessä on tavoiteltu kalusteiden ja muun materiaalin jatkokäyttöä kokeilun jälkeen. Kalusteita ja materiaaleja tullaan hyödyntämään tulevissa kokeiluissa, muilla katu- ja puistoalueilla, osin kalusteita on jo uudelleensijoitettu kaupunkiympäristöön sekä osin materiaalit varastoidaan tulevaa käyttöä varten mm. Esplanadien peruskorjauksen yhteydessä. Niiden kalusteiden ja materiaalien, jotka pyritään uudelleenkäyttämään, arvo on yhteensä noin 1,1 miljoonaa euroa. Lisäksi monivuotisia kasveja kuten palmuja uudelleen käytetään muualla kaupunkiympäristössä. Kokeilun kustannukset on eritelty alla.

	euroa
Suunnittelu	450 000
Vuorovaikutus ja viestintä	150 000
Toteutus	3 300 000
Ohjelma-/toiminta alueella	25 000
Seuranta	350 000
Purku (arvio, työ kesken)	480 000

Kokeilun seurannan tulokset



Esplanadien, Lönnotinkadun ja kesäkatujen kokeilusta on kerätty dataa ennen ja jälkeen kokeilun alkamisen. Seuranta on ollut kattavaa ja monipuolista.

Seurannan osa-alueita ovat:

- otannalla tehty kyselytutkimus helsinkiläisille,
- sosiaaliset vaikutukset,
- vaikutukset elinvoimaan,
- vaikutukset huoltoliikenteeseen,
- liikennelaskennat eri kulkumuodoilla,
- vaikutukset autoliikenteen sujuvuuteen,
- vaikutukset ilmanlaatuun sekä
- vaikutukset pelastustoimintaan.

Kävelyalueiden laajentamisen kokeilun vaikutuksia ei voida täysin erottaa muista keskustan toimintaympäristöön ja liikenteeseen tarkastelutilanteiden välillä vaikuttaneista muutoksista. Kokeilun seurannan keskeiset tulokset on kuvattu seuraavaksi sekä kesän 2024 että koko kokeilun ajalta.

Kyselytutkimuksen tulokset

Helsingiläisten kokemuksia Esplanadien alueesta ja kesäkaduista on kysytty syksyllä 2023 ja 2024. Helsingin kävelykeskustan kehittämiseksi löytyy laaja tuki, enemmistö vastaajista (58 %, vuonna 2023: 54 %) on täysin tai melko samaa mieltä väittämän ”Helsingin keskustan kävelyympäristöä ja kaupunkiympäristön viihtyisyyttä tulee parantaa nykyisestä” kanssa. Kun käveltävyyden kehittäminen edellyttää autoilun tilan kaventamista joko pysäköinnin tai läpiajoliikenteen osalta, on kannattajia ja vastustajia yhtä paljon.

Käveleminen Helsingin keskustassa koetaan miellyttävänä (3,70, vuonna 2023: 3,77 asteikolla 1-5 arvosanan 5 ollessa paras). Pohjoisesplanadin osuutta pidettiin viihtyisämpänä (3,37) kuin Eteläesplanadia (3,18), Pohjoisesplanadia pidettiin 2024 hieman epävihtyisämpänä kuin vuonna 2023. Designmuseon edustan aukio koettiin kaikkein viihtyisimpänä alueena (4,02) samoin kuin kesällä 2023 ja viihtyisyyden koettiin vielä nousseen vuodesta 2023 vuoteen 2024.

Kävellen liikkuminen koettiin Esplanadeilla kaikista liikkumismuodoista selvästi sujuvimpana (3,95), vaikka arvosana laski hieman vuodesta 2023. Myös pyörällä liikkuminen koettiin sujuvana (3,50), kun taas autolla liikkuminen koettiin hankalana niin vuonna 2023 kuin 2024 (2,27). Alle puolet vastaajista oli ylipäätään liikkunut alueella autolla, kun taas lähes kaikki vastaajat (94 %) olivat liikkuneet alueella kävellen. Erotta-



jankadulla mielipiteet liikkumisen sujuvuudesta jakautuivat vastaavasti kuin Esplanadeilla. Pyöräliikenne koettiin Esplanadeja hieman vähemmän sujuvana ja autoliikenne taas Esplanadeja sujuvampana.

Kokeilu jakaa mielipiteet selvästi puolesta ja vastaan. Esplanadien pysyvää kävely-ympäristön parannusta siten, että autoliikenteen kaistoja vähenisi, kannattaa 51 %, vastustaa 43 % ja 6 % ei osaa sanoa. Kannatus on yleisempää autottomilla ja nuorissa ikäryhmissä ja vastustusta puolestaan enemmän iäkkäissä ja autoilevilla. Mielipiteissä ei ole ollut olennaisia muutoksia vuosien 2023 ja 2024 välillä. Kyselytutkimuksen tulokset on kuvattu liitteessä 2.

Kokeilualueiden käytön havainnointi ja käyttäjien haastattelut

Alueilla, joissa kävely-ympäristöä on kehitetty, on havainnointu alueella liikkuvien ja oleilevien käyttäytymistä sosiaalisten vaikutusten tunnistamiseksi. Paikan päällä on lisäksi haastateltu ihmisiä alueen liikennejärjestelyihin ja erityisesti kävelyyn sekä oleiluun liittyen. Kokeilualueiden havainnot ja haastattelutulokset on koottu liitteisiin 3, 4 & 5. Lisäksi Lönnrotinkadulla on tehty käyttäjäseurantaa pyöräilijän näkökulmasta vuonna 2024 (liite 6).

Kokeilualueilla toteutetuissa haastatteluista enemmistö piti kokeiluja hyvänä asiana ja toivoi, että kokeiluja sekä kesäkatuja tehdään jatkosakin. Paikan päällä haastateltujen suhtautuminen kokeiluihin on ollut puhelimitse tehdyn tutkimuksen vastaajia positiivisempaa molempina kesinä.

Esplanadeilla haastellut pitivät kokeilua hyvin onnistuneena ja 55 % toivoi, että kokeilusta tehtäisiin pysyvä ratkaisu. Noin 13 % haastateltavista piti kokeilun mukaista tilanjakoa eri liikennemuotojen kesken negatiivisena asiana. Negatiivisemmissä vastauksissa painottuivat selvästi autoliikenteen ja sen kasvaneen ruuhkaisuuden ongelmat. Pyöräillä haastatteluun saapuneet toivoivat pysyvältä ratkaisulta lähtökohtaisesti laadukkaampia järjestelyitä. Noin puolet kokeilua negatiivisena pitäneistä kannattivat kävelyn, oleskelun ja pyöräilyn edistämiseen tähtäävien kokeilujen toteuttamista jatkossakin, mutta pitivät Esplanadin kokeilua huonosti toteutettuna tai huonona kokeilukohteena. Risuja annettiin kokeilua kannattavienkin puolesta uuden pyörätien epäselväksi koetuille järjestelyille, talvikauden vähäisiksi jääneille viihtyisyshyödyille ja läheisten kiinteistöyömaiden aiheuttamalle häiriölle.

Eteläesplanadilla pyöräliikenteen eksymistä jalkakäytäväksi muutetulle vanhalle pyörätielle tapahtui viime vuoden tapaan. Pyöräliikenteen järjestelyjä voidaan kehittää vastaavissa paikoissa jatkossa pyörätien tai -kaistan selkeämmällä jatkuvuudella risteysalueiden läpi. Jalankulkijoiden havaittiin ottaneen entisen pyörätien tilaa paremmin käyttöön kuin



kesällä 2023, mikä kertoo liikennejärjestelyihin tottumisesta. Jalkakäytävän ja uuden pyörätien väliin pysäköintipaikkojen tilalle sijoitettuja pyörätelineitä käytettiin jonkin verran (täyttöaste keskimäärin 40–60 %), sähköpotkulautojen pysäköintialueet olivat yleensä täynnä.

Lönrotinkadulla tehtyjen haastattelujen perusteella pyöräkaistakokeilu on vaikuttanut positiivisesti alueen viihtyisyyteen sekä kävellen ja pyörällä liikkuvien olosuhteisiin, mm. vähentämällä sähköpotkulaudalla jalkakäytävillä ajoa. Huoltoliikenteen ja autoilun olosuhteissa on haastattelujen mukaan tapahtunut pientä heikentymistä. Kadunvarsipysäköinnissä on havaittu toista vuotta putkeen sekavuutta. Autojen on kerrottu käyttävän huoltoliikenteelle tarkoitettuja paikkoja, joka hankaloittaa huoltoliikenteen ja sitä kautta muun ajoradalla kulkevan auto- ja pyöräliikenteen kulkua. Lähes kolme neljästä haastatellusta toivoi, että kokeilujen pohjalta laadittaisiin pysyviä ratkaisuja.

Lönrotinkadun pyöräjärjestelyt on havainnoinnin perusteella otettu hyvin käyttöön eikä vaaratilanteita havaittu katuosuudella. Havaintojen perusteella pyöräliikenne käyttää uutta pyöräkaistaa ja sen väärään suuntaan ajaminen sekä jalkakäytävällä ajo olivat vähäistä. Pyöräillen tehdyn havainnon mukaan pysäköinnin ja jalkakäytävän väliin sijoitettu pyöräkaista koettiin toimivammaksi kuin pysäköityjen autojen vasemmalle puolelle sijoitettu pyöräkaista – tämä ratkaisu oli kunnossapidon näkökulmasta toisaalta haastavin. Talviaikaan pyöräkaistan merkinnot hävisivät lumen alle, eikä pyöräkaistaa havaittu, pyöräkaistaa ei ollut myöskään aina aurattu. Autoliikenteen sujuvuus oli Lönrotinkadulla ainakin havaintohetkillä hyvä, tätä havaintoa tukee myös sujuvuusseurannan tulokset. Autot osattiin pysäköidä pääosin hyvin pyöräkaistan viereen, mutta monesti myös kaksoissulkuviivan päälle. Pollarit olivat kokeilun tehokkain keino vähentää autojen pysäköintiä liian lähelle pyöräkaistaa tai pyöräkaistalle.

Erottajankadun ja Designmuseon edustan on koettu vaikuttaneen positiivisesti alueiden viihtyisyyteen ja niiden liikennejärjestelyjä on pidetty melko selkeänä. Havaintojen perusteella jalankulkijat ovat pääosin käyttäneet vanhoja jalkakäytäviä Erottajankadulla, vaikka jalkakäytävälle on toteutettu laajennusalueita, joita vielä korostettiin kesäksi 2024 katumaalauksella. Myöhäisiltana kohden kuitenkin myös Erottajankadun levennysosaa käytettiin enemmän sekä jalankulkuun että oleskeluun ravintoloiden avauduttua. Erottajankadun jalkakäytävä koettiin laadukkaaksi, se mainittiin esimerkiksi lasten kanssa hyväksi ympäristöksi, kun levennyksellä oli turvallista antaa lasten tutkia ympäristöä ja katumaalauksella. Katumaalauksen myötä Erottajankadulla kiinnitettiin aiempaa enemmän huomiota ympäristön arkkitehtuuriin ja historiasta kiinnostuttiin.



Havainnointidatan perusteella ihmiset liikkuvat sekä oleskelivat alueella pitkälti valmisteluvaiheen odotusten ja kesältä 2023 tehtyjen havaintojen mukaisesti. Havainnoinnin perusteella Designmuseon aukio on edellisvuoden tapaan ollut suosituin kohde viettää aikaa ja oleskella. Esplanadeilla oleskelu jakautui julkisen oleskelualueen sekä yksityisille vuokratun terrassialueen kesken melko tasaisesti suhteessa näille varattuun tilaan. Aurinkoisempi Pohjoisesplanadin puoli keräsi enemmän ihmisiä kuin Eteläesplanadi. Karkeasti arvioiden kesäisin Pohjoisesplanadilla oleskeltiin noin 3–4 kertaa enemmän kuin talvella. Pohjoisesplanadin viihtyisyyden koettiin heikentyneen vuodesta 2023 vuoteen 2024, yhdeksi selittäväksi tekijäksi tunnistettiin katutilaan levittäytyneet kiinteistötyömaat. Erottajankadulla on puolestaan oleskeltu vähemmän kuin muissa alueen kokeilukohteissa. Erottajankadun luonne eroaa muista kesäkaduista, koska sinne ei toteutettu juurikaan julkista oleskelua mahdollistavia elementtejä.

Vaikutukset elinvoimaan

Kesäkaudella 2024 Esplanadien alueella käyntien määrä kasvoi 10 % ja asiointien määrä 12 % verrattuna kesäkauteen 2023, kun samaan aikaan verrokkialueeksi valitulla Rautatieaseman alueella käyntien määrä laski 1 % ja asiointien määrä oli +/- 0 %. Käyntien määrään kehitystä on arvioitu matkapuhelindatan perusteella ja Esplanadien alue sisältää monia muita katuja Esplanadien lisäksi, joten tulokseen vaikuttaa myös muiden kuin kokeilualueen muutokset. Tulokseen on todennäköisesti vuonna 2024 vaikuttanut Rautatieaseman metroaseman remontti, joka on muuttanut ihmisten kulkureittejä keskustassa. Kokeilun alettua kesällä 2023 viipymät ja asiointit kasvoivat hyvin maltillisesti mittausalueella (noin 1 %), jolla Esplanadit sijaitsevat. Esplanadin kokeilun vaikutusta käynteihin ja liikevaihtoon on vaikea ottaa erilleen taloudellisessa, kansainvälisessä ja paikallisessa tilanteessa tapahtuneisiin ja myyntiin samanaikaisesti vaikuttaneisiin asioihin, kuten korkotason nousu, venäläisten turistien katoaminen, kaupan rakennemuutos, etätyö ja työmaat alueella sekä sinne johtavilla reiteillä.

Myynnit ovat kehittyneet kokeilun aikana vaihtelevasti verrattuna kulloisessa kyselyssä edellisen vuoden vastaavaan ajankohtaan. Toimijoiden oman ilmoituksen mukaan isoin ryhmä on ne, jotka ilmoittava myynnin laskeneen (35–58 % ajankohdan mukaan), toiseksi suurin ryhmä ilmoittaa myynnin pysyneen samana (20–38 %) ja vähemmistöllä kasvaneen (16–24 %). Taloustilanteen heikennyttyä edelleen kesäkaudella 2024 myynnit ovat laskeneet enemmän, mutta tuloksiin vaikuttaa vastaajamäärän lasku alle puoleen verrattuna aiempiin kyselyihin. Talvikaudella myynnin kehitys oli kesäkautta heikompa. Kokeilu ei ole tuottanut suurimalle osalle Esplanadeilla sijaitseville yrityksille liiketoinnallista hyötyä. Sen sijaan terrassilaajennuksia saaneet yritykset



ovat hyötyneet kokeilusta kasvaneiden asiakaspaikkojen, suurempien jalankulkijavirtojen ja alueen viihtyisyyden kohentumisen myötä.

Eri yritykset ovat toimialasta riippuen kokeneet kokeilun vaikutukset eri tavoin. Kesän 2024 osalta toimijat ovat antaneet kokeilulle kaikkia arvosanoja asteikolla 1 (huonoin) – 5 (paras), toimijoiden antaman arvosanan keskiarvon ollessa 2,3, tapahtumien järjestäjien 3,3 ja kiinteistön omistajien 2,0. Kesään 2023 nähden toimijoiden ja kiinteistön omistajien arvosana on laskenut, tapahtumien osalta arvosana nousi, johon vaikutti parempi varautumisaika tapahtuman ja kokeilun yhteensovittamiseksi. Talvikaudella kokeilun ei ole koettu tuoneen juurikaan lisäarvoa yrityksille. Mobiilidatan tulosten valossa Esplanadien kokeilu ei ole houkuttellut lisää ihmisiä alueelle talvisin.

Kesäkauden 2024 osalta tuloksia on kuvattu tarkemmin liitteessä 7.

Vaikutukset huoltoliikenteeseen

Esplanadien huoltoliikenteen seuranta toteutettiin niin ennen kokeilun aloitusta kuin kokeilun ollessa käynnissä vertailtavan aineiston saamiseksi. Seuranta toteutetaan paikan päällä suoritettavilla havainnoineilla, Pohjoisesplanadilta otetuilla tallenteilla sekä toimijakyselyillä ja haastatteluilla. Huoltoliikenteen tulokset on kuvattu liitteessä 8.

Alueen toimijoista vähän yli puolet koki huoltoliikenteen toimivan heikommin kuin ennen kokeilua ja tilanteen heikentyneen edelleen kesällä 2024 verrattuna kesään 2023. Huolto- ja tavaraliikenteen on koettu sekä havainnoinneissa havaittu olevan Esplanadeilla hankalaa jo ennen kokeilua. Toimijat mainitsivat huoltoliikenteen toimivuuden keskeisimmiksi ongelmiksi vapaana olevien huoltoruutujen puutteen, Esplanadin alueen ruuhkaisuuden, huoltopaikkojen sijainnin kaukana liiketiloista, tavaroiden kuljetusreitien esteet kuten katukalusteet sekä jalkakäytävälle ajon vaikeutumisen.

Lastauspaikkojen määrä ei ole vähentynyt kokeilun takia ja kesäksi 2024 paikkoja jopa hieman lisättiin. Väärinpysäköinti lastauspaikoille oli yleistä koko kokeilun ajan. Väärinpysäköinti levittäytyi kaikkialle, jossa se oli mahdollista, eikä Pohjois- ja Eteläesplanadin osalta ollut olennaisia eroja. Aamut olivat väärinpysäköinnin osalta hiljaisempia. Talviolosuhteet (lumi ja jää) eivät havaintojen perusteella vaikuttaneet huoltoliikenteen toimivuuteen.

Taksiaseman muuttaminen huoltopaikoiksi kesäksi 2024 paransi hieman huoltoliikenteen mahdollisuuksia, mutta samalla taksien pidempiaikaista pysäköintiä (yli 15 minuuttia) havaittiin useita kertoja eri huoltopaikoilla ja myös mm. Kluuvikadun kävelykadulla. Kadun huoltopai-



koista kilpailivat kesällä myös kadun rakennustyömaihin liittyneet ajoneuvot.

Huoltoliikenne noudatti kokeilun aikana lähtötilannetta paremmin liikennesääntöjä, ja jalankulun turvallisuus on parantunut kokeilun myötä Esplanadien alueella. Huoltoliikennettä on havainnointitutkimusten perusteella tehty Esplanadeilla ja lähiympäristössä jalkakäytävälle pysäyttämällä ja pysäköimällä. Tätä sääntöjen vastaista huoltamista on ollut vaikeampaa tehdä kokeilujärjestelyn vuoksi, sillä jalkakäytävillä on ollut vaikeampi ajaa sitä reunustavien istutuslaatikoiden vuoksi. Ajoradan liikenteen sujuvuuteen huoltotoiminta ei ole juuri vaikuttanut. Lyhytkestoista haittaa havaittiin kesällä sekä Pohjoisesplanadilla että Eteläesplanadilla. Vastaavaa lyhytkestoista haittaa liikenteen sujuvuudelle esiintyi jo ennen kokeilua.

Lönnotinkadulla huoltoliikenteen olosuhteissa on katuhaastattelujen ja havainnoinnin mukaan tapahtunut pientä heikentymistä. Autojen on havaittu käyttävän huoltoliikenteelle tarkoitettuja paikkoja, mikä on hankaloittanut huoltoliikenteen ja sitä kautta muun ajoradalla kulkevan auto- ja pyöräliikenteen kulkua.

Vaikutukset liikennemääriin

Jalankulkijamäärät ovat kokeilualueella olleet suurimpia normaalin kausivaihtelun mukaisesti kesäkuukausina sekä joulukuussa erityisesti Pohjoisesplanadin länsipäässä ja Keskuskadulla. Kokeilun toinen kesä ei tuonut suuria muutoksia jalankulkijamäärään. Pohjoisesplanadin länsipäässä ja Kluuvikadulla määrät olivat 2024 paikoin kesää 2023 korkeampia, Kluuvikadun vuoden 2023 työmaa vaikutti todennäköisesti alentavasti jalankulkijamääriin. Kesällä 2024 Pohjoisesplanadin kävelijämääriin vaikuttivat kiinteistötyömaat, jolloin kävelijöitä siirtyi Esplanadin puiston puolelle. Eteläesplanadilla, Kappellesplanadilla sekä Keskuskadulla kävelijämäärä jäivät kesän 2023 määriä alhaisemmiksi.

Pyöräilijämäärät kasvoivat kesällä 2024 uusilla pyöräväylillä Eteläesplanadilla ja Lönnotinkadulla kesästä 2023, kun reitit uusilla pyöräväylillä vakiintuivat. Lönnotinkadulla pyöräilijämäärät olivat lähtötilanteessa alhaiset, mutta järjestelyjen valmistumisen jälkeen kesällä 2024 määrät olivat länsipäädystä noin kolminkertaiset ja itäpäädystä kaksinkertaiset kesään 2023 verrattuna. Eteläesplanadin pyöräilijämäärä oli kuitenkin kutakuinkin normaalilla tasolla verrattuna aiempiin vuosiin. Kokeilun järjestely paransi väylän laatutasoa, mutta ei tuonut yhteyteen merkittävää muutosta, eikä uusia ennätyksiä määrissä syntynyt.

Autoliikenteen määrät vähenivät kokeilun alkamisen jälkeen erityisesti Esplanadeilla. Pohjois- ja Eteläesplanadien liikennemäärät ovat vähentyneet 18–20 % syksyllä 2023 verrattuna aiempiin vuosiin kaupungin



vuosittaisten laskelmien perusteella. Osa autoliikenteestä siirtyi käyttämään vaihtoehtoisia reittejä Esplanadien sijaan – Kaivokadulla Eteläisellä Makasiinikadulla, Tehtaankadulla ja Lönnrotinkadulla autoliikennemäärät kasvoivat kaikkina vuoden 2023 otoslaskentajaksoina suhteessa keväällä 2023 ennen kokeilua tehtyyn laskentaan. Kesällä 2024 Esplanadien autoliikennemäärät laskivat edelleen hieman aiemmasta, samoin osalla vaihtoehtoisista reiteistä liikennettä oli vähemmän kuin kesällä 2023.

Vaikutukset autoliikenteen sujuvuuteen

Autoliikenteen sujuvuuden kannalta kävelykokeiluiden merkittävin vaikutus kohdistuu Pohjoisrannasta saapuvaan liikenteeseen. Vaikutus näkyy voimakkaimmin aamuruuhkan aikana Pohjoisrannasta saapuvan liikennemäärän ollessa suurimmillaan. Ajonopeudet Esplanadeilla ovat myös laskeneet kokeiluiden myötä erityisesti iltaruuhkan aikaan. Eteläesplanadilla ajonopeuksien hidastuminen on ollut Pohjoisesplanadia vähäisempää, eikä vaikutuksia ole heijastunut vastaavalla tavalla lähiympäristöön. Muilla keskustan poikittaisreiteillä ei havaittu liikenteen sujuvuuden merkittävää heikkenemistä kokeiluista johtuen. Myös autoliikenteen sujuvuuteen vaikuttavat keskustan työmaiden vaikutuksesta tavanomaista matalammat liikennemäärät.

Matka-aikatarkastelujen perusteella autoliikenteen matka-ajat ovat pidentyneet kävelykokeiluiden myötä ruuhka-aikoina tyypillisesti suurusluokaltaan 1–3 minuuttia, ja päiväaikana 0–1 minuuttia. Yleisesti sekä syys- että talvikauden muutokset verrattuna kokeilua edeltävään aikaan olivat samankaltaisia. Verrattuna vuoden 2023 syksyn kokeiluajaiseen tilanteeseen talven 2024 matka-ajat lyhenivät hieman useilla reiteillä. Muutoksissa oli kuitenkin reittikohtaisia eroja työmaista johtuen. Liikenteen osalta sekä Mannerheimintien että Hakaniemen työmaajärjestelyt ovat vaikuttaneet Esplanadien kautta kulkevan liikenteen sujuvuuteen ja reitinvalintaan. Liikenteen reiteissä ja suuntautumisessa tapahtuneet muutokset ovat puolestaan voineet lieventää Esplanadien kokeiluista aiheutuvien pullonkaulojen paikallista vaikutusta liikenteen sujuvuuteen.

Autoliikenteen sujuvuutta on raportoitu tarkemmin liitteessä 9

Vaikutukset ilmanlaatuun

Kokeilulla ei voida osoittaa olleen vaikutusta alueen ilmanlaatuun. Ilmanlaatu on kehittynyt samalla lailla kuin muissa kantakaupungin mitauspisteissä – typpidioksidin määrä on laskenut tasaisesti viime vuosien ajan.

Pelastustoiminta



Kokeilun ajan on tarkennettu seurantaan toimintavalmiusaikojen kehitymisestä keskustassa. Seurannan tavoitteena on ollut saada hyvä käsitys kaupunkirakenteen muutoksen ja kävelykeskustan laajentamisen vaikutuksista toimintavalmiusaikoihin. Erityisesti on seurattu ajoaikoja Katajanokalle ja Kruunuhakaan.

Toimintavalmiusajat kiireellisissä pelastus- ja ensihoitotehtävissä Katajanokalle ja Kruunuhakaan ovat kokeilun ajan olleet pidemmät kuin vertailuvuosina 2017–2019. Vaikutukset ovat olleet konkreettisia ja epäedullisia, pelastustoiminnan osalta muutos on merkittävää, ensihoidon osalta maltillisempaa.

Kokeilun aikana tilanteeseen on reagoitu pelastuslaitoksen ja kaupunkiympäristön toimialan yhteistyönä ja löydetty ratkaisuja tilanteen helpottamiseksi. Liikennevalo-ohjausjärjestelmän kehittämällä sekä pienillä liikennejärjestelymuutoksilla on pyritty parantamaan pelastustoiminnan sujuvuutta, ja nämä toimet ovat avuksi myös kokeilun jälkeen. Toimintavalmiusajat ovat vuoden 2024 aikana parantuneet hieman näiden muutosten myötä, mutta vielä enemmän muiden alueen isojen työmaiden muutosten myötä.

Johtopäätökset kokeilusta

Kokeilun tavoitteiden toteutuminen

Kokeilun tavoitteeksi asetettiin lisätä alueen viihtyisyyttä, vetovoimaa ja jalankulkijamääriä kokeilun aikana ja siten mahdollistaa ydinkeskustan virkistyminen. Tavoitteena kokeilussa on alueen palveluyritysten liiketoiminnan parantuminen, jota mitataan esimerkiksi liikevaihtoluvuilla. Havainnointien ja haastattelujen perusteella voidaan todeta alueiden viihtyisyyden lisääntyneen sekä kävelyn ja oleilun olosuhteiden parantuneen muun muassa kävelyn ja pyöräilyn järjestelyjen selkeytymisen kautta. Jalankulkijamäärien tai elinvoiman osalta ei voida todentaa kokeilusta johtuvaa merkittävää muutosta, eikä toimintaympäristön muutosten vaikutusta alueen kävijämääriin tai liikevaihtoon voida erottaa kokeilun vaikutuksista. Haastava taloudellinen tilanne, ydinkeskustan sisääntuloreittien työmaat sekä kokeilun kanssa samaan aikaan alueelle osuneet kiinteistöjen työmaat vaikuttivat siihen, kuinka onnistuneina kokeilun järjestelyt koettiin, mitä vaikutuksista niistä havaittiin sekä miten hyvin kokeilun tuloksia voidaan tunnistaa.

Yhtenä johtopäätöksenä voidaan todeta, että pelkästään katuympäristöön vaikuttavilla toimilla on vaikea vaikuttaa yleisemmin kokeilualueiden yritysten menestykseen. Järjestelyt, joissa yritysten asiakaspaikat terassilla ovat kasvaneet merkittävästi tai alueelle on tuotu uusia aktiviteetteja, ovat vaikuttaneet liiketoimintaan positiivisimmin, erityisesti sellaisessa liiketoiminnassa, johon on helppo pistäytyä suunnittelematta.



Pääjohtopäätöksenä Kasarmikadun kokeilusta oli se, että Esplanadilta kohti Kasarmitoria johtavien katujen kehittäminen vaatii torille merkittäviä investointeja toiminnallisuuteen ja viihtyisyyteen, jotta kadun roolin merkittävä muutos on perusteltua. Elinvoimavaikutusten suunta näyttää olevan sidoksissa yritystoiminnan luonteeseen ja yrityksen toimialaan.

Tärkeänä lähtökohtana kokeilulle oli suunnitella sitä yhteistyössä keskusta-alueen yrittäjien kanssa, palvelen kokeiluun osallistuvien yrittäjien tarpeita sekä arvioida tuloksia yhteistyössä alueen palveluyrittäjien kanssa. Kokeilua suunniteltiin tiiviinä yhteissuunnitteluna alueen toimijoiden kanssa, mutta osa toimijoista koki, että yhteistyö olisi pitänyt aloittaa jo ennen kokeilun valmistelusta päättämistä. Kaupunkiympäristölautakunnan 15.11.2022 päätöksen puitteissa kokeilujärjestelyillä on pyritty palvelemaan kokeiluun osallistuvien yrittäjien tarpeita, mutta osa toimijoista on kokenut, että päätös ottaa autoliikenteen kaistoja kävelyn ja pyöräliikenteen käyttöön on ollut väärä. Alueen toimijoiden mielipiteet kokeilusta ovat jakaantuneet vahvasti puolesta ja vastaan, kuten ovat kaupunkilaisten mielipiteetkin. Osa on ilmoittanut kokeilun ja erityisesti laajentuneiden terassialueiden olleen erittäin toivottuja, osa taas on toivonut kokeilun päättämistä mahdollisimman pian, sillä he ovat kokeneet sen tuoneen merkittävästi enemmän haittaa kuin hyötyjä.

Kokeilun aikana oli tarkoitus kerätä mahdollisimman laajasti tietoa kokeilun vaikutuksista keskustan viihtyisyyteen, elinkeinoelämään sekä liikenteeseen. Tätä tietoa ja näitä kokemuksia käytetään keskustan kehittämisen pohjana ja pysyvien ratkaisujen suunnittelussa pidemmällä tähtäimellä. Tämän tavoitteen voidaan todeta toteutuneen laajan seurannan sekä saatujen johtopäätösten ja oppien myötä. Kaiken kaikkiaan kokeilua voidaan pitää onnistuneena sen tuomien kävelyn ja viihtyisyyden parannusten sekä kerättyjen oppien myötä.

Opit kokeilusta

Kokeilusta saadut opit voidaan jakaa kokeilun aikaisiin ratkaisuihin liittyviin oppeihin sekä prosessiin liittyviin oppeihin. Kokeilun aikaisten liikennejärjestelyjen ja katu ympäristömuutosten osalta voidaan todeta oppina, että kun alueella on edelleen vilkasta autoliikennettä, vaikka kaistamäärää olisi rajattu voidaan viihtyisyyttä ja käveltävyyttä parantaa vain rajallisesti. Alueilla oleskelun vetovoimaan on suuresti vaikuttanut vehreys ja näyttävyys, julkiset penkit käveltävillä alueilla ovat lisänneet Esplanadeilla ja Designmuseon edustan aukiolla oleilua merkittävästi. Vetovoiman kannalta keskeistä on, että kohteessa voi tehdä montaa asiaa ja sinne on useampi syy saapua, Korkeavuorenkatu Designmuseon edustalla on ollut tästä onnistunut esimerkki.



Yhden kaistaparin poistaminen ydinkeskustan läpiajavalta liikenteeltä ei aiheuttanut liikenteellisesti kohtuuttomia ongelmia. Toimintavalmiusaikojen osalta ajokaistojen vähentäminen pelastustoiminnan kannalta keskeisellä reiteillä vaikutti kuitenkin epäedullisesti vasteaikoihin ja tulevissa hankkeissa tähän tulee kiinnittää vielä enemmän huomioita jo suunnitteluvaiheessa. Huoltoliikenteen järjestelyt ovat kokeilualueiden kaltaisissa ympäristöissä keskeisiä niin alueen toimijoiden kuin jalan-kulkualueiden esteettömyyden ja turvallisuuden sekä viihtyisyyden kannalta. Huoltoliikenteen järjestelyjen toimivuus vaatii sekä järjestelyjen noudattamisen valvonnan lisäämistä ja toisaalta fyysisiä ratkaisuja, joilla voidaan estää mm. jalkakäytävälle ajo.

Helsingissä ei ole aiempina vuosikymmeninä toteutettu näin suuria kokeiluja näin keskeisillä paikoilla. Kokeilun valmistelun, toteutuksen, seurannan ja purun prosessista voidaan oppia paljon tulevaa ajatellen. Kokeilu osoitti, että kaupunki voi olla ketterä ja nopea toimija, mutta se vaatii paljon resursseja, huomattavasti enemmän kuin normaalin prosessin mukainen toiminta ja kokeiluun varattavat resurssit ovat pois kaupungin muista hankkeista. Alueen toimijoiden kanssa tehty yhteistyö vaatii paljon henkilöresursseja, jonka lisäksi kokeilu tuotti valtavasti palautetta erityisesti sen rakentamisvaiheessa. Kokeilun koetussa merkittävyudessa oli eroja kaupungin ja myös kaupunkiympäristön toimialan sisällä, joka heijastui muun muassa hankkeelle varattuihin resursseihin. Kokeilujen vakiintuessa kaupungin keinovalikoimaan, on kokeilun järjestämisen resursointia ja prosessia syytä tarkentaa.

Hankkeen aikataulu oli erittäin haastava suhteessa kohteen merkittävyyteen, laatutasoon ja edellytettyyn yhteissuunnitteluun työtapana. Kokeilun valmistelun aikataulu ei mahdollistanut kunnollista tutkimusasetelmaa, jossa olisi analysoitu tilanne ennen kokeilua kaikilta seuranta-alueilta, jolloin osin oli mahdotonta todeta kokeilun vaikutusta. Lyhyestä valmisteluajasta johtuen aikataulussa oli paljon pakkopisteitä niin suunnittelulle, hankinnalle kuin toteutukselle, ja esimerkiksi Lönnrotinkadun pyöräkaista valmistui vasta kesäkauden 2023 päätteeksi. Tiukka aikataulu johti siihen, että monessa vaiheessa oltiin myöhässä, jolloin seuraavalle vaiheelle ei ollut tarpeeksi aikaa. Hankintojen osalta käytettävissä oli rajallinen valikoima aikataulusta johtuen ja tiukka aikataulu on aiheuttanut lisäkustannuksia. Kokeilun toteutuksessa tehtiin suunnitelmista poikkeavia ratkaisuja, joita ei kiireisen aikataulun vuoksi hyväksytty suunnittelijoilla.

Siihen, koetaanko yleisesti kokeilun onnistuneen vaikuttaa kaupunkiympäristön fyysisten ratkaisujen lisäksi kokeilun aikana viestintä ja vuorovaikutus, jotta ymmärretään mitä kokeilun perusteet, tavoitteet ja luonne. Vuorovaikutus ja viestintä alueen toimijoiden ja käyttäjien kanssa riittävän aikaisessa vaiheessa on keskeistä. Osan näkökulmas-



ta vuorovaikutuksen käynnistyminen vasta valmistelupäätöksen jälkeen oli liian myöhäinen vaihe ja tästä johtuen suhtautuminen kokeiluun oli negatiivinen alusta lähtien. Tosin, suhtautuminen olisi voinut olla negatiivista myös ennen lautakunnan päätöstä olevassa vuorovaikutuksessa. Joidenkin ulkopuolisten toimijoiden, kuten tapahtumien näkökulmasta alle vuoden valmistautumisaika muuttuviin järjestelyihin on liian lyhyt. Alueen toimijat oli haastava saada mukaan ja ymmärtämään lyhyellä aikataululla tehtävää toteutusta, eikä kaupungilla ei ole keinoa varmistaa, että kaikki olennaiset osalliset tavoitetaan oikea-aikaisesti. Tiukasta aikataulusta huolimatta alueen toimijat lähtivät aktiivisesti ja oman panoksen vahvasti antaen mukaan kokeilun yhteissuunnitteluun.

Kokeilut eivät Helsingissä ole vielä niin vakiintunut kaupunkiympäristön kehittämisen tapa, että tarkoitus ja toimintatapa olisi kaupunkilaisille ja kaupungissa toimiville aina selvää. Kaupungin on tärkeä jatkossakin toimia johdonmukaisesti ja luotettavasti, jotta epäilykset siitä, että kokeilun nimissä ujutetaan pysyviä ratkaisuja, tai tehdään ratkaisuja ilman kunnollista vuorovaikutusta, vähenisivät. Viestintä on myös tältä osin keskeisessä roolissa ja jatkossa on hyvä selkeyttää missä vaiheessa ja millä tavalla ratkaisuihin voi vaikuttaa. Tavoitteena on kehittää kokeilukulttuuria Helsingissä siten, että alueella toimijat vastaisivat itse kesäkadun tai kokeilun katumuutoksista ja kaupungin edustajat vain mahdollistaisivat nämä muutokset.

Kävely-ympäristön kehittämiseksi löytyy laaja tuki, mutta sen edellyttäessä autoilun olosuhteiden heikentämistä jakautuvat mielipiteet. Kokeilu auttoi konkretisoimaan mitä kävely-ympäristön kehittäminen voi tarkoittaa ja että sen vaikutukset autoliikenteelle eivät välttämättä ole niin suuret kuin etukäteen pelätään. Jatkokehityksessä on tärkeää huomioida, että oikein ajoitettu ja monipuolinen vuoropuhelu kaupunkilaisten kanssa, ratkaisusta oppiminen ja niiden vaikutusten seuraaminen edesauttavat laadukkaan kävely-ympäristön kehittämistä ja parantavat ratkaisuiden hyväksyttävyyttä.

Esittelijä

vs. kaupunkiympäristön toimialajohtaja
Leena Sutela

Lisätiedot

Pihla Kuokkanen, yksikön päällikkö, puhelin: 09 310 34301
pihla.kuokkanen(a)hel.fi
Katja Moilanen, liikennetutkija, puhelin: 09 310 21385
katja.moilanen(a)hel.fi
Valtteri Karttunen, projektipäällikkö, puhelin: 09 310 52747
valtteri.karttunen(a)hel.fi
Henna Kluge, liikenneinsinööri, puhelin: 09 310 21337
henna.kluge(a)hel.fi
Tia Salminen, projektinjohtaja, puhelin: 09 310 33270



12.11.2024

Asia/5

tia.salminen(a)hel.fi

Liitteet

- 1 Kokeiluun liittyvä vuorovaikutus ja viestintä 2022–2024
- 2 Helsingiläisten kokemukset Esplanadien ja kesäkatujen kokeilusta 2024
- 3 Esplanadien kokeilun käyttäjähavainnointi ja haastattelut kesältä 2024
- 4 Kesäkatukokeilun käyttäjähavainnointi ja haastattelut kesältä 2024
- 5 Lönnrotinkadun pyöräkaistan havainnointi ja haastattelut 2024
- 6 Lönnrotinkadun pyöräkaistan käyttäjäseuranta
- 7 Esplanadien määräaikaisen kokeilun elinvoimavaikutusten seuranta
- 8 Esplanadin kokeilun huoltoliikenteen seuranta 2024
- 9 Keskustan kävelykokeiluiden vaikutukset ajoneuvoliikenteen sujuvuuteen

Muutoksenhaku

Muutoksenhakukielto, valmistelu tai täytäntöönpano