

Helsinki

# Esplanadien kokeilu

Yritysvaikutusten arviointi

19.10.2022

## Sisällys

<b>Tausta .....</b>	<b>3</b>
<b>Nykytila .....</b>	<b>4</b>
Esplanadin katujen liikenteellinen merkitys ajoneuvoliikenteelle .....	4
Katutilan jakautuminen .....	4
Jalankulun määrät .....	6
<b>Kokeilun perustelut ja tavoitteet.....</b>	<b>7</b>
<b>Kokeilun aikaiset liikennejärjestelyt ja arvio liikenteellisistä vaikutuksista .....</b>	<b>8</b>
Liikennejärjestelyt ja katupoikkileikkaukset.....	8
Arvio vaikutuksista auto- ja pyöräliikenteeseen .....	10
<b>Katsaus yritysvaikutusten arvioinnin kannalta olennaisiin selvityksiin ja tutkimuksiin</b>	<b>12</b>
Helsingin keskustan ostovoima kulkumuodon mukaan.....	12
Kävelyolosuhteiden kehittämisen vaikutus liike-elämälle .....	13
<b>Vastaukset yritysvaikutusten arvioinnin kysymyksiin .....</b>	<b>15</b>
1) Miten laajoista vaikutuksista on kysymys? .....	15
2) Mihin asioihin päätöksen vaikutukset yrityksissä kohdentuvat? .....	16
3) Miten vaikutukset ajoittuvat? .....	17
4) Millaisia välillisiä vaikutuksia päätöksellä voi olla? .....	17
5) Mitä muita mahdollisia vaikutuksia päätöksellä voi olla? .....	17
6) Vaikutuksiin reagoiminen .....	18

# Tausta

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

Kaupunginhallitus päätti 25.1.2021 periaatteista ja toimenpiteistä kävelykeskustan laajentamiseen tähtävän jatkosuunnittelun pohjaksi. Päätöksessä linjattiin käveltävän keskustan kunnianhimoisesta laajentamisesta ja erikseen määrättiin Esplanadien alueen ottamisesta mukaan suunnitteluun. Päätöksessä edellytetään laatimaan suunnitelma 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 kehoitetaan huomioimaan liikenteen kokonaistoimivuus.

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

Elokuussa 2022 kaupungin johtoryhmässä todettiin, että ydinkeskustan maankäytön kehityskuva 2032 ja Ydinkeskustan liikennejärjestelmäsuunnitelma eivät kuitenkaan riittävässä määrin vastaa kaupunginhallituksen päätökseen 25.1.2021. Kaupungin johtoryhmä edellytti tämän vuoksi selvittämään keinoja, joilla ydinkeskustan käveltävyyttä voisi konkreettisemmin edistää jo tämän valtuustokauden aikana.

Kävelyn edistämiseksi ydinkeskustassa on sittemmin analysoitu useita eri toimenpidemahdollisuuksia sekä katuosuuksia, joilla olisi mahdollista parantaa olosuhteita vielä tämän valtuustokauden aikana. Valinnassa ratkaisevaa on ollut mahdollisuus toteuttaa muutoksia nopeasti ja kustannustehokkaasti. Kokeilukohteiden valinnassa on huomioitu seuraavalle 10-vuotiskaudelle ohjelmoidut hankkeet ydinkeskustassa. Lisäksi valinnassa on huomioitu näkemykset Helsingin kaupungin ja elinkeinoelämän yhteistyöryhmästä ydinkeskustan elinvoiman vahvistamiseksi.

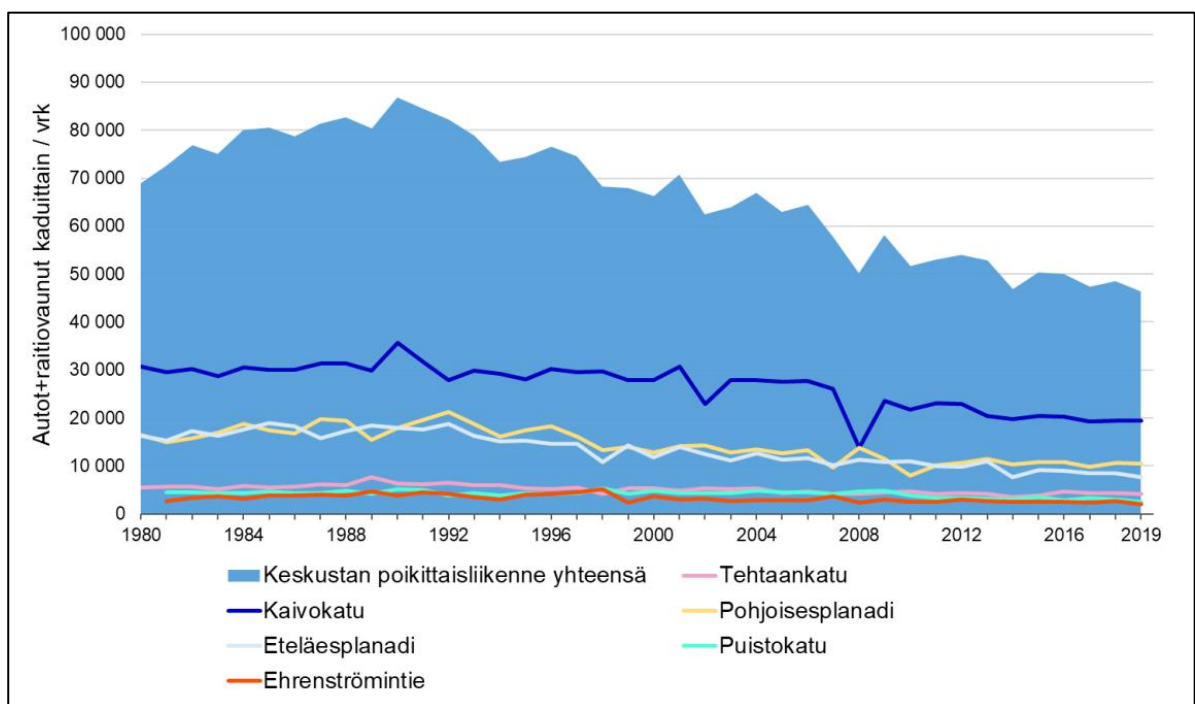
Esplanadien alue valikoitui kokeilujen kohteeksi sen merkittävien kävelyvirtojen ja kaupunginhallituksen päätöksen pohjalta. Virkamiesselvityksissä esillä olleista vaihtoehdoista Esplanadin kaduille on päädytty esittämään kokeiltavaksi ratkaisua, jossa katujen kaistamäärä tiputetaan nykyisestä kahdesta kaistasta yhteen ajokaistaan.

# Nykytila

## Esplanadin katujen liikenteellinen merkitys ajoneuvoliikenteelle

Etelä- ja Pohjoisesplanadi ovat ydinkeskustassa sijaitsevia yksisuuntaisia alueellisia kokoojakatuja, jotka katuparina muodostavat yhden poikittaisliikenteen kahdesta pääkäytävästä Helsingin niemellä. Toinen poikittaisliikenteen pääyhteys kulkee Kaivokadun kautta Rautatieaseman ohitse. Esplanadeilla on kaksi ajokaistaa suuntaansa ja katujen yhteen laskettu arkivuorokauden autoliikennemäärä<sup>1</sup> on n. 17 400, joista n. 10 000 Pohjoisesplanadilla. Raskaiden moottoriajoneuvojen osuus on alle 10 %.

Esplanadin katujen autoliikenne on viimeisen 30 vuoden aikana noudattanut laskevaa trendiä. Keskustan poikittaislinjalla tehtävät vuosittaiset liikennelaskennat osoittavat liikennemäärien puolittuneen 1990-luvun alkuvuosista (kuva 1).



Kuva 1. Autoliikenteen kehitys keskustan poikittaislinjalla

Eteläesplanadin puolella kulkee pyöräliikenteen pääreitti, jonka vuorokausikohtainen pyöräliikennemäärä<sup>2</sup> vaihtelee kesäkuukausina 2 000–3 500 välillä. Kaksisuuntainen pyörätie on paikoin hyvin kaipa, mutta palvelee tärkeänä poikittaisyhteytenä Bulevardiin kytkeytyen.

Esplanadin kadut eivät ole joukkoliikenteen käytössä.

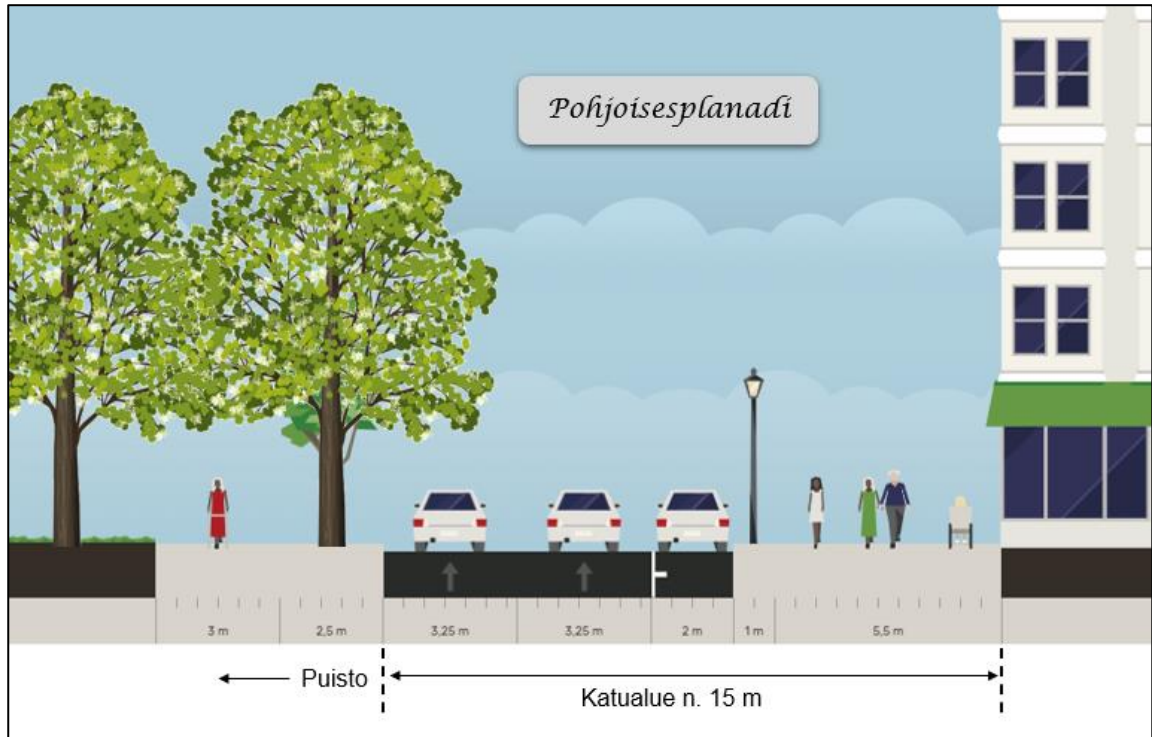
## Katutilan jakautuminen

Pohjoisesplanadilla katutila jakautuu hyvin homogeenisesti Unioninkadun ja Keskuskadun välisellä osuudella koostuen 6,5 metrisestä jalkakäytävästä (sis. valaisimille varatun erotuskaistan), 2 metrisestä pysäköinti- ja pysähtymistilasta sekä 6,5 metrisestä ajoradasta (kuva 1). Puiston puolella on lisäksi puukaista ja 3 m leveä jalkakäytävä. Yleisiä pysäköintipaikkoja kadun varrella on n. 30 kpl, joista osa on kesäkuukausina korvattu parkleilla. Kämpin kiinteistön edustalla jalkakäytävää kaventaa

<sup>1</sup> Liikennemääräarvio perustuu viimeisimpään koronaa edeltäneeseen laskentaan vuodelta 2019

<sup>2</sup> Pyöräliikennemäärä perustuu vuoden 2020 konelaskentatietoihin Eteläesplanadin länsipäästä.

ravintolan ympärivuotinen ulkolaajennus, jonka kohdalla jalkakäytävän tehokas leveys on n. 2 m. Kesäkuukausina ravintoloiden asiakaspaikat levittäytyvät jalkakäytävälle myös muilla kadun osuuksilla.

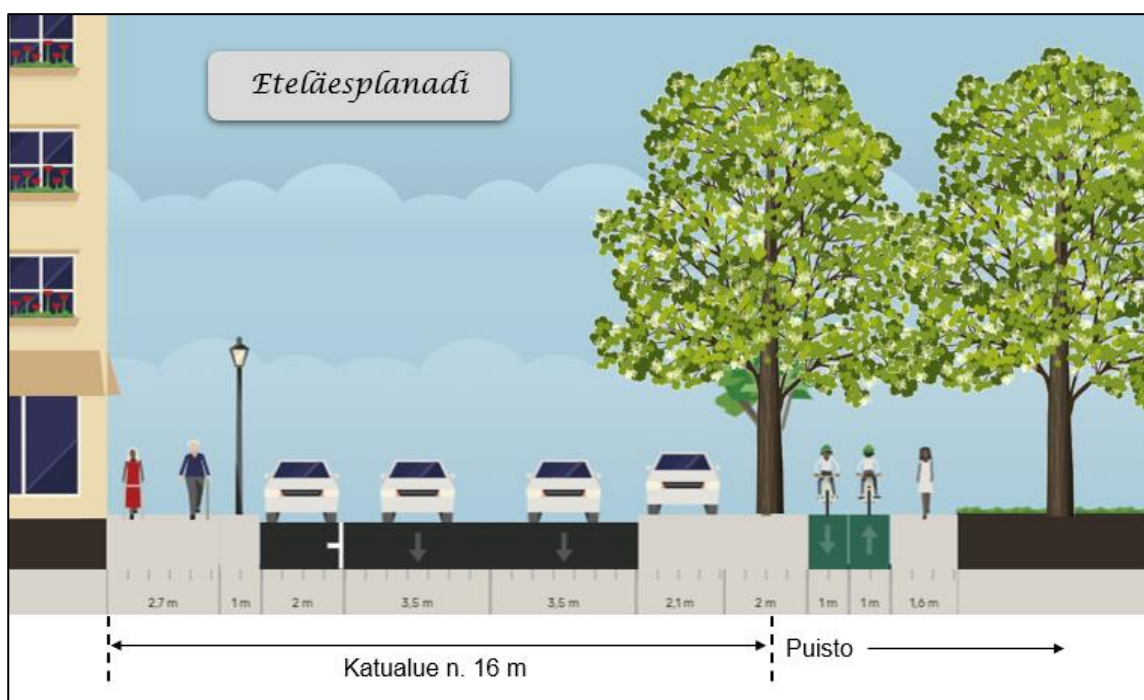


**Kuva 2. Pohjoisesplanadin nykyinen poikkileikkaus**

Eteläesplanadin peruspoikkileikkaus koostuu n. 3,5 m leveästä jalkakäytävästä, 9 m leveästä ajoradasta (sis. pysäköinti- ja pysähtymiskaistan) sekä reunakiven päälle sijoitetusta pysäköinnistä (kuva 3).

Puiston puolelle sijoittuu vielä puurivi sekä 2 m leveä kaksisuuntainen pyörätie ja n. 1,6 m leveä jalkakäytävä. Kadun poikkileikkaus muuttuu Fabianinkadun ja Unioninkadun välisellä osuudella katutilan kaventuessa Ravintola Kappelin kohdalla. Kyseisellä korttelivälillä kadun poikkileikkaus koostuu kapeasta jalkakäytävästä, kolmikaistaisesta ajoradasta sekä kapeasta kaksisuuntaisesta pyörätiestä.

Yleisten pysäköintipaikkojen kokonaismäärä on n. 40 kpl, joista vajaat puolet on osa-aikaisesti huollon, saattoliikenteen tai valtion virka-autojen käytössä. Lisäksi huhtikuun ja marraskuun välisenä aikana osa paikoista on kaupunkipyörien käytössä.

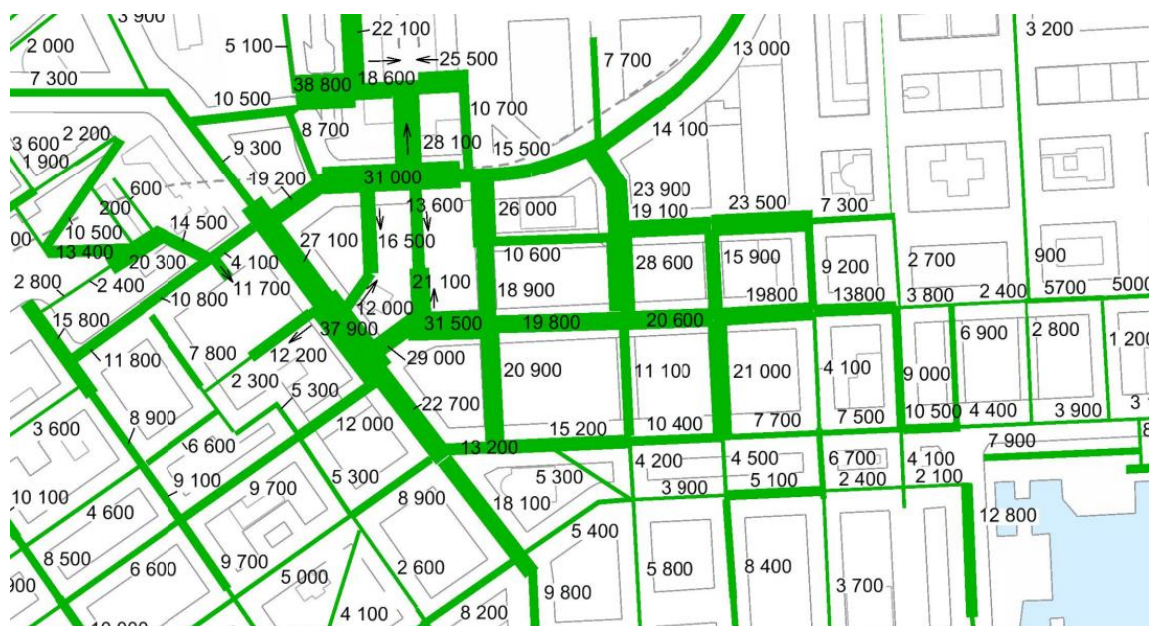


Kuva 3. Eteläesplanadin nykyinen poikkileikkaus

## Jalankulun määrät

Vuonna 2014 ja 2015 toteutettujen jalankulkulaskentojen perusteella (kuva 3) Pohjoisesplanadi lukeutuu keskustan vilkkaimpiin jalankulkukatuihin. Kauppatorista länteen kulkevalla osuudella jalankulkijamäärät vaihtelevat kesäajan arkipäivinä vajaasta 8 000 reiluun 15 000 klo 6–20 välisenä aikana. Jalankulun volyymi on suurinta kadun länsipäässä,

Eteläesplanadilla jalankulun määrät jäävät huomattavasti Pohjoisesplanadia vähäisemmiksi.



Kuva 4. Ydinkeskustan jalankulkumäärät vuoden 2014–2015 laskentojen perusteella.

# Kokeilun perustelut ja tavoitteet

Kaupunginhallitus hyväksyi 25.1.2021 Helsingin keskustavision - Linjauksia maankäytön ja liikenteen suunnittelulle kantakaupungissa maankäytön ja liikkumisen jatkosuunnittelun pohjaksi. Keskustavision 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.

Esplanadin alue on valikoitunut kokeilujen kohteeksi sen merkittävien kävelyvirtojen sekä kaupunginhallituksen päätöksen pohjalta. Nyt esitettävä ratkaisu yhdistettynä Kaivokadun muuttamiseen joukkoliikennekaduksi arvioitiin vuonna 2017 valmistuneessa kävelykeskustan kehittämisselvityksessä tarkoituksenmukaisimmaksi vaihtoehdoksi kävelykeskustan kehittämisen kannalta. Ajoradan kaistamäärän vähentämisen on selvityksessä arvioitu vähentävän autoliikenteen määrää, mikä puolestaan laskee keskimääräistä melutasoa ja parantaa ilmanlaatua. Suojatieylitykset lyhenevät merkittävästi ja osa nykyisistä liikennevaloista voidaan todennäköisesti poistaa. Tästä seuraa huomattava alenema katujen nykyiseen estevaikutukseen, joka parantaa Esplanadin puiston saavutettavuutta sekä Esplanadin eteläpuolisen alueen kytkeytymistä Kluuvin alueeseen. Lopputuloksena alueen jalankulkumäärien odotetaan kasvavan, mikä hyödyttää alueen liiketoimintaa.

Esplanadien kaistakokeilua tukee vuoden 2025 paikkeilla alueella käynnistyvä HSY:n sekaviemäröinnin eriyttämishanke, jonka yhteydessä on tarkoituksenmukaista peruskorjata Esplanadit ja alueen lähikatuja. Nyt esitettävällä kokeilulla Esplanadien kävelyalueiden lisäämisestä saadaan arvokasta kokemusta, jota voidaan hyödyntää pysyvien ratkaisujen suunnittelussa.

Kokeilulle voidaan edellä esitettyjen perusteluiden nojalla kiteyttää kaksi tavoitetta. Yhtäältä se tähtää kokeilun määräajan puitteissa parantamaan ydinkeskustan käveltävyyttä, viihtyisyyttä ja elinvoimaa. Toisaalta kokeilulla pyritään saamaan kokemusperäistä tietoa tukemaan katujen tavoitetilan määrittelyä ennen alkavaa peruskorjausta.

# Kokeilun aikaiset liikennejärjestelyt ja arvio liikenteellisistä vaikutuksista

## Liikennejärjestelyt ja katupoikkileikkaukset

Esplanadeilla lisätään kävelyille varattua tilaa, Pohjoisesplanadin ja Eteläesplanadin nykyiset kaksikaistaiset ajoradat muutetaan yksikaistaisiksi kokeilun ajaksi. Kokeilu alkaa kesäkaudella 2023 ja sen on suunniteltu jatkuvan syksyyn 2024, mutta kokeilun aikana saatujen kokemusten perusteella kokeilu voidaan päättää suunniteltua aiemmin tai vastaavasti jatkaa aiottua pidempään.

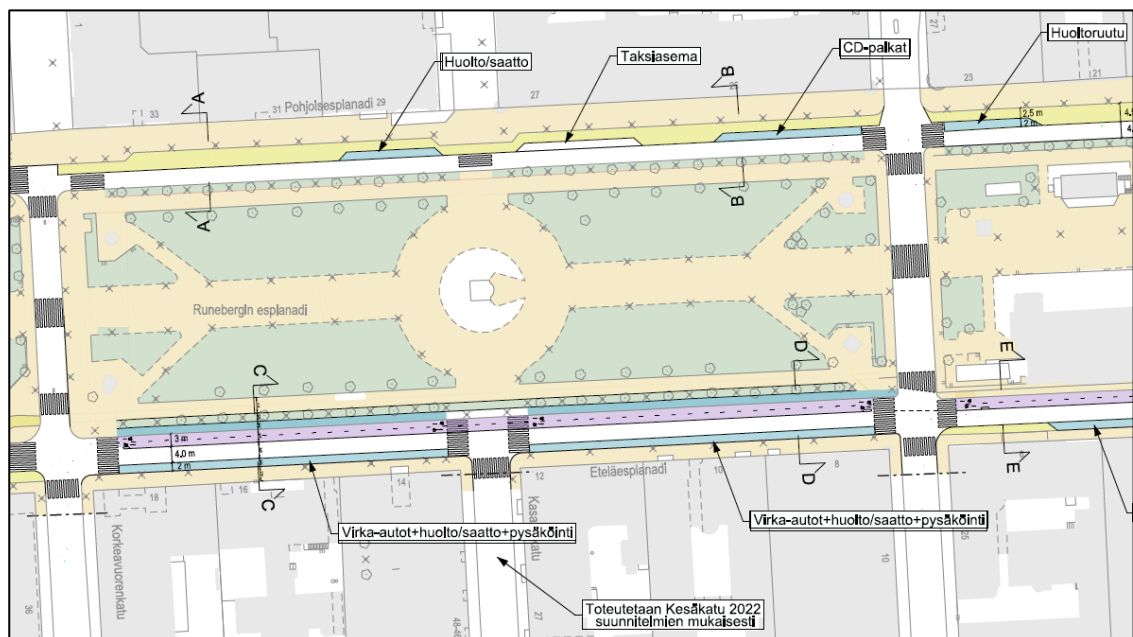
Pohjoisesplanadilla toisen ajokaistan poistaminen mahdollistaa rakennusten puoleisen jalkakäytävän leventämisen 2,5–4,5 metrillä. Alustavan suunnitelmaluonnoksen mukaan (kuva 4) Pohjoisesplanadilla esiintyy kahdenlaista peruspoikkileikkausta (puiston puoleisen jalkakäytävän reunasta rakennusten seinään):

Poikkileikkaus A (kuva 5)

- Nykyinen jalkakäytävä n. 3 m
- Nykyinen puukaista n. 2 m
- Yksikaistainen ajorata 4,0 m
- Jalkakäytävän levennysosa 4,5 m
- Nykyinen jalkakäytävä 6,5 m

Poikkileikkaus B (kuva5)

- Nykyinen jalkakäytävä n. 3 m
- Nykyinen puukaista n. 2 m
- Yksikaistainen ajorata 4,0 m
- Pysäköinti / huolto / saatto / taksit 2,0 m
- Jalkakäytävän levennysosa 2,5 m
- Nykyinen jalkakäytävä 6,5 m



Kuva 5. Ote suunnitelmaluonnoksesta Esplanadin keskiosasta



Eteläesplanadilla yksikaistainen autoliikennejärjestely mahdollistaa pyörätien siirtämisen puuston puoleisen ajokaistan tilaan. Järjestely vapauttaa nykyisen puuston puolella kulkevan pyörätien jalankulun käyttöön, jolloin nykyinen puolitoistametrinen jalkakäytävä levenee n. 3,5 metriseksi. Kadun eteläreunalla (rakennusten puolella) jalkakäytävän ja ajoradan väliin on liikenteenohjauksellisista syistä suunniteltu yksittäisiä reunakivilinjan muutoksia. Alustavan suunnitelmaehdotuksen mukainen poikkileikkaus Korkeavuorenkadun ja Fabianinkadun välisellä osuudella on seuraava:

Poikkileikkaus C ja D (kuva 5)

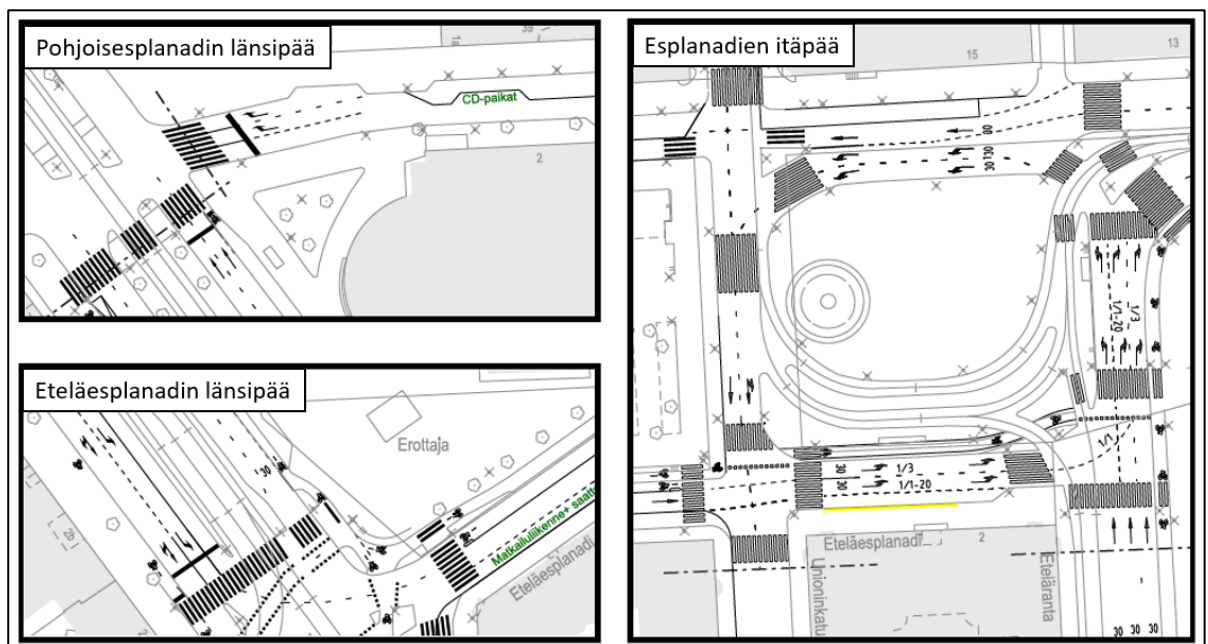
- Jalkakäytävä 3,6 m
- Nykyinen puukaista 2,0 m
- Polkupyörien pysäköinti / kalustetila 2,0 m
- Kaksisuuntainen pyörätie ajoradan tasossa 3,0 m
- Yksikaistainen ajorata 4,0 m
- Pysäköinti / huolto / saatto / taksit 2,0 m
- Nykyinen jalkakäytävä n. 3,5 m

Fabianinkadun ja Unioninkadun välisellä Eteläesplanadin osuudella kadun poikkileikkaus noudattaa seuraavaa jakoa:

Poikkileikkaus E (kuva 5)

- Jalkakäytävä 2,3 m
- Kaksisuuntainen pyörätie 3,0 m
- Ajorata 4,0 m
- Pysäköinti / huolto / saatto / erotuskaista / jalkakäytävälevennys 2,0 m
- Nykyinen jalkakäytävä 2,0 m

Autokaistojen osalta Etelä- ja Pohjoisesplanadin alkupäissä (autoliikenteen suunnan mukaan) saapuvien kaistojen määrä yhteensovitetään vastaanottavien kaistojen määrään. Katujen loppupäissä säilyvät nykyiset kaistajärjestelyt, joilla on viimekädessä suuri merkitys katujen välityskyvyn kannalta. Alku- ja loppupään kaistajärjestelyt on esitetty kuvassa 5.



**Kuva 6. Kaistajärjestelyt Esplanadien katujen alku- ja loppupäissä**

## Arvio vaikutuksista auto- ja pyöräliikenteeseen

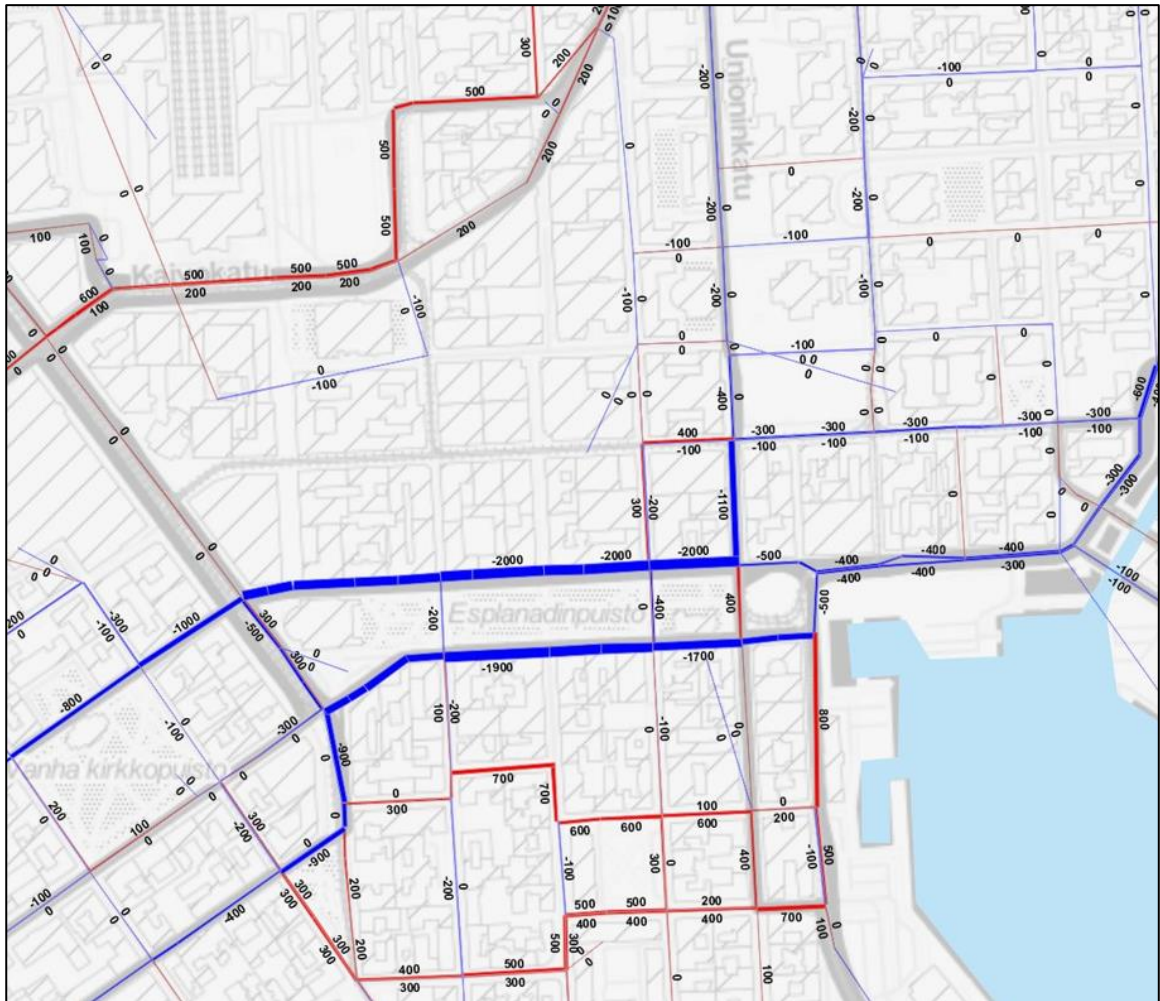
### Autoliikenne

Pohjois- ja Eteläesplanadille esitettyjen kaistavähennysten vaikutuksia autoliikenteeseen on tarkasteltu Emme-liikennemallinnuksen avulla. Kuvassa 6 on esitetty mallin antama tulos autoliikenteen siirtymistä, kun Esplanadin kadut on muutettu yksikaistaisiksi. Malliin on sisällytetty vuoden 2022 kesäkatukokeilussa mukana olleita liikenteen rauhoittamistoimenpiteitä, sillä ne palvelevat Esplanadien kokeilun liikennejärjestelyjen toimivuutta ja ehkäisevät liikenteen siirtymistä Kaartinkaupungin paikalliskaduille. Lisäksi mallissa on huomioitu samanaikaisesti käynnissä olevat katutyöt Hakaniemessä ja Mannerheimintiellä.

Mallinnuksen perusteella Esplanadin katujen autoliikenne vähenee yhteensä n. 4 000 autolla arkivuorokaudessa. Tästä n. puolet näyttäisi siirtyvän alueen muille kaduille, tarkemmin ottaen Kaivokadulle (n. 700 autoa) ja Kaartinkaupungin paikalliskaduille (n. 1 500 autoa).

Autoliikenteen vähentyminen tuo Esplanadin alueelle (ja muillekin kaduille, joilla liikenne vähenee) positiivisia vaikutuksia viihtyisyyden ja käveltävyyden kannalta.

Kaduilla, joilla autoliikenne lisääntyy, mahdolliset negatiiviset vaikutukset riippuvat kadun luonteesta. Kaivokadulla liikennemäärän lisääntyminen jää marginaaliseksi suhteutettuna kadun nykyisiin autoliikennemääriin (n. 18 500 autoa / arkivuorokausi), eikä liikenteen lisääntyminen vaikuta muihin kulkumuotoihin ympäristössä, jossa eri kulkumuodoille on varattu oma tila. Paikalliskaduilla autoliikenteen lisääntyminen on ilmiönä ei-toivottu. Kaartinkaupungin katuverkolla mallinnettu liikennekuormituksen lisäys heikentää toteutuessaan niin liikenneturvallisuuksi kuin viihtyisyyttäkin. Alle tuhannen auton lisäkuormitus vuorokaudessa on toki melko pientä, mutta vaikutuksen suunta on selvä. Tässä yhteydessä on kuitenkin tärkeää huomioida, että liikennemalleilla on taipumus yliarvioida paikalliskatujen tarjoama sujuvuus, jolloin paikalliskatujen todellinen kuormitus voi jäädä esitettyä pienemmäksi. Tarvittaessa on myös mahdollista tehdä nopeita toimenpiteitä paikalliskatujen kautta tapahtuvan läpiajon houkuttelevuuden vähentämiseksi.



**Kuva 7. Liikenteen siirtymät vuorokauden liikenteessä. Siniset viivat kuvaavat liikennemäärän vähentymistä ja punaiset viivat liikennemäärän lisääntymistä.**

### Pyöräliikenne

Nykytilanteessa pyöräliikenteen pääreitti kulkee Eteläesplanadilla puiston puolella hyvin kapeana kaksisuuntaisena yhteytenä. Eteläesplanadilla yhden autokaistan poistaminen vapauttaa tilaa pyöräliikenteen huomioimiselle nykyistä paremmin. Lisätilaa voidaan kuitenkin osoittaa ainoastaan nykyisen ajoradan tilasta, jossa kadun epätasainen kivetty pinta ei ole kovin tarkoituksenmukainen pyöräilyn kannalta. Alustavassa suunnitelmaluonnoksessa pyörätie ehdotetaan siirrettäväksi puiston puoleisen jalkakäytävän rinnalta nykyisen puiston puoleisen ajokaistan tilaan. Pyörätien leveydeksi tulee 3,0 m, joka vastaa hyvin kaksisuuntaisen pyöräliikenteen tarpeisiin. Vaikka pyörätie levenee, tulee epätasainen kivetty pinta verottamaan yhteyden houkuttelevuutta. Siksi on mahdollista, että Esplanadin kokeilun vaikutukset jäävät pyöräilyn osalta vähäisiksi.

# Katsaus yritysvaikutusten arvioinnin kannalta olennaisiin selvityksiin ja tutkimuksiin

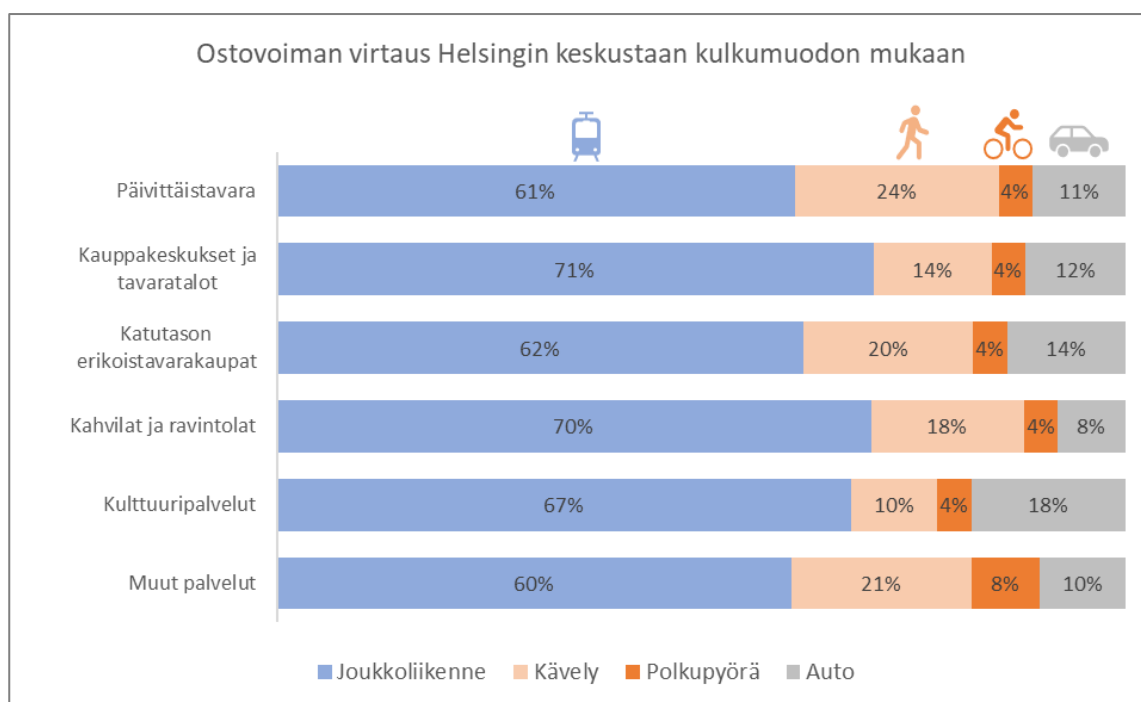
## Helsingin keskustan ostovoima kulkumuodon mukaan

Vuonna 2019 valmistuneessa asiointiselvityksessä<sup>3</sup> arvioitiin ostovoiman virtausta kulkumuodoittain eri kauppaja- ja palvelutyyppeihin asiointitiheyden, keskimääräisen kulutuksen sekä yleisimmin käytetyn kulkumuodon mukaan. Kuvassa 7 havainnollistetaan, mikä on eri kulkumuodoilla saapuvien asiakkaiden osuus Helsingissä tapahtuvasta kokonaiskulutuksesta vuositasolla.

Joukkoliikenteellä virtaa kaikista kulkumuodoista eniten ostovoimaa Helsingin keskustaan. Kaupan tai palvelun lajista riippuen joukkoliikenteen osuus on 60–71 %.

Kävellen keskustaan virtaa toiseksi eniten ostovoimaa, kauppaja- ja palvelutyypistä riippuen noin 10–24 %. Seuraavana tulee auto (10–18 %).

Autolla keskustaan tyypillisimmin asioimaan tulevien keskiostos on suurin. Autoilijat kuitenkin tekevät asiointimatkoja keskustaan suhteellisen harvoin.



**Kuva 8. Keskustan ostovoima kulkumuodon mukaan (Helsingin keskustan asiointiselvitys, 2019)**

Helsingin keskustasta saadut tutkimustulokset saavat tukea myös kansainvälisiltä tutkimuksilta. Esimerkiksi Aucklandin teknillisen yliopiston Takapunan ostoskeskittymässä tekemän tutkimuksen<sup>4</sup> mukaan noin 66 % asiakkaista tuli alueelle autolla. Asiakkaiden ostosten keskimääräinen arvo käyntikerää kohden oli sama kulkutavasta riippumatta, noin 20 dollaria. Pyörällä ja kävellen liikkuvat asiakkaat kävivät alueella kuitenkin kaksi kertaa autoilijoita useammin. Pyörällä ja kävellen liikkuvat kävivät

<sup>3</sup> Ramboll Finland 2019, Helsingin keskustan asiointiselvitys

<sup>4</sup> Wooller, L. 2010. What are the economic and travel implications of pedestrianising a roadway in Takapuna's shopping precinct. Auckland University of Technology.

tekemässä ostoksia alueella 12 kertaa kuukaudessa, kun vastaava luku autoilijoille oli 6. Tutkimuksen otos oli 325 asiakasta. Asiakkaista noin kolmasosan muodostava kävelen ja pyörällä alueelle saapuva joukko toi siis jopa enemmän tuloja alueelle, kuin lukumäärällisesti suurin asiakaskunta eli autoilijat.

Myös Yhdysvaltain Portlandissa yrityksille suunnatussa tutkimuksessa selvisi, että kävelevät ja pyöräilevät asiakkaat käyttivät kuukaudessa enemmän rahaa, kuin autoilevat asiakkaat.<sup>5</sup>

Selvitysten ja yleisen ilmapiirin perusteella on yleistä, että yrittäjät ovat taipuvaisia yliarvioimaan autolla saapuvien asiakkaiden määrän. Esimerkiksi Englannissa tehdyssä selvityksessä<sup>6</sup> erään kadun yrittäjät arvioivat, että 63 % asiakkaista tulee autolla, kun todellisuus oli 20 %. Dublinissa kahdesta ostoskadusta tehty selvitys<sup>7</sup> puolestaan osoitti, että yritykset yliarvioivat autolla saapuvien asiakkaiden määrän ja aliarvioivat pyörällä saapuvien asiakkaiden määrän.

## Kävelyolosuhteiden kehittämisen vaikutus liike-elämälle

Kävelyn edistämisen vaikutuksista keskustojen liike-elämään löytyy runsaasti tutkittua tietoa perustuen toteutuneisiin hankkeisiin ja niiden vaikutusten todentamiseen. Oleellista on ymmärtää, kuinka kävelyolosuhteiden kehittämiseen tähtäävät hankkeet lisäävät kävelijämääriä sekä kuinka tämä heijastuu asiakasmääriin ja lopulta yhteenlaskettuun ostovoimaan. Edellä esitettiin kysymyksiin esitetään seuraavassa vastauksia, jotka ovat suoria sitaatteja Tampereen yliopiston Kävelystä elinvoimaa -raportista (2013), joka sisältää koontia aiheeseen liittyvistä kansainvälisistä tutkimuksista.

Kuinka julkisten tilojen ja kävelyolosuhteiden parantaminen vaikuttaa kävelijämääriin ja edelleen asiakasmääriin?

*Kansainväliset tutkimukset näyttävät melko kiistattomasti, että kävelyolosuhteiden parantamisen myötä kävelijämäärät kasvavat. Kävelyväyliin pätee tältä osin sama tarjonnan ja kysynnän laki kuin muihinkin liikennemuotoihin: tarjonta lisää kysyntää. Kyseessä on kuitenkin erittäin tapauskohtainen suure, ja kävelijämäärien kasvu vaihtelee suuresti kaupunkien ja mittaussajankohtien välillä. Kansainvälisissä case-tutkimuksissa kasvu on ollut n. 30 % luokkaa alkuvuosina*

*Kansainvälisten tutkimusten keskiarvon mukaan asiakasmäärät kasvavat n. 20 - 40 % kävelyolosuhteiden ja kaupunkiympäristön kehittämisen myötä. Paikallisten on havaittu tekevän enemmän ostoksia lähiympäristössään sen lisäksi, että kauempaa tulevien vierailijoiden määrä kasvaa.*

Entä kuinka käy ostovoimalle, jos asiakkaiden kulkumuotojakautumassa tapahtuisi muutoksia?

*Tutkimuksista on pääteltävissä, että vaikka yksittäisten ostosten rahallinen arvo kulkutapaa kohden vaihtelee eri tutkimuksissa, näyttää kävelijöiden ja pyöräilijöiden ostovoima olevan vähintään yhtä suuri useampien käyntikertojen vuoksi. Kävelen käydään ostoksilla useammin ja myös vietetään enemmän aikaa kaupungilla, vaikka yksittäinen ostos olisikin pienempi kuin autoilijoilla.*

Kuinka kävelyolosuhteiden parantaminen vaikuttaa alueen houkuttelevuuteen?

*Vuokratason eli alueen arvon muutos on tutkituin liike-elämäntutkimusten tunnusluku. Mitä enemmän kysyntää tietyn alueen vuokratiloilla on, sitä korkeampia vuokria voidaan pyytää mikäli vuokratilojen suhteen on alitarjontaa. Tutkimukset osoittavat, että alueen houkuttelevuus ja siten vuokratasot usein nousevat kävelyolosuhteiden parantuessa. Case-tutkimusten keskiarvo osoittaa liiketilojen vuokrien nousseen keskimäärin 20 % (keskimääräinen vaihteluväli 10-30 %). Toimistojen vuokrat ovat nousseet keskimäärin enemmän.*

Jokainen kehityskohde on tietenkin omanlaisensa, eikä kävelyolosuhteiden kehittämisen positiivisia vaikutuksia voi olettaa toteutuviksi niin suoraviivaisesti kuin yllä esitetään. Kävelystä elinvoimaa -raportissa huomautetaan, että kävelyolosuhteiden parantamiseen tähtäävien toimenpiteiden liiketaloudellisten vaikutusten tutkiminen on lähtökohtaisesti haastavaa, sillä tietyn toimenpiteen vaikutusta on vaikea kiistattomasti eristää talouden yleisestä kehityksestä. Tutkimustulokset kannattaa siksi nähdä suuntaa antavana tietona, ei suorana toimenpiteiden vaikutuksena. Toisaalta olemassa olevat tutkimukset kävelyolosuhteita parantavien toimenpiteiden vaikutuksista alueen elinvoimaisuuteen osoittavat

<sup>5</sup> Clifton ym. (2013). Consumer Behavior and Travel Choices: A Focus on Cyclists and Pedestrians

<sup>6</sup> London Borough of Waltham Forest. (2015). Mini-Holland Perception Surveys

<sup>7</sup> David, O. ym. (2011). Report on shopper travel behaviour in Dublin City Centre

selvästi, että investointien hyödyt voivat olla merkittäviäkin. Liiketaloudellisten vaikutusten lisäksi kävelyolosuhteiden parantaminen tuo todistetusti hyötyjä ympäristön ja terveyden tilan parantumisen myötä.

# Vastaukset yritysvaikutusten arvioinnin kysymyksiin

Seuraavassa vastataan yritysvaikutusten arvioinnin kysymyksiin edellisissä luvuissa esitettyihin taustatietoihin ja selvityksiin perustuen.

## 1) Miten laajoista vaikutuksista on kysymys?

### a. Montaako yritystä asia koskee?

Vaikutukset rajautuvat melko pienelle alueelle Esplanadin katujen välittömään läheisyyteen, mutta koskettavat mahdollisesti suurta määrää yrityksiä. Esplanadeilla toimivia yrityksiä on reilu 600 kappaletta, joista suurimpaan osaan kokeilulla ei ole merkittäviä vaikutuksia.

Vaikutukset voidaan yritysten näkökulmasta jaotella asiakasmääriin ja ostovoimaan heijastuviin vaikutuksiin, huoltoon ja logistiikkaan heijastuviin vaikutuksiin sekä yritysten työntekijöihin heijastuviin vaikutuksiin.

Asiakasmäärien ja ostovoiman suhteen vaikutukset ulottuvat kaikkiin niihin yrityksiin, joiden potentiaalisten asiakkaiden määrään Esplanadin katujärjestelyillä katsotaan olevan vaikutusta. Potentiaalisiksi asiakkaiksi voidaan lukea kaikki liiketilan ohittavat ihmiset kulkutavasta riippumatta. Kävelyn osalta vaikutukset säteilevät todennäköisesti melko suppealle alueelle Esplanadin katujen läheisyyteen, jossa yritysten määrä on kuitenkin erittäin suuri. Autoliikenteen osalta vaikutukset heijastuvat paljon laajemmin. Ensinnä voidaan teoreettisesti olettaa, että jokainen ohijava autoilija on potentiaalinen asiakas, mutta käytännössä tiedetään autoliikenteen volyymin korreloivan heikosti kadunvarrella sijaitsevien liikkeiden asiakasmäärien kanssa. Toisekseen voidaan olettaa, että Esplanadin kaistakapasiteetin vähenemisestä aiheutuu ruuhka-aikaan keskustan poikittaisliikenteeseen kohdistuvia viivytyksiä, joiden vuoksi osa potentiaalisista autoilevista asiakkaista päätyy tietoisesti asioimaan muualla kuin keskustassa. Ilmiö on mahdollinen, mutta toteutunee korkeintaan hyvin pienessä mittakaavassa. Autoliikenteeseen kohdistuvien vaikutusten ei tältä osin katsota heijastuvan yritysten potentiaalisten asiakkaiden määrään.

Autoliikenteen osalta Pohjoisesplanadin pysäköintipaikkojen sekä Eteläesplanadin puiston puoleisen pysäköintirivin poistuminen vähentää Esplanadien pysäköintipaikkomäärää noin kolmannekseen. Tämä heikentää mahdollisuutta pysäköidä liikkeiden ja palvelujen välittömään läheisyyteen. Pysäköintipaikkojen väheneminen koetaan erityisesti ns. Highend-toimijoiden osalta haastavaksi. Käytännössä kuitenkin poistuvien paikkojen määrä keskustan pysäköintipaikkojen kokonaiskapasiteetti huomioiden on pieni ja vaikuttaa hyvin pieneen osuuteen Esplanadeilla asioivista autolla saapuvista asiakkaista.

Huollon ja logistiikan osalta vaikutukset koskettavat ensisijaisesti Pohjois- ja Eteläesplanadille sijoittuvia toimintoja, joiden kohdalla nykyisiä purku- ja lastausjärjestelyjä muutetaan. Alustavan suunnitelmaluonnoksen perusteella muutokset suhteessa nykytilaan jäävät pieniksi, samoin vaikutukset. Tämän lisäksi Esplanadin kaistakapasiteetin vähenemisestä aiheutuu ruuhka-aikaan keskustan poikittaisliikenteeseen kohdistuvia viivytyksiä, jotka vaikuttavat myös logistiikkaan. Vaikutukset jäävät kuitenkin melko vähäisiksi.

Ydinkeskustan ja sen välittömässä läheisyydessä sijaitsevien yritysten työntekijöihin heijastuvat vaikutukset ovat kulkumuotoriippuvaisia. Saavuttaessa alueelle autolla, saattaa matka-aikaan tulla vähäistä lisäystä ruuhka-aikoina. Pysäköintipaikat tulevat Esplanadin katujen varrella vähentymään, mutta maanalaiset pysäköintilaitokset huomioiden tämä ei juurikaan vaikuta alueen pysäköinnin kokonaiskapasiteettiin. Tältä osin yritysten työntekijöihin kohdistuvat vaikutukset jäävät vähäisiksi, vaikka voivatkin teoriassa koskettaa melko montaa yritystä Esplanadin läheisyydessä.

**b. Millaisia yrityksiä päätös erityisesti koskettaa?**

Kokeilun tavoitteena on lisätä kävelijämäärää, joka puolestaan lisää potentiaalisten asiakkaiden määrää. Päätöksen positiiviset vaikutukset koskettavat siksi erityisesti kaupan ja palvelualan yrityksiä, joiden asiakaskunnan kasvulle syntyy edellytyksiä. Toimialasta riippumatta, päätös koskettaa erityisesti Esplanadin katujen muodostamalle kokeilualueelle sijoittuneita yrityksiä. Näitä toimijoita koskettavat kokeilun aikaisten vaikutusten lisäksi myös kokeilun käynnistämiseen ja lopettamiseen liittyvät katutyöt sekä tilapäisjärjestelyt.

## **2) Mihin asioihin päätöksen vaikutukset yrityksissä kohdentuvat?**

**a. Mitä vaikutuksia päätöksellä on...**

**I. Henkilöstöön?**

Ydinkeskustan ja sen välittömässä läheisyydessä sijaitsevien yritysten työntekijöihin heijastuvat vaikutukset riippuvat työntekijöiden kulkutavoista. Autolla liikuttaessa on ruuhka-aikoina odotettavissa lievää kasvua matka-aikoihin. Pysäköintipaikkojen poistuminen Esplanadin kaduilta saattaa myös vaikuttaa, mutta vain hyvin pieneen osaan alueen autoilevista työntekijöistä, huomioiden poistuvien maanpäällisten pysäköintipaikkojen vähäisyys. Kävelen ja joukkoliikenteellä liikkuvalla enemmistöllä saavutettavuus paranee Esplanadin katujen estevaikutuksen alenemisen myötä.

**II. Asiakkaisiin?**

Jokainen asiakas on jalankulkija, joten jalankulkijoiden olosuhteiden parantamiseen tärkeä kokeiluhanke vaikuttaa lähtökohtaisesti positiivisesti asiakkaisiin. Asiakasmäärien voidaan olettaa kasvavan, mikäli odotukset kasvavista jalankulkijamääristä kokeilun myötä realisoituvat. Autolla liikkuvat asiakkaat saattavat ruuhka-aikaan kokea lievää matka-ajan kasvua. Pysäköintipaikkojen poistuminen Esplanadin kaduilta saattaa myös vaikuttaa, mutta vain hyvin pieneen osaan alueen autoilevista asiakkaista, huomioiden poistuvien maanpäällisten pysäköintipaikkojen vähäisyys.

**III. Logistiikkaan?**

Tavaran purun ja lastauksen kannalta vaikutukset koskettavat lähinnä Pohjois- ja Eteläesplanadin katuosuuksia, joilla huoltoon ja logistiikkaan vaikuttavia toimenpiteitä tehdään. Alustavan suunnitelmaluonnoksen perusteella muutokset suhteessa nykytilaan jäävät pieniksi, näin myös vaikutukset. Tämän lisäksi Esplanadin kaistakapasiteetin vähenemisestä aiheutuu ruuhka-aikaan keskustan poikittaisliikenteeseen kohdistuvia viivytyksiä, jotka vaikuttavat myös logistiikkaan. Vaikutukset jäävät kuitenkin melko vähäisiksi.

**b. Syntyykö päätöksestä yrityksille kustannuksia mukaan lukien mahdolliset tulojen menetykset?**

Työmaa-aikaisista järjestelyistä voi aiheutua yrityksille lyhytaikaisia tulojen menetyksiä. Katutasolla terassitoimintaa pyörittäville yrityksille avautuu mahdollisuus terassien laajentamiselle, joka luonnollisesti edellyttää harkittuja investointeja.

**c. Voiko päätös vaikuttaa yritysten imagoon?**

Kokeilu tähtää parantamaan alueen kävelyolosuhteita. Kävelyolosuhteiden paranemisella on tutkimuksissa havaittu olevan yhteys alueen arvonnousuun. Alueen arvonnousu heijastuu luonnollisesti myös alueella sijaitsevan yrityksen imagoon. Toisaalta kokemus on osoittanut, että erityisesti autoliikenteeseen kohdistuvat menetykset (kaistat, pysäköintipaikat) voivat tietyillä toimialoilla synnyttää mielikuvaa saavutettavuuden heikentymisestä ja näyttäytyä imagoa alentavina toimenpiteinä, joiden koettuun vaikutukseen myös julkinen keskustelu vaikuttaa. Jos kokeilun toteutuksen laatu ei vastaa Esplanadin asemaa kaupunkikuvallisesti ja toiminnallisesti, voi erityisesti Pohjoisesplanadin imago korkeatasoisena kauppakatuna heikentyä. Tällä voi olla kauaskantoisikin vaikeuksia, mistä syystä toteutuksen laadusta ja yhteissuunnittelusta alueen toimijoiden kanssa on välttämätöntä huolehtia.



### 3) Miten vaikutukset ajoittuvat?

**a. Ovatko päätöksen vaikutukset yritysten toimintaan pysyviä vai väliaikaisia?**

Koska kyseessä on määräaikainen kokeilu, ovat sen suorat vaikutukset myös väliaikaisia elleivät kokeilusta saadut kokemukset puolla järjestelyjen muuttamista pysyviksi. Niin pysyvän kuin väliaikaisenkin järjestelyn elinkaareissa voidaan kuitenkin tunnistaa erilaisia kehitysvaiheita, joiden vuoksi jaottelu pysyviin ja väliaikaisiin vaikutuksiin on turhan mustavalkoista. Esimerkiksi rakentamisvaihe ja siihen liittyvät haitat ovat väliaikaisia. Tämän jälkeen uusi järjestely otetaan käyttöön, mihin liittyy aina tietyn mittainen sopeutumisvaihe. Vasta sopeutumisvaiheen jälkeen vaikutukset stabilisoituvat, mutta eivät pysyvästi, sillä toimintaympäristö, asenteet ja mieltymykset ovat jatkuvassa muutoksessa, tehden kaikista vaikutuksista jatkuvasti muuttuvia.

**b. Voidaanko toteutuksen ajoituksella vaikuttaa asiaan?**

Toteutus alkaa rakentamisella ja työmaa-aikaisilla tilapäisjärjestelyillä, joiden aikana hankkeen suurimmat haittavaikutukset realisoituvat. Yrityksille ja asiakkaille kohdistuvia haittoja voidaan minimoida ajoittamalla rakentaminen mahdollisimman hiljaiseen aikaan kaupankäynnillisesti, tarkoittaen rakentamisen ajoittamista ennen kesän vilkkainta kävely- ja terassikautta. Kokeilun loppuvaiheessa on myös mahdollista minimoida rakentamisen aikaisia haittoja ajoittamalla kokeilun purku tarkoituksenmukaisesti suhteessa kokeilun jälkeen alkavaan HSY:n saneeraus-hankeeseen.

### 4) Millaisia välillisiä vaikutuksia päätöksellä voi olla?

**a. Voiko päätöksellä olla vaikutusta alueen yritysilmastoon?**

Yksittäinen yritys voi kokea asian joko positiivisena, negatiivisena tai neutraalina, riippuen toimialasta ja näkökulmasta. Aiemmissa luvuissa esitettyihin selvityksiin viitaten on todennäköistä, että enemmistö yrityksistä kokee Esplanadien yksikaistaisuuden positiivisena kehityksenä. On myös tiedostettava, että lopullisen mielipiteen muodostuminen voi kestää kuukausia tai vuosia.

**b. Voiko päätöksellä olla ennalta arvaamattomia kerrannaisvaikutuksia?**

Hankeeseen liittyvät vaikutusmekanismit ja riskit tunnetaan, eikä ennalta arvaamattomia kerrannaisvaikutuksia ole tiedossa.

**c. Miten päätös voi vaikuttaa yritystoimintaan tulevaisuudessa?**

Hankkeen vaikutusalueella ydinkeskustassa jalankulkuolosuhteiden parantaminen voi houkuttaa uusia yrityksiä ja parantaa liikevaihtoa. Päätös kokeiluhankkeen toteuttamisesta on itsessään melko pieni vaikutuksiltaan, mutta saattaa toimia alkusysäyksenä jalankulkuolosuhteiden laajemmalle jatkokehittämiselle. Tällöin kehitys heijastuu yhä voimakkaammin yritysten toimintaedellytyksiin, ja isossa kuvassa voidaan realistisesti tavoitella kehitystä, joka takaa entistä paremmat toimintaedellytykset entistä useammalle. On myös perusteltua olettaa, että vaikka kehitys olisi myönteistä monille, se ei ikinä tule olemaan sitä kaikille.

### 5) Mitä muita mahdollisia vaikutuksia päätöksellä voi olla?

**a. Millaisia vaikutuksia päätöksellä on kaupunkiin?**

**I. Syntyykö päätöksestä kustannuksia kaupungille?**

Kaupunki vastaa kokeilun vaatimien liikenne- ja katujärjestelyiden suunnittelusta, toteuttamisesta, purkamisesta sekä näihin liittyvistä kustannuksista. Lisäksi kaupunki vastaa kokeilun seurannasta ja siihen liittyvistä kustannuksista.

## II. Mahdollistaako päätös hyviä seurausvaikutuksia?

Kokeilun odotetaan edistävän monia strategisia tavoitteita vaikuttaen myönteisesti keskeisten kulkumuotojen käyttöön, liikenneturvallisuuteen sekä keskustan elinvoimaisuuteen ja houkuttelevuuteen.

Kokeilu mahdollistaa ennen kaikkea kokemusten keräämisen, jotta pysyvämmistä ratkaisuksista voidaan tehdä tietoon ja käytännön kokemuksiin pohjautuvia päätöksiä. Tietoa ja kokemuksia tarvitaan, sillä Esplanadin alueella odottavat mittavat viemäröintityöt, joiden yhteydessä kaduille on perusteltua tehdä peruskorjaus.

## III. Liittyykö päätökseen kaupungin kannalta riskejä?

Kyse on varsin merkittävästä, joskin tilapäisestä muutoksesta kaupungin keskeisimmällä alueella. Tämänkaltaisen hankkeen saanee sekä voimakasta kannatusta että vastarintaa osakseen. Riskinä on, että väliaikaiseksi tarkoitettujen toteutusten laatu jää odotuksista, eikä järjestelyn täysimääräinen potentiaali tule ulosmitatuksi. Julkisessa keskustelussa tulee tällöin korostumaan autoliikenteelle koituvat haittavaikutukset. Tämä voi pahimmillaan johtaa vääristyneisiin johtopäätöksiin siitä, mitä Esplanadin kadut parhaimmillaan mahdollistavat yksikaistaisina.

## IV. Miten päätös vaikuttaa kaupungin imagoon yritysmuotoisena kaupunkina?

Jalankulkuolosuhteiden kunnianhimoinen parantaminen on kansainvälistä valtavirtaa kaupunkikeskustojen kehittämisessä. Kansainväliset kokemukset osoittavat, että jalankulkuolosuhteiden parantamiseen tähtäävillä hankkeilla on kiistaton kyky lisätä keskustan elinvoimaa ja sitä kautta yritysten toimintaedellytyksiä. Täten kehityssuunta, jossa keskustan käveltävyyttä parannetaan, on lähtökohtaisesti kaupungin yritysmuotoisyyttä korostava. Yksittäiset hankkeet ovat kuitenkin keskenään erilaisia ja sisältävät yksilölliset lähtökohdat ja onnistumisen edellytykset. Menestyksen ja epäonnistumisen ero voi olla pienistä yksityiskohdista kiinni. Mikäli toteutuksen laatu ja kunnianhimo jää puutteelliseksi, saattaa seurauksena olla yksittäinen kolaus kaupungin imagoon.

Tässä hankkeessa on kyse kokeilusta, jolla pyritään saamaan kokemuksia pysyvästä toteutuksesta varten. Voidaan ennakoita, että autokaistojen ja pysäköintipaikkojen vähentäminen herättää osalla toimialoista epäilyksiä kaupungin yritysmuotoisyyttä kohtaan. Moni yritys toivoo kadun varren asiointipysäköintipaikkojen turvaamista kokien ne tärkeiksi tai jopa välttämättömiksi liiketoimintansa kannalta. Vaikka autopaikkojen merkitys tutkitusti ylikorostuu, vaikuttaa niiden poistaminen väistämättä siihen, millaisena autopaikoista huolissaan olevat yritykset näkevät kaupungin toiminnan hankkeesta päätettäessä ja sitä toteutettaessa. Kaupunki tiedostaa myös monen yrityksen toivoneen, että kaupunki välttäisi merkittävien muutosten toteuttamista koronasta palautumisen aikana. Tämä hanke on ristiriidassa näiden toiveiden kanssa, mikä osaltaan heijastuu kaupungin imagoon. Mahdollisia imagohaittoja on tarpeen lieventää avoimella vuoropuhelulla yritysten suuntaan.

### b. Onko asialla vaikutuksia esim. muihin vireillä oleviin tai tuleviin suunnitelmiin, hankkeisiin tms.?

Kokeilu muodostaa yhden palasen kaupungin pyrkimyksissä parantaa keskustan jalankulkuolosuhteita. Samalla kokeilun tarkoitus on kerätä tietoa ja kokemusta Esplanadin katujen toimivuudesta yksikaistaisina. Kokeilu ja sen lopuksi tehtävät johtopäätökset tulevat vaikuttamaan päätöksiin Esplanadin katujen tavoitteellisesta lopputilanteesta, joka on määrä ratkaista ennen katujen lähestyvää peruskorjausta.

## 6) Vaikutuksiin reagoiminen

### a. Mitä myönteisiä vaikutuksia päätöksellä on olemassa oleville yrityksille ja miten niitä voitaisiin vahvistaa?

Myönteiset vaikutukset liittyvät yritysten toimintaedellytysten paranemiseen. Vaikutusten uskotaan realisoituvan jalankulkijamäärien kasvulla ja siitä seuraavalla asiakasmäärien kasvulla, jonka edellytyksenä on ajoradan kaventamisella vapautetun tilan valjastaminen lisäarvoa

tuottavalla tavalla. Kaupungin ohella fyysiseen toteutukseen voivat omalla panoksellaan osallistua myös ne kadunvarren toimijat, joille avautuu mahdollisuus laajentaa nykyisiä toimintojaan katualueella. Moitteeton lopputulos on kaikkien toimijoiden intressissä ja vaatii kaupungilta ennakoivaa viestintää, tiedottamista ja koordinoitua.

**b. Mitä kielteisiä vaikutuksia päätöksellä on olemassa oleville yrityksille ja kuinka niitä voitaisiin lieventää tai poistaa?**

Työmaa-aikaiset järjestelyt voivat aiheuttaa kielteisiä vaikutuksia olemassa oleville yrityksille ja niiden toimintaedellytyksille. Negatiivisia vaikutuksia voidaan lieventää oikea-aikaisella ja asianmukaisella viestinnällä. Vaikuttavampi tapa lieventää negatiivisia vaikutuksia on rakennusaikojen minimointi kullakin katuosuudella. Lisäksi on pidettävä huolta asiointiedellytysten säilymisestä myymälöiden ym. yritysten läheisyydessä. Yrityksiä voidaan osallistaa yhteissuunniteluun, jolla toteutuksen yksityiskohtia pystytään kehittämään ja hankkeen hyväksyttävyyttä lisäämään. Hyväksyttävyyttä lisäämällä vaikutetaan samalla siihen, minkälaiseksi subjektiiviseksi kokemukseksi objektiivinen haitta lopulta muodostuu.

Muiden negatiivisten vaikutusten kohdalla on enemmän kyse sopeutumistarpeista ja vanhojen rutiinien päivittämisestä. Myös tässä ennakoiva viestintä ja yhteydenpito on keskeinen keino lieventää mahdollisia haittavaikutuksia.