

Hämeentien ennen- jälkeen-tutkimus



Kaupunkiympäristön aineistoja 2024:1

Hämeentien ennen–jälkeen-tutkimus

Kannen kuva | Terho Nissilä

Julkaisija | Helsingin kaupunki / Kaupunkiympäristön toimiala

ISBN | 978-952-386-410-8

ISSN | 2489-4257

Sisällys

1	Johdanto	4
1.1	Tutkimuksen lähtökohdat	4
1.2	Hämeentien katusaneerauksen tausta	4
1.3	Hämeentielle toteutetut muutokset	5
1.4	Tutkimuksen tavoite ja menetelmät.....	6
2	Katutilan liikenteellinen käyttö	8
2.1	Jalankulkijoiden määrät ja juoksijoiden suosimat reitit	8
2.2	Pyöräliikenteen määrät ja pyöräilijöiden suosimat reitit	9
2.3	Pysäköidyt polkupyörät	11
2.4	Joukkoliikenteen nousijamäärät ja sujuvuus	13
2.5	Moottoriajoneuvoliikenteen liikennemäärät.....	17
2.6	Jakeluliikenteen toiminta ja toimivuus.....	18
2.7	Turvallisuus ja onnettomuustilastot.....	19
3	Katutilan laatu	20
3.1	Oleskelijoiden määrä, sijoittuminen ja toiminnot	20
3.2	Katuympäristön laatu.....	31
3.3	Melu ja ilmanlaatu	35
4	Kivijalkayritysten toiminta	37
4.1	Hämeentien kivijalkaliiketilat	37
4.2	Yritysten toiminta ja näkemykset katutilasta	38
5	Yhteenveto ja johtopäätökset	46
6	Jatkosuositukset	49
7	Lähteet.....	57
	Kuvailulehti	58
	Presentationsblad	59
	Description	60

1 Johdanto

1.1 Tutkimuksen lähtökohdat

Hämeentie on Helsingin Hakaniemestä koilliseen johtava katu, joka alkaa Hakaniementorilta ja päättyy Vanhankaupunginkoskelle. Tämä tutkimus koskee Hämeentietä välillä Hakaniementori (Siltasaarenkatu) – Helsinginkatu (Sörnäisten metroasema). Yhteysvälille on toteutettu vuosina 2019–2021 mittava katuremontti, jonka yhteydessä yhteysväli on muuttunut joukkoliikennekaduksi. Tässä tutkimuksessa tarkastellaan Hämeentien joukkoliikennekaduksi muuttamisen vaikutuksia laatimalla niin kutsuttu jälkeen-tutkimus. Työn vertailukohtana toimii ennen katuremonttia, vuonna 2017 julkaistu Saara Pölkin diplomityö Liikenteen rauhoittamisesta aiheutuvien vaikutusten tutkiminen – case Hämeentie.

Työ on käynnistynyt kesäkuussa 2023 ja valmistunut joulukuussa 2023. Työn laadinnasta ovat vastanneet Laura Poskiparta, Leila Soinio ja Terho Nissilä WSP Finland Oy:stä. Lisäksi työhön ovat osallistuneet Henri Miettinen, Paula Autio ja Riikka Kallio. Helsingin kaupungilta työn ohjauksesta on vastannut liikenneinsinööri Teppo Pasanen.

1.2 Hämeentien katusaneerauksen tausta

Hämeentie on katuluokaltaan autoliikenteen alueellinen kokoojakatu, jonka roolina on välittää tonttikatujen autoliikenne pääkatuverkkoon. Ennen muutosta joukkoliikennekaduksi Hämeentie oli hyvin vilkas läpiajoliikenteen väylä, jonka liikennemäärä oli noin 10 000–13 500 ajoneuvoa vuorokaudessa. Tästä määrästä busseja oli noin 3 000. Hämeentien autoliikenteestä noin 65–75 prosenttia oli läpiajoliikennettä. Hämeentiellä ei ennen muutoksia ollut lainkaan pyöräliikenteen väyliä, vaan pyöräilijän paikka oli ajoradan reunassa bussikaistalla. Ennen muutosta joukkoliikennekaduksi Hämeentien typpidioksidille asetettu vuosiraja-arvo ($40 \mu\text{g}/\text{m}^3$) ylittyi, ja hengitettävien hiukkasten (PM_{10}) ja pienhiukkasten ($\text{PM}_{2.5}$) pitoisuudet ylittivät WHO:n asettaman vuosiohjearvon. Raja-arvot määrittelevät ilmansaasteille korkeimmat sallitut pitoisuudet, joiden ylityessä viranomaisten on ryhdyttävä toimenpiteisiin pitoisuuksien alentamiseksi. Ilmanlaatua heikensivät erityisesti korkea liikennemäärä, suuri raskaan liikenteen osuus sekä kadun kuilumainen rakenne.

Hämeentien liikennesuunnitelman valmistelu käynnistyi vuonna 2014. Vuonna 2014 Hämeentiestä tehtiin myös kuntalaisaloite, jossa esitettiin, että Hämeentie muutetaan liikenteen rauhoittamiseksi joukkoliikennekaduksi ja että sen varteen on rakennettava turvalliset pyörätiet. Aloitteen allekirjoitti yli 12 000 henkilöä.

Hämeentien liikennesuunnitelman lähtökohtana on ollut kaupungin strategiaohjelma vuosille 2013–2016. Strategiaohjelman toimenpiteiksi on tuolloin nostettu joukkoliikenteen, kävelyn ja pyöräliikenteen osuutta nostavien liikennehankkeiden priorisointi, jalankulku- ja pyöräliikenneverkoston jatkuvuuden ja turvallisuuden parantaminen sekä pyöräilyn edistämisohjelman (2014) mukaisten suositusten toteuttaminen. Näiden toimenpiteiden toteuttaminen vastaa kaupungin tavoitteeseen parantaa kaupungin toimivuutta, elinvoimaa, kaupunkilaisten hyvinvointia ja tasapainoista taloutta.

Kantakaupungin pyöräliikenteen tavoiteverkossa Hämeentie on osa pyöräliikenteen pääverkkoa, joka kantakaupungin alueella perustuu yksisuuntaiseen järjestelmään. Pääverkon periaatteiden

mukaisesti myös Hämeentielle on määritetty yksisuuntainen järjestely kumpaankin ajosuuntaan Hakaniemen torilta pohjoiseen.

Hämeentie on joukkoliikenteen runkoyhteys, jossa kulkee bussiliikenteen lisäksi raitioliikennettä. Hämeentien raitiotiekiskojen uusimisen tarve asetti aikataulun myös Hämeentien liikennesuunnitelman toteuttamiselle. Lisäksi Helsingin kaupunki on asettanut tavoitteita joukkoliikenteen kilpailukyvyn parantamiseksi kehittämällä kantakaupungin raitioliikennettä. Raitioliikenteen kehittämisen tavoitteena on nostaa raitioliikenteen keskinopeutta ja parantaa sujuvuutta siten, että raitiovaunut pysähtyvät ainoastaan pysäkeillä. Lisäksi tavoitteena on, että raitiovaunut kulkevat luotettavasti ja häiriöttä aikataulun mukaisesti ilman, että väärin pysäköidyt autot tai liikenneonnettomuudet pysäyttävät raitioliikennettä.

1.3 Hämeentielle toteutetut muutokset

Hämeentien leveys vaihtelee tarkastelualueella 28 metristä 32 metriin. Hämeentiellä oli ennen katuremonttia molempiin ajosuuntiin kaksi kaistaa, joista reunimmaiset kaistat oli tarkoitettu bussiliikenteelle. Lisäksi kadun keskellä oli muusta liikenteestä erotetut raitiotiekiskot. Hämeentien varrella oli pysäköintiä vain muutamissa kohdissa, yhteensä 23 maksullista, lyhytaikaiseen pysäköintiin tarkoitettua pysäköintipaikkaa.

Liikennesuunnitelman mukaisesti Hämeentien liikennejärjestelyt ovat muuttuneet siten, että erillisistä bussikaistoista luovuttiin ja bussit, taksit ja henkilöautot ajavat yhdellä yhteisellä kaistalla. Hämeentien läpiajoa rajoitettiin ja Hämeentielle liittyville kaduille asetettiin kääntymisrajoituksia. Ajoyhteydet Hämeentiellä sijaitseviin kiinteistöihin säilyivät. Mahdollisuus kääntyä vasemmalle poistui Sakarinkadulta, Lintulahdenkadulta ja Kaikukadulta tultaessa. Kolmas linja ja Näkinkuja katkaisiin moottoriajoneuvoilta. Raitiotien keskialue levennettiin 6,4 metrin suositusleveyteen.

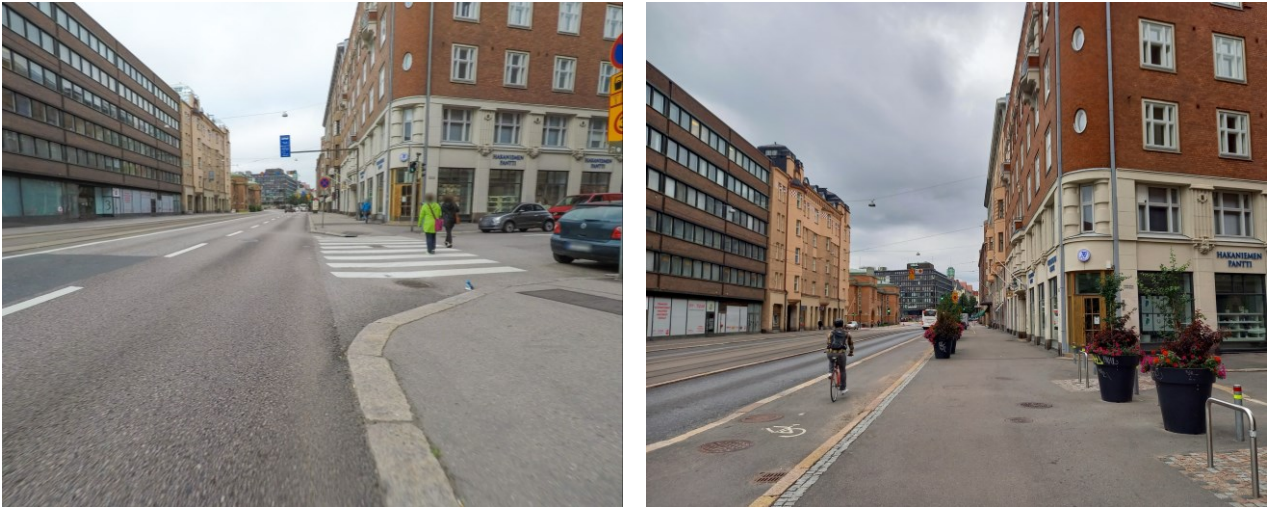
Pyöräilijän paikka Hämeentiellä oli ennen katuremonttia ajoradan reunassa bussikaistalla. Erittäin vilkas bussiliikenne teki pyöräilystä turvattoman tuntuista ja monin paikoin vaarallista. Suuri osa pyöräilijöistä ei uskaltanut ajaa ajoradalla ja tästä johtuen Hämeentiellä ajettiin paljon jalkakäytävillä. Myöskään jalankulkuympäristönä Hämeentie ei ollut houkutteleva. Houkuttelevuutta haittasivat huono ilmanlaatu, melu, jalkakäytävän vieressä ajavat bussit, jalkakäytävällä liikkuvat pyöräilijät ja väärinpysäköidyt autot. Katua ylittävät suojatiet olivat valo-ohjattuja, mutta ylitysmatkat olivat pitkiä eikä kaikissa ylityksissä ollut välisaarekkeita.

Liikennesuunnitelman mukaisesti reunimmaisten bussikaistojen tilalle toteutettiin tasoerotellut yksisuuntaiset pyörätiet ja jalkakäytäviä levennettiin. Pyörätiet rakennettiin 2,5 metrin levyisiksi. Liikennevalo-ohjaukset poistettiin Kolmannen ja Neljännen linjan sekä Kaikukadun ja Lintulahdenkadun risteysalueelta. Suojatiet Hämeentien yli rakennettiin kyseisillä risteysalueilla saarekkeellisina. Hämeentien poikkikatujen ylitykset Kaikukadulla, Sakarinkadulla ja Lintulahdenkadulla tehtiin ylijatkettuina jalkakäytävinä.

Katupuita oli ennen katuremonttia ainoastaan Neljännen ja Viidennen linjan välillä, minkä lisäksi Väinö Tannerin kentän kohdalla kadun reunat olivat puistomaiset. Hämeentien saneerauksessa katupuita lisättiin Lintulahdenkadun ja Kaikukadun väliselle katuosuudelle. Kaikukadun ja Lintulahdenkadun välisellä katuosuudella kahden poistuneen puun tilalle istutettiin seitsemän uutta puuta. Näkinkujan ja Haapanimenkadun välillä poistettiin kaksi puuta. Kokonaisuudessaan puiden määrä Hämeentiellä ei merkittävästi lisääntynyt. Uudet puut istutettiin entisten puiden viereen.

Hämeentiellä on runsaasti liiketiloja, jotka sijoittuvat rakennusten kivijalkoihin. Liiketilojen toiminnot ovat hyvin erilaisia ja ne tuottavat eri tyyppistä huolto liikennettä. Ennen katuremonttia huolto liikenne hoidettiin joko pysäyttäen huoltoauto jalkakäytävälle tai käyttäen poikkikatujen pysäköintipaikkoja. Liikennesuunnitelman mukaisesti Hämeentien varteen toteutettiin seitsemän

lastauspaikkaa, jotka ovat jakeluliikenteen käytössä. Lastauspaikat osoitettiin keltaisilla katumerkinnöillä ja liikennememerkeillä.



Kuva 1. Hämeentien ja Kolmannen linjan liittymä ennen (vasen) ja jälkeen (oikea) katuremontin.

1.4 Tutkimuksen tavoite ja menetelmät

Tämän tutkimuksen tavoitteena oli tarkastella Hämeentien joukkoliikennekaduksi muuttamisen vaikutuksia, eli laatia niin kutsuttu jälkeen-tutkimus. Työn lähtökohtana ja vertailukohtana toimii ennen kadun saneerausta, vuonna 2017 julkaistu diplomityö Liikenteen rauhoittamisesta aiheutuvien vaikutusten tutkiminen – case Hämeentie (Saara Pölkki). Diplomityössä on tarkasteltu Hämeentien liikenteellisiä olosuhteita, katu ympäristön viihtyisyyttä ja elinvoimaisuutta. Lisäksi diplomityössä tarkasteltiin Hämeentien varren yritysten toimintaa ja yrittäjien näkemyksiä ennen Hämeentien liikennejärjestelyjen muuttamista. Diplomityössä on määritetty katu ympäristöä kuvaavia mittareita tutkimuksen toteuttamiseksi. Samoja mittareita hyödynnettiin Hämeentien jälkeen-tutkimuksessa.

Jälkeen-tutkimuksessa analysoitiin Hämeentien liikenneratkaisujen muutosten vaikutuksia. Lisäksi arvioitiin, miten toteutetut ratkaisut vastaavat Hämeentien liikennesuunnittelun aikana asetettuihin tavoitteisiin. Havaittujen vaikutusten ja työssä kerättyjen huomioiden pohjalta työn loppuun koottiin ajatuksia siitä, miten Hämeentietä voitaisiin edelleen kehittää. Jälkeen-tutkimuksessa tarkasteltiin Hämeentien muutosten vaikutuksia liikkumiseen ja saavutettavuuteen, liikenneturvallisuuteen, elinkeinoelämään sekä kaupunkiympäristön laatuun ja viihtyisyyteen. Tutkimuksen toteuttamiseksi kerättiin vastaavat tiedot kuin ennen-tutkimuksessa, jotta tutkimukset olisivat keskenään mahdollisimman vertailukelpoisia.

Tutkimuksessa käytettyjä menetelmiä olivat eri kulkumuotojen liikennemäärien tarkastelu Helsingin kaupungin laskentatiedon pohjalta, joukkoliikenteen käyttäjämäärien ja matkanopeuksien tarkastelu HSL:n keräämien tietojen pohjalta sekä poliisin tietoon tulleiden onnettomuustilastojen tarkastelu. Ulkoilijoiden ja pyöräilijöiden suosimia reittejä tarkasteltiin hyödyntämällä Strava liikuntasovelluksen keräämää GPS-tietoon pohjautuvaa lämpökartta-aineistoa. Lisäksi työn aikana suoritettiin maastolaskentoja yhden päivän aikana, joissa laskettiin pysäköityjä polkupyöriä, sähköpotkualautoja sekä jakelualautoja.

Oleskeluun liittyvää arviointia tehtiin suorittamalla havainnointitutkimus kuudessa eri tarkastelupisteessä Hämeentien varrella. Vastaavissa tarkastelupisteissä suoritettiin laadullista havainnointia käyttäen arviointiin Jan Gehlin kehittämää 12 laatukriteeriä.

Lisäksi tutkimuksessa selvitettiin Hämeentien varren yritysten toimintaa ja yrittäjien näkemyksiä liikennejärjestelyjen muutoksen vaikutuksista. Tätä varten toteutettiin yritys­kysely lähes vastaavalla kysymyskokonaisuudella kuin ennen-tutkimuksessa, mutta kysymykset muotoiltiin jälke­en-tutkimukseen sopivaksi. Yrityskyselyssä selvitettiin Hämeentien kivijalkaliikkeiden taustatietoja, kuten toimialoja, sijaintia, henkilöstömääriä sekä yrityksen liikevaihdon suuruutta. Lisäksi kysyttiin yritysten katutilan käytöstä, muuttohalukkuudesta, arviota asiakasmääristä ja heidän kulkutavoistaan, jakeluliikenteen toimintaa ja toimivuutta sekä yrittäjien näkemyksiä Hämeentien laadusta ja liikennejärjestelyjen muutoksista.

Taulukko 1. Jälkeen-tutkimuksessa käytetyt mittarit vaikutusten arvioimiseksi.

Vaikutukset	Mittarit
Liikkumiseen ja saavutettavuuteen liittyvät vaikutukset	– Jalankulkijamäärät – Lenkkeilijöiden suosimat reitit
	– Pyöräliikenteen määrät – Pyöräilijöiden suosimat reitit – Pysäköidyt polkupyörät ja sähköpotkulaudat
	– Joukkoliikenteen käyttäjämäärät – Bussiliikenteen ja raitiliikenteen matka-ajat
	– Henkilöautoliikenteen määrät – Moottoriajoneuvoliikenteen määrät
	– Jakelu- ja huoltoliikenteen sijoittuminen ja toimintatiheys – Jakelu- ja huoltoliikenteen toimivuus muiden kulkumuotojen näkökulmasta
Liikenneturvallisuuteen liittyvät vaikutukset	– Onnettomuusmäärät vuonna 2022
Kaupunkiympäristön laatu ja viihtyisyys	– Oleskelijoiden määrä ja toiminnot – Oleskelijoiden sijoittuminen – Kokemus laadusta
Vaikutukset elinkeinoelämään ja yritysten toimintaan	– Kivijalkaliiketilojen määrä ja käyttöaste – Muuttohalukkuus – Asiakasmäärät – Asiakkaiden arvioitu kulkutapa – Jakelu- ja huoltoliikenteen koettu toimivuus – Katutilan kaupallinen käyttö ja pohjakerrosten aktiivisuus – Yrittäjien näkemys kaupallisesta elinvoimaisuudesta

Ennen-tutkimuksessa laadittiin myös yritysten taloudellisten tunnuslukujen tarkastelua, joka perustui Seutudatan yritysrekisterin tietoihin. Yritysrekisterin tiedot päivittyvät muutaman vuoden viivellä, joten jälkeen-tutkimuksen ajankohtana ei ole mahdollista tarkastella vuoden 2022 tietoja. Ennen-tutkimuksessa on myös suositeltu tarkastelemaan liikenteen siirtymää ja vertaamaan sitä laadittuihin ennusteisiin. Liikenteen siirtymien tarkastelu edellyttää huomattavasti laajemman alueen tutkimusta, minkä takia se ei sisältenyt tähän tutkimukseen.

2 Katutilan liikenteellinen käyttö

2.1 Jalankulkijoiden määrät ja juoksijoiden suosimat reitit

Hämeentien jalankulkijoiden määriä tarkasteltiin laskentatiedon perusteella. Ennen-tilanteesta on saatavilla laskentatietoa jalankulun määrästä ainoastaan tarkasteluosuuden eteläpäästä vuodelta 2015. Jalankulkijoiden määrät perustuvat kesällä 2015 toteutettuihin käsinlaskentoihin, jotka on laajennettu kuvaamaan koko vuorokautta. Jälkeen-tilanteessa jalankulun laskentoja on vuonna 2023 tehty kolmessa eri laskentapistessä Hämeentien varrella kattaen koko tarkasteluosuuden. Laskentamäärä on laajennettu koko vuorokaudelle.

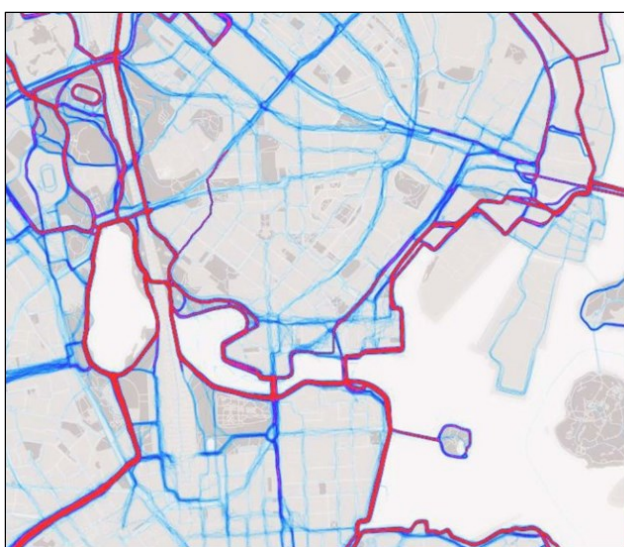
Kesällä 2015 jalankulkijoita oli Hämeentiellä noin 6100–7100 Siltasaarenkadun ja Kaikukadun välisellä osuudella. Kesällä 2023 jalankulkijoiden määrä vaihteli noin 6 500–9 500 jalankulkijaan vuorokaudessa koko tarkasteluosuudella. Laskentatietojen perusteella jalankulkijoiden määrät olivat hieman alhaisemmat vuonna 2023 Hämeentien eteläpäässä kuin kun taas Haapaniemen kentän kohdalla jalankulkijamäärät olivat hieman korkeammat vuonna 2023. Jalankulkijoiden laskentatiedoissa on kuitenkin muita kulkuneuvoja suurempaa epävarmuutta, sillä jalankulkijat eivät välttämättä kulje suoraan koko tarkastelualueen läpi, vaan poikkeavat reitiltä. Jalankulkijoiden määrään vaikuttaa todennäköisesti myös Kaikukadun ja Viidennen linjan välillä raitiovaunupysäkkien siirtyminen korttelin etelään. Myös kadunvarren palveluiden mahdolliset muutokset saattavat näkyä jalankulkijoiden määrissä.



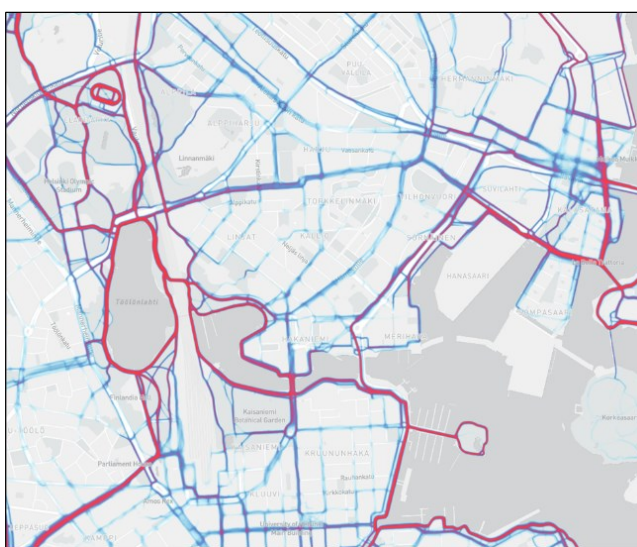
Kuva 2. Jalankulkijoiden määrä vuorokaudessa v. 2015 ja 2023 (molemmat suunnat yhteensä).

Juoksijoiden suosimia reittejä tarkasteltiin Strava-palvelusta saatavien karttatietojen avulla. Stravan liikennetiedot perustuvat GPS-dataan, jota on kerätty sovellusta käyttävien henkilöiden puhelimesta. Analyysiin otettiin mukaan ne, jotka olivat merkinneet sovellukseen liikkumismuodokseen juoksun. Stravan kartalla näkyvät viimeisen vuoden tiedot, joten vuoden 2023 tiedot kuvaavat tilannetta 11/2022–11/2023. Vuosien 2015 ja 2023 karttaotteita vertailemalla voidaan tarkastella juoksijoiden jakautumista eri reiteille. Tarkastelun perusteella Hämeentietä käytettiin vuonna 2023 hieman enemmän juoksemiseen kuin vuonna 2015. Vuosien 2015 ja 2023 välillä erot juoksijoiden reiteissä näkyvät erityisesti Kalasataman ympäristössä, jossa vuonna 2023 reitit ovat ohjautuneet selkeämmin tietyille yhteyksille, johtuen todennäköisesti Kalasataman alueen kehitymisestä. Juoksijat suosivat vuonna 2023 Vilhonvuorencatua Kalasatamasta Hämeentien suuntaan, kun taas vuonna 2015 juoksijat ovat hajautuneet useammalle reitille ja käyttäneet selvästi enemmän Sörnäisten Rantatietä.

Ennen-tutkimus, vuosi 2015



Jälkeen-tutkimus, vuosi 2023

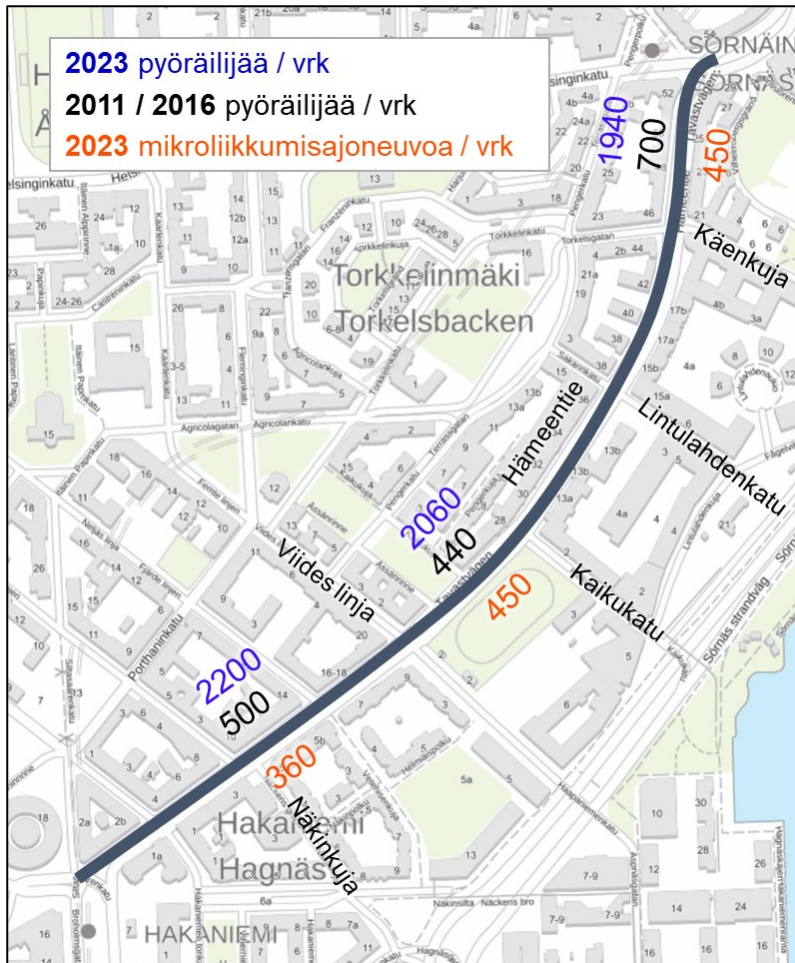


Kuva 3. Juoksijoiden suosimat reitit Strava-palvelussa vuonna 2015 ja vuonna 2023.

2.2 Pyöräliikenteen määrät ja pyöräilijöiden suosimat reitit

Hämeentien pyöräliikenteen muutoksia tarkasteltiin laskentatiedon perusteella. Hämeentien ennen-tilanteen pyöräliikenteen määrät perustuvat vuonna 2011 ja vuonna 2016 suoritettuihin käsinlaskentoihin. Vuonna 2011 käsinlaskennat suoritettiin kesäkuussa kahdessa laskentapisteessä Kaikukadun ja Lintulahdenkadun välisellä osuudella sekä Käenkadun ja Vilhonvuorencadun välisellä osuudella. Vuonna 2016 laskennat on suoritettu elokuussa yhdessä laskentapisteessä Kolmannen ja Neljännen linjan välisellä osuudella. Käsinlaskentoja on laajennettu kuvaamaan koko vuorokauden liikennemääriä. Hämeentien jälkeen-tilanteen pyöräliikenteen määrät perustuvat elokuussa 2023 suoritettuihin laskentoihin kolmen Hämeentiellä sijaitsevan laskentapisteen perusteella. Laskentamäärä on laajennettu koko vuorokaudelle.

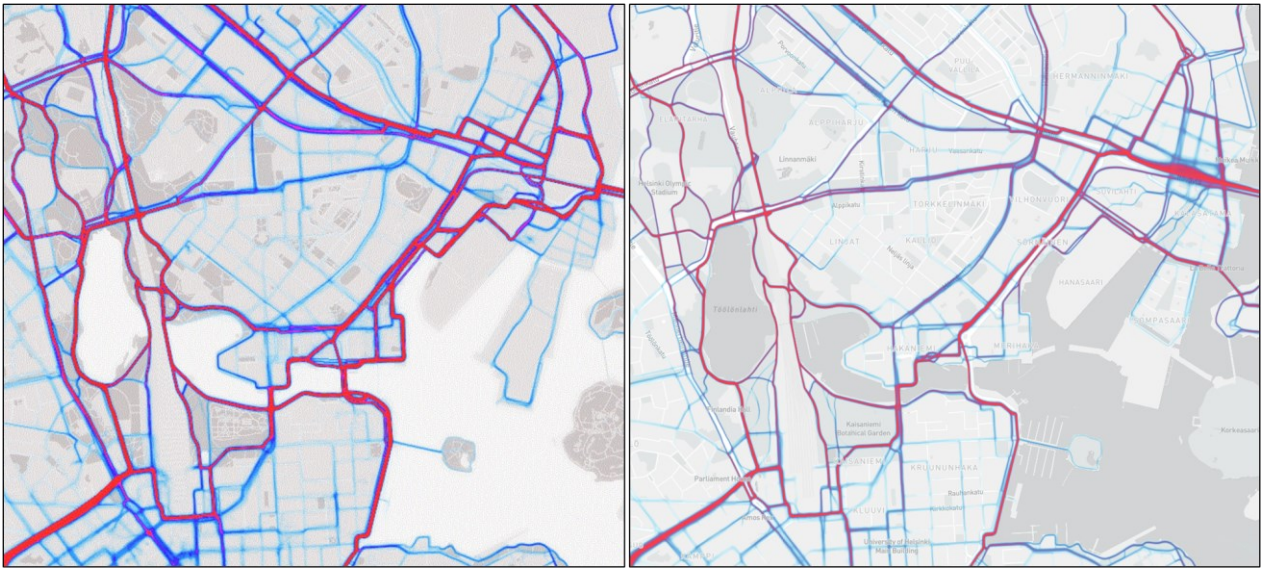
Kesällä 2011 Hämeentien pyöräliikenteen määrä oli keskimäärin noin 440–700 pyöräilijää vuorokaudessa ja kesällä 2016 noin 500 pyöräilijää vuorokaudessa. Kesällä 2023 Hämeentien pyöräliikenteen määrä oli noin 1 900–2 200 pyöräilijää vuorokaudessa. Pyöräilijöiden määrä on jopa nelinkertaistunut verrattuna vuoden 2016 laskentatietoihin. Lisäksi vuonna 2023 Hämeentien läpi kulki noin 300–500 sähköpotkulaudan tai muun mikroliikkumisvälineen käyttäjää vuorokaudessa.



Kuva 4. Pyöräilijöiden määrä vuorokaudessa vuosina 2011, 2016 ja 2023 sekä mikroliikkumismuotojen käyttäjien määrä vuonna 2023 (molemmat suunnat yhteensä).

Hämeentien pyöräliikenteen muutoksia tarkasteltiin lisäksi vertaamalla pyöräilijöiden reittivalintoja Strava-palvelusta saadun reittitiedon perusteella. Ennen-tilanteessa Strava-palvelun karttaote on vuodelta 2015 ja jälkeen-tilanteessa vuodelta 2023 (ajanjakso 11/2022–11/2023). Stravan tiedot perustuvat GPS-dataan, jota on kerätty sovellusta käyttävien henkilöiden puhelimista.

Stravan käyttäjätiedon perusteella pyöräilijät jakoutuivat vuonna 2015 usealle eri reitille Hämeentielle ja Sörnäisten rantatielle sekä niitä yhdistäville katuosuuksille (kuva 5). Myös Kalasataman alueella on nähtävissä useita erilaisia reittivalintoja. Vuonna 2022 pyöräliikenteen reitit ovat selvästi selkeyntyneet ja hajontaa eri reiteille on huomattavasti vähemmän. Myös pyöräliikenne Hämeentien eteläpuolelta Hakaniemen sillalta ohjautui vuotta 2015 selkeämmin Hämeentielle.



Kuva 5. Pyöräilijöiden suosimat reitit Strava-palvelussa vuonna 2015 ja vuonna 2023.

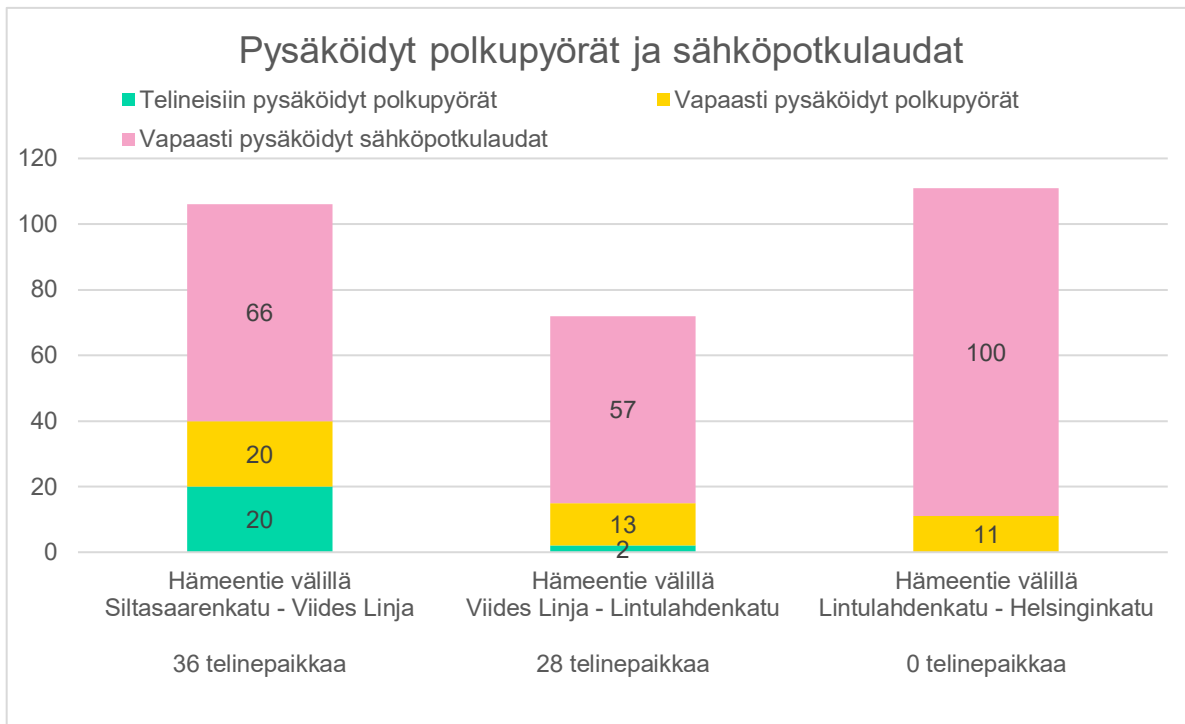
2.3 Pysäköidyt polkupyörät

Hämeentiellä sijaitsee paljon kivijalkaliiketilaa, joissa asioidaan myös polkupyörällä. Hämeentielle on katuremontin myötä lisätty yhteensä 32 pyörätelinettä eli pysäköintipaikat 64 pyörälle. Pysäköintipaikat sijaitsevat Hakaniemen kauppahallin länsipuolella, Kolmannen linjan, Näkinkujan ja Hämeentien risteyksissä sekä Hämeentie 13b:n edustalla. Osana jälkeen-tutkimuksen maastokartoitusta laskettiin Hämeentielle pysäköityjä polkupyöriä ja sähköpotkulautoja. Laskennassa otettiin huomioon sekä telineisiin pysäköidyt polkupyörät että vapaasti pysäköidyt polkupyörät.

Laskennan perusteella tarkasteluosuudella oli pysäköitynä yli 200 sähköpotkulautaa, joista lähes puolet sijaitsivat Lintulahdenkadun ja Helsinginkadun (Sörnäisten metroasema) välisellä osuudella. Polkupyöriä oli pysäköitynä selkeästi eniten Hämeentien eteläpäässä, Siltasaarenkadun ja Viiden linjan välillä (kuva 6). Sähköpotkulautoja oli kerääntynyt merkittävästi Hämeentie 2a:n edustalle, jossa sijaitsee Hesburger-ravintola sekä vastaavasti Hämeentie 25a:ssa sijaitsevan Alepan edustalle. Laskennan perusteella sekä polkupyöriä että sähköpotkulautoja on pysäköitynä Hämeentielle alkuillan aikana hieman enemmän kuin aikaisin aamulla.

Vapaasti pysäköidyt pyörät olivat pääsääntöisesti julkisivujen reunoilla tai risteysalueilla kadun kulmauksissa. Pyörät oli pysäköity asianmukaisesti, eivätkä ne olleet jalkakäytävillä esteenä. Tutkimuksessa nousi kuitenkin muutamia paikkoja, jossa pyöriä oli pysäköitynä useampi samaan paikkaan. Lintulahdenkadun ja Hämeentien risteyksessä sijaitsevaan runkolukituksen mahdollistavaan metallirakenteiseen aitaan ja sen läheisyyteen oli pysäköitynä useita pyöriä. Hämeentie 19:n edustalla oli pysäköitynä pyöriä rakennukseen johtavan luiskan aitaan sekä osoitteessa sijaitsevan ravintolan julkisivun seinustalle. Väinö Tannerin urheilukentän ympäristössä oli runsaasti vapaasti pysäköityjä pyöriä, mutta ne olivat tarkastelualueen ulkopuolella.

Pysäköidyistä pyöristä ei ollut tietoa vuonna 2015 tehdyssä tutkimuksessa, joten ennen–jälkeen-vertailua ei pysäköityjen pyörien osalta voitu tehdä.



Kuva 6. Pysäköityjen polkupyörien ja sähköpotkulautojen määrä tarkasteluosuuksittain.

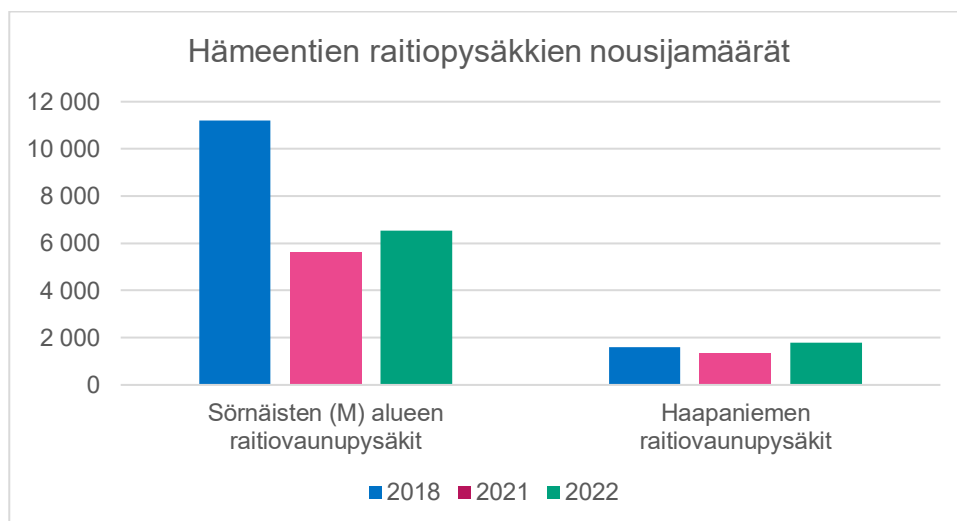


Kuva 7. Pyöräpysäköinti Näkinkujan ja Kolmannen linjan kohdalla.

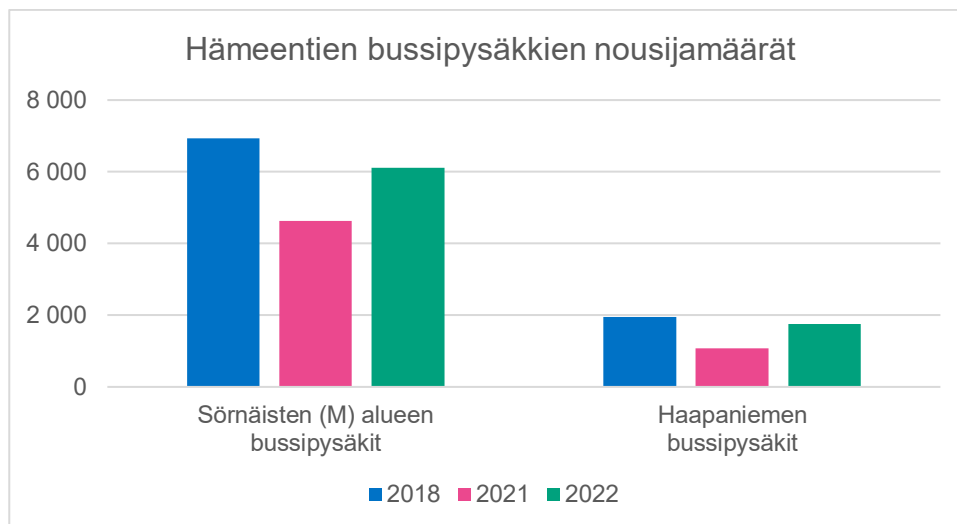
Joukkoliikenteen nousijamäärät

Joukkoliikenteen nousijamääriä vertailtiin ennen-tilanteessa vuoden 2018 ja jälkeen-tilanteessa vuoden 2022 nousijatietojen perusteella. Joukkoliikenteen nousijamäärät ovat vaihdelleet merkittävästi Hämeentien uudistuksen aikana muiden kuin remontista johtuvien tekijöiden takia. Vuosina 2020–2022 COVID-19-pandemia vähensi joukkoliikenteen käyttäjämääriä koko kaupungissa merkittävästi, ja vuonna 2023 nousijamäärät olivat edelleen alhaisemmat kuin vuonna 2019. HSL:n lippujärjestelmä on muuttunut kuntarajapohjaisesta vyöhykepohjaiseen ja lippujen hinta on ollut korkeampi vuonna 2022 kuin vuonna 2018. Lisäksi älypuhelinpohjaisia lipputuotteita käyttävien matkustajien määrä on kasvanut jatkuvasti, mikä hankaloittaa pysäkkien nousijamäärien arviointia.

Alla olevissa kuvissa (kuvat 9 ja 10) on esitetty Hämeentien pysäkkien nousijamäärätiedot marraskuun arkipäivän keskiarvona vuosilta 2018 ja 2022. Pysäkkikohtaiset nousijamäärät tarkistetaan kerran vuodessa marraskuun arkipäivän keskiarvona. Pysäkkien nousijamäärät ovat selvästi laskeneet vuosina 2018–2021 koronapandemian myötä. Sörnäisten metroaseman raitiovaunupysäkkien nousijamäärät olivat vuonna 2022 noin 40 % alhaisemmat kuin vuonna 2018. Sen sijaan bussi-pysäkkien nousijamäärät ovat palautuneet lähelle vuoden 2018 tasoa. Myös Haapaniemen pysäkkien osalta vuoden 2022 nousijamäärät vastasivat vuoden 2018 määriä.



Kuva 9. Hämeentien raitiopysäkkien nousijamäärät vuosina 2018, 2021 ja 2022. Sörnäisten (M) alueen pysäkkejä on yhdistetty siten, että se sisältävät neljä pysäkkiä (ml. Lintulahden pysäkki).



Kuva 10. Hämeentien bussipysäkkien nousijamäärät vuosina 2018, 2021 ja 2022. Pysäkkejä on yhdistelty siten, että Sörnäisten (M) alueen pysäkit sisältävät kolme pysäkkiä ja Haapaniemen pysäkit kolme pysäkkiä.

Joukkoliikenteen nopeus ja täsmällisyys

Joukkoliikenteen matka-aikaa vertailtiin ennen-tilanteessa vuoden 2018 ja jälkeen-tilanteessa vuoden 2022 matka-aikatietojen perusteella.

Hämeentien liikennejärjestelyjen muuttuminen on sujuvoittanut joukkoliikennettä. Raitioliikenteen matka-ajat **Hakaniemestä Sörnäisiin** olivat ruuhka-aikoina noin minuutin pienemmät vuoden 2022 lokakuussa kuin vuoden 2018 marraskuussa. Osuuden keskinopeus ruuhka-aikoina on noussut vastaavalla aikajaksolla tasosta 15 km/h tasoon 18 km/h, mikä täyttää Raitioliikenteen kehittämissuunnitelmassa (2017) asetetun tavoitteen (18 km/h). Raitioliikenne on nopeutunut valo-ohjattujen liittymien määrän vähentyttyä, jäljelle jääneiden valo-ohjattujen liittymien kiertoaikojen lyhentyttyä ja etuuksien parannuttua sekä raitiotiekaistojen levennyttyä sellaisiksi, että viereisten kaistojen ajo-
neuvot eivät vaikuta raitioliikenteen kulkuun.

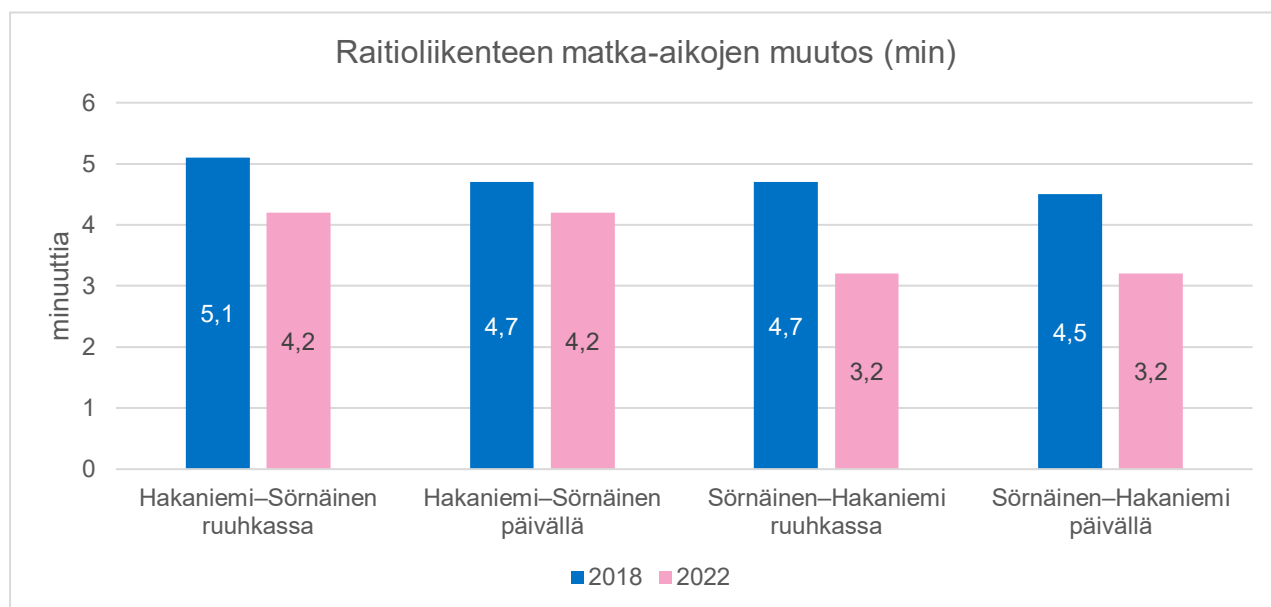
Taulukko 2. Raitioliikenteen matka-aikojen ja keskinopeuksien kehitys Hämeentien uudistuksen myötä.

Mittari	2018 lokakuu	2022 marraskuu	Muutos
Raitioliikenteen matka-aika ja keskinopeus Sörnäinen–Hakaniemi (yksi pysäkki poistunut, 11 % lyhyempi matka)	ruuhkassa 4,7 min 17 km/h päivällä 4,5 min, 18 km/h	ruuhkassa 3,2 min 24 km/h päivällä 3,2 min 24 km/h	ruuhkassa -1,5 min + 7 km/h päivällä -1,3 min + 6 km/h
Raitioliikenteen matka-aika ja keskinopeus Hakaniemi–Sörnäinen	ruuhkassa 5,1 min 15 km/h päivällä 4,7 min 16 km/h	ruuhkassa 4,2 min 18 km/h päivällä 4,2 min 18 km/h	ruuhkassa -0,9 min + 3 km/h päivällä -0,5 min + 2 km/h

Raitioliikenteen matka-aikatiedot **Sörnäisistä Hakaniemeen** vuosilta 2018 ja 2022 eivät ole täysin vertailukelpoisia pysäkkimuutosten takia. Etelän suunnan Käenkujan pysäkki on poistunut ja Sörnäisten pysäkki on siirtynyt hieman etelämmäs. Vuonna 2022 matka-aika Sörnäisistä Hakaniemeen ruuhka-aikoina oli noin puolitoista minuuttia pienempi kuin vuonna 2018. Keskinopeus on noussut vuoden 2018 ruuhka-aikojen tasosta 17 km/h vuoden 2022 tasoon 24 km/h, mikä ylittää merkittävästi Raitioliikenteen kehittämisohjelmassa asetetun tavoitteen (20 km/h).

Raitioliikenteen matka-aikojen vaihtelu on vähentynyt huomattavasti. Vuonna 2018 raitioliikenteen matka-ajat ruuhka-aikoina olivat noin puoli minuuttia suuremmat kuin päiväsaikaan tai iltaisin ja noin minuutin suuremmat kuin hiljaisina aikoina. Vuonna 2022 matka-aikojen vaihtelu ruuhka-aikojen ja hiljaisimpien aikojen välillä oli noin puoli minuuttia, kun taas ruuhkatuntien ja päivätuntien välillä vaihtelua ei juurikaan ollut.

Bussiliikenteen matka-ajoista ennen Hämeentien uudistusta ei ollut käytettävissä yhtä hyviä tietoja kuin raitioliikenteestä. Vuonna 2017 bussiliikenteen keskimääräinen matka-aika Vallilan kirjaston pysäkiltä Kaisaniemenpuiston pysäkillä oli noin 10,5 minuuttia. Vastaavalla reittiosuudella vuoden 2022 marraskuussa linjojen 61(T), 64, 65, 66 ja 67 matka-aika arki-aamun ruuhka-aikaan (klo 6–9) oli noin 9,5 minuuttia. Vuosien 2017 ja 2022 tietojen vertailukelpoisuudesta ei ole täyttä varmuutta, mutta bussiliikenne vaikuttaa nopeutuneen saman verran kuin raitioliikenne eli noin minuutin molempiin ajosuuntiin.

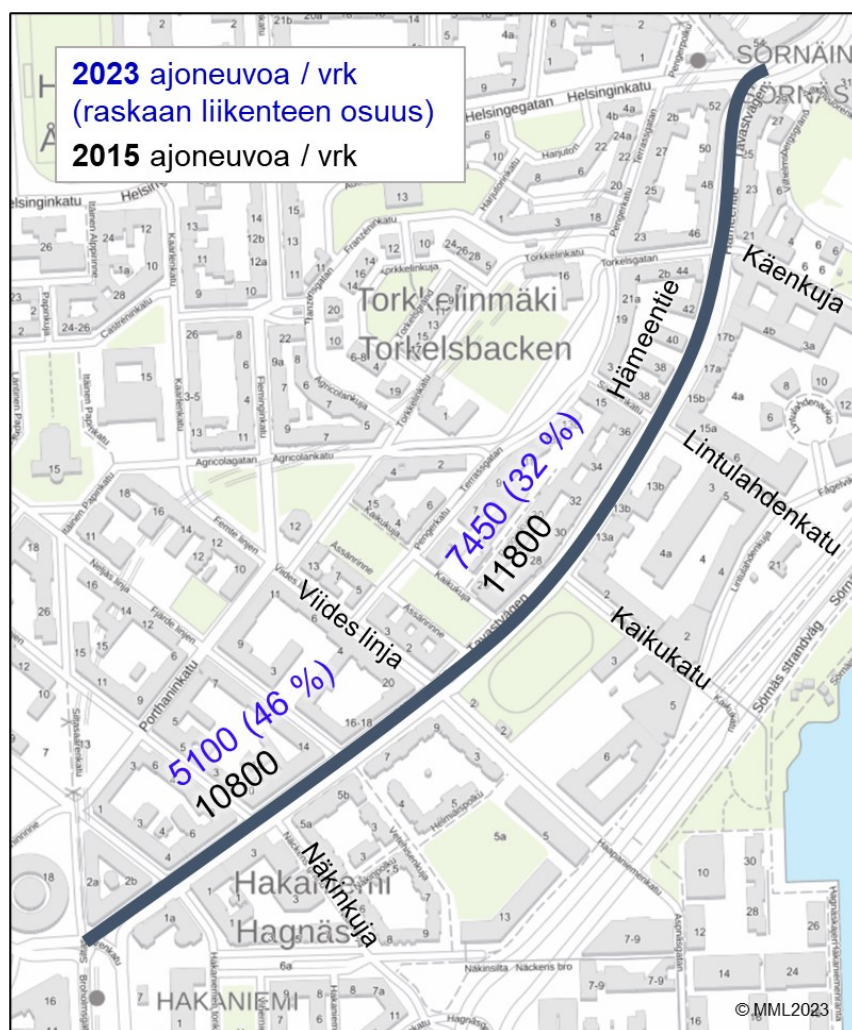


Kuva 11. Raitioliikenteen matka-aikojen kehittyminen Hämeentien uudistuksen myötä. Suunnassa Sörnäisistä Hakaniemeen muutokseen vaikuttaa erityisen paljon yhden pysäkin poistuminen ja Sörnäisten pysäkin siirtyminen Hakaniemen suuntaan.

2.5 Moottoriajoneuvoliikenteen liikennemäärät

Moottoriajoneuvoliikenteen määrien tarkastelu ennen-tilanteessa tehtiin liikennemääräarvioilla, jotka perustuvat vuosien 2010–2015 ja ennen vuotta 2010 tehtyihin laskentoihin. Ennen-tilanteessa Hämeentien läpi kulkeva autoliikenteen määrä oli noin 10 800–11 800 ajoneuvoa vuorokaudessa.

Jälkeen-tilanteessa moottoriajoneuvoliikenteen määriä on tarkasteltu vuoden 2023 laskentatietoon perustuen. Tulokset on laajennettu koko vuorokaudelle. Vuonna 2023 Hämeentien ajoneuvoliikenteen määrä oli noin 5 100–7 450 ajoneuvoa vuorokaudessa. Ennen-tilanteeseen verrattuna liikennemäärät ovat puolittuneet ja alueen läpi kulkeva autoliikenne on vähentynyt merkittävästi. Alueen nykyisestä liikennemäärästä merkittävä osuus on raskasta liikennettä, sillä alueen läpi kulkee paljon busseja (laskentatiedon perusteella noin 2300–2400 ajoneuvoa vuorokaudessa).



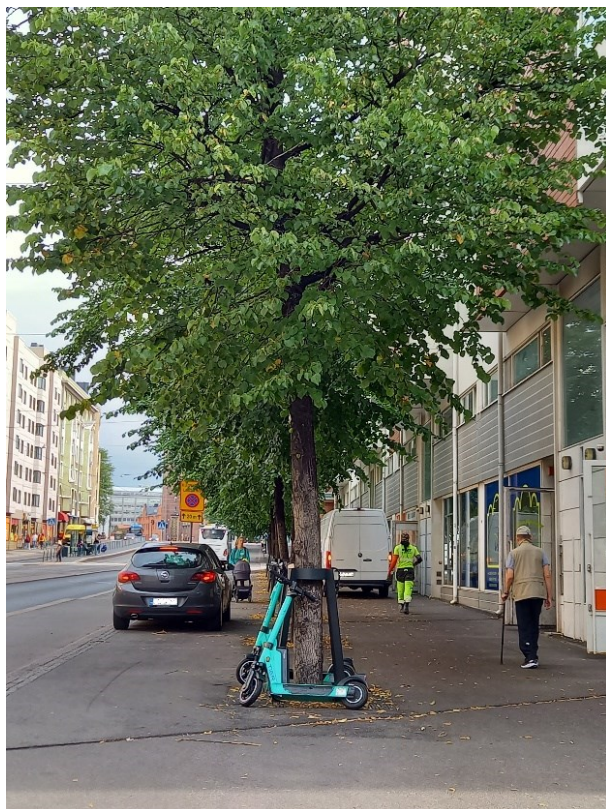
Kuva 13. Hämeentien ajoneuvoliikenteen määrä vuorokaudessa vuonna 2015 ja 2023 (molemmat suunnat yhteensä).

2.6 Jakeluliikenteen toiminta ja toimivuus

Hämeentiellä oli ennen katuremonttia nykyistä vähemmän huoltoliikenteen lastauspaikkoja. Näkin-
kujan ja Haapaniemenkadun välillä pysäköintipaikkojen välissä oli kaksi "Pysäköinti kielletty" -mer-
kein osoitettua lastauspaikkaa. Lisäksi Kaikukadun ja Lintulahdenkadun välillä jalkakäytävällä si-
jaisi yksi lastauspaikka. Käytännössä huolto- ja jakeluliikenne suurimpaan osaan katua hoidettiin
kuitenkin joko pysäyttäen huoltoauto jalkakäytävälle tai käyttäen poikkikatuja pysäköintipaikkoja.
Hämeentien katuremontissa toteutettiin yhteensä 10 liikennemerkin merkittyä lastauspaikkaa
huoltoliikenteen tarpeisiin. Lastauspaikat on sijoitettu jalkakäytävälle eri puolille Hämeentietä siten,
että jokaisessa korttelissa on lastauspaikka.

Hämeentien huoltoliikenteen toiminnasta ja väärin pysäköimisestä on tullut kaupungille runsaasti
asukaspalautetta. Tämän lisäksi katuremontin jälkeen tehdyissä havainnoinneissa on huomattu,
että Hämeentielle toteutetut lastauspaikat eivät toimi odotetulla tavalla. Huoltoliikenteen toimintaa
jälkeen-tilanteessa tutkittiin kolmena eri ajankohtana laskemalla lastauspaikoille, jalkakäytävälle ja
pyöräteille pysäköidyt jakeluautot. Samalla laskettiin väärin pysäköidyt henkilöautot. Lisäksi huolto-
ja jakeluliikenteen toiminnasta kysyttiin kadun yrittäjille suunnatussa yrityskyselyssä. Kyselyn tulok-
sista on kerrottu luvussa 4.

Tarkastelun aikana Hämeentiellä oli pysäköitynä yhteensä 30 jakeluautoa ja 22 henkilöautoa. Ja-
keluautoista 14 oli pysäköinyt lastauspaikalle, 15 jalkakäytävälle ja yksi pyörätielle. Samaan aikaan
jakuautojen kanssa 20 henkilöautoa oli pysäköinyt jalkakäytävälle ja 2 pyörätielle. Huolto- ja las-
taustapahtumia varten autoja pysäköidään edelleen runsaasti erityisesti jalkakäytävälle. Jalkakäy-
täviä ja pyöräteitä käytetään huomattavan paljon myös muiden ajoneuvojen pysäköimiseen. Pa-
himmissa tapauksissa koko jalkakäytävän leveys oli tukittu kahden auton pysäköidessä rinnakkain.
Osassa tilanteista jakeluautojen pysäköintiruutu oli vapaana ja hyvin lähellä pysäköityä jakeluau-
toa. Tarkastelun aikana huomattiin, että autoilla myös ajettiin jalkakäytävää ja pyörätietä pitkin et-
sien oikeaa osoitetta tai sopivaa pysähtymispaikkaa.



Kuva 14. Hämeentien varrelle väärinpysäköityjä jakelu- ja henkilöautoja.

Yhdeksi syyksi jakelu- ja lastausautojen runsaaseen väärinpysäköintiin arvioitiin se, että lastauspaikkojen keltaiset maalaukset ja niihin liittyvät liikennemerkkit eivät välttämättä viesti riittävän selkeästi lastauspaikasta. Lisäksi maalaukset ovat kuluneet siten, että lastauspaikkaa saattaa olla vaikea erottaa. Jalkakäytävälle ja pyörätielle pysäköivät autot heikentävät jalankulkijoiden ja pyöräilijöiden turvallisuutta sekä liikkumisen mielekkyyttä ja sujuvuutta. Väärin pysäköidyistä autoista aiheutuu haittaa erityisesti pyörätuolilla ja lastenrattaiden kanssa liikkuville sekä näkövammaisille, joiden liikkumismahdollisuudet heikentyvät merkittävästi jalkakäytävillä olevien esteiden vuoksi.

2.7 Turvallisuus ja onnettomuustilastot

Hämeentien ennen-tutkimuksessa tarkasteltiin vuosina 2011–2015 sattuneita poliisin tietoon tulleita onnettomuuksia. Hämeentien tutkimusalueella tapahtui vuosina 2011–2015 yhteensä 16 henkilövahinkoon johtanutta onnettomuutta, joista yhtään ei johtanut kuolemaan. Henkilövahinkoon johtaneita onnettomuuksia sattui keskimäärin 3,2 onnettomuutta vuodessa. Vastaavalla ajanjaksolla omaisuusvahinkoihin johtaneita onnettomuuksia tapahtui yhteensä 73 kappaletta, keskimäärin 14,6 onnettomuutta vuodessa. Näistä suurin osa oli omaisuusvahinkoon johtaneita onnettomuuksia.

Hämeentien avautui liikenteelle katuremontin jälkeen heinäkuussa 2021, joten jälkeen-tutkimuksen osalta ei vielä ole mahdollisuutta tarkastella henkilövahinko-onnettomuuksia viiden vuoden ajanjaksolta. Vuoden 2022 onnettomuustilastojen mukaan Hämeentien tutkimusalueella tapahtui yhteensä kolme henkilövahinkoon johtanutta onnettomuutta, joista yhtään ei johtanut kuolemaan. Henkilövahinko-onnettomuuksista kaksi oli polkupyöräilijäonnettomuuksia, jotka sattuivat kahdessa eri risteyksessä. Vuonna 2022 Hämeentiellä ei sattunut jalankulkijaonnettomuuksia. Omaisuusvahinkoihin johtaneita onnettomuuksia sattui yhteensä kolme kappaletta.

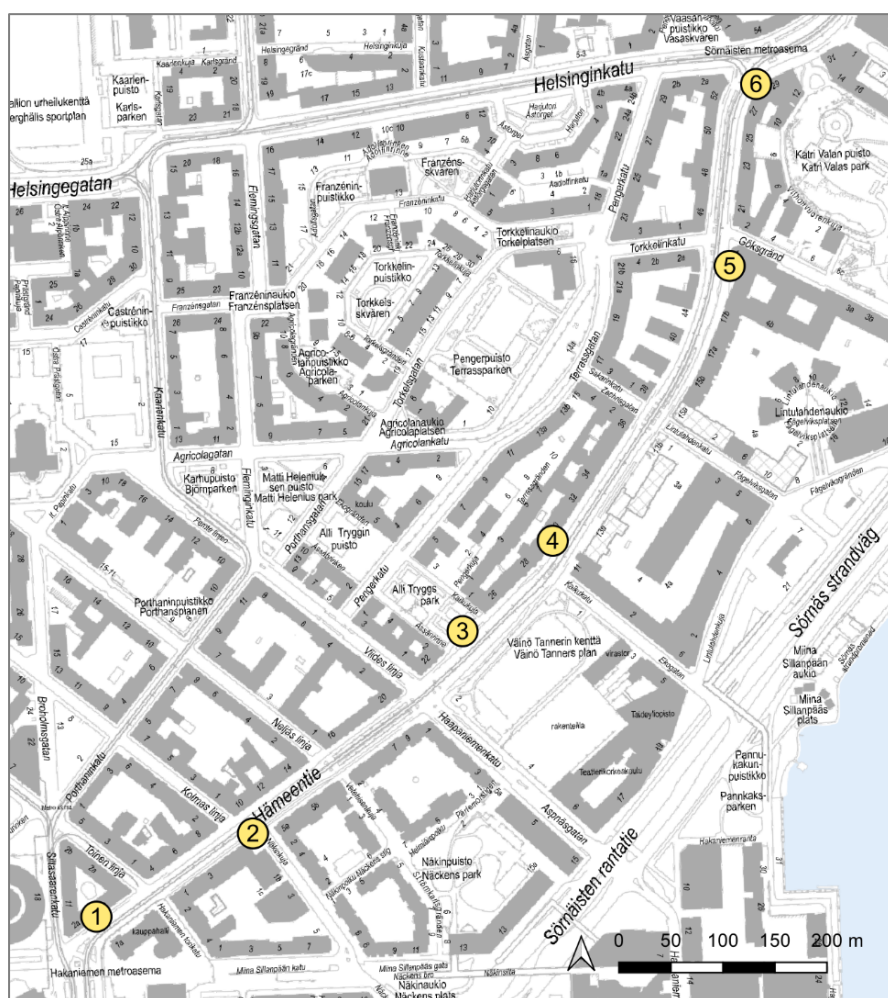
Ennen–jälkeen-onnettomuusdatat eivät ole täysin vertailukelpoisia, koska ennen-tilanteesta on olemassa viiden vuoden vertailujakso ja jälkeen-tilanteesta vain yhden vuoden tiedot. Onnettomuustilastoja verrataan yleensä viiden vuoden jaksoissa, koska harvoin tapahtuvien onnettomuuksien vuosittainen vaihtelu saattaa olla suurta. Vuonna 2022 sattuneiden henkilövahinko-onnettomuuksien määrä vastaa ennen-tutkimuksen keskimääräistä onnettomuusmäärää vuodessa (3,2 onnettomuutta / vuosi). Omaisuusvahinkoja sattui vuonna 2022 yhteensä 3,0 onnettomuutta, joten omaisuusvahinkojen määrä väheni 86 prosenttia vuosien 2011–2015 keskiarvoon (14,6 onnettomuutta / vuosi) nähden. Suuri vähenemä johtuu todennäköisesti siitä, että jälkeen-tutkimuksen tilanteessa Hämeentien autoliikenteen liikennemäärä oli vain noin puolet ennen-tilanteen liikennemäärästä poistuneen henkilöautoliikenteen läpiajon takia. Lisäksi sivukatuojen katkaisut ja vasemmalle kääntymisen kieltäminen monin paikoin ovat vähentäneet selvästi autoliikenteen konfliktipisteitä.

3 Katutilan laatu

3.1 Oleskelijoiden määrä, sijoittuminen ja toiminnot

Havainnointimenetelmä, havainnointipisteet ja tutkimuspäivien olosuhteet

Oleskelijoita havainnoitiin vastaavalla menetelmällä kuin ennen-tutkimuksessa. Havainnointi suoritettiin täysin samoissa tarkastelupisteissä kuudessa kohteessa Hämeentien varrella vastaavana ajankohtana elokuun puolen välin jälkeen. Havainnointi tehtiin yhden henkilön suorittamana jokaisessa tarkastelupisteessä yhden päivän aikana. Samana päivänä suoritettiin kahden tarkastelupisteen havainnointi. Oleskelijoita havainnointiin kerralla viiden minuutin ajan kello 9.00–17.00 välillä noin kahden tunnin välein.



Kuva 15. Oleskelijatutkimuksen tarkastelupisteet.

Tutkimuspäivien olosuhteet olivat seuraavat:

- **Tutkimuspäivä 1:** tarkastelupisteet 1 ja 2
Tutkimuspäivän sää: Ensimmäisenä tutkimuspäivänä sää oli epävakainen ja pilvinen, mutta tutkimusajankohtana ei kuitenkaan satanut. Ensimmäisenä tutkimuspäivänä lämpötila vaihteli 18–21°C välillä.
- **Tutkimuspäivä 2:** tarkastelupisteet 3 ja 4
Tutkimuspäivän sää: Toinen tutkimuspäivä oli pääsääntöisesti aurinkoinen. Illalla sää muuttui epävakammaksi ja Hämeentiellä satoi hieman. Sade oli kuitenkin niin vähäistä, että ihmiset eivät erityisemmin suojautuneet sateelta. Se vähensi kuitenkin oleskelua ja viiptymisen houkuttelevuutta. Lämpötila vaihteli 16–20°C välillä.
- **Tutkimuspäivä 3:** tarkastelupisteet 5 ja 6
Tutkimuspäivän sää: Kolmantena tutkimuspäivänä sää oli aurinkoinen koko tutkimusajan kohdan ajan. Illalla pilvisyys lisääntyi hieman. Lämpötila vaihteli 17–20°C välillä.

Oleskelijoiden toimintaa havainnoitiin ja se luokiteltiin oleskeluksi, jos toiminnan kesto oli yli 20 sekuntia. Oleskelu jaoteltiin seuraaviin luokkiin:

- Bussin tai raitiovaunun odottaminen
- Istuminen penkillä, terassilla tai muualla, kuten kivireunuksella
- Seisominen: odottelu paikallaan, puhelimen käyttö ja keskustelu paikallaan. Liikennevaloissa odottavia ei laskettu oleskelijoiksi.
- Työtehtävät: mm. ikkunoiden pesu, tavarantoimitus, terassikalusteiden siirtäminen tai tavarantoimitus.
- Toiminnallinen aktiviteetti: mm. tupakanpolto, pyörän lukitseminen telineeseen, koiran ulkoilutus tai näyteikkunoiden katselu.

Yhteenveto oleskelijahavainnoista

Ennen-tutkimuksessa saatiin yhteensä 323 oleskeluhavaintoa tutkimuspäivien aikana. Jälkeen-tutkimuksessa vastaava luku oli 274 oleskeluhavaintoa. Havaintojen määrään vaikuttavat merkittävästi säätila, mikä oli jälkeen-tutkimuksen ajankohtina hieman epävakaisempi kuin ennen-tutkimuksessa. Jälkeen-tutkimuksen aikaan sää oli pääosin aurinkoinen, mutta oleskeluun suhteellisen viileä ja epävakainen. Lisäksi havaintojen lukumäärään vaikuttavat liiketilojen toiminnot, jotka ovat saattaneet muuttua tutkimusten välillä. Hämeentiellä oli vuonna 2023 käynnissä useita julkisivu- tai kiinteistöjen sisätilojen remontteja, mikä osaltaan vaikutti havainnointimääriin. Myös joukkoliikenteen pysäkkijärjestelyihin on katuremontin myötä tullut muutoksia, joten osassa tarkastelupisteistä pysäkit olivat poistuneet tai siirtyneet eri kohtaan katua ja siten havaintojen lukumäärät bussia tai ratikkaa odottavien osalta ovat muuttuneet.

Yleisesti katuremontin myötä oleskelumahdollisuudet katutilassa eivät merkittävästi lisääntyneet. Myöskään ravintola- ja terassitoiminta ei ole merkittävästi lisääntynyt kadun varrella. Tähän on todennäköisesti vaikuttanut kadun liikenteellisiä muutoksia vahvemmin koronapandemian jälkeiset haasteet ravintola-alalla.

Yleisesti oleskelijamäärät eivät nousseet tutkimusten välillä, mutta esimerkiksi Näkinkujan ja Hämeentien risteysalueella oleskelijoita havaittiin enemmän, sillä katualue suljettiin läpikulkevalta autoliikenteeltä ja samalla osoitettiin lisää tilaa jalankululle ja pyöräilylle. Tutkimuksen perusteella tarkastelupisteessä 1 Hakaniemen kauppahallin ympäristössä spontaanimpi tutustuminen lähialueen liiketiloihin ja kivijalkaliikkeisiin oli yleisempää, kun taas muualla Hämeentien varrella syyt oleskeluun liittyivät enemmän asumiseen ja työskentelyyn alueella. Ennen-tutkimukseen verrattuna oleskelijamäärät laskivat merkittävimmin tarkastelupisteissä 1 ja 6 eli Hakaniemen kauppahallin ympäristössä ja Sörnäisten metroaseman ympäristössä. Lapsia havainnoitiin yleisesti hyvin vähän kaikissa tarkastelupisteissä.

Oleskelijahavainnot eri tarkastelupisteissä

Alla on esitetty tarkemmat kuvaukset oleskelijoiden havainnointituloksista tarkastelupiteittäin. Jokaisesta tarkastelupisteestä on esitetty sekä ennen- että jälkeen-tutkimuksen havainnot kartalla. Lisäksi tekstissä on avattu erityisesti jälkeen-tilanteen havainnointia ja verrattu sitä ennen-tilanteeseen.

TARKASTELUPISTE 1: HAKANIEMEN KAUPPAHALLI



Kuva 16. Katunäkymä tarkastelupisteessä 1.

Ennen-tutkimus, perjantai 19.8.2016

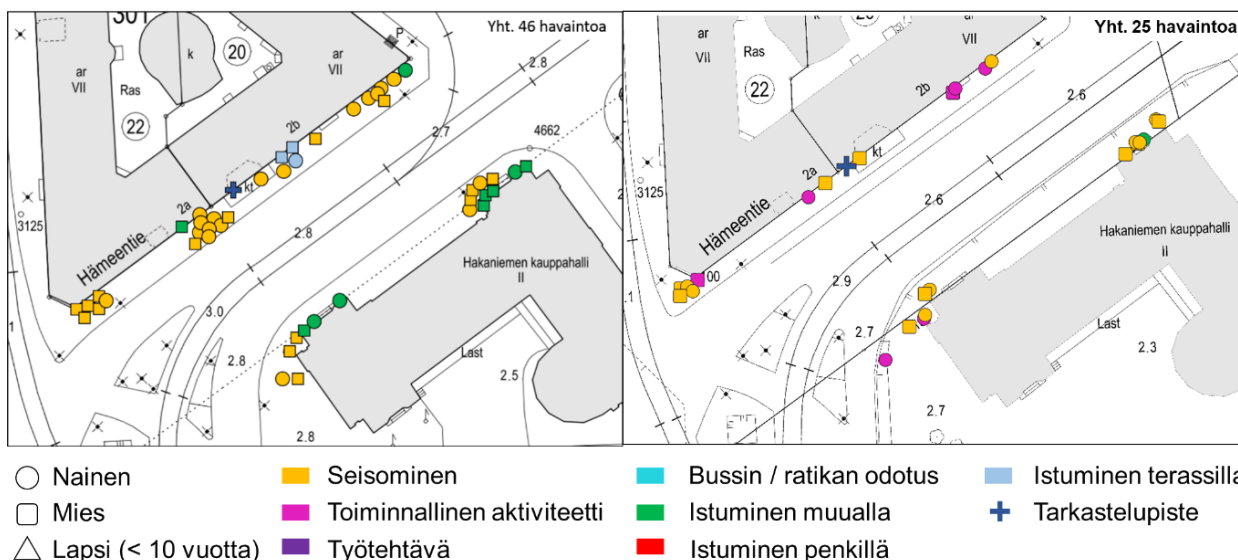
Sää: aurinkoinen, lämmin

Yhteensä 46 havaintoa

Jälkeen-tutkimus, maanantai 21.8.2023

Sää: epävaka, pilvinen

Yhteensä 25 havaintoa



Kuva 17. Tarkastelupisteen 1 oleskelijoiden sijoittuminen ja toiminnot vuonna 2016 ja 2023.

Tarkastelupisteessä havaittiin yhteensä 25 oleskelijaa, mikä on lähes puolet vähemmän kuin ennen-tutkimuksen aikana. Tarkastelupiste on valikoitunut tarkastelukohteeksi, koska ennen-tilanteessa kohde oli hyvin vilkas katuliikenteen ympäristö ja tarkastelulla haluttiin selvittää liikenteen rauhoittumisen vaikutusta katuymäristössä oleskeluun.

Yleisesti tarkastelupisteessä oli vain vähän houkuttelevia istumis- tai oleskelumahdollisuuksia. Toiminnallisena aktiviteettina korostui näyteikkunoiden ja kadulla olevien vaatekkien tutkiminen kadun pohjoispuolella. Tarkastelupisteelle oli tyypillistä, että ihmiset jäivät oleskelemaan hetkeksi liiketilan sisäänkäynnin ulkopuolelle liiketilasta poistuessaan.

Pääsääntöisesti oleskelijat sijoituivat hyvin samankaltaisiin sijainteihin kuin ennen-tutkimuksessa. Oleskelijoiden määrä kauppahallin edustalla painottui päiväsaikaan, kauppahallin aukioloaikoihin vastaavasti kuin ennen-tutkimuksessa. Oleskelijoiden määrät olivat kuitenkin selvästi ennen-tilannetta pienempiä ja istuskelijoina oli vain yksi. Kadun pohjoispuolella oleskelijoiden määrä oli huomattavasti vähäisempi kuin ennen-tutkimuksessa. Myöskään terassipaikkoja ei ollut tarjolla, sillä Hämeentie 2b:ssä sijaitsevassa kahvilassa oli käynnissä remontti.

TARKASTELUPISTE 2: KOLMAS LINJA JA NÄKINKUJA



Kuva 18. Istutusallas Näkinkujan ja Hämeentien risteysalueella tarkastelupisteessä 2.

Tarkastelupisteessä havaittiin yhteensä 36 oleskelijaa, mikä vastaa ennen-tutkimuksen havainnointien määrää. Tarkastelupiste on valikoitunut tarkastelukohteeksi sen oleskelumahdollisuuksien ja katuremontin myötä tehtyjen liikennejärjestelyjen muutosten myötä. Hämeentien katuremontissa Näkinkujan ja Hämeentien risteys suljettiin autoliikenteeltä ja samalla alueelle lisättiin tilaa jalankululle.

Havainnoinnin perusteella sivukadun katkaisu lisäsi oleskelijoiden määrää tarkastelupisteen välittömässä läheisyydessä. Kohtaan lisättiin myös pyöräpysäköintipaikkoja, joiden käyttö näkyy oleskelijoina pyöräpysäköinnin läheisyydessä. Pyörää lukitsevien oleskelijoiden toiminta luokiteltiin toiminnalliseksi aktiviteetiksi. Vaikka Näkinkujan läpikulku on liikenteellisesti estetty, Näkinkujan liittymän läpi ajoi havainnointitutkimuksen ajankohtina kaksi taksia, yksi jakeluauto ja kaksi muuta henkilöautoa.

Istumiseen soveltuvia penkkejä tai toissijaisia istumispaikkoja ei tullut katuremontin myötä merkittävästi lisää, ainoastaan yksi yhden istuttava katukalustetuoli. Nykyisellä paikallaan säilyneen betonikivisen istutusaltaan reunalla oli kuitenkin enemmän istuskelijoina jälkeen-tarkastelun ajankohdalla. Jalankululle laajennettu katutila lisäsi myös mahdollisuuksia koiran ulkoiluttamiseen alueella. Koiran ulkoiluttajien toiminta luokiteltiin toiminnalliseksi aktiviteetiksi.

Työtehtävää tehneitä oleskelijoita olivat ruokakuljetuslähetit, joista eräs odotti pääsyä rappukäytävään Hämeentie 5a edustalla. Ruokalähettien määrä on merkittävästi lisääntynyt ja ennen-tilanteessa vastaavia havaintoja ei ole tehty. Kolmannen linjan seinustalla oli suosittu näyteikkuna, jossa muutama seisonut oleskelija viihtyi pidempään.

Ennen-tutkimus, perjantai 19.8.2016

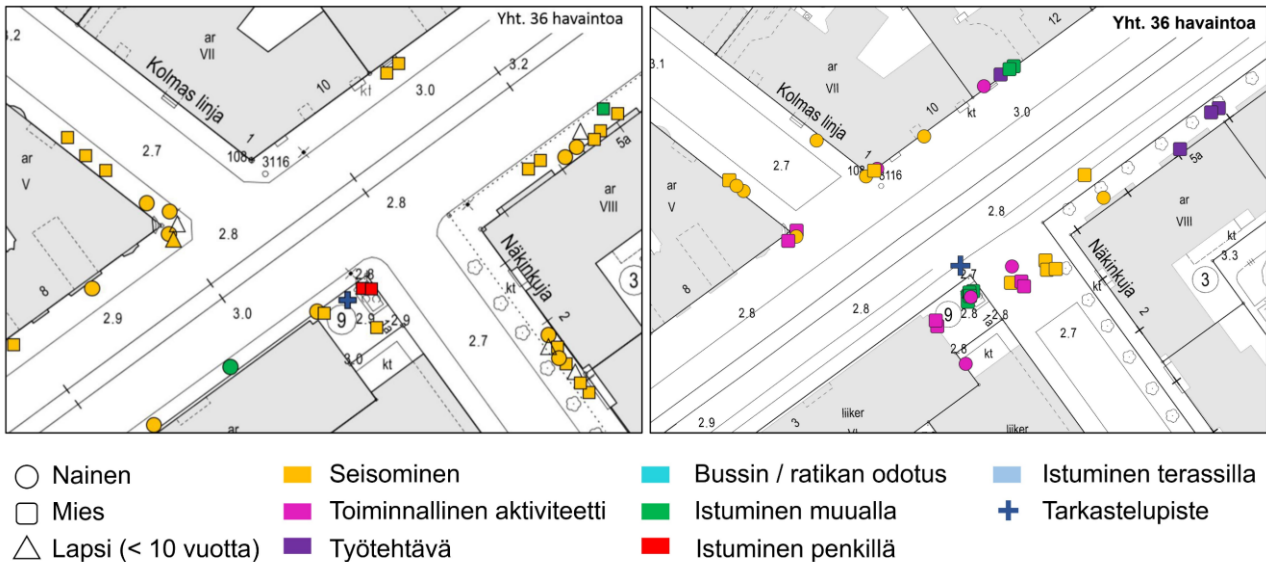
Sää: aurinkoinen, lämmin

Yhteensä 36 havaintoa

Jälkeen-tutkimus, maanantai 21.8.2023

Sää: epävakaainen, pilvinen

Yhteensä 36 havaintoa



Kuva 19. Tarkastelupisteen 2 oleskelijoiden sijoittuminen ja toiminnot vuonna 2016 ja 2023.

TARKASTELUPISTE 3: HAAPANIEMEN KENTTÄ JA ALLI TRYGGIN PUISTO



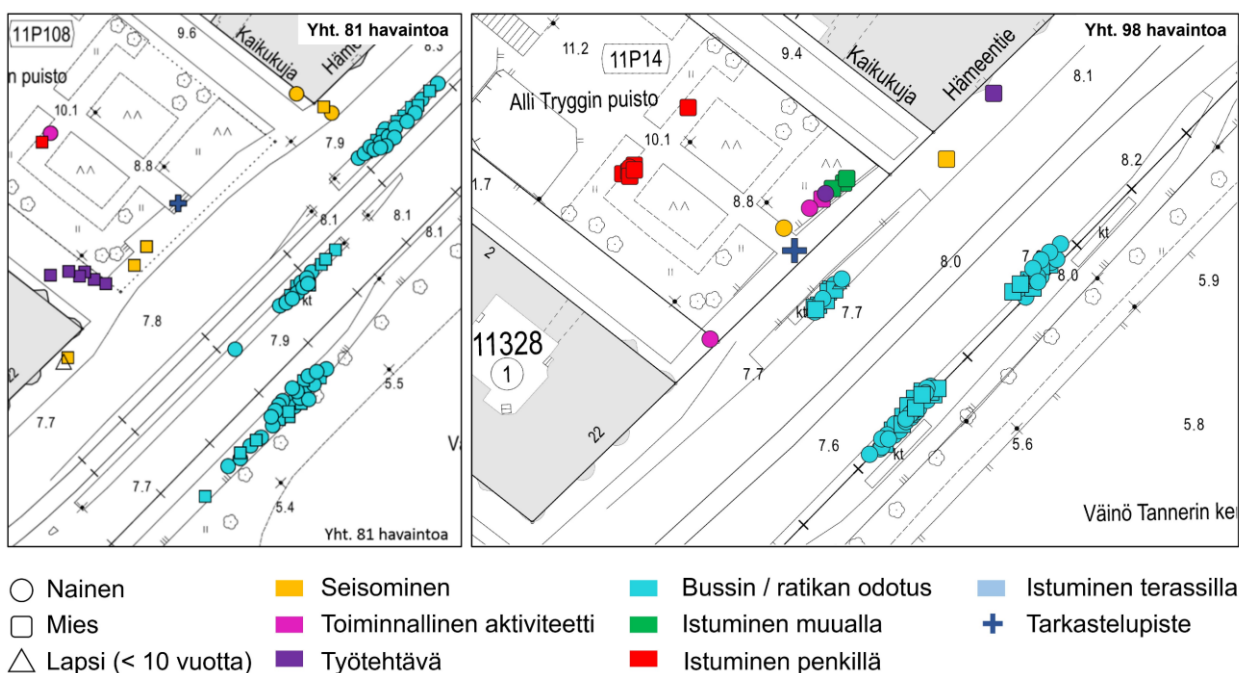
Kuva 20. Alli Tryggin puisto tarkastelupisteessä 3.

Ennen-tutkimus, tiistai 23.8.2016

Sää: puolipilvinen tai aurinkoinen, lämmin Yhteensä 81 havaintoa

Jälkeen-tutkimus, torstai 24.8.2023

Sää: aurinkoinen, illalla hetken tiheysadetta Yhteensä 98 havaintoa



Kuva 21. Tarkastelupiste 3 oleskelijoiden sijoittuminen ja toiminnot vuonna 2016 ja 2023.

Tarkastelupisteessä 3 havaittiin yhteensä 98 oleskelijaa. Tarkastelupiste on valikoitunut tarkastelu-kohteeksi Alli Tryggin puiston läheisyyden ja pysäkkijärjestelyihin tulleiden muutosten takia. Katu-remontin myötä raitiovaunupysäkit siirtyivät etelämmäksi eli pois tämän tarkastelupisteen piiristä. Puiston edessä sijaitseva bussipysäkki siirtyi katupoikkileikkauksessa keskemälle katua antaen enemmän tilaa jalankulkuun ja pyöräilyyn.

Oleskelijahavaintojen lukumäärä tarkastelupisteen 3 viereisessä Alli Tryggin puistossa oli suurempi kuin ennen-tutkimuksessa. Tutkimuksen aikaan oleskelijat hyödynsivät istumisen mahdollistavaa kivireunusta sekä puistossa olevia penkkejä. Puiston merkitys melua ja äänen kaikumista hillitsevä tekijänä on suuri. Vaikka puistossa havaittiin tutkimuksessa oleskelijoita, se ei muodostanut merkittävää tai suosittua kohtaamis- ja ajanviettopaikkaa laajemmalle kohderyhmälle. Alli Tryggin puiston läheisyydessä oli jälkeen-tutkimuksen aikana käynnissä rakennustyömaa ja osa puiston oleskelijoista oli työmaavaatetuksesta päätellen tauolla viereiseltä rakennustyömaalta. Merkittävän osan tarkastelupisteen havainnoista sekä ennen- että jälkeen-tilanteissa muodostivat joukkoliikennepysäkeillä odottavat henkilöt. Jälkeen-tilanteessa bussiliikenne Hämeentiellä oli vilkasta ja joutui hetimitäin Alli Tryggin puiston edustalle. Bussien odotusalue katoksineen ja katosalueen takaa kulkeva pyörätie muodostavat suhteellisen suojaisen alueen Alli Tryggin puiston edustalle, mikä luo hyvät edellytykset myös puiston jatkokehittämiseen oleskelun näkökulmasta.

TARKASTELUPISTE 4: KAIKUKATU



Kuva 22. Kaikukadun ja Hämeentien risteys tarkastelupisteessä 4.

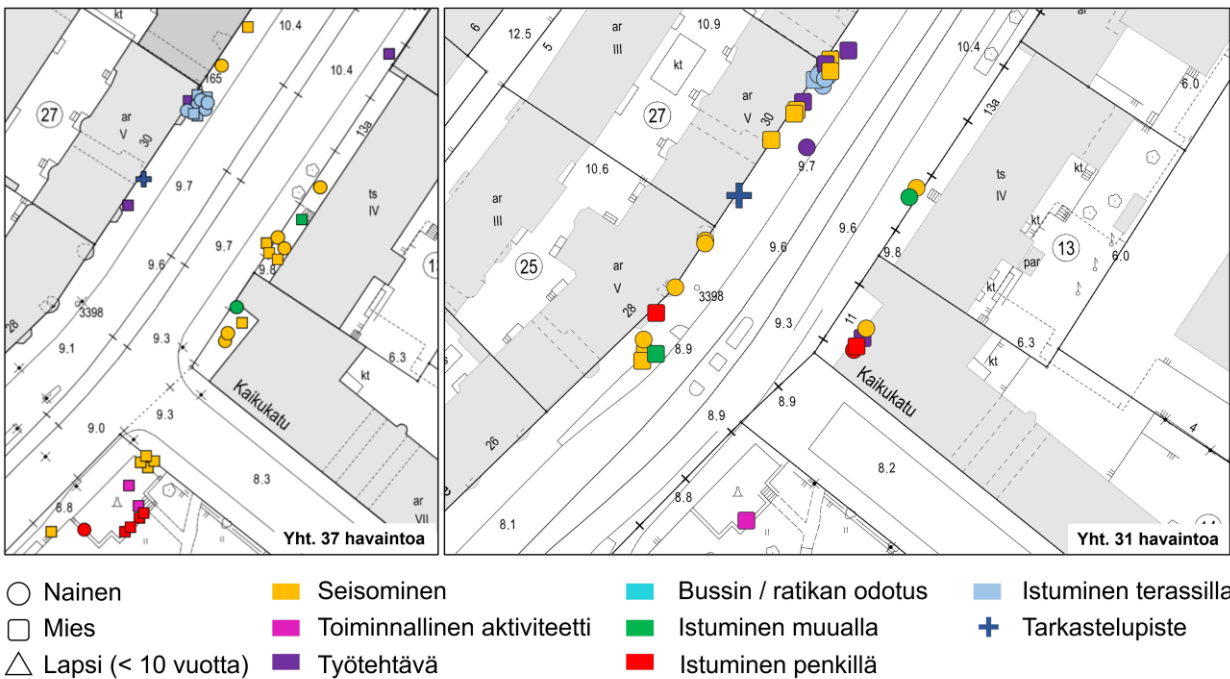
Tarkastelupisteessä 4 havaittiin yhteensä 31 oleskelijaa, mikä on lähellä ennen-tutkimuksen 37 havaintoa. Tarkastelupiste on valikoitunut tarkastelukohteeksi kadun varren mielenkiintoisten rakennusten ja jalankulkijoiden tilan vuoksi, mikä on katuremontin myötä kasvanut edelleen. Tarkastelun myötä haluttiin selvittää, onko lisätila houkutellut aluetta entistä enemmän kaupalliseen käyttöön tai oleskeluun. Myös alueella sijaitseva Väinö Tannerin pienimuotoinen aukio ja sen tutkiminen todettiin kiinnostavaksi.

Ennen-tutkimus, tiistai 23.8.2016

Sää: puolipilvinen tai aurinkoinen, lämmin
Yhteensä 37 havaintoa

Jälkeen-tutkimus, torstai 24.8.2023

Sää: aurinkoinen, illalla hetken tiikusadetta
Yhteensä 31 havaintoa



Kuva 23. Tarkastelupisteen 4 oleskelijoiden sijoittuminen ja toiminnot vuonna 2016 ja 2023.

Jälkeen-tutkimuksessa havainnot painottuvat enemmän länsipuolelle katua, jossa tarkastelupisteen ympäristön julkisivut ja kivijalkaliikkeiden runsaampi määrä houkuttelivat viipymään ja tutki-
maan näyteikkunoita. Tämä korostui erityisesti Hämeentie 28 ja 30 edustalla. Loppuiltapäivästä klo
15.00 jälkeen havaittiin seurue istumassa terassilla, vaikka lämpötila pysytteli hieman alle
20°C:ssa.

Ennen-tutkimuksen havainnoista poiketen, Väinö Tannerin muistomerkki Kaikukadun ja Hämeen-
tien kulmauksessa ei kerännyt merkittävästi oleskelijoita tutkimuksen ajankohdan aikaan. Tutki-
muksen aikana vain yksi henkilö istui kivireunuksella. Hän valmisteli savukkeitaan, joten hänen
oleskelunsa luokiteltiin toiminnalliseksi aktiviteetiksi. Ennen-tutkimuksessa samassa paikassa oli
oleskelijoita rullalautailemassa ja istumassa puhelimen tai tietokoneen kanssa. Jälkeen-tutkimuk-
sessa Hämeentie 11 edessä oli käynnissä tavarantoimitus osoitteessa toimivaan ravintolaan, mutta
muilta osin myös Hämeentien 11–13 edustalla havainnoitiin selkeästi vähemmän seisomista kuin
ennen-tutkimuksen aikaan.

TARKASTELUPISTE 5: TORKKELINKATU JA KÄENKUJA



Kuva 24. Katunäkymä tarkastelupisteestä 5.

Tarkastelupisteessä 5 havaittiin yhteensä 43 oleskelijaa, mikä on lähellä ennen-tutkimuksen 52 ha-
vaintoa. Havaintojen luokittelu on jälkeen-tilanteessa kuitenkin hyvin erilainen. Jälkeen-tilanteessa
tarkastelupisteessä ei ole ratikkapysäkkiä, mikä on muodostanut ennen-tutkimuksessa merkittävän
osan havainnoista, minkä takia ns. omaehtoisen oleskelun voidaan sanoa tässä piteessä lisäänty-
neen. Tarkempaa perustelua tarkastelupisteen valinnalle ei ole esitetty.

Tarkastelupisteessä 5 havaittiin, että vastaavasti kuin ennen-tutkimuksessa, päivittäistavarakaup-
passa asioineet jäivät usein seisoskelemaan kaupan edustalle hetkeksi ennen kuin jatkoivat mat-
kaansa. Kaupan sisäänkäynnistä etelämpänä oleskelleet olivat Hämeentie 40:ssä työssä olleita
rakennustyöntekijöitä, jotka tekivät työtehtävää, pitivät taukoa tai muuten seisoskelivat työmaan
äärellä.

Tarkastelupisteen välittömässä läheisyydessä sijaitseva syvennys kadun itäpuolella oli oleskelun
kannalta merkittävä. Syvennyksessä ihmiset keskustelivat keskenään, puhuivat puhelimeen tai
polttivat tupakkaa. Vaikka syvennyksen kivireunus olisi mahdollistanut istuskelun, ainoastaan yksi
havainnoiduista istui sillä. Oleskelijat tulivat pääosin viereisestä toimistorakennuksesta tauolle.

Vastaavia havaintoja kohdasta on tehty myös ennen-tutkimuksessa. Jälkeen-tutkimuksessa osa seisoskelijoista oli myös rakennustyöntekijöitä lähistöltä. Tarkastelupisteen pohjoispuolella sen välittömässä läheisyydessä oli muutamia terassikalusteita. Niitä hyödynsivät myös muut kuin viereisen liiketilan asiakkaat. Havainnointitutkimuksen aikana tällaisella tuolilla istuskeli yksi ohikulkumatkalla ollut mies.

Tarkastelupisteestä etelään Hämeentie 17b:n edustalla Lintulahdenaukiolle vievien portaiden edustalla havaittiin tutkimuksessa eri aikoina useampi henkilö keskustelemassa keskenään tai odottelemassa. Portaiden edusta on tämän havainnointitutkimuksen perusteella muodostunut Hämeentien jalankulkijoille selkeä solmupisteeksi.

Vaikka Hämeentien ja Käenkujan risteysaluetta ei Hämeentien katusaneerauksessa suljettu autoliikenteeltä, paikka on muodostunut havainnointitutkimuksen perusteella suosituksi odottelu- ja leppämispaikaksi ainakin ruokakuljetusläheteille. Risteysalueella he keskustelivat toistensa kanssa ja odottelivat uusia tilauksia. Yksi havainnoiduista istuskeli omalla sähköisellä kulkuvälineellään kadun reunassa.

Ennen-tutkimus, keskiviikko 24.8.2016

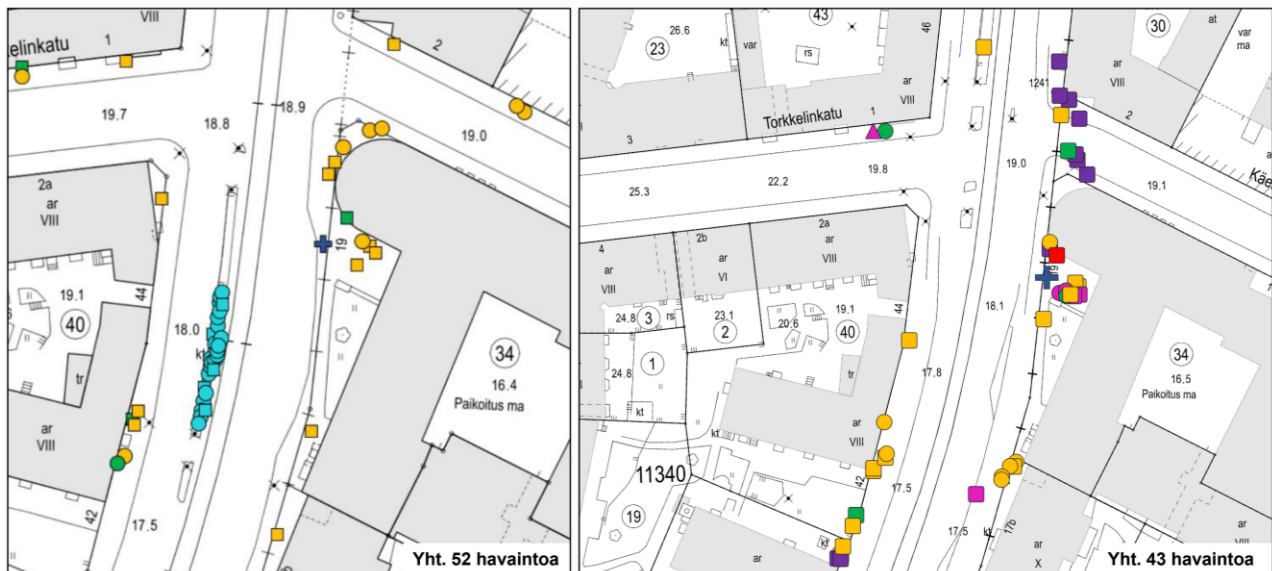
Sää: viileä, pilvinen

Yhteensä 52 havaintoa

Jälkeen-tutkimus, tiistai 29.8.2023

Sää: aurinkoinen, illalla hieman pilvinen

Yhteensä 43 havaintoa



- | | | | |
|-----------------------|-------------------------------|---------------------------|------------------------|
| ○ Nainen | ■ Seisominen | ■ Bussin / ratikan odotus | ■ Istuminen terassilla |
| □ Mies | ■ Toiminnallinen aktiviteetti | ■ Istuminen muualla | + Tarkastelupiste |
| △ Lapsi (< 10 vuotta) | ■ Työtehtävä | ■ Istuminen penkillä | |

Kuva 25. Tarkastelupisteen 5 oleskelijoiden sijoittuminen ja toiminnot vuonna 2016 ja 2023.

TARKASTELUPISTE 6. HELSINGINKATU



Kuva 26. Katunäkymä Sörnäisistä läheltä tarkastelupistettä 6.

Ennen-tutkimus, keskiviikko 24.8.2016

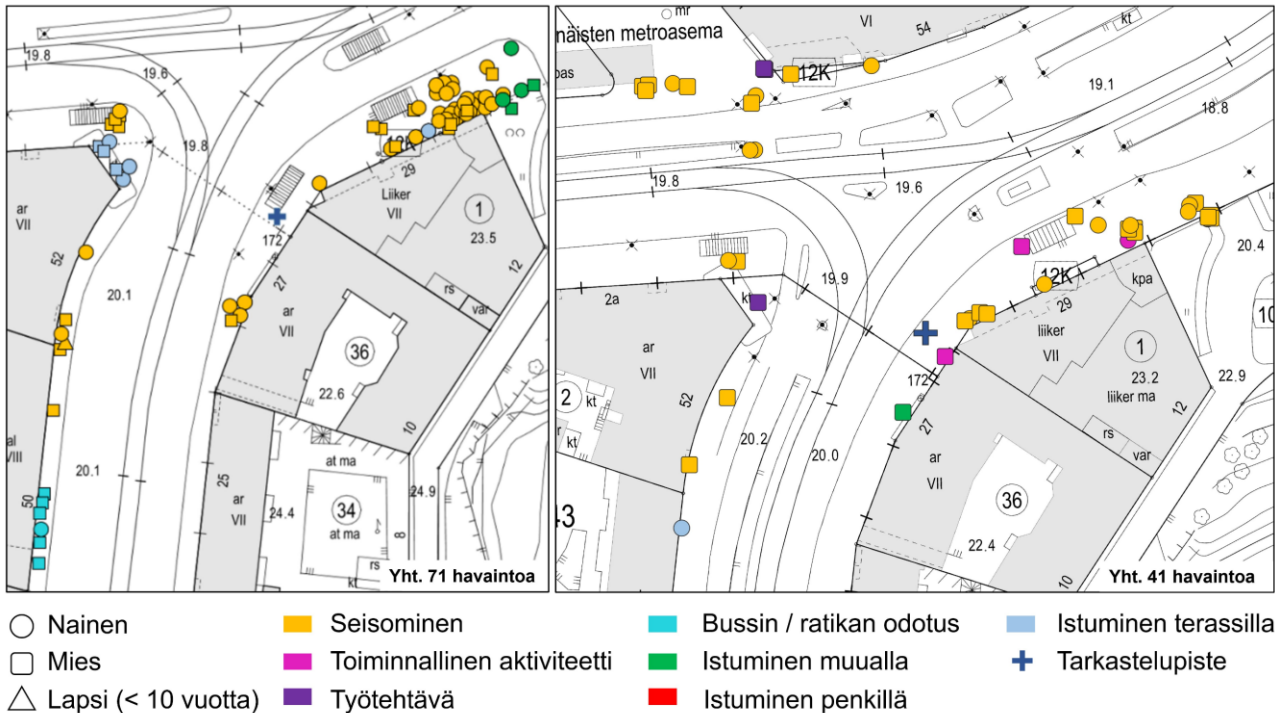
Sää: viileä, pilvinen

Yhteensä 71 havaintoa

Jälkeen-tutkimus, tiistai 29.8.2023

Sää: aurinkoinen, illalla hieman pilvinen

Yhteensä 41 havaintoa



Kuva 27. Tarkastelupiste 6 oleskelijoiden sijoittuminen ja toiminnot vuonna 2016 ja 2023.

Tarkastelupisteessä 6 havaittiin yhteensä 41 oleskelijaa, mikä on merkittävästi vähemmän, kuin ennen-tutkimuksen aikana tehty 71 havaintoa. Helsinginkadun ja Hämeentien risteysalue sijoittuu liikenteellisesti tärkeään solmukohtaan, joka on myös jalankulkijoiden osalta vilkas paikka. Katutila ei suurelta osin kannusta viipymiseen.

Havainnoinnin perusteella monen oleskelu liittyi odotteluun tai puhelimessa puhumiseen. Oleskelijat seisoivat alueella samankaltaisissa ryhmittymissä kuin ennen-tutkimuksessa, etenkin Hämeentie 29:n edustalla metron sisäänkäynnin vieressä. Hämeentie 29 edustan oleskelijoiden määrää on voinut vähentää R-Kioskin muuttaminen pois kyseisestä kiinteistöstä sekä katuremontin tuomat muutokset liikennejärjestelyihin. Ennen-tilanteessa kohdassa oli aukiomainen alue jalankulkijoille, kun taas jälkeen-tilanteessa osa alueesta on otettu pyöräliikenteen käyttöön.

Myös kadun länsipuolella Hämeentie 50–52 edustalla oli vähemmän oleskelijoita verrattuna ennen-tutkimukseen. Hämeentie 50:n sijainneessa liiketilassa oli käynnissä remontti, mikä vähensi jalkakäytävän houkuttelevuutta ja roolia läpikulkupaikkana ja poisti ennen-tutkimuksessa paikalla olleen terassin. Lisäksi samalla puolella katua oli vapaita liiketiloja, minkä takia toiminnot eivät aiheuttaneet merkittävää jalankulkuliikennettä. Hämeentie 52 edustalla oleva terassi avautui alkuillasta ja havainnointitutkimuksen aikana terassilla istui yksi nainen.

3.2 Katu ympäristön laatu

Hämeentien katu ympäristön laatua arviointiin Jan Gehlin Ihmisten kaupunki -teoksessa (2018) määritettyjen 12:n laatukriteerin avulla samoissa tarkastelupisteissä, joissa havainnoitiin oleskelua. Laatukriteerit on esitetty alla olevassa taulukossa (taulukko 3). Ennen-tutkimuksessa katu ympäristön laatua arviointiin yhdistämällä tarkastelupisteet 1 ja 2, 3 ja 4 sekä 5 ja 6, ja antamalla näille yhdistelyille pisteille samat arvosanat. Jälkeen-tutkimuksessa jokaista tarkastelupistettä arvioitiin kuitenkin erikseen, sillä kohteiden nähtiin olevan keskenään erilaisia. Näin ollen tarkastelupisteiden arviot eivät ole täysin vertailukelpoisia.

Taulukko 3. Hämeentien katu ympäristön laadun arvioinnissa käytetyt 12 laatukriteeriä (Jan Gehl, Ihmisten kaupunki).

Suoja	1) LIIKENNETURVALLISUUS JA SUOJA ONNETTOMUUKSILTA - Jalankulun turvallisuus - Turvallisuuden kokemus	2) SOSIAALINEN TURVALLISUUS JA SUOJA RIKOKSILTA - Vilkas ja elävä julkinen tila - Näköyhteys rakennuksista kadulle - Toimintoja sekä päivisin että öisin - Hyvä valaistus	3) SUOJA EPÄMIELLYTTÄVILTÄ AISTIKOKEMUKSILTA - Tuuli, sade ja lumi - Kylmyys / kuumuus - Saasteet - Pöly, melu, häikäisy
	4) KÄVELY-MAHDOLLISUUDET - Tilaa kävellä - Esteettömyys - Laadukkaat pintamateriaalit - Saavutettavuus kaikille väestöryhmille - Kiinnostavat julkisivut	5) OLESKELU-MAHDOLLISUUDET - Reunaefekti / kutsuvat oleskeluvyöhykkeet - Seisomisen tuet	6) ISTUMIS-MAHDOLLISUUDET - Istumiselle varatut alueet - Katselu ympäristöt: maisema, aurinko, ihmiset - Hyvät istuinpaikat - Penkit levähtämistä varten
Viihtyvyys	7) KATSELU-MAHDOLLISUUDET - Kohtuulliset näköetäisyydet - Esteettömät näkölinjat - Kiinnostava näkymät - Valaistus (pimeän aikaan)	8) PUHE- JA KUUNTELU-MAHDOLLISUUDET - Matala melutaso - Kadunkalusteet, jotka tarjoavat keskusteluun tiloja	9) LEIKIN, ITSEILMAISUN JA TAPAHTUMIEN MAHDOLLISUUDET - Luovan toiminnan, fyysisen aktiivisuuden, liikunnan ja leikin tilat - Päivä- ja yöaikaan - Kesällä ja talvella
	10) MITTAKAAVA Rakennusten ja tilojen suunnittelu ihmisen mittakaavaan	11) HYVISTÄ SÄÄOLOISTA NAUTTIMINEN - Aurinko / varjo - Lämpö / viileys - Tuulenvire	12) MIELLYTTÄVÄT AISTIKOKEMUKSET - Laadukas muotoilu ja yksityiskohdat - Laadukkaat materiaalit - Kauniit maisemat - Puut, kasvit, vesiaiheet
Nautinto			

SUOJA

1) Liikenneturvallisuus ja suoja onnettomuuksilta

Pyöräteiden rakentamisen myötä jalankulkijoiden liikenneturvallisuus Hämeentiellä on parantunut aiemmasta. Ennen-tutkimuksen havaintojen mukaan vilkkaan henkilöauto- ja bussiliikenteen vuoksi pyöräilijät ajoivat usein jalkakäytävällä, mikä lisäsi jalankulkijoiden ja pyöräilijöiden välisiä konflikteja. Nykytilanteessa kulkumuodoille on omat tilansa. Lisäksi auto- ja bussiliikenne on nyt fyysisesti kauempana jalkakäytävästä, mikä vaikuttaa jalankulkijan sekä todelliseen että koettuun turvallisuuteen. Poikkeuksena koettiin Kurvin ympäristö (tarkastelupiste 6), jossa useat eri liikennemuodot risteävät. Kurvissa pyörätie kulkee jalkakäytävän ja metron sisäänkäynnin sekä jalkakäytävän ja bussipysäkin välistä, mikä aiheuttaa sen, että pyörätiellä on paljon jalankulkijoita. Arvioinnissa koettiin, että Kurvissa jalankulkijan liikenneturvallisuus ja suoja onnettomuuksilta ei merkittävästi parantunut ennen-tilanteesta.

2) Sosiaalinen turvallisuus ja suoja rikoksilta

Sosiaalinen turvallisuus ja katu ympäristön tarjoama suoja rikoksilta ei ole muuttunut remontin myötä. Kuten ennen-tilanteessa, katu ympäristössä liikkui tutkimusajankohtina runsaasti jalankulkijoita ja katua reunustavista rakennuksista on entiseen tapaan suora näköyhteys kadulle.

3) Suoja epämiellyttäviltä aistikokemuksilta

Hämeentiellä kulkevan henkilöautoliikenteen määrät ovat vähentyneet, mikä on osaltaan laskenut sekä kadun melutasoa sekä ilmansaasteiden määrää. Tutkimuksessa arvioitiin, että melun ja ilmanlaadun osalta tilanne on parantanut merkittävästi kaikissa muissa tarkastelupisteissä paitsi Kurvissa (tarkastelupiste 6), joka koettiin edelleen meluisaksi ympäristöksi runsaan liikenteen vuoksi. Remontin myötä katualueelle ei ole kuitenkaan toteutettu epämiellyttäviltä aistikokemuksilta suojaavia uusia rakenteita tai kasvillisuutta.

VIIHTYVYYS

4) Kävelymahdollisuudet

Osassa Hämeentietä jalankulun tila on leventynyt (tarkastelupiste 2), osassa pysynyt samana (tarkastelupisteet 3, 4 ja 5), ja osassa kaventunut aiemmasta (tarkastelupisteet 1 ja 6). Kadun esteettömyys on parantanut muun muassa jalankulun ja pyöräliikenteen erottelun, suojateiden ja raitiovaunu- ja bussipysäkkien varoitusalueiden, ylijatkettujen jalkakäytävien ja luiskattujen reunakivien myötä. Myös uudet tasaiset päällysteet parantavat esteettömyyttä. Jalankulkijoiden olosuhteita heikensivät tutkimusajankohtana jalkakäytävälle pysäköidyt ajoneuvot ja useat julkisivuremontit.

5) Oleskelumahdollisuudet

Mahdollisuudet oleskeluun Hämeentiellä eivät juuri muuttuneet remontin myötä. Kadun oleskelumahdollisuudet olivat jo ennen remonttia hyvin rajatut, eikä remontissa toteutettu uusia rakenteita tai paikkoja, jotka kannustaisivat viipymään katutilassa. Oleskelumahdollisuuksien osalta ainoana parannuksena aiempaan tilanteeseen nähtiin Alli Tryggin puiston edustalla (tarkastelupiste 3) olevan kivipaaden eteen toteutettu noppakiveys, joka luo jalkakäytävästä visuaalisesti erotellun tilan.

6) Istumismahdollisuudet

Istumismahdollisuudet eivät ole merkittävästi muuttuneet tutkimuspisteissä remontin myötä. Katutilassa istumapaikkoja tarjoavat muutamien liiketilojen terassit, pysäkkikatoksissa olevat penkit sekä kivipaadet, jotka reunustavat Aili Tryggin puistoa ja Väinö Tannerin muistomerkkiä. Istumismahdollisuuksien nähtiin parantuneen tarkastelupisteessä 3 (Alli Tryggin puiston edustalla oleva kivipaasi) ja tarkastelupisteessä 4 (ravintola Tannerin ulkoterasi).

7) Katselumahdollisuudet

Katselumahdollisuudet Hämeentiellä eivät merkittävästi muuttuneet joukkoliikennekaduksi muuttamisen myötä. Näköetäisyydet pysyivät remontissa ennallaan, eikä remontissa tehty muutoksia, jotka olisivat vaikuttaneet näkölinjojen esteettömyyteen. Hämeentiellä kiinnostavaa katseltavaa tarjoavat erityisesti katutason liiketilat ja rakennusten julkisivut, Haapaniemen kentällä tapahtuvat aktiviteetit ja ohikulkevat ihmiset. Rakennuksen kivijaloissa ei ole kokonaisuudessaan tapahtunut suurta muutosta, mutta jälkeen-tutkimuksen aikana Kurvissa oli paljon liiketiloja tyhjiillään ja Hämeentien varrella käynnissä useampi julkisivuremontti, minkä koettiin heikentävän katutason katselumahdollisuuksia ja kiinnostavuutta.

8) Puhe- ja kuuntelumahdollisuudet

Autoliikenteen vähentymisen myötä kadun melutaso on laskenut. Puhe- ja kuuntelumahdollisuuksien koettiin parantuneen muissa tarkastelupisteissä, paitsi Kurvissa (tarkastelupiste 6). Kuitenkaan remontissa kadulle ei lisätty aiempaa merkittävästi enempää puita, muuta kasvillisuutta tai rakenteita, jotka olisivat myötävaikuttaneet kadun melutasoon ja puhe- ja kuuntelumahdollisuuksiin.

9) Leikin, itseilmaisun ja tapahtumien mahdollisuudet

Hämeentie ei juurikaan tarjoa mahdollisuuksia leikkiin, itseilmaisun tai tapahtumien järjestämiseen, eikä tilanne ole muuttunut remontin myötä. Ainoana muutoksena koettiin Näkinkujan katkaisu myötä tarkastelupisteeseen 2 syntynyt aukiomainen katutila, jota ei kuitenkaan ole hyödynnetty sillä tavalla, että tilaa voisi käyttää leikkiin, tapahtumiin, istuskeluun tai oleskeluun.

NAUTINTO

10) Mittakaava

Auto- ja bussiliikenteelle varattu osa kadusta on kaventunut, mikä on lisännyt katutilan inhimillisyyttä ja miellyttävyyttä jalankulkijan näkökulmasta. Katutilaan ei kuitenkaan tehty muita muutoksia, jotka olisivat lisänneet katu ympäristön pienipiirteisyyttä (esim. lisätty kasvillisuutta tai oleskelupaikkoja). Täten mittakaavan ei koettu merkittävästi muuttuneen.

11) Hyvistä sääoloista nauttiminen

Mahdollisuudet hyvistä sääoloista nauttimiseen eivät muuttuneet remontin myötä. Oleskelu- ja istumismahdollisuudet katutilassa ovat vähäiset, ja toisaalta myös auringolta, tuulelta tai sateelta suojaa antavaa kasvillisuutta tai rakenteita on katutilassa edelleen vähän.

12) Miellyttävät aistikokemukset

Katu ympäristön muutokset eivät ole vaikuttaneet merkittävästi katu ympäristön muotoiluun, materiaalien, maisemien tai kasvillisuuden tarjoamiin miellyttäviin aistikokemuksiin. Kadun päällysteissä käytetyt materiaalit eivät pääosin ole muuttuneet aiemmasta. Risteys- ja pysäkkialueilla jäsentely ja esteettömyysratkaisuissa käytetyt materiaalit ovat parantaneet risteys- ja pysäkkialueiden laatua. Hakaniemessä Kauppahallin vierustalta on poistunut kasvillisuutta, minkä koettiin lievästi heikentävän katu ympäristön aistikokemusta. Kurvin tarkastelupisteessä jalkakäytävällä aiemmin käytetty laatoitus vaihdettiin remontissa asfalttipäällysteeseen, minkä koettiin heikentävän kokemusta ympäristön laadusta. Kesäkuukaistutukset tarjoavat miellyttävää katseltavaa muutamassa sijainnissa, mutta muuten kasvillisuus ei katualueella ole merkittävästi lisääntynyt.

YHTEENVETO LAADUN ARVIOINNISTA

Hämeentien katu ympäristön laadun arvioinnin yhteenveto on koottu taulukkoon 3. Taulukossa on esitetty muutos katu ympäristön laatutekijöissä suhteessa tilanteeseen ennen kadun saneerausta. Suurimman osan arvioituista laatutekijöistä koetaan pysyneen samana sekä ennen, että jälkeen

remontin. Hämeentien saneerauksen arvioidaan parantaneen liikenneturvallisuutta ja suojaa onnettomuuksilta, suojaa epämiellyttäviltä aistikokemuksilta, kävelymahdollisuuksia sekä puhe- ja kuuntelumahdollisuuksia. Lisäksi istumis- ja oleskelumahdollisuuksien nähdään kohentuneen kahdessa tarkastelupisteessä. Kadun saneerauksen arvioidaan heikentäneen katutilan kävelymahdollisuuksia ja miellyttäviä aistikokemuksia Hämeentiellä Hakaniemen päädyssä ja Kurvissa.

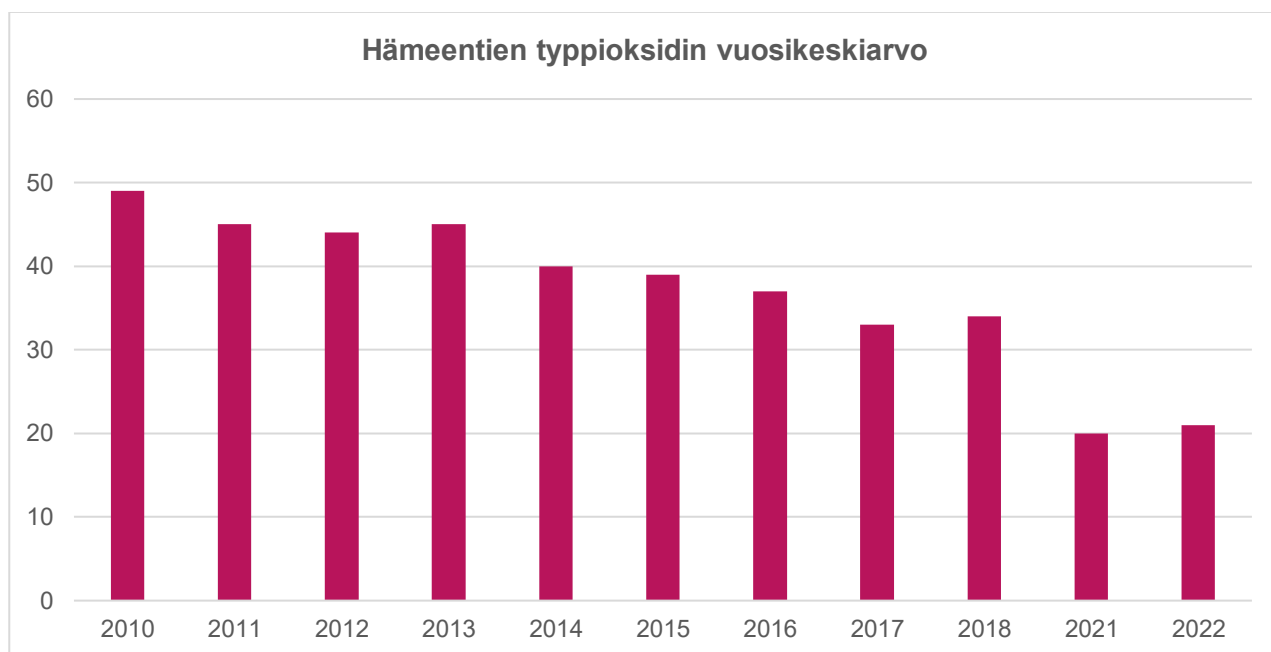
Taulukko 4. Muutos katutilan laatutekijöissä verrattuna tilanteeseen ennen Hämeentien remonttia.

	Tarkastelupiste 1	Tarkastelupiste 2	Tarkastelupiste 3	Tarkastelupiste 4	Tarkastelupiste 5	Tarkastelupiste 6
1) Liikenneturvallisuus ja suoja onnettomuuksilta	+	+	+	+	+	0
2) Sosiaalinen turvallisuus ja suoja rikoksilta	0	0	0	0	0	0
3) Suoja epämiellyttäviltä aistikokemuksilta	+	+	+	+	+	0
4) Kävelymahdollisuudet	-	+	+	+	+	-
5) Oleskelumahdollisuudet	0	0	+	0	0	0
6) Istumismahdollisuudet	0	0	+	+	0	0
7) Katselumahdollisuudet	0	0	0	0	0	0
8) Puhe- ja kuuntelumahdollisuudet	+	+	+	+	+	0
9) Leikin, itseilmaisun ja tapahtumien mahdollisuudet	0	+	0	0	0	0
10) Mittakaava	0	0	0	0	0	0
11) Hyvistä sääoloista nauttiminen	0	0	0	0	0	0
12) Miellyttävät aistikokemukset	-	0	0	0	0	-

3.3 Melu ja ilmanlaatu

Ennen muutosta joukkoliikennekaduksi Hämeentie oli yksi Helsingin vilkasliikenteisistä katukuiluista, joissa typpidioksidille asetettu vuosiraja-arvo ($40 \mu\text{g}/\text{m}^3$) ylittyi, ja hengitettävien hiukkasten (PM_{10}) ja pienhiukkasten ($\text{PM}_{2.5}$) pitoisuudet ylittivät WHO:n asettaman vuosiohjearvon. Ilmanlaatua heikensivät erityisesti korkea liikennemäärä, suuri raskaan liikenteen osuus sekä kadun kuilumainen rakenne, jossa ilmansaasteiden laimeneminen on heikkoa. Typpipitoisuudet kohosivat tyypillisesti erityisesti aamuruuhkan aikana.

Typpidioksidipäästöt ovat hiljalleen laskeneet autokannan uusiutuessa vähäpäästöisempiin malleihin (Ilmatieteen laitos, 2023) ja uusiutuvien biokomponenttien osuuden kasvaessa polttoaineissa. Hämeentiellä typpioksidien raja-arvot ovat vähitellen laskeneet alle asetetun vuosiraja-arvon vuodesta 2014 lähtien. Typpioksidin määrässä tapahtui kuitenkin selvästi aikaisempia vuosia suurempi alenema vuosina 2021–2022, jolloin Hämeentien muutos joukkoliikennekaduksi valmistui.



Kuva 28. Typpioksidin vuosikeskiarvo Hämeentie 7 mittauspisteessä (lähde: HSY). Vuodelta 2019 ei ole mittauksia.

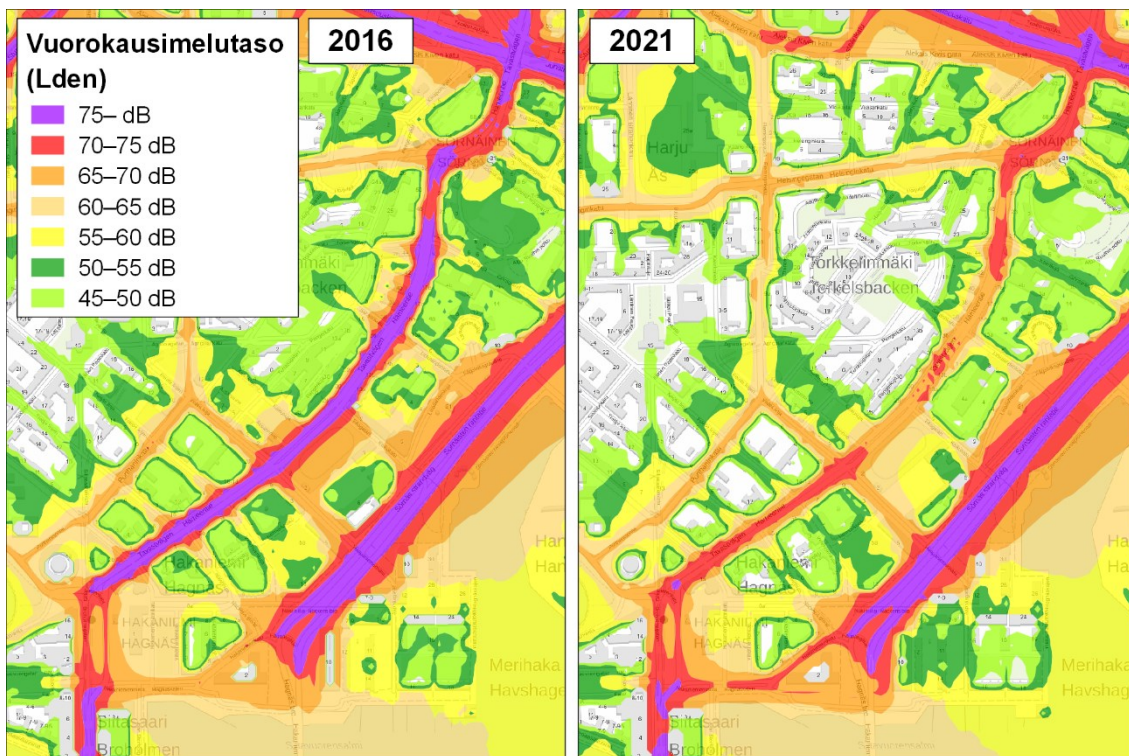
EU:n ympäristömeludirektiivin (2002/49/EY) edellyttämä meluselvitys on tehty Suomessa neljä kertaa. Viimeisimmät selvitykset on laadittu vuosina 2017–2018 ja 2021–2022, ja ne kuvaavat vuosien 2016 ja 2021 tilannetta, eli tilannetta ennen Hämeentien remonttia ja remontin valmistuttua.

Meluselvityksissä melun tunnuslukuna käytetään päivä-ilta-yömelutasoa (painotettu keskiäänitaso) eli vuorokausimelutasoa (L_{den}). Vuorokausimelutaso on pitkän ajan keskiäänitaso, joka määritellään vuoden päivä-, ilta- ja yöaikojen sekä sääolojen kannalta keskivertovuoden perusteella. Melun tunnuslukujen mukaiset meluvyöhykkeet arvioidaan yhteisillä laskenta- ja mittausmenetelmillä. EU:n ympäristömeludirektiivissä asetettu raja-arvo haitalliselle vuorokauden keskimääräiselle ympäristömelulle on 55 dB.

Vuonna 2016 tie- ja katuliikenteen vuorokausimelu (L_{den}) Hämeentiellä koko Hakaniemen ja Sörnäisten välisellä osuudella ylitti 75 dB (kuva 29). Vuonna 2021 keskimääräinen vuorokausimelu Hämeentiellä Hakaniemen sekä Sörnäisten päädyissä oli 70–75 dB ja Haapaniemenkadun ja

Käenkujan välisellä osuudella 65–70 dB. Myös Hämeentietä ympäröivissä kortteleissa sekä risteävillä poikkikaduilla melutaso on laskenut vuosien 2016 ja 2021 välillä.

Vertailussa on huomioitava, että vuoden 2022 selvityksessä käytetyt tieliikennemäärät ovat keskimäärin hieman pienempiä kuin vuoden 2017 selvityksen liikennemäärät COVID-19-pandemian takia. Keskimääräinen tieliikennemäärän muutos vuosien 2022 ja 2017 selvitysten välillä eri kaupungeissa on -1...-4 %. Tämän suuruisen muutoksen vaikutus tieliikennemelulähteen melupäästöön on alle 0,1 dB, mutta paikoitellen autoliikenteen määrät pienentyivät pandemian aikoina huomattavasti enemmän. Kuitenkin esimerkiksi liikennemäärän pienentyminen puoleen tai kasvu kaksinkertaiseksi tuottaa 3 dB muutoksen verrattuna lähtötilanteeseen (Helsingin kaupungin EU:n ympäristömeludirektiivin mukainen meluselvitys 2022). Täten voidaan arvioida, että muutokset Hämeentien liikennemäärissä johtuvat pääasiassa joukkoliikennekadun aiheuttamista muutoksista liikennejärjestelyissä ja vain vähäisessä määrin COVID-10-pandemiasta. Hämeentien muutos joukkoliikennekaduksi on siis alentanut kadun melutasoa. Lisäksi melutason laskuun on osaltaan voinut vaikuttaa nopeusrajoituksen alentaminen Haapaniemenkadun ja Käenkujan välillä (ennen remonttia 50 km/h, nykyisin 40 km/h).



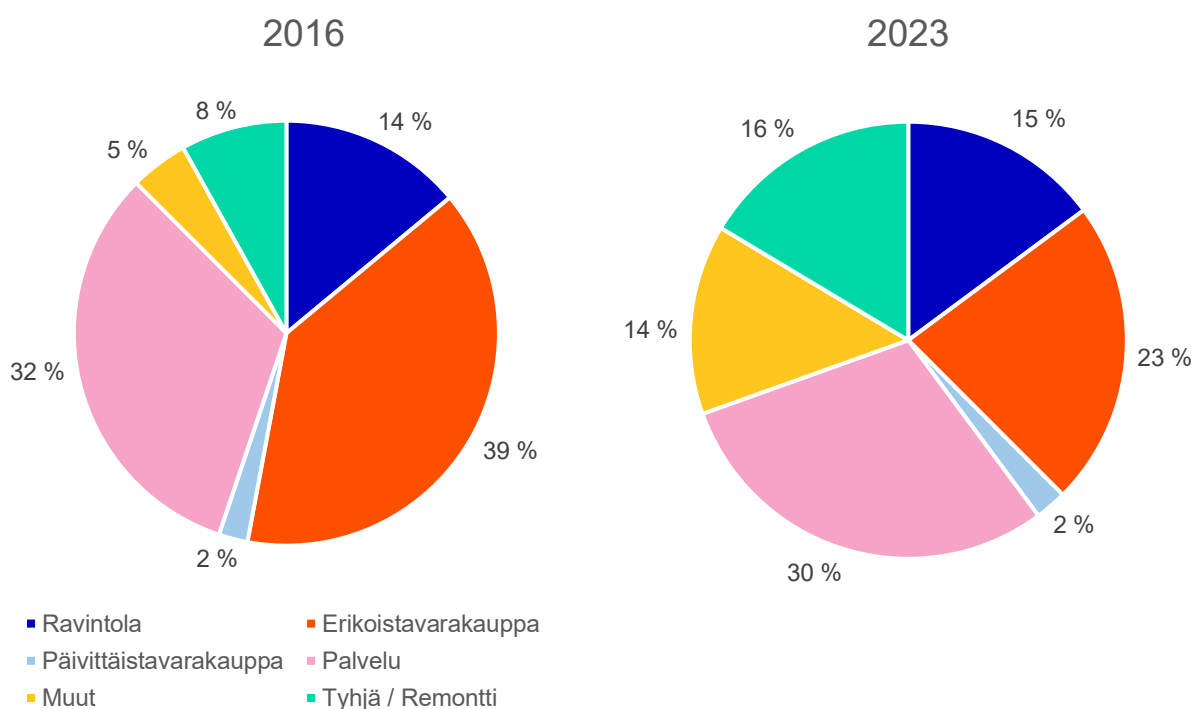
Kuva 29. Tie- ja katuliikenteen vuorokausimelutaso Hämeentiellä 2016 ja 2021 (Kansallinen meluselvitys 2017 & 2022).

4 Kivijalkayritysten toiminta

4.1 Hämeentien kivijalkaliiketilat

Hämeentieltä kartoitettiin kaikki tarkastelualueen varren liiketilat maastokäynnein. Yritysten toimialat jaettiin kartoituksessa luokkiin ravintola, erikoistavarakauppa, palvelu, päivittäistavara-kauppa, muut ja tyhjä. Hakaniemen kauppahallia ja sen yrityksiä ei laskettu mukaan toimialojen vertailuun. Jälkeen-tutkimuksessa Hämeentien liiketilat luokiteltiin maastossa tehtyjen havaintojen perusteella, kun taas ennen-tutkimuksessa luokitus tehtiin valokuvien ja yritysten toimialoja tutkittiin verkkohakujen perusteella. Havainnot perustuvat siten osittain subjektiivisuuteen, mikä selittää muutoksia toimialajaossa erityisesti erikoistavarakaupan ja muut -luokan välillä. Liiketiloissa tapahtuneita muutoksia ei tutkimuksessa voitu yksilöidä liiketilakohtaisesti, minkä takia muutoksia ei pystytty jäljittämään tarkasti eikä esimerkiksi pienten liiketilojen yhdistymistä suuremmiksi saatu lasket-
tua.

Vuonna 2016 liiketiloja oli yhteensä 136, kun vuonna 2023 kartoituksessa liiketiloja havaittiin ole-
van hieman vähemmän, 128. Liiketilarakenteessa on tapahtunut jonkin verran muutoksia, kun pie-
nempiä liiketiloja on yhdistetty saneerauksien yhteydessä suuremmiksi kokonaisuuksiksi. Luokit-
tain tarkasteltuna ravintoloiden ja vähittäistavara-kauppojen lukumäärä on tarkasteluissa pysynyt
samana. Tyhjiä liiketiloja vuonna 2016 oli 11 kappaletta, kun vuonna 2023 niitä oli 21 kappaletta.
Osassa tyhjiksi luokitelluista liiketiloista oli käynnissä remontti, joista merkittävimmät olivat Hä-
meentie 12 kiinteistön remontti, Hämeentie 26 laaja julkisivuremontti, Hämeentie 40 ja 42 asuinta-
lon remontti sekä Hämeentie 50 ravintolan remontti. Tutkimusten perusteella on havaittavissa eri-
koistavarakaupan roolin pienenemistä Hämeentiellä. Tätä arviota tukee viime vuosien verkkokau-
pan suosion kasvu, mikä on vaikuttanut erityisesti erikoistavarakauppojen kannattavuuteen. Liiketi-
lojen jakautuminen toimialoittain on esitetty kuvassa 30 ja taulukossa 5.



Kuva 30. Hämeentien kivijalkaliiketilojen jakautuminen toimialoittain vuosina 2016 ja 2023.

Taulukko 5. Hämeentien kivijalkaliiketiloiden määrä toiminnan mukaan jaoteltuna vuosina 2016 ja 2023.

Toimiala	2016		2023	
	Liiketiloiden määrä (kpl)	Liiketiloiden osuus (%)	Liiketiloiden määrä (kpl)	Liiketiloiden osuus (%)
Ravintola	19	14 %	19	15 %
Erikoistavarakauppa	53	39 %	29	23 %
Päivittäistavarakauppa	3	2 %	3	2 %
Palvelu	44	32 %	38	30 %
Muut	6	5 %	18	14 %
Tyhjä	11	8 %	21	16 %
Yhteensä	136	100 %	128	100 %

Kesäkuussa 2023 valmistui Hämeentien Liiketilä- ja elinvoimaseuranta. Vastaava seuranta on laadittu myös vuonna 2019 ennen liikennejärjestelyjen muutoksia. Elinvoimaseurannassa Hämeentien tarkastelualue käsittää myös Siltasaarenkadun ja Kurvin alueet, joten tarkastelualue on hieman laajempi kuin tämän tutkimuksen tarkastelualue. Elinvoimaseurannan mukaan vapaiden liiketiloiden osuus vuonna 2023 oli 16,4 %, mikä vastaa hyvin tämän tutkimuksen havaintoja. Vapaiden liiketiloiden määrän oli vastaavasti kasvanut vuosien 2019 ja 2023 elinvoimatarkastelujen välillä. Elinvoimaseurannan perusteella ravintoloiden ja kahviloiden määrä oli vähentynyt hieman (4 kpl) vuosien 2019 ja 2023 välillä, mutta tämän tutkimuksen perusteella vuosien 2016 ja 2023 ravintoloiden ja kahviloiden määrä Hämeentien liiketiloista on pysynyt samana. Eroa selittää Elinvoimaseurannan laajempi tarkastelualue.

4.2 Yritysten toiminta ja näkemykset katutilasta

Kyselyn toteutustapa ja kyselyn vastausaste

Yrityskyselyllä selvitettiin Hämeentien kivijalkaliiketiloiden taustatietoja, kuten toimialoja, sijaintia, henkilöstömääriä sekä yrityksen liikevaihdon suuruutta. Lisäksi kyselyssä tiedusteltiin yritysten katutilan käyttöä, muuttohalukkuutta, arviota asiakasmäärästä ja heidän kulkutavoistaan.

Yrityskysely toteutettiin verkkopohjaisena ja siitä jaettiin infolehtinen kaikkiin Hämeentien varren yrityksiin samalla, kun suoritettiin muita maastohavaintoja. Infokirjettä jaettiin yhteensä 77:ään Hämeentien liiketilaan. Koska tutkimusta laadittaessa ei ollut käytettävissä Hämeentien yritysten yhteystietoja, kyselyyn vastaamisesta ei voitu lähettää yrityksille jälkikäteen muistutusta. Ennen-tutkimuksessa vuonna 2016 yritys-kyselyyn saatiin yhteensä 55 vastausta, mikä vastasi kyseisenä tutkimusajankohtana noin 47 %:n vastausastetta. Jälkeen-tutkimuksessa syksyllä 2023 yritys-kyselyyn saatiin yhteensä 23 vastausta, eli vain noin 30 % Hämeentien liiketiloiden toimijoista vastasi kyselyyn. Tulokset eivät siis anna kattavaa kuvaa kaikkien yrittäjien näkemyksistä Hämeentiellä tehtyihin muutoksiin.

Kyselyyn vastanneiden yritysten taustatiedot

Kyselyyn vastanneista 23 yrityksestä yhdeksän yritystä toimi erikoiskaupan alalla ja kuusi muun palvelutoiminnan alalla. Lisäksi kyselyyn vastasi kolme päivittäistavarakaupan toimijaa, kolme ravitsemustoiminnan yritystä ja kaksi taiteeseen, viihteeseen tai virkistykseen liittyvää toimijaa. Näin ollen kyselyyn vastanneissa painottuu Hämeentien kaupan keskimääräistä rakennetta enemmän erikoiskaupan ja päivittäistavarakaupan näkemykset ja keskimääräistä vähemmän palvelutoiminnan, ravintoloiden ja muiden toimintojen näkemykset. Kyselyyn vastanneista yrityksistä 19 vastaajaa oli liiketilassa vuokralla, ja neljä vastaajaa omisti liiketilan.

Kyselyyn vastanneista henkilöistä 12 oli yksityisyrittäjiä, yhdeksän kuului yrityksen omistajiin ja kaksi vastaajaa oli yrityksen työntekijöitä. Kyselyyn vastanneista Hämeentien yrityksistä suurin osa on pieniä alle viiden henkilön yrityksiä. Yhden tai kahden henkilön yrityksiä oli yhteensä 10 kpl vastanneista yrityksistä. Ennen-tutkimuksessa kyselyyn vastasi suhteellisesti vähemmän alle viisi työntekijän yrityksiä ja enemmän 5–10 työntekijän yrityksiä (taulukko 6).

Taulukko 6. Ennen- ja jälkeen-tutkimusten yrityskyselyyn vastanneiden yritysten henkilömäärä.

Yritysten henkilöstömäärä	Ennen-tutkimus (v. 2016)	Jälkeen-tutkimus (v. 2023)
alle 5	34 vastaajaa (64,2 %)	13 vastaajaa (72,2 %)
5–10	13 vastaajaa (24,5 %)	3 vastaajaa (16,7 %)
yli 10	6 vastaajaa (11,3 %)	2 vastaajaa (11,1 %)
Kaikki yhteensä	53 vastaajaa	18 vastaajaa

Kyselyyn vastanneista seitsemän oli toiminut nykyisessä osoitteessa 1–5 vuotta, kahdeksan 6–15 vuotta ja kahdeksan yli 15 vuotta. Vastanneista yrityksistä 19 (83 %) toimi samoissa liiketiloissa jo ennen Hämeentien muuttamista joukkoliikennekaduksi. Vastanneista yrityksistä neljä ei ollut toiminut tiloissa ennen muutosta.

Yrittäjien arvio asiakasmääristä ja heidän kulkutavoistaan

Tutkimuksessa kysyttiin yrittäjien arviota heidän asiakasmääristään vilkkaana ja hiljaisena päivänä (taulukko 7). Vastanneista yrityksistä yhdeksän arvioi, että vilkkaana päivänä asiakkaita olisi keskimäärin 10–29. Hiljaisena päivänä 11 vastaajaa arvioi, että asiakkaita on päivässä alle 10. Ennen-tutkimuksessa yrittäjien vastausosuudet jakautuivat hyvin samansuuntaisesti, mutta kyselyyn vastasi yli kaksinkertainen määrä yrittäjiä.

Taulukko 7. Yrittäjien arvio asiakasmääristä hiljaisena ja vilkkaana päivänä.

Asiakasmäärä	Vilkkaana päivänä		Hiljaisena päivänä	
	vastaajien lkm.	%	vastaajien lkm.	%
alle 10	2	9 %	11	48 %
10–29	9	41 %	7	30 %
30–59	4	18 %	3	13 %
60–99	2	9 %	1	4 %
100–250	3	14 %	1	4 %
yli 250	2	9 %	0	0 %
Yht.	22	100 %	23	100 %

Vastaajia pyydettiin arviomaan, kuinka monta prosenttia yrityksen asiakkaista saapuu yritykseen eri kulkumuodoilla. Arviot pyydettiin merkitsemään siten, että kulkumuodot muodostaisivat yhteenlaskettuna 100 %. Kuvassa 31 on esitetty yritysten vastauksista lasketut keskiarvot. Keskiarvojen perusteella vastanneet yrittäjät arvioivat, että noin kolmannes yrityksen asiakkaista saapuu jalan ja hieman alle kolmannes asiakkaista henkilöautolla ja sama määrä joukkoliikenteellä. Polkupyörällä arvioidaan saapuvan noin 10 % asiakkaista.



Kuva 31. Kyselyyn vastanneiden yritysten arvio yritykseen saapuvien asiakkaiden käyttämästä kulkumuodosta (vastauksista lasketut keskiarvot).

Yritysten arviot asiakkaiden käyttämistä kulkumuodoista vaihtelevat vastaajien kesken kuitenkin suuresti (taulukko 8). Erityisesti jalankulun osalta vaihtelua oli paljon: esimerkiksi yhtä moni yrittäjä arvioi, että jalan saapuu alle 10 % asiakkaista, 10–29 % asiakkaista, 30–49 % asiakkaista sekä 50–69 % asiakkaista. Pyöräilyn osalta lähes puolet yrittäjistä arvioi, että pyörällä saapuu alle 10 % asiakkaista, ja yhtä monen arvion mukaan 10–29 % asiakkaista. Lähes puolet vastaajista arvioi, että joukkoliikenteellä saapuu 30–49 % asiakkaista. Kuitenkin muutamat yrittäjät arvioivat, että vain alle 10 % asiakkaista saapuu yritykseen joukkoliikenteellä.

Vastauksista nousi esiin muutamien yrittäjien voimakkaat näkemykset asiakkaiden kulkumuotojen käytöstä. Muutama vastaaja esimerkiksi arvioi, että jopa 80 % yrityksen asiakkaista saapuu yritykseen henkilöautolla, ja loput 20 % joukkoliikenteellä, eikä kävellen tai pyörällä saapuvia asiakkaita olisi lainkaan. Jotkin yrittäjät sen sijaan arvioivat, että jopa 75 % asiakkaista saapuisi yrityksiin kävellen ja loput 25 % muilla kulkumuodoilla.

Taulukko 8. Vastausten vaihteluväli kysyttäessä, kuinka monta prosenttia yrityksen asiakkaista saapuu yritykseen eri kulkumuodoilla.

	Vastausten vaihteluväli
Kävelen	0–75 %
Polkupyörällä	0–30 %
Henkilöautolla	0–80 %
Joukkoliikenteellä	0–65 %
Taksilla	0–10 %

Yritysten muuttohalukkuus

Vastanneista yrityksistä 9 yritystä suunnittelee muuttoa Hämeentielle, ja 10 yritystä ei suunnittele muuttoa (kuva 32). Kyselyssä vastaajia pyydettiin tarkentamaan, mikä on syy sille, että yritys harkitsee muuttoa uusiin tiloihin. Kuusi yritystä vastasi syyksi muuton suunnittelulle sen, että nykyinen sijainti on asiakkaiden huonosti saavutettavissa, ja viisi yrittäjää vastasi syyksi sen, että nykyisen liiketilan ympäristössä ei ole riittävästi asiakasvirtoja.

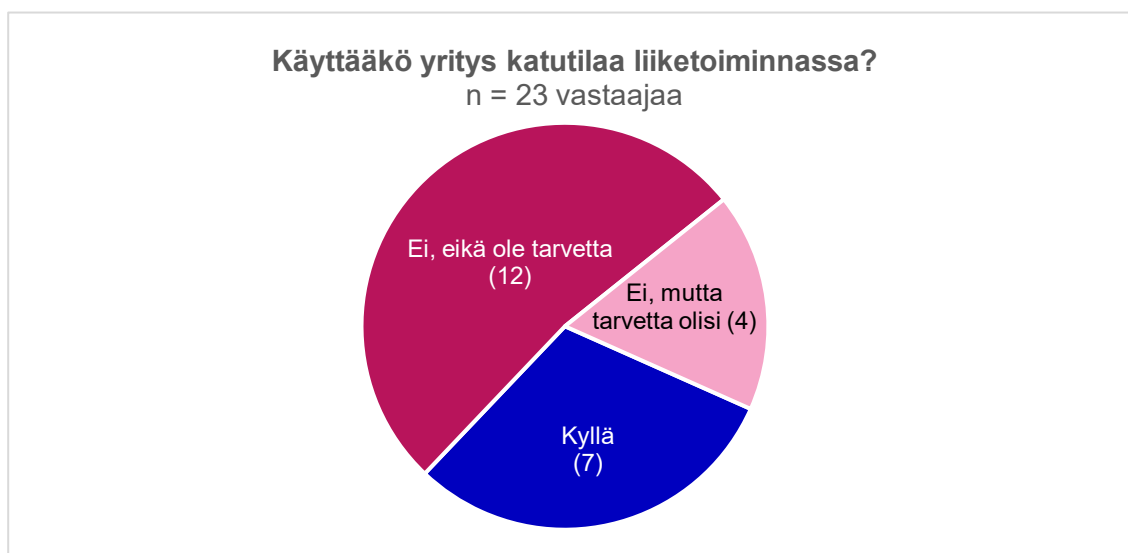


Kuva 32. Kyselyyn vastanneiden yrittäjien muuttoaiheet.

Ennen-tutkimuksessa vastanneista yrityksistä 6 yritystä harkitsi muuttoa Hämeentieltä, ja 44 yritystä ei harkinnut muuttoa. Muuttoa harkinneista yrityksistä osa yrittäjistä ilmaisi pelkäävänsä tuolin Hämeentien muuttamisen joukkoliikennekaduksi aiheuttavan yritykselle tappiollista toimintaa.

Katutilan käyttö liiketoimintaan

Yrityksiltä kysyttiin käyttääkö yritys katutilaa liiketoiminnassa, ja millaiseen toimintaan yritys katutilaa hyödyntää. Vastanneista 23:sta yrityksestä 15:sta on mainostusta toimitilan ikkunalla ja 10:llä mainoskyltti kadulla. Vain yhdellä vastanneista toimijoista on kadulla terassi. Ennen-tutkimuksessa vastanneesta 55 yrityksestä noin puolella oli mainostusta toimitilan ikkunalla tai seinällä ja hieman alle puolella mainoskyltti kadulla. Ennen-tutkimuksessa kahdella vastanneella yrityksellä oli kadulla terassi.

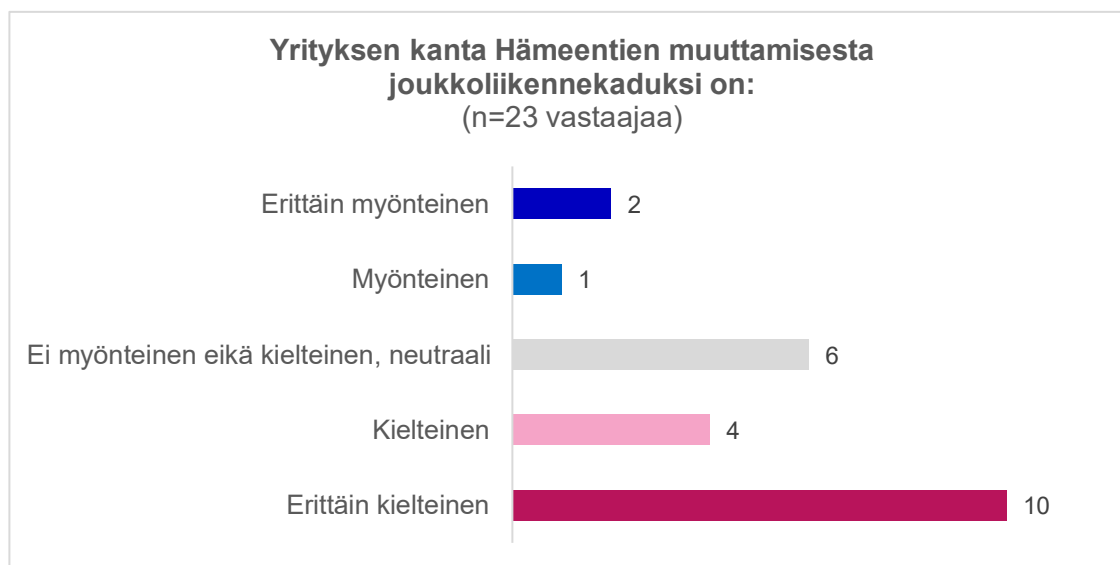


Kuva 33. Kyselyyn vastanneiden yritysten katutilan käyttö.

Jälkeen-tutkimuksessa kaksi yritystä vastasi, että heillä on kadulla myyntipiste tai terassi jatkuvasti kesäaikaan, kolmella yrityksellä silloin tällöin, ja yhdellä yrityksellä yksittäisten tempausten tai tapahtumien aikaan. Vastanneista 17 yritystä vastasi, ettei heillä ole terassia tai myyntipistettä kadulla koskaan. Ennen-tutkimuksessa neljällä yrityksellä oli terassi tai myyntipiste jatkuvasti kesäaikaan ja 39 yrityksellä ei koskaan.

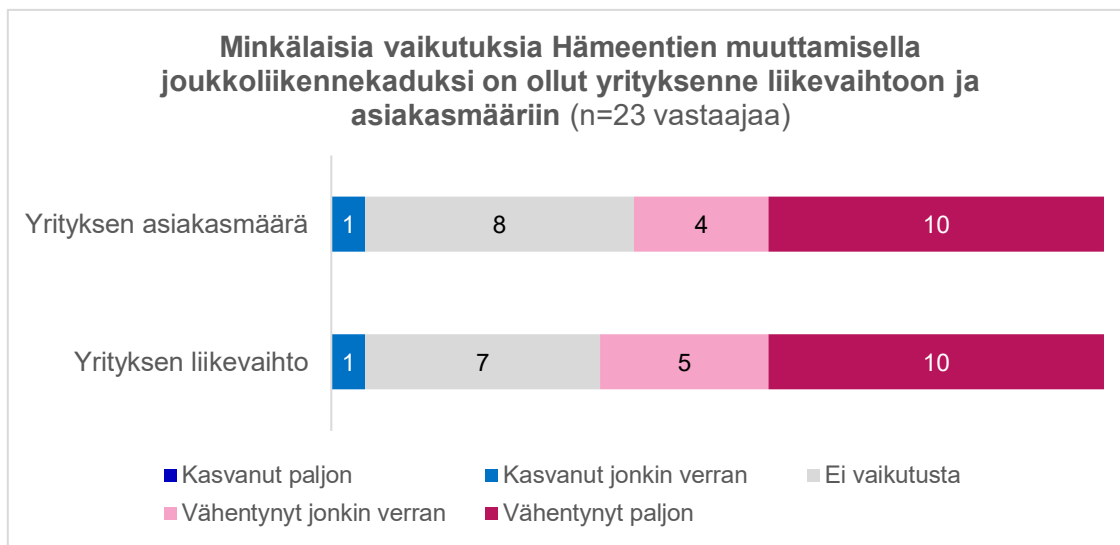
Yritysten suhtautuminen Hämeentiehen joukkoliikennekatuna

Yrityksiltä kysyttiin heidän suhtautumistaan Hämeentien muuttamisesta joukkoliikennekaduksi. Yritysten näkemykset olivat suhteellisen kielteisiä. Yli puolet vastaajista (14 vastaajaa) koki muutoksen kielteisenä tai erittäin kielteisenä. Ainoastaan 3 vastaajaa piti muutosta myönteisenä tai erittäin myönteisenä ja 6 vastaajaa koki muutoksen neutraalina. Yrittäjien suhtautumista joukkoliikennekatuun tutkittiin myös ennen-tutkimuksessa ennen muutoksen toteuttamista. Tuolloin kielteisesti tai erittäin kielteisesti muutokseen suhtautui 20 vastaajaa (37 %), myönteisesti tai erittäin myönteisesti 22 vastaajaa (40 %), ja neutraalisti 13 vastaajaa (23 %). Erityisesti myönteisesti suhtautuvien osuus on vähentynyt, mikä toisaalta saattaa selittyä sillä, että kyselyyn ovat vastanneet aktiivisemmin ne yritykset, jotka kokevat järjestelyt kielteisenä oman yritystoiminnan näkökulmasta.



Kuva 34. Kyselyyn vastanneiden yrittäjien mielipiteiden jakautuminen joukkoliikennekatuhankkeen osalta.

Jälkeen-tutkimuksessa yrityksiä pyydettiin myös arvioimaan, millaiset vaikutukset Hämeentien muuttamisella joukkoliikennekaduksi on ollut yrityksen liikevaihtoon ja asiakasmääriin. Kysymyksen kohdalla pyydettiin huomioimaan, että koronapandemia ajoittui Hämeentien muutosten kanssa samaan ajankohtaan. Täten vastauksessa pyydettiin arvioimaan pelkästään kadun muutoksen vaikutusta yrityksen toimintaan, mikä on kuitenkin hyvin vaikeaa. Vastanneista yrityksistä 14 koki asiakasmäärien vähentyneen paljon tai jonkin verran. Kahdeksan yritystä koki asiakasmäärien pysyneen entisellä tasolla, ja yksi yritys arvioi asiakasmäärien kasvaneen. Liikevaihdon osalta 15 yritystä koki liikevaihdon vähentyneen, ja 7 yritystä koki liikevaihdon pysyneen samana, ja yksi yritys koki liikevaihdon kasvaneen.



Kuva 35. Kyselyyn vastanneiden yritysten arvio Hämeentien muutosten vaikutuksesta yrityksen liikevaihtoon ja asiakasmääriin.

Myös avoimissa palautteissa kommentoitiin kadun muutosten vaikutusta yrityksen toimintaan. Eri-tyisesti pysäköintipaikkojen puutteen koettiin haittaavan yritystoimintaa. Lisäksi joukkoliikennekadun ja uusien kääntymiskieltojen koettiin hankaloittavan asiakkaiden perille löytämistä. Vastaajien mukaan polkupyöriä pysäköidään liiketilojen ikkunoita ja ovia vasten, minkä koettiin haittaavan liiketoimintaa. Vastauksissa toivottiin lisää pysäköintipaikkoja polkupyörille. Vastauksissa nousi myös esille, että lyhyellä aikavälillä muutos joukkoliikennekaduksi ei ole tuonut positiivisia vaikutuksia yritystoimintaan, mutta muutoksessa nähdään potentiaalia pidemmällä tähtäimellä.

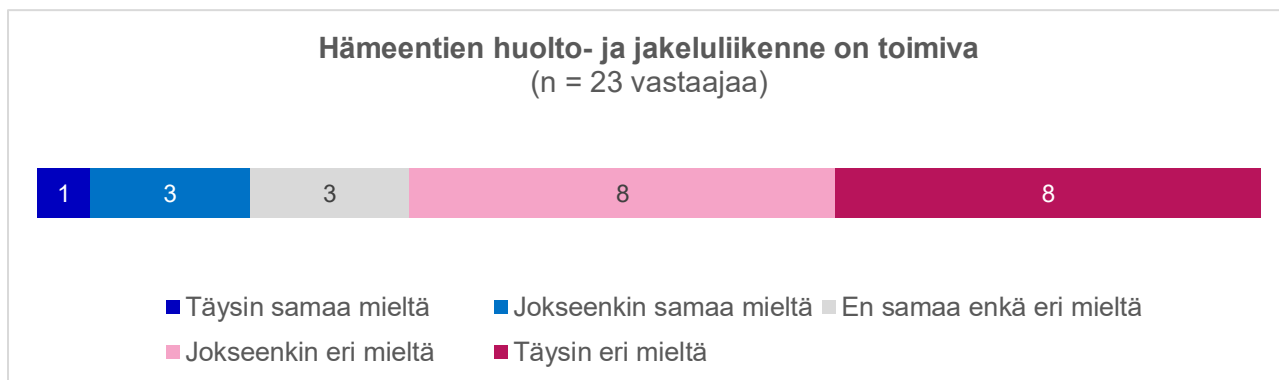
Yritysten näkemykset huoltoliikenteen toimivuudesta

Kyselyyn vastanneista 23 yrityksestä 16:sta yrityksen huolto- ja jakeluliikenne hoidetaan Hämeentieltä liikkeen välittömästä läheisyydestä ja viiden yrityksen sivukadulta. Lastaustapahtumien useus vaihtelee vastanneiden yritysten kesken. Vastanneista yrityksistä 17:sta oli lastaustapahtumia vähintään kerran viikossa ja osalla päivittäin (kuva 36). Vastanneista yrityksistä 16 yritystä piti erittäin tärkeänä ja 4 yritystä tärkeänä sitä, että lastaus tapahtuu toimipisteen välittömässä läheisyydessä.



Kuva 36. Kyselyyn vastanneiden yritysten näkemys lastaustapahtumien useudesta oman yrityksen osalta.

Kyselyyn vastanneista 23 yrityksestä ainoastaan neljä yritystä piti Hämeentien huolto- ja jakeluliikennettä toimivana ja 16 yritystä ei pitänyt huolto- ja jakeluliikennettä toimivana (kuva 37). Ennen-tutkimuksessa vastaajia oli yhteensä 55 yritystä ja vastaajista 34 piti huolto- ja jakeluliikennettä toimivana ja 12 vastaajaa ei pitänyt sitä toimivana. Tulokset eivät ole täysin vertailukelpoisia, sillä vastausmäärät poikkeavat toisistaan ja tutkimuksessa ei ole tarkempaa tietoa siitä, ovatko samat yrittäjät vastanneet sekä ennen- että jälkeen-tutkimuksen kyselyyn. Yrityksiltä ei kysytty tarkemmin syitä huolto- ja jakeluliikenteen toimivuuteen, mutta yhtenä vaikuttavana tekijänä voi olla läpiajoliikenteen kieltä, minkä takia kadulle pitää liittyä sivukatujen kautta.



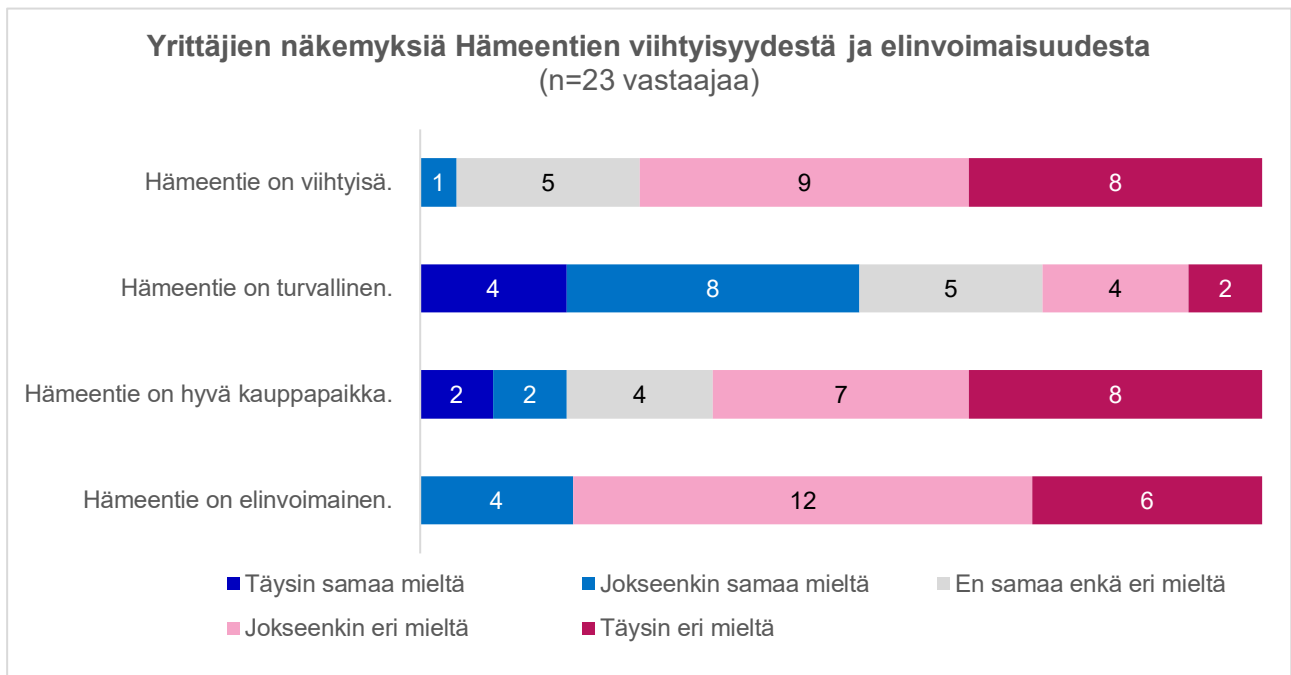
Kuva 37. Kyselyyn vastanneiden yritysten näkemys Hämeentien huolto- ja jakeluliikenteen toimivuudesta.

Yrittäjien näkemykset Hämeentien laadusta kadun muutosten jälkeen

Hämeentien viihtyisyydestä, turvallisuudesta, kaupallisista mahdollisuuksista ja elinvoimasta kysyttiin Hämeentien varren yrittäjien näkemyksiä osana yrityskyselyä. Jälkeen-tutkimuksen kyselyyn vastanneista 23:sta yrittäjästä reilu puolet piti Hämeentietä turvallisena, mutta muiden teemojen osalta enemmistöllä vastaajasta oli selvästi kielteiset näkemykset Hämeentien nykytilasta (kuva 38). Erityisen negatiivisesti vastaajat suhtautuivat Hämeentien elinvoimaisuuteen ja viihtyisyyteen. Toisaalta neljä vastaajaa oli jokseenkin samaa mieltä väittämän kanssa, että Hämeentie on elinvoimainen.

Ennen-tutkimuksessa kysymykseen vastasi kaksinkertainen määrä (55 kpl) yrityksiä. Ennen katur remonttia tehdyssä kyselyssä suurempi osa yrittäjistä piti Hämeentietä elinvoimaisena, viihtyisenä ja hyvänä kauppapaikkana, kuin katuremontin jälkeen tehdyssä kyselyssä. Ennen-tutkimuksessa Hämeentien viihtyisyydestä täysin tai jokseenkin samaa mieltä oli 37 % vastaajista ja jokseenkin tai täysin eri mieltä 50 % vastaajista. Elinvoimaisuudesta täysin tai jokseenkin samaa mieltä oli 58 % vastaajista ja jokseenkin tai täysin eri mieltä 19 % vastaajista. Hämeentietä piti hyvänä kauppapaikkana 74 % vastaajista, kun taas eri mieltä oli 15 % vastaajista. Tulosten vertailtavuudessa on kuitenkin huomioitava ennen-kyselyn kaksi kertaa suurempi vastaajamäärä.

Jälkeen-kyselyn lopussa olevissa avoimissa kommentteissa otettiin kantaa Hämeentien nykytilaan muutosten jälkeen. Vastauksissa korostuivat näkemykset siitä, että katu on nykyisellään hyvin kolkko, eikä remontin myötä katutilaan tullut lisää viihtyisyyttä lisääviä tekijöitä. Kadulle toivottiin lisää pysyvää katuvihreää ja väliaikaisia istutuksia, värikkyyttä sekä elävöittämistä, kuten esimerkiksi paikkoja kioskeille tai muulle pientoiminnalle. Lisäksi liikennejärjestelyt koettiin sekaviksi. Vastaajien mukaan autoilijat oikaisevat jalkakäytävillä ja kohdista, joista Hämeentien ylittäminen on kielletty. Lisäksi vastauksissa nostettiin esille, että pyöräilijät eivät noudata yksisuuntaisuutta, minkä koetaan aiheuttavan vaaratilanteita.



Kuva 38. Kyselyyn vastanneiden yrittäjien näkemyksiä Hämeentien viihtyisyydestä ja elinvoimaisuudesta sekä Hämeentiestä kauppapaikkana.

5 Yhteenveto ja johtopäätökset

Kehittämisen tavoitteet

Hämeentien katusaneerauksen lähtökohtana oli kestävä liikumisen edistäminen lisäämällä kävelyn, pyöräliikenteen ja joukkoliikenteen osuutta liikenteessä. Tavoitteena oli myös Helsingin jalankulku- ja pyöräliikenneverkoston jatkuvuuden ja turvallisuuden parantaminen. Lisäksi haluttiin parantaa joukkoliikenteen kilpailukykyä parantamalla joukkoliikenteen sujuvuutta kadulla. Raitioliikenteen kehittämisen tavoitteena oli nostaa raitioliikenteen keskinopeutta ja parantaa sujuvuutta siten, että raitiovaunut pysähtyvät ainoastaan pysäkeillä. Lisäksi tavoitteena oli, että raitiovaunut voivat kulkea luotettavasti ja häiriöttä aikataulun mukaisesti ilman, että väärin pysäköidyt autot tai liikenneonnettomuudet pysäyttävät raitioliikennettä.

Liikennemäärät ja liikenteen olosuhteet

Jälkeen-tutkimuksessa selvitettiin Hämeentien liikennejärjestelyjen muutosten vaikutuksia eri kulkumuotojen käyttöön. Tutkimuksen perusteella Hämeentien muuttuneet liikennejärjestelyt ovat parantaneet merkittävästi pyöräliikenteen ja joukkoliikenteen olosuhteita.

Ennen Hämeentien pyöräteiden rakentamista Hämeentien pyöräliikenteen määrä oli kesän 2016 laskentojen perusteella keskimäärin noin 500 pyöräilijää vuorokaudessa, kun kesällä 2023 tehtyjen laskentojen mukaan pyöräliikenteen määrät ovat noin 1 900–2 200 pyöräilijää vuorokaudessa. Tarastelujaksolla pyöräilijöiden määrä on jopa nelinkertaistunut. Lisäksi vuonna 2023 Hämeentien läpi kulki noin 300–500 sähköskootterin tai muun mikroliikkumisvälineen käyttäjää vuorokaudessa. Tutkimuksen perusteella myös pyöräliikenteen reittivalinnat ovat yhdenmukaistuneet ja hajontaa eri reiteille on huomattavasti vähemmän kuin ennen Hämeentien liikennejärjestelyjen muuttumista. Tähän vaikuttaa myös Kalasataman alueen kehittyminen ja pyöräliikenteen järjestelyjen parantaminen laajemmalla alueella.

Jalankulkijoiden määrissä ei tapahtunut vastaavaa kasvua, vaan jalankulkijamäärät pysyivät jokseenkin samalla tasolla. Joukkoliikenteen käyttäjät ovat aina myös jalankulkijoita, joten jalankulkijoiden määrään vaikutti vahvasti myös joukkoliikenteen käytön vähentyminen koronapandemian seurauksena. Myös kadunvarren palveluiden muutokset vaikuttivat todennäköisesti jalankulkijoiden määrissä korttelitasolla.

Ennen liikennejärjestelyjen muuttumista Hämeentien moottoriajoneuvoliikenteen liikennemäärä oli noin 10 000–13 500 ajoneuvoa /vrk, kun vuoden 2023 laskentatiedon perusteella liikennemäärä oli noin 5100–7500 ajoneuvoa / vrk. Liikennemäärät ovat puolittuneet ja alueen läpi kulkeva autoliikenne on vähentynyt merkittävästi. Myös omaisuusvahinko-onnettomuudet ovat ajoneuvoliikenteen vähenemisen myötä vähentyneet merkittävästi vuoden 2022 onnettomuustilastojen perusteella. Liikenteessä sattuvat onnettomuudet aiheuttivat siten myös aikaisempaa vähemmän häiriötä muulle liikenteelle.

Hämeentien liikennejärjestelyjen muuttuminen on sujuvoittanut joukkoliikennettä merkittävästi. Lisäksi erityisesti raitioliikenteen matka-aikojen vaihtelu on vähentynyt huomattavasti. Raitioliikenteen matka-ajat Hakaniemestä Sörnäisiin olivat ruuhka-aikoina noin minuutin pienemmät vuoden 2022 lokakuussa kuin vuoden 2018 marraskuussa. Raitioliikenteen keskinopeus ruuhka-aikana Hakaniemestä Sörnäisiin on noussut tasosta 15 km/h tasoon 18 km/h, mikä täyttää raitioliikenteen kehittämiselle asetetun tavoitteen.

Joukkoliikenteen nopeuden ja täsmällisyyden parantuminen Hämeentiellä on heijastunut tarkastelualueen rajauksia laajemmin kaikkialle, minne kadun joukkoliikennelinjat kulkevat. Joukkoliikenteen nopeuden ja täsmällisyyden kasvaminen on parantanut saavutettavuutta ja joukkoliikenteen houkuttelevuutta Hämeentien läpi kulkevilla matkoilla. Lisäksi täsmällisyyden parantuminen on kasvattanut joukkoliikenteen houkuttelevuutta myös Hämeentien ulkopuolella, kun raitiovaunut ja busseit kulkevat paremmin aikataulussa. Nopeuden ja täsmällisyyden kasvaminen on myös tukenut joukkoliikenteen kustannustehokkuutta, kun linjojen liikennöinti voidaan mahdollisesti toteuttaa aikaisempaa pienemmällä kalustomäärällä. Nopeutuminen pienentää linjojen kierrosaikoja ja täsmällisyyden parantuminen pienentää tarvetta ajantasaukselle.

Kustannustehokkuuden parantumista on kuitenkin hankala yksilöidä juuri Hämeentien muutoksen osalta, sillä Hämeentien muutoksen vaikutukset eivät useimmilla linjoilla ole riittävän suuria vaikuttaakseen kalustomääriin. Laskennallisesti linjojen 6 ja 7 nopeutuminen minuutilla suuntaansa vastaa noin 20 % siitä matka-ajan lyhentyä, mitä kalustomäärän pienentäminen vaatisi. Joukkoliikenteen nopeutumisen laskennallinen vaikutus Hämeentien joukkoliikenteen liikennöintikustannuksiin on karkeasti arvioiden 1–2 miljoonan euron säästö vuosittain, minkä lisäksi joukkoliikenteen parantunut houkuttelevuus on todennäköisesti kasvattanut lipputuloja.

Hämeentiellä on merkittävä määrä kivijalkaliiketiloihin, joiden toiminta edellyttää huolto- ja jakeluliikennettä. Hämeentiellä oli ennen liikennejärjestelyjen muuttamista nykyistä vähemmän huoltoliikenteen lastauspaikkoja ja käytännössä huolto- ja jakeluliikenne hoidettiin suurimpaan osaan katua joko pysäyttäen huoltoauto jalkakäytävälle tai käyttäen poikkikatuja pysäköintipaikkoja. Hämeentien muutoksessa toteutettiin yhteensä 10 liikennemerkein merkittyä lastauspaikkaa huoltoliikenteen tarpeisiin siten, että jokaisessa korttelissa on lastauspaikka. Toteutetut lastauspaikat eivät kuitenkaan toimi odotetulla tavalla, vaan jalkakäytäviä ja pyöräteitä käytetään huomattavan paljon ajoneuvojen pysäyttämiseen. Autolla myös ajetaan jalkakäytävää ja pyörätietä pitkin etien oikeaa osoitetta tai sopivaa pysähtymispaikkaa.

Katutilan laatu ja oleskelumahdollisuudet

Hämeentien katutilan laatua ja oleskelumahdollisuuksia arvioitiin havainnointitutkimuksin. Yleisesti Hämeentien katusaneeraukseen ei sisällynyt viihtyisyyttä tai oleskelumahdollisuuksia lisääviä katutilan elementtejä. Jalkakäytävien leventymisen myötä yritykset saivat jonkin verran lisää mahdollisuuksia käyttää katutilaa liiketoiminnassaan. Lisäksi ajoneuvoliikenne katkaistiin kahden sivukadun kohdalta, mikä on luonut lisää tilaa jalankululle ja pyöräpysäköinnille. Ajoneuvoliikenteen vähentymisellä tavoiteltiin ja saatiin aikaiseksi alhaisempi melutaso, joka luo oleskeluun houkuttelevamman ympäristön.

Tutkimuksen mukaan oleskelijamäärät Hämeentien varrella eivät nousseet tutkimusajankohtien välillä. Kuitenkin Näkinkujan ja Hämeentien risteysalueella, jossa katualue suljettiin läpikulkevalta autoliikenteeltä, havaittiin aikaisempaa enemmän oleskelijoita. Tutkimuksen perusteella Hakaniemen kauppahallin ympäristössä spontaanimpi tutustuminen lähialueen liiketiloihin ja kivijalkaliiketeisiin oli yleisempää, kun taas muualla Hämeentien varrella syyt oleskeluun liittyivät enemmän asumiseen ja työskentelyyn alueella. Oleskelijamäärät laskivat tarkasteluajanjaksojen välillä merkittävimmin Hakaniemen kauppahallin ympäristössä ja Sörnäisten metroaseman ympäristössä. Lapsia havainnointiin yleisesti hyvin vähän. Tutkimuksen mukaan ravintola- ja terassitoiminta ei ole merkittävästi lisääntynyt kadun varrella, mutta tähän on todennäköisesti vaikuttanut kadun liikenteellisiä muutoksia vahvemmin koronapandemian jälkeiset haasteet ravintola-alalla sekä kadulla käynnissä olleet lukuisat julkisivu- ja liiketilaremontit.

Liikennejärjestelyiden muutokset ovat parantaneet erityisesti kävelymahdollisuuksia ja liikenneturvallisuutta sekä suojaa onnettomuuksilta. Ennen muutoksia pyöräilijät ajoivat usein jalkakäytävällä, mutta nykyisin kulkumuodoille on omat tilansa. Lisäksi auto- ja bussiliikenne on nyt fyysisesti kauempana jalkakäytävästä, mikä vaikuttaa jalankulkijan sekä todelliseen että koettuun turvallisuuteen. Myös kadun esteettömyys on parantunut jalankulun ja pyöräliikenteen erottelun, suojateiden

ja raitiovaunu- ja bussipysäkkien varoitusalueiden, ylijatkettujen jalkakäytävien ja luiskattujen reunakivien myötä. Myös uudet tasaiset päällysteet parantavat esteettömyyttä. Katutilan laatua on parantanut myös Hämeentiellä kulkevan henkilöautoliikenteen määrän vähentyminen, mikä on laskenut sekä kadun melutasoa sekä ilmansaasteiden määrää. Melutason laskeminen on parantanut puhe- ja kuuntelumahdollisuuksia kadun varrella.

Muut laatutekijät, kuten istumis- ja oleskelumahdollisuudet tai miellyttävät aistikokemukset kuten laadukas muotoilu ja yksityiskohdat sekä puut ja kasvillisuus eivät juuri ole muuttuneet. Istumismahdollisuuksien nähdään kohentuneen ainoastaan muutamassa kohdassa katua. Liikennejärjestelyjen muutosten arvioidaan heikentäneen katutilan kävelymahdollisuuksia ja miellyttäviä aistikokemuksia erityisesti Hakaniemen päädyssä sekä Kurvissa. Alueilla jalkakäytävät ovat kaventuneet entisestään ja erityisesti Kurvi on edelleen meluista ympäristö, eikä katualueelle ole toteutettu uusia rakenteita tai lisätty kasvillisuutta suojaamaan epämiellyttäviltä aistikokemuksilta.

Kivijalkayritysten toiminta

Tutkimuksessa tehdyn yrityskyselyn tulokset eivät anna kattavaa kuvaa kaikkien Hämeentien yrittäjien näkemyksistä. Yrityskyselyyn vastasi noin kolmannes tavoitetuista Hämeentien yrittäjistä. Vastaajista reilu puolet piti Hämeentietä turvallisenä, mutta elinvoimaisuuden ja viihtyisyyden ei koettu olevan hyvällä tasolla. Kyselyyn vastanneet yrittäjät eivät myöskään kokeneet, että Hämeentien katu ympäristö olisi remontin myötä muuttunut aiempaa viihtyisämmäksi. Toisaalta kyselyyn vastanneet yritykset käyttivät katutilaa omaan liiketoimintaansa hyvin vähän.

Suurin osa jälkeen-tutkimuksessa kyselyyn vastanneista yrittäjästä kokee Hämeentien muutosten vaikuttaneen yrityksen liikevaihtoon ja asiakasmääriin negatiivisesti. Hämeentien muuttaminen joukkoliikennekaduksi on kuitenkin tapahtunut ajallisesti samaan aikaan, kun yritysten toimintaedellytyksiin on vaikuttanut useita sekä paikallisia muutoksia, että maailmanlaajuisesti taloutta epävakauttavia ilmiöitä. Helsingissä tapahtuneista muutoksista kahden suuren kauppakeskuksen, Triplan ja Redin, avautuminen parin kilometrin säteelle Hämeentiestä voi heijastua myös Hämeentien yritysten liiketoimintaan. Lisäksi Hämeentien lähistöllä on ollut käynnissä muitakin liikkumisolosuhteisiin vaikuttavia laajoja remontteja kuten Hakaniemen kauppahallin saneeraus ja Hakaniemen sillan rakennustyöt.

Maailmanlaajuisista ilmiöistä koronapandemia ja sen myötä Suomessa asetetut liikkumis- ja kokoontumisrajoitukset vuosina 2020–2022 ovat ajoittuneet samaan ajankohtaan kadun saneerauksen kanssa. Lisäksi Venäjän hyökkäyssota Ukrainaan helmikuussa 2022 ja siitä seurannut hintojen nousu sekä parhaillaankin käynnissä oleva inflaatiokehitys ovat kaikki vaikuttaneet osaltaan sekä yritysten kustannuksiin että kotitalouksien ostovoimaan. Hämeentien liikenteellisten muutosten vaikutuksen erottaminen maailmanlaajuisesti taloutta heiluttavista ilmiöistä on erittäin vaikeaa niin tutkimuksen tekijöille kuin kadun varren yrittäjillekin.

Jälkeen-tutkimuksessa havaittiin myös erikoistavarakauppojen vähentyminen Hämeentiellä vuoden 2016 tilanteeseen verrattuna. Vähittäiskauppojen vähentyminen on tunnistettu valtakunnallisesti merkittävänä ilmiönä, joka tulee ennusteiden mukaan voimistumaan. Tilastokeskuksen toimialaluokituksen mukaan vähittäiskaupan toimipaikkojen määrä Suomessa on tasaisesti vähentynyt vuosien 2014–2018 välillä. Kaupan liiton ennusteen (2019) mukaan vuoteen 2030 mennessä Suomesta tulee häviämään yli viidennes vähittäiskaupoista, ja suurin osa yrityskadosta tapahtuu erikoiskaupassa. Yhtenä merkittävimpänä syynä erikoistavarakauppojen vähentymiseen on verkko-kaupan kasvu. (Työ- ja elinkeinoministeriö, 2021.)

6 Jatkosuositukset

Hämeentien ennen–jälkeen-tutkimuksen mukaan Hämeentien liikennejärjestelyjen muutokset ovat vaikuttaneet positiivisesti erityisesti pyöräliikenteen ja joukkoliikenteen olosuhteisiin. Hämeentien liikennesuunnittelua on tehty liikennejärjestelmän toimivuuden näkökulmasta ja katutilan viihtyisyyttä lisäävien elementtien suunnitteluun on panostettu vain vähän. Hämeentien epäviihtyisyys on noussut esille useasti mediassa ja muissa keskustelukanavissa. Myös tässä työssä toteutetussa katutilan laatuarvioinnissa todettiin, että liikennejärjestelyiden muutokset eivät ole merkittävästi parantaneet katu ympäristön viihtyisyyttä suhteessa aiempaan tilanteeseen. Tutkimuksessa toteutetun yrityskyselyn mukaan myös kadunvarren yrittäjät kaipaavat Hämeentielle lisää vehreyttä ja viihtyisyyttä. Työn aikana tehtyjen havaintojen perusteella on laadittu alustavia toimenpide-ehdotuksia Hämeentien olosuhteiden kehittämiseksi.

Jokaisesta toimenpide-ehdotuksesta on esitetty tarkemmat kuvaukset. Toimenpide-ehdotukset on jaoteltu seuraavasti:

A. Katu ympäristön viihtyisyyttä parantavat toimenpiteet

- Katuvihreän, oleskelumahdollisuuksien ja muiden viihtyisyyttä parantavien rakenteiden lisääminen
- Yhteistyö kiinteistöjen ja kivijalan yritysten kanssa katutilan elävöittämiseksi ja viihtyisyyden lisäämiseksi

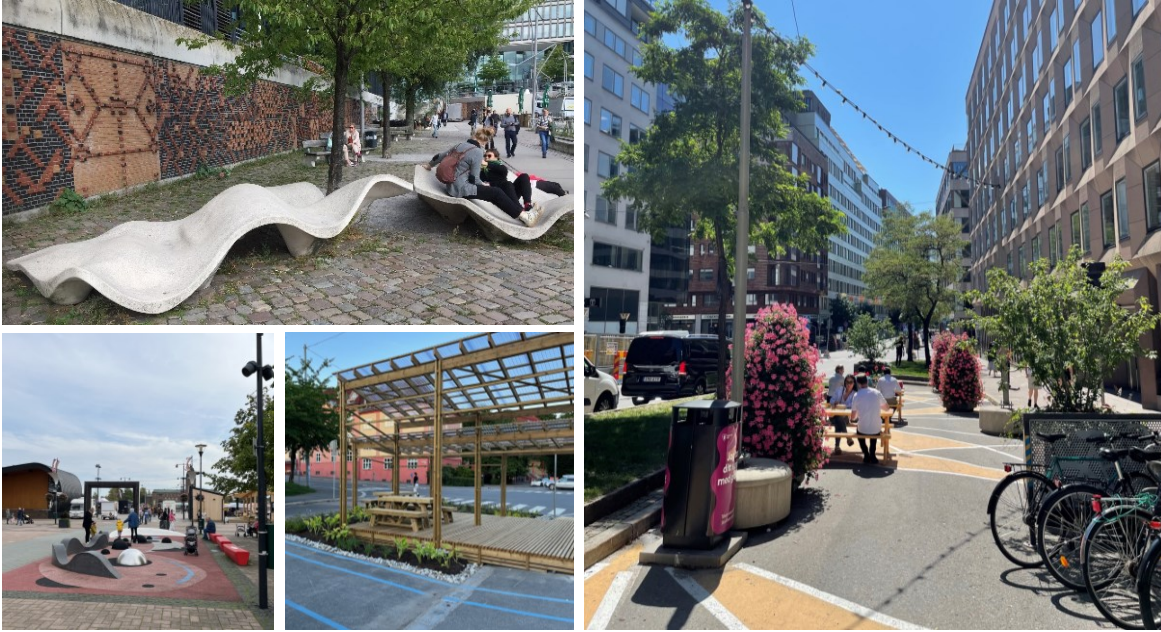
B. Liikenteelliset kehittämistoimenpiteet

- Pyöräpysäköinnin parantaminen
- Sähköpotkulautojen pysäköinnin selkeyttäminen
- Huolto- ja lastauspaikkojen merkintätavan selkeyttäminen

A. Katu ympäristön viihtyisyyttä parantavat toimenpiteet

Katuvihreän, oleskelumahdollisuuksien ja muiden viihtyisyyttä parantavien rakenteiden lisääminen

Hämeentien liikennejärjestelyjen muutosten yhteydessä toteutettuja autoliikenteen läpiajolta katkaistujen poikkikatuja liittymäalueita ja niille syntyneitä pieniä katuaukioita ei ole hyödynnetty oleskelun ja viihtyisyyden kannalta parhaalla mahdollisella tavalla. Lisäksi tutkimusten tulosten perusteella autoliikenteen läpiajolta katkaistuja poikkikatuja käytetään edelleen jonkin verran läpiajoon. Viihtyisyyttä ja vehreyttä lisäävillä ratkaisuilla alueet saataisiin visuaalisesti vielä vahvemmin osoitettua kävelyn ja oleskelun alueiksi. Viihtyisyyttä ja vehreyttä lisääviä ratkaisuja ovat esimerkiksi erilaiset istumispaikat, istutuspylväät ja istutuslaatikot, istutuksia ja istumispaikkoja yhdistävät rakenteet, leikkivälineet ja muut leikkiin soveltuvat elementit sekä katumaalaukset ja taide. Elementtien tulee olla mittasuhteiltaan suuria, jotta ne sopivat Hämeentien leveään katutilaan. Alla olevassa kuvakokonaisuudessa (kuva 39) on esitetty muutamia esimerkkejä hyvistä ratkaisuista.



Kuva 39. Katuympäristön viihtyisyyttä lisääviä elementtejä Hampurista, Tukholmasta, Oslost ja Joensuusta (kuvat: WSP Finland Oy).

Alla olevassa kartassa (kuva 40) on esitetty neljä sijaintia, joissa läpiajon rajoittamisen myötä syn-
tyneiden katutilojen viihtyisyyttä ja oleskelumahdollisuuksia olisi mahdollisuus parantaa. Jokaisesta
kohteesta on esitetty tarkempia toimenpide-ehdotuksia.



Kuva 40. Kohteet, joissa tunnistettiin olevan mahdollisuuksia viihtyisyyden ja oleskelumahdolli-
suuksien kehittämiseksi.

1. Hakaniemen kauppahallin seinustalla oleva syvennys

Seinustan viereiseen syvennykseen olisi mahdollista tehdä ainakin osittainen kivetys, sekä lisätä penkkejä ja pensaita tai kausi-istutuksia. Toimenpiteen edistäminen edellyttää yhteistyötä hallin omistajan (Helsingin Kaupunkitilat Oy) kanssa.



2. Näkinkujan risteyksessä oleva katuaukio

Näkinkujan ja Hämeentien risteys on katkaistu autoneuvoliikenteeltä, mutta tutkimuksen tulosten perusteella läpiajoa tapahtuu silti jalkakäytävän kautta. Jos nykyiset pyöräpysäköintipaikat siirtäisi Näkinkujan pohjoisreunaan puiden alle, aukiolle olisi mahdollista tuoda monenlaisia viihtyisyyttä lisääviä ja oleskelua mahdollistavia elementtejä, jotka samalla myös estäisivät läpiajon. Esimerkkejä näistä ovat istuskeluun tarkoitetut elementit, leikin mahdollistavat elementit, valaistuksen lisääminen, pintamateriaalin korvaaminen kiveyksellä tai kevyemmin hyödyntämällä katumaalauksia sekä lisäämällä nykyistä runsaammat istutuslaatikot. Suunniteltavien rakenteiden on hyvä olla kooltaan riittävän suuria, jotta tilasta muodostuu selkeästi oleskeluun ja viihtymiseen kutsuva paikka.



3. Hämeentien ja Kolmannen linjan risteys

Hämeentien ja Kolmannen linjaus risteys on katkaistu läpiajoliikenteeltä. Risteysalueen keskellä on pyörätelineitä, pollareita ja kukkaistutuksia estämässä läpiajoa. Rakenteet on kuitenkin aseteltu siten, että ne estävät myös sujuvan pyöräilyn Hämeentien ja Kolmannen linjan välillä.

Kadun katkaisu mahdollistaa katutilan nykyistä paremman hyödyntämisen viihtyisyyden ja oleskelun näkökulmasta. Siirtämällä reunakivilinjaa hieman Kolmannen linjan suuntaan paikkaan muodostuisi aukiomainen tila, jolle olisi mahdollista tuoda istumiseen tai leikkiin soveltuvia rakenteita ja enemmän katuvihreää vastaavasti kuin Näkinkujan liittymän aukiolle. Pyörätelineille luontevampi paikka olisi Kolmannen linjan reunoilla.



4. Väinö Tannerin muistomerkin alue

Väinö Tannerin muistomerkin alue Haapaniemen kentän kulmalla on nykytilassa epäsiisti ja hoitamattoman näköinen. Patsaan ympärille on tuotu kolme suurta istutusruukkuja, mutta ruukkuja ja kivimuuria peittävät graffitit, ja laatoituksen saumoista kasvavat rikkaruohot.

Viihtyi Alueen ilmettä olisi mahdollisuus kohentaa paremmalla ylläpidolla. Lisäksi muistomerkin ympäristö olisi luonteva paikka lisätä penkkejä.



Yhteistyö kiinteistöjen ja kivijalan yritysten kanssa katutilan elävöittämiseksi ja viihtyisyyden lisäämiseksi

Hämeentien viihtyisyyden ja katutilan elävyyden luomisessa kiinteistöt ja yritykset ovat merkittävässä asemassa. Yrityskyselyn mukaan vain harva yrittäjä hyödyntää katutilaa yrityksensä toiminnassa edes kesäisin tai tapahtumien aikaan. Yrittäjät eivät välttämättä ole tietoisia, millaiseen toimintaan liikkeen edustalla katutilaa olisi mahdollista käyttää, ja millaisia lupia se mahdollisesti vaatii. Liikkeen edustan jalkakäytävälle voi sijoittaa esimerkiksi myyntipöydän tai miniterassin 80 cm julkisivun reunasta ilman kaupungin lupaa, mikäli tilan käyttöön on kiinteistön omistajan suostumus.

ja jalankululle jää vähintään 1,5 metrin levyinen vapaa kulkutila. Sama ohje koskee myös muita mahdollisia kalusteita, kuten istutuslaatikoita.

Kaupunki voisi kannustaa kiinteistöjä ja liiketilojen toimijoita katutilan aktiivisempaan käyttöön esimerkiksi laatimalla aiheesta infolehtisen ja järjestämällä info-/yhteissuunnittelutilaisuuksia Hämeentien taloyhtiöille ja yrityksille. Yrityksille hyvä tuoda esiin tietoa mm. myyntiluvasta tai terassista liikkeen edustalla sekä liikkuvan myyntitoiminnan perustamisesta (esim. kahvilapyörä tai jäätelökärry). Taloyhtiöille voidaan kertoa mahdollisuuksista vaikuttaa Hämeentien katutilan viihtyisyyteen esimerkiksi kannustamalla taloyhtiöitä tuomaan kukka- ja istutuslaatikoita rakennuksen seinustalle. Talviaikaan istutuslaatikoita voi hyödyntää havujen ja kausivalojen esillepanoon.

B. Liikenteelliset kehittämistoimenpiteet

Pyöräpysäköinnin parantaminen

Hämeentien remontissa Hämeentien varrelle toteutettiin 64 runkolukittavaa pyöräpysäköintipaikkaa (32 telinettä). Tutkimuksen aikana havaittiin kuitenkin katuosuuksia, joilla ei ollut pyöräpysäköintiä, mutta joissa sille tunnistettiin olevan kysyntää kadulle pysäköityjen pyörien perusteella. Lisäksi yrittäjäkyselyssä yrittäjät toivoivat alueelle lisää pyöräpysäköintipaikkoja. Alla olevassa kartassa (kuva 41) on esitetty neljä sijaintia, joihin pyöräpysäköintiä olisi mahdollista ja suositeltavaa lisätä. Jokaisesta kohteesta on esitetty tarkempia toimenpide-ehdotuksia.



Kuva 41. Kohteet, joissa tunnistettiin olevan mahdollisuuksia pyöräpysäköinnin lisäämiselle.

5. Hämeentien ja Haapaniemenkadun risteys

Hämeentien ja Haapaniemenkadun risteykseen Haapaniemen kentän kulmalle olisi mahdollista toteuttaa pyöräpysäköintiä (alla olevassa kuvassa hiekkapintainen alue). Haapaniemen kentällä on paljon pyörällä saapuvia käyttäjiä, jotka tällä hetkellä pysäköivät pyöränsä kentän laidalle, jossa ei ole pyöräille kunnollista lukitusmahdollisuutta. Pyöräpysäköinnin toteuttaminen kohdentaisi samalla alueen ilmettä.



6. Hämeentien ja Kaikukadun risteys

Hämeentien ja Kaikukadun risteyksessä sijaitsevan ravintolan edustalla tai läheisyydessä ei ole mahdollisuutta lukita pyörää turvallisesti. Kaikukatua on risteysalueella kavennettu siten, että kuvassa näkyvien kivetettyjen alueiden kohdalle olisi mahdollista toteuttaa pyörätelineitä ilman, että niistä olisi haittaa muulle liikumiselle.



7. Hämeentien ja Käenkujan risteys

Hämeentien ja Käenkujan risteyksessä sijaitsevien ravintoloiden edustalla havaittiin kartoituksessa pysäköityjä pyöriä, eikä lähistöllä ole pyörätelineitä. Käenkujalle olisi mahdollista toteuttaa pyöräpysäköintiä kadun kummallekin puolen ajoradalle.



8. Hämeentien ja Vilhonvuorenkadun risteys

Hämeentien ja Vilhonvuorenkadun risteyksessä Kurvissa on selvästi kysyntää pyöräpysäköinnille, sillä tällä hetkellä pyöriä pysäköidään puiden runkojen ympärillä oleviin tukiin. Kohteeseen olisi mahdollista toteuttaa runkolukittavia telineitä, mikä palvelisi etenkin ympäröivien liiketilojen asiakkaita.



Sähköpotkulautojen pysäköinnin selkeyttäminen

Sähköpotkulaudoille ei nykytilanteessa ole Hämeentiellä niille osoitettuja pysäköintipaikkoja, vaan niitä pysäköidään vapaasti jalkakäytävälle. Pysäköidyt sähköpotkulaudat kuitenkin kaventavat jalan- kulkijoille varattua tilaa ja ne aiheuttavat esteitä ja mahdollisia vaaratilanteita esimerkiksi näkövam- maisille. Helsingin keskustassa kesällä 2023 kokeiltua sähköpotkulautojen pysäköinti uudistusta olisi suositeltavaa laajentaa suuremmalle alueelle, ja toteuttaa pysäköintialueita Hämeentien var- relle tai poikkikatujen risteysalueille.



Kuva 42. Pysäköityjä sähköpotkulautoja Sörnäsissä ja Hakaniemessä.

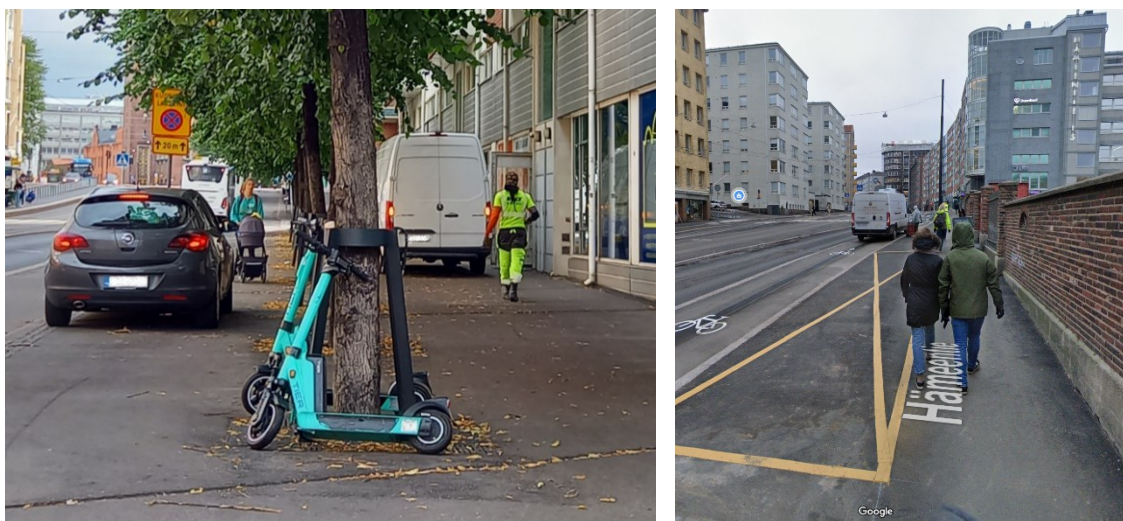
Huolto- ja lastauspaikkojen merkintätavan selkeyttäminen

Hämeentien katuremontin yhteydessä suunniteltujen huolto- ja lastauspaikkojen katumerkin- nät kuuluivat hyvin nopeasti, eikä paikkoja erota enää kunnolla. Lisäksi merkintätapa antaa ristiriitaisen viestin lastauspaikkojen tarkoituksesta, sillä keltainen maalausmerkintä on sama, jota käytetään katualueilla osoittamaan kohtaa, johon ei saa pysähtyä. Lastauspaikkojen liikennemerkkiä voi

myös tulkita virheellisesti siten, että se tarkoittaa kuormauksen olevan kiellettyä 20 metriä liikenne-merkistä eteenpäin.

Tutkimuksen havainnointipäivien aikana todistettiin useita kertoja, kuinka huolto- ja jakeluajoneuvot pysähtyivät pyörätielle tai jalkakäytävälle, vaikka lähettävillä olisi ollut vapaa lastauspaikka. Joko lastauspaikan tarkoitusta ei ymmärretä, tai niiden olemassaolosta ei tiedetä tai piitata.

Ensisijaisena toimenpiteenä lastauspaikkojen katumaalaukset tulisi uusia säännöllisesti, mutta lisäksi lastausalueiden merkitsemistapaa katualueella olisi hyvä suunnitella uudelleen. Lastausalueen tulisi erottua selkeästi muusta jalkakäytävästä, ja katumerkinnän ja liikennemerkin tulisi viestiä selkeästi ja yksiselitteisesti, mihin käyttöön ja kenelle kyseinen alue on tarkoitettu.



Kuva 43. Kuvissa lastauspaikat ovat tyhjiä, mutta autot ovat pysähtyneet lastauspaikan viereen jalkakäytävälle ja pyörätielle. Vasemmanpuoleinen kuva jälkeen-tutkimuksen maastokartoitukselta, oikeanpuoleinen kuva Google Mapsista.

7 Lähteet

Gehl, Jan. 2018. Ihmisten kaupunki. 2. painos. Helsinki: Rakennustieto Oy.

Helsingin kaupungin meluselvitys 2017. Helsingin kaupunkiympäristön julkaisuja 2017:4.

Helsingin kaupunki. 2023. Liikennelaskennat 2023. Hämeentien jalankulun, pyöräliikenteen ja moottoriajoneuvoliikenteen liikennemäärätiedot.

Helsingin kaupunki. 2015a. Hämeentie Liikennesuunnitelma -raportti. Saatavilla:

<https://dev.hel.fi/paatokset/asia/hel-2014-002244/kslk-2015-30/>

Helsingin kaupunki. 2015b. Hämeentien eteläosan, Haapaniemenkadun ja Viidennen linjan liikennesuunnitelma, osa 1/ 2. Piirustus 6511–1. Saatavilla: <https://dev.hel.fi/paatokset/asia/hel-2014-002244/kslk-2015-30/>

Helsingin kaupunki. 2015c. Hämeentien eteläosan, Haapaniemenkadun ja Viidennen linjan liikenne-suunnitelma, osa 2/ 2. Piirustus 6512–7. Saatavilla: <https://dev.hel.fi/paatokset/asia/hel-2014-002244/kslk-2015-30/>

HSL. 2023. Pysäkkikohtaiset nousijamäärät, vuosien 2018, 2021 ja 2022 marraskuun arkipäivän keskiarvo.

HSL. 2023. Hämeentien raitio- ja bussiliikenteen matka-aikatiedot vuosilta 2018 ja 2022.

Helsingin seudun ympäristöpalvelut HSY. 2023. Pääkaupunkiseudun ilmanlaadun mittauspisteet ja typpidioksidin (NO₂) vuosikeskiarvot. Saatavilla: <https://www.hsy.fi/ymparistotieto/avoindata/avoindata---sivut/paakaupunkiseudun-ilmanlaadun-mittauspisteet-ja-typpidioksidin-no2-vuosikeskiarvot/>

Ilmatieteen laitos. 2023. [vierailtu 7.11.2023] lähde: <https://www.ilmatieteenlaitos.fi/typpidioksidi>

Promethor Oy. 2022. Helsingin kaupungin EU:n ympäristömeludirektiivin mukainen meluselvitys 2022. Helsingin kaupunkiympäristön julkaisuja 2022:25.

Pölkki, Saara. 2017. Liikenteen rauhoittamisesta aiheutuvien vaikutusten tutkiminen – Case Hämeentie. Tampereen teknillinen yliopisto. Rakennustekniikan diplomi-insinöörin tutkinto-ohjelma. Saatavissa: <https://trepo.tuni.fi/bitstream/handle/123456789/24660/Polkki.pdf?sequence=4&isAllowed=y>

Ramboll Finland Oy. 2023. Onnettomuudet kartalla. Tieliikenneonnettomuustilasto 2018–2022. Saatavilla: <https://mobilityanalytics.ramboll.com/onn/poliiisi/> [viitattu 27.9.2023]

Sito Oy. 2017. Helsingin kaupungin meluselvitys 2017. Helsingin kaupunkiympäristön julkaisuja 2017:4.

Strava. 2023. Pyöräilijöiden ja juoksijoiden suosimat reitit. Saatavilla: <https://www.strava.com> [viitattu 10.11.2023]

Työ- ja elinkeinoministeriö. 2021. Kaupan toimialan tilannekuva, muutos ja tulevaisuuskuva. Työ- ja elinkeinoministeriön julkaisuja 2021:28. https://julkaisut.valtioneuvosto.fi/bitstream/handle/10024/163188/TEM_2021_28.pdf?sequence=1&isAllowed=y

Kuvailulehti

Tekijä	Laura Poskiparta, Leila Soinio ja Terho Nissilä
Nimike	Hämeentien ennen–jälkeen-tutkimus
Sarjan nimike	Helsingin kaupungin kaupunkiympäristön aineistoja
Sarjanumero	2024:1
Julkaisuaika	01/1024
Sivuja	57
Liitteitä	-
ISBN	978-952-386-410-8
ISSN	2489-4257 (verkkojulkaisu)
Kieli, koko teos	Suomi
Kieli, yhteenveto	Suomi, ruotsi, englanti

Tiivistelmä:

Tutkimuksessa tarkastellaan Hämeentien joukkoliikennekaduksi muuttamisen vaikutuksia ennen ja jälkeen vuosina 2019–2021 toteutetun katuremontin. Tutkimuksessa on tarkasteltu Hämeentien liikenteellisiä olosuhteita, katu ympäristön viihtyisyyttä ja elinvoimaisuutta. Hämeentien liikennejärjestelyt muuttuivat siten, että erillisistä bussikaistoista luovuttiin ja bussit, taksit ja henkilöautot ajavat yhteisellä kaistalla. Hämeentien läpiajoa rajoitettiin ja asetettiin kääntymisrajoituksia liittyville kaduille. Reunimmaisten kaistojen tilalle toteutettiin kolmitasokerotellut yksisuuntaiset pyörätiet.

Tutkimuksen mukaan Hämeentien muuttuneet liikennejärjestelyt ovat parantaneet merkittävästi pyöräliikenteen ja joukkoliikenteen olosuhteita. Pyöräilijöiden määrä on jopa nelinkertaistunut ja pyöräliikenteen reittivalinnat ovat yhdenmukaistuneet. Hämeentien ajoneuvoliikenteen liikennemäärät ovat puolittuneet ja alueen läpi kulkeva autoliikenne on vähentynyt merkittävästi. Tämä on laskenut kadun melutasoa ja parantanut ilmanlaatua. Liikennejärjestelyjen muuttuminen on sujuvoittanut joukkoliikennettä merkittävästi. Erityisesti raitioliikenteen matka-aikojen vaihtelu on vähentynyt huomattavasti. Joukkoliikenteen nopeuden ja täsmällisyyden kasvaminen on parantanut saavutettavuutta ja joukkoliikenteen houkuttelevuutta kaikilla Hämeentien läpi kulkevilla matkoilla.

Jalankulkijoiden määrät ovat pysyneet samalla tasolla, mutta muutokset ovat parantaneet erityisesti kävelymahdollisuuksia, esteettömyyttä ja liikenneturvallisuutta. Muut laatutekijät, kuten istumis- ja oleskelumahdollisuudet tai katuvihreä eivät juuri ole muuttuneet. Kivijalkaliiketilat hyödyntävät katutilaa toiminnassaan vain vähän. Kivijalkaliiketiloihin varten toteutetut lastauspaikat eivät toimi odotetulla tavalla, vaan jalkakäytäviä ja pyöräteitä käytetään ajoneuvojen pysäyttämiseen.

Tutkimuksen tulosten pohjalta on laadittu jatkotoimenpide-ehdotuksia, jotka keskittyvät erityisesti katu ympäristön viihtyisyyttä parantaviin toimiin, pyöräpysäköinnin lisäämiseen ja sähköpotkulautojen pysäköinnin selkeyttämiseen sekä huolto- ja lastauspaikkojen merkintätavan selkeyttämiseen.

Avainsanat:

Hämeentie, joukkoliikennekatu, pyöräliikenne, jalankulku, katutilan laatu, vaikutukset, päästöt

Presentationssblad

Författare	Laura Poskiparta, Leila Soinio ja Terho Nissilä
Titel	Den före-efter-studie av Tavastvägen
Seriens titel	Stadsmiljömaterial
Serienummer	2024:1
Utgivningsdatum	1/2024
Sidantal	57
Bilagor	-
ISBN	978-952-386-410-8
ISSN	2489-4257 (verkkojulkaisu)
Språk, hela verket	Fi
Språk, sammanfattning	Fi, sv, en

Sammanfattning:

Studien undersöker effekterna av att ändra Tavastvägen till en kollektivtrafikgata före och efter gatuenoveringen som genomfördes under åren 2019–2021. Studien undersöker trafikförhållandena, gatumiljön och livligheten på Tavastvägen. Trafikarrangemangen på Tavastvägen ändrades så att separata bussfiler avskaffades, och att bussar, taxibilar och privata bilar nu delar en gemensam fil. Genomfartstrafik på Tavastvägen begränsades, och svängbegränsningar infördes på anslutande gator. De enkelriktade cykelbanorna ligger nu på en egen nivå istället för att vara en yttre fil av körfälten.

Enligt studien har de förändrade trafikarrangemangen på Tavastvägen avsevärt förbättrat förhållandena både för cykling och kollektivtrafik. Antalet cyklister har till och med fördubblats, och cykelrutten har blivit mer enhetlig. Fordonstrafikvolymerna på Tavastvägen har halverats, och det totala trafikflödet genom området har minskat betydligt. Detta har minskat bullernivåerna på gatan och förbättrat luftkvaliteten. Förändringen i trafikarrangemangen har betydligt effektiviserat kollektivtrafiken, särskilt genom att minska variationerna i spårvagnsresestider märkbart. Ökningen av kollektivtrafikens hastighet och punktlighet har förbättrat tillgängligheten och attraktionskraften för alla resor som passerar genom Tavastvägen.

Antalet fotgängare har förblivit på samma nivå, men förändringarna har förbättrat möjligheterna, tillgängligheten och trafiksäkerheten, särskilt för fotgängare. Andra kvalitetsfaktorer, som sittplatser och rekreativa möjligheter eller grönområden, har inte förändrats avsevärt. Detaljhandelsutrymmen på bottenvåningen utnyttjar gatuplatsen minimalt. Lastplatser som implementerats för detaljhandelsutrymmen fungerar inte som förväntat, utan trottoarer och cykelbanor används för fordonets stopp.

Baserat på resultaten från studien har rekommendationer för ytterligare åtgärder formulerats, med fokus på åtgärder för att förbättra gatumiljön, öka cykelparkeringen, klargöra parkeringen av elskottar och förbättra tydligheten i markeringarna för service- och lastområden.

Description

Author	Laura Poskiparta, Leila Soinio ja Terho Nissilä
Title	The before-and-after study of Hämeentie
Series name	Urban Environment materials
Series number	2024:1
Time of publication	1/2024
Pages	57
Appendices	-
ISBN	978-952-386-410-8
ISSN	2489-4257 (online publication)
Language, entire work	Fi
Language, summary	Fi, sv, en

Summary

The study examines the effects of transforming Hämeentie into a public transportation street before and after the street renovation carried out in the years 2019–2021. The study investigates the traffic conditions, street environment, and vitality of Hämeentie. Traffic arrangements on Hämeentie changed in a way that separate bus lanes were eliminated, and buses, taxis, and private cars now share a common lane. Through traffic on Hämeentie was restricted, and turning restrictions were imposed on connecting streets. In addition, three-level separated one-way bike lanes were implemented in place of outer lanes.

According to the study, the altered traffic arrangements on Hämeentie have significantly improved conditions for both cycling and public transportation. The number of cyclists has even quadrupled and cycling route choices have become more uniform. Vehicle traffic volumes on Hämeentie have halved, and the overall traffic passing through the area has significantly decreased. This has reduced street noise levels and improved air quality. The change in traffic arrangements has significantly streamlined public transportation, especially reducing variations in tram travel times noticeably. The increase in the speed and punctuality of public transportation has improved accessibility and attractiveness for all trips passing through Hämeentie.

Pedestrian numbers have remained at the same level, but the changes have improved walking possibilities, accessibility, and traffic safety, particularly for pedestrians. Other quality factors, such as seating and recreational opportunities or greenery, have not changed significantly. Ground-floor retail spaces utilize the street space minimally. Loading zones implemented for retail spaces do not function as expected, as sidewalks and bike lanes are used for parking.

Based on the study results, recommendations for further actions have been formulated, focusing on measures to enhance the street environment, increase bicycle parking, clarify the parking of electric scooters, and improve the clarity of markings for loading zones.



Helsinki

Kaupunkiympäristön toimiala huolehtii Helsingin kaupunkiympäristön suunnittelusta, rakentamisesta ja ylläpidosta, rakennusvalvonnasta sekä ympäristöön liittyvistä palveluista.