

**KAMPIN TYÖMAAN VAIKUTUKSET KESKUSTAN
AUTOLIIKENTEEEN MÄÄRIIN, PYSÄKÖINTILAITOSTEN KÄYTTÖÖN,
HENKILÖAUTOLIIKENTEEEN SUJUVUUTEEN JA JOUKKOLIIKENTEEEN
MATKUSTAJAMÄÄRIIN NIEMEN RAJALLA**

Autoliikenteen määrät: Irene Lilleberg

Pysäköintilaitosten käyttö: Irene Lilleberg

Henkilöautoliikenteen sujuvuus: Tuija Hellman

Joukkoliikenteen matkustajamäärät niemen rajalla: Tuija Hellman

6.11.2003

Vaikutukset autoliikenteen määriin

Kampin alueella tehtiin liikennelaskentoja kaikkiaan 15 pisteessä, joissa autoliikenne laskettiin sekä ennen työmaajärjestelyjä keväällä 2002 että työmaajärjestelyjen aikana keväällä 2003. Laskennassa ja tuloksissa olivat mukana kaikki autot (henkilö-, paketti-, kuorma-, rekka- ja linja-autot).

Katupisteet oli valittu niin, että järjestelyjen oli otaksuttu vaikuttavan näiden katujen liikennemääriin. Pisteet ovat seuraavat: Mechelininkatu, Porkkalankadun silta (= Ruoholahden silta), Hietalahdenranta, Runeberginkatu (2 pistettä), Albertinkatu, Fredrikinkatu (3 pistettä), Arkadiankatu, Simonkatu, Kaivokatu, Pohjois-Esplanadi, Etelä-Esplanadi ja Tehtaankatu. Pisteet on esitetty kuvassa 1.



Kuva 1. Laskentapistteet ennen Kampin työmaata keväällä 2002 ja työmaan aikana keväällä 2003.

Näistä Fredrikinkatu Sähkötalon kohdalta katkaistiin liikenteeltä 2002 elokuussa työmaan avauduttua. Ruoholahdenkadun se kohta, jolla sallittiin vain linja-auto- ja taksiliikenne, ei kuulunut laskentaan.

Laskentapisteissä todetut liikenteen muutokset kuvaavat tämän keskustan osan muutoksia, eivät koko keskustan liikenteen kehitystä, jota kuvataan niemen rajan laskentapisteiden liikenteen muutoksilla.

Kuvassa 2 on esitetty autoliikenteen määrät/vrk laskentapisteissä keväällä 2003 sekä liikennemäärämuutokset verrattuna vuoteen 2002. Lisäksi liitetaulukossa 1 on esitetty pisteittäin autojen arkivuorokausiliikenteen muutokset. Liitetaulukon alimmalla rivillä on tutkituilla kaduilla todettu keskimääräinen muutos. Runeberginkadun ja Fredrikinkadun laskentapisteet on otettu Sähkötalon molemmin puolin.



Kuva 2. Liikennemäärät (=automäärät) /vrk laskentapisteissä keväällä 2003 sekä muutokset vuoteen 2002 verrattuna.

Tutkituilla kaduilla autoliikenne väheni keskimäärin 10 %. Kaikissa laskentapisteissä keskimäärin liikenne väheni hieman enemmän, -12 %.

Suurin muutos oli luonnollisesti Fredrikinkadulla Sähkötalon kohdalla, josta siirtyi pois yli 12 000 autoa vuorokaudessa. Seuraavaksi eniten liikenne väheni Porkkalankadun sillalla, lähes 5 000 autolla. Simonkadulta autoja siirtyi pois hieman vähemmän, lähes 4 500 autoa.

Runeberginkadulla Sähkötalon kohdalla, jossa liikenne muuttui kaksisuuntaiseksi, liikennemäärä kasvoi 4 500 autolla. Sähkötalon itä- ja länsisivulta siis siirtyi muualle 8 000 autoa.

Pohjoisempana Runeberginkadulla (Arkadiankadun eteläpuolella) liikenne väheni noin 1000 autolla. Fredrikinkadulta pohjoisempana (Arkadiankadun eteläpuolella) ja etelämpänä (Lönrotin- ja Kalevankadun välillä) liikennemäärä väheni molemmista kohdin lähes 4 000 autolla.

Hietalahdenrannan ja Kaivokadun liikennemäärät vähenivät noin 2 000 autolla ja Albertinkadun sekä Pohjois-Esplanadin liikennemäärät vähenivät 1 000 autolla.

Arkadiankadun liikennemäärä puolestaan kasvoi yli 2 000 autolla ja Mechelininkadun 1 000 autolla.

Suhteellisesti suurimmat muutokset Fredrikinkadun katkaisun jälkeen olivat Runeberginkadun liikennemäärän kasvu lähes 50 %:lla Sähkötalon kohdalla kaksisuuntaistumisen vuoksi ja Fredrikinkadun eteläisessä ja pohjoisessa laskentapisteessä liikenteen väheneminen noin 40 %:lla. Sähkötalon itä- ja länsisivulta liikenne väheni yhteensä vajaat 40 %.

Simonkadun liikennemäärä väheni noin 30 %:lla. Arkadiankadun liikennemäärän kasvuprosentti oli myös noin 30 %. Vähentyminen oli hieman pienempi, noin 15 %, Porkkalankadun sillalla ja Albertinkadulla.

Muutokset eri kellonaikoina

Edellä todettiin, että tutkituilla kaduilla liikenne väheni 10 % vuorokaudessa, kun kukin katu otettiin huomioon vain kerran ja Fredrikin- ja Runeberginkadun laskentapisteet olivat Sähkötalon kohdalla.

Taulukossa 1 on esitetty automäärien suhteelliset muutokset eri kellonaikoina edellä määritellyissä pisteissä keskimäärin.

klo	muutos-%
06-09	-6
09-15	-8
15-18	-12
00-24	-10

Taulukko 1. Automäärien muutokset keskimäärin eri kellonaikoina.

Taulukon 1 mukaan liikenne väheni eniten iltapäiväruuhkassa (klo 15–18), keskimäärin 12 %. Aamulla ja päivällä vähennys oli 6-8 %. Mikäli mukaan olisi otettu kaikki lasketut pisteet eli Fredrikinkadun kaikki 3 pistettä ja Runeberginkadun molemmat pisteet, automäärän vähennykset

olisivat olleet 2-3 prosenttiyksikköä suuremmat, koska Fredrikinkadulla ja Runeberginkadulla muutokset olivat suuret.

Mikäli tarkasteltaisiin vain henkilöautomäärien vähennyksiä, ne olisivat 2-3 prosenttiyksikköä suuremmat kuin koko automäärän muutokset.

Keväällä 2002 iltapäiväruuhka-ajan (klo 15-18) yhteenlaskettu liikennemäärä oli laskentapisteissä 40 % suurempi kuin aamuruuhkassa (klo 6-9). Vuonna 2003 iltaruuhkan vähennykset näissä laskentapisteissä olivat suuremmat kuin aamuruuhkassa ja niinpä keväällä 2003 iltaruuhkassa oli kolmannes enemmän liikennettä kuin aamuruuhkassa.

Aamuruuhkan pienempi vähennys johtuu osin siitä, että keskustaan aamulla tuleva liikenne on pääosin työmatkaliikennettä, jonka vaihtoehtoiset mahdollisuudet valita reitti ovat pienemmät kuin iltaruuhkassa, josta osa on asiointiliikennettä. Osa liikenteen vähenemisestä oli keskustan läpiajoliikenteen vähenemistä.

Keskimäärin iltapäiväruuhkan vähennys niillä kaduilla, joilla liikenne väheni, oli kaksinkertainen verrattuna aamuruuhkaan. Muilla kaduilla, siis niillä, joilla liikenne kasvoi, liikenne kasvoi keskimäärin saman verran aamuruuhkassa kuin iltaruuhkassa.

Syksyllä 2002 todettiin, että niemen rajalla aamuruuhkassa liikenne väheni 3 % ja iltaruuhkassa 4 %. Ruuhka-aikoina liikenne väheni enemmän Kampin laskentapisteissä kuin syksyllä niemen rajalla. Erityisesti iltaruuhkan muutokset koko keskustassa syksyllä 2002 olivat selvästi pienemmät kuin näissä laskentapisteissä todetut muutokset keväältä 2003.

Osasyynä Kampin laskentojen keskimääräistä suurempaan muutokseen oli se, että työmaan vieressä, Sähkötalon itä- ja länsisivulla liikenne väheni radikaalisti, aamuruuhkassa viidenneksen ja iltaruuhkassa lähes puolet. Toinen syy oli se, että laskentaan valittujen pisteiden läpi kulkevat osin samat liikennevirrat ja samat liikenteen muutokset näkyvät useassa pisteessä. Pisteiden tuloksia yhteenlaskettaessa muutokset summautuvat useampaan kertaan.

Liitetaulukossa 2 on esitetty ruuhka-aikojen liikennemäärämuutokset laskentapisteittäin. Iltaruuhkassa keväällä 2003 suurimmat vähennykset Fredrikinkadun katkaisun (- 3 100 autoa) ohella olivat noin 1200 autoa sekä Porkkalankadun sillalla (-18 %) että Simonkadulla (-36 %). Automäärä väheni 1 000 autolla Fredrikinkadun eteläisimmässä laskentapisteessä (- 43 %) ja Kaivokadulla (-17 %).

Vastaavasti iltaruuhkassa automäärä kasvoi eniten, 600- 700 autolla sekä Runeberginkadulla Sähkötalon kohdalla (39 %) että Mechelininkadulla (7 %). Arkadiankadun liikennemäärä kasvoi lähes saman verran (500 autoa, 26 %).

Aamuruuhkassa (klo 6-9) suurimmat vähennykset Fredrikinkadun katkaisun (- 1 600 autoa) ohella olivat iltaruuhkan tavoin myös Porkkalankadun sillalla ja Simonkadulla, molemmilla noin 700 autoa. Automäärä väheni noin 500 autolla Fredrikinkadun muissa laskentapisteissä.

Vastaavasti aamuruuhkassa automäärä kasvoi eniten Runeberginkadulla Sähkötalon kohdalla 900 autolla (60 %) ja Arkadiankadulla 500 autolla (45 %).

Huipputuntien liikenne

Huipputuntien liikenteen tarkastelua vaikeuttaa mm. se, että liikenteen huipputunti sijoittuu eri pisteissä eri aikoihin ja samassakin pisteessä eri aikaan eri suunnissa. Tämän vuoksi ruuhka-aikoja koskeva tarkastelu on periaatteessa parempi. Seuraavassa huipputuntia tarkastellaan suppeasti.

Myös iltahuipputunnin liikennemäärät tutkituilla kaduilla olivat keväällä 2002 suuremmat kuin aamuhuipputuntina, kuten ruuhka-aikoinakin. Ero oli 12 %, mikä oli selvästi pienempi kuin ruuhka-aikojen ero, joka oli 40 % (s.4). Vuonna 2003 aamu- ja iltahuipputuntien liikennemäärät olivat keskimäärin lähes samat.

Myös iltapäivän huipputunnin liikenne väheni selvästi enemmän kuin aamuhuipputuntina. Aamuhuipputunnin autoliikenne eri kaduilla, kun Fredrikinkadun ja Runeberginkadun pisteistä mukaan lasketaan vain Sähkötalon kohdan laskentapisteet, väheni vain reilut 2 % ja iltahuipun peräti 15 %. Henkilöautoliikenne väheni 5 % aamuhuipputuntina ja 18 % iltahuipputuntina.

Aamuhuipputunnin liikenne tutkituilla kaduilla ei niinkään vähentynyt vaan vaihtoi reittiä. Niillä kaduilla, joilla liikenne väheni, vähentyminen oli yhteensä 1400 autoa ja vastaavasti liikenne kasvoi muilla kaduilla 1 000 autolla. Iltahuipputunnin aikana liikenne väheni yli kaksinkertaisesti, yli 3 000 autolla, niillä kaduilla, joilla se väheni. Siirtymät kaduilla olivat pienet, koska liikenne kasvoi muilla kaduilla vain 500 autolla.

Iltahuipun aikana liikenne väheni eniten Fredrikinkadun katkaisun vuoksi Sähkötalon itä- ja länsisivuilla. Vähennys oli 900 autoa, lähes 50 %. Porkkalankadun sillalla liikenne väheni 600 autolla ja 400 autolla Simonkadulla, Fredrikinkadun eteläisimmässä laskentapisteessä ja Kai-vokadulla. Liikenne ei kasvanut missään laskentapisteistä vastaavasti.

Aamuhuipputunnin aikana muutokset olivat pieniä, alle 200 auton muutoksia. Sähkötalon kohdalla liikenne Fredrikinkadulla väheni 700 autolla ja se kasvoi Runeberginkadulla yli 500 autolla eli kokonaismuutos oli alle 200 autoa.

Koneelliset liikennelaskennat

Kampin laskennat tehtiin huhtikuun alkupuolella. Taustatiedoksi laskennoille kerättiin tietoa koneellisista laskentapisteistä. Koska kevään aikana liikenne kasvaa voimakkaasti huhtikuun alusta toukokuun loppupuoliskolle, ovat tulokset suuntaa antavat. Tuon jakson aikana "normaali" kasvuprosentti on noin 8 %, mutta viikoittain liikenteen vaihtelut ovat suuria keväällä. Kun eri vuosien vastaavien kevään viikkojen laskentatietoja verrataan, vertailussa näkyvät mm. pääsiäisen, vapun ja helatorstain vaikutukset liikenteeseen.

Seuraavassa tarkastelussa on kevään aikana tehty koneelliset laskentatulokset pyritty muuttamaan niin, että ne vastaavat huhtikuun alun tilannetta. Taulukossa 2 on niemen rajan tulokset.

Taulukko 2. Liikenteen kehitys keväällä 2003 verrattuna kevääseen 2002 niemen rajalla.

	2002	2003	MUUTOS	%
LAUTTASAAREN SILTA	20 700	20 800	100	0
LAPINLAHDEN SILTA	51 000	50 800	-200	0
LAUTTASAAREN SEKTORI	71 700	71 600	-100	0
MERIKANNONTIE	7 000	6 600	-400	-6
MECHELININKATU	25 600	24 100	-1500	-6
RUNEBERGINKATU	24 200	22 100	-2100	-9
TÖÖLÖNKATU	7 400	7 000	-400	-6
MANNERHEIMINTIE	35 700	35 800	100	0
TÖÖLÖN SEKTORI	99 900	95 500	-4400	-4
PITKÄSILTA	31 200	30 800	-400	-1
HAKANIEMEN SILTA	37 800	36 800	-1000	-3
HAKANIEMEN SEKTORI	69 000	67 600	-1400	-2
YHTEENSÄ	240 600	234 700	-5900	-2,5

Keväällä 2003 niemen rajalla liikennettä oli 6 000 autoa, 2,5 % vähemmän kuin edelliskeväänä. Muutos oli hieman pienempi kuin syksyllä 2002 välittömästi työmaajärjestelyjen tultua voimaan, jolloin vähennys oli vajaat 3 %. Verrattuna Kampin laskentoihin, jossa tutkittujen katu-
jen keskimääräinen muutos oli 10 %, muutos oli pienempi.

Eri sektoreista liikenne väheni eniten Töölössä, - 4 %, sitten Hakaniemessä - 2 %. Lauttasaaren suunnassa liikennemäärä oli sama kuin edelliskeväänä. Edellissyksyn muutoksiin verrattuna Hakaniemessä vähennys oli hieman pienempi ja Lauttasaarella liikennemäärä oli kevääl-

lä lähes ennallaan, kun syksyllä 2002 liikennettä oli hieman vähemmän kuin edellisyyksynä.

Seuraavassa taulukossa 3 on esitetty kantakaupungin rajan eri sektoreilta vastaavat tiedot. Länsisektoriin kuuluvat kadut Länsiväylästä Munkkiniemen sillalle, pohjoissektoriin Mannerheimintiestä Mäkelänkatuun ja itäkoillissektoriin kadut Hämeentien sillasta Kulosaaren siltaan.

Taulukko 3. Liikenteen kehitys keväällä 2003 verrattuna kevääseen 2002 kantakaupungin rajalla

	2002	2003	MUUTOS	%
LÄNSISEKTORI	125 100	120 500	-4 500	-4
POHJOISSEKTORI	138 100	137 200	-900	-1
ITÄ-KOILLISSEKTORI	105 600	104 700	-900	-1
YHTEENSÄ	368 800	362 500	-6 300	-2

Liikenne väheni kantakaupungin rajalla vajaat 2 %. Lännessä se väheni lähes 4 % ja muualla vajaan prosentin. Syksyllä 2002 liikenne väheni kantakaupungin rajalla noin prosentin. Sektoreittain muutokset syksyllä 2002 olivat samantyyppiset kuin keväällä 2003.

Kaupungin rajan laskentapisteissä oli huhtikuussa 2003 lähes saman verran liikennettä kuin huhtikuussa 2002. Toukokuussa taas liikennettä oli prosentin enemmän edellisvuoden toukokuussa.

Seuraavassa taulukossa 4 on esitetty poikittaislaskentalinjan eri alueilta liikenteen muutokset keväästä 2002 kevääseen 2003. Esikaupunkialueeseen kuuluvat kadut Kehä I:stä Metsäläntiehen ja pohjoiseen kanta-kaupunkiin kadut Hakamäentiestä Helsinginkadulle.

Taulukko 4. Liikenteen kehitys keväällä 2003 verrattuna kevääseen 2002 poikittaislaskentalinjalla.

	2002	2003	MUUTOS	%
ESIKAUPUNKIALUEET	121100	124200	3000	3
POHJOINEN KANTAKAUPUNKI	110400	107900	-2600	-2
YHTEENSÄ	231600	232000	500	0

Poikittaislinjan liikennemäärä keväällä 2003 oli sama kuin edelliskeväänä, kuten syksyn 2002 liikennemäärä oli sama kuin edellisyyksynä.

Esikaupunkialueella liikenne kasvoi (2,5 %) ja pohjoisessa kantakaupungissa väheni lähes saman verran. Syksyllä 2002 muutokset olivat samanlaiset, mutta pienemmät. Kehä I:n liikenne kasvoi vuoden 2003 huhtikuussa 3 %.

Vaikutukset pysäköintilaitosten käyttöön

Keskustan kuuden pysäköintilaitoksen käyttöä viikon ajalta keväällä 2003 verrattiin suunnilleen vastaavan viikon käyttöön keväältä 2002. Vuodelta 2002 tutkimusviikko oli viikko 20 (13.5 -18.5) ja vuonna 2003 viikko 21 (19.5 -24.5).

Tutkitut laitokset olivat City Centerin, Elielin, Kluuvin, Forumin, Kaisan ja Stockmannin laitokset. Tarkastelun kohteena olivat toisaalta käyttö arkipäivisin (maanantaista torstaihin) ja koko viikko maanantaista lauantaihin (osa laitoksista on suljettu sunnuntaisin). Tarkasteluaika oli klo 6-24.

Viikolla 21 vuonna 2003 pysäköintilaitosten käyttäjiä(= laitoksiin sisäänjaneita) oli arkipäivisin 2 % vähemmän kuin vuonna 2002 viikolla 20.

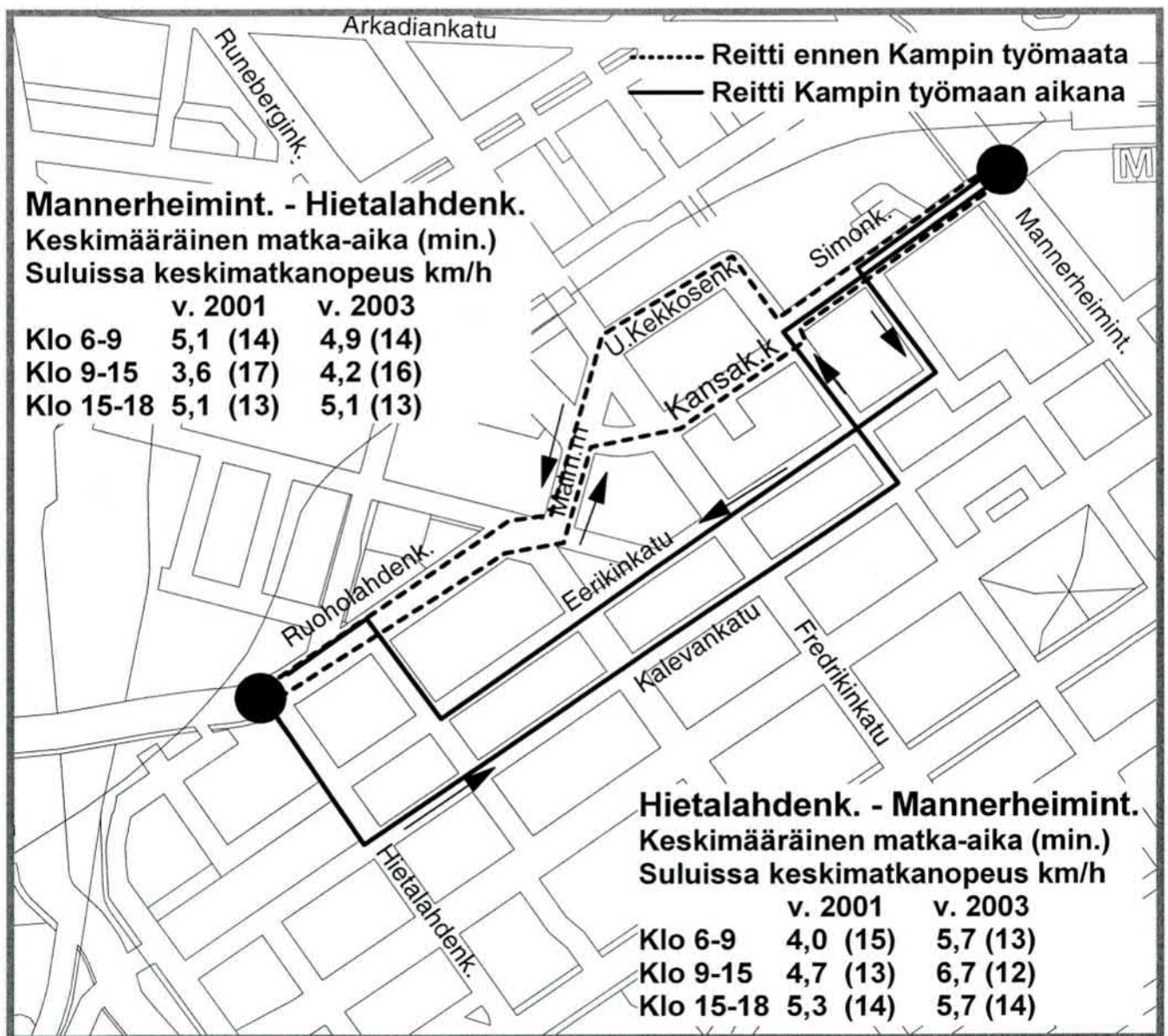
Koko viikon (maanantaista lauantaihin) käyttäjämäärä keväällä 2003 oli 4 % pienempi kuin keväällä 2002. Viikonloppuisin pysäköintilaitosten käyttö aiempien selvitysten mukaan vaihtelee enemmän kuin arkipäivisin.

Edellissyksynä tutkittiin vastaavasti pysäköintilaitosten käyttöä Kampin työmaan aloittamisen jälkeen. Syyskuun kahden ensimmäisen viikon aikana vuonna 2002 arkipäivisin käyttäjiä oli reilut 10 % vähemmän kuin vuonna 2001, mutta syyskuun loppupuolella suunnilleen saman verran kuin edellisvuonna ja lokakuun alkupuolella 4 % vähemmän kuin edellisvuonna vastaavaan aikaan. Keskimäärin syyskuun ja lokakuun kahden ensimmäisen viikon aikana käyttäjiä oli 5 % vähemmän.

Kampin työmaan vaikutukset laitosten käyttöön keskimäärin eivät näytä kovin merkittäviltä keväällä 2003 viikon käyttäjätilaston perusteella.

Henkilöautoliikenteen sujuvuusmittaukset

Henkilöautoliikenteen sujuvuutta mitattiin Kampissa kahdella reitillä, joille työmaan ajaksi on tehty muutoksia. Reitti Mannerheimintieltä Ruoholahdenkadun päähän kulki ennen työmaata Simonkadulta Urho Kekkosen katua (Ruoholahdesta päin Kansakoulukatua), Malminrinnettä ja Ruoholahdenkatua. Ruoholahdenkadusta on tehty Kampin työmaan ajaksi joukkoliikennekatu ja henkilöautoille tarkoitettu uusi reitti kulkee Simonkatua Yrjönkadulle ja sieltä Eerikinkadulta Abrahaminkadun kautta Ruoholahdenkadulle. Ruoholahdesta päin tultaessa reitti kulkee Hietalahdenkadulta Kalevankadun ja Annankadun kautta Simonkadulle. Tämän reitin sujuvuus mitattiin maaliskuussa 2001 ja työmaan aikana maaliskuussa 2003.



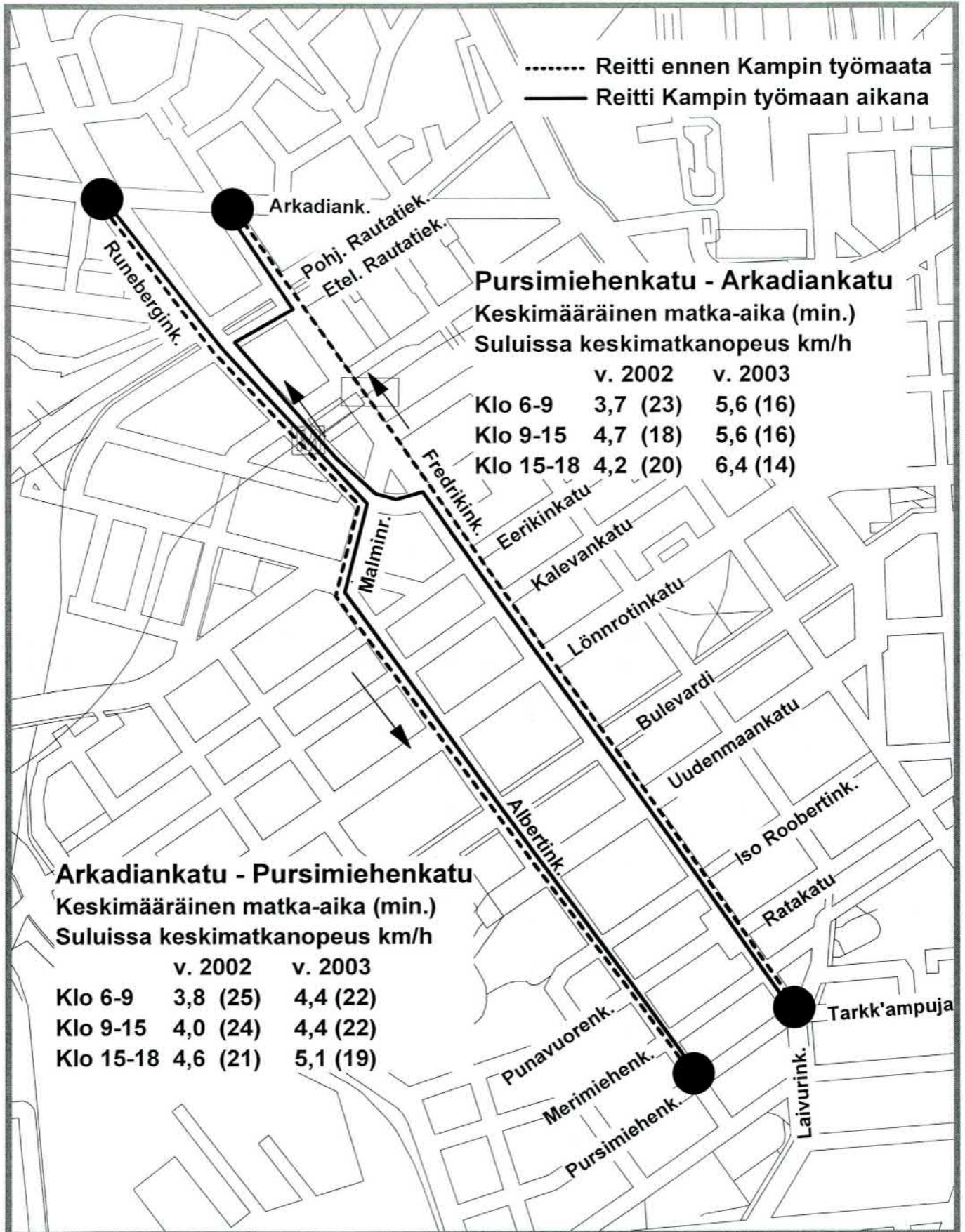
Toinen mittausreitti oli Pursimiehenkadulta Fredrikinkatua pitkin Arkadiankadulle. Työmaan aikana Fredrikinkadun loppupää on suljettu ja autot ajavat Kampintorilta Runeberginkadulle ja Eteläistä Rautatiekatua takaisin Fredrikinkadulle. Toiseen suuntaan reitit ovat samat sekä ennen että jälkeen tilanteessa ja autot ajavat Arkadiankadulta Runeberginkatua, Malminrinteen kautta Albertinkatua Pursimiehenkadulle. Reitti mitattiin ennen työmaata maaliskuussa 2002 ja työmaan aikana huhtikuun alussa 2003. Lisäksi tarkasteltiin sujuvuutta Rautatiekaduilla, jotka mitattiin maaliskuussa 2001 ja 2003. Tulokset on esitetty kolmella aikajaksolla: aamuruuhka klo 6-9, päivä klo 9-15 ja iltapäiväruuhka klo 15 -18.

Mannerheimintie - Ruoholahdenkatu

Matka-aika Mannerheimintieltä Hietalahdenkadulle oli lähes sama ennen työmaan tuloa ja työmaan aikana, vaikka reitti työmaan aikana on hieman pidempi (140 m). Hietalahdenkadulta päin reitti on Kampin työmaan aikana 330 m pidempi kuin ennen sitä. Tämä näkyy matka-ajoissa ja matka kesti aamulla 1,7 minuuttia, päivällä 2 minuuttia ja ilta-päivällä 0,4 minuuttia enemmän kuin vuonna 2001. Keskimatkanopeudet olivat kuitenkin lähes samoja.

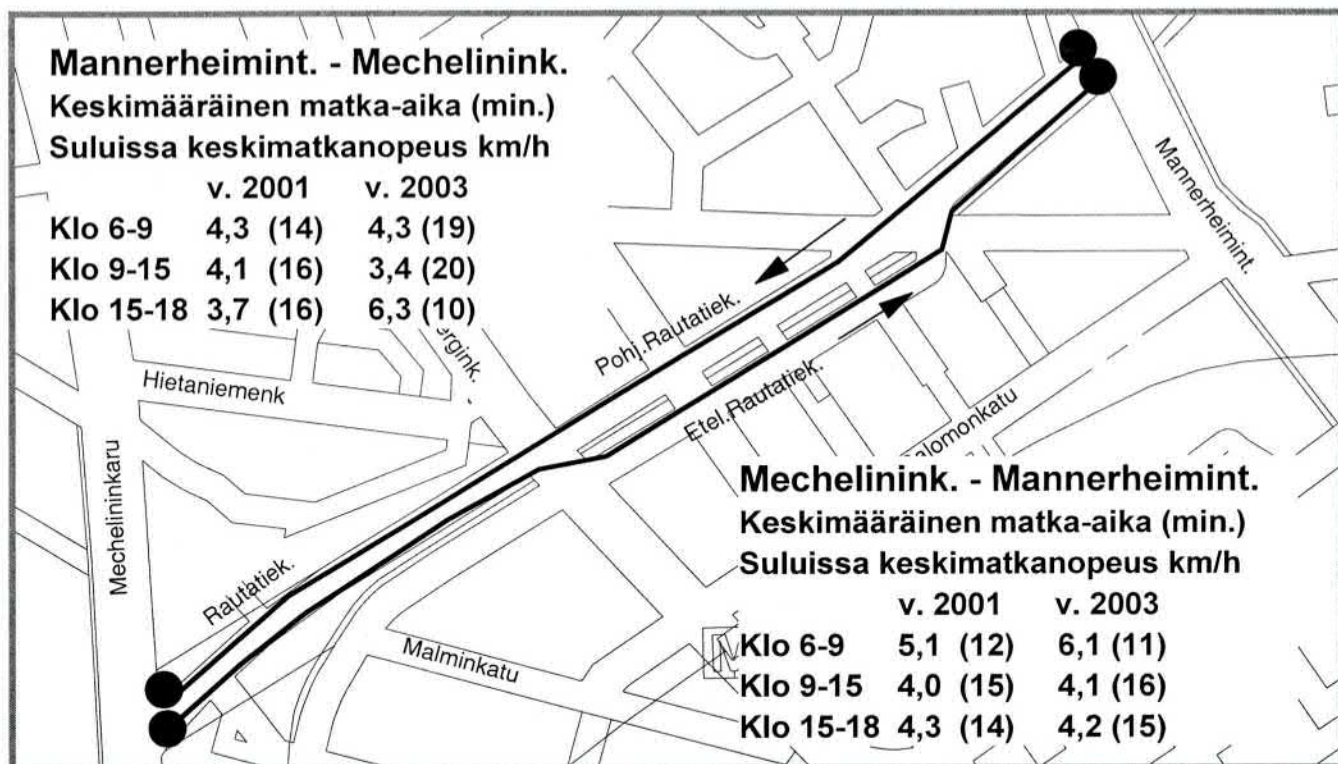
Arkadiankatu - Pursimiehenkatu

Toisella mitatuista reiteistä Arkadiankadulta päin ajettaessa matka kestää työmaan aikana vain hiukan pidempään kuin ennen työmaata vuonna 2002. Pursimiehenkadulta päin ajettaessa reitti on työmaan aikana Runeberginkadun kautta 130 metriä pidempi. Työmaan aikana aamuruuhkassa matka kesti lähes 2 minuuttia ja iltapäiväruuhkassa yli 2 minuuttia kauemmin kuin ennen työmaata. Myös keskimatkanopeus oli työmaan aikana aamulla 7 km/h ja ilta-päivällä 6 km/h alhaisempi. Päiväliikenteessä eroa oli vain vajaa minuutti. Selvästi hitaampi osuus vuoteen 2002 verrattuna oli kiertotie Kampintorilta Runeberginkadun kautta. Osuuden keskimatkanopeudet olivat 12 – 14 km/h matalampia kuin vuonna 2002. Muilla osuuksilla matka-ajat ja nopeudet olivat lähes samoja sekä ennen että jälkeen työmaata. Matkaosuuksien keskimääräiset ajat ja nopeudet on esitetty liitteen 1 kuvassa.



Rautatiekadut

Mannerheimintien ja Mechelininkadun väliselle osuudelle Rautatiekatu- ja pitkin ei työmaan vuoksi tehty muutoksia. Matka-aika Eteläistä Rautatiekatua pitkin ennen työmaata ja sen jälkeen oli aamuruuhkassa sama, päivällä työmaan aikana jopa nopeampi, mutta iltapäiväruuhkassa työmaan aikana matka kesti 2,6 minuuttia kauemmin kuin vuonna 2001. Ajettaessa Pohjoista Rautatiekatua ajat olivat lähes samoja, paitsi aamuruuhkassa työmaan aikana matka kesti minuutin kauemmin.



Henkilöliikenne niemen rajalla

Vuoden 2002 syysarkipäivänä niemen rajan ylitti molemmat suunnat yhteen laskien 749 000 henkilöä, joista 474 500 käytti joukkoliikennettä ja 274 500 tuli henkilöautolla. Joukkoliikenteen matkustajamäärä väheni 2 % ja henkilöautoissa matkustavien 3 % vuodesta 2001. Joukkoliikenteen osuus koko henkilöliikenteestä oli molempina vuosina 63 %. Metrolla matkustavien määrä kasvoi 6 % ja junissa matkustavien 5 % vuodesta 2001.

Aamuruuhkassa klo 6 – 9 keskustan suuntaan niemen rajan ylitti 97 000 henkilöä, joista 69 500 käytti joukkoliikennettä ja 27 500 tuli henkilöautolla. Joukkoliikenteen matkustajamäärä kasvoi 5 % ja henkilöautoissa matkustavien väheni 3 % vuodesta 2001. Joukkoliikenteen osuus koko henkilöliikenteestä oli 72 % ja sen osuus kasvoi 1,6 prosenttiyksikköä vuodesta 2001. Junissa matkustavien määrä kasvoi peräti 11 % ja metrolla matkustavien 8 % edellisvuodesta.

Liitetaulukko 1.

Liikennemäärät ennen Kampin työmaata keväällä 2002 ja työmaan aikana keväällä 2003 sekä liikennemäärien muutokset.

piste, pistenumero kuvassa 1	vrk-liikennemäärä			
	2002	2003	ero	%
Mechelininkatu,1	39 300	40 300	1 000	3
Porkkalankadun silta, 2	29 100	24 300	-4 800	-16
Hietalahdenranta 3	27 900	25 700	-2 300	-8
Runeberginkatu, pohj., 4	12 400	11 200	-1 100	-9
Runeberginkatu, Sähkötalo,5	8 900	13 300	4 400	49
Albertinkatu,6	6 800	5 800	-1 000	-14
Fredrikinkatu,pohj,7 .	9 400	5 800	-3 600	-38
Fredrikinkatu,Sähkötalo,8	12 400	0	-12 400	-100
Fredrikinkatu, etelä,9	9 000	5 200	-3 800	-42
Arkadiankatu,10	8 100	10 400	2 300	28
Simonkatu,11	14 800	10 400	-4 400	-30
Kaivokatu.12	24 500	22 500	-2 000	-8
Pohjois-Esplanadi,13	14 500	13 500	-1 000	-7
Etelä-Esplanadi,14	13 100	13 300	300	2
Tehtaankatu,15	5 700	6 100	400	7
keskimäärin eri kaduilla				-10

Liitetaulukko 2.

Ruuhka-aikojen liikennemäärät ennen Kampin työmaata keväällä 2002 ja työmaan aikana keväällä 2003 sekä liikennemäärämuutokset.

	automäärä aamuruuhkassa klo 6-9				automäärä iltaruuhkassa klo 15-18			
	2002	2003	ero	%	2002	2003	ero	%
Mechelininkatu	6500	6800	300	5	9000	9600	600	7
Porkkalankadun silta	5300	4600	-700	-13	7200	5900	-1300	-18
Hietalahdenranta	4600	4500	-100	-2	5700	5400	-300	-5
Runeberginkatu, pohj.	2300	2000	-300	-13	2500	2000	-500	-20
Runeberginkatu,Sähkötalo	1500	2400	900	60	1800	2600	700	39
Albertinkatu	1000	900	-100	-10	1500	1200	-300	-20
Fredrikinkatu,pohj.	1300	700	-500	-38	2300	1500	-800	-35
Fredrikinkatu,Sähkötalo	1600	0	-1600	-100	3100	0	-3100	-100
Fredrikinkatu, etelä	1200	700	-500	-42	2300	1200	-1000	-43
Arkadiankatu	1100	1500	500	45	1900	2300	500	26
Simonkatu	2500	1800	-700	-28	3300	2100	-1200	-36
Kaivokatu	3700	3300	-400	-11	5900	4900	-1000	-17
Pohjois-Esplanadi	2300	2000	-200	-9	3100	2900	-200	-6
Etelä-Esplanadi	2100	2100	0	0	2700	2400	-300	-11
Tehtaankatu	800	900	100	13	1200	1300	100	8
keskimäärin eri kaduilla				-6				-12

