



§ 492

Kävelykeskustan laajentaminen ja maanalainen kokoojakatu

HEL 2019-006243 T 08 00 04

Päätös

Kaupunkistrategiassa todetaan: "Kaupunki selvittää ydinkeskustan viihtyisyyttä ja toiminnallisuutta edistävän kävelykeskustan merkittävemmän laajentamisen sekä keskustan läpiajoliikennettä ja satamien raskasta liikennettä katutilassa vähentävän maanalaisen kokoojakadun edellytykset. Toteutuessaan kokoojakatu rahoitetaan isolta osin tienkäyttömaksuin."

Kaupunkiympäristölautakunta toteaa, että esitetty vaihtoehto maanalaisesta kokoojakadusta ei tehtyjen selvitysten mukaan toisi Helsingin keskustaan lisää käyntejä ja elinvoimaa, olisi selvityksen mukaan kustannuksiltaan liian raskas ja kasvattaisi päästöjä verrattuna skenaarioihin ilman tunnelia. Tunnelin kustannuksen ovat mittaluokkaa, jossa merkittävää osaa investoinnin kustannuksista on mahdotonta periä käyttäjämaksuilla.

Kaupunkiympäristölautakunta toteaa, että tehdyn selvityksen perusteella maanalainen kokoojakatu ei tarjoa edellytyksiä strategiassa määritellyille tavoitteille.

Kaupunkiympäristölautakunta kuitenkin katsoo, että suunnittelua keskustan vetovoiman, keskustan liikenteen kokonaisuuden ja keskustan viihtyisyyden parantamiseksi on välttämätöntä jatkaa.

Kaupunkiympäristölautakunta päätti:

-merkitä saadun selvityksen maanalaisesta kokoojakadusta tiedoksi ja katsoo asian sen osalta loppuun käsitellyksi

-että tulee laatia olennaiseen keskittyvä selvitys Helsingin ydinkeskustan nykytilan elinvoimasta ja tulevaisuuden vetovoimasta, maankäytön tiivistymisen potentiaalista ja tähän liittyen analysoida parhaat ja tehokkaimmat keinot parantaa keskustan saavutettavuutta kaikki kulkumuodot huomioiden

-että selvitystä ja suunnittelua kävelykeskustan laajentamisesta jatketaan siten, että otetaan huomioon kokonaisuuden kannalta tarpeellisten selvitysten huomioiden, ja laaditaan kävelykeskustan laajentamisesta suunnitelma, joka voidaan toteuttaa ilman maanlaista kokoojakatua ja joka on toteutettavissa useissa eri vaiheissa asteittain



- analysoida, millä joukkoliikenteen laatutason parannustoimilla tarvetta keskustan läpiajoon entisestään vähennetään
- edellyttää, että keskustan huoltotunnelin osalta valmistellaan toimet, jotka nostavat sen käyttöä huoltoliikenteen tarpeisiin selvästi nykyisestä
- esittää, että yhteistyössä Helsingin sataman kanssa selvitetään toimenpiteitä ja niihin liittyviä vaikutuksia raskaan liikenteen nykyistä suuremman osuuden siirtymiseksi Vuosaareen
- että Jätkäsaaren liikenteen toimivuuden varmistamiseksi laaditaan suunnitelma sisältäen erilaisia skenaarioita sataman auto- ja rekkaliikennemääristä
- että kaikkien edellä mainittujen toimien suunnittelun tulee huomioida liikenteen päästövähennystavoitteet

Käsittely

Vastaehdotus:

Anni Sinnemäki: Kaupunkistrategiassa todetaan: "Kaupunki selvittää ydinkeskustan viihtyisyyttä ja toiminnallisuutta edistävän kävelykeskustan merkittävemmän laajentamisen sekä keskustan läpiajoliikennettä ja satamien raskasta liikennettä katutilassa vähentävän maanalaisen kokoojakadun edellytykset. Toteutuessaan kokoojakatu rahoitetaan isolta osin tienkäyttömaksuin."

Kaupunkiympäristölautakunta toteaa, että esitetty vaihtoehto maanalaisesta kokoojakadusta ei tehtyjen selvitysten mukaan toisi Helsingin keskustaan lisää käyntejä ja elinvoimaa, olisi selvityksen mukaan kustannuksiltaan liian raskas ja kasvattaisi päästöjä verrattuna skenaarioihin ilman tunnelia. Tunnelin kustannuksen ovat mittaluokkaa, jossa merkittävää osaa investoinnin kustannuksista on mahdotonta periä käyttäjämaksuilla.

Kaupunkiympäristölautakunta toteaa, että tehdyn selvityksen perusteella maanalainen kokoojakatu ei tarjoa edellytyksiä strategiassa määritellyille tavoitteille.

Kaupunkiympäristölautakunta kuitenkin katsoo, että suunnittelua keskustan vetovoiman, keskustan liikenteen kokonaisuuden ja keskustan viihtyisyyden parantamiseksi on välttämätöntä jatkaa.

Kaupunkiympäristölautakunta päättää:



-merkitä saadun selvityksen maanalaisesta kokoojakadusta tiedoksi ja katsoo asian sen osalta loppuun käsitellyksi

-että tulee laatia olennaiseen keskittyvä selvitys Helsingin ydinkeskustan nykytilan elinvoimasta ja tulevaisuuden vetovoimasta, maankäytön tiivistymisen potentiaalista ja tähän liittyen analysoida parhaat ja tehokkaimmat keinot parantaa keskustan saavutettavuutta kaikki kulkumuodot huomioiden

-että selvitystä ja suunnittelua kävelykeskustan laajentamisesta jatketaan siten, että otetaan huomioon kokonaisuuden kannalta tarpeellisten selvitysten huomiot, ja laaditaan kävelykeskustan laajentamisesta suunnitelma, joka voidaan toteuttaa ilman maanlaista kokoojakatua ja joka on toteutettavissa useissa eri vaiheissa asteittain

-analysoida, millä joukkoliikenteen laatutason parannustoimilla tarvetta keskustan läpiajoon entisestään vähennetään

-edellyttää, että keskustan huoltotunnelin osalta valmistellaan toimet, jotka nostavat sen käyttöä huoltoliikenteen tarpeisiin selvästi nykyisestä

-esittää, että yhteistyössä Helsingin sataman kanssa selvitetään toimenpiteitä ja niihin liittyviä vaikutuksia raskaan liikenteen nykyistä suuremman osuuden siirtymiseksi Vuosaareen

-että Jätkäsaaren liikenteen toimivuuden varmistamiseksi laaditaan suunnitelma sisältäen erilaisia skenaarioita sataman auto- ja rekkaliikennemääristä

-että kaikkien edellä mainittujen toimien suunnittelun tulee huomioida liikenteen päästövähennystavoitteet

Kannattaja: Eveliina Heinäluoma

1 äänestys

JAA-ehdotus: Esityksen mukaan

EI-ehdotus: Kaupunkistrategiassa todetaan: "Kaupunki selvittää ydinkeskustan viihtyisyyttä ja toiminnallisuutta edistävän kävelykeskustan merkittävämmän laajentamisen sekä keskustan läpiajoliikennettä ja satamien raskasta liikennettä katutilassa vähentävän maanalaisen kokoojakadun edellytykset. Toteutuessaan kokoojakatu rahoitetaan isolta osin tienkäyttömaksuin."

Kaupunkiympäristölautakunta toteaa, että esitetty vaihtoehto maanalaisesta kokoojakadusta ei tehtyjen selvitysten mukaan toisi Helsingin keskustaan lisää käyntejä ja elinvoimaa, olisi selvityksen mukaan kus-



tannuksiltaan liian raskas ja kasvattaisi päästöjä verrattuna skenaarioihin ilman tunnelia. Tunnelin kustannuksen ovat mittaluokkaa, jossa merkittävää osaa investoinnin kustannuksista on mahdotonta periä käyttäjämaksuilla.

Kaupunkiympäristölautakunta toteaa, että tehdyn selvityksen perusteella maanalainen kokoojakatu ei tarjoa edellytyksiä strategiassa määritellyille tavoitteille.

Kaupunkiympäristölautakunta kuitenkin katsoo, että suunnittelua keskustan vetovoiman, keskustan liikenteen kokonaisuuden ja keskustan viihtyisyyden parantamiseksi on välttämätöntä jatkaa.

Kaupunkiympäristölautakunta päättää: -merkitä saadun selvityksen maanalaisesta kokoojakadusta tiedoksi ja katsoo asian sen osalta loppuun käsitellyksi -että tulee laatia olennaiseen keskittyvä selvitys Helsingin ydinkeskustan nykytilan elinvoimasta ja tulevaisuuden vetovoimasta, maankäytön tiivistymisen potentiaalista ja tähän liittyen analysoida parhaat ja tehokkaimmat keinot parantaa keskustan saavutettavuutta kaikki kulkumuodot huomioiden -että selvitystä ja suunnittelua kävelykeskustan laajentamisesta jatketaan siten, että otetaan huomioon kokonaisuuden kannalta tarpeellisten selvitysten huomiot, ja laaditaan kävelykeskustan laajentamisesta suunnitelma, joka voidaan toteuttaa ilman maanlaista kokoojakatua ja joka on toteutettavissa useissa eri vaiheissa asteittain -analysoida, millä joukkoliikenteen laatu- ja parannustoimilla tarvetta keskustan läpiajoon entisestään vähennetään -edellyttää, että keskustan huoltotunnelin osalta valmistellaan toimet, jotka nostavat sen käyttöä huoltoliikenteen tarpeisiin selvästi nykyisestä -esittää, että yhteistyössä Helsingin sataman kanssa selvitetään toimenpiteitä ja niihin liittyviä vaikutuksia raskaan liikenteen nykyistä suuremman osuuden siirtymiseksi Vuosaareen -että Jätkäsaaren liikenteen toimivuuden varmistamiseksi laaditaan suunnitelma sisältäen erilaisia skenaarioita sataman auto- ja rekkaliikennemääristä -että kaikkien edellä mainittujen toimien suunnittelun tulee huomioida liikenteen päästövähennystavoitteet

Jaa-äännet: 5

Sirpa Asko-Seljavaara, Nuutti Hyttinen, Atte Kaleva, Risto Rautava, Laura Rissanen

Ei-äännet: 8

Mia Haglund, Eveliina Heinäluoma, Noora Laak, Jape Lovén, Amanda Pasanen, Tuomas Rantanen, Anni Sinnemäki, Osmo Soininvaara

Tyhjä: 0



Poissa: 0

Risto Rautava: ERIÄVÄ MIELIPIDE

Kaupunkistrategiassa on puolueiden kesken sovittu ja kaupunginvaltuustossa hyväksytty: "Kaupunki selvittää ydinkeskustan viihtyisyyttä ja toiminnallisuutta edistävän kävelykeskustan merkittävämmän laajentamisen sekä keskustan läpiajoliikennettä ja satamien raskasta liikennettä katutilassa vähentävän maanalaisen kokoojakadun edellytykset. To- teutuessaan kokoojakatu rahoitetaan isolta osin tienkäyttömaksuin." Kaupunkiympäristölautakunta on keskeyttänyt asian valmistelun ko- kouksessaan 8.10. kesken yhteisesti sovitun selvitysprosessin. En hy- väksy päätöstä, mikä on yhdessä sovitun prosessin vastainen. Päätöksen seurauksena jäävät lisäksi selvittämättä osittain tai koko- naan esimerkiksi seuraavat oleelliset kokonaisuudet:

- ydinkeskustan viihtyisyyden ja houkuttelevuuden, sekä kävelyn, pyö- räilyn ja joukkoliikenteen olosuhteiden parantaminen,
- ydinkeskustan kehittämisen mahdollisuuksien lisääntyminen sekä toimivuus ja saavutettavuuden parantuminen,
- ympäristövaikutukset, ml. vaikutukset päästöihin,
- vaikutukset ilmanlaatuun ja meluun katutasolla,
- vaikutukset liikenneturvallisuuteen,
- vaikutus autoliikenteen määrään katutilassa (läpiajoliikenne, satama- liikenne ja liikenne keskustan, sekä lännen, että idän suuntien välillä)
- satamien saavutettavuus,
- olemassa olevan, jo rakennetun maanalaisen infran tehokas hyödyn- täminen (maanalaiset pysäköintilaitokset, huoltotunneli),
- rahoitusmallien tarkastelu, mukaan lukien erilaiset tienkäyttömaksu- mallinnukset,
- yhteiskuntataloudellinen vaikutusanalyysi (ml. esim. työllisyysvaiku- tukset, vero- ym. tulovaikutukset).

Pidän lautakunnan päätöstä vastuuttomana, asukkaille, yrityksille ja koko seudulliselle elinkeinoelämälle vahingollisena sekä Helsingin kes- kustan ja sataman elinvoimaisuudelle ja saavutettavuudelle haitallise- na.

Merkittävän, kaupunkistrategiassa yhdessä sovitun asian käsittelyn keskeyttäminen ennen perusteellisia selvityksiä on Helsingin poliittises- sa toimintakulttuurissa huolestuttava, päätöksentekokulttuuria rapaut- tava ilmiö.

Tähän eriävään mielipiteeseen yhtyivät Sirpa Asko-Seljavaara, Atte Ka- leva ja Laura Rissanen.

Nuutti Hyttinen Eriävä mielipide: Vastaehdotuksen mukainen päätös on omiaan heikentämään Helsingin ydinkeskustan saavutettavuutta pitkäl- lä tähtäimellä, kannustamaan yrityksiä siirtämään toimintojaan ja sa- malla työpaikkoja pois ydinkeskusta-alueelta, sekä kiihdyttää vähittäis- kaupan asioinnin siirtymistä ydinkeskustasta kehäteiden varrella ole-



viin, monesti Helsingin rajojen ulkopuolella sijaitseviin kauppakeskukseen, joiden saavutettavuus on lähiöistä sekä Helsingin ulkopuolelta merkittävästi parempi.

Tämä päätös ei vähennä liikenteen päästöjä tai liikenneturvallisuutta, vaan lukitsee satamaliikenteen katutason päästöt suurin piirtein nykyiselle tasolle vuosikymmeniksi ja heikentää siten kaupungin ilmanlaatua ja kaupunkilaisten terveyttä. Automäärän merkittävä vähentäminen keskustassa ei onnistu ilman kohtuuttoman haitan aiheuttamista kaupunkilaisten liikkumiselle.

Maanalaisen kokoojakadun rakentamatta jättäminen aiheuttaa uusiin eteläisiin kaupunginosiin merkittävän saavutettavuusongelman liikennemuodosta riippumatta ja lisää sekä työmatka-autoilua Helsingin ulkopuolelle siirtyviin työpaikkakeskittyymiin että asiointimatkoja keskustalueen ulkopuolella sijaitseviin kauppakeskuksiin, joihin ei ole toimivia julkisen liikenteen yhteyksiä. Vastaehdotuksen mukaisella päätöksellä eteläisistä kaupunginosista, erityisesti rakenteilla olevasta Jätkäsaaresta ja Hernesaaresta, tehdään asukkaille erittäin epämiellyttävät sumput, joista ei pääse ruuhka-aikaan järkevässä ajassa muihin kaupunginosaan tai Helsingin ulkopuolelle töihin. Syntyvä tilanne on omiaan heikentämään uusien, merellisten kaupunginosien houkuttelevuutta asukkaiden silmissä ja ongelman ratkaiseminen jälkikäteen kohtuullisessa ajassa ei tunnelin päätöksentekoprosessiin, suunnitteluun ja rakentamiseen kuuluva aika huomioiden onnistu.

Estäessään maanalaisen kokoojakadun jatkosuunnittelun ideologisen haitanteon autoilulle nimissä vihervasemmisto heikentää helsinkiläisten liikkumismahdollisuuksia, vähentää Helsingin vetovoimaa sekä tulevia verotuloja aiheuttamalla työpaikka- ja yritysvuodon pääkaupunkiseudun muihin kuntiin. Tämä todennäköinen lopputulema ei vähennä autoilua eikä päästöjä, vaan lisää molempia, eikä ole missään muussakaan mielessä Helsingin edun mukaista.

Suomi on vajoamassa muun Euroopan mukana lähivuosina taantumaan ja korot ovat tällä hetkellä ennätyskallista alhaalla. Jos maanalainen kokoojakatu on tarpeen joskus rakentaa, hankkeen rahoitus olisi kannattanut hankkia sekä toteutus aloittaa sekä kustannus- että talous- ja työllisyysnäkökulmasta juuri nyt, taantumalla. Tällöin välttyttäisiin myös lähitulevaisuudessa merkittävilta, eteläisiä kaupunginosia koskevilta liikenneongelmilta.

Asian aikana kuultavana oli projektinjohtaja Katariina Baarman. Asian tuntija poistui kuulemisensa jälkeen kokouksesta.

Esittelijä

kaupunkiympäristön toimialajohtaja



Mikko Aho

Lisätiedot

Katariina Baarman, projektinjohtaja, puhelin: 310 37125
katariina.baarman(a)hel.fi

Liitteet

- 1 Yhteenveto laadituista selvityksistä, päivätty 17.9.2019
- 2 Yrityshaastattelu, 24.8.2018
- 3 Yritysjohdon haastattelututkimus, 20.9.2018
- 4 Markkinavuoropuhelu, 31.10.2018
- 5 Kävelyreititkysely, 13.11.2018
- 6 Liikennejärjestelmävaikutusten arviointi; jatkovaihtoehtojen (5+2 kpl) analyysi, 23.11.2018
- 7 Maanalaisen kokoojakadun tilavaraussuunnitelma, 14.1.2019
- 8 Pelastuslaitoksen lausunto 14.2.2019
- 9 Liikennejärjestelmävaikutusten arviointi; 2+2 - ja 1+1 -kaistaisten vaihtoehtojen arviointi, 17.9.2019
- 10 Maanalainen kokoojkatu; 1+1 vs. 2+2 vaihtoehtojen häiriöherkkyyden arviointi, 16.8.2019
- 11 Helsingin keskustan asiointiselvitys 2019, 19.6.2019

Muutoksenhaku

Muutoksenhakukielto, valmistelu tai täytäntöönpano

Päätösehdotus

Kaupunkiympäristölautakunta päättää

- hyväksyä kävelykeskustan yleissuunnitelman pohjaksi vaihtoehdon, jossa toiminnallisen selvityksen sekä vaikutusten arviointien perusteella tutkitaan kävelykaduiksi muuttamista Fabianinkadun, Etelärannan, Postikadun, Yliopistokadun, Pohjoisesplanadin ja Hallituskadun osuuksia ja nykyistä käveltävämmiksi kaduiksi muutetaan Siltasaarenkadun, Unioninkadun, Kaisaniemenkadun, Vilhonkadun, Pohjoisrannan, Mariankadun, Laivasillankadun, Esplanadien, Mannerheimintien sekä Hietalahdenrannan osuuksia. Lisäksi Kaivokadun, Fredrikinkadun ja Erottajankadun osuudet muutetaan joukkoliikennekaduiksi ja kadunvarsipysäköintiä poistetaan tai rajoitetaan Fredrikinkadulla, Lönnrotinkadulla, Telakkakadulla, Bulevardilla ja Uudenmaankadulla, Esplanadeilla sekä Yrjönkadulla, Unioninkadulla ja Katajanokan laiturilla.
- hyväksyä maanalaisen kokoojakadun rakenneteknisen yleissuunnitelman pohjaksi vaihtoehdon, jossa tunnelin liikenne- ja viikkoliikenne ratkaisu on läpi meneviltä kaistoiltaan pääosin 2+2 ajokaistainen ja tunnelin päät ovat Länsiväylällä ja joko Hermannin rantatiellä tai Sörnäisten rantatiellä ja tunnelista on ajoyhteydet keskustan huoltotunneliin, keskustan kolmeen satamaan, sekä katuverkolle Siltavuorenrantaan, Sör-



näisten rantatielle ja Eiraan tai Punavuoreen. Päättunneli suunnitellaan läpi meneviltä kaistoiltaan pääosin 2+2-kaistaisena, jolloin se voidaan toteuttaa turvallisena ja pitkälle tulevaisuuteen toimivana ratkaisuna palvellen myös satamien liikennettä. Suunnitelma laaditaan siten, että päättunneli ja sen yhteyksiä on mahdollista toteuttaa vaiheittain tai osittain.

- asettaa jatkosuunnittelun tavoitteeksi erityisesti:
 - ydinkeskustan viihtyisyyden ja houkuttelevuuden, sekä kävelyn, pyöräilyn ja joukkoliikenteen olosuhteiden parantumisen sekä tuottaa katu ympäristöä, joka lisää käyttäjiä,
 - ydinkeskustan kehittämisen mahdollisuuksien lisääntymisen sekä toimivuuden ja saavutettavuuden parantumisen,
 - ilmanlaadun parantumisen ja melun vähentymisen katusoilla
 - liikenneturvallisuuden parantumisen,
 - autoliikenteen merkittävän vähentymisen katutilassa (läpiajoliikenne, satamaliikenne ja liikenne keskustan, sekä lännen, että idän suuntien välillä)
 - satamien saavutettavuuden parantumisen,
 - olemassa olevan, jo rakennetun maanalaisen infran tehokkaan hyödyntämisen (maalaiset pysäköintilaitokset, huoltotunneli).
 - että toteutuessaan kokoojakatu rahoitetaan isolta osin tienkäyttömaksuin.

Esittelijän perustelut

Hankkeen keskeinen sisältö

Työn tavoitteena on selvittää Helsingin kaupunkistrategian 2017–2021 mukaisesti ydinkeskustan viihtyisyyttä ja toiminnallisuutta edistävän kävelykeskustan merkittävämmän laajentamisen sekä keskustan läpiajoliikennettä ja satamien raskasta liikennettä katutilassa vähentävän maanalaisen kokoojakadun edellytykset. Toteutuessaan kokoojakatu rahoitetaan isolta osin tienkäyttömaksuin.

Hankkeen vaikutukset kohdistuvat alueelle, jossa on Suomen merkittävien kiinteistöomaisuuskeskittymä ja joka tuottaa merkittävät agglomeraatioedut kansantaloudelle. Vetovoimainen keskusta on Helsingin käyntikortti ja koko pääkaupunkiseudun elinehto. Tavoitteiden määrittelyssä ja hankkeen suunnittelussa pyritään varmistamaan keskustan vetovoimaisuus ja kansainvälinen kilpailukyky niin yritysten sijoittumis- ja investointikohteena, kuin asuinpaikkana ja vierailukohteena.



Maanalaisella kokoojakadulla pyritään mahdollistamaan kävelykeskustan laajentuminen niin, että liikenteen sujuvuus Helsingin keskustassa ja koko kantakaupungissa paranee ja keskustan vetovoima samalla paranee. Autoliikenteen siirtyminen maan alle lisää keskustan viihtyisyyttä ja houkuttelevuutta. Liikenteen melu- ja päästöhaitat katutilassa vähenvät ja liikenneturvallisuus paranee. Myös jalankulun, pyöräilyn ja joukkoliikenteen olosuhteet paranevat. Tavoitteena on tehdä kävelykeskustasta elinvoimainen elinkeinoelämän, kaupallisten palveluiden, tapahtumien, viihtymisen ja kansalaistoiminnan keskus, jota kehitetään yhteistyössä alueen käyttäjien ja toimijoiden kanssa rakennetun ympäristön arvot huomioon ottaen. Hyvä saavutettavuus kaikilla kulkumodoilla on keskustan toimivuuden, houkuttelevuuden ja kilpailukyvyn kehittämisen edellytys.

Projektin tavoitteena on ollut valita kevään 2019 aikana idea- ja yhteiskehittelyvaiheen tuloksista yleissuunnitteluvaiheeseen parhaiksi arvioidut vaihtoehdot kävelykeskustaksi ja maanalaiseksi kokoojakaduksi. Yleissuunnitteluvaiheessa valitusta tai valituista vaihtoehdoista tehdään tekniset ja taloudelliset suunnitelmat ja arvioidaan toteutettavuutta, kustannuksia ja muita vaikutuksia.

Vuorovaikutus hankkeen valmisteluaikana

Vuorovaikutus keskustan eri käyttäjien ja toimijoiden kanssa on ollut laajaa ja monipuolista. Idea- ja yhteiskehittelyvaiheessa pyydettiin syötteitä projektin organisoimiseksi eri yhteistyökumppaneilta sekä järjestettiin ideakartoitus kutsuille suunnittelutoimistoille. Näiden lisäksi markkinatoimijoille suunnatuissa kehitysklinikoissa selvitettiin kävelykeskustaan ja maanalaiseen kokoojakatuun liittyviä tavoitteita ja reunaehtoja, mahdollisuuksia, hyötyjä ja haittoja sekä ratkaisumalleja. Lisäksi järjestettiin Jalan kaupungilla – miltä Helsinki tuntuu kävellen - verkkokysely, jossa vastaajat saivat kertoa mielipiteitään Helsingin keskustasta kävely-ympäristönä. (Liitteet 4 ja 5)

Työpajojen, tutkimusten sekä seminaarien perusteella on saatu sekä ratkaisuihin jo hyödynnettyä, että jatkosuunnittelussa huomioitavaa tietoa asukkaiden ja yritys-elämän tarpeista kävelykeskustan viihtyisyyden sekä toimivuuden varmistamiseksi. Jalankulkijoiden tärkeiksi kokemiksi asioiksi osoittautuivat autoliikenteen vähentäminen katutason melun vähentämiseksi ja ilmanlaadun parantamiseksi. Lisäksi toivottiin viihtyisämpiä kävelyreittejä ja -ympäristöjä sekä jalankulkijan mittakaavan parempaa huomiointia esimerkiksi lisäämällä kiinnostavaa katseltavaa ja huomioimalla välimatkat uudessa rakentamisessa. Yrityskyselyissä esille nousivat huoltoliikenteen ja pysäköinnin tarpeet sekä yksityisautoilun mahdollistaminen keskustassa jatkossakin. (Liitteet 2 ja 3)



Laajan asukkaiden sekä alueen toimijoiden kanssa käydyin vuorovaikutuksen perusteella muodostettiin saatujen ideoiden ja mielipiteiden perusteella seitsemän ratkaisuvaihtoehtoa, joita työstettiin ja kehitettiin sekä asukkaiden että yritysten kanssa (Liite 6).

Laaditut seitsemän eri ratkaisuvaihtoehtoa sisältävät kävelykeskustan laajentamisen suhteen kolme erilaista verkkoa (ve A, ve B ja ve C) sekä seitsemän liikennekapasiteetiltaan sekä katu- ja satamayhteyksiltään erilaista maanalaisen kokoojakadun ratkaisua (ve 1, ve 2, ve 3, ve 4a ja ve 4b, ve 5, ve 6). (Liite 6)

Liikennejärjestelmätarkastelujen pohjana on käytetty MAL2019 –suunnitelman osana hyväksytyin Helsingin seudun liikennejärjestelmäsuunnitelman liikenneverkko- ja maankäyttötietoja. MAL-suunnitelmasta poiketen tämän työn varsinaisissa vaikutustarkasteluissa ei ole käytetty seudullisia tiemaksuja eikä sen mahdollistamaa alennusta joukkoliikenteen lipuissa. Lisäksi liikennemalliin tarkennettiin kantakaupungin projektialueiden maankäyttöluvat. Vaihtoehtojen tarkastelut tehtiin vuoden 2030 ennusteskenaariossa ja niitä verrattiin vertailuvaihtoehtoon Ve 0+ vuonna 2030, jossa ei ole kävelykeskustan merkittävää laajennusta eikä maanalaista kokoojakatua.

Vaihtoehtotarkastelut

Ideavaiheen seitsemästä vaihtoehdosta valikoitui kävelykeskustan osalta yleissuunnittelun lähtökohdaksi kaksi vaihtoehtoa. Toisessa vaihtoehdossa molemmilla Esplanadeilla on yksisuuntainen ajokaista, jolloin jalkakäytäviä voidaan pääsääntöisesti leventää yhden ajokaistan leveydeltä. Katuun rajautuvien kiinteistöjen huolto- ja saattoliikenne hoidetaan ajoradalta. Esplanadit ovat symmetrisiä puiston suhteen ja symmetrisyyden säilymistä on pidetty valtakunnallisesti merkittävän kulttuuriympäristön kannalta tärkeänä.

Toisessa vaihtoehdossa yleissuunnittelun lähtökohdaksi Pohjoisesplanadi on kävelykatu ja Eteläesplanadi on muutettu kaksisuuntaiseksi kaduksi, jolla on yhdet kaistat molempiin suuntiin. Kävelykatujen muodostama alue on yhtenäinen ja nykyistä selkeästi laajempi ulottuen Eteläesplanadille asti. Kävelykadulta rajataan osuus, jolla sallitaan huolto- ja saattoliikenne.

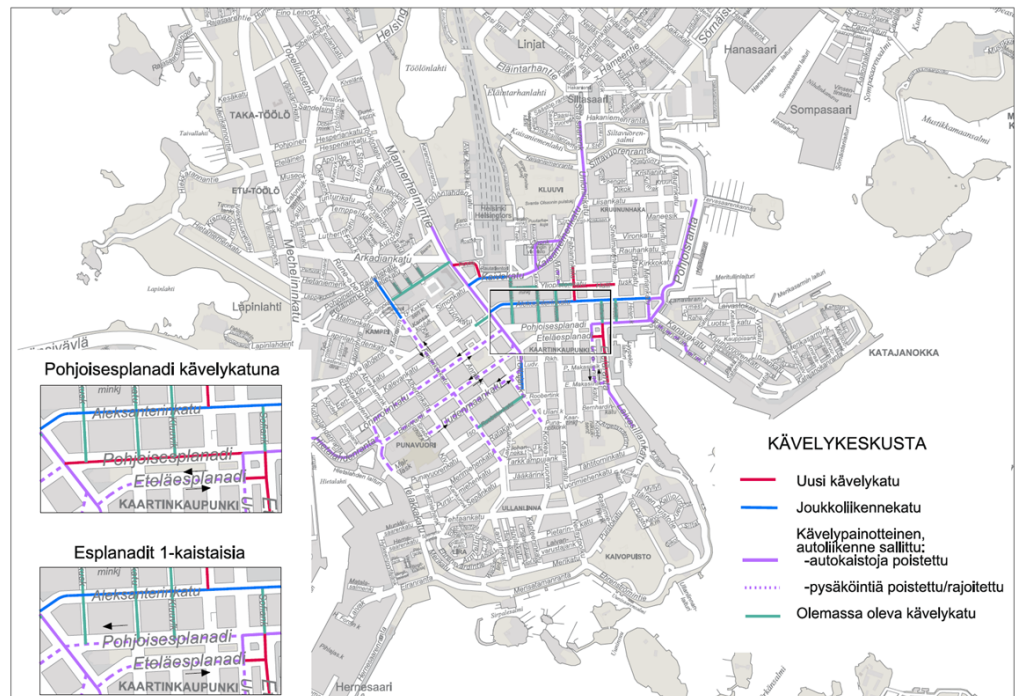
Muilta osin kävelykeskustan selvittävät vaihtoehdot ovat yhtenevät. Kaivokatua, osaa Fredrikinkatua ja Erottajankatua tutkitaan joukkoliikennekatuina. Uusia kävelykatuja on rajallisesti, mikä mahdollistaa niiden elävöittämisen hallitusti, mutta edellyttää tiivistä yhteistyötä kiinteistönomistajien kanssa. Uusia kävelykatuja esitetään tutkittavan Fabianinkadun, Etelärannan, Postikadun, Yliopistokadun ja Hallituskadun osuuksille. Alla olevassa kävelykeskustan karttakuvassa uudet mahdol-



liset kävelykadut on merkitty punaisella. Kävelykeskustaa kehitetään ensisijaisesti muutoksilla, joissa kadut ovat nykyistä käveltävämpiä ja siten houkuttelevampia ihmisille. Tämä tarkoittaa nykyistä leveämpiä jalkakäytäviä, vähemmän autokaistoja, jolloin kadun ylitys on helpompaa ja turvallisempaa, katuvihreää sekä jakelutaskuja. Alla olevassa kävelykeskustan karttakuvassa kävelypainotteiset kadut on merkitty violetilla.

Ideavaiheen seitsemästä vaihtoehdosta valikoitui tarkempaan tarkasteluun kaksi tunnelivaihtoehtoa. Molemmissa vaihtoehdoissa oli ajoyhteydet keskustan kolmeen satamaan, ajoyhteys keskustan huoltotunneliin ja ajoyhteydet katuverkolle Siltavuorenrantaan ja Punavuoreen tai Eiraan. Toisessa tunnelivaihtoehdossa oli kaksi tunnelin läpi menevää ajokaistaa suuntaansa ja toisessa vaihtoehdossa yhdet läpi menevät ajokaistat suuntaansa. Tunnelissa on tunnelin läpi menevien kaistojen lisäksi lisäkaistoja liittymien välillä. Turvallisuuden varmistamiseksi ainakaan päätunnelissa ei voi päättää ajokaistoja.

Lisäksi tarkastelussa tarkennettiin molempien vaihtoehtojen osalta liikenteelliset vaikutukset myös tilanteesta, jossa maanalainen kokoojaku jatkuu Sörnäisten tunnelin kautta Hermannin rantatielle. Nämä voivat olla myös eri rakennusvaiheita (Liite 9).





Perustelut jatkuon esitettyjen vaihtoehtojen valinnalle

Ydinkeskustan viihtyisyyden ja toiminnallisuuden edistämistä on arvioitu kävelykeskustan laajuuteen ja toimivuuteen sekä tunnelien ramppei-



hin, tunneliyhteyksien rakennettavuuteen ja pintaliikenteen muutoksiin pohjautuen.

Vaihtoehdoissa, joissa maanalainen kokoojakatu on 2+2 -kaistainen, vähenee kantakaupungissa pintaliikenne Esplanadeilla 57 % ja alempiasteisella katuverkolla (kantakaupungin paikalliset kokoojakadut ja tonttikadut) 7 %. Vaihtoehdoissa, joissa maanalainen kokoojakatu on 1+1 -kaistainen, vähenee liikenne Esplanadeilla 50 % ja alempiasteisella katuverkolla 2 %. Tässä vaiheessa tehdyissä liikennejärjestelmätarkasteluissa ei ole voitu ottaa huomioon autoliikenteen vähentymisen myötä tapahtuvan kävelyn ja pyöräilyn olosuhteiden parantumisen vaikutuksia kulkutapajakaumaan ja tarkastelun tulokset ovat siksi vain suuntaa-antavia ja auttavat vertailemaan vaihtoehtoja keskenään. (Liite 9)

Kävelykeskustan muodostaman alueen laajennukset sekä liikenteen määrien, päästöjen ja melun väheneminen katutasossa edistävät ydinkeskustan viihtyisyyttä. Katutason ruuhkien ja jonojen lisääntyminen 1+1 -kaistaisessa ratkaisussa kuitenkin omalta osaltaan lisää melu- ja hiukkaspäästöjä, joita tämän suunnitteluvaiheen tarkasteluissa ei pystytty huomioimaan. 2+2 -kaistainen vaihtoehto puolestaan vähentää kantakaupungin alueella liikennettä enemmän katutasolla vaikkakin lisää autoliikennettä kokonaisuudessaan otettaessa huomioon myös tunnelissa kulkeva liikenne. Lisääntyneen liikenteen haitat kohdistuvat erityisesti tunnelin eri ajoyhteyksien päiden katuympäristöön. (Liite 9)

Ydinkeskustan toiminnallisuuden edistämisen arvioinnin pohjana ovat olleet kokonaismatkamäärä keskustaan, kävelyn olosuhteet, joukkoliikenteen olosuhteet, autoliikenteen sujuvuus, saavutettavuus, jakelu- ja huoltoliikenne sekä pintaliikenne. Suhteellista houkuttelevuutta kuvaava kokonaismatkamäärä keskustaan on sama 2+2 -kaistaisissa vaihtoehdoissa kuin vertailutilanteessa, jossa ei ole kävelykeskustaa ja maanalaista kokoojakatua. Keskustaperäiset matkamäärät vähenevät 1+1 -kaistaisissa vaihtoehdoissa 0,2 % eli 600 matkaa vuorokaudessa. Kävelyn ja joukkoliikenteen olosuhteet paranevat kaikissa vaihtoehdoissa mutta eniten 2+2 -kaistaisissa vaihtoehdoissa, joissa liikennemallin mukaan pintaliikenne vähenee eniten. Liikennemallissa keskustaperäisiä matkoja tehdään yhteensä noin 275 000 vuorokaudessa (henkilöauto, joukkoliikenne, polkupyörät). Näistä noin 75 000 matkaa tehdään keskustan sisällä. (Liite 9)

Autoliikenteen sujuvuus kantakaupungissa paranee 2+2 -kaistaisissa vaihtoehdoissa ja pysyy 1+1 -kaistaisissa vaihtoehdoissa nykyisen kaltaisena. Autoliikenteen sujuvuus on arvioitu keskinopeuksilla. Ilman tunnelia ja 1+1 läpiajon mahdollistavan tunnelin osalta kantakaupungin autoliikenteen keskinopeus on noin 23 km/h. Kantakaupungin autolii-



kenteen keskinopeus on 26 km/h vaihtoehdossa, jossa tunnelissa on 2+2 -kaistaa. 1+1 -kaistaisen vaihtoehdon heikompi sujuvuus johtuu katuverkon ruuhkaisuudesta, tunnelin pienemmästä kapasiteetista sekä alemmasta nopeusrajoituksesta (40 km/h vs. 50 km/h). (Liite 9)

Autoliikenteen saavutettavuus muualta kantakaupunkiin paranee 2+2 -kaistaisissa vaihtoehdoissa, joissa matka-aika muualta kantakaupunkiin lyhenee monin paikoin yli kolmanneksella sekä huomattavasti keskustan poikki itä-länsisuunnassa. Lisäksi saavutettavuus paranee Ete-lä-Espoon työpaikkoihin ja seudun työpaikat ovat Itä-Helsingin asukkailla 2+2 tunnelin myötä autoliikenteellä saavutettavampia nykyiseen verrattuna. 1+1 -kaistaisissa vaihtoehdoissa saavutettavuus heikkenee keskustassa. Henkilöaikasäästöt (h/vrk) ovat 2+2 -kaistaisissa vaihtoehdoissa 2,5–3 -kertaiset ja kuorma-autoliikenteen aikasäästöt noin kolmanneksen suuremmat verrattuna 1+1 -kaistaisiin vaihtoehtoihin. Jakelu- ja huoltoliikenteen edellytykset paranevat erityisesti 2+2 -kaistaisen maanalaisen kokoojakadun myötä. 1+1 -kaistaisissa vaihtoehdoissa edellytykset paranevat jonkin verran, mutta pintaliikenne ruuhkautuu enemmän kokoojakadun kapasiteetin ollessa katuverkolta poistuvaa kapasiteettiä pienempi. Matka-aikojen vähenemä seudun liikenteen kokonaismatka-aikaan ovat enimmillään 0,3 %. (Liite 9)

Keskustan läpiajoliikenteen vähenemistä katutilassa on arvioitu pohjautuen kantakaupungin pintaliikenteen määrämuutoksiin liikennemallissa. Kantakaupungin pintaliikenne vähenee maanalaisen kokoojakadun 2+2 -kaistaisissa ratkaisuisissa 10-11 % ja 1+1 -kaistaisissa ratkaisuisissa 8 %. (Liite 9)

2+2 -kaistaisessa vaihtoehdossa tunnelin liikennemäärä on laaditun alustavan tarkastelun perusteella enimmillään noin 44 000 ajon/vrk. 1+1 -kaistaisessa vaihtoehdossa tunnelin liikennemäärä on noin 23 000 ajon/vrk. (Liite 9)

Läpiajoliikenteen määräksi katutilassa on arvioitu liikennemallin vertailuvaihtoehdossa 0+ (v 2030) 11 400 ajon/vrk, joka on samaa luokkaa 1+1 -kaistaisessa tunnelissa olevan läpiajoliikenteen määrän kanssa. 2+2 -kaistaisessa tunnelissa läpiajoliikenne on kaksinkertainen. Nykyinen läpiajon määrä on noin 7200 ajon/vrk. Autoliikenteen määrä Helsingin niemen läpiajon osalta ei ole muuttunut 20 vuoteen. (Liite 9)

Keskustan katuverkolla paikalliset päästöt ovat tunnelin toteutumisen myötä pienimmät 2+2 -kaistaisessa vaihtoehdossa, hieman suuremmat 1+1 -kaistaisessa ratkaisussa ja suurimmat vertailuvaihtoehdossa 0+, jossa ei ole tunnelia.

2+2 -kaistaisessa vaihtoehdossa autoliikenteen ajosuorite kasvaa 110 000 ajon-km vuorokaudessa. Tämä on koko seudun autoliikenteen



suoritteesta 0,3 %. 1+1 -kaistaisessa vaihtoehdossa ajosuorite ei merkittävästi muutu vertailuvaihtoehdosta 0+, jossa ei ole maanalaista kokoojakatua eikä kävelykeskustan merkittävää laajennusta. 2+2 -kaistainen vaihtoehto lisää CO₂ -päästöjä 1600 t/vuodessa. Vaihtoehto, jossa läpiajolle on yhdet kaistat suuntaansa, vähentää CO₂-päästöjä 1800 t/vuodessa. Päästöjen muutos on noin 0,1 % seudun liikenteen päästöistä. Laskelmissa on käytetty MAL 2019-työssä käytettyjä päästökertoimia vuodelle 2030. Päästökerroin perustuu tavoitteeseen, että autokanta muuttuu merkittävästi nykyistä vähäpäästöisemmäksi. MAL 2019 -suunnitelmassa on oletettu, että suunnitelman toimenpiteillä vuonna 2030 Helsingin seudun henkilöautoista 20 % on täyssähköautoja ja ladattavia hybridejä. Tunnelivaihtoehto, jossa on 2+2 -kaistaa, lisää henkilöautomatkoja 0,3 % ja vähentää kestävien kulkutapojen matkoja keskustaan 0,5 %. Vaihtoehto, jossa on 1+1 -kaistaa, vähentää henkilöautomatkoja 0,08 % ja lisää kestävien kulkumuotojen matkoja keskustaan 0,2 %. (Liite 1)

Maanalaisen kokoojakadun häiriöherkkyys, jonoutuminen ja onnettomuusriskit sekä riski koko tunnelin sulkemiseen ovat tutkituista vaihtoehdoista pienimmät 2+2 -kaistaisissa ratkaisuisissa. Muualla toteutettujen tietunnelikohteiden perusteella voidaan olettaa, että liikennehäiriöitä (mm. pysähtyneitä ajoneuvoja, lieviä kaistanvaihto-onnettomuuksia, ajoneuvorikkoja yms.) tapahtuu maanalaisella kokoojakadulla päivittäin. Tunneliolosuhteissa lievänkin tapahtuman seuraukset voivat kertautua huomattaviksi, jonka vuoksi myös vähäiseltä tuntuviin tapahtumiin reagoidaan estämällä liikenne siltä kaistalta, jolla häiriö on. 2+2 -kaistaisissa ratkaisuisissa häiriöiden vaikutus jää 1+1 -kaistaisia selvästi vähäisemmäksi, koska suuri osa häiriöistä saadaan hoidettua sulkemalla vain toinen tunnelin läpi johtavista kaistoista, eikä liikennettä tunneliin tarvitse kokonaan estää. Vasemmanpuoleisen kaistan kapasiteetti on lisäksi suurempi kuin oikeanpuoleisella kaistalla, jolla on sekoittumisesta johtuvia häiriöitä. Myös huoltotilanteet, joita tämänkaltaisessa tunnelissa on vähintään viikoittain, saadaan hoidettua vain toisen kaistan sulkemisella, kun 1+1 -kaistaisessa ratkaisussa huoltotilanteet sen sijaan vaativat pääosin koko tunnelin sulkemista. Riskiarvioinnissa ei ole huomioitu vaihtoehtojen välisiä liikennemääräeroja ja niiden vaikutusta häiriöiden määriin, koska kysyntään voidaan vaikuttaa esimerkiksi käyttömaksun suuruudella. (Liite 10)

Sataman raskaan liikenteen vähenemistä katutilassa on arvioitu kolmen sataman (Länsisatama, Eteläsatama, Katajanokan satama) liikenteen suhteen. Raskaalle liikenteelle muodostuu maanalaisen kokoojakadun myötä sujuvat yhteydet satamiin ja sataman raskas liikenne katutilassa vähenee. Katuverkkoon jäävä liikennemäärä vaihtelee sen mukaan, mihin satamaterminaaleihin maanalainen katuyhteys toteutetaan. Tulosten mukaan sataman liikennemäärät läpimenevien kaistojen



vaihtoehtoissa ovat samat (Liite 9), koska tässä vaiheessa tehdyissä liikennejärjestelmätarkasteluissa ei ole voitu ottaa huomioon 1+1 -kaistaisen vaihtoehdon suurempaa häiriöalttiutta (Liite 10).

Maanalaisen kokoojakadun suunnittelussa noudatetaan EU:n tunnelidirektiiviä, riippumatta siitä onko tunneli virallinen osa TEN-T verkkoa vai ei. Maanalaisen kokoojakadun tunnelijärjestelmän laajuus, geometria ja liikennekuormitus asettavat hyvin suuria vaatimuksia tunnelin päätkaisuille, varustukselle ja operoinnille. Tunnelin suunnittelu ja sen turvallisuuden takaaminen toiminnan aikana perustuvat siksi direktiivin lisäksi pelastuslaitoksen ja tunneliasiantuntijoiden (mm. liikenteen operointi) ohjeisiin, jotka ovat vaativampia ja ottavat huomioon tunnelin erityispiirteet.

Nämä näkökulmat ja tunnelin potentiaaliset liikennemäärät huomioiden 1+1 -kaistainen ratkaisu herättää epäilyksen sen soveltuvuudesta toimivana verkon ja liikennejärjestelmän osana. Myös Liikenne- ja viestintäviraston (Traficom) käytössä olevien materiaalien perusteella laaditun alustavan asiantuntijalausannon mukaan olisi perusteltua jatkaa suunnittelua ratkaisulla, jossa ainakin päätunnelin poikkileikkaus on 2+2 -kaistainen. Suositus perustuu kokemuksiin valtion hallinnoimista maantietunneleista kaupunkialueilla ja niiden häiriöherkkyydestä sekä ennustettuihin maanalaisen kokoojakadun liikennemäärätietoihin. Samoin Pelastuslaitos on todennut lausunnossaan, että ei puolla kumpaakaan esitettyä maanalaisen kokoojakadun 1+1 -kaistaista tunneliratkaisua (Liite 8).

Maanalainen kokoojakatu on keskeinen ja iso kokonaisuus Helsingin keskustan liikennejärjestelmässä, jonka toteuttaminen läpimenevien kaistojen osalta 2+2 -kaistaisena on kokonaistaloudellisesti ja olemassa olevien turvallisuutta koskevien säädösten täyttymisen vuoksi tarkoituksenmukainen ratkaisu. Kapeamman poikkileikkauksen kasvattaminen jälkeen päin ei ole mahdollista, mutta vaihtoehdossa, jossa on enemmän läpimeneviä kaistoja, liikennemääriä voidaan tarvittaessa rajoittaa halutuiksi esimerkiksi maksupoliitikalla.

Maanalaisen kokoojakadun ja kävelykeskustan rakennuskustannusten alustavaa suuruusluokkaa on arvioitu Pöyry Finland Oy:n vuonna 2018 laatiman tilavaraussuunnitelman pohjalta. Kävelykeskustan laajentamisen infran kustannusten alustava suuruusluokka 15–25 M€ koskee ydinkeskustan katuja. Alustavien arvioiden mukaan maanalaisen kokoojakadun suuruusluokat rakennuskustannuksille Salmisaarenkadun ja Sörnäisten rantatien välillä ovat päätunnelin osalta 2+2 -kaistaisessa ratkaisussa 490 M€ ja 1+1 -kaistaisessa ratkaisussa 420 M€. Päätunnelivaihtoehtojen poikkileikkauksessa ei ole merkittävää eroa ja siten myös investointikustannukset ovat vaihtoehtoissa hyvin samat. Alusta-



vat suuruusluokat satama- tai katu-yhteyksien rakennuskustannuksista vaihtelevat välillä 40 M€–230 M€. Jatkosuunnitteluun esitetyn tunneli-kokonaisuuden (sisältäen yhteydet katuverkkoon ja satamiin) investoin-tien kustannusarvio on yhteensä 1,14 miljardia euroa (liite 1). Lisäksi Sörnäisten tunnelin kustannusarvio on tehty asemakaavan valmistelu-työn yhteydessä. Sörnäisten tunnelin ja tunnelien välisten maanalaisten ajoyhteyksien investointikustannus on tämän hetkisen arvion mukaan noin 200 miljoonaa euroa. Yhteensä jatkosuunnitteluun esitetyn koko-naisuuden investointikustannusarvio on noin 1,3–1,4 miljardia euroa. Kustannusarvio sekä vaiheittaisuuden ja tarkoituksenmukaisimman ko-konaisuuden toteutumisen edellytykset tarkentuvat jatkotöiden perus-teella.

Käyttö- ja ylläpitokustannusten arviointi edellyttää tarkempaa suunnitte-lua mm liikenteenhallinnan ja riskianalyysin sekä ilmanvaihdon suh-teen. Hankkeen rahoittamista tienkäyttömaksuin on alustavasti arvioitu liikennejärjestelmän kannalta (liite 9). Vaikutustarkasteluissa olleilla käyttömaksuilla tunnelin käyttömäärät asettuvat optimaalisen suuruisik-si. Näillä tunnelin käyttömaksuilla kerätyillä tuloilla (noin 4-8 miljoonaa euroa vuodessa) ei rahoiteta tunnelin investointia ja ylläpitoa isolta osin. Mikäli tunneleiden käyttömaksuja korotettaisiin, tunneleihin ha-keutuisi vähemmän liikennettä, jolloin maksukertymä ei juuri kasva ja voi jopa vähentyä. Käyttömaksujen määrätymisperusteita ja vaikutuk-sia tarkastellaan myöhemmin tarkemmin. Erilaiset hankkeeseen sopi-vat rahoitusmallit selvitetään keväällä 2020.

Hankkeen selvitystyön eteneminen

Maanalaisen kokoojakadun päätunnelista esitetään jatkosuunnitteluun läpi meneviltä kaistoiltaan 2+2 -kaistainen vaihtoehto, jolloin se voidaan toteuttaa turvallisena ja pitkälle tulevaisuuteen toimivana ratkaisuna palvelleen myös satamien liikennettä. Maanalaisen kokoojakadun liiken-teellinen kysyntä on osoittautunut tähän mennessä laadittujen liiken-nemallitarkastelujen perusteella niin suureksi, että päätunnelin liiken-nemääriä on rajoitettava joko käyttömaksuin tai muilla tavoin riippumat-ta siitä onko tunneliin varattu yhdet vai kahdet ajokaistat läpiajolle suuntaansa. Muuten tunnelin toimivuutta ja turvallisuutta ei pystytä varmistamaan edes 2+2 -kaistaisena.

Tunnelin vaiheittaista rakentamista selvitetään tarkemmassa jatko-suunnittelussa. Maanalaisen kokoojakadun rakenneteknisessä yleis-suunnittelussa selvitetään myös seuraavia yhteyksiä:

- o yhteydet kaikkiin kolmeen satamaan ja niiden lähialuei-den katuverkkoon



08.10.2019

- o katuyhteydet eteläisen kantakaupungin länsi- ja itäreunoille (esim. Hietalahdenrantaan tai Eiranrantaan sekä Laivasillankadulle)
- o yhteys Siltavuorenrantaan
- o yhteydet keskustan huoltotunneliin
- o itäpään ensimmäinen rakennusvaihe Sörnäisten rantatielle ja seuraava vaihe Hermannin rantatielle
- o uudet mahdolliset pysäköintilaitokset.

Rakenneteknisen yleissuunnittelun perusteella selvitetään maanalaisen kokoojakadun eri katu- ja satamayhteyksien vaikutukset kaupunkikuvaan, kävelykeskustan laajentamismahdollisuuksiin, liikennejärjestelmään sekä rakennettavuuteen ja toteutuskustannuksiin. Tilavaraus-suunnitelmassa on todettu alustavasti tutkitun Mallaskadun yhteyden olevan vaikeasti toteutettavissa kaksisuuntaisena, joten eteläisen kantakaupungin länsireunan katuyhteys edellyttää vielä vaihtoehtoisen katuyhteyden selvittämistä esim. Eiranrantaan. Tulosten perusteella määritellään tarkoituksenmukaisin kokonaisratkaisu, joka sisältää joko kaikki yllämainitut yhteydet tai vain osa niistä. Suunnitelma laaditaan siten, että yhteyksiä on mahdollista toteuttaa vaiheittain.

Jatkoon ehdotetusta vaihtoehdosta laaditaan seuraavaksi kävelykeskustan yleissuunnitelma sekä maanalaisen kokoojakadun rakennetekninen yleissuunnitelma. Maanalaisesta kokoojakadusta laaditaan lisäksi riskianalyysi, jonka perusteella voidaan arvioida pelastustekniikan sekä ilmanvaihdon edellyttämät ratkaisut. Vaikutusten arviointia tarkennetaan liikennejärjestelmän, yritysten, talouden ja maankäytön, kaupunkikuvan sekä kulttuuriympäristön suhteen. Lisäksi selvitetään tarkemmin kustannusarviot niin investointien kuin ylläpidon osalta sekä erilaiset rahoitusmallit ja arvioidaan tienkäyttömaksujen suuruutta ja niiden toteutustapoja.

Keväällä 2020 kaupunginvaltuuston päätettäväksi tuodaan Kävelykeskustan laajentamisen ja maanalaisen kokoojakadun yleissuunnittelun tulokset, edellytykset sekä ehdotus jatkotoimenpiteistä.

Esittelijä

kaupunkiympäristön toimialajohtaja
Mikko Aho

Lisätiedot

Katariina Baarman, projektinjohtaja, puhelin: 310 37125
katariina.baarman(a)hel.fi

Liitteet

- 1 Yhteenvedo laadituista selvityksistä, päivätty 17.9.2019
- 2 Yrityshaastattelu, 24.8.2018



-
- 3 Yritysjohdon haastattelututkimus, 20.9.2018
 - 4 Markkinavuoropuhelu, 31.10.2018
 - 5 Kävelyreititkysely, 13.11.2018
 - 6 Liikennejärjestelmävaikutusten arviointi; jatkovaihtoehtojen (5+2 kpl) analyysi, 23.11.2018
 - 7 Maanalaisen kokoojakadun tilavaraussuunnitelma, 14.1.2019
 - 8 Pelastuslaitoksen lausunto 14.2.2019
 - 9 Liikennejärjestelmävaikutusten arviointi; 2+2 - ja 1+1 -kaistaisten vaihtoehtojen arviointi, 17.9.2019
 - 10 Maanalainen kokoojkatu; 1+1 vs. 2+2 vaihtoehtojen häiriöherkkyyden arviointi, 16.8.2019
 - 11 Helsingin keskustan asiointiselvitys 2019, 19.6.2019

Oheismateriaali

- 1 Vastauksia kysymyksiin kaupunkiympäristölautakunnassa

Muutoksenhaku

Muutoksenhakukielto, valmistelu tai täytäntöönpano

Päätöshistoria

Kaupunkiympäristölautakunta 01.10.2019 § 479

Kaupunkiympäristölautakunta 17.09.2019 § 456