



22.06.2021

Asia/7

§ 357

Päärautatieaseman ympäristön hankkeiden vaikutuksia ydinkeskustan elinvoimaan

HEL 2021-007022 T 08 00 00

Päätös

Kaupunkiympäristölautakunta päätti merkitä tiedoksi tarkastelun Päärautatieaseman ympäristössä vireillä olevien hankkeiden vaikutuksista ydinkeskustan elinvoimaan.

Esittelijä

kaupunkiympäristön toimialajohtaja
Mikko Aho

Lisätiedot

Reetta Putkonen, liikenne- ja katusuunnittelupäällikkö, puhelin: 310 37079
reetta.putkonen(a)hel.fi

Liitteet

- 1 Tarkastelu Päärautatieaseman ympäristön hankkeiden vaikutuksista ydinkeskustan elinvoimaan
- 2 Keskustahankkeiden elinvoimavaikutusten arviointi (Jones Lang LaSalle)
- 3 Keskustan liikenteellisen saavutettavuuden arviointi (Helsingin kaupunki, liikenne- ja katusuunnittelupalvelu)
- 4 Kävely-ympäristön toiminnallisuuden ja laadun arviointi (Harris & Kjsik ja Hellon)
- 5 Liikennesuunnitelmaluonnokset ja niiden liikenteellinen arviointi (Helsingin kaupunki, liikenne- ja katusuunnittelupalvelu ja Ramboll)
- 6 Kaivokadun alueen työnaikaisten yritysvaikutusten arviointi (Ramboll)

Muutoksenhaku

Muutoksenhakukielto, valmistelu tai täytäntöönpano

Päätösehdotus

Päätös on ehdotuksen mukainen.

Esittelijän perustelut

Lähtökohdat

Kaupunginkanslia ja kaupunkiympäristön toimiala ovat yhteistyössä arvioineet laajasti Päärautatieaseman ympäristössä vireillä olevien hankkeiden vaikutuksia ydinkeskustan elinvoimaan. Samassa yhteydessä on arvioitu myös Kruunusillat-hankkeen sisältämän pikaraitiotien vaih-



toehtoisia pysäkkiratkaisuja ydinkeskustassa sekä näiden vaikutuksia alueen elinvoimaan.

Työ sisälsi useita selvityksiä ja arviointeja, jotka perustuvat eri menetelmin tehtyihin tutkimuksiin, kvalitatiivisiin haastatteluihin, seudullisen liikennemallin tuloksiin ja asiantuntija-arvioihin. Työn yhteydessä luotiin myös elinvoima-arvioinnin työkalu, jota on tarkoitus myös jatkossa hyödyntää kaupunkikehityshankkeiden elinvoimavaikutusten arvioinnissa.

Kaupunki toimii yksityisten kiinteistökehityshankkeiden vastuutahojen kanssa tiiviissä yhteistyössä ja näille on esitelty selvitysten tulokset. Selvitystyö ei sisältänyt laajempaa vuorovaikutusta, vaan sitä on tarkoitus tehdä suunnitelmien yhteydessä hyödyntäen myös tässä tarkastelussa saatuja tietoja.

Vaikutukset

Helsingin ydinkeskustassa oli selvitystyön käynnistyessä suunnitteilla tai vireillä useita kiinteistökehitys-, rakennus- ja liikennehankkeita. Tarkasteluun otettiin vaikutuksiltaan merkittävimmät hankkeet, joita ovat kolme hotellihanketta, pyöräliikenne- ja kävely-yhteytenä rakentuva Kaisantunneli, Päärautatieaseman kehittäminen, Sokoksen maanalainen laajennus, Uusi Eliel-hanke ja Kruunusiltojen pikaraitiotieyhteys keskustaan.

Hankkeiden vaikutuksia keskustan elinvoimaan arvioitiin tätä varten kehitetyn työkalun avulla, jossa tarkastelunäkökulmina olivat saavutettavuus (ulkoiset ja sisäiset yhteydet), kohtaamisten mahdollistaminen (kohtaamispaikat sekä julkinen ja puolijulkinen tila), aktiviteetit ja veto-voima (jalankulkijavirrat ja niiden ajallinen jakauma, ajanvieton kokonaisuus ja tilojen monipuolisuus) sekä kokemus (turvallisuus, kulukokemus ja vehreys).

Hankkeiden kokonaisvaikutus keskustan elinvoimaan on arvioitu myönteiseksi. Eri hankkeissa vaikutukset kohdentuvat eri tavoin tarkasteltaviin mittareihin. Osalla hankkeista tunnistettiin olevan myös lieviä kielteisiä vaikutuksia joidenkin mittareiden näkökulmasta. Näiden osalta tuleekin hyvillä suunnitteluratkaisuilla lieventää negatiiviseksi arvioituja vaikutuksia.

Tässä vaiheessa ei ole otettu kantaa kaupunkikehityshankkeiden taloudellisiin reunaehtoihin ja niiden vaikutusta lopputuloksen laatuun. Kaivokadun pysäkkiratkaisun työnaikaista yritysvaikutuksista on laadittu erillinen arviointi, joka on päätöksen liitteenä.

Kruunusiltoihin liittyvän pikaraitiotien keskustan pysäkin osalta arvioitiin neljä vaihtoehtoa. Kolmessa vaihtoehdossa pysäkki sijoittuu Kaivoka-



dulle. Näistä ensimmäisessä vaihtoehdossa se on päätepysäkki (VE1). Toisessa vaihtoehdossa raitiolinja jatkaa Mannerheimintielle, mutta tässä selvityksessä ei oteta tarkemmin kantaa tämän reittivaihtoehdon loppupäähän (VE2). Kaivokadun pysäkkiratkaisusta on myös selvitetty vaihtoehto, jossa päätepysäkki on sijoitettu keskustakirjasto Oodin viereen (VE4). Kaivokadun pysäkkivaihtoehtojen lisäksi on arvioitu päätepysäkkivaihtoehtoa, jossa se sijoittuu Rautatieaseman itäpuolelle, osittain nykyisen Rautatien bussiterminaalin paikalle (VE3).

Pysäkkivaihtoehtoja on arvioitu elinvoimaisuuden, liikenteen ja kaupunkitilan näkökulmasta. Lisäksi vaihtoehtoja on arvioitu toteutettavuuden ja rakentamisen aikaisten haittojen näkökulmasta.

Kruunusillat-raitiotie parantaa keskustan saavutettavuutta ja siten sillä on myönteinen vaikutus ydinkeskustan elinvoimaan. Kaivokadun kaikissa pysäkkivaihtoehdoissa Päärautatieaseman eteen rakennettaisiin rinnakkaiset raitiovaunukiskot uudelle pysäkillä ja ajoneuvoliikenteelle varataan yhdet ajokaistat suuntaansa. Kaivokadun päätepysäkkivaihtoehto heikentää hieman kulkukokemusta, kun vilkkaan liikenteen lisäksi raitiovaunut kävisivät käänöraiteilla vaihtamassa suuntaa. Lähtöaikaansa odottavat seisovat raitiovaunut muodostavat näköesteen ja alueesta voi muodostua terminaalimainen (VE1).

Rautatien vaihtoehdossa bussiterminaalin hajaantuminen lisää kävelyajoja (VE3). Päätepysäkin sijainti Rautatien raitiovaunun käyttäjien sisäisten yhteyksien kannalta yhtä hyvä vaihtoehto kuin keskeinen sijainti Kaivokadulla. Oodin viereen esitetty päätepysäkkivaihtoehto heikentää nykykäyttäjien sisäisiä yhteyksiä, kun pikaraitiotie halkaisee jalankulkijoille suunnitellun Asema-aukion (VE4).

Joukkoliikenteen palvelutason kannalta keskitetty ratkaisu niin raitioliiikenteen pysäkkien kuin bussiliikenteen terminaalin osalta on hyvä. Siten Rautatien päätepysäkki ei vastaa joukkoliikenteen laatutasovaatimukseen (VE3). Autoliikenteen saavutettavuuden näkökulmasta Kaivokadun yhdet ajokaistat suuntaansa palvelevat katuverkon osana hyvin. Länsimetron liikennöinnin aloitettua päärautatieaseman ohittava poikittainen bussiliikenne on päätynyt ja siten Kaivokadulla ei ole tarvetta kahdelle ajokaistalle suuntaansa.

Autoliikennettä siirtyy liikennemallin mukaan autoliikenteen pääverkolla muutamia prosentteja vuorokauden autoliikennemäärissä muun muassa Pohjoisrantaan ja Esplanadeille sekä Hietalahdenkadulle. Sen sijaan liikennettä ei arvioinnin mukaan siirry kaistojen vähenemisen myötä juurikaan alempiasteiselle katuverkolle.

Pikaraitiotie lisää yli 17 000 jalankulkijaa raitiovaunun keskustapysäkin läheisyyteen vuorokaudessa. Kaivokadun läpiajettava pysäkki lisää rai-



tioliikenteen matka-ajan epävarmuutta ja operointikustannuksia (VE2). Kruunusillat -hankkeessa on varauduttu tässä vaiheessa kaluston osalta ratkaisuun, jossa linjan päätepysäkki on keskustassa.

Alue on rakennettua kulttuuriympäristöä (RKY). Kaivokadun pysäkki-vaihtoehdoissa raitiotie pysyy nykyisellä katualueella eikä edellytä kaavamutosta. Kaivokatu on peruskorjattava joka tapauksessa, sillä sen alapuolella sijaitseva metroaseman vesikatto on uusittava vuoteen 2030 mennessä. Tutkituista vaihtoehdoista Rautatientorin ja Oodin päätepysäkit (VE3, VE4) laajentaisivat remonttialuetta Kaivokadun lisäksi jommallekummalle puolelle Päärautatieasemaa. Vaihtoehto, jossa raitiotiet jatkavat Kaivokadulta Mannerheimintielle, aiheuttaa muutoksia raidejärjestelyihin katuremontteineen myös keskustan länsipuolelle (VE2).

Johtopäätökset

Rautatieaseman ympäristössä rakenteilla ja suunnitteilla olevat kehityshankkeet lisäävät ydinkeskustan elinvoimaa saavutettavuuden, aktiiviteettien ja vetovoiman, kohtaamisten ja kokemuksellisuuden näkökulmasta. Alueen uudet hankkeet monipuolistavat ydinkeskustan palvelutarjontaa ja vastaavat siten paremmin eri käyttäjäryhmien tarpeisiin. Uusia hankkeita suunniteltaessa on mahdollista vaikuttaa kävijävirtojen ajalliseen jakaumaan ja luoda koko päivän vilkkaana pysyviä kohteita mm. tuomalla erilaisia toimintoja alueelle. Kaivokadun ja Päärautatieaseman ympäristö tarvitsevat julkiseen tilaan kaupallista vetovoimaa lisääviä toimintoja (kahvilat, terassit, pop-up). Uudet toiminnot lisäävät alueen sosiaalista kontrollia. Rakennus- ja korjaushankkeiden yhteydessä Kaivokadulla ja muualla Päärautatieaseman ympäristössä on panostettava katu- ja muun kaupunkitilan laatuun osana miellyttävää ja turvallista kulkukokemusta, jotta alueen elinvoimaisuus lisääntyy.

Saavutettavuus kaikilla kulkumuodoilla on alueen elinvoiman keskeinen perusta. Pitkän tähtäimen strateginen tavoite on joukkoliikenteen siirtyminen raiteille. Tällä on vaikutusta myös Rautatieaseman ympäristöön ja siellä oleviin bussiterminaaleihin. Muutokset terminaaleihin tuo mahdollisuuksia Rautatientorin ja Elielinaukion kaupunkikulttuurin kehittämiseksi.

Kruunusillat-hanke on suunniteltu toteutettavan vaiheittain. Liikennöinti alkaisi ensin Yliskylän ja Hakaniemen välillä. Kruunusillat-hankkeen ajallinen vaiheistus antaisi ydinkeskustan toimijoille aikaa palautua koronapandemian vaikutuksista.

Keskustan pysäkkivaihtoehdoista yhteisvaikutusten näkökulmasta parhaaksi on arvioitu läpiajopysäkki Kaivokadulle (VE2). Kaivokadun päätepysäkki (VE1) voi olla korkeintaan lyhytaikainen välivaihe ennen lo-



pullisen ratkaisun toteutumista. Vuoden 2021 aikana on laadittava tarkempi selvitys raitioliikenteen linjastorakenteesta ja osana sitä tutkittava läpiajopysäkin mahdollisuus Kaivokadulla huomioiden myös tulevat suunnitteilla olevat pikaraitiotiet. Optimaalisimmat kohteet pikaraitiolinjojen päätepysäkeiksi tässä vaihtoehdossa ovat Hernesaassa tai Länsisatamassa. Linjaston vaikutukset muihin liikennejärjestelyihin ja elinvoimaan on arvioitava. Elinvoimatarkastelu tulee jatkossa tehdä kaikista isoista liikennehankkeista.

Esittelijä

kaupunkiympäristön toimialajohtaja
Mikko Aho

Lisätiedot

Reetta Putkonen, liikenne- ja katusuunnittelupäällikkö, puhelin: 310 37079
reetta.putkonen(a)hel.fi

Liitteet

- 1 Tarkastelu Päärautatieaseman ympäristön hankkeiden vaikutuksista ydinkeskustan elinvoimaan
- 2 Keskustahankkeiden elinvoimavaikutusten arviointi (Jones Lang LaSalle)
- 3 Keskustan liikenteellisen saavutettavuuden arviointi (Helsingin kaupunki, liikenne- ja katusuunnittelupalvelu)
- 4 Kävely-ympäristön toiminnallisuuden ja laadun arviointi (Harris & Kjsik ja Hellon)
- 5 Liikennesuunnitelmaluonnokset ja niiden liikenteellinen arviointi (Helsingin kaupunki, liikenne- ja katusuunnittelupalvelu ja Ramboll)
- 6 Kaivokadun alueen työnaikaisten yritysvaikutusten arviointi (Ramboll)

Muutoksenhaku

Muutoksenhakukielto, valmistelu tai täytäntöönpano