

YDINKESKUSTAN LIIKENNEJÄRJESTELMÄ- SUUNNITELMA

Helsinki

Kuvailulehti

Tekijä	Helsingin kaupunki ja WSP Finland Oy
Julkaisuaika	08/2024
Sivuja	78
Liitteitä	-
ISBN	
Kieli, koko teos	Suomi
Kieli, yhteenveto	Suomi, Ruotsi

Beskrivning

Författare

Titel

Publiceringstid

Sidor

Bilagor -

ISBN

Språk, hela arbetet Finska

Språk, sammanfattningen Finska, Svenska

Sisällys

1. Johdanto	4	4. Hankkeet kartalla	50
OSA I: YDINKESKUSTAN LIIKENNEJÄRJESTELMÄSUUNNITELMA	7	OSA II: SUUNNITELMAN TAUSTAMATERIAALIT	54
2. Tavoitteet	8	5. Näin Helsingissä liikutaan – katsaus nykytilaan ja tulevaisuuteen	55
2.1 Lähtökohdat	9	6. Käyttäjävurorvaikutuksessa esiin nousseita näkökulmia	63
2.2 Ydinkeskustan kehitys	11	7. Vaikutusten arviointi	72
2.3 Ydinkeskustan liikennejärjestelmäsuunnitelman tavoitteet	12	7.1 Vaikutukset kulkumuotoihin ja käyttäjäryhmiin	74
3. Ydinkeskustan liikennejärjestelmäsuunnitelma kertoo kokonaisuuden	17	7.2 Vaikutukset elinvoimaan	76
3.1 Katuverkko jäsentyy kävelykeskustan tarpeisiin	18	7.3 Vaikutukset ympäristöön	77
3.2 Kävely – Suuntana kansainvälisen tason kävelykeskusta	21	Lähdeluettelo ja kirjallisuutta	79
3.3 Autoliikenne – Autoliikenteen kehittäminen	31		
3.4 Joukkoliikenne – Joukkoliikenteen kehittäminen	38		
3.5 Pyöräliikenne – Pyöräliikenteen olosuhteiden parantaminen	44		
3.6 Logistiikka – Toimivaa logistiikkaa	47		

1. Johdanto

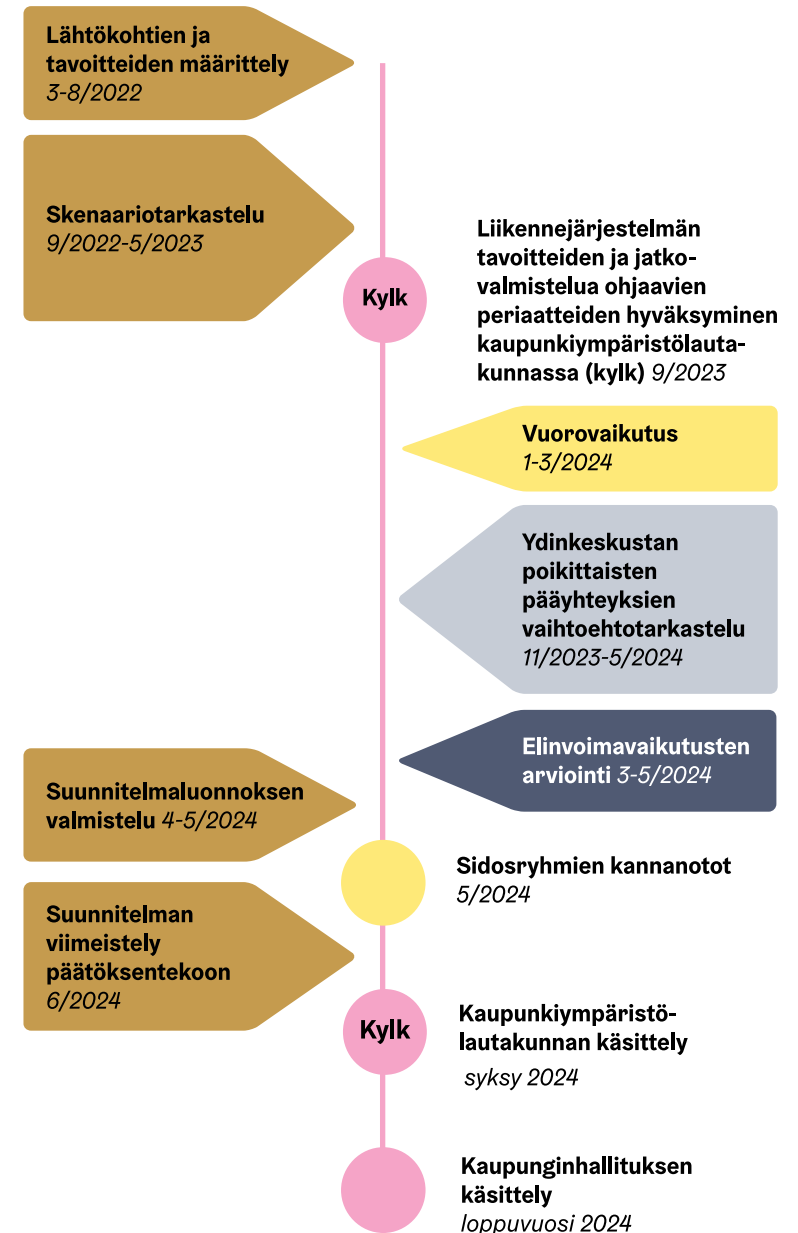


Helsingin keskustan liikenteellisiä lähtökohtia ei voi erottaa alueen maankäytön lähtökohdista. Helsingin keskustassa maankäyttö on tiivistä ja maan arvo korkea, jolloin tilaa jaettavaksi eri maankäytön toiminnoille on vähän. Liikenne on maankäyttöä siinä missä asuminen, elinkeinotoiminta, palvelut tai vaikkapa puistot. Liikennettä on suunniteltu ja sopeutettu ydinkeskustan rajalliseen tilaan. Kaupungin kasvaessa paine sopeutua pieneen tilaan kasvaa entisestään, kun enemmän ihmisiä haluaa liikkua ydinkeskustaan ja sen sisällä. Helsingin ydinkeskustan liikennejärjestelmäsuunnitelmassa yhdistyy maankäytön ja liikenteen lähtökohdat.

Ydinkeskustan liikennejärjestelmäsuunnitelma on yleispiirteinen suunnitelma, joka keskittyy kulkumuotojen tarpeiden ja tavoitteiden yhteensovittamiseen liikenneverkolla. Suunnitelmassa on asetettu tavoitteet ydinkeskustan liikennejärjestelmälle ja laadittu periaatteita katuverkon ja eri kulkumuotojen kehittämiseksi keskustassa. Suunnitelmalla muodostetaan kokonaiskuva ydinkeskustan liikenteen nykytilanteesta, kehittämistarpeista ja tulevista hankkeista.

Liikennejärjestelmäsuunnitelma toimii lähtötietona yksityiskohtaisemman suunnittelun hankkeille, joiden myötä suunnitteluratkaisut konkretisoituvat ja vaikutusarviointit tarkentuvat. Tällöin myös kaupunkilaiset pääsevät laajemmin vaikuttamaan tarkentuviin ratkaisuihin. Järjestelmäsuunnitelmaa seuraava yksityiskohtaisempi suunnittelutaso on yleissuunnittelu, jossa osoitetaan liikenteelliset ratkaisut katukohtaisesti. Järjestelmäsuunnitelmassa määritellään aluerajaukset sekä alustava sisältö ja aikataulu yleissuunnitteluhankkeille. Lopulta yleissuunnitteluvaiheen liikenne- ja muissa suunnitelmissa esitettyjen ratkaisuiden pohjalta laaditaan katusuunnitelmat, joiden myötä toimenpiteet toteutuvat konkreettisesti kaupunkitilaan.

Liikennejärjestelmäsuunnitelman laatiminen on aloitettu lähtökohtien ja tavoitteiden määrittelyllä vuonna 2022 ja suunnitelmasta on tarkoitus saada päätös vuoden 2024 loppuun mennessä. Suunnittelu on sisältänyt useita osavaiheita ja -projekteja, vuorovaikutusta ja välipäätöksiä, jotka on kuvattu oheisessa kuvassa.



Prosessikuvaus valmistelun vaiheista.

OSA I

**YDINKESKUSTAN
LIIKENNEJÄRJESTELMÄSUUNNITELMA**

2. Tavoitteet



2.1 Lähtökohdat

Helsingin kaupunkistrategia sekä erilaiset strategiset suunnitelmat ohjaavat ydinkeskustan suunnittelua. Lisäksi suunnittelua ohjaa yleiskaava ja seudun yhteinen MAL-suunnitelma.

Helsingin kaupunkistrategian mukaan teemme keskustasta houkuttelevamman, saavutettavamman ja toimivamman. Strategia edellyttää suunnittelemaan kävelykeskustan kehitystä nojautuen jo edellisen, valtuustokauden 2017–2021 valmisteluun ja tuomaan ehdotuksen päätöksentekoon. Helsingin kaupunginhallitus linjasi 25.1.2021 kävelykeskustan ja käveltävän keskustan kunnianhimoisesta laajentamisesta ja edellytti laatimaan suunnitelman, jossa kuvataan käveltävän keskustan vaiheittainen kehittyminen.

Liikennejärjestelmän tehtävänä on mahdollistaa ihmisten ja tavaroiden liikkuminen paikasta toiseen. Ydinkeskustan houkuttelevuuden, saavutettavuuden ja toimivuuden lisäämisessä liikennejärjestelmällä on tärkeä rooli osana koko keskustan kehittämisen kokonaisuutta. Siksi tämän liikennejärjestelmäsuunnitelman laatiminen on

yksi kehittämistoimenpide Elämyksellinen ydinkeskusta, ydinkeskustan maankäytön kehityskuva 2032:ssa (kaupunginhallitus 22.5.2023). Ydinkeskustan maankäytön kehityskuva kokoaa yhteen alueella käynnissä olevat, merkittävät kaupunkikehityksen, liikenteen ja rakentamisen hankkeet sekä muut jo tunnistetut kehittämisen tarpeet. Siinä käsitellään ydinkeskustan ja sitä ympäröivän, käveltävän keskustan toiminnallista ja rakenteellista tulevaisuutta, sekä toimia, joilla vetovoimaa ja elämyksellisyyttä kasvatetaan. Ydinkeskustan liikennejärjestelmäsuunnitelma tarkentaa ja vaiheistaa liikennejärjestelmän kehittämistä osana ydinkeskustan elämyksellisyden ja elinvoimaisuuden vahvistamisen kokonaisuutta.

Helsingin yleiskaava, keskustavisio ja sitä tarkentava ydinkeskustan maankäytön kehityskuva, sekä elinkeinopoliittiset tavoitteet maankäytölle linjaavat keskeisesti keskustan suunnittelua. Liikennejärjestelmäsuunnitelmassa on lisäksi otettu huomioon kulkumuotokohtaiset kehittämisohjelmat.

Ohjaavat strategiat

MAL-suunnitelma 2023

Helsingin seudun maankäytön, asumisen ja liikenteen MAL 2023-suunnitelma ilmaisee yhteisen tavoitteen seudun kehityksestä vuoteen 2040 ja luo näkemystä vuoteen 2060 asti.

Helsingin yleiskaava (2016)

Yleiskaava määrittelee raamit maankäytön ja liikenteen kehitykselle. Yleiskaavassa ydinkeskusta luokitellaan liike- ja palvelukeskustaksi, jota ympäröi kantakaupungin tiivis kaupunkirakenne.

Helsingin kaupunkistrategia 2021-2025

Kaupunkistrategia painottaa maankäytön ja liikenteen suunnittelua yhdessä taloudellisesti, sosiaalisesti ja ekologisesti kestäväällä tavalla.

Helsingin liikkumisen kehittämisohjelma (2015)

Liikkumisen kehittämisohjelma linjaa kaupungin liikennejärjestelmää koskevia tavoitteita.

Hiilineutraali Helsinki 2035

Helsingin strategisena tavoitteena on olla hiilineutraali vuoteen 2035 mennessä. Toimenpideohjelma ohjaa päästövähennyksiin ja kestävästi liikennejärjestelmän suunnitteluun.

Keskustavisio (2021)

Keskustavisio tarkentaa yleiskaavaa ja luo tulevaisuuskuvan maankäytön ja liikenteen suunnittelulle liikekeskustassa ja kantakaupungin alueella.

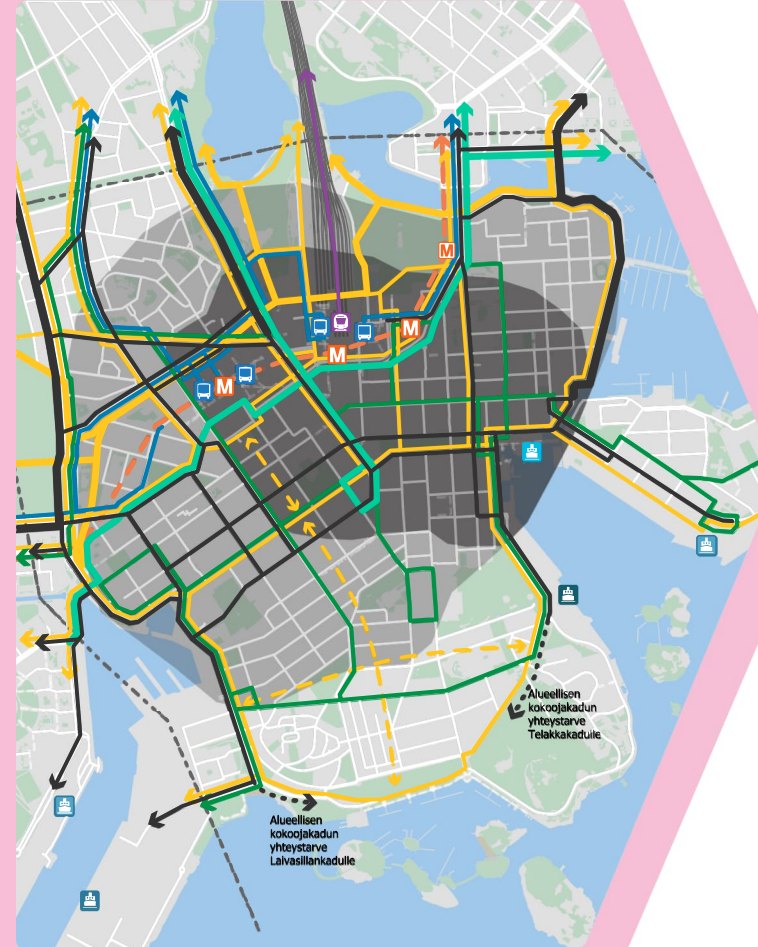
Ydinkeskustan maankäytön kehityskuva (2022)

Maankäytön kehityskuva on laadittu seuraavalle 10 vuodelle ja se toimii maankäytön, yleisten alueiden ja liikennejärjestelyiden tarkemman suunnittelun pohjana.

Elinkeinopoliittiset tavoitteet maankäytölle (2022)

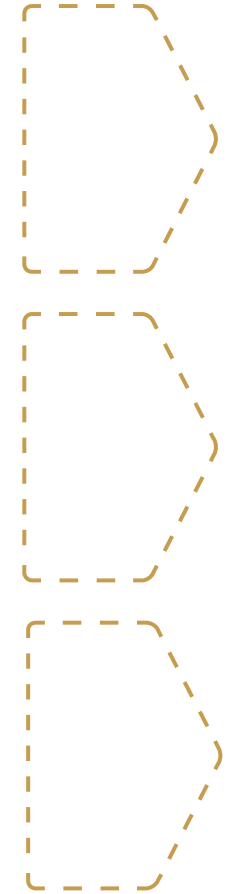
Tavoitteet käsittävät 39 linjausta, joita toteuttamalla kaupunki maankäytöllään tehokkaimmin edistää yritystoiminnan edellytyksiä lähivuosina.

Ydinkeskustan liikennejärjestelmäsuunnitelma 2024



Ydinkeskustan liikennejärjestelmäsuunnitelmassa kuvataan eri liikennemuotojen verkosto kaupungissa.

Yleis- ja katusuunnitelmat



Ydinkeskustan liikennejärjestelmäsuunnitelma ohjaa tarkempia alue- ja katusuunnitelmia.

2.2 Ydinkeskustan kehitys

Helsingin ydinkeskustan kaupunkitilan käyttö, asioinnin tavat ja seudullinen rooli sekä merkitys kauppapaikkana ovat muutoskäsityksessä. Etätyön yleistyminen, inflaatio ja ostovoiman heikkeneminen sekä verkko-kauppa ovat usein mainittuja tekijöitä keskustojen muutosten taustalla. Yhtä lailla vaikuttavia, joskin ajallisesti hitaampia ja hienovireisempiä ovat esimerkiksi kestävyyskysymysten lisääntyminen, aineettomien palveluiden korostuminen kulutuksessa, sekä urbaanin kulttuurin ja ihanteiden muutokset.

Globaalilla tasolla kaupunkikeskustojen muutokset ovat viimeisten vuosien aikana olleet jossain määrin tavanomaistakin nopeampia ja muutokset kietoutuvat niin Helsingissä kuin muuallakin samansuuntaisten trendien ympärille. Kestävien kulkumuotojen tilatarpeiden huomioiminen, katutilojen laadun kehittäminen ja kävelykeskustojen kehittäminen ovat selvä globaali megatrendi.

Elämyksellisen ydinkeskustan syntymistä toteuttaa Elämyksellinen ydinkeskusta, ydinkeskustan maankäytön kehityskuvan (Kaupunginhallitus 22.5.2023) mukaisesti

esimerkiksi kävelykeskustan kehittäminen, keskustan viherryttäminen, kaupunkitilojen viihtyisyyden parantaminen sekä erilaisten toiminnallisuuksien, kuten tapahtumien, kulttuurilaitosten ja terassien mahdollisuuksien parantaminen, matkailupalveluiden tukeminen sekä esimerkiksi torien ja aukoiden kehittäminen. Yksi osa elämyksellisen ydinkeskustan kehittymistä on kulkuyhteyksien ja katutilojen kehittäminen. Lisäksi erityistä huomiota kiinnitetään logistiikan kysymyksiin.

Keskustan elinvoimaisuuden kehittämiseksi on valmisteilla useita hankkeita. Elielinaukion sekä Rautatien ympäristöjen kehittämistä valmistellaan. Eteläsataman kokonaisuus uudistuu Kaivopuiston liepeiltä Katajanokan kärkeen saakka ja Arkkitehtuuri- ja designmuseon arkkitehtuurikilpailu on käynnissä. Hakaniemenrannan uudistus on käynnissä ja Kruunusillan hanke etenee suunnitellusti. Kaisaniemen puiston peruskorjaus valmistuu 2025 ja Töölönlahden puiston alueelle tehdään 2024 aikana väliaikaisia kehittämistoimenpiteitä ennen pysyvää kokonaisuudistusta. Senaatintorin ja Kasarmitorin kesäterassit ovat tärkeä

lisä keskustan elinvoimaan. Esplanadin kokeilu on käynnissä loppusyksyyn 2024. Merellisen Helsingin strategian mukaisia toimenpiteitä toteutetaan uuden kehittämisresurssin myötä. Logistiikan ja jakelu liikenteen edellytyksiä parannetaan uusien ratkaisuin ja lisäksi yksityinen hanke keskustan huoltotunnelin kehittämiseksi on oleellinen askel huollon ja saavutettavuuden näkökulmasta.

Helsingin ydinkeskustaa kehitetään rakenteellisesti lisäämällä asumista, työpaikkoja ja esimerkiksi kehittämällä kulkuyhteyksiä ja jakelun edellytyksiä. Lisäksi helpotetaan tapahtumien järjestämistä, terassien perustamista ja kaupunkitilojen käyttöä. Tärkeänä päämääränä vetovoiman ja elävyyden kehittämisessä on myös lisätä ja helpottaa keskustassa asioimista sekä muokata kaupunkitilaa viihtyisyyden näkökulmasta logistiikan edellytysten ohella. Ydinkeskustan liikennejärjestelmäsuunnitelman tarkoituksena on tukea ydinkeskustan muita käynnissä olevia muutoksia sekä keskustan roolin, keskustassa viiptymisen ja viihtymisen kehittymistä.

2.3 Ydinkeskustan liikennejärjestelmän tavoitteet

Ydinkeskustan liikennejärjestelmälle asetut tavoitteet noudattavat ohjaavien strategioiden ja ohjelmien linjauksia. Tavoitteet on hyväksytty kaupunkiympäristölautakunnassa 19.9.2023. Tavoitteiden avulla kuvataan yhteistä tahtotilaa liikennejärjestelmän kehittämiseksi ja ne ovat ohjanneet suunnitelman laatimista. Tavoitteet on jaettu neljään kokonaisuuteen: elämyksellinen keskusta, kävelyn ja oleskelun olosuhteet, keskustaan saapuminen ja keskustassa liikkuminen sekä jakelu- ja huolto liikenne.

Elämyksellinen keskusta

Kestävä liikennejärjestelmä vahvistaa elämyksellistä keskustaa

Kävelyn ja oleskelun olosuhteet

Kävelyn, oleilun ja viihtymisen olosuhteet Helsingin keskustassa ovat kansainvälisesti korkealaatuisia ja paranevat oleellisesti nykytilanteesta

Keskustaan saapuminen ja keskustassa liikkuminen

Ihmisten saapuminen keskustaan ja keskustassa liikkuminen on sujuvaa

Jakelu- ja huolto liikenne

Jakelu- ja huoltoliikenne palvelevat keskustassa toimivien tarpeita hyvin



Elämyksellinen keskusta

TAVOITE

Kestävä liikennejärjestelmä vahvistaa elämyksellistä keskustaa

Elämyksellinen keskusta houkuttaa ihmisiä saapumaan keskustaan, elämyksellisessä keskustassa ihmiset viihtyvät pidempään. Liikennejärjestelmän kehittäminen kestäväksi mahdollistaa yhä suuremman ihmismäärän saapumisen keskustaan, parantaa käveltävyyttä, vähentää liikenteestä johtuvia haittoja keskustassa oleilulle ja varmistaa keskustan toiminnallisuuden. Tämä auttaa kasvattamaan Helsingin keskustan elinvoimaisuutta, houkuttelevuutta ja kilpailukykyä kestävällä tavalla.

Kestävä kaupungin kasvu perustuu kestäväan liikennejärjestelmään


Kestävän liikennejärjestelmän lähtökohdiana on, että kestävä liikkumisväline on helpoin tapa liikkua paikasta toiseen.

Mitä kestävämmiin ja tilatehokkaampiin ihmiset ja tavarat liikkuvat, sitä paremmat edellytykset on kehittää eloisaa julkista tilaa ja elämyksellistä kaupunkia, jossa liikkuu paljon ihmisiä. Enemmän ihmisiä kaupungilla tarkoittaa parempia menestymisen edellytyksiä yrityksille sekä edellytyksiä kaupungille pärjätä kaupunkien välisessä kansainvälisessä kilpailussa.

Kestävä liikennejärjestelmä luo ja tukee yhteisöjä mahdollistamalla runsaasti laadukasta julkista tilaa, jossa ihmiset voivat kohdata toisiaan.

Kestävä liikennejärjestelmä luo ja tukee terveyttä ja hyvinvointia mahdollistamalla aktiivisen liikkumisen.

Kestävä liikennejärjestelmä ei tuota kasvihuonekaasupäästöjä ja tuottaa mahdollisimman vähän lähipäästöjä, kuten melua, pakokaasuja, hengitettäviä hiukkasia tai muita saasteita.



Kävelyn ja oleskelun
olosuhteet

TAVOITE

Kävelyn, oleilun ja viihtymisen olosuhteet Helsingin keskustassa ovat kansainvälisesti korkealaatuisia ja paranevat oleellisesti nykytilanteesta

Ydinkeskusta on ennen kaikkea perillä olon paikka, jossa ihmisten väliset kohtaamiset luovat kaupunkielämää. Jotta liikenne ei tuottaisi liikaa häiriötä paikalliselle liikkumiselle ja oleskelulle, täytyy autoliikenteen suunnittelun enemmän keskittyä parantamaan keskustaan saapumisen ja keskustan sisäisen liikenteen edellytyksiä kuin sujuvaa läpiajoa keskustan läpi. Keskustassa täytyy yhteensovittaa liikenteen – erityisesti autoliikenteen – ja laadukkaan kaupunkitilan tarpeet.

Kaupunki on kohtaamisia ihmisten välillä

Hyvät kävely-ympäristön olosuhteet ovat oleellisia terveyden, ympäristön, talouden ja yhteisöllisyyden kannalta.

Korkealaatuinen käveltävä keskusta on paikka, jossa vierailijat muodostavat käsitteellisen kaupungista. Viihtyisä ja elämyksiä tarjoava ympäristö rakentaa kuvaa Helsingistä ja ulkomailta saapuville koko Suomesta.

Mitä enemmän ihmiset kävelevät kaupungilla ja mitä pidempään he viiptyvät siellä, sitä enemmän alueen palveluita käytetään.

Kohtaamiset julkisessa tilassa lisäävät yhteisöön kuulumisen tunnetta.



Keskustaan saapuminen ja
keskustassa liikkuminen

TAVOITE

Ihmisten saapuminen keskustaan ja keskustassa liikkuminen on sujuvaa

Keskustaan saapuminen ja keskustan sisällä liikkuminen tulee olla mahdollisimman monelle mahdollisimman helppoa ja esteetöntä. Hyvä saavutettavuus tarkoittaa sitä, että pääsee haluamaansa kohteeseen kohtuullisella vaivalla, ajalla ja hinnalla. Näiden tekijöiden pohjalta ihmiset valitsevat kulloinkin sopivan kulkumuodon saavuttaakseen haluamansa kohteet. Helsingin keskusta kilpailee sijaintina muiden keskusten kanssa, kilpailuvalttinaan erinomainen joukkoliikenne sekä käveltävä ja viihtyisä ympäristö. Myös autolla on jatkossa tärkeä rooli monilla keskustaan suuntautuvilla matkoilla. Jotta voidaan Helsingin kokoisessa kaupungissa turvata autoliikenteen toimivuus, on yhä useamman kuitenkin valittava auton tilalle toinen kulkuväline.


Toimivassa kaupungissa vallitsee tasapaino eloisan julkisen tilan ja liikenteen välillä

Liikennejärjestelmän kehittäminen on tasapainon hakemista viipymään kutsuvan julkisen tilan ja sujuvan eri kaupunginosat toisiinsa yhdistävän liikkumisen välillä. Yhdessä eloisia julkisen tila, monipuoliset palvelut ja toimiva liikennejärjestelmä tekevät kaupungista kaupungin.

Sujuva liikkuminen mahdollisimman vähän tilaa vievillä kulkumuodoilla on toimivan liikenteen edellytys keskustassa. Joukkoliikenne on ylivoimainen liikkumismuoto, kun halutaan kuljettaa mahdollisimman paljon ihmisiä keskustaan mahdollisimman pienessä tilassa.

Pyöräliikenteen kehittäminen tukee joukkoliikenteen sujuvuutta ja käyttömukavuutta, kun ruuhkaisimpina aikoina ihmiset voivat valita myös toisen tilatehokkaan kulkumuodon matkalleen.

On tärkeää erottaa erilaiset autonkäyttötarpeet toisistaan. Osalle vaihtoehtoihin kulkumuotoihin siirtyminen on helpompaa ja realistisempaa kuin toisille. Pelastusliikenne, tavaraliikenne, liikuntarajoitteisten liikkuminen, taksi- ja muu ammattiliikenne ovat esimerkkejä välttämättömästä autoliikenteestä, jonka edellytykset tulee ensisijaisesti turvata jatkossakin.

A worker in a high-visibility vest and sunglasses is loading boxes onto a truck. The worker is wearing a dark jacket and a high-visibility vest with reflective stripes. The truck is white and has a yellow and black striped section. The worker is leaning over the side of the truck, and the boxes are stacked on top of it. The background is a blurred outdoor setting.

Jakelu- ja huoltoliikenne

TAVOITE

Jakelu- ja huolto- liikenne palvelevat keskustassa toimivien tarpeita hyvin

Jakelu- ja huoltoliikenteen toimivuus on edellytys keskustan palveluiden ja muiden toimintojen olemassaololle. Tavarat on saatava kaappoihin, jätteet on saatava haettua ja ruokalähettilien haettua tilauksensa. Tavaroiden ja palveluiden pitää päästä kulkemaan myös keskustassa olevien asiakkaiden luokse luotettavasti ja aiheuttamatta liiallista haittaa muille kadunkäyttäjille.

Tavaroiden liikkuminen on toimivan kaupungin edellytys

Yritykset ja asukkaat tarvitsevat toimivaa jakelua ja huoltoa. Tavaroiden pitää pystyä liikkumaan sujuvasti paikasta toiseen.

Kaikkien kiinteistöjen tulee olla jakelun ja huollon saavutettavissa siten, että matka-ajat ovat ennakoitavia ja kohtuullisia.

Huoltoliikenne kehittyy sopeutuakseen paremmin toimintaympäristöönsä. Jakelutoiminta on muutoksessa esimerkiksi ajoneuvojen koon ja jakelukeskusten kehittämisen osalta.

Kiinteistöjen huolto hoituu kiinteistöjen huoltopihoilla tai katualueille varatuilla kuormauspaikoilla, joiden saatavuutta kaupunki kehittää muun muassa pysäköintipoliittisin toimenpitein. Tärkeillä jalankulun alueilla huoltoa rajoitetaan tarvittaessa ajallisesti, jolloin tavaroiden lastaus voi tapahtua sujuvammin ja vähemmän häiriöin vilkkaimpien jalankulku-aikojen ulkopuolella.

3. Ydinkeskustan liikennejärjestelmäsuunnitelma kertoo kokonaisuuden



3.1 Katuverkko jäsentyy kävelykeskustan tarpeisiin

















Ydinkeskustan liikennejärjestelmäsuunnitelmassa esitetään liikenneverkon tavoitetila sekä kehittämisperiaatteet kullekin kulkumuodolle. Suunnitelman myötä keskustan liikenteen merkittävimmät kehitys-suunnat hahmottuvat ja eri kulkumuotojen rooli osana liikennejärjestelmää selkiytyy. Esitettävillä periaatteilla ja ratkaisulla pyritään palvelemaan kävelykeskustan tarpeita.

Suunnitelman läpileikkaava periaate on liikenneverkon jäsentyminen nykyistä selkeämmin paikallisverkon ja pääverkon katuihin. Jäsentelyllä pyritään siihen, että katutiloja voidaan kehittää kullekin kadulle soveltuvalla tavalla. Siellä missä katutila palvelee sujuvaa liikkumista paikasta toiseen, on eri keinot käytössä esimerkiksi käveltävyyden kehittämiseksi kuin kaduilla, jossa kadun rooli on toimia lähinnä matkojen määränpäänä ja katu voidaan kehittää vapaammin viipymisen paikkana.

Liikenneverkkoa koskeva merkittävin muutos liittyy autoliikenteen pääverkon harventamiseen Kaivokadun akselilla, mikä mahdollistaa Kaivokadun kehittämisen joukkoliikennekatuna sekä alueen kävely-ympäristön kunnianhimoisen kehittämisen kohti kansainvälisen tason kävelykeskustaa.



Ydinkeskustan liikennejärjestelmäsuunnitelma, koostekuva

-  Käveltävä ydinkeskusta
-  Käveltävä keskusta
-  Pyöräliikenteen pääverkko
-  Autoliikenteen pääverkko
-  Pääkatu
-  Alueellinen kokoojakatu, nykyinen
-  Alueellinen kokoojakatu, yhteystarve
- Keskustan joukkoliikenneverkko**
-  Raitiotie
-  Pikaraitiotie
-  Bussiliikenteen pääyhteydet, terminaali
-  Junaliikenne, terminaali
-  Metroliikenne, asema
-  Helsingin yliopiston uusi sisäänkäynti
-  lauttaterminaali
-  laivaterminaali
-  risteilysatama



Kaupunkitila liikennetilana ja viipymisen paikkana

Kaupunkitilan rajallisuuden takia sen optimaalinen hyödyntäminen edellyttää oikeanlaista tasapainoa liikenteen ja viihtyisyyden yhteensovittamisessa. Vetovoimainen kaupunkikeskusta tarvitsee toimivaa liikennettä, mutta houkuttelevuuteen ja elinvoimaan vaikuttaa merkittävästi myös viipymistä tukevan kaupunkitilan korkea laatutaso.

Katuverkon liikenteellinen jäsentely on edellytys sille, että voidaan yhtäältä turvata toimiva liikenne ja toisaalta luoda puitteet viihtyisälle ja kauniille kaupunkiympäristölle. Nopeaa ja sujuvaa ajoneuvoliikennettä priorisoiva katutila luo estevaikutuksia,

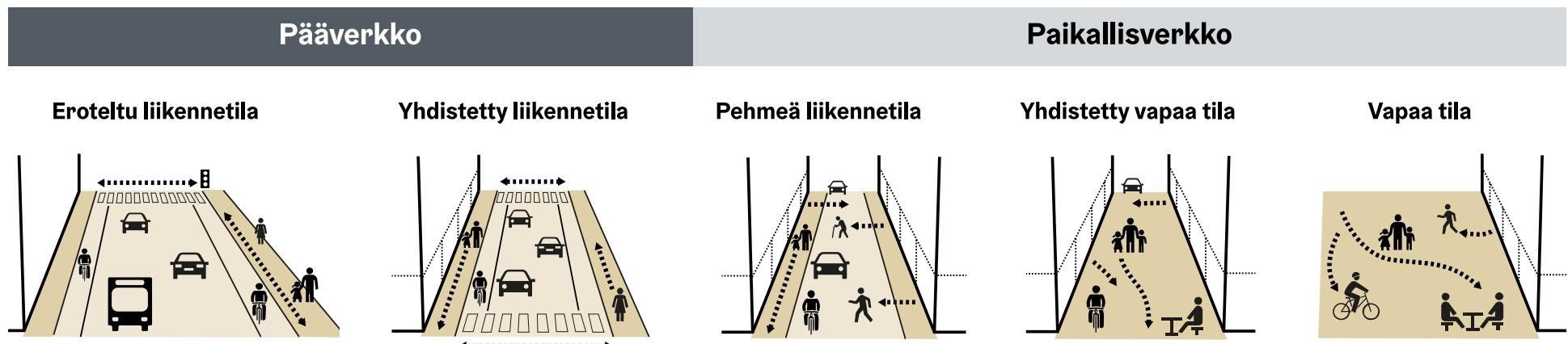
melua ja muita kaupunkitilan laatua heikentäviä vaikutuksia. Tällöin on väistämättä tingittävä kaupunkitilan laadullisista tavoitteista.

Siksi on erityisen tärkeää määritellä, mikälaista liikenteellistä käyttötarkoitusta kukin katu tai kaupunkitila palvelevat. Karkeasti ottaen, katuverkko jäsentyy katujen autoliikenteellisen käyttötarkoituksen perusteella pääverkkoon ja paikallisverkkoon.

Pääverkon kadut palvelevat autoliikennettä alueiden välisissä siirtymisissä ja pidemmillä matkoilla. Näillä kaduilla autoliikenteen toimivuus on tärkeää, mistä yleensä

seuraa rajoitteita muille toiminnoille ja tilankäyttötarpeille. Katutilana pääverkon kadut edustavat periaatteellisesti eroteltua liikennetilaa tai yhdistettyä liikennetilaa.

Paikallisverkon kadut palvelevat paikallisten alueiden sisäisiä liikennetarpeita. Nämä kadut ovat matalalle nopeustasolle ja alhaisille liikennemäärille mitoitettuja, ja palvelevat pääverkon ja paikallisten kohteiden välisinä yhteyksinä automatkan ensimmäisillä ja viimeisillä sadoilla metreillä. Katutilana paikallisverkon kadut edustavat periaatteellisesti pehmeää liikennetilaa, yhdistettyä vapaata tilaa tai vapaata tilaa.



Katuverkon jakautuminen pääverkkoon ja paikallisverkkoon ja edelleen erilaisiin katutiloihin.

3.2 Suuntana kansainvälisen tason kävelykeskusta

Kävely on erottamaton osa kaupunkielämää ja sosiaalista kanssakäymistä. Käveltävä kaupunkikeskusta on ennen kaikkea paikka, jossa halutaan viipyä ja tehdä muitakin kuin välttämättömiä arkiaskareita. Jotta ihmiset haluaisivat kävellä ja viipyä kaupungilla, täytyy ympäristön viihtyisyyteen panostaa. Viihtyisyyttä voidaan parantaa esimerkiksi kaupunkivihreällä, istuimilla, laadukkailla pintamateriaaleilla, vesielementeillä tai vähentämällä ympäristön meluisuutta. Maankäytöllä on merkittävä rooli viihtyisän kaupunkiympäristön syntymisessä. Rakennusten julkisivut luovat tavoitteellisesti mielenkiintoista katukuvaa ja rakennuksista katutilaan levittäytyvät toiminnot, kuten ravintoloiden terassit luovat kaupunkielämää.

Liikkumismuotona kävely on osa jokaista matkaa, ja siten se on myös tärkeä osa toimivaa liikennejärjestelmää. Se on tilatehokas, ympäristöystävällinen, tasa-arvoinen ja terveellinen tapa liikkua. Kävelyllä ja käveltävällä kaupunkiympäristöllä on tutkimuksissa todettu olevan lukuisia hyötyjä, ja

näyttö kävelyn hyödyistä ihmisten terveydelle, yritysten ja kaupunkien kilpailukyvyille, kaupunkien asuttavuudelle ja ilmastotavoitteiden edistämiseksi on vahvaa.

Kävelyn edistämishjelman ja liikkumisen kehittämissuunnitelman mukaan kävely on Helsingissä ensisijainen liikkumismuoto, jota priorisoidaan suunnittelussa, toteutuksessa ja ylläpidossa. Yleiskaavassa Helsingin keskusta on C1-alueita, jota kaavamääräyksen mukaan tulee kehittää kävelypainotteisesti kiinnittäen erityistä huomiota jalankulkijan mittakaavaan ja jalankulkijärjestelyiden toimivuuteen. Helsingin keskustaa voidaankin pitää käveltävän kaupungin yhtenä tärkeimmistä, ellei tärkeimpänä keskuksena.



Kävelyn kehittäminen

Kävelyn kannalta merkittävin kehityskohde on päärautatieaseman ympäristö, jota kehitetään Kaivokadulle suunniteltuun joukkoliikennekatuvaihtoehtoon perustuen. Ydinkeskustan liikennejärjestelmäsuunnitelman periaate harventaa autoliikenteen pääverkkoa Kaivokadun akselilla tarjoaa mahdollisuuden parantaa kävelyympäristöä merkittävästi sekä päärautatieaseman välittömässä lähiympäristössä että laajemmin alueella, jolla Kaivokatu, Asemanaukio ja Postikatu sekä Kampissa Simonkatu ja Kansakoulukatu osoitetaan paikalliskaduiksi.

Kävelyympäristöä parannetaan ydinkeskustan maankäytön kehityskuvassa olevien maankäytön kehityshankkeiden yhteydessä. Näistä merkittävimpiä ovat Makasiinirannan ja Katajanokan laiturin, Kampin terveyden ja hyvinvointikeskuksen, Hakanienrannan, Hietalahdenrannan, Kasarmitorin sekä Elielin aukion kehittäminen. Lisäksi Kaisaniemenpuiston ja Töölönlahdenpuiston hankkeet sekä kesäkatukokeiluiden pohjalta käynnistettävä Designmuuseon edustan katusuunnitteluhanke ovat tiedossa olevia ja osin jo käynnistyneitä kävelyympäristöä parantavia hankkeita.



Vahvistuvat kävely-yhteydet päärautatieaseman ja keskustan kaupunkielämän paikkojen välillä.



Näkymä Keskuskadun edustalta kohti päärautatieasemaa – nykytila.



Havainnekuva näkymästä Keskuskadun edustalta kohti päärautatieasemaa – joukkoliikennekatuvaihtoehto.



Näkymä Ateneumin edustalta kohti päärautatieasemaa – nykytila.



Havainnekuva näkymästä Ateneumin edustalta kohti päärautatieasemaa – joukkoliikennekatuvaihtoehto.

Suunnitelman periaatteita kävelyn kehittämiseksi

VAHVISTETTAVAT KÄVELY-YHTEYDET

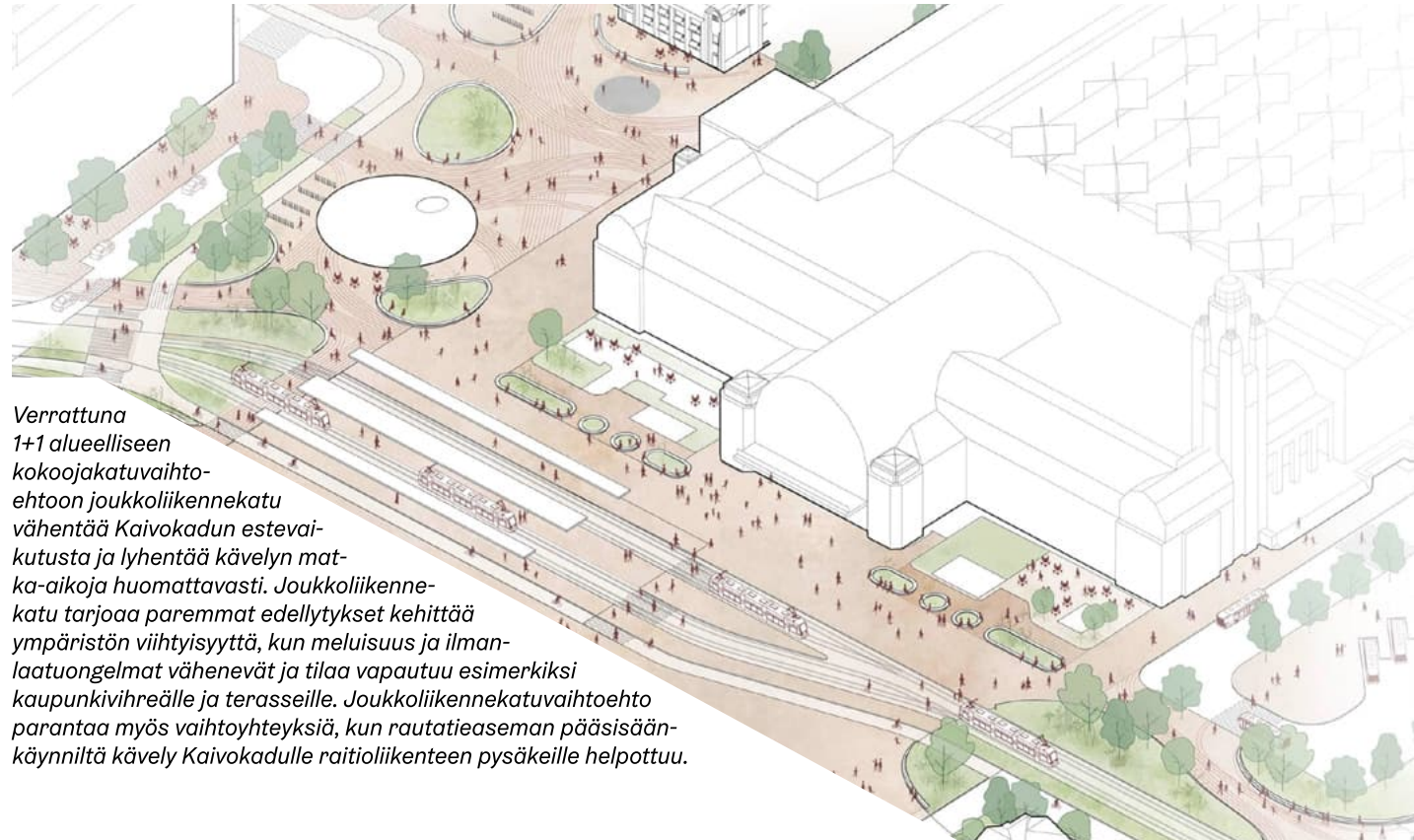
Raideliikenteen asemien ympäristöt Päärautatieasema, Kamppi ja Helsingin yliopiston asema sekä asemilta lähtevät vilkkaimmat kulkuyhteydet, ovat kävelyn kehittämisen painopistealueita alueen jatkosuunnittelussa.

Päärautatieaseman ympäristö on kävelyn kannalta ydinkeskustalle merkittävin, sillä suurin osa keskustaan saapuvista saapuu alueelle tätä kautta. Päärautatieaseman ympäristöstä kulkevat tärkeimmät vahvistettavat kävely-yhteydet (ydinkeskustan maankäytön kehityskuva KH 16. / 336 §): ”Rautatieasemalta Töölönlahdelle, Rautatieasemalta Kamppiin, Rautatieasemalta kohti Aleksanterinkatua ja Esplanadeja, Rautatieasemalta Eteläsatamaan sekä Rautatieasemalta Kaisaniemenkatua pitkin Hakaniemeen.”

Kehittämällä päärautatieaseman kävely-ympäristöä Kaivokadun joukkoliikennekatuvaihtoehtoon perustuen vahvistetaan kaikkia näitä kävely-yhteyksiä, parannetaan joukkoliikenteen vaihtoyhteyksiä sekä vahvistetaan alueen kivijalkatoimintoja. Huolto- taksi-, saatto- ja pelastusliikenteelle turvataan hyvät edellytykset toimia uudenaikaisessa jalankulkupainotteisessa ympäristössä.

Paikallista identiteettiä vahvistavien paikkojen verkoston tiivistäminen parantaa myös kävelyn olosuhteita. Helsingin keskustasta löytyy jo nykyisin useita kaupunkielämältään vilkkaita paikkoja, joissa ihmiset viiptyvät mielellään, mutta osaan paikoista tulisi panostaa nykyistä enemmän etenkin oleskelun ja viihtymisen mahdollisuuksiin. Kauppatorin tai Kasarmitorin ympäristöt ovat esimerkkejä paikoista,

joista kaupunkielämän potentiaalia ei ole täysin hyödynnetty. Toisaalta kaupunkielämältään vilkkaimmat paikat kaipaavat tuekseen myös pienempiä paikkoja, jotta käveltävään kaupunkirakenteeseen ei pääsisi syntymään katkoksia. Esimerkiksi paikallisverkon kadun kulmia tai pieniä aukiota tulisi jatkossa kehittää johdattelevana paikkoina kohti vilkkaimpia kaupunkielämän paikkoja.



Verrattuna 1+1 alueelliseen kokoojakatuvaihtoehtoon joukkoliikennekatu vähentää Kaivokadun estevaiden aikojen huomattavasti. Joukkoliikennekatu tarjoaa paremmat edellytykset kehittää ympäristön viihtyisyyttä, kun meluisuus ja ilmanlaatuongelmat vähenevät ja tilaa vapautuu esimerkiksi kaupunkivihreälle ja terasseille. Joukkoliikennekatuvaihtoehto parantaa myös vaihtoyhteyksiä, kun rautatieaseman pääsisäänkäynniltä kävely Kaivokadulle raitioliikenteen pysäkeille helpottuu.

KAUPUNKIELÄMÄN PAIKKOJEN VERKOSTO TIIVISTYY

Kaupunkielämän paikoilla tarkoitetaan kohtia, joissa parannetaan pysähtymisen ja oleskelun mahdollisuuksia. Paikat luovat viihtyisää kaupunkitilaa, jossa voi pysähtyä katsomaan ympäristöään tai viettää pidempiäkin aikoja. Ne jäsentävät kävely-matkaa, auttavat kävelijää hahmottamaan kaupunkiympäristöä ja saavat kävelijän jatkamaan matkaansa, kun reitin varrella tapahtuu jatkuvasti jotain mielenkiintoista.

Kävelykeskustaa ja ympäröivää käveltävää keskustaa kehitetään tiheänä kaupunkielämän paikkojen verkostona yhdessä kaupunkilaisten, kiinteistönomistajien ja muiden toimijoiden kanssa. Myöhemmin valmisteltavissa aluekohtaisissa liikennesuunnitelmissa tunnistetaan eri tasoisia kaupunkielämän paikkoja. Alueille tehtävien suunnitelmien myötä niin pienten ja paikallisten kuin merkittävien kaupunkielämän paikkojen laatua parannetaan ja tarvittaessa myös tihennetään verkostoa luomalla uusia paikkoja esimerkiksi uuden maankäytön yhteyteen tai pienempiä paikkoja kadun kulmiin. Tarkasteluissa hyödynnetään kävelyn suunnitteluohjetta sekä ydinkeskustan maankäytön kehityskuvaa. Asemanympäristöt, torit, aukiot, puistot

ja meren rannat huomioidaan itsenäisinä kaupunkielämän paikkoina sekä osana kävelyverkostoa. Kaupunkielämän paikkoja kehitettäessä huomioidaan esteettömyys kaikissa suunnitteluvaiheissa.

Esimerkkejä kaupunkielämän merkittävistä paikoista ydinkeskustassa ovat Päärautatieaseman ympäristö, Esplanadin puisto ja Kauppatori. Paikallisia kaupunkielämän paikkoja ovat esimerkiksi Kampintori ja Kolmikulma. Pieniä kaupunkielämän paikkoja ovat esimerkiksi paikalliskatujen liittymien kadun kulmat, joissa on katukalusteita, puita ja terasseja. Kaikilla näillä paikoilla vahvistetaan kohteiden omaa identiteettiä.

Pääverkon katujen rajaamissa paikallisverkon niin kutsutuissa liikennesoluissa korostetaan kävelyreittien ja kaupunkielämän paikkojen houkuttelevuutta, jolloin ajoneuvoliikenne sovitetaan kävelyn tarpeisiin. Paikallisverkko palvelee kiinteistöjen ajoyhteyksinä ainoastaan automatkan lähtö- ja saapumisvaiheissa. Edelleen kaikkiin kiinteistöihin pääsee hyvin myös autolla. Periaatteena on, että liikennesolun autoliikenne on paikalliseen liikenteeseen

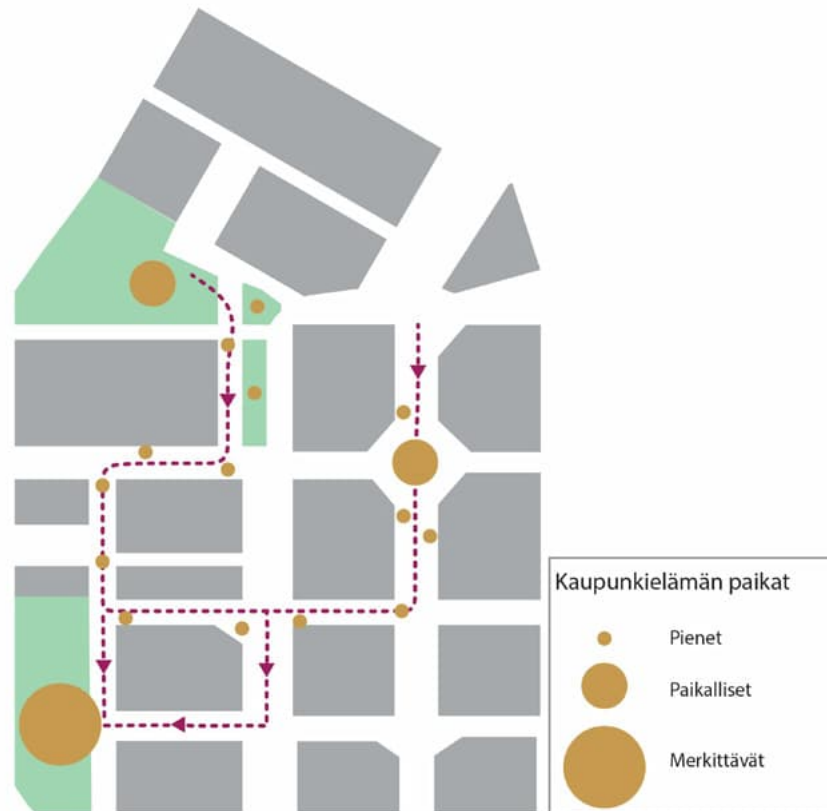
rajautuen vähäistä ja hidasvauhtista, jolloin pyöräilijät ja sähköpotkulautailijat voivat turvallisesti ajaa ajoradalla ja jalankulkijat voivat ylittää kadun mistä kohtaa tahansa. Kadun ylittäminen toimintaesteisille henkilöille tulee olla paikalliskaduilla jatkossakin turvallista ja sujuvaa.

Katutilojen kehittämisessä priorisoidaan maankäytön kehityskuvan mukaisesti katuja, joilla on runsaasti rakenteellista kivijalkaliiketilaa. Liikennesolut rajataan selkeästi pääverkosta käyttämällä paikalliskatujen liittymissä ylijatkettuja jalkakäytäviä tai muita rakenteellisia ratkaisuja, jotka selkeästi viestivät paikallisverkolle saapumisesta. Paikalliskatujen liittymiä täydennetään mahdollisuuksien mukaan katukalustein ja katuvihreällä, tavoitteena valjastaa liittymäalueet osaksi kaupunkielämän paikkojen verkostoa. Myös paikallisverkon sisäisiä risteyskohtia kehitetään jatkosuunnittelussa osana kaupunkielämän paikkojen verkostoa etenkin kohteissa, joissa sijaitsee runsaasti kivijalkaliiketilaa.

Kävelylle ja etenkin oleskelulle tärkeiden paikkojen tunnistamiseksi on laadittu periaatteet eri tasoisille kaupunkielämän paikoille. Tarkastelu perustuu tutkimuskirjallisuuden mielenkiintoisten paikkojen muodostamasta verkostosta, joka

houkuttelee kävelijää ylipäätään saapumaan alueelle, jatkamaan matkaansa ja toisinaan myös pysähtymään. Kaupunkielämän paikkoja ovat niin arjen kuin vapaa-ajan ympäristöt. Paikan ei tarvitse täyttää kaikkia lueteltuja kriteereitä, jotta

se voidaan luokitella tiettyyn kategoriaan. Usein merkittävyydeltään suuremmat kaupunkielämän paikat pitävät sisällään myös pienempiä paikkoja. Paikat on jaoteltu kolmeen eri luokkaan: pieniin, paikallisiin ja merkittäviin kaupunkielämän paikkoihin.



Kävelymatkaa jäsentävät eri kokoiset kaupunkielämän paikat



Paikalliskadun porttiaiheena toimiva ylijatettu jalkakäytävä terasseineen ja puineen on esimerkki pienestä kaupunkielämän paikasta.

Pienet kaupunkielämän paikat ●

- Paikan tietävät ja sitä käyttävät enimmäkseen alueella asuvat, töissä käyvät tai muuten arjessaan ohikulkevat. Kohteeseen ei yleensä lähdetä erikseen ja ne ovat luonteeltaan arkisia.
- Kohteet esiintyvät ympäristössä toistuvasti eikä niiden tarvitse olla erityisen huomiota herättäviä, mutta ne jäsentävät kävelymatkaa. Näitä paikkoja on kaupungissa tasaisesti ja ne esiintyvät ympäristössä hyvin tiheästi.
- Kohde ei yksin kasvata jalankulkijoiden määrää alueella.
- Esimerkkejä pienistä kaupunkielämän paikoista ovat kadun kulmat, joissa on kivijalkaliiketilaa, kasvillisuutta ja istuimia. Kaikista tarkimalla tasolla myös julkisivun vaihtuminen voi luoda tunteen paikasta tai yksittäinen terassi voi olla pieni kaupunkilaisten kohtaamispaikka.

Paikalliset kaupunkielämän paikat ●

- Paikallisten lisäksi kohteeseen saapuvat myös muualla kaupungissa asuvat ja kaupungissa vierailevat, mutta paikat eivät ole yleensä varsinaisia syitä saapua keskustaan
- Kohteet erottuvat ympäristöstä selkeinä tilakokonaisuuksina. Paikat toistuvat tavoitteellisesti noin 1–5 minuutin kävelymatkan välein.
- Kohde kasvattaa jalankulkijoiden määrää alueella maltillisesti
- Esimerkkejä paikallisista kaupunkielämän paikoista keskustassa ovat pienet aukiot ja puistikot. Myös jotkut kävelykatujen tai kivijalkaliiketiloitaan aktiivisten katujen risteykset tai raitioliikenteen pysäkkien ympäristöt voivat muodostaa paikallisia kaupunkielämän paikkoja.

Merkittävät kaupunkielämän paikat ●

- Kohde vangitsee katseen ja toimii maamerkinä. Kohteessa pysähdytään usein katselemaan ja tutkimaan ympäristöä. Kohteet ovat kaupungin tasolla tai jopa kansainvälisesti uniikkeja. Kohde on joko itsessään vetovoimatekijä, jota saavutaan katsomaan tai se on merkittävä osa arjen liikkumista ja asiointia. Merkittäville paikoilla on monia käyttötarkoituksia, ja ne ovat joko koko päivän vilkkaita tai siellä on selviä vilkkaita ajankohtia.
- Paikat toistuvat tavoitteellisesti keskustassa noin 5–15 minuutin kävelymatkan välein. Käveltävässä ydinkeskustassa merkittäviä kaupunkielämän paikkoja esiintyy kaikista useimmin.
- Kohde kasvattaa jalankulkijoiden määrää alueella merkittävästi (esim. joukko liikenteen solmukohdat, nähtävyydet ja kaupalliset keskittymät)
- Esimerkkejä merkittävistä kaupunkielämän paikoista ovat kaikki raskaan raiteliikenteen asemien ympäristöt, aukiot ja torit, joiden yhteydessä on nähtävyyksiä tai vaikkapa tori- tai terassitoimintaa sekä keskustan historialliset puistot tai kehittyvät merenranta-alueet.

HUOLTOLIIKENTEEEN KEHITTÄMINEN KÄVELYPAINOTTEISISSA KAUPUNKITILOISSA

Keskustan maanalaisten pysäköintilaitosten houkuttelevuutta lisätään toteuttamalla sinne uusia ajoyhteyksiä ja parantamalla kävelyn olosuhteita maan päällä.

Jatkosuunnittelussa varmistetaan, että huoltoliikenne toimii kaikkialla keskustassa sille asetettavien sääntöjen mukaan. Käveltävän ydinkeskustan kävelykaduilla ja Aleksanterinkadulla huoltoliikenne vähenee ohjaamalla sitä kiinteistöjen huoltopihoille tai keskustan huoltotunneliin. Aleksanterinkadulla muutos tehdään vaiheittain tiukentamalla nykyistä huoltoliikenteen aikaikkunaa ja lopulta poistamalla huoltoliikenne jalkakäytäviltä kokonaan. Muiden keskustan kävelykatujen osalta vahvistetaan alaslaskettavien pollareiden käyttöä ja aikarajoituksia huoltoliikenteelle.

Kuormauspaikkojen määrää lisätään vaiheittain aluekohtaisten liikennesuunnitelmien myötä.

Huoltoliikenteen järjestäminen kävelyalueilla on selvä nykytilan haaste käveltävässä

keskustassa. Ydinkeskustan kävely-ympäristölle tyypillistä on runsas kävelykatujen, aukoiden, torien ja puistojen määrä. Suunnitelman periaatteiden mukaan näiden kaupunkitilojen tulisi olla aidosti sellaista tilaa, jossa kävelijä voi vapaasti liikkua ja pysähtyä varomatta ajoneuvoja. Myös kuormauspaikkojen lisääminen vaikuttaa positiivisesti kävelyn olosuhteisiin, kun jalkakäytäviä saadaan rauhoitettua häiritsevältä huoltoliikenteeltä.

KÄVELTÄVÄMPÄÄ KATUTILAA AUTOLIIKENTEEEN PÄÄVERKON KADUILLA

Pääverkon kadut edustavat katutyypiltään ratkaisua, jossa jalankulku, pyöräliikenne ja autoliikenne on eroteltu toisistaan, ja ajoradan ylitykset tapahtuvat pääsääntöisesti liittymissä olevien suojateiden kautta. Kävely-ympäristön kehittäminen kohdistuu rakennusten kivijalasta jalkakäytävän reunaan ulottuvalle vyöhykkeelle, jossa yhteensovitetaan sujuvan jalankulun ja oleskelun tarpeet sekä luodaan kadun viihtyisyys vehreydellä. Turvallisin ja sujuvin suojatiejärjestelyin vähennetään ajoradan estevaikutusta.

Alueellisten kokoojakatujen kaistamäärä

rajataan liikenteellisten reunaehtoien salliessa yhteen ajokaistaan suuntaansa. Tällöin alueelliset kokoojakadut eivät houkuttele kantakaupungin läpiajoon, ja kadun estevaikutus pysyy kohtuullisena ympäristössä, jossa liikkuu erittäin runsaasti jalankulkijoita.

Suunnitelman periaate katuverkon jäsentymisestä pää- ja paikallisverkon katuihin on edellytys kävely-ympäristön olosuhteiden kehittämiseksi keskustassa, sillä tällöin eri katuverkon osia voidaan kehittää tarkoituksenmukaisella tavalla käveltävimmiksi siten, että keinot soveltuvat kadun tilanjakoon, estevaikutukseen ja liikenteen aiheuttamiin päästöihin, kuten meluun. Esimerkiksi liikennemääriltään ja nopeuksiltaan verrattain korkeat pääverkon kadut eivät ole kaikista houkuttelevimpia paikkoja oleskella, kun taas paikallisverkolla katua voidaan kehittää kokonaisvaltaisemmin kävelyn ja oleskelun näkökulmasta.

Kuitenkin useimmat keskustan pääverkon kaduista ovat myös vilkkaita kävely-ympäristöjä, jolloin myös näitä ympäristöjä tulee kehittää käveltävimmiksi. Kokoojakatujen kaistamäärän rajaaminen yhteen kaistaan suuntaansa lisää tilaa jalankululle jalkakäytävillä ja samalla kadun ylittäminen muuttuu helpommaksi.

Mitä kävely-ympäristön kehittämällä halutaan saavuttaa?



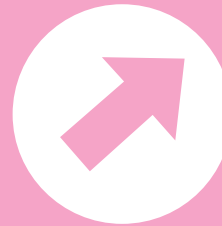
Keskustan elinvoima kasvaa, kun siellä viivytään ja viihdytään

Mahdollisia mittareita: *Viipymien määrän kehittyminen eri keskustan alueilla, kävely-ympäristön muutosten yhteydessä tehdyt tutkimukset elinvoimasta sekä kaupunkitilan käytöstä*



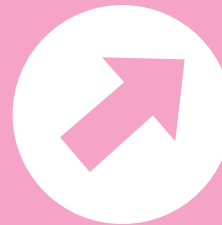
Joukkoliikenteen suosio kasvaa, kun kävelyolosuhteet pysäkkien ympäristössä paranevat ja vaihtaminen joukkoliikennevälineestä toiseen helpottuu

Mahdollisia mittareita: *Joukkoliikenteen matkustajamäärien kehitys sekä tutkimukset vaihtoyhteyksien koetun laadun kehittymisestä*



Julkisten tilojen parantaminen ja lisääminen tekevät kaupunkitiloista kaikille väestöryhmille saavutettavampia

Mahdollisia mittareita: *Kävely-ympäristön muutosten yhteydessä tehdyt tutkimukset elinvoimasta sekä kaupunkitilan käytöstä eri ihmisryhmien näkökulmasta*



Päärautatieaseman ympäristö toimii käyntikorttina Helsingin käveltvävään keskustaan. Ympäristö houkuttelee ihmisiä laajemmalle keskustaan sekä lisää keskustan kävijämääriä.

Mahdollisia mittareita: *Viipymien määrän kehittyminen eri keskustan alueilla, tutkimukset kaupunkitilan käytöstä päärautatieaseman ympäristössä sekä jalankulkijamäärien kehittyminen ydinkeskustassa*

3.3 Autoliikenteen kehittäminen

Autoliikenne on nopea ja aikatauluriippumaton liikkuemuoto, joka tarjoaa monelle kätevän vaihtoehdon saapua keskustaan etenkin alueilta, joissa on heikompi joukkoliikenteen tarjonta. Autoilulla on myös tärkeä rooli esimerkiksi toimintaesteisten ihmisten liikkumisessa. Pelastusliikenne, tavaraliikenne, taksi- ja muu ammattiliikenne ovat esimerkkejä välttämättömistä autoliikenteen matkoista, joiden olosuhteet tulee ensisijaisesti turvata.

Tilaa on keskustassa hyvin rajatusti, mutta keskustaan matkaavia liikkujia runsaasti, jolloin autolla voi liikkua sujuvasti vain rajallinen määrä ihmisiä ja tavaroita. Sujuva autoilu keskustassa perustuu siihen, että mahdollisimman moni valitsisi jonkun muun kulkumuodon ja autoa käyttävät vain sitä erityisesti tarvitsevat. Kaikille toisen kulkumuodon valitseminen ei ole kuitenkaan mahdollista. Etenkin niiden automatkkojen, joiden lähtö- tai määränpää sijaitsee keskustassa, on tärkeää toimia jatkossakin. Keskustaan saapuvat ja sieltä lähtevät automatkat korostuvat suhteessa läpiajaviin automatkoihin autoliikenteen olosuhteiden kehittämisessä.



Autoliikenteen pääverkon tavoitetila

Helsingin keskustan katuverkko jäsentyy ennen kaikkea kävelypainotteisen ydinkeskustan tarpeisiin, ja ottaa lähtökohdikseen liikenteen kehitystrendit ja tiivistyvän maankäytön kehitysnäkymät.

Katuverkon liikenteellinen jäsentely tähtää yhteensovittamaan keskustan liikenteellisiä tarpeita ja julkisen kaupunkitilan laadullisia tavoitteita kokonaisuuden kannalta parhaalla tavalla. Keskeinen periaate on vähentää ydinkeskustan läpiajavaa auto liikennettä, jotta ydinkeskustaan saapuva ja sieltä lähtevä autoliikenne olisi sujuvampaa ja haitta keskustassa viihtymiselle vähäisempää.

Autoliikenteen pääverkkoa harvennetaan ydinkeskustan alueella, jotta mahdollistetaan laajat yhtenäiset kävelyalueet estevaikutukset minimoiden. Samalla varmistetaan, että pääverkko on autoliikenteen kysynnän suuruus ja suuntautuminen huomioiden riittävän tiheä. Tällä turvataan toimivat alueiden väliset siirtymät sekä keskustan maankäytön saavutettavuus autolla.



Keskustan autoliikenteen pääverkon tavoitetila.

Keskustan alueella autoliikenteen pääverkko koostuu pääkaduista ja alueellisista kokoojakaduista.

Pääkatujen tehtävä on palvella seudullista ja kaupungin sisäistä autoliikennettä kaupungin eri alueiden välillä. Keskustan alueella sijaitsevat pääkadut palvelevat keskustaan ja keskustasta ulos suuntautuvia autoliikenteen päävirtoja sekä keskustan kautta suuntautuvaa läpiajtoa. Liikenteen sujuvuudesta ja liikenneturvallisuudesta huolehditaan tarkoituksenmukaisilla liittymäväleillä sekä pitämällä liikennevirta eroteltuna kadun viereisestä maankäytöstä. Pääkadut palvelevat autoliikenteen ohella myös muita kulkumuotoja, joiden olosuhteet edellyttävät aina oman erityisen huomionsa. Keskustan pääkatujen nopeusrajoitus on 40 km/h.

Alueelliset kokoojakadut palvelevat keskusta-alueen sisäisiä yhteystarpeita ja ensisijaisesti autoliikennettä, jolla on lähtöpiste ja/tai määränpää keskustan alueella. Autoliikenteen toimivuuden turvaamisessa painotetaan ennakoitavuutta ja luotettavuutta, joita priorisoidaan huolellisesti yhteensovittaen kadun muiden käyttötarpeiden kanssa. Katujen nopeusrajoitus on keskustassa 30-40 km/h.

Nykytilanteessa valtaosalla ydinkeskustan alueellisista kokoojakaduista on useampi kuin yksi ajokaista suuntaansa. Näihin lukeutuvat Pohjois- ja Eteläesplanadi, Mannerheimintie, Uudenmaankatu, Lönnrotinkatu, Albertinkatu, Fredrikinkatu, Laivasillankatu, Eteläranta ja Unioninkatu. Leveine ajoratoineen ne muodostavat railoja yleiskaavan kävelypainotteiseksi määrittelemään ydinkeskustaan.

Alueellisten kokoojakatujen kaistamääriä tarkistetaan yksityiskohtaisempiin suunnitelmiin ja tarkasteluihin perustuen. Tavoitteena on liikenteellisten reunaehtojen mahdollistaessa rajata kaistamäärää yhteen kaistaan suuntaansa ja siten kohtuullistaa ajoratojen estevaikutusta ympäristössä, jossa liikkuu erittäin runsaasti jalankulkijoita. Samalla keskustan katuverkon kehittämisessä painottuu alueen sisäisten liikennetarpeiden palveleminen sekä tavoite vähentää eteläisen kantakaupungin läpiajon houkuttelevuutta. Osalla alueellisista kokoojakaduista liikenteellisen kapasiteetin riittävyys kuitenkin korostuu häiriöherkkyyden, pelastusliikenteen toimintavarmuuden ja satamaliikenteen toimivuuden kannalta. Esimerkiksi Esplanadeilla jatkosuunnittelun lähtökohtana on kaistajärjestelyjen säilyttäminen nykytilanteen mukaisina.

Paikalliskatujen rauhoittaminen

Kaikki pääverkkoon kuulumattomat kadut ovat paikalliskatuja. Ne palvelevat paikallista ja hidassvauhtista autoliikennettä matkan alku- ja loppupäässä. Nykytilanteessa monet keskustan paikalliskatu ympäristöt kärsivät läpiajon tuottamasta ylimääräisestä liikennekuormituksesta.

Paikalliskatuja kehitetään rauhallisen liikkumisen ympäristöinä, jotka tukevat niin kivijalkakorttelien elävyyttä kuin kävelyreitien jatkuvuutta. Katujen nopeusrajoitus on enintään 30 km/h. Liikenneympäristö ja katutilan mitoitus turvaavat matalan nopeustason.

Paikalliskatujen rauhoittaminen parantaa jalankulun olosuhteita vähentämällä liikenteestä aiheutuvaa estevaikutusta, turvattomuutta ja ympäristöhäiriötä. Rauhallisempi liikenneympäristö on tärkeää myös pyöräilijöille, jotka paikalliskaduilla yleensä jakavat saman tilan autojen kanssa. Autoliikenteen rauhoittaminen palvelee näin osaltaan myös jalkakäytävien rauhoittamista sinne kuulumattomalta pyöräilyltä ja sähköpotkulautailulta.

Liikenteen rauhoittamisessa on pääasiassa kyse läpiajavan autoliikenteen

hillitsemisestä. Läpiajolla tarkoitetaan tässä yhteydessä liikennettä, jolla ei ole lähtö- tai määränpäättä paikallisen liikennesolun alueella.

Paikalliskatujen rauhoittamiskeinoihin lukeutuvat hidasteet, liikenteenohjaukselliset keinot sekä tarvittaessa kadun katkaisu autoliikenteeltä. Keinot määritellään alueellisissa liikennesuunnitelmissa tapauskohtaisesti siten, että toimenpiteet kohdistuvat läpiajavaan liikenteeseen ja säilyttävät paikalliskatujen saavutettavuuden ja katuverkon jatkuvuuden mahdollisimman hyvänä.

Helsingin katuluokitusjärjestelmässä paikalliskadut jaetaan edelleen kahteen alaluokkaan, paikallisiin kokoojakatuihin ja tonttikatuihin. Paikalliset kokoojakadut ovat liikennettä kokoavan luonteensa vuoksi muita paikalliskatuja vilkasliikenteisempiä ja toimivat usein bussiliikenteen reitteinä. Paikalliskatujen tarkempi luokittelu tapahtuu alueen katuverkon yksityiskohtaisemman suunnittelun yhteydessä.

Autoliikenteen pääverkkoon kohdistuvat muutosehdotukset ja jatkotarkastelut:

Kaivokatu muutetaan joukkoliikennekaduksi Keskuskadun ja Asemanaukion välisellä osuudella. Samalla Kaivokadun kautta välillä Pitkäsilta-Kamppi kulkeva autoliikenteen poikittaista pääyhteyttä kehitetään joukkoliikennepainotteiseksi. Tämän seurauksena nykyisin alueelliseksi kokoojakaduiksi luokitellut Kaivokatu, Asemanaukio, Postikatu, Simonkatu ja Kansakoulukatu sekä osittain Mikonkatu ja Kaisaniemenkatu muutetaan paikalliskaduiksi. Muutos on suunniteltu toteutettavaksi vaiheittain Kaivokadulla vuonna 2027 käynnistyvän kansisaneerauksen ja siitä aiheutuvan liikennekatkon jälkeen. Osana Kaivokadun tavoitetilaa joukkoliikennekatuna tutkitaan kehitysvaihtoehtoa, jossa Rautatientorin lähtevä bussiliikenne ohjataan Kaivokadun sijaan Vilhonkadun kautta pohjoiseen.

Etelärannan ja Pohjoisesplanadin tavoitteellista roolia tarkistetaan osana 2025 käynnistettävää Kaartinkaupungin ja Eteläsataman alueellista liikennesuunnitelmaa. Muiden vaihtoehtojen rinnalla suunnitelmassa selvitetään, ovatko aikaisemmin esillä olleet kävelykatuviisiot relevantteja osana Makasiinirannan

kehittämistä ja Olympiaterminaalin muuttosta risteilysatamaksi.

Fredrikinkadun asemaa autoliikenteen pääverkossa tarkistetaan osana 2026 käynnistettävää Kampin alueellista liikennesuunnitelmaa. Keskeisenä lähtökohtana huomioidaan Fredrikinkadulle täydentyvä raitioliikenneyhteys, jonka seurauksena Fredrikinkatu muuttuu yksikaistaiseksi. Vaihtoehtoina on säilyttää Fredrikinkatu Albertinkadun yksisuuntaisena vastinparina tai muuttaa katu paikalliskaduksi, esimerkiksi keskittämällä Kampin pohjois-etelä-suuntainen autoliikenne Albertinkadulle.

Telakkakadulta Laivasillankadulle on tarve määritellä alueellinen kokoojakatuyhteys, joka pääverkon tasolla yhdistää keskustan eteläiset osat Pohjoisrannan suuntaan sekä auttaa jäsentämään alueen katuverkkoa liikenteellisesti. Tämä yhteys toteutetaan kehittämällä nykyistä katuverkkoa tarpeellisilta osuuksilta. Vaihtoehtotarkastelut ja yksityiskohtaisempi suunnittelu käynnistetään osana eteläiset kaupunginosat kattavan alueellisen liikennesuunnitelman valmistelua.

Autopysäköinnin ratkaisulla edistetään keskustan saavutettavuutta ja viihtyisyyttä

Ydinkeskusta on ennen kaikkea perillä olon paikka. Tavoitteena on vähentää katujen liikennekuormitusta ja samalla tehdä ydinkeskustasta entistä paremmin saavutettava myös autolla. Tavoitetta edistetään tukemalla etenkin ydinkeskustaan suuntautuvan autoliikenteen ohjautumista maanalaisiin pysäköintilaitoksiin ydinkeskustan reunoilta. Muilla pysäköintipoliittisilla toimenpiteillä parannetaan vapaiden pysäköintipaikkojen tarjontaa, vähennetään pysäköintipaikan etsimisen aiheuttamaa ajosuoritetta sekä kannustetaan ympäristöystävällisten autojen käyttöön. Samalla on tärkeää varautua siihen, että eri toimintojen kilpailu katutilasta kiristyy tulevaisuudessa, mikä osaltaan vaikuttaa kadunvarsipaikkojen tarjontaan.

Maanalaisten pysäköintilaitosten saavutettavuuden parantaminen

Maanalaisten pysäköintilaitosten saavutettavuuden parantaminen ja houkuttelevuuden lisääminen on tärkeimpiä keinoja kehittää ydinkeskustan saavutettavuutta autolla. Saavutettavuushyötyjen lisäksi






ydinkeskustaan saapuvan autoliikenteen ohjaaminen alueen reunoilta maanalaisiin pysäköintilaitoksiin vähentää maanpäällisen katuverkon liikennettä ja siitä aiheutuvia haittoja.

Keskustan maanalaisten pysäköintilaitosten houkuttelevuutta lisätään kehittämällä keskustan huoltotunnelin ajoyhteyksiä sekä parantamalla kävelyn olosuhteita kaupunkitilassa. Keskustan huoltotunneli kulkee ydinkeskustan ali Ruoholahdenkadulta Kluuviin ja se palvelee ydinkeskustan korttelien huoltoa. Lisäksi huoltotunneli toimii ajoyhteytenä maanalaisiin pysäköintilaitoksiin, joihin nykytilanteessa sijoittuu yli 2700 pysäköintipaikkaa.

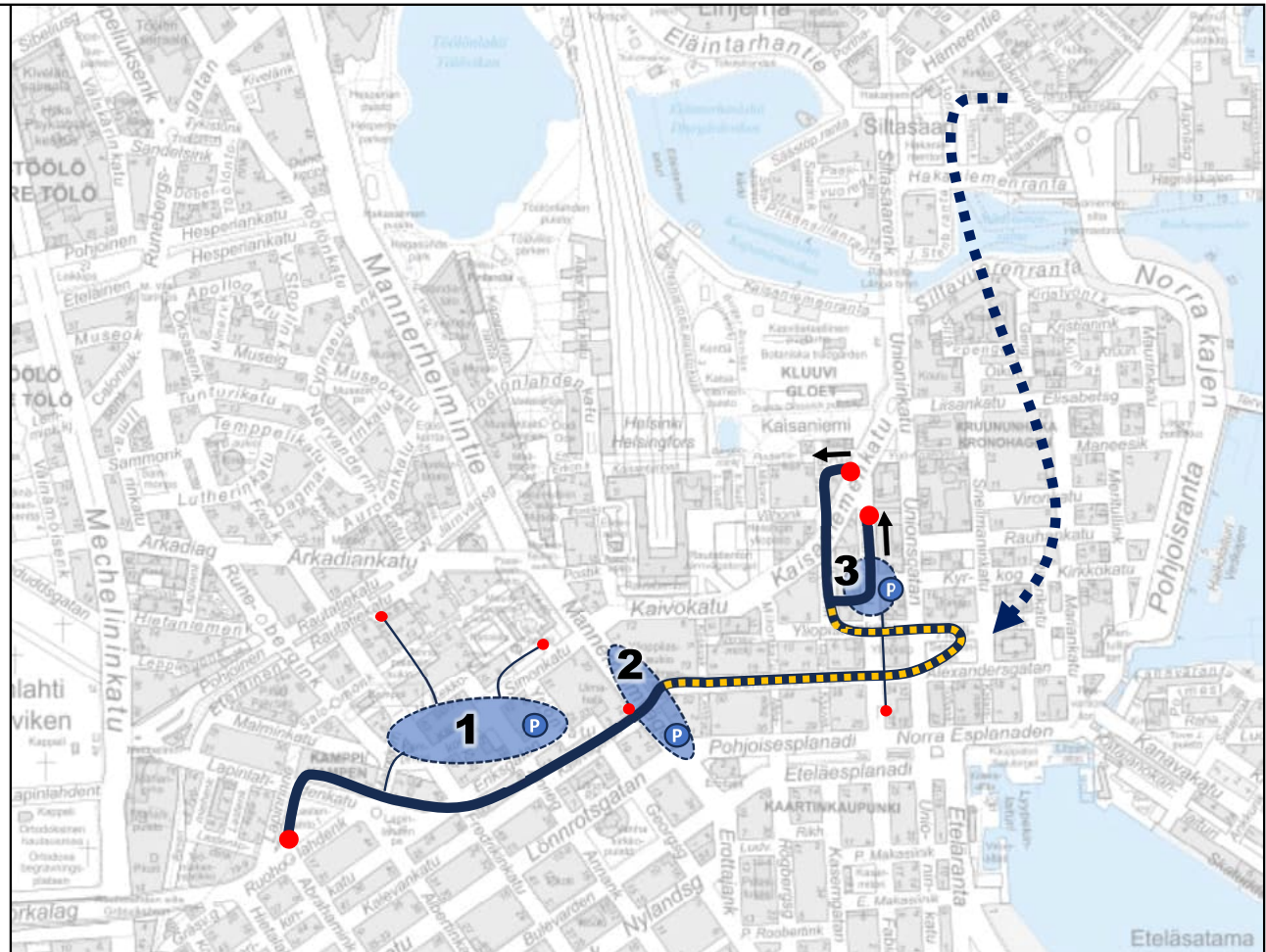
Huoltotunneli koostuu uudemmassa länsiosasta ja vanhemmassa itäosasta, joiden välillä ei nykytilanteessa sallita pysäköintiliikennettä vanhan tunnelin toistaiseksi puutteellisten pelastautumisjärjestelyiden vuoksi. Tämä rajoittaa läntisten pysäköintilaitosten saavutettavuutta idän suunnasta ja vastaavasti Kluuvien pysäköintilaitoksen saavutettavuutta lännen suunnasta.

Keskustan huoltotunnelia kehitetään ensivaiheessa siten, että kaikista sisäänkäynneistä pääsee ajamaan kaikkiin tunneliin kytkettyihin pysäköintilaitoksiin. Samalla selvitetään uuden sisäänajon toteuttamista Hakaniemeen. Pitkällä aikavälillä myös tunnelin länsipuolelle haetaan nykyistä sujuvampia sisäänajoyhteydet. Keskustan huoltotunnelia ja siihen kytkeytyviä pysäköintilaitoksia kehitetään kiinteistökehityksen lähtökohdista. Rakenteellisista rajoitteista johtuen tunnelin käyttötarkoitus rajautuu huolto- ja pysäköintiliikenteeseen.

Keskustan huoltotunnelin nykytilanne ja kehittämissuunnitelmat

-  Keskustan huoltotunnelin pääyhteys
-  Pysäköintiliikenteelle avattava ajoyhteys (nykytilanteessa vain huoltoajo sallittu)
-  Ajoyhteys pysäköintilaitokseen
-  Sisäänajo katuverkolta
-  Selvitettävä uusi sisäänajoyhteys Hakaniemestä

1. P-CityForum (1350 paikkaa)
2. P-Stockmann (620 paikkaa)
3. P-Kluuvi (660 paikkaa)



Keskustan huoltotunnelin nykytila ja kehittämissuunnitelmat.

Kaupungin ja yksityisten pysäköintilaitosten välisen yhteistyön lisääminen asukas-pysäköinnissä ja erityistilanteissa

Asukaspysäköijille houkuttelevammat yksityiset pysäköintilaitokset ovat keino vapauttaa kadunvarsipaikkoja muun muassa asiointipysäköinnin ja logistiikan tarpeisiin. Tavoitteena on parantaa pysäköintilaitosten kilpailukykyä ja houkuttelevuutta asukas- ja yrityspysäköintitunnukseen nähden yhteistyössä pysäköintilaitostoimijoiden kanssa.

Lisäksi kehitetään toimintamallia helpottamaan yksityisten laitosten hyödynnettävyyttä erityistilanteissa, esimerkiksi talvikunnossapidon aikana, sekä edistetään reaaliaikaisen tilatiedon jakamista yksityisistä laitoksista.

Autopysäköinnin reaaliaikainen tilannekuva

Autopysäköinnissä toimenpiteitä ovat tunnistusteknologian toteuttaminen kaikille liityntäpysäköintipaikoille, vapaasta kapasiteetista kertovan tiedon toimittaminen yksityisistä pysäköintilaitoksista

sekä asukas- ja yrityspysäköintitunnusten siirtäminen mobiilipalveluksi. Kerättyä tietoa voidaan jakaa anonymisoidusti avoimen rajapinnan välityksellä. Tavoitetilassa pysäköintitapahtumista välittyy tieto avoimeen rajapintaan, josta sovelluskehittäjät voivat hakea tietoa ja rakentaa tietoon pohjautuen sovelluksia. Mobiilisovellusten avulla käyttäjä saa reaaliaikaisen tiedon pysäköinnistä eri kohteissa. Sovelluksissa voidaan antaa tietoa vapaista paikoista ja pysäköinnin hinnoista, opastaa vapaaseen pysäköintipaikkaan sekä maksaa pysäköinti. Pysäköinnin reaaliaikaisesta tilannekuvasta on hyötyä monille autoilun käyttäjäryhmille, esimerkiksi yksityisautoilijoille, kotihoidolle, yhteiskäyttöautoilijoille, liikkumisesteisille, ruokapalvelun kuljettajille, vieraspysäköijille ja lähettipalveluille.

Siirtyminen palvelutasonmukaiseen hinnoitteluun

Palvelutasonmukaisen hinnoittelun ajatus on saada pysäköinnin kysyntä ja tarjonta vastaamaan paremmin toisiaan. Tavoitteena on helpottaa vapaan pysäköintipaikan löytämistä sekä vähentää paikan etsimisestä aiheutuvaa ylimääräistä ajoa.

Kannustetaan lähipäästöttömien ajoneuvojen käyttöön

Vahvistamalla sähköautoiluinfraa tuetaan polttomoottoriautojen määrän vähenemistä keskustan alueella. Riittävät sähköautojen latausmahdollisuudet edistävät keskustan toimivuutta ja ilmastotavoitteiden saavuttamista. Sähköautoiluinfran vahvistamisen toimenpidekokonaisuudessa (kaupunkiympäristölautakunta 4.6.2024) linjataan vuoteen 2030 mennessä kaduille ja yleisille alueille toteutettavista latauspisteistä. Kaupunki selvittää uuden hankintamallin soveltumista Helsinkiin, jotta uusia latausasemia voitaisiin toteuttaa nykyistä helpommin, nopeammin ja joustavammin.

Vähäpäästöisyysalennukset

Helsingissä on ollut käytössä pysäköinnin vähäpäästöisyysalennus vuodesta 2011 alkaen. Alennuksella kannustetaan vähäpäästöisten ajoneuvojen käyttöön antamalla alennusta pysäköintitaksoista. Ajoneuvokaluston kehittyessä vähäpäästöisemmäksi, alennuksen kriteerejä tiukennetaan määrääjain alennuksen kannustavuuden säilyttämiseksi.

3.4 Joukkoliikenteen kehittäminen

Siinä missä kävely on merkittävin tapa liikkua keskustan sisällä, on joukkoliikenne selvästi käytetyin kulkutapa saapua keskustaan. Joukkoliikenteen olosuhteiden parantaminen ja kilpailukykyinen hinnoittelu on tehokkain tapa mahdollistaa yhä suuremman ihmismäärän saapuminen keskustaan.

Ruuhka-ajan kapasiteettia on tärkeää kasvattaa infrastruktuuria kehittämällä, kuten metron kulunvalvonnalla sekä linjastoratkaisuilla, joista esimerkkinä uudet raitiotieyhteydet.

Seudullinen joukkoliikennejärjestelmä palvelee erityisen hyvin Helsingin keskustaan kohdistuvia matkoja, sillä keskusta on perinteisesti ollut joukkoliikenteen suurin solmukohta. Nykyään poikittaisten yhteyksien kehittäminen on yksi painopiste, jolla on tärkeä merkitys keskustaan suuntautuvan joukkoliikennekapasiteetin turvaamisessa. Seudun väestön kasvaessa joukkoliikenteen kapasiteetti keskustaan suuntautuvilla matkoilla säilyy jatkossakin riittävänä, kun poikittaisyhteydet eivät nojaa enää niin voimakkaasti keskustassa tapahtuviin vaihtoihin.

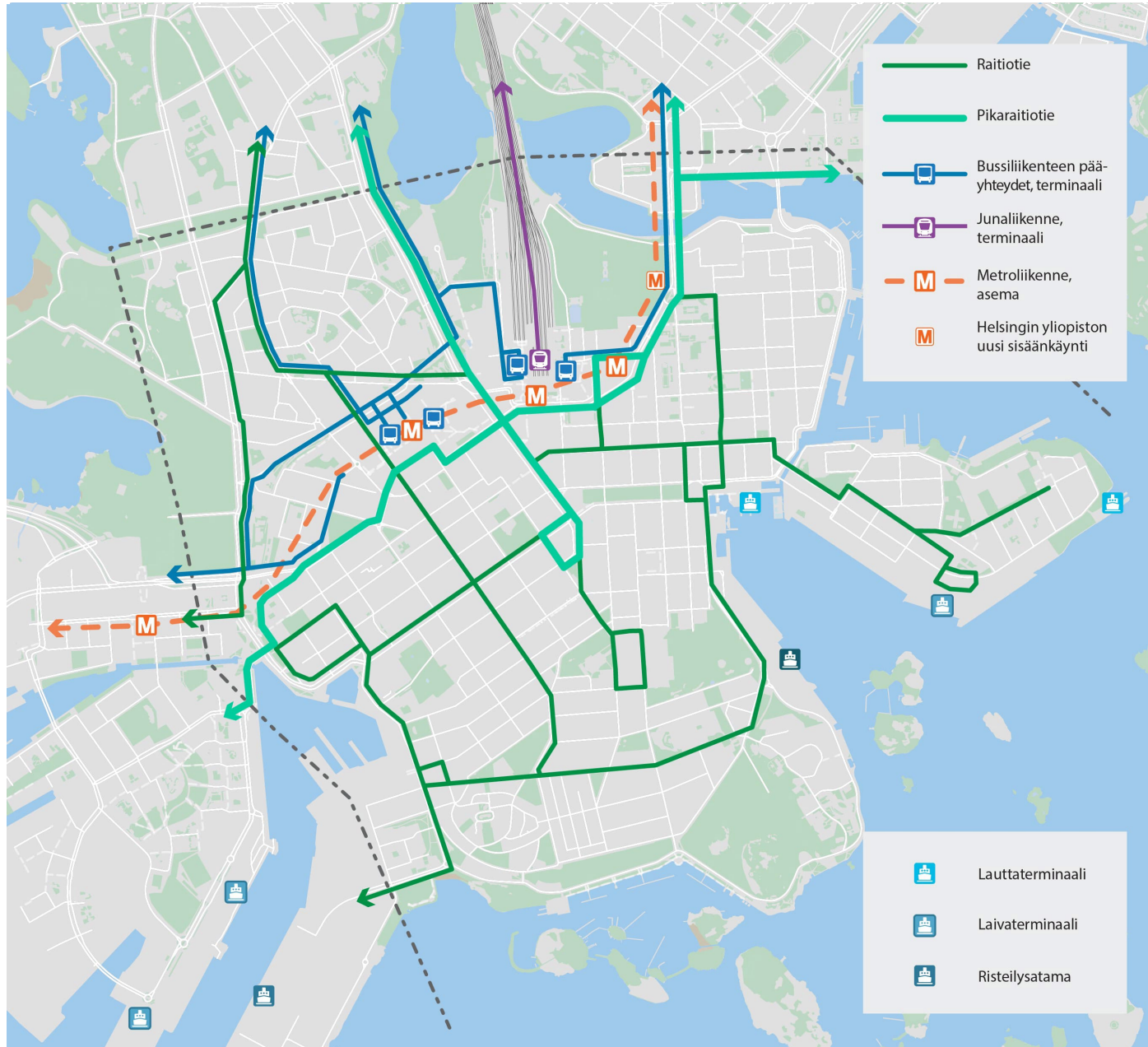
Joukkoliikenteellä on myös tärkeä rooli keskustan sisäisillä matkoilla etenkin keskustan eteläpuolisten alueiden asukkaiden liikkumisessa.

Koronan jälkeinen etätyöskentelyn kasvu on vaikuttanut myös joukkoliikenteeseen. Suurimpana muutoksena on arkipäivien ruuhkakysynnän pienentyminen, koska toimistoilla käynnit ovat vähentyneet. Ruuhkakysynnässä on nyt myös enemmän viikonpäivävaihteluita, maanantai ja perjantai ovat suosituimpia etätyöpäiviä. Toisaalta vapaa-ajan matkojen määrä on kasvanut myös joukkoliikenteessä, mikä tasaa kysyntää eri viikonpäiville. Joukkoliikenteen toiminnan kannalta tämä on myönteinen asia, koska kalustotarve on mitoitettu ruuhkahuippujen mukaan. Ruuhkahuipun tasoittuminen voi pienentää kalustotarvetta, mutta kysynnän laajentuminen muille tunneille tuo hankitulle kalustolle enemmän käyttöä. Joukkoliikenteessä on tilaa matkustajamäärien kasvulle.



Joukkoliikenteen tavoitetilasta

Kartalla on kuvattu keskustan joukkoliikenneverkon tavoitetila. Joukkoliikenteen merkittävin solmukohta on päärautatieasema, jossa kaupunkiin saapuva juna-, metro- ja bussiliikenne liittyy kantakaupunkia palvelevaan raitioliikenteeseen. Muita keskustaa palvelevia metroasemia ovat Kamppi ja Helsingin yliopisto, jolle tutkitaan uutta palvelualueutta laajentavaa pohjoista sisäänkäyntiä. Kartalla on kuvattu eteläisen kantakaupungin kattava raitiotieverkko, jota tullaan täydentämään uudella Kampin ja Punavuoren välisellä yhteydellä Fredrikinkatua pitkin. Raitiotieverkko laajenee myös Hernesaaren alueen rakentumisen myötä. Raitioliikennettä tehostetaan kehittämällä kartalla kuvatut reitit keskustaan saapuville Vihdintien pikaraitiotielle Mannerheimintielle ja Länsisataman pikaraitiotielle Hakaniemen ja Jätkäsaaren välille. Lisäksi kartalla on kuvattu paikallis- ja kaukobussiliikenteen pääreitit terminaaleihin sekä lauttasatamat Kauppatorilla ja Katajanokalla, laivaterminaalit Länsisatamassa ja Katajanokalla sekä risteilysatamat Hernesaarella ja Olympiaterminaalilla.



Keskustan joukkoliikenneverkon tavoitetila.

Kehitysnäkymät joukkoliikennemuodoittain



Junaliikenne

Helsingin päärautatieasema on sekä Helsingin seudun lähijunaliikenteen keskus että Suomen kaukojunaliikenteen keskus. Junaliikenne palvelee siksi merkittävässä roolissa keskustan ja sen ulkopuolisten alueiden välillä. Junaliikenteen rooli keskustaan saapumisessa tulee edelleen kasvamaan. Lähijunaliikenteen käynnissä olevat kehittämishankkeet, Kaupunkirata ja pääradan kehittäminen, tulevat lisäämään lähijunaliikenteen tarjontaa.

Suunnitteilla oleva Lentorata lisääisi junaliikenteen kapasiteettia pohjoisen suuntaan, vapauttaen pääradan kapasiteettia kaukojunilta lähijunille. Pitkällä tähtäimellä on varauduttu myös Helsinki-Tallinna junayhteyteen, jonka asemalle on varaus päärautatieaseman alla. Pisara-radasta on valmiit suunnitelmat, mutta hanke ei ainakaan lyhyellä tähtäimellä ole etenemässä.



Metroliiikenne

Metroverkkoon ei Länsimetron valmistuttua kohdistu lähitulevaisuuden laajennussuunnitelmia. Metron käyttäjämäärä tulee lähitulevaisuudessa kuitenkin kasvamaan yli nykyisen kapasiteetin, sillä seutu kasvaa ja metron vaikutusalueelle rakennetaan jatkuvasti lisää niin Helsingissä kuin Espoossakin. Metron kapasiteetin riittävyys varmistetaan muuta joukkoliikennejärjestelmää kehittämällä sekä metron omaa kapasiteettia parantamalla.

Metron kulunvalvontajärjestelmän uusimisella mahdollistetaan tiheämmät vuorovälit. Tämän arvioidaan nostavan metron maksimikapasiteettia noin 50 % nykyisestä. Metron saavutettavuuden parantamiseksi tavoitellaan uutta Helsingin yliopiston metroaseman sisäänkäyntiä Unioninkadun ja Liisankadun risteuksen tuntumaan.

Pitkällä aikavälillä yleiskaavassa on maanalainen varaus metrolinjalle Kampista Pasilaan. Varausta voidaan hyödyntää metroverkoston laajentamiseen, jolloin se palvelee Jätkäsaarta ja Hernesaarta keskustaan ja Pasilan kautta edelleen Postipuistoon ja Käpylään. Toisena vaihtoehtona on tarkastella Kampin ja Pasilan välistä metrovarausta osana laajempaa maanalaista pikaraitiotieverkostoa.



Raitioliikenne

Raitioliikenteen rooli on olla sekä yhteys kantakaupungista ja lähemmistä esikaupungeista keskustaan että palvella keskustan sisäisiä joukkoliikenneyhteyksiä. Erityisesti eteläisessä kantakaupungissa raitioliikenne on merkittävin joukkoliikenteen muoto ja tämä rooli tulee entisestään kasvamaan. Pikaraitioteiden myötä raitiotiet palvelevat keskustayhteytenä yhä kauempaa ja raitioliikenteen kapasiteetti kasvaa. Suorat raitiolinjat Laajasalosta ja Kalasatamasta keskustaan paitsi lisäävät raitioliikenteellä saapuvien ihmisen määrää, myös vapauttavat metrosta tilaa uusille matkustajille. Raitioliikenteen tarjonnan ja kysynnän kasvun arvioidaan esimerkiksi Kaivokadun pysäkillä kaksinkertaistavan raitiovaunumatkustajien määrän, tarkoittaen yli 50 000 nousevaa ja poistuvaa matkustajaa päivässä.

Pikaraitioliikenne saapuu keskustaan 2030-luvun alussa. Ensimmäiset reitit ovat Vihdintien pikaraitiotie Mannerheimintien suunnasta ja Länsisataman pikaraitiotie Hakaniemen suunnasta. Länsisataman pikaraitiotie tulee vahvistamaan myös Jätkäsaaren joukkoliikenteen palvelutasoa sekä itse alueen että Länsiterminaalin laivaliikenteen kasvaessa.

Länsiratikat -kokonaisuuteen kuuluu Vihdintien pikaraitiotien lisäksi Fredrikinkadun raitiotien toteuttaminen Bulevardin ja Urho Kekkosen kadun välille, sekä Topeliuksenkadun raitiotie välille Runeberginkatu ja Tukholmankatu. Nämä mahdollistavat uuden etelä-pohjois-suuntaisen raitiolinjan liikennöinnin keskustan länsiosassa ja monipuolistavat raitioliikenteen yhteyksiä. Uudella raitioyhteydellä voidaan korvata nivelbusseilla liikennöitävät runkolinjat 20 ja 30.

Hernesaaren uuden kaupunginosan tulevat linjat on suunniteltu kulkevan Bulevardin kautta Mannerheimintielle. Bulevardin raitiotien luotettavuuden parantaminen on tärkeää koko Etelä-Helsingin raitioliikenteen toimivuuden takaamiseksi.

Raitioliikenteen kehittämissuunnitelmassa on määritelty tavoitteet myös keskustan raitioliikenneverkon kehittämiseksi. Niihin liittyvien toimenpiteiden toteuttaminen nopeuttaa ja sujuvoittaa keskustan raitioliikennettä.



Bussiliikenne

Kaukoliikenteen bussiterminaali Kampissa säilyy valtakunnallisen bussiliikenteen solmukohtana ja yhteydet sinne varmistetaan.

Keskustaan saapuva paikallisbussien linjasto tulee painottumaan runkolinjoihin. Kamppi ja Rautatientori säilyvät edelleen merkittävänä paikallisbussien terminaaleina ja yhteydet niihin merkittävänä bussireitteinä. Bussiliikenteen rooli keskustaan saapumisessa kuitenkin vähenee ja joukkoliikennetarjontaa siirretään raideliikenteeseen mm. kehittämällä pikaraitioliikennettä sekä liityntä- ja vaihtoyhteyksiä kauempana keskustassa.

Kaupunkitilan viihtyisyys nousee yhä tärkeämmäksi näkökulmaksi erityisesti Rautatientorilla. Osana Kaivokadun joukkoliikennekatusuunnitelmaa tutkitaan kehitysvaihtoehtoa, jossa Rautatientorin lähtevä bussiliikenne ohjataan Kaivokadun sijaan Vilhonkadun kautta

pohjoiseen. Osana Uusi Eliel-kiinteistökehityshankkeen toteuttamista varaudutaan Elielinaukion bussiterminaalin päättyvien linjojen siirtämiseen pääosin Kampin terminaalin.

Länsi-Helsingin raitioteiden valmistuttua bussiliikenteen rooli eteläisessä kantakaupungissa vähenee merkittävästi.



Vesiliikenne

Vesijoukkoliikenteellä turvataan Helsingin edustan saarten saavutettavuus. Suomenlinnan liikenne jatkuu entiseen malliin, matkustajaliikenne Kauppatorilta vuoden ympäri HSL-järjestelmän lautalla sekä kesäisin lisäksi markkinaehtoisena vesibussiliikenteenä. Huoltoyhteys Suomenlinnaan jatkaa Katajanokalta. Kaupunki suhtautuu avoimesti uusien markkinaehtoisten vesiliikenneyhteyksien avaamiseen ja tekee yhteistyötä laituripaikkojen suhteen.

Matkustajasatamien joukkoliikenneyhteyksiä palvelee raitioliikenne Länsiterminaaliin, Katajanokan terminaaliin sekä Olympiaterminaaliin. Suunnitelmassa on keskittää keskustan satamatoimintoja sijoittamalla Tallinnan liikenne Länsisatamaan ja Tukholman liikenne Katajanokalle. Risteilysatamatoiminnot sijoituvat tulevaisuudessa Hernesaareen ja Olympiaterminaaliin.

Joukkoliikenteen tärkeimmät kehittämisteemat ja niihin sidotut tavoitteet

Raitioliikenteen kehittäminen

Yleiskaavaan pohjautuvan verkostokaupungin toteuttamisen myötä keskustan raitioliikenne täydentyy pikaraitiolinjoilla. Raitioliikennettä tavoitellaan sujuvaksi, luotettavaksi ja häiriöttömäksi: vaunut pysähtyvät vain pysäkeillä ja muu liikenne ja pysäköinti ei aiheuta häiriötä raitioliikenteelle.

Kävelykeskustassa raitioliikenteen kulku sovitetaan kävelyn olosuhteisiin. Kadun ylitykset kohdissa, joissa on vain raitioliikennettä, voidaan järjestää myös ylityspaikkoina. Tällainen turvalliseksi koettu ratkaisu on ollut Stockmannin edustalla jo pitkään.

Pikaraitiolinjojen ruuhkasta riippumaton kulku ja toimintavarmuus turvataan erillisin raitiokaistoin ja nykyistä suuremman kaluston mahdollistavilla pysäkkijärjestelyillä. Uudet pikaraitioteiden muodostamat joukkoliikenteen runkoyhteydet sijoittuvat Kaisaniemenkatu-Kaivokatu-Simonkatu-akselille sekä Mannerheimintielle, jatkuen Kolmikulmaan ja Länsisatamaan. Kehittyvä raitioliikenne korvaa vaihteittain nykyisiä bussilinjoja.

Joukkoliikenteen saavutettavuus ja matkaketjut

Osana joukkoliikenteen kehittämistä kiinnitetään erityistä huomiota joukkoliikennepalvelujen saavutettavuuden parantamiseen. Näkökulmina ovat vaihtovastuksen minimointi sujuvin vaihdoin yhdestä joukkoliikennevälineestä toiseen sekä toimiva liityntäliikenne kävelen, polkupyörällä ja autolla. Päärautatieasemalle, metroasemille, bussiterminalleihin ja raitioliikenteen vilkkaimmille pysäkeille johtavilla keskeisillä kävelyreiteillä niin maanpäällä kuin maanalla painotetaan sujuvia jalankulkuyhteyksiä ja viihtyisää kaupunkiympäristöä.

Joukkoliikenteen vaihtoyhteyksien kehittäminen painottuu päärautatieaseman ja Kampin terminaalin ympäristöihin, joissa varmistetaan sujuvat ja laadukkaat jalankulkuyhteydet eri joukkoliikennevälineiden välillä. Metron saavutettavuuden parantamiseksi tavoitellaan uutta Helsingin yliopiston metroaseman sisäänkäyntiä Unioninkadun ja Liisankadun risteyksen tuntumassa. Tasokkailla saatto- ja

taksiliikenteen järjestelyillä sekä pyöräpysäköintijärjestelyillä turvataan erityisesti päärautatieaseman ja Kampin terminaalin yhteydessä toimiva liityntäliikenne myös autolla ja polkupyörällä.

3.5 Pyöräliikenteen olosuhteiden parantaminen

Pyöräliikenteellä on merkittävä rooli tasapainoisessa ja kestävässä liikennejärjestelmässä. Yksilöllisenä liikkumismuotona pyöräliikenne tarjoaa joustavan tavan liikkua ilman aikatauluja. Samalla se täydentää joukkoliikennettä käteväenä liityntämuotona. Arkisen pyöräilyn lisääminen parantaa koko liikennejärjestelmän toimivuutta, sillä rajallisessa katutilassa muiden liikkumismuotojen kapasiteetin kasvattaminen on haastavaa. Liikenteellisen näkökulman lisäksi pyöräliikenteellä on myönteisiä vaikutuksia ihmisten terveyteen ja kaupunkiympäristön viihtyisyyteen.

Helsingin kaupungin tavoitteena on vuoteen 2030 mennessä kasvattaa pyöräliikenteen kulkutapaosuutta nykyisestä noin 11 %:n kulkutapaosuudesta 20 %:iin syksyn arkivuorokautena mitattuna. Vaikka keskustan pyöräliikenne on kasvanut merkittävästi 2000-luvun alusta, edellyttää pyöräilyn arkipäiväistäminen ja suosion kasvattaminen edelleen merkittäviä parannuksia keskustan pyöräilyolosuhteisiin. Parannuksia tarvitaan kasvun

mahdollistamisen lisäksi myös kasvun hallitsemiseksi siten, ettei lisääntyvä pyöräilijöiden määrä esimerkiksi lisää turvattomuutta pyöräilijöiden ja muiden kadunkäyttäjien keskuudessa.

Pyöräliikenteen kehittämistä ohjataan yksityiskohtaisemmin pyöräliikenteen kehittämissuunnitelmassa, jonka seuraava päivitys etenee päätöksentekoon syksyllä 2025.

Keskustassa pyöräliikenteen kehittämisen keskeisiä osa-alueita ovat pääverkon täydentäminen, nykyisten pyöräliikennejärjestelyiden parantaminen sekä pyöräpysäköinnin ja -palveluiden kehittäminen.



Pyöräliikenteen pääverkon täydentäminen

Pääverkko muodostaa pyöräliikenteen verkon rungon palvelleen pyöräliikenteen päävirtoja ja mahdollistaen suorat, sujuvat ja turvalliset yhteydet kaupungin eri alueiden välillä. Nykytilassa pääverkko on ydinkeskustassa katkonainen, mikä heikentää saavutettavuutta ja pyörällä liikkumisen houkuttelevuutta.

Peruseriaatteena on, että pääverkon yhteydet sijoittuvat katuverkolla lähtökohtaisesti autoliikenteen pääverkolle, joka yleensä tarjoaa suorimmat ja johdonmukaisimmat yhteydet eri alueiden välillä. Vilkaasti liikennöityjen katujen varrella sijaitsevat toiminnot tulisi joka tapauksessa olla polkupyörällä saavutettavissa, mikä lähtökohtaisesti edellyttää erillisiä pyöräliikenteen järjestelyjä. Pyöräilijöiden lisäksi pyöräliikenteen infrastruktuuria käyttää ja tarvitsee enenevässä määrin myös pyöräilijöihin rinnastettavat sähköpotkulautojen ja muiden mikroliikkumisvälineiden käyttäjät. Nykytilanteessa vilkasliikenteisten katujen varsilta puuttuvat tarpeelliset pyöräliikennejärjestelyt esimerkiksi Kaisaniemenkadulta, Runeberginkadulta ja Unioninkadulta.



Keskustan pyöräliikenteen pääverkko.

Keskustan eteläisissä kaupunginosissa pääverkkoa on tarve täydentää myös paikalliskaduilla, jotta verkko saadaan kattavuudeltaan ja tiheydeltään vastaamaan pyöräliikenteen kysyntää ja yhteystarpeita. Paikalliskaduilla pyöräliikenteen pääreitti järjestetään lähtökohtaisesti ratkaisuin, jotka parantavat pyöräilyn olosuhteita ajoradalla.

Pidempimatkaista pyöräliikennettä palvelevaa baanaverkkoa toteutetaan suunnitelmien mukaisesti parantamaan keskustan saavutettavuutta polkupyörällä pidempien etäisyyksien päästä. Keskustan alueella baanat kulkevat pääosin erillään katuverkosta viheryhteyksiä ja muita katuverkon ulkopuolisia yhteyksiä hyödyntäen.

Nykyisten pyöräliikennejärjestelyiden parantaminen

Vanhoilla standardeilla keskustaan toteutetut pyörätiet eivät palvele kasvavan pyöräliikenteen tarpeita. Pyörätiet ovat useimmiten liian kapeita jo nykyisille pyöräliikenteen määrille, mikä heikentää liikenneturvallisuutta ja sujuvuutta. Tilantarvetta lisäävät myös suosiota kasvattavat kuormapyörät, sähköpotkulaudat ja muut mikroliikkumisen välineet.

Erityinen painopiste nykyisten ratkaisujen parantamisessa ovat risteysjärjestelyt. Nykyisin jatkuvuus risteysten eri suuntiin on usein epäselvä ja pyöräilijöiden ja jalankulkijoiden välille syntyy herkästi konflikteja. Jalankulun miellyttävyyden ja turvallisuuden tunteen lisäämiseksi tarvitaan pyöräliikenteen erottelua jalankulusta.

Uusien pyöräliikenteen järjestelyjen ja vanhojen järjestelyjen saumakohtiin syntyy usein epäjatkuvuutta, mikä heikentää pyörällä liikkumisen selkeyttä. Ennen järjestelyjen lopulliseen tavoitetilanteeseen saattamista tarvitaan väliaikaisjärjestelyjä, jotta pyöräinfran jatkuvuus ja yhdenmukaisuus saadaan taattua myös saumakohtisuuksia infraa rakennettaessa.

Valtaosalla kaduista pyöräliikenne kulkee autoliikenteen kanssa sekaliikenteessä. Näissä olosuhteissa autoliikenteen määrän ja nopeuden tulee olla tarpeeksi matala, jotta kaiken ikäiset ja kykyiset kokevat turvalliseksi pyöräillä autojen kanssa samassa tilassa.

Pyöräpysäköinnin ja pyöräilyn palveluiden kehittäminen

Puutteelliset pyöräpysäköintijärjestelyt ovat kyselytutkimusten mukaan yksi merkittävä syy olla valitsematta polkupyörää arkisilla matkoilla. Pyöräpysäköintitarjonnan parantaminen on tärkeä keino lisätä pyöräliikenteen kysyntää ja edistää kaupungin tavoitetta nostaa pyöräilyn kulkutapaosuutta. Polkupyörä on myös tärkeä jatke joukkoliikennepalveluille, ja liityntäpysäköinnin kehittämällä voidaan lisätä joukkoliikenteen kysyntää ja kokonaisuudessaan parantaa kestävien kulkutapojen houkuttelevuutta.

Pyöräpysäköinnin kehittämistä ohjaa viiden vuoden välein laadittava pyöräpysäköinnin yleissuunnitelma ja toteutusohjelma, joka keskittyy yleisille katualueille sekä kaupungin vastuulla oleviin liityntäpyöräpysäköinnin kohteisiin. Seuraava pyöräpysäköinnin suunnitelma ja toteutusohjelma valmistellaan vuoden 2025 aikana.

Helsingin kaupunkipyöräjärjestelmä on vakiinnuttanut paikkansa ja suosionsa tärkeänä pyöräilyn palveluna. Kaupunkipyöräjärjestelmän kehittämistä jatketaan vahvistamalla sen roolia arkiliikkumisen palveluna, joukkoliikenteen matkaketjuissa sekä vapaa-ajan matkoilla.

3.6 Toimivaa logistiikkaa

Ydinkeskusta on logistiikalle merkittävä toiminta-alue, sillä tiiviissä kaupunkirakenteessa sijaitsee iso määrä asiakkaita ja paljon erilaisia kuljetustarpeita. Ydinkeskusta on samalla haastava toimintaympäristö, sillä rajallisesta katutilasta kilpailevat lukuisat eri tarpeet.

Toimiva logistiikka on ydinkeskustassa sijaitsevien yritysten kilpailukyvyn edellytys. Yritysten tarvitsemat hyödykkeet tulee voida kuljettaa perille kustannustehokkaasti siten, että ympäristölle aiheutuu mahdollisimman vähän häiriötä.

Logistiikan kehittämisen tärkeimmät tavoitteet ydinkeskustassa ovat kuljetusten kustannustehokkuus, ympäristöystävällisyys sekä mahdollisimman pienet haittavaikutukset ympäröivän kaupunkialueen toiminnoille. Logistiikan kehittämisessä erityinen huomio kohdistuu keskustan infrastruktuuriin, suurten ja moninaisten käyttäjäryhmien tarpeisiin pienellä alueella, ympäristönäkökohtiin sekä logististen toimintojen moninaisuuteen.

Ajoaikojen ennakoitavuus sekä kuormauspaikkojen hyvä saatavuus ovat logistiikka-toimijoille keskeisiä toimivuuskriteereitä. Lisäksi lastaus- ja purkupaikkojen tulee sijaita kohtuuetäisyydellä tavarantoimittajayrityksistä työn tehokkuuden, työergonomian, työ- ja lastiturvallisuuden sekä talviolosuhteiden vuoksi.



Logistiikan tärkeimmät kehittämistarpeet ja -näkömöt ydinkeskustassa

Kuormauspaikkojen lisääminen

Vapaan lastaus- ja purkupaikan etsiminen hidastaa nykyään merkittävästi tavaroiden jakelua. Lisäksi kuormauspaikkojen puute johtaa usein epätarkoituksenmukaisten kuormaamispaikkojen valintaan, esimerkiksi jalkakäytävältä, pyörätieltä tai inva-pysäköintipaikoilta.

Keskeinen tavoite on lisätä kuormauspaikkoja tarpeellisiin paikkoihin sekä tehostaa niiden kunnossapitoa ja valvontaa. Keskustan alueella lastaus- ja purkupaikat on suunniteltava kokonaisuutena siten, että sekä jakelukuljetusten että muun liikenteen sujuvuus ja turvallisuus huomioidaan kaikkien toimijoiden kannalta mahdollisimman hyvin. Kuormauspaikkojen lisäämiseksi keskustan alueelle laaditaan lastaus- ja purkupaikkojen kokonaissuunnitelma. Kuormauspaikkojen määrää lisätään vaihteittain aluekohtaisten liikennesuunnitelmien myötä.

Keskustan huoltotunnelin käytön ja saavutettavuuden kehittäminen

Maanalaisen jakelun lisääminen on tärkeä kehityssuunta, jolla vähennetään haittoja katuverkolla, tehostetaan jakelun suorittamista ja parannetaan työskentelyolosuhteita. Kampin ja Kluuvin välisen huoltotunnelin logistinen kapasiteetti on toistaiseksi oleellisesti vajaakäytössä, sillä vain pieni osa ydinkeskustan liittymiskelpoisista tonteista on liittynyt maanalaiseen huoltoyhteyteen.

Tunnelin käyttöasteen lisäämiseksi kaupunki edistää tonttien liittymistä huoltotunneliin. Kannusteina voivat olla esimerkiksi hinnan alennukset tai muut kannusteet huoltotilojen ja yhteyksien rakentamiseen kaupungin kokonaistaloudellinen kannattavuus huomioiden. Kannustimien ohella voidaan asettaa velvoitteita, rajoitteita tai lisämaksuja, joilla kiinteistöjen omistaja motivoidaan liittymään tunneliverkostoon ja siirtämään huolto liikennettä pois katutilasta.

Osana huoltotunnelin saavutettavuuden parantamista tavoitellaan kiinteistökehityksen lähtökohdista uuden sisäänajon toteuttamista Hakaniemeen.

Jakeluajoneuvojen sopeuttaminen ydinkeskustan tarpeisiin

Moniin ulkomaisiin verokkikaupunkeihin nähden Helsingin keskustassa operoidaan verrattain suurikokoisella kalustolla. Suurikokoinen kalusto mahdollistaa tehokkaat kuljetukset, mutta tuo haasteita niin infrastruktuurin mitoittamisen kuin keskustan viihtyisyyden ja liikenneturvallisuuden kannalta.

Tavoitteena on, että ydinkeskustan tiiviissä kaupunkirakenteessa tehtävä kuljetuksen viimeinen vaihe hoidettaisiin mahdollisimman tarkoituksenmukaisella ja tilatehokkaalla kuljetuskalustolla silloin, kun kuljetettava tavara on tähän sopivaa. Käytännössä tämä edellyttää lähijakeluasemia, joille pyritään löytämään sopivia sijainteja ja pysyviä ratkaisuja yhteistyöllä, kannusteilla ja velvoitteilla.

Ympäristöystävällisten jakeluratkaisujen edistäminen

Ympäristöystävällisten jakeluratkaisujen yleistymistä edistetään etuuksien, hankintakriteerien ja määräysten avulla. Tekniikan ja olosuhteiden muuttuessa tai kehittyessä etuuksia ja määräyksiä päivitetään siten, että ne ovat oikeassa suhteessa kannustavia ja velvoittavia.

Kävelyalueiden jakeluoikeuksia voidaan säädellä avattavien pollareiden avulla, jolloin käyttöoikeuksia on mahdollista antaa esimerkiksi ympäristökriteerien perusteella. Vastaavasti polkupyörällä tehtävää jakelua pystytään edistämään esimerkiksi kehittämällä infrastruktuuria tavarapyörien liikennöinnin helpottamiseksi.

Hiilineutraali Helsinki liikennetoimenpiteiden yhteydessä on odotettavissa päästöihin perustuvia rajoituksia ajoneuvokaluston käytölle ydinkeskustassa.

Väärin pysäköityjen ajoneuvojen valvonnan tehostaminen

Erityisesti ydinkeskustassa on havaittu ongelmana lastaus- ja purkupaikkojen väärinkäyttö, jolloin paikat eivät ole saatavilla niitä tarvitsevalle jakelukalustolle. Väärinkäytöstä seuraa riski jakelukaluston tarpeettomasta seisottamisesta esimerkiksi jalkakäytävillä, jolloin ne aiheuttavat tarpeetonta haittaa ja vaaraa jalankulkijoille sekä muillekin tienkäyttäjille ja ympäristölle.

Kuormauspaikkojen käytön valvontaa tehostetaan sekä kehitetään automaattisia seurantamenetelmiä paikkojen käytön valvontaan. Seurantamenetelmiä kehitetään pilotoinnin avulla.

Jakelukuljetusten yönaikaisen jakelun laajentamismahdollisuuksien kehittäminen

Yönaikaisen jakelun lisääminen tuo kustannussäästöjä vähentämällä ruuhkautumisen aiheuttamia viivytyksiä. Kaupunki hakee keinoja vähentää yönaikaisen jakelun laajentamiseen liittyviä esteitä ja ohjaa kuljetus- ja tavaran vastaanottajayrityksiä lisäämään yönaikaista jakelua.

Jakeluliikenteen informaatiojärjestelmän kehittäminen

Kuormauspaikkojen käytön tehostamiseksi kehitetään yhteistyössä yritysten kanssa informaatiojärjestelmää, joka tarjoaa käyttäjille parempaa ajantasaista tietoa kuormauspaikkojen tilasta sekä jakelun kohteiden ominaisuuksista, esimerkiksi sisäänkäynneistä sekä sisäänajojen alikulkukorkeuksista.

Jakeluliikenteen pysäköintitunnus

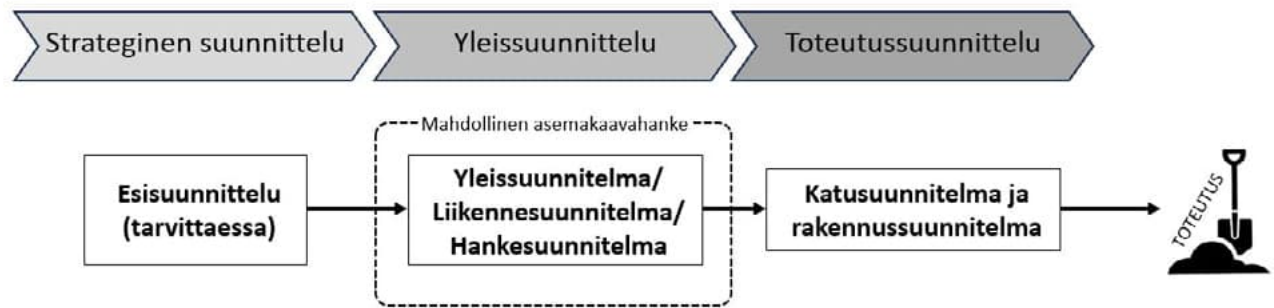
Keskustan ja kantakaupungin alueella on tavoitteena ottaa käyttöön jakeluliikenteen pysäköintitunnus, joka mahdollistaa muun muassa jakelun tehostamisen lastauspaikkojen käyttöä ja pysäköinninvalvontaa selkeyttämällä. Käyttöönottoa on hidastanut tiukat tietoturva vaatimukset, joiden ratkominen on toistaiseksi kesken.

4. Hankkeet kartalla



Ydinkeskustan liikennejärjestelmäsuunnitelmassa on kuvattu keskustan kehittämisen kannalta kaikista merkittävimmät lähivuosien liikenne- ja katuhankkeet. Toimenpideohjelmassa esitetään yleis- ja toteutussuunnitteluvaiheessa olevat hankkeet sekä toteutusta odottavat hankkeet. Kaikkien toteutussuunnitteluvaiheeseen tai sitä pidemmälle edenneiden hankkeiden tiedot perustuvat vuoden 2025 talousarvioehdotuksen mukaiseen yleisten alueiden investointiohjelmaan.

Kaikki ydinkeskustan liikennejärjestelmäsuunnitelmaan perustuvat uudet hankkeet (alueelliset liikennesuunnitelmat) ovat yleissuunnitteluvaiheen hankkeita, joissa lähtökohtaisesti suunnitellaan laajempia kokonaisuuksia prosessilla, johon sisältyy tarvittavat vaihtoehtotarkastelut, vaikutusarvioinnit sekä vuorovaikutus asukkaiden ja muiden sidosryhmien kanssa. Alla olevassa kuvassa on esitetty liikenne- ja katuhankkeiden etenemisprosessi.



Liikenne- ja katuhankkeiden etenemisvaiheet.

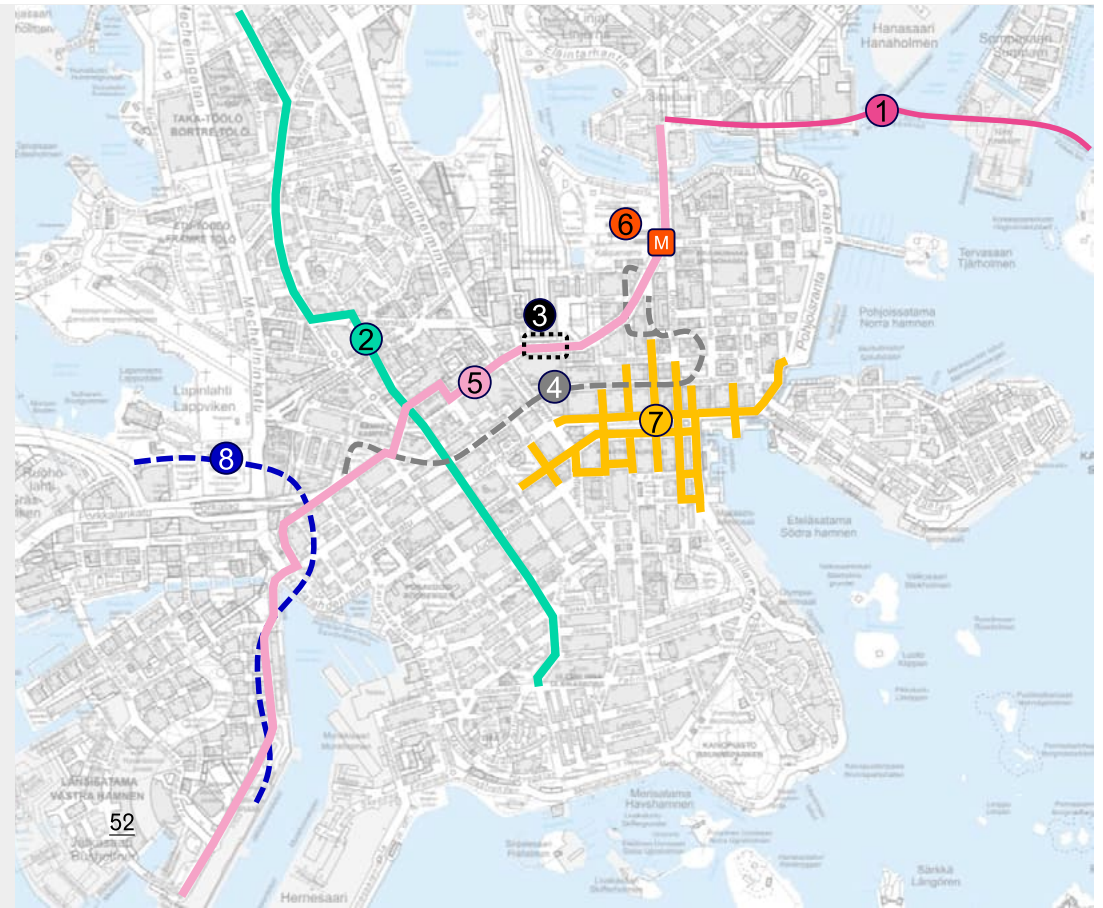
Suuret ajankohtaiset toteutushankkeet

Toimenpideohjelman rungon muodostavat ydinkeskustan jo ohjelmoidut suuret ajankohtaiset hankkeet, jotka on esitetty oheisessa kuvassa. Liikennejärjestelmää vahvistavien hankkeiden joukossa on myös maanalaisten rakenteiden ja kunnallistekniikan saneeraushankkeita, joiden liikennejärjestelmävaikutukset rajoittuvat rakentamisen aikaisiin vaikutuksiin.

Kruunusillat pikaraitiotie, Kruunusillat-raitiotien jatkeena toimiva Länsisataman pikaraitiotie sekä Länsi-Helsingin raitiotie parantavat joukkoliikenneyhteyksiä ja liittävät keskustan voimakkaammin sitä ympäröiviin lähialueisiin. Helsingin yliopiston metroaseman pohjoinen sisäänkäynti parantaa metron saavutettavuutta ja lyhentää liityntäkävelymatkoja metroom. Keskustan huoltotunnelin ajoyhteyksien kehittäminen puolestaan helpottaa autolla saapumista ja autolla asioimista keskustassa. Satamatunneli parantaa etenkin tavaraliikenteen sujuvuutta Länsisatamaan

sekä helpottaa satamaliikenteen aiheuttamaa kuormitusta alueen katuverkolla. Esplanadin alueen vesihuolto- ja katutyöt sekä Kaivokadun kansisaneeraus ovat hankkeita, joiden työmaa-aikaiset vaikutukset liikennejärjestelyihin ovat merkittäviä, mutta hankkeet ovat infraomaisuudesta huolehtimisen kannalta välttämättömiä. Näiden hankkeiden yhteydessä tehtävistä mahdollisista liikennejärjestelyiden muutoksista ei ole vielä päätetty.

- 1 Kruunusillat pikaraitiotie Hakaniemeen
Toteutus käynnissä. Valmis 2027.
- 2 Länsi-Helsingin raitiotie
Suunnittelu 2024-2026. Toteutus 2026-2031.
- 3 Kaivokadun kansisaneeraus
Suunnittelu 2024-2026. Toteutus 2027 alkaen.
- 4 Keskustan huoltotunnelin ajoyhteyksien kehittäminen pysäköintiliikenteelle
Suunnittelu 2024-2025. Toteutus 2026-2027.
- 5 Länsisataman pikaraitiotie (Kruunusillat-raitiotien jatke)
Suunnittelu 2024-2027. Toteutus 2028-2031.
- 6 Helsingin Yliopiston metroaseman pohjoinen sisäänkäynti
Suunnittelu 2026-2027. Toteutus 2028-2030.
- 7 Esplanadin alueen vesihuolto- ja katutyöt
Suunnittelu 2025-2028. Toteutus 2029-2034.
- 8 Satamatunneli
Toteutus 2028-2033.



Alueelliset liikennesuunnitelmat

Alueellisissa liikennesuunnitelmissa käsitellään paikallisia, enintään kaupunginosien laajuisia kokonaisuuksia. Suunnitelmissa esitetään alueen katuihin ja niihin läheisesti kytkeytyvien muiden julkisten tilojen kehittämiseen liittyvät suunnitteluratkaisut siten, että saadaan määriteltyä osa-aluekohtaiset toteutushankkeet sekä niille alustavat kustannusarviot ja aikataulut.

Liikennesuunnittelun aikana tehdään tarvittavat arvioinnit eri kulkumuotojen yhteystarpeista ja vaihtoehtoisista liikennejärjestelyistä. Suunnitteluvaiheeseen sisältyy vuoropuhelu alueen asukkaiden ja toimijoiden kanssa. Esteettömyyden erikoistason alueet ja reitit huomioidaan alueellisissa liikennesuunnitelmissa katujen kehittämisessä.

Ensivaiheessa priorisoidut suunnittelukohteet:

1. Kluuvi

Käynnistetään alkuvuodesta 2025

Suunnitelmassa kehitetään Hakaniemen ja Rautatieaseman välisiä katuyhteyksiä pikaraitioliikenteelle soveltuviksi sekä sovitetaan alueen liikennejärjestelyjä Elielin kehityshankkeeseen sekä Kaivokadun tavoitetaan. Nykyisellä kävelypainotteisella alueella suunnitellaan kävely-ympäristön laatua parantavia toimenpiteitä.

2. Kaartinkaupunki ja Eteläsatama

Käynnistetään alkuvuodesta 2025

Suunnitellaan alueen liikennejärjestelyt katusaneerauksen jälkeiseen tilanteeseen huomioiden satamaliikenteen muutokset autoliikenteen virtoihin.

3. Kamppi

Käynnistetään alkuvuodesta 2026

Suunnitellaan alueelle tarvittavat liikenteen rauhoittamisen toimenpiteet kävely-ympäristön kehittämiseksi sekä tarkennetaan katuverkon jäsentelyä.

4. Mannerheimintien eteläosa

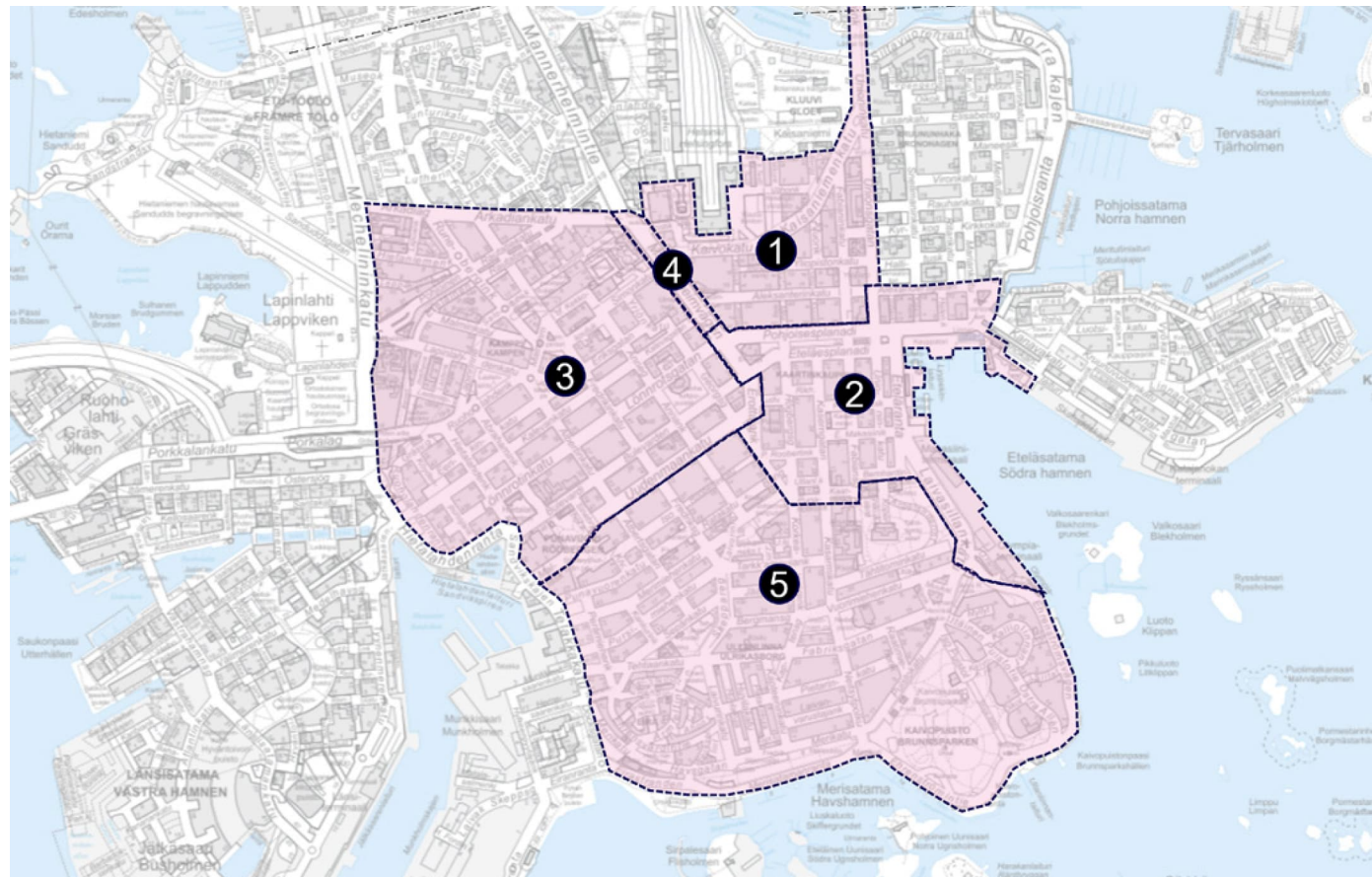
Käynnistetään keväällä 2027

Suunnitelmassa tarkastellaan Mannerheimintien kaistajärjestelyjen tiivistämistä tavoitteena lisätä katuvihreää, vähentää liikenteen estevaikutusta ja lisätä kadunvarren lastaustilaa.

5. Eteläinen kantakaupunki

Käynnistetään keväällä 2028

Suunnitellaan alueelle tarvittavat liikenteen rauhoittamisen toimenpiteet kävely-ympäristön kehittämiseksi sekä tarkennetaan katuverkon jäsentelyä.



OSA II

**SUUNNITELMAN
TAUSTAMATERIAALIT**

5. Näin Helsingissä liikutaan – katsaus nykytilaan ja tulevaisuuteen



Maankäyttö ja kaupunkikudokset

Tiivis kaupunkirakenne ja lyhyet toimintojen väliset etäisyydet synnyttävät Helsingin keskustassa jalankulkukaupunkia

Kaupungin kasvaessa kaupunkitilassa liikkuu yhä enemmän ihmisiä eri kulkumuodoilla. Liikennetilat ovat maankäyttöä siinä missä asuminen, palvelut ja puistot. Helsingin keskustassa maankäyttö on tiivistä ja maan arvo korkea, jolloin tilaa jaettavaksi eri maankäytön toiminnoille on vähän.

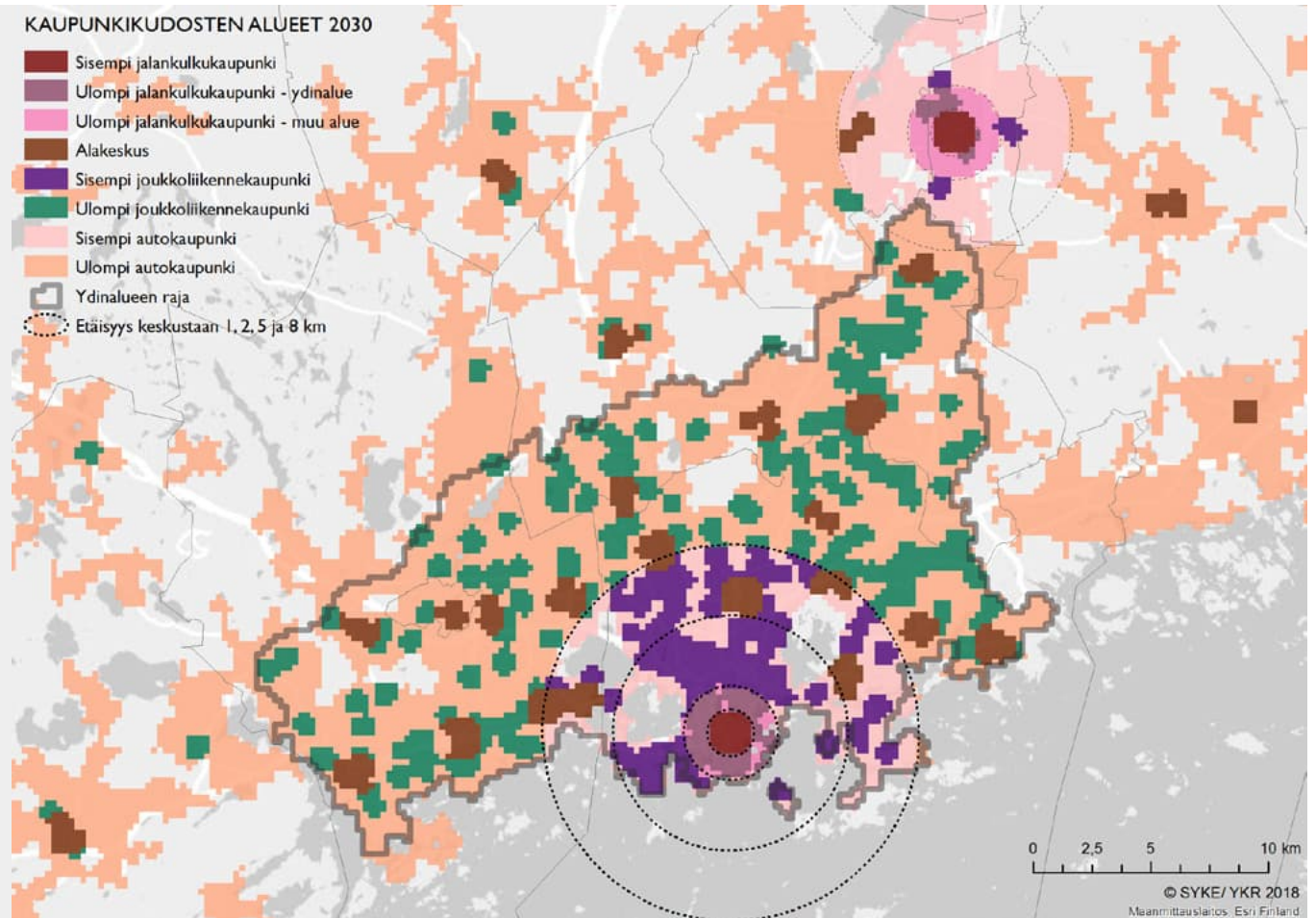
Keskustassa on lyhyet etäisyydet eri toimintojen välillä. Asuminen, palvelut ja työpaikat sijaitsevat joko samassa rakennuksessa tai korttelirakenteessa toistensa välittömässä läheisyydessä. Ainoastaan aivan ydinkeskustassa ei nykyään ole asumista lähes ollenkaan, mutta sielläkin palvelut ja työpaikat sijaitsevat lähellä toisiaan. Lyhyet etäisyydet toimintojen välillä ovat luoneet Helsingin keskustasta jalankulkukaupungin.

Helsingin seudun maankäytön, asumisen ja liikenteen strategisessa MAL-suunnitelmassa linjataan kestäviä ratkaisuja pitkällä aikavälillä ja priorisoidaan tärkeimpiä toimenpiteitä lyhyellä aikavälillä. MAL 2023-suunnitelmassa on mukana maankäytön sijoittaminen, asuntotuotanto ja kaikki kulkumuodot sisältävän liikennejärjestelmän kehittämistoimet. Työn laadinnan yhteydessä Helsingin seudun kunnista on kerätty laaja maankäyttöaineisto, jossa kunnat ovat arvioineet tulevan asunto- ja työpaikkarakentamisen volyyymia ja sijoittumista pitkälle tulevaisuuteen. Tästä aineistosta on laadittu kaupunkikudosanalyysi, joka koostuu jalankulkukaupungista, joukkoliikennekaupungista ja autokaupungista. Analyysin tavoite on tunnistaa paikkatietoaineistojen avulla jalankulku-, joukkoliikenne- ja autokaupungin kudosten alueet ja niiden kehitys vuosien 2030 ja 2050 tilanteessa. Kaupunkikudosten alueet ovat pohjana tulevaisuuden liikennesuunnittelulle. (Helsingin_seudun_kaupunkikudokset_loppuraportti_27082018)

Jalankulkukaupungin kriteereinä ovat päivittäis-tavarakauppojen sijoittuminen kävelyetäisyyden (< 500m) päähän asutuksesta, alueen tiiviyts sekä hyvä joukkoliikenteen palvelutaso ja saavutettavuus. Myös pyöräily, ja auto ovat tyypillisiä jalankulkukaupungin liikumismuotoja.

Helsingin keskustan jalankulkukaupunkikudosta ympäröi sisempi joukkoliikennekaupunki, joka sijoittuu 2–8 km päähän keskustasta. Joukkoliikennekaupungin tiheys-, kauppa- ja joukkoliikennekriteerit ovat samat kuin jalankulkukaupungissakin, mutta keskustaetäisyys on suurempi.

Vuonna 2030 Helsingin seudun asukkaista noin 67 % asuu eri luokitusten mukaisten jalankulku- ja joukkoliikennekaupunkikudosten sisällä. Loput Helsingin seudun asukkaat, noin 33 %, sijoittuvat sisempään tai ulompaan autokaupunkiin sekä taajaman ulkopuolisille alueille. Joukkoliikenne- ja jalankulkukaupunkikudosten sisäpuolella asuvien ihmisten määrä kasvaa seudulla vuoteen 2050 mennessä noin 1–2 prosenttiyksikköä. Suurimmalla osalla Helsingin seudun asukkaista onkin erinomaiset mahdollisuudet nyt ja tulevaisuudessa saapua joukkoliikenteellä Helsingin keskustaan.



Kuvalähde: SYKE

Jalankulku

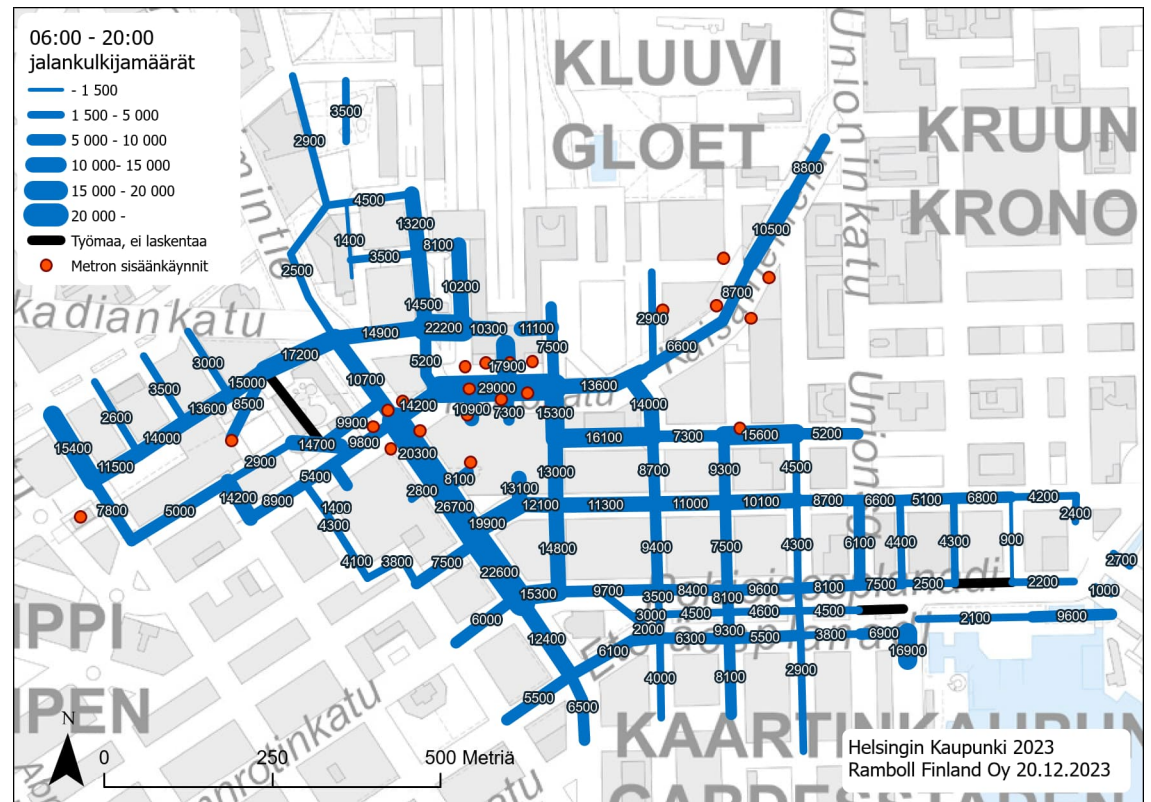
Helsingin keskustassa on Suomen suurimmat jalankulkijamäärät. Vilkkain kävelyalue on Rautatieaseman ympäristö.

Kävelyn osuus Helsingin sisäisistä matkoista on 53 %. Päärautatieasema korostuu ympäristönä, johon saavutaan useimmiten joukkoliikenteellä ja alueelta jatketaan kävellen kohti muuta keskustaa. Jalankulkijoiden määrät keskustassa ovat suurimpia Rautatieasemalta Mannerheimintielle ja Pohjoisesplanadille rajautuvalla alueella.

Kampin ja Helsingin yliopiston metroasemien lähiympäristössä on myös runsaasti jalankulkijoita. Ne ovat päärautatieaseman jälkeen keskeisimpiä saapumispisteitä keskustaan. Joukkoliikennematkoihin liittyvä kävely muodostaa merkittävän osan keskustassa tapahtuvasta kävelystä. Jalankulkijoita houkuttelevat keskustan tunnetuimmat nähtävyydet, kuten Senaatintori, Esplanadin puisto sekä meren ranta-alueet, kuten Kauppatori.

Eniten jalankulkijoita on kesäkuukausina ja joulukuussa, mutta vuodenaikojen välinen vaihtelu on katukohtaista. Osalla kaduista ei ole merkittävää eroa talvi- ja kesäkuukausien välillä, kun taas osalla kaduista määrät kasvavat kesäkautena merkittävästi.

Kysyttäessä helsinkiläisiltä (n=1250) yleisesti Helsingin keskustan käveltävyyden kehittämisestä, tulosten mukaan suurin osa on sitä mieltä, että Helsingin keskustan kävely-ympäristöä ja viihtyisyyttä tulisi kehittää nykyisestä. Toisaalta, kun



Jalankulkumäärät Helsingin keskustassa elokuussa 2023.

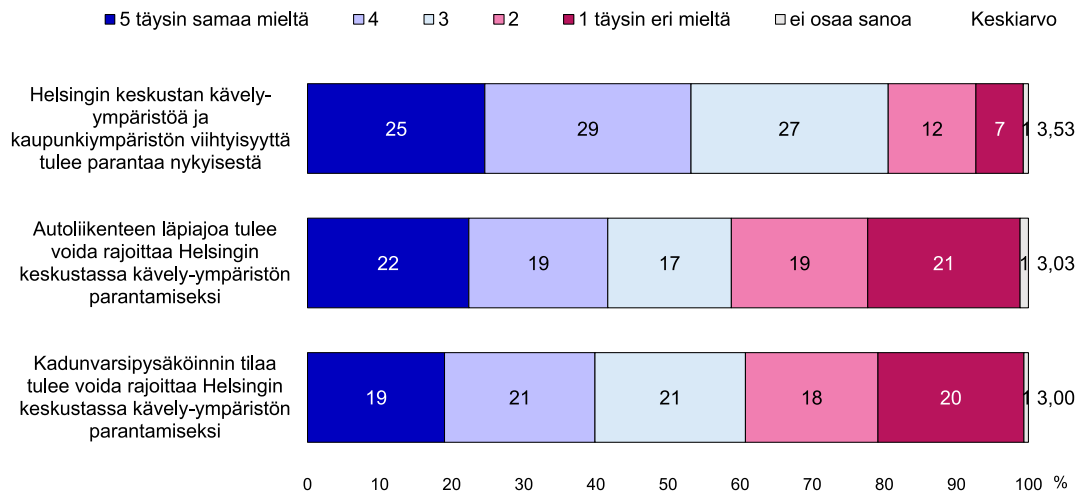
vastaajilta kysyttiin, tuleeko autoliikenteen läpiajoa tai kadunvarsipysäköinnin tilaa rajoittaa keskustassa kävely-ympäristön parantamiseksi, muuttuu suhtautuminen hyvin kaksijakoiseksi, noin 40 % suhtautuu myönteisesti ja 40 % kielteisesti ja loput neutraalisti (kuva vasemmalla alla). Mielenpitoet Helsingin keskustan liikenteen ja kävelykeskustan kehittämisestä vaihtelevat etenkin iän, sukupuolen ja

liikkumistottumusten mukaan. Nuoremmat ja autottomat helsinkiläiset suhtautuvat positiivisemmin kävelykeskustan laajentamiseen kuin vanhemmat ja autollisessa kotitaloudessa asuvat.

Helsingiläisiltä on myös kysytty useassa kaikille avoimessa kyselyssä mielipiteitä kohteista, joissa kävely-ympäristöä tulisi keskustassa kehittää. Esimerkiksi Jalan

kaupungilla (2018) sekä Jalan kaupunginosissa (2019) -kyselyiden mukaan päärautatieaseman lähiympäristö on keskustan epämiellyttävintä kävely-ympäristöä. Samaa aikaa tässä ympäristössä on suurimmat jalankulkijamäärät ja sama paikka on ollut myös toivotuin kohde kävely-ympäristön parannuksille (kuva alla oikealla).

Kaikki vastaajat, n=1250



Helsingiläisten näkemykset kävelykeskustan kehittämisestä (Helsingiläisten kokemukset Esplanadien ja kesäkatujen kokeilusta, 2023).



Toivottuja kävely-ympäristön kehittämiskohteita kartalla (Jalan kaupungilla, 2018).

Joukkoliikenne

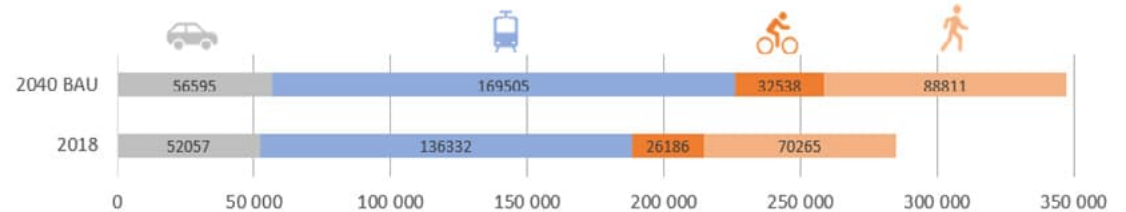
Keskustaan saavutaan eniten joukkoliikenteellä. Asiointimatkoista 73–75 % tehdään joukkoliikenteellä.

Joukkoliikenne on ylivoimaisesti suosituin tapa saapua keskustaan. Joukkoliikenteen suosion odotetaan edelleen kasvavan tulevaisuudessa. Seudullisen liikennemallinusteen mukaan Helsingin niemelle saapuvista matkoista joukkoliikennematkojen määrä kasvaa vuoteen 2040 mennessä yli 30 000 päivittäisellä matkalla, muodostaen 49 % Helsingin niemelle suuntautuvista matkoista. Kaikista helsinkiläisten Helsingin sisällä tehdyistä matkoista joukkoliikenteen kulkutapaosuus on 24 %. Osuus on sama sekä kantakaupungissa että muualla Helsingissä asuvilla.

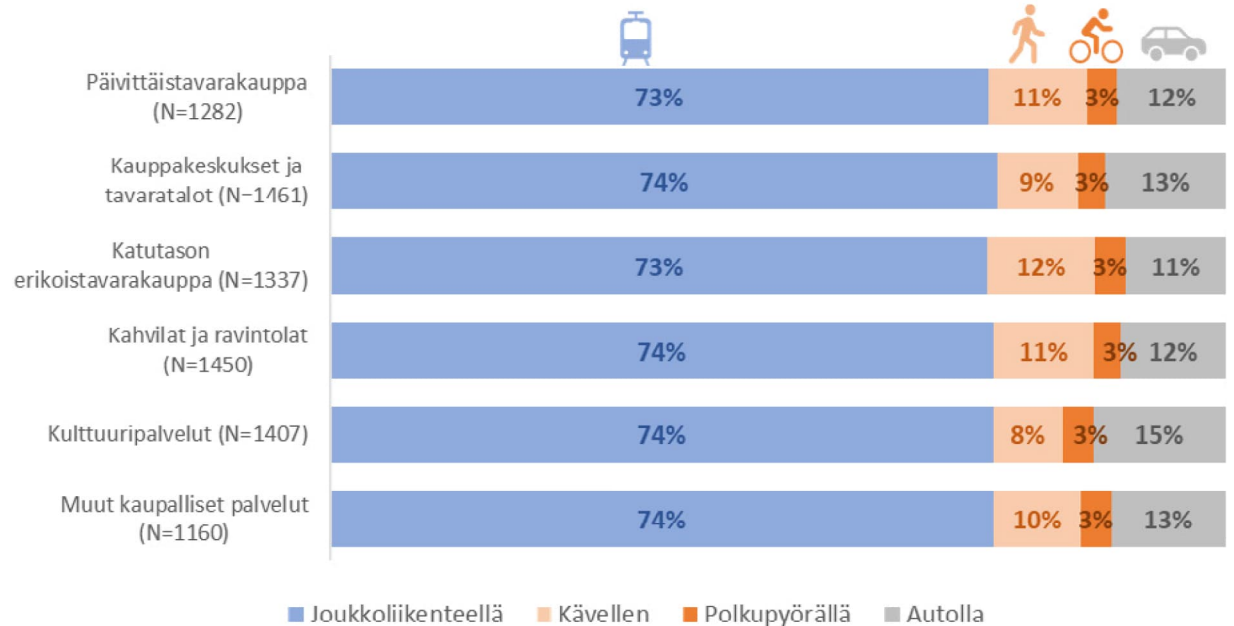
Keskustan asiointiselvityksen (2019) mukaan joukkoliikenteellä on merkittävä rooli keskustaan saapumisessa ja erityisesti keskustaan kohdistuvilla asiointimatkoilla: joukkoliikenteen osuus keskustaan suuntautuvista asiointimatkoista oli asiointikohteesta riippuen noin 73–74 %.

Keskustaan saapumisessa laajemmalta alueelta korostuvat juna- ja metroyhteydet, kun taas keskustan ja kantakaupungin sisäistä liikkumista palvelevat ensisijaisesti raitiolinjat. Raitiolinjat toimivat myös

jatkoyhteyksinä Kampista ja Rautatieasemalta muualle keskustaan. Raitiovaunumatkustajia kulkee runsaasti etenkin Mannerheimintielle, Aleksanterinkadulla ja Kaivokadulla.



Keskustaan (Helsingin niemelle) saapuvien matkojen muutokset 2018 ja 2040 perusuran liikenne-ennusteessa.



Yleisin kulkutapa asiointikohteittain (Helsingin keskustan asiointiselvitys, 2019).

Henkilöautoilu

Poikittaisen moottoriajoneuvo-liikenteen pääyhteyksinä toimivat Kaivokatu ja Esplanadit, joilla liikennemäärät ovat laskeneet 30 vuodessa lähes puoleen.

Henkilöautolla kuljettajana tai matkustajana liikkuvien helsinkiläisten yhteenlaskettu osuus Helsingin sisäisistä matkoista oli vuonna 2023 kantakaupungissa asuvilla 11 % ja kaikilla helsinkiläisillä 20 %.

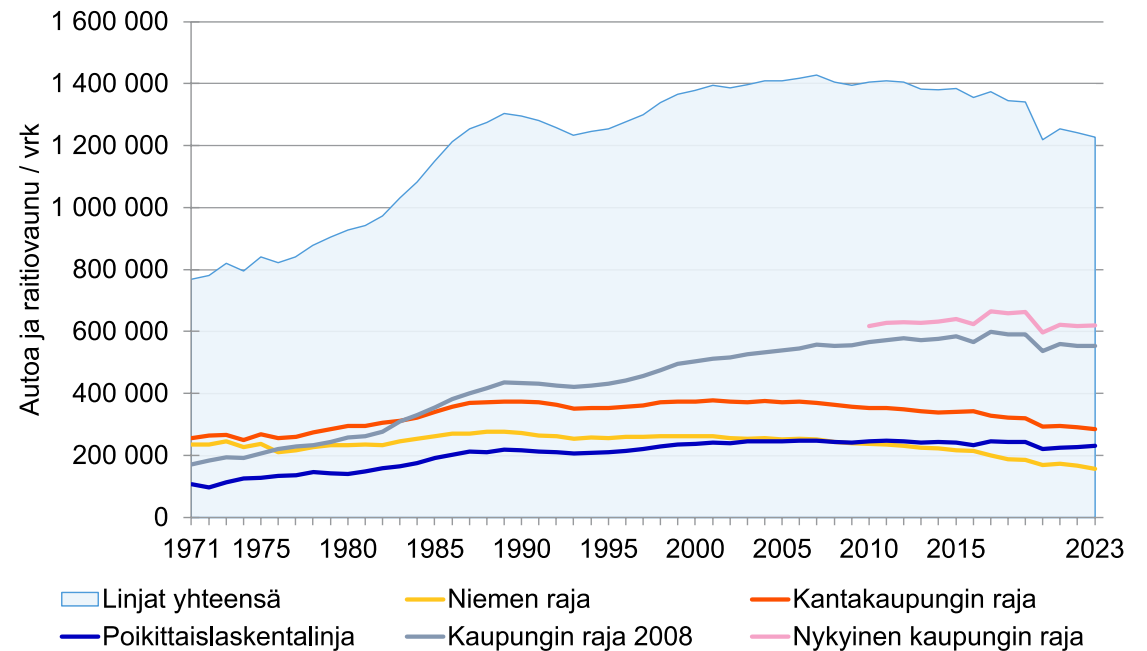
Keskustan poikittaisen moottoriajoneuvo-liikenteen määrä on ollut selvässä laskussa aikavälillä 1990–2019. Kehitykseen on vaikuttanut osaltaan kantakaupungin katuverkolla ja kehäteillä tapahtuneet muutokset sekä joukkoliikennejärjestelmän kehittyminen.

Keskustan poikittaisen läpiajoliikenteen määriä on tutkittu tammikuussa 2018 tehdyn rekisteritunnustutkimuksen perusteella. Läpiajoksi määritettiin Lauttasaaren ja Hakaniemen siltojen välinen liikenne. Arkipäivinä keskustan läpiajavaa liikennettä oli noin 7 000 ajoneuvoa/vrk (molemmat

suunnat yhteensä). Havaitusta läpiajoliikenteestä 87 % oli henkilöautoliikennettä. Pakettiautoja oli 8 % ja raskasta liikennettä 5 %. Läpikulkevien ajoneuvojen rekisteröintipaikoista eniten korostui Lauttasaari.

Kaivokadun ja Esplanadien liikennemäärien tuntivaihtelut aamun ja alkuillan välillä ovat muuhun seutuun nähden poikkeuksellisen pienet. Vuorokausiliikennemäärät

Esplanadeilla yhteensä ja Kaivokadulla olivat syksyllä 2019 lähes samat. Kaivokadua ajetaan hieman enemmän itään ja Esplanadeja länteen. Sekä Kaivokadulla että Esplanadeilla suurimmat tuntiliikennemäärät olivat melko maltillisia tyyppillisen 2+2-kais-taisen kadun välityskykyyn nähden. Kaivokadulla ja Esplanadeilla vilkas poikittainen jalankulkuliikenne rajoittaa autoliikenteen välityskykyä.



Autoliikenteen ja raitiovaunuliikenteen yhteenlaskettu määrä vuosina 1971-2021 eri laskentapisteissä.

Pyöräily

Pyöräiliikenteen määrät Helsingin niemen rajalla ovat kasvaneet viimeisen kahden vuosikymmenen aikana noin 20 000 pyöräilijästä vuorokaudessa reiluun 30 000 pyöräilijään vuorokaudessa.

Vuonna 2023 pyöräiliikenteen osuus kaikista helsinkiläisten matkoista oli 11 %. Tämä tarkoittaa noin 220 000 pyörällä tehtyä matkaa päivässä. Kaupungin tavoitteena on kasvattaa pyöräiliikenteen osuutta merkittävästi. Vuoden 2022 pyöräilybarometrin mukaan 94 % helsinkiläisistä suhtautuu tähän myönteisesti. Potentiaali on suuri, sillä 76 %:lla helsinkiläisistä on vähintään yksi toimiva polkupyörä ja 59 % helsinkiläisistä pyöräilisi kyselyiden mukaan enemmän, jos pyörätieverkko olisi kattavampi ja yhtenäisempi.

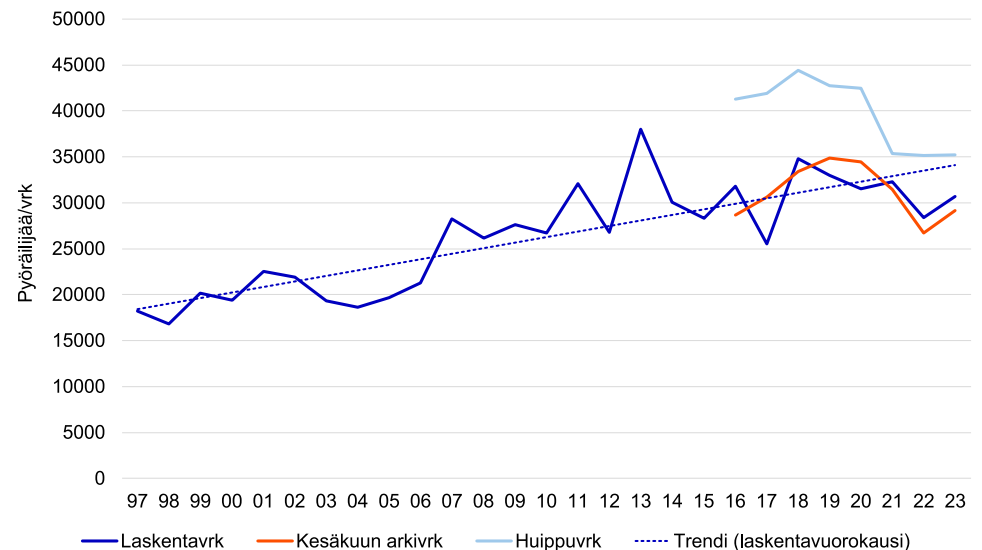
Ydinkeskustan alueella tarve pyörätieverkon täydentämiselle ja yhtenäistämiseksi korostuu erityisesti. Tiiviissä kaupunkirakenteessa polkupyörän käyttäjäpotentiaali on suurimmillaan, mutta vielä toistaiseksi kantakaupungin pyöräilyolosuhteet herättävät kyselyiden mukaan eniten

tyytymättömyyttä. Keskustan pyöräverkko on vielä puutteellinen erityisesti Kaisaniemenkadun ja Kauppatorin ympäristössä. Lisäksi monet nykyiset pyörätiejärjestelyt ovat mitoituksellisesti käyneet ahtaiksi ja selkeydeltään puutteellisiksi pyöräilymäärien kasvettua. Samalla sähköpotkulautojen ja muiden polkupyörään rinnastettavien mikroliikkumisvälineiden voimakas lisääntyminen asettaa kasvavia vaatimuksia pyöräiliikenteen infrastruktuurille.

Ydinkeskustassa pyöräiliikenteen suurimmat virrat sijoittuvat nykytilanteessa Kaivokadulle, Mikonkadulle, Eteläesplanadille ja

Mannerheimintielle sekä uuden Kaisantunnelin kautta kulkevalle poikittaisreitille.

Pyöräiliikenteelle on ominaista vuoden-aikojen mukainen kausivaihtelu. Ympärivuotisesti polkupyörää käyttää noin joka kymmenes kesäkaudella pyöräilevistä. Osa ympärivuotisen pyöräilyn haasteista kytkeytyy talvihoidon puutteisiin, sillä vain 25 % pyörällä liikkuvista ilmoittaa olevansa tyytyväinen pyöräväylien talvihoitoon Helsingissä. Kaikista helsinkiläisistä 45 % uskoisi pyöräilevänsä enemmän jos pyöräväylien talvihoito olisi laadukkaampaa.



Pyöräiliikennemäärä Helsingin niemen rajalla 1997–2023 kesäkuun arkivuorokauden käsinlaskennoissa laskentavuorokautena.

6. Käyttäjävuo-rovaiku- tuksessa esiin nousseita näkökulmia



Ydinkeskustan liikennejärjestelmäsuunnitelman vuorovaikutus on koostunut kaupunkilaisraadin työskentelystä sekä sidosryhmäyhteistyöstä. Lisäksi suunnitelmaa on esitelty kaikille avoimessa Uutta kantakaupunkia -verkkoyhteistyössä 24.4.2024.

Sidosryhmätyöskentely

Sidosryhmäyhteistyöhön on valikoitu joukko keskustan toimijoita, joihin on arvioitu kohdistuvan merkittävimmät vaikutukset suunnitelmassa esitetyistä ratkaisuista. Sidosryhmien valintaan on osallistunut työn ohjausryhmä. Sidosryhmille on järjestetty yhteensä 12 tilaisuutta. Tilaisuuksissa sidosryhmille esiteltiin suunnitelman sisältö ja keskusteltiin sekä suunnitelmasta että keskustassa liikkumisesta yleisesti.

Tilaisuuksien jälkeen sidosryhmät saivat mahdollisuuden kirjoittaa lausunnon suunnitelmasta. Lausuntoja on valmistellut laaja joukko erilaisia sidosryhmiä, joiden tehtävänä on ollut myös parhaaksi katsomallaan tavalla osallistaa lausunnon valmisteluun esimerkiksi jäsenyrityksiään tai muita edustamia sidosryhmiä. Lausuntojen valmisteluun on osallistunut yhteensä 34 eri tahoja.

Ydinkeskustan liikennejärjestelmäsuunnitelma on tasoltaan strateginen ja ehdotettavat ratkaisut pääosin periaatteellisia. Tässä suunnitteluvaiheessa kaupunkisuunnitteluun perehtyneemmät keskustan toimijoiden edustajat ovat mielekkäämpi taho osallistua suunnitteluun kuin yksittäiset yrittäjät tai asukkaat, joilla on puolestaan paras ymmärrys oman lähiympäristönsä konkreettisista ratkaisuista.

Suunnitelman konkreettisin ehdotus liittyy Kaivokadun muuttamiseen joukko-liikennekaduksi. Kaivokadulla on erikseen

käynnissä yleissuunnitelma, jonka yhteydessä on järjestetty vuorovaikutustilaisuuksia alueen yrityksille, asukkaille sekä kiinteistönomistajille.

Tämän suunnitelman myötä aloitetaan valmistelemaan alueellisia liikennesuunnitelmia. Näiden suunnitelmien taso ja ratkaisut ovat tarpeeksi yksityiskohtaisia yksittäisten kaupunkilaisten kuulemiseen ja osallistumiseen.

Sidosryhmien lausunnoissa huolenaiheina painottuivat Kaivokadun muutos

Päivämäärä	Tilaisuus
25.1.2024	Kuntalaisraati, 1. tapaaminen
30.1.2024	Vammaisneuvosto
30.1.2024	Nuorisoneuvosto
31.1.2024	Vanhusneuvosto
1.2.2024	Kauppakamari, Helsingin yrittäjät, kiinteistönomistajat
5.2.2024	Keskustan asukasyhdistykset
8.2.2024	Taksi-, logistiikka- ja matkailubussitoimijat
12.2.2024	Satama, ELY, varustamot
27.2.2024	Kuntalaisraati, 2. tapaaminen
5.3.2024	Jalankulkijat ry
20.3.2024	Kuntalaisraati, 3. tapaaminen
5.4.2024	Poliisi ja Helsingin kaupungin pelastuslaitos

joukkoliikennekaduksi, paikalliskatujen rauhoittaminen, alueellisten kokoojaka-
tujen kaistamäärän rajaaminen yhteen
kaistaan suuntansa sekä huolto- ja tak-
siliikenteen toimivuuteen liittyvät näkö-
kulmat. Positiivisena asiana nähtiin kes-
kustan kehittäminen viihtyisämmäksi ja
käveltävämmäksi.

Kaivokadun joukkoliikennekatuun suhtau-
duttiin pääosin varauksellisesti. Etenkin
saatto-, bussi-, huolto- ja taksiliikenteen
olosuhteiden heikkeneminen nousi lau-
sunnoissa esille. Sidosryhmäpalauteen
perusteella Kaivokadun alustavaa liiken-
nesuunnitelmaa on muokattu siten, että
Postikadun kautta huolto-, saatto- ja tak-
siliikenne voi kiertää kahteen suuntaan,
poikkeustapauksissa bussiliikenteelle on
järjestetty tila ajaa Kaivokadulla ja hotellin
edustalle on järjestetty saattopaikka. Rau-
tatieaseman itäpuolella, Kansallisteatterin
pohjoispuolelle sijoittuvalle Puutarhaku-
jalle on myös suunniteltu saattoliikenteelle
paikka, josta on esteetön kulku asemalle ja
juniin.

Sidosryhmien esiin nostamat huolet ja
kysymykset vastasivat pääosin kaupunki-
laisraadin näkemyksiä. Niitä on käsitelty
tarkemmin kaupunkilaisten huolet ja kysy-
mykset –kappaleessa.

Kaupunkilaisraati

Suunnitelman laatimista varten koottiin 18
henkinen kaupunkilaisraati. Raatiin haki yli
400 hakijaa. Raatilaiset valittiin siten, että
he edustaisivat helsinkiläisiä mahdollisim-
man monipuolisesti iältään, sukupuolel-
taan, asuinalueiltaan, liikkumistottumuksil-
taan sekä autonomistukseltaan.

Raati kokoontui kolmeen otteeseen ke-
vään 2024 aikana. Työskentelyn aikana
raati tutustui Helsingin kaupungin liiken-
nesuunnittelun asiantuntijoiden antamiin
tietoihin, havainnoi Kaivokadun nykytilaa,
pohti alueen merkitystä kaupunkilaisille,
loi visioita Päärautatieaseman ympäris-
töstä, arvioi Kaivokadun alueen alustavia
liikennesuunnitelmia ja niiden vastaavuutta
kaupungin strategiaan tavoitteisiin sekä
hahmotteli suunnitelmien pitkän aikavälin
vaikutuksia kaupunkilaisten arkeen. Raati
myös kirjoitti näkemyksensä julkilausu-
maan. Raadin näkemyksissä oli tasaisesti
edustettuna kaikkien liikennemuotojen
käyttäjiä, niin muutoksen kannattajia kuin
vastustajia. Julkilausuman allekirjoitta-
neissa on kuitenkin yliedustettuna Kaivoka-
dun joukkoliikennekadun kannattajat.



Kaupunkilaisten huolet ja kysymykset

Suurin osa kaupunkilaisista kannattaa viihtyisyyden ja kävelyn olosuhteiden kehittämistä ydinkeskustassa. Samanaikaisesti huolta herättää muun muassa ydinkeskustan saavutettavuus, elinvoimaisuus ja hälytys- ja huoltoliikenteen sujuvuus. Huolenaiheet herättivät sekä raatityöskentelyssä että sidosryhmien tilaisuuksissa vilkasta keskustelua. Seuraavaan kappaleeseen on koottu kaupunkilaisten yleisimmät huolenaiheet ja kysymykset perustuen sekä kaupunkilaisraadien että sidosryhmien näkemyksiin.

Keskustan saavutettavuus

Kaivokatu nähdään valtakunnallisesti keskeisenä solmukohtana, jossa liikenteen toimivuus on avainasemassa. Kaupunkilaisille on tärkeää, että Kaivokadun alue on kaikille saavutettava, mutta radin julkilausuman mukaan sen ei ole tarpeen olla yhtä saavutettava kaikilla liikkumismuodoilla. Huolta herättää kuitenkin saattoliikenteen turvaaminen ja liikuntarajoitteisten tarpeet.



Vaikeutuuko Kaivokadun alueen saavutettavuus niille, jotka ovat tähän saakka välttämättömistä syistä liikkuneet alueella autolla? Vaikeutuuko saattoliikenne Päärautatieasemalle?



Päärautatieaseman ympäristö tulee jatkossa muodostumaan vielä nykyistäkin merkittävämmäksi solmukohdaksi joukkoliikenteen vaihtojen ja matkustajien määrässä mitattuna. Myös jatkossa on tärkeää turvata toimiva saattoliikenne autolla, niin taksilla kuin yksityisautollakin. Kaivokadun läpiajon poistumisesta seuraa, että rautatieaseman saattotoiminnot jakautuvat aseman itä- ja länsipuolen järjestelyihin. Aseman

itäpuoli palvelee idänsuunnannan liikennettä ja länsipuoli vastaavasti lännensuuntaista saattoliikennettä. Molemmille puolille varataan tilaa takseille ja yksityiselle saattoliikenteelle, esteettömyyden tarpeet huomioiden.

Kaivokadun sulkeminen läpiajavalta autoliikenteeltä tulee aiheuttamaan ylimääräistä kiertämistä automatkoilla, joiden määränpää sijaitsee tulosuuntaan nähdessä aseman toisella puolella. Kaivokadun sijaan uusi reitti kulkee yleisimmin Esplanadien kautta, tuoden enimmillään reilun kilometrin kiertomatkaa. Näihin matkoihin kohdistuu selkeää matka-ajan pidentymistä. Matkan ja matka-ajan kasvusta kärsivät matkat muodostavat kuitenkin lukumääräisesti paljon pienemmän joukon kuin ne kävellen, joukkoliikenteellä, polkupyörällä ja autolla tehdyt matkat, joita Kaivokadun muuttaminen joukkoliikennekaduksi hyödyttää.

Esplanadien pullonkaula

Esplanadi koetaan näyttäväksi turistikohdeksi ja tärkeäksi kohtaamis- ja oileilupai-
kaksi. Kaupunkilaiset haluavat suunnitel-
man olevan sellainen, joka ei rasita eikä
vähennä Esplanadin viihtyisyyttä. Huolta
herättää Pohjois- ja Eteläesplanadin muut-
tuminen autoilun pullonkaulaksi sekä auto-
jen jonottamisesta syntyvät päästöt.



*Syntyykö Esplanadeille autoilun
pullonkaula, jossa autot seisovat
nykyistä pidempään?*



*Vaikutusarvioinnin yhteydessä
tehtyjen liikennemallinnusten
mukaan Esplanadin autoliikenne-
määrä nousee suurin piirtein vuoden 2010
tasolle, mikäli Kaivokatu muutetaan jouk-
koliikennekaduksi. Liikennemäärän kasvu
heikentää Esplanadien autoliikenteen
sujuvuutta. Autoliikenne Esplanadeilla
on muutenkin hidaskäyttöistä ja sen suju-
vuutta heikentävät useat jalankulkijoiden
ylitykset. Jalankulkijan näkökulmasta
Esplanadin ympäristö ei juurikaan muu-
tu nykytilanteeseen nähden. Melutasot,
päästöt, kadun aiheuttama estevaikutus
ja kadun viihtyisyys säilyvät käytännössä
ennallaan, sillä liikennemäärän kasvu Esp-
lanadeilla on maltillista.*

Keskustan elinvoimaisuus

Kaupunkilaisille on tärkeää ydinkeskustan
yritysten ja keskustan asukkaiden toimin-
taedellytyksien säilyminen. Keskustan
yritykset tunnistettiin sellaisenaan alueen
vetovoimatekijäksi. Huoltoliikenteen vai-
keutuminen ja asiakkaiden siirtyminen
ydinkeskustan ulkopuolisiin kauppakes-
kuksiin huolettaa kaupunkilaisia keskustan
elinvoiman kannalta.



*Kärsiikö keskustan elinvoima,
mikäli kaupunkilaiset eivät enää
pääse yhtä sujuvasti omalla au-
tolla keskustaan? Huononeeko yritysten
huoltoliikenteen ja toimitusten sujuvuus?*



*Kaupunkilaiset pääsevät myös
suunnitelman mukaisessa tavoit-
etilanteessa autolla keskustaan.
Autolla saapumista keskustaan pyritään
parantamaan kehittämällä sisäänajoa
keskustan huoltotunneliin ja siten maa-
nalaisiin pysäköintilaitoksiin. Keskustan
maanalaisten pysäköintilaitosten hou-
kuttelevuutta parannetaan toteuttamalla
sinne uusia ajoyhteyksiä. Tulevaisuudessa
keskustan huoltotunnelin kaikista si-
säänkänynneistä pääsee ajamaan kaikkiin
tunneliin kytkettyihin pysäköintilaitoksiin.
Lisäksi tavoitellaan uutta sisäänajoa
Hakaniemeen pitkän sillan pohjoispuolelta*

*huoltotunneliin. Pitkällä aikavälillä kehitte-
tään myös tunnelin länsipuolelle nykyistä
sujuvammat ajoyhteydet.*

*Suunnitelmalla pyritään parantamaan
huoltoliikenteen olosuhteita ja kaikki kiin-
teistöt ovat myös jatkossa saavutettavissa
autolla. Ajoyhteydet kaikkiin keskustan
kiinteistöihin säilytetään hyvinä huomioi-
den kävelykeskustan kehittämistarpeet
sekä joukkoliikenteen priorisoinnin ja
paikalliskatujen rauhoittamiseen liittyvät
tarpeet. Logistiikan, saattoliikenteen, huol-
to- ja taksiliikenteen sekä muiden kuljetus-
ten näkökulmasta kiinteistöjen saavutetta-
vuudessa kiinnitetään erityistä huomioita
kuormauspaikkojen ja saattotilan tar-
jontaan, jota tuetaan pysäköintipoliittisin
keinoin sekä katujen poikkileikkaukseen
vaikuttavilla valinnoilla. Kuormauspaikko-
jen määrää lisätään vaihteittain aluekoh-
taisten liikennesuunnitelmien myötä.*

*Suunnitelman elinvoimavaikutusarvioinnin
mukaan suunnitelmasta aiheutuvat po-
siitiiviset vaikutukset ylittävät negatiiviset
vaikutukset. Muutos on pieni, mutta positiiv-
vinen. Negatiivisia vaikutuksia tunnistettiin
olevan yritysten logistiikkakustannusten
maltillisella kasvulla ja keskustan katuver-
kon häiriöherkkyyden kasvulla. Positiivisia
vaikutuksia olivat kokonaismatkamäärän
ja keskustassa kulutettavan rahamäärän*

kasvu, lähipäästöjen väheneminen ja viihtyisyyden paraneminen sekä kaikilla kulkumuodoilla mitattuna matka-aikojen lasku keskustaan.

Hälytysajoneuvot

Vahvasti tunteita herättävä huoli kaupunkilaisissa on pelko hälytysajoneuvojen toiminnan hidastumisesta ydinkeskustan alueella ja sen läheisyydessä.



Vaikuttaako liikennejärjestelmäsuunnitelma heikentävästi hälytysajoneuvojen kulkuun?



Hälytysajoneuvojen sujuvuuteen ja perillepääsyn nopeuteen vaikuttaa keskeisimmin katujen ruuhkautuminen sekä muun liikenteen edellytykset sujuvasti väistää hälytysliikennettä. Siten liikennejärjestelmäsuunnitelman linjauksista hälytysajoneuvojen toimintaedellytyksiä haastavat lähinnä Kaivokadun muuttaminen joukkoliikennekaduksi sekä periaatteellinen pyrkimys rajata alueellisten kokoojakatujen kaistamäärää yhteen ajokaistaan per suunta.

Kaivokadulla sujuva hälytysajo varmistetaan joukkoliikennekatuvaihtoehdossa mahdollistamalla ensisijaisesti toimivat

ajoyhteydet raitiotiekiskoja pitkin. Tilanteen vaatiessa, hälytysajoneuvo voi käyttää mitä tahansa kadun osaa päästäkseen etenemään.

Pelastusliikenteessä korostuu tarve Esplanadien riittävän sujuvalle liikenteelle. Kaivokadun katkaisu lisää Esplanadien ja Pohjoisrannan autoliikenteen jonoutumista, mikä saattaa hidastaa pelastusajoneuvoja. Katujen liikennemäärän kasvun arvioidaan kuitenkin jäävän maltilliseksi, nousten tarkasteluvuonna 2030 suurin piirtein vuoden 2010 tasolle. Eteläesplanadin toimivuutta pelastustoiminnan reittinä on kehitetty valoetuuksin Esplanadin koikeilun yhteydessä 2023-2024. Näitä ratkaisuja tullaan jatkojalostamaan myöhempisiin ratkaisuihin.

Ydinkeskustan poikittaisten pääyhteyksien väheneminen lisää keskustan katuverkon häiriöherkkyyttä ja synnyttää erityisiä tarpeita turvata katuverkon toimintavarmuus poikkeustilanteissa etenkin pelastusliikenteelle. Tämä tullaan erityisesti huomioimaan Esplanadien tulevissa suunnitteluratkaisuissa.

Kehitystarpeet kaupunkilaisraadin näkökulmasta

Suunnitelma vastaa kaupunkilaisten toiveisiin ja tarpeisiin keskustan kävelyn ja pyöräilyn olosuhteiden parantamisesta liikkumisen helppokulkuisuuden ja turvallisuuden kannalta, sekä ydinkeskustan houkuttelevuuden ja viihtyisyyden kehittämistä. Kaupunkilaisraati piti sekä Kaivokadun että Esplanadien alueiden kävely-ympäristön ja viihtyisyyden kehittämistä tärkeänä. Raadin näkemyksen mukaan Kaivokadulla tulee priorisoida liikkumismuodoista joukkoliikenteen käyttäjät, liikennevälineen vaihtajat sekä kävelijät huomioiden näiden liikkumismuotojen käyttäjämäärät kyseisellä alueella.

Kaivokatu koettiin nykyisellään meluisaksi, kiireiseksi, pelottavaksi ja epämiellyttäväksi paikaksi. Sujuva siirtyminen liikennemuodosta toiseen ja hyvä opastus on Kaivokadun alueella raadin mukaan ensisijaisen tärkeää. Kaivokatua on raadin mielestä syytä kehittää myös viihtymisen paikkana. Viihtyisyyttä tuovat vehreys, esteettömyys, turvallisuus, miellyttävä äänimaisema, säänsuojaus eri vuodenaikoina ja puhtaanapito. Alueella on hyvä olla sekä kaupallista että julkista oleskelutilaa; kuten terassialueita,

penkkejä ja kulttuuria torialueella. Lapset ja lapsiperheet toivotaan huomioitavan paremmin. Lisäksi alueelle toivottiin lisää pyöräpysäköintipaikkoja.

Esplanadeja haluttiin kehittää vähentämällä autoliikenteestä johtuvia haittoja, teemmällä kadun ylittämistä turvallisempaa ja sujuvampaa, lisäämällä alueen vehreyttä ja puistomaisuutta, parantamalla yhteyttä kauppatorille ja elävöittämällä kivijalkoja.

Autoliikenteen sujuvuus keskustan läpi tulee raadin mielestä huomioida selkeällä opastuksella. Saapuvien autoilijoiden kannalta pysäköintihallien saavutettavuutta tulee parantaa. Pysäköintihalleilla tulisi olla myös yhtenäinen ja houkutteleva hinnoittelu.



Kaupunkilaisten tarpeista johdetut käyttäjäpersoonat tukevat suunnittelua

Suunnitelman ja kehittämistyön tueksi kaupunkilaisten näkemyksistä laadittiin persoonat. Persoonat ovat arkkityyppejä; yleistyksiä erilaisista näkemyksistä, jotka on tiivistetty kuvitteellisiksi persooniksi. Persoonat edustavat samassa suhteessa kaupunkilaisten jakautunutta suhtautumista ydinkeskustan kävelyn ja viihtyisyyden kehittämiseen kuin raadin ja kyselytutkimuksen perusteella voidaan kaupunkilaisista todentaa.

Persoonien muodostamisen pohja-aineistona käytettiin Ydinkeskustan liikennejärjestelmäsuunnitelmaa varten perustetun kaupunkilaisraadin työskentelyssä syntyntä aineistoa; havaintoja, työpajojen tehtäviä ja tuloksia, sekä Helsinkiläisten kokemukset Esplanadien ja kesäkatujen kokeilusta -tutkimuksen välituloksia (julkaistu 11/2023, vastaajia 1250).

Aineistojen pohjalta tehtiin ensin profilointi kaupunkilaisten suhtautumisesta kehittämiseen. Raadin suhtautumista tarkasteltiin perustuen tehtävänantoon liikenteen eri skenaariovaihtoehdoista, jonka mukaan raati jakautui kolmeen osaan; vajaa kolmasosa (27%) kannatti hyvin maltillista

kehittämistä, jossa autoilun olosuhteita ei heikennetä, reilu kolmannes (37%) kannatti tasapuolista kehittämistä eri liikkumismuotojen välillä ja noin kolmasosa (30%) olivat ”all in” kehittämistoimenpiteiden kannalla ja halusivat nähdä rohkeita toimenpiteitä kävelyn ja viihtyisyyden eteen. Pieni osa (6%) raadista vastusti kaikkia skenaariovaihtoehtoja, eikä osallistunut niiden arviointiin.

Raadin suhtautumisen jako peilautuu samansuuntaisesti kyselytulosten kanssa, jonka mukaan vähän yli puolet (54%) haluaa keskustan kävelyä ja viihtyisyyttä kehitettävän, ja vain 19% on eri mieltä. Autoilun rajoittamisen suhteen ollaan kuitenkin maltillisempia ja jako on 40% puolesta, 40% vastaan.

Profiloinnin jälkeen kyselytutkimuksesta tunnistettiin prosentuaalisesti kaikkein tyyppisin demografinen hahmo edustamaan eri suhtautumisia. Tämän jälkeen profiileja täydennettiin kaupunkilaisraadin näkemyksillä; huolenaiheilla, toiveilla ja visioilla. Persooniin on yhdistelty eri henkilöiden vastauksia, eivätkä ne sellaisenaan edusta yksittäisiä henkilöitä.

Persoonat edustavat aineistoon pohjautuen täysi-ikäisiä helsinkiläisiä demografisesti iän, sukupuolen ja eri liikkumismuotojen suhteen. Profiileissa ei ole edustettuna passiivisesti (”en osaa sanoa” -vastaukset ja raadin aikana työskentelystä jättäytyneet) suhtautuvat vastaajat, suomen kieltä taitamattomat maahanmuuttajat sekä lapset ja nuoret. Nämä ryhmät vaatisivat lisäymmärrystä ja osallistamista.

Kuusi persoonaa



Saku Sarjayrittäjä
Oulunkylä, 52v.



Saku liikkuu päivittäin keskustassa autolla edestakaisin yritystensä toimitusten takia. Saku **vastustaa autoilun kustannuksella tehtäviä kehitystoimenpiteitä.** Hän haluaa säilyttää keskustan läpiajon työn, huoltoliikenteen ja sujuvan logistiikan takia. Sakun liiketoiminnalle autoilevien asiakkaiden osuus on merkittävä, joten hän on huolissaan myös pysäköinti-paikkojen vähentämisestä. **Sakun visiossa keskusta on elinvoimainen paikka asua ja yrittää.**



Pirre Pyöräopas
Vuosaari, 74v.



Pirre työskentelee eläkkeellä osa-aikaisesti pyöräoppaana. Hän liikkuu pyörällä pitkiäkin matkoja, kuljettaen pyörän osan matkaa metrolla. Pirrelle tärkeintä on tasavertaisuus ja hänen mukaan **kaikilla liikkumismuodoilla tulisi olla tasavertaiset olosuhteet.** Pirren mielestä pyöräilyn olosuhteissa on yhä parannettavaa sujuvuuden, turvallisuuden ja pysäköinti-paikkojen määrän suhteen. **Pirren visiossa keskusta on sujuva ja turvallinen ympäristö pyöräilyyn, sekä viihtyisiä pysähdyspaikka.**



Jarno Joutuisa
Pasila, 28v.



Jarno saapuu, enemmistön tapaan, keskustaan julkisilla kulkuvälineillä. Hän **kannattaa edistysellisiä toimenpiteitä keskustan kehittämiseltä.** Erityisesti Jarno toivoo joukkoliikenteen käyttäjä-kokemuksen kehittämistä; sujuvia ja saumattomia yhteyksiä, mietittyjä siirtymiä, tehokkuutta, selkeitä reitistöjä ja katettuja odotusalueita. Jarnon mukaan joukkoliikenne tulee priorisoida muiden liikkumis-muotojen edelle, sen suurten käyttäjämäärien takia. **Jarnon visiossa Helsinki on maailman toimivin kaupunki.**



Sauli Seniori
Munkkiniemi, 85v.



Eläkkeellä oleva Sauli vierailee keskustassa usein palveluiden ja sosiaalisten kohtaamisten merkeissä. Saulille oma auto on välttämättömyys, sillä toimintaesteisenä julkisilla kulkuvälineillä liikkuminen on hänelle iian haastavaa ja voimia vievää. Sauli **suhtautuu keskustan kehittämiseen kriittisesti** kyseenalaistaen kenen etuja muutoksilla haetaan. **Saulin visiossa keskusta on autolla saavutettava, esteetön ja ottaa huomioon kasvavan ikääntyvän väestön-osan tarpeet.**



Ukko Urbanisti
Kallio, 41v.



Ukko on urbaani perheenisä, ja ammatiltaan tutkija. Ukko käyttää useita eri liikkumis-muotoja, mutta kävelee mieluiten. Autoa hän vuokraa tarvittaessa. Ukko **kannattaa kävelyn ja viihtyisyyden kehittämistä keskustassa.** Hänen mielestä suunnitelmien ja päätösten tulee perustua dataan ja tutkittuun tietoon. Hän toivoo keskustaan viihtyisiä lapsi-perheystävällisiä terassialueita, lisää penkkejä ja kulttuurua. **Ukon visio keskustasta on vihreä, ja samaan aikaan sekä seesteinen että elävä.**



Katja Kanta-kaupunkilainen
Töölö, 22v.



Katja kävelee keskustassa kaikkialle – hänen mielestä kantakaupunki on vielä käveltävän kokoinen. Katja **kannattaa rohkeaa kävelyn edistämistä** ja toivoo keskustaan lisää viihtyisiä oleilun paikkoja. Katjalle tärkeintä on kävelyn sujuvuus; ilman pullonkaloja, turhia liikennevaloja tai pelkoa jäädä auton alle. **Katjan visiossa Kaivokatu on Helsingin käytikortti, jota leimaa vehreys;** kuten viheralueet ja –seinät, jotka rauhoittavat samalla äänimaisemaa liikenteen melulta.

Kaupunkilaisten eri näkemyksistä muodostetut persoonat.

7. Vaikutusten arviointi



Ydinkeskustan liikennejärjestelmäsuunnitelmassa esitettyjen toimenpiteiden ja kehittämisperiaatteiden vaikutuksia on arvioitu suunnitelman laatimista edeltäneessä liikennejärjestelmän skenaariotarkastelussa sekä yksityiskohtaisemmillä vaikutusarvioinneilla, jotka ovat keskittyneet Kaivokadun joukkoliikennekaduksi muuttamisen vaikutuksiin liikenteen ja elinvoimavaikutusten näkökulmasta. Kaivokadulla joukkoliikennekatuvaihtoehdon rinnalla tarkastellussa perusvaihtoehdossa on käytetty kadun pikaraitiotiesuunnitelmiin sovitettua liikenneratkaisua, jossa päärautatieaseman edustalla on nykytilanteesta poiketen yhdet ajokaistat suuntaansa. Nykytilanteen mukainen kaistajärjestely, jossa aseman edustalla on kaksi kaistaa suuntaansa, ei raitioliikenteen kasvaessa tule teknisesti mahtumaan kadun poikkileikkaukseen.

Liikenteellisiä vaikutuksia on arvioitu vuoden 2030 tilanteessa, perustuen HSL:n ylläpitämään Helsingin työssäkäyntialueen henkilöliikenteen ennustemalliin, Kaivokadun akselin liikennesimulointeihin sekä näitä täydentäviin asiantuntija-arvioihin. Liikenteellisten vaikutusarviointien tuloksia on käytetty lähtötietona myös elinvoima- ja ympäristövaikutusten arvioinnissa.



7.1 Vaikutukset kulkumuotoihin ja käyttäjäryhmiin

Liikennejärjestelmäsuunnitelman osoittama kehityssuunta painottaa käveltävyyden parantamista ydinkeskustassa ja sen lähiympäristössä. Käveltävyyden ja viihtyisyyden kehittämistä tukee voimakas panostaminen kestäviin kulkumuotoihin ja erityisesti keskustaan suunnitellun pikaraitioliikenteen priorisointi katutilassa.

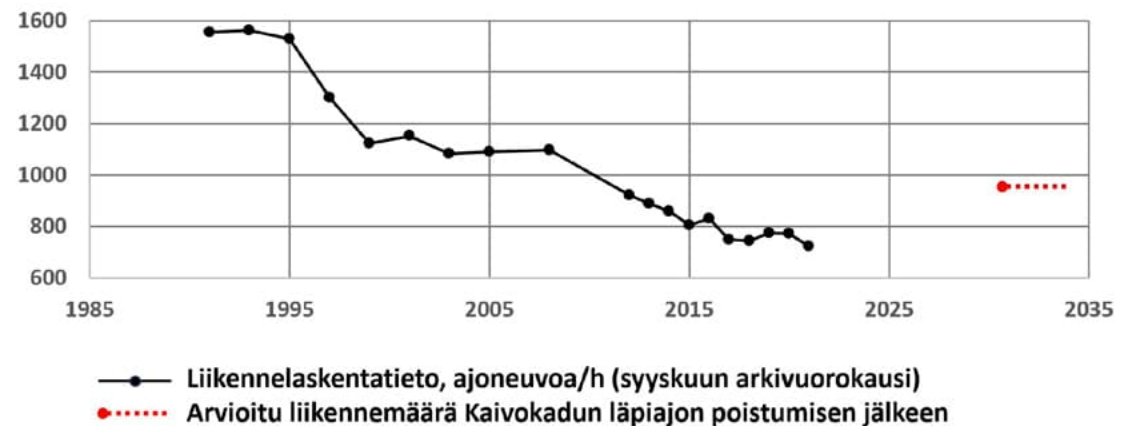
Kaivokadun jatkokehittäminen joukkoliikennekatuna on vaikuttavuudeltaan suunnitelman merkittävin linjaus. Autoliikenteen läpiajon poistuminen vähentää liikennekuormitusta Hakaniemestä Kamppiin ulottuvalla Kaivokadun akselilla, mahdollistaen toisten autokaistojen korvaamisen pikaraitioliikenteen tarvitsemilla raitiovaunukais-toilla sekä asianmukaisilla pyöräliikennejärjestelyillä. Rautatieasemaa ympäröivien vilkasliikenteisten katujen estevaikutuksen pieneneminen vähentää merkittävästi jalankulkijoiden viivytyksiä, vahvistaen keskustan vilkkaimpia kävely-yhteyksiä.

Kaivokadun muuttaminen joukkoliikennekaduksi tarjoaa selvästi paremmat toimintaolosuhteet Kaivokadun akselin kasvavalle raitioliikenteelle ja mahdollistaa

useiden häiriöherkkien kohtien parantamisen. Samalla Kaivokadun bussiliikenteen sujuvuus on mahdollista säilyttää, vaikka bussit ohjataan Hakaniemen ja Rautatie-ntorin välisellä yhteydellä autoliikenteen kanssa samalle ajokaistalle. Suunnitelma mahdollistaa myös olennaiset parannukset ydinkeskustan katkonaiseen pyörätieverkkoon, joka pyöräliikenteen lisäksi palvelee pyöräilijöihin rinnastettavien tienkäyttäjien alati kasvavaa joukkoa.

Autoliikenteeseen suunnitelman sisältämillä toimenpiteillä ja kehittämisperiaatteilla on kokonaisuudessaan heikentävä vaikutus, joka painottuu keskustan poikittaiseen liikenteeseen ja ruuhka-aikoihin. Toisaalta keskustan poikittainen läpiajo vähenee, mikä keventää idän ja lännen suuntaisten sisääntuloväylien liikennekuormitusta ja nopeuttaa ydinkeskustaan saapumista näistä suunnista. Ydinkeskustan parempaa autosaaeutettavuutta tukevat lisäksi

Pohjoisesplanadin autoliikenteen kehitys
iltapäivän huipputunnissa klo 16-17



Pohjoisesplanadin autoliikenteen kehitys iltapäivän huipputunnissa.

huoltotunnelin kehittämistoimenpiteet, joilla parannetaan maanalaisten pysäköintilaitosten saavutettavuutta.

Autoliikenteen osalta Kaivokadun läpiajon estyminen johtaa ajoyhteyksien ja katuverkon kuormittumisen muutoksiin. Kaivokadun läpiajoyhteyden poistuminen aiheuttaa kiertomatkaa ja matka-ajan kasvua matkoilla, joiden suorin reitti kulkisi Kaivokadun kautta. Merkittävimmin haitta koskettaa matkoja, joiden lähtö- tai päätepiste sijaitsee Rautatieaseman välittömässä läheisyydessä ja ”väärällä” puolella lähtö- tai saapumissuuntaan nähden. Kiertomatkan aiheuttama haitta kohdistuu kuitenkin pieneneen osaan kaikista keskustan automaatioista. Katuverkon kuormitusmuutoksiin liittyvää ruuhkautumista havaitaan selkeimmin Esplanadeilla ja Pohjoisrannassa. Katujen liikennemäärän kasvun arvioidaan kuitenkin jäävän maltilliseksi, nousten tarkasteluvuonna 2030 suurin piirtein vuoden 2010 tasolle.

Kaivokadun muuttaminen joukkoliikennekaduksi pidentää taksiliikenteen reittejä rautatieaseman taksiasemilta pääkatuverkkoon. Kaivokadua kulkeneita reittejä siirtyy Esplanadeille, joiden samanaikaisesti lisääntyvä ruuhkautuminen Kaivokadulta siirtyvän liikenteen vuoksi korostaa

pidentyneiden reittien vaikutuksia. Vaikutukset ovat samansuuntaiset myös rautatieaseman ympäristön jakelu- ja huoltoliikenteelle sekä matkailuliikenteelle.

Pelastusliikenteessä korostuu tarve Eteläesplanadin riittävän sujuvalle liikenteelle. Kaivokadun katkaisu lisää Esplanadien autoliikenteen jonoutumista, mikä saattaa hidastaa pelastusajoneuvoja. Pelastusliikenteen vaatima sujuvuus arvioidaan kuitenkin olevan mahdollista varmistaa tarkoitukseen räätälöidyllä liikennevalo-ohjelmalla, joka tarpeen vaatiessa tarjoaa sujuvan kulun hälytysajoneuvoille.

Ydinkeskustan poikittaisten pääyhteyksien väheneminen lisää keskustan katuverkon häiriöherkkyyttä ja synnyttää erityisiä tarpeita turvata katuverkon toimintavarmuus poikkeustilanteissa. Tämä on erityisesti huomioitava Esplanadien tulevissa suunnitteluratkaisuissa.

Paikalliskatujen rauhoittamisen ja keskustan alueellisten kokoojakatujen kaistamäärän vähentämiseen liittyviä vaikutuksia voidaan tarkemmin arvioida vasta konkreettisten toimenpiteiden tarkentuessa alueellisten liikennesuunnitelmien laatimisen yhteydessä. Yleisellä tasolla toimenpiteillä on merkittävä potentiaali parantaa

niin jalankulun kuin pyöräilynkin olosuhteita liikenteen estevaikutuksen vähenemisen sekä liikenneturvallisuuden ja viihtyisyyden kehittämisen kautta. Jatkosuunnittelussa tulee kuitenkin kiinnittää erityistä huomiota ympäristön esteettömyyteen, turvaten liikkumis- ja toimimisesteisten henkilöiden liikkumisedellytykset.

Autoliikennettä koskevien liikennemalliana-lyysien perusteella teoreettisessa vuoden 2040 tilanteessa, jossa Kaivokatu on muutettu joukkoliikennekaduksi, ydinkeskustan kaikki alueelliset kokoojakadut on muutettu 1+1-kaistaisiksi ja paikalliskadut ovat laajamittaisesti rauhoitettu läpiajolta, heikentyy yksittäisten alueiden saavutettavuus enimmillään alle 10 % verrattuna nykytilanteeseen pohjautuvaan perusvaihtoehtoon. Koska henkilöautomatkojen osuus keskustaan kohdistuvista matkoista on noin 15 %, vaikuttaa autoliikenneyhteyksien heikkeneminen keskustan yksittäisten alueiden kokonaissaavutettavuuteen enimmillään noin 1,5 % ja koko keskustan osalta keskimäärin alle prosentin. Kun tarkastellaan kokonaissaavutettavuuden ja vetovoimaisuuden muutoksia, voidaan arvioida jalankulun, pyöräliikenteen ja joukkoliikennematkustuksen myönteisten muutosten olevan merkittävämpiä kuin autoliikenteen verkoston muutosten aiheuttama saavutettavuuden heikentyminen.

7.2 Vaikutukset elinvoimaan

Elinvoimalla tarkoitetaan elävyyttä, sosiaalisen vuorovaikutuksen aktiivisuutta, toimintojen monipuolisuutta ja sekoittuneisuutta sekä taloudellista hyvinvointia. Tutkimusten perusteella keskusta-alueiden elinvoima riippuu ennen muuta siellä liikkuvien ihmisten määrästä. Ihmisten määrään alueella vaikuttavat eniten alueen viihtyisyys ja saavutettavuus. Saavutettavuus ja viihtyisyys yhdessä vaikuttavat edelleen keskustan houkuttelevuuteen yrityksille, asukkaille ja muille keskustan käyttäjille.

Työssä tarkasteltu toimenpide oli Kaivokadun muuttaminen 1+1-kaistaisesta kokoojakadusta (Ve0) joukkoliikennekaduksi (Ve1) Postikadun ja Keskuskadun väliseltä osuudelta. Herkkyytstarkasteluna on tarkastelu Esplanadeja sekä 2+2 että 1+1 kaistaisella vaihtoehdolla. Kaivokadun muuttamisen vaikutuksia on arvioitu HELMET 4.1-liikenne-ennustemallin avulla. Kulutusmäärää on arvioitu keskustan asiointiselvityksen (2019) tulosten pohjalta.

Vaikutusarvioinnissa käytettyjä elinvoimamittareita ovat vuosittain ydinkeskustaan saapuvien matkojen määrä, vuosittain

ydinkeskustassa käytetty rahamäärä, matka-aikojen muutos ydinkeskustan alueelle sekä lähipäästöt, joka kuvaa alueen viihtyisyyden kehittymistä. Mittarit on valittu tutkimuskirjallisuuskatsauksen ja verokkikaupunkien vastaavien liikennejärjestelmämuutosten elinvoimavaikutusten perusteella.

Kaiken kaikkiaan Kaivokadun muuttamisen joukkoliikennekaduksi vaikutus ydinkeskustan elinvoimaan valituilla mittareilla on arvioinnin perusteella pieni, mutta positiivinen.

Kokonaisuudessaan henkilömatkat ydinkeskustaan lisääntyvät noin puoli prosenttia. Lisäys syntyy joukkoliikenne-, pyörä- ja kävelymatkojen määrän kasvusta. Henkilöautomatkat ydinkeskustaan vähenevät. Kun oletetaan kulkumuotokohtainen kulu- tus asiointiselvityksen mukaiseksi, kasvaa ydinkeskustassa käytettävä rahamäärä suunnilleen saman verran. Arviossa on otettu huomioon niin vähenevät autoliikenteen matkat, kuin lisääntyvät matkat muilla kulkutavoilla. Henkilöautoliikenteen suorite (ajon.km) laskee ydinkeskustassa

noin 9 % tilanteessa, jossa Esplanadi on 2+2-kaistainen, ja noin 13 % tilanteessa, jossa Esplanadi on 1+1-kaistainen. Huolto- ja jakeliikenteen kustannukset kuitenkin nousevat seudullisesti noin miljoona euroa vuodessa, minkä voidaan arvioida olevan hyvin pieni muutos suhteessa keskustan yritysten liikevaihtoon ja logistiisiin kustannuksiin kokonaisuudessaan.

Vaikutusarvioinnin perusteella jatkosuunnittelussa on tärkeää varmistaa huolto- ja saattoliikenteen paikkojen riittävyys ja saavutettavuus, joita esimerkiksi keskustan huoltotunnelin kehittäminen palvelee. Toinen suositus on häiriöherkkyyden vähentäminen ja tarkempi suunnittelu. Kolmas suositus oli Kaivokadun ympäristön viihtyisyyteen panostaminen positiivisten vaikutusten vahvistamiseksi. Neljäs suositus oli ydinkeskustan toimijoiden väliseen kommunikointiin ja yhteistyöhön panostaminen, jotta elinvoiman kehittämisen mahdollisuudet saadaan hyödynnettyä täysimääräisesti.

7.3 Vaikutukset ympäristöön

Ydinkeskustan liikennejärjestelmäsuunnitelman ympäristövaikutuksia on tarkasteltu ilmaston ja lähipäästöjen näkökulmasta.

Ilmasto

Helsingin kaupunki on sitoutunut hiilineutraaliuteen vuoteen 2030 mennessä, mikä edellyttää liikenteen päästöjen vähentämistä 69 prosenttia vuoden 2005 päästöistä vuoteen 2030 mennessä. Kaupungin tavoitteena on nollata päästöt vuoteen 2040 mennessä, minkä jälkeen kaupungin tulisi olla hiilinegatiivinen.

Ajoneuvokanta on sähköistymässä nopeasti, mikä laskee liikenteen päästöjä lähivuosina merkittävästi. Myös liikenteen nopeus ja ruuhkautuneisuus vaikuttavat yksikköpäästöihin. Nämä tekijät vaikuttavat liikenteen päästöihin suunnitelmassa esitettyjä ratkaisuja huomattavasti enemmän. Suunnitelman vaikutuksia liikenteen hiilidioksidipäästöihin ei ole arvioitu tonnimääräisesti, mutta suunnitelman aiheuttamien liikennesuoritemuutosten perusteella on esitetty arviot liikenteen ilmastopäästöjen osalta.

Keskeisin suunnitelmassa ehdotettava muutos, joka vaikuttaa autoliikenteen suoritteeseen on autoliikenteen pääverkon harventaminen Kaivokadun akselilla. Mikäli Kaivokatu muutettaisiin joukkoliikennekaduksi 1+1 alueellisen kokoojakadun sijaan, vähenisi vuosittainen henkilöautosuorite noin 2,2–3 miljoonaa ajoneuvokilometriä vuodessa, mikä vastaa 9–13 % ydinkeskustan ajoneuvosuoritteesta.

Suunnitelman skenaariotarkasteluvaiheessa selvitettiin myös paikallisverkon rauhoittamisen vaikutuksia liikennesuoritteeseen. Liikennemallinnuksen perusteella paikalliskatujen rauhoittamisesta seuraa iltahuipputunnin aikana 2,0 % vähenemä keskustasta poispäin niemen rajan ylittävään autoliikenteeseen. Samalla kilometrisuorite Helsingin alueella laskee 0,2 %. Siten rauhoittamistoimilla on paitsi paikalliskatujen liikennettä rauhoittava vaikutus myös laajempi keskustan liikennesuoritteesta ja koko Helsingin henkilöautoilua vähentävä vaikutus, joskin hyvin lievä sellainen.

Suunnitelmassa esitetyt muutokset eivät ole kovin merkittäviä ilmastotavoitteiden saavuttamiseksi, mutta ne ovat oikean

suuntaisia. Tavoitteena on myös, ettei ajoneuvoliikenteen suorite keskusta-alueella kasva. Suunnitelma tukee tätä tavoitetta.

Lähipäästöt

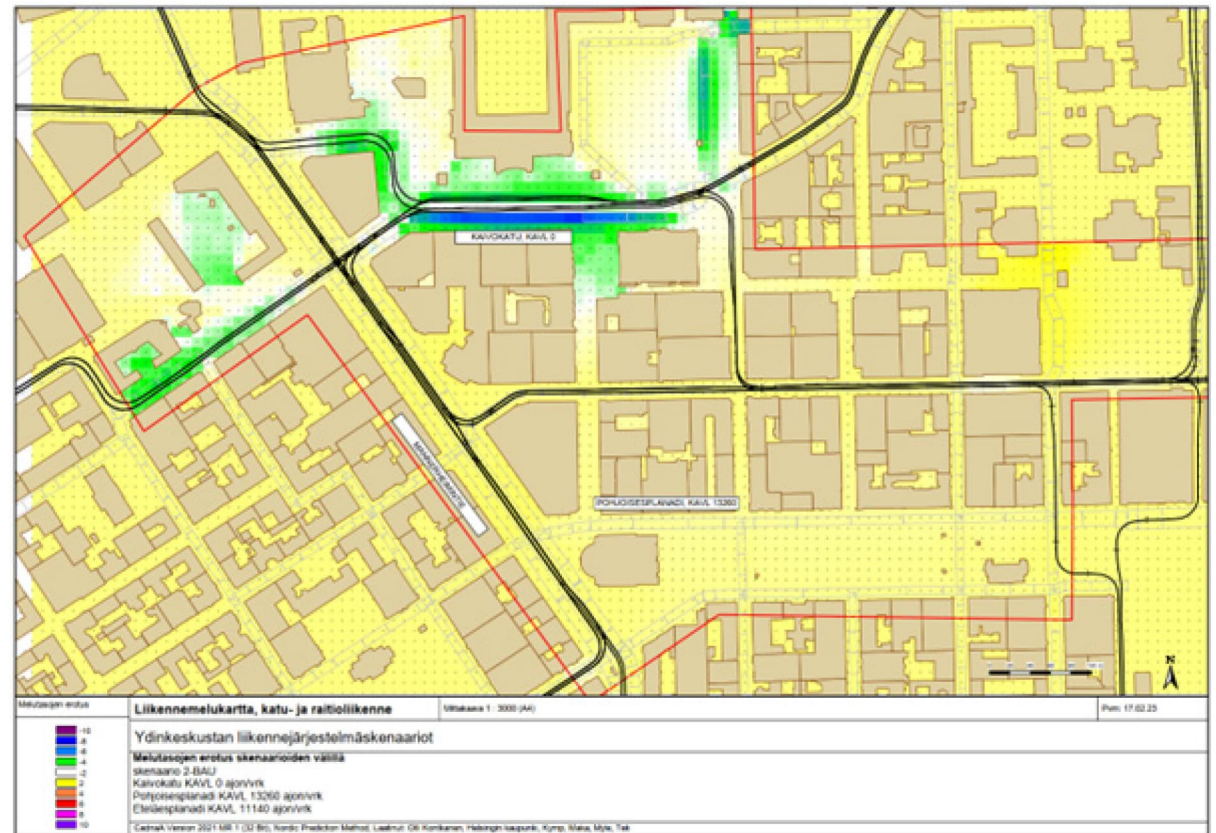
Liikenteestä aiheutuvia lähipäästöjä ovat ilmansaasteet, kuten pakokaasut ja katupöly, ja melu. Sähköautojen yleistyessä pakokaasupäästöjen merkitys laskee, mutta katupöly ja melu ovat ihmisten terveydelle haitallisia päästöjä jatkossakin.

Lähipäästöjen määrän kehittymistä on arvioitu autoliikenteen suoritteiden muutosten kautta. Henkilöautosuoritteiden määrä on arvioitu koko ydinkeskustan alueelta. Lähipäästöjen määrä ydinkeskustassa vähenee, kun Kaivokatu muutetaan joukkoliikennekaduksi ajoneuvosuoritteiden laskun myötä. Suorite vähenee Keskuskadulle johtavilla kaduilla ja alueen muilla kaduilla liikennemäärät kasvavat. Kokonaisuudessaan suunnitelmalla voidaan arvioida olevan lievä positiivinen vaikutus lähipäästöjen vähenemiseen.

Suunnitelman skenaariovaiheessa laadittiin ydinkeskustan keskeiset osat kattava melumallinnus perustuen liikennemallin tuottamiin liikenne-ennusteisiin. Melumallinnuksessa on huomioitu autoliikenne ja raitioliikenne. Uudet raitioliikenteen yhteydet on kuvattu tämänhetkisen suunnittelu-tilanteen mukaisesti. Melumallinnuksessa on tarkasteltu ulkotilojen melutasoja käyttäen päiväajan keskiäänitasoja (LAeq7-22).

Melua mitataan desibeleillä (dB), joka on logaritminen äänivoimakkuuden yksikkö. Ihminen pystyy aistimaan 2–3 dB:n muutoksen, ja 5–6 dB:n muutos aistitaan jo merkittäväksi. 10 dB:n lisäys merkitsee jo kuullun äänitason kaksinkertaistumista. Autoliikenteen kaksinkertaistuminen tai puolittuminen tarkoittaa keskimäärin 3 dB:n muutosta melutasoon.

Kaivokadun muuttuminen joukkoliikennekaduksi laskee melutasoja pitkällä matkalla Kaisaniemenkadulta Kamppiin. Kaivokadulla melutaso laskee paikasta riippuen 3–7 dB, Postikadulla ja Asema-aukiolla 3–4 dB, Vilhonkadulla 5 dB, Kaisaniemenkadulla 3-5 dB ja Simonkadun varrella 2-4 dB. Myönteiset vaikutukset jatkuvat mallinnusalueen ulkopuolella Kansakoulukadulle ja Kaisaniemenkadun pohjoisosiin. Etenkin Kaivokadulla melutason muutosta voidaan pitää merkittävänä.



Suunnitelman skenaariovaiheen melumallinnuksen tulos. Vertailu Kaivokadun muutoksesta joukkoliikennekaduksi suhteessa BAU-skenaarioon, jossa Kaivokatu on 1+1 kaistainen kokoojkatu.



Julkaisija | Helsingin kaupunki /
Kaupunkiympäristön toimiala

ISBN:

Julkaisuvuosi: 2024

Kuvat: Helsingin kaupunki ellei toisin mainita