

Ydinkeskustan liikennejärjestelmää koskeva kehittäminen:

1. VAHVISTETTAVAT KÄVELY-YHTEYDET

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

Päärautatieaseman ympäristö on kävelyn kannalta ydinkeskustalle merkittävin, sillä suurin osa keskustaan tulijoista saapuu alueelle tätä kautta. Päärautatieaseman ympäristöstä kulkevat tärkeät kävely-yhteydet ovat (ydinkeskustan maankäytön kehityskuva, kaupunginhallitus 22.5.2023/ 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 ja parannetaan joukkoliikenteen vaihtoyhteyksiä sekä vahvistetaan alueen kivijalkatoimintoja. Kaivokadun asemakaavan päivittäminen käynnistetään tavoitteenaan kadun muuttaminen joukkoliikennekaduksi päärautatieaseman edustalla. Huolto- taksi-, saatto- ja pelastusliikenteelle turvataan hyvät edellytykset toimia uudenaikaisessa jalankulkupainotteisessa ympäristössä.

2. KAUPUNKIELÄMÄN PAIKKOJEN VERKOSTON TIIVISTÄMINEN

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 kävelymatkaa, auttavat kävelijää hahmottamaan kaupunkiympäristöä ja saavat kävelijän jatkamaan matkaansa, kun reitin varrella tapahtuu jatkuvasti jotain mielenkiintoista.

Käveltävää ydinkeskustaa 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.

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 hidastavaa, jolloin pyöräilijät ja sähköpotkulautailijat voivat turvallisesti ajaa ajoradalla ja jalankulkijat voivat ylittää kadun mistä kohtaa tahansa. 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 risteyksiä kehitetään jatkosuunnittelussa osana kaupunkielämän paikkojen verkostoa etenkin kohteissa, joissa sijaitsee runsaasti kivijalkaliiketilaa.

3. KIINTEISTÖJEN SAAVUTETTAVUUS AUTOLLA

Ajoyhteydet kaikkiin keskustan kiinteistöihin säilytetään hyvinä huomioiden kävelykeskustan kehittämistarpeet sekä joukkoliikenteen priorisoinnin ja paikalliskatujen rauhoittamiseen liittyvät tarpeet. Logistiikan, saattoliikenteen, huolto- ja taksiliikenteen sekä muiden kuljetusten näkökulmasta kiinteistöjen saavutettavuudessa kiinnitetään erityistä huomioita kuormauspaikkojen ja saattotilan tarjontaan, jota tuetaan pysäköintipoliittisin keinoin sekä katujen poikkileikkaukseen vaikuttavilla valinnoilla. Kuormauspaikkojen määrää lisätään vaihteittain aluekohtaisten liikennesuunnitelmien myötä.

4. MAANALAISTEN PYSÄKÖINTILAITOSTEN & HUOLLON SAAVUTETTAVUUS

Keskustan maanalaisten pysäköintilaitosten houkuttelevuutta parannetaan lisäämällä sinne uusia ajoyhteyksiä ja parantamalla kävelyn olosuhteita maan päällä. Keskustan huoltotunnelia ja siihen kytkeytyviä pysäköintilaitoksia kehitetään kiinteistöjen tarpeisiin perustuen. Keskustan huoltotunneli ei ole tarkoitettu läpiajoliikenteelle.

Tulevaisuudessa keskustan huoltotunnelin kaikista sisäänkäynneistä pääsee ajamaan kaikkiin tunneliin kytkettyihin pysäköintilaitoksiin. Ensivaiheessa tavoitellaan uutta sisäänajoa Hakaniemeen Pitkänsillan pohjoispuolelta huoltotunneliin. Pitkällä aikavälillä kehitetään myös tunnelin länsipuolelle nykyistä sujuvammat ajoyhteydet.

Jatkosuunnittelussa varmistetaan, että huoltoliikenne toimii kaikkialla keskustassa sille asetettavien sääntöjen mukaan kävelyn sujuvuuden sekä kaupunkitilan turvallisuuden ja viihtyisyyden parantamiseksi. Käveltävän ydinkeskustan kävelykaduilla ja Aleksanterinkadulla huoltoliikenne vähenee asteittain ohjaamalla huoltoliikennettä kiinteistöjen huoltopihoille tai keskustan huoltotunneliin. Aleksanterinkadulla muutos tehdään vaihteittain tiukentamalla nykyistä huoltoliikenteen aikarajoitusta ja lopulta poistamalla huoltoliikenne jalkakäytäviltä kokonaan. Muiden keskustan kävelykatujen osalta vahvistetaan alaslaskettavien pollareiden käyttöä ja aikarajoituksia huoltoliikenteelle.

5. JOUKKOLIIKENTEEN SAAVUTETTAVUUS JA MATKAKETJUT

Osana joukkoliikenteen kehittämistä kiinnitetään erityistä huomiota joukkoliikennepalvelujen saavutettavuuden parantamiseen. Näkökulmina ovat sujuvat ja helpot vaihdot yhdestä joukkoliikennevälineestä toiseen sekä toimiva ja esteetön liityntäliikenne kävellen, polkupyörällä ja autolla.

Joukkoliikenteen vaihtoyhteyksien kehittäminen painottuu päärautatieaseman ja Kampin terminaalien ympäristöihin, joissa varmistetaan sujuvat ja laadukkaat jalankulkuyhteydet eri joukkoliikennevälineiden välillä. Joukkoliikennepalveluiden saavutettavuutta parannetaan painottaen sujuvia jalankulkuyhteyksiä ja viihtyisää kaupunkiympäristöä päärautatieasemalle, metroasemille, bussiterminaleihin ja raitioliikenteen vilkkaimmille pysäkeille johtavilla keskeisillä kävelyreiteillä niin maan päällä kuin maan alla. Metron saavutettavuuden parantamiseksi tavoitellaan uutta Helsingin yliopiston metroaseman sisäänkäyntiä Unioninkadun ja Liisankadun risteyksen tuntumaan. Tasokkailla saatto- ja taksiliikenteen järjestelyillä sekä

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

6. RAITIOLIIKENTEEEN KEHITTÄMINEN

Yleiskaavaan pohjautuvan verkostokaupungin toteuttamisen myötä keskustan raitioliikenne täydentyy pikaraitiolinjoilla, joille erillisin raitiokaistoin ja nykyistä suuremman kaluston vaatimukset täyttävin pysäkkijärjestelyin turvataan ruuhkasta riippumaton kulku ja toimintavarmuus. Uudet pikaraitioteiden muodostamat joukkoliikenteen runkoyhteydet sijoittuvat Unioninkatu-Kaisaniemenkatu-Kaivokatu-Simonkatu-akselille sekä Mannerheimintielle, jatkuen Kolmikulmaan. Kehittyvä raitioliikenne korvaa vaihteittain nykyisiä bussilinjoja.

Sujuva raitioliikenne parantaa koko keskustan saavutettavuutta. Toimenpiteitä sujuvuuden ja luotettavuuden parantamiseksi käsitellään aluekohtaisissa liikennesuunnitelmissa. Toimenpiteitä voivat olla pysäkkijärjestelyiden ohella esimerkiksi kadunvarsipysäköinnin aiheuttamien liikennöintihaittojen vähentäminen tai liittymäjärjestelyiden kehittäminen.

7. AUTOLIIKENTEEEN PÄÄVERKKO

Autoliikenteen pääverkko koostuu keskustan alueella pääkaduista ja alueellisista kokoojakaduista. Käveltävän ydinkeskustan alueella pääverkko koostuu alueellisista kokoojakaduista. Pääverkkoa harvennetaan ydinkeskustan alueella, jotta mahdollistetaan laajat yhtenäiset kävelyalueet sekä autoliikenteen estevaikutuksen väheneminen. Samalla varmistetaan, että pääverkko on autoliikenteen kysynnän suuruus ja suuntautuminen huomioiden riittävän tiheä turvatakseen myös autolla toimivat alueiden väliset siirtymät sekä keskustan maankäytön saavutettavuuden. Edelleen autolla pääsee kulkemaan kantakaupungin sisällä esimerkiksi Kruunuhaasta Jätkäsaareen tai Töölöstä Eiraan. Pääverkon harventaminen kohdistuu Kaivokadun akselille, jolla Kaivokatu, Asemanaukio ja Postikatu sekä Kampissa Simonkatu ja Kansakoulukatu osoitetaan paikalliskaduiksi. Helsingin niemen eteläosassa pääverkkoa täydennetään Telakkakadun ja Laivasillankadun välisellä yhteydellä. Nykyisiä katuyhteyksiä kehittämällä, uusi pääverkon yhteys yhdistää tulevaisuudessa Hernesaaren alueen Pohjoisrannan suuntaan. Muutos auttaa jäsentämään alueen katuverkkoa liikenteellisesti.

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.

Nykytilanteessa valtaosalla ydinkeskustan alueellisista kokoojakaduista on useampi kuin yksi ajokaista suuntaansa. Näihin lukeutuvat Eteläranta, Unioninkatu, Laivasillankatu, Pohjois- ja Eteläesplanadi, Mannerheimintie, Uudenmaankatu, Lönnrotinkatu, Albertinkatu ja Fredrikinkatu. Leveine ajoratoineen ne muodostavat raitioja yleiskaavassa kävelypainotteiseksi määriteltyyn 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. Näin keskustan katuverkon kehittäminen myös painottaa alueellisten liikennetarpeiden palvelemista sekä tavoitetta vähentää eteläisen kantakaupungin läpiajon houkuttelevuutta.

LIITE 1 Ydinkeskustan liikennejärjestelmää koskeva kehittäminen

Osalla alueellisista kokoojakaduista liikenteellisen kapasiteetin riittävyys korostuu häiriöherkkyyden, pelastusliikenteen toimintavarmuuden, satamaliikenteen toimivuuden ja verkollisen sijainnin kannalta. Esimerkiksi Esplanadit ovat tämän tyyppisiä katuja.

Esplanadilla käynnistetään asemakaavan muuttaminen ja sen tavoitteeksi asetetaan riittävä autoliikenteen kapasiteetti ydinkeskustan poikittaiselle autoliikenteelle. Tällöin lähtökohtana on Esplanadin kaistajärjestelyjen säilyttäminen nykytilanteen mukaisina (2 kaistaa suuntaansa).

Kaistajärjestelyjä koskevia muutoksia valmistellaan päätöksentekoon yksityiskohtaisempiin suunnitelmiin ja vaikutusarviointeihin perustuen.