



17.09.2024

Asia/6

§ 464 Kaivokadun ympäristösuunnitelma

HEL 2024-009199 T 10 05 02

Päätös

Kaupunkiympäristölautakunta päätti panna asian kahdeksi viikoksi pöydälle.

Käsittely

Asian aikana kuultavana olivat yksikön päälliköt Pihla Kuokkanen, Janne Prokkola, liikenneinsinöörit Marek Salermo, Henna Hovi, Hanna Pund, johtava maisema-arkkitehti Anu Lamminpää, johtava liikenneinsinööri Taneli Nissinen, tiimipäällikkö Salla Hoppu ja arkkitehti Tytti Wiinikka. Asiantuntijat poistuivat kuulemisensa jälkeen kokouksesta.

Kaupunkiympäristölautakunta päätti yksimielisesti panna asian kahdeksi viikoksi pöydälle Mika Raatikaisen ehdotuksesta.

Esittelijä

kaupunkiympäristön toimialajohtaja
Ville Lehmuskoski

Lisätiedot

Anu Lamminpää, johtava maisema-arkkitehti, puhelin: 09 310 37258
anu.lamminpaa(a)hel.fi

Reetta Putkonen, liikenne- ja katusuunnittelupäällikkö, puhelin: 09 310 37079
reetta.putkonen(a)hel.fi

Jussi Luomanen, kaupunkitila- ja maisemasuunnittelupäällikkö, puhelin: 09 310 38626

jussi.luomanen(a)hel.fi

Taneli Nissinen, johtava liikenneinsinööri, puhelin: 09 310 76765
taneli.nissinen(a)hel.fi

Liitteet

- 1 Kaivokadun ympäristösuunnitelma
- 2 Kaivokadun liikennesuunnitelmaluonnos
- 3 Kaivokadun ympäristösuunnitelma raportti

Muutoksenhaku

Muutoksenhakukielto, valmistelu tai täytäntöönpano

Päätösehdotus

Kaupunkiympäristölautakunta päättää hyväksyä liitteen 1 mukaisen Kaivokadun ympäristösuunnitelman jatkosuunnittelussa ohjeellisena noudatettavaksi.



Esittelijän perustelut

Lähtökohdat

Kaupunginhallitus päätti 25.1.2021 periaatteista ja toimenpiteistä kävelykeskustan laajentamiseen tähtäävän jatkosuunnittelun pohjaksi. Päätöksessä linjattiin kävelykeskustan ja käveltävän keskustan kunnianhimoisesta laajentamisesta sekä edellytettiin laatimaan suunnitelma, joka voidaan aikatauluttaa ja jota voidaan toteuttaa useammassa vaiheessa.

Vastauksena tähän kaupunginhallituksen päätökseen Helsingin liikenne- ja katusuunnittelupalvelu on valmistellut kävelykeskustan jatkosuunnittelua varten liikennejärjestelmäsuunnitelman ja sitä toteuttavan toimenpideohjelman ydinkeskustan alueelle. Lautakunta päätti 19.9.2023, että kävelyn, oleilun ja viihtymisen olosuhteet Helsingin keskustassa ovat kansainvälisen korkealaatuisia ja paranevat oleellisesti nykytilanteesta. Lisäksi ydinkeskustan liikennejärjestelmäsuunnitelman lähtökohdaksi lautakunta päätti, että ydinkeskustan viihtyisyyden ja elinvoimaisuuden merkittävän kehittämisen mahdollistamiseksi ydinkeskustan poikittaisen autoliikenteen suunnittelun lähtökohtana on ensisijaisesti tukeutua Esplanadin muodostamaan pääyhteyteen. Tämä mahdollisti Kaivokadun suunnittelun niin, että sen pääliikennemuodot ovat jalankulku ja joukkoliikenne. Tämä puolestaan antoi mahdollisuuden katu ympäristön merkittävälle kehittämiselle.

Kaupunkistrategiassa (2021–2025) on asetettu tavoitteeksi, että ”Helsinki suunnittelee ja rakentaa vetovoimaista, viihtyisää ja kaunista kaupunkitilaa niin uusille kuin vanhoille alueille. Hyvä kaupunkitila kutsuu eri-ikäisiä ja eritaustaisia ihmisiä kohtaamaan kaupungissa läpi vuoden, hyvä kaupunkitila tekee mahdolliseksi viipymisen ja oleilun, luo paikan kaupallisille palveluille ja toimii julkisen toiminnan näyttämönä.” Lisäksi kaupunkistrategiassa on todettu, että ”ilmastonmuutokseen sopeutumiseksi puiden ja vehreyden määrää kaupungissa lisätään.”

Kaivokadulle on suunniteltu peruskorjaus 2020-luvun puolivälin jälkeen, sillä kadun alla olevien liiketilojen ja metron tilojen kansirakenteen vesieristys on uusittava. Nykyiset vesieristeet rakennettiin 1970-luvulla, kun Kaivokatu edellisen kerran peruskorjattiin kokonaisuutena. Kadun liikennejärjestelyt ovat noin 50 vuotta vanhat, ja vesieristeet ovat elinkaarensa lopussa. Vesieristyksen uusiminen vaatii kadun avaamista kokonaan. Tässä yhteydessä myös kadun liikennejärjestelyt voidaan päivittää.

Kaupunginvaltuusto on päättänyt toteuttaa Kruunusillat-raitiotien ja sitä pitkin kulkevan pikaraitiotieyhteyden Laajasalosta keskustaan. Pikaraitiotieyhteyden tuominen keskustaan tarvitsee uudet kiskoparit Kaivoka-



dulle, jolloin Kaivokadun katutila mahdollistaa enintään yhden ajokais-
tan suuntaansa.

Kaivokadun suunnitelma ja sen vaikutukset

Kaivokadusta tavoitellaan Helsingin keskustaan saapuville positiivista kokemusta viihtyisänä ja helppokulkuisena kaupunkitilana. Päärautatieaseman ympäristö on imagollisesti tärkeä, sillä se on ikoninen paikka keskustassa, mutta ennen kaikkea se on saapumisen paikka, josta jatketaan määränpään kävelen. Siksi kohteen helppokulkuisuus ja orientoitavuus vaikuttavat kokemukseen Helsingin keskustasta ja sinne saapumiseen.

Kaivokadun ympäristösuunnitelma perustuu siihen, että Kaivokatu muutetaan osaksi katujen paikallisverkkoa, jolloin nykyistä katutilaa vapautuu autoliikenteeltä katuvihreälle ja elinvoimaisuutta lisääville muille toiminnoille. Suunnitelmalla vahvistetaan Eteläsataman kehittyvän kaupunkitilan yhteyttä ydinkeskustan läpi Töölönlahdelle ja Kaisaniemenpuistoon. Tämä yhteys muodostuu Esplanadin sekä Mikonkadun ja Keskuskadun poikittaisten kävelyreittien kautta Kaivokadulle ja edelleen Rautatientorille tai Asema-aukiolle. Ympäristösuunnitelmalla parannetaan tämän tärkeän yhteyden yhtä merkittävää epäkohtaa sekä liikkumisen että orientaation osalta.

Kaivokadun ympäristösuunnitelmassa kaupunkitilaa on jäsennelty laajojen istutusten avulla. Jalankulkualueille on tuotu ympärivuotisesti näyttävää ja monilajista kasvillisuutta. Katuvihreä edistää myös kaupunkiluonnon monimuotoisuutta, ja lisääntyvillä viheralueilla on vaikutusta kivikaupungin hulevesien hallinnassa. Kadun kulkupinnat on suunniteltu korkeatasoisina luonnonkivipintaisina, ja katurakenteet ovat esteettömyyden erikoistasoa.

Alueelle sijoittuu ulkotarjoilualueita, kioskeja ja erilaisia istumapaikkoja oleskelun vahvistamiseksi, ja tässä on otettu huomioon mahdollisuus viipyillä ja viettää aikaa. Lisääntyvä palvelutarjonta luo nykyistä houkuttelevamman sosiaalisen ympäristön alueelle. Edelleen rautatieaseman ympäristö on myös läpikulun paikka ja kulkemiselle varataan riittävästi tilaa. Kyseessä on kaupungin yksi vilkkaimmista jalankulun alueista. Tätä kuitenkin täydennetään oleilun paikoilla ja palveluiden tarjonnalla, jotka luovat positiivisen kierteen sosiaalisesta valvonnasta alueelle muodostuvan yhteisöllisyyden kautta.

Kaivokadulle ja sitä ympäröiville aukioille laaditaan oma valaistussuunnitelmansa, jolla lisätään turvallisuuden tunnetta ja käytettävyyttä pimeällä ja erityisesti talvella. Ympärivuotisen käytön lisäämiseksi tutkitaan myös mahdollisuuksia kattaa terassialueita kevyesti. Vilkkaimpien



kulkureittien talvikunnossapidon helpottamiseksi asennetaan katulämmitys.

Ympäristösuunnitelman myötä Kaivokadun ylittäminen jalan helpottuu merkittävästi. Suunnitelmassa tavoitellaan kokonaisratkaisua, jossa kadun voi ylittää haluamastaan paikasta. Suunnitelmaratkaisun lähtökohtana on jaettu kaupunkitila, joka koetaan turvallisena ja houkuttelevana. Pysäkkiympäristössä on myös selkeästi osoitettu paikka kadun ylittämiseksi. Tässä vaiheessa suunnittelua siinä on suojatie, mutta jatkosuunnittelussa arvioidaan myös ylityspaikan ja valo-ohjatun ylityksen vaihtoehtoja. Joukkoliikenteen vaihtokokemus ja orientoitavuus ovat merkittävä osa koettua palvelutasoa. Suunnitelmalla kytketään nykyistä vahvemmin raitio-, bussi-, metro- ja junaliikenne toisiinsa sekä esteetön saattoliikenne ja taksipalvelut päärautatieasemalle. Kaivokadun muutos muuttaa osin ajoreittejä päärautatieasemalle ja keskustan läpi. Näistä on tarkempi kuvaus ydinkeskustan liikennejärjestelmäsuunnitelmassa.

Rautatientorin bussiterminaalin ajoyhteys on suunniteltu vain Vilhonkadun kautta. Ajojärjestelyt vaikuttavat myös bussiterminaalin laitureiden sijoitteluun. Suunnitelmassa ei ole muutettu torialuetta. Kun liittymä bussiterminaalista Kaivokadulle poistuu, vapautuva tila hyödynnetään kadun viihtyisyyden, elinvoiman ja kävelyreittien parantamiseksi. Suunnitelmassa esitetyt liittymäratkaisut ovat olennainen osa kadun viihtyisyyttä. Mikäli kadulle jäisi edelleen läpiajon mahdollistamat ajokaistat ja nykyiset liittymät, katutilaa ei voisi suunnitella painottaen jalankulkua ja oleskelua eikä vihreyden lisääminen olisi mahdollista. Tällöin katutila jäisi nykyiselleen peilaten 1970-luvun liikennejärjestelyiden prioriteetteja.

Vuorovaikutus

Kaivokadun liikenteellistä muutosta on vuorovaikutettu osana ydinkeskustan liikennejärjestelmäsuunnitelmaa, josta päätetään erikseen. Ydinkeskustan liikennejärjestelmäsuunnitelmaa, Kaivokadun katu ympäristösuunnitelmaluonnosta ja liikennesuunnitelmaluonnoksia on esitelty Kaivokadun ympäristön kiinteistönomistajille (24.4.2024). Suunnitelmasisältöjä ei kommentoitu laajasti. Keskustelua herättivät yksittäiset huoltoliikenteen järjestelyt. Kaivokadun ympäristön asukkaille järjestettiin tilaisuus (29.5.2024), jossa esiteltiin ydinkeskustan liikennejärjestelmäsuunnitelmaa ja Kaivokadun ympäristön liikennesuunnitelmaluonnoksia. Asukkaat arvioivat suunnitelmaluonnosten ajoreittejä kaupungin länsipuolelle toimimattomiksi. Huolta herättivät myös huolto- ja jakeluliikenteen reittien sujuvuus. Kaivokadun suunnittelutilannetta ja sen hetkisiä suunnitelmaluonnoksia esiteltiin myös kaikille avoimessa Uutta kantakaupunkia -verkkotilaisuudessa (24.4.2024).



Jatkotoimenpiteet

Kaivokadun muutos edellyttää asemakaavamuutoksen, joka on tarkoitettu asettamaan vireille sitten kun ydinkeskustan liikennejärjestelmäsuunnitelmasta on päätetty. Asemakaavan valmistelun yhteydessä vuorovaikutus jatkuu moninaisesti. Kun asemakaava saa lainvoiman, tehdään vielä päätös katusuunnitelmasta ja valmistellaan kadun rakennussuunnitelmat. Katu- ja rakennussuunnitelmat sisältävät myös katu ympäristön elementit, kuten päällysteet, istutukset ja kiinteät terassit.

Kaivokadun kannen vesieristeen uusiminen on ajoitettu vuosille 2027–2028. Siinä yhteydessä Kaivokadulle rakennetaan väliaikaiset liikennejärjestelyt, jotka edelleen mahdollistavat autoliikenteen läpiajon. Kaivokadun väliaikaisten liikennejärjestelyiden aikana on tarkoitus peruskorjata Etelä- ja Pohjoisesplanadi.

Esplanadin rakenteiden huonon kunnon lisäksi kadun alla oleva kunnallistekniikka vaatii uusimisen. Tähän remontiin menee useampi vuosi. Kun Esplanadi on remontoitu, rakennetaan Kaivokadulle pikaraitiotielle omat raiteet ja toteutetaan Kaivokadulle asemakaavan ja katusuunnitelman mukainen ratkaisu. Jo väliaikaisessa tilanteessa Kaivokadusta tehdään mahdollisimman viihtyisiä ja samalla luodaan edellytykset tavoitetilanteen rakentamiseksi nopeasti, jotta kadun rakentamisesta aiheutuu mahdollisimman vähän haittaa, kun Kaivokatu rakennetaan pysyvään asuunsa. Lopullisesti Kaivokatu valmistuu 2030-luvun alkupuolella.

Toimivalta

Hallintosäännön 16 luvun 1 §:n 1 momentin mukaan kaupunkiympäristölautakunta päättää yleis- ja asemakaavoituksen, liikenne- ja katusuunnittelun sekä muun maankäytön ohjaamisesta.

Esittelijä

kaupunkiympäristön toimialajohtaja
Ville Lehmuskoski

Lisätiedot

Anu Lamminpää, johtava maisema-arkkitehti, puhelin: 09 310 37258
anu.lamminpaa(a)hel.fi

Reetta Putkonen, liikenne- ja katusuunnittelupäällikkö, puhelin: 09 310 37079
reetta.putkonen(a)hel.fi

Jussi Luomanen, kaupunkitila- ja maisemasuunnittelupäällikkö, puhelin: 09 310 38626

jussi.luomanen(a)hel.fi

Taneli Nissinen, johtava liikenneinsinööri, puhelin: 09 310 76765
taneli.nissinen(a)hel.fi

Liitteet



17.09.2024

Asia/6

-
- | | |
|---|--|
| 1 | Kaivokadun ympäristösuunnitelma |
| 2 | Kaivokadun liikennesuunnitelmaluonnos |
| 3 | Kaivokadun ympäristösuunnitelma raportti |

Oheismateriaali

- | | |
|---|--|
| 1 | Rautatientori ja Asema-aukio Kaupunkirakenne- ja ympäristöhistoriaselvitys |
|---|--|

Muutoksenhaku

Muutoksenhakukielto, valmistelu tai täytäntöönpano