

JULKILAUSUMA – YDINKESKUSTAN LIIKENNEJÄRJESTELMÄSUUNNITELMAA ARVIOIVA KAUPUNKILAISRAATI

Johdanto

Tämän julkilausuman on laatinut Helsingin ydinkeskustan liikennejärjestelmäsuunnitelmaa arvioinut kaupunkilaisraati, johon kuului 17 avoimen haun kautta valittua helsinkiläistä. Raatiin haki yli 400 hakijaa loppuvuodesta 2023. Kokoonpano muodostettiin edustamaan helsinkiläisten ikä- ja asuinaluejakaumaa sekä eri liikkumismuotoja ja auton omistajuutta.

Raati kokoontui kolmeen otteeseen: 25.1., 27.2. ja 20.3.2024. Työskentelyn aikana raati tutustui Helsingin kaupungin liikennesuunnittelun asiantuntijoiden antamiin tietoihin, havainnoi Kaivokadun nykytilaa, pohti alueen merkitystä kaupunkilaisille, loi visioita Päärautatiaseman ympäristöstä, arvioi liikennesuunnitelmia ja niiden vastaavuutta kaupungin strategiisiin tavoitteisiin sekä hahmotteli suunnitelmien pitkän aikavälin vaikutuksia kaupunkilaisten arkeen. Raati myös kirjoitti näkemyksensä julkilausumaan.

Julkilausuma kattaa raatityöskentelyn aikana nousseet huomiot ja suositukset jatkosuunnitteluun sekä päätöksentekoon. Julkilausuman sisältö on raatilaisten itsensä tuottamaa, eikä sitä ole muokattu ulkopuolelta. Se ei heijastele yksittäisten raatilaisten mielipiteitä, vaan on raadin yhteinen näkemys.

Kaupunkilaisraadın toimeksiannon antoi Helsingin kaupungin Kaupunkiympäristön toimiala ja sen toteutti WSP Finland Oy.

Raati hyväksyi julkilausuman allekirjoituksin

Paikalla 11, allekirjoittaneet 10

Ei paikalla 6

Työskentelyssä nousseet huomiot

Helsingin keskustan elinvoimaisuus on olennainen tekijä kaupunkilaisille. Kävely-ympäristön ja viihtyisyyden parantaminen on tärkeää, mutta on myös välttämätöntä varmistaa, että suunnitelmilla ei ole haitallisia vaikutuksia keskustan yritysten ja asukkaiden toimintaedellytyksiin. Keskustan viihtyisyys ja elinvoimaisuus voivat olla yhteensopivia tavoitteita, kunhan ne toteutetaan tasapainoisesti.

Kaivokadulla ja Esplanadeilla on erilaiset roolit kaupunkikuvassa. Kaivokadun sujuvuus ja turvallisuus valtakunnallisestikin merkittävänä solmukohtana on tärkeää, kun taas Esplanadit tarjoavat ainutlaatuisen ja näyttävän ympäristön kohtaamiselle ja virkistykselle, missä alueen yritykset ovat osa sen vetovoimaisuutta.

Parannukset Kaivokadun alueella voivat lisätä viihtyisyyttä ja turvallisuutta, mikä puolestaan voi parantaa keskustan houkuttelevuutta. On tärkeää löytää tasapaino eri liikennemuotojen välillä ja varmistaa alueen saavutettavuus kaikille käyttäjille. Suunnitelmien mahdolliset negatiiviset seuraukset, kuten liikenteen ruuhkautuminen ja päästöt, on otettava huomioon ja pyrittävä minimoimaan.

Nro	Suositus	Perustelut
1	Kaivokatu suositellaan muutettavan joukkoliikennekaduksi, huomioiden välttämättömän hälytys- ja huoltoliikenteen.	<p>Nykytilanteessa kävelijät kokevat Kaivokadun alueen epämiellyttäväksi, ja siellä kävelemistä pyritään välttämään, sieltä pyritään nopeasti pois.</p> <p>On tärkeää, että Kaivokadun alue on <u>kaikille</u> saavutettava, mutta sen ei ole tarpeen olla saavutettava kaikilla liikkumismuodoilla. Raati uskoo, että muutokseen kyllä sopeudutaan.</p> <p>Metroon liittyvän remontin ajaksi Kaivokatu suljetaan autoliikenteeltä. Remontin aikaisesta liikennejärjestelystä saatuja kokemuksia voidaan käyttää selvitysaineistona, jota voidaan hyödyntää suunnittelussa.</p> <p>Ratkaisun on oltava sellainen, joka ei rasita Esplanadia eikä vähennä Esplanadien viihtyisyyttä.</p>
2	Sujuva siirtyminen joukkoliikennevälineestä toiseen on todella tärkeää.	<p>Sujuvan siirtymisen ratkaisuihin kuuluvat esteettömyys, opastus, lyhyet siirtymämatkat sekä katettu, yhtenäinen odotusalue.</p>
3	Kaivokatua on syytä kehittää myös viihtymisen paikkana.	<p>Joukkoliikennevälinettä odotellessa olisi hyvä olla oleskelumahdollisuus, eli lisää penkkejä.</p> <p>Alueella on hyvä olla sekä kaupallista että julkista oleskelutilaa. Kehittämisessä on huomioitava suuri käyttäjämäärä. Raati nosti esimerkkinä riittävän suuret roska-astiat, katokset jne. Alueella on tilaa myös viihtymiselle.</p> <p>Viihtymisalueet on sijoitettava suojaisiin paikkoihin tai niitä olisi hyvä suojata rakenteellisesti. Viihtyisyyttä tuovat vehreys, esteettömyys, turvallisuus, miellyttävä äänimaisema, säänsuojaus eri vuodenaikoina ja puhtaanapito. Alueelle toivotaan puita, ikivihreät vaihtoehtona.</p> <p>Aluetta toivotaan kehitettävän aukiomaisena, yhtenäisenä ja väljänä tilana. Pyöräily hillitysti merkattuna osaksi aukiotilaa, ei erillistä pyöräilyväylää, jossa nopeudet nousevat. Kaisantunneli on nopealle pyöräliikenteelle.</p>
4	Alueen opastusta ja joukkoliikennevälineiden löydettävyyttä tulisi kehittää kokonaisuutena.	<p>Alue on laaja ja siellä on paljon eri joukkoliikennevälineitä. Sujuva siirtyminen on hyvä varmistaa.</p>
5	Liikkumismuodoissa tulee priorisoida joukkoliikenteen käyttäjät ja liikennevälineen vaihtajat sekä kävelijät.	<p>Priorisoinnissa on huomioitava eri liikkumismuotojen käyttäjämäärät nimenomaan Kaivokadulla. Kaivokatu on joukkoliikenteen solmukohta ja joukkoliikenteen käyttäjämäärän ennustetaan kasvavan voimakkaasti.</p>

		Suunnittelussa tulee huomioida väestörakenteen ja tiivistyvän kaupunkirakenteen kehitys. Alueella liikkuvan ihmismäärän kasvaessa yksityisautoilu ei ole enää tehokas liikkumismuoto. Eri liikkumismuodoilla on eri saavutettavuustavoitteet.
6	Autoliikenteen sujuvuus ja autoliikenteen selkeä opastus keskustan läpi tulee huomioida. Pysäköintihallien saavutettavuutta tulee parantaa.	Opastus pysäköintihalleihin, pysäköintihallista toiseen ja pysäköintihalleista pois tulee tehdä sujuvaksi. Huomiota tulee kiinnittää myös pysäköintihalleista kohteisiin opastamiseen. Nykyisen huoltotunnelin käyttöönotto mahdollistaisi pysäköintihallista toiseen ajon. Pysäköintihalleilla tulee olla yhtenäinen ja houkutteleva hinnoittelu.
7	Saapumiskokemusta tulee parantaa suunnittelemalla Kaivokadun alue miellyttäväksi ja houkuttelevaksi viipyä, parantamalla opastusta ja lyhentämällä koettuja kävelyvälimatkoja.	Kaivokatu on todella levoton alue. Autojen vähentyminen rauhoittaisi aluetta. Turistit ovat myös tärkeä käyttäjäryhmä.
8	Alueen arvokas arkkitehtuuri on huomioitava jatkosuunnittelussa.	Arvorakennuksia ei saa peittää uusilla rakenteilla. Suunnittelussa on huomioitava näkymät eri suunnista.
9	Päärautatieasemalle suositellaan kahta eri puolille asemaa sijoitettavaa pienempää taksiasemaa, jotka palvelisivat myös yksityistä saattoliikennettä.	Taksit ja yksityinen saattoliikenne ovat alueella tärkeitä, jotta saavutettavuus toteutuu liikuntarajoitteisille. Ratkaisumahdollisuutena taksien ohjaus (vastaavasti kuin Finavialla).

Julkilausuman allekirjoittaa Ydinkeskustan liikennejärjestelmäsuunnitelman kaupunkilaisraadin jäsenet 20.3.2024:

Allekirjoitus	Nimensevennys



Ydinkeskustan liikennejärjestelmäsuunnitelma **Kaupunkilaisraadin työskentelyn loppuyhteenveto**

Laatijat: Henri Syrjö, Emilia Kiialainen ja Pia Salmi, WSP Finland Oy 7.3.2024

Kaupunkilaisraati

Kaupunkilaisraati perustettiin loppuvuodesta 2023 osallistumaan ydinkeskustan liikennejärjestelmäsuunnitteluun.

Osallistumisen työtavat

Laaja vuorovaikutus toteutettiin kolmen työpajan sarjana tammi-maaliskuussa 2024.

Osallistumisen kulmakivinä työskentelyssä huomioitiin:

- 1. Mahdollisuus oppia ja saada riittävät taustatiedot aiheesta.** Tietoa jaettiin työpajojen alustusten ja aineistopankin avulla. Oppimista arvioitiin itsearviointina raatityöskentelyn alussa ja lopussa.
- 2. Monipuoliset työpajamenetelmät.** Suunnitelmia tarkasteltiin ja niitä puntaroitiin sekä yksilö- että pienryhmätyöskentelynä kirjoittaen, keskustellen, pisteyttäen ja käsillä rakentaen.
- 3. Työskentelyn vaikuttavuus.** Raadin lopputuotoksena tehtiin julkilausuma, joka viestitään hankkeesta vastaavien lisäksi päättäjille ja kaupunkilaisille.

Kaupunkilaisraati edustaa helsinkiläisiä pienoiskoossa

Kaupunkilaisraatiin haki yli 400 kaupunkilaista ja siihen valittiin 18 jäsentä, joista yksi jättäytyi pois prosessista. Kaupunkilaisraatiin valittiin tilastollisesti edustava joukko ihmisiä, jotka poikkeavat toisistaan ikänsä, sukupuolensa, asuinpaikkansa ja liikkumistottumustensa suhteen.

Miksi kaupunkilaisraatia tarvitaan?

Onko kaupunkisuunnittelu tai kunnallispolitiikka epäonnistunut?

- raadin jäsen

Kaupunkilaisraatia tarvitaan:

Kasvattamaan empatiaa eri käyttäjien tarpeista ja eri arvojen toteutumiseen kaupunkisuunnittelussa. Kaupunkisuunnittelijatkin ovat ihmisiä, joilla on omat arvot ja kokemusmaailma. Kaupunkisuunnittelu hyötyy laajemmasta näkökulmasta.

Tiedon kaksisuuntaiseen jakamiseen. Tieto liikkuu työskentelyn aikana kahteen suuntaan kaupunkisuunnittelijoiden ja kaupunkilaisraadin välillä. Kaupunkilaisraadille jaetaan hankkeen lähtötietoa ja suunnitteluaineistoa, avataan vaihtoehtoja, laskelmia ja luonnoksia, joiden pohjalta raati kykenee muodostamaan valistuneita ja jalostuneita näkemyksiä ja suosituksia kaupunkilaisten parhaaksi.

Kansalaisvaikuttamiseen. Kaupunkisuunnittelijat ja heidän esittämiensä ehdotusten kautta myös päättäjät saavat uutta tietoa kaupunkilaisten näkemyksistä. Kaupunkilaisraati välittää tietoa myös lähipiirilleen ja pystyy saamansa tiedon valossa käymään keskustelua laajemmin kuin kaupunkisuunnittelija tai päätöksentekijä yksinään.

Demokratian edistämiseen. Suomi on sitoutunut avoimen hallinnon periaatteisiin, mikä on tarkoittanut ensisijaisesti päätöksenteon prosessin läpinäkyvyyttä, mutta tärkeäksi on tunnustettu myös kansalaisten osallistaminen päätöksenteon tueksi. Käytännössä osallistavuus tarkoittaa, että tietoa yksinkertaistetaan ja järjestetään kansalaisdialogeja ja paneeleja, joiden kautta kansalaiset osallistuvat ja myös sitoutuvat yhteiskuntaan. Tavoiteena on myös kasvattaa luottamusta hallintoon ja siten lisätä kansallisen turvallisuuden kokemusta.

Taustatiedot ja reunaehdot

Ydinkeskustan liikennejärjestelmän suunnittelu nojaa Helsingin kaupungin startegisiin linjauksiin keskustan elinvoiman ja kävelyn kehittämisestä.

Elämyksellinen ydinkeskusta

'[Elämyksellinen ydinkeskusta](#)' on Helsingin kaupungin ydinkeskustan maankäytön kehityskuva vuodelle 2032, joka toimii Helsingin ydinkeskustan maankäytön, yleisten alueiden ja liikennejärjestelyiden tarkemman suunnittelun pohjana.

Kävelyn edistämishjelma

[Kävelyn edistäminen](#) tarkoittaa suunnitteluratkaisuja, joilla edistetään mahdollisuuksia liikkua kävellen ja parannetaan kävely-ympäristön viihtyisyyttä. Jalankulku on määritetty kaupungin kulkumuotohierarkiassa ensimmäiseksi prioriteetiksi ja se tukee toimivan liikennejärjestelmän syntymistä.

Ydinkeskustan liikennejärjestelmäsuunnitelma

[Ydinkeskustan liikennejärjestelmäsuunnitelmassa](#) kehitetään liikennettä kokonaisuutena: kuinka keskustaan tullaan ja miten siellä liikutaan. Liikennejärjestelmässä tarkastellaan kaikkia eri liikennemuotoja: kävely, pyöräily, joukkoliikenne sekä henkilö- ja tavaraliikenne. Liikennejärjestelmäsuunnitelma ohjaa keskustan tarkempaa liikennesuunnittelua.

Raadin aineistopankki

Kaupunkilaisraadille perustettiin työskentelyn ajaksi aineistopankki, joka sisältää tausta-aineistoa, työpajojen alustukset sekä yhteenvedot. Työpajoissa aiheen alustajina toimivat Helsingin kaupungin liikenne- ja katumpäristön suunnittelijat.

Kaupunkilaisraadın työpajojen teemat




*Liikenteen
skenaariovaihtoehtojen
herättäminen eloon*

25.1.
Liikenteen suunnitelmavaihtoehtoja arvioidaan kävelyn, viihtyisyyden ja eri liikkumismuotojen näkökulmista. Raadin tehtävänä on myös elävöittää vielä tyhjiä kävelyn alueita. Miten kadut olisivat kävelyn houkuttelevia, viihtyisiä, saavutettavia ja turvallisia kaikille?



*Kaupunkilaisten
arki ja tulevaisuus
osaksi kehittämistä*

27.2.
Edistettyjä suunnitelmaluonnoksia arvioidaan kaupunkilaisten arjen näkökulmasta. Raati tutustuu kaupunkisuunnittelun trendeihin ja arvioi niitä keskustan kehityksen kannalta. Lisäksi raadin tehtävänä on kirjoittaa kuviteltu päivä Kaivokadulla ja Esplanadeilla 10 vuoden kuluttua suunniteltujen muutosten toteuduttua.



*Julkilausuma
kaupunkilaisraadın
näkemystä*

20.3.
Raatityöskentelyn pohjalta muodostetaan fasilitoidusti tiivistetty näkemys, julkilausuma, ydinkeskustan liikennejärjestelmäsuunnitelmasta, mikä viedään tiedoksi päättäjille.

1.työpajan kulku

Työpajatyöskentelyn käynnisti nykytilan havainnointi, taustatietoihin ja reunaehtoihin tutustuminen, liikenteen skenaarioiden arviointi, alueen merkityksellisyyden pohtiminen sekä tarpeiden näkyväksi tekeminen pienryhmätyöskentelyssä.

- **Nykytilan havainnointi:** Ennakkotehtävänä raati havainnoi Kaivokadun nykytilaa; eri liikkumismuotoja, viihtyisyyttä, turvallisuutta ja saavutettavuutta katutilassa.
- **Taustatiedot ja reunaehdot:** Työpajan alustuksena esitettiin Helsingin kaupungin kävelyn edistämisen ohjelma ja ydinkeskustan liikennejärjestelmäsuunnitelman skenaariovaihtoehdot, joiden puitteissa raati työskentelee.
- **Liikenteen skenaarioiden arviointi:** Liikenteen skenaarioista oli valittu neljä raadin arvioitavaksi. Raati arvioi skenaarioita niiden käveltävyyden, viihtyisyyden ja eri liikkumismuotojen saavutettavuuden ja sujuvuuden näkökulmista.
- **Alueen merkityksellisyys ja tarpeiden näkyväksi tekeminen:** Raatilaiset pohtivat alueen merkitystä ja omia tarpeitaan ensin yksilötehtävänä ja tekivät niitä näkyväksi pienryhmätyöskentelyssä, jossa alueen pohjakuvan päälle rakennettiin visiota viihtyisästä ja toimivasta katutilasta kaikille.

Nykytilan ja skenaarioiden tarkastelussa käyteyt näkökulmat:

Käveltävyys

Alueen helppokulkuisuus, turvallisuus, sujuvuus ja saavutettavuus eri käyttäjille kävellessä.

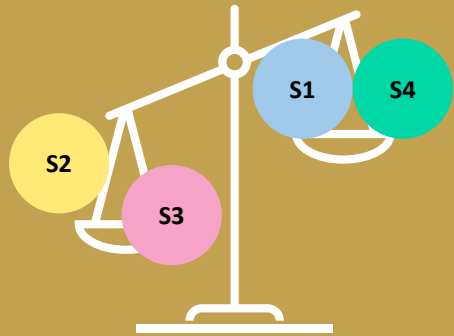
Viihtyisyys

Alue houkuttelee tulemaan ja viipymään alueella. Alueen kauneus ja vehreys sekä alueen houkuttelevuus eri käyttäjille.

Saavutettavuus ja sujuvuus

Alue on saavutettava ja sujuva eri liikkumisvälineillä; pyöräliikenteen, saapuvan autoliikenteen (mukaanlukien taksi- ja saattoliikenne) sekä läpiajavan autoliikenteen kannalta.

1.työpajan tulokset tiivistettynä



Skenaariovalintojen perusteluissa punnitaan viihtyisyyden ja keskustan elinvoimaisuuden välillä

Raadin äänet liikenteen skenaariovaihtoehtoille jakaantuu tasaisesti, mikä osoittaa, että raati edustaa tasaisesti eri liikkumismuotoja. Viihtyisyyden kanssa vastakkaisena vaakakupissa nähdään painavan autoliikenteen sujuvuus ja keskustan elinvoima; yritysten ja asukkaiden toimintaedellytyksien turvaaminen.

Kaivokadun ja Esplanadien merkitys kaupunkilaisille alueina eroaa toisistaan

Kaivokadulla ja Espalandeilla koetaan tärkeinä eri asiat. Kaivokatu nähdään valtakunnallisestikin keskeisenä solmukohtana, jossa sujuvuus, turvallisuus ja opastus ovat avainasemassa. Esplanadit nähdään puolestaan näyttävänä turistikohteena ja kohtaamis- ja oleilupaikkana, jonka elinvoimaisuus on tärkeä osa sen vetovoimaa. Molempien alueiden kävely-ympäristön ja viihtyisyyden kehittämistä pidetään tärkeänä.

Skenaarioiden herättäminen henkiin pienryhmissä teki näkyväksi tarpeita ja huolia

Skenaariopohjien parissa työskentely nosti esiin tarpeita Kaivokadun kehittämiseksi viihtyisämmäksi, jalankulkijoille turvallisemmaksi ja pyöräliikenteelle sujuvammaksi. Saavutettavuus ja lapsiystävällisyys koettiin myös tärkeäksi. Huolta herätti autoliikenteen turvaaminen erityisesti huolto-, saatto- ja tavaraliikenteelle sekä liikenteen jumiutumista mahdollisesti aiheutuvat päästöt.

Liikenteen skenaariot - Käveltävä, viihtyisä, turvallinen ja saavutettava keskusta

1 Pieni kasvojenkohotus Kaivokadulle, Esplanadit palautettu autoliikenteelle

- Kaivokadulle on tehty lisäys kävelyn, pyöräilyn ja/tai oleilun tilaan
- Yksityisautoilu painottuu Esplanadeille
- Ei hillitse yksityisautoilun päästöjä keskustassa ilmastotavoitteiden saavuttamiseksi



Kaivokadun keskellä kulkee joukkoliikennekaista, jota ympäröi yksisuuntainen autoliikenne kumpaankin suuntaan. Yksi autokaista nykyisestä poistetaan.



Esplanadeille on kokeilun jälkeen palautettu entiselleen kaksisuuntainen autoliikenne sekä pohjois- että eteläpuolelle.

2 Pieni kohennus Kaivokadulle ja Esplanadeille

- Kaivokadulle ja Esplanadeille on molempiin lisätty tilaa kävelyn, pyöräilyyn ja/tai oleiluun
- Yksityisautoilu on mahdollista kummassakin
- Yksityisautoilun liikennemäärät vähenee jonkun verran ja siten päästöt keskustassa vähenee



Kaivokadun keskellä kulkee joukkoliikennekaista, jota ympäröi yksisuuntainen autoliikenne kumpaankin suuntaan. Yksi autokaista nykyisestä poistetaan.



Esplanadeilla on pidetty kokeilun mukainen yksisuuntainen autoliikenne sekä pohjois- että eteläpuolella.

3 Kaivokatu rauhoitettu autoilta, Esplanadeille pieni kohennus

- Kaivokadun ilme muuttuu joukkoliikenteen, kävelyn, pyöräilyn ja oleilun alueeksi.
- Kaivokadun ylitys helpottuu jalankulkijalle.
- Merkkirakennukset, kuten Rautatieasema ja Ateneum saavat huomattavasti enemmän edustatilaa ja ne liittyvät jalankulkijan kannalta nykyistä paremmin ympäröiviin aukio- ja kävelykatualueisiin, kuten Keskuskatuun ja Rautatierioriin.
- Yksityisautoilu kulkee Esplanadien kautta.
- Yksityisautoilun liikennemäärät vähenee merkittävästi keskustan alueella ja siten päästöt vähenee merkittävästi.
- Samalla ajoneuvoliikenteen vaikutusten dominoiva kaupunkitila muuttuu rauhallisemmaksi ja miellyttävämmäksi ympäristöksi.



Kaivokatu on muutettu kokonaan joukkoliikenteelle sekä kävelyn, pyöräilyyn ja oleilun alueeksi.



Esplanadeilla on pidetty kokeilun mukainen yksisuuntainen autoliikenne sekä pohjois- että eteläpuolella.

4 Yhtenäinen kävelykeskusta asemalta Esplanadeille

- Keskustan yhtenäinen kävelyalue ulottuu Kaivokadulta Pohjois-Esplanadille saakka.
- Kaivokadun ylitys helpottuu jalankulkijalle.
- Merkkirakennukset, kuten Rautatieasema ja Ateneum saavat huomattavasti enemmän edustatilaa ja ne liittyvät jalankulkijan kannalta nykyistä paremmin ympäröiviin aukio- ja kävelykatualueisiin, kuten Keskuskatuun ja Rautatierioriin.
- Yksityisautoilu kulkee Etelä-Esplanadilla, mikä vaikuttaa laajemminkin liikennejärjestelyihin.
- Yksityisautoilun liikennemäärät vähenee merkittävästi keskustan alueella ja siten päästöt vähenee merkittävästi.
- Samalla ajoneuvoliikenteen vaikutusten dominoiva kaupunkitila muuttuu rauhallisemmaksi ja miellyttävämmäksi ympäristöksi.



Kaivokatu on muutettu kokonaan joukkoliikenteelle sekä kävelyn, pyöräilyyn ja oleilun alueeksi.



Esplanadeilla pohjoispuoli on muutettu kokonaan kävelyn- ja oleilun alueeksi ja eteläpuoli on yksisuuntainen ajoväylä molempiin suuntiin.

Kävelyn tila kasvaa, yksityisautoilun vähenee

Skenaarioiden pisteytys

Skenaario 1: Pieni kasvojenkohotus Kaivokadulle, Esplanadit palautettu autoliikenteelle

käveltävyys:



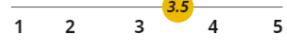
viihtyisyys:



pyöräliikenne:



saapuva autoliikenne (sis. taksit ja saattoliikenne):



läpiajava autoliikenne:



Skenaario 2: Pieni kohennus Kaivokadulle ja Esplanadeille

käveltävyys:



viihtyisyys:



pyöräliikenne:



saapuva autoliikenne (sis. taksit ja saattoliikenne):

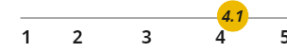


läpiajava autoliikenne:

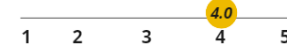


Skenaario 3: Kaivokatu rauhoitettu autoilta, Esplanadeille pieni kohennus

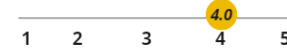
käveltävyys:



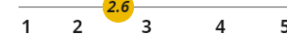
viihtyisyys:



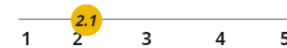
pyöräliikenne:



saapuva autoliikenne (sis. taksit ja saattoliikenne):

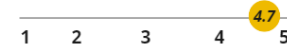


läpiajava autoliikenne:

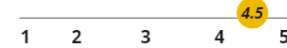


Skenaario 4: Yhtenäinen kävelykeskusta asemalta Esplanadeille

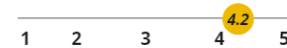
käveltävyys:



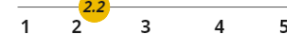
viihtyisyys:



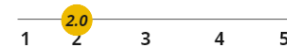
pyöräliikenne:



saapuva autoliikenne (sis. taksit ja saattoliikenne):



läpiajava autoliikenne:



3,04

Paras skenaario alueelle saapuvan ja alueen läpi ajavan autoliikenteen kannalta.

3,22

3,36

3,52

Paras skenaario käveltävyyden, viihtyisyyden ja pyöräliikenteen kannalta.

N= 15

Raati tarkasteli skenaarioita viidestä eri näkökulmasta: käveltävyys, viihtyisyys sekä alueen saavutettavuus ja sujuvuus pyöräliikenteen, läpiajavan autoliikenteen ja saapuvan autoliikenteen kannalta.

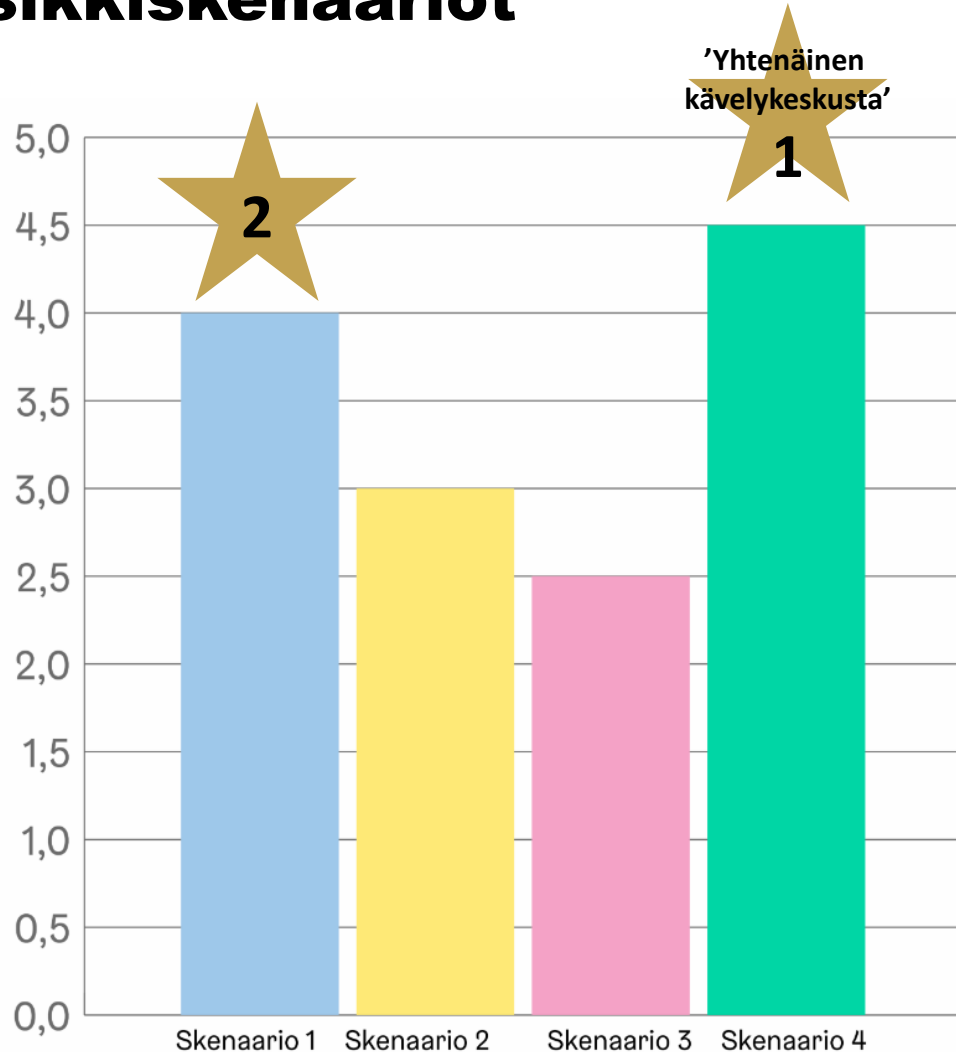
Skenaario 4 sai korkeimaan kokonaisarvosanan skenaarioiden vertailun pisteytystehtävässä. Skenaario 4 sai korkeimmat pisteet

- **käveltävyydestä** (4,7/5),
- **viihtyisyydestä** (4,5/5) sekä
- **pyöräliikenteen sujuvuudesta** (4,2/5).

Skenaario 1 sai matalimman kokonaisarvosanan skenaariovaihtoehdoista. Skenaario 1 sai kuitenkin korkeimmat pisteet

- **alueelle saapuvan autoliikenteen (sisältäen taksi- ja saattoliikenteen)** (3,5/5) sekä
- **alueen läpi ajavan autoliikenteen kannalta** (3,3/5).

Suosikkiskenaariot



*Yhteensä 15 vastausta, joista yksi oli tyhjä. Kahden vaiheilla olevissa vastauksissa annettiin puolikas piste molemmille skenaarioille.

N=15

Raatilaiset valitsivat oman suosikin skenaarioista ja perustelivat valinnan.

”Parasta vaihtoehtoa” ei voida tulkita tuloksista; skenaarioilla on eri vahvuuksia eri käyttäjäryhmille.

Skenaario 4, 'Yhtenäinen kävelykeskusta', sai niukasti eniten ääniä parhaana vaihtoehtona (4,5/15 ääntä eli 30% raadista) ja skenaario 1, jossa kävely-ympäristölle tehdään kohennusta Kaivokadulla, mutta Esplanadit palautetaan kaksikaistaiseksi kumpaankin suuntaan, jäi tiukaksi kakkoseksi (4/15 ääntä eli 27% raadista).

Skenaarioita 2 ja 3 tai kombinaatioita skenaarioiden 2-4 välillä kannatti reilu kolmasosa (5,5/15 ääntä eli 37%). Näitä skenaarioita yhdistää Esplanadien kokeilun kaltainen järjestely, jossa on 1+1 ajokaistaa suuntaansa.

Yksi raadista äänesti tyhjää kokien kaikki skenaariot huonoiksi vaihtoehdoiksi.

Perusteluita skenaarioiden valinnoille

1 Kaivokatu 1+1 Esplanadit 2+2 ajokaistaa	2 Kaivokatu 1+1 Esplanadit 1+1 ajokaistaa	3 Kaivokatu suljettu yksityisautoilulta, Esplanadit 1+1 ajokaistaa	4 Kaivokatu suljettu yksityisautoilulta, Esplanadit 0+2 ajokaistaa
 <p>Kaivokadun keskellä kulkee joukkoliikennekaista, jota ympäröi yksisuuntainen autoliikenne kumpaankin suuntaan. Yksi autokaista nykyisestä poistetaan.</p>  <p>Esplanadeille on kokeilun jälkeen palautettu entiselleen kaksisuuntainen autoliikenne sekä pohjois- että eteläpuolelle.</p>	 <p>Kaivokadun keskellä kulkee joukkoliikennekaista, jota ympäröi yksisuuntainen autoliikenne kumpaankin suuntaan. Yksi autokaista nykyisestä poistetaan.</p>  <p>Esplanadeilla on pidetty kokeilun mukainen yksisuuntainen autoliikenne sekä pohjois- että eteläpuolella.</p>	 <p>Kaivokatu on muutettu kokonaan joukkoliikenteelle sekä kävelyyn, pyöräilyyn ja oleilualueeksi.</p>  <p>Esplanadeilla on pidetty kokeilun mukainen yksisuuntainen autoliikenne sekä pohjois- että eteläpuolella.</p>	 <p>Kaivokatu on muutettu kokonaan joukkoliikenteelle sekä kävelyyn, pyöräilyyn ja oleilualueeksi.</p>  <p>Esplanadeilla pohjoispuoli on muutettu kokonaan kävelyn- ja oleilun alueeksi ja eteläpuoli on yksisuuntainen ajoväylä molempiin suuntiin.</p>

Skenaario 1:tä pidettiin maltillisena vaihtoehtona, jossa Kaivokadun päätehtävä on toimia läpikulkualueena.

Skenaario 2 nähtiin muita tasapuolisempänä ja realistisena vaihtoehtona, joka säilyttää yritysten toimintaedellytykset.

Skenaario 3:ta pidettiin realistisena vaihtoehtona, joka parantaa pyöräily- ja kävely-ympäristöä.

Skenaario 4:n nähtiin mahdollistavan yhtenäisen kävelyalueen keskustassa, vahvistavan joukkoliikenteen toimintaa sekä parantavan pyöräilyn edellytyksiä.

Kaivokadun päätehtävä vilkkaana läpikulkupaikkana on palvella sujuvasti liikkumista, eikä se ole siten ideaali paikka oleiluun vaikka sen viihtyisyyttä kehitettäisi.

Tärkeää on löytää tasapaino viihtyisyyden kehittämisen ja ydinkeskustan yritysten ja keskustan asukkaiden toimintaedellytyksien säilymisen välillä.

Muutoksia tarvitaan, jotta keskusta olisi viihtyisä, turvallinen ja pyöräilylle sujuva ympäristö.

Yksityisautoilun poistuminen Kaivokadulta loisi miellyttävää kävely-ympäristöä ja parantaisi selvästi kokemusta asemaseudusta.

Näkemyksen jakautuminen skenaariovaihtoehdoista

27%

peräänkuuluttaa maltillista viihtyisyyden ja kävelyn kehittämistä Kaivokadulla ja Esplanadeilla.



Autoliikenne Kaivokadulla yksikaistainen ja Esplanadeilla kaksikaistainen suuntaansa.

37%

puoltaa eri liikkumismuotoja tasapuolistavaa viihtyisyyden ja kävelyn kehittämistä Kaivokadulla ja Esplanadeilla.



Autoliikenne Esplanadeilla kokeilun kaltainen; yksi ajokaista suuntaansa. Kaivokadun ratkaisusta eri näkemyksiä.

30%

ovat "all in" viihtyisyyden ja kävely-ympäristön kehittämiseksi Kaivokadulla ja Esplanadeilla.



Autoliikenne Kaivokadulla suljettu läpiajolta. Esplanadeilla autoliikenne kulkee Eteläesplandilla, jolloin kävely-ympäristö ulottuu rautatieasemalta Pohjoisesplandille.

Kaivokadun ja Esplanadien merkitys kaupunkilaisille

- **Keskustan elinvoimaisuutta pidetään tärkeänä. Keskusta on paikka asua, kohdata, asioida ja olla osana kaupunkikulttuuria.**
- **Kaivokadulla ja Espalandeilla koetaan tärkeinä erilaiset asiat; Kaivokatu nähdään valtakunnallisestikin keskeisenä solmukohtana, jossa sujuvuus, turvallisuus ja opastus ovat avainasemassa.**
- **Esplanadit nähdään näyttävänä turistikohteena ja kohtaamis- ja oleilupaikkana, jonka elinvoimaisuus on tärkeä osa sen vetovoimaa.**
- **Molempien alueiden kävely-ympäristön ja viihtyisyyden kehittämistä pidetään kuitenkin yhtä tärkeinä.**

Kaivokatu on valtakunnallisestikin keskeinen paikka, suurten massojen läpikulkupaikka ja liikenteen solmukohta. Kaivokadulla koettiin tärkeäksi eri liikennevälineiden ja liikkumisen sujuvuus. Kaivokatu koettiin nykyisellään meluisaksi, kiireiseksi, pelottavaksi ja epämiellyttäväksi paikaksi.

Säilytettävää: Kaivokadulla koettiin säilyttämisen arvoiseksi lähinnä raitiovaunut ja rakennukset.

Kehitettävää: Kaivokadulla nostettiin esiin pyöräilyn ja skuuttien liikkumisen ja pysäköinnin kehittäminen, kadun turvallinen ja sujuva ylittäminen, viihtyisyyden ja vehreyden lisääminen, joukkoliikenteen kehittäminen sekä taksiliikenteen rauhoittaminen.

Miten tärkeänä pidät Kaivokadun käveltyvyyden ja viihtyisyyden kehittämistä? (1=samantekevää - 5=erittäin tärkeää)



Esplanadit koetaan näyttäväksi turistikohteeksi, sopivaksi oleskeluun ja jalankulkuun sekä kohtaamisiin. Palvelut, liikkeet ja tapahtumat nähdään tärkeinä. Espan puisto on erityiskohde ja Esplanadit on myös kauttakulkukohde kauppatorille.

Säilytettävää: Esplanadilla haluttaisiin säilyttää kahvilat, liikkeet, vehreys ja tapahtumat. Läpiajo autolla nähtiin myös säilyttämisen arvoisena, erityisesti logistiikan ja työn takia.

Kehitettävää: Esplanadeja haluttiin kehittää vähentämällä autoliikenteestä johtuvia haittoja, tekemällä kadun ylittämisestä turvallisempaa ja sujuvampaa, lisäämällä vehreyttä ja puistomaisuutta, parantamalla yhteyttä kauppatorille ja elävöittämällä kivijalkoja.

Miten tärkeänä pidät Esplanadien käveltyvyyden ja viihtyisyyden kehittämistä? (1=samantekevää - 5=erittäin tärkeää)



Raatalaisissa herätti huolta

autoilun vaikeutuminen entisestään niillä, joiden on työn puolesta asioitava keskustassa sekä liikennemuutosten aiheuttamat päästöt. Ajatus autoilun poistamisesta kokonaan Kaivokadulla herätti tunteita niilläkin, jotka eivät käyttäneet kyseistä reittiä koskaan autoiluun. Huolta herätti myös saattoliikenteen turvaaminen ja liikuntarajoitteisten tarpeet.

Skenaarioiden elävöittäminen

Raatalaiset rakensivat pienryhmissä visioita viihtyisästä, kävelyyn houkuttelevasta, turvallisesta ja saavutettavasta katutilasta rautatieaseman edustalla. Työskentelyssä hyödynnettiin erilaisia pienoishahmoja ja materiaaleja keskustelun ruokkimisen välineenä.

Raatalaisten tarpeina nousi esiin:

- **Viihtyisyys:** Alueen viihtyisyyttä parantaisi *vehreys* – viheralueet, raitiotien viherraitteet ja viherseinät, joiden hyötynä nähtiin jalankulun rauhoittaminen liikenteeltä. Lisäksi *terassialueita, penkkejä ja kulttuuria* toivottiin torialueelle. *Lapset ja lapsiperheet* toivotaan huomioitavan paremmin, esimerkiksi leikkipaikalla. Viihtyisyyden lisäämiseksi voidaan hyödyntää jo olemassaolevia aukioita, parkkipaikkoja, taksitolppia ja jalankulkualueita.
- **Kävely:** Alueelle toivotaan *laadukasta opastusta*, joka kannustaa kävelemään turistikohdeisiin.
- **Pyöräily:** Alueelle toivottiin *lisää pyöräpysäköintiä*.
- **Joukkoliikenne:** *Vaihtoyhteyksien linjaukset* ja niiden viihtyisyyden parantaminen nähtiin kehityskohteeksi. *Bussiliikennettä pohdittiin turvallisuuden näkökulmasta* ja esitettiin ajatus bussiterminaalin rakentamisesta.
- **Saattoliikenne:** *Saattopaikat ehdotettiin poistettavan Rautatieaseman edustalta* ja siirrettävän rakennuksen sivuille.
- **Läpiajava autoliikenne:** Raati spekuloi tulevaisuuden liikkumismuotoja kuten pieniä sähköajoneuvoja ja niiden vaikutuksia liikenteeseen.

2.työpajan kulku

Työpajassa syvennettiin ymmärrystä ydinkeskustan liikennejärjestelmän suunnittelusta, puntarointiin suunnitelmia suhteessa Helsingin kaupungin tavoitteisiin sekä eläydyttiin suunnitelmavaihtoehtoon muuttaa Kaivokatu joukkoliikennekaduksi kirjoitustehtävällä.

- **Tiedon syventäminen:** Työpajan alustuksena kerrattiin ydinkeskustan liikennejärjestelmäsuunnitelman tavoitteita ja esitettiin tämän hetken suunnitelmaluonnoksia, laskelmia autoliikenteen ja kävelyn määristä ja kehityssuunnista aina historiasta nykypäivään ja tulevaisuuteen, sekä suunnitelmien liikenteellisiä kerrannaisvaikutuksia.
- **Tavoitteiden toteutumisen puntarointi:** Alustusten perusteella raati puntaroi vastaako suunnitelmat tässä vaiheessa Helsingin kaupungin tavoitteisiin. Puntaroitavia tavoitteita olivat keskustan houkuttelevuus ja saavutettavuus, sekä alueen toimivuus, helppokulkuisuus ja turvallisuus sekä eloisuus.
- **Ajattelun venyttely ja eläytyminen tulevaisuuteen:** Tulevaisuusajattelua ruokittiin alustuksella kaupunkisuunnittelun trendeistä ja esimerkeillä eri ilmiöistä. Raati eläytyi vaihtoehtoon muuttaa Kaivokatu joukkoliikennekaduksi kirjoittamalla tarinan tulevaisuuden arkipäivästään.

Puntaroinnissa käytetyt tavoitteet:

Houkuttelevuus

Laadukas kävely-ympäristö lisää keskustan houkuttelevutta ja vetovoimaa.

Saavutettavuus

Keskustaan on helppo saapua eri liikkumismuodoilla.

Toimivuus

Eri liikkumismuotojen tarpeet on onnistuttu sovittamaan yhteen.

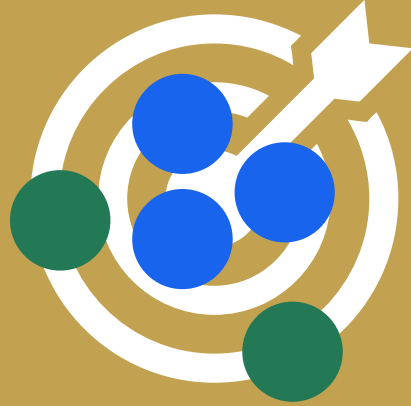
Helppokulkuisuus ja turvallisuus

Suunnitelmat tekevät keskustasta helppokulkuisemman ja turvallisemman liikkuu.

Eloisuus

Suunnitelmat lisää sosiaalisten kohtaamisten paikkoja keskustassa.

2.työpajan tulokset tiivistettynä



Suunnitelmat vastaavat tavoitteisiin keskustan houkuttelevuuden, eloisuuden ja turvallisuuden osalta. Keskustan toimivuuden ja saavutettavuuden paraneminen sen sijaan jakavat mielipiteitä.

Helsingin kaupungin tavoitteista keskustan houkuttelevuuden, eloisuuden sekä liikkumisen helppokulkuisuuden ja turvallisuuden nähtiin toteutuvat suunnitelmissa. Eri liikkumismuotojen yhteensovittaminen toimivaksi kokonaisuudeksi ja alueen saavutettavuus jakoivat raadin näkemyksiä enemmän.



Tulevaisuustarinoissa asemanseudulla vaihdetaan liikennemuotoa tiheästi ja ihastellaan muutoksia pysäkeillä, aukioilla ja äänimaisemassa

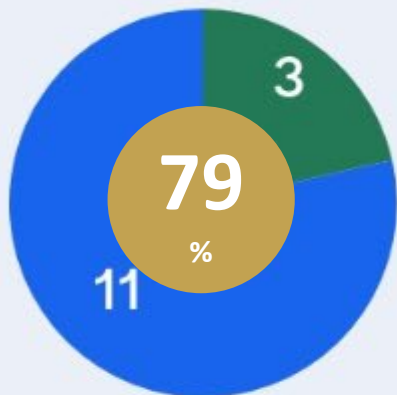
Raadin tulevaisuustarinoille on yhteistä, että tekoälyavustaja auttaa valitsemaan sopivan liikkumismuodon riippuen päivän sääolosuhteista. Asemanseudulla odotetaan, siitä kuljetaan läpi ja kaikkien useimmiten tarinoissa vaihdetaan asemanseudulla liikkumismuodosta toiseen. Samalla hyödynnetään alueen palveluita ja havainnoidaan julkista tilaa eri aistein.

Kaupungin tavoitteiden puntarointitehtävä

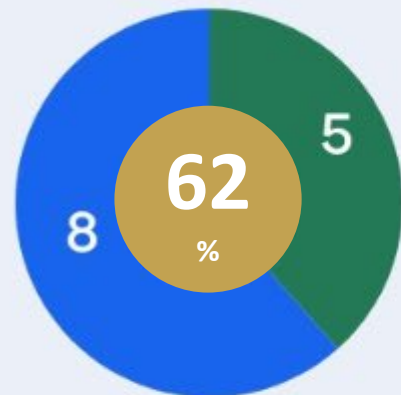
kyllä

ei

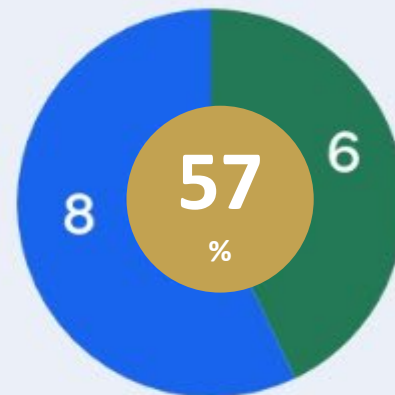
N=13-15



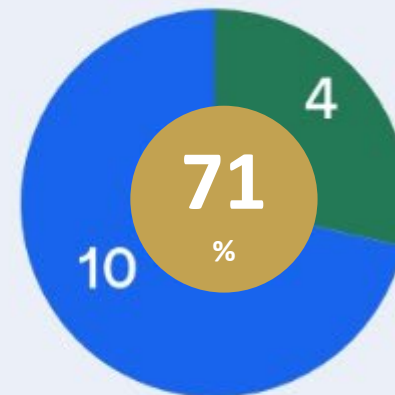
...houkuttelevamman. Laadukas kävely-ympäristö lisää keskustan houkuttelevuutta ja vetovoimaa.



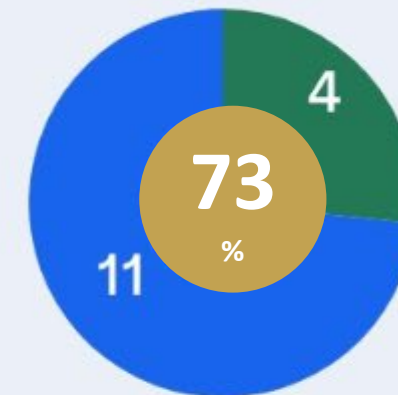
...saavutettavamman. Keskustaan on helppo saapua eri liikemismuodoilla.



...toimivamman. Eri liikemismuotojen tarpeet on onnistuttu sovittamaan yhteen.



...helppokulkuisemman ja turvallisemman liikkuu.



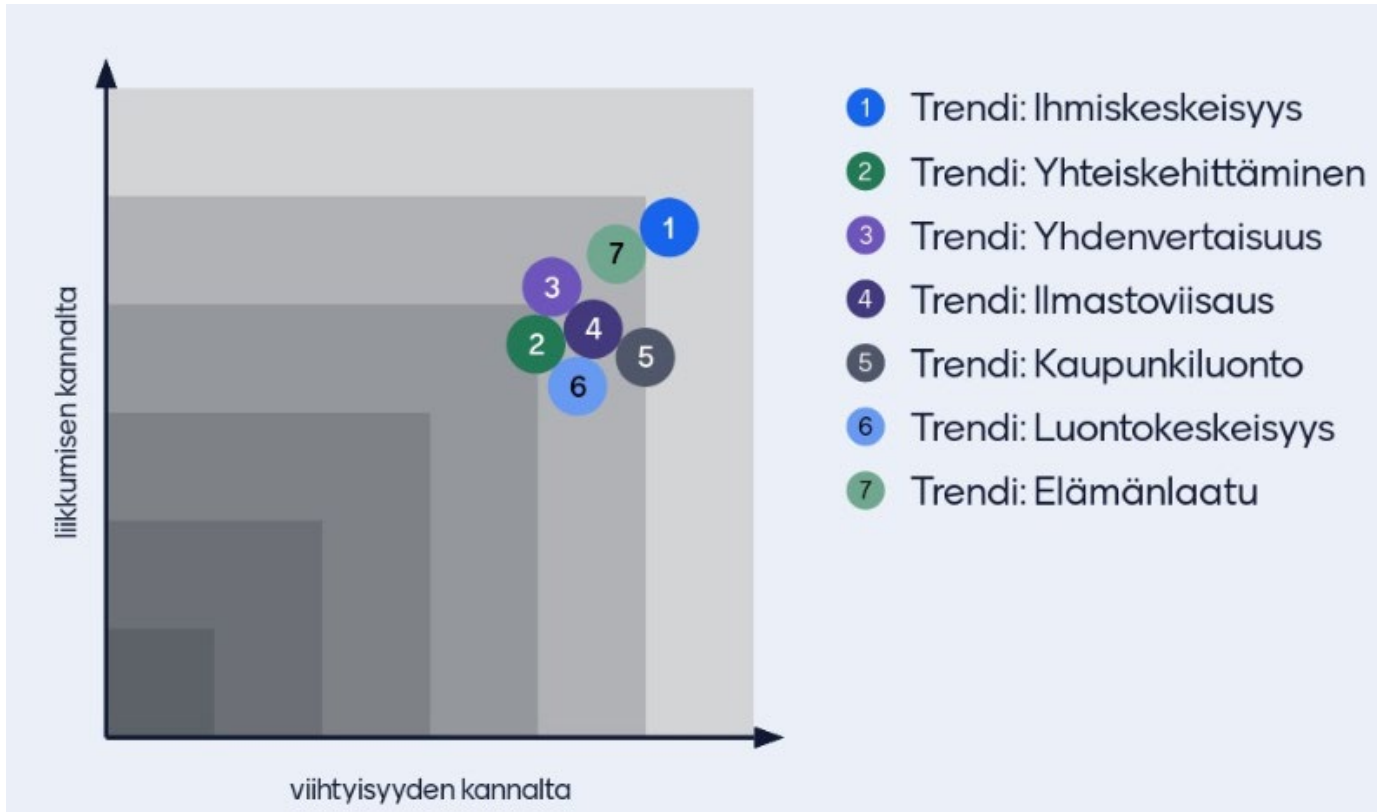
...eloisamman. Suunnitelmat lisää sosiaalisten kohtaamisten paikkoja keskustassa.

Raatilaiset puntaroivat suunnitelmien vastaavuutta Helsingin kaupungin tavoitteisiin. Puntaroitavia tavoitteita olivat keskustan houkuttelevuus, saavutettavuus, toimivuus, helppokulkuisuus ja turvallisuus sekä eloisuus.

Helsingin kaupungin tavoitteista keskustan **houkuttelevuuden, eloisuuden ja liikumisen helppokulkuisuuden ja turvallisuuden nähtiin toteutuvan** suunnitelmissa (toteutuu suunnitelmissa 71-79%, ei toteudu suunnitelmissa 21-29% mielestä).

Eri liikemismuotojen yhteensovittamista toimivaksi kokonaisuudeksi ja alueen saavutettavuus jakoivat enemmän raadin näkemyksiä (toteutuu suunnitelmissa 57-62%, ei toteudu suunnitelmissa 38-43% mielestä).

Trendien arviointi



N=9

Raatilaiset arvioivat alustuksen aikana kaupunkisuunnittelun valikoitujen trendien oleellisuutta alueen viihtyvyyden ja liikkumisen kehittämisen kannalta.

Trendeistä **ihmiskeskeisyys** eli kaupunkisuunnittelun painopisteen muutos autokeskeisyydestä ihmisten kaupunkikokemukseen koettiin sekä viihtyvyyden että liikkumisen kannalta oleellisimmaksi alueella.

Elämänlaadun trendi kuten hyvinvointiin ja syklisyyteen panostaminen koettiin lähes yhtä oleelliseksi.

Seuraavaksi tulivat **yhdenvertaisuuden, kaupunkiluonnon ja ilmastoviisauden** trendit.

Luontokeskeisyys alueella sekä alueen **yhteiskehittäminen** arvioitiin vähiten oleellisiksi, joskin nekin saivat melko korkean arvosanan 3-4 välillä (asteikko 0= vähemmän oleellinen, 5=erittäin oleellinen).

Arki Kaivokadun joukkoliikennekadulla vuonna 2034 – Tulevaisuustarinoita kaupunkilaisilta

Raatilaiset kirjoittivat oman tulevaisuustarinan otsikolla: 'Päiväni Kaivokadulla 2034'. Tarinan lähtökohtana oli päätös muuttaa Kaivokatu joukkoliikennekaduksi. Tarinan kirjoittaminen tehtiin strukturoidusti antamalla valmiita lauseen alkuja, joita pyydettiin jatkamaan.

Raadin tulevaisuustarinoille on yhteistä, että tekoälyavustaja auttaa valitsemaan sopivan liikkumismuodon riippuen päivän sääolosuhteista. Aseman seudulla odotetaan, siitä kuljetaan läpi ja kaikkien useimmiten tarinoissa vaihdetaan asemanseudulla liikkumismuodosta toiseen. Samalla hyödynnetään alueen palveluita ja havainnoidaan julkisen tilaa eri aistein.

Yhteenvetoon raadin 15:sta tarinasta on yhdistelemällä ja muokkaamalla kirjoitettu neljä tulevaisuustarinaa. Tarinoissa pohditaan onko keskustaan saapuminen kauempaa vaivan arvoista ja ketkä ovat tulevaisuuden keskustalaisia ja kuluttajia, ilahdutaan positiivisesti julkisen liikenteen lyhentyneistä matka-ajoista ja huolestutaan kävelijöiden turvallisuudesta - osaavatko kävelijät enää väistää satunnaisia moottoriajoneuvoja ja ratikoita alueella?

Tarinoiden fiktiivisinä kertojina ovat vantaalainen eläkeläinen, nuori lähiössä asuva opettaja, keskustassa yritystä pyörittävä ja asuva 'aito keskustalainen' sekä hybridinä toimistotyötä Helsingissä tekevä tamperelainen. tarinat sijoittuvat neljään eri vuodenaikaan; syksy, talvi, kevät ja kesä.

'Hyvä yritys'

Olen lähdössä Helsingin keskustaan yksityisen ortopedin vastaanotolle. Syyssää ei salli tänään sähköpyörän käyttöä, joten tekoälyavustajani suosittelee ajamaan autolla ensin liityntäliikenteen parkkihalliin ja jatkamaan siitä keskustaan metrolla.

Saavun metrolla Rautatientorille aikomuksena jatkaa matkaani ratikalla vielä vajaan kilometrin verran. Hälytysajoneuvo tunkee ratikkakiskoille ja sekoittaa hienosti suunnitellun kiskoliikenteen kuviot. Matkustajia kehoitetaan jatkamaan matkaansa kävellen.

Jalkaani vihlaisee. Ihmettelen miksi kaikki henkilöautoliikenne oli pakko siirtää Esplanadille - Esplanadithan olivat näistä kahdesta se viihtyisämpi alue. Kaikenkaikkiaan Kaivokadun muutos on mielestäni hyvä yritys, mutta ei stadi sen myötä Freiburgiksi muuttunut.

Illalla pohdin pitäiskö vaihtaa stadin specialisti lähimpään lääkäriasemaan.

Vantaalainen eläkeläinen, 78v.

'Moderni kaupunki'

Suuntaan töihin Itä-Helsinkiin. Auton päällä komeilevan lumikinoksen perusteella päätän skipata autoilun ja hypätä ensin bussiin ja vaihtaa Kaivokadulla pikaratikkaan. Aion napata aamupalan matkalla asemalta.

Kävellessäni aamukahvi kädessä koti ratikkapysäkkiä, ohitseni pyyhältää pikaratikka niin, että pelästyn hieman. Uudemmat ratikat ovat hiljaisempia, eivätkä ritise ja poksu. Huomaan kaipaavani takaisin jalankulkijoiden liikennevaloja.

Olen tyytyväinen päästessäni pysäkin katoksen alle suojaan lumisateelta. Samalla pysäkin valaistus ja äänimaisema muuttuu. Ne maalaavat kuvan eri linjojen kulkureiteistä ja pääte pysäkeistä.

Matkani keskustan halki julkisilla sujuu talvisäästä huolimatta sutjakasti. Ennen samaan matkaan meni ikuisuus! Ihanaa olla oikeasti toimivassa modernissa kaupungissa.

Länsilähiössä asuva ja itälahiössä työskentelevä opettaja 26v., joka tulee keskustaan juhlimaan, viettämään aikaa ystävien kanssa ja nauttimaan kulttuurista.

'Vapautunut kävely-ympäristö'

Olen sopinut tapaavani ystäväni afterworkeilla ennen paluuta toimistopäivän jälkeen Tampereelle. Odottelen ystävääni asema-alueen puistonpenkillä.

Näkymä ympäristössä on mukavan avoin ja ihanan vihreä! Nautin aukion visuaalisesta taiteesta ja viheristutuksista. Odotellessani ehdin tarkkailla myös ihmisiä; kävelyrytmi on rauhoittunut, katse noussut puhelimesta, ja liikkuminen vapautunut. Ihmisvirrat etenee sulavasti, ei tule sumppuja, ei liiallista odotusta. Ilmakin tuntuu raikkaalta.

Pyörätielle ilmestyy jono iäkkäitä pyöräretkeläisiä. Yhtäkkiä yksi pyöräilijöistä kaatuu ja paikalle kutsutaan ambulanssi. Jännitän miten ambulanssi pääsee paikalle kävelevien ihmisten joukkoon. Huojennukseksi ambulanssin saapuminen sujuu jouhevasti - ihmiset ovat tottuneet väistämään satunnaisia moottoriajoneuvoja.

Siirrymme ystäväni kanssa torin laidalla olevalle terassille ja viihdymme niin hyvin, että päätän vaihtaa junani myöhempään.

Hybridityöskentelijä Tampereelta, 43v.

'Keskustalaiset'

Aamupäivällä olen liikkeellä sähköpotkulaudalla, sillä kävaisen Kallion erikoismyymälässä hakemassa tarpeita keskustan liikkeeseeni.

Oikaistessani Rautatieaseman aukiolta olen tyytyväinen siihen kuinka alue on muuttunut vihreämmäksi ja elämyksellisemmäksi. Sittenkin löytyi tilaa linja-autojen siirtämiselle maan alle! Myös taksit on siirretty aseman toiselta puolelta. Aukiolla vastaan tulee lauma hyväntuulisia juhlijoita, jotka pitävät hauskaa. Mukava näky kesken työpäivän.

Työpäivän jälkeen kävelen Espan läpi kotiin päin ja moikkaan matkalla tuttuja kivijalkayrittäjiä ja töissä olevia. Keskustelemme siitä, mistä saisimme keskustaan lisää "keskustalaisia" eli ihmisiä, jotka asuvat ja kuluttavat; elävät arkea ja juhlaansa keskustassa.

'Keskustalainen' yrittäjä, 55v.

3.työpajan kulku

Viimeisessä tilaisuudessa muodostettiin raadin yhteinen näkemys ja suositukset ydinkeskustan liikennejärjestelmän suunnittelun ja päätöksenteon tueksi ja kirjattiin ne julkilausuman muotoon. Keskustelussa noudatettiin puntaroivan keskustelun periaatteita.

- **Ydinkysymykset:** Raati jaettiin kahtia ja ryhmille annettiin suositusten pohtimisen pohjalle avuksi ydinkysymyksiä kävely-ympäristön kehittämisestä ja keskustan saavutettavuudesta eri liikkumismuodoilla. Raati sai pohtia vapaasti suosituksia myös muista raatityöskentelyn aikana nousseista aiheista.
- **Yhteisen näkemyksen muodostaminen:** Pienryhmissä kuultiin vuorotellen jokaisen raatilaisen näkemykset, minkä jälkeen raatilaiset muodostivat yhdessä keskustellen näkemyksistä yhteisen näkemyksen ja suositukset. Suosituksilla tähdättiin kaupunkilaisten yhteiseen hyvään. Työskentely oli vaiheistettu yhteisen tilannekuvan luomiseen, keskusteluun ja suositusten muodostamiseen, luonnosvaiheen tarkasteluun ja kommentointiin sekä suositusten viimeistelyyn, priorisointiin ja vahvistamiseen allekirjoituksilla. Kunkin ryhmän apuna toimi kaksi fasilitaattoria puheenjohtajana ja kirjurina.
- **Itsearviointi:** Loppuarvioinnissa raatilaiset vastasivat samoihin kysymyksiin kuin työskentelyn alussa. Kyselyllä mitaroitiin raadin oppimista ja muutoksia ajattelussa.

Ydinkysymykset:

Kävely-ympäristön kehittäminen

- *Kumpaa aluetta, Esplanadien vai Päärautatieaseman ympäristöä, on tärkeämpää kehittää kävelyn ja viihtyisyyden näkökulmasta?*
- *Onko Kaivokadun katualuetta syytä kehittää myös viipymisen paikkana, läpikulkemisen lisäksi?*
- *Millainen kävely-ympäristö palvelisi kaupunkilaisia parhaiten?*
- *Mitä pitää ottaa huomioon kävely-ympäristön kehittämisessä?*

Keskustan saavutettavuus kaikilla liikkumismuodoilla

- *Mikä on riittävä keskustan saavutettavuus kaikilla liikkumismuodoilla?*
- *Mahdollistaako Kaivokadun joukkoliikennekatuvaihtoehto kohtuulliset olosuhteet myös henkilöautoliikenteelle ydinkeskustassa?*
- *Miten Kaivokadun joukkoliikennekatumuutos vaikuttaisi kaupunkilaisten kokemukseen keskustan saavutettavuudesta?*

3.työpajan tulokset tiivistettynä

JULKILAUSUMA – YDINKESKUSTAN LIIKENNEJÄRJESTELMÄSUUNNITELMAA ARVIOIVA KAUPUNKILAISRAATI

Johdanto

Tämän julkilausuman on laatinut Helsingin yhdessäkunnan liikennejärjestelmäsuunnitelmaa arvioivat kaupunkilaiset, joihin kuului 17 nimen lauseella valittua henkilöä. Raati teki yli 400 kaikkia loppuvuodesta 2023. Kokouksensa muodostettiin edustamaan helsinkiläisten iä- ja asuinaluejakumaa sekä eri liikennemuotoja ja -välineitä.

Raati kokoontui kolmeen otteeseen: 25.1., 27.2. ja 20.3.2024. Työskentelyn aikana raati tutustui Helsingin kaupungin liikennesuunnitelman osatietojen antamiin tietoihin, havaitsi Kaivokadun nykytilan, pohti alueen merkitystä kaupunkilaisille, loi visuaalisia liikennejärjestelmän ympäristöstä, arvioi liikennesuunnitelmaa ja niiden vastaavista kaupunki-strategian tavoitteista sekä haluttiin suunnitella järkevä alustava vaikutuksia kaupunkilaisten arkeen. Raati myös kirjoitti näkemyksensä julkilausumaan.

Julkilausuma kattaa raatityöskentelyn aikana nousseet huomiot ja suositukset jatkosuunnitelmaan sekä päätöksentekoon. Julkilausuman sisältö on raatilaisten omien tuottamaa eikä sitä ole muokattu ulkopuolelta. Se ei heijastele yksittäisten raatilaisten mielipiteitä, vaan on raatin yhteinen näkemys.

Kaupunkilaisraadin toimeksianto antoi Helsingin kaupungin Kaupunkiympäristön toimiala ja sen toteutti WSP Finland Oy.

Raati ryhtynyt julkilausuman alla työhönsä
Paikalla 11, etäkäynnillä 10
Etäpaikalla 6

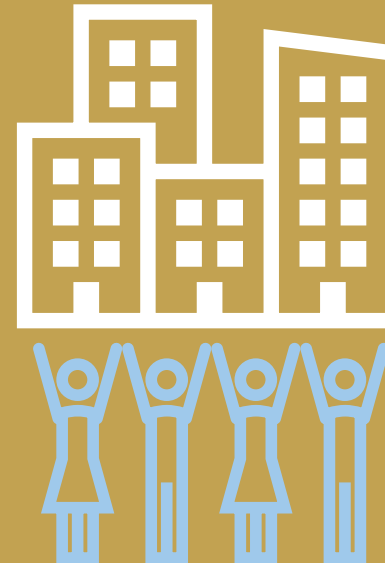
Työskentelyssä nousseet huomiot

Helsingin keskustan elinvoimaisuus on olennainen tekijä kaupunkilaisille. Kävely-ympäristön ja viihtyisyyden parantaminen on tärkeää, mutta on myös välttämätöntä varmistaa, että suunnitelmilla ei ole haitallisia vaikutuksia keskustan viihtyvyyteen ja asukkaiden toimeentuloon. Keskustan viihtyisyys ja elinvoimaisuus voivat olla yhteensopivia tavoitteita, kunhan ne toteutetaan tasapainoisesti.

Kaivokadulla ja Espinadella on erilaiset roolit kaupunkilaisesta. Kaivokadun sujuvuus ja turvallisuus vaikuttavat merkittävästi asukkaidensa olosuhteisiin on tärkeää, kun taas Espinadilla turvotus-eristämisen ja nähtävyyden ympäristön kohtamiselle ja viihtyisyydelle, mistä alueen viihtyisyys ovat osa sen vetovoimaisuutta.

Parannukset Kaivokadun alueella voivat lisätä viihtyisyyttä ja turvallisuutta, mikä puolestaan voi parantaa keskustan houkuttelevuutta. On tärkeää löytää tasapaino eri liikennemuotojen välillä ja varmistaa alueen saavutettavuus kaikille käyttäjille. Suuren osan näkemyksistä on otettu huomioon, kun liikennesuunnitelmaa ja päätöksiä on otettava huomioon ja pyrittävä minimoimaan.

Nro	Seuranta	huomio
1	Käivokatu suositellaan muutettavaksi joukkoliikennekaduksi, haastoiden viihtymättömyyden häilyvän ja huoltokäytteen.	Nähtävyyden kaverit lökivät Kaivokadun alueen esittämällä tavalla, ja siellä kävijöistä pyritään välttämään, josta pyritään nopeasti pois. On tärkeää, että Kaivokadun alue on lähtö saavutettava, mutta sen ei ole tervettä olla saavutettava kaikilla liikennemuodoilla. Raati uskoo, että muutokseen tulisikin puheuttaa. Metrossa liittyessä remontoitiin kaikki Kaivokatu suljettuna autoliikenteestä. Remontin ajaksi liikennejärjestelyt saatiin kokenutsa voidaan käyttää selviytymistilassa, jota voidaan hyödyntää suunnitelmassa. Ratkaisu on otava sellainen, joka ei raita Espinadilla eikä vähennä Espinadien viihtyisyyttä.
2	Suojan siirtäminen joukkoliikennevälineistä toiseen on todella tärkeää.	Suojan siirtäminen ratkaisuun kuuluu esittämättömän opetus, lyhyt siirtymämatka sekä laatu, yhtenäisen siirtämisen .
3	Käivokatu on hyvä kehittää myös viihtymisen paikaksi.	Joukkoliikennevälineitä odotellessa olisi hyvä olla oleskelumahdollisuus, eli lisää penkkejä. Alueella on hyvä olla sekä laualista että julkista oleskelualue. Kehittäessään on huomioitava suuri käyttäjä määrä. Raati nosti esimerkiksi raitin suuret roski-astat, katokat jne. Alueella on tilaa myös viihtymiseen. Viihtymisalueet on sijoitettava suojan paikkoihin tai niitä olisi hyvä sijoittaa rakenteellisesti. Viihtyisyyttä laatu viihtyy, esittämättömä, turvallisuus, viihtyvä äänimaailma, säilyneisyys ei vuodenaikoina ja puhtaana. Alueelle toivotaan puuta, vihreitä valaistuksia. Alueella toivotaan kehittäessään aikomuksena yhteisöllistä ja väljää tilaa. Pyryllä kilpusti merkittävää osaa alustasta, e-tilasta pyryllä, josta nopeasti nousseet. Käsitteellisesti on nopealle pyryllätilalle.
4	Alueen opastusta ja joukkoliikennevälineiden löydettävyyttä tulisi kehittää kokonaisvaltaisesti.	Alue on helppo ja järkevä on pajon eri joukkoliikennevälineillä. Suojan siirtäminen on hyvä vaihtoehto.
5	Liikeyhteisöä tulee priorisoida joukkoliikenteen käyttäjät ja liikennevälineen vaihtajat sekä kävelijät.	Yhteisöön on huomioitava eri liikennemuotojen käyttäjien näkökulmasta Kaivokadulla. Käivokatu on joukkoliikenteen solmu ja joukkoliikenteen käyttäjien erustetaan keskeinen osaksi.



Kaupunkilaisraadin näkemykset koottiin julkilausumaan

Julkilausuma on kaupunkilaisraadin laatima dokumentti ydinkeskustan liikennejärjestelmäsuunnitelman suunnittelun ja päätöksenteon tueksi. Julkilausuma tiivistyy kaupunkilaisraadin työskentelyn aikana jalostuneet näkemykset. Julkilausuman suosituksilla vastataan kysymykseen; Mitä pitäisi tehdä, huomioida, välttää tai kehittää, jotta ratkaisu olisi kaikille kaupunkilaisille toimiva? Raadista oli paikalla 11 jäsentä, jotka osallistuivat suositusten muodostamiseen.

Raadin motivaatio kumpuaa yhteisen kaupunkikehittämisen halusta

Raatilaisten itsearviointin perusteella päämotivaatio raatiin osallistumiseen oli kaupunkikehittämiseen osallistuminen 80% (12/15). 13% (2/15) koki päämotivaatiokseen edustaa jotakin ryhmää tai vähemmistöä raadissa. Ainoastaan 7% (1/15) koki päämotivaattorikseen omien tarpeiden edustamisen.

Profilointi ja persoonat

Kaupunkilaisten suhtautumisista ja näkemyksistä ydinkeskustan kävelyn ja viihtyisyyden kehittämiseen on muodostettu kuusi persoonaa kehittämistyön tueksi. Persoonat pohjautuvat kyselytutkimuksen tuloksiin ja kaupunkilaisraadın työskentelyyn. Tuloksia profiloimalla ja täydentämällä niitä laadullisella aineistolla muodostui kuusi arkkityyppiä; yleistystä kaupunkilaisten näkemyksistä, jotka on tiivistetty kuvitteellisiksi persooniksi.

Pohja-aineistona käytettiin Ydinkeskustan liikennejärjestelmäsuunnitelmaa varten perustetun kaupunkilaisraadın työskentelyssä syntyneitä 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. Raadın suhtautumista tarkasteltiin perustuen tehtävänantoon liikenteen eri skenaariovaihtoehdoista.

Profiloimalla 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.
- 6% raadista vastusti kaikkia skenaariovaihtoehtoja, eikä osallistunut niiden arviointiin.

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.

Persoonat edustaa samassa suhteessa eri suhtautumistapoja. Lisäksi persoonat edustaa eri liikkumismuotoja.

Kyselytutkimuksen perusteella tunnistettiin prosentuaalisesti kaikkein tyypillisin demografinen hahmo edustamaan eri suhtautumisia. Profiileja täydennettiin kaupunkilaisraadın näkemyksillä; huolenaiheilla, toiveilla ja visioilla. Persooniin on yhdistelty eri henkilöiden vastauksia, eivätkä ne sellaisenaan edusta yksittäisiä henkilöitä.

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



Saku Sarjayrittäjä
Oulunkylä, 52v.



Saku liikkuu päivittäin keskustassa autolla edestakaisin yritystensä toimitusten takia. Saku **vastustaa autoilun kustannuksella tehtäviä kehystoimenpiteitä.** Hän haluaa säilyttää keskustan läpiajon huoltoliikenteen, logistiikan ja työn 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 eri liikkumismuodoilla tulisi olla tasavertaiset olosuhteet.** Pirren mielestä pyöräilyn olosuhteissa on 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. Jarno **kannattaa edistysellisiä toimenpiteitä** viihtyisyyden ja kävelyn edistämisen suhteen, sekä joukkoliikenteen käyttäjä-kokemuksen kehittämistä; sujuvia ja saumattomia yhteyksiä, mietittyjä siirtymiä, tehokkuutta, selkeitä reitistöjä ja katettuja odotusalueita. Jarnon mukaan joukkoliikenne tulee priorisoida muiden liikkumismuotojen edelle, sen suurten käyttäjämäärien takia. **Jarnon visiossa Helsinki on maailman toimivin kaupunki.**



Sauli Seniori
Munkkiniemi, 69v.



Eläkkeellä oleva Sauli vieraillee keskustassa usein palveluiden ja sosiaalisten kohtaamisten merkeissä. Saulille oma auto on liikkumiseen välttämättömyys, sillä liikkuminen julkisilla on hankalaa lievän liikunta-rajotteen takia. Sauli **suhtautuu kehittämiseen kriittisesti;** kyseenalaistaen kenen etuja haetaan. Saulille saavutettavuus ja esteettömyys on tärkeää. **Saulin visio keskustasta on autolla saavutettava ja ottaa huomioon kasvavan ikääntyvän väestön osan tarpeet.**



Ukko Urbanisti
Kallio, 41v.



Ukko on urbaani perheenisä, ja ammatiltaan tutkija. Ukko käyttää useita eri liikkumismuotoja, mutta kävelee mieluiten. Autoa hän vuokraa tarvittaessa. Ukko **kannattaa kävelyn ja viihtyisyyden kehittämistä.** Hänen mielestä suunnitelmien ja päätösten tulee perustua dataan ja tutkittuun tietoon. Hän toivoo keskustaan viihtyisiä lapsiperheystävällisiä terassialueita, lisää penkkejä ja kulttuurialueita. **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 lisää viihtyisiä oleilun paikkoja. Katjalle tärkeintä on kävelyn sujuvuus: ei pullonkauloja, turhia liikennevaloja tai pelkoa jäädä auton alle. **Katjan visiossa Kaivokatu on Helsingin käyntikortti, jota leimaa vehreys;** kuten viheralueet ja –seinät, jotka rauhoittavat samalla äänimaisemaa liikenteen melulta.

Yhteystiedot:

Henna Hovi
liikenneinsinööri, Helsingin kaupunki
henna.hovi@hel.fi , p. 040 663 7864

Marek Salermo
liikenneinsinööri, Helsingin kaupunki
marek.salermo@hel.fi, p. 09 31037106

Pia Salmi
Design Studio, WSP
pia.salmi@wsp.com, p. 358 207 864 428