

# Ydinkeskustan liikennejärjestelmäsuunnitelman luonnoksesta annettujen lausuntojen yhteenveto sekä niihin laaditut vastineet

1. Johdanto .....	2
2. Yhteenveto ja johtopäätökset .....	3
3. Lausunnot ja niihin laaditut vastineet .....	6
Liite. Saadut lausunnot.....	44

## 1. Johdanto

Ydinkeskustan liikennejärjestelmäsuunnitelman luonnoksesta järjestettiin valituille sidosryhmille lausuntokierros 20.5.2024 - 9.6.2024. Lausunnoille lähetetty aineisto sisälsi suunnitelman lisäksi listatekstin, taustatietona elinvoima- ja liikennevaikutuksista laaditut selvitykset sekä liitteen 1 ”Ydinkeskustan liikennejärjestelmää koskeva kehittäminen ja liitteen 2 ”Ydinkeskustan liikenneverkon tavoitetila”.

Lausuntokierrosta edelsi loppupalven ja kevään aikana sidosryhmien edustajille järjestetyt esittelytilaisuudet, joissa liikennejärjestelmäsuunnitelman alustavaa sisältöä esiteltiin ja siitä keskusteltiin.

Lausunnot ohjeistettiin laatimaan enintään kahden A4 –sivun mittaisina, joko useamman sidosryhmän yhteislausuntona tai yksittäin. Lausuntoja saatiin 24 kpl, joissa oli edustettuna yhteensä 35 eri toimijaa (taulukko 1). Lausuntopyynnön saaneista tahoista kaksi, Helsingin nuorisoneuvosto ja Helsingin kaupunginosayhdistykset ry, eivät lausuneet suunnitelmaluonnoksesta. Lausuntoja on kerätty sidosryhmiltä, joiden toiminta keskittyy keskustaan, etenkin sellaisilta toimijoilta, joihin liikennejärjestelyillä on suurin vaikutus.

Helsingin seudun liikenne -kuntayhtymälle lähetettiin lausuntopyyntö elokuussa.

*Taulukko 1. Vastaanotetut lausunnot*

Nro	Lausunnonantaja
1	Etelä-Suomen Kuljetusyrittäjät ry, Helsingin Seudun Kuljetusyrittäjät ry (30.5.2024)
2	Matkailu- ja Ravintolapalvelut MaRa ry (3.6.2024)
3	Helsingin poliisilaitos (4.6.2024)
4	Yhteinen Toimialaliitto ry (5.6.2024)
5	Uudenmaan elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus (5.6.2024)
6	Helsingin kaupungin pelastuslaitos (7.6.2024)
7	Helsingin Satama Oy, Viking Line ABP, Tallink Silja Oy, Eckerö Line Ab Oy (7.6.2024)
8	Helsingin Taksiautoilijat ry, Uudenmaan Taksiyrittäjät ry, Taksi Helsinki Oy, Suomen Taksiliitto ry (7.6.2024)
9	Helsingin seudun kauppakamarin, A. Ahlström Kiinteistöt Oy, Keskinäinen Eläkevakuutusyhtiö Ilmarinen, Senaatti-kiinteistöt, Sponda Oy (7.6.2024)
10	Linja-autoliitto ry (7.6.2024)
11	VR-Yhtymä Oyj (7.6.2024)
12	Invalidiliitto ry (7.6.2024)
13	Helsingin yrittäjät ry (7.6.2024)
14	Kruunuhaan asukasyhdistys ry (7.6.2024)
15	Tilausajokuljettajat ry (9.6.2024)
16	Jätkäsaari-seura ry (9.6.2024)
17	Eteläiset kaupunginosat ry, Pro Eira ry (10.6.2024)
18	Helsingin jalankulkijat ry (10.6.2024)
19	Helsingin vammaisneuvosto (11.6.2024)
20	Suomen Pysäköintialan Liitto ry (13.6.2024)
21	Helsingin kaupunginmuseo (14.6.2024)
22	Helsingin vanhusneuvosto (14.6.2024)
23	Katajanokkaseuran ympäristötoimikunta (17.6.2024)
24	Helsingin seudun liikennelaitos, HSL (2.9.2024)

## 2. Yhteenveto ja johtopäätökset

Lausunnoissa kiinnitettiin eniten huomiota keskustan saavutettavuuteen, huolto- ja saattoliikenteen olosuhteisiin, katuverkon häiriöherkkyyteen ja hälytysajon toimivuuteen sekä suunnitelman elinvoimavaikutuksiin. Suunnitelmassa esitetyistä ratkaisuista esille nostettiin etenkin Kaivokadun joukkoliikennekatu, paikalliskatujen rauhoittaminen sekä alueellisten kokoojakatujen kaistamäärien rajaaminen yhteen kaistaan suuntaansa. Etenkin Esplanadin kaistamäärä herätti huolta monien lausuntoja antaneiden keskuudessa, vaikka suunnitelmassa ei suoraan esitetä Esplanadien osalta muutoksia kaistamäärään.

Seuraavassa luvussa oleviin vastineisiin on kirjattu tarkemmin, miten lausunnoissa esiin nostetut huomiot ovat vaikuttaneet suunnitelman sisältöön. Muutoksia on tehty etenkin esteettömyyteen sekä huolto- ja saattoliikenteen ratkaisuihin liittyen. Vaikka osaa lausunnoissa esitetyistä kannanotoista ei ole sellaisenaan huomioitu suunnitelmaan, on kunkin kannanoton alle perusteltu, miksei asiaa ole muutettu sidosryhmän toivomalla tavalla.

### **Keskustan saavutettavuus**

#### Kannanotot tiivistetysti

Kannanotoissa esitettiin huolia, miten keskustaan pääsee jatkossa etenkin autolla ja miten paljon matkat keskustaan hidastuvat, mikäli Kaivokatu muutetaan joukkoliikennekaduksi. Päärautatieaseman sekä laajemmin koko keskustan saavutettavuuden koettiin heikentyvän, mikäli muut katuverkon osat, kuten Esplanadit, kuormittuvat liiaksi muutoksen seurauksena. Vähemmistöissä lausunnoista suhtauduttiin positiivisesti Kaivokadun joukkoliikennekatuun ja sen myötä parantuvaan joukkoliikenne- ja jalankulkusaavutettavuuteen.

#### Johtopäätökset ja muokkaukset

Kaivokadun muutos joukkoliikennekaduksi palvelee suunnitelman tavoitteita sujuvoittaa ihmisten saapumista keskustaan ja helpottaa liikkumista keskustan sisällä. Suunnitelman vaikutusarvioinnit osoittavat kaikki kulkumuodot huomioiden ydinkeskustan saavutettavuuden parantuvan, mikäli Kaivokatu muutetaan joukkoliikennekaduksi. Saavutettavuuden heikkenemisestä kärsivät matkat muodostavat lukumääräisesti paljon pienemmän joukon kuin ne kävellen, joukkoliikenteellä, polkupyörällä ja autolla tehdyt matkat, joita Kaivokadun muuttaminen joukkoliikennekaduksi hyödyttää.

Vastineena saatuihin lausuntoihin suunnitelmassa on vahvistettu kirjauksia (kts. suunnitelman liite 1 kohta 4. Maanalaisten pysäköintilaitosten & huollon saavutettavuus) keskustan huoltotunnelin kehittämisestä, millä helpotetaan sisäänajoa keskustan maanalaisiin pysäköintilaitoksiin. Suunnitelmassa on priorisoitu autolla saapumista keskustaan suhteessa läpiajavaan autoliikenteeseen. Etenkin eteläisen kantakaupungin poikki suuntautuvaa läpiajavaa autoliikennettä pyritään ohjaamaan keskustan ulkopuolelle.

### **Huolto- ja saattoliikenteen olosuhteet**

#### Kannanotot tiivistetysti

Kaivokadun joukkoliikennekatumuutoksen aiheuttamat muutokset huolto- ja saattoliikenteelle varsinkin toimintaesteisten henkilöiden näkökulmasta herättivät huolta monissa lausunnoissa. Suunnitelman vaikutuksista saatto- ja huoltoliikenteeseen oltiin huolissaan myös laajemmin keskustan alueella.

### Johtopäätökset ja muokkaukset

Vastineena saatuihin lausuntoihin suunnitelmaan liitteeseen 1 ”Ydinkeskustan liikennejärjestelmää koskeva kehittäminen” on lisätty kohta 3. ”Kiinteistöjen saavutettavuus autolla”, jossa korostetaan kuormauspaikkojen riittävyyttä sekä logistiikan, saatto- ja huoltoliikenteen ajoyhteyksiä kaikkiin kiinteistöihin.

Lisäksi Kaivokadun alustavassa liikennesuunnitelmassa on huomioitu sidosryhmien palaute siten, että Postikadun kautta huolto-, saatto- ja taksiliikenne voi kiertää kahteen suuntaan. Poikkeustapauksissa bussiliikenteelle on järjestetty tila ajaa Kaivokadulla myös jatkossa. Kaivokadulla sijaitsevan Hotellin edustalle on järjestetty saattopaikka. Saattopaikkojen sijoittelussa on huomioitu esteettömät sisäänkäynnit kiinteistöihin.

### **Katuverkon häiriöherkkyys ja hälytysajon toimivuus**

#### Kannanotot tiivistetysti

Katuverkon häiriöherkkyys nähtiin suunnitelman mukaisen liikenneverkon heikkoutena. Myös suunnitelman vaikutusarvioinnissa nousi esille tarve kiinnittää lisää huomiota katuverkon kykyyn toimia myös poikkeustilanteissa.

Pelastusajon toimintaan Kaivokadun joukkoliikennekadulla sekä pelastustoiminnan vasteaikoihin keskustassa pyydettiin kiinnittämään huomioita. Etenkin Eteläesplanadi on pelastusajoneuvojen kannalta tärkeä reitti.

#### Johtopäätökset ja muokkaukset

Lausuntojen ja vaikutusarvioinnin perusteella kaupunki teetti erillisen selvityksen liikenneverkon häiriöherkkydestä, jonka pääjohtopäätöksenä keskustan katuverkko toimii suunnitelman mukaisin järjestelyin yhä hyvin poikkeustilanteissa ja kiertoreitit on mahdollista järjestää, kunhan liikenteen hallintaan kiinnitetään huomiota.

Kaivokadulla autoliikenteen jonoutuminen hidastaa myös hälytysajoneuvojen kulkua nykyisin. Kun autoliikenne ohjataan Kaivokadulta muille reiteille, voidaan hälytysajoneuvojen liikkumisen alueella odottaa nopeutuvan. Kaivokadun osalta ei ole tehty lisäyksiä suunnitelmaan, sillä kadun tarkempaa suunnittelua tehdään liikenne- ja katusuunnitelmissa, joissa huomioidaan hälytysajoneuvojen mahdollisuus ohittaa raitiovaunut tarvittaessa sekä varmistetaan tavoitteellisten toimintavalmiusaikojen toteutuminen. Hälytysajoneuvot voivat hälytysajossa käyttää myös muita kadun osia, kuten pyöriteitä tai jalkakäytäviä.

Vastineena saatuihin lausuntoihin ydinkeskustan liikennejärjestelmäsuunnitelmaan on lisätty selvennys, että osalla alueellisista kokoojakaduista, esimerkiksi Esplanadeilla, liikenteellisen kapasiteetin riittävyys korostuu häiriöherkkyden, pelastusliikenteen toimintavarmuuden ja satamaliikenteen toimivuuden kannalta. Näissä tilanteissa jatkosuunnittelun lähtökohtana on kaistajärjestelyjen säilyttäminen nykytilanteen mukaisina.

### **Suunnitelman elinvoimavaikutukset**

#### Kannanotot tiivistetysti

Useassa lausunnossa pidettiin suunnitelmaa merkittävästi keskustan elinvoimaa heikentävänä, sillä se vaikuttaa etenkin alueen autoliikennesaavutettavuuteen ja logistiikan järjestämiseen. Vähemmistö lausunnon antaneista näki Kaivokadun joukkoliikennekadun tarjoavan myös parannuksia elinvoimaan ja alueen yritysten toimintaedellytyksiin.

Johtopäätökset ja muokkaukset

Suunnitelman elinvoimavaikutusarvioinnin mukaan suunnitelmasta aiheutuvat positiiviset vaikutukset ylittävät negatiiviset vaikutukset. Muutos on pieni, mutta positiivinen. Negatiivisia vaikutuksia tunnistettiin syntyvän yritysten logistiikkakustannusten maltillisesta kasvusta sekä keskustan katuverkon häiriöherkkyyden lisääntymisestä. Positiivisia vaikutuksia olivat kokonaismatkamäärän ja keskustassa kulutettavan rahamäärän kasvu, lähipäästöjen väheneminen, viihtyisyyden paraneminen sekä kaikilla kulkumuodoilla mitattuna matka-aikojen lasku keskustaan.

### 3. Lausunnot ja niihin laaditut vastineet

#### 3.1. Etelä-Suomen Kuljetusyrittäjät ry:n ja Helsingin Seudun Kuljetusyrittäjät ry:n lausunto

Kannanotto 3.1.1: Tavaraliikenteen estäminen Kaivokadulla (Keskuskatu – Postikatu) aiheuttaisi näkemyksemme mukaan mittavia heijastevaikutuksia ja häiriötä tavaraliikenteen liikennevirtoihin, hidastaen tavaralogistiikan kuljetusketjuja ja lisäten kuljetuskustannuksia sekä liikennepäästöjä koko ydinkeskustan alueella. Samalla kuljetuksia tulisi ohjautumaan pienemmille kaduille, joiden katuprofiili ei tue isolla ajoneuvolla liikennöimistä. Ydinkeskustan poikittaisyhteydet ovat elintärkeitä Helsingin kaupunkialueen tavaraliikenteelle. On tärkeää tunnistaa, että asia ei kosketa vain jakeluliikennettä, vaan laajemmin koko kaupungissa kulkevaa tavaraliikennettä. Valtaosa Kaivokatua käyttävistä kuljetuksista ei tosiasiaassa ala tai pääty Kaivokadulle tai edes sen välittömään läheisyyteen, mutta ovat silti riippuvaisia kadun tarjoamasta poikittaisyhteydestä. Yhteyttä hyödyntävät päivittäin (jakeluliikenteen lisäksi) esimerkiksi rakennus-, vaihtolava- sekä jätehuoltokuljetukset.

***Vastine:***

Kaivokadun läpiajon poistaminen aiheuttaa nykytilanteeseen verrattuna ajomatkan pidentymistä ja matka-ajan kasvua moottoriajoneuvoilla suoritettavalle logistiikalle ja jakelulle.

Kyseessä on toimintaympäristön muutos, jonka vaikutukset kohdistuvat samalla tavalla kaikkiin alan toimijoihin. Logistiikan kannalta Helsingin keskusta ei vaikuttaisi Kaivokadun läpiajon estämisen jälkeenkään muodostuvan kohtuuttoman vaikeasti saavutettavaksi verrattuna vastaavan kokoiisiin ulkomaisiin kävelykeskuksiin.

Ydinkeskustan poikittaisen autoliikenteen voimakkaampi keskittyminen Esplanadeille vaikuttaa hidastavasti etenkin ruuhka-aikaan tapahtuvaan logistiikkaan, mutta kielteisten kokonaisvaikutusten ei arvioida muodostuvan kohtuuttomiksi toimivan logistiikan kannalta eikä katuverkon kuormittumisen kannalta. Yhteenlasketujen logistiikkakustannusten arvioidaan suunnitelman myötä kasvavan hyvin maltillisesti, noin miljoona euroa vuodessa.

Kannanotto 3.1.2: esitämme, että Kaivokadun läpiajo sallittaisiin jatkossakin tavaraliikenteen ajoneuvoille. Tarvittaessa läpiajo voisi olla myös lupaperusteinen. Valvonta voitaisiin toteuttaa esimerkiksi rekisterikilpiä lukevien kameroiden avulla, ja luvan mahdollinen maksullisuus varmistaisi, että luvan hankkivat vain ne yritykset, jotka todella tarvitsevat tätä reittiä.

***Vastine:***

Ydinkeskustan liikennejärjestelmäsuunnitelmassa ei tehdä päätöksiä joukkoliikennekadun tarkemmista liikennejärjestelyistä. Kaivokadun joukkoliikennekatua suunnitellaan alueen tarkemmissa suunnitelmissa. Käytännössä Kaivokadun läpiajo olisi teknisesti mahdollista sallia jatkosuunnittelussa tavaraliikenteen ajoneuvoille. Järjestelystä koituisi kuitenkin heikennyksiä jalankulkijoiden ylityksille ja kadun viihtyisyydelle, kun kadun poikkileikkaukseen mahdutettaisiin läpiajavaa huoltoajoneuvoliikennettä varten erilliset kaistat. Tästä syystä liikennejärjestelmäsuunnitelmassa ei esitetä Kaivokadun joukkoliikennekatua huoltoliikenteelle läpiajettavana.

Kaivokadun jatkosuunnittelu tulee käynnistymään asemakaavan muutoksella, joka mahdollistaa kadun muuttamisen joukkoliikennekaduksi. Kaavan yhteydessä laaditaan liikennesuunnitelma, jossa liikennejärjestelyjen periaatteita tarkennetaan.

Kannanotto 3.1.3: luonnoksessa on esitetty mm. kuljetuskaluston pienentämistä ja lähijakeluasemien perustamista, jakeluliikenteen tarvitsevan katutilatarpeen vähentämiseksi. Kuljetusyritysten taloudenmekanismi perustuu kuljetettujen tonnimäärien ja siitä aiheutuvien kustannusten suhteeseen. Kuljetuskaluston pienentäminen johtaa väistämättä ajosuoritteen (ja päästöjen) kasvuun, yksikkökustannusten nousuun ja samalla haasteisiin mm. ajo- ja lepoaika-asetuksen tai työaikalain määräysten yhteensovittamisessa alentuvaan kuljetuskapasiteettiin.

***Vastine:***

Kuljetuskaluston pienentäminen mainitaan yhtenä keinona sopeutua tiiviiseen kaupunkiympäristöön ja kehittää logistiikkaa siten, että sillä olisi mahdollisimman pienet haittavaikutukset ympäröivän kaupunkialueen toiminnoille. Kuljetuskaluston pienentämistä ei esitetä kaikkiin tilanteisiin soveltuvana keinona. Yleisellä tasolla logistiikka olisi tärkeää hoitaa mahdollisimman tarkoituksenmukaisella ja tilatehokkaalla kuljetuskalustolla silloin, kun kuljetettava tavara on tähän sopivaa.

Vapaan lastaus- ja purkupaikan etsiminen hidastaa nykyään merkittävästi tavaroiden jakelua. Vastineena kuljetusalantöimijöiden esittämiin huolenaiheisiin kustannusten kasvusta, on suunnitelmassa esitetty toimenpiteenä lisätä vaihteittain lastaus- ja purkupaikkojen määrää ydinkeskustassa alueen jatkosuunnittelussa (kts. liite 1).

### 3.2. Matkailu- ja Ravintolapalvelut MaRa ry:n lausunto

Kannanotto 3.2.1: MaRa vastustaa Kaivokadun muuttamista joukkoliikennekaduksi, koska se heikentää Helsingin keskustan saavutettavuutta henkilöautolla pidentäen matka-aikoja ja lisäten ruuhkia. Kaivokadun välittömässä läheisyydessä olevat ravintolat/kahvilat saattavat hyötyä muutoksesta (esimerkiksi lisää terassitilaa), mutta vaikutus koko ydinkeskustan ravintoloille ja kahviloille on negatiivinen. Helsingin keskustan hotelleille hyvä saavutettavuus henkilöautolla on myös tärkeää, jota Kaivokadun sulkeminen heikentäisi olennaisesti.

***Vastine:***

Helsingin keskustan saavutettavuuteen ei kokonaisuutena kohdistu suunnitelman myötä heikkeneyksiä, vaikka keskustan sisällä matka-ajat autolla hieman pitenevätkin. Autolla Pohjoisen suunnasta saavuttaessa matka-ajat keskustaan hieman pidentyvät. Lännen ja idän suunnista autolla keskustaan saapuminen sujuvoituu. Esimerkiksi Espoosta ja Itä-Vantaalta automatkat keskustaan pääosin nopeutuvat. Länsi-Vantaalta matkat hieman pidentyvät.

Suunnitelmaa varten tehdyn elinvoimavaikutusarvioinnin mukaan on epätodennäköistä, että Kaivokadun muutos joukkoliikennekaduksi vaikuttaisi kokonaisuudessaan negatiivisesti ravintola- ja matkailuun. Autolla liikkuvien osuus keskustan ostovoimavirtauksesta laskee Kaivokadun joukkoliikennekatumuutoksen seurauksena arviolta 0,3–0,4 %, mutta kävijöiden käyttämä rahamäärä kokonaisuudessaan kasvaa, kun huomioidaan rahan käytön lisääntyminen muissa kulkumuotoryhmissä.

Hotellien saavutettavuus autolla katsotaan olevan tärkeää huomioida asianmukaisilla saattopaikkajärjestelyillä Kaivokadun ja muiden kohteiden jatkosuunnittelussa.

Kannanotto 3.2.2: Esplanadin kokeilu ei ole lisännyt Helsingin keskustan elinvoimaa. Vaikutukset ovat olleet päinvastaiset. Esplanadin yksikaistaisuus on lisännyt myös jakeluliikenteen häiriöalttiutta. MaRa katsoo, että Esplanadin molemmilla puolilla on oltava kaksi ajokaistaa sujuvan henkilöauto- ja tavaraliikenteen turvaamiseksi.

**Vastine:**

Ydinkeskustan liikennejärjestelmäsuunnitelmassa ei esitetä suoraan muutoksia Esplanadin kaistamäärään. Suunnitelman periaatteen mukaan alueellisilla kokoojakaduilla, joihin Esplanaditkin lukeutuvat, olisi lähtökohtaisesti jatkossa enintään yksi kaista suuntaansa. Saadun palautteen ja käynnissä olevan kokeilun kokemusten perusteella on kuitenkin tarkennettu, että Esplanadit ovat esimerkki kaduista, jossa liikenteelliset reunaehdot voivat estää ajokaistojen vähentämisen. Esplanadien jatkosuunnittelun lähtökohdaksi on siksi esitetty kahden ajokaistan säilyttäminen suuntaansa.

Vastineena saatuihin lausuntoihin sekä suunnitelman vaikutusarviointiin perustuen kaupunki on myös teettänyt erillisen lisäselvityksen suunnitelman aiheuttaman häiriöherkkyyden kasvusta ja liikenneverkon toimintavarmuudesta poikkeustilanteissa. Liikenneverkon toimintavarmuusanalyysi osoittaa, että vaikka liikenneverkossa on Kaivokadun joukkoliikennekatumuutoksen myötä selkeitä pullonkaula-alueita, verkolla on yleisesti ottaen potentiaalia toimia myös poikkeustilanteissa, kuten työmaista tai onnettomuuksista johtuvien häiriöiden aikana. Suunnitelman mukainen liikenneverkko tarjoaa useita kiertoteitä häiriötilanteessa, mutta niiden hallintaan, kuten liikennevirran ohjaukseen, on kiinnitettävä huomioita, jotta katuverkko ei ruuhkaudu liikaa ja ihmiset voivat saavuttaa haluamiansa määränpäitä.

Kannanotto 3.2.3: MaRa vaatii, että liikennejärjestelmäsuunnitelmassa turvataan sujuva henkilöautoliikenne paikalliskaduilla. Uusien kävelykatujen selvittäminen tulee tapahtua tiiviissä yhteistyössä elinkeinoelämän kanssa.

**Vastine:**

Paikalliskaduista ylivoimainen enemmistö ei ole kävelykatuja. Suurin osa kaduista on katuja, jotka palvelevat sinne saapuvaa ja sieltä lähtevää autoliikennettä. Näiden paikalliskatujen rauhoittamisen keinot valitaan siten, että kadut eivät houkuttele läpiajoon, mutta mahdollistavat sujuvan saapumisen ja lähdön. Sekä uusien kävelykatujen selvittämisessä että paikalliskatujen rauhoittamisessa tullaan liikennejärjestelmäsuunnitelmaa seuraavissa alueellisissa liikennesuunnitelmissa tekemään yhteistyötä elinkeinoelämän kanssa.

Kannanotto 3.2.4: Helsingin kaupungin pysäköintiratkaisut ovat tehneet Helsingin kaupunkiin saapumisen autolla erittäin kalliiksi (erityisesti I vyöhyke). Asiointipysäköinnin hintaa ei voida verrata joukkoliikennelipun hintaan, koska autoilusta aiheutuu monia muitakin suuria kustannuksia kuin pysäköintiratkaisut. Kallis kadunpysäköinti ydinkeskustassa johtaa siihen, että autoilevat asiakkaat suuntaavat kehäteiden varrella oleviin kauppakeskuksiin. MaRa vaatii, että kohtuuhintainen kadunvarsipysäköinti turvataan.

Helsingin kaupungin asukkaille on turvattava kohtuuhintainen asukaspysäköinti. Kalleimmilla vyöhykkeillä asukaspysäköinti maksaa jo tällä hetkellä 720 euroa vuodessa. Kyseessä on tulonsiirto yksityiseltä sektorilta julkiselle sektorille, mikä on pois muusta kulutuksesta. MaRa katsoo, että asukaspysäköinnin hintaa ei voida enää nostaa.

Toimenpide, jolla pääsyä maanalaisiin pysäköintilaitoksiin kehitetään, on kannatettava. Pysäköintilaitosten houkuttelevuuden lisäämistä ei voi kuitenkaan tehdä asukas- tai asiointipysäköinnin hintaa nostamalla.

**Vastine:**



Kadunvarsipysäköinnin hintaa on päätetty säädellä markkinaehtoisesti Helsingin kaupunginhallituksen (4. / 702 §) vuonna 2022 hyväksymällä pysäköintipolitiikalla. Kadunvarsipysäköinnin hinta määräytyy siihen kohdistuvan kysynnän mukaan, jotta kadunvarsipysäköintipaikkoja olisi vapaana niitä tarvitseville. Mikäli hinnalle asetettaisiin katto, ei kadunvarsipysäköintipaikkoja olisi vapaana niitä tarvitseville. Ydinkeskustan liikennejärjestelmäsuunnitelma nojaa pysäköinnin osalta tähän tehtyyn päätökseen.

### 3.3. Helsingin poliisilaitoksen lausunto

Kannanotto 3.3.1: Esplanadien autokaistojen vähentämiseen ja erityisesti Eteläesplanadin kaksisuuntaistamiseen liittyy alustavasti arvioiden useita haasteita liikenteen sujuvuuden ja liikenneturvallisuuden kannalta. Poliisin näkökulmasta merkittävimmät liikenneturvallisuushaasteet liittyvät autoliikenteen siirtymiseen alemmalle katuverkostolle. Esplanadien toisten autokaistojen poistaminen tai Eteläesplanadin kaksisuuntaistaminen johtaisi merkittävään ruuhkautumiseen, joka heijastuisi laajemmin keskustan katuverkkoon ja erityisesti Esplanadien eteläpuolisille alueille.

***Vastine:***

Liikenteen siirtymistä paikallisverkon kaduille ehkäistään suunnittelemalla ja toteuttamalla paikallisverkon liikenteen rauhoittamistoimenpiteet siten, että kadut eivät houkuttele läpiajoon. Vastaavasti pääverkon kaduilla autoliikenteen sujuvuustarpeet ovat aina mukana suunnittelun lähtökohdissa. Tehtyjen vaikutusarviointien perusteella autoliikenne kasvaa Kaivokadun joukkoliikennekatumuutoksen myötä esimerkiksi Pohjoisesplanadilla noin vuoden 2010 tasolle, mikäli Esplanadeilla on yhä kaksi kaistaa suuntaansa. Jos Kaivokadun katkaisun lisäksi Esplanadien kaistamäärää vähennetään, autoliikenne voi siirtyä Esplanadien eteläpuoliselle paikalliskatuverkolle ja Esplanadeilla autoliikenne voi ruuhkautua. Osittain tästä syystä suunnitelmassa on edellytetty erityistä harkintaa Esplanadien kaistamäärän rajaamisen osalta (kts. vastine kannanottoon 3.2.2).

Kannanotto 3.3.2: uusia liikennejärjestelyjä suunniteltaessa tulisi huomioida poliisin toimintavalmiusajat. Jos esimerkiksi VE1 toteutetaan ja Kaivokadulta lopetetaan kokonaan autoliikenne kuvan 3 mukaisesti, poliisin toimintavalmiusajat heikkenevät väistämättä, koska hälytysajolle sopivaa aluetta ei ole suunniteltu. Periaatteessa poliisi voi tarvittaessa ajaa raitiovaunukiskojen päällä, mutta tiedossa olevien suunnitelmien mukaan Kaivokadulla tulee olemaan runsaasti raitiovaunuliikennettä, mikä tarkoittaa, että pysäkillä seisovat raitiovaunut käytännössä estäisivät tämän reitin käyttämisen. Pyörätiellä tai jalkakäytävällä ajamista poliisinkin tulee pyrkiä välttämään liikenneturvallisuussyistä.

***Vastine:***

Poliisin toiminta ja muu hälytysajo Kaivokadun joukkoliikennekadulla on alustavasti suunniteltu toimivan ensisijaisesti raitiovaunukiskoja pitkin. Suunnittelussa huomioidaan hälytysajoneuvojen mahdollisuus ohittaa raitiovaunut tarvittaessa. Tarkemmat suunnitelmat hälytysajon sijoittumisesta ja siihen kohdistuvista vaikutuksista joukkoliikennekadulla tehdään osana liikennejärjestelyjen tarkempaa suunnittelua. Toimintavalmiusajat eivät saa Kaivokadun joukkoliikennekadun myötä kasvaa kohtuuttomasti. Häätötilanteissa pyörätiellä tai jalkakäytävälläkin ajaminen on perusteltua erityistä varovaisuutta noudattaen.

Kannanotto 3.3.3: Esplanadit ovat perinteisesti toimineet pääreitteinä Presidentinlinnalle ja valtioneuvoston juhlahuoneisto Smolnalle. Reitti on sekä arvokas että poliisitoiminnan kannalta turvallinen. Jos Kaivokatu suljetaan ajoneuvoliikenteeltä ja Esplanadit muutetaan yksikaistaisiksi tai Eteläesplanadista tehdään kaksisuuntainen, poliisin saattuetoiminnalle aiheutuu merkittäviä haasteita. Esimerkiksi valtioneuvoston juhlahuoneiston tilaisuuksien aikana ei pystyittäisi järjestämään korvaavaa liikenneturvallista kiertotietä muulle autoliikenteelle, jos Eteläesplanadi olisi kaksisuuntainen ja autolla ajaminen Kaivokadulla ja Pohjoisesplanadilla olisi kokonaan kielletty. Suurien liikennemäärien ohjaamista alemmalle katuverkostolle tulee välttää.

***Vastine:***

Suunnitelmassa ei esitetä vaihtoehtoa, jossa Eteläesplanadi olisi kaksisuuntainen ja Pohjoisesplanadi suljettu moottoriajoneuvoliikenteeltä (kts. myös vastine kannanottoon 3.2.2). Poliisitoiminnan tarpeet huomioidaan myöhemmin Esplanadien tarkemmassa suunnittelussa ja vaikutustenarvioinnissa, kun ratkaistaan minkälaiset liikennejärjestelyt ja kaistamäärät Esplanadeilla tulisi jatkossa olla. Lähtökohdaksi esitetään kahden ajokaistan säilyttämistä suuntaansa.

### 3.4. Yhteinen Toimialaliitto ry:n lausunto

Kannanotto 3.4.1: selvitys tuo esille sen, että joka tapauksessa 1+1 ajokaistat ovat tarpeen Kaivokadun alueelle. Pelastusliikenteelle ja taksiliikenteelle tämä on välttämätöntä. Olisi hyvin riskialtis ratkaisu, jos läpiajomahdollisuus ydinkeskustan alueella olisi Esplanadien varassa. Jos ja kun ajokaistat pidetään, kysymys on mikä kaikki liikenne niille mahdollistetaan ja miten tilajärjestely alueella kaikkienensa tehdään ja minkälaisella liikenneohjauksella.

Pidämme tärkeänä, että jakeluliikenne ja logistiikan kuljetukset pystyvät toimimaan ja läpiajamaan alueella. Ei ole järkevää, että kuorma-autoliikennettä siirretään Senaatintorin mukulakivikaduille tai että ne alkavat kuormittaa Espaa kiertoliikenteessä. Logistiikan liikenteen osalta on mahdollista tehdä rajoitteita esim. ruuhkakävely aikaan 7.30–8.30 arkiamuina ja 15.30–17 iltapäivinä mutta miksi esimerkiksi yöaikaan alueen läpi ei voisi ajaa. Yksi mahdollisuus ohjata logistiikkaliikennettä on suunnitteilla oleva jakeluliikennetunnus, mikä oikeuttaisi alueelle ajoon ja myös kuormaus/purkupaikkojen käyttöön.

***Vastine:***

(kts. vastineet kannanottoihin 3.1.2, 3.2.2 ja 3.3.2).

Kannanotto 3.4.2: Muun yksityisen, läpiajoliikenteen tai saavutettavuuden osalta viestimme on toiminnallisuus. Kokonaisuuden on palveltava sitä, että keskustan liikkeisiin pääsee. Jos vaihtoehdoksi on rakennettavissa hyvä saavutettavuus mm. huoltotunnelin kautta pysäköintilaitoksiin, niin tämä osaltaan lieventää syntyviä haittavaikutuksia. Tämä edellyttäisi kuitenkin uudistuksia, kuten Hakaniemen yhteys ja tunnelin yksikaistaisen osan laajennus kaksikaistaiseksi, turvajärjestelyjä. Tunnelia olisi uudistettava suhteellisen merkittävästi ja huolehdittava etteivät logistiikkatoiminnot häiriinny mahdollisen yksityiskäytön alkaessa. Emme näe, että huoltotunnelia pitäisi alkaa käyttämään läpiajoon vaan rajatusti pysäköintilaitoksiin saapumiseen. Riskinä läpiajossa olisi logistiikkatoimintojen vaarantuminen.

Tavoite siirtää liikkumista osittain tunnelin kautta tapahtuvaksi pysäköintilaitoksiin vaatii tarkastelun myös hinnoittelulle. Muutos ei tule tapahtumaan, ellei hinnoittelu tue sitä. Emme tue, sitä että katutasen parkkeerauksen hintaa nostetaan, vaan tarkastelu on tehtävä siitä, miten pysäköintilaitosparkkeerauksesta tulisi houkutteleva.

**Vastine:**

Vastineena kannanottoon suunnitelmaan on tarkennettu seuraavat kohdat:

*"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."*

*"Keskustan maanalaisten pysäköintilaitosten houkuttelevuutta lisätään rakentamalla sinne uusia ajoyhteyksiä ja parantamalla kävelyn olosuhteita maan päällä. Keskustan huoltotunnelia ja siihen kytkeytyviä pysäköintilaitoksia kehitetään kiinteistöjen tarpeisiin perustuen".*

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

Kannanotto 3.4.3: tilan käytön kannalta kyseenalaistamme sen, kannattaako alueelle rakentaa yksisuuntaiset pyöräilyväylät, jotka vievät paljon tilaa. Onko yksisuuntaisuudesta pyöräilyväylissä osoitettavissa turvallisuusvaikutuksia; enemmänkin voi olla, että ne aiheuttavat kadun ylityksiä ja hidastuksia verrattuna joustaviin kaksisuuntaisiin pyöräteihin.

**Vastine:**

Pyöräliikenteen kehittäminen perustuu suunnitelmassa vuonna 2020 kaupunginhallituksen (25. / 690 §) hyväksymään pyöräliikenteen kehittämisohjelmaan sekä Helsingin kaupungin pyöräliikenteen suunnitteluohjeeseen, jotka molemmat perustuvat ensisijaisesti yksisuuntaisiin pyöräliikenteen järjestelyihin. Näiden töiden yhteydessä on selvitetty yksisuuntaisen pyöräliikenteen vaikutuksia, ja todettu siitä olevan hyötyä liikenneturvallisuuden ja pyöräliikenteen väylien houkuttelevuuden osalta.

Kannanotto 3.4.4: Selvityksissä nostetaan esille keskustan saavutettavuus henkilöliikenteelle, matka-aikoja jne. Tarkastelua ei ole tehty keskustaan saapuvan logistiikan osalta. Asia oli esillä konsultin tekemässä erillisselvityksessä citylogistiikasta ja siinä esitettiin erityisien logistiikan sisääntuloväylien määrittelyä ja niiden toimivuuden sujuvoittamista. Esitämme, että tämänkaltainen tarkastelu olisi ydinkeskustan tarkastelussa mukana, koska juurikin tälle alueelle on saapuvia logistiikkakuljetuksia.

**Vastine:**

Vaikutuksia tavara- ja jakeluliikenteen saavutettavuuteen on tutkittu osana suunnitelman elinvoimavaikutusten arviointia. Vaikutusarvioinnin mukaan suunnitelman ehdotus muuttaa Kaivokatu joukkoliikennekaduksi kasvattaisi logistiikan matka-aikoja ja siten kustannuksia maltillisesti, noin miljoona euroa vuodessa. Vaikutusarvioinnin suositusten ja saadun palautteen perusteella on suunnitelmaan lisätty kohta kuormauspaikkojen lisäämisestä (kts. myös vastine kannanottoon 3.4.2).

Kannanotto 3.4.5: Yhteinen Toimialaliitto ry näkee, että liikennejärjestelmäsuunnitelman tulee turvata sujuva henkilöautoliikenne paikalliskaduilla. Uusien kävelykatujen selvittäminen tulee tapahtua tiiviissä yhteistyössä elinkeinoelämän kanssa. Yksisuuntaiset ratkaisut ovat monesti hankalia nimenomaan paikalliskaduilla saavutettavuuden näkökulmasta.

***Vastine:***

Paikalliskatujen rauhoittaminen ei suunnitelman skenaariovaiheessa tehtyjen saavutettavuustarkasteluiden perusteella heikentäisi keskustan saavutettavuutta merkittävästi, sillä paikalliskadut muodostavat koko automatkasta vain pienen osan automatkan lähtö- ja saapumisvaiheissa. Katso myös vastine kannanottoon 3.2.3 paikalliskatujen rauhoittamista koskien.

### 3.5. Uudenmaan elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskuksen lausunto

Kannanotto 3.5.1: Uudenmaan ELY-keskus toivoo, että liikennejärjestelmäsuunnitelmassa kiinnitetään erityisesti huomiota TEN-T satamien ja terminaalien saavutettavuuteen ja sujuviin liikenneyhteyksiin suunniteltaessa kehittämistarpeita katuverkolle.

***Vastine:***

Satamatoimintojen paikat ja toimintojen keskittäminen on osoitettu suunnitelman liikenneverkkokuvauksessa. Satamiin johtavat reitit on otettu huomioon esimerkiksi Esplanadeja koskevissa kirjauksissa (kts. vastine kannanottoon 3.2.2). Porkkalankadulla liikennemäärä kasvasi suunnitelman seurauksena maltillisesti ruuhkahuipputuntina, mutta laivojen lähtö- ja saapumisajat on ajoitettu siten, että ruuhkahuipputunnin aikana olisi mahdollisimman vähän liikennettä satamaan. Satamatoimintojen keskittyessä voimakkaammin Länsisatamaan, Pohjoisrannan heikentyvä sujuvuus vaikuttaa satamatoimintoihin vähäisesti tavaraliikenteen keskittyessä Tallinnan lautoille Länsisatamaan. Muuten suunnitelmassa esitetyt ratkaisut eivät vaikuta satamatoimintoihin.

### 3.6. Helsingin kaupungin pelastuslaitoksen lausunto

Kannanotto 3.6.1: hälytysajon sujuvuuteen vaikuttaa suuresti liikenneväylien suunnittelu siten, että ruuhkautumista ei tapahdu ja muulla liikenteellä on mahdollisuus sujuvasti väistää hälytysliikennettä. Jos hälytysajo keskusta-alueella hidastuu nykyisestä katualueen muutosten tai suurien ja pitkäkestoisten työmaiden vuoksi, on todennäköistä, että toimintavalmiusajan puutteita joudutaan korjamaan esimerkiksi sijoittamalla keskustan alueelle uusi pelastusasema tai niin sanottu kevytasema, joka varustetaan kärkiyksiköllä. Kärkiyksikkö on kahden pelastajan yksikkö, joka kykenee itsenäisesti pieniin rajattuihin pelastustehtäviin tai suuremmissa onnettomuuksissa aloittamaan pelastustoiminnan itsenäisesti, kunnes pelastustoiminnan vahvuus täydentyy muilla yksiköillä. Edellä mainittujen mahdollisten lisäyksiköiden ja -asemien aiheuttamia kustannuksia ja rekrytointitarvetta ei ole tällä hetkellä huomioitu pelastuslaitoksen asemarakentamisen 10-vuotissuunnitelmassa ja budjetoinnissa.

***Vastine:***

Ydinkeskustan liikennejärjestelmäsuunnitelman mukainen liikenneverkko aiheuttaa autoliikenteen määrän kasvua ja heikentää liikenteen sujuvuutta Esplanadeilla. Esplanadien osalta on kirjattu pelastusliikenteen toimivuus erityisen painavaa huomiointia vaativana tekijänä etenkin Eteläesplanadin kaistamäärää valittaessa (kts. vastine

kannanottoon 3.2.2). Kaivokadun joukkoliikennekadun osalta hälytysajoon on kirjattu vastine kannanottoon 3.3.2.

Esplanadeilla pelastustoiminnan vasteaikoja on seurattu tiiviisti Esplanadin ja niihin liittyvien katujen kokeilun yhteydessä 2023–2024. Kokeilun aikana on haettu ratkaisuja, joiden avulla toimintavalmiusaikoja voidaan parantaa, vaikka Esplanadien ajokaistat on kokeilun aikana rajattu yhteen kaistaan per suunta. Kokeilun aikaiset kokemukset huomioidaan jatkosuunnittelussa.

Kannanotto 3.6.2: Keskustan huoltotunnelin kehittämiseksi annetaan nyt lausuttavana olevassa suunnitelmassa huomattava odotusarvo. Pelastuslaitos on lausunut asiasta jo aiemmin, ettei tunnelin henkilöautoliikennemäärien nostamista voida toteuttaa turvallisesti nykyisillä ratkaisulla. Jos huoltotunnelin käyttöä halutaan tulevaisuudessa laajentaa läpiajoliikenteelle, tulisi oletettujen liikennemäärien kasvuennusteiden perusteella laatia jatkosuunnittelun pohjaksi uusi riskienarviointi, jonka perusteella on mahdollista määrittää vaadittavat palo- ja poistumisturvallisuusjärjestelyt. Järjestelyjen tulee lähtökohtaisesti vastata EU:n liikennetunnelien turvallisuutta ohjaavan direktiivin minimitasoa.

***Vastine:***

Kaupungin suunnitelmissa ei ole kyse huoltotunnelin kehittämisestä keskustan läpiajoa palvelevaksi maanalaiseksi liikennetunneliksi, vaan huoltotunnelin käytön laajentaminen rajatusti niin, että kaikkiin tunneliin jo nykyisin kytkeytyviin pysäköintilaitoksiin pääsisi kaikista sisäänajoista. Tämä tarkoittaisi rajoitusten keventämistä tunnelin osuudella, joka nykyisin on rajattu vain huoltoliikenteelle. Nykyisen pysäköintiliikennettä koskevan rajoitteen poistamisesta sekä vaadittavista palo- ja pelastautumisturvallisuuden liittyvistä toimenpiteistä osa on jo toteutettu ja lopuista on pitkälle vietyjä suunnitelmia, jotka huomioivat Kluuvin tunneliosuuden asettamat reunaehdot liikennemäärien kasvuille. Lausunnon saamisen jälkeen tilannetta on käyty läpi pelastuslaitoksen kanssa ja varmistettu yhteinen näkemys keinoista, joita pysäköintiliikenteen lisääminen tunnelissa edellyttää. Käytännössä tämä edellyttää valvontajärjestelmää, jolla ehkäistään epätoivottua läpiajoa tunnelin päästä päähän ja mahdollistetaan tavanomaista liikennetunnelia lievempien, silti riittävien, turvallisuusehtojen hyväksyttävyyden myös jatkossa.

### 3.7. Helsingin Satama Oy:n, Viking Line ABP:n, Tallink Silja Oy:n ja Eckerö Line Ab Oy:n lausunto

Kannanotto 3.7.1: ydinkeskustan liikennejärjestelmäsuunnitelmassa tavoiteltavan elinvoimaisen ja käveltävän ydinkeskustan kanssa samanaikaisesti tulee varmistaa edellytykset sujuville ja toimiville liikenneyhteyksille Helsingin keskustan satamiin niin matkustajille, työntekijöille kuin rahdille. Satamiin ja sieltä pois suuntautuvalla liikenteelle Helsingin ydinkeskustan poikittaisliikenneyhteydet ovat erittäin tärkeässä roolissa.

Ydinkeskustan liikennejärjestelmäsuunnitelman raportissa on esitetty Kaivokatu poistuvana pääverkon yhteytenä. Tässä lausunnossa esille nostettujen Sataman ja varustamojen kannalta merkittävien tavoitteiden [katuverkon resilienssi, matka-aikojen ennakoitavuus sekä suunnittelun yhteisvaikutusten arviointi ja toteutuksessa toimenpiteiden yhteensovitus] toteutumista tukee parhaiten Esplanadien osalta kaksikaistaisten ajoratojen säilyttäminen ja satamiin johtavien alueellisten kokoojakatujen kaistamäärien säilyttäminen nykyisellään.

**Vastine:**

Ydinkeskustan liikennejärjestelmäsuunnitelman mukainen autoliikenteen verkko heikentää katuverkon resilienssiä suhteessa nykytilanteeseen, kun toinen ydinkeskustan poikittainen autoliikenteen pääyhteys poistuu. Tästä syystä Esplanadien jatkosuunnittelua koskien on suunnitelmaan lisätty kirjaus Esplanadien jatkosuunnittelua koskien (kts. vastine kannanottoon 3.2.2). Katuverkon resilienssiä koskien katso vastine kannanottoon 3.2.2. Satamaan johtavien reittien osalta katso vastine kannanottoon 3.5.1.

Kaikkien satamiin johtavien pääverkon katujen osalta ei voida taata kaksikaistaisuutta. Esimerkiksi keskustan läpi satamaan johtavilla Uudenmaankadulla ja Lönnrotinkadulla on nykyisin enemmän puolitoista kuin kaksi kaistaa, joten esimerkiksi näiden katujen kaistamäärän rajaamisella yhteen ei olisi merkittävää vaikutusta autoliikenteen sujuvuuteen. Satamatoimintojen kokonaissaavutettavuutta tarkasteltaessa on huomioitava satamatoimintojen suunniteltu entistä voimakkaampi keskittäminen Länsisatamaan sekä Länsisatamasta Länsiväylälle suunniteltava satamatunneli, joka parantaa liikenteen sujuvuutta Länsisatamaan. Kaivokadun joukkoliikennekatumuutos nopeuttaa raitiovaunumatkoja Länsisatamaan.

### 3.8. Helsingin Taksiautoilijat ry:n, Uudenmaan Taksiryttäjät ry:n, Taksi Helsinki Oy:n ja Suomen Taksiliitto ry:n lausunto

Kannanotto 3.8.1: Suunnitelmien osalta on tehty kattava vaikutustenarviointi, mutta arvioinnista puuttuu kokonaan vertailu nykytilaan, minkä nähdäksemme tulisi ehdottomasti olla kaiken suunnittelun ja päätöksenteon perustana. Esitämme, että vaikutusten arviointien perustilanteeksi ja lähtökohdaksi otetaan nykytilanne. Kun tämä vertailu on tehty, voidaan arvioida suunnitelmakokonaisuutta.

**Vastine:**

Kaupunginvaltuusto on hyväksynyt Kruunusillat-raitiotiehankeesta päättäessään (Kaupunginvaltuusto 14/31.8.2016), että Kaivokadulle rakennetaan kiskot raitiotietä varten. Tämä edellyttää autokaistojen poistoa kiskoparien mahdollistamiseksi kadun poikkileikkaukseen, jolloin kadulla voi olla enintään yksi ajokaista suuntaansa.

Kaupungin toiminnan tulee olla ennakoitavaa ja johdonmukaista. Siksi on perusteltua verrata keskenään mahdollisia tulevia ratkaisuja, sen sijaan, että verrattaisiin suunnitelmaratkaisua nykyratkaisuun, joka tulee joka tapauksessa muuttumaan.

Yleiskaavaan 2016 perustuvaa Kaivokadun pikaraitiotiejärjestelyä ja siihen liittyvää 1+1-kaistaista poikkileikkausta on liikenne- ja elinvoimavaikutusten osalta tarkasteltu suhteessa nykytilanteen mukaiseen 2+2-kaistaiseen järjestelyyn Kruunusilltojen liikenteellisten vaikutusarviointien yhteydessä vuonna 2016. Päätulos liikenteellisestä tarkastelusta oli, että Kaivokadun toimivuus esitetyin 1+1-järjestelyin säilyy suurin piirtein nykyisellä tasolla tai heikkenee maltillisesti.

Johtopäätökset ovat samat, vaikka verrattaisiin esitettyä joukkoliikennekatu- ja raitiotiekatu- ratkaisua nykytilanteeseen. Kaivokadun autoliikenteen kapasiteettia rajoittaa Kaivokadulle johtavien katuyhteyksien kapasiteetti, eikä Kaivokadun kaistamäärällä (1 tai 2 kaistaa suuntaansa) ole olennaista eroa liikenteen sujuvuuden kannalta. Lisäksi toimenpiteestä hyötyvien tulevien joukkoliikenteen käyttäjien ennustettu määrä (vuorokausitasolla noin 60 000 raitiovaunumatkustajaa ja noin 40 000 joukkoliikenteen liityntäkävelijää, jotka risteävät muun liikenteen kanssa) on huomattavasti korkeampi kuin nykyisinkään.

Kaivokadulle autoilevien määrä (noin 20 000 ajoneuvoa eli 26 000 henkilöä vuorokaudessa keskikuormitusoletuksella 1,3 henkilöä/ajoneuvo).

Elinvoimavaikutusten arvioinnin sekä Ydinkeskustan poikittaisten pääyhteyksien vaihtoehtotarkastelun raportteihin on saatujen kommenttien perusteella tarkennettu valitun vertailuasetelman perusteluita.

Kannanotto 3.8.2: Päärautatieasema on yksi vilkkaimmista taksiliikenteen kohde- ja lähtöpaikoista. Kuten vaikutusarvioinnissa todetaan, olisi Kaivokadun katkaisemisella taksiliikenteelle suunnatonta haittaa. Rautatien puolella ei ole esteetöntä sisäänkäyntiä asemalle, joten huonosti liikkuvien tai asiakkaiden, joilla on runsaasti matkatavaroita ainoa käytännöllinen jättöpaikka on Elielinaukion puolella. Jos takseilta kielletään Kaivokadun käyttö, muodostuu asiakkaille ylimääräisiä kustannuksia, sekä matka-ajan tarpeetonta pidentymistä. Samoin rautatieasemalta lähtevien asiakkaiden tulisi osata valita oikea taksiasema välttyäkseen ylimääräisiltä kustannuksilta. Esitämme, että takseille säilytetään ajoyhteys Rautatien ja Elielinaukion välillä.

***Vastine:***

Samasta syystä kuin vastineessa kannanottoon 3.1.2 taksiliikennettä, kuten ei huoltoliikennettä, esitetä tässä vaiheessa sallittavaksi Kaivokadun läpi. Järjestelystä koituisi heikennyksiä etenkin jalankulkijoille.

Myös jatkossa on kuitenkin 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 idänsuunnan liikennettä ja länsipuoli vastaavasti lännensuuntaista saattoliikennettä. Jatkosuunnittelussa molemmille puolille varataan tilaa takseille ja yksityiselle saattoliikenteelle, esteettömyyden tarpeet huomioiden. Esteettömälle sisäänkäynnille Päärautatieaseman itäpuolelle on myös jatkossa mahdollista jättää esteellisiä matkustajia.

Kaivokadun sulkeminen läpiajavalta autoliikenteeltä tulee aiheuttamaan ylimääräistä kiertämistä matkoilla, joiden määränpää sijaitsee tulosuuntaan nähden aseman toisella puolella. Kaivokadun sijaan uusi reitti kulkee yleisimmin Esplanadien kautta, tuoden enimmillään reilun kilometrin kiertomatkaa. Näihin matkoihin kohdistuu selkeää saavutettavuuden heikkenemistä.

Saavutettavuuden heikkenemisestä kärsivät matkat muodostavat kuitenkin lukumääräisesti paljon pienemmän joukon kuin ne kävelen, joukkoliikenteellä, polkupyörällä ja autolla tehdyt matkat, joita Kaivokadun muuttaminen joukkoliikennekaduksi hyödyttää.

Samanaikaisesti laadittavassa Kaivokadun alustavassa liikennesuunnitelmassa on huomioitu sidosryhmien palaute siten, että Postikadun kautta huolto-, saatto- ja taksiliikenne voi kiertää kahteen suuntaan, poikkeustapauksissa bussiliikenteelle on järjestetty tila ajaa kadulla ja kadulla sijaitsevan hotellin edustalle on järjestetty saattoapaikka.

Kannanotto 3.8.3: Helsingin kaupunki on valmistelemaan Elielinaukion taksiaseman kilpailutusta, Kaivokadun mahdollisella katkaisemisella on ratkaiseva vaikutus Elielinaukiolta lähtevän taksiliikenteen määrään ja siten tarjoajien mahdollisuuksiin tehdä tarjous. Kilpailutuksen jälkeen, Elielinaukion taksiasemaa käyttää rajallinen määrä takseja, jolloin

ajoyhteyden säilyttämisestä Rautatientorilta ei ole suurta haittaa kevyelle liikenteelle. Mikäli ajoyhteyden säilyttäminen ei olisi mahdollista, tulisi myös Rautatientorin taksiasema olla varattu kilpailutuksen voittaneille toimijoille, jotta kilpailutuksen tavoitteet toteutuisivat.

***Vastine:***

Ydinkeskustan liikennejärjestelmäsuunnitelmassa ei oteta kantaa taksiasemien kilpailutukseen. Suunnitelman myötä muuttuvat taksiasemienjärjestelyt eivät estä taksiasemien kilpailuttamista.

Kannanotto 3.8.4: raitiotieliikenteen nopeuttamiseksi esitetään Kaivokadulta poistettavaksi valo-ohjaus yhtä suojatietä lukuun ottamatta ja suojateiden muuttamista raitiotien ylityspaikoiksi. Esitetty malli kiistatta nopeuttaisi raitiovaunujen kulkua, mutta heikentäisi jalankulkijoiden turvallisuutta dramaattisesti. Raitiotien ylityspaikka on tuntematon käsite suurimmalle osalle jalankulkijoita. Tilannetta vaikeuttaa se, että ylityspaikka merkitään ainoastaan tiemerkinä, jolloin lumen peittäessä maan, ei jalankulkijalla ole mahdollisuutta tiedostaa väistämismahdollisuuttaan raitiovaunuihin nähden. Nähdäksemme esitetty ratkaisu on liikenneturvallisuuden kannalta vähintäänkin kyseenalainen, ovathan kyseessä jalankulkijoiden määrällä mitattuna pääkaupunkiseudun vilkkaimmat suojatiet. Esitämme, että jatkovalmistelussa keskitytään valo-ohjauksen parantamiseen nyt esitetyn mallin sijaan.

***Vastine:***

Eurooppalaisissa kaupungeissa esimerkiksi Ruotsissa, Norjassa, Saksassa, Ranskassa ja Sveitsissä raitioteiden ylityspaikat ovat vakiintunut käytäntö, jonka ei ole havaittu heikentävän liikenneturvallisuutta. Myös Suomessa on turvallisiksi todettuja ylityspaikkoja esimerkiksi Tampereella Hämeenkadulla tai tavaratalo Stockmannin edustalla Aleksanterinkadulla Helsingissä. Liikennevalo-ohjaamaton ylityspaikka nopeuttaa myös jalankulkijoiden kadunylitystä merkittävästi.

Kannanotto 3.8.5: suunnitelmassa esitetään kääntymiskieltoa pohjoisen suunnasta Kaisaniemen kadulta Liisankadulle. Tällä kiellolla olisi suuri negatiivinen vaikutus Kruununhaan asuinalueen turvallisuuteen. Mikäli Liisankadulle kääntyminen kiellettyä, ohjautuisi Pohjois-Kruununhaan kulkeva liikenne kulkemaan Unioninkadulle ja siltä Rauhankadun kautta Marian- tai Meritullinkadulle. Rauhankadulla sijaitsee päiväkotia ja lasten leikkipuisto, mistä syystä sen liikennettä on jo nyt pyritty rajoittamaan erilaisin liikennejärjestelyin, kuten hidastein ja kavennuksin. Kirkkokatu on yksisuuntainen Unionin- ja Snellmaninkatujen välillä, joten se ei ole vaihtoehto Rauhankadulle. Esitämme, että myös pohjoisen suunnasta kääntyminen Liisankadulle sallitaan jatkossakin.

***Vastine:***

Paikalliskatujen rauhoittaminen on keskeinen keino ehkäistä läpiajavaa autoliikennettä ja siitä koituvia haittoja (kts. vastine kannanottoon 3.2.3).

Tarkemmat liikennejärjestelyt, kuten kääntymiskielto, päätetään alueen jatkovalmistelussa. Alueen alustavassa liikennesuunnitelmassa Hakaniemen suunnasta vasemmalle Liisankadulle kääntyminen on kielletty. Kääntymiskielto palvelee Unioninkadun liikennettä, joka muuttuu risteyksen vilkkaimmaksi autoliikenteen suunnaksi. Kääntymiskielto on tarpeellinen myös rautatieasemalle kulkevan bussiliikenteen sujuvuuden kannalta bussikaistan poistuessa. Hakaniemi-Liisankatu-liikenne on melko vähäistä ja sillä on vaihtoehtoinen reitti Hakaniemen sillan kautta.



Kannanotto 3.8.6: Pohjois-Esplanadilla on kokeiltu vaihtoehtoa, jossa ajoneuvoliikenteen käytössä on ollut ainoastaan yksi kaista. Kokeilu on päätetty lopettaa epäonnistuneena. Nyt esillä olevissa suunnitelmissa esitetään epäonnistuneesta kokeiluista huolimatta Espanadeille vain yhtä ajokaistaa autoliikenteelle, mikä on nähdäksemme jo kokeiltu ja huonoksi havaittu vaihtoehto.

**Vastine:**

Ydinkeskustan liikennejärjestelmäsuunnitelmassa ei suoraan esitetä Espanadeille muutoksia. Esplanadin kaistamäärään liittyen, katso vastine kannanottoon 3.2.2. Esplanadin kokeilua ei ole päätetty lopettaa epäonnistuneena, vaan kaupunkiympäristölautakunnan päätöksellä on ollut alun perin määräaika kokeilun kestolle.

### 3.9. Helsingin seudun kauppakamarin, A. Ahlström Kiinteistöt Oy:n, Keskinäinen Eläkevakuutusyhtiö Ilmarisen, Senaatti-kiinteistöjen ja Sponda Oy:n lausunto

Kannanotto 3.9.1: Vaadimme, että vaikutusten arviointien perustilanteeksi ja lähtökohdaksi otetaan nykytilanne. Vasta sen jälkeen on mahdollista arvioida suunnitelmakokonaisuutta. Lisäksi on tarpeen tehdä ympäristövaikutusten arviointi, jossa otetaan huomioon mm. autoliikenteen sähköistymisen päästöjä vähentävät sekä suunniteltujen toimenpiteiden päästöjä lisäävät vaikutukset (kuten huomattavasti pidentyvät ajoreitit) ydinkeskustassa ja sen ulkopuolisilla alueilla.

**Vastine:**

Katso vastine kannanottoon 3.8.2.

Suunnitelman ympäristövaikutuksia on arvioitu arvioimalla muutoksia liikkumiseen ydinkeskustan alueella. Liikennejärjestelmäsuunnitelmassa esitettävien muutosten arvioidaan vähentävän autoliikennettä ydinkeskustassa kokonaisuudessaan, vaikka joillakin matkoilla ajomatkat pitenevät liikennejärjestelymuutosten myötä. Autoliikenteen sähköistyminen vähentää tulevaisuudessa autojen pakokaasupäästöjä, mutta ei vaikuta niiden tilantarpeeseen tai poista vilkkaiden katujen estevaikutusta eikä autoliikenteen heikentävää vaikutusta kävelyn ja oleilun turvallisuuteen.

Kannanotto 3.9.2: Luonnoksessa esitetään autoliikenteen kieltämistä Kaivokadulla. Ydinkeskustan katuverkkoa halutaan kehittää ennen kaikkea kävelykeskustan tarpeisiin. Kaivokadun katkaisemisella autoliikenteeltä on kuitenkin varsin vähäiset vaikutukset viihtyisyyden ja käveltävyyyden parantamiseen verrattuna siitä aiheutuviin negatiivisiin vaikutuksiin.

Autoliikenteen kieltämisestä huolimatta Kaivokatu säilyisi edelleen vilkkaana liikenneväylänä. Raitiotiekiskojen ja pyöräteiden määrä tuplaantuisi, mikä tarkoittaisi nykyistä huomattavasti enemmän kävelyä haittaavia ja kävelijöiden turvallisuutta vaarantavia raitiovaunuja ja pyöräilijöitä. Ylityspaikkojen järjestäminen kävelijöitä suosivasti vaikeuttaisi muuta liikennettä ja päinvastoin. Kyseisessä liikenneympäristössä ei olisi paljoakaan enempää mahdollisuuksia viihtyisyyden lisäämiseen kuin nykyisessä ympäristössä.

Lisäksi Kaivokadun muuttaminen joukkoliikennekaduksi ei käytännössä mahdollistaisi muutakaan rautatieaseman ympäristön kehittämistä, kuten lisärakentamista. Näin ollen muutoksen hinta on aivan liian korkea verrattuna siitä saataviin hyötyihin. Kaivokatu tulee

säilyttää autoliikenteen käytössä, mikä ei estä alueen viihtyisyyden kehittämistä muilla tavoin. Esim. Kaivokadun alueen maanalaisia yhteyksiä tulee kehittää ja niiden viihtyisyyttä parantaa.

***Vastine:***

Ydinkeskustan liikennejärjestelmäsuunnitelman elinvoimavaikutustenarvioinnin mukaan Kaivokadun muutoksen positiiviset vaikutukset ylittävät negatiiviset (kts. vastine kannanottoon 3.2.1).

Kävelijöiden turvallisuutta Kaivokadulla on heikentänyt pitkällä aikavälillä eniten autoliikenne. Onnettomuuksia on sattunut autoilijoiden ja jalankulkijoiden välillä huomattavasti enemmän kuin raitiovaunujen ja jalankulkijoiden. Vuosina 2000–2023 autoliikenteen (sis. henkilö-, paketti-, kuorma- ja linja-autot) ja jalankulkijan välisiä onnettomuuksia on tapahtunut 58 ja jalankulkijoiden ja raitiovaunun välisiä onnettomuuksia 17 kertaa. Ylityspaikkojen turvallisuutta koskeva vastine löytyy kannanoton 3.8.4 kohdalta. Joukkoliikennekadulla myös pyöräliikenne on mahdollista järjestää siten, että pyöräilijöiden ja kävelijöiden välisiä konflikteja syntyy vähemmän.

Kaivokadun viihtyisyys paranisi oleellisesti nykytilasta, mikäli se muutetaan joukkoliikennekaduksi. Melutasot vähenevät 3–7 dB, lähipäästöjen määrä vähenee ja tilaa vapautuu katuvihreälle, terasseille ja oleskelualueille nykyistä enemmän. Kaupungin teettämien kyselyiden mukaan erityisen epäviihtyisän alueesta on tehnyt autoliikenteen runsas määrä ja siitä johtuvat negatiiviset ulkoisvaikutukset.

Kannanotto 3.9.3: kartta autoliikenteen pääverkon tavoitetilasta osoittaa selkeästi ydinkeskustan liikennejärjestelmän epätasapainon. Tavoitetilassa Helsingin niemellä ydinkeskustassa olisi viisi etelä-pohjoissuuntaista autoliikenteen yhteyttä mutta vain yksi itä-länsisuuntainen poikittaisyhteys (Esplanadit). Nykyisestä kahdeksasta kaistasta siirryttäisiin enimmillään neljään (tai pahimmillaan kahteen kaistaan). Selvää on, että vähintään 50 %:n vähennys poikittaisväylien kaistamäärässä aiheuttaisi monia negatiivisia vaikutuksia niemellä liikkumiseen.

Ydinkeskustan liikennejärjestelmän suunnittelussa ei voida sivuuttaa Helsingin niemen maantieteellistä rakennetta, historiallista kehitystä tai elinkeinotoiminnan tarpeita, jotka kaikki generoivat myös poikittaista liikennettä. Niemelle tulijoita ei ole vain pohjoisesta eikä kaikkien tulijoiden päämäärä ole ihan ydinkeskustassa. Niemellä sijaitsee kolme satamaa, joiden sujuva liikenne on turvattava. Turvallisuus- ja huoltovarmuusnäkökohdat on niin ikään otettava huomioon.

Luonnoksen mukaan ydinkeskustan kilpailuvaltti on erinomainen joukkoliikenne. Sitä on myös monipuolinen yritys- ja palvelurakenne, joka erottaa keskustan sitä ympäröivistä kauppakesuksista. Autosaavutettavuus on osalle ydinkeskustan yrityksistä tärkeä toimintaedellytys, joka mahdollistaa sijainnin ydinkeskustassa. Ydinkeskusta ei voi kilpailla autosaavutettavuudessa muiden sijaintien kanssa, mutta nykyistä autosaavutettavuutta ei saa tarpeettomasti heikentää.

***Vastine:***

Ydinkeskustan saavutettavuus kaikki kulkumuodot huomioiden paranee ja keskustaan saapuvat matkamäärät kasvavat, mikäli Kaivokadusta tehdään joukkoliikennekatu. Elinkeinotoiminnan kannalta ratkaisevaa on tehdyn vaikutusarvioinnin mukaan nimenomaan ihmisten määrä ja keskustassa vietetty aika, ei se millä kulkumuodoilla ihmiset saapuvat. Myös autolla pääse saapumaan Helsingin keskustaan kaikista suunnista

suunnitelman mukaisessa tulevaisuudessa. Suunnitelmassa on lausuntojen ja muun palautteen pohjalta korostettu entisestään keskustaan saapuvan autoliikenteen merkitystä esimerkiksi huoltotunnelin kehittämiseen ja maanalaisten pysäköintilaitosten saavutettavuuteen liittyen.

Ydinkeskustan poikittaisten pääyhteyksien vaihtoehtotarkastelun mukaan suunnitelman kielteiset vaikutukset autoliikenteeseen eivät muodostu erityisen merkittäviksi. Keskustan suuntainen autoliikenne idästä ja lännestä vähenee, minkä seurauksena yhteydet ydinkeskustaan ovat sujuvampia kokonaisuudessaan. Ydinkeskustan läpiajo ja sisäinen liikenne kuitenkin hidastuu ruuhka-aikoina. Keskustan saavutettavuus kokonaisuudessaan paranee eikä autoliikenteen saavutettavuus heikkene kohtuuttomasti.

Satamien saavutettavuutta koskeva vastine löytyy kannanoton 3.5.1 kohdalta.

Kannanotto 3.9.4: poikittaisliikenteen rajoittamisen negatiivisia vaikutuksia pyritään luonnoksessa lieventämään korostamalla huoltotunnelin kehittämistä huolto- ja jakeluliikenteen edellytysten parantamiseksi sekä pysäköintilaitosten saavuttamiseksi. Tosiasia kuitenkin on, että henkilöautolla ajon mahdollistaminen kaikkiin pysäköintilaitoksiin niin idästä kuin lännestäkin on jo pelkästään turvallisuussyistä erittäin epävarmaa ja sen toteutuminen veisi joka tapauksessa useita vuosia. Huolto- ja jakeluliikenteen osalta on muistettava, että huoltotunnelin vaikutuspiirissä sijaitsee vain osa ydinkeskustan kiinteistöistä.

Huomattava osa huolto- ja jakeluliikenteestä sekä liikkuvaa palvelutyötä tekevästä yrityksistä liikkuu tulevaisuudessakin ydinkeskustan katutilassa.

On hienoa ja kannatettavaa, että huoltotunnelin kehittämismahdollisuuksia selvitetään ja että kaupungilla on halua helpottaa sen hyödyntämistä aiempaa laajemmin, mutta autoliikenteen poikittaisyhteyksien rajoittamista luonnoksessa esitetyllä tavalla ei voi perustaa niin epävarmaan hankkeeseen.

Huoltotunnelin tehokkaamman hyödyntämisen ohella kaupungin pitäisi selvittää keskustatunnelin toteuttamista, parantamaan ydinkeskustan saavutettavuutta. Maanalaiset autotunnelit ovat monessa tapauksessa mahdollistaneet kävelykeskustan laajentamisen. Autosaaavutettavuus ja huollon ratkaisut on joka tapauksessa turvattava ennen rajoituksia.

***Vastine:***

Keskustan huoltotunnelin kehittämisestä on pysäköintiliikenteen osalta pitkälle vietyjä suunnitelmia, joiden katsotaan olevan realistisella pohjalla lähivuosina toteutettaviksi (kts. vastine 3.6.2). Huoltoliikenteen olosuhteita kehitetään huoltotunnelin ohella myös kuormauspaikkojen lisäämisellä (kts. vastine kannanottoon 3.4.2).

Läpiajon mahdollistavan liikennetunnelin (ns. maanalainen kokoojakatu) vaikutuksia selvitettiin ydinkeskustan liikennejärjestelmäsuunnitelman laatimiseen kuuluneessa skenaariotarkastelussa. Hankkeella tunnistettiin olevan keskustan liikkumisen sujuvuuden, liikkumisympäristön, autoliikenteen keskustassa synnyttämien haittojen ja vetovoimaisuuden näkökulmista hyvinkin myönteisiä vaikutuksia. Toisaalta rakentamisen ja käytön synnyttämän ympäristökuormituksen, kestävien kulkumuotojen käyttöosuuteen kohdistuvien vaikutusten, hyötyjen epätasaisen jakautumisen ja investointikustannusten valossa hanke olisi merkittävän ongelmallinen ympäristöllisen, sosiaalisen ja taloudellisen kestävyuden näkökulmista. Liikennemallinnusten mukaan keskustan alittava liikennetunneli ei myöskään vaikuttaisi merkittävästi lisäävän keskustaan saapumista autolla, vaan palvelisi pääasiassa läpiajavaa liikennettä.

Kannanotto 3.9.5: suunnitelmaluonnoksessa ei ole riittävästi otettu huomioon Helsingin asemaa valtakunnan hallintopääkaupunkina. Ydinkeskusta on hallinnollinen keskus, jossa valtion ylin johto ym. keskeiset viranomaiset tarvitsevat toimintavarman liikennejärjestelmän virka-autoliikenteelle. YLJS:lla on huomattavat vaikutukset ydinkeskustan itäreunalla sijaitsevien Presidentinlinnan ja ministeriöiden sekä länsireunalla sijaitsevan eduskunnan väliseen liikennöintiin. Kaivokadun katkaiseminen autoliikenteeltä vaikeuttaisi ja hidastaisi huomattavasti liikkumista eduskuntaan ja päinvastoin.

Myös huoltovarmuuden näkökulma puuttuu luonnoksesta. Poikkeustilanteissa tarvitaan vaihtoehtoisia ajoreittejä ja pysäköintimahdollisuuksia. Luonnoksen mukainen häiriöherkkä liikennejärjestelmä voi johtaa liikennekaakseen, joka halvaannuttaa keskeistä ylintä päätöksentekoa ja johtamista sekä pelastus- ja hälytysajoa. Häiriöherkkyyttä lisäävää erityisesti yksikaistaiset kadut, joilla ei ole tilaa väistämislle.

***Vastine:***

Suunnitelman negatiivinen vaikutus on liikenneverkon häiriöherkkyyden kasvu, mikä on kuitenkin hallittavissa eikä kaoottinen tilanne ole todennäköinen poikkeustilanteissakaan (kts. vastine kannanottoon 3.2.2). Kaivokadun muutos joukkoliikennekaduksi ei hidastaisi merkittävästi automatkoja valtakunnan hallintokeskuksiin, kuten Eduskuntataloon, Presidentinlinna tai ministeriöihin, sillä vaikutukset autoliikenteeseen kokonaisuudessaan ovat maltillisia ja Esplanadit säilyvät myös jatkossa ydinkeskustan poikittaisena yhteytenä.

### 3.10. Linja-autoliitto ry:n lausunto

Kannanotto 3.10.1: linja-autojen matkailuliikenteen kannalta Kaivokatu on Helsingin ydinkeskustan merkittävimpiä ja keskeisimpiä ajoreittejä ja tilaus- ja matkailuliikenteen linja-autojen ajo sen kautta tulee sallia jatkossakin. Esimerkiksi kiertoajelujen vakioreitti kulkee Kaivokatua pitkin, reitillä on turistinähtävyydet kuten rautatieasema, Kiasma, Ateneum sekä Kansallisteatteri.

Kaivokadun käytön mahdollistamisen myötä ei syntyisi matkailuliikenteen linja-autojen ylimääräistä liikennettä Helsingin katuverkossa ja eikä aiheuttaisi siten lisää lähipäästöjä, mikä ei ole toivottavaa ympäristötavoitteiden kannalta. Kaivokadun sulkua vaikeuttaa tilaus- ja matkailuliikenteen suunnittelu, aiheuttaa ylimääräistä liikennettä ja lisää siten myös kustannuksia.

Jatkosuunnittelussa ja vaikutusten arvioinnissa tilaus- ja matkailuliikenteen linja-autojen näkökulma ja tarpeet tulee ottaa yhdeksi tarkastelulähtökohdaksi. Esitämme, että jatkosuunnittelussa tulee tarkastella VE 1:ssä (Kaivokadun katkaisu autoliikenteeltä) alavaihtoehtona, että matkailu- ja tilausliikenteen linja-autot saisivat edelleen käyttää Kaivokatua. Kaivokatu tulee olla tilaus- ja matkailuliikenteen käytettävissä molemmissa suunnissa myös tulevaisuudessa.

***Vastine:***

Suunnitelman mukainen Kaivokadun muutos joukkoliikennekaduksi tuo muutoksia tilaus- ja matkailuliikenteen reiteille ja jotkut matkat pitenevät. Matkailubussien kiertoajelureitit on mahdollista järjestää kulkemaan myös Pohjoisrannan ja Esplanadien kautta Kaivokadun ollessa joukkoliikennekatuna. Kiasmalle pääsee yhä Mannereheimintietä. Kävelymatka

Esplanadeilta ja Mannerheimintieltä Ateneumille ja Kansallisteatterille on noin 500 metriä.

Matkailubussiliikenteen läpiajoa ei esitetä sallittavaksi Kaivokadun joukkoliikennekadulla samoista syistä kuin huoltoliikennettä (kts. vastine kannanottoon 3.1.2).

Kokonaiskuvassa suunnitelman mukaisen liikenneverkon myötä ajoneuvoliikenteen suorite ja siten päästöt laskevat nykytilaan sekä Kaivokatu 1+1 vaihtoehtoon verrattuna.

Kannanotto 3.10.2: Esplanadien osalta toteamme, että niiden kaventaminen 1+1-kaistaisiksi heikentäisi matkailuliikenteen linja-autojen toimintaedellytyksiä ja satamien saavutettavuutta. Tämä laajentaa mahdollisten muutosten vaikutusalueetta ja korostaa negatiivisia vaikutuksia katuverkossa matkailuliikenteen linja-autojen osalta.

***Vastine:***

(kts. vastine kannanottoon 3.2.2).

### 3.11. VR-Yhtymän lausunto

Kannanotto 3.11.1: VR:n näkemys on, että mikäli henkilöautoliikenne Kaivokadulta katkaistaan, tulee sekä taksiliikenteelle että muulle henkilöautojen lyhytaikaiselle saatto- ja noutoliikenteelle järjestää alueet riittävältä ja kohtuullisella etäisyydellä päärautatieasemasta, sekä sen länsi- että itäpuolella. Autojen saattoliikenteen osalta on tärkeä huomioida erityisryhmät ja varmistaa esteettömyyden toteutuminen.

Saattoalueiden ja niiden reittien tulee olla esteettömiä ja käytettävissä laadukkaasti ympärivuotisesti. Aseman länsipuolelle alustavasti suunnitellun Postikadun saattoratkaisun osalta ei ole vielä varmuutta sen toimivuudesta, eikä se yksinään riitä kattamaan päärautatieaseman saattotarpeita. Kaivokadun läpiajo henkilöautoilla ei sinänsä ole aseman saavutettavuuden kannalta välttämätöntä, mutta sen katkaisemista tulee huolella harkita ja arvioida sen vaikutukset erikseen niin taksien kuin muun henkilöautoliikenteen osalta.

***Vastine:***

Saattoliikenteen olosuhteet huomioidaan Kaivokadun liikennesuunnitelmassa (kts. vastine kannanottoon 3.8.2). Vaikutusarviointeja Kaivokadun joukkoliikennekadusta tarkennetaan suunnitelmien tarkentuessa. Tässä vaiheessa arvioidaan, että saatto- ja huoltoliikenteen olosuhteet on mahdollista järjestää alueelle laadukkaasti ja esteettömästi.

### 3.12. Invalidiliitto ry:n lausunto

Kannanotto 3.12.1: Invalidiliitto on erityisesti huolissaan suunnitelmista sulkea Kaivokatu kokonaan autoliikenteeltä, mikä estäisi myös taksien kulun Kaivokadulla ja saattoliikenteen pääsyn rautatieaseman pääsisäänkäynnille. Rautatieasemalle on nykyisin esteetön kulkuyhteys Asema-aukion ja Kaivokadun puoleisista sisäänkäynneistä. Rautatien puoleinen sisäänkäynti ei ole esteetön, mikä tulee huomioida taksi- ja saattoliikennettä suunniteltaessa. Kaivokadun sulkeminen autoliikenteeltä vaikeuttaa myös alueen muiden palveluiden käyttöä henkilöille, jotka ovat riippuvaisia taksikyydeistä.

Lisäksi tulee varmistaa, että kulkureitit julkisen liikenteen pysäkeiltä sekä lähimmiltä esteettömiltä autopaikoilta rautatieasemalle ja alueen muihin palveluihin ovat esteettömiä ja turvallisia. Yhdenvertaisen liikkumisen kannalta on erittäin tärkeää, että koko matkaketju

on esteetön. Suunnitelmat Kaivokadun ylittävien suojateiden valo- (ja ääni-) ohjauksen poistamisesta ovat huolestuttavia ja heikentävät merkittävästi suojateiden esteettömyyttä ja turvallisuutta.

***Vastine:***

Esteettömät saatto- ja taksikyydit on mahdollista järjestää laadukkaasti myös joukkoliikennekadulla (katso vastine kannanottoon 3.8.2). Julkisen liikenteen pysäkeiltä järjestetään esteettömyyden erikoistason ylitys. Suojateiden valo- ja ääniohjaus ratkaistaan tarkemmassa suunnittelussa. Osa ylityksistä tulee kuitenkin olemaan ylityspaikkoja. Katso ylityspaikkojen turvallisuuteen liittyvä vastine kannanottoon 3.8.4.

### 3.13. Helsingin Yrittäjät ry:n lausunto

Kannanotto 3.13.1: Kaivokadun sulkeminen autoliikenteeltä vaikeuttaisi merkittävästi liikkumista keskustassa ja ruuhkauttaisi katuja. Muutokselle ei ole pystytty esittämään riittäviä perusteita. Rautatieasema on logistiikkakeskus, jonne tulee päästä sujuvasti eri kulkumuodoin. Kaivokadun ympäristön viihtyisyyttä ja elinvoimaisuutta ei saada kasvatettua muuttamalla katu joukkoliikennekaduksi. Kadulla kulkee jatkossa nykyistä tiuhemmin liikennöivät pitkät raitiovaunut, joita kävelijöiden on joka tapauksessa väistettävä. Alueelle ei myöskään voida rakentaa uutta liiketilaa. Lisäksi jalankulkijoilla on jo muutoinkin Kaivokadun alla käytettävissään laajat maanalaiset kulkuyhteydet palveluineen, joita tulisi sen sijaan kehittää.

Katsomme, että Kaivokatu ja Esplanadit tulee säilyttää entisellään 2+2-kaistaisina. Sulkemalla poikittaisyhteys Kaivokadulla ilman vaihtoehtoisia reittejä ruuhkauttaisi Esplanadit ja Pohjoisrannan, jonne ohjautuu Katajanokan matkustajalähtöliikenteen lisäksi keskustan eteläosiin pyrkivä liikenne. Esplanadien toisen autokaistan poisto voimistaisi ruuhkautumista ja siirtäisi liikennepainetta edelleen Esplanadien eteläpuolelle alempaan katuverkkoon. Logistiikan ja asiointi- sekä työmatkaliikenteen vaikeutumisen lisäksi ruuhkista aiheutuisi turvallisuusriski pelastusajoneuvojen toiminnan hidastuessa. Esplanadi-kokeilu on jo osoittanut, ettei sillä ole saavutettu tavoiteltuja positiivisia vaikutuksia. Päinvastoin siitä on aiheutunut alueella toimiville yrityksille haittaa.

***Vastine:***

Päärautatieasemalle pääsee myös jatkossa saapumaan kaikilla kulkumuodoilla (kts. vastine kannanottoon 3.8.2). Kaivokadun positiiviset elinvoimavaikutukset ylittävät negatiiviset. Vaikutuksia on avattu vastineessa kannanottoon 3.2.1.

Kaivokadun raitioliikennettä liikennöidään tulevaisuudessa pidemmällä vaunuilla ja tiheämmällä vuorovälillä. Tästä huolimatta kadun estevaikutus kävelylle vähenee, kun autoliikenne kadulta poistuu. Raideliikenne mahdollistaa poikittaisen jalankulun nykyistä järjestelyä useammin, eikä ylitysmatka ole yhtä pitkä kuin nykyisin etenkin muualla kuin välittömästi rautatieaseman edessä, jossa on myös pysäkit. Vaikutusarvioinnin mukaan valtaosa jalankulkijoista säästää joukkoliikennekatumuutoksen myötä yli puoli minuuttia matka-ajassaan verrattuna 1+1 alueelliseen kokoojakatuun.

Kaivokadun alueen uusi mahdollinen maankäyttö ei ole liikennejärjestelmäsuunnitelmalla ratkaistava asia, mutta tilan vapautuminen liikenteeltä luo mahdollisuuksia ainakin terasseille ja muille yleisille alueille ympäröivistä rakennuksista laajentuville toiminnoille.

Pelastustoiminnan osalta katso vastine kannanottoon 3.6.1.

Esplanadien osalta katso vastine kannanottoon 3.2.2. Esplanadin kokeilun vaikutuksia käsitellään omana asianaan kaupunkiympäristölautakunnassa myöhemmin syksyllä. Kokeilun vaikutuksista alueen elinvoimaan tai yritysten toimintaedellytyksiin ei voida vetää suoria johtopäätöksiä. Kokeilun alettua jalankulkijamäärät ovat kasvaneet ja aluetta

on pidetty viihtyisänä, vaikka osalla yrittäjistä myyntien kehitys kokeilun alettua ei ole ollutkaan suotuisaa.

Paikalliskaduille siirtyvän liikenteen osalta katso vastine kannanottoon 3.3.1.

Kannanotto 3.13.2: Kampin alueen liikenneverkon suunnitteluun liittyen Fredrikinkatua tulee kehittää nykyiseen tapaan alueellisena kokoojakatuna. Keskustan yrittäjäkyselyyn vastasi 27 Fredrikinkadulla toimivaa kivijalkayrittäjää, joista vain yksi kannatti ajatusta Fredrikinkadun muuttamisesta joukkoliikennekaduksi. Kaikista yrittäjistä sitä pitää huonona 77 % ja kannattaa 11 %. Myös Bulevardia tulee kehittää nykyisen kaltaisena paikalliskatuna.

***Vastine:***

Ydinkeskustan liikennejärjestelmäsuunnitelma ei ota kantaa Fredrikinkadun rooliin suoraan, vaan se jätetään määriteltäväksi myöhemmin käynnistettävässä Kampin alueen liikennesuunnitelmassa.

Kannanotto 3.13.3: Suunnitelmassa todetaan, keskustan jakelu- ja huoltoliikenteen pitää olla toimivaa ja kaikkien kiinteistöjen saavutettavissa siten, että matka-ajat ovat ennakoitavia ja kohtuullisia. Logistiikan toimivuudessa on kuitenkin jo nykyisellään kehitettävää, ja maanpäällisen katuverkon karsiminen heikentäisi tilannetta entisestään vaikeuttamalla huolto- ja jakeliikenteen sekä liikkuvaa palvelutyötä tekevien (mm. kotisiivous, kodinhoitopalvelut, ruokalähetit, verkkokauppatoimitukset) yritysten toimintaa.

Suunnitelmassa on tunnistettu keskustan yhä lisääntyvä logistiikan määrä, mutta suunnitellut toimenpiteet vain vaikeuttaisivat maanpäällistä liikkumista. Logistiikan toimivuutta ei voi rakentaa epävarmojen huoltotunnelisuunnitelmien varaan, jotka eivät toteutuessaankaan korvaa maanpäällisen logistiikan tarpeita. Myös logistiikan kustannukset kasvaisivat olennaisesti, mikä muutoinkin kalliiden toimitilavuokrien alueella heikentäisi yritysten toimintaedellytyksiä.

***Vastine:***

Logistiikan kehittämistä koskien katso vastine kannanottoon 3.1.3 ja huoltotunnelin kehittämistä koskien vastine kannanottoon 3.4.2. Elinvoimavaikutusten osalta katso vastine kannanottoon 3.2.1.

Kannanotto 3.13.4: katsomme, ettei maanpäällisten pysäköintipaikkojen määrän vähentämistä keskustassa tule jatkaa. Keskustan huoltotunnelin yhteyksien kehittäminen maanalaisten pysäköintilaitosten saavutettavuuden parantamiseksi on kannatettavaa, mutta ne eivät kuitenkaan korvaa maanpäällisen pysäköinnin tarvetta asiointiliikenteen sekä logistiikan osalta. Emme pidä realistisena suunnitelmavaihtoehtoa, jossa yksityisautoilija jättäisi auton keskustan toiselle puolelle ja jatkaisi matkaa kävellen tai joukkoliikenteellä toiselle puolelle ja vielä kuluttaisi kävelymatkallaan lähes saman verran rahaa kuin tähänkin asti.

Keskustan kivijalkayrittäjistä 84 % kokee, ettei keskustassa ole riittävästi maanpäällisiä pysäköintipaikkoja. Lyhytaikaisia pysäköintipaikkoja kadunvarsilla pitää alimitoitettuina yritysten tarpeeseen nähden peräti 91 %. Yrittäjät kertovat [yrittäjäkyselyssä](#), että maanpäälliset pysäköintipaikat ovat välttämättömiä liikkeiden tavarantoimitusten, huoltoajojen, liikkuvan palvelutoiminnan ja henkilökuljetusliikenteen hoitamisessa. Myöskään ostoksia tehtäessä ei painavia tai suurikokoisia tuotteita voi kantaa pitkiä matkoja, ja osa asiakkaista tarvitsee autoa muutoinkin liikkumiseensa.

Kivijalkayrittäjistä 75 % ei kannata tavoitetta ohjata asiakaspysäköintiä ensisijaisesti maanalaisiin pysäköintilaitoksiin, jotka sijaitsevat usein kaukana yrityksestä. Yrittäjät pitävät pysäköinnin hintaa keskustassa korkeana etenkin arkisin ja pysäköintilaitoksissa. Pysäköinnin korkea hintataso vähentää ihmisten halukkuutta tulla asioimaan keskustaan.

**Vastine:**

Vastineena saatuihin lausuntoihin maanpäällistä pysäköintitilaa pyritään suunnitelman mukaan kehittämään yhä enemmän logistiikan tarpeisiin (kts. vastine kannanottoon 3.4.2).

Ydinkeskustan liikennejärjestelmä nojaa pysäköinnin kehittämisen osalta pysäköintipolitiikkaan (kts. vastine 3.2.4). Mikäli asukaspysäköinti maan alla olisi houkuttelevampaa, vapautuisi kadunvarsipaikkoja muun muassa asiointipysäköinnin ja logistiikan tarpeisiin. Monet tutkimukset osoittavat, että autolla saapuminen keskustojen kivijalkaliikkeisiin on todellisuudessa oletettua pienempää sekä jalan, pyörällä ja joukkoliikenteellä oletettua suurempaa. Vuonna 2019 laadittu Helsingin keskustan asiointiselvitys on siltä osin linjassa kv. tutkimusten kanssa.

Kannanotto 3.13.5: keskustan elinvoimaisuuden kehittäminen edellyttää, että autoliikenteen (logistiikka, asiakasliikenne, työssäkäynti) tarpeet otetaan huomioon. Huoltotunneliverkostoa ja sen laajentamista koskevien suunnitelmien täyttyminenkin ei riitä varmistamaan sujuvaa liikkumista keskustan sisällä, jos Kaivokatu muutettaisiin joukkoliikennekaduksi. Keskustan maanalaisen tunneliverkoston laajentaminen mahdollistamaan myös autolla ajaminen keskustassa, loisi edellytykset laajemman maanpäällisen kävelykeskustan kehittämiseen. Maanalaisten katujen rakentamisella on merkitystä myös alueellisen varautumisen, kokonaisturvallisuuden ja huoltovarmuuden kannalta.

**Vastine:**

Katso elinvoimavaikutustenarvioinnin osalta vastine kannanottoon 3.2.1.

Häiriöherkkyyden osalta katso vastine kannanottoon 3.2.2.

Läpiajettavan tunnelin osalta katso vastine kannanottoon 3.9.4.

### 3.14. Kruunuhaan asukasyhdistys ry:n lausunto

Kannanotto 3.14.1: Kruunusiltojen valmistuttua v. 2027 ehdotamme raitiolinjan 13 jatkamista Nihdistä Snellmaninkadun kautta Kauppatorille. Tämä lisää joukkoliikennematkoja Kruununhaasta, Kaisaniemestä, Hakaniemestä ja Merihaasta voimakkaasti kasvavien Kalasataman ja Pasilan alueille.

Keskustan joukkoliikenneverkko-kuvasta puuttuu bussilinjan 16 (Rautatientori – Mustikkamaa) reitti Hakaniemensillalta Pohjoisrannan ja Liisankadun kautta Kaisaniemenkadulle. Bussilinja on erittäin tärkeä varsinkin pohjoisesta Kruununhaasta syöttölinjana Rautatieasemalle ja Kalasataman metroasemalle. Reitti lienee unohtunut em. kuvasta.

**Vastine:**

Ydinkeskustan liikennejärjestelmäsuunnitelman verkkokuvauksessa ei ole esitetty kaikkia bussiyhteyksiä, ainoastaan liikennejärjestelmän kannalta merkittävimmät reitit, jossa kulkee useampi linja. Kyseessä ei ole linjastokuvaus.



Ydinkeskustan liikennejärjestelmäsuunnitelmassa ei oteta kantaa linjastosuunnitteluun. Linjan 13 jatkaminen kantakaupunkiin on kuitenkin mahdollista, kun Kruunusiltojen raiteita saadaan jatkettua Länsisatamaan. Linjastosuunnittelusta tarkemmin vastaa HSL.

Kannanotto 3.14.2: Autoliikenteen pääverkon tavoitekuvas (s.19) esitetään Siltavuorenranta-katu alueellisena kokoojakatuna. Se ei ole suotavaa. Siltavuorenrantaan ei pidä ohjata läpikulkuliikennettä, vaan ainoastaan Kruununhakaan saapuvaa ja sieltä lähtevää liikennettä. Siltavuorenranta-katu luokiteltakoon paikalliseksi kokoojakaduksi.

**Vastine:**

Ydinkeskustan liikennejärjestelmäsuunnitelman verkkokuvauksessa Siltavuorenranta säilytetään alueellisena kokoojakatuna ja osana autoliikenteen pääverkkoa perustuen aikaisempiin linjauksiin, joita on tehty muun muassa Hakaniemensillan ja Kruunusiltojen raitiotien suunnittelun yhteydessä. Unioninkadun ja Kaisaniemenkadun liikenteen vähentyessä Kaivokadun joukkoliikennekadun myötä, Siltavuorenrannan liikenneverkollista roolia on mahdollisesti tarve tarkistaa myöhemmin.

Kannanotto 3.14.3: Yljs:n jatkotarkasteluna tehdään mm. Esplanadien ja Unioninkadun eteläpään liikenteellinen yleissuunnitelma (s. 20). Tähän pitäisi ottaa mukaan myös Unioninkadun pohjoisosa ja tarkastella erityisesti Unioninkadun - Liisankadun ja Kaisaniemenkadun risteysaluetta. Tärkeinä tavoitteina tällä alueella ovat risteysalueen supistaminen, Liisankadun ja Kaisaniemen välisten jalankulkuyhteyksien sujuvoittaminen ja turvallisuuden parantaminen sekä autoliikenteen kaikkien ajosuuntien säilyttäminen (Suomen vanhimman liikenneympyrän ”päivittäminen”).

**Vastine:**

Unioninkadun pohjoisosa sekä Unioninkadun -Liisankadun ja Kaisaniemenkadun risteysalue tarkastellaan osana alueen 1 ”Kluuvi” liikennesuunnitelmaa, jota työstetään myös osana Kaivokadun liikennesuunnitelmaa sekä Länsisataman pikaraitiotien suunnittelua. Kaivokadun alustavassa liikennesuunnitelmassa risteysaluetta on tarkasteltu, ja ehdotettu pohjoisen suunnasta ajettaessa kääntymiskieltoa Liisankadulle Unioninkadulta (kts. vastine 3.8.5).

Kannanotto 3.14.3: uusi ajoyhteys Miina Sillanpään kadulta keskustan maanalaisiin pysäköintilaitoksiin ja huoltotunneliverkoston (Kaupunkiympäristölautakunta 6.2.2024) vähentäisi autoliikennettä Kaisaniemessä ja Kruununhaassa. Kaupunki on mukana edistämässä tätä yksityistä hanketta ”huolto- ja pysäköintiliikenteeseen rajautuvassa käyttötarkoituksessa” (s. 40). Hyvä niinkin, mutta vieläkin tärkeämpää olisi ydinkeskustan ja Kruununhaan läpiajoliikenteen vähentämiseksi yhteistyössä Helsingin Väylä Oy:n kanssa edistää läpiajon mahdollistamista Sörnäisten rantatien suunnasta Miina Sillanpään kadun ja huoltotunneliverkoston kautta Ruoholahdenkadulle. Tämän tärkeyttä korostaa se, että keskustatunnelin toteuttaminen on maankäyttöhyötyjen puuttumisen takia poliittisesti mahdotonta. Vähintäänkin tulisi poistaa läpiajorajoitukset yhtäältä Ruoholahdenkadulta idän pysäköintilaitoksiin ja toisaalta Puutarhakadulta lännen pysäköintilaitoksiin.

**Vastine:**

Huoltotunnelia ei kehitetä läpiajettavaksi, koska se aiheuttaisi turvallisuusriskejä etenkin pelastautumisen näkökulmasta. Läpiajettavan keskustatunnelin osalta katso vastine kannanottoon 3.9.4.

Kannanotto 3.14.4: Isoista liikennehankkeista ylj:ssä mainittu Pissararata on valtion hanke. Se ei toteudu, koska Länsirata, Lentorata, Tampereen suunnan rata ja Itärata Porvooseen ym. ovat valtion prioriteetissa etusijalla. Pissaran yleissuunnitelma vanhenee ensi vuoden lopussa. Siksi kaupungin pitäisi käynnistää maanalaisen pikaraitiotien hankesuunnittelu Pasilasta Kampin kautta Länsisatamaan (ns. Töölön metron yleissuunnitelma välillä Pasila – Kamppi vuodelta 2008 ja Kamppi – Länsisatama välin esisuunnitelma vuodelta 2014). Pasilasta ratikka jatkaisi nopeana maanalaisena yhteytenä Arabianrannan kautta Annalan tunnelivaraukseen ja yhdistyisi Kustaa Vaasan tien raitiotieverkkoon ja myöhemmin Viikin pikaraitiotieyhteyteen (Viima). Tämä hanke ei vähennä Länsi-Helsingin pikaraitiotiet-kokonaisuuden toteuttamisen tärkeyttä, vaan maanalainen uusi raideliikenneyhteys on huomattavasti myöhemmän ajanjakson hanke.

***Vastine:***

Ydinkeskustan liikennejärjestelmäsuunnitelmassa ei oteta kantaa Pissararataan tai uusiin joukkoliikennehankkeisiin. Kaupunki selvittää pidemmän aikavälin joukkoliikennehankkeita muiden suunnitelmien yhteydessä.

### 3.15. Tilausajokuljettajat ry:n lausunto

Kannanotto 3.15.1: risteilymatkustajat tuovat kaupunkiin parhaimmillaan kymmenittäin kiertoajelubusseja, joiden pääsy mm. Senaatintorin ja Kauppatorin ympäristöön hankaloituisi ja matka-aika pidentyisi huomattavasti [Kaivokadun läpiajon poistamisen myötä]. Tämä kaikki aika on pois matkailijoiden vapaa-ajasta, jossa kaupungin palveluita käytettäisiin. Lisäksi pidentyvä matka-aika vaikuttaisi todennäköisesti osin negatiivisesti matkailijoiden luomaan kaupunkikuvaan Helsingistä. Lisäksi huolenaiheenamme on Kaivokadun kiertämisestä syntyvät linja-autojen päästöt. Ylimääräisen ajomatkan ja tyhjäkäynnin voisimme arvioida moninkertaistavan päästöjä nykytilanteeseen verrattuna.

Ehdotamme Kaivokadun läpiajoa sallittavaksi pyörä- ja raitioliikenteen lisäksi linja-autoliikenteelle. Samaa väylää voisivat käyttää taksit ja pelastusliikenne.

***Vastine:***

Matkailubussiliikenteen läpiajoa ei sallita Kaivokadun joukkoliikennekadulla samoista syistä kuin huoltoliikennettäkin (kts. vastine kannanottoon 3.1.2). Matkailu- ja tilausliikenteen reittien muutoksen osalta katso myös vastine kannanottoon 3.10.1.

Saavutettavuusmuutosten osalta katso vastine kannanottoon 3.8.2.

Suunnitelman vaikutusarviointien mukaan sekä CO<sub>2</sub>- että lähipäästöt vähenevät esitetyn liikenneverkon myötä.

### 3.16. Jätkäsaari-seura ry:n lausunto

Kannanotto 3.16.1: Jätkäsaari-seura ei kannata liikennejärjestelmäsuunnitelmassa esitettyä ehdotusta Helsingin keskustan läpiajoreittien vähentämiseksi Kaivokadun katkaisemisen eikä Esplanadien kaistojen vähentämisen osalta.

Vaikka seura pitääkin kävelykeskustan kehittämistä sekä kevyen ja joukkoliikenteen yhteyksien parantamista yleisellä tasolla kannatettavina päämäärinä, seuran mielestä on välttämätöntä, että myös Helsingin eteläisen kantakaupungin autoliikenneyhteydet ovat toimivat ja esimerkiksi hälytysajoneuvojen kulkua keskustan alueella ei heikennetä.

Kuten vaikutustarkastelusta on havaittavissa, Kaivokatu ja Esplanadi tarjoavat pääväylinä vaihtoehtoisia mahdollisuuksia ydinkeskustan toiselle puolelle suuntautuvaan liikenteeseen. Vaikutustarkastelun huomiot keskittyvät kuitenkin erityisesti ydinkeskustan katuverkkoon, vaikka tarkastelusta on selvästi havaittavissa, että ydinkeskustan läpiajomahdollisuuksien heikentäminen lisää ruuhkaisuutta erityisesti ydinkeskustaa kiertävillä väylillä, kuten Mechelininkadulla, Pohjoisrannassa sekä Telakkakadun ja Laivasillankadun välillä.

Nämä haittavaikutukset kohdistuvat koko Itä- ja Länsi-Helsingin välisen liikenteen lisäksi erityisesti niiden alueiden asukkaisiin, joille kyseiset väylät ovat välttämättömiä omille asuinalueilleen pääsyn kannalta ja joille ei ole tarjolla vaihtoehtoisia reittejä. Näihin lukeutuvat koko Länsisataman kaupunginosan mutta myös esimerkiksi Ullanlinnan peruspiirin ja Katajanokan osa-alueen asukkaat. Jätkäsaaren ja Hernesaaren osa-alueiden valmistumisen myötä vaikutusalueella tulee 2030-luvulla asumaan lähemmäs 40 prosenttia Helsingin eteläisen suurpiirin asukkaista.

Länsisataman kaupunginosan suunnassa ruuhkautumisvaikutusta lisäävät erityisesti Helsingin sataman kehittämissuunnitelmat, joiden mukaan Länsisataman kautta kulkeva henkilöautoliikenne tulee kasvamaan 1,5-kertaiseksi vuoteen 2030 mennessä. Vaikutustarkastelun ongelmana on myös, että satamaliikennettä tarkastellaan lähinnä taksiliikenteen näkökulmasta, vaikka huomattava osa laivamatkoista tehdään henkilöauton kanssa, eikä ole realistista odottaa tämän matkustusmuodon poistuvan lähitulevaisuudessa.

Vaikka Satamatunneli helpottaisi tilannetta Länsiväylän suuntaan, tunnelin toteutumisesta riippumatta on nähtävissä, että sataman henkilöautoliikenteen kasvu tulee lisäämään myös muiden pääsuuntien satamaliikenteen ruuhkaisuutta etenkin Mechelininkadulla ja Hietalahdenrannassa, jota liikennejärjestelmäsuunnitelmassa esitetty ydinkeskustan poikittaisyhteyksien vähentäminen entisestään pahentaisi. Jätkäsaari-seura ei pidä mielekkäänä luoda Länsisataman suunnalle uusia liikenneongelmia, kun edellisiäkin ollaan vasta ratkaisemassa.

Ydinkeskustan läpiajoväylien vähentämisen sijasta seura kehottaakin kaupunkia tutkimaan edelleen, olisiko keskustan läpiajoreittien ruuhkaisuuden haittavaikutuksia erityisesti joukkoliikenteelle vähennettävissä muilla keinoin kuin läpiajomahdollisuuksien vähentämisellä, esimerkiksi älykkäiden liikennejärjestelyjen avulla, kuten ruuhkautumisen seurannalla, ruuhkautumis- ja kiertotieopasteilla, joukkoliikennekaistojen varaamisella vain joukkoliikenteelle ruuhkahuippujen ajaksi jne.

***Vastine:***

Vaikutusarvioinneissa on huomioitu liikenteelliset vaikutukset koko seutuun. Kaivokadun joukkoliikennekatumuutoksen myötä autoilun matka-ajat ydinkeskustan alueelle seudulla sekä kasvavat että laskevat riippuen alueesta, jolta lähdetään liikkeelle.

Matka-aika ydinkeskustaan kasvaa etenkin läntisestä ja eteläisestä Helsingissä ja vastaavasti laskee keskisestä ja itäisestä Helsingistä saavuttaessa. Paikallisemmalla tasolla tarkasteltuna matka-ajat kasvavat eniten sellaisilla matkoilla, jotka kulkevat Päärautatieaseman länsipuolelta itäpuolelle ja päinvastoin. Jätkäsaaren osalta autoliikenteen matka-ajat pitenisivät keskustaan noin 30-40 sekuntia, mikäli Kaivokatu muutettaisiin joukkoliikennekaduksi 1+1 kokoojakuun verrattuna.

Autoilun matka-ajat ydinkeskustan alueelle kasvavat, kun keskustan läpiajoon tarkoitettujen autokaistojen määrää vähennetään. Toisaalta muutos saa osan ihmisistä valitsemaan henkilöauton sijaan joukkoliikenteen, kun joukkoliikenteen saavutettavuus suhteessa autoiluun paranee. Muutos saavutettavuudessa vaikuttaa myös ajoneuvoliikenteen suuntautumiseen ja reitinvalintaan, jolloin keskustaan tehdään

vähemmän automatkoja. Huomioiden kaikki autoliikenteen matka-aikoihin vaikuttavat tekijät katuverkon kuormitus kokonaisuutena tulee todennäköisesti jopa väheneeseen vaihtoehdossa, jossa Kaivokatu on joukkoliikennekatu verrattuna vaihtoehtoon, jossa se on 1+1-kaistainen alueellinen kokoojakatu.

Liikennemäärät ja siten ruuhkaisuus vaihtelevat alueittain. Lausunnossa mainitulla Mechelininkadulla Kaivokadun joukkoliikennekatumuutos vaikuttaisi hyvin maltillisesti, ja kadun eteläosassa liikennemäärät jopa vähensivät. Joillain kaduilla, kuten Hietalahdenrannassa tai Helsinginkadulla autoliikenteen määrä ja ruuhka-ajan kuormitus kasvaisivat. Kuormituksen kasvu jäisi kuitenkin melko maltilliseksi, autoliikenteen määrän kasvaessa enimmillään noin 5 % ruuhkahuipputunnin aikana verrattuna tilanteeseen, jossa Kaivokadulla on yksi ajokaista suuntaansa.

Kaivokadun joukkoliikennekadun saavutettavuusmuutosten osalta katso myös vastine kannanottoon 3.8.2.

Satamaan kohdistuvien vaikutusten osalta katso vastine kannanottoon 3.5.1.

### 3.17. Eteläiset kaupunginosat ry:n ja Pro Eira ry:n lausunto

Kannanotto 3.17.1: keskustan asukkaiden liikkuminen seudulla eri suuntiin on turvattava ja huolehdittava myös kohtuuhintaisten asukaspysäköintimahdollisuuksien säilymisestä. Suunnitelmassa on pysäköintiä käsitelty, mutta taloudellisen ratkaisun löytäminen jää vielä pohdinnan tasolle. Keskustan asuminen on tärkeä osa elinvoimaa, eikä sen toimivuutta tule tarpeettomasti heikentää.

***Vastine:***

Pysäköintipolitiikassa on linjattu pysäköintiä koskevista asioista (katso vastine kannanottoon 3.2.4). Asukaspysäköinti on markkinaehtoista, jotta pysäköintipaikkoja olisi vapaana niitä eniten tarvitseville. Ydinkeskustan liikennejärjestelmäsuunnitelmassa ei määritellä pysäköinnin hintoja.

Kannanotto 3.17.2: Kaivokadun sulkeminen autoliikenteeltä on otettu suunnitelman pääkohdaksi. Rautatieaseman edustan kävelyolosuhteita on toki mielekästä parantaa. Se voisi puoltaa Kaivokadun kaventamista 1+1 kaistaiseksi, mutta ei kokonaan sulkemiseksi, koska Kaivokadun-Simonkadun-Kansakoulukadun yhteys on poikittaisliikenteelle tärkeä yhteys. Sen sijaan Kaivokadun osoittaminen polkupyöräverkon pääreitiksi tuntuu tarpeettomalta, koska juuri valmistunut baanan rautatieaseman alittava tunneli palvelee samaa liikennettä. Polkupyörille suunniteltu tila voitaisiin antaa jalankululle. Kaivokadun ajoneuvoliikenteen poistaminen ennen Esplanadien putkistoremontteja ei olisi muutenkaan mahdollista. Esplanadien kokeilu tulee lopettaa ja palauttaa ajokaistat entiselleen. Tämä on välttämätöntä myös pelastusliikenteen tähden. Kaivokadun suunnittelussa tulee huomioida saattoliikenne rautatieasemalle. Esimerkiksi liikuntaesteisille on varmistettava pääsy päärautatieasemalle. Suunnittelussa on huomioitava esteettömyys muutenkin.

***Vastine:***

Kaivokadun muutos joukkoliikennekaduksi toisi monia hyötyjä kävelijöille ja alueen viihtyisyydelle (kts. vastine kannanottoon 3.9.2). Esteettömän saattoliikenteen mahdollisuudet on huomioitu alueen suunnitelmissa (kts. vastine kannanottoon 3.8.2).

Pyöräliikenteen osalta yhteyksiä on tutkittu aiemmin, ja niiden mukaan Kaivokadulla on yhä yhteystarve pyöräliikenteelle etenkin keskustaan päättyvillä matkoilla. Tästä syystä jalankulusta selkeästi erotellut pyöräliikenteen järjestelyt ovat jatkossakin tarpeellisia Kaivokadulla. Pyöräväylät ovat lisäksi tärkeitä sähköpotkulautojen ja muiden mikroliikkumisvälineiden käyttäjille, jotka pyörätien puuttuessa helposti siirtyvät jalkakäytävälle.

Esplanadin pelastusliikenteen olosuhteita koskien katso vastineet kannanottoihin 3.2.2 sekä 3.6.1. Esplanadin ja niihin liittyvien katujen kokeilu on suunniteltu määräaikaiseksi, ja se päättyy syksyllä 2024.

Kannanotto 3.17.3: poikittaisliikenteen tärkeän katuparin muodostaa Lönnrotinkatu ja Uudenmaankatu. Niiden välityskykyä on heikennetty viimeaikaisilla toimenpiteillä, Lönnrotinkatua erikoisella pyörätieratkaisulla ja Uudenmaankatua liikennevalo-ohjauksella ja Erottajan kesäkatukaistamuutoksilla. Kummallekään kadulle ei pidä osoittaa pyörätietä ja muutkin niiden sujuvuutta haittaavat järjestelyt tulee poistaa. Pyöräily voidaan ohjata rauhallisemmille sivukaduille, kuten Punavuorenkadulle ja Kalevankadulla. Uudenmaankadun valo-ohjauksessa on painotettava myös poikittaisliikenteen sujuvuutta.

***Vastine:***

Lönnrotinkatu ja Uudenmaankatu ovat jo tällä hetkellä käytännössä 1,5 kaistaisia eikä niiden muutos yksikaistaisiksi vaikuttaisi juurikaan niiden autoliikenteen välityskykyyn. Ydinkeskustan liikennejärjestelmäsuunnitelmassa esitetään periaate, että ydinkeskustan alueellisilla kokoojakaduilla, kuten Lönnrotinkadulla ja Uudenmaankadulla, olisi jatkossa enintään yksi ajokaista suuntaansa, jos se liikenteellisesti on mahdollista. Suunnitelmassa ei tehdä päätöksiä tarkemmista liikennejärjestelyistä, kuten kadun tilanjaosta.

Kannanotto 3.17.4: suunnitelmassa on esitetty hyvä kartta kokoontumispaikoista, oleskelun tihentymistä. Helsingin keskustan ongelma on, ettei siellä ole riittävästi ihmisiä. Kokoontumispaikkoja on liian paljon tälle ihmismäärälle muodostaakseen elävää kaupunkikeskustaa. Tässä tilanteessa ei pitäisi yrittää kehittää lisää kävelyalueita, vaan parantaa ja tiivistää olemassa olevia tutuiksi tulleita kohteita. Myös vuodenajat tulisi ottaa huomioon. Kesä Helsingissä on eri asia kuin sydäntalvi. Kattamalla joitakin alueita voitaisiin luoda ympärivuotisia kävelyalueita. Tällainen voisi olla Keskuskatu. Myös nykyinen varsinainen kävelykeskusta tulisi saada jalankulkijoille ja lisätä niiden viihtyvyyttä vihreällä. Tällä hetkellä kaikki poikittaiskadut ja Aleksanterinkatu ovat pitkin päivää huoltoajoneuvojen täyttämiä. Sama koskee Iso-Roobertinkatua. Katutilaa tuli osata jakaa myös lyhytaikaisesti ilman, että tehdään rakenteellisia muutoksia, joiden tuloksena osa katutilasta on suuren osa vuodesta hyödyntämättä ketään.

***Vastine:***

Kaupunkielämän paikkoja ovat myös olemassa olevat paikat, joiden laatua parannetaan aluekohtaisten suunnitelmien myötä. Uusien paikkojen kehittämisessä otetaan huomioon paikan potentiaali houkutella käyttäjiä. Suunnitelmassa esitetään eri kokoisten kaupunkielämän paikkojen kehittämistä, ei ainoastaan suurten ja paljon ihmisiä vetävien paikkojen kehittämistä.

Liikennejärjestelmäsuunnitelman avulla pyritään mahdollistamaan niin nykyisten kuin uusien kävelyalueiden kehittäminen sekä muodostamaan periaatteita jatkosuunnitteluun kävely-ympäristön kehittämiseksi. Tarkemmassa suunnittelussa ratkaistaan, miten kutakin kävelyaluetta kehitetään konkreettisemmalla tasolla esimerkiksi viihtyisyyden ja

sujuvuuden osalta. Yleisesti kävely-ympäristön kehittämistä ohjaa kävelyn suunnitteluohje. Kaupunkitilojen kattaminen ei ole osa ydinkeskustan liikennejärjestelmäsuunnitelmaa, mutta liikennejärjestelmäsuunnitelma ei rajaa pois kattamista.

Aleksanterinkadun ja muiden ydinkeskustan runsaasti kävelyalueiden huoltoliikenteen kehittämiseksi suunnitelmaan on lisätty seuraava kirjaus:

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

Kannanotto 3.17.5: varsinainen suunnitelmaraportti esittelee hyvin erikseen eri liikennemuotojen verkot. Suunnitelman arviointia vaikeuttaa kuitenkin tekstin sekaan laitetut jatkosuunnittelutarpeet, jotka osin ovat ristiriitaisia varsinaisen suunnitelman kanssa. Mm. kohdassa 4.1 s.20 mainitaan tarpeelliseksi selvittää Pohjois-Esplanadin ja Etelärannan muuttamista kävelykaduiksi. Tämä on vastoin suunnitelmassa esitettyä ja myös vastoin Makasiinirannan liikennesuunnitelmaa. Eteläranta ja yhteys kauppatorin kautta Pohjoisrantaan on tärkeä yhteys Etelä-Helsingistä itäsuuntaan. Sen merkitys on tavallaan osoitettu myös suunnitelmassa, kun siellä mainitaan kokoojakadun tarpeellisuus Telakkakadulta Pohjoisrantaan. Yhteyden merkitys lisääntyy vielä Hernesaaren mahdollisesti rakentuessa. Samoin Olympiaterminaalien satamaliikenne vaatii vielä vuosia yhteyden Etelärannan kautta, jotta liikenne ei ohjautu pienemmille kaduille.

***Vastine:***

Esplanadien kaistavalintojen ja kehittämisen osalta katso vastine kirjaukseen 3.2.2. Seuraavassa suunnitteluvaiheessa tehdään päätöksiä Esplanadien ja Etelärannan liikennejärjestelyiden osalta. Ydinkeskustan liikennejärjestelmäsuunnitelmassa ei esitetä kummankaan kadun osalta tarkkaa kaistamäärää. Jatkosuunnittelussa huomioidaan, että autoliikenteelle tarvitaan ydinkeskustan liikennejärjestelmäsuunnitelman mukaisesti pääverkkotasoinen yhteys Esplanadeilta kohti Etelärantaa.

Kannanotto 3.17.6: joukkoliikenteen yhteyksiä Etelä-Helsingissä on viime vuosina heikennetty. Yhteyksiä Tehtaankadun eteläpuolelle on vähennetty. Suunnitelma esittää nyt Laivurinkadun bussilinjojen korvaamista ratikalla, joka jää Tehtaankadun tasolle. Tämän jälkeen ainoastaan ratikka 6 tulee Tehtaankadun eteläpuolelle. Alueella asuu paljon vanhoja ihmisiä, joille pysäkin läheisyys on tärkeää. Vaikka nykyiset 20 ja 30 linjat ovat tuoneet palvelutasoa aivan eteläiseen kaupunginosaan, on niiden toteutuksessa ollut parantamisen varaa. Massiiviset bussit latausasemineen eivät sovi asuntokadun mittakaavaan. Toivoisimme, että niiden poistuttua eteläisimpään osaan saadaan joukkoliikennepalvelua pienemmässä mittakaavassa.

***Vastine:***

Ydinkeskustan liikennejärjestelmäsuunnitelmassa ei oteta kantaa joukkoliikenteen linjastosuunnitteluun (kts. myös vastine kannanottoon 3.14.1). Joukkoliikenteen verkkokuvassa ei ole esitetty bussien linjastokarttaa, ainoastaan tärkeimmät bussiliikenteen pääreitit. Laivurinkadulla näkyvä raitioliikenneyhteys on osa Länsi-

Helsingin raitioteitä, eikä tässä suunnitelmassa esitetä tämän raitioyhteyden korvaavan yksittäisiä bussilinjoja. On kuitenkin todennäköistä, että bussilinjastoihin tehdään muutoksia Länsi-Helsingin raitioteiden toteutuksen myötä. Joukkoliikennelinjaston suunnittelusta vastaa HSL

Kannanotto 3.17.7: Fredrikinkadulle ollaan sijoittamassa lisää ratikkaliikennettä. Katu tulee säilyttää myös autoliikenteellä. Fredrikinkatu on tärkeä ostoskatu, jolla myös asiointipysäköinti on tärkeää sekä myös yhteytenä etelän ja Töölön välillä.

**Vastine:**

Katso vastine kannanottoon 3.13.2.

### 3.18. Helsingin jalankulkijat ry:n lausunto

Kannanotto 3.18.1: On hyvä, että kävelyn ydinaluetta on hahmoteltu, vaikka epäselväksi suunnitelmasta jää mikä sen käytännön merkitys on (ehdotamme tähän konkretiaa kohdan 4.5 kommentteissa). Jatkosuunnittelussa kehoitamme huomioimaan, että merkittävää kävelyn ydinaluetta ovat myös mm. Hakaniemi, Punavuori ja Sörnäinen, ja kantakaupungin ulkopuolella esimerkiksi Itäkeskus. Sekä keskustassa että näiden alueiden välille tarvitaan lisää jalankulun (ympärivuotista) reittiajattelua.

**Vastine:**

Vastineena kannanottoon suunnitelmassa on konkretisoitu kävelyä koskevaa kehittämistä. Kävelyn ydinalueiden sijaan uudessa versiossa puhutaan kaupunkielämän paikoista sekä vahvistettavista kävely-yhteyksistä.

Sörnäinen ja Itäkeskus eivät ole osa ydinkeskustan liikennejärjestelmäsuunnitelman aluerajausta. Suunnitelmassa keskitytään kehittämään Hakaniemen ja Rautatieaseman välisiä kävely-yhteyksiä. Tarkastelu ulottuu Pitkältäsillalta etelään kohti Rautatientoria. Muilta osin Hakaniemi ei ole osa suunnittelualuetta. Punavuoren kävely-ympäristön kehittäminen on osa eteläisen kantakaupungin tulevaa liikennesuunnitelmaa.

Kannanotto 3.18.2: Ajonopeudet vaikuttavat merkittävästi jalankulun viihtyisyyteen, turvallisuuteen ja terveellisuuteen mm. melutason ja katupölyn kautta. Ehdotamme, että keskustan pääkatujen nopeusrajoitustavoitetta muutetaan 40 km/h → 30 km/h ja alueellisten kokoojakatujen nopeusrajoitusta 30-40 km/h → 20 km/h:n. Matalammat suunnittelunopeudet voivat vähentää ajoradan tilantarvetta. Tietyt ydinkeskustan kriittiset kadut tulee suunnitella hitaiksi kaduiksi, joissa korostetaan jalankulkijoiden turvallista liikkumista, ja lisäksi tarvitaan kokonaan ajoneuvoliikenteeltä suljettuja kävelykatuja.

**Vastine:**

Ydinkeskustan liikennejärjestelmäsuunnitelmassa ei oteta kantaa eri katutyypin nopeuksiin suoraan. Nopeusrajoitukset on päivitetty viimeksi vuonna 2019, eikä nopeusrajoitusperiaatteiden päivytystä ole suunnitelmissa lähivuosina. Autoliikenteen pääverkon tulee kuitenkin tarjota riittävän sujuvat yhteydet, jotta autoliikenne todella käyttää sille osoitettua verkkoa. Liian matalat nopeusrajoitukset pääverkolla eivät tue tätä tavoitetta. Paikallisverkolla matalat nopeudet ovat tavoiteltavia, mikä on kirjattu myös suunnitelmaan osana sekä kävelyn että autoliikenteen kehittämistä.

Kannanotto 3.18.3: ehdotamme uuden toimenpiteen lisäämistä: *“Kadunvarsipysäköinti poistuu pääosin kävelyn sisemmällä ydinalueella ja vähenee sitä ympäröivillä alueilla”*. Maanalaista pysäköintitilaa on jo nyt runsaasti saatavilla keskustassa. Muutos tulee toteuttaa esteettömyys ja saattoliikenne huomioiden sekä ottaa huomioon logistiikka paikoissa, jotka eivät ole maanalaisten yhteyksien puolesta saavutettavissa. Vapautuva tila voidaan osoittaa puille ja pensaille, penkeille ja katukalusteille. Talvella vapautuva tila palvelee lumen kasaupaikkoina.

***Vastine:***

Ydinkeskustan liikennejärjestelmäsuunnitelmassa ei oteta kantaa kadunvarsipysäköintiin suoraan, vaan suunnitelma nojaa hyväksytyyn pysäköintipolitiikkaan (kts. vastine kannanottoon 3.2.4). Alueellisissa liikennesuunnitelmissa parannetaan kävely-yhteyksien ja kaupunkielämän paikkojen laatua. Kadun varren tila ja -pysäköinti on osa tätä tarkastelua.

Kannanotto 3.18.4: liikenteellisten vaikutusten arviointi ei nähdäksemme huomioi riittävästi ihmisten käyttäytymistä ja sen muutoksia. Tutkimuksissa on havaittu, että muutokset liikenteen olosuhteissa vaikuttavat kaupunkilaisten valitsemiin kulkumuotoihin, ja autoliikenteen vähentäminen nopeuttaa kaupunkilaisten siirtymistä muihin liikennemuotoihin. Kestävien kulkumuotojen osuutta tulee lisätä ja sen tulee olla tavoite.

***Vastine:***

Helsingin kaupunki on sitoutunut siihen, että kestävien kulkumuotojen osuus kasvaa.

Seudullinen liikennemalli huomioi siirtymät kulkutavasta toiseen, mutta mallissa on myös haasteita tähän liittyen. Liikennemalli on kuitenkin toimiva työkalu hahmottamaan muutokseen suuntaa, ja vaikutusten arviointi osoittaa matka-aikojen keskustaan lyhenevän kaikki kulkumuodot huomioiden. Yhä useammalle on nopeampaa saapua keskustaan. Samalla mallinnus osoittaa myös autoliikenteen määrän Esplanadeilla kasvavan (kts. vastine kannanottoon 3.2.2).

### 3.19. Helsingin vammaisneuvoston lausunto

Kannanotto 3.19.1: suunnitelmaluonnoksessa käytetään saavutettavuus-termiä yhteyksissä, joissa kyse on esteettömyydestä. Saavutettavuudella tarkoitetaan yleensä sähköisiä palveluja. Käsitteiden käyttöä tuleekin tarkentaa. Myös muut käytetyt termit tulee yhdenmukaistaa: on hyvä käyttää liikkumis- ja toimimisesteinen henkilö tai liikkumiseste -käsitteitä sen sijaan että käytetään liikuntarajoitteinen tai liikuntarajoite -käsitteitä.

***Vastine:***

Vastineena kannanottoon suunnitelmassa on vaihdettu liikuntarajoitteinen -termin tilalle termi toimintaesteinen.

Suunnitelmassa käytetään termiä saavutettavuus kuvaamaan liikenteellistä saavutettavuutta, kuten matka-aikaa eri kohteiden välillä tai kuinka iso osa väestöstä saavuttaa alueita missäkin ajassa. Tämä on liikenteen ja maankäytön suunnittelussa vakiintunut merkitys termille saavutettavuus. Esteettömyydestä puhuttaessa ei käytetä saavutettavuustermiä.



Kannanotto 3.19.2: Vammaisneuvosto ehdottaa, että kohta 2.2. *Suunnitelman tavoitteet* kohta muutetaan kuulumaan seuraavasti: Ihmisten saapuminen keskustaan ja keskustassa liikkuminen on sujuvaa ja esteetöntä.

**Vastine:**

Ehdotus on muokattu suunnitelmaan vammaisneuvoston kannanotossaan esittämällä tavalla.

Kannanotto 3.19.3: Autoliikenne-kohdasta puuttuvat kuitenkin esteettömien autopaikkojen ja saattoliikenteen pysähtymispaikkojen ja kuljetuspalvelujen sekä taksiasemien sijainti katualueella. Vammaisneuvosto huomauttaa, että näistä on tarpeen laatia karttakuvat. Ydinkeskustaan tulee varata riittävästi esteettömiä autopaikkoja ja saattoliikenteen pysähtymispaikkoja.

Ensisijaisesti kävelylle osoitetut esteettömät reitit ja alueet tulee esittää suunnitelmassa samalla tavalla kuin pyöräilyn ja joukkoliikenteen pääreitit. Suunnitelmaan on tarpeen lisätä myös linjaukset sähköpotkulaudoista ja niiden vuokrauspisteiden sijainti. Myös kaupunkipyörien vuokrauspisteiden sijainti olisi hyvä esittää karttapohjassa.

**Vastine:**

Vastineena kannanottoon suunnitelman ydinkeskustan liikennejärjestelmää koskevaan kehittämiseen on lisätty seuraava lause:

*"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"*

Ydinkeskustan liikennejärjestelmäsuunnitelmassa ei kuitenkaan ole laadittu karttakuvia esimerkiksi saattopaikoista, sillä tämän tason tarkastelut kuuluvat seuraavaan suunnitteluvaiheeseen osaksi alueellisia liikennesuunnitelmia.

Sähköpotkulautojen ja kaupunkipyörien asemien sijoittelua tehdään eri suunnitteluprosessissa. Kaupunkipyörien osalta suunnitelmia laaditaan yhteistyössä Kaupunkiliikenne Oy:n kanssa ja sähköpotkulautojen osalta toimintaa harjoittavien operaattoreiden kanssa.

Esteettömiä reittejä on laadittu omassa suunnitelmassa osana esteettömyyden erikoistason reittejä. Esteettömät reitit huomioidaan osana alueellisia liikennesuunnitelmia. Suunnitelmaan on lisätty vastineena kohta ohjaamaan jatkosuunnittelua: *"Esteettömyyden erikoistason alueet ja reitit huomioidaan alueellisissa liikennesuunnitelmia katujen kehittämisessä."* Ydinkeskustassa pyritään siihen, että mahdollisimman moni reitti on esteetön.

Kannanotto 3.19.4: on syytä mainita esteettömyys myös katutilaan levittäytyvien toimintojen osalta. Luonnoksessa todetaan: *"Viihtyisyyttä voidaan parantaa esimerkiksi kaupunkivihreällä, istuimilla, laadukkailla pintamateriaaleilla, vesielementeillä ja vähentämällä ympäristön meluisuutta."* Nämä kaikki em. ominaisuudet ovat tavoiteltavia vireän kaupunkitilan kannalta. Vammaisneuvosto esittää, että jo tässä suunnitelamavaiheessa linjattaisiin tavoitteena katutilaan levittäytyvien toimintojen esteettömyys.

**Vastine:**

Kaupunkielämän paikkojen kehittämisen yhteyteen on lisätty lause: ”Kaupunkielämän paikkoja kehitettäessä huomioidaan esteettömyys kaikissa suunnitteluvaiheissa.”

Kaupunkikalusteiden ja pintamateriaalien esteettömyyttä käsitellään kaupunkitilaohjeessa. Ydinkeskustan liikennejärjestelmäsuunnitelma ei säätele esimerkiksi kaupunkikalusteita tai pintamateriaaleja.

Kannanotto 3.19.5: suunnitelmaluonnoksen kohdassa 7. *Käyttäjävurorovaikutuksessa esiin nousseita näkökulmia* on esitetty kuusi erilaista liikkujaa ja heidän visionsa. Suunnitelmasta puuttuu eri apuvälineitä käyttävien (esim. pyörätuoli, rollaattori) liikkujien visio. On paikallaan viestiä, että tuleva kävelyä painottava ydinkeskusta kuuluu myös liikuntaesteisille

**Vastine:**

Vastineena yhtä liikkujista on muutettu vastaamaan paremmin toimintaesteisen henkilön näkökulmaa.

### 3.20. Suomen Pysäköintialan Liitto ry:n lausunto

Kannanotto 3.20.1: Kaivokadun sulkeminen autoilta: Kaivokatua ei tulisi sulkea autoilta, mutta mikäli näin päädyttäisiin, tulee tonteille ajo ja pysäköintilaitoksiin ajo olla mahdollista. Lisäksi läpiajo tulisi sallia yhteiskäyttöautoille, mikä kannustaisi jakamistalouteen ja vähentäisi yksityisautoilua.

Porkkalankadun silta on jo ennen Kaivokadun sulkemista arkisin ruuhkainen kaupunkiin sisään ajettaessa, sekä aamulla että iltapäivällä. Mikäli suurin osa tästä liikenteestä halutaan ohjata Mechelinin- ja Uudenmaankadulle jatkossa, kannustetaan tällä autoilijoita asioimaan muualla kuin keskustassa.

**Vastine:**

Kiinteistölle ajo on huomioitu saattopaikkajärjestelyin (kts. vastine kannanottoon 3.4.2). Ajo pysäköintilaitoksiin on mahdollista myös joukkoliikennekatuvaihtoehdossa.

Läpiajoa yhteiskäyttöautoille ei esitetä sallittavaksi samasta syystä kuin taksi-, matkailubussi tai huoltoliikenteellekään (kts. vastine kannanottoon 3.1.2).

Keskustaan saapumista autoliikenteellä parannetaan helpottamalla sisäänajoja huoltotunneliin ja pysäköintilaitoksiin (kts. vastine kannanottoon 3.4.2). Pysäköintilaitoksiin ajamisen helpottaminen helpottaa autolla asioimista keskustassa.

Mechelininkadulla autoliikenteen sujuvuuden ei arvioida heikkenevän suunnitelman mukaisen liikenneverkon myötä ja paikoitellen autoliikenteen määrä jopa hieman vähenee. Uudenmaankadulla autoliikenteen määrä ruuhkahuipputuntina kasvaa, mikä tarkoittaa noin 10–15 % (noin 50 autoa) enemmän autoja tunnissa. Ruuhkautuminen ei vaikeuta oleellisesti keskustan pysäköintilaitoksiin ajamista. Katso myös vastine kannanottoon 3.16.1 koskien suunnitelman vaikutuksia keskustan autoliikennesaavutettavuuteen.

Kannanotto 3.20.2: Liikenteen sujuvoittamiseksi kadunvarsipysäköintiä tulee vähentää merkittävästi pääkatujen varsilta. Uudenmaankatu ja Bulevardi voisivat välittää kohtuullisen määrän autoja, jopa ruuhka-aikoina, jos pysäköintiä kadunvarsilla vähennettäisiin. Talvisin

pysäköinti tulisi sallia ainoastaan toispuoleisesti. Parittomina/parillisina päivinä eri puolilla, jolloin talvikunnossapito olisi mahdollista hoitaa sujuvasti. Lisäksi tämä parantaa kaikkien turvallisuutta kadulla, kun tilaa on enemmän ja näkyvyys paranee merkittävästi. Samaa ratkaisua tulisi arvioida myös muille vastaaville katuosuuksille.

***Vastine:***

Katso vastine kannanottoon 3.2.4 koskien kadunvarsipysäköintiä. Kaupungin periaatteiden mukaan pääverkon kaduilla ei lähtökohtaisesti tule olla kadunvarsipysäköintipaikkoja. Bulevardi on osa paikallisverkkoa, eikä sinne haluta ohjata läpiajavaa autoliikennettä. Uudenmaankatu on alueellinen kokoojakatu ja osa pääverkkoa, mutta suunnitelman periaatteiden mukaan alueellisilla kokoojakaduilla ei lähtökohtaisesti tulisi olla enempää kuin yksi kaista suuntaansa. Katso Uudenmaankadun kehittämisestä vastine kannanottoon 3.17.3.

Katujen liikennejärjestelyjä arvioidaan alueellisissa liikennesuunnitelmissa, jolloin myös pysäköinti- ja kaistajärjestelyjä voidaan muuttaa, jos muutokset palvelevat ydinkeskustan liikennejärjestelmän tavoitteita.

Kannanotto 3.20.3: suunnitelmassa ei ole otettu kantaa liikennevalojen rytmittämiseen keskustaan saavuttaessa tai sieltä poistuessa. Nykyisellään vihreä aalto ei toimi, mikä hidastaa kaikkia kulkumuotoja. Älyliikenteen ratkaisut ja liikenteenohjauksen kehittäminen parantaisivat liikenteen sujuvuutta ja vähentäisivät päästöjä ilman merkittävää autoliikenteen rajoittamista.

***Vastine:***

Liikennevalo-ohjauksen kehittäminen, kuten vihreiden aaltojen lisääminen on toimiva keino sujuvoittaa autoliikennettä. Valo-ohjauksen kehittäminen on kuitenkin niin laaja kokonaisuus, ettei sitä pystytä käsittelemään sen vaatimalla tarkkuudella tässä suunnitelmassa.

Kannanotto 3.20.4: autojen CO<sub>2</sub>-päästöt vähenevät merkittävästi tulevana vuosina, jolloin automäärän vähentämisen perusteet heikkenevät. Ennen radikaaleja päätöksiä tulisi harkita vaihtoehtoisia ratkaisuja, kuten joukkoliikenteen houkuttelevuuden ja infrastruktuurin parantamista.

***Vastine:***

Autoliikenteen määrä ydinkeskustassa on ennen kaikkea tilallinen kysymys. Keskustaan haluaa matkustaa paljon ihmisiä, mutta tilaa liikkumiseen on erittäin rajatusti. Keskustassa ei ole tilaa kasvattaa autoliikenteen määrää siten, ettei se heikentäisi alueen houkuttelevuutta ja muiden kulkumuotojen toimintaedellytyksiä merkittävästi.

Joukkoliikennevälineillä voidaan kuljettaa huomattavasti enemmän ihmisiä keskustaan verrattuna autoliikenteeseen ja samalla suuren ihmismäärän kuljettaminen vie huomattavasti vähemmän tilaa. Helsingin kaupunki kehittääkin joukkoliikenneyhteyksiä keskustaan kunnianhimoisesti. Jotta autolla matkustaminen olisi Helsingin kokoisessa kaupungissa sujuvaa, on yhä useamman valittava auton tilalle toinen kulkuväline.

Kannanotto 3.20.5: kannustimet Kehuun liittymiselle: SPAL suosittelee, että suunnitelmaan lisätään riittävät kannustimet, jotta kiinteistönomistajat liittyvät Kehun palveluihin.

***Vastine:***

Keskustan huoltotunnelia ja siihen kytkeytyviä pysäköintilaitoksia kehitetään kiinteistöjen tarpeisiin perustuen. Ydinkeskustan liikennejärjestelmäsuunnitelma ei linjaa mahdollisista kannustimista, vaan niitä pohditaan muun muassa yhdessä kiinteistöjen kanssa osana huoltotunnelin kehittämisprojektia.

Kannanotto 3.20.6: kadunvarsilatausta tulisi keskittää alueille, joilla ei ole julkisia pysäköintihalleja, koska näissä on jo markkinaehtoisesti rakennettua latausinfraa.

**Vastine:**

Helsingin kaupunki kehittää julkista latausinfrastruktuuria erillisessä projektissa. Uusien sijaintien tarkastelussa huomioidaan useita muuttujia, kuten olemassa oleva latausinfra, kaupunkirakenne sekä autojen ja ladattavien autojen tiheys alueittain.

Kannanotto 3.20.7: Kaupungin tulisi ottaa jo tässä vaiheessa huomioon autojen autonomiset turvalliset ominaisuudet. Käytännössä itseohjautuvat autot tulevat korvaamaan suuren osan julkisesta liikenteestä. Tällöin autojen määrä tulee kasvamaan merkittävästi.

**Vastine:**

Ydinkeskustan liikennejärjestelmäsuunnitelman valmistelussa ei ole katsottu tarpeelliseksi, eikä oikein mahdolliseksikaan, huomioida ajoneuvotekniikan kehittymistä liikennejärjestelmän suunnitteluperiaatteisiin vaikuttavana tekijänä.

Kaupunki on kuitenkin hiljattain kartoittanut liikenteen tulevaisuuden kehitysskenaarioita (Helsingin liikenteen tulevaisuusanalyysi, 2020). On tunnistettu, että liikenteen kehityssuuntaan tulee merkittävästi vaikuttamaan kulkuneuvojen automatisoitumisen ja liikkumisen palveluistumisen tahti sekä liikennedatan avoimuuden kehittyminen. Näihin muuttujiin liittyy kuitenkin tässä vaiheessa vielä suurta epävarmuutta. Kehityskulku, jossa itseohjautuvat autot merkittävästi lisääntyisivät ja korvaisivat suuren osan julkisesta liikenteestä, on mahdollinen, mutta kaupunkien strategiset tavoitteet huomioiden hyvin epäedullinen. Joka tapauksessa erilaisia tulevaisuuden kehityssuuntia on tärkeää tunnistaa, jotta väistämättömiin muutoksiin osataan oikea-aikaisesti reagoida.

### 3.21. Helsingin kaupunginmuseon lausunto

Kannanotto 3.21.1: *Kaivokatu*: Liikenteen keskittyminen Kaivokadulle rautatieaseman ympäristöön kuuluu alueen historiallisen kehityksen tuottamiin ilmiöihin. Muutoksia suunniteltaessa tulee huomioida katutilan ylläpitäminen ja erottuminen rautatieasemaa ympäröivistä aukioista. Asemakaavan suojelemaan katuaukioon ei tule ulottaa liikennealuetta, kuten nyt on esitetty, vaan kaavan mukaisesti sen tulee säilyä aukiona ja erottua liikennealueesta. Avoimia näkymiä rautatieasemalle Keskuskadulta, aseman edestä Kaivokadulta, ja Mannerheimintien kulmalta diagonaalisti, on tärkeitä vaalia. Istutusten ja pinnoitemateriaalien käyttö tulee olla harkittua ja alueen arkkitehtuurin ja ympäristön ominaispiirteisiin sovitettua.

**Vastine:**

Avoimet näkymät ja suunnitelmien sopivuus alueen historiaan huomioidaan osana alueen jatko suunnittelua.

Kaivokadun joukkoliikennekadulla on suunnitelman mukaisessa lopputilanteessa yhä jalankulkua, pyöräliikennettä ja joukkoliikennettä. Ainoastaan autoliikenteen läpiajo ei ole enää jatkossa mahdollista. Ennen autoistumisen aikakautta Kaivokatu on

kaupunkitilallisesti ollut enemmän joukkoliikennekatuvaihtoehdon kaltainen kuin kadun nykytilan mukainen ratkaisu, jossa kulkee kaksi autokaistaa suuntaansa (kts. kuva alla):



Kannanotto 3.21.2: Esplanadeihin liittyvä kehittäminen tulee ratkaista asemakaavamuutoksella, jolla varmistetaan kokonaisuuden huomattavan kulttuurihistoriallisen arvon ja ominaispiirteiden säilyminen riittävin suojelumääräyksin. Puiston aluetta ei saa pienentää ja Esplanadikatujen tulee kehittyä tasapainoisella ja symmetrisellä tavalla. Etelä- ja Pohjoisesplanadin tulee kytkeytyä myös liikenteellisesti ja eri liikkumismuodoin osaksi Bulevardin ja Mannerheimintien puistokatujen kokonaisuutta, eikä niitä tule sulkea kävelykaduiksi. Myös Eteläesplanadin muutos kaksisuuntaiseksi on ristiriidassa symmetria- ja suojelutavoitteen kanssa.

***Vastine:***

Ydinkeskustan liikennejärjestelmäsuunnitelmassa ei päätetä Esplanadien kaistamääristä (kts. vastine kannanottoon 3.2.2), joten liikennejärjestelmäsuunnitelma ei estä kannanotossa kuvatuista asioista huolehtimista tulevan asemakaavan ja muiden tarkempien suunnitelmien laadinnassa.

Mannerheimintie säilyy osana autoliikenteen pääverkkoa, eikä sinne suunnitella kävelykatua. Bulevardin kehittämisestä ei päätetä tämän suunnitelman yhteydessä muuta kuin se, että se säilyy osana autoliikenteen paikallisverkkoa.

### 3.22. Helsingin vanhusneuvoston lausunto

Kannanotto 3.22.1: Vanhusneuvosto pyytää tarkistamaan suunnitelmassa käytetyt termit niin, että liikuntarajoitteen tai -rajoitteisen sijaan puhutaan liikkumisesteestä tai liikkumis- ja toimimisesteisestä henkilöstä. Saavutettavuuden sijaan esteettömyys on tässä asiayhteydessä oikeampi termi.

***Vastine:***

Termit on vaihdettu suunnitelmaan esitetyn mukaisesti (kts. vastine kannanottoon 3.19.1).

Kannanotto 3.22.2: Vanhusneuvosto toteaa, että ydinkeskusta on esteettömyyden erikoistason aluetta. Esteettömyydyssä tehdyt määrittelyt puuttuvat suunnitelmasta, esimerkiksi esteettömät erikois- ja perustason reitit ja alueet sekä ääniohjatut suojatiet. Autoliikennekohdasta puuttuvat esteettömien autopaikkojen ja saattoliikenteen pysähtymispaikkojen, sekä kuljetuspalvelu- että taksiasemien sijainti katualueella. Vanhusneuvosto toteaa, että niistä on tarpeen laatia karttakuvat. Lisäksi kävelyille priorisoidut esteettömät reitit ja alueet tulee esittää samalla tavalla kuin pyöräilyn ja joukkoliikenteen pääreitit.

**Vastine:**

Esteettömyydyssä määritellyt alueet- ja reitit huomioidaan liikennejärjestelmäsuunnitelmaa seuraavissa alueellisissa liikennesuunnitelmissa.

Saattoliikenteen ja taksien pysähtymispaikkojen osalta katso vastineet kannanottoihin 3.4.2 sekä 3.8.2.

Jalankulun osalta ei ole esitetty reittikohtaista karttakuvaa. Katu- ja reittikohtaiset tarkastelut niin jalankulun kuin esteettömyyden osalta tehdään tarkemmilla suunnittelutasoilla esimerkiksi alueellisissa liikennesuunnitelmissa.

Esteettömien alueiden- ja reittien osalta katso vastine kannanottoon 3.19.3.

Kannanotto 3.22.3: Vanhusneuvosto toteaa, että paikalliskatujen ylittäminen mistä tahansa kohdasta on turvatonta esimerkiksi näkövammaisten ja muistisairaiden henkilöiden tai myös lasten näkökulmasta. Vanhusneuvosto pyytääkin varmistamaan, että kaikkien liikkujien turvallisuus varmistetaan.

**Vastine:**

Paikalliskatujen ylittämistä koskevaan kirjaukseen on lisätty maininta (alleviivattuna) esteettömyyden huomioimisesta ohjaamaan jatkosuunnittelua: *”Periaatteena on, että liikennesolun autoliikenne on paikalliseen liikenteeseen rajautuen vähäistä ja hidastuvuhtista, 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.”*

Kannanotto 3.22.4: suunnitelmassa ei ole huomioitu talvikunnossapitoa eikä liikkumisen ympärivuotisuutta. Vanhusneuvosto toteaa, että kävelyn pääreittien talvihuollon riittävyys ja laadukkuus tulee varmistaa, ja muistuttaa että talvikunnossapito vaikuttaa kaikkeen ikääntyneiden mahdollisuuteen hoitaa asioitaan, harrastaa ja pitää huolta hyvinvoinnistaan.

**Vastine:**

Ydinkeskustan liikennejärjestelmäsuunnitelmassa ei käsitellä ylläpitoon liittyviä asioita. Kaupunki kehittää talvikunnossapitoa ja kaikille turvallinen kävely-ympäristö on tavoitteena myös ydinkeskustassa.

Kannanotto 3.22.5: suunnitelmaan on tarpeen lisätä myös linjaukset sähköpotkulaudoista ja niiden vuokrauspisteiden sijainti. Vanhusneuvosto tuo tiedoksi aiemmin tekemänsä lausunnon HEL 2022-008074, jossa se pyytää pääsyä mukaan suunnittelemaan sähköpotkulautojen käyttöä ja pysäköintiä sekä lausunnon HEL 2021-003269, jossa vanhusneuvosto toteaa sähköpotkulautojen olevan ikääntyneille liikenneturvallisuusriski.

**Vastine:**

Sähköpotkulautojen osalta katso vastine kannanottoon 3.19.3.

**3.23. Katajanokkaseuran ympäristötoimikunnan lausunto**

Kannanotto 3.23.1: pidämme ajatusta Kaivokadun sulkemisesta läpikulkevalta henkilöautoliikenteeltä hyvin epätarkoituksenmukaisena – varsinkin kun tämä reitin varrella ei ole juuri asumista mutta sitä enemmän palveluja, toimitiloja ja työpaikkoja sekä pysäköintilaitoksia. Totta on, että Rautatieaseman ympäristö on joukkoliikenteen solmukohtana Helsingin jalankulkuintensiivisin alue eikä kovin viihtyisä, mutta oleskelua ja flaneerausta varten voidaan parantaa Rautatietorin ja Elielinaukion kaupunkitiloja pikemmin kuin Kaivokadun jalkakäytäviä. Vähintään 1+1 kaistaa sekä tarpeelliset kääntymis-, pysähtymis- ja taksikaistat ovat vähimmäisvaatimus.

**Vastine:**

Päärautatieaseman ympäristön kävely-ympäristön laatu kokonaisuutena paranee monin tavoin, mikäli Kaivokatu muutetaan joukkoliikennekaduksi (kts. vastine kannanottoon 3.9.2). Kaivokadun joukkoliikennekadulla olisi myös suurempi positiivinen kuin negatiivinen vaikutus keskustan elinvoimaan (kts. vastine kannanottoon 3.2.1).

Kannanotto 3.23.2: Esplanadi on katutilana Helsingin arvokkain ja sen periaatteellinen poikkileikkaus on säilytettävä eli 2 liikennöitävää kaistaa sekä Etelä- että Pohjoisesplanadilla. Pyöräilyliikenne on järjestettävä toimivasti ja turvallisesti kumpaankin suuntaan, mutta missään nimessä ei ”baanamaisesti” – Eteläesplanadin asfaltoitu reitti on sekä toiminnallisesti että ympäristöllisesti epäonnistunut. Pohjoisesplanadin istutus- ja oleskelurakenteista voidaan olla useaa mieltä, mutta yli puolta vuotta kestävä talvikausi näyttää muodostuvan ylivoimaiseksi haasteeksi. Kesäkaudeksi tehtävät väliaikaisjärjestelyt lienevät luontevampi ratkaisu ja resurssit ympäristön pysyväksi ja ajoittaiseksi kohentamiseksi voitaisiin mieluummin ohjata Esplanadin puistovyöhykkeeseen.

**Vastine:**

Esplanadien kaistamäärästä ei tehdä päätöksiä ydinkeskustan liikennejärjestelmäsuunnitelmassa (kts. vastine kannanottoon 3.2.2).

**3.24. Helsingin seudun liikenne-kuntayhtymän (HSL) lausunto**

Kannanotto 3.24.1: HSL kannattaa Kaivokadun osittaista muuttamista joukkoliikennekaduksi, kun huomioidaan myös muun liikennejärjestelmän toimivuus. Joukkoliikenteen osuus ydinkeskustaan saapumisessa, sieltä lähtemisessä ja siellä liikkumisessa on jo nyt merkittävintä ja kasvaa entisestään tulevaisuudessa. Ajoneuvoliikenteen läpiajon rajoittaminen rauhoittaa liikenneympäristöä ja sujuvoittaa joukkoliikennettä myös välitöntä vaikutusalueitaan laajemmin Simonkadulla, Vilhonkadulla ja Kaisaniemenkadulla. Joukkoliikenne tehostuu ja saavutettavuus paranee ydinkeskustassa.

**Vastine:**

Kaivokadun joukkoliikennekatumuutoksen vaikutusarvioinnissa on huomioitu vaikutukset liikennejärjestelmään laajasti seudullisella tasolla. Kaikki kulkumuodot huomioiden

keskustan saavutettavuus paranee muutoksen myötä (kts. vastine kannanottoon 3.9.3). Joukkoliikenteen ja etenkin raitioliikenteen sujuvuus parantuu ja häiriöherkkyys vähenee Kaivokadun joukkoliikennekatumuutoksen myötä.

Kannanotto 3.24.2: Paikalliskatujen tunnistaminen ensisijaisesti henkilöautojen liikkumisen kannalta määränpääksi mahdollistaa kävelykeskustaa laajemman alueen merkittävän rauhoittamisen sekä katu ympäristön muokkaamisen viihtyisämmäksi ja turvallisemmaksi. Paikalliskatujen rauhoittaminen on kannatettavaa, mutta keinoista tulee sopia tapauskohtaisesti HSL:n kanssa. Näin erityisesti, kun paikalliskadulla kulkee joukkoliikennettä.

***Vastine:***

Paikalliskatujen rauhoittamisen konkreettiset suunnitteluratkaisut laaditaan osana alueellisia liikennesuunnitelmia. Suunnitelmien laatimisessa tehdään yhteistyötä HSL:n kanssa.

Kannanotto 3.24.3: Keskustan maanalaisten pysäköintilaitosten mahdollisimman tehokas hyödyntäminen on kannatettavaa erityisesti, jos sillä saa vapautettua katutilaa muuhun käyttöön, kuten logistiikan tarpeisiin.

***Vastine:***

Suunnitelma nojaa pysäköinnin kehittämisen osalta pysäköintipolitiikkaan (kts. vastine kannanottoon 3.2.4). Kuten lausunnossa todetaan, liikennejärjestelmäsuunnitelman periaatteena on vapauttaa katutilaa muun muassa jakelu- ja huoltotoiminnan tarpeisiin parantamalla maanalaisten pysäköintilaitosten saavutettavuutta.

Kannanotto 3.24.4: Joukkoliikenteelle osoitetuilla osuuksilla on tärkeää pyrkiä hyödyntämään joukkoliikenteen laadukkuuteen ja kustannustehokkuuteen tähtääviä keinoja, kuten omat kaistat ja liikennevaloetuedet. Joukkoliikennepalvelun osalta on pyrittävä turvaamaan sujuvuus myös kaikkein vilkkaimmilla kävelyalueilla, kuten esimerkiksi päärautatieaseman edustalla Kaivokadulla. Sujuvuuden turvaaminen tukee joukkoliikennepalvelun laatua, houkuttelevuutta ja taloudellisuutta.

***Vastine:***

Joukkoliikenteelle osoitetut erilliset kaistat ja liikennevaloetuedet huomioidaan osana jatkosuunnittelua ja osana alueellisia liikennesuunnitelmia. Joukkoliikenteen sujuvuus Kaivokadulla paranee tehtyjen toimivuustarkasteluiden perusteella niin sujuvuuden kuin häiriöherkkyyden osalta.

Kannanotto 3.24.5: Rautatien ympäristön jatkosuunnittelussa HSL kehottaa pohtimaan kaikkia keinoja minimoida henkilöajoneuvoliikenteen tarpeista juontuvat heikennykset joukkoliikenteeseen sekä muille tienkäyttäjille mukaan lukien vaihtoehtoisten kulkureittien selvittäminen maanalaisiin pysäköintilaitoksiin. Rautatien bussiterminaaliratkaisulla voidaan minimoida bussien ja merkittävästi kasvavan raitioliikenteen risteämistä ja parantaa



turvallisuutta ja sujuvuutta. Rautatientorin suunnittelulla tulee myös pyrkiä kehittämään aseman ympäristön vaihtoyhteyksiä liikennemuodoista toiseen.

***Vastine:***

Kaivokadun joukkoliikennekadun liikenteellisiä ratkaisuja tarkennetaan alueen jatkosuunnittelussa. Maanalaisten pysäköintilaitoksien kulkureittien osalta kaupunki tekee yhteistyötä alueen kiinteistönomistajien kanssa. Lisäksi keskustan huoltotunnelin laajentamisesta Hakaniemen suuntaan on voimassa kehittämisvaraus. Toteutuessaan laajennus ohjaisi huolto- ja pysäköintiliikennettä maan alle ydinkeskustan ulkopuolella, vähentäen autoliikenteestä koituvia haittoja joukkoliikenteelle.

Rautatientorin jatkosuunnittelussa huomioidaan vaihtoyhteydet eri kulkumuotojen välillä.

Kannanotto 3.24.6: Bussiliikenteen rooli keskustan sisällä jakelevana kulkumuotona vähenee tulevaisuudessa uusien raitioteiden myötä. Bussiliikenteelle on kuitenkin järjestettävä riittävät toimintaedellytykset alueilla sekä yhteystarpeissa, jotka siirtyvät raideliikenteellä palveltaviksi. Tämä johtuu säännöllisistä rata- sekä katuremonteista, jotka estävät raideliikennepalvelun välillä pitkiksikin ajoiksi. Helsingin kaupungin ja HSL:n tulisi yhteistyössä määrittellä tarpeet ja toteutus ydinkeskustan sekä sen lähialueiden poikkeusliikenteen järjestelyiksi, jotta joukkoliikennepalvelu pystytään ajoittaisista poikkeustilanteista huolimatta järjestämään laadullisesti riittävällä tasolla. Tarpeiden määrittely auttaa tarkemman tason suunnittelua kuten ohjelmoidut alueelliset yleissuunnitelmat.

***Vastine:***

Helsingin kaupunki tulee tekemään HSL:n kanssa yhteistyötä bussiliikenteen kehittämiseksi myös poikkeusliikenteen järjestämisen osalta. Bussiliikenteen toimintaedellytykset huomioidaan osana aluekohtaisia liikennesuunnitelmia. Kaivokadun alustavassa liikennesuunnitelmassa on huomioitu raitioliikennettä korvaavan bussiliikenteen tilatarpeet siten, että bussit mahtuvat ajamaan raitiokiskoja pitkin tarvittaessa.

Kannanotto 3.24.7: Kampin terminaalin jatkosuunnittelussa on muistettava, että Kampin katuverkkoonkin tarvitaan busseille tilaa, koska Kampin terminaaliin ei voida liikennöidä nivelkalustolla tai järjestää sinne sähköbussien latausta. Suunnitteluratkaisu on pyrittävä tehokkuuteen, sujuvuuteen ja turvallisuuteen sekä Kampin terminaalissa että katuverkolla, jotta matkustajapalvelu säilyy laadukkaana ja ettei joukkoliikenteen operointikustannukset nouse muuttuvien terminaalijärjestelyjen takia. HSL:n tulee olla ratkaisuja suunniteltaessa tiiviisti mukana.

***Vastine:***

Helsingin kaupunki tulee tekemään yhteistyötä HSL:n kanssa muun muassa Kampin alueen liikennesuunnitelmassa sekä muussa Kampin terminaalin jatkosuunnittelussa.

Kannanotto 3.24.8: Kaisaniemenkadun raitiovaunupysäkki sijaitsee saavutettavuuden kannalta erinomaisella paikalla, mutta nykyisessä katutilassa sen kehittäminen vastaamaan raitioliikenteen lisääntyvän vuorotarjonnan haasteisiin on vaikeaa. HSL esittää, että

jatkosuunnittelussa pyrittäisiin etsimään keinoja, joilla erinomaisen saavutettavuuden omaava pysäkki voitaisiin säilyttää em. laatutekijöiden kärsimättä.

***Vastine:***

Kaupunki tulee tekemään yhteistyötä HSL:n kanssa Kaisaniemenkadun raitiovaunupysäkin kehittämisessä ja tarpeet raitioliikenteen vuorotarjonnan osalta huomioidaan osana jatkosuunnittelua.

Kannanotto 3.24.9: Rautatien bussiterminaalin suunnittelun yhteydessä tulee suunnitella myös Helsingin kaupungin ydinkeskustaan päättyvien raitioteiden päätepysäkit. Helsingin kaupunki ja HSL ovat yhteistyössä jo aloittaneet pikaraitioteiden päätepysäkkitarpeiden määrittämisen ja suunnittelutyö jatkuu myöhemmin syksyllä. Raitioteiden päätepysäkit on syytä mitoittaa kahdelle linjalle, joille kummallekin on varattava jättö- ja lähtölaiturit tai päätepysäkkikonfiguraatiosta riippuen raiteet. Mitoituksessa on pyrittävä mahdollisuuksien mukaan noudattamaan Helsingin seudun pikaraitioteiden standardeja vaunupituuksien (45 metriä) ja laiturikorkeuksien (30 cm) suhteen.

***Vastine:***

Raitioteiden päätepysäkkien suunnitelmia tarkennetaan osana alueen liikennejärjestelyiden tarkempaa liikennesuunnittelua, jossa tehdään yhteistyötä HSL:n kanssa.

Kannanotto 3.24.10: Junaliikenteen osalta ydinkeskustan liikennejärjestelmässä on keskeistä pyrkiä parantamaan solmun kytkeytymistä ympäröivään joukkoliikenne- ja katuverkkoon. Nykyisin vaihtoyhteydet junista muuhun joukkoliikennejärjestelmään ovat pitkiä, eivätkä palvele käyttäjää parhaalla mahdollisella tavalla. Osana MAL 2023 -suunnitelman asemat ja asemanseudut -toimenpidekokonaisuutta yhtenä jatkoselvitystyönä on tarkoitus selvittää millaisella toimenpidekokonaisuudella päärautatieaseman vaihtoyhteyksiä tulisi kehittää.

***Vastine:***

Ydinkeskustan liikennejärjestelmää pyritään kehittämään niin, että joukkoliikenteen vaihtoyhteydet paranevat. Tarkemmat keinot tähän määritellään osana jatkosuunnittelua muun muassa alueellisissa liikennesuunnitelmissa. MAL-suunnitelman toimenpidettä edistetään tässä vaiheessa omana hankkeenaan.

Kannanotto 3.24.11: Logistiikan tärkeimmät kehittämistarpeet ja -näkökulmat ydinkeskustassa on tunnistettu hyvin. Kokonaisuuden arviointia hankaloittaa se, että logistiikan toimenpiteitä, esim. kuormaus- ja lastauspaikkojen kokonaisuutta (nykyiset ja suunnitellut), tai potentiaalisia lähijakelukeskusten paikkoja ei ole esitetty liikennejärjestelmäsuunnitelman kartoilla, kuten muiden liikennemuotojen osalta. Myös toimenpiteiden alustavasta aikataulutuksesta sekä kustannuksista tarvitaan lisää tietoa. Logistiikan ratkaisut tulee suunnitella yhteistyössä alueen yritysten (sekä kuljetusten tilaajat että toimittajat) kanssa. Keskustan huoltotunnelin ajoyhteyksien kehittäminen pysäköintiliikenteelle ei saa tarpeettomasti hankaloittaa tunnelin käyttöä jakelu- ja huoltoliikenteelle.

***Vastine:***

Ydinkeskustan liikennejärjestelmä nojaa logistiikan kehittämisen osalta citylogistiikan toimenpideohjelmaan. Logistiikka- ja lähijakelukeskusten sijaintia varten tarvitaan erillinen tarkastelu. Liikennejärjestelmätaso on liian yleispiirteinen kuormauspaikkojen

sijaintien määrittelemiseksi, niiden tarkemmat sijainnit määritellään osana alueellisia liikennesuunnitelmia ja määrittelyssä tehdään yhteistyötä alueen toimijoiden ja logistiikka-alan kanssa.

Keskustan huoltotunnelin ajoyhteyksien kehittämisen lähtökohtana on jakelu- ja huolto liikenteen sujuvuuden varmistaminen.

Kannanotto 3.24.12: Toteutushankkeiden kesken tapahtuvaa koordinoitua tulee jatkaa, jotta ydinkeskustan liikennejärjestelmä säilyy toimintakykyisenä työmaiden puristuksessa. Toteutusohjelmoinnissa erityistä huomiota kannattaa kiinnittää Esplanadin alueen vesihuolto- ja katutöiden (toteutus 2029–2034) ja Kaivokadun kansisaneerauksen (2027 alkaen), Länsisataman pikaraitiotien toteutukseen ja käyttöönottoon (2028–2031) sekä Rautatientorin ympäristön (Kluuvien yleissuunnittelu 2024 alkaen) keskinäisriippuvuuteen. Länsisataman pikaraitiotietä ei voida ottaa käyttöön ennen kuin Kaivokadulle on saatu toteutettua riittävän kapasiteetin pysäkkilaiturijärjestelyt. Asettaako Esplanadien remontti vaatimuksia Kaivokadun läpäisykyvylle?

***Vastine:***

Helsingin kaupungilla on käynnissä erillinen projekti keskustan alueen toteutushankkeiden koordinoitua varten. Projektissa huomioidaan eri katutyömaiden aikataulutusta siten, että niistä olisi mahdollisimman vähän haittaa liikennejärjestelmälle. Esimerkiksi Kaivokadun ja Esplanadien remonttien osalta aikataulutusta on suunniteltu siten, että poikittainen yhteys keskustan läpi säilyy myös rakentamisen aikana.

Liite 6

Liite. Saadut lausunnot

30.5.2024

Helsingin Kaupunki  
Henna Hovi / Marek Salermo / Pihla Kuokkanen  
Kaupunkiympäristö, Liikennejärjestelmä

Viite: lausuntopyyntönnö 20.5.2024 / sidosryhmä: tavaraliikenne / logistiikka

## **YDINKESKUSTAN LIIKENNEJÄRJESTELMÄSUUNNITELMAN LUONNOS**

Etelä-Suomen Kuljetusyrittäjät ry ja Helsingin Seudun Kuljetusyrittäjät ry kiittävät mahdollisuudesta lausua Helsingin Kaupungin ydinkeskustan liikennejärjestelmäsuunnitelman luonnokseen.

### **Poikittaisyhteyksillä on suuri merkitys ydinkeskustan tavaraliikenteelle**

Helsingin kaupungin elinvoiman ja sen asukkaiden viihtyisyyden turvaaminen edellyttää sujuvaa ja toimivaa tavaralogistiikkajärjestelmää. Tavaraliikenteen suoritettua määrää perustuvat asiakastarpeisiin (esim. yritykset, kaupunki, kuluttajat), eivätkä esimerkiksi yksityisliikenteen vähentämiseen tarkoitettuihin keinoihin (liikenteen rajoittaminen) laske itse kuljetussuorituksen määrää. Väärin valitut keinot nostavat kuljetuskustannuksia, lisäävät päästöjä ja vaikeuttavat ydinkeskustan alueen liiketoimintaa.

**Tavaraliikenteen estäminen Kaivokadulla (Keskuskatu – Postikatu) aiheuttaisi näkemyksemme mukaan mittavia heijastevaikutuksia ja häiriöitä tavaraliikenteen liikennevirtoihin, hidastaen tavaralogistiikan kuljetusketjuja ja lisäten kuljetuskustannuksia sekä liikennepäästöjä koko ydinkeskustan alueella.** Samalla kuljetuksia tulisi ohjautumaan pienemmille kaduille, joiden katuprofiili ei tue isolla ajoneuvolla liikennöimistä. Esplanadien katukokeilun 2022–2024 aikana kuljetusyrittäjät raportoivat juuri tämänkaltaisista ongelmista.

Ydinkeskustan poikittaisyhteydet ovat elintärkeitä Helsingin kaupunkialueen tavaraliikenteelle. **On tärkeää tunnistaa, että asia ei kosketa vain jakeluliikennettä, vaan laajemmin koko kaupungissa kulkevaa tavaraliikennettä.** Valtaosa Kaivokatua käyttävistä kuljetuksista ei tosiasiallisesti ala tai pääty Kaivokadulle tai edes sen välittömään läheisyyteen, mutta ovat silti riippuvaisia kadun tarjoamasta poikittaisyhteydestä. Yhteyttä hyödyntävät päivittäin (jakeluliikenteen lisäksi) esimerkiksi rakennus-, vaihtolava- sekä jätehuoltokuljetukset. Kuljetuksissa käytettävä kuljetuskalusto vaihtelee kevyistä pakettiautoista aina raskaisiin kuorma-autoihin saakka.

### **Jakeluliikenteen toimintaedellytyksiä on joka tapauksessa parannettava**

Suunnitelmaluonnoksessa on tunnistettu oikein jakeluliikenteen parantamisen tarpeet, kuten kuorman purkualueiden määrän lisääminen, sijainti ja niiden väärinkäytön estäminen. Jatkotyössä tulee kiinnittää vielä huomiota kuorman purkupaikan ja kohdeyrityksen väliseen siirtymään, erityisesti talviaikaan, jotta tavaroiden toimittaminen on turvallista ja sujuvaa. Korotukset ja epätasaisuudet on poistettava, ja kevyen liikenteen ohjauksessa tulee huomioida jakeluliikenteen tarpeet. Tämä on myös työhyvinvointi ja – turvallisuus kysymys.

Huoltotunnelin kehittäminen on oltava prioriteetti jo tänään. Nykyisin tunneli on sekava esimerkiksi opasteiden puutteiden vuoksi, eikä sen potentiaalia hyödynnetä täysimääräisesti. Kannatamme myös huoltotunneliin liitettävien kiinteistöjen määrän lisäämistä. Tunnelin käyttöasteen nostaminen eri parannustoimin, hyödyttää kaikkia osapuolia.

## Päästöihin vaikutetaan nopeasti oikealla liikennesuunnittelulla

Liikenteelle asetetut päästövähennystavoitteet edellyttävät vaihtoehtoisten käyttövoimien käytön lisäämistä myös tavaraliikenteessä. Muutos on tehtävä hallitusti ja niin, ettei elinkeinoelämälle siitä aiheutuvat kustannukset kasva hallitsemattomasti. Kuljetusyritysten investointikyvystä ja mm. kaluston käyttöiästä johtuvista syistä, kestänee vielä vuosikymmeniä, ennen kuin raskasliikenne on kokonaan irrottanut fossiilisesta polttoaineesta. Suomessa on tällä hetkellä rekisteröitynä noin 50 sähkökuorma-autoa ja noin 92 000 dieselkäyttöistä kuorma-autoa. On epärealistista ajatella, että liikennepäästöihin pystyttäisiin nopeasti vaikuttamaan ainoastaan käyttövoimasiirtymän avulla.

**Raskaan liikenteen päästöjä voidaan alentaa tehokkaimmin parantamalla tavaraliikenteen sujuvuutta, jonka merkitys korostuu etenkin tiiviissä kaupunkiympäristössä.** Suunnitelmaluonnoksessa esitetyt uudet liikennejärjestelyratkaisut eivät kaikilta osin tue tätä tavoitetta.

Luonnoksessa on esitetty mm. kuljetuskaluston pienentämistä ja lähijakeluasemien perustamista, jakeluliikenteen tarvitsevan katutilatarpeen vähentämiseksi. Kuljetusyritysten taloudenmekanismi perustuu kuljetettujen tonnimäärien ja siitä aiheutuvien kustannusten suhteeseen. Kuljetuskaluston pienentäminen johtaa väistämättä ajosuoritteen (ja päästöjen) kasvuun, yksikkökustannusten nousuun ja samalla haasteisiin mm. ajo- ja lepoaika-asetuksen tai työaikalain määräysten yhteensovittamisessa alentuvaan kuljetuskapasiteettiin. Lähijakeluasemien yleistymistä taas haastavat mm. erilaiset vastuukysymykset ja sopimusperusteiset velvoitteet mm. kuljetusketjun hallinnassa, raportoinnissa ja asiakaslupauksissa. Kaikissa muutoksissa on oleellista tunnistaa, mikä on kuljetusasiakkaiden todellinen valmius vastata asiasta aiheutuviin, jyrkästikin kohoaviin kustannuksiin. Esimerkiksi siirtyminen vaihtoehtoisilla käyttövoimilla toimiviin ajoneuvoihin, moninkertaistaa yritysten investointikustannukset.

## Tavaraliikenne sallittaisiin Kaivokadulla lupajärjestelyllä

Keskustan poikittaisyhteydet ovat elintärkeitä tavarakuljetuksille, eikä niiden poistaminen tai muutoin ydinkeskustan tavaraliikenteen ruuhkauttaminen palvele kenenkään etua.

**Esitämme, että Kaivokadun läpiajo sallittaisiin jatkossakin tavaraliikenteen ajoneuvoille.**

Tarvittaessa läpiajo voisi olla myös lupaperusteinen. Valvonta voitaisiin toteuttaa esimerkiksi rekisterikilpiä lukevien kameroiden avulla, ja luvan mahdollinen maksullisuus varmistaisi, että luvan hankkivat vain ne yritykset, jotka todella tarvitsevat tätä reittiä.

*Tarvittaessa lisätietoja antaa Etelä-Suomen Kuljetusyrittäjät ry:n toimitusjohtaja Mikko Voutilainen, p. 040 517 7133, [mikko.voutilainen@skal.fi](mailto:mikko.voutilainen@skal.fi)*

Helsingissä 30.5.2024

Mikko Voutilainen  
toimitusjohtaja

3.6.2024

## Helsingin kaupungille

### Asia: Helsingin ydinkeskustan liikennejärjestelmäsuunnitelma

Helsingin kaupungin laatimassa liikennejärjestelmäsuunnitelmaluonnoksessa esitetään useita henkilöautoilua vaikeuttavia toimenpiteitä. Vaihtoehtotarkastelussa tarkastellaan Kaivokadun muuttamista joukkoliikennekaduksi tai yksikaistaiseksi molempiin suuntiin sekä Etelä- ja Pohjoisesplanadin osalta myös yksikaistaisuutta.

Paikalliskaduille esitetään 30 km/h nopeusrajoituksia, hidasteita, liikenteenohjauksellisia keinoja sekä tarvittaessa kadun katkaisua autoliikenteeltä. Pysäköinnin osalta ehdotetaan kaupungin ja yksityisten pysäköintilaitosten välisen yhteistyön lisäämistä asukaspysäköinnissä ja erityistilanteissa sekä siirtymistä palvelutasonmukaiseen hinnoitteluun.

Matkailu- ja Ravintolapalvelut MaRa ry (*jäljempänä MaRa*) toteaa lausuntonaan seuraavaa:

Helsingin kaupungin ydinkeskustan liikennejärjestelmäsuunnitelmaa koskeva esitys vahvistaa jo kaupungin aiemmin noudattamaa linjaa, etteivät autoilevat asiakkaat ole tervetulleita käyttämään keskustan palveluita. Kaupunki haluaa vaikeuttaa myös keskustassa asuvien autoilua ottamatta huomioon, että auto on monelle perheelle välttämätön kulkuväline esimerkiksi lasten harrastusten tai muualla maassa sijaitsevien vapaa-ajanviettopaikkojen takia.

#### 1. Kaivokadun ja Esplanadin liikennekorjaukset

Ydinkeskustan liikennejärjestelmäsuunnitelman elinvoimavaikutusten arviointia koskevassa konsulttiselvityksessä on päädytty johtopäätökseen, että Kaivokadun sulkeminen henkilöautoliikenteeltä toisi ydinkeskustaan lisää asiakkaita ja muutos olisi positiivinen ravintoloille, kahviloille ja hotelleille. MaRa pitää johtopäätöstä vääränä.

**MaRa vastustaa Kaivokadun muuttamista joukkoliikennekaduksi, koska se heikentää Helsingin keskustan saavutettavuutta henkilöautolla pidentäen matka-aikoja ja lisäten ruuhkia.** Kaivokadun välittömässä läheisyydessä olevat ravintolat/kahvilat saattavat hyötyä muutoksesta (esimerkiksi lisää terassitilaa), mutta vaikutus koko ydinkeskustan ravintoloille ja kahviloille on negatiivinen. Helsingin keskustan hotelleille hyvä saavutettavuus henkilöautolla on myös tärkeää, jota Kaivokadun sulkeminen heikentäisi olennaisesti.

Esplanadin kokeilu ei ole lisännyt Helsingin keskustan elinvoimaa. Vaikutukset ovat olleet päinvastaiset. Esplanadin yksikaistaisuus on lisännyt myös jakeluliikenteen häiriöalttiutta. **MaRa katsoo, että Esplanadin molemmilla puolilla on oltava kaksi ajokaistaa sujuvan henkilöauto- ja tavaraliikenteen turvaamiseksi.**

Tarkasteltaessa hyötyjä ja haittoja on otettava huomioon Helsingin keskusta laajasti eikä vain suljettavien tai liikenteen rajoituksen kohteena olevien katujen välittömässä läheisyydessä olevat toimipaikat. Helsingin keskustan elinvoimalaskennan tuloksista (ote raportista 13.5.2024) selviää,

että Helsingin keskustasta on hävinnyt keskimäärin 40 kauppaa vuodessa ajanjaksolla 2019–2024.

## 2. Paikalliskadut

Paikalliskaduilla on merkittävä määrä ravintoloita, kahviloita ja erikoiskauppoja. Paikalliskatujen pitäminen elinvoimaisena edellyttää, että niihin on pääsy kaikilla liikkumismuodoilla. Helsingin keskustan liikenne -yrittäjäkyselyssä 27 Fredrikinkadulla toimivaa yrittäjää ilmoitti mielipiteensä Fredrikinkadun muuttamisesta joukkoliikennekaduksi. Vain yksi kannatti ajatusta.

Liikenteen ohjausratkaisut, joilla paikalliskatuja muutetaan yhdensuuntaiseksi, vaikeuttaa henkilöautoilla saapuvien asiakkaiden pääsyä paikalliskaduilla sijaitseviin liikkeisiin. Henkilöautoilun estäminen kokonaan paikalliskadulta vähentää asiakasmääriä ja merkitsee kuoliniskua monelle siellä sijaitsevalle liikkeelle. Esimerkiksi Hämeentien sulkeminen henkilöautoliikenteeltä on autioittanut aiemmin vilkkaan kauppakadun.

**MaRa vaatii, että liikennejärjestelmäsuunnitelmassa turvataan sujuva henkilöautoliikenne paikalliskaduilla. Uusien kävelykatujen selvittäminen tulee tapahtua tiiviissä yhteistyössä elinkeinoelämän kanssa.**

## 3. Kadunvarsipysäköinti

Suunnitelmassa esitetyt pysäköintiä koskevat toimet tähtäävät asukaspysäköinnin ja asiointipysäköinnin hinnan nostamiseen.

Helsingin kaupungin pysäköintiratkaisut ovat tehneet Helsingin kaupunkiin saapumisen autolla erittäin kalliiksi (erityisesti I vyöhyke). Asiointipysäköinnin hintaa ei voida verrata joukkoliikennelipun hintaan, koska autoilusta aiheutuu moniakkin muitakin suuria kustannuksia kuin pysäköintiratkaisut. Kallis kadunpysäköinti ydinkeskustassa johtaa siihen, että autoilevat asiakkaat suuntaavat kehäteiden varrella oleviin kauppakeskuksiin. **MaRa vaatii, että kohtuuhintainen kadunvarsipysäköinti turvataan.**

Helsingin kaupungin asukkaille on turvattava kohtuuhintainen asukaspysäköinti. Kalleimmilla vyöhykkeillä asukaspysäköinti maksaa jo tällä hetkellä 720 euroa vuodessa. Kyseessä on tulonsiirto yksityiseltä sektorilta julkiselle sektorille, mikä on pois muusta kulutuksesta. **MaRa katsoo, että asukaspysäköinnin hintaa ei voida enää nostaa.**

Toimenpide, jolla pääsyä maanalaisiin pysäköintilaitoksiin kehitetään, on kannatettava. Pysäköintilaitosten houkuttelevuuden lisäämistä ei voi kuitenkaan tehdä asukas- tai asiointipysäköinnin hintaa nostamalla.

Matkailu- ja Ravintolapalvelut MaRa ry

Timo Lappi  
toimitusjohtaja

Kai Massa  
lakimies

Matkailu- ja Ravintolapalvelut MaRa ry on matkailu-, ravintola- ja vapaa-ajan palvelualojen elinkeino- ja työmarkkinajärjestö. MaRa edustaa hotelleja, kylpylöitä, viikko-osakeyhtiöitä, leirintäalueita, kongressi- ja tapahtumatoimialan yrityksiä, ravintoloita, catering-yhtiöitä, eines- ja valmistuskeittiöitä, kahviloita, pubeja, yökerhoja, liikenneasemia, huvi-, teema- ja elämyspuistoja, keilahalleja, festivaaleja ja konserttipahtumia, ohjelmalveluyhtiöitä, luontomatkailuyhtiöitä, hiihtokeskuksia sekä matkailun markkinointi- ja välityspalveluita tarjoavia yrityksiä. MaRassa on 3 100 jäsentä, joilla on 8 000 toimipaikkaa. MaRan jäsenyritykset työllistävät noin 70 000 henkilöä



Helsingin kaupunki  
Kaupunkiympäristön toimiala

## Lausunto ydinkeskustan liikennejärjestelmäsuunnitelman luonnoksesta

### 1 Selvitys- ja lausuntopyyntö

Helsingin kaupunki on pyytänyt Helsingin poliisilaitokselta lausuntoa ydinkeskustan liikennejärjestelmäsuunnitelman luonnoksesta.

### 2 Helsingin poliisilaitoksen lausunto

Helsingin poliisilaitos on tarkastellut Helsingin kaupungin ydinkeskustan liikennejärjestelmäsuunnitelman luonnosta ja esittää seuraavat huomiot suunnitelman liitteenä olevan Helsingin ydinkeskustan poikittaisten pääyhteyksien liikenteen vaihtoehtotarkastelusta:

Kuten suunnitelmassakin todetaan, Esplanadien autokaistojen vähentämiseen ja erityisesti Eteläesplanadin kaksisuuntaistamiseen liittyy alustavasti arvioiden useita haasteita liikenteen sujuvuuden ja liikenneturvallisuuden kannalta. Poliisin näkökulmasta merkittävimmät liikenneturvallisuushaasteet liittyvät autoliikenteen siirtymiseen alemmalle katuverkostolle. Esplanadien toisten autokaistojen poistaminen tai Eteläesplanadin kaksisuuntaistaminen johtaisi merkittävään ruuhkautumiseen, joka heijastuisi laajemmin keskustan katuverkkoon ja erityisesti Esplanadien eteläpuolisille alueille. Kuvan 6 perusteella liikennemäärä lisääntyisi huomattavasti muun muassa Erottajalta Etelärantaan kulkevalla alemman katutason reitillä (Ludviginkatu–Korkeavuorenkatu–Rikhardinkatu–Kasarmikatu–Pohjoinen Makasiinikatu), missä on 12 valo-ohjaamatonta suojatietä ja seitsemän risteystä. Reitti on siis liikenneturvallisuuden kannalta huomattavasti haastavampi kuin Eteläesplanadi, jonka kaikkien risteysten ja suojateiden kohdalla on liikennevalot. Autoliikenne lisääntyisi myös muilla kaduilla, joilla on huomattava määrä valo-ohjaamattomia suojateitä ja risteyskäskyjä, kuten esimerkiksi Pienellä Roobertinkadulla ja Merimiehenkadulla. Alueella on useita peruskouluja, joiden oppilaat liikkuvat näillä kaduilla. Suunniteltu uudistus heikentäisi merkittävästi liikenneturvallisuutta, ja vaikutus kohdistuisi erityisesti suojattomimpiin tienkäyttäjiin, kuten jalankulkijoihin.

Helsingin poliisilaitos ei suosittele sellaisia muutoksia, jotka eivät edistä liikenneturvallisuutta ja joiden valvonta vaatii paljon resursseja. Esimerkiksi

läpiajokieltomerkkien noudattamisen valvonta vie poliisilta merkittävästi valvontaresursseja, vaikkei se ole poliisin liikennevalvonnan painopistealue. Poliisihallituksen ohjeistuksen mukaan liikennevalvontaa tulee pääsääntöisesti kohdentaa niin, että sillä on mahdollisimman suuri vaikutus liikenneturvallisuu- ta vaarantavaan käytökseen ja suotuisa vaikutus liikenneturvallisuu- teen. Tästä syystä poliisi panostaa muun muassa nopeus- ja rattijuopumus- valvontaan sekä valvoo tehostetusti esimerkiksi suojatiesäätöjen noudatta- mista. Lönnrotinkadun nastarengaskielto on esimerkki sellaisesta liikenne- järjestelystä, jonka noudattamiseen poliisin resurssit riittävät vain harvaksel- taan, vaikka rikkomuksia tapahtuu jatkuvasti. Suunnittelun lähtökohtana tu- lisi olla liikenneturvallisuuden parantaminen ja sellaiset liikennejärjestelyt, että tienkäyttäjät noudattaisivat asetettuja liikenteenohjauslaitteita eivätkä kokisi tarvetta käyttää tai edes kovin helposti pystyisi käyttämään kiellettyjä ajoreittejä.

Uusia liikennejärjestelyjä suunniteltaessa tulisi huomioida poliisin toiminta- valmiusajat. Jos esimerkiksi VE1 toteutetaan ja Kaivokadulta lopetetaan ko- konaan autoliikenne kuvan 3 mukaisesti, poliisin toimintavalmiusajat heikke- nevät väistämättä, koska hälytysajolle sopivaa aluetta ei ole suunniteltu. Pe- riaatteessa poliisi voi tarvittaessa ajaa raitiovaunukiskojen päällä, mutta tie- dossa olevien suunnitelmien mukaan Kaivokadulla tulee olemaan runsaasti raitiovaunuliikennettä, mikä tarkoittaa, että pysäkillä seisovat raitiovaunut käytännössä estäisivät tämän reitin käyttämisen. Pyörätiellä tai jalkakäytä- vällä ajamista poliisinkin tulee pyrkiä välttämään liikenneturvallisuussyistä. Poliisilla on jatkuvasti runsaasti hälytystehtäviä Rautatieaseman ympäris- tössä, joten sinne on taattava hyvät kulkuyhteydet. Liikenneturvallisuusnä- kökulmastakaan Kaivokadun sulkeminen autoliikenteeltä ei poliisin näke- myksen mukaan ole perusteltua. Kaivokadulla Rautatieaseman edessä on vuosina 2019–2023 tapahtunut vain yksi poliisin tietoon tullut jalankulkuon- nettomuus, eikä siinäkään tullut henkilövahinkoja. Pyöräilyonnettomuuksia samalta ajanjaksolta ei ole yhtään. Ennen Kaivokadun nopeusrajoituksen laskua ja automaattisen liikennevalvontatolpan asennusta liikenneonnetto- muuksia tapahtui merkittävästi enemmän, mutta nykyiset liikennejärjestelyt ovat turvalliset.

Esplanadit ovat perinteisesti toimineet pääreittinä Presidentinlinnalle ja val- tioneuvoston juhlahuoneisto Smolnalle. Reitti on sekä arvokas että poliisitoi- minnan kannalta turvallinen. Jos Kaivokatu suljetaan ajoneuvoliikenteeltä ja Esplanadit muutetaan yksikaistaisiksi tai Eteläesplanadista tehdään kaksi- suuntainen, poliisin saattuetoiminnalle aiheutuu merkittäviä haasteita. Esi- merkiksi valtioneuvoston juhlahuoneiston tilaisuuksien aikana ei pystyittäisi järjestämään korvaavaa liikenneturvallista kiertotietä muulle autoliikenteelle, jos Eteläesplanadi olisi kaksisuuntainen ja autolla ajaminen Kaivokadulla ja Pohjoisesplanadilla olisi kokonaan kielletty. Suurien liikennemäärien ohjaa- mista alemmalle katuverkostolle tulee välttää.

Jotta liikenteen sujuvuus ja turvallisuus voitaisiin taata, on suositeltavaa säilyttää nykyinen kaistamäärä Esplanadeilla erityisesti siinä tapauksessa, että Kaivokadulta poistetaan autoliikenne.

Liitteistä YKLJS Elinvoima tiivistelmäluonnos ja YKLJS raporttiluonnos 20052024-Sidosryhmille Helsingin poliisilaitoksella ei ole lausuttavaa.

Ylikomisario

Dennis Pasterstein

Asiakirja on sähköisesti allekirjoitettu asianhallintajärjestelmässä. Poliisi 04.06.2024 klo 09:59. Allekirjoituksen oikeellisuuden voi todentaa kirjaimosta.

### **Aluksi näkemyksemme Esplanadin alueen kehittämisestä**

Kaupunki järjesti 26.1. tilaisuuden Allas Sea Poolilla, jossa kuultiin yrittäjien, logistiikka- ja taksialan edustajien näkemyksiä Esplanadin alueen ”optimaalisesta” järjestämisestä. Tilaisuudessa laitettiin kartalle toiveet purku- ja lastauspaikoista, keskeiset toiminnallisuustarpeet alueella jne.

Toteuttaisimme alueen noiden toiveiden mukaisesti, mikä tarkoittaa:

- Etelä-Esplanadin pyöräkaista poistetaan kokeilun myötä syksyllä 2024 ja puiston etelä reunassa olevasta kevyenliikenteen väylästä tehdään pyöräilybaana ilman liikennevalo-ohjauksia. Risteävän jalankulun kohdille laitetaan selkeästi merkinnät ja mahdolliset vilkkuvat valot vaatimaan pyöräilijöiltä alhaista nopeutta ja jalankulkijoiden kunnioittamista. Jalankulkijoille on puistoalueella runsaasti kävelytilaa ilman eteläisen reunan väylääkin. Näin lännestä itään Esplanadille toteutuu kaksi kaistaa, mikä mahdollistaa pelastusliikenteen sujuvuuden ja nykyisen yksikaistaisuuden aiheuttaman ruuhkautumisen välttämisen.
- Pohjois-Esplanadille tehdään järjestely, jossa vasen kaista on enemmän läpiajokaista – pääsee Lönnrotin kadulle sujuvasti, oikea kaista palvelee enemmän kääntymistä oikealle, pysähtymisen ja lähdön pudottamis- ja purkupaikoille, joita lisätään monikäyttöisellä mallilla: Kesäaikaan joku ruutu voi olla terrassipaikkanakin mutta syys-talvi-kevät -aikaan ruudut on järkevää olla logistiikan tarpeisiin; tässä kannattaa huomioida panimoalan kuljetusten kasvu kesäaikaan ja kohdekohtaisesti tarkastella saavutettavuus jakelulle. Espalta vasemmalle kääntymistä voidaan sujuvoittaa tekemällä lyhyehköt kääntymiskaistat nykyisen puistoalueen nykyiselle sorapohjaiselle reunan kävelyosuudelle. Näiden poisotto ei juurikaan heikennä Puistoalueen käveltävyyttä, kun kävelyaluetta on Espojen reunoilla ja puiston keskellä runsaasti. Puiston reunan jalankulkuväylän käyttö on nykyisellään vähäistä. Pohjois-Espan kehittäminen tulisi tehdä, niin kuin 26.1. tilaisuudessa sidosryhmät toivoivat: varsinaisia parkkipaikkoja ei tarvita vaan lyhytaikaisia pudotus-/nouto- ja kuormauspaikkoja. Tähän liittyy myös taksiaseman toiminnan organisointi niin, että autojen odotus/latausasema olisi hiukan etäämpänä. Noutopisteessä olisi rajallinen määrä takseja kerrallaan.
- Tällä järjestelyllä Espat palvelevat läpiajossa ja logistiikan tarpeissa, myös mikäli Kaivokadun alueelle tulee jotakin rajoitetta yksityisautojen läpiajoon. Järjestely korjaisi nykyisen kokeilun aiheuttamat ongelmat.

### **Kaivokadun alueelle toimivuutta**

Helsingin strategia on maailman toimivin kaupunki. Kaivokadun sulkeminen sellaisenaan ei tuota toteuttaisi vaan vaikeuttaisi pahasti toiminnallisuutta. Keskeinen tavoite Helsingillä on ydinkeskustan elinvoiman kasvattaminen – eloisa julkinen tila ja elämyksellinen kaupunki, niin että ydinkeskustaan saadaan toteutettua ihmisten haluamia palveluita ja tapahtumia. Näitä tavoitteita toteuttavat käytännössä yritykset ja siksi yritysten toimintaedellytysten tarkastelu tulee olla keskiössä suunnittelussa.

Liikennejärjestelmäsunnittelulla halutaan kehittää alueella kävelyä, pyöräilyä, ratikkaliikennettä ja sitä kautta viihtyisyyttä ja liikennemuotomuutosta. Jotta suunnittelussa pystyttäisiin kokonaisvaltaisuuteen, olisi tiedettävä myös, miten alueen toiminnallisuutta ja toimintoja muutetaan. Esimerkiksi Rautatien alue on keskeinen linjattava asia, pidetäänkö se kävelykeskuksen suunnitelmassa vain linja-autoterminaalina ja passiivisena aukiona, jossa silloin tällöin on tapahtumia, vai onko torille joku aktiivisempi suunnitelma, esim. vuoden aikoihin soveltuva mahdollisesti osittain katettu ulkomonitoimitila palveluineen. Olisi tila ja infrastruktuuri esim. olutfestivaaleille, ulkomyyntikojuille, lasten leikkialuetta aikuisia palvelevien toimintojen vieressä. Liikennejärjestelmäsunnittelun pohdinta ei tule jäädä vain ihmisten siirtymisen tarkasteluun nykyisessä tilanteessa vaan ottaa huomioon, mitä Rautatien torille tehdään. Mikä rooli ylipäätään on Helsingin eri aukeilla alueilla, mikä on sopiva minkäkinlaiseen tapahtumajärjestelyyn ja mikä on niihin rakennettava infra? Rautatien suunnitelma on keskinen tekijä sille, miten bussiterminaalitoiminta alueella kannattaa järjestää. Jos pystytään välttämään bussien ja kävelijöiden risteäminen (ainakin samassa tasossa), niin sillä olisi suuri merkitys.

Luonnoksissa on kannatettavia ajatuksia mm. raitioliikenteen liikenteen sujuvuus alueella – yksillä pysähtymisillä pysäkillä ilman liikennevaloissa tapahtuvia pysähtymisiä. Niin ikään bussiliikenteen sujuvuus koilliseen on tärkeä kysymys ja aineistossa on siitä hyviä ehdotuksia/pohdintoja (Elielin aukion kysymys jää kuitenkin vähälle pohdinnalle). Kävelyn osalta suuri linjaus on siinä, voiko alue toimia laajana kävelyalueena ilman liikennevalo-ohjausta, millä olisi viihtyisyyden kannalta ratkaiseva merkitys: ihmiset eivät odottelisi liikennevaloissa vaan väylien ylityskohtat olisi maahan merkittyjä erityisiä kohtia, missä on risteävää liikennettä ja missä kulttuurisesti opittaisiin kulkemaan varovaisesti, esim. raitiovaunut alhaisella nopeudella ja mahdollisen älytekniikka varoitusvaloja vilkuttaen liikennemerkeissä. Kannatamme valo-ohjauksen poisjättämistä ja järjestämistä/kytkeytymistä vain tarpeen mukaisesti, esim. pelastusajoneuvoajo. Parempi siis keskieuropalaiseen malliin alhaisella nopeudella tapahtuva, soljuva raitiotieliikenne, kuin odottelu liikennevaloissa niin liikennevälineille kuin kevyelle liikenteelle.

### **Ajoneuvoliikenne Kaivokadun alueella**

Selvitys tuo esille sen, että joka tapauksessa 1+1 ajokaistat ovat tarpeen Kaivokadun alueelle. Pelastusliikenteelle ja taksiliikenteelle tämä on välttämätöntä. Olisi hyvin riskialtis ratkaisu, jos läpiajomahdollisuus ydinkeskustan alueella olisi Esplanadien varassa.

Jos ja kun ajokaistat pidetään, kysymys on mikä kaikki liikenne niille mahdollistetaan ja miten tilajärjestely alueella kaikinensa tehdään ja minkälaisella liikenneohjauksella.

Pidämme tärkeänä, että jakeluliikenne ja logistiikan kuljetukset pystyvät toimimaan ja läpiajamaan alueella. Ei ole järkevää, että kuorma-autoliikennettä siirretään Senaatin torin mukulakivikaduille tai että ne alkavat kuormittaa Espaa kiertoliikenteessä. Logistiikan liikenteen osalta on mahdollista tehdä rajoitteita esim. ruuhkakävely aikaan 7.30-8.30 arkipäivinä ja 15.30-17 iltapäivinä mutta miksi esimerkiksi yöaikaan alueen läpi ei voisi ajaa.

Yksi mahdollisuus ohjata logistiikkaliikennettä on suunnitteilla oleva jakeluliikennetunnus, mikä oikeuttaisi alueelle ajoon ja myös kuorma-/purkupaikkojen käyttöön.

Tilan käytön kannalta kyseenalaistamme sen, kannattaako alueelle rakentaa yksisuuntaiset pyöräilyväylät, jotka vievät paljon tilaa. Onko yksisuuntaisuudesta pyöräilyväylissä osoitettavissa turvallisuusvaikutuksia; enemmänkin voi olla, että ne aiheuttavat kadun ylityksiä ja hidastuksia

verrattuna joustaviin kaksisuuntaisiin pyöräteihin. Toki jos tila on rajallinen, yksisuuntaisuus on joissakin paikoissa perusteltua, kuten esim. Bulevardilla. Hyvä pyöräilyväylä tiheällä kävelyalueella on selkeästi merkattu, jopa jossakin kohdassa aidoilla ohjattu, väylä, minkä muut liikkujat selkeästi huomaavat pyöräilyväyläksi. Ja pyöräilijöille risteämiskohdat kävelijöiden kanssa merkataan, ei valo-ohjata – pyöräilijä ei halua odottaa valoissa ainakaan risteävää kävelyliikennettä.

Läpiajorajoitteen ei siis tulisi koskea logistiikkatoimintaa vaan alueelle voisi tulla samoin periaattein kuin raitiovaunut, alhaisella nopeudella. Kuormauspaikkojen säilyttäminen aseman yhteydessä sekä palvelemaan Ateneumia ja city-käytävän kiinteistöjä on tarpeen. Jos logistiikan liikkumismahdollisuuksia rajoitetaan, niin kustannusvaikutus matka-aikojen pidennyksinä kiertoliikenteessä ja polttoainekulujen kasvuna jne. on merkittävä.

Muun yksityisen, läpiajoliikenteen tai saavutettavuuden osalta viestimme on toiminnallisuus. Kokonaisuuden on palveltava sitä, että keskustan liikkeisiin pääsee. Jos vaihtoehdoksi on rakennettavissa hyvä saavutettavuus mm. huoltotunnelin kautta pysäköintilaitoksiin, niin tämä osaltaan lieventää syntyviä haittavaikutuksia. Tämä edellyttäisi kuitenkin uudistuksia, kuten Hakaniemen yhteys ja tunnelin yksikaistaisen osan laajennus kaksikaistaiseksi, turvajärjestelyjä. Tunnelia olisi uudistettava suhteellisen merkittävästi ja huolehdittava etteivät logistiikkatoiminnot häiriinny mahdollisen yksityiskäytön alkaessa. Emme näe, että huoltotunnelia pitäisi alkaa käyttämään läpiajoon vaan rajatusti pysäköintilaitoksiin saapumiseen. Riskinä läpiajossa olisi logistiikkatoimintojen vaarantuminen.

Tavoite siirtää liikkumista osittain tunnelin kautta tapahtuvaksi pysäköintilaitoksiin vaatii tarkastelun myös hinnoittelulle. Muutos ei tule tapahtumaan, ellei hinnoittelu tue sitä. Emme tue, sitä että katutason parkkeerauksen hintaa nostetaan, vaan tarkastelu on tehtävä siitä, miten pysäköintilaitosparkkeerauksesta tulisi houkutteleva. Elinkeinoelämän toiminnoille on tärkeää, että myös kohtuuhintainen kadunvarsipysäköinti turvataan laajasti keskustan alueella ydinkeskustassa yritystoimintaa tekeville ja että myös asukaspysäköinnin hinnat pysyvät kohtuullisina.

Kannatamme vähintään 1+1-kaistojen säilyttämistä Kaivokadulla. Tällöin tulee arvioitavaksi se, että onko raitiotiekiskot edelleen keskellä, ajokaistat sen molemmin puolin ja kevyt liikenne lähinnä asemaa vain saataisiinko muulla järjestyksellä tilallisesti tehokkaampi ja turvallisempi järjestely aikaan ottaen huomioon kävelijöiden valo-ohjattoman tienylityksen.

Jos ja kun 1+1-kaistat säilytetään, kysymys on mitä autoliikennettä ja millä rajoitteilla siihen sallitaan, jotta kuitenkin voidaan edistää alueen käveltävyyttä, raitiovaunuliikenne, pyöräilyä ja ennen kaikkea elinvoimaa. Näemme, että ainakin jakeluliikenteen tulee päästä alueelle. Vuorokauden aikoina on suuria eroja sen osalta, mikä on kävelijöiden määrä ja autoilulla on sen viihtyvyyteen merkitystä. Pohdittava kysymys on, olisiko alue toteutettavissa dynaamiseksi niin, että kävelyn kannalta merkittävänä aikana muuta liikennettä rajoitetaan mutta muuna aikana myös yksityisliikenne olisi sallittua; silloin voisi olla valo-ohjaus käytössä.

Saavutettavuuden ja läpiajon osalta kestävämpi ratkaisu olisi keskustatunneli, josta mm. Destia esitti kokonaisvaltaisen suunnitelman muutama vuosi sitten. Kustustatunneli mahdollistaisi luontevalla tavalla Helsingin niemelle kävelykeskustojen eriyttämisen Oslon tai Keski-Euroopan mallien mukaan. Ilman tunnelia ratkaisut ovat aina osittaisia.

## Logistiikalle keskeistä

Selvityksissä nostetaan esille keskustan saavutettavuus henkilöliikenteelle, matka-aikoja jne. Tarkastelua ei ole tehty keskustaan saapuvan logistiikan osalta. Asia oli esillä konsultin tekemässä erillisselvityksessä citylogistiikasta ja siinä esitettiin erityisien logistiikan sisääntuloväylien määrittelyä ja niiden toimivuuden sujuvoittamista. Esitämme, että tämänkaltainen tarkastelu olisi ydinkeskustan tarkastelussa mukana, koska juurikin tälle alueelle on saapuvia logistiikkakuljetuksia.

Huoltotunnelin osalta on nostettu esille, että 63 tonttia olisi tunnelin varrella liittymäkelpoisia huoltotunneliin. Nykyisin liittymiä on vain kolmen pysäköintilaitoksen lisäksi kuudella tontilla. Tämä on keskeinen kysymys, miten kaupunki tukee liittymien rakentamista kiinteistöille. Ne ovat hyvin kalliita, eikä kiinteistön omistajat helposti saa vastikkeista investoinneille vastinetta.

Kevytjakelu on ollut esillä viime vuosina. Kaupungilta on odotettu paikkavarausta hubille, mihin pääsisi kuorma-autolla tuomaan tavaraa, missä yritysکوhtainen välivarastointi/lajittelu olisi mahdollista, missä olisi sähkökäyttöisille kevytjaketuvälineille lataus ja henkilökunnan huoltotilat. Tätäkin olisi hyvä huomioida osana liikennesuunnitelmaa. Kun jakeluvälineissä käyttökelpoisia ovat sähkökäyttöiset mopot, niin näiden kulkumahdollisuuksia tulisi tarkastella myös, voisiko esim. pyöräväyliä osittain käyttää.

Yhteinen Toimialaliitto ry näkee, että liikennejärjestelmäsuunnitelman tulee turvata sujuva henkilöautoliikenne paikalliskaduilla. Uusien kävelykatujen selvittäminen tulee tapahtua tiiviissä yhteistyössä elinkeinoelämän kanssa. Yksisuuntaiset ratkaisut ovat monesti hankalia nimenomaan paikalliskaduilla saavutettavuuden näkökulmasta.

Citylogistiikan suurimpia ongelmia ovat väärin parkkeeraus ja talvihoidon puutteet logistiikan kannalta tärkeissä purkukohteissa. Näihin haasteisiin toivomme myös liikennesuunnitelmalta ratkaisuja. Selvityksessä on nostettuesille informaatiojärjestelmän luominen. Tässä yhteydessä on järkevää pohtia olemassa olevien alustojen käyttökelpoisuutta (mm. <https://tietorahti.fi/citylogistiikan-informaatiojarjestelma/>) ja kehittämistä erityisesti toiminnolla, jossa logistiikkatoimija voi ilmoittaa applikaatiolla väärästä pysäköinnistä pysäköinnin valvojalle.

Lisätiedot: [jouni.lind@ytl.fi](mailto:jouni.lind@ytl.fi) p. 050 521 3305



Helsingin kaupunki  
PL 10

00099 Helsingin kaupunki

Lausuntopyyntö 21.5.2024

## Helsingin ydinkeskustan liikennejärjestelmäsuunnitelma

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

Helsingin ydinkeskustan liikennejärjestelmän kehittäminen on kokonaisuus, jossa haetaan tasapainoa tilan eri käyttötarkoitusten välillä. Vaikutukset ovat tapauskohtaisia ja liittyvät saavutettavuusvaikutuksiin sekä edellytyksiin kehittää kaupunkikeskustojen viihtyisyyttä liikennejärjestelmämuutoksen seurauksena. Muutos liikennejärjestelmässä vaikuttaa edellytyksiin saapua keskustaan eri kulkutavoilla, mikä aiheuttaa muutoksia kulkutapavalintoihin ja matkojen määrän päihin ja reitinvalintaan.

Uudenmaan ELY-keskus toivoo, että liikennejärjestelmäsuunnitelmassa kiinnitetään erityisesti huomiota TEN-T satamien ja terminaalien saavutettavuuteen ja sujuviin liikenneyhteyksiin suunniteltaessa kehittämistarpeita katuverkolle.

Tämä asiakirja on hyväksytty viraston sähköisessä asianhallintajärjestelmässä. Asian on esitellyt Johtava asiantuntija, Helsingin seutu Eeva Kopposela ja ratkaissut Yksikön päällikkö, Liikennejärjestelmä Ylva Wahlström.

Tiedoksi

Päivi Nuutinen



Tämä asiakirja UUELY/10105/2024 on hyväksytty sähköisesti / Detta dokument  
UUELY/10105/2024 har godkänts elektroniskt

Ratkaisija Wahlström Ylva 05.06.2024 13:33

Esittelijä Kopposela Eeva 05.06.2024 13:32

**Viite:**

Helsingin kaupungin kaupunkiympäristön toimiala on pyytänyt pelastuslaitokselta lausuntoa ydinkeskustan liikennejärjestelmäsuunnitelman luonnoksesta. Lausunnon määritelty maksimipituus on kaksi sivua ja annettu määräaika 9.6.2024 mennessä.

**Asia:****Pelastusviranomaisen lausunto /**

YDINKESKUSTAN LIIKENNEJÄRJESTELMÄSUUNNITELMA, luonnos sidosryhmille 20.5.2024

Pelastuslaitos kiittää mahdollisuudesta lausua ydinkeskustan liikennejärjestelmäsuunnitelman luonnoksesta ja esittää lausuntonaan seuraavat huomiot:

**1. Taustaa**

Pelastuslaitoksen lakisääteisten palveluiden järjestämisestä säädetään pelastuslaissa sekä palvelun laatua määritellään tarkemmin pelastuslaitoksen voimassa olevassa palvelutasopäätöksessä vuosille 2024–2026. Palvelutuotannossamme onnettomuuskohteen saavutettavuuteen kiinnitetään erityistä huomiota. Aluehallintoviranomainen on langettanut Helsingin kaupungille uhkasakon pelastustoiminnan lakisääteisen toimintavalmiusajan eli asiakkaan tavoittamisviiveen ylittämisestä. Ydinkeskustan alue on kauttaaltaan korkeimman saavutettavuusluokan aluetta, jolla pelastuslaitoksen on tavoitettava asiakas 6 minuutin kuluessa hälytyksestä. Tähän lausuntoon on koottu teemoittain pelastuslaitoksen toiminnan kannalta kriittisimpiä huomioita ydinkeskustan liikennejärjestelmän suunnitelmaluonnoksesta. Pelastuslaitos haluaa osaltaan mahdollistaa kaupungin kestävästä kehittämisestä ja löytää yhteistyössä ratkaisut, joilla esitettyihin visioihin voidaan löytää toimivat ja turvalliset ratkaisut.

**2. Hälytysajon sujuvuus ja asiakkaan tavoittamisen viive**

Lakisääteisen toimintavalmiuden velvoittamaan palvelutavoitteeseen pääseminen riippuu suuresti sekä pelastusasemaverkostosta että mahdollisimman sujuvasta hälytysajosta avun tarvitsijan luokse. Pelastusasemien lähiympäristön pääreitit eri suuntiin noin 0–3 km säteellä pelastusasemasta vaikuttavat suuresti tavoitettavuuteen. Suunnitelman vaikutusalueella on kolme pelastusasemaa, joiden päivittäinen hälytysajoliikenne kohdentuu suurelta osin ydinkeskustan alueelle tai sen laidolle: Keskuspelastusasema Kalliossa, Erottajan pelastusasema sekä Jätkäsaaren pelastusasema. Hälytysajon sujuvuuteen vaikuttaa suuresti liikenneväylien suunnittelu siten, että ruuhkautumista ei tapahdu ja muulla liikenteellä on mahdollisuus sujuvasti väistää hälytysliikennettä. Jos hälytysajo keskusta-alueella hidastuu nykyisestä katualueen muutosten tai suurien ja pitkäkestoisten työmaiden vuoksi, on todennäköistä, että toimintavalmiusajan puutteita joudutaan kompensoimaan esimerkiksi sijoittamalla keskustan alueelle uusi pelastusasema tai niin sanottu kevytasema, joka varustetaan kärkiyksiköllä. Kärkiyksikkö on kahden pelastajan yksikkö, joka kykenee itsenäisesti pieniin rajattuihin pelastustehtäviin tai suuremmissa onnettomuuksissa aloittamaan pelastustoiminnan itsenäisesti, kunnes pelastustoiminnan vahvuus täydentyy muilla yksiköillä. Edellä mainittujen mahdollisten lisäyksiköiden ja -asemien aiheuttamia kustannuksia ja rekrytointitarvetta ei ole tällä hetkellä huomioitu pelastuslaitoksen asemarakentamisen 10-vuotissuunnitelmassa ja budjetoinnissa.

Pelastuslaitoksen kalustoa kehitetään jatkuvasti ja pelastuslaitos on ottanut käyttöönsä tavallista pelastusyksikköä pienempiä ja kevyempiä kärkiyksiköitä. Käytännön pelastustoiminnassa tarvitaan kuitenkin lähes poikkeuksetta paikalle myös raskasta pelastuskalustoa ja kärkiyksikön henkilöstöä suurempi pelastustoiminnan henkilövahvuus. Myös tulevaisuudessa pelastustoiminnassa on välttämätöntä hyödyntää suurikokoisia ja raskaita ajoneuvoja, sillä vanha rakennuskanta ja sen tuomat vaatimukset pelastustoiminnalle eivät muutu, vaikka liikennejärjestelmät muuttuisivatkin.

**3. Pelastustoiminnan ja ensihoidon yleiset edellytykset**

Kaikkien muutosalueella olevien rakennusten pelastussuunnitelmien mukaisten pelastustiejärjestelyiden (ml. nostopaikat) tulee säilyä ennallaan. Rakennusten katoille ja sammuksereiteille on edelleen päästävä, huolimatta kävelyalueiden laajentumisesta ja muista järjestelyistä. Vapautuvalle vanhalle katualueelle uutta toimintaa suunniteltaessa, on huomioitava aiemmin tehdyt ratkaisut pelastus- ja ensihoitoyksiköiden toimintamahdollisuuksien osalta siten, että niiden taso ei heikkene nykytilanteesta.

Sammutusveden saanti perustuu pelastuslaitoksen laatiman sammutusvesisuunnitelman mukaan ensisijaisesti pelastusajoneuvojen mukanaan tuomaan veteen. Tämä korostuu talvisin, jolloin vesipostit saattavat olla suurten lumiläjäytysmassojen alla tai jäätyneinä. Lisäveden tarpeessa pelastuslaitos tukeutuu HSY:n ylläpitämän vesihuoltoverkoston sammutusvesirakenteisiin. Hankkeiden aiheuttamat mahdolliset muutokset sammutusvesirakennefrälle käsitellään yhteistyössä HSY:n verkostosuunnittelun kanssa.

**4. Tietyt ja suuret rakennushankkeet**

Suunnittelussa on huomioitava suurten ja pitkäkestoisten liikenneinfran parannus- ja korjaushankkeiden ajallinen limitus keskenään ja niiden yhteisvaikutus liikenteen ruuhkautumiselle. Esimerkkinä Kulosaaren siltojen korjauksen ajoittuminen mahdollisesti samaan aikaan muiden suunnitelmassa esitettyjen infrahankkeiden ja muutosten kanssa. Suuret rakennushankkeet, kuten tässä suunnitelmassa esitetyt KeHu-tunnelin parannustarpeet, edellyttävät varsin pitkäkestoisia ja suhteellisen korkeariskisiä työmaa-alueita, jotka ovat lähtökohtaisesti maan alla. Näiden saavutettavuus pelastustoimien osalta sekä työmaiden vaikutus liikenteen ruuhkautumiseen on huomioitava suunnittelussa siten, että haitat minimoidaan ja työmaiden saavutettavuus pelastustoiminnan näkökulmasta säilyy hyvällä tasolla.



### 5. Keskustan huoltotunnelin (KeHu) kehittäminen

KeHu-huoltotunnelin kehittämiseksi annetaan nyt lausuttavana olevassa suunnitelmassa huomattava odotusarvo. Pelastuslaitos on lausunut asiasta jo aiemmin, ettei tunnelin henkilöautoliikennemäärien nostamista voida toteuttaa turvallisesti nykyisillä ratkaisuilla. Jos KeHu-tunnelin käyttöä halutaan tulevaisuudessa laajentaa läpiajoliikenteelle, tulisi oletettujen liikennemäärien kasvuennusteiden perusteella laatia jatkosuunnittelun pohjaksi uusi riskienarviointi, jonka perusteella on mahdollista määrittää vaadittavat palo- ja poistumisturvallisuusjärjestelyt. Järjestelyjen tulee lähtökohtaisesti vastata EU:n liikennetunneleiden turvallisuutta ohjaavan direktiivin minimitasoa.

### 6. Yleisötapahtumat ja hälytysajoneuvoliikenne tulevilla kävelyalueilla

Pelastuslaitos näkee hyvänä kehityssuuntana sen, että tapahtumissa liikenteen aiheuttamat riskit vähenevät suunnitelma-alueella. Kävelylle vapautuvat alueet eivät kuitenkaan lisää tapahtumien käytössä olevaa tilaa silloin, kun pelastustiet ja pelastusajoneuvojen toimintamahdollisuudet on tarpeen turvallisuuden ja kohteiden saavutettavuuden vuoksi säilyttää ennallaan. Jalankulkualueilla tapahtuva pelastusliikenne on suunniteltava turvallisesti ja sujuvaksi.

Ajankohdat, jolloin ihmisiä kokoontuu paljon keskustan alueelle esimerkiksi suuren tapahtuman tai muun tilanteen takia (esim. vappu, uusivuosi) vaativat erityisjärjestelyjä mm. liikenteen sulkemisessa. Suunnitelman mukaisessa tilanteessa liikenne suurten tapahtumien ja muiden poikkeavien tilanteiden aikana pitäisi todennäköisesti sulkea huomattavasti nykyistä laajemmilta alueilta, jotta nopea avunsaanti kaikkiin eteläisiin kaupunginosiin olisi turvattu. Tämä johtuisi siitä, että ruuhkautuva liikenne estäisi pelastusajoneuvojen nykyisten kiertoreittien käyttämisen. Huomioitavana on myös laivaliikenne ja siitä purkautuva liikenne tapahtumien aikana.

Tahallisen väkijoukkoon ajamisen estämiseen on suunnittelussa kiinnitettävä erityistä huomiota. Tarkoituksenmukainen toteutustapa on suunnitella ajoesteet osaksi luonnollista katukuvaa. Tällä hetkellä tämä riski estetään suurissa tapahtumissa sekä valtiovierailuissa tuomalla paikalle kuorma-autolla ja nosturilla siirrettäviä objekteja tai käyttämällä raskaita ajoneuvoja ajoesteinä.

### 7. Uudet energiamuodot liikenteessä

Uusiutuvien energiamuotojen tuomat riskit on huomioitava riittävällä tavalla (akkuteknologia, vety, kaasu). Erityisesti vedyn tuleminen joukkoliikenteen (bussit) keskeiseksi energialähteeksi voi asettaa suunnittelulle erityisiä vaatimuksia. Keskeinen haaste uusien energiamuotojen käytön ja yleistymisen osalta on niiden rakentuminen osaksi vanhaa infrastruktuuria, jonka suunnittelussa ei ole huomioitu uusien energiamuotojen aiheuttamia riskejä. Asia korostuu etenkin tunneleissa ja muissa maanalaisissa tiloissa sekä liikenneterminaaleissa.

### 8. Poikkeukselliset sääolot ja varautuminen ilmastonmuutokseen

Rautatieaseman seutu on Helsingin tulvaherkintä aluetta, niin hulevesi- kuin merivesitulvien osalta. Ydinkeskustan pahin tulvaskenaario on samanaikainen hulevesi- ja merivesitulva, joka on hyvin mahdollinen jo nykyisissä ilmasto-oloissa. Ydinkeskustan liikennejärjestelmäsuunnitelman toimenpiteet kohdentuvat huomattavalta osalta juuri tälle alueelle. Rautatieaseman ympäristöstä pintavesillä on suora pääsy useita eri reittejä kaupungin toiminnan kannalta kriittiseen maanlaiseen infrastruktuuriin sekä laajaan ja moninaiseen tunneliverkostoon. Tulvariskien hallinta tulee ottaa huomioon oleellisenä osana maanpinnan tason liikenneverkoston uudistamista.

Ertiyisen suuriin lumimääriin ja lumikuormien hallintaan yleisesti on jatkossa kiinnitettävä enemmän huomiota jo yleissuunnitelmatasolla. Liikenneväylien on oltava liikennöintikunnossa kaikissa sää-, ilmasto- ja liikenneolosuhteissa. Pelastuslaitoksen näkökulmasta tämä tarkoittaa myös kokooja- ja pihakatualueita sekä kävelylväyliä, ei pelkästään pääväyliä. Kiireellisen ensihoidon osalta ensihoitoyksiköiden on päästävä mahdollisimman lähelle potilasta, myös kävelyalueilla, kaikkina vuodenaikoina. Edellisinä suurilumisina talvina pelastuslaitoksella on ollut vaikeuksia operoida kantakaupungin kapeilla kaduilla niin ensihoitoyksiköillä kuin raskaalla kalustolla.

Pekka Itkonen  
Pelastuskomentaja vs.

Valmistelijat ja lisätiedot:

Yksikön päällikkö Janne Rautasuo, pelastuslaitoksen kaupunkiympäristöyksikkö, p. 09-31037720  
Apulaispalopäällikkö Toni Fohlin, pelastustoiminnan ja ensihoidon edellytykset, p. 09-31030068



Helsingin kaupunki  
Kaupunkiympäristö  
Liikennejärjestelmä  
[henna.hovi@hel.fi](mailto:henna.hovi@hel.fi),  
[marek.salermo@hel.fi](mailto:marek.salermo@hel.fi)  
[pihla.kuokkanen@hel.fi](mailto:pihla.kuokkanen@hel.fi)

## **HELSINGIN SATAMA OY:N, VIKING LINE ABP:N, TALLINK SILJA OY:N JA ECKERÖ LINE AB OY:N LAUSUNTO YDINKESKUSTAN LIIKENNEJÄRJESTELMÄSUUNNITELMAN LUONNOKSESTA**

Helsingin kaupunkiympäristön toimialan Liikennejärjestelmäyksikkö pyytää lausuntoa ydinkeskustan liikennejärjestelmäsuunnitelman luonnoksesta. Helsingin Satama Oy antaa lausunnon yhdessä keskustasatamissa toimivien varustamojen Viking Line Abp:n, Tallink Silja Oy:n sekä Eckerö Line Ab Oy:n kanssa.

Elinvoimainen ja käveltävä ydinkeskusta on Helsingin keskustasatamissa toimivien varustamojen kotimaisten ja kansainvälisten asiakkaiden näkökulmasta matkailukohteen houkuttelevuuden merkittävä tekijä. Varustamoilla on tärkeä rooli ydinkeskustan yritysten palveluketjussa, asiakkaiden luodessa kysyntää ydinkeskustan hotelleille, ravintoloille ja muille palveluille. Rahdin toimittajina varustamot ovat osa keskustan yritysten toimitusketjuja sekä koko Suomen huoltovarmuutta.

Ydinkeskustan liikennejärjestelmäsuunnitelmassa tavoiteltavan elinvoimaisen ja käveltävän ydinkeskustan kanssa samanaikaisesti tulee varmistaa edellytykset sujuville ja toimiville liikenneyhteyksille Helsingin keskustan satamiin niin matkustajille, työntekijöille kuin rahdille. Satamiin ja sieltä pois suuntautuvalle liikenteelle Helsingin ydinkeskustan poikittaisliikenneyhteydet ovat erittäin tärkeässä roolissa. Helsingin Satama sekä varustamot nostavat esille liikennejärjestelmäsuunnitelman jatkokehityksessä erityisesti katuverkon resilienssin, matka-aikojen ennakoitavuuden sekä suunnittelun yhteisvaikutusten arvioinnin ja toteutuksessa toimenpiteiden yhteensovituksen.

### **Katuverkon resilienssi**

Suunnitelmassa on esitetty keskustan alueellisten kokoojakatujen tavoitteelliseksi kaistamääräksi yksi ajokaista suuntaansa liikenteellisten reunaehtojen täyttyessä. Samalla esitetään paikalliskatuverkon katujen rauhoittamista ehkäisemään sitä, että liikenne siirtyy alemmalle katuverkolle. Tämä tarkoittanee useassa tapauksessa katujen katkaisuja.

Ajokaistojen vähennykset pääkatuverkolta ja samanaikaiset liikenteen rauhoittamistoimet heikentävät katuverkon resilienssiä, joka korostuu esimerkiksi katutyömaiden aikaisten järjestelyiden tai muiden poikkeustilanteiden aikana. Ajokaistojen muutosten vaikutukset pääkatuverkolla on tutkittava ja punnittava huolella. Alemman katuverkon liikenteen radikaalit rauhoittamistoimet on rajattava tonttikatuihin paikallisten kokoojakatujen sijaan. Ratkaisuissa on varmistettava, että myös muutosten jälkeen katuverkolla säilyy joustavuus ja kyky välittää liikenne sujuvasti myös normaalitilanteen ulkopuolella.

### **Matka-aikojen ennakoitavuus**

Helsingin Sataman kehittämisohjelman mukaisesti keskustan satamien Tallinnan liikenne keskitetään Länsisatamaan ja Tukholman liikenne Katajanokalle. On huomattava, että

Katajanokan sataman henkilöautoliikenteestä osa suuntautuu keskittämisen jälkeenkin länteen ja vastaavasti Länsisataman henkilöautoliikenteestä osa suuntautuu itään. Johtuen satamien sijainnista kaupunkirakenteessa tätä liikennettä ohjautuu keskustan läpi. Poikittaisten yhteyksien riittävä välityskyky on satamien saavutettavuuden ja toimintaedellytysten kannalta erittäin tärkeää.

### **Toimenpiteiden toteutuksen yhteensovitus sekä hankkeiden yhteisvaikutusten arviointi**

Ydinkeskustan jo ohjelmoitujen isojen hankkeiden yhteydessä on arvioitava ja huomioitava jo hankkeiden suunnitteluvaiheessa eri hankkeista aiheutuvat yhteisvaikutukset. Suunniteltujen toimenpiteiden toteutusten tarkempi ajoittaminen ja yhteensovitus muiden katutöiden sekä poikkeusjärjestelyiden kanssa on tärkeää tehdä hallitusti, jotta vältetään tarpeettomilta vuosia kestävilä poikkeustilanteiden sokkeloilta katuverkolla. Hankkeiden suunnittelun yhteydessä arvioitujen vaikutusten perusteella suunnittelussa on ryhdyttävä toimenpiteisiin vaikutusten lieventämiseksi.

### **Lopuksi**

Satama yhdessä varustamojen kanssa on elinvoimaisen ja käveltävän ydinkeskustan puolestapuhuja, koska se on merkittävä etu tavoitteessa saada kansainvälisiä ja kotimaisia asiakkaita tulemaan Helsinkiin päiväristeilylle ja pidemmäksikin ajaksi. Toisaalta myös satamaan saapuvan matkustajan tai rahtiyksikön kannalta erityisen olennaista on matkajan ennakoitavuus. Liikennejärjestelmäsuunnitelmaa toteuttavassa jatkosuunnittelussa on huolella arvioitava tehtävien muutosten vaikutukset liikenteen sujuvuuden ja toimivuuden näkökulmasta kävely-ympäristön laadun arviointikriteerien lisäksi.

Ydinkeskustan liikennejärjestelmäsuunnitelman raportissa on esitetty Kaivokatu poistuvana pääverkon yhteytenä. Tässä lausunnossa esille nostettujen Sataman ja varustamojen kannalta merkittävien tavoitteiden toteutumista tukee parhaiten Esplanadien osalta kaksikaistaisten ajoratojen säilyttäminen ja satamiin johtavien alueellisten kokoojakatujen kaistamäärien säilyttäminen nykyisellään.



Ville Haapasaari  
toimitusjohtaja  
Helsingin Satama Oy

9.6.2024

Helsingin kaupunki  
Kaupunkiympäristö  
Liikennejärjestelmä

## Ydinkeskustan liikennejärjestelmäsuunnitelma

Suomen Taksiliitto kiittää mahdollisuudesta lausua ydinkeskusta liikennejärjestelmäsuunnitelmasta. Lausunrossamme olemme keskittyneet taksiliikenteen kannalta olennaisiin asioihin. Lausuntonamme toteamme seuraavaa:

### Yleistä

Suunnitelmien osalta on tehty kattava vaikutustenarviointi, mutta arvioinnista puuttuu kokonaan vertailu nykytilaan, minkä nähdäksemme tulisi ehdottomasti olla kaiken suunnittelun ja päätöksenteon perustana. **Esitämme, että vaikutusten arviointien perustilanteeksi ja lähtökohdaksi otetaan nykytilanne.** Kun tämä vertailu on tehty, voidaan arvioida suunnitelmakokonaisuutta. Lisäksi on tarpeen tehdä ympäristövaikutusten arviointi, jossa otetaan huomioon mm. autoliikenteen sähköistymisen päästöjä vähentävät sekä suunniteltujen toimenpiteiden päästöjä lisäävät vaikutukset (kuten huomattavasti pidentyvät ajoreitit) ydinkeskustassa ja sen ulkopuolisilla alueilla.

Puutteellisestikin toteutettu liikenteellisten vaikutusten arviointi jo osoittaa, että Kaivokadun muuttaminen joukkoliikennekaduksi aiheuttaisi ydinkeskustan taksin asiakkaille lukuisia negatiivisia vaikutuksia. Suunnitelman tavoitteeksi on määritelty muun muassa se, että pelastusliikenne, tavaraliikenne, liikuntarajoitteisten liikkuminen, taksi- ja muu ammattiliikenteen edellytykset tulee ensisijaisesti turvata jatkossakin. Tavoite on erittäin kannatettava, nähdäksemme kaikki nyt esitetyt ratkaisut eivät valitettavasti tue näiden tavoitteiden toteutumista.

### Päärautatieaseman ympäristön suunnitelma

Päärautatieasema on yksi vilkkaimmista taksiliikenteen kohde- ja lähtöpaikoista. Kuten vaikutusarvioinnissa todetaan, olisi Kaivokadun katkaisemisella taksiliikenteelle suunnatonta haittaa. Rautatien puolella ei ole esteetöntä sisäänkäyntiä asemalle, joten huonosti liikkuvien tai asiakkaiden, joilla on runsaasti matkatavaroita ainoa käytännöllinen jättöpaikka on Elielinaukion puolella. Jos takseilta kielletään Kaivokadun käyttö, muodostuu asiakkaille ylimääräisiä kustannuksia, sekä matka-ajan tarpeetonta pidentymistä. Samoin rautatieasemalta lähtevien asiakkaiden tulisi osata valita oikea taksiasema välttyäkseen ylimääräisiltä

9.6.2024

kustannuksilta. **Esitämme, että takseille säilytetään ajoyhteys Rautatientorin ja Elielinaukion välillä.**

Helsingin kaupunki on valmistelemassa Elielinaukion taksiaseman kilpailutusta, Kaivokadun mahdollisella katkaisemisella on ratkaiseva vaikutus Elielinaukiolta lähtevän taksiliikenteen määrään ja siten tarjoajien mahdollisuuksiin tehdä tarjous. Kilpailutuksen jälkeen, Elielinaukion taksiasemaa käyttää rajallinen määrä takseja, jolloin ajoyhteyden säilyttämisestä rautatientorilta ei ole suurta haittaa kevyelle liikenteelle. Mikäli ajoyhteyden säilyttäminen ei olisi mahdollista, tulisi myös Rautatientorin taksiasema olla varattu kilpailutuksen voittaneille toimijoille, jotta kilpailutuksen tavoitteet toteutuisivat.

Raitiotieliikenteen nopeuttamiseksi esitetään Kaivokadulta poistettavaksi valo-ohjaus yhtä suojatietä lukuun ottamatta ja suojateiden muuttamista raitoitien ylityspaikoiksi. Esitetty malli kiistatta nopeuttaisi raitiovaunujen kulkua, mutta heikentäisi jalankulkijoiden turvallisuutta dramaattisesti. Raitiotien ylityspaikka on tuntematon käsite suurimmalle osalle jalankulkijoita. Tilannetta vaikeuttaa se, että ylityspaikka merkitään ainoastaan tiemerkinällä, jolloin lumen peittäessä maan, ei jalankulkijalla ole mahdollisuutta tiedostaa väistämisvelvollisuuttaan raitiovaunuihin nähden. Nähdäksemme esitetty ratkaisu on liikenneturvallisuuden kannalta vähintäänkin kyseenalainen, ovathan kyseessä jalankulkijoiden määrällä mitattuna pääkaupunkiseudun vilkkaimmat suojatiet. **Esitämme, että jatkovalmistelussa keskitytään valo-ohjauksen parantamiseen nyt esitetyn mallin sijaan.**

#### Varsapuiston ympäristön suunnitelma

Suunnitelmassa esitetään Varsapuistoon rakennettavaksi pysäkkisyvennystä pohjoisen suuntaan menevälle linja-autoliikenteelle. Esitys on nähdäksemme tarpeeton, koska Varsapuistossa on jo pysäkkisyvennys, eikä oikealle Unionin tai Liisankadulle kääntyvä liikenne ryhmity linja-autopysäkille. Kyseisessä risteyksessä ruuhkaantumista aiheuttaa Liisankadulle kääntymistä odottava liikenne, koska ryhmittymiskaistalle mahtuu vain kaksi autoa. Kyseinen ongelmakohta poistuu nähdäksemme, mikäli Kaivokatu suljetaan autoliikenteeltä, tällöin Kaisaniemen kadulta Liisankadulle kääntyvä liikenne käytännössä loppuu. Jos Kaivokatua ei suljeta, ongelmakohta on nähdäksemme korjattavissa liikennevalojen ajastusta kehittämällä.

Suunnitelmassa esitetään kääntymiskieltoa pohjoisen suunnasta Kaisaniemen kadulta Liisankadulle. Tällä kiellolla olisi suuri negatiivinen vaikutus Kruununhaan asuinkatujen turvallisuuteen. Mikäli Liisankadulle kääntyminen kiellettäisiin, ohjautuisi Pohjois- Kruununhakaan kulkeva liikenne kulkemaan Unioninkadulle ja siltä Rauhankadun kautta Marian- tai Meritullinkaduille. Rauhankadulla sijaitsee päiväkotij ja lasten leikkipuisto,

9.6.2024

mistä syystä sen liikennettä on jo nyt pyritty rajoittamaan erilaisin liikennejärjestelyin, kuten hidastein ja kavennuksin. Kirkkokatu on yksisuuntainen Unionin- ja Snellmaninkatujen välillä, joten se ei ole vaihtoehto Rauhankadulle. **Esitämme, että myös pohjoisen suunnasta kääntyminen Liisankadulle sallitaan jatkossakin.**

#### Esplanadien suunnitelma

Pohjois-Esplanadilla on kokeiltu vaihtoehtoa, missä ajoneuvoliikenteen käytössä on ollut ainoastaan yksi kaista. Kokeilu on päätetty lopettaa epäonnistuneena. Nyt esillä olevissa suunnitelmissa esitetään epäonnistuneesta kokeiluista huolimatta Espanadeille vain yhtä ajokaistaa autoliikenteelle, mikä on nähdäksemme jo kokeiltu ja huonoksi havaittu vaihtoehto.

Ari Järves  
Helsingin Taksiautoilijat ry

Pauli Marjakangas  
Uudenmaan Taksiyrittäjät ry

Juha Pentikäinen  
Taksi Helsinki Oy

Ville Jaakola  
Suomen Taksiliitto



Helsingin kaupunki/ Kaupunkiympäristön toimiala/ Liikennejärjestelmäyksikkö

## **LAUSUNTO YDINKESKUSTAN LIIKENNEJÄRJESTELMÄSUUNNITELMAN (YLJS) LUONNOKSESTA**

### **1. Vaikutusten arvioinnit**

YLJS:n vaikutuksia on arvioitu olennaisella tavalla puutteellisesti, mikä tekee arvioinneista harhaanjohtavia. Elinvoimavaikutuksia ja liikenteellisiä vaikutuksia ei ole lainkaan arvioitu suhteessa nykytilanteeseen, vaan lähtötilanteeksi on otettu jo 1+1-kaistaiseksi muutettu Kaivokatu, jota on verrattu Kaivokadun katkaisemiseen kokonaan autoliikenteeltä. Lausunnolla olevasta aineistosta ei ilmene syytä poikkeukselliselle menettelylle.

KYMP-toimialan mukaan näin on tehty, koska Kruunusillat-raitiotiehankeksen yleissuunnitelmasta päättäessään vuonna 2016 kaupunginvaltuusto on käytännössä päättänyt myös Kaivokadun muuttamisesta 1+1-kaistaiseksi. Sen vuoksi nyt valmisteilla olevan YLJS:n vaikutuksia ei olisi ollenkaan tarpeen verrata nykytilanteeseen.

Perustelu ei ole hyväksyttävä. Kahdeksan vuotta sitten päätetystä Kruunusillat-hankkeesta on pyydetty lausuntoja vain viranomaisilta eikä yritys- tai elinvoimavaikutusten arviointia ole tehty. Lisäksi ydinkeskustan tilanne on vuoden 2016 jälkeen muuttunut dramaattisesti. YLJS:n vaikutusten arviointi ainoastaan kahden hypoteettisen vaihtoehdon välillä ei anna oikeaa ja luotettavaa kuvaa suunnitelman vaikutuksista.

Vaadimme, että vaikutusten arviointien perustilanteeksi ja lähtökohdaksi otetaan nykytilanne. Vastan jälkeen on mahdollista arvioida suunnitelmakokonaisuutta. Lisäksi on tarpeen tehdä ympäristövaikutusten arviointi, jossa otetaan huomioon mm. autoliikenteen sähköistymisen päästöjä vähentävät sekä suunniteltujen toimenpiteiden päästöjä lisäävät vaikutukset (kuten huomattavasti pidentyvät ajoreitit) ydinkeskustassa ja sen ulkopuolisilla alueilla.

Puutteellisestikin toteutettu liikenteellisten vaikutusten arviointi jo osoittaa, että Kaivokadun muuttaminen joukkoliikennekaduksi aiheuttaisi ydinkeskustan autosaaeutettavuudelle lukuisia selvästi negatiivisia vaikutuksia. Lisääntyvästä ruuhkautumisesta kärsisivät niin henkilöauto-, huolto- ja jakelu-, taksi-, bussi- kuin pelastusliikennekin. Vaikutukset heijastuisivat Esplanadien eteläpuoliseen alempaan katuverkkoon sekä laajemmin keskustan katuverkkoon.

### **2. Ydinkeskustan liikennejärjestelmäsuunnitelma**

Kaikkien eri toimijoiden – myös elinkeinoelämän – tavoitteena on ydinkeskustan viihtyisyyden ja käveltävyyden parantaminen. Erimielisyys vallitsee keinoista. Kaupungin ensisijaisena keinona tavoitteeseen pääsemiseksi näyttää olevan autoliikenteen radikaali rajoittaminen. Elinkeinoelämän näkökulmasta tarpeettoman suuria ja vaikutuksiltaan riskialttiita muutoksia tulisi välttää. Sen sijaan ydinkeskustaa tulisi tarkastella toiminnallisena kokonaisuutena ja aloittaa viihtyisyyden ja käveltävyyden parantaminen olemassa olevista kävelyalueista sekä elinvoiman lisäämisestä muilla keinoilla (mm. lupapolitiikan höllentäminen, konversioiden mahdollistaminen, kortteleiden sisäpihojen kehittäminen, maanalaisten pysäköintilaitosten parempi hyödyntäminen, tapahtumallisuuden lisääminen).

### **Kaivokadun katkaisemisesta aiheutuvat hyödyt eivät kompensoi aiheutuvia haittoja**

Luonnoksessa esitetään autoliikenteen kieltämistä Kaivokadulla. Ydinkeskustan katuverkkoa halutaan kehittää ennen kaikkea kävelykeskustan tarpeisiin. Kaivokadun katkaisemisella autoliikenteeltä on kuitenkin varsin vähäiset vaikutukset viihtyisyyden ja käveltävyyden parantamiseen verrattuna siitä aiheutuviin negatiivisiin vaikutuksiin.

Autoliikenteen kieltämisestä huolimatta Kaivokatu säilyisi edelleen vilkkaana liikenneväylänä. Raitiotiekiskojen ja pyöräteiden määrä tuplaantuisi, mikä tarkoittaisi nykyistä huomattavasti enemmän kävelyä haittaavia ja kävelijöiden turvallisuutta vaarantavia raitiovaunuja ja pyöräilijöitä. Ylityspaikkojen järjestäminen kävelijöitä suosivasti vaikeuttaisi muuta liikennettä ja päinvastoin. Kyseisessä liikenneympäristössä ei olisi paljoakaan enempää mahdollisuuksia viihtyisyyden lisäämiseen kuin nykyisessä ympäristössä.

Lisäksi Kaivokadun muuttaminen joukkoliikennekaduksi ei käytännössä mahdollistaisi muutamaakaan rautatieaseman ympäristön kehittämistä, kuten lisärakentamista. Näin ollen muutoksen hinta on aivan liian korkea verrattuna siitä saataviin hyötyihin. Kaivokatu tulee säilyttää autoliikenteen käytössä, mikä ei estä alueen viihtyisyyden kehittämistä muilla tavoin. Esim. Kaivokadun alueen maanalaisia yhteyksiä tulee kehittää ja niiden viihtyisyyttä parantaa.

### **Liikennejärjestelmää tulee kehittää tasapainoisesti ja realistisesti**

Kartta autoliikenteen pääverkon tavoitetilasta osoittaa selkeästi ydinkeskustan liikennejärjestelmän epätasapainon. Tavoitetilassa Helsingin niemellä ydinkeskustassa olisi viisi etelä-pohjoissuuntaista autoliikenteen yhteyttä mutta vain yksi itä-länsisuuntainen poikittaisyhteys (Esplanadit). Nykyisestä kahdeksasta kaistasta siirryttäisiin enimmillään neljään (tai pahimmillaan kahteen kaistaan). Selvää on, että vähintään 50 %:n vähennys poikittaisväylien kaistamäärässä aiheuttaisi monia negatiivisia vaikutuksia niemellä liikkumiseen.

Ydinkeskustan liikennejärjestelmän suunnittelussa ei voida sivuuttaa Helsingin niemen maantieteellistä rakennetta, historiallista kehitystä tai elinkeinotoiminnan tarpeita, jotka kaikki generoivat myös poikittaista liikennettä. Niemelle tulijoita ei ole vain pohjoisesta eikä kaikkien tulijoiden päämäärä ole ihan ydinkeskustassa. Niemellä sijaitsee kolme satamaa, joiden sujuva liikenne on turvattava. Turvallisuus- ja huoltovarmuusnäkökohdat on niin ikään otettava huomioon.

Luonnoksen mukaan ydinkeskustan kilpailuvaltti on erinomainen joukkoliikenne. Sitä on myös monipuolinen yritys- ja palvelurakenne, joka erottaa keskustan sitä ympäröivistä kauppakesuksista. Autosaaavutettavuus on osalle ydinkeskustan yrityksistä tärkeä toimintaedellytys, joka mahdollistaa sijainnin ydinkeskustassa. Ydinkeskusta ei voi kilpailla autosaaavutettavuudessa muiden sijaintien kanssa, mutta nykyistä autosaaavutettavuutta ei saa tarpeettomasti heikentää.

### **Huoltotunnelin kehittämismahdollisuudet ovat epävarmat**

Poikittaisliikenteen rajoittamisen negatiivisia vaikutuksia pyritään luonnoksessa lieventämään korostamalla huoltotunnelin kehittämistä huolto- ja jakeluliikenteen edellytysten parantamiseksi sekä pysäköintilaitosten saavuttamiseksi. Tosiasia kuitenkin on, että henkilöautolla ajon mahdollistaminen kaikkiin pysäköintilaitoksiin niin idästä kuin lännestäkin on jo pelkästään turvallisuussyistä erittäin epävarmaa ja sen toteutuminen veisi joka tapauksessa useita vuosia. Huolto- ja jakeluliikenteen osalta on muistettava, että huoltotunnelin vaikutuspiirissä sijaitsee vain osa ydinkeskustan kiinteistöistä. Huomattava osa huolto- ja jakeluliikenteestä sekä liikkuvaa palvelutyötä tekevistä yrityksistä liikkuu tulevaisuudessakin ydinkeskustan katutilassa.

On hienoa ja kannatettavaa, että huoltotunnelin kehittämismahdollisuuksia selvitetään ja että kaupungilla on halua helpottaa sen hyödyntämistä aiempaa laajemmin, mutta autoliikenteen poikittaisyhteyksien rajoittamista luonnoksessa esitetyllä tavalla ei voi perustaa niin epävarmaan hankkeeseen. Huoltotunnelin tehokkaamman hyödyntämisen ohella kaupungin pitäisi selvittää keskustatunnelin toteuttamista, parantamaan ydinkeskustan saavutettavuutta. Maanalaiset autotunnelit ovat monessa tapauksessa mahdollistaneet kävelykeskustan laajentamisen. Autosaaavutettavuus ja huollon ratkaisut on joka tapauksessa turvattava ennen rajoituksia.

## Turvallisuus- ja huoltovarmuusnäkökulmat otettava huomioon

Suunnitelmaluonnoksessa ei ole riittävästi otettu huomioon Helsingin asemaa valtakunnan hallinto-  
pääkaupunkina. Ydinkeskusta on hallinnollinen keskus, jossa valtion ylin johto ym. keskeiset viran-  
omaiset tarvitsevat toimintavarman liikennejärjestelmän virka-autoliikenteelle. YLJS:lla on huomattavat vaikutukset ydinkeskustan itäreunalla sijaitsevien Presidentinlinnan ja ministeriöiden sekä länsireunalla sijaitsevan eduskunnan väliseen liikennöintiin. Kaivokadun katkaiseminen autoliikenteeltä vaikeuttaisi ja hidastaisi huomattavasti liikkumista eduskuntaan ja päinvastoin.

Myös huoltovarmuuden näkökulma puuttuu luonnoksesta. Poikkeustilanteissa tarvitaan vaihtoehtoisia ajoreittejä ja pysäköintimahdollisuuksia. Luonnoksen mukainen häiriöherkkä liikennejärjestelmä voi johtaa liikennekaaokseen, joka halvaannuttaa keskeistä ylintä päätöksentekoa ja johtamista sekä pelastus- ja hälytysajoa. Häiriöherkkyyttä lisäävää erityisesti yksikaistaiset kadut, joilla ei ole tilaa väistämislle.

Helsingissä 7.6.2024

HELSINGIN SEUDUN KAUPPAKAMARI

Pia Pakarinen  
toimitusjohtaja

KESKINÄINEN ELÄKEVAKUUTUSYHTIÖ  
ILMARINEN

Tomi Aimonen  
kiinteistöjohtaja

SPONDA OY

Markus Nieminen  
Vice President, Property Development

A. AHLSTRÖM KIINTEISTÖT OY

Pia Lindborg  
Director, Real Estate

SENAATTI-KIINTEISTÖT

Marko Härkönen  
johtaja

7.6.2024

Helsingin kaupunki  
Kaupunkiympäristö  
henna.hovi@hel.fi  
marek.salermo@hel.fi  
pihla.kuokkanen@hel.fi

### **Helsingin ydinkeskustan liikennejärjestelmäsuunnitelman luonnos. Lausuntopyyntö 20.5.2024**

Helsingin ydinkeskustassa rautatieaseman ympäristössä on useita matkailuliikenteen kohteita esimerkiksi Ateneum, Kansallisteatteri ja useita hotelleja. Myös rautatieasemalta haetaan ja sinne tuodaan matkailuryhmiä. Ydinkeskustan kohteiden saavutettavuus kaikilta katuverkon eri pääsuunnilta on turvattava jatkossakin.

Ydinkeskustan liikennejärjestelmäsuunnitelman luonnoksessa, liikennejärjestelmäsuunnitelman vaihtoehtotarkastelussa ja elinvoimavaikutusten arvioinnissa ei ole tarkasteltu lainkaan vaikutuksia linja-autojen matkailuliikenteen näkökulmasta. Ydinkeskustan liikennejärjestelmän jatkosuunnittelussa tilaus- ja matkailuliikenteen linja-autojen olosuhteet ja tarpeet on otettava huomioon taksi- ja jakeliikenteen tavoin. Kaivokadun sululla on merkittävät negatiiviset vaikutukset tilaus- ja matkailuliikenteen toimivuudelle ja kuljetusreiteille erityisesti ydinkeskustan itä-länsisuuntaiselle poikittaisliikenteelle. Kaivokadun sulku lisää ruuhkaa muualla, ainakin Mannerheimintiellä, Erottajalle, Esplanadeilla, Kauppatorin seudulle sekä lisää merkittävästi liikennettä myös Kruunuhaassa Liisankadulla sekä Fabianinkadulla. Itä-länsi-yhteyden katkaiseminen lisää ajettuja kilometrejä ja päästöjä, koska tällöin keskusta pitää kiertää ulompaa (esim. Kallio).

Linja-autojen matkailuliikenteen kannalta Kaivokatu on Helsingin ydinkeskustan merkittävimpiä ja keskeisimpiä ajoreittejä ja tilaus- ja matkailuliikenteen linja-autojen ajo sen kautta tulee sallia jatkossakin. Esimerkiksi kiertoajelujen vakioireitti kulkee Kaivokatua pitkin, reitillä on turistinähtävyydet kuten rautatieasema, Kiasma, Ateneum sekä Kansallisteatteri.

Kaivokadun käytön mahdollistamisen myötä ei syntyisi matkailuliikenteen linja-autojen ylimääräistä liikennettä Helsingin katuverkossa ja eikä aiheuttaisi siten lisää lähipäästöjä, mikä ei ole toivottavaa ympäristötavoitteiden kannalta. Kaivokadun sulku vaikeuttaa tilaus- ja matkailuliikenteen suunnittelua, aiheuttaa ylimääräistä liikennettä ja lisää siten myös kustannuksia.

Kaivokadun käyttömahdollisuus turvaisi ydinkeskustan matkailukohteiden ja hotellien saavutettavuuden joustavasti kaikista katuverkon eri pääsuunnista ilman ylimääräistä liikennesuoritetta. Tämä mahdollistaisi matkailuryhmien palvelemisen lähelle kohdetta esteettömästi ja joustavasti. Matkailuliikenteessä ryhmien vaihto esimerkiksi paikallisliikenteeseen ei ole realistinen vaihtoehto jo pelkästään matkatavaroiden vuoksi. Tämän vuoksi ydinkeskustan kohteiden saavutettavuus on turvattava jatkossakin kaikilta eri pääsuunnilta matkailuliikenneryhmien palveluiden mahdollistamiseksi.

Yksityiskohtana mainittakoon, että Kaivokatua on ajoittain käytetty linja-autojen kaukoliikenteen poikkeusreittinä Tuusulanväylän, Lahdenväylän ja Porvoonväylän suunnan liikenteissä Mannerheimintien poikkeusliikennejärjestelyiden ja sulkujen aikana.

Ydinkeskustassa on useita matkailuliikenteen pysäkkejä mm. Kiasman edessä, Töölönlahdenkadulla ja Mikonkadulla. Pysäkit tulee säilyttää. Mikonkadun tilauspysäkki on suosittu ryhmämatkojen tuonti- ja lähtöpaikka, josta Kaivokadun sulun takia olisi hankala lähteä länteen päin. Jatkosuunnittelussa tulee turvata, että pysäkit säilyvät ja niiden käyttö on jatkossakin mahdollista. Mikäli ydinkeskustan liikennejärjestelyihin tulee muutoksia, on mahdollistettava, että matkailuryhmien tuonti ja nouto edellä mainituilta pysäkeiltä on sujuvaa ja turvallista. Mahdollisten liikennejärjestelmämuutosten myötä on ydinkeskustan ympäristöön tarvittaessa toteutettava uusia matkailuliikenteen pysäkkejä saapuville ja lähteville linja-autojen matkailuliikenteen ryhmille.

Esplanadien osalta toteamme, että niiden kaventaminen 1+1-kaistaisiksi heikentäisi matkailuliikenteen linja-autojen toimintaedellytyksiä ja satamien saavutettavuutta. Tämä laajentaa mahdollisten muutosten vaikutusaluetta ja korostaa negatiivisia vaikutuksia katuverkossa matkailuliikenteen linja-autojen osalta.

Jatkosuunnittelussa ja vaikutusten arvioinnissa tilaus- ja matkailuliikenteen linja-autojen näkökulma ja tarpeet tulee ottaa yhdeksi tarkastelulähtökohdaksi. Esitämme, että jatkosuunnittelussa tulee tarkastella VE 1:ssä (Kaivokadun katkaisu autoliikenteeltä) alavaihtoehtona, että matkailu- ja tilausliikenteen linja-autot saisivat edelleen käyttää Kaivokatua. Kaivokatu tulee olla tilaus- ja matkailuliikenteen käytettävissä molemmissa suunnissa myös tulevaisuudessa.

Linja-autoliitossa yhteyshenkilönä tässä asiassa on Mikko Saavola (puhelin 040 7090940, mikko.saa-vola@linja-autoliitto.fi).

Linja-autoliitto

Mika Mäkilä  
toimitusjohtaja

## Matkailu – ja tilausliikennekysely toukokuu 2022

### Matkailu- ja tilausliikenteen toimintaedellytysten haasteista

Mitä ovat näemyksenne mukaan suurimmat haasteet matkailu- ja tilausliikenteen toimintaedellytysten kannalta?



7.6.2024

Julkinen

Helsingin kaupunki  
Kaupunkiympäristö

## VR-Yhtymän kommentit Helsingin ydinkeskustan liikennejärjestelmäsuunnitelman luonnokseen

VR-Yhtymä Oyj (jäljempänä VR) kiittää mahdollisuudesta lausua otsikkokentässä mainitussa asiassa ja lausuu siitä seuraavaa:

Ydinkeskustan liikennejärjestelmäsuunnitelmassa esitetyt tavoitteet ovat kannatettavia ja puollamme niitä laajasti. Ydinkeskustan elinvoiman parantaminen on yhteinen tavoite, jonka toteuttamisen keinoista on hyvä käydä laajaa keskustelua ja arvioida eri toimenpiteiden vaikutuksia. Junaliikenne, niin lähi- kuin kaukoliikenne, muodostaa merkittävän osan tavoitteeksi asetettua kestävästä liikennejärjestelmästä ja tuo keskustaan merkittävästi ihmisiä ja sitä kautta elinvoimaa. Ihmisten lisäksi myös tavaralogistiikan tarpeista tulee huolehtia kaikkia muutoksia suunniteltaessa. Keskeisenä kehittämisteemana tavoitellaan keskustan kävely-ympäristön laajentamista ja kävelyn olosuhteiden parantamista, mitä voidaan pitää myös kannatettavana tavoitteena.

Suunnitelmassa esitetyt suurimmat muutokset liittyvät keskustan poikittaisliikenteen järjestämiseen. Esitetty Kaivokadun sulkeminen henkilöautoliikenteeltä parantaa kävely-ympäristöä päärautatieaseman läheisyydessä, mikä lisää viihtyisyyttä alueella ja tuo sille uusia kehittämismahdollisuuksia. Suunnitellut muutokset Kaivokadulla, Asemaukiolla ja Elielinaukiolla mahdollistavat alueen kehittämisen uudelleenlaiseen käyttöön ja alue muodostaa mittavan kokonaisuuden, jolla pystytään uudistamaan ydinkeskustaa, parantamaan sen viihtyisyyttä ja tuomaan alueelle elinvoimaa.

Kaivokadun liikenteen sulkeminen henkilöautoliikenteeltä aiheuttaa kuitenkin myös haasteita päärautatieaseman saavutettavuudelle. Aseman saavutettavuus taksien ja muun henkilöautojen saatto- ja noutoliikenteen osalta tulee heikkenemään. Haasteena on, että liikennejärjestelmätasolla asioista päätettäessä ei ole vielä käytössä yksityiskohtaisempia suunnitelmia ja ratkaisuehdotuksia esim. taksi- ja saattoliikenteen korvaavien ratkaisujen toteuttamisesta, joiden perusteella voitaisiin arvioida niiden toimivuutta.

VR:n näkemys on, että mikäli henkilöautoliikenne Kaivokadulta katkaistaan, tulee sekä taksiliikenteelle että muulle henkilöautojen lyhytaikaiselle saatto- ja noutoliikenteelle järjestää alueet riittävältä ja kohtuullisella etäisyydellä päärautatieasemasta, sekä sen länsi- että itäpuolella. Autojen saattoliikenteen osalta on tärkeä huomioida erityisryhmät ja varmistaa esteettömyyden toteutuminen.

7.6.2024

Julkinen

Saattoalueiden ja niiden reittien tulee olla esteettömiä ja käytettävissä laadukkaasti ympärivuotisesti. Aseman länsipuolelle alustavasti suunnitellun Postikadun saattoratkaisun osalta ei ole vielä varmuutta sen toimivuudesta, eikä se yksinään riitä kattamaan päärautatieaseman saattotarpeita. Kaivokadun läpiajo henkilöautoilla ei sinänsä ole aseman saavutettavuuden kannalta välttämätöntä, mutta sen katkaisemista tulee huolella harkita ja arvioida sen vaikutukset erikseen niin taksien kuin muun henkilöautoliikenteen osalta.

Raskaat, useampiraiteiset raitiotieratkaisut ja erityisesti kaluston seisottaminen Kaivokadulla eivät myöskään paranna alueen viihtyisyyttä, vaan lähinnä katkaisevat kävely-yhteyksiä. Kaivokadulle suunniteltava raitiotieratkaisu tulee siis toteuttaa mahdollisimman kevyenä ja läpihengittävänä.

Lisäksi päärautatieaseman ympäristön yleissuunnittelussa kannatettava ajatus on poikittaisen pyöräliikenteen ja pyöräpysäköinnin ohjaaminen pääsääntöisesti Kaisantunneliin. Laajat pyöräpysäköintialueet esim. asema-aukiolla eivät lisää sen viihtyisyyttä, eivätkä parantaisi kävely-ympäristöä. Sujuva ja ennen kaikkea turvallinen pyöräpysäköinti on ensisijaisen tärkeä osa sujuvaa matkaketjua ja edesauttaa ympäristöystävällisen kulkumuodon suosimista. Toimivat matkaketjut, mukaan lukien pyöräily, kaupunkipyörät sekä jatkoyhteydet muilla joukkoliikennemuodoilla kuten busseilla helpottavat paitsi arkiliikkumista myös turistien ja kaupungissa vierailevien liikkumista, sekä edistävät vihreää siirtymää. Sujuvat bussiliikenteen käytävät saapuvalle ja lähtevälle liikenteellä tulee parantaa tai vähintäänkin säilyttää nykytasolla.

VR toiveena on, että jatkossa päärautatieaseman ympäristön yksityiskohtaisemmassa suunnittelussa ja saattoliikenteen ratkaisujen tutkimisessa, VR sekä matkustajat osallistetaan suunnitteluprosessiin riittävän aikaisessa vaiheessa.

VR-Yhtymä Oyj

Jonna Juslin  
johtaja, yhteiskuntasuhteet, kansainväliset asiat ja vastuullisuus

[henna.hovi@hel.fi](mailto:henna.hovi@hel.fi)

[marek.salermo@hel.fi](mailto:marek.salermo@hel.fi)

[pihla.kuokkanen@hel.fi](mailto:pihla.kuokkanen@hel.fi)

## **Invalidiliiton lausunto Helsingin ydinkeskustan liikennejärjestelmäsuunnitelman luonnoksesta**

Invalidiliitto kiittää Helsingin kaupunkia mahdollisuudesta lausua Helsingin ydinkeskustan liikennejärjestelmäsuunnitelman luonnoksesta.

Invalidiliitto on fyysisesti vammaisten ja toimintaesteisten ihmisten valtakunnallinen vaikuttamisen ja palvelutoiminnan monialajärjestö. Liitto edistää ja kehittää fyysisesti vammaisten ja toimintaesteisten henkilöiden mahdollisuuksia osallistua, liikkua ja elää täysipainoista elämää. Invalidiliitossa on lähes 25 000 henkilöjäsentä ja 142 jäsenyhdistystä

Invalidiliitto kiinnittää luonnoksessa huomiota erityisesti Helsingin rautatieaseman ympäristön liikkumismahdollisuuksiin ja rautatieaseman saavutettavuuteen eri tavoin liikkuvien ja toimivien henkilöiden kannalta. Luonnoksessa korostuu kävely ja sen merkitys liikkumistapana ja Invalidiliitto haluaakin muistuttaa kävelyn rinnalla myös muista, kävelyyntä verrattavista tavoista liikkua, kuten pyörätuolilla tai muilla liikkumisen apuvälineillä, yhteisessä kaupunkiympäristössämme.

Invalidiliitto huomauttaa, että kappaleessa 5. Vaikutusarviot 5.1. Vaikutusten arvioinnin lähtökohdat puuttuu vaikutusten arvioinnin eri liikennemuodoista kansalaiset, jotka käyttävät erityyppisiä liikkumisen apuvälineitä, tai muutoin liikkuvat ja toimivat eri tavoin. Tällaisia henkilöitä ovat esimerkiksi vaikeasti liikkumisesteiset tai fyysisesti vammaiset, pyörätuolinkäyttäjät, kävelevät henkilöt, jotka käyttävät rollaattoria, kävelysauvoja jne., henkilöt, joilla on toimintakyvyn rajoitteen takia vaikea kävellä ja liikkuvat hitaasti tai henkilöt, joilla on näkö- tai kuulovamma. Tällä hetkellä kadunylitykset koko nyt lausunnolla olevan ydinkeskustan liikennejärjestelmäsuunnitelman alueella ovat näille henkilöille useasta ylityskohdasta mahdottomia ja esteellisiä ja aiheuttavat turvallisuusriskejä epätasaisen alustan (mukulakivet, raitiovaunukiskot, korkeuserot) johdosta. Nämä yhdenvertaisuutta ja turvallisuutta vaarantavat rakenteelliset ongelmat tulee poistaa ydinkeskustan liikennejärjestelmää uusittaessa. Tämän takia myös vaikutusarviointien osalta vaikutusarviot ovat puutteelliset, ja Invalidiliitto pyytää varsinaiseen liikennejärjestelmäsuunnitelmaan lisättäväksi näitä henkilöitä koskevan liikennemuodon. Tähän velvoittaa myös lain tasoisesti voimassa oleva YK:n vammaisyleissopimus (ks.alla).

Invalidiliitto on erityisesti huolissaan suunnitelmista sulkea Kaivokatu kokonaan autoliikenteeltä, mikä estäisi myös taksien kulun Kaivokadulla ja saattoliikenteen pääsyn rautatieaseman pääsisäänkäynnille. Rautatieasemalle on nykyisin esteetön kulkuyhteys Asema-aukion ja Kaivokadun puoleisista sisäänkäynneistä. Rautatien puoleinen sisäänkäynti ei ole esteetön, mikä tulee huomioida taksi- ja saattoliikennettä suunniteltaessa. Kaivokadun sulkeminen autoliikenteeltä vaikeuttaa myös alueen muiden palveluiden käyttöä henkilöille, jotka ovat riippuvaisia taksikydeistä.

Lisäksi tulee varmistaa, että kulkureitit julkisen liikenteen pysäkeiltä sekä lähimmiltä esteettömiltä autopaikoilta rautatieasemalle ja alueen muihin palveluihin ovat esteettömiä ja turvallisia. Yhdenvertaisen liikkumisen kannalta on erittäin tärkeää, että koko matkaketju on esteetön. Suunnitelmat



Kaivokadun ylittävien suojateiden valo- (ja ääni-) ohjauksen poistamisesta ovat huolestuttavia ja heikentävät merkittävästi suojateiden esteettömyyttä ja turvallisuutta.

YK:n vammaisyleissopimuksen Artikla 9 (Esteettömyys ja saavutettavuus) merkitys tässä yhteydessä korostuu; ”Jotta vammaiset henkilöt voisivat elää itsenäisesti ja osallistua täysimääräisesti kaikilla elämänalueilla, sopimuspuolet toteuttavat asianmukaiset toimet varmistaakseen vammaisille henkilöille muiden kanssa yhdenvertaisen pääsyn fyysiseen ympäristöön, kuljetukseen, tiedottamiseen ja viestintään, muun muassa tieto- ja viestintäteknologiaan ja -järjestelmiin, sekä muihin yleisölle avoimiin tai tarjottaviin järjestelyihin ja palveluihin sekä kaupunki- että maaseutualueilla. Näitä toimia, joihin sisältyy saavutettavuuden esteiden tunnistaminen ja poistaminen, sovelletaan mm. a) rakennuksiin, teihin, kuljetukseen sekä muihin sisä- ja ulkotiloihin (...)”

Invalidiliitto huomauttaa lopuksi, että yhdenvertaisuuslain 5 §:n mukaan viranomaisella on ”velvollisuus edistää yhdenvertaisuutta. Viranomaisen on arvioitava yhdenvertaisuuden toteutumista toiminnassaan ja ryhdyttävä tarvittaviin toimenpiteisiin yhdenvertaisuuden toteutumisen edistämiseksi. Edistämistoimenpiteiden on oltava viranomaisen toimintaympäristö, voimavarat ja muut olosuhteet huomioon ottaen tehokkaita, tarkoituksenmukaisia ja oikeasuhtaisia.”

## INVALIDILIITTO RY

Helsingissä 7. kesäkuuta 2024

Janne Juvakka  
toimitusjohtaja

Laura Andersson  
yhteiskuntasuhdejohtaja

Lisätietoja: Johanna Hätönen, esteettömyysasiantuntija, [johanna.hatonen@invalidiliitto.fi](mailto:johanna.hatonen@invalidiliitto.fi)

7.6.2024

Kaupunkiympäristön toimiala

[henna.hovi@hel.fi](mailto:henna.hovi@hel.fi), [marek.salermo@hel.fi](mailto:marek.salermo@hel.fi), [pihla.kuokkanen@hel.fi](mailto:pihla.kuokkanen@hel.fi)

## **Helsingin Yrittäjät lausuu Ydinkeskustan liikennejärjestelmäsuunnitelman (YKLIS) raporttiluonnoksesta seuraavan.**

Raporttiluonnokseen liittyvistä liikenteen ja elinvoiman vaikutusarvioinneista puuttuvat vertailut Kaivokadun 2+2-kaistaiseen nykytilanteeseen, minkä vuoksi selvitykset ovat puutteellisia. Ne perustuvat myös teoreettisiin tarkasteluihin, eivätkä sisällä keskustassa toimivien yritysten arviointia suunnitelmien vaikutuksista yritysten toimintaan. Tämä korostuu elinvoimatarkastelu-luonnoksessa, jonka teoreettinen, liikenteeseen pohjautuva toteutus ei täytä odotuksia.

Katsomme, että raporttiluonnoksen laatiminen ei täytä hyvän valmistelun periaatteita. Ydinkeskustan liikennejärjestelmäsuunnitelma on merkittävä periaatelinjaus, joka vaikuttaa koko kaupungin tulevaan kehitykseen. Sitä tulee valmistella mahdollisimman neutraalisti, kattavasti ja huolellisesti ilman tarpeetonta kiirettä.

### **Yleistä suunnitelmaluonnoksesta**

Keskustan elävyyden ja viihtyisyyden lisäämisen suunnitelman pitäisi rakentua erilaisille osa-alueille, joissa lähtökohdina ovat yritystoiminnan, asiakkaiden, asumisen, matkailun ja tapahtumallisuuden tarpeet sekä keskustan keskeisten alueiden miljööön parantaminen. Nyt kehittämistä tehdään liikenteen näkökulmasta ja ehdoilla, kun liikenteen suunnittelun tulisi sen sijaan olla seurausta em. toiminnallisista tarpeista.

Suunnittelun lähtökohdina pitäisi myös olla Helsingin omaleimaiset tarpeet kuten keskustan sijainti niemellä, mikä vaikuttaa olennaisesti liikkumisen suunnitteluun. Samoin ilmastomme vaikutus ihmisten haluttomuuteen oleilla ulkona muulloin kuin kesäisinä kuukausina, mikä on jo konkretisoitunut Esplanadi-kokeilussa.

Suunnitelma ei myöskään ole linjassa ydinkeskustan maankäytön kehityskuvan tavoitteisiin, joiden mukaan turvataan sujuva henkilöautoliikenne sekä asukkailla että liikkeissä asioiville, ja kaupunki varmistaa keskustan logistiikkatoimintojen sujuvuuden nykyistä tehokkaammin. Suunnitelmat kuitenkin vaikeuttaisivat henkilöautoilua ja logistiikkaa keskustassa sellaisin mittasuhtein ja keinoin, jotka haittaavat keskustan elinvoimaisuutta.

Erityisesti keskustan poikittainen liikennöinti autolla vaikeutuisi, mikä ruuhkauttaisi katuja. Ongelma on lisäksi pahe-neva Hernesaaren ja muun keskusta-asumisen lisääntyessä sekä jakeluliikenteen yhtä kasvaessa. Ruuhkautuminen tekee keskustasta myös haavoittuvan erilaisissa häiriötilanteissa.

Suunnitelman pohjana oleva huoltotunneleiden käytön laajentamisen ja uusien tunneleiden rakentamisen toteutuminen on epävarmaa. Huoltotunneleiden toteutumisen tulee varmistua ennen kuin suunnittelua voidaan tehdä niihin tukeutuen. Suunnitelmaa ja toimenpiteitä pitää myös arvioida jokaisessa vaiheessa ja muuttaa tarpeen vaatiessa.

### **Kaivokadun ja Esplanadien suunnitelmat**

Kaivokadun sulkeminen autoliikenteeltä vaikeuttaisi merkittävästi liikkumista keskustassa ja ruuhkauttaisi katuja. Muutokselle ei ole pystytty esittämään riittäviä perusteita. Rautatieasema on logistiikkakeskus, jonne tulee päästä sujuvasti eri kulkumuodoin. Kaivokadun ympäristön viihtyisyyttä ja elinvoimaisuutta ei saada kasvatettua muuttamalla katu joukkoliikennekaduksi. Kadulla kulkee jatkossa nykyistä tiuhemmin liikennöivät pitkät raitiovaunut, joita kävelijöiden on joka tapauksessa väistettävä. Alueelle ei myöskään voida rakentaa uutta liiketilaa. Lisäksi jalankulkijoilla on jo muutoinkin Kaivokadun alla käytettävissään laajat maanalaiset kulkuyhteydet palveluineen, joita tulisi sen sijaan kehittää.

Katsomme, että Kaivokatu ja Esplanadit tulee säilyttää entisellään 2+2-kaistaisina. Sulkemalla poikittaisyhteys Kaivokadulla ilman vaihtoehtoisia reittejä ruuhkauttaisi Esplanadit ja Pohjoisrannan, jonne ohjautuu Katajanokan matkustajaliikenteen lisäksi keskustan eteläosiin pyrkivä liikenne. Esplanadien toisen autokaistan poisto voimistaisi ruuhkautumista ja siirtäisi liikennepainetta edelleen Esplanadien eteläpuolelle alempaan katuverkkoon. Logistiikan ja asiantuntijien sekä työmatkaliikenteen vaikeutumisen lisäksi ruuhkista aiheutuisi turvallisuusriski pelastusajoneuvojen toiminnan hidastuessa. Esplanadi-kokeilu on jo osoittanut, ettei sillä ole saavutettu tavoiteltuja positiivisia vaikutuksia. Päinvastoin siitä on aiheutunut alueella toimiville yrityksille haittaa.

Selvitimme keväällä 2024 tehdyllä [yrittäjäkyselyllä](#) Helsingin keskustan kivijalkakauppojen ja -ravintoloiden näkemyksiä kaupungin muutossuunnitelmista keskustan liikenteeseen. Kivijalkayrittäjistä 75 % vastustaa Kaivokadun muuttamista joukkoliikennekaduksi. Myönteisesti suhtautuu 13 %. Pohjois-Esplanadin muuttamista lisäksi kävelyalueeksi

vastustaa 82 % ja kannattaa vain 8 %. Muutoksilla olisi haittavaikutuksia keskustan elinvoimaan ja yritysten liiketoimintaan mm. liikenteen puuroutuessa ja asiakkaiden siirtyessä yhä enemmän asioimaan keskustan ulkopuolelle.

Kuten liikenneselvityksessäkin todetaan, auto-, taksi- ja huoltoliikenteen sekä pelastusliikenteen näkökulmasta Kaivokadun jättäminen läpiajettavaksi ja Esplanadien kaistamäärän säilyttäminen nykyisellään olisi suositeltavin ratkaisu, mikä tulee ottaa suunnitelman lähtökohdaksi.

### **Fredrikinkadun alue**

Kampin alueen liikenneverkon suunnitteluun liittyen Fredrikinkatua tulee kehittää nykyiseen tapaan alueellisena kokoojakatuna. Keskustan yrittäjäkyselyyn vastasi 27 Fredrikinkadulla toimivaa kivijalkayrittäjää, joista vain yksi kannatti ajatusta Fredrikinkadun muuttamisesta joukkoliikennekaduksi. Kaikista yrittäjistä sitä pitää huonona 77 % ja kannattaa 11 %. Myös Bulevardia tulee kehittää nykyisen kaltaisena paikalliskatuna.

### **Huolto-, jakelu- ja palveluliikenne**

Suunnitelmassa todetaan, keskustan jakelu- ja huoltoliikenteen pitää olla toimivaa ja kaikkien kiinteistöjen saavutettavissa siten, että matka-ajat ovat ennakoitavia ja kohtuullisia. Logistiikan toimivuudessa on kuitenkin jo nykyisellään kehitettävää, ja maanpäällisen katuverkon karsiminen heikentäisi tilannetta entisestään vaikeuttamalla huolto- ja jakeliikenteen sekä liikkuvaa palvelutyötä tekevien (mm. kotisiivous, kodinhoitopalvelut, ruokalähetit, verkkokauppatoimittukset) yritysten toimintaa.

Suunnitelmassa on tunnistettu keskustan yhä lisääntyvä logistiikan määrä, mutta suunnitellut toimenpiteet vain vaikeuttaisivat maanpäällistä liikkumista. Logistiikan toimivuutta ei voi rakentaa epävarmojen huoltotunnelisuunnitelmien varaan, jotka eivät toteutuessaankaan korvaa maanpäällisen logistiikan tarpeita. Myös logistiikan kustannukset kasvaisivat olennaisesti, mikä muutoinkin kalliiden toimitilavuokrien alueella heikentäisi yritysten toimintaedellytyksiä.

### **Pysäköinti**

Katsomme, ettei maanpäällisten pysäköintipaikkojen määrän vähentämistä keskustassa tule jatkaa. Keskustan huoltotunnelin yhteyksien kehittäminen maanalaisten pysäköintilaitosten saavutettavuuden parantamiseksi on kannatettavaa, mutta ne eivät kuitenkaan korvaa maanpäällisen pysäköinnin tarvetta asiointiliikenteen sekä logistiikan osalta. Emme pidä realistisena suunnitelmavaihtoehtoa, jossa yksityisautoilija jättäisi auton keskustan toiselle puolelle ja jatkaisi matkaa kävellen tai joukkoliikenteellä toiselle puolelle ja vielä kuluttaisi kävelymatkallaan lähes saman verran rahaa kuin tähänkin asti.

Keskustan kivijalkayrittäjistä 84 % kokee, ettei keskustassa ole riittävästi maanpäällisiä pysäköintipaikkoja. Lyhytaikaisia pysäköintipaikkoja kadunvarsilla pitää alimitoitettuina yritysten tarpeeseen nähden peräti 91 %. Yrittäjät kertovat [yrittäjäkyselyssä](#), että maanpäälliset pysäköintipaikat ovat välttämättömiä liikkeiden tavarantoimitusten, huoltoajojen, liikkuvan palvelutoiminnan ja henkilökuljetusliikenteen hoitamisessa. Myöskään ostoksia tehtäessä ei painavia tai suurikokoisia tuotteita voi kantaa pitkiä matkoja, ja osa asiakkaista tarvitsee autoa muutoinkin liikkumiseensa.

Kivijalkayrittäjistä 75 % ei kannata tavoitetta ohjata asiakaspysäköintiä ensisijaisesti maanalaisiin pysäköintilaitoksiin, jotka sijaitsevat usein kaukana yrityksestä. Yrittäjät pitävät pysäköinnin hintaa keskustassa korkeana etenkin arkisin ja pysäköintilaitoksissa. Pysäköinnin korkea hintataso vähentää ihmisten halukkuutta tulla asioimaan keskustaan.

### **Maanalainen tunneliverkosto**

Keskustan elinvoimaisuuden kehittäminen edellyttää, että autoliikenteen (logistiikka, asiakasliikenne, työssäkäynti) tarpeet otetaan huomioon. Huoltotunneliverkostoa ja sen laajentamista koskevien suunnitelmien täyttyminenkään ei riitä varmistamaan sujuvaa liikkumista keskustan sisällä, jos Kaivokatu muutettaisiin joukkoliikennekaduksi. Keskustan maanalaisen tunneliverkoston laajentaminen mahdollistamaan myös autolla ajaminen keskustassa, loisi edellytykset laajemman maanpäällisen kävelykeskustan kehittämiseen. Maanalaisten katujen rakentamisella on merkitystä myös alueellisen varautumisen, kokonaisturvallisuuden ja huoltovarmuuden kannalta.

HELSINGIN YRITTÄJÄT ry

**Mari Laaksonen**  
Puheenjohtaja

**Tiina Oksala**  
Toimitusjohtaja



Kruununhaan asukasyhdistys ry -  
Kronohagens invånarförening rf

<[henna.hovi@hel.fi](mailto:henna.hovi@hel.fi)>

<[marek.salermo@hel.fi](mailto:marek.salermo@hel.fi)>

<[Pihla.Kuokkanen@hel.fi](mailto:Pihla.Kuokkanen@hel.fi)>

## Lausunto ydinkeskustan liikennejärjestelmäsuunnitelmasta (yljs)

Kruununhaan asukasyhdistys (Krazy) lausuu seuraavaa:

Helsingin keskustan liikennejärjestelmää kehitettäessä on tärkeää ottaa huomioon kaikki kulkumuodot. Joukkoliikenteen kehittäminen on erityisen tärkeää ja kaikkien etu. Matkojen siirtyessä enenevässä määrin joukkoliikenteeseen muidenkin kulkumuotojen sujuvuus ja turvallisuus paranevat.

Pidämme Helsingin yliopiston metroaseman yhä toteuttamatta olevan **Liisankadun/Unioninkadun kulmauksen sisäänkäynnin** (suunnitelma jo vuodelta 1973) toteuttamista tärkeänä joukkoliikennematkoja lisäävänä asiana.

Kruunusiltojen valmistuttua v. 2027 ehdotamme **raitiolinjan 13 jatkamista Nihdistä Snellmaninkadun kautta Kauppatorille**. Tämä lisää joukkoliikennematkoja Kruununhaasta, Kaisaniemestä, Hakaniemestä ja Merihaasta voimakkaasti kasvavien Kalasataman ja Pasilan alueille.

Keskustan joukkoliikenneverkko-kuvasta (s. 31) puuttuu **bussilinjan 16** (Rautatientori – Mustikkamaa) reitti Hakaniemensillalta Pohjoisrannan ja **Liisankadun kautta** Kaisaniemenkadulle. Bussilinja on erittäin tärkeä varsinkin pohjoisesta Kruununhaasta syöttölinjana Rautatieasemalle ja Kalasataman metroasemalle. Reitti lienee unohtunut em. kuvasta.

Autoliikenteen pääverkon tavoitekuvasa (s.19) esitetään Siltavuorenranta-katu alueellisenä kokoojakatuna. Se ei ole suotavaa. Siltavuorenrantaan ei pidä ohjata läpikulkuliikennettä, vaan ainoastaan Kruununhakaan saapuvaa ja sieltä lähtevää liikennettä. **Siltavuorenranta-katu luokiteltakoon paikalliseksi kokoojakaduksi.**

Kaivokadun muuttamisella joukkoliikenteen, jalankulun ja pyöräilyn kaduksi välillä Asemakio– Keskuskatu tavoitellaan kansainvälisen tason kävelykeskustaa. Tämän mahdollisesti toteutuessa on turvattu autoliikenteen sujuvuus Kruununhaan – Katajanokan alueen ja länsisuunnan välillä Esplanadien kautta. Käytännössä tämä voi tarkoittaa sitä, että sekä Etelä-Espalla että Pohjois-Espalla olisi kaksi läpiajettavaa kaistaa tai vaihtoehtoisesti Etelä-Espalla olisi kaksi + yksi läpiajettavaa kaistaa (kaksisuuntainen liikenne) ja Pohjois-Espa välillä Unioninkatu – Mannerheimintie muutetaan jalankulkualueeksi tai pyöräkaduksi. Pyöräkadulla liikenne kulkisi idästä länteen. Pyöräkaista olisi merkitty keskelle auto-kaistaa ja autot ajaisivat pyöräilijöitä ohittamatta. Tällöin Pohjois-Espa palvelisi paremmin oleilua, jalankulkua, pyöräilyä ja huoltoliikennettä.

Yljs:n jatkotarkasteluna tehdään mm. Esplanadien ja Unioninkadun eteläpään liikenteellinen yleissuunnitelma (s. 20). Tähän pitäisi ottaa mukaan myös Unioninkadun pohjoisosa ja tarkastella erityisesti Unioninkadun - Liisankadun ja Kaisaniemenkadun risteysaluetta. Tärkeinä tavoitteina tällä alueella ovat risteysalueen supistaminen, Liisankadun ja Kaisaniemen välisten jalankulkuyhteyksien sujuvoittaminen ja turvallisuuden parantaminen sekä autoliikenteen kaikkien ajosuuntien säilyttäminen (Suomen vanhimman liikenneympyrän ”päivittäminen”).



**Kruununhaan asukasyhdistys ry -  
Kronohagens invånarförening rf**

Pyöräilyn suunniteltu baana-tasoinen reitti uudelta Hakaniemensillalta Siltavuorensalmen kautta toukokuussa avattuun Kaisantunneliin on **liian kiertävä Kaisaniemessä**. Unioninkadun ylitys vihreää valoa usein pitkäänkin odotellessa katkaisee baanatasoisen kulun. Kaupungin tulisi selvittää jalankulun ja pyöräilyn sujuvoittamista Siltavuorenranta-kadulta Kaisaniemenranta-kadulle.

Uusi ajoyhteys Miina Sillanpään kadulta keskustan maanalaisiin pysäköintilaitoksiin ja huoltotunneliverkoston (Kaupunkiympäristölautakunta 6.2.2024) vähentäisi autoliikennettä Kaisaniemessä ja Kruununhaassa. Kaupunki on mukana edistämässä tätä yksityistä hanketta ”huolto- ja pysäköintiliikenteeseen rajautuvassa käyttötarkoituksessa” (s. 40). Hyvä niinkin, mutta vieläkin tärkeämpää olisi ydinkeskustan ja Kruununhaan läpiajoliikenteen vähentämiseksi yhteistyössä Helsingin Väylä Oy:n kanssa edistää **läpiajon mahdollistamista Sörnäisten rantatien suunnasta Miina Sillanpään kadun ja huoltotunneliverkoston kautta Ruoholahdenkadulle**. Tämän tärkeyttä korostaa se, että keskustatunnelin toteuttaminen on maankäyttöhyötyjen puuttumisen takia poliittisesti mahdotonta. Vähintäänkin tulisi poistaa läpiajorajoitukset yhtäältä Ruoholahdenkadulta idän pysäköintilaitoksiin ja toisaalta Puutarhakadulta lännen pysäköintilaitoksiin.

Isoista liikennehankkeista ylj:ssä mainittu Pissararata on valtion hanke. Se ei toteudu, koska Länsirata, Lentorata, Tampereen suunnan rata ja Itärata Porvooseen ym. ovat valtion prioriteetissa etusijalla. Pissaran yleissuunnitelma vanhenee ensi vuoden lopussa. Siksi kaupungin pitäisi käynnistää **maanalaisen pikaraitiotien** hankesuunnittelu **Pasilasta Kampin kautta Länsisatamaan** (ns. Töölön metron yleissuunnitelma välillä Pasila – Kamppi vuodelta 2008 ja Kamppi – Länsisatama välin esisuunnitelma vuodelta 2014). Pasilasta ratikka jatkaisi nopeana maanalaisena yhteytenä Arabianrannan kautta Annalan tunnelivaraukseen ja yhdistyisi Kustaa Vaasan tien raitiotieverkkoon ja myöhemmin Viikin pikaraitiotieyhteyteen (Viira). Tämä hanke ei vähennä Länsi-Helsingin pikaraitiotiet-kokonaisuuden toteuttamisen tärkeyttä, vaan maanalainen uusi raideliikenneyhteys on huomattavasti myöhemmän ajanjakson hanke.

Krasy arvostaa kaupunkia hyvästä yhteistyöstä ydinkeskustan liikennejärjestelmäsuunnitelman valmistelussa. Kaupunkiympäristön toimiala ottanee esittämämme näkökohdat huomioon jatkosuunnittelussa. Kruununhaan asukasyhdistys tekee mielellään yhteistyötä kaupungin kanssa silloinkin kun järjestelmätason suunnittelusta siirrytään yleissuunnitteluun ja muuhun tarkempaan suunnitteluun.

Kruununhaan asukasyhdistyksen hallitus 7.6.2024

Yhteyshenkilö:

Matti Kivelä

*mtt.kvl@gmail.com*

Tilausajokuljettajat ry  
Talvelankatu 6  
24260 SALO  
hallitus@tilausajokuljettajat.fi



Henna Hovi, Marek Salermo, Pihla Kuokkanen  
HELSINGIN KAUPUNKI  
Kaupunkiympäristö  
Liikennejärjestelmä

## LAUSUNTO YDINKESKUSTAN LIIKENNEJÄRJESTELMÄSUUNNITELMAN LUONNOKSESTA

Tilausajokuljettajat ry on vuonna 1990 perustettu, valtakunnallinen tilausliikenteen parissa työskentelevien ammattilaisten oma yhdistys. Yhdistyksen keskeisenä toiminta-ajatuksena on kehittää tilausliikenteessä työskentelevien jäsentemme ammattitaitoa, kasvattaa ammattimme arvostusta sekä kokonaisuudessaan parantaa bussimatkailun palvelutasoa. Toimimme yhteistyössä monien sidosryhmien kanssa.

Haluamme olla mukana kehittämässä toimivaa kaupunkikuvaa ja vaikuttaa omalta osaltamme sen mahdollistamiseen.

Olemme tutustuneet materiaaliinne koskien Kaivokadun sulkemista rautatieaseman edustalta. Suurin osa matkailuliikenteestä saapuu Helsingin maantieteellisen sijainnin vuoksi, joko pohjoisesta tai lännestä. Tämän vuoksi Kaivokatu on ollut meille yksi tärkeimmistä ydinreiteistä saavutettaessa kohteita ydinkeskustassa.

Risteilymatkustajat tuovat kaupunkiin parhaimmillaan kymmenittäin kiertoajelubusseja, joiden pääsy mm. Senaatintorin ja Kauppatorin ympäristöön hankaloituisi ja matka-aika pidentyisi huomattavasti. Tämä kaikki aika on pois matkailijoiden vapaa-ajasta, jossa kaupungin palveluita käytettäisiin. Lisäksi pidentyvä matka-aika vaikuttaisi todennäköisesti osin negatiivisesti matkailijoiden luomaan kaupunkikuvaan Helsingistä.

Lisäksi huolenaiheemme on Kaivokadun kiertämisestä syntyvät linja-autojen päästöt. Ylimääräisen ajomatkan ja tyhjäkäynnin voisimme arvioida moninkertaistavan päästöjä nykytilanteeseen verrattuna.

Kaivokadun alueella sijaitsevien hotellien asiakasryhmien noutoliikennettä tulisi myös ottaa huomioon tässä yhteydessä. Yleisesti ottaen, sijainnista riippumatta, olisi meidän sujuvan toiminnan edellytyksenä se, että hotelleilla olisi edustallaan linja-autoille lastausalue. Tällä voisimme taata liikenteen häiriöttömän sujumisen katualueella.

Materialissanne ei oteta matkailuliikennettä huomioon omana osanaan. Toivomme, että saamme oman vertailuryhmän ottaessanne huomioon vaikutuksia liikenteen matka-aikoihin muutoksia suunnitellessanne. Matkailuliikenne on kuitenkin varsin merkittävä osa kaupunkikuvan luomisessa.

Ehdotamme Kaivonkadun läpiajoa sallittavaksi pyörä- ja raitioliikenteen lisäksi linja-autoliikenteelle. Samaa väylää voisivat käyttää taksit ja pelastusliikenne.

Helsingissä 5.6.2024  
Tilausajokuljettajat ry  
hallitus

9.6.2024

**Helsingin kaupunki / Kaupunkiympäristön toimiala**

Liikennejärjestelmä -palvelukokonaisuus

Liikenneinsinööri Henna Hovi

**Lausunto ydinkeskustan liikennejärjestelmäsuunnitelmasta**

Jätkäsaaren ja Ruoholahden kaupunginosayhdistys Jätkäsaari-seura ry. esittää lausuntonaan kantakaupungin liikennejärjestelmäsuunnitelmasta seuraavan.

Jätkäsaari-seura ei kannata liikennejärjestelmäsuunnitelmassa esitettyä ehdotusta Helsingin keskustan läpiajoreittien vähentämiseksi Kaivokadun katkaisemisen eikä Esplanadien kaistojen vähentämisen osalta.

Vaikka seura pitääkin kävelykeskustan kehittämistä sekä kevyen ja joukkoliikenteen yhteyksien parantamista yleisellä tasolla kannatettavina päämäärinä, seuran mielestä on välttämätöntä, että myös Helsingin eteläisen kantakaupungin autoliikenneyhteydet ovat toimivat ja esimerkiksi hälytysajoneuvojen kulkua keskustan alueella ei heikennetä.

Kuten vaikutustarkastelusta on havaittavissa, Kaivokatu ja Esplanadi tarjoavat pääväylinä vaihtoehtoisia mahdollisuuksia ydinkeskustan toiselle puolelle suuntautuvaan liikenteeseen. Vaikutustarkastelun huomiot keskittyvät kuitenkin erityisesti ydinkeskustan katuverkkoon, vaikka tarkastelusta on selvästi havaittavissa, että ydinkeskustan läpiajomahdollisuuksien heikentäminen lisää ruuhkaisuutta erityisesti ydinkeskustaa kiertävillä väylillä, kuten Mechelininkadulla, Pohjoisrannassa sekä Telakkakadun ja Laivasillankadun välillä.

Nämä haittavaikutukset kohdistuvat koko Itä- ja Länsi-Helsingin välisen liikenteen lisäksi erityisesti niiden alueiden asukkaisiin, joille kyseiset väylät ovat välttämättömiä omille asuinalueilleen pääsyn kannalta ja joille ei ole tarjolla vaihtoehtoisia reittejä. Näihin lukeutuvat koko Länsisataman kaupunginosan mutta myös esimerkiksi Ullanlinnan peruspiirin ja Katajanokan osa-alueen asukkaat. Jätkäsaaren ja Hernesaaren osa-alueiden valmistumisen myötä vaikutusalueella tulee 2030-luvulla asumaan lähemmäs 40 prosenttia Helsingin eteläisen suurpiirin asukkaista.

Länsisataman kaupunginosan suunnassa ruuhkautumisvaikutusta lisäävät erityisesti Helsingin sataman kehittämissuunnitelmat, joiden mukaan Länsisataman kautta kulkeva henkilöautoliikenne tulee kasvamaan 1,5-kertaiseksi vuoteen 2030 mennessä. Vaikutustarkastelun ongelmana on myös, että satamalii-

9.6.2024

kennettä tarkastellaan lähinnä taksiliikenteen näkökulmasta, vaikka huomattava osa laivamatkoista tehdään henkilöauton kanssa, eikä ole realistista odottaa tämän matkustusmuodon poistuvan lähitulevaisuudessa.

Vaikka Satamatunneli helpottaisi tilannetta Länsiväylän suuntaan, tunnelin toteutumisesta riippumatta on nähtävissä, että sataman henkilöautoliikenteen kasvu tulee lisäämään myös muiden pääsuuntien satamaliikenteen ruuhkaisuutta etenkin Mechelininkadulla ja Hietalahdenrannassa, jota liikennejärjestelmäsuunnitelmassa esitetty ydinkeskustan poikittaisyhteyksien vähentäminen entisestään pahentaisi. Jätkäsaari-seura ei pidä mielekkäänä luoda Länsisataman suunnalle uusia liikenneongelmia, kun edellisiäkin ollaan vasta ratkaisemassa.

Ydinkeskustan läpiajoväylien vähentämisen sijasta seura kehottaakin kaupunkia tutkimaan edelleen, olisiko keskustan läpiajoreittien ruuhkaisuuden haittavaikutuksia erityisesti joukkoliikenteelle vähennettävissä muilla keinoin kuin läpiajomahdollisuuksien vähentämisellä, esimerkiksi älykkäiden liikennejärjestelyjen avulla, kuten ruuhkautumisen seurannalla, ruuhkautumis- ja kiertotieopasteilla, joukkoliikennekaistojen varaamisella vain joukkoliikenteelle ruuhkahuippujen ajaksi jne.

Helsingissä 9.6.2024

Jätkäsaari-seura ry.



**Asia: Lausunto ydinkeskustan liikennejärjestelmäsuunnitelmasta**

From: Eteläiset kaupunginosat ry. Södra stadsdelarna rf

Pro Hietalahti ry

To: Henna Hovi, Marek Salermo, Pihla Kuokkanen

Kiitos mahdollisuudesta antaa mielipide suunnitelman valmisteluvaiheessa. Suunnitelma-aineistot ovat laajat ja osin moniselitteiset, mikä vaikeuttaa asian käsittelyä.

Keskustan elinvoimaan vaikuttavia tekijöitä on monia, eikä niiden tieteellinen analysointi ole helppoa. Konsulttien tekemä vaikutusarviokin on enintään viitteellinen. Tekijöiden arvomaailmallakin on oma vaikutuksensa. Esimerkkinä voi mainita Oslon keskustan järjestelyt, josta oli jätetty mainitsematta autoliikenteen ohjaaminen tunneleihin, millä siellä on luotu edellytykset autottomien alueiden luomiselle. Myös Tukholmassa autoliikenteen tunneli- ym. ratkaisulla on merkittävä rooli kävelyalueiden toteutuksessa. Tämä mahdollisuus jätettiin Helsingissä poliittisella päätöksellä käyttämättä. Tunneliratkaisut olisi hyvä ottaa uudelleen keskusteluun viimeistään seuraavalla valtuustokaudella. Kaiken kaikkiaan liikenne on vain yksi tekijä, millä elinvoimaan voidaan vaikuttaa. Kansainvälisten esimerkkien syvälinen analyysi olisi parhaita tapoja hakea ratkaisua Helsinginkin ongelmiin, tässä esitetyt analyysit ovat jääneet puolitiehen.

Asukasyhdistykset ja kauppakamarikin ovat toistuvasti yrittäneet muistuttaa, että keskustan liikenne ei ole vain sinne tulevaa ja sinne jäävää liikennettä. Merkittävä osa liikennetarpeesta syntyy myös keskustassa asuvien noin 60.000 asukkaan tarpeista ja keskustan sekä Helsingin niemen molemmille puolille rakennettujen laajojen asuin-, palvelu- ja työssäkäyntialueiden poikittaisliikenteestä. Keskustan asukkaiden liikkuminen seudulla eri suuntiin on turvattava ja huolehdittava myös kohtuuhintaisten asukaspysäköintimahdollisuuksien säilymisestä. Suunnitelmassa on pysäköintiä käsitelty, mutta taloudellisen ratkaisun löytäminen jää vielä pohdinnan tasolle. Keskustan asuminen on tärkeä osa elinvoimaa, eikä sen toimivuutta tule tarpeettomasti heikentää.

Koska keskustan alittavaa tunneliratkaisua ei haluttu tehdä, on poikittaisliikenne hoidettava maanpäällisillä kaduilla. Kaivokadulla ja Esplanadeilla on siinä molemmilla tärkeä roolinsa keskustaan tulevan ja siellä olevan liikenteen välittämisessä. Kaivokadun sulkeminen autoliikenteeltä on otettu suunnitelman pääkohdaksi. Rautatieaseman edustan kävelyolosuhteita on toki mielekästä parantaa. Se voisi puoltaa Kaivokadun kaventamista 1+1 kaistaiseksi, mutta ei kokonaan sulkemiseksi, koska Kaivokadun-Simonkadun-Kansakoulukadun yhteys on poikittaisliikenteelle tärkeä yhteys. Sen sijaan Kaivokadun osoittaminen polkupyöräverkon pääreitiksi tuntuu tarpeettomalta, koska juuri valmistunut

baanan rautatieaseman alittava tunneli palvelee samaa liikennettä. Polkupyörille suunniteltu tila voitaisiin antaa jalankululle. Kaivokadun ajoneuvoliikenteen poistaminen ennen Esplanadien putkistoremonteja ei olisi muutenkaan mahdollista. Esplanadien kokeilu tulee lopettaa ja palauttaa ajokaistat entiselleen. Tämä on välttämätöntä myös pelastusliikenteen tähden. Kaivokadun suunnittelussa tulee huomioida saattoliikenne rautatieasemalle. Esimerkiksi liikuntaesteisille on varmistettava pääsy päärautatieasemalle. Suunnittelussa on huomioitava esteettömyys muutenkin.

Poikittaisliikenteen tärkeän katuparin muodostaa Lönnrotinkatu ja Uudenmaankatu. Niiden välityskykyä on heikennetty viimeaikaisilla toimenpiteillä, Lönnrotinkatua erikoisella pyörätieratkaisulla ja Uudenmaankatua liikennevalo-ohjauksella ja Erottajan kesäkatukaistamuutoksilla. Kummallekaan kadulle ei pidä osoittaa pyörätietä ja muutkin niiden sujuvuutta haittaavat järjestelyt tulee poistaa. Pyöräily voidaan ohjata rauhallisemmille sivukaduille, kuten Punavuorenkadulle ja Kalevankadulla. Uudenmaankadun valo-ohjauksessa on painotettava myös poikittaisliikenteen sujuvuutta. Nyt sen vihreä aika on vain muutamia sekunteja. Keskustan huoltotunnelin kehittäminen on tärkeä osa suunnitelmaa. Sillä voidaan osittain poistaa niitä ongelmia, joita keskustatunnelin hylkääminen aiheuttaa. Huoltotunnelilla voidaan parantaa keskustan pysäköintilaitoksiin saapuvan liikenteen sujuvuutta ja poistaa sitä liikennettä maanpäällisiltä kaduilta.

Suunnitelmassa on esitetty hyvä kartta kokoontumispaikoista, oleskelun tihentymistä. Helsingin keskustan ongelma on, ettei siellä ole riittävästi ihmisiä. Kokoontumispaikkoja on liian paljon tälle ihmismäärälle muodostaakseen elävää kaupunkikeskustaa. Tässä tilanteessa ei pitäisi yrittää kehittää lisää kävelyalueita, vaan parantaa ja tiivistää olemassa olevia tutuiksi tulleita kohteita. Myös vuodenajat tulisi ottaa huomioon. Kesä Helsingissä on eri asia kuin sydäntalvi. Kattamalla joitakin alueita voitaisiin luoda ympärivuotisia kävelyalueita. Tällainen voisi olla Keskuskatu. Myös nykyinen varsinainen kävelykeskusta tulisi saada jalankulkijoille ja lisätä niiden viihtyvyyttä vihreällä. Tällä hetkellä kaikki poikittaiskadut ja Aleksanterinkatu ovat pitkin päivää huoltoajoneuvojen täyttämiä. Sama koskee Iso-Roobertinkatua. Katutilaa tuli osata jakaa myös lyhytaikaisesti ilman, että tehdään rakenteellisia muutoksia, joiden tuloksena osa katutilasta on suuren osa vuodesta hyödyntämättä ketään. Esimerkki tästä on Erottajankadun kesäkatuviritelmä. Tärkeitä asiointipaikkoja poistettiin tarpeettomasti. Hyvä esimerkki oli takavuosien Pohjois-Espan ravintolakatu.

Huolto- ja jakeluliikenteen sujuminen on keskustan elinvoimalle tärkeää. Suunnitelmassa on tälle annettu paljon huomiota. Suunnittelua tulisi jatkaa yhdessä elinkeinoelämän ja keskustan toimijoiden kanssa. Sujuvan huoltoliikenteen lisäksi tavoitteena tulisi olla jalankulkualueiden, kävelykatujen ja jalkakäytävien viihtyisyyden turvaaminen. Tällä hetkellä tilanne ei tältä osin ole keskustassa tyydyttävä.

Varsinainen suunnitelmaraportti esittelee hyvin erikseen eri liikennemuotojen verkot. Suunnitelman arviointia vaikeuttaa kuitenkin tekstin sekaan laitettut jatkosuunnittelutarpeet, jotka osin ovat ristiriitaisia varsinaisen suunnitelman kanssa. Mm. kohdassa 4.1 s.20 mainitaan tarpeelliseksi selvittää Pohjois-Esplanadin ja Etelärannan muuttamista kävelykaduiksi. Tämä on vastoin suunnitelmassa esitettyä ja myös vastoin Makasiinirannan liikennesuunnitelmaa. Eteläranta ja yhteys kauppatorin kautta Pohjoisrantaan on tärkeä yhteys Etelä-Helsingistä itäsuuntaan. Sen merkitys on tavallaan osoitettu myös suunnitelmassa, kun siellä mainitaan kokoojakadun tarpeellisuus Telakkakadulta Pohjoisrantaan. Yhteyden merkitys lisääntyy vielä Hernesaaren mahdollisesti rakentuessa. Samoin Olympiaterminaalin satamaliikenne vaatii vielä vuosia yhteyden Etelärannan kautta, jotta liikenne ei ohjaudu pienemmille kaduille.

Positiivista suunnitelmassa on myös polkupyöräverkon esittäminen. Kaikille kaduille ei pidä yrittää sovittaa toimivaa polkupyöräverkkoa, vaan se voi olla harvempi. Tähän viittasimme jo Kaivokadun kohdalla. Tärkeää on, että toteutettava verkko on korkealaatuinen ja hyvin merkitty. Tästä on paljon hyviä esimerkkejä verrokkikaupungeissa, esim. Nizzassa ja Vancouverissa. Näissä suosituimmilla jalankulkualueilla ei pyöräilyä ole sallittu. Suunnittelua vaivaa myös sellainen harha, että polkupyöräily voisi olla pääliikennemuoto läpi vuoden. Talvipäivänä voi kävellä Bulevardin läpi ilman, että kumpaankaan suuntaan tulee ainuttakaan pyörää, vaikka kadulla on pyörätiet. Sen sijaan toukokuun lämpimät säät lisäävät polkupyöräilyn käyttöä merkittävästi. Pyöräilykausi kestää noin 4 kuukautta ja sen ulkopuolella on voitava käyttää katuverkkoa sujuvasti autoliikenteellä.

Joukkoliikenteen yhteyksiä Etelä-Helsingissä on viime vuosina heikennetty. Yhteyksiä Tehtaankadun eteläpuolelle on vähennetty. Suunnitelma esittää nyt Laivurinkadun bussilinjojen korvaamista ratikalla, joka jää Tehtaankadun tasolle. Tämän jälkeen ainoastaan ratikka 6 tulee Tehtaankadun eteläpuolelle. Aluella asuu paljon vanhoja ihmisiä, joille pysäkin läheisyys on tärkeää. Vaikka nykyiset 20 ja 30 linjat ovat tuoneet palvelutasoa aivan eteläiseen kaupunginosaan, on niiden toteutuksessa ollut parantamisen varaa. Massiiviset bussit latausasemineen eivät sovi asuntokadun mittakaavaan. Toivoisimme, että niiden poistuttua eteläisimpään osaa saadaan joukkoliikennepalvelua pienemmässä mittakaavassa.

Fredrikinkadulle ollaan sijoittamassa lisää ratikkaliikennettä. Katu tulee säilyttää myös autoliikenteellä. Fredrikinkatu on tärkeä ostoskatu, jolla myös asiointipysäköinti on tärkeää sekä myös yhteytenä etelän ja Töölön välillä. Bulevardi toimii nykyisellään hyvin sekakatuna, myös ratikkaliikenteen kannalta. Vehreä katu on eurooppalaisine tunnelmineen keskustan viihtyisimpiä katuja kaikin puolin.

Lopuksi toteamme, että suunnitelmassa on käsitelty tasapuolisesti kaikkia liikennemuotoja, mikä antaa mahdollisuuden arvioida näin toteutuvaa kokonaisuutta. Toivoisimme, että myös lopputulos noudattaa tasapuolisesti kaikkia asukkaiden ja asiakkaiden tarpeita.

Autoliikenteen sähköistyminen poistaa monia kestäväään liikenteeseen aiemmin liittyviä ongelmia. Keskustan täytyy toimia kaikkina vuodenaikoina, mikä Suomen olosuhteissa tuo aivan oman haasteensa. Tärkeää on ennustettavuus ja kuuleminen niin että myös ymmärretään, mitä kuullaan, niin asukkaille kuin liikkeenharjoittajille.

Helsinki 9.6.2024

Eteläiset kaupunginosa ry-Södra stadsdelarna rf

Anu Soots, puheenjohtaja

Lea Virtala, varapuheenjohtaja

Pro Eira ry

Taru Reinikainen, puheenjohtaja

Tertta Saarikko, varapuheenjohtaja

# HELSINGIN JALANKULKIJAT RY:N LAUSUNTO YDINKESKUSTAN LIIKENNEJÄRJESTELMÄSUUNNITELMAAN



Helsingin jalankulkijat ry on vuonna 2023 perustettu yhdistys, joka edistää jalankulkua liikkumismuotona sekä toimii jalankulkijoiden edunvalvojana Helsingissä. Yhdistys kiittää lämpimästi mahdollisuudesta lausua ydinkeskustan liikennejärjestelmäsuunnitelmasta.

Helsinkiin tarvitaan viihtyisä, houkutteleva ja laaja kävelykeskusta. Kävelyn edistäminen hyödyttää niin kansanterveyttä, ilmastotavoitteisiin pääsemistä, turvallisuutta kuin kaupungin viihtyisyyttä ja sosiaalisuutta. Kävelykatujen elinvoimaa virkistävät vaikutukset on havaittu useissa kansainvälisissä tutkimuksissa.<sup>1</sup> Jo nyt merkittävä enemmistö (85-89 %) saapuu Helsingin keskustaankin joukkoliikenteellä, kävellen tai pyöräillen.<sup>2</sup> 71 % Helsingin seudulla asuvista kertoo kyselyssä olevansa valmiita kävelemään enemmän, mikäli kävely-ympäristö on viihtyisä.<sup>3</sup> Kantakaupungissa yli puolet matkoista (53 %) tehdään jo kävellen.<sup>4</sup> Kävelykeskustan lisäksi jalankulkua on edistettävä koko kaupungissa.

Lausunnon tueksi toteutimme toukokuussa 2024 Kaivokadulla kriittisen kävelyretken, jolla havaitsimme muun muassa ruuhkia jalkakäytävillä ja liikennevalojen saarekkeilla, sen että Rautatieaseman edessä missään ei ole penkkejä (ihmiset keikkuvat aidoille ja kaiteilla), puutteita esteettömyydessä sekä korkean liikennemelun tason. Pääkaupungin keskustan tulisi olla oleskeluun kutsuva, vehreä ja miellyttävä liikkua kaiken ikäisille ja toimintakykyisille. Mallia kannattaa katsoa esimerkiksi Oslon ja Tukholman viimeaikaisista uudistuksista: Oslon on onnistuttu lisäämään keskustan elinvoimaa mm. muuttamalla keskustasta satoja pysäköintipaikkoja penkeiksi ja viheralueiksi, rajaamalla läpiajoa ja lisäämällä pääsyä meren äärelle<sup>5</sup>, Tukholmassa ja Kööpenhaminassa on jo vanhastaan laaja kävelylle rajattu keskustatu (Drottninggatan / Strøget). Tukholmassa on kehitetty kävelyn edellytyksiä ydinkeskustassa Slussenin alueella ja otettu käyttöön myös ympäristövyöhyke.

## Kommentit ydinkeskustan liikennejärjestelmäsuunnitelmaan osioittain

**2.2 Tavoitteet.** Jalankulun edistämisen näkökulmasta asetetut tavoitteet ovat hyviä. Kiinnitämme kuitenkin huomiota siihen, että tavoitteet (*"kansainvälisesti korkealaatuinen ja paranee oleellisesti nykytilanteesta"*) toteutuvat vain, mikäli liikennesuunnitelma toteutetaan kunnianhimoisimpien mallien mukaan (VE1b).

**3. Ydinkeskustan liikennejärjestelmäsuunnitelma kertoo kokonaisuuden.** On hyvä, että kävelyn ydinaluetta on hahmoteltu, vaikka epäselväksi suunnitelmasta jää mikä sen käytännön merkitys on (ehdotamme tähän konkreettia kohdan 4.5 kommentteissa). Jatkosuunnittelussa kehoitamme huomioimaan, että merkittävää kävelyn ydinaluetta ovat myös mm. Hakaniemi, Punavuori ja Sörnäinen, ja kantakaupungin ulkopuolella esimerkiksi Itäkeskus. Sekä keskustassa että näiden alueiden välille tarvitaan lisää jalankulun (ympärivuotista) reittijattelua.

**4. Kehittämisteemat.** Ajonopeudet vaikuttavat merkittävästi jalankulun viihtyisyyteen, turvallisuuteen ja terveellisuuteen mm. melutason ja katupölyn kautta. Ehdotamme, että keskustan pääkatujen nopeusrajoitustavoitetta muutetaan 40 km/h → 30 km/h ja alueellisten kokoojakatujen nopeusrajoitusta 30-40 km/h → 20 km/h:n. Matalammat suunnittelunopeudet voivat vähentää ajoradan tilantarvetta. Tietyt ydinkeskustan kriittiset kadut tulee suunnitella hitaiksi kaduiksi, joissa korostetaan jalankulkijoiden turvallista liikkumista, ja lisäksi tarvitaan kokonaan ajoneuvoliikenteeltä suljettuja kävelykatuja. Nopeusrajoitusten valvontaa tulee lisätä.

Autoverkkoon kohdistuvat muutokset:

<sup>1</sup> Ks. esim. [laaja tutkimus 14 espanjalaisesta kaupungista](#);

<sup>2</sup> [Helsingin keskustan asiointiselvitys 2019](#)

<sup>3</sup> [MAL-barometri 2018](#)

<sup>4</sup> Helsingiläisten liikkumistottumukset 2023

<sup>5</sup> Levende Oslo: <https://www.oslo.kommune.no/byutvikling/levende-oslo/>

- Rautatieaseman ympäristön muuttaminen paikalliskaduksi: Helsingin jalankulkijat kannattaa Kaivokadun, Asemanaukion, Postikadun, Simonkadun ja Kansakoulukadun sekä osittain Mikonkadun ja Kaisaniemenkadun rajaamista läpiajoliikenteeltä. Kannatamme mallia 1b, jossa Kaivokatu toimii joukkoliikennekatuna (suljettu läpiajavalta autoliikenteeltä, VE1) ja Esplanadeilla on 1+1-kaistainen järjestely siten, että Pohjois-Esplanadi olisi kokonaan kävelykatu. Omassa kävelykeskustavisiiossamme<sup>6</sup> esitämme tätä laajempaa kävelykeskustaa, joka yhdistää keskustan nykyiset kävelykadut yhtenäiseksi verkostoksi. Kannatamme vaihtoehtoa, jossa linja-autoliikenne kulkee Vilhonkadun kautta: se rauhoittaa ja vapauttaa katutilaa sekä Kaisaniemenkadun alusta että Ateneumin vastapäätä sijaitsevalla Rautatien osalla erittäin suuren raskaan liikennemäärän siirtyessä pois näiltä osuuksilta. Tällä on valtava vaikutus Kaisaniemenkadun alkupäähän, jota voidaan vihdoin alkaa kehittää kävelyalueena.

- Fredrikinkatu: Helsingin jalankulkijat kannattaa käveltävyyden lisäämistä ja Fredrikinkadun muuttamista joukkoliikennekaduksi. Samaan aluekokonaisuuteen liittyen myös Bulevardista tulisi tehdä joukkoliikennekatu, mikä lisäisi viihtyisyyden lisäksi ratikkaliikenteen nopeutta. Joukkoliikennekadut sujuvoittavat myös vaihtoyhteyksiä.

- Esplanadit: kannatamme vaihtoehtoa, jossa Pohjois-Esplanadi muutetaan kokonaan kävelykaduksi ja ajoneuvoliikenne keskitetään Etelä-Esplanadille. Näin Pohjois-Esplanadista saadaan houkutteleva, viihtyisä ja turvallinen kokonaisuus. Tämä ratkaisu yhdistää koko Esplanadinpuiston katkoita kävelykeskustaan.

- Paikalliskatujen rauhoittaminen: Tulee huolehtia, että jalankulku on todellisuudessa pääroolissa ja sille rauhoitetaan tilaa esimerkiksi esteillä, pollareilla ja puilla. Jos toteutus paikalliskadusta voi sisältää kaksi kaistaa, joutuvat jalankulkijat käytännössä tahtomattaankin väistämään ajoneuvoja; tällöin ei päästä kävelykeskustalle asetettuihin tavoitteisiin. *Shared space* ei välttämättä ole kaikille jalankulkijoille paras ratkaisu: hyväkuntoinen, toimintakykyinen aikuinen kyllä osaa liikkua niillä, mutta esimerkiksi apuvälineen kanssa liikkuva, lapsi tai näkövammaisen ei välttämättä uskalla uhmata lähestyvää autoa. Kannatamme esitettyä ajatusta, että ydinkeskustan kaduilla ei tulisi olla enempää kuin yksi kaista suuntaansa: se vähentää nk. giljotiini-ilmiötä ja liikennevalojen tarvetta.

**4.2 Suuntana kansainvälisen tason kävelykeskusta.** Kävelyn kehittämistä koskevat periaatteet ovat pääpiirteissään oikein hyvät. On erittäin hienoa, että periaate 2:ssa on mainittu niin kasvillisuus, penkit, leikkipaikat kuin kaupunkilaisten kuuleminen sekä ylijatketut jalkakäytävät. Periaate 3 on hyvä. Jalkakäytäviä pitää leventää etenkin ylityspaikkojen läheisyydessä (*pedestrian bulb-out, curb extension*). Kehittämistavoitteisiin ehdotamme, että tavoitteen toteutumista seurataan laadullisten kyselyiden lisäksi jalankulkijamäärien säännöllisellä laskennalla eri vuoden- ja vuorokaudenaikoina eri kohdissa ja laajemmalla alueella kuin tähän asti. Lisäksi hyödynnetään tavoitteiden toteutumisen seurannassa yleisiä käveltävyyssmittareita (mm. kadun ylityksen kesto). On hyvä huomioida, että käveltävyys ei ole vain viihteellisyyttä ja elämyksiä, vaan arjen paikkojen, palvelujen ja sosiaalisen vuorovaikutuksen huomiointia. Esimerkiksi Pariisin 15 minuutin kaupunkia rakennettaessa ovat koulujen ja päiväkotien lähistöt sen tärkeitä elementtejä.

**4.3 Joukkoliikenteen kehittäminen.** Laadukas kävely-ympäristö parantaa myös joukkoliikenteen edellytyksiä, koska jokainen matka alkaa ja päättyy kävelen.

**4.5 Autopysäköinnin ratkaisuilla edistetään keskustan saavutettavuutta ja viihtyisyyttä.** Ehdotamme uuden toimenpiteen lisäämistä: *“Kadunvarsipysäköinti poistuu pääosin kävelyn sisemmällä ydinalueella ja vähenee sitä ympäröivillä alueilla”*. Maanalaista pysäköintitilaa on jo nyt runsaasti saatavilla keskustassa. Muutos tulee toteuttaa esteettömyys ja saattoliikenne huomioiden sekä ottaa huomioon logistiikka paikoissa, jotka eivät ole maanalaisten yhteyksien puolesta saavutettavissa. Vapautuva tila voidaan osoittaa puille ja pensaille, penkeille ja katukalusteille. Talvella vapautuva tila palvelee lumen kasaupaikkoina.

**Helsingin ydinkeskustan poikittaisten pääyhteyksien liikenteen vaihtoehtotarkastelu.** Liikenteellisten vaikutusten arviointi ei nähdäksemme huomioi riittävästi ihmisten käyttäytymistä ja sen muutoksia. Tutkimuksissa on havaittu, että

<sup>6</sup> Julkaistaan kesällä 2024: [www.jalankulkijat.fi](http://www.jalankulkijat.fi)

muutokset liikenteen olosuhteissa vaikuttavat kaupunkilaisten valitsemiin kulkumuotoihin, ja autoliikenteen vähentäminen nopeuttaa kaupunkilaisten siirtymistä muihin liikennemuotoihin.<sup>7</sup> Kestävien kulkumuotojen osuutta tulee lisätä ja sen tulee olla tavoite.

### **Jatkosuunnittelu**

On olennaista, että katusuunnitelmavaiheessa ja toteutuksessa otetaan lähtökohdaksi katujen viihtyisyys: mm. leveät jalkakäytävät, puut ja istutukset, leikin paikat, penkit, taideteokset, vesiaiheet ja tapahtumien paikat, kivijalkaliikkeiden mahdollisuus kurottautua katutilaan. Kun Kaivokadun läpiajoa rajataan, nykyisin kävelyliikennettä hankaloittavat metalliaidat on poistettava samalla kun ahdasta jalankulkualuetta levennetään.

Katujen suunnittelussa tulee ottaa huomioon kaikki vuodenajat, myös talvi. Kaivokadun kansiremontin yhteydessä kannattaa toteuttaa Rautatieaseman edustalle, Kaivokadulle ja Elielinaukiolle katulämmitys. Tällainen uudistus toisi kaupungille moninaisia hyötyjä talvikunnossapidon huomattavana helpottumisena ja kaatumisten vähenemisenä - koko maan kävellyimmällä alueella.

Helsingin jalankulkijat ry.

[www.jalankulkijat.fi](http://www.jalankulkijat.fi)

[jalankulkijat.helsinki@gmail.com](mailto:jalankulkijat.helsinki@gmail.com)

---

<sup>7</sup> [Traffic evaporation effect](#), ks. esim. yli 500 eurooppalaiskaupungissa toteutettu [tutkimus](#).

Tämä on Helsingin kaupungin vammaisneuvoston hyväksymän asiakirjan sähköinen versio.

**Asia:****Vammaisneuvoston lausunto ydinkeskustan liikennejärjestelmäsuunnitelman luonnoksesta**

Vammaisneuvosto pitää tärkeänä, että vammaisten ja pitkäaikaissairaiden näkemyksiä ydinkeskustan liikennejärjestelmäsuunnitelmaan kysytään ja suunnitelmavaiheessa.

On tärkeää turvata vuorovaikutuksen jatkuvuus myös, kun laaditaan toimenpideohjelmaa uusista liikenne- ja katuhankkeista. Sidosryhmien kanssa toteutettavassa vuorovaikutuksessa tulee ottaa huomioon vammaiset ja pitkäaikaissairaavat sekä heidän järjestönsä muiden sidosryhmien rinnalla.

Esteettömyys ja saavutettavuus ovat nykyisessä voimassa olevassa strategiassa mukana. Kaupungin esteettömyystyötä ohjataan ja seurataan Helsingin kaupungin esteettömyyslinjausten avulla.

Suunnitelmaluonnoksessa käytetään saavutettavuus-termiä yhteyksissä, joissa kyse on esteettömyydestä. Saavutettavuudella tarkoitetaan yleensä sähköisiä palveluja. Käsitteiden käyttöä tuleekin tarkentaa.

Myös muut käytetyt termit tulee yhdenmukaistaa: on hyvä käyttää liikkumis- ja toimimisesteinen henkilö tai liikkumiseste -käsitteitä sen sijaan että käytetään liikuntarajoitteinen tai liikuntarajoite -käsitteitä.

Vammaisneuvosto ehdottaa, että kohta 2.2. *Suunnitelman tavoitteet* kohta muutetaan kuulumaan seuraavasti: Ihmisten saapuminen keskustaan ja keskustassa liikkuminen on sujuvaa ja **esteetöntä**.

Esteettömyyden ottaminen tavoitteeksi jo tässä vaiheessa suunnittelua on jatkosuunnittelun kannalta olennaista ja sitä ohjaavaa. Hanketoteutuksessa tulee ottaa huomioon, että liikunta- ja toimintaesteisillä sekä erilaisia liikkumisen apuvälineitä käyttävillä (esim. pyörätuoli, rollaattori), näkövammaisilla ja iästä tai muusta syystä liikkumisen esteitä kokevilla on yhdenvertainen mahdollisuus sujuvaan liikkumiseen ja toimimiseen.

Vammaisneuvosto pitää hyvänä luonnoksessa esitettyä tavoitetta, että keskustan liikennejärjestelmä luo ja tukee erilaisia yhteisöjä mahdollistamalla runsaasti keskustaan laadukasta julkista tilaa. Julkisten tilan tuleekin olla kaikkien saavutettavissa erilaisista esteistä riippumatta. Aivan kuten, luonnoksessa todetaan ”Kohtaamiset julkisessa tilassa lisäävät yhteisöön kuulumisen tunnetta”.



On hyvä, että liikennejärjestelmän tavoitteena on, ettei keskustaliikenne tuota kasvihuonepäästöjä, ja tuottaa mahdollisimman vähän lähipäästöjä (melua, pakokaasuja, hengitettäviä hiukkasia tai muita saasteita). Erilaisten päästöjen vähentäminen on tärkeää etenkin hengitystiesairauksista kärsivien, mutta myös kaikkien asukkaiden hyvinvoinnin kannalta.

Helsingin keskustan katuverkon liikenteessä on tarkoitus vähentää ja järkeistää ydinkeskustan autoliikennettä ja mahdollistaa hyvä ja viihtyisä kävelykeskusta. Tämä tavoite on kannatettava.

Suunnitelmaluonnoksessa todetaan aivan oikein, että ”osalle henkilöauto on ainut vaihtoehto saavuttaa haluttu määränpää”. Esimerkkinä mainitaan liikuntarajoitteisten (po. liikuntaesteisten) liikkuminen ja toimiminen.

Autoliikenne-kohdasta puuttuvat kuitenkin esteettömien autopaikkojen ja saattoliikenteen pysähtymispaikkojen ja kuljetuspalvelujen sekä taksiasemien sijainti katualueella. Vammaisneuvosto huomauttaa, että näistä on tarpeen laatia karttakuvat. Ydinkeskustaan tulee varata riittävästi esteettömiä autopaikkoja ja saattoliikenteen pysähtymispaikkoja.

Ensisijaisesti kävelylle osoitetut esteettömät reitit ja alueet tulee esittää suunnitelmassa samalla tavalla kuin pyöräilyn ja joukkoliikenteen pääreitit. Suunnitelmaan on tarpeen lisätä myös linjaukset sähköpotkulaudoista ja niiden vuokrauspisteiden sijainti. Myös kaupunkipyörien vuokrauspisteiden sijainti olisi hyvä esittää karttapohjassa,

On syytä mainita tekstissä (4.2. *Suuntana kansainvälisen tason kävelykeskusta*) esteettömyys myös katutilaan levittäytymien toimintojen osalta. Luonnoksessa todetaan: ”Viihtyisyyttä voidaan parantaa esimerkiksi kaupunkivihreällä, istuimilla, laadukkailla pintamateriaaleilla, vesielementeillä ja vähentämällä ympäristön meluisuutta.”

Nämä kaikki em. ominaisuudet ovat tavoiteltavia vireän kaupunkitilan kannalta. Vammaisneuvosto esittää, että jo tässä suunnitelamavaiheessa linjattaisiin tavoitteena katutilaan levittäytyvien toimintojen esteettömyys.

Suunnitelmaluonnoksen kohdassa 7. *Käyttäjävurorvaikutuksessa esiin nousseita näkökulmia* on esitetty kuusi erilaista liikkujaa ja heidän visionsa. Suunnitelmasta puuttuu eri apuvälineitä käyttävien (esim. pyörätuoli, rollaattori) liikkujien visio. On paikallaan viestiä, että tuleva kävelyä painottava ydinkeskusta kuuluu myös liikuntaesteisille.

Keskustan liikennejärjestelyissä tulee ottaa huomioon myös esteettömyys pyörätuolilla, rollaattorilla tai kyynärsauvoilla liikkuvien näkökulmasta. Myös näkövammaisten kannalta ydinkeskustan tulee olla esteetön. Esteettömän liikkumisen vision toteutumisesta hyötyvät myös vanhuksat ja esimerkiksi pieniä lapsia vaunuissa/rattaissa kuljettavat vanhemmat.

## Helsingin vammaisneuvosto

Sirpa Puhakka  
puheenjohtaja

Sari Sepponen  
varapuheenjohtaja

## **ASIA: Asiantuntijalausunto koskien liikennejärjestelmäsuunnitelman luonnosta**

Suomen Pysäköintialan Liitto ry (SPAL) kiittää Helsingin kaupunkia mahdollisuudesta antaa lausunto koskien liikennejärjestelmäsuunnitelman luonnosta.

Olemme saaneet tiedon uudesta ydinkeskustan liikennesuunnitelmasta, jossa autoilijoiden saavutettavuutta heikennetään merkittävästi. Ymmärrämme, että suunnitelman taustalla on halu parantaa jalankulkijoiden, pyöräilijöiden ja joukkoliikenteen olosuhteita sekä vähentää ilmansaasteita ja melua. Kuitenkin haluamme tuoda esiin muutamia kriittisiä näkökulmia, jotka pyydämme huomioimaan ennen päätöksen tekoa.

Helsingin ydinkeskustan liikenteen muutokset viimeisten 7–8 vuoden aikana ovat johtaneet merkittävään autojen määrän vähenemiseen. Vuosittain keskustassa liikkuu satoja tuhansia autoja vähemmän, mikä vaikuttaa suoraan palveluiden käyttöön ja alueen talouteen. SPAL:in kokemuksen mukaan suunnitellut muutokset tulevat edelleen vähentämään autoilua, mikä ei ole eduksi keskustan kaupalliselle kehitykselle.

SPAL esittää seuraavat näkökohdat:

1. **Autoilijoiden merkitys ja tasa-arvo:** Suunnitelma vähättelee autoilijoiden merkitystä ja ei ota riittävästi huomioon eri kulkuneuvojen tasa-arvoa. Kaikki kaupunkilaiset eivät voi tai halua käyttää joukkoliikennettä tai pyöräillä. Erityisesti ikääntyneet, liikuntarajoitteiset ja lapsiperheet tarvitsevat toimivan autoliikenteen päästäkseen keskustaan vaivattomasti. Autoilun saavutettavuuden heikentäminen saattaa syrjäyttää nämä väestöryhmät ja vähentää heidän mahdollisuuksiaan osallistua kaupungin elämään.
2. **Perheiden huomioiminen:** Suunnitelmassa ei ole otettu riittävästi huomioon perheiden tarpeita. Lasten kuljettaminen harrastuksiin ja muihin menoihin vaatii käytännössä auton käyttöä.
3. **Keskustatunnelin tarve:** Perustilanne VEO + a on ainoa toimiva ratkaisu, ellei keskustatunnelia oteta uudelleen harkintaan. SPAL kannattaa vahvasti keskustatunnelin tuomista uudelleen päätettäväksi, jotta ydinkeskustan liikenne saadaan pysyvästi maan alle, kuten monissa muissa kaupungeissa on tehty ympäri maailmaa.
4. **Kaivokadun sulkeminen autoilta:** Kaivokatua ei tulisi sulkea autoilta, mutta mikäli näin päädyttäisiin, tulee tonteille ajo ja pysäköintilaitoksiin ajo olla mahdollista. Lisäksi läpiajo tulisi sallia yhteiskäyttöautoille, mikä kannustaisi jakamistalouteen ja vähentäisi yksityisautoilua.
5. **Kaivokadun sulkeminen autoilta 2:** Porkkalankadun silta on jo ennen Kaivokadun sulkemista arkisin ruuhkainen kaupunkiin sisään ajettaessa, sekä aamulla että iltapäivällä. Mikäli suurin osa tästä liikenteestä halutaan ohjata Mechelinin- ja Uudenmaankadulle jatkossa, kannustetaan tällä autoilijoita asioimaan muualla kuin keskustassa.
6. **Esplanadi ja liikenteen sujuvuus:** Esplanadi tulee pitää jatkossakin 2+2-kaistaisena. Liikenteen sujuvoittamiseksi kadunvarsipysäköintiä tulee vähentää merkittävästi pääkatujen varsilta.
7. **Uudenmaankatu ja Bulevardi:** Kyseiset kadut voisivat välittää kohtuullisen määrän autoja, jopa ruuhka-aikoina, jos pysäköintiä kadunvarsilla vähennettäisiin. Talvisin pysäköinti tulisi sallia ainoastaan toispuoleisesti. Parittomina/parillisina päivinä eri

- puolilla, jolloin talvikunnossapito olisi mahdollista hoitaa sujuvasti. Lisäksi tämä parantaa kaikkien turvallisuutta kadulla, kun tilaa on enemmän ja näkyvyys paranee merkittävästi. Samaa ratkaisua tulisi arvioida myös muille vastaaville katuosuuksille.
8. **Pitkäsillan joukkoliikennekatuna:** Pitkäsillan muuttaminen pelkästään joukkoliikennekaduksi olisi katastrofaalinen idästä saapuville autoilijoille.
  9. **Liikennevalojen rytmittäminen:** Suunnitelmassa ei ole otettu kantaa liikennevalojen rytmittämiseen keskustaan saavuttaessa tai sieltä poistuessa. Nykyisellään vihreä aalto ei toimi, mikä hidastaa kaikkia kulkumuotoja. Älyliikenteen ratkaisut ja liikenteenohjauksen kehittäminen parantaisivat liikenteen sujuvuutta ja vähentäisivät päästöjä ilman merkittävää autoliikenteen rajoittamista.
  10. **Autojen CO<sub>2</sub>-päästöjen vähentyminen:** Autojen CO<sub>2</sub>-päästöt vähenevät merkittävästi tulevina vuosina, jolloin automäärän vähentämisen perusteet heikkenevät. Ennen radikaaleja päätöksiä tulisi harkita vaihtoehtoisia ratkaisuja, kuten joukkoliikenteen houkuttelevuuden ja infrastruktuurin parantamista.
  11. **Kannustimet Kehun liittymiselle:** SPAL suosittelee, että suunnitelmaan lisätään riittävät kannustimet, jotta kiinteistönomistajat liittyvät Kehun palveluihin.
  12. **Pysäköintihalleihin ajo Kehun kautta:** SPAL suosittelee, että Kehun kautta sallitaan vähintään ajot pysäköintihalleihin molemmista suunnista.
  13. **Kadunvarsilataus:** Kadunvarsilatausta tulisi keskittää alueille, joilla ei ole julkisia pysäköintihalleja, koska näissä on jo markkinaehtoisesti rakennettua latausinfraa.
  14. **Tulevaisuuden turvallinen autokanta:** Kaupungin tulisi ottaa jo tässä vaiheessa huomioon autojen autonomiset turvalliset ominaisuudet. Käytännössä itseohjautuvat autot tulevat korvaamaan suuren osan julkisesta liikenteestä. Tällöin autojen määrä tulee kasvamaan merkittävästi.
  15. **Autojen vaikutus keskustan kulutukseen:** Autojen vaikutusta ydinkeskustassa tapahtuvaan kulutukseen ei ole laskettu oikein. Menetetty mahdollinen autojen kulutuksen määrä tulee olemaan suurempi kuin on annettu ymmärtää, mikä näkyy esimerkiksi suurimpien kauppakeskusten liikevaihdon kehityksessä viimeisten 5–10 vuoden aikana. Autoileva asiakas jättää kaupunkiin enemmän euroja per henkilö kuin muun liikkumisen edustajat, mistä löytyy paljon dataa aikaisemmista tutkimuksista.
  16. **Muutosriskit:** SPAL näkee suunnitelman muutoksen riskit huomattavasti pahempina kuin tutkimuksessa on annettu ymmärtää. Muutos ei saa aikaan haluttua kulkutapamuutosta henkilöautosta kestäviin kulkutapoihin, vaan ihmiset menevät yksinkertaisesti muualle asioimaan.

SPALin näkökulmasta ja viimeisten vuosien trendin perusteella Helsingin kaupungin tulee ottaa vakavasti yllä mainitut suositukset, riskit ja puutteet huomioon. Mikäli autoilijoiden tilannetta ei pian paranneta, sen seuraukset tulevat olemaan pitkäkestoiset. Ensimmäisenä aaltona jatkuu etätyöskentely ja seuraavassa vaiheessa yritykset valitsevat uudet sijainnit työpaikoilleen, joihin on helppo saapua myös autolla (Espoo ja Vantaa). Tällä olisi merkittäviä vaikutuksia kaupungin verotuloihin.

Yhteenvetona korostamme, että ydinkeskustan elinvoimaisuuden ja kaikkien kaupunkilaisten saavutettavuuden turvaaminen on ensiarvoisen tärkeää. Pyydämme, että kaupunginvaltuusto harkitsee huolellisesti autoilijoiden saavutettavuuden heikentämisen seurauksia ja etsii vaihtoehtoisia ratkaisuja, jotka hyödyttävät kaikkia osapuolia.

Helsingissä, 13 päivänä kesäkuuta 2024

Kunnioitavasti,

**Suomen Pysäköintialan Liitto ry**



Juha Sirelius

Hallituksen puheenjohtaja

## Kaupunginmuseon ennakkolausunto ydinkeskustan liikennejärjestelmäsuunnitelmasta 2024

### Tarkastelualueiden kaupunkihistoria

Helsingin ”city” on kaupungin toiminnallisesti eriytynyt liike- ja toimitilakeskuksena. Alue on vanhinta kivikaupunkia, ja se käsittää monia historiallisesti arvokkaita kulttuuriympäristöjä ja -laitoksia. Ensimmäiset merkit suurkaupunkimaisesta city-kehityksestä huomioi Helsingin asemakaava-arkkitehti Bertel Jung 1900-luvun alussa. Keskustan modernisoituminen kiihtyi 1950-luvulla, jolloin sinne nousi monia aikakauden tunnetuimmista liikerakennuksia. Lähes kaikki kaupunkiseudun toimisto- ja palvelutilat sijoittuivat tällöin yhä Helsingin keskustaan. 1960-luvulla seutuistuva kehitys alkoi muuttaa keskustan asemaa, mutta ydinkeskustan konttoristuminen jatkui edelleen voimakkaan toimistorakentamisen myötä. Kehitys merkitsi asumisen väistymistä keskustasta, johtaen pienten erikoisliikkeiden ja kivijalkapuotien vähenemiseen. 1970-luvulla keskustan kaupunkirakenteen uudistuminen herätti laajan vastaliikkeen, jolloin mittavat uudistushankkeet kilpistyivät rakennussuojeluaatteiden voimistumiseen. 1980-luvulta eteenpäin taloudellisen vaurastumisen myötä keskustan kehityskuvaan ovat kuuluneet suuren mittakaavan kauppakeskukset olevassa kaupunkirakenteessa.

Helsingin historiassa keskustan siirtyminen Senaatintorin ympäristöstä nykyisen rautatieaseman ympäristöön tapahtui vuonna 1862 valmistuneen Helsinki-Hämeenlinna-rautatien myötä. Aseman viereisen Rautatientorin ympäristöön rakennettiin etenkin 1880-luvun lopulta 1900-luvun alkuvuosiin uusia, merkittäviä kulttuuri- ja liikerakennuksia kuten Ateneumin taidemuseo, Hotelli Fennia ja Kansallisteatteri. Helsingistä alkoi muodostua suurkaupunki, jonka rakentumisessa erityinen merkitys oli arkkitehti Eliel Saarisen suunnitelmilla. Saarisen suunnitteleman uuden rautatieasemarakennuksen valmistuminen 1919 vanhaa asemaa pohjoisemmaksi vaikutti voimakkaasti Kaivokadun luonteeseen ja mahdollisti sen kehittymisen kaupungin keskeiseksi liikenneväyläksi. Saarisen kädenjälki näkyy myös 1910-1920-luvun uusissa liikenneväylissä; Murtokadussa (Kaisaniemenkatu) ja Keskuskadussa, jotka suunnattiin kohti Rautatientoria ja asemaa, samoin City-pasaasin rakentamisessa Aleksanterinkadun, Kaivokadun ja silloisen Hakasalmenkadun (Keskuskatu) välille jo vuonna 1910. Rautatieaseman ympäristö muodostui kaupungin sisään tuloportiksi ja liikennesolmuksi, jonka liikennesolmuja uudistettiin useaan otteeseen vuosikymmenten kuluessa.

Rautatietorin ympäristö modernisoitui City Centerin ja asematunnelin rakentamisen myötä (arkkitehdit Viljo Revell, Heikki Castren, 1964-67). City Center suunniteltiin autokaupungin liikekeskukseksi. Paikoitus oli rakennuksen toisessa kerroksessa, jonne sittemmin poistetut, veistokselliset ajorampit ohjautuivat Kaivokadulta. Kaivokadun ylittävä jalankulkyhteys rautatieasemalta ohjattiin 1960-luvun lopulla maan alle Asematunneliin. Metron käyttöönotto 1982 liitti Asematunnelin uuteen joukkoliikenneyhteyteen.

### Rakennussuojelu: ympäristö ja rakennukset

Helsingin ydinkeskusta on kulttuuriympäristöjen arvokeskittymä. Museoviraston kokoamaan Valtakunnallisesti merkittävien rakennettujen kulttuuriympäristöjen listaukseen RKY 2009 sisältyy lukuisia kohteita tarkastelualueelta: Helsingin Rautatientori ympäristöineen, Aleksanterinkatu, Senaatintori ympäristöineen, Esplanadi-Bulevardi, Helsingin Kauppatori rajaavine rakennuksineen, Helsingin yliopiston rakennukset, Suomen Pankki, Kansallisarkisto ja Säätytalo ryhmänä, Kaisaniemen puisto ja kasvitieteellinen puutarha sekä yksittäisinä kohteina Vakuutusyhtiö Pohjan talo, Lasipalatsi ja Rautatalo. Suuri määrä alueen kohteista on asemakaavalla suojeltuja, erikoislaila (LARS) suojeltuja on mm. Rautatieasema. Rautatien edessä oleva katuaukio on suojeltu asemakaavassa vuonna 2012 merkinnällä sk: *”Kaupunkikuvan kannalta rakennustaiteellisesti ja kulttuurihistoriallisesti arvokas ympäristökokonaisuus. Rautatieaseman edustan katuaukio kuuluu valtakunnallisesti merkittävään rakennettuun kulttuuriympäristöön (RKY 2009 Helsingin Rautatientori)”*. Ruotsalainen teatteri on suojeltu vuonna 2010 merkinnällä sr-1. Teatterin ympäristö eli Pohjoisesplanadin ja Eteläesplanadin länsipäät sekä Mannerheimintien ja Erottajan rajaama alue on suojeltu

vuonna 2014 merkinnällä sk: ”*Kulttuurihistoriallisesti, rakennustaiteellisesti ja kaupunkikuvan kannalta arvokas ympäristökokonaisuus. Kaava-alue sisältyy valtakunnallisesti merkittävään rakennettuun kulttuuriympäristöön (RKY 2009, Esplanadi - Bulevardi).*” Useissa alueen asemakaavoissa 2000-luvulla on edellytetty julkisten kaupunkitilojen ja valaistuksen yleissuunnitelman laatimista, mikä ilmeisesti ei kuitenkaan ole toteutunut.

### **Lausunto: vaikutukset kulttuuriympäristöön**

*Kaivokatu:* Liikenteen keskittyminen Kaivokadulle rautatieaseman ympäristöön kuuluu alueen historiallisen kehityksen tuottamiin ilmiöihin. Muutoksia suunniteltaessa tulee huomioida katutilan ylläpitäminen ja erottuminen rautatieasemaa ympäröivistä aukioista. Asemakaavan suojelemaan katuaukioon ei tule ulottaa liikennealuetta, kuten nyt on esitetty, vaan kaavan mukaisesti sen tulee säilyä aukiona ja erottua liikennealueesta. Avoimia näkymiä rautatieasemalle Keskuskadulta, aseman edestä Kaivokadulta, ja Mannerheimintien kulmalta diagonaalisti, on tärkeitä vaalia. Istutusten ja pinnoitemateriaalien käyttö tulee olla harkittua ja alueen arkkitehtuurin ja ympäristön ominaispiirteisiin sovitettua. Kaupunginmuseo seuraa ja ohjaa mahdollista muutossuunnittelua. Museovirastoa tulee kuulla hankkeessa koskien Rautatieasemaan kohdistuvia vaikutuksia.

*Esplanadit:* Esplanadi on Esplanadikatujen ja puiston muodostama kulttuurihistoriallisesti arvokas kokonaisuus ja yksi Helsingin keskustan kolmesta puistokatuakselista. Esplanadin maisemakuvan perustana on kolmijakoinen puistokokonaisuus ja sen keskiakseli, puiston molemmin puolin kulkevat Esplanadikatut niitä reunustavine kaksoispuuriveineen sekä sen asema yhtenä keskustan toisiinsa liittyvistä puistokaduista. Puistokokonaisuuden sommitelma on perusjäsentelyltään symmetrinen. Alueen nykyinen asemakaava on vuodelta 1836. Liikennesuunnittelun prosessi ei huomioi riittävällä tavalla alueen arvoja. Esplanadeihin liittyvä kehittäminen tulee ratkaista asemakaavamuutoksella, jolla varmistetaan kokonaisuuden huomattavan kulttuurihistoriallisen arvon ja ominaispiirteiden säilyminen riittävin suojelumääräyksin. Puiston aluetta ei saa pienentää ja Esplanadikatujen tulee kehittyä tasapainoisella ja symmetrisellä tavalla. Etelä- ja Pohjoisesplanadin tulee kytkeytyä myös liikenteellisesti ja eri liikkumismuodoin osaksi Bulevardin ja Mannerheimintien puistokatujen kokonaisuutta, eikä niitä tule sulkea kävelykaduiksi. Myös Eteläesplanadin muutos kaksisuuntaiseksi on ristiriidassa symmetria- ja suojelutavoitteen kanssa. (Liikenteen lisääntyminen Pohjoisesplanadilla voi olla uhka kadunvarren historiallisten rakennusten säilymiselle.)

*Rakennettu kulttuuriympäristö, yleistä:* Selvityksessä ei ole arvioitu suunniteltujen toimenpiteiden vaikutuksia alueen kulttuuriympäristöön, mitä tulee pitää puutteena. Elinvoimavaikutuksia arvioitaessa kulttuuriympäristöä ei ole huomioitu pääomana, joka on merkittävä vetovoimatekijä ajatellen keskustan elinvoimaa ja houkuttelevuutta. Selvityksessä esitetyt verrokkikohteet eivät vastaa Kaivokadun hanketta. Verrokkikohteissa kävelykaturatkaisun vaikutuksia on selvitetty toimenpidealueella, ei ulkoisia heijastusvaikutuksia, kuten nyt käsillä olevassa selvitysluonnoksessa. Selvitys ei riittävällä tavalla paneudu suunnittelu- tai tarkastelu ympäristön kaupunkirakenteen kontekstiin.

*Arkeologinen kulttuuriperintö:* Ydinkeskustassa, erityisesti Esplanadin vesihuolto- ja katutyöhankkeen alueella, sijaitsee kaksi muinaismuistolain perusteella rauhoitettua kiinteää muinaisjäännettä. Vironniemen Helsingin vanha asemakaava-alue (tunnus muinaisjäännesrekisterissä 1000006099) koostuu 1600–1700-luvun Helsingin kaupunkialueen jäännöksistä, joista on säilynyt maan alla rakenteita, esineistöä ja kulttuurikerroksia. Vanha Kirkkopuisto (1000030635) on 1600–1800-luvuilla käytössä ollut hautausmaa. Kiinteisiin muinaisjäänneksiin kajoamista tulee välttää jo hankkeen suunnitteluvaiheessa. Muinaisjäänneksien alueille kohdistuvista mahdollisista maanmuokkauksista ja kaivuista on pyydettävä ajoissa lausunto Helsingin kaupunginmuseolta.

Reetta Heiskanen, Museonjohtaja Helsingin kaupunginmuseo

Tämä on Helsingin vanhusneuvoston hyväksymän asiakirjan sähköinen versio.

## Asia: Vanhusneuvoston lausunto Ydinkeskustan liikennejärjestelmäsuunnitelmasta

Helsingin vanhusneuvosto kiittää mahdollisuudesta lausua ydinkeskustan liikennejärjestelmäsuunnitelmista ja toteaa, että Helsingin väestöstä merkittävä osa (n. 20 %) on ikäihmisiä. Eliniät pitenevät ja ikääntyneiden määrä tulee kasvamaan jatkossakin. Kaupunkisuunnittelussa on tärkeää kiinnittää huomiota heidän liikkumismahdollisuuksiinsa apuvälineitä käyttäen erityisesti, kun julkisia palveluita keskitetään. Vanhusneuvosto haluaa nostaa esiin ikääntyneiden moninaiset tarpeet. Kaikilla rollaattoria käyttävillä ei ole liikkumisesteisen pysäköintitunnusta eikä vammaispalvelulain mukaisia oikeuksia, mutta heillä on silti tarve ja oikeus käyttää julkisia palveluita. Julkisista palveluista esimerkkinä vanhusneuvosto nostaa Kampin terveys- ja hyvinvointikeskuksen, jossa asioiminen vaatii kulkemista terveys- ja hyvinvointikeskuksen sekä erillisissä toimipisteissä olevien laboratorio- ja kuvantamispalveluiden välillä. Vanhusneuvosto pyytää Helsinkiä tarkastelemaan asioita kokonaisuutena, jossa eri toimialojenkin suunnitelmat ja niiden osat vaikuttavat toisiinsa.

Esteettömyys ja saavutettavuus ovat kaupunkien suunnittelussa keskeisiä huomioon otettavia velvoitteita varsinkin kaupungin ikääntyneiden asukkaiden kannalta. Vanhusneuvosto kiinnittää huomiota erityisesti suunnitelman saavutettavuus- ja esteettömyyslähdekohtiin, jotka ovat puutteellisia. Esteettömyys ja saavutettavuus ovat nykyisen voimassa olevan strategian painopisteitä ja esteettömyystyötä ohjataan ja seurataan Helsingin kaupungin esteettömyyslinjausten avulla. Vanhusneuvosto pyytää tarkistamaan suunnitelmassa käytetyt termit niin, että liikuntarajoitteen tai -rajoitteisen sijaan puhutaan liikkumisesteestä tai liikkumis- ja toimimisesteisestä henkilöstä. Saavutettavuuden sijaan esteettömyys on tässä asiayhteydessä oikeampi termi.

Vanhusneuvosto toteaa, että ydinkeskusta on esteettömyyden erikoistason aluetta. Esteettömyystyössä tehdyt määrittelyt puuttuvat suunnitelmasta, esimerkiksi esteettömät erikois- ja perustason reitit ja alueet sekä ääniohjatut suojatiet. Autoliikenne-kohdasta puuttuvat esteettömien autopaikkojen ja saattoliikenteen pysähtymispaikkojen, sekä kuljetuspalvelu- että taksiasemien sijainti katualueella. Vanhusneuvosto toteaa, että niistä on tarpeen laatia karttakuvat. Lisäksi kävelyille priorisoidut esteettömät reitit ja alueet tulee esittää samalla tavalla kuin pyöräilyn ja joukkoliikenteen pääreitit. Vanhusneuvosto toivoo, että karttapohjalla näytetyt asiat esitetään myös sanallisesti kaikille saavutettavassa muodossa. Vanhusneuvosto pyytää kiinnittämään huomiota karttapohjan värien saavutettavuuteen ja hyödyntämään Helsingin saavutettavuusmallia niissä.

Vanhusneuvosto toteaa, että paikalliskatujen ylittäminen mistä tahansa kohdasta on turvatonta esimerkiksi näkövammaisten ja muistisairaiden henkilöiden tai myös lasten näkökulmasta. Van-

Vanhusneuvosto pyytääkin varmistamaan, että kaikkien liikkujien turvallisuus varmistetaan. Suunnitelmassa tulee ottaa huomioon näkövammaiset, ikäihmiset ja apuvälineitä käyttävät. Ikääntynyt tarvitsee usein saattajan rinnalleen. Suojateiden kohdalla katujen tulee olla esteettömiä, ilman korotettuja kadun reunoja. Lisäksi tarvitaan ääniohjattuja suojateitä. Kadun ylitykseen tarvitaan riittävästi aikaa, koska erityisesti apuvälineen kanssa ajokaistojen väliin jääminen on turvatonta.

Suunnitelmassa ei ole huomioitu talvikunnossapitoa eikä liikkumisen ympärivuotisuutta. Vanhusneuvosto toteaa, että kävelyn pääreittien talvihuollon riittävyys ja laadukkuus tulee varmistaa, ja muistuttaa että talvikunnossapito vaikuttaa kaikkeen ikääntyneiden mahdollisuuteen hoidtaa asioitaan, harrastaa ja pitää huolta hyvinvoinnistaan.

Suunnitelmaan on tarpeen lisätä myös linjaukset sähköpotkulaudoista ja niiden vuokrauspaikkojen sijainti. Vanhusneuvosto tuo tiedoksi aiemmin tekemänsä lausunnon HEL 2022-008074, jossa se pyytää pääsyä mukaan suunnittelemaan sähköpotkulautojen käyttöä ja pysäköintiä sekä lausunnon HEL 2021-003269, jossa vanhusneuvosto toteaa sähköpotkulautojen olevan ikääntyneille liikenneturvallisuusriski.

Ydinkeskustan liikennesuunnitelmaa esiteltiin vanhusneuvostolle 31.1.2024. Tuolloin vanhusneuvosto pyysi varmistamaan hälytysajoneuvojen liikkumisen ja kotihoidon käyntien turvaamisen alueella. Lisäksi vanhusneuvosto kysyi, annetaanko suosituksia pysäkkiväliä tiiviystä, joilla on vaikutusta ikääntyneiden liikkumis- ja asioimismahdollisuuksiin.

Suunnitelmaan olisi hyvä lisätä myös kaupungin linjaukset tapahtumista, terasseista sekä työmaista, jotta niiden vaikutuksia ikääntyneisiin voidaan arvioida. Myös ohjelman aikataulu, vastuujako, toteutumisen seuranta ja mittarit on syytä määritellä ennen ohjelman hyväksymistä.

Vanhusneuvoston puolesta

Auni-Marja Vilavaara  
puheenjohtaja

Olli Salin  
varapuheenjohtaja



Helsingin kaupunki, Kaupunkiympäristön toimiala

Viite: Ydinkeskustan liikennejärjestelmä / asukasyhdistysten tapaaminen 5.2.2024

Parempi myöhään... Katajanokkaseuran johtokunnassa käytyjen keskustelujen pohjalta haluamme em. tapaamiseen osallistuneina lausua muutamia näkökulmia keskustan liikennejärjestelmää koskeviin suunnitelmiin.

Katajanokkaseuran lähestymiskulma on luonnollisesti oma kaupunginosa, mutta näkökulmaan mahtuu Niemen eteläosa kokonaisuudessaan. Kun esimerkiksi käsitellään poikittaisliikennettä, on syytä muistaa, että eteläisten kaupunginosien sisään tuleva ja ulos lähtevä ajoneuvoliikenne on jokseenkin kokonaisuudessaan keskustan läpikulkuliikennettä – esimerkiksi Katajanokan liikenne käyttää sataprosenttisesti joko Pohjoisesplanadia tai Pohjoisrantaa eli keskustan pääverkkoa. Pyrkimys läpiajoliikenteen välttämiseen tai vähentämiseen ei saa merkitä paikallisten asukkaiden ja toimijoiden liikkumisen rajoittamista. Riski kasvaa etenkin, jos halutaan lisätä keskusta-asumista myös Hernesaaren jälkeen. Vaikka auton omistus ja käyttö asukasta kohti vähenee – mikä on myönteinen ja kannustettava trendi – muu liikenne, kuten jakelu- ja huoltoajo sekä taksien ja vuokra-/yhteisomistusautojen synnyttämä liikenne mitä todennäköisimmin kasvaa. Tähän on lisäksi lisättävä moottoriavusteinen mikroliikenne, joka vaatii omia kaistoja tai käyttää autoliikenteen ajoratoja, jotta jalankulku ei kävisi sietämättömäksi ja turvattomaksi. Keskustan sijainti niemellä on maantieteellinen tosiasia, joka on otettava huomioon. Poikittaiselle ja pitkittäiselle keskustan läpiajoliikenteelle on pakosta varattava riittävästi tilaa maan tasolta tai maan alta – vaikka kaikkien yhteisenä tavoitteena onkin, että liikenne aiheuttaisi mahdollisimman vähän haittaa ympäristölle, kaupunki- ja katukuvulle sekä keskustan elävyydelle, viihtyisyydelle ja palvelutarjonnalle.

Edellä todettuun viitaten pidämme esimerkiksi ajatusta Kaivokadun sulkemisesta läpikulkevalta henkilöautoliikenteeltä hyvin epätarkoituksenmukaisena – varsinkin kun tämä reitin varrella ei ole juuri asumista mutta sitä enemmän palveluja, toimitiloja ja työpaikkoja sekä pysäköintilaitoksia. Totta on, että Rautatieaseman ympäristö on joukkoliikenteen solmukohtana Helsingin jalankulkuintensiivisin alue eikä kovin viihtyisä, mutta oleskelua ja flaneerausta varten voidaan parantaa Rautatietorin ja Elielinaukion kaupunkitiloja pikemmin kuin Kaivokadun jalkakäytäviä. Vähintään 1+1 kaistaa sekä tarpeelliset kääntymis-, pysähtymis- ja taksikaistat ovat vähimmäisvaatimus.

Espa on selvityksessä erityistapaus ja halutaan odottaa 1,5 vuoden kokeilusta saatuja tuloksia. Lienee kuitenkin selvää, että Kaivokadun ratkaisusta riippumatta tarvitaan myös täällä sama välityskyky eli 1+1 kaistaa sekä ”hidaskaistat” kumpaankin suuntaan. Esplanadi on katutilana Helsingin arvokkain ja sen periaatteellinen poikkileikkaus on säilytettävä eli 2 liikennöitävää kaistaa sekä Etelä- että Pohjoisesplanadilla. Pyöräilyliikenne on järjestettävä toimivasti ja turvallisesti kumpaankin suuntaan, mutta missään nimessä ei ”baanamaisesti” – Eteläesplanadin asfaltoitu reitti on sekä toiminnallisesti että ympäristöllisesti epäonnistunut. Pohjoisesplanadin istutus- ja oleskelurakenteista voidaan olla useaa mieltä, mutta yli puolta vuotta kestävä talvikausi näyttää muodostuvan ylivoimaiseksi haasteeksi. Kesäkaudeksi tehtävät väliaikaisjärjestelyt lienevät luontevampi ratkaisu ja resurssit ympäristön pysyväksi ja ajoittaiseksi kohentamiseksi voitaisiin mieluummin ohjata Esplanadin puistovyöhykkeeseen.

Kantakaupungin poikittaisliikenteen sijoittaminen osin maan alle on ympäristön kannalta tavoiteltava ratkaisu – erityisesti huolto- ja pysäköintiliikenteen osalta. Mikäli keskustan huoltotunnelista pääsee kaikkiin isoihin pysäköintilaitoksiin sen tunnettuus ja käyttö paranee sen verran, että maanpäällinen poikittaisliikenne vähenee. Aiemmin suunniteltu tunneliyhteys Katajanokan laivaterminaaliin ja pysäköintilaitokseen helpottaisi toki katutasen liikkumisoloja, mutta ei toivota uutta raskasta rakentamista korkeiden kustannusten peittämiseksi.

Keskustan elävyyden ja vetovoimaisuuden kohottamisessa on syytä tiedostaa kuinka merkittävän osuuden jalankulkijoista ja pyöräilijöistä kantakaupungin asukkaat edustavat. Lähiliikunnan määrä kasvanee tulevaisuudessa ja asukkaat suuntaavat askeleensa (10 000 päivässä...) rannoille, puistoihin ja – keskustaan, usein niin, että reitin varrelle osuvat kaikki kolme ympäristötyyppiä. Tämä muodostaa huomattavan, jatkuvan kävijämäärän, jota keskustan vetovoimaa vaaliessa kannattaa ottaa huomioon järjestämällä korkealaatuiset kävely- ja pyöräilyreitit keskustaan eri kaupunginosista.

Katajanokalla 19.3.2024

*Staffan Lodenius & Sirpa Pääsky*

Katajanokkaseuran ympäristötoimikunta

03.09.2024

187/08.00.00.03/2024

Ydinkeskustan  
liikennejärjestelmäsuunnitelma

Helsingin kaupunki  
Kirjaamo  
Kaupunkiympäristön toimiala  
PL 10 (Pohjoisesplanadi 11–13)  
00099 HELSINGIN KAUPUNKI  
[helsinki.kirjaamo@hel.fi](mailto:helsinki.kirjaamo@hel.fi)

Viite  
Lausuntopyyntönnö 7.8.2024  
Diaarinumero HEL 2023-004653

### Lausunto ydinkeskustan liikennejärjestelmäsuunnitelmasta

Ydinkeskustan liikennejärjestelmäsuunnitelma on yleispiirteinen suunnitelma, joka keskittyy kulkumuotokohtaisten 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, joissa suunnitteluratkaisut konkretisoituvat, vaikutusarviointeja tarkennetaan ja kaupunkilaiset pääsevät vaikuttamaan tarkempiin ratkaisuihin. Järjestelmäsuunnitelmaa seuraava tarkempi suunnittelutaso on yleissuunnittelu, jossa osoitetaan liikenteelliset ratkaisut katukohtaisesti. Järjestelmäsuunnitelmassa määritellään aluerajaukset ja alustava aikataulu yleissuunnitteluhankkeille. Lopulta yleissuunnitelmissa esitettyjen ratkaisuiden pohjalta laaditaan katusuunnitelmia, joiden myötä toimenpiteet toteutuvat konkreettisesti kaupunkitilaan.

*Helsingin seudun liikenne -kuntayhtymä (HSL) lausuu kannanottonaan seuraavaa:*

Ydinkeskustan liikennejärjestelmäsuunnitelma on yleispiirteinen suunnitelma, jonka esittämät periaatteelliset ratkaisut siirtyvät käytäntöön vasta tarkemman tason suunnittelussa. Suunnitelma perustuu kulkumuotokohtaisten tarpeiden ja tavoitteiden yhteensovittamiselle ja vastaa onnistuneesti itselleen asetettuihin tavoitteisiin. Suunnitelman periaatteet tukevat MAL 2023 -suunnitelman tavoitteita erityisesti kestävä liikennejärjestelmän ja liikenteen päästövähennysten osalta sekä vielä tehokkaamman joukkoliikennejärjestelmän mahdollistamisessa. HSL on osallistunut ydinkeskustan liikennejärjestelmäsuunnitelman laadintaan ja toivoo hyvän yhteistyön jatkuvan.

03.09.2024

187/08.00.00.03/2024

Ydinkeskustan  
liikennejärjestelmäsuunnitelma

Suunnitelma on kunnianhimoinen. Se perustuu ydinkeskustan katuverkon roolituksen selkeämpään jäsentelyyn. Kirkkaampi jäsentely helpottaa tunnistamaan katuosuuksien roolin osana liikennejärjestelmää sekä mahdollistaa katuverkkohierarkian mukaisten katutilaratkaisujen toteutuksen tarkemmassa suunnittelussa.

HSL:n lausunnossa käydään pääotsikoittain läpi liikennejärjestelmäsuunnitelman osa-alueet. Osa HSL:n lausunnon näkemyksistä toimivat saatteina ja muistutuksina tarkempaa suunnittelua ajatellen.

#### Ajoneuvoliikenne

Ajoneuvoliikenteen verkon määrittelyä ohjaava keskeinen periaate on vähentää ydinkeskustan läpi ajavaa autoliikennettä, mikä vapauttaa tilaa muille keskustan toiminnoille ja sujuvoittaa keskustaan saapuvaa ja sieltä lähtevää liikennettä. Suunnitelman punaisena lankana on ajoneuvoliikenteen katuverkon jäsentäminen vahvemmin paikallisverkon ja pääverkon katuihin, mikä mahdollistaa katutilojen kehittämisen roolinsa mukaisella tavalla. Jäsentelyn myötä seudullisesta saavutettavuudesta riippuvainen ajoneuvoliikenne saadaan keskitettyä ajoneuvoliikenteen pääverkolle. Ratkaisu antaa vapauksia rauhoittaa pääverkon ulkopuolisen paikallisverkon katutilaa turvallisemmaksi ja viihtyisämmäksi ympäristöksi.

Määritelmällisen ajoneuvoliikenteen pääverkon tarkoituksena on mahdollistaa liikkuminen alueiden välillä. Pääverkolla pyritään turvaamaan muiden kulkumuotojen ohessa ajoneuvoliikenteen sujuvuus. Merkittävin liikennejärjestelmätason muutos ydinkeskustan pääverkkoon on Kaivokadun ympäristöineen muuttaminen alueellisesta kokoojakadusta paikalliskaduksi ja Keskuskadun ja Asema-aukion välillä joukkoliikennekaduksi. HSL kannattaa Kaivokadun osittaista muuttamista joukkoliikennekaduksi, kun huomioidaan myös muun liikennejärjestelmän toimivuus. Joukkoliikenteen osuus ydinkeskustaan saapumisessa, sieltä lähtemisessä ja siellä liikkumisessa on jo nyt merkittävintä ja kasvaa entisestään tulevaisuudessa. Ajoneuvoliikenteen läpiajon rajoittaminen rauhoittaa liikenneympäristöä ja sujuvoittaa joukkoliikennettä myös välitöntä vaikutusalueitaan laajemmin Simonkadulla, Vilhonkadulla ja Kaisaniemenkadulla. Joukkoliikenne tehostuu ja saavutettavuus paranee ydinkeskustassa.

Liikennejärjestelmäsuunnitelmassa ehkä merkittävintä on kuitenkin ajoneuvoliikenteen pääverkon ulkopuolelle jäävien paikalliskatujen rooli sekä kehitysmahdollisuudet. Paikalliskatujen tunnistaminen ensisijaisesti henkilöautojen liikkumisen kannalta määränpääksi mahdollistaa kävelykeskustaa laajemman alueen merkittävän rauhoittamisen sekä katu ympäristön muokkaamisen viihtyisämmäksi ja turvallisemmaksi. Paikalliskatujen rauhoittaminen on kannatettavaa mutta keinoista tulee sopia

03.09.2024

187/08.00.00.03/2024

Ydinkeskustan

liikennejärjestelmäsuunnitelma

tapauskohtaisesti HSL:n kanssa. Näin erityisesti, kun paikalliskadulla kulkee joukkoliikennettä.

Suunnitelma esittää maanalaisten pysäköintilaitosten saavutettavuuden parantamista kehittämällä keskustan huoltotunnelin ajoyhteyksiä ja mahdollistamalla jokaisen maanalaisen pysäköintilaitoksen saavutettavuutta tunnelin joka suuaukolta. Ajoneuvoliikenteen määrää pyritään kontrolloimaan hinnoittelun ja päästökannustimien keinoin. Keskustan maanalaisten pysäköintilaitosten mahdollisimman tehokas hyödyntäminen on kannatettavaa erityisesti, jos sillä saa vapautettua katutilaa muuhun käyttöön kuten logistiikan tarpeisiin.

#### Joukkoliikenne

Joukkoliikenteen merkitys ydinkeskustan matkustajavirroissa korostuu sinne saapumisessa. Joukkoliikenteen olosuhteiden parantaminen ja vetovoimainen joukkoliikenne houkuttelee saapumaan keskustaan. Ydinkeskustan liikennejärjestelmäsuunnitelma tunnistaa hyvin eri joukkoliikennemuotojen roolin ydinkeskustan palvelemisessa. Junat, bussit, osa pikaratikoista sekä metro tuovat kansalaisia keskustaan. Jakelusta keskustan alueella vastaavat osittain metro sekä erityisesti raitioliikenne, jotka palvelevat ydinkeskustan lävistävää liikkumistarvetta. Joukkoliikenteelle osoitetuilla osuuksilla on tärkeää pyrkiä hyödyntämään joukkoliikenteen laadukkuuteen ja kustannustehokkuuteen tähtääviä keinoja, kuten omat kaistat ja liikennevaloetudet. Joukkoliikennepalvelun osalta on pyrittävä turvaamaan sujuvuus myös kaikkein vilkkaimmilla kävelyalueilla, kuten esimerkiksi päärautatieaseman edustalla Kaivokadulla. Sujuvuuden turvaaminen tukee joukkoliikennepalvelun laatua, houkuttelevuutta ja taloudellisuutta.

Rautatien ympäristön jatkosuunnittelussa HSL kehottaa pohtimaan kaikkia keinoja minimoida henkilöajoneuvoliikenteen tarpeista juontuvat heikennykset joukkoliikenteeseen sekä muille tienkäyttäjille mukaan lukien vaihtoehtoisten kulkureittien selvittäminen maanalaisiin pysäköintilaitoksiin. Rautatien bussiterminaaliratkaisulla voidaan minimoida bussien ja merkittävästi kasvavan raitioliikenteen risteämistä ja parantaa turvallisuutta ja sujuvuutta. Rautatien suunnittelulla tulee myös pyrkiä kehittämään aseman ympäristön vaihtoyhteyksiä liikennemuodoista toiseen.

#### Bussiliikenne

Bussiliikenteen rooli keskustan sisällä jakelevana kulkumuotona vähenee tulevaisuudessa uusien raitioteiden myötä. Bussiliikenteelle on kuitenkin järjestettävä riittävät toimintaedellytykset alueilla sekä yhteystarpeissa, jotka siirtyvät raideliikenteellä palveltaviksi. Tämä johtuu säännöllisistä rata- sekä katuremonteista, jotka estävät raideliikennepalvelun välillä pitkiksikin ajoiksi. Helsingin kaupungin ja HSL:n tulisi yhteistyössä määritellä tarpeet ja toteutus ydinkeskustan sekä sen lähialueiden poikkeusliikenteen järjestelyiksi, jotta joukkoliikennepalvelu pystytään ajoittaisista poikkeustilanteista huolimatta

03.09.2024

187/08.00.00.03/2024

Ydinkeskustan

liikennejärjestelmäsuunnitelma

järjestämään laadullisesti riittävällä tasolla. Tarpeiden määrittely auttaa tarkemman tason suunnittelua kuten ohjelmoidut alueelliset yleissuunnitelmat.

Myös säteittäisen bussiliikenteen määrä tulee vähenemään tulevaisuudessa uusien pikaraitiotiehankkeiden seurauksena. Bussiliikenteen väheneminen vapauttaa tilaa bussiterminaaleista muuhun käyttöön. Linja-autoliikenteen vuoromäärän vähentyminen nykytilasta koskee erityisesti Rautatientorin terminaalia, jonka suunnittelua Helsingin kaupunki edistää yhteistyössä HSL:n kanssa. Elielinaukion terminaalin käyttö lakkaa maankäytön kehitysnäkymien mukaisesti ja sieltä käsin liikennöitävien linjojen pääte siirtyy pääosin Kampin terminaaliin. Kampin terminaalin jatkosuunnittelussa on muistettava, että Kampin katuverkkoonkin tarvitaan busseille tilaa, koska Kampin terminaaliin ei voida liikennöidä nivelkalustolla tai järjestää sinne sähköbussien latausta. Suunnitteluratkaisu on pyrittävä tehokkuuteen, sujuvuuteen ja turvallisuuteen sekä Kampin terminaalissa että katuverkolla, jotta matkustajapalvelu säilyy laadukkaana ja ettei joukkoliikenteen operointikustannukset nouse muuttuvien terminaalijärjestelyjen takia. HSL:n tulee olla ratkaisuja suunniteltaessa tiiviisti mukana.

#### Raitioliikenne

Raitioliikenne vastaa matkustajien jakelusta Helsingin ydinkeskustassa ja sen liepeillä ja sinne saapuvina virtoina. Raitioliikenteen merkitys matkustajavirtoja Helsingin keskustaan tuovana joukkoliikenteen muotona lisääntyy 2030-luvulla. Vihdintien ja Länsisataman pikaraitiotiet 2030-luvun alkupuolella ja myöhemmin Viikin-Malmin sekä Mäkelänkadun pikaraitiotiet lisäävät raitioliikenteen vuoromäärää merkittävästi Pitkälläsillalla ja Kaivokadulla. Raitioliikenteen linjaston tavoitetilaa ohjaavan yleissuunnitelman (kaupunki- ja pikaraitioliikenteen linjastosuunnitelma (RAILI 2)) mukaan raitioliikenteen määrä yli kaksinkertaistuu nykyisestä Kaisaniemenkadulla, jos kaikki suunnitellut pikaraitiotiehankkeet toteutuvat. Lisääntyvä tarjonta mahdollistaa keskustan suuremman saavutettavuuden mutta haastaa raitioliikenteen sujuvuuden, matkustajapalvelun sekä taloudellisuuden. Kaisaniemenkadun raitiovaunupysäkki sijaitsee saavutettavuuden kannalta erinomaisella paikalla mutta nykyisessä katutilassa sen kehittäminen vastaamaan raitioliikenteen lisääntyvän vuorotarjonnan haasteisiin on vaikeaa. HSL esittää, että jatkosuunnittelussa pyrittäisiin etsimään keinoja, joilla erinomaisen saavutettavuuden omaava pysäkki voitaisiin säilyttää em. laatutekijöiden kärsimättä.

Rautatientorin bussiterminaalin suunnittelun yhteydessä tulee suunnitella myös Helsingin kaupungin ydinkeskustaan päättyvien raitioteiden pääte pysäkit. Helsingin kaupunki ja HSL ovat yhteistyössä jo aloittaneet pikaraitioteiden pääte pysäkkitarpeiden määrittelyn ja suunnittelutyö jatkuu myöhemmin syksyllä. Raitioteiden pääte pysäkit on syytä mitoittaa kahdelle linjalle, joille kummallekin on varattava jättö- ja lähtölaiturit tai pääte pysäkkikonfiguraatiosta riippuen raiteet. *Mitoituksessa on pyrittävä*

03.09.2024

187/08.00.00.03/2024

Ydinkeskustan

liikennejärjestelmäsuunnitelma

*mahdollisuuksien mukaan noudattamaan Helsingin seudun pikaraitioteiden standardeja vaunupituuksien (45 metriä) ja laiturikorkeuksien (30 cm) suhteen.*

#### Metroliikenne

Metro palvelee Helsingin ydinkeskustaa sekä sinne syöttävänä että sen sisällä jakelevana joukkoliikenneyhteytenä. Metron kapasiteettia on mahdollista nostaa nykyisestä Metka-hankkeen myötä toteutuvan kulunvalvonnan uudistamisen seurauksena. Nykyinen investointi mahdollistaa 25 % tiheämmän liikenteen: 2 minuutin vuoroväli nykyisen 150 sekunnin sijaan. Tätä tiheämpi liikenne vaatii lisäinvestointeja. Metrossa on siis potentiaalia kasvattaa ydinkeskustaan saapuvien matkustajien määrää.

Liikennejärjestelmäsuunnitelmassa metroasemien saavutettavuutta esitetään kehitettävän muun muassa toteuttamalla Helsingin yliopiston metroasemalle uusi sisäänkäynti Unioninkadun, Kaisaniemenkadun ja Liisankadun risteysalueelle. Uusi sisäänkäynti parantaisi metron saavutettavuutta erityisesti Kruununhaan suunnasta. Uuden sisäänkäynnin suunnittelu ja toteutusvaihtoehtojen kustannusarviot ovat vielä arviovaiheessa ja vaativat tarkempaa suunnittelua.

Länsisataman pikaraitiotien yleissuunnitelmassa uuden sisäänkäynnin arvioidaan synnyttävän jonkin verran uutta matkustusta, mutta sen merkittävimpien hyötyjen arvioitiin syntyvän aika- sekä palvelutasohyötyjen kautta. Alustavien kustannusarvioiden mukaan sisäänkäynnin synnyttämä uusi matkustus ei riitä kattamaan HSL:lle sisäänkäynnistä aiheutuvia kuluja (infrakorvaukset). Sisäänkäynnin toteutus nostanee siis Helsingin subventioastetta. HSL on tehnyt ja jatkaa yhteistyötä Helsingin kaupungin ja Pääkaupunkiseudun kaupunkiliikenne Oy:n kanssa metroaseman sisäänkäynnin toteutettavuutta ja kannattavuutta arvioitaessa.

#### Junaliikenne

Junaliikenteen osalta ydinkeskustan liikennejärjestelmässä on keskeistä pyrkiä parantamaan solmun kytkeytymistä ympäröivään joukkoliikenne- ja katuverkkoon. Nykyisin vaihtoyhteydet junista muuhun joukkoliikennejärjestelmään ovat pitkiä, eivätkä palvele käyttäjää parhaalla mahdollisella tavalla. Osana MAL 2023 -suunnitelman asemat ja asemanseudut -toimenpidekokonaisuutta yhtenä jatkoselvitystyönä on tarkoitus selvittää millaisella toimenpidekokonaisuudella päärautatieaseman vaihtoyhteyksiä tulisi kehittää.

#### Logistiikka

Logistiikan tärkeimmät kehittämistarpeet ja -näkökymät ydinkeskustassa on tunnistettu hyvin. Kokonaisuuden arviointia hankaloittaa se, että logistiikan toimenpiteitä, esim. kuormaus- ja lastauspaikkojen kokonaisuutta (nykyiset ja suunnitellut), tai potentiaalisia lähijakelukeskusten paikkoja ei ole esitetty

03.09.2024

187/08.00.00.03/2024

Ydinkeskustan  
liikennejärjestelmäsuunnitelma

liikennejärjestelmäsuunnitelman kartoilla, kuten muiden liikennemuotojen osalta. Myös toimenpiteiden alustavasta aikataulutuksesta sekä kustannuksista tarvitaan lisää tietoa. Logistiikan ratkaisut tulee suunnitella yhteistyössä alueen yritysten (sekä kuljetusten tilaajat että toimittajat) kanssa. Keskustan huoltotunnelin ajoyhteyksien kehittäminen pysäköintiliikenteelle ei saa tarpeettomasti hankaloittaa tunnelin käyttöä jakelu- ja huoltoliikenteelle.

#### Ydinkeskustan toteutushankkeet

Ydinkeskustassa ja sen liepeille on ajoitettu paljon suuria hankkeita, joiden toteutus on aikataulutettu seuraavan 10 vuoden ajalle. Toteutushankkeiden kesken tapahtuvaa koordinoitua tulee jatkaa, jotta ydinkeskustan liikennejärjestelmä säilyy toimintakykyisenä työmaiden puristuksessa. Toteutusohjelmoinnissa erityistä huomiota kannattaa kiinnittää Esplanadin alueen vesihuolto- ja katutöiden (toteutus 2029–2034) ja Kaivokadun kansisaneerauksen (2027 alkaen), Länsisataman pikaraitiotien toteutukseen ja käyttöönottoon (2028–2031) sekä Rautatien ympäristön (Kluuvin yleissuunnittelu 2024 alkaen) keskinäisriippuvuuteen. Länsisataman pikaraitiotietä ei voida ottaa käyttöön ennen kuin Kaivokadulle on saatu toteutettua riittävän kapasiteetin pysäkkilaiturijärjestelyt. Asettaako Esplanadien remontti vaatimuksia Kaivokadun läpäisykyvylle?

Lisätietoja lausunnosta antaa liikennejärjestelmäasiantuntija Sakari Metsälampi (etunimi.sukunimi@hsl.fi) ja jatkosuunnittelussa yhteyshenkilönä on liikennesuunnittelija Teija Visa (etunimi.sukunimi@hsl.fi).

Helsingin seudun liikenne -kuntayhtymä hallitus