



09.12.2024

Asia/14

§ 793

Ydinkeskustan liikennejärjestelmäsuunnitelma

HEL 2023-004653 T 08 00 00

Päätös

Kaupunginhallitus päätti panna asian pöydälle.

Käsittely

Asian aikana kuultavana oli liikenne- ja katusuunnittelupäällikkö Reetta Putkonen. Asiantuntija poistui kuulemisensa jälkeen kokouksesta.

Kaupunginhallitus päätti yksimielisesti panna asian pöydälle Daniel Sazonovin ehdotuksesta.

Esittelijä

kansliapäällikkö
Jukka-Pekka Ujula

Lisätiedot

Tanja Sippola-Alho, kaupunginsihteeri, puhelin: 09 310 36154
tanja.sippola-alho(a)hel.fi

Liitteet

- 1 Ydinkeskustan liikennejärjestelmää koskeva kehittäminen
- 2 Ydinkeskustan liikenneverkon tavoitetila
- 3 Ydinkeskustan liikennejärjestelmäsuunnitelma raportti
- 4 Ydinkeskustan poikittaisten pääyhteyksien vaihtoehtotarkastelu
- 5 Elinvoimavaikutusten arviointi
- 6 Lausunnot ja vastineet
- 7 Kaupunkilaisraadın julkilausuma

Muutoksenhaku

Muutoksenhakukielto, valmistelu tai täytäntöönpano

Päätösehdotus

Kaupunginhallitus hyväksyy jatkosuunnittelussa ohjeellisena noudatettavaksi seuraavat asiakirjat:

- ydinkeskustan liikennejärjestelmän kehittäminen (liite 1)
- ydinkeskustan liikenneverkon tavoitetila (liite 2).

Tiivistelmä

Ydinkeskustan liikennejärjestelmäsuunnitelma muodostaa kokonais kuvan ydinkeskustan liikennejärjestelmän tavoitetilanteesta sekä kuvaa,



miten tavoitetilaa kohti edetään. Ydinkeskustaan tavoitellaan kestäväää liikennejärjestelmää, joka mahdollistaa kävelyn, oleilun ja viihtymisen olosuhteiden kehittymisen. Suunnitelmassa on luotu periaatteet kaupunkielämän vahvistamiseksi. Samalla liikennejärjestelmä palvelee keskustaan saapuvia ja siellä liikkuvia ihmisiä sekä keskustan palveluita ja tavaraliikennettä hyvin. Keskustan hyvä saavutettavuus kaikilla kulkumuodoilla kaikkina vuodenaikoina turvataan.

Tämä liikennejärjestelmäpäätös on osa valmistelun ohjaamista eikä ole juridisesti sitova päätös. Päätöksellä ohjataan asemakaavojen, hanke-suunnitelmien ja katusuunnitelmien valmistelua. Näiden hyväksymäprosessit ovat erillisiä, esimerkiksi asemakaavoista päätetään erikseen kaupunginvaltuustossa. Liikennejärjestelmäsuunnitelmalla asetetaan kokonaisvaltaisuus huomioiden tavoitteet yksityiskohtaisemmalle suunnittelulle, jossa suunnitteluratkaisut konkretisoituvat ja vaikutusarvioinnit tarkennetaan.

Ydinkeskustan liikennejärjestelmäsuunnitelma luo mahdollisuudet kehittää käveltävyyttä ja viihtyisyyttä keskeisten linjausten kautta, jotka on esitetty liitteessä 1. Ydinkeskustan liikenneverkon tavoitetila on kuvattu liitteessä 2. Nämä yhdessä muodostavat strategisen tavoitetilan, jota toteutetaan tarkemmilla suunnittelutasoilla suunniteltavilla ratkaisuilla.

Liikennejärjestelmäsuunnitelma linjaa ydinkeskustan paikalliskatujen kehittämistä paremmin perillä olemista, kävelyä ja oleilua palveleviksi. Huoltoliikenteelle lisätään kuormauspaikkoja, kun taas kävelyalueet rauhoitetaan turvalliselle kävelylle ja oleilulle. Paikalliskatujen autoliikenteen rauhoittamiseen vaikuttaa myös ydinkeskustaan saapuvan autoliikenteen ohjaaminen maanalaisiin pysäköintilaitoksiin, mihin liittyy myös keskustan huoltotunnelin kehittäminen. Ydinkeskustan paikallista katuverkkoa ja siihen liittyviä kävelyolosuhteita kehitetään alueellisten liikennesuunnitelmien ja niiden perusteella tehtävien katusuunnitelmien perusteella seuraavan noin 10 vuoden aikana.

Autoliikenteen pääverkkoa harvennetaan ydinkeskustassa. Kaivokatu ja sille johtavat kadut muutetaan osaksi paikallisverkkoa. Päärautatieaseman edustalla katutilaa varataan joukkoliikenteelle ja kävelylle, eikä läpiajo ole mahdollista autoliikenteelle. Kaivokadun muutos edellyttää asemakaavamuutoksen, jonka tavoitteeksi tässä yhteydessä asetetaan Kaivokadun muuttaminen päärautatieaseman edustalla joukkoliikennekaduksi. Kaivokadulla asemakaavan laatiminen käynnistetään heti liikennejärjestelmäsuunnitelmapäätöksen jälkeen. Silti kadun tavoiteltavia liikennejärjestelyitä päästään rakentamaan vasta 2030-luvun alkupuolella, kun asemakaava ja siihen perustuva katusuunnitelma ovat lainvoimaisia.



Myös autoliikenteen pääverkon kaduilla parannetaan käveltävyyttä ja viihtyisyyttä ydinkeskustassa. Katujen liikennejärjestelyt ajokaistoineen suunnitellaan autoliikenteen reunaehdot huomioiden. Osalla näistä pääverkon kaduista liikenteelliset reunaehdot mahdollistavat kaistamäärän rajaamisen yhteen ajokaistaan suuntaansa. Tällöin katu ei houkuttele kantakaupungin läpiajoon, ja kadun estevaikutus pysyy kohutuullisena ympäristössä, jossa liikkuu erittäin runsaasti jalankulkijoita. Osalla pääverkon kaduista taas liikenteellinen kapasiteetti korostuu häiriöherkkyyden, pelastusliikenteen toimintavarmuuden, satamaliikenteen toimivuuden ja verkollisen sijainnin vuoksi.

Esplanadeilla on hyvin vanha asemakaava, ja alueelle on suunnitteilla mittava vesihuollon saneeraus. Nykyisen asemakaavan määräykset eivät huomioi alueen merkittävää kulttuurihistoriallista arvoa ja siten jo mittava kadun peruskorjaus mahdollisine muutoksineen vaatii alueella asemakaavan päivittämistä. Asemakaavan tavoitteeksi asetetaan riittävä autoliikenteen kapasiteetti ydinkeskustan poikittaiselle autoliikenteelle. Asemakaavan lähtökohtana on tällöin Esplanadin kaistajärjestelyjen säilyttäminen nykytilanteen mukaisina eli kaksi ajokaistaa suuntaansa. Asemakaavamuutos käynnistetään heti tämän liikennejärjestelmäsuunnitelmapäätöksen jälkeen. HSY:n vesihuoltoremontti on ajoitettu vuosikymmenen vaihteeseen, jolloin myös alueen uusi asemakaava on saanut lainvoiman.

Esittelijän perustelut

Lähtökohdat

Kaupunginhallitus päätti 25.1.2021, 56 § periaatteista ja toimenpiteistä kävelykeskustan laajentamiseen tähtäävän jatkosuunnittelun pohjaksi. Päätöksessä linjattiin kävelykeskustan ja käveltävän keskustan kunnianhimoisesta laajentamisesta sekä edellytettiin laatimaan suunnitelma, joka voidaan aikatauluttaa ja jota voidaan toteuttaa useammassa vaiheessa.

Keskustan liikennejärjestelmän ja elinvoimaisuuden kehittämistä ohjaavat ensisijaisesti strategiset tavoitteet, joita on esitetty yleiskaavassa ja kaupunkistrategiassa. Yleiskaavassa ydinkeskusta luokitellaan liike- ja palvelukeskustaksi, joka on alueena kävelypainotteinen ja erottuu ympäristöään tehokkaampana sekä toiminnallisesti monipuolisempana. Kaupunkistrategia linjaa puolestaan panostamaan keskustassa käveltävään ja viihtyisään kaupunkitilaan, joka tekee keskustasta houkuttelevamman, saavutettavamman ja toimivamman. Strategiassa edellytetään, että liikennejärjestelyjä kehitetään keskustan elinvoiman kasvua tukeviksi, selvitetään aina kaupungin keskustan saavutettavuuteen vaikuttavien liikennehankkeiden kokonaisvaikutukset, toteutetaan maana-



laisten pysäköintilaitosten käyttöä lisääviä ratkaisuja sekä huolehditaan huolto- ja jakeluliikenteen sujuvuudesta. Myös tavoite hiilineutraalista Helsingistä ohjaa osaltaan keskustan liikennejärjestelmän kehittämistä.

Kaupunginhallituksen päätöksen johdosta Helsingin kaupungin liikenne- ja katusuunnittelupalvelu on käynnistänyt ja valmistellut monialaisesti kävelykeskustan jatkosuunnittelua varten liikennejärjestelmäsuunnitelman ja sitä toteuttavan toimenpideohjelman ydinkeskustan alueelle. Suunnitelmassa on osoitettu konkreettinen suunta keskustan liikennejärjestelmän kehittämiseksi sekä muodostettu lähtökohdat tuleville kehittämishankkeille. Ydinkeskustan liikennejärjestelmäsuunnitelma kuuluu käveltävän keskustan kehittämiskokonaisuuteen ja täydentää Elämyksellinen ydinkeskusta, ydinkeskustan maankäytön kehityskuva 2032 -suunnitelmaa, jossa on esitetty käveltävän keskustan laajentamisen tavoitteet ja tarpeet.

Kaupunkiympäristölautakunta esittäessään kaupunginhallitukselle ydinkeskustan maankäytön kehityskuvan hyväksymistä 15.11.2022, lisäsi seuraavan keskustan saavutettavuutta koskevan päätöksen yksimielisesti. ”Ydinkeskustan saavutettavuus yksityisautoilla on hyvä saavuttaessa länsisuunnasta ydinkeskustan maanalaisiin pysäköintihalleihin. Sen sijaan muista suunnista saavuttaessa yhteydet maanalaisiin pysäköintitiloihin ovat heikommat ja pysäköintitilojen tarjonta on puutteellista. Lisäksi keskustan rakennettujen pysäköintitilojen käyttöaste on usein matala. Ydinkeskustan saavutettavuuden parantamiseksi ja edelleen ydinkeskustan viihtyisyyden lisäämiseksi jatkoselvitetään vaihtoehtoja keskustan maanalaisten pysäköintilaitosten saavutettavuuden parantamiseksi ensisijaisesti yksityisinä investointihankkeina. Vaihtoehtoja esitellään lautakunnalle syyskuuhun 2023 mennessä.” Kaupunginhallitus hyväksyi ydinkeskustan maankäytön kehityskuvan 22.5.2023, 336 §.

Kaupunginhallituksen elinkeinojaosto on hyväksynyt elinkeinopoliittiset tavoitteet maankäytölle 14.3.2022, 10 §. Niissä on keskustan liikennejärjestelmää koskevia tavoitteita:

- Keskustan hyvä saavutettavuus kaikilla kulkumuodoilla kaikkina vuodenaikoina turvataan. Saavutettavuuden parantamisessa painotetaan kestäviä ja kustannustehokkaita kulkumuotoja, turvaten myös sujuva henkilöautoliikenne sekä asukkaille että liikkeissä asioiville. Kaupunki varmistaa keskustan logistiikkatoimintojen sujuvuuden nykyistä tehokkaammin.
- Ydinkeskustan kävelypainotteista aluetta laajennetaan ja hoidetaan jatkossa kokonaisuutena korkean laatutason palvelulupauksella.
- Kaupunki tarjoaa keskustan huoltotunneliin liittymisen edistämiseksi alueen kiinteistönomistajille riittävät kannustimet liittymiselle ja sel-



vittää keinoja katutilan tekemiseksi turvallisemmaksi kävelyllä ja pyöräilyllä.

Kaupunkiympäristölautakunta päätti 19.9.2023, 473 § hyväksyä ydinkeskustan liikennejärjestelmän tavoitteet sekä periaatteet suunnitelman laatimisen lähtökohdiksi.

Lautakunta päätti asettaa ydinkeskustan liikennejärjestelmän tavoitteeksi:

- Kestävä liikennejärjestelmä vahvistaa elämyksellistä keskustaa.
- Kävelyn, oleilun ja viihtymisen olosuhteet Helsingin keskustassa ovat kansainvälisesti korkealaatuisia ja paranevat oleellisesti nykytilanteesta.
- Ihmisten saapuminen keskustaan ja keskustassa liikkuminen on sujuvaa
- Jakelu- ja huoltoliikenne palvelevat keskustassa toimivien tarpeita hyvin.

Suunnittelun lähtökohdiksi asetettiin:

- Ydinkeskustan viihtyisyyden ja elinvoimaisuuden merkittävän kehittämisen mahdollistamiseksi ydinkeskustan poikittaisen autoliikenteen suunnittelun lähtökohtana on ensisijaisesti tukeutua Esplanadin muodostamaan pääyhteyteen.
- Maanalaisten pysäköintilaitosten ja huoltotunnelin saavutettavuutta sekä toimintaedellytyksiä kehitetään palvelemaan ydinkeskustan logistisia tarpeita sekä saapumista autolla. Ensivaiheessa edistetään Hakaniemen torin pohjoispuolelta maanalaista ajoyhteyttä keskustan huoltotunneliin.
- Paikalliskatuja kehitetään rauhallisen liikkumisen ympäristöinä, jotka tukevat niin kivijalkakorttelien elävyyttä kuin kävelyreittien jatkuvuutta. Läpiajavan autoliikenteen tulee mahdollisimman suuressa määrin ohjautua pääverkon kaduille.

Lisäksi lautakunta päätti, että nykyisen huoltotunnelin soveltavuutta pysäköintilaitoksiin kulkemiseen testataan mahdollisimman pian. Selvitetään jatkovalmistelussa tunnelissa tarvittavat muutokset, jotta ajaminen parkkihalliin onnistuu eri suunnista. Autoilijoille kerrotaan ajomahdollisuudesta ja liikennettä ohjataan tunneliin opasteilla.

Lisäksi keskustan alueella priorisoidaan kävelyn sujuvuutta ja jalankulkuympäristön viihtyisyyttä ja kehitetään välineet kävelyn sujuvuuden ja kävely-ympäristön laadun mittaamiseen tämän priorisoinnin tueksi.

Kaupunkiympäristölautakunta korosti liikennesuunnitteluperiaatteissa olevaa tavoitetta Helsingin ydinkeskustan elinvoiman, viihtyisyyden ja



elämyksellisyyden vahvistamisesta. Liikennejärjestelmän suunnittelun jatkotyössä tavoitteen saavuttaminen edellyttää kaikkien eri osapuolten sitoutumista tavoitteeseen. Siksi lautakunta piti tärkeänä, että jatkotyössä suunnitteluun osallistetaan laajasti eri sidosryhmiä elinkeinoelämästä kaupunkilaisiin.

Keskustan huoltotunnelin kehittämisvarauksesta on päätetty kaupunginhallituksessa 25.3.2024, 190 §. Siinä yhteydessä on käyty alustavasti läpi keskustan huoltotunnelin kehittämisen vaihtoehtoja.

Liikennejärjestelmäsuunnitelman laatimisen aikana on ollut käynnissä Esplanadin ja niihin liittyvien katujen kokeilu, jossa liikennejärjestelyjä ja katu ympäristöä on kehitetty kävelyn ja oleilun olosuhteiden parantamiseksi. Kokeilujakso kestää kesästä 2023 syksyyn 2024 (Kaupunkiympäristölautakunta 15.11.2022). Kokeilun vaikutuksia on seurattu tiivistä ja niistä saadut välitulokset ([12.12.2023](#) ja [18.6.2024](#)) ovat toimineet liikennejärjestelmäsuunnitelman laatimisen tukena.

Esplanadin kokeilu on lisännyt alueella kävelyä ja oleilua erityisesti kesäaikaan, talviaikaan hyödyt ovat olleet vähäisiä. Paikan päällä haastattelut ovat olleet pääosin tyytyväisiä kokeiluun, helsinkiläisille tehdyssä puhelinhaastattelussa mielipiteet jakautuvat tasaisemmin sekä puolesta että vastaan. Kokeilulla ei ole havaittu merkittäviä vaikutuksia alueen elinvoimaan, osa toimijoista on saanut kokeilusta hyötyä erityisesti laajempien terassien ansioista, osa toimijoista on kokenut kokeilun hyvin kielteisenä huoltoajon vaikeutumisen, autoliikenteen hidastumisen ja pysäköintipaikkojen poistumisen takia. Autoliikenteen määrä on vähentynyt Esplanadeilla; Pohjois- ja Eteläesplanadien liikennemäärät ovat vähentyneet 18-20 % syksyllä 2023 aikaisempien vuosien mittauksiin nähden. Autoliikenteen sujuvuus on kokeilun aikana heikentynyt maltillisesti ja paikallisesti, talven matka-ajat keskustan poikittaisilla reiteillä ovat kasvaneet keskimäärin noin 10 %, esimerkiksi syksyllä 2023 Sörnäisten rantatien ja Jätkäsaarenlaiturin välillä matka-ajat ovat kasvaneet 0,5-2,5 minuuttia verrattuna syksyn 2022 tilanteeseen. Suurimmat vaikutukset autoliikenteeseen kohdistuvat Pohjoisesplanadille ja ajoittain Pohjoisrantaan. Saatujen kokemusten perusteella alueen tulevassa suunnittelussa huoltoliikenteen toimivuus ja pelastustoiminnan vasteajat ovat tärkeitä huomioitavia asioita. Esplanadin kokeilun tulokset ovat Esplanadin alueen asemakaavamuutoksen lähtötietona.

Vuonna 2024 on käynnistynyt myös ydinkeskustan kehittämisen tahtotilan määrittely yhdessä elinkeinoelämän kanssa. Lisäksi kaupunkiympäristön toimialalla laaditaan selvitystä ydinkeskustan elinvoimaisuuden lisäämisen keinoista. Näiden tuloksia hyödynnetään ydinkeskustan liikennejärjestelmän osalta tarkemmissa suunnitteluvaiheissa siltä osin, kun ne koskevat liikennejärjestelyjä.



Ydinkeskustan elinvoimaisuus

Kaupunkikeskustojen tilankäytön muutokset ovat kansainvälisesti olleet viime aikoina tavallistakin nopeampia. Kestävien kulkumuotojen tilatarpeiden huomioiminen, katutilojen laadun kehittäminen ja kävelykeskustojen merkittävä laajentaminen ovat selvä trendi. Tilankäytön ratkaisujen taustalla vaikuttavat esimerkiksi verkkokaupan tuottamat ostoskäyttäytymisen muutokset, kestävyyskysymysten lisääntyminen, aineettomien palveluiden korostuminen kulutuksessa, sekä urbaanin kulttuurin ja ihanteiden muutos. Myös Helsingissä elämysten, kulttuurin, ravintola- ja muiden palveluiden kulutus on lisääntynyt suhteessa työntekoon ja ostosasiointiin. Ylipäänsä kaupunkialueiden kasvu edellyttää keskusta-alueiden tilankäytön tehostumista ja uudelleenarviointia.

Helsingissä ydinkeskustan käynti- ja asiointimäärät ovat Covid-19-pandemian jälkeen osin palautuneet, mutta jääneet toistaiseksi aiempaa alhaisemmalle tasolle. Ero keskusta-asiointiin volyymissa verrattuna muihin pohjoismaisiin pääkaupunkeihin on selkeä. Syyt Helsingin ydinkeskustan käyntimäärien vajeeseen ovat moninaiset, mutta etätöiden yleisyydellä on oleellinen rooli. Merkittävää asiointiin siirtymää ydinkeskustasta ympäröiviin kauppakeskuksiin ei selvitysten perusteella havaita. Myöskään Helsingin ydinkeskustan saavutettavuudessa ei ole tapahtunut merkittäviä pysyviä muutoksia millään kulkumuodolla, vaikkakin joukkoliikenteen matkustajamäärät ovat pudonneet selvästi. Ydinkeskustan käyntimäärien vaje ei siis liity käytännön esteisiin, vaan ennemmin vajavaisiin syihin suunnata keskustaan asioimaan, oleskellemaan tai työpaikalle. Esimerkiksi suurten tapahtumien aikana keskustan käyntimäärät kasvavat oleellisesti.

Ydinkeskustan elävyys muodostuu karkeasti ottaen asumisesta, työpaikoilla käymisestä sekä erilaisista vierailuista, asioinneista ja muusta ajankäytöstä. Asuntojen määrä ei ole keskustan lähialueella merkittävässä määrin lisääntynyt suhteessa kaupungin yleiseen kasvuun. Helsingissä on asetettu tavoitteeksi lisätä keskustaan ja sen liepeille 10 000 uutta asukasta. Myös työpaikkoja tarvitaan lisää. Tavoitteeksi onkin asetettu saada keskustaan myös 10 000 uutta työpaikkaa.

Elämyksellisen ydinkeskustan kehittämistä ja kehittymistä on jäsennetty Ydinkeskustan maankäytön kehityskuvassa 2032, jonka yksi toimenpide on liikennejärjestelmäsuunnitelman laatiminen. Kehityskuvatyön päämääränä on lisätä keskustan vetovoimaisuutta ja elävyyttä. Ydinkeskustan elämyksellisyyttä lisätään esimerkiksi kävelyalueiden kehittämisellä, keskustan viherryttämällä, kaupunkitilojen viihtyisyyttä parantamalla sekä kohentamalla erilaisten toiminnallisuuksien, kuten tapahtumien, kulttuurilaitosten ja terassien mahdollisuuksia, matkailupalveluita tukemalla sekä kehittämällä toreja ja aukioita.



Yksi osa elämyksellisen ydinkeskustan kehittymistä on kulkuyhteyksien ja katutilojen viihtyisyyden kehittäminen. Kävelyn olosuhteita voidaan kehittää katutilojen lisäksi myös liikekeskustan sisäpihoja avaamalla ja rakentamalla näiden kautta kulkuyhteyksiä sekä kehittämällä maanalaisia kävely-yhteyksiä. Joukkoliikenteen osalta esimerkiksi Kruunusillat -hanke ja Länsiratikat lisäävät keskustan saavutettavuutta. Lisäksi elämyksellinen ydinkeskusta edellyttää jakeluliikenteen ja logistiikan toimivuutta. Mikäli näitä ei ole ratkaistu tontilla, jakelu tapahtuu jalkakäytävillä ja muilta keskeisiltä kävelyalueilta. Tärkeänä päämääränä vetovoiman ja elävyyden kehittämisessä on myös lisätä ja helpottaa keskustassa asioimista sekä muokata kaupunkitilaa viihtyisyyden näkökulmasta logistiikan edellytysten ohella.

Ydinkeskustan liikennejärjestelmäsuunnitelman tarkoituksena on tukea ydinkeskustan muita käynnissä olevia muutoksia sekä keskustan roolin, asioinnin tapojen ja keskustassa vietetyn ajan ja viihtymisen kehittymistä. Liikennejärjestelmäsuunnitelman myötä syntyy edellytyksiä saavutettavuuden parantumiselle ja yhä suuremmalle joukolle saapua keskustaan helposti ja vaivattomasti. Liikennejärjestelmäsuunnitelma luo mahdollisuuksia lisätä katutilojen viihtyisyyttä ja vehreyttä sekä laajentaa ydinkeskustan kävelypainotteisia alueita kaupunkistrategian mukaisesti. Siten liikennejärjestelmäsuunnitelma yksi oleellinen osa elämyksellisen ydinkeskustan kehittämistä.

Liikennejärjestelmäsuunnitelma

Ydinkeskustan liikennejärjestelmäsuunnitelma on yleispiirteinen suunnitelma, joka keskittyy kulkumuotokohtaisten tarpeiden ja tavoitteiden yhteensovittamiseen katuverkolla sekä maanalaisin ratkaisuin. Suunnitelmassa on asetettu tavoitteet ydinkeskustan liikennejärjestelmälle ja laadittu periaatteita katuverkon ja eri kulkumuotojen kehittämiseksi keskustassa. Suunnitelmalla muodostetaan kokonaiskuva ydinkeskustan liikenteen nykytilanteesta jo päätetyt hankkeet huomioiden, sekä luodaan kokonaisnäkemys ydinkeskustan liikennejärjestelmän kehittämistarpeista ja tulevista hankkeista. Liitteessä 1 on kuvattu liikennejärjestelmän kehittäminen ja liitteessä 2 liikennejärjestelmän tavoiteverkko.

Liikennejärjestelmäsuunnitelma toimii lähtötietona yksityiskohtaisemalle suunnittelulle, jossa suunnitteluratkaisut konkretisoituvat ja vaikutusarviointeja tarkennetaan. Kaupunkilaiset pääsevät vaikuttamaan myös näihin tarkempiin ratkaisuihin. Liikennejärjestelmäsuunnitelmaa seuraava tarkempi suunnittelutaso on alueellinen liikennesuunnittelu, jossa osoitetaan liikenteelliset ratkaisut katukohtaisesti. Liikennejärjestelmäsuunnitelmassa määritellään aluerajaukset ja alustava aikataulu alueellisille tai katukohtaisille liikennesuunnitelmille. Lopulta liikennesuunnitelmissa esitettyjen ratkaisuiden pohjalta laaditaan katusuunni-



telmia, joiden myötä toimenpiteet toteutuvat konkreettisesti kaupunkitilaan. Merkittävimmässä liikennejärjestelymuutoksissa tehdään asemakaavamuutos, vaikka katualuetta ei muutettaisi. Erityisesti tämä on tarpeen kohteissa, joissa nykyinen asemakaava on hyvin vanha eikä siten ohjaa suunnittelua tarkoituksenmukaisella tavalla.

Ydinkeskustan liikennejärjestelmän tavoitetila -verkkokuvaan (liite 2) on määritelty käveltävä ydinkeskusta ja sitä laajempi käveltävä keskusta. Alueet rajautuvat samoin kuin ydinkeskustan maankäytön kehityskuvassa. Molemmilla alueilla huomioidaan tilallisesti suuret kävelyvirrat ja tehdään kävelystä mahdollisimman miellyttävää, sujuvaa ja turvallista. Käveltävää keskustaa ja ydinkeskustaa kehitetään tiheänä paikkojen verkostona, jossa kaupunkitilat luovat alueelle omaa identiteettiä parantaen kulkijoiden orientoitavuutta ja mielenkiintoa jatkaa kulkuaan.

Joukkoliikenteen osalta keskustaa muokkaavat pikaraitiotiet, joita rakennetaan osana yleiskaavan verkostokaupungin kehitystä. Joukkoliikenteen vaihtopaikkoja, joista merkittävimmät sijaitsevat ydinkeskustassa Rautatieasemalla, Kampissa ja Helsingin yliopiston metroasemalla, kehittämällä helpotetaan vaihtamista joukkoliikennevälineiden välillä.

Pyöräliikenteen osalta toteutetaan jo aikaisemmin päätettyä kantakaupungin tavoiteverkkoa. Pyöräliikenteen toimivat infraratkaisut parantavat myös kävelyn olosuhteita, kun mikroliikkumisvälineillä kävelyä nopeammin liikkuvat sijoittuvat kadulla näille suunniteltuun kohtaan eikä kävelijöiden sekaan. Tämä vaikuttaa erityisesti kävelyn koettuun turvallisuuteen.

Autoliikenteen osalta katujen rooleja päivitetään. Kaivokadun akseli muuttuu osaksi paikallisverkkoa, ja päärautatieaseman kohdalla Kaivokatu muuttuu joukkoliikennekaduksi. Edelleen päärautatieaseman saavutettavuus myös kumipyöräliikenteellä on hyvä, vaikka reitit asemalle osin muuttuvat. Saattoliikenteelle järjestetään tilaa, ja kulku asemalle järjestyy esteettömästi molemmin puolin rautatieasemaa. Asemalla on edelleen kummallakin puolella myös taksiasemat, vaikka Asemakiota kehitettäisiin nykyistä vahvemmin kävelyn ehdoilla samanaikaisesti Uusi Eliel -hankkeen kanssa. Kaivokatua ympäröiviin kiinteistöihin säilyy huoltoliikenteen yhteydet ja tarvittavat kuormauspaikat. Eteläiseen kantakaupunkiin muodostetaan autoliikenteen pääverkolle tarvittava itä-länsisuuntainen yhteys nykyistä katuverkkoa kehittämällä.

Ydinkeskustan autoliikenteen pääverkon kehittämisen tavoitteena on liikenteellisten reunaehtojen mahdollistaessa rajata kaistamäärää yhteen kaistaan suuntaansa. Tällä kohtuullistetaan ajoratojen estevaikutusta ympäristössä, jossa liikkuu erittäin runsaasti jalankulkijoita. Näin keskustan katuverkon kehittäminen myös painottaa alueellisten liikenne-



netarpeiden palvelemista sekä tavoitetta vähentää eteläisen kantakaupungin läpiajon houkuttelevuutta. Samalla tunnistetaan, että osalla alueellisista kokoojakaduista liikenteellisen kapasiteetin riittävyys korostuu häiriöherkkyyden, pelastusliikenteen toimintavarmuuden, satamaliikenteen toimivuuden ja verkollisen sijainnin vuoksi. Esimerkiksi Esplanadit ovat tämän tyyppisiä katuja.

Keskustan huoltotunnelia kehitetään niin, että kaikkiin pysäköintilaitoksiin voi ajaa kaikista sisäänkäynneistä. Samalla tavoin ulosajo on nykyistä vapaammin valittavissa. Lisäksi huoltotunnelia on tarkoitus kehittää siten, että tunnelin sisäänajot sijoittuisivat kauemmaksi ydinkeskustasta.

Vaikutukset

Suunnitelman vaikutuksia on arvioitu kokonaisuudessaan ydinkeskustan liikennejärjestelmäsuunnitelman koosteraportissa (liite 3), ydinkeskustan poikittaisten pääyhteyksien vaihtoehtotarkastelussa (liite 4) sekä elinvoimavaikutusten arvioinnissa (liite 5).

Suunnitelma parantaa kävelyn olosuhteita monin tavoin. Paikallisverkolla kävelijä voi vaihtaa kadun puolta joustavasti, pääverkolla kadun ylitysmatkat lyhenevät helpottaen kulkua. Kävelytilan kasvaessa ihmisiä mahtuu enemmän kävelemään ja viipymään samalla, kun vehreys luo viihtyisyyttä. Näiden muutosten myötä ihmiset viihtyvät paremmin ja tuovat keskustaan elinvoimaa. Kivijalkatoiminnot voivat laajentua osaksi katutilaa, joilla myös vahvistetaan elinkeinotoimintaa. Kun keskustaan luodaan erilaisia kaupunkielämän paikkoja ja vahvistetaan niiden identiteettiä, ne jäsentävät kävelymatkaa ja auttavat kävelijää hahmottamaan kävely-ympäristöä. Kun ympäristössä on jatkuvasti jotain mielenkiintoista, vaikutetaan sillä myönteisesti kävelykokemukseen ja matka voi tuntua lyhyemmältä. Koska kävely on kaikille mahdollinen kulkumuoto apuvälineet huomioiden, käveltävyyden parantaminen luo myös kulkemiseen tasa-arvoa. Lisäksi sillä vaikutetaan kansanterveyteen. Parannettaessa kävelyn liikenneturvallisuutta, mahdollistetaan mm. lasten itsenäistä liikkumista.

Ydinkeskustan poikittaisten pääyhteyksien vaihtoehtotarkasteluissa on verrattu Kaivokadun 1+1 ajokaistatarkaisua joukkoliikennekatuvaihtoehtoon. Nykytilanne eli kaksi ajokaistaa suuntaansa ei ole relevantti vertailuvaihtoehto, sillä Kaivokadulle ei teknisesti mahdu ajoneuvoliikenteelle 2+2 ajokaistaa ja pikaraitiotien tarvitsemia kisko- ja pysäkkijärjestelyitä. Helsingin kaupunginvaltuusto on päättänyt 31.8.2016, 210 §, että Kaivokadulle rakennetaan pikaraitiotie osana Kruunusillat -hanketta. Vaikka pikaraitiotien osuus Hakaniemestä ydinkeskustaan on myöhemmin jätetty nyt käynnissä olevan allianssihankkeen ulkopuolel-



le, on raitioverkon kokonaisuuden osalta tarkoituksenmukaista jatkaa Kruunusiltojen pikaraitiotietä keskustaan (Länsisataman pikaraitiotie). Vuoden 2016 päätöksenteon tueksi selvitettiin Kaivokadun liikenteelliset vaikutukset, joiden johtopäätöksenä oli, että Kaivokadun toimivuus esitetyin 1+1 järjestelyin säilyy jokseenkin nykyisellä tasolla tai heikkenee maltillisesti. Länsisataman pikaraitiotien suunnittelun yhteydessä on tehty simulointitarkastelut Kaivokadun pysäkkikapasiteetin tarpeista. Simuloinnin perusteella Kaivokadulla ei voida järjestää päätetyn raitio liikenteen tavoitelinjaston mukaista liikennöintiä yhdellä pysäkkiparilla ilman merkittäviä viiveitä suurelle osalle raitioliikennettä.

Poikittaisten pääyhteyksien vaihtoehtotarkastelun perusteella Kaivokadun muutos joukkoliikennekaduksi parantaa selvästi jalankulun, raitio liikenteen ja pyöräliikenteen olosuhteita. Kävelyn matka-ajat lyhenevät ja ympäristön viihtyisyyttä on mahdollista parantaa merkittävästi.

Kaivokadun muutos mahdollistaa tulevalle pikaraitioliikenteelle Hakaniemestä Kamppiin riittävät tilat ja joustavamman valo-ohjauksen. Nämä parantavat sujuvuutta ja vähentävät häiriöherkkyyttä. Kaivokadun muutoksen vaikutukset bussiliikenteeseen ovat kokonaisuutena vähäiset. Kaivokadun autoliikenteen läpiajoyhteyden poistuminen aiheuttaa kiertomatkaa ja matka-ajan kasvua matkoilla, joiden suurin reitti kulkisi Kaivokadun kautta. Suhteessa isoimmat vaikutukset kohdistuvat automatkoille, joiden lähtö- ja päätepiste sijaitsevat Rautatieaseman läheisyydessä, sen eri puolilla. Laajemmin katuverkolla keskustan suuntainen autoliikenne idästä ja lännestä vähenee, minkä seurauksena yhteydet ydinkeskustaan sujuvoituvat kokonaisuudessaan. Keskustan huoltotunnelin pysäköintiliikennettä koskevat kehittämistoimet parantavat entisestään maanalaisten pysäköintilaitosten saavutettavuutta idän ja lännen suunnista. Kaivokadun läpiajomahdollisuuden poistuminen lisää liikennemääriä etenkin Pohjoisrannassa ja Esplanadeilla, minkä seurauksena ydinkeskustan läpiajo ja sisäinen liikenne hidastuu ruuhka-aikoina.

Kaivokadun muuttaminen joukkoliikennekaduksi lyhentää raitioliikenteen matka-aikoja ja lisää joukkoliikenteen käyttöä keskustaan suuntautuvilla matkoilla. Matka-ajat pidentyvät ydinkeskustan läpi kulkevilla henkilöautomatkoilla sekä tavara- ja huoltoliikenteellä. Kaikki kulku- muodot huomioiden matka-ajat keskustaan lyhenevät suurimmalle osalle Helsingin seudulla asuvista. Vuosittain ydinkeskustaan kohdistuvien matkojen määrä kasvaisi noin 0,5 %. Jos oletetaan, että asiointimatkoilla kulkumuotokohtainen kulutus vastaa tuoreimpia käytössä olevia asiointiselvityksiä, kasvattaa Kaivokadun muuttaminen joukkoliikennekaduksi tehdyn selvityksen (liite 4) mukaan kulutusta suunnilleen samassa suhteessa kuin keskustaan saapuvia matkoja, eli noin 6 mil-



joonaa euroa (0,5 %). Lähipäästöjen määrä laskisi noin 9–13 % riip-puen Esplanadin kaistamäärästä.

Negatiivinen elinvoimavaikutus on puolestaan tavaraliikenteen matka-aikojen pidentymisellä ja siten logististen kustannusten maltillisella kas-vulla. Sen sijaan Kaivokadun muuttaminen joukkoliikennekaduksi ei vaikuta tarkastelun perusteella aiheuttavan suuria muutoksia ydinkes-kustan kiinteistöjen lastaukselle.

Vaikutusarviointi valituilla mittareilla osoittaa, että mittarit muuttuvat ko-konaisuudessa vähäisesti elinvoimaa vahvistavaan suuntaan, jos Kai-vokatu on joukkoliikennekatu verrattuna tilanteeseen, jos se on 1+1 -kaistainen kokoojakatu. Vaikutusarvioinnin päätulos on, että kestävän liikkumisen sujuvoituminen synnyttää enemmän myönteisiä elinvoima-vaikutuksia kuin henkilöauto- ja tavaraliikenteen saavutettavuuden hei-kentyminen kielteisiä vaikutuksia.

Joukkoliikennekatuvaihtoehdossa katuympäristö on vehreämpi sallien päärautatieaseman välittömässä läheisyydessä olevien kiinteistöjen nykyistä paremman avautumisen Kaivokadulle. Autoliikennemäärien väheneminen tekee katuympäristöstä myös miellyttävämmän paikan ihmisille. Katu ympäristön elinvoimapotentialiaa on tutkittu tarkemmin Kaivokadun ympäristösuunnitelmassa. Mikäli Kaivokadulle jää autoliikenteen läpiajo, katu ympäristö pysyy nykyisenkaltaisena.

Keskustan maanalaisten pysäköintilaitosten saavutettavuus paranee, kun keskustan huoltotunnelin kaikkia ajoramppeja voi käyttää rajoituk-setta ajettaessa siihen kytkeytyneisiin pysäköintilaitoksiin. Nykyisin Ruoholahdenkadun ja Kalevankadun ajoramppeja voi käyttää Stock-mannin ja Forumin pysäköintilaitoksiin ja Kaisaniemen ajoramppia Kluuvin pysäköintilaitokseen. Suunniteltu ja toteutuksessa olevan muu-toksen on arvioitu lisäävän näiden maanalaisten laitosten käyttöä noin 20 %. Keskustan huoltotunnelin on arvioitu toimivan hyvin, vaikka sen käyttö lisääntyisi pysäköinti- ja huoltoliikenteen osalta. Läpiajoliikenteeseen keskustan huoltotunnelia ei ole suunniteltu eikä sen turvallisuutta voida parantaa sellaiseksi, että läpiajo olisi mahdollista tunnelissa sal-lia. Kaivokadun läpiajo palvelee sellaisia ajoreittejä, joihin keskustan huoltotunnelin kehittäminen ei tarjoa korjaavaa ajoyhteyttä. Jos Haka-niemeen rakennetaan uusi ajoyhteys keskustan huoltotunneliin ja sii-hen kytkeytyviin pysäköintilaitoksiin, korvaa se nykyisen ajoyhteyden Pitkäsillan kautta keskustan huoltotunneliin. Tällä on vaikutusta kau-punkitilaan, mutta myös joukkoliikenteen sujuvuuteen, sillä Pitkäsilta on nykyjärjestelyin yksi merkittävä joukkoliikenteen pullonkaula.

Aleksanterinkadun huoltoliikenteen vaiheittainen rajoittaminen ja lopulta sen estäminen kadun jalkakäytävällä vaikuttaa kiinteistöjen huoltorat-



kaisuun. Alkuun kivijalkaliikkeiden huoltoaika vähenee nykyisestä ja lopulta muutos tarkoittaa sitä, että kiinteistön tulee ratkaista kivijalkaliikkeiden huolto joko korttelin huoltopihalta tai rakentaa yhteys maanalaiseen keskustan huoltotunneliin. Jos kiinteistöllä ei ole huoltopihaa tai mahdollisuutta liittyä huoltotunneliin, huolto tapahtuu Aleksanterinkadun sivukaduilta. Muille kävelykaduille esitetyt huolto liikenteen aikarajoitukset vaikuttavat huollon järjestämisen joustavuuteen ja edellyttää kivijalkaliikkeissä järjestelyitä, jotta tavara voidaan vastaanottaa huolto liikenteelle sallitun aikarajan puitteissa.

Vuorovaikutus

Ydinkeskustan liikennejärjestelmäsuunnitelma on valmisteltu laaja-alaisessa yhteistyössä. Kaupunkiympäristön toimialalta projektiryhmässä on liikenne- ja katusuunnittelupalvelun lisäksi ollut edustettuna asemakaavoitus, kaupunkitila- ja maisemasuunnittelu, kaupunkiympäristön asukas- ja yrityspalvelut, ilmastoyksikkö ja ympäristöpalvelut. Lisäksi mukana on ollut edustus kaupunginkansliasta sekä Helsingin seudun liikenne -kuntayhtymästä.

Kaupunkiympäristölautakunnan päätöksen 19.9.2023 mukaisesti suunnitelman laatimisessa on toteutettu perusteellinen vuorovaikutus, jonka puitteissa sidosryhmäyhteistyöhön on osallistunut laaja joukko keskustan toimijoita sekä 18 henkinen kaupunkilaisraati. Suunnitelmaa on esitelty neuvostoille, asukasyhdistyksille, ydinkeskustan keskeisille toimijoille, yhdistyksille sekä viranomaisille. Suunnitelman laatimiseen osallistunut kaupunkilaisraatilaisten valittiin siten, että he edustaisivat helsinkiläisiä mahdollisimman monipuolisesti iältään, sukupuoleltaan, asuinalueiltaan, liikkumistottumuksiltaan sekä autonomistukseltaan.

Liikennejärjestelmäsuunnitelman kannalta keskeiset tahot ovat voineet lausua suunnitelmasta. Lausuntoja saatiin 24 kpl ja vastineet niihin on esitetty liitteessä 6.

Suunnitelmaa on käsitelty Helsingin kaupungin ja elinkeinoelämän yhteistyöryhmässä (HELY-työryhmä), joka on perustettu ydinkeskustan elinvoiman vahvistamiseksi, kahdesti skenaariovaiheen aikana (8.12.2022 ja 22.3.2023) sekä liikennejärjestelmäsuunnitelman valmistelun aikana kolmesti (3.4.2024, 22.5.2024 ja 19.6.2024).

Sidosryhmien lausunnoissa huolenaiheina painottuivat Kaivokadun muutos joukkoliikennekaduksi, huolto-, saatto- ja taksiliikenteen toimivuuteen liittyvät näkökulmat sekä Esplanadien osalta tavoite alueellisten kokoojakatujen kaistamäärän rajaamisesta yhteen kaistaan suuntansa. Positiivisena asiana nähtiin keskustan kehittäminen viihtyisämmäksi ja käveltävämmäksi. Suurta kannatusta sai osakseen myös keskustan huoltotunnelin ajoyhteyksien kehittäminen pysäköintiliikenteelle.



Kaupunkilaisraadissa esille nousi samoja huolenaiheita kuin sidosryhmien lausunnoissa, mutta odotukset ja mielipiteet olivat keskimäärin myönteisemmät.

Vuorovaikutus on kuvattu tarkemmin liitteessä 3. Kaupunkilaisraadin julkilausuma ja työskentelyn loppuyhteenveto ovat liitteessä 7. Saadut lausunnot ja niihin laaditut vastineet ovat liitteessä 6.

Liikennejärjestelmäsuunnitelman toteuttaminen

Ydinkeskustan liikennejärjestelmäsuunnitelma toimii lähtökohtana tarkemmalle suunnittelulle. Kaupunginhallituksen päättämän ydinkeskustan liikennejärjestelmäsuunnitelman mukaisesti valmistellaan liikennesuunnitelmat ja käynnistetään tarvittavat asemakaavamuutokset. Ennen rakentamista laaditaan vielä katusuunnitelmia ja yksityiskohtaisempia rakennussuunnitelma. Ydinkeskustan liikennejärjestelyjä suunnitellaan tarkemmin alueellisissa liikennesuunnitelmissa. Liikennejärjestelmäsuunnitelman toteuttamista on kuvattu tarkemmin liitteessä 3.

Kaivokadulla käynnistetään asemakaavan muuttaminen ja asetetaan sen tavoitteeksi kadun muuttaminen joukkoliikennekaduksi päärautatieaseman edustalla. Kaivokadun osalta alustava aikataulu on suunniteltu siten, että kadun alla oleva metroaseman vesikatto uusitaan vuonna 2027 ja väliaikaiset liikennejärjestelyt rakennetaan kadulle 2028. Kun Kaivokadun asemakaava on lainvoimainen (arviolta vuonna 2029) ja siihen perustuva katusuunnitelma on myös lainvoimainen (arviolta vuonna 2031), on Länsisataman pikaraitiotie mahdollista rakentaa ja joukkoliikennekadun edellyttämät muutokset voidaan viimeistellä. Länsisataman pikaraitiotietä ei voida ottaa käyttöön ennen kuin Kaivokadulle on saatu toteutettua riittävän kapasiteetin pysäkkilaiturijärjestelyt. Asemakaava tullaan valmistelemaan yhteistyössä alueen kiinteistönomistajien, asukkaiden ja yritysten kanssa. Asemakaavan yhteydessä tarkennetaan kadun liikenteellisiä vaikutuksia, mikä tarkoittaa vertailua sekä 1+1 kaistatilanteeseen että nykyisiin järjestelyihin (2+2).

Samoin käynnistetään Esplanadien asemakaavan muuttaminen ja asetetaan sen tavoitteeksi riittävä autoliikenteen kapasiteetti ydinkeskustan poikittaiselle autoliikenteelle. Kun Kaivokadulla on väliaikaiset liikennejärjestelyt ja moottoriajoneuvoliikenteelle yhdet ajokaistat suuntaansa, peruskorjataan Esplanadin vesihuoltoverkosto ja katuympäristö. Esplanadien remontti on tämänhetkisen arvioin mukaan vuosikymmenen vaihteessa (2029-2031). Esplanadin mahdolliset liikennejärjestelymuutokset suunnitellaan perustuen päivitettävään asemakaavaan ja sen mukaan laadittuun katusuunnitelmaan. Muutokset toteutetaan vesihuoltosaneerauksen yhteydessä. Kun Esplanadin peruskorjauksen aikaiset poikkeusjärjestelyt päättyvät, on Kaivokadulle mahdollista rakentaa ta-



voitetilanteen mukaiset pikaraitiotiejärjestelyt osana joukkoliikennekautua. Vasta sen jälkeen päästään täysimittaisesti hyödyntämään Kruunusiltaojen joukkoliikenneinvestointia.

Ydinkeskustan alueen muutosten asemakaavojen ja katusuunnitelmien valmistelun aikataulussa on syytä varautua valituksiin. Kaivokadun ja Esplanadin asemakaavamuutokset on syytä käynnistää heti liikennejärjestelmäsuunnitelman hyväksymisen jälkeen, jotta ydinkeskustan liikennejärjestelmän tavoitetilan mukaiset järjestelyt voidaan toteuttaa ennen 2030-luvun puoliväliä.

Muita merkittäviä tulevia keskustan liikennehankkeita ovat Länsiratikat, keskustan huoltotunnelin laajentuminen, Eteläsataman kehityksestä johtuvat katu ympäristön muutokset, Satamatunneli sekä Helsingin yliopiston metroaseman uusi sisäänkäynti.

Ydinkeskustaan ja sen liepeille on aikataulutettu 10 seuraavan vuoden ajalle paljon suuria hankkeita. Liikennejärjestelmäsuunnitelman mukaisten sekä muiden hankkeiden koordinoitua jatketaan toteutuksen osalta, jotta liikennejärjestelmä säilyy toimintakykyisenä ja keskustan saavutettavuus riittävänä myös hankkeiden toteutuksen aikana.

Esitys kaupunginhallitukselle on lautakunnan esityksen mukainen.

Käsittely lautakunnassa ja jatkosuunnittelua ohjaavat toimenpiteet

Esitys kaupunginhallitukselle tehtiin usean äänestyksen jälkeen, jotka ilmenevät päätöshistoriasta. Hyväksyessään esityksen ydinkeskustan liikennejärjestelmäsuunnitelmasta lautakunta linjasi jatkosuunnittelusta seuraavasti:

Selvitetään mahdollisuutta nopeuttaa Kaivokadun ja Esplanadien katur remonttien kestoa. Katutyöt tulee hoitaa mahdollisimman tehokkaasti minimoiden häiriöt keskustan asukkaille, vierailijoille ja yrityksille.

Kaupunki ympäristölautakunta katsoi, että haastavasta kokonaisuudesta on huolellisella valmistelulla löydetty tasapainoinen ehdotus, joka palvelee jatkovalmistelua hyvin. Helsingin ydinkeskustan saavutettavuuden, logistisen toimivuuden ja elinvoiman kysymykset ovat kaupunkistrategiassa keskeisessä roolissa ja tämä liikennejärjestelmäsuunnitelma luo edellytykset keskustaa koskevien keskeisten päämäärien harkitulle edistämiseksi.

Lautakunta korosti jatkosuunnittelussa kävelyolosuhteiden laatuun panostamista Esplanadeilla ja sujuviin kävely-yhteyksiin Rautatieaseman ja Kampin keskuksen välisillä reiteillä. Lautakunta totesi, että Kruunusiltaojen raitiotielinjan jatko Hakaniemestä Rautatieaseman ohi Jätkäsa-



reen on hankkeena tärkeää suunnitella oikeassa aikataulussa ja kokonaisuudessaan toimivaksi suhteessa muihin samalla alueella tapahtuviin hankkeisiin.

Lisäksi lautakunta korosti, että elävä ja huolellinen vuorovaikutus asukkaiden ja keskustan toimijoiden kesken on edellytys suunnitelman seuraavien vaiheiden mahdollisimman onnistuneelle läpiviennille.

Esplanadien ja niihin liittyvien katujen kokeilun tulokset

Kaupunkiympäristölautakunta käsitteli Esplanadien ja niihin liittyvien katujen kesäkatukokeilun lopullisia tuloksia ja johtopäätöksiä 12.11.2024, 596 §. Lautakunta totesi, että kokeilu on päättynyt ja että rakenteita puretaan parhaillaan.

Lautakunta totesi myös, että keskustan liikenteeseen merkittävästi vaikuttavia hankkeita on suunnitteilla useita tuleviksi vuosiksi. Pohjois- ja Eteläesplanadin liikenteeseen vaikuttavat erityisesti Kaivokadun alueen kehittäminen sekä Esplanadin alueen peruskorjaus. Tämänhetkisen aikataulutiedon mukaan katutyöt Kaivokadulla käynnistyisivät 2027 ja kestäisivät kaksi vuotta. Kaivokadun työt, ajoneuvoliikenteen rajoittaminen ja mahdollisesti katkaiseminen kokonaan osaksi remonttiaikaa vaikuttavat merkittävästi myös keskustan toiseen poikittaiseen pääajoyhteyteen eli Esplanadeihin. Kaivokadun rakennustöiden aikana Esplanadeilla on perusteltua olla käytössä kaksi kaistaa suuntaansa. Esplanadin alueen katu- ja vesihuoltosaneerauksen rakennustyöt laajan hankekokonaisuuden osalta on ajoitettu käynnistyvän katuverkolla noin vuonna 2029. Näin ollen Pohjoisesplanadin toistuvat kesäkadut rajoittuisivat vain vuosille 2025 ja 2026 ennen ydinkeskustan merkittäviä remontteja.

Esplanadeilla kesäkatujen kokeilun jatkamisen ei nähty tuovan enää olennaisesti lisätietoa suhteessa vuosien 2023–2024 kokeiluun. Lopullisesti Esplanadien järjestelyistä päätetään tulevan asemakaavoituksen yhteydessä.

Lautakunta esitti kuitenkin seuraavia linjauksia jatkosuunnittelulle:

Lautakunta korostaa, että lähivuosina, kun Esplanadien osalta kaavan uudistaminen ja valmistautuminen tulevaan vesihuoltoremonttiin on käynnissä, on mahdollista ja suositeltavaa käyttää kokeilusta saatuja oppeja viihtyisyyttä, huollon sujumista ja tapahtumia edesauttaviin kesäkausien tai muiden kausien väliaikaisiin järjestelyihin.

Kokeilun päättymisen jälkeen Eteläesplanadin pyöräilyn ja kävelyn järjestelyt eivät ole tyydyttävällä tasolla eivätkä vastaa yleiskaavan tavoitteita näiden kulkumuotojen osalta. Esimerkiksi Kappelin kohdalta puut-



tuu kadun toiselta puolelta nyt kokonaan jalkakäytävä. Lisäksi käynnissä on selvitystyö nupukiville toteutettavan, niiden historiallisen arvon huomioivan pyöräkaista ratkaisun kehittäminen.

Kaupunkiympäristölautakunta edellyttää, että Etelä-Esplanadin kokeilun hyväksi koetun ja turvallisen pyöräväylän osalta selvitetään vaihtoehtoja toteuttaa laatutasoltaan korkeatasoinen, mutta väliaikainen pyöräväylä jo ennen kuin Esplanadien remontti alkaa.

Ydinkeskustan liikennejärjestelmäsuunnitelmaan liittyvät valtuutettujen aloitteet

Valtuutetut ovat tehneet aloitteita, jotka asiallisesti kytkeytyvät Ydinkeskustan liikennejärjestelmäsuunnitelmaan. Tällaisia aloitteita ovat mm. Kaivokadun pitämiseen avoinna autoilijoille liittyvä aloite (Laura Korpinen ja 24 muuta valtuutettua HEL 2023-012892) sekä Pohjoisesplanadin vakinaistamiseen kesäkaduksi liittyvä aloite (Mia Haglund ja 19 muuta valtuutettua HEL 2024-009132). Khs on 6.5.2024 päättänyt, että Kaivokadun pitämisestä avoinna autoilijoille vastataan sen jälkeen, kun Ydinkeskustan liikennejärjestelmäsuunnitelmasta on tehty päätös. Tämä vastaus esitetään edelleen kaupunginvaltuustolle. Haglundin aloitteeseen esitetään annettavaksi vastaus samassa kaupunginhallituksen kokouksessa toisessa asiakohdassa kuin Ydinkeskustan liikennejärjestelmäsuunnitelmastakin päätetään. Lautakunnan vastattavaksi on lisäksi osoitettu kaksi muuta aloitetta, jotka on käsitelty lautakunnan kokouksessa 12.11.2024.

Toimivalta

Helsingin ydinkeskustan liikennejärjestelmäsuunnitelmalla on laajat taloudelliset ja toiminnalliset vaikutukset, jotka eivät kosketa vain liikennettä vaan edellyttävät kaupunkitasoista yhteensovittamista. Toimivalta ydinkeskustan liikennejärjestelmästä päättämiseen on kaupunginhallituksella (kuntalaki 39.1 § 5 kohta).

Esittelijä

kansliapäällikkö
Jukka-Pekka Ujula

Lisätiedot

Tanja Sippola-Alho, kaupunginsihteeri, puhelin: 09 310 36154
tanja.sippola-alho(a)hel.fi

Liitteet

- 1 Ydinkeskustan liikennejärjestelmää koskeva kehittäminen
- 2 Ydinkeskustan liikenneverkon tavoitetila
- 3 Ydinkeskustan liikennejärjestelmäsuunnitelma raportti
- 4 Ydinkeskustan poikittaisten pääyhteyksien vaihtoehtotarkastelu
- 5 Elinvoimavaikutusten arviointi



09.12.2024

Asia/14

6 Lausunnot ja vastineet
7 Kaupunkilaisraadin julkilausuma

Muutoksenhaku

Muutoksenhakukielto, valmistelu tai täytäntöönpano

Otteet

Ote

Helsingin seudun liikenne -
kuntayhtymä

Otteen liitteet

Esitysteksti

Tiedoksi

Kaupunkiympäristölautakunta
Kaupunkiympäristölautakunnan ympäristö- ja lupajaosto
Kaupunkiympäristölautakunnan rakennusten ja yleisten alueiden jaosto
Kaupunkiympäristön toimiala
HELY-työryhmä

Päätöshistoria

Kaupunkiympäristölautakunta 01.10.2024 § 507

HEL 2023-004653 T 08 00 00

Esitys

Kaupunkiympäristölautakunta esitti kaupunginhallitukselle hyväksyttäväksi ja jatkosuunnittelussa ohjeellisena noudatettavaksi:

- ydinkeskustan liikennejärjestelmää koskeva kehittäminen (liite 1)
- ydinkeskustan liikenneverkon tavoitetila (liite 2).

Selvitetään mahdollisuutta nopeuttaa Kaivokadun ja Esplanadien katu-remonttien kestoa. Katutyöt tulee hoitaa mahdollisimman tehokkaasti minimoiden häiriöt keskustan asukkaille, vierailijoille ja yrityksille.

Kaupunkiympäristölautakunta katsoi, että haastavasta kokonaisuudesta on huolellisella valmistelulla löydetty tasapainoinen ehdotus, joka palvelee jatkovalmistelua hyvin. Helsingin ydinkeskustan saavutettavuuden, logistisen toimivuuden ja elinvoiman kysymykset ovat kaupunkistrategiassa keskeisessä roolissa ja tämä liikennejärjestelmäsuunnitelma luo edellytykset keskustaa koskevien keskeisten päämäärien harkitulle edistämiseksi.

Lautakunta korosti jatkosuunnittelussa kävelyolosuhteiden laatuun pa-



nostamista Esplanadeilla ja sujuviin kävely-yhteyksiin Rautatieaseman ja Kampin keskuksen välisillä reiteillä. Lautakunta totesi, että Kruunusiltojen raitiotielinjan jatko Hakaniemestä Rautatieaseman ohi Jätkäsaareen on hankkeena tärkeää suunnitella oikeassa aikataulussa ja kokonaisuudessaan toimivaksi suhteessa muihin samalla alueella tapahtuviin hankkeisiin.

Lisäksi lautakunta korosti, että elävä ja huolellinen vuorovaikutus asukkaiden ja keskustan toimijoiden kesken on edellytys suunnitelman seuraavien vaiheiden mahdollisimman onnistuneelle läpiviennille.

Käsittely

01.10.2024 Esittelijän ehdotuksesta poiketen

Kaupunkiympäristölautakunta päätti käsitellä toimialajohtajan esityksen nro 3 kokouksen asiana nro 9.

Asian aikana kuultavana olivat yksikön päälliköt Pihla Kuokkanen, liikenneinsinöörit Marek Salermo, Henna Hovi, Taneli Nissinen, maisema-arkkitehti Anu Lamminpää. Asiantuntijat poistuivat kuulemisensa jälkeen kokouksesta.

Vastaehdotus 1:

Risto Rautava: Lisätään esitysehdotuksen loppuun: "Kaivokadun sulkeminen ja tätä kautta Esplanadien pohjoispuolelta tapahtuvan liikenteen rajoittaminen, aiheuttaisi sen, että Esplanadien liikennemäärät kasvaisivat selkeästi. Tällöin henkilöauto- ja jakeluliikenne uhkaisivat ruuhkautua myös esplanadeilla. Tämä voi johtaa keskusta-alueen liikenteen sumpuuntumiseen entistä pahemmin ja erityisesti pelastusajoneuvojen liikkumisen ja satamien liikenteen sujuvuuden kärsimiseen. Tilannetta helpottaisi merkittävästi se, että osa läpiajoliikenteestä voitaisiin ohjata keskustan huoltotunneliin, jos tunnelissa olisi läpiajomahdollisuus.

Lautakunta edellyttää, että ennen Kaivokadulle suunniteltujen muutosten toteuttamista, varmistetaan liikenteen sujuvuus keskustan alueella mahdollistamalla keskustan huoltotunnelin käyttö myös läpiajoväylänä. Jos tunnelin käyttö läpiajoväylänä ei onnistu, tulee jatkosuunnittelussa varautua myös siihen, että Kaivokadulla on yksi kaista suuntaansa autoliikenteen käytössä. Tämä ei estä lukuisten esitettyjen Kaivokadun viihtyisyyttä parantavien toimien toteuttamista."

Kannattaja: Jenni Pajunen

Vastaehdotus 2:

Risto Rautava: Lisätään esitysehdotuksen loppuun: "Raitiovaunuliiken-



teen osalta tavoitellaan ratkaisua, jossa rautatieaseman edustalla on vain yksi kiskopari suuntaansa raitiovaunuliikenteelle. Vapautuva tila varataan jalankulun käyttöön."

Kannattaja: Silja Borgarsdottir Sandelin

Vastaehdotus:

Jenni Pajunen: Lisätään esitysehdotuksen loppuun: "Selvitetään mahdollisuutta nopeuttaa Kaivokadun ja Esplanadien katuremonttien keskoa. Katutyöt tulee hoitaa mahdollisimman tehokkaasti minimoiden häiriöt keskustan asukkaille, vierailijoille ja yrityksille."

Kannattaja: Olli-Pekka Koljonen

Kaupunkiympäristölautakunta päätti yksimielisesti hyväksyä Jenni Pajusen vastaehdotuksen mukaan muutetun ehdotuksen.

Vastaehdotus:

Anni Sinnemäki: Lisätään esitysehdotuksen loppuun seuraava kannotto: " Kaupunkiympäristölautakunta katsoo, että haastavasta kokonaisuudesta on huolellisella valmistelulla löydetty tasapainoinen ehdotus, joka palvelee jatkovalmistelua hyvin. Helsingin ydinkeskustan saavutettavuuden, logistisen toimivuuden ja elinvoiman kysymykset ovat kaupunkistrategiassa keskeisessä roolissa ja tämä liikennejärjestelmäsuunnitelma luo edellytykset keskustaa koskevien keskeisten päämäärien harkitulle edistämiseksi.

Lautakunta korostaa jatkosuunnittelussa kävelyolosuhteiden laatuun panostamista Esplanadeilla ja sujuviin kävely-yhteyksiin Rautatieaseman ja Kampin keskuksen välisillä reiteillä. Lautakunta toteaa, että Kruunusiltojen raitiotielinjan jatko Hakaniemestä Rautatieaseman ohi Jätkäsaareen on hankkeena tärkeää suunnitella oikeassa aikataulussa ja kokonaisuudessaan toimivaksi suhteessa muihin samalla alueella tapahtuviin hankkeisiin.

Lautakunta korostaa, että elävä ja huolellinen vuorovaikutus asukkaiden ja keskustan toimijoiden kesken on edellytys suunnitelman seuraavien vaiheiden mahdollisimman onnistuneelle läpiviennille."

Kannattaja: Olli-Pekka Koljonen

1 äänestys

JAA-ehdotus: Esityksen mukaan

EI-ehdotus: Risto Rautavan vastaehdotuksen 1 mukaisesti muutettuna.



Jaa-äännet: 7

Mia Haglund, Otso Kivekäs, Olli-Pekka Koljonen, Sami Kuusela, Tuomas Nevanlinna, Saana Rossi, Anni Sinnemäki

Ei-äännet: 6

Silja Borgarsdottir Sandelin, Otto Meri, Jenni Pajunen, Katri Penttinen, Mika Raatikainen, Risto Rautava

Tyhjä: 0

Poissa: 0

Kaupunkiympäristölautakunta päätti hyväksyä esittelijän ehdotuksen äänin 7–6.

2 äänestys

JAA-ehdotus: Esityksen mukaan

Ei-ehdotus: Risto Rautavan vastaehdotuksen 2 mukaisesti muutettuna.

Jaa-äännet: 7

Mia Haglund, Otso Kivekäs, Olli-Pekka Koljonen, Sami Kuusela, Tuomas Nevanlinna, Saana Rossi, Anni Sinnemäki

Ei-äännet: 5

Silja Borgarsdottir Sandelin, Otto Meri, Jenni Pajunen, Mika Raatikainen, Risto Rautava

Tyhjä: 1

Katri Penttinen

Poissa: 0

Kaupunkiympäristölautakunta päätti hyväksyä esittelijän ehdotuksen äänin 7–5 (1 tyhjä).

3 äänestys

JAA-ehdotus: Esityksen mukaan

Ei-ehdotus: Anni Sinnemäen vastaehdotuksen mukaisesti muutettuna.

Jaa-äännet: 5

Otto Meri, Jenni Pajunen, Katri Penttinen, Mika Raatikainen, Risto Rautava

Ei-äännet: 7

Mia Haglund, Otso Kivekäs, Olli-Pekka Koljonen, Sami Kuusela, Tuomas Nevanlinna, Saana Rossi, Anni Sinnemäki



09.12.2024

Asia/14

Tyhjä: 1
Silja Borgarsdottir Sandelin

Poissa: 0

Kaupunkiympäristölautakunta päätti hyväksyä Anni Sinnemäen vastaehtotuksen mukaan muutetun ehdotuksen äänin 5–7 (1 tyhjä).

17.09.2024 Pöydälle

19.09.2023 Esittelijän ehdotuksesta poiketen

05.09.2023 Pöydälle

29.08.2023 Pöydälle

Esittelijä

kaupunkiympäristön toimialajohtaja
Ville Lehmuskoski

Lisätiedot

Marek Salermo, liikenneinsinööri, puhelin: 09 310 37106
marek.salermo(a)hel.fi

Henna Hovi, liikenneinsinööri, puhelin: 09 310 21337
henna.hovi(a)hel.fi

Pihla Kuokkanen, yksikön päällikkö, puhelin: 09 310 34301
pihla.kuokkanen(a)hel.fi