



05.09.2023

Asia/3

§ 439

Ydinkeskustan liikennejärjestelmäsuunnitelman laatimisperiaatteet

HEL 2023-004653 T 08 00 00

Päätös

Kaupunkiympäristölautakunta päätti panna asian kahdeksi viikoksi pöydälle.

Käsittely

Asian aikana kuultavina olivat yksikön päällikkö Pihla Kuokkanen ja liikenneinsinööri Marek Salerno. Asiantuntijat poistuivat kuulemisensa jälkeen kokouksesta.

Pöydällepanoehdotus:

Risto Rautava: Pyydän asian kahdeksi viikoksi pöydälle.

Kaupunkiympäristölautakunta päätti yksimielisesti panna asian kahdeksi viikoksi pöydälle Risto Rautavan ehdotuksesta.

Esittelijä

kaupunkiympäristön toimialajohtaja
Ville Lehmuskoski

Lisätiedot

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

Liitteet

- 1 Ydinkeskustan liikennejärjestelmän tavoitteet
- 2 Skenaariotarkastelun raportti

Muutoksenhaku

Muutoksenhakukielto, valmistelu tai täytäntöönpano

Päätösehdotus

Kaupunkiympäristölautakunta päättää hyväksyä ydinkeskustan liikennejärjestelmän tavoitteet (liite 1) sekä seuraavat periaatteet suunnitelman laatimisen lähtökohdiksi:

- 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.

Esittelijän perustelut

Lähtökohdat

Kaupunginhallitus päätti 25.1.2021 periaatteista ja toimenpiteistä kävelykeskustan laajentamiseen tähtäävän jatkosuunnittelun pohjaksi. Päätöksessä linjataan kävelykeskustan ja käveltävän keskustan kunnianhimoisesta laajentamisesta sekä edellytetään 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 ympäristöönsä tehokkaampana sekä toiminnallisesti monipuolisempaan. Kaupunkistrategia linjaa puolestaan panostamaan keskustassa käveltävään ja viihtyisään kaupunkitilaan, tehden keskustasta houkuttelevamman, saavutettavamman ja toimivamman. Strategiassa edellytetään, että liikennejärjestelyjä kehitetään keskustan elinvoiman kasvua tukeviksi, selvitetään aina kaupungin keskustan saavutettavuuteen vaikuttavien liikennehankkeiden kokonaisvaikutukset, toteutetaan maanalaisten pysäköintilaitosten käyttöä lisääviä ratkaisuja sekä huolehditaan huolto- ja jakeluliikenteen sujuvuudesta ydinkeskustassa. Myös tavoite hiilineutraalista Helsingistä ohjaa osaltaan keskustan liikennejärjestelmän kehittämistä.

Vastauksena kaupunginhallituksen päätökseen 25.1.2021 Helsingin liikenne- ja katusuunnittelupalvelu on kävelykeskustan jatkosuunnittelua varten käynnistänyt liikennejärjestelmäsuunnitelman ja sitä toteuttavan toimenpideohjelman laatimisen ydinkeskustan alueelle. Suunnitelman tarkoitus on osoittaa konkreettinen suunta keskustan liikennejärjestelmän kehittämiseksi sekä muodostaa lähtökohtia tuleville kehittämissuunnitelmoille. 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 investointihankkeita. Vaihtoehtoja esitellään lautakunnalle syyskuuhun 2023 mennessä.”

Puhuttaessa kävelykeskustasta yleisesti ja erityisesti kaupallisessa mielessä tarkoitetaan aluetta, jolle on ominaista monipuolinen kaupallinen ja muu palvelutarjonta. Kävelykeskusta koetaan usein viihtymisen ja oleilun alueena pikemminkin kuin aktiivisena kävelyn alueena. Elinvoimaisen kävelyalueen kehittyminen edellyttää monenlaisia toimenpiteitä, joista liikennejärjestelyihin liittyvät toimenpiteet ovat vain yksi osa-alue.

Ydinkeskustan liikennejärjestelmän tavoitteet

Ydinkeskustan liikennejärjestelmälle on laadittu tarkennetut tavoitteet kuvaamaan, minkälaista liikennejärjestelmää ydinkeskustassa tavoitellaan. Tavoitteiden valmistelua on ohjattu yhteisesti kaupunkiympäristön toimialan ja kaupunginkanslian kesken ja tavoitteita on myös vuorovai-
kutettu muiden sidosryhmien kanssa. Tavoitteet tarkentavat kaupunkistrategiaa ja muita strategisen tason ohjaavia asiakirjoja liikennejärjestelmän suunnittelun osalta. Tavoitteissa konkretisoidaan miten ja millaiseksi ydinkeskustan liikkumisympäristöä pyritään tulevaisuudessa muokkaamaan. Tavoitteet ohjaavat sekä seuraavaksi laadittavaa liikennejärjestelmäsuunnitelmaa että jatkossa yleisesti ydinkeskustan liikkumisympäristön kehittämistä. Tavoitekirjausten taustalla ovat seuraavat strategiset linjaukset, kehittämissiitot ja suunnitelmat:

- Kasvun paikka Helsingin kaupunkistrategia 2021–2025
- Helsingin yleiskaava 2016
- Maanalainen yleiskaava 2021
- Helsingin keskustavisio (2020)
- Elämyksellinen ydinkeskusta – Ydinkeskustan maankäytön kehityskuva 2032



- Hiilineutraali Helsinki päästövähennysohjelma
- ELMA – elinkeinopoliittiset tavoitteet maankäytölle (2022)
- Liikkumisen kehittämisohjelma (2014)
- Helsingin kävelyn edistämishjelma (2022)
- Pyöräliikenteen kehittämisohjelma (2020)
- Raitioliikenteen kehittämisohjelma (2018)
- Helsingin liikenneturvallisuuden kehittämisohjelma 2022–2026
- Helsingin pysäköintipolitiikka (2022)
- Helsingin citylogistiikan toimenpideohjelman päivittäminen (2020)
- VISTRA - Helsingin viher- ja virkistysverkoston kehittämissuunnitelma (2016)

Tavoitteena on kestävä liikennejärjestelmä, joka vahvistaa elämyksellistä keskustaa. Tätä tavoitetta toteutetaan kolmen teeman kautta:

- 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

Edellä esitetyjä tavoitteita toteutetaan liitteessä 1 kuvattujen tarkentavien tavoitteiden avulla.

Tavoitteita on projektin poikkihallinnollisen organisaation ulkopuolella käsitelty 25.5.2022 ja 22.3.2023 Helsingin kaupungin ja elinkeinoelämän yhteistyöryhmässä, joka on perustettu ydinkeskustan elinvoiman vahvistamiseksi (HELY-työryhmä) sekä Helsingin seudun kauppakamarin kanssa järjestetyssä työpajassa 20.6.2023.

Skenaariotarkastelu

Ydinkeskustan liikennejärjestelmäsuunnitelman valmistelun tueksi on toteutettu skenaariotarkastelu, jonka tavoitteena on tunnistaa lähtökoh-
tia ja kehittämissuuntia ydinkeskustan liikennejärjestelmäsuunnitelman
laatimiselle analysoimalla ja arvioimalla erilaisia liikenteen ja käveltä-
vyyden kehittämismahdollisuuksia ja painoituksia. Skenaariotarkastelu
painottuu maantieteellisesti ydinkeskustan alueelle, jossa kävelyviritrat
ovat suurimmat ja toiveet vetovoimaisuuden kehittämisestä korostuvat.
Skenaariot eivät ole suunnitelmavaihtoehtoja, vaan kuvaavat erilaisia
mahdollisia kehityspolkuja nykyhetkestä tulevaisuuteen.

Käveltävän keskustan kehittämisessä on olennaista tarkastella katuti-
lan jakamisen periaatteita ydinkeskustassa. Siksi skenaarioiden perus-



tana ovat autoliikenteen erilaiset verkkovaihtoehdot, joiden avulla on tutkittu erilaisia tilankäytöllisiä mahdollisuuksia. Joukkoliikenteen ja pyöräliikenteen verkkoja on käsitelty olemassa olevien suunnitelmien ja kehittämissuunnitelmien muodostamista lähtökohdista. Autoliikenteen verkollisia muuttujia säätämällä on laadittu neljä kehitysskenaariota, joissa käveltävyyden kehittämisen kunnianhimo ja muutospyrkimys ovat asenteittain voimistuvia. Verkollisina muuttujina on käsitelty autoliikenteen pääverkon tiheyttä, kaistamääriä, ydinkeskustan läpiajoa sekä paikalliskatujen rauhoittamista.

Skenaarioille on laadittu liikennemalliennusteet vuoden 2040 ennustetilanteessa. Liikennemallianalyysien perusteella on arvioitu autoliikenneverkon muutosten määrällisiä vaikutuksia liikkumiseen, liikenteeseen ja saavutettavuuteen. Asiantuntija-arvioina laaditut laadulliset arvioinnit ovat kohdistuneet kävelyn, pyöräliikenteen, joukkoliikenteen, autoliikenteen ja jakeluliikenteen olosuhteisiin, keskustassa oleilun miellyttävyyteen, keskustan vetovoimaisuuteen ja elinkeino toiminnan kehittymisedellytyksiin sekä ympäristölliseen, sosiaaliseen ja taloudelliseen kestävyyteen. Lisäksi on arvioitu skenaarioiden tavoitteiden mukaisuutta suhteessa Elämyksellinen ydinkeskusta – ydinkeskustan maankäytön kehityskuva 2032 -suunnitelmaan (Kh 22.5.2023). Arviointeja on käsitelty osaltaan myös työpajoissa, joihin on osallistunut edustajia kaupungin eri organisaatioista, HSL:stä ja Helsingin seudun kauppakamarista.

Skenaariotarkastelun avulla on luotu järjestelmätasoinen kuva autoliikennejärjestelyiden vaikutuksista keskustan käveltävyyden ja viihtyvyyden kehittämiseen. Skenaariotarkastelun perusteella arvioidaan, ettei kaupunginhallituksen (25.1.2021) edellyttämään tavoitteeseen kävelykeskustan kunnianhimoisesta laajentamisesta yllätä tekemättä muutoksia autoliikenteen verkkoon. Skenaariotarkasteluiden johtopäätöksenä kävelykeskustan ja ydinkeskustan liikennejärjestelmän monialaisten tavoitteiden toteutumiseksi luodaan parhaat edellytykset muuttamalla autoliikenteen verkkoa siten, että Kaivokatu muuttuisi vuosille 2026–27 aikataulutetun peruskorjauksen yhteydessä kävelyä, joukkoliikennettä ja pyöräliikennettä palvelevaksi kaduksi ja Esplanadilla säilyy ydinkeskustan poikittaista autoliikennettä palveleva yhteys. Esplanadilla tarkoitetaan Pohjois- ja Eteläesplanadin sekä Esplanadin puiston muodostamaa kokonaisuutta.

Kaivokadun merkittävälle muutokselle on kävelytutkimusten (mm. Jalan kaupungilla -kysely, 2018) valossa suuri kysyntä, ja vaikuttavuutta lisää Rautatieaseman edustan ja lähiympäristön toimiminen Suomen vilkkaimpana kävely-ympäristönä. Siinä Kaivokatua voi luonnehtia keskustan käyntikortiksi. Muutoksella on lisäksi erittäin myönteisiä heijastavaiikutuksia Rautatieaseman ympäristöön sekä pitkälle Kampin ja Kaisa-



niemenkadun suuntiin niin kävelyn, pyöräliikenteen kuin joukkoliikenteenkin olosuhteiden kehittämismahdollisuuksien suhteen. Keskustan huoltotunnelin ja keskustan maanalaisten pysäköintihallien saavutettavuuden kehittäminen erityisesti idän suunnasta nykyiseen verrattuna parantaa Kaivokatu-yhteyden joukkoliikennepainotteisen kehittämisen edellytyksiä.

Esplanadilla liikennejärjestelyjä on tarkoituksenmukaista jatkosuunnitella tarkemmin pyrkien ratkaisuun, jolla parhaiten yhteensovitetään Esplanadin rooli autoliikenteen pääverkon yhteytenä ja korkealaatuisena kävely- ja oleilu-ympäristönä. Autoliikenteen pääyhteydestä suunnitellaan kokonaisuuden kannalta perusteltu ratkaisu joko Eteläesplanadille kaksisuuntaisena tai molemmille Esplanadeille yksisuuntaisina liikennejärjestelyinä, joiden kaistamäärästä ei vielä tässä vaiheessa päätetä. Skenaariotarkasteluiden lisäksi myös keskustan katuverkon nykyinen rakenne tukee Esplanadin roolia autoliikenteen pääyhteytenä. Lönnrotinkatu ja Uudenmaankatu katuparina sekä Pohjoisranta toimivat paremmin autoliikenteen pääyhteyden jatkeina kuin Pitkäsilta ja Simonkatu-Kansakoulukatu. Tarkemman suunnittelun yhteydessä tehdään myös kattavat vaikutusten arvioinnit ja laaja vuorovaikutus tulevan päätöksenteon tueksi.

Kävelykeskustan kunnianhimoisen laajentamisen kannalta on syytä arvioida ydinkeskustan vilkasliikenteisten katujen tilankäyttöisiä periaatteita. Myös paikalliskatujen rauhoittaminen on keskeinen keino toteuttaa käveltävälle keskustalle määritellyjä tavoitteita.

Vuorovaikutus

Ydinkeskustan liikennejärjestelmäsuunnitelman ensimmäisten vaiheiden valmistelu on perustunut poikkihallinnolliseen yhteisvalmisteluun, jossa mukana ovat olleet työhön nimetyt laajennetun projektiryhmän edustajat maankäyttö- ja kaupunkirakenne -palvelukokonaisuudesta, kaupungin kanslian elinkeino-osastolta ja aluerakentamisyksiköstä sekä HSL-kuntayhtymästä.

Liikennejärjestelmäsuunnitelman lähtökohtia ja tavoitteita on käsitelty HELY-työryhmässä 24.3.2022 ja skenaariotarkastelua 8.12.2022 sekä 22.3.2023. Työn edistymistä on lisäksi esitetty Helsingin kaupunkamarkkinatyrityksissä sekä citylogistiikan yhteistyöryhmässä. Skenaarioista pidetyssä HELY-työryhmän vuorovaikutustilaisuudessa 8.12.2022 osa elinkeinoelämän edustajista suhtautui Kaivokadun muutokseen läpiajoliikenteen estämiseksi ja autoliikenteen kapasiteetin vähentämiseen yleisemminkin hyvin kriittisesti ja vastustivat tällaisen muutoksen etenemistä. Siksi jatkosuunnittelussa tulevien ratkaisuiden perusteluihin liikennejärjestelmän kokonaistoimivuuden näkökulmasta ja jokaisen kulkumuo-



don osalta erikseen tullaan kiinnittämään erityistä huomiota. Näistä joh-
tuen vielä tässä vaiheessa eli liikennejärjestelmäsuunnittelun lähtökoh-
dissa ei voi päättää Kaivokadun kaistaratkaisusta.

Skenaariotarkastelussa on hyödynnetty keskustavision ja kävelykes-
kustan aikaisempien kehittämissuunnitelmien vuorovaikutusaineistoa
sekä keskustan kävely-ympäristöä koskevia kyselyjä ja tutkimuksia vii-
me vuosilta.

Ydinkeskustan liikennejärjestelmäsuunnitelman lähtökohtia ja erilaisia
tulevaisuuden liikennejärjestelyratkaisuja käsiteltiin Helsingin seudun
kauppakamarin kanssa yhdessä järjestetyssä työpajassa 20.6.2023,
jonka osallistajat edustivat ydinkeskustan elinkeinoja ja yrityksiä moni-
puolisesti. Ydinkeskustan liikennejärjestelmäsuunnitelman valmistelus-
sa huomioidaan työpajan tuloksena esitettyjä näkökulmia ydinkeskus-
tan vetovoimatekijöistä, liikenteellisistä tavoitteista ja tulevaisuuden au-
toliikennejärjestelyistä.

Ydinkeskustan vetovoimatekijöistä:

- Keskustan hyvän joukkoliikennesaavutettavuuden rinnalla tulee huolehtia saavutettavuudesta muillakin kulkumuodoilla huomioiden myös pysäköintilaitokset"
- Merellisyys huomioidaan vahvasti myös liikennejärjestelmäsuunni-
telmassa varmistamalla satamien hyvät liikenneyhteydet ja markki-
naehtoisen vesiliikenteen kytkeytyminen muuhun joukkoliikennejär-
jestelmään sekä parantamalla merellisten kohteiden saavutettavuut-
ta.
- Liikennejärjestelmän kehittämiseen ja omaisuuden hallintaan liitty-
vien töiden yhteissuunnittelu ja elinkeinovaikutusten huomiointi on
tärkeää ja toimii yhtenä lähtökohtana toimenpideohjelman laatimi-
selle, sillä useat yhtäaikaiset työmaat heikentävät keskustan veto-
voimaa.
- Liikennejärjestelmän pitää olla joustava ja liikennejärjestelmäsuun-
nitelmaa tulee voida päivittää tarvittaessa, jotta voidaan varautua
keskustan vetovoimatekijöiden muutokseen osana kaupallisen raken-
teen laajempaa muutosta, johon ovat vaikuttamassa mm. etä-
työn yleistyminen, verkkokaupan kasvu ja kauppakeskusten raken-
tuminen.

Liikenteellisistä tavoitteista ydinkeskustassa:

- Toimiva jakelu- ja huoltoliikenne on elinehto vetovoimaiselle kes-
kustalle. Se edellyttää huoltoliikenteen olosuhteiden kehittämistä
huoltoliikenteen tarpeista lähtien ja paikoin keinoilla, jotka voivat
vaatia muun autoliikenteen olosuhteista tinkimistä. Jakelu- ja huolto-



liikenteen saavutettavuutta kehitetään niin maan päällä kuin maan alla, huomioiden sekä kohteeseen saapuminen että pysäyttämistilan tarkoituksenmukainen sijainti lähellä kohdetta.

- Liikennejärjestelyjen suunnittelussa huomioidaan vuodenaajat ja niiden tuoma vaihtelu keskustan viihtyisyyden tarpeisiin sekä liikennejärjestelmän käyttöön ja toimivuuteen. Näin huomioidaan säiden ja vuodenaikojen vaikutus kulkutavan valintaan sekä vaatimukset talvikunnossapidolle ja säältä suojaaville suunnitteluratkaisuille.
- Ydinkeskustan liikennejärjestelmän vaikutusarvioinneissa on tärkeä kiinnittää huomioita todellisen matka-ajan lisäksi myös koettuun matka-aikaan ja kokemukseen matkan sujuvuudesta.

Tulevaisuuden autoliikennejärjestelyistä:

- Olennaista on helpottaa keskustaan saapumista ja sieltä lähtemistä. Keskustan huoltotunnelin käytön laajentaminen on tärkeä kehitystoimenpide ja vähimmäisvaatimus.
- Ydinkeskustan läpi täytyy voida jatkossakin kulkea autolla, silloin kun lähtö- tai määränpää sijaitsee ydinkeskustan tuntumassa. Eri-tyisesti jakelu- ja huoltoliikenteellä sekä satamiin kohdistuu tällaisia tarpeita. Pitkämatkaisempi läpiajo ei palvele keskustaa ja sen ohjaaminen kehäteille on perusteltua.
- Keskustan poikittaisten yhteyksien suunnittelussa tulee huomioida Kaivokadun suunnitteluratkaisujen vaikutusten heijastuminen Esplanadille ja toisin päin.
- Kaivokadun suunnittelussa ja vaikutustenarvioinnissa tulee huomioida kadun erilaiset käyttötarpeet, kuten huolto-, jakelu- ja saatto-liikenne. Keskustan huoltotunnelin käytön laajentaminen voidaan nähdä tärkeänä mahdollistajana Kaivokadun liikennejärjestelyjen muuttamiselle, mutta tulevaisuuden vaihtoehdoista on tehtävä perusteellinen toimivuus- ja talusanalyysi päätöksenteon tueksi.

Ydinkeskustan liikennejärjestelmäsuunnitelman valmistelua koskeva vuorovaikutus ja viestintä käynnistetään syksyllä kaupunkiympäristölautakunnan päätettyä näistä ydinkeskustan liikennejärjestelmäsuunnitelman laatimisperiaatteista.

Ydinkeskustan liikennejärjestelmäsuunnitelman laatiminen

Ydinkeskustan liikennejärjestelmäsuunnitelmassa käsitellään liikkumisen ja kuljetusten tarpeita kaupunkiympäristöön ja infrastruktuuriin painottuen. Järjestelmätason tarkastelussa keskitytään kulkumuoto- ja käyttäjäryhmäkohtaisten tarpeiden yhteen-sovittamiseen verkollisella tasolla. Suunnitelman perustana on Elämyksellinen ydinkeskusta – Ydinkeskustan maankäytön kehityskuva 2032, jonka mukaisesti haetaan vaikuttavuutta erityisesti ydinkeskustan alueelle. Suunnitelmassa



käsitellään kuitenkin keskustan aluetta kokonaisuutena, huomioiden liikennejärjestelmälle tunnusomaiset vaikutukset ja riippuvuudet.

Suunnitelma osoittaa liikennejärjestelmän kehittämisen periaatteet ja ohjaa liikenne- ja katusuunnitelmien laatimista ydinkeskustassa ja sitä ympäröivällä käveltävän keskustan alueella. Karttakuvauksin osoitetaan kulkumuotojen verkolliset tavoitteet. Autoliikenteen osalta tavoitteita kuvataan katuverkon toiminnallisella luokittelulla, jolla määritellään katuverkon jakautuminen pääverkon yhteyksiin ja paikalliskatuihin.

Liikenneverkkojen karttakuvauksien lisäksi liikennejärjestelmäsuunnitelmassa kuvataan tärkeitä kehittämisteemoja ja -periaatteita, jotka osaltaan täydentävät liikennejärjestelmän kokonaisvaltaista kehittämissuunnitelmaa. Näissä tukeudutaan olemassa oleviin tavoitteisiin ja periaatteisiin, joita tarvittaessa tarkennetaan keskustan toimintaympäristöön ja liikennejärjestelmäsuunnitelman tarpeisiin sovittaen.

Vaikutusarvioita tarkennetaan liikennejärjestelmäsuunnitelman laatimisen yhteydessä, kun suunnitelmien täsmentyessä myös vaikutuksia on mahdollista arvioida skenaarioita laajemmin ja tarkemmin. Syventävissä tarkasteluissa selvitetään erityisesti Kaivokadulle ja ydinkeskustan poikittaisliikenteen järjestelyihin esitettyjen muutosten vaikutuksia, huomioiden kattavasti sidosryhmätilaisuuksissa esille nousseet tarpeet ja huolet. Vaikutustarkasteluja syvennetään monesta eri näkökulmasta, kattaen muun muassa elinvoimavaikutukset sekä vaikutukset jakeluliikenteeseen, pysäköintilaitosten saavutettavuuteen ja lyhyisiin automaattisiin. Vaikutusarviointit sisältävät kaikki kulkumuodot ja myös kaupunkitilan houkuttelevuuteen liittyvät näkökulmat.

Liikennejärjestelmäsuunnitelmaan sisältyy toimenpideohjelma, jossa kuvataan liikennejärjestelmäsuunnitelman toteutuksen suunniteltu aikataulu ja vaiheistus. Toimenpideohjelman valmistelun rinnalla edistetään keskustan huoltotunnelin laajentamiseen liittyvää kehittämissuunnitelmaa. Kaupunki on saanut kehittämissuunnitelman keskeisen keskustan merkittävimmiltä kiinteistönomistajilta ja SRV:ltä. Tähän on tarkoitus valmistella kehittämissuunnitelma päätös syksyn 2023 aikana kaupunkiympäristölautakunnan esityksestä elinkeinojaostolle. Kehittämissuunnitelma on osa toteutuskelpoimman ratkaisun hakemista keskustan huoltotunnelin laajentamiseksi niin ajo-yhteyksien kuin käytön osalta.

Ydinkeskustan liikennejärjestelmäsuunnitelman valmistelu käynnistyy syksyllä. Valmisteluun liittyvä vuorovaikutus ajoittuu talveen 2023–2024. Suunnitelman ja siihen kuuluvan toimenpideohjelman on määrä valmistua kaupunkiympäristölautakunnan päätettäväksi keväällä 2024.

Esittelijä

kaupunkiympäristön toimialajohtaja



05.09.2023

Asia/3

Ville Lehmuskoski

Lisätiedot

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

Liitteet

- 1 Ydinkeskustan liikennejärjestelmän tavoitteet
- 2 Skenaariotarkastelun raportti

Oheismateriaali

- 1 Työpajan 20.6.2023 yhteenveto

Muutoksenhaku

Muutoksenhakukielto, valmistelu tai täytäntöönpano

Päätöshistoria

Kaupunkiympäristölautakunta 29.08.2023 § 430