



§ 473

Ydinkeskustan liikennejärjestelmäsuunnitelman laatimisperiaatteet

HEL 2023-004653 T 08 00 00

Päätös

Kaupunkiympäristölautakunta päätti 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.

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.

Käsittely



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

Palautusehdotus:

Risto Rautava: Kaupunkiympäristölautakunta palauttaa ydinkeskustan liikennejärjestelmäsuunnitelman laatimisperiaatteet uuteen valmisteluun niin, että

- siinä varmistetaan keskustan saavutettavuus kaikista suunnista kaikilla kulkumuodoilla.
- liikennejärjestelmän toimivuus tulee varmistaa siten, että autoliikenteen läpiajo on mahdollista tarkoituksenmukaisessa laajuudessa myös Kaivokadulla
- huomioidaan Esplanadin katujen kaventamisen kokeilun vaikutuksista saadut tulokset eri vuodenaikoina.
- otetaan huomioon kokemukset ja vaikutukset Hämeentien muuttamisesta joukkoliikennekaduksi
- valmistelussa toteutetaan 16.8.2021 tehtyä kaupunginhallituksen päätöstä Kruunuvuorensiltojen hankesuunnitelman pikaraitiotiestä, jonka mukaan jatkosuunnittelun lähtökohtana on, että Kaivokadulle ei tarvita erillistä pikaraitiotien päätepysäkkiä, vaan linja kytketään tarkoituksenmukaisella tavalla jatkumaan muuhun raitiotieverkkoon
- valmistelu tehdään aikaisempaa paremmassa yhteistyössä eri sidosryhmien kanssa
- arvioidaan ydinkeskustan liikennejärjestelmän muutosten vaikutuksia laajemmin myös ydinkeskustan ulkopuolella

Kannattaja: Jenni Pajunen

Vastaehdotus 1:

Otto Meri: Lisätään liitteen 1 sivulle kaksi kohdan "Autolla keskustaan saapuminen on ennakoitavaa ja tätä tukee toimiva pysäköintijärjestelmä" alle uusi kohta

- Selvitetään kustannuksia ja teknisiä edellytyksiä siihen, että kaikki huoltotunneliin yhteydessä ovat maanalaiset pysäköintilaitokset ovat saavutettavissa molemmista huoltotunnelin pääsisäänkäyneistä ja muista sisäänajoväylistä siten, että huoltotunneli ja siihen yhteydessä ovat pysäköintilaitokset muodostavat eheän ja helposti eri ilmansuunnista saavutettavan kokonaisuuden.

Kannattaja: Sami Kuusela

Kaupunkiympäristölautakunta päätti yksimielisesti hyväksyä Otto Meren vastaehdotuksen 1 mukaan muutetun ehdotuksen.



Vastaehdotus 2:

Otto Meri: Lisätään liitteen 1 sivulle kaksi kohdan "Autolla keskustaan saapuminen on ennakoitavaa ja tätä tukee toimiva pysäköintijärjestelmä" alle uusi kohta:

- Selvitetään mahdollisuuksia keskustan huoltotunnelin käyttöön esim. hintaohjauksella keskustaan suuntautuvan läpiajoliikenteen ohjaamiseen maan alle ilman kohtuuttoman häiriön aiheuttamista jakelu- ja huoltoliikenteelle.

Kannattaja: Anni Sinnemäki

Vastaehdotus:

Jenni Pajunen: Uusi tavoite liitteeseen 1: Keskustan asukkaiden kulku-yhteydet paranevat

Liikennesuunnittelussa varmistetaan keskustan nykyisten ja tulevien asukkaiden sujuvat liikenneyhteydet kaikilla kulkumuodoilla. Vaikutusalueiden asukkaiden toiveita selvitetään ja heitä osallistetaan liikennesuunnitteluun. Lisäksi suunnittelussa kiinnitetään erityistä huomiota ikääntyvän väestön tarpeisiin.

Kannattaja: Sami Kuusela

Kaupunkiympäristölautakunta päätti yksimielisesti hyväksyä Jenni Pajusen vastaehdotuksen mukaan muutetun ehdotuksen.

Vastaehdotus:

Sami Kuusela: Lisätään päätösehdotukseen seuraava kappale: "Nykyisen huoltotunnelin soveltuvuutta pysäköintilaitoksiin kulkemiseen testataan mahdollisimman pian. Selvitetään jatkovalmistelussa tunnelissa tarvittavat muutokset, jotta ajaminen parkkihalliin onnistuu eri suunnista. Autoilijoille kerrotaan ajomahdollisuudesta ja liikennettä ohjataan tunneliin opasteilla."

Kannattaja: Anni Sinnemäki

Kaupunkiympäristölautakunta päätti yksimielisesti hyväksyä Sami Kuuselan vastaehdotuksen mukaan muutetun ehdotuksen.

Vastaehdotus:

Olli-Pekka Koljonen: Lisätään päätösehdotukseen seuraava kappale: "Kaupunkiympäristölautakunta korostaa liikennesuunnitteluperiaatteissa olevaa tavoitetta Helsingin ydinkeskustan elinvoiman, viihtyisyyden ja elämyksellisyyden vahvistamisesta. Liikennejärjestelmän suunnittelun jatkotyössä tavoitteen saavuttaminen edellyttää kaikkien eri osapuolten sitoutumista tavoitteeseen. Siksi lautakunta pitää tärkeänä, että



jatkotyössä suunnitteluun osallistetaan laajasti eri sidosryhmiä elinkeinoelämästä kaupunkilaisiin."

Kannattaja: Anni Sinnemäki

Kaupunkiympäristölautakunta päätti yksimielisesti hyväksyä Olli-Pekka Koljosen vastaehdotuksen mukaan muutetun ehdotuksen.

Vastaehdotus:

Anni Sinnemäki: Lisätään päätösehdotukseen seuraava kappale: "Keskustan alueella priorisoidaan kävelyn sujuvuutta ja jalankulkuympäristön viihtyisyyttä ja kehitetään välineet kävelyn sujuvuuden ja kävelyympäristön laadun mittaamiseen tämän priorisoinnin tueksi."

Kannattaja: Otso Kivekäs

Kaupunkiympäristölautakunta päätti yksimielisesti hyväksyä Anni Sinnemäen vastaehdotuksen mukaan muutetun ehdotuksen.

Vastaehdotus 1:

Katri Penttinen: Liite 1, kohdassa "Kävelyn, oleilun ja viihtymisen olosuhteet Helsingin keskustassa ovat kansainvälisesti korkealaatuisia ja paranevat oleellisesti nykytilanteesta" ja ydinkeskustaa koskevaan kappaleeseen lisätään "saavutettavuus" ja ko. kohta muutetaan muotoon: "Tätä haittaa on mahdollista vähentää houkuttelevuuden, saavutettavuuden ja viihtyisyyden lisäämiseksi."

Kannattaja: Mika Raatikainen

Kaupunkiympäristölautakunta päätti yksimielisesti hyväksyä Katri Penttisen vastaehdotuksen 1 mukaan muutetun ehdotuksen.

Vastaehdotus 2:

Katri Penttinen: Liite 1, kohtaan "Ihmisten saapuminen keskustaan ja keskustassa liikkuminen on sujuvaa" lisätään uusi tavoite:

- Liikennejärjestelyjen suunnittelussa valittavaa liikkumistapaa tarkasteltaessa kiinnitetään huomioon todellisen matka-ajan lisäksi koettuun matka-aikaan ja kokemukseen matkan sujuvuudesta.

Kannattaja: Mika Raatikainen

Kaupunkiympäristölautakunta päätti yksimielisesti hyväksyä Katri Penttisen vastaehdotuksen 2 mukaan muutetun ehdotuksen.

Vastaehdotus 3:

Katri Penttinen: Lautakunta edellyttää, että selvitetään mahdollisuus ajoneuvoliikenteen säilyttämiseen Kaivokadulla sen peruskorjauksen aikana ottaen huomioon erityisesti jakelu- ja huoltoliikenteen tarpeet.



Kannattaja: Mika Raatikainen

1 äänestys

JAA-ehdotus: Asian käsittelyä jatketaan

EI-ehdotus: Risto Rautavan palautusehdotuksen mukaisesti.

Jaa-äännet: 7

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

Ei-äännet: 6

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

Tyhjä: 0

Poissa: 0

Kaupunkiympäristölautakunta päätti jatkaa asian käsittelyä äänin 7–6.

2 äänestys

JAA-ehdotus: Esityksen mukaan

EI-ehdotus: Otto Meren vastaehdotuksen 2 mukaisesti muutettuna.

Jaa-äännet: 4

Mia Haglund, Olli-Pekka Koljonen, Sami Kuusela, Tuomas Nevanlinna

Ei-äännet: 9

Otso Kivekäs, Otto Meri, Jenni Pajunen, Katri Penttinen, Kalle Pusa, Mika Raatikainen, Risto Rautava, Saana Rossi, Anni Sinnemäki

Tyhjä: 0

Poissa: 0

Kaupunkiympäristölautakunta päätti hyväksyä Otto Meren vastaehdotuksen 2 mukaan muutetun ehdotuksen äänin 9–4.

3 äänestys

JAA-ehdotus: Esityksen mukaan

EI-ehdotus: Katri Penttisen vastaehdotuksen 3 mukaisesti muutettuna.

Jaa-äännet: 7

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



19.09.2023

Asia/3

Ei-äännet: 6

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

Tyhjä: 0

Poissa: 0

Kaupunkiympäristölautakunta päätti hyväksyä esittelijän ehdotuksen äänin 7–6.

Esittelijä

kaupunkiympäristön toimialajohtaja
Ville Lehmuskoski

Lisätiedot

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

Liitteet

- 1 Ydinkeskustan liikennejärjestelmän tavoitteet_päivitetty Kylk:n 19.9.2023 päätöksen mukaisesti
- 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

Postiosoite
PL 58200
00099 HELSINGIN KAUPUNKI
Kaupunkiympäristö@hel.fi

Käyntiosoite
Työpajankatu 8
Helsinki 58
<https://www.hel.fi/>

Puhelin
09 310 1691
Faksi

Y-tunnus
0201256-6

Tilinro
FI93 2001 1800 2050 59
Alv.nro
FI02012566



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 monipuolisempana. 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 Elämysellinen 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 vuorovaiikutettu 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, kehittämissiot 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 esitetyt tavoitteet 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 laatumiselle analysoimalla ja arvioimalla erilaisia liikenteen ja käveltävyyden kehittämismahdollisuuksia ja painotuksia. Skenaariotarkastelu painottuu maantieteellisesti ydinkeskustan alueelle, jossa kävelyvirrat ovat suurimmat ja toiveet vetovoimaisuuden kehittämisestä korostuvat. Skenaariot eivät ole suunnitelmavaihtoehtoja, vaan kuvaavat erilaisia mahdollisia kehityspolkuja nykyhetkestä tulevaisuuteen.

Käveltävän keskustan kehittämisessä on olennaista tarkastella katutilan jakamisen periaatteita ydinkeskustassa. Siksi skenaarioiden perustana ovat autoliikenteen erilaiset verkkovaihtoehdot, joiden avulla on tutkittu erilaisia tilankäyttöisiä mahdollisuuksia. Joukkoliikenteen ja pyöräliikenteen verkkoja on käsitelty olemassa olevien suunnitelmien ja kehittämisohjelmien muodostamista lähtökohdista. Autoliikenteen verkollisia muuttujia säätämällä on laadittu neljä kehitysskenaariota, joissa käveltävyyden kehittämisen kunnianhimo ja muutospyrkimys ovat as-
teittain 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-arvioiteina 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 tavoitteidenmukaisuutta suhteessa Elämyksellinen ydinkeskusta – ydinkeskustan maankäytön kehityskuva 2032 -suunnitelmaan (Kh 22.5.2023). Arvioiteja on käsitelty osaltaan myös työpajoissa, joihin on osallistunut edustajia kaupungin eri organisaatioista, HSL:stä ja Helsingin seudun kauppakamariasta.

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 viik-kaimpana kävely-ympäristönä. Siinä Kaivokatua voi luonnehtia keskustan käyntikortiksi. Muutoksella on lisäksi erittäin myönteisiä heijastevai- kutuksia Rautatieaseman ympäristöön sekä pitkälle Kampin ja Kaisa- niemenkadun suuntiin niin kävelyn, pyöräliikenteen kuin joukkoliiken- teenkin olosuhteiden kehittämismahdollisuuksien suhteen. Keskustan huoltotunnelin ja keskustan maanalaisten pysäköintihallien saavutetta- vuuden kehittäminen erityisesti idän suunnasta nykyiseen verrattuna parantaa Kaivokatu yhteyden joukkoliikennepainotteisen kehittämisen edellytyksiä.

Esplanadilla liikennejärjestelyjä on tarkoituksenmukaista jatkosuunnitel- la 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 Eteläesplana- dille kaksisuuntaisena tai molemmille Esplanadeille yksisuuntaisina lii-



kennejärjestelyinä, 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 määriteltyjä tavoitteita.

Vuorovaikutus

Ydinkeskustan liikennejärjestelmäsuunnitelman ensimmäisten vaiheiden valmistelu on perustunut poikkihallinnolliseen yhteisvalmisteluun, jossa mukana ovat olleet työhön nimetyn 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 kauppakamarin työryhmissä 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 kulkumuodon osalta erikseen tullaan kiinnittämään erityistä huomiota. Näistä johdetaan vielä tässä vaiheessa eli liikennejärjestelmäsuunnittelun lähtökohdissa ei voi päättää Kaivokadun kaistaratkaisusta.

Skenaariotarkastelussa on hyödynnetty keskustavision ja kävelykeskustan aikaisempien kehittämissuunnitelmien vuorovaikutusaineistoa sekä keskustan kävely-ympäristöä koskevia kyselyjä ja tutkimuksia viime vuosilta.

Ydinkeskustan liikennejärjestelmäsuunnitelman lähtökohtia ja erilaisia tulevaisuuden liikennejärjestelyratkaisuja käsiteltiin Helsingin seudun kauppakamarin kanssa yhdessä järjestetyssä työpajassa 20.6.2023, jonka osallistujat edustivat ydinkeskustan elinkeinoja ja yrityksiä monipuolisesti. Ydinkeskustan liikennejärjestelmäsuunnitelman valmistelus-



sa huomioidaan työpajan tuloksena esitettyjä näkökulmia ydinkeskustan vetovoimatekijöistä, liikenteellisistä tavoitteista ja tulevaisuuden autoliikennejärjestelyistä.

Ydinkeskustan vetovoimatekijöistä:

- Keskustan hyvän joukkoliikennesaavutettavuuden rinnalla tulee huolehtia saavutettavuudesta muillakin kulkumuodoilla huomioiden myös pysäköintilaitokset"
- Merellisyys huomioidaan vahvasti myös liikennejärjestelmäsuunnitelmassa varmistamalla satamien hyvät liikenneyhteydet ja markkinaehtoisien vesiliikenteen kytkeytyminen muuhun joukkoliikennejärjestelmään sekä parantamalla merellisten kohteiden saavutettavuutta.
- Liikennejärjestelmän kehittämiseen ja omaisuuden hallintaan liittyvien töiden yhteissuunnittelu ja elinkeinovaikutusten huomiointi on tärkeää ja toimii yhtenä lähtökohtana toimenpideohjelman laatimiselle, sillä useat yhtäaikaiset työmaat heikentävät keskustan vetoa-voimaa.
- Liikennejärjestelmän pitää olla joustava ja liikennejärjestelmäsuunnitelmaa tulee voida päivittää tarvittaessa, jotta voidaan varautua keskustan vetovoimatekijöiden muutokseen osana kaupallisen rakenteen laajempaa muutosta, johon ovat vaikuttamassa mm. etätyön yleistyminen, verkkokaupan kasvu ja kauppakeskusten rakentuminen.

Liikenteellisistä tavoitteista ydinkeskustassa:

- Toimiva jakelu- ja huoltoliikenne on elinehto vetovoimaiselle keskustalle. Se edellyttää huoltoliikenteen olosuhteiden kehittämistä huoltoliikenteen tarpeista lähtien ja paikoin keinoilla, jotka voivat vaatia muun autoliikenteen olosuhteista tinkimistä. Jakelu- ja huoltoliikenteen 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 tärkeää 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 talousanalyysi 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 tavoitetilat. Autoliikenteen osalta tavoitela 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.



siin, joita tarvittaessa tarkennetaan keskustan toimintaympäristöön ja liikennejärjestelmäsuunnitelman tarpeisiin sovittaen.

Vaikutusarvioiteja 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 automatkoihin. Vaikutusarvioinnit sisältävät kaikki kulkumuodot ja myös kaupunkitilan houkuttelevuuteen liittyvät näkökulmat.

Liikennejärjestelmäsuunnitelmaan sisältyy toimenpideohjelma, jossa kuvataan liikennejärjestelmäsuunnitelman toteutuksen suunniteltu aikataulus ja vaiheistus. Toimenpideohjelman valmistelun rinnalla edistetään keskustan huoltotunnelin laajentamiseen liittyvää kehittämisvarausta. Kaupunki on saanut kehittämisvaraushakemuksen keskustan merkittävimmiltä kiinteistönomistajilta ja SRV:ltä. Tähän on tarkoitus valmistella kehittämisvarauspäätös syksyn 2023 aikana kaupunkiympäristölautakunnan esityksestä elinkeinojaostolle. Kehittämisvaraus on osa toteutuskelpoisimman ratkaisun hakemista keskustan huoltotunnelin laajentamiseksi niin ajoyhteyksien 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
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



19.09.2023

Asia/3

Muutoksenhakukielto, valmistelu tai täytäntöönpano

Päätöshistoria

Kaupunkiympäristölautakunta 05.09.2023 § 439

Kaupunkiympäristölautakunta 29.08.2023 § 430