

03.09.2024

187/08.00.00.03/2024

Ydinkeskustan
liikennejärjestelmäsuunnitelma

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

Viite
Lausuntopyyntönnö 7.8.2024
Diaarinumero HEL 2023-004653

Lausunto ydinkeskustan liikennejärjestelmäsuunnitelmasta

Ydinkeskustan liikennejärjestelmäsuunnitelma on yleispiirteinen suunnitelma, joka keskittyy kulkumuotokohtaisten tarpeiden ja tavoitteiden yhteensovittamiseen liikenneverkolla. Suunnitelmassa on asetettu tavoitteet ydinkeskustan liikennejärjestelmälle ja laadittu periaatteita katuverkon ja eri kulkumuotojen kehittämiseksi keskustassa. Suunnitelmalla muodostetaan kokonaiskuva ydinkeskustan liikenteen nykytilanteesta, kehittämistarpeista ja tulevista hankkeista.

Liikennejärjestelmäsuunnitelma toimii lähtötietona yksityiskohtaisemman suunnittelun hankkeille, joissa suunnitteluratkaisut konkretisoituvat, vaikutusarviointeja tarkennetaan ja kaupunkilaiset pääsevät vaikuttamaan tarkempiin ratkaisuihin. Järjestelmäsuunnitelmaa seuraava tarkempi suunnittelutaso on yleissuunnittelu, jossa osoitetaan liikenteelliset ratkaisut katukohtaisesti. Järjestelmäsuunnitelmassa määritellään aluerajaukset ja alustava aikataulu yleissuunnitteluhankkeille. Lopulta yleissuunnitelmissa esitettyjen ratkaisuiden pohjalta laaditaan katusuunnitelmia, joiden myötä toimenpiteet toteutuvat konkreettisesti kaupunkitilaan.

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

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

03.09.2024

187/08.00.00.03/2024

Ydinkeskustan
liikennejärjestelmäsuunnitelma

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

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

Ajoneuvoliikenne

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

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

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

03.09.2024

187/08.00.00.03/2024

Ydinkeskustan

liikennejärjestelmäsuunnitelma

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

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

Joukkoliikenne

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

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

Bussiliikenne

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

03.09.2024

187/08.00.00.03/2024

Ydinkeskustan
liikennejärjestelmäsuunnitelma

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

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

Raitioliikenne

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

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

03.09.2024

187/08.00.00.03/2024

Ydinkeskustan

liikennejärjestelmäsuunnitelma

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

Metroliikenne

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

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

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

Junaliikenne

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

Logistiikka

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

03.09.2024

187/08.00.00.03/2024

Ydinkeskustan
liikennejärjestelmäsuunnitelma

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

Ydinkeskustan toteutushankkeet

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

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

Helsingin seudun liikenne -kuntayhtymä hallitus