

Lausunto Helsingin ydinkeskustan liikennejärjestelmäsuunnitelmasta

187/08.00.00.03/2024 Ydinkeskustan liikennejärjestelmäsuunnitelma

Hallitus 03.09.2024 § 55

Esittelijä Vs. toimitusjohtaja Vesa Silfver
Valmistelija Tulosalueen johtaja Johanna Wallin, p. 050 337 5685
Yksikön päällikkö Johanna Järvinen, p. 050 5314834
Liikennejärjestelmäasiantuntija Sakari Metsälampi, p. 040 7682799

Helsingin kaupunki pyytää lausuntoa Helsingin ydinkeskustan liikennejärjestelmäsuunnitelmasta 26.8.2024 mennessä. HSL on saanut lisäaikaa lausunolle hallituskäsittelyn takia.

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.

Suunnitelma perustuu kulkumuotokohtaisten tarpeiden ja tavoitteiden yhteensovittamiselle ja vastaa onnistuneesti itselleen asetettuihin tavoitteisiin. Suunnitelman periaatteet tukevat MAL 2023 -suunnitelman tavoitteita erityisesti kestävän liikennejärjestelmän ja liikenteen päästövähennysten osalta sekä vielä tehokkaamman joukkoliikennejärjestelmän mahdollistamisessa. HSL on osallistunut ydinkeskustan liikennejärjestelmäsuunnitelman laadintaan ja toivoo hyvän yhteistyön jatkuvan.

Ajoneuvoliikenteen verkon määrittelyä ohjaava keskeinen periaate on vähentää ydinkeskustan läpi ajavaa autoliikennettä. 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. Muutoksen myötä joukkoliikenne tehostuu ja saavutettavuus paranee ydinkeskustassa.

Paikalliskatujen tunnistaminen ensisijaisesti henkilöautojen liikkumisen kannalta määränpääksi mahdollistaa kävelykeskustaa laajemman alueen merkittävän rauhoittamisen sekä katu ympäristön muokkaamisen viihtyisämmäksi ja turvallisemmaksi. Paikalliskatujen rauhoittaminen on kannatettavaa mutta keinoista tulee sopia tapauskohtaisesti HSL:n kanssa.

Joukkoliikenteelle suunnitelmassa osoitetuilla osuuksilla on tärkeää pyrkiä hyödyntämään joukkoliikenteen laadukkuuteen ja kustannustehokkuuteen tähtääviä

keinoja, kuten omat kaistat ja liikennevaloetuedet. Joukkoliikennepalvelun osalta on pyrittävä turvaamaan sujuvuus myös kaikkein vilkkaimmilla kävelyalueilla, kuten esimerkiksi päärautatieaseman edustalla Kaivokadulla. Sujuvuuden turvaaminen tukee joukkoliikennepalvelun laatua, houkuttelevuutta ja taloudellisuutta.

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 järjestämään laadullisesti riittävällä tasolla.

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. Suunnitteluratkaisuin on pyrittävä tehokkuuteen, sujuvuuteen ja turvallisuuteen sekä Kampin terminaalissa että katuverkolla, jotta matkustajapalvelu säilyy laadukkaana ja ettei joukkoliikenteen operointikustannukset nouse muuttuvien terminaalijärjestelyjen takia.

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 pikaraitiotiehankeet 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.

Rautatien bussiterminaalin suunnittelun yhteydessä tulee suunnitella myös Helsingin kaupungin ydinkeskustaan päätyvien raitioteiden päätepysäkit. Helsingin kaupunki ja HSL ovat yhteistyössä jo aloittaneet pikaraitioteiden päätepysäkkitarpeiden määrityksen ja suunnittelutyö jatkuu myöhemmin syksyllä. Raitioteiden päätepysäkit on syytä mitoittaa kahdelle linjalle.

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. 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. Alustavien kustannusarvioiden mukaan sisäänkäynnin synnyttämä uusi matkustus ei riitä kattamaan HSL:lle

sisäänkäynnistä aiheutuvia kuluja (infrakorvaukset). Sisäänkäynnin toteutus nostanee siis Helsingin subventioastetta.

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 Kaivokadun ratkaisuihin liittyvien hankkeiden keskinäisriippuvuuteen. Länsisataman pikaraitiotietä ei voida ottaa käyttöön ennen kuin Kaivokadulle on saatu toteutettua riittävän kapasiteetin pysäkkilaiturijärjestelyt.

Ehdotus Hallitus päättää antaa Helsingin kaupungille liitteen mukaisen lausunnon.

Päätös Hallitus päätti hyväksyä ehdotuksen yksimielisesti.

Liitteet Lausunto ydinkeskustan liikennejärjestelmäsuunnitelmasta