

13.01.2025

526/10.02.03/2020
Elielinaukion ja Asema-
aukion asemakaavan
muutos (HEL 2020-
004243)**Vastaanottaja**Helsingin kaupunki, kirjaamo
helsinki.kirjaamo@hel.fi**Viite**Lausuntopyyntöne 05.12.2024
HEL 2020-004243 T 10 03 03
Hankenumero 6284_1**Elielinaukion ja Asema-aukion asemakaavaluonnos**

Asemakaavan muutos koskee Helsingin ydinkeskustassa olevaa aukiotilasarjaa Rautatieaseman länsipuolella. Alue on historiallisesti kerroksellista ja arvokasta rakennettua ympäristöä. Elielinaukio ja Asema-aukio ovat tällä hetkellä vilkasliikenteisiä aukiotiloja ikonisten rakennusten kupeessa. Elielinaukio on länteen suuntautuvien linja-autojen terminaalialuetta ja Asema-aukiolla on rautatieasemalle suuntautuvan kävely- ja polkupyöräliikenteen lisäksi taksiliikennettä. Asema-aukiolta käsin huolletaan ympäröiviä rakennuksia ja aukiota sijaitsee autoramppi, josta on ajoyhteys kannenalaan Eliel-parkkiin. Kaavaratkaisu mahdollistaa uuden liike- ja toimitalokorttelin rakentamisen Elielinaukiolle, Asema-aukion kehittämisen toimivammaksi ja laadukkaammaksi aukiotilaksi sekä alueen liikenteen muuttamisen pyöräily- ja kävelypainotteisemmaksi.

Tavoitteena on täydentää ja elävöittää Elielin- ja Asema-aukion alueen kaupunkirakennetta huomioiden alueen arvokas rakennushistoriallinen ympäristö ja parantaa merkittävästi Helsingin keskustan jalankulkijamäärältään vilkkaimman kävely-ympäristön viihtyisyyttä, turvallisuutta ja yhteyksiä. Alueen täydennysrakentamisella on tarkoitus lisätä keskustan toimitilarajontaa ja vahvistaa keskustan työpaikka-alueita. Kaavaratkaisussa on erityisesti pyritty ratkaisemaan miten alueen erityispiirteet ja kaupunkikuvalliset lähtökohdat huomioiden suunnitelma käsittää riittävän maankäytön tehokkuuden, laadukkaita julkisten katu- ja aukiotilojen ratkaisuja sekä monipuolisen toiminnallisen sisällön palveluista, liike- ja toimitiloista koostuvista kohteista.

Elielinaukion ja Asema-aukion uudistamishanke yhdistää Helsingin päärautatieaseman länsipuolen kaupunkitilat kokonaisuudeksi. Suurin osa kehitettävästä Elielinaukiosta on tällä hetkellä bussien liikenne- ja laiturialuetta. Hankkeen tavoitteena on elävöittää aluetta sekä parantaa koko keskustan vetovoimaa uusien työpaikkojen, monipuolisten palveluiden ja

13.01.2025

526/10.02.03/2020
Elielinaukion ja Asema-
aukion asemakaavan
muutos (HEL 2020-
004243)

korkealaatuisen arkkitehtuurin kautta. Helsingin keskustan vilkkaimman jalankulkuympäristön vetovoima, viihtyisyys, ja turvallisuus parantuvat merkittävästi, kun alue muuntuu kävelypainotteiseksi, palveluiltaan monipuoliseksi alueeksi, jossa korkeatasoiset sisä- ja ulkotilat kytkeytyvät luontevasti yhteen.

Kaavaratkaisun toteuttaminen vaikuttaa erityisesti siten, että alueesta tulee toimivaa, viihtyisää ja palveluiltaan monipuolista kävelykeskustaa. Elielinaukion rakentaminen vahvistaa keskustan elinvoimaisuutta luomalla uutta liike- ja toimitilaa. Alueen uusi elämä ja korkealaatuiset arkkitehtoniset ratkaisut auttavat nostamaan Elielinaukion ja Asema-aukion alueen arvoisekseen Helsingin keskustan paraatipaikaksi. Helsingin rautatieaseman ympäristöstä tulee liikenteellisesti selkeämpi ja turvallisempi.

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

Esitetyssä luonnoksessa Asema-aukiolle ja sen ympäristöön suunnitellut muutokset pyöräily-yhteyksiin sekä kävely-ympäristöön ovat erittäin kannatettavia. Kehittämällä ympäristöstä turvallista ja miellyttävää, esimerkiksi tuomalla alueelle lisää vehreyttä ja erottelemalla nykyistä paremmin liikkumismuodot toisistaan, luodaan entistä houkuttelevampaa liikkumisympäristöä alueella liikkujille. Miellyttävä ja psykologisesti ohjaava ympäristö houkuttelee kestävien liikkumismuotojen käyttöön alueella ja sinne saavuttaessa.

Kaavaluonnoksessa on joukkoliikenteelle esitetty merkittävä muutos nykytilaan verrattuna ottamalla lähtökohdaksi Elielinaukion bussiterminaalin siirtyminen Kampin terminaaliin. Pyöräilyn ja kävelyn näkökulmasta esitetty muutos on hyvin perusteltu esimerkiksi Kaisantunnelin läntisen suuaukon turvallisuuden parantumisen vuoksi sekä uusien kävely-yhteyksien muodostuminen kautta. Sen sijaan joukkoliikenteelle sekä sen käyttäjille lähtökohdaksi otetulla siirrolla on hyvin pitkälti vain pelkkiä negatiivisia vaikutuksia.

On hyvä huomioida Helsingin ydinkeskustan eri terminaalien käyttötarkoitukset. Kampin terminaali on suunniteltu ja rakennettu Espoosta Länsiväylän suunnasta saapuvan joukkoliikenteen tarpeita varten, kun taas Elielinaukion sekä Rautatien terminaalit ovat muodostuneet Mannerheimintien ja Hämeentien suunnista saapuvan joukkoliikenteen tarpeisiin. Helsingin päärautatieaseman ympäristö onkin siten muodostunut koko Helsingin seudun keskeisimmäksi vaihtopaikaksi, joka toimii ydinkeskustan solmupisteenä hyvien raitioliikenteen jatkoyhteyksien sekä

13.01.2025

526/10.02.03/2020
Elielinaukion ja Asema-
aukion asemakaavan
muutos (HEL 2020-
004243)

kävely- ja pyöräilymahdollisuuksiensa vuoksi. Alueen merkittävyys joukkoliikenteen vaihtopaikkana on kaavan selostuksessakin tunnistettu hyvin selkeästi. Lähtökohdaksi kaavassa asetettu Elielinaukion terminaalin siirto Kamppiin jakaa tämän ydinkeskustan vahvan vaihtopaikan kahteen erilliseen osaan. Lännen suunnasta saapuvilla joukkoliikenteen jatkoyhteyksien monipuolisuus heikkenee sekä kävelymatkat kohteisiin pitenevät nykytilanteeseen verrattuna.

Terminaalin siirron negatiivisia vaikutuksia on nostettu esiin kaavoituksen edellisten vaiheiden lausunnoissa sekä siirron mahdollisuutta selvittäneessä Eliel Kamppiin -työssä. Merkittävin heikennys selkeän yhden vaihtopaikan hajaantumisen lisäksi on keskustan saavutettavuuden kärsiminen sekä mahdollinen joukkoliikenteen kustannustason nousu. Saavutettavuuden heikkenemisellä on oma vaikutus Helsingin keskustan houkuttelevuuteen työ-, asiointi- ja vapaa-ajan paikkana. Kustannustason nouseminen puolestaan lisää painetta joukkoliikenteen lipunhintojen nostamiseen ja/tai tarvetta leikata joukkoliikenteen tarjontaa.

Kampin terminaalissa on tunnistettu merkittäviä ongelmakohtia siirron kannalta, millä on vaikutusta esimerkiksi itse terminaalin toimintaan, mutta myös joukkoliikenteen sujuvuuteen. Kaavan selostuksessakin on mainittu, ettei siirron jälkeen Kampin terminaalissa ole kasvuvaraa bussiliikenteelle, vaan terminaali toimisi miltei maksimikapasiteetilla. Yksittäisiä linjoja voidaan siirtää maanpäälle katuverkkoon päätyväksi, mutta se ei sovellu laajemmaksi ratkaisuksi terminaalikapasiteetin puutteeseen tai vastaamaan mahdollisesti kasvavan bussiliikenteen tarpeisiin. Lisäksi Kampissa on pienempiä ongelmakohtia kuten terminaalin ulosajon toimivuus ja Rautatienkadun liikennevalojen toimivuus.

On hyvä huomioida, että Kampin terminaali lähes maksimikapasiteetilla toimiessaan asettaa joukkoliikenteen suunnittelulle reunaehdoja sekä on hyvin altis liikennehäiriöille. Esimerkiksi aikataulusuunnittelua rajoittaa se reunaehto, ettei kahdesta vierekkäisestä laiturista voi käytännössä lähteä lähtöjä samalla minuutilla ilman, että terminaalin sekä linjojen toimivuus kärsii. Vastaavasti alttius liikennehäiriöille näkyy esimerkiksi tilanteissa, joissa terminaalissa tapahtuu jotain ennakoimatonta. Tämä helposti ruuhkauttaa terminaalin, jolloin useita lähtöjä voidaan joutua peruuttamaan ja matkustajille ruuhkautumisen seuraukset näkyvät pidentyneinä matka-aikoina sekä epätasaisen liikenteenä.

Maksimikapasiteetilla toimivan terminaalin häiriövaikutukset ja suunnittelurajoitteet näkyvät laajalle alueelle. Esimerkiksi eri linjojen väliset vaihtoyhteydet jäävät toteutumatta tai vaihtoon tulee ylimääräistä odottamista, linjojen kuormitus yksittäisillä lähdoilla vaihtelee voimakkaasti vuorovälien

13.01.2025

526/10.02.03/2020
Elielinaukion ja Asema-
aukion asemakaavan
muutos (HEL 2020-
004243)

ollessa epätasaisia ja joukkoliikennettä ei kyetä suunnittelemaan kustannustehokkaasti. Pahimmillaan huonosti toimiva terminaali vaikuttaa siihen ettei vaihtoihin ja tiheään vuoroväliin perustuva joukkoliikenneverkostoa saada toiminaan kokonaisuutena ja joukkoliikenteen käyttöön houkuttelevaksi. Tällöin syntyy herkästi negatiivinen kierre, jossa matkustajia poistuu joukkoliikenteen käyttäjistä, lipun hintoja täytyy nostaa sekä tarve leikata joukkoliikenteen tarjonnasta kasvaa. Joukkoliikenteen käytön lopettaneet siirtyvät usein oman auton käyttöön, mikä osaltaan heikentää joukkoliikenteen osuutta liikkumisesta.

Koska Elielinaukion terminaali on yksi keskeisimmistä solmupisteistä joukkoliikennejärjestelmässä ja myös Rautatien torin terminaalille sekä Kaivokadulle on suunniteltu muutoksia, tulisi koko Helsingin ydinkeskustan joukkoliikennejärjestelmää sekä terminaaleja että terminaalitarpeita tarkastella yhtenä kokonaisuutena. Ydinkeskustan alueelle tehtäviksi suunnitellut alueelliset liikennesuunnitelmat olisivat yksi mahdollinen paikka suunnitella kokonaisuutta joukkoliikenteen kannalta parhaiten toimivaksi. Tässä kokonaistarkastelussa olisi hyvä myös suunnitella tarkemmin, miten keskustan eri puolille hajautuvien terminaalien väliset kävely-yhteydet toteutetaan.

On tärkeä huomioida, että Eliel Kamppiin -työssä arvioitiin vain karkealla tasolla matka-aikojen kasvamisesta sekä kustannustason muutoksia. Kustannustason arvioissa on mukana vain alustava arvio liikenteen tuotannon sekä infran aiheuttamista kustannuksista eikä siinä otettu kantaa tarvittaviin infraan kohdistuviin muutostöihin tai niiden kustannuksiin. Matka-aikojen ja saavutettavuuden muutoksiin vaikuttaa merkittävästi mistä suunnasta keskustan suuntaan ollaan saapumassa. Kaavan jatkotyössä vaikutusten arviointia tulisikin tarkentaa tarkempien kaava- ja infraratkaisujen myötä.

Lisäksi Eliel Kamppiin -työssä on tunnistettu seuraavat suunnittelu- ja infratarpeet, jotka tulisi olla ratkaistu ennen mahdollisen terminaalin siirron tapahtumista. Alla olevan listan lisäksi työssä on tunnistettu myös muita pienempiä muutostarpeita.

- Tarve suunnitella tarkemmin miten lyhyt ja pitkäkestoisissa häiriötilanteissa Kamppiin suuntautuva joukkoliikenne toimii sekä millaisia infraratkaisuja ja -varauksia ympäröivään katuverkkoon tarvitaan. Häiriötilanteisiin varautumisessa on huomioitava esimerkiksi Länsi-Helsingin raitiotien mahdollisesti aiheuttamat muutokset katuinfraan ja joukkoliikenteen linjastoon.
- Tarve suunnitella minne raideliikennettä korvaava bussiliikenne voidaan keskustan alueella päättää. Joukkoliikenteen yhä enemmän

13.01.2025

526/10.02.03/2020
Elielinaukion ja Asema-
aukion asemakaavan
muutos (HEL 2020-
004243)

painottuessa raideliikenteeseen varautuminen raideliikenteen katkoihin ja korvaavan bussiliikenteen tarpeisiin kasvaa.

- Normaalialue telibussia pidemmille nivelbusseille on tarve löytää Elielinaukiota korvaava päätepysäkin paikka. Paikassa on huomioitava päätepysäkillä tarvittavat kuljettajien WC-tilat. Kampin terminaaliin nivelbussit eivät voi ajaa nokkalaitureissa tarvittavan peruuttamisen takia. Valitussa päätepysäkipaikassa on tarpeen tehdä koeajoja, jolloin varmistetaan sen toimivuus.
 - On tärkeää varmistaa, ettei päätepysäkkiratkaisun myötä synny tilannetta, jossa lisääntyvä raitioliikennetarjonta ja nivelkalustoinen runkobussiliikenne heikentävät toistensa sujuvuutta. Mannerheimintien ja Kaivokadun risteysalue on raitioliikenneverkon kuormittuneimpia, jossa linjastosuunnitelmien mukaan vuoromäärä on noin 70 vuoroa huipputunnissa suunnittain. Lasipalatsin raitiovaunupysäkillä vuoromäärä on suunnitelmien mukaan noin 30 vuoroa suunnittain tunnissa. Päätepysäkkiratkaisun osalta on varmistettava siitä, ettei raitioliikenteen ja runkobussiliikenteen toimintaedellytysten turvaaminen heikennä toisiaan ja pyrittävä ratkaisuun, jossa matkustajapalvelu ja sujuvuus toteutuvat molemmilla joukkoliikennepalvelutyypeillä.
- Kansallismuseon ja Kampin terminaalin väliin on tarve löytää paikka uudelle pysäkkiparille. Tällä pysäkkiparilla pienennetään terminaalin muutoksesta johtuvaa saavutettavuuden heikentymistä. Pysäkkien sijaintien tarkastelu koko Pohjoisen ja Eteläisen Rautatiekadun osuudelta voisi tässä yhteydessä olla järkevää parhaimman mahdollisen pysäkkiverkon saavuttamiseksi.
- Jaakonkadun, Rautatiekatujen ja Mannerheimintien liikennevalojen muutokset ja toimivuus tulee varmistaa, jotta liikennöinti Kampin terminaaliin saadaan mahdollisimman sujuvaksi.

HSL kannattaa ydinkeskustanliikennejärjestelmäsuunnitelman tavoitteita, mutta on huolissaan Elielinaukion terminaalin poistumisen vaikutuksista joukkoliikenteen laatu-, palvelu- ja kustannustasoon Helsingissä. HSL haluaa jatkaa hyvää yhteistyötä kaupungin kanssa kaavan jatkotyöstössä joukkoliikenteen ja muiden kestävien liikkumismuotojen kannalta parhaimpien ratkaisujen löytämiseksi.

13.01.2025

526/10.02.03/2020
Elielinaukion ja Asema-
aukion asemakaavan
muutos (HEL 2020-
004243)

Lisätietoja lausunnosta antaa ja jatkosuunnittelussa yhteyshenkilönä on
Liikennesuunnittelija Petri Huhtanen

Helsingin seudun liikenne -kuntayhtymä (HSL)

Vesa Silfver
vs. toimitusjohtaja

Asiakirja on sähköisesti allekirjoitettu asianhallintajärjestelmässä 15.01.2025.
Allekirjoituksen oikeellisuuden voi todentaa HSL:n kirjaamosta.