

12.05.2025

36/10.02.03/2025

Kaivokadun ja  
Esplanadin  
asemakaavoitus**Vastaanottaja**Helsingin kaupunki, kirjaamo  
helsinki.kirjaamo@hel.fi**Viite**Lausuntopyyntönnö 08.04.2025  
HEL 2024-004023 T 10 03 03**Kaivokadun asemakaava**

Päärautatieaseman ympäristöön on sijoittumassa Länsisataman pikaraitiotien pysäkit ja alueella panostetaan käveltävään ja viihtyisään kaupunkitilaan. Kaavaratkaisussa tarkistetaan alueen käyttötarkoituksia ja ohjataan katualueiden, aukiotilojen ja maanalaisten tilojen rakentamista ja toteutumista.

Kaava-alue kuuluu Kluuvin kaupunginosaan. Alue käsittää Kaivokadun osuuden Mannerheimintieltä Mikonkadulle. Alueeseen kuuluu Rautatieaseman eteläpuolinen aukio ja Rautatien torin eteläosa. Alue on historiallisesti kerroksellista ja arvokasta rakennettua ympäristöä. Kaivokatu on vilkasliikenteinen katualue, jossa on rautatieasemalle suuntautuvan kävely- ja polkupyöräliikenteen lisäksi raitio-, tie-, linja-auto-, yksityisautoilu- ja taksiliikennettä. Lisäksi alueen alla kulkee metro.

Kaivokadun asemakaavan muutoksen tavoitteena on, että kulttuurihistoriallisesti ja kaupunkikuvallisesti arvokas katualue muutetaan toimivammaksi raitiotieliikenteelle ja kävelypainotteisemmaksi. Kävelyn olosuhteita ja viihtyisyyttä parannetaan koko alueella. Samalla tutkitaan alueen maanalaisten tilojen ja maanpäällisten jalankulkumaailman yhteyksien parantamista.

Kaavan tavoitteena on mahdollistaa Ydinkeskustan liikennejärjestelmäsuunnitelman mukainen liikenteen ratkaisu, jossa Kaivokatu rauhoitetaan autoliikenteeltä. Raitieliikenteen, kävelyn ja polkupyöräilyn edellytyksiä parannetaan ja autoliikenteen yhteys ohjataan muille väylille.

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

Kaivokatu on ympäristöineen yksi joukkoliikenteen merkittävimmistä solmukohdista ja paikan voidaan nähdä olevan Helsingin seudun

12.05.2025

36/10.02.03/2025

Kaivokadun ja  
Esplanadin  
asemakaavoitus

joukkoliikenteen sydän. Alueelle saapuu eri suunnista juna-, metro-, raitio- ja bussiliikenteen linjoja, jotka kokonaisuutena muodostavat seudun yhden parhaiten saavutettavista paikoista. Kaivokatu ympäristöineen onkin käyntikortti sekä Helsingin ytimeen että Helsingin seudun joukkoliikenteeseen, joten alueen ilmeeseen ja viihtyisyyteen kannattaa panostaa.

Nykyisellään Kaivokatu ja sen ympäristön tilankäyttö on voimakkaasti painottunut moottoriliikenteen tarpeisiin. Alue identifioidaan voimakkaasti läpikulkupaikkana eikä sillä ole nykyisessä muodossaan juuri edellytyksiä kannustaa ihmisiä viipymään eikä viihtymään. Tätä taustaa vasten hahmotelmat mm. alueen vehreyden lisäämisestä ja rauhoittamisesta autoilun läpikulkuliikenteeltä muuttavat alueen luonnetta voimakkaasti kestävämpien liikkumismuotojen suuntaan. Kaivokadulla ympäristöineen voisi olla mahdollisuus muuttua pelkämästä vaihto- ja läpikulkupaikasta myös itse matkakohteeksi. Kaivokadun asemakaavan muutos mahdollistaa alueen muuttumisen ydinkeskustan liikennejärjestelmäsuunnitelmassa asetettujen tavoitteiden suuntaan.

Kaivokadulle suunnitelluilla muutoksilla on suoraa vaikutusta Rautatientorin bussiterminaaliin ja sen mahdollisiin pohjaratkaisuihin. Eri ratkaisujen mahdollisuutta ja niihin liittyviä reunaehdoja on työstetty hyvässä yhteistyössä ja suunnittelua on vielä tarpeen jatkaa mm. seuraavista näkökohdista.

- Terminaalin liikenneturvallisuuteen tulee kiinnittää erityistä huomiota, jottei bussiliikenteen kaistat houkuttele kävelijöitä. Lähtökohtaisesti on pyrittävä luomaan psykologisesti ohjaavaa liikkumisympäristöä esimerkiksi viherrakenteiden ja selkeiden terminaaliin johtavien kävelyreittien avulla. Terminaalin ulkoreunalle voi kuitenkin olla tarpeellista lisätä aitarakenne, joka ohjaa ja estää kaikkein helpoiten peruuttavien bussien ja matkustajien väliset vaaratilanteet.
- Terminaalin keskelle, odotustilan päälle, olisi sovittava jonkin tyyppinen katosrakenne matkustajamukavuuden ja sääsuojan vuoksi. Vastaavanlainen tarvittava rakenne löytyy esimerkiksi Elielinaukion nykyisestä bussiterminaalista. Paikkaan tuleva katos olisi hyvä sovittaa Rautatientorin ympäristön historialliseen ilmeeseen, jolloin se myös toimisi bussiliikenteen käyntikorttina.
- Terminaalin pohjaratkaisun tarkemmassa suunnittelussa olisi huomioitava muuntojoustavuus sekä lisääntyvän että vähenevän liikenteen tarpeisiin. Mahdollisia tilavarauksia ja muita väliaikaisesti tai pysyvästi vapautuvia tiloja voidaan hyödyntää terminaali alueen viihtyisyyden parantamisessa esimerkiksi siirrettävien istutusten muodossa. Tällöin terminaalin yleisilmeeseen saadaan lisättyä vehreyttä.

12.05.2025

36/10.02.03/2025

Kaivokadun ja  
Esplanadin  
asemakaavoitus

- Terminaalin ympäristön viherrakenteissa ja -istutuksissa on kuitenkin huomioitava kuljettajien näkemät sekä bussien ulottumat. Kuljettajien on pystyttävä näkemään terminaaliin odotustilaan tulevien suojateiden ympäristöön, jotta jalankulkijoille ei synny vaaratilanteita terminaaliin saapuessa tai sieltä poistuessa. Peruutuslaitureista peruutettaessa ja terminaalin sisällä kääntyessä on bussien ympärille jäätävä tarpeeksi tilaa, jotta bussin perä ei osu reunojen rakenteisiin tai ihmisiin vahingoittaen niitä. Esimerkiksi liikennesuunnitelmaluonnoksessa terminaalin eteläreunaan suunniteltu viheristutusalue mahdollisesti peittää osin kuljettajien näkyvyyttä suojatien käyttäjiin. Paikassa on myös pieni riski bussien perän ylityksiin ja perän osumisesta viherrakenteeseen.
- Rautatien ympäristön suunnittelussa on otettava kantaa ja tehtävä tarvittavia varauksia myös siihen, miten terminaalia voidaan käyttää erilaisissa poikkeustilanteissa. Ilman varautumista voi terminaalin käyttö kokonaan estyä osassa tilanteita. Mahdollisiin tarvittaviin varayhteyksiin on syytä ottaa kantaa ennen tehtävien terminaalin pohjaratkaisun ja katuyhteyksien muutoksia.

Terminaalin sisään- ja ulosajo on hahmoteltu tukeutuvan kaksisuuntaistettuun Vilhonkatuun. Nykyisin Vilhonkatu on kohtalaisen kapea katu, joten sen kokonaistoimivuudesta on kannettava huolta. Katuyhteys muodostaa riskialttiin kohdan liikenteen häiriöille ja viiveille, mikä lisää tarvetta saada terminaaliin Vilhonkadusta erillään oleva varayhteys. Huomioiden Mikonkadun alustavat suunnitelmat, jossa kadulle tulee raitioliikenteen päätepysäkki, on liikennevalokierrolla ja -etuuksilla suuri merkitys terminaalin kokonaistoimivuuteen ja käytettävyyteen. Jatkosuunnittelussa on hyvä varmistaa, että Vilhonkatu saadaan parhaiten toimivaksi sekä raitio- että bussiliikenteen kannalta.

Kaivokadulle suunnitellut muutokset raitioliikenteen pysäkkeihin ovat tarpeellisia lisääntyvään raitioliikenteen takia. Nykyisellään raitioliikenteet pysäkit ovat liian pituudeltaan alimittaisia kahden ratikan yhtäaikaisten pysäkkitoiminnoille. Ilman pysäkkialueelle tehtäviä muutoksia paikasta muodostuisi liikenteellinen pullonkaula, joka olisi myös vastoin raitioliikenteen sujuvuuden parantamisen tavoitetta. Kuten bussiterminaalinkin kohdalla myös raitioliikenteessä kuljettajan on nähtävä sivusuuntaisesti kiskojen ylityspaikoissa. Kun huomioi Kaivokadulla tulevaisuudessa lisääntyvän raitioliikenteen, voi olla tarve rakentaa kiskojen viereen enemmänkin liikkumista ohjaavia viherrakenteita. Näissä on aina kuitenkin huomioitava, ettei kuljettajalle synny näkymäestettä kävelijöiden ja pyöräilijöiden suhteen.

Lisähuomioita tulisi kiinnittää raitioliikenteen pysäkkien itäpuolella olevaan vaihteeseen. Vaihteisto on kriittinen paikka pysäkkialueen toiminta- ja

12.05.2025

36/10.02.03/2025

Kaivokadun ja  
Esplanadin  
asemakaavoitus

välityskyvyn kannalta. Kävelyreittien ohjautuminen vaihdealueen yli vaikeuttaa viereisen pysäkin käytettävyyttä, etenkin jos ylittävien kävelijöiden määrä on suuri. Vaihdealueen ympärille tulisikin rakentaa psykologisesti ohjaavaa ympäristöä, joka ohjaisi kävelijävirtaa pääosin joko pysäkin yhteydessä olevalle ylityspaikalle tai vaihdealueen itäpuolella tapahtuvaksi.

Päärautatieaseman ympäristöstä on löydettävä päätepysäkit kahdelle päättyvälle pikaraitiolinjalle. Viikin-Malmin pikaraitiotien päätepysäkkiä on suunniteltu Mikonkadulle ns. Fennian lenkkiin. Mikäli myös Mäkelänkadun bulevardiraitiotie toteutuu, on sillekin todennäköisesti esitettävä toteuttamiskelpoinen päätepysäkki keskustan alueella. Jos tämä ei onnistu on linja jatkettava Kaivokadulta eteenpäin. Tämä vaihtoehto johtaa raitiolinjastomuutoksiin, joita ei vielä ole sen tarkemmin suunniteltu. HSL ja Helsingin kaupunki ovat jo tehneet hyvää yhteistyötä keskustan raitioliikenteen päätepysäkkien suunnittelun suhteen ja tämä yhteistyö toivottavasti jatkuu sekä päätepysäkkiratkaisujen että Mäkelänkadun bulevardiraitiotien yleissuunnittelun yhteydessä.

Postikadun kohdalla olisi hyvä huomioida juna- ja raitioliikennettä korvaavan bussiliikenteen tarpeet. Postikatu on toiminut korvaavan liikenteen lähtöpaikkana sekä HSL:n että VR:n liikenteelle. Jatkosuunnittelussa on varmistettava, että vastaavantyyppinen paikka poikkeustilanteita varten säilyy joko Postikadulla tai korvaava paikka löytyy sen läheisyydestä. Postikadun kohdalla on huomioitava, etteivät väliaikaiset lähtöpysäkit aiheuta ongelmia kadun vieressä kulkevan pyöräliikenteen kanssa.

Pyöräpysäköinnistä tehty selvitys osoitti, että alueelle olisi tarvetta saada noin 2000 pyöräpaikkaa nykyisen Kaisantunnelin pyöräparkin lisäksi. HSL katsoo, että nämä paikat olisi hyvä osoittaa esimerkiksi osana liikennesuunnitelmaa, jolloin ne tulisi huomioitua osana kokonaisuutta. Kokonaisuuden kannalta kaupunkipyöräasemien paikat olisi myös hyvä sijoitella ajatuksen kanssa, jolloin ne integroituisivat paremmin osaksi joukkoliikenteellä tehtäviä matkoja. Pyöräasemille on tarve suunnitella myös ajoreitti huoltoliikenteelle, jolloin huoltoreitti saadaan sovitetuksi paremmin liikkumisympäristöön sopiviksi.

Juna-asemalle suuntautuva saattoliikenne kaivannee vielä tarkentavaa lisäsuunnittelua muun muassa siihen miten saattoliikenne juna-asemalle on tarkoitus hoitaa. Riskinä on, että saattoliikenne ohjautuu bussiterminaalin sisään, jolloin se voi aiheuttaa laajempiakin ongelmia terminaalin toimivuuteen. Toisena pienenä lisähuomioina Kaivokadun ympäristöön liittyen. Alueelle suunnittelussa olisi huomioitava lumien väliaikaista keräämisen ja varastoinnin tarvitsemat tilat. Tiloilla voitaisiin varmistaa esimerkiksi bussiterminaalin ja terminaalin ajoyhteyden käytössä pysyminen suurempien lumisadepäivienkin kohdalla.

12.05.2025

36/10.02.03/2025

Kaivokadun ja  
Esplanadin  
asemakaavoitus

HSL kannattaa Kaivokadun ympäristön muuttamista kestäviä liikkumismuotoja suosivaksi. Kaivokadusta on mahdollista saada joukkoliikenteen käyntikortti. Kaivokatu on kävelyille merkittävä paikka riippumatta millä kulkutavalla tai -muodolla saapuu, on kävely kaikkia joukkoliikennematkustajia yhdistävä tekijä. Liikennesuunnitelman luonnoksessa on muutamia haasteellisia kohtia, mutta ne voidaan yhteistyössä työstämällä ratkaista. HSL haluaa jatkaa hyvää yhteistyötä kaupungin kanssa kaavan työstössä joukkoliikenteen ja muiden kestävien liikkumismuotojen kannalta parhaimpien ratkaisujen löytämiseksi.

Lisätietoja lausunnosta antaa ja jatkosuunnittelussa yhteyshenkilönä on liikennesuunnittelija Petri Huhtanen.

Helsingin seudun liikenne -kuntayhtymä (HSL)

Vesa Silfver  
vs. toimitusjohtaja

Asiakirja on sähköisesti allekirjoitettu asianhallintajärjestelmässä 15.5.2025. Allekirjoituksen oikeellisuuden voi todentaa HSL:n kirjaamosta.

This documents contains 5 pages before this page

Dokumentet inneholder 5 sider før denne siden

Tämä asiakirja sisältää 5 sivua ennen tätä sivua

Dette dokument indeholder 5 sider før denne side

Detta dokument innehåller 5 sidor före denna sida

Vesa Petteri Silfver

Company - Yritys - Företag - Selskap - Virksomhed:   Helsingin seudun liikenne -kuntayhtymä HSL

fdcca557-c32c-4353-be76-ccec8279ba77 - 2025-05-15 10:23:53 UTC +03:00

BankID / MobileID - 1bc4f631-d4d4-42be-a56a-6671c7c3a3fb - FI

Authority to sign - Asemavaltuutus - Ställningsfullmakt - Autoritet til å signere - Myndighed til at underskrive

|                   |                      |                    |                         |                              |
|-------------------|----------------------|--------------------|-------------------------|------------------------------|
| authority to sign | asemavaltuutus       | ställningsfullmakt | autoritet til å signere | myndighed til at underskrive |
| representative    | nimenkirjoitusoikeus | firmateckningsrätt | representant            | repræsentant                 |
| custodial         | huoltaja/edunvalvoja | förvaltare         | foresatte/verge         | frihedsberøvende             |