

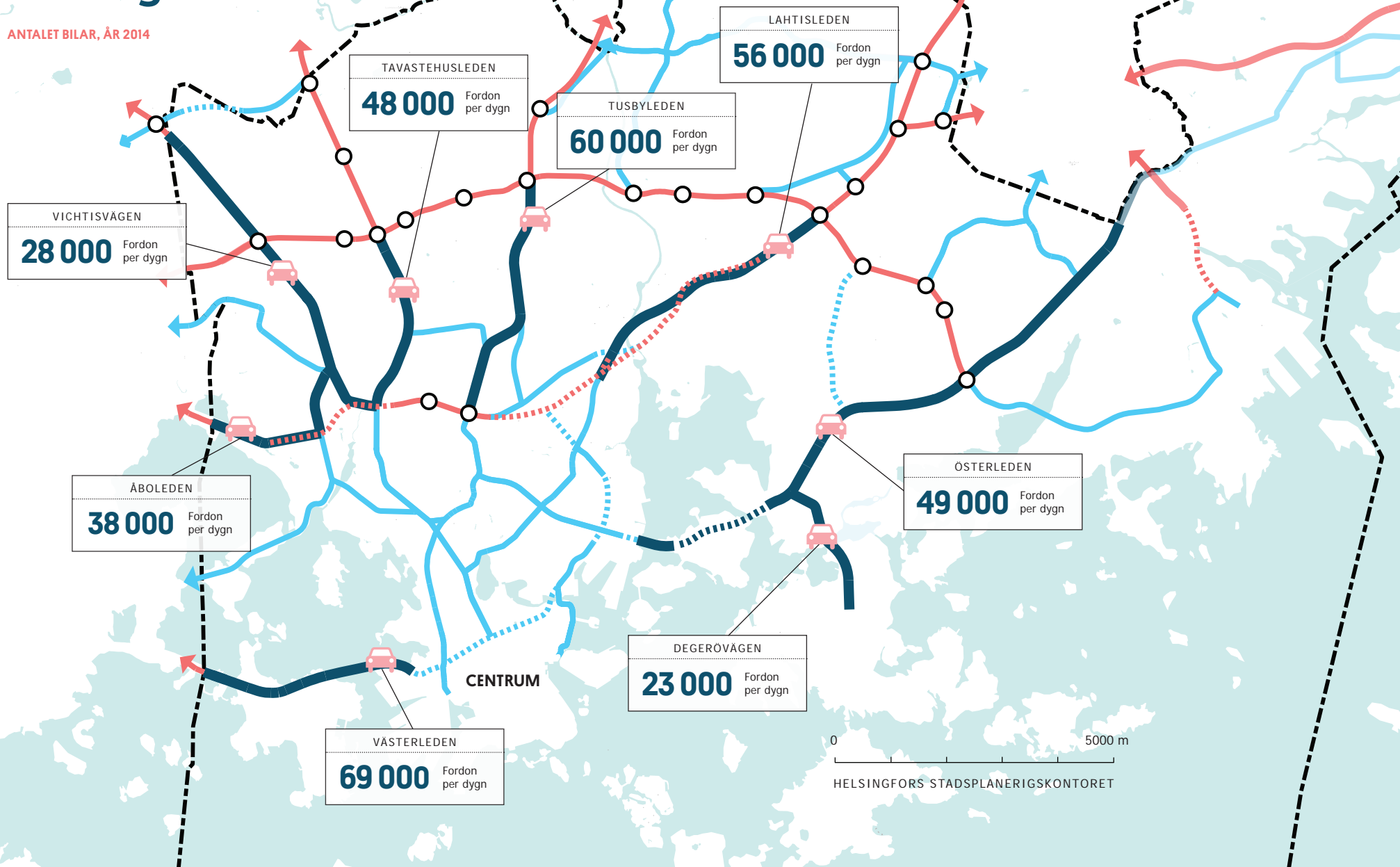
Stads- boulevarder i Helsingfors



Helsingfors stad
Stadsplaneringskontoret

Motorvägsaktiga infartsleder i Helsingfors

ANTALET BILAR, ÅR 2014



Motorvägsaktiga infartsleder i Helsingfors



Riksomfattande eller regionalt viktig väg eller gata

Väg eller gata, som betjänar mer långväga trafik och är en betydande led på riksnivå eller regionalt.

Stadsboulevard

Trafikled, som utvecklas som en del av en högklassig urban stadsmiljö i en tätare stadsstruktur. En stadsboulevard betjänar bilister, kollektivtrafik, fotgängare och cyklister. Längden och anslutningslösningarna slås fast i den mer detaljerade planeringen.

Huvudgata

Stadens huvudgata, som förenar det lokala trafiknätet med det regionala eller riksomfattande nätet.

En vägs eller gatas tunnel eller täckt andel

Tunnelns placering och längd. Anslutningslösningarna slås fast i den mer detaljerade planeringen.

Planskild korsning

En anslutning som kan innehålla trafikreglering på olika nivåer. Anslutningslösningarna slås fast i en mer detaljerad plan, anslutningen kan också genomföras som en nivålösning.

Stadsboulevarder i Helsingfors

En ny generalplan utarbetas för Helsingfors. I generalplanen görs förberedelser för att Helsingfors ska växa från en stad med 620 000 invånare till en stad med cirka 860 000 invånare fram till år 2050. Även Helsingforsregionen kommer att växa, eftersom folkmängden i området förväntas öka, från 1,3 miljoner till två miljoner invånare. Vid beredningen av generalplanen är en utbyggnad av innerstaden genom att stegvis bygga om de motorvägsaktiga infartslederna till urbana huvudgator, dvs. stadsboulevarder, ett viktigt tema.

För att boulevardiseringen ska fungera måste trafiksystemet utvecklas. I generalplanen föreslås ett omfattande nätverk av snabbspårvägar som täcker hela staden. Det är också viktigt att se till att prioriteringen av olika transportsätt klargörs. Helsingfors vill framför allt främja hållbara transportsätt, dvs. gång-, cykel- och kollektivtrafik.

Den här broschyren åskådliggör denna förändring och strävar efter att ge en mångsidig bild om varför man har börjat planera stadsboulevarder, vilka möjligheter detta erbjuder Helsingfors och vilka utmaningar som ligger framför oss.

En mångsidig stad i stället för motorvägar

Bakom boulevardiseringstanken ligger en vilja att stödja Helsingfors centrums roll. Vid beredningen av Helsingfors generalplan har vikten av stadskärnan motiverats med agglomerations- eller anhopningsfördelar. Dessa uppkommer på platser där tillräckligt många människor verkar i en mångsidig,

tillväxt. Intressanta städer attraherar kreativ och kompetent arbetskraft som staden behöver för att vara framgångsrik i den internationella konkurrensen mellan olika städer.

I Helsingfors är en utbyggnad av innerstadsområdet det naturligaste sättet att skapa

FÖRETAGSVERKSAMHET I HELSINGFORS ÅR 2013

44 574

antal affärsföretag

249 200

antal anställda i företagen

79,3 mrd €

företagens omsättning

urban miljö. En indikation på anhopningsfördelarna är till exempel att tre fjärdedelar av personalen i företagen i Helsingforsregionen är placerade inom områden, vars gemensamma areal endast utgör cirka en procent av regionens landareal.

En mångsidig urban stad skapas av en helhet bestående av boende, arbetsplatser, tjänster och gatunät. Enligt undersökningar är ett mångsidigt stadsrum intressant, det skapar innovationer, välfärd och ekonomisk

ett mångsidigt, urbant stadsrum. För närvarande byggs Busholmen och Fiskehamnen på tidigare hamnområden samt Böle på en bangård som tagits ur bruk. I framtiden erbjuder områden längs de motorvägsaktiga infartslederna de mest uppenbara möjligheterna till en utbyggnad av innerstaden. Längs de nya boulevarderna skulle det vara möjligt att bygga bostäder, affärslokaler, parker eller annan service för stadsborna. Lederna blir till urbana boulevardgator.



Skillnaderna i restid är bara några minuter



MINSKAR
billtrafik till centrum



ÖKAR
tvärgående trafik

ÅR 1990

30 000

passagerare åkte med bil i morgonrusningen till Helsingfors centrum. Antalet invånare i Helsingfors var 490 000.

ÅR 2014

24 000

passagerare åkte med bil i morgonrusningen till Helsingfors centrum. Antalet invånare i Helsingfors var 612 000.

Biltrafiken till Helsingfors centrum i morgonrusningen mellan klockan 6 och 9 har minskat tydligt från den högsta nivån år 1990. Däremot har den tvärgående trafiken ökat avsevärt. I synnerhet längs Ring I har trafiken ökat betydligt.

RING I
Trafiken har ökat med över

60%

sedan år 1993.

DE STÖRSTA TRAFIKVOLYMERNA LIGGER NORR OM RING I.

En prioritering av olika transportformer har godkänts i utvecklingsprogrammet för fortskaffning i Helsingfors. Först tillgodoses fotgängarnas behov. Efter fotgängarna sköter man i tur och ordning om cyklister, kollektivtrafik, varutransporter och distribution samt personbilstrafik. Boulevardiseringen är alltså inte möjlig om man inte samtidigt förbättrar förutsättningarna för gångtrafik, cykeltrafik och kollektivtrafik. En viktig metod är att skapa ett nätverk av snabbspårvägar.

Motorvägarna inne i staden planerades under tid när staden var avsevärt mindre än den är i dag. Numera uppfyller många av dem inte sitt ursprungliga syfte som snabba förbindelser. När städer växer är en naturlig utveckling att snabba biltrafikleder dras längre bort från stadens centrum och att en utbyggnad av innerstaden görs möjlig i de utrymmen som då frigörs. Den gemensamma nämnaren för de infartsleder som planeras bli boulevarder är att de största trafikvolymerna för närvarande ligger norr om Ring I, med undantag för Österleden. Trafiken minskar stegvis ju närmare centrum man kommer.

Konsekvenserna av boulevardiseringen har bedömts i flera olika utredningar under generalplanarbetet. I den målbaserade

utvärderingen av stadsboulevarder (2014) utgick man från ett målbaserat slutläge i enlighet med generalplanen jämfört med nuläget och fastställde vilka åtgärder och förändringar som förutsätts i planläggningspolitiken för att den önskade situationen ska uppnås. I den regionala konsekvensbedömningen av stadsboulevarder utreddes boulevardernas konsekvenser för regionens trafik, men också för stadsstrukturen och ekonomin. Trafikutredningen om Tavastehusledens stadsboulevard behandlade ombyggnaden till boulevarder närmare.

Enligt uppskattningarna är boulevardernas trafikmässiga inverkan måttlig. Beroende på granskningssätt förlängs restiden med några minuter. Eftersom infartslederna redan nu är mycket trafikerade, är boulevardernas inverkan liten vid rusningstid, då rusningstrafiken väntas förbli ungefär som i dagsläget. Sänkta hastighetsbegränsningar och trafikljus dagtid gör trafiken långsammare på boulevarderna jämfört med nuläget. I nuläget skiljer sig infartslederna till staden från varandra och i framtiden planeras boulevarderna så att de lämpar sig för respektive riktning. Restiderna kan påverkas genom olika planläggningslösningar, till exempel antalet anslutningar och körfält på gatorna.

Det lönar sig att bygga ut innerstaden



HELSINGFORS STADSPLANERINGSKONTORET

Boulevardiseringen har betydande ekonomiska konsekvenser för hela Helsingforsregionen. De ekonomiska konsekvenserna av en utbyggnad av innerstaden är sannolikt betydande till och med på riksnivå. Helsingfors nuvarande innerstadsandel av hela Helsingforsregionens bruttonationalprodukt är cirka 45 procent, vilket motsvarar cirka 30 miljarder euro om året. Detta område med hög produktivitet skulle växa avsevärt i och med stadsboulevarderna.

FÖRDELAR MED URBANISERING

- > Stort lokalt marknadsområde
- > Stor arbetsmarknad
- > Mångsidig företagsverksamhet
- > God tillgänglighet
- > Bättre inkomstnivå
- > Mångsidiga kultur- och konsumtions möjligheter
- > Gott om boendalternativ

En utbyggnad av innerstaden skapar en möjlighet för att arbetstillfällena som utnyttjar stadens agglomerationsfördelar ska uppkomma, till exempel kunskapsintensiva företagstjänster, informationstjänster samt kultur-, underhållnings- och evenemangstjänster. I en decentraliserad samhällsstruktur uppkommer dessa arbetstillfällen inte. Ur hela regionens perspektiv är en utbyggnad av innerstaden samhällsekonomiskt mer fördelaktig än att bygga motsvarande volymer i stadsområdets utkant.

Boulevardiseringen är dock inte möjlig om inte åtgärder som begränsar personbilstrafiken samtidigt vidtas. Sådana

SASCHA KOHLMANN / FLICKR



99

NÄTVERK AV SNABBSPÅRVÄGAR BEHÖVS.

JUSSI HELLSTEN



Åtgärder är införandet av en prissättning för fordonstrafik samt en höjning av priset på parkering. Dessutom behöver boulevardiseringen stöd av ett heltäckande nätverk av snabbspårvägar samt en välfungerande infartsparkering. Tack vare dessa åtgärder blir kollektivtrafik samt cykling och gång konkurrenskraftiga alternativ till personbilstrafiken. Efter att dessa trafikpolitiska åtgärder har utförts, medför boulevardiseringen inga betydande trafikstockningar.



Innerstadsliknande gator, boende och affärslokaler

Kan Tusbyleden i framtiden ha samma karaktär som till exempel Backasgatan, med planteringar och affärer i marknivå? Och kan Tavastehusleden bli en livlig stadsgata i likhet med Mannerheimvägen? Backasgatan, Mannerheimvägen, Hoplaxvägen och Tavastvägen är exempel på att det redan finns livliga, stadsboulevardliknande huvudgator i Helsingfors. De har byggts under årtiondens lopp.

Nu är det dags att diskutera hurdana de framtida stadsboulevarderna kan vara. Målet är att skapa levande, trivsamma, tätt bebyggda gator och nya stadsdelar längs

dess. Längs stadsboulevarderna finns bostäder, gott om affärslokaler, affärer, restauranger, kaféer, små och större företag. Det går smidigt att ta sig fram till fots, på cykel och med spårvagn.

Är detta ett realistiskt mål? Redan nu finns det många olika kommersiella aktörer längs infartslederna till innerstaden och deras branschstruktur skiljer sig från stadskärnornas och köpcentrens struktur. Över hälften av aktörerna vid stadsgatorna utgörs av olika typer av service och en tredjedel av handel. Enligt beräkningar skapar 100 meter boulevard en omsättning på cirka fyra miljoner euro om året, av vilket hälften kommer från handel och hälften från service. Strukturen i nuvarande infartsgatorna till innerstaden kan anses vara minimimålet för de nya stadsboulevarderna.

En utbyggnad av innerstaden är en stor möjlighet för Helsingfors. Det är viktigt att lyckas med att boulevarderna och de stadsdelar som byggs längs dem blir genuint intressanta, urbana och blandade. Gatorna måste vara intressanta för fotgängare, byggnadsarkitekturen måste vara högklassig, det offentliga rummet måste vara alltigenom trivsamt och locka till att tillbringa tid utomhus.

FÖRDELAR MED EN BLANDAD URBAN STAD

- › God tillgänglighet
- › Trygghetskänsla – en blandad stad sover aldrig
- › Visuellt intressant
- › Gott om valmöjligheter och service
- › Liv på gatorna och möten mellan människor

Kvarterstrukturen måste planeras omsorgsfullt

Att göra gaturummet hälsosamt, säkert och trivsamt är en utmaning när det gäller byggande av boulevarder. Gatunivån är ett krävande ställe att bo på både längs boulevarderna och på sidogatorna, men för att få ett levande gaturum är det önskvärt att människor bor där.

Med nuvarande trafikutsläppsnivåer finns det en risk att kväveoxidhalternas årsgränsvärden överskrids på samtliga planerade stadsboulevarder. Även dygnsgränserna för partiklar som andas in kan överskridas, om inte bekämpningen av gatudamm observeras kontinuerligt. Täta gator minskar ventilationen och mängden gatudamm ökar i takt med ökade trafikvolymerna.

Gränsvärdet för årsgenomsnittet av kväveoxidhalter, 40 mikrogram per kubikmeter, överstigs i dag i schaktliknande miljöer i Helsingfors. Gränsvärdet kan överskridas

redan vid mycket små trafikvolymerna, om andelen tung trafik är stor. För stadsboulevarderna är det svårt att slå fast tydliga villkor för att luftkvalitetskriterierna ska uppfyllas.

Stadsboulevardernas kvartersstruktur, placeringen av byggnader och deras höjd har en betydande inverkan på luftkvaliteten. Det rekommenderas att bygga välventilerade kvartersstrukturer som inte förhindrar ventilation. Förutom kvartersstrukturerna påverkas stadsboulevardernas luftkvalitet även av trafikvolymerna på gatorna och volymerna av tung trafik. Ett villkor för att luftkvalitetskriterierna ska uppfyllas är att den totala trafikvolymerna är så liten som möjligt.

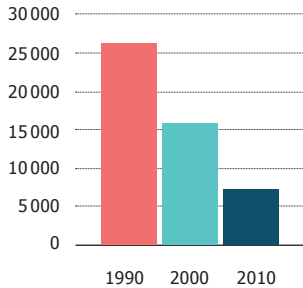
Friskluftsintagen i byggnader längs stadsboulevarderna ska byggas så högt upp och så långt borta från utsläppskällan som möjligt, eftersom de utsläpp som biltrafi-

”

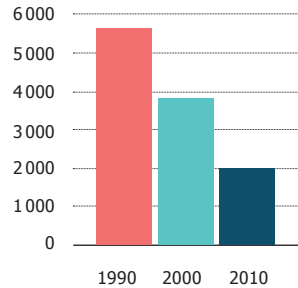
HÄLSOSAMHETEN SKA PÅVERKAS GENOM ATT INGRIPA I ORSAKNA TILL DÅLIG LUFTKVALITET

UTSLÄPP FRÅN VÄGTRAFIKEN I HELSINGFORS 1990–2010

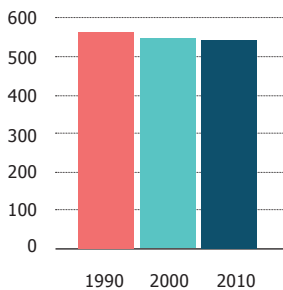
KOLMONOXID (t/år)



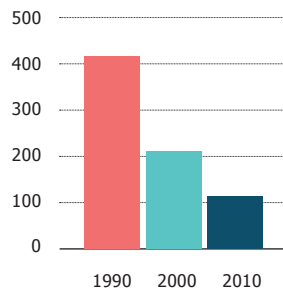
KVÄVEOXIDER (t/år)



KOLDIOXID (1000 t/år)



PARTIKLAR (t/år)



källa: Helsingfors miljöstatistik

ken orsakar späds ut i högre höjder. I stället för bostäder kan affärslokaler placeras på de lägre våningarna för att utsläppen ska medföra så liten olägenhet som möjligt för invånarna. Med hjälp av filterlösningar för friskluftsintag kan kvaliteten på inomhusluften i byggnaderna förbättras.

Hälsosamheten ska även påverkas genom att ingripa i orsakerna till dålig luftkvali-

tet, dvs. framför allt trafikutsläppen. Även ur detta perspektiv är det viktigt att prissätta fordonstrafik och parkering samt att gynna spårtrafiken. Därtill bör utvecklingen av biltrafiken främjas i en utsläppsfattigare riktning. Redan inom den närmaste framtiden kommer europeiska normer för tung trafik att minska utsläppen avsevärt. Även antalet el- och hybridbilar i trafiken ökar.

Fordonshastigheterna måste vara måttliga

I **stadsboulevardvisionerna** föreslås betydande mängder av nya byggnader som ligger tätt intill varandra. Detta bör även beaktas ur ett trafiksäkerhetsperspektiv. I stadsboulevardplanerna bör målet vara att verksamheter som attraherar särskilt mycket gång- och cykeltrafik, såsom skolor, daghem och närtjänster, placeras så att användningen av verksamheterna inte förutsätter att huvudgatan måste korsas.

Vid **planeringen** av gatunätet i nya innerstadsliknande områden bör även erbjudande av alternativa genomfartsrutter för huvudgatans användare undvikas. I Hel-

singfors innerstad finns flera goda exempel på områden där strukturen inte erbjuder alternativa rutter. Sådana stadsdelar är till exempel Tölö och Berghäll.

På **de avsnitt av** stadsboulevarderna dit centrumliknande verksamheter planeras, bör det finnas en beredskap för att sänka hastigheterna med strukturella metoder så att de lämpar sig för fotgängare och cyklisterna. Det är inte tillräckligt att bara sänka hastighetsbegränsningen, utan boulevarderna bör utgöra en trafikmiljö som stödjer iakttagandet av hastighetsbegränsningarna.



SERUM ARKITEHDIT

Ett heltäckande nätverk av snabbspårvägar planeras

I samband med att generalplanen utarbetades genomfördes också en utredning om spårtrafiknätverket. Det är en strategisk utredning på trafiksystemnivå, där utvecklingsriktningen för kollektivtrafiksystemet bedöms. En förutsättning för att bygga stadsboulevarder är ett fungerande och effektivt kollektivtrafiksystem.

Utifrån konsekvensbedömningen har ett rekommenderat alternativ sökts som grund för den fortsatta planeringen av kollektivtrafikens stomlinjer och generalplanen. Ur ett kostnadseffektivitetsperspektiv förefaller ett alternativ som baserar sig på utvecklingen av ett spårvägsnätverk ovan

VARFÖR ÄR EN SNABBSPÅRVÄG SNABBARE ÄN EN TRADITIONELL SPÅRVÄG?

- › Den går längs sin egen bana, inte bland bilarna
- › Hållplatsavståndet är större än på centrumsårvägen
- › Föraren säljer inte biljetter, utan de ska köpas på förhand
- › Linjerna är rakare än i centrum
- › Snabbspårvägen har förtur vid trafikljus



FUNGERANDE KOLLEKTIVTRAFIK-SYSTEM.

jord vara det klart bästa av de undersökta alternativen.

På basis av undersökningarna förefaller det som om ett meningsfullt verksamhetsområde för snabbspårvägstrafiken i det första skedet är området innanför Ring I. Detta är just det område där motorvägsliknande områden har tänkts bli boulevarder. Därutöver verkar det motiverat att koppla linje 560, som för närvarande är en busslinje österut från Malm, till nätverket av snabbspårvägar.

Nätverket av snabbspårvägar kan inte skapas endast genom att förlänga de nuvarande spårvagnslinjerna. De nya spårvägarna i den utbyggda innerstaden ges tillräckligt med utrymme och förkörsrätt i trafikljus för att de ska vara tillräckligt snabba, och därmed ett konkurrenskraftigt alternativ, även utanför nuvarande spårvagnsområden. Storleken på spårvagnslinjernas vagnpark och antalet turer utreds också närmare under den fortsatta planeringen.

Ett växande internationellt fenomen

Helsingfors är inte den enda staden i världen där motorvägsaktiga farleders framtid i stadsmiljön dryftas allvarligt. I världen finns det gott om exempel på genomförda eller pågående projekt, där motorvägsaktiga miljöer har byggts om så att de blivit mer stadsliknande och trivsamma. Projektet har påskyndats av farledernas dåliga

skick och kommande, dyra reparationsbehov. Tillvägagångssättet i Helsingfors är emellertid mer strategiskt och övergripande än i de flesta andra städerna.

Nedan presenteras några jämförelseobjekt i världen.

STEPHEN REES / FLYCKR



Embarcadero Highway
SAN FRANCISCO, USA



I oktober 1989 drabbades San Francisco av ett allvarligt jordskalv. Det skadade Embarcadero Highway, som gick i stadskärnan. Motorvägen, som gick längs en bro, färdigställdes i slutet på 1950-talet och avskilde effektivt stadskärnan från havet. Efter jordskalvet skulle det ha varit mycket

dyrt att reparera motorvägen, och därför beslutade staden att riva den och ersätta den med en boulevardgata på marknivå. På detta sätt öppnades än bättre förbindelse från centrum till havsstranden. En trevligare stadsmiljö, gott om nytt, offentligt utrymme och parker skapades. I närheten av den nya boulevarden har cirka 3 000 bostäder och rikligt med kontorslokaler byggts. Den viktigaste trafikmässiga effekten har varit en ökad användning av spårtrafiken. Inom biltrafiken har främst restiderna för längre sträckor ökat något.

Cheonggyecheon
SEOUL, SYDKOREA



Ovanpå floden Cheonggyecheon i Seoul i Sydkorea byggdes en motorväg med fyra körfält i två våningar på 1960–1970-talen.



På 1990-talet hade motorvägens skick blivit så dåligt att behovet av att förnya den började diskuteras. Vid diskussionerna lyftes tanken om att riva motorvägen fram. År 2003 färdigställdes en plan för att riva motorvägen och återställa floden. Projektet avancerade snabbt och redan 2005 hade motorvägen rivits och floden under den öppnats.

Rivningen av motorvägen och återställandet av floden fick flera positiva konsekvenser. I och med projektet skapades gott om trivsamma stadsrum. Den nuvarande flodstranden är ett levande, populärt mål bland både stadsbor och turister. Samtidigt har värdet på områdets fastigheter ökat avsevärt. I och med projektet har även biltrafiken minskat, vilket har resulterat i bättre luftkvalitet.

McKinley Avenue MILWAUKEE, USA

År 2003 ersatt staden Milwaukee den en och en halv kilometer långa, upphöjda motorvägen Park East Freeway med en boulevard med sex körfält. Park East Freeway byggdes på 1970-talet som en del av ringvägen som planerades runt Milwaukee's affärscentrum. På grund av hårt motstånd byggdes ringvägen aldrig helt ut och motorvägen användes endast delvis. Trafikvolymen under vardagar var 54 000 fordon. Motorvägen skilde stadskärnan och utgjorde ett hinder mellan dem. Samtidigt hölls värdet på fastigheterna i närheten av motorvägen lågt. Motorvägen revs 2002 och boulevarden togs i bruk 2003. Detta frigjorde 10,5 hektar mark för privata

byggherrar. Boulevarden förenas sömlöst med det omgivande gatunätet, en ny bro har byggts över Milwaukeefloden och gågata i centrum har byggts ut. Inom nybyggnadsområdet finns tre nya stadsdelar med kontor, detaljaffärer, nöjestjänster och bostadshus.



DAVY BELLINSON

Avenue Jean Mermoz

LYON, FRANKRIKE



I Lyon i Frankrike byggdes en motorvägsaktig, upphöjd infartsled om till en boulevard med fyra körfält på en sträcka av 1,2 kilometer åren 2010–2012. Den tidigare farleden isolerade områden från den övriga staden och ledde till att värdet på byggnaderna gick ner. Målet med boulevardiseringen var att förändra det omgivande området till en trivsamt port till staden, minska trafiken, öka bostadsutbudet och göra det mångsidigare samt att erbjuda nya tjänster. Utöver boulevardiseringen omfattar projektet rivning av sex höghus som är i dåligt skick, renovering av tre höghus samt byggande av 360 nya bostäder samt torg, parker och köpcentrum. Projektet startade 2010 och för närvarande byggs nya hus. Projektet ska vara slutfört år 2017.

Nät för kollektivtrafiken 2050



Nuvarande järnvägar och tunnelbana och förlängning av järnvägar och tunnelbana



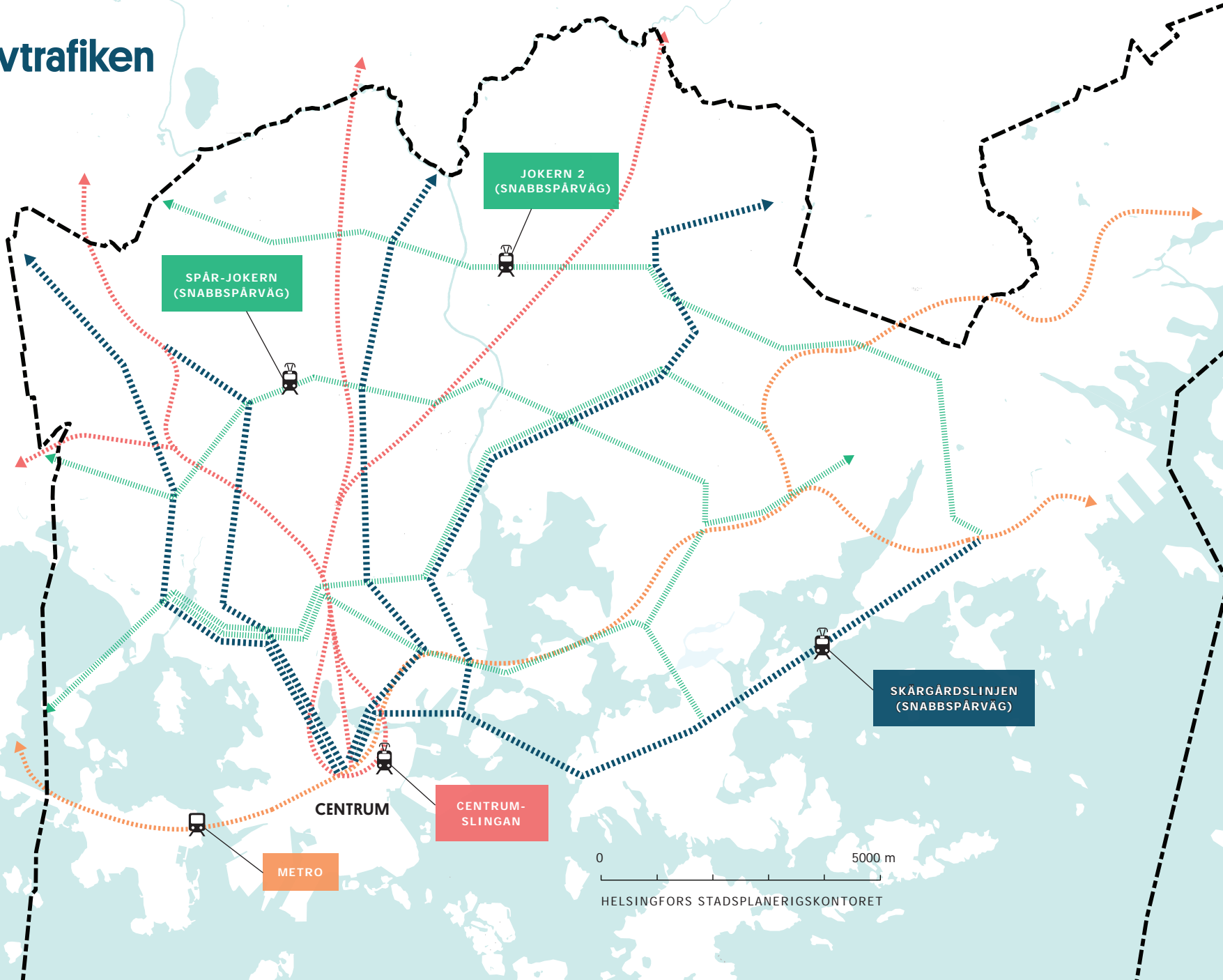
Tvärgående förbindelser



De radiella förbindelser och skärgårdslinjen

Helsingfors stad,
Stadsplaneringskontoret
Grafisk design: Prakt
Tryck: Painotalo Plus Digital Oy

Nät för kollektivtrafiken 2050



SPÅR-JOKERN
(SNABBSPÄRVÄG)

JOKERN 2
(SNABBSPÄRVÄG)

SKÄRGÅRDSLINJEN
(SNABBSPÄRVÄG)

CENTRUM-SLINGAN

METRO

CENTRUM

0 5000 m

HELSINGFORS STADSPLANERIGSKONTORET

