



25.01.2021

Asia/3

§ 56

Kaupunkistrategian kärkihankkeen kävelykeskustan laajentaminen ja maanalainen kokoojakatu jatkosuunnitteluperiaatteet

HEL 2019-006243 T 08 00 04

Päätös

Kaupunginhallitus päätti kaupunkistrategian 2017-2021 kärkihankkeen Kävelykeskustan laajentaminen ja maanalainen kokoojakatu jatkosuunnittelun osalta seuraavaa:

Kaupunginhallitus hyväksyi esityslistalta ilmenevät periaatteet ja toimenpiteet kävelykeskustan laajentamiseen tähtäävän jatkosuunnittelun pohjaksi.

Kaupunginhallitus totesi, ettei maanalaisen kokoojakadun suunnittelua jatketa.

Kantakaupungin satamien liikenteellisiä järjestelyjä koskevat jatkosuunnitteluperiaatteet esitellään kaupunginvaltuustolle erillisen satamatoimintojen uudelleenjärjestelyitä ja satama-alueiden maankäytön lähtökohtia Eteläsatamassa, Katajanokalla ja Länsisatamassa koskevan periaatepäätöksen yhteydessä.

Kävelykeskustaa ja käveltävää keskustaa laajennetaan kunnianhimoisesti. Jatkosuunnitteluun otetaan mukaan Esplanadien alue, joiden osalta tehdään analyysi mahdollisista eri vaihtoehdoista niin kaistojen määrän kuin logistiikkaan ja pysäköintiin liittyvän tilan osalta. Analyysissä huomioidaan jo 2016 virkamiesselvitysten kohteena olleet kaksi mallia, joissa toisessa Pohjois- ja Eteläesplanadi ovat molemmat yksi-kaistaisia ja toisessa Pohjoisesplanadi kokonaan kävelykatu. Analyysin pohjalta linjataan ratkaisut syksyllä 2021. Samassa yhteydessä linjataan valmistelun pohjalta käveltävän keskustan seuraavat vaiheet.

Käveltävän keskustan seuraavia vaiheita valmistellaan siten, että tarkastelualue on laaja, jotta voidaan valita parhaimmat ideat toteutukseen ja aikatauluttaa ne vaiheittain toteutettavaksi siten, että ensimmäisten osien onnistumisia voidaan analysoida ja käyttää seuraavien vaiheiden toteutuksessa. Kävelykeskustan valmistelussa painotetaan luonnollisia kävelyreittejä, keskeisiä pysähtymispaikkoja ja niiden välisiä yhteyksiä, kävelykeskustan luomaa kaupallista potentiaalia, jota kussakin kohteessa kävelykadut tai käveltävyyden parantaminen tuovat. Suunnittelussa huomioidaan liikenteen kokonaistoimivuus.

Työn pohjalta laaditaan suunnitelma, joka voidaan aikatauluttaa ja jota voidaan toteuttaa useammassa vaiheessa.



Tarkasteltavia alueita ovat Iso Roobertinkadulta Erottajalle ja Mannerhiemintien alkuun sijoittuva vyöhyke, Mannerhiemintien alkupää ja ne kantakaupungin muut kadut, joilla kaupallinen potentiaali ja potentiaali viihtyisyyden lisäämiseksi on nostettavissa parhaiten käveltävyyden edistämällä.

Suunnitelmaan voidaan laatia osia, joiden toteutus ei ole ympärivuotista vaan koskee erityisesti kesäkautta tai muita rajattuja aikoja. Suunnitelmassa hyödynnetään työtä, jota on tehty kokeilujen ja väliaikaisten kävelyalueiden kehittämiseksi vuoden 2020 aikana. Suunnittelussa voidaan käyttää myös kilpailuja suunnittelun välineenä ja kiinteistönomistajat ja liikkeet otetaan mukaan suunnitteluun.

Käsittely

Vastaehdotus:

Reetta Vanhanen: Lisäys päätökseen:

Kävelykeskustaa ja käveltävää keskustaa laajennetaan kunnianhimoisesti. Jatkosuunnitteluun otetaan mukaan Esplanadien alue, joiden osalta tehdään analyysi mahdollisista eri vaihtoehdoista niin kaistojen määrän kuin logistiikkaan ja pysäköintiin liittyvän tilan osalta. Analyysissä huomioidaan jo 2016 virkamiesselvitysten kohteena olleet kaksi mallia, joissa toisessa Pohjois- ja Eteläesplanadi ovat molemmat yksi-kaistaisia ja toisessa Pohjoisesplanadi kokonaan kävelykatu. Analyysin pohjalta linjataan ratkaisut syksyllä 2021. Samassa yhteydessä linjataan valmistelun pohjalta käveltävän keskustan seuraavat vaiheet.

Käveltävän keskustan seuraavia vaiheita valmistellaan siten, että tarkastelualue on laaja, jotta voidaan valita parhaimmat ideat toteutukseen ja aikatauluttaa ne vaiheittain toteutettavaksi siten, että ensimmäisten osien onnistumisia voidaan analysoida ja käyttää seuraavien vaiheiden toteutuksessa. Kävelykeskustan valmistelussa painotetaan luonnollisia kävelyreittejä, keskeisiä pysähtymispaikkoja ja niiden välisiä yhteyksiä, kävelykeskustan luomaa kaupallista potentiaalia, jota kussakin kohteessa kävelykadut tai käveltävyyden parantaminen tuovat. Suunnittelussa huomioidaan liikenteen kokonaistoimivuus.

Työn pohjalta laaditaan suunnitelma, joka voidaan aikatauluttaa ja jota voidaan toteuttaa useammassa vaiheessa.

Tarkasteltavia alueita ovat Iso Roobertinkadulta Erottajalle ja Mannerhiemintien alkuun sijoittuva vyöhyke, Mannerhiemintien alkupää ja ne kantakaupungin muut kadut, joilla kaupallinen potentiaali ja potentiaali viihtyisyyden lisäämiseksi on nostettavissa parhaiten käveltävyyden edistämällä.



25.01.2021

Asia/3

Suunnitelmaan voidaan laatia osia, joiden toteutus ei ole ympärivuotista vaan koskee erityisesti kesäkautta tai muita rajattuja aikoja. Suunnitelmassa hyödynnetään työtä, jota on tehty kokeilujen ja väliaikaisten kävelyalueiden kehittämiseksi vuoden 2020 aikana. Suunnittelussa voidaan käyttää myös kilpailuja suunnittelun välineenä ja kiinteistönomistajat ja liikkeet otetaan mukaan suunnitteluun.

Kannattaja: Anna Vuorjoki

Äänestys

JAA-ehdotus: Esityksen mukaan

Ei-ehdotus: Reetta Vanhasen vastaehdotuksen mukaisesti muutettuna

Jaa-äännet: 7

Otto Meri, Pia Pakarinen, Mika Raatikainen, Marcus Rantala, Wille Rydman, Daniel Sazonov, Jan Vapaavuori

Ei-äännet: 8

Veronika Honkasalo, Nasima Razmyar, Tomi Sevander, Anni Sinnemäki, Reetta Vanhanen, Sanna Vesikansa, Anna Vuorjoki, Ozan Yanar

Kaupunginhallitus hyväksyi Reetta Vanhasen vastaehdotuksen mukaisesti muutetun ehdotuksen äänin 7 - 8.

Esittelijä

pormestari
Jan Vapaavuori

Lisätiedot

Mikko Aho, toimialajohtaja, puhelin: 09 310 36014
mikko.aho(a)hel.fi
Rikhard Manninen, Maankäyttöjohtaja, puhelin: 09 310 37160
rikhard.manninen(a)hel.fi

Muutoksenhaku

Muutoksenhakukielto, valmistelu tai täytäntöönpano

Otteet

Ote
Helsingin Satama Oy

Otteen liitteet
Esitysteksti

Päätösehdotus

Kaupunginhallitus päättää kaupunkistrategian 2017-2021 kärkihankkeen Kävelykeskustan laajentaminen ja maanalainen kokoojakatu jatkosuunnittelun osalta seuraavaa:



25.01.2021

Asia/3

Kaupunginhallitus hyväksyy esityslistalta ilmenevät periaatteet ja toimenpiteet kävelykeskustan laajentamiseen tähtävään jatkosuunnittelun pohjaksi.

Kaupunginhallitus toteaa, ettei maanalaisen kokoojakadun suunnittelua jatketa.

Kantakaupungin satamien liikenteellisiä järjestelyjä koskevat jatkosuunnitteluperiaatteet esitellään kaupunginvaltuustolle erillisen satamatoimintojen uudelleenjärjestelyitä ja satama-alueiden maankäytön lähtökohtia Eteläsatamassa, Katajanokalla ja Länsisatamassa koskevan periaatepäätöksen yhteydessä.

Esittelijän perustelut

Aiemmat päätökset

Maailman toimivin kaupunki – Helsingin kaupunkistrategiassa 2017-2021 todetaan: “Kaupunki selvittää ydinkeskustan viihtyisyyttä ja toiminnallisuutta edistävän kävelykeskustan merkittävämmän laajentamisen sekä keskustan läpiajoliikennettä ja satamien raskasta liikennettä katutilassa vähentävän maanalaisen kokoojakadun edellytykset. Toteutuessaan kokoojakatu rahoitetaan isolta osin tienkäyttömaksuin.”

Kaupunkistrategiaa edistetään kärkihankkein. Kävelykeskustan laajentaminen ja maanalainen kokoojakatu on yksi kaupunkistrategian määrittelemistä seitsemästä kärkihankkeesta. Sen päätöksenteosta on todettu seuraavaa:

Päätöstaso ja aikataulu:

Ideavaiheen tulokset tiedoksi ja yleissuunnitteluvaiheen ratkaisut viedään päätöksentekoon kaupungin johtoryhmään ja kaupunkiympäristölautakuntaan.

Yleissuunnittelun vaihtoehtojen arviointi ja etenemistavat viedään kaupungin johtoryhmään.

Yleissuunnittelun tulosten ja edellytysten arviointi, sekä päätös jatko-toimenpiteistä vuonna 2020 kaupungin johtoryhmään, kaupunkiympäristölautakuntaan, kaupunginhallitukseen ja kaupunginvaltuustoon.

Päätöksellään 24.10.2018 §151 pormestari on ottanut käsittelyynsä kaupunkistrategian kärkihankkeita sekä HNH-2035 eli Hiilineutraali Helsinki 2035 -toimenpideohjelmaa koskevat asiat.

Kaupunkiympäristölautakunta käsitteli 8.10.2019 esitystä kävelykeskustan laajentamisen ja siihen liittyvän maanalaisen kokoojakadun yleis-



25.01.2021

suunnitelman periaatteista. Kaupunkiympäristön toimialan esitys perustui suunnitelmaan laajentaa keskustan käveltyvyyden edellytyksiä maanpäällisessä katuverkossa käynnistäen samalla maanalaisen kokoojakadun rakennusteknisen yleissuunnittelun, jolla mm. kantakaupunkiin sijoittuvien satamien liikennettä voitaisiin merkittävästi siirtää maanalaiseen katuverkkoon.

Lautakunta esitti (äänestyksin) kaupunginhallitukselle seuraavaa:

"Kaupunkiympäristölautakunta toteaa, että esitetty vaihtoehto maanalaisesta kokoojakadusta ei tehtyjen selvitysten mukaan toisi Helsingin keskustaan lisää käyntejä ja elinvoimaa, olisi selvityksen mukaan kustannuksiltaan liian raskas ja kasvattaisi päästöjä verrattuna skenaarioihin ilman tunnelia. Tunnelin kustannukset ovat mittaluokkaa, jossa merkittävää osaa investoinnin kustannuksista on mahdotonta periä käyttäjämaksuilla. Kaupunkiympäristölautakunta toteaa, että tehdyn selvityksen perusteella maanalainen kokoojakatu ei tarjoa edellytyksiä strategiassa määritellyille tavoitteille. Kaupunkiympäristölautakunta kuitenkin katsoo, että suunnittelua keskustan vetovoiman, keskustan liikenteen kokonaisuuden ja keskustan viihtyisyyden parantamiseksi on välttämätöntä jatkaa."

Kaupunkiympäristölautakunta päätti:

- merkitä saadun selvityksen maanalaisesta kokoojakadusta tiedoksi ja katsoi asian sen osalta loppuun käsitellyksi.

-että tulee laatia olennaiseen keskittyvä selvitys Helsingin ydinkeskustan nykytilan elinvoimasta ja tulevaisuuden vetovoimasta, maankäytön tiivistymisen potentiaalista ja tähän liittyen analysoida parhaat ja tehokkaimmat keinot parantaa keskustan saavutettavuutta kaikki kulkumuodot huomioiden.

-että selvitystä ja suunnittelua kävelykeskustan laajentamisesta jatketaan siten, että otetaan huomioon kokonaisuuden kannalta tarpeellisten selvitysten huomioiden, ja laaditaan kävelykeskustan laajentamisesta suunnitelma, joka voidaan toteuttaa ilman maanlaista kokoojakatua ja joka on toteutettavissa useissa eri vaiheissa asteittain.

Pormestari päätti 18.10.2019 § 199 ottaa kaupunginhallituksen käsiteltäväksi kaupunkiympäristölautakunnan 8.10.2019 § 492 päätöksen koskien kävelykeskustan laajentamista ja maanalaista kokoojakatua. Päätöksen perusteena oli kaikkien kaupunkistrategian kärkihankkeiden käsitteleminen samalla päätöstyössä.

Edellä esitettyihin päätöksiin viitaten ja asiassa tehdyn kokonaisharkinnan perusteella esittelijä toteaa, ettei maanalaisen kokoojakadun jat-



kosuunnittelulle ole tällä hetkellä edellytyksiä. Lautakunnan esitykseen perustuen on jatkettu kävelykeskustan laajenemiseen tähtäävää suunnittelua ilman maanalaisen kokoojakadun tarjoamia mahdollisuuksia. Hanketta on jatkovalmisteltu työnimellä ”Käveltävä keskusta”. Jatkovalmisteluun perustuen esittelijä esittää seuraavien periaatteiden hyväksymistä tarkemman jatkosuunnittelun ja tulevan päätöksenteon pohjaksi.

Käveltävän keskustan yleiset tavoitteet

Helsingin ydinkeskusta on maan suurin työpaikkakeskittymä yli 110 000 työpaikallaan. Samaan aikaan koko Helsingissä oli hieman yli 397 000 työpaikkaa. Alueella on noin kolmannes koko kaupungin ja noin viisi prosenttia koko maan työpaikoista. Erityisesti kaikkein korkeimman tuottavuuden yritykset, kuten erilaiset liikkeenjohdon palvelut, ovat sijoittuneet ydinkeskustaan. Helsingin ydinkeskusta on myös maan merkittävin kaupan, kulttuurin ja vapaa-ajan palveluiden keskittymä. Eteläsataman alueen kehittäminen tulee vaikuttamaan merkittävästi koko eteläisen keskustan dynamiikkaan, ihmisvirtoihin ja saavutettavuuteen.

Tavoitteena on, että Helsingin ydinkeskustan kävelypainotteinen alue mielletään myös tulevaisuudessa valtakunnan vetovoimaisimmaksi työ-, asiointi- ja oleskeluympäristöksi. On tärkeää, että keskustan työpaikkaklusteri voi kasvaa sekä työpaikkojen määrän että tuottavuuden osalta.

Ydinkeskustan roolia kulttuuritoimintojen ja uusien toimitilojen sijoittumispaikkana vahvistetaan entisestään. Ydinkeskustan kehittymisen riskinä voi olla vetovoimatekijöiden kapeus. Jos profiili jää vain muutaman alan varaan, kaupunki ei hyödynnä kaikkia potentiaalejaan. Samanaikaisesti tulee turvata monipuolisuus ja volyymin kasvattaminen.

Koko maailmaa vuonna 2020 koetelleella koronapandemiolla on ollut vaikutuksia myös Helsingin keskustan taloudelliseen toimeliaisuuteen. Pandemian aiheuttamat rajoitukset, erityisesti etätyö ja ravintoloiden sulkeminen, ovat vaikuttaneet merkittävästi juuri ydinkeskustan elävyyteen ja mm. jakeluliikenteen määrään. Myös kuluttajakäyttäytymisen muutoksilla ja verkkokaupan lisääntymisellä on vaikutusta ydinkeskustan toimintoihin. Osalla näistä muutoksista arvioidaan olevan myös pysyvämpiä vaikutuksia: etätyön lisääntymisen myötä yritykset voivat tehostaa entisestään tilankäyttöään. Samalla on todettava, että koronan vaikutuksia etätyön pysyvään lisääntymiseen tai kaupan siirtymiseen verkkokauppaan laajemmin on vielä liian aikaista arvioida.

Jotta pystytään varmistamaan keskusta-alueen lisääntyvä houkuttelevuus ja selviämään koronakriisistä sekä vahvistamaan sen erityispiirteitä verrattuna muihin työpaikka-alueisiin, tulee keskustaan lisätä merkit-



tävästi uutta liike- ja toimistotilaa erityisesti korkean tuottavuuden toimialoilla. Helsingin ydinkeskustan alueella on vireillä poikkeuksellisen monta hanketta, jotka toteutuessaan lisäävät keskustan kiinnostavuutta ja sitä kautta elinvoimaa. Uusi Ylioppilastalo ja entinen hotelli Seura-huone ovat muuttumassa uudeksi viiden tähden hotelliksi. Niiden naapurissa uudistuu Kaivopiha ja Sokos Hotelli Vaakunan laajennus Kai-vokadulla. Myös Helsingin päärautatieasemalle on tullut ja on tulossa uusia palveluja kaupunkilaisille ja matkailijoille. Uusia korkean luokan toimitilojen rakentamismahdollisuuksia syntyy Elielin aukiolle ja edellyt-tyksiä kartoitetaan parhaillaan myös Eteläisen Rautatiekadun varrella.

Elintärkeää uudistuvalla keskustalla on houkutteleva ympäristö. Kau-pungin keskustan tulee olla helposti saavutettava ja houkutteleva paik-ka pysähtyä, viettää aikaa ja tehdä työtä sekä nauttia kulttuurista ja palveluista. Tämän tavoitteen edistämiseksi ydinkeskustan kävelypai-notteista aluetta laajennetaan monipuolistamalla toimintoja ja paranta-malla kaupunkitilan koettua laatua.

Kävelypainotteisen alueen julkista kaupunkitilaa täydentävät tulevai-suudessa nykyistä selkeämmin kortteleiden sisäiset jalankulkuyhteydet, liiketiloja yhdistävät kauppakujat sekä joukkoliikenteen maanalaisille asemille johtavat kävelyreitit. On tarpeen parantaa keskustan jalankul-kuverkoston jatkuvuutta suunnittelemalla ja toteuttamalla uusia houkut-televia yhteyksiä ja kehittämällä ydinkeskustan kävelypainotteista aluet-ta ilman, että ne edellyttävät merkittäviä muutoksia keskustan liikenne-järjestelmässä. Sujuva huoltoliikenne ja tavarantoimitus takaavat yritys-ten ja palveluiden edellytykset toimia tiiviissä ydinkeskustassa. Lisäksi sujuva tavarantoimitus edellyttää jakeluliikenteen edellytysten paran-tamista.

Mainittujen tavoitteiden saavuttamiseksi:

- edellytetään hankkeisiin ryhtyviltä, että toimitila- ja kulttuurihankkeiden sekä olemassa olevien kiinteistöjen merkittävän lisärakentamisen yh-teydessä parannetaan jalankulun olosuhteita ja korttelien sisäisiä yh-teyksiä
- edistetään kortteleiden sisäisten jalankulun yhteyksien rakentamista siten, että niitä saa rakentaa asemakaavassa määritellyn rakennusoi-keuden lisäksi
- mahdollistetaan katettujen pihatilojen rakentaminen siten, että niitä voi käyttää ravintola- ja kahvilatyypillisessä käytössä
- mahdollistetaan soveltuviissa paikoissa ravintoloiden ja kahviloiden paviljonkityyppisten terassiosien toteuttaminen



25.01.2021

Asia/3

- parannetaan käveltävän verkoston koettua jatkuvuutta uusimalla ja yhtenäistämällä jalankulkualueiden pinnoitteita ja kalusteita siten, että ne viestivät kävelijöille verkoston priorisoiduista kohdista
- parannetaan ydinkeskustan jalankulkuympäristön laatua, esteettömyyttä ja jalankulun ensisijaisuutta suhteessa muihin kulkumuotoihin

Toimenpiteet alueittain

Pohjoisesplanadin ja Aleksanterinkadun alue

- lisätään kadulle avautuvien tilojen määrää erityisesti Aleksanterinkadulla
- parannetaan Pohjoisesplanadin ja Aleksanterinkadun poikittaisten kävely-yhteyksien olosuhteita
- kehitetään Fabianinkadusta käveltävämpää ympäristöä

Eteläesplanadin eteläpuoli

- parannetaan kävely-yhteyttä Kasarmitorin suuntaan Fabianinkadulla sekä Kasarmikadulla
- pienennetään Unioninkadun liikenteen haittavaikutusta Eteläesplanadin ja Pohjoisen Makasiinikadun välillä. Hyödynnetään sataman rekka-liikenteen poistuminen alueelta.
- parannetaan Kasarmitorin viihtyisyyttä ja liikeyritysten toimintaedellytyksiä sekä kävelijöiden yhteyttä toriin Fabianinkadun tai Pohjoisen Makasiinikadun autoliikennettä rajoittamalla
- parannetaan jalankulun yhteyksiä tulevaan Makasiinirantaan Arkkitehtuuri- ja Designmuseon alueelle
- kehitetään rantareittiä sekä muita kävelyreittejä Eteläsataman ympäristössä ja Katajanokalla satamatoimintojen siirtämistä ja keskittämistä koskevien, valtuustossa hyväksyttävien periaatteiden mukaisesti.
- levennetään Laivasillankadun jalkakäytäviä

Käveltävän keskustan edistäminen hankkeissa

Merkittäviä käveltävää keskustaa laajentavia tai parantavia maankäytön suunnittelussa vireillä olevia kiinteistökehityshankkeita ovat Elielinaukio ja Kaivokatu, Kampin terveys- ja hyvinvointikeskus, Hietalahden altaan ympäristö, Katajanokanlaiturin korttelit sekä Eteläsataman länsiosa. Lisäksi Eteläisen Rautatiekadun alueella tutkitaan edellytyksiä

Postiosoite

PL 1
00099 HELSINGIN KAUPUNKI
kaupunginkanslia@hel.fi

Käyntiosoite

Pohjoisesplanadi 11-13
Helsinki 17
<http://www.hel.fi/kaupunginkanslia>

Puhelin

+358 9 310 1641

Faksi

+358 9 655 783

Y-tunnus

0201256-6

Tilinro

F10680001200062637

Alv.nro

F102012566



toimitilarakentamiselle. Näiden suunnittelun ja toteuttamisen yhteydessä:

- luodaan edellytykset julkisen ympäristön kehittämiseksi
- edellytetään kävely-ympäristöä parantavia ratkaisuja. Näitä ovat esimerkiksi maantasokerroksen avoimuus ja korkeus, tilojen avautuminen kadulle, huollon integroiminen rakennukseen tai maanalaisiin tiloihin ja ajorampien sijoittaminen rakennukseen
- otetaan huomioon julkisen tilan mitoituksessa maantasokerroksen toiminnot ja tilatarpeet kuten varaukset ulkotarjoilualueille ja kävely-yhteyksien sujuva jatkuvuus tontilta muuhun ympäristöön

Yhteisvaikutuksiltaan edellä luetellut yksittäiset hankkeet ja kokonaisuudet lisäävät merkittävästi keskustan käveltävyyttä ja luovat edellytyksiä elävän kaupunkitilan tarjoamiselle kaupunkilaisten ja yritysten käyttöön.

Ydinkeskustan torit ja puistot

Ydinkeskustan torialueita kehitetään, joita ovat Senaatintori, Kasarmitori ja Kauppatori. Kaisaniemen puiston suunnitelman pohjalta käynnistetään puiston uudistaminen. Samanaikaisesti toteutetaan Helsingin yliopiston metroaseman pohjoinen sisäänkäynti sekä parannetaan kävely-yhteyksiä Kruununhakaan.

Erityiset toimenpiteet

Keskustan huoltotunneli

Keskustan huoltotunnelin laajamittaisempaa käyttöä edistetään. Valmistelu tapahtuu vuorovaikutuksessa tunnelin vaikutuspiirissä olevien kiinteistönomistajien ja muiden toimijoiden kanssa. Esitys edistämistoimenpiteistä saatetaan kaupunginhallituksen hyväksyttäväksi vuoden 2021 aikana

Maanalaiset kävely-yhteydet

Täydennetään keskusta-alueen maanalaisia kävely-yhteyksiä ja niihin liittyviä palvelukeskittymiä osana käveltävän keskustan kokonaisuutta. Kytetään maanalaisen kävely-ympäristön kehittäminen keskustan kehittämishankkeisiin, millä edistetään kaupungin ja yksityisten toimijoiden sekä maanomistajien yhteistyötä hankkeiden toteuttamisessa. Maanalaisen kävely-ympäristön kehittämisen periaatteet määritetään maanalaisessa yleiskaavassa, joka esitellään päätöksentekoon vuoden 2021 aikana. Toimenpiteitä toteutetaan asemakaavoituksen ja hankesuunnittelun yhteydessä.



25.01.2021

Toimenpideohjelma

Valmistellaan ydinkeskustan elinvoiman kasvuun tähtäävä toimenpideohjelma, jossa valitut toimenpiteet määritellään ja aikataulutetaan. Lähtökohtana selvitetään erilaisia syitä tulla ydinkeskustaan. Toimenpideohjelmaan kirjataan työpaikkojen ja toimitilojen kasvutavoitteet. Aikataulutuksessa otetaan huomioon jo käynnissä olevat ja käynnistyvät rakennus- ja liikennehankkeet, jotta mahdolliset rakennusaikaiset haitat voidaan minimoida.

Esittelijä

pormestari
Jan Vapaavuori

Lisätiedot

Mikko Aho, toimialajohtaja, puhelin: 09 310 36014
mikko.aho(a)hel.fi
Rikhard Manninen, Maankäyttöjohtaja, puhelin: 09 310 37160
rikhard.manninen(a)hel.fi

Muutoksenhaku

Muutoksenhakukielto, valmistelu tai täytäntöönpano

Otteet

Ote

Helsingin Satama Oy

Otteen liitteet

Esitysteksti

Tiedoksi

Kaupunkiympäristölautakunta
Kaupunkiympäristölautakunnan rakennusten ja yleisten alueiden jaosto
Kaupunkiympäristölautakunnan ympäristö- ja lupajaosto
Kulttuuri- ja vapaa-aikalautakunta
Kaupunginmuseo

Päätöshistoria

Kaupunginhallitus 11.01.2021 § 14

HEL 2019-006243 T 08 00 04

Päätös

Kaupunginhallitus päätti panna asian kahdeksi viikoksi pöydälle.

Käsittely

Postiosoite

PL 1
00099 HELSINGIN KAUPUNKI
kaupunginkanslia@hel.fi

Käyntiosoite

Pohjoisesplanadi 11-13
Helsinki 17
<http://www.hel.fi/kaupunginkanslia>

Puhelin

+358 9 310 1641

Faksi

+358 9 655 783

Y-tunnus

0201256-6

Tilinro

FI0680001200062637

Alv.nro

FI02012566



25.01.2021

11.01.2021 Pöydälle

Asian käsittelyn aikana kuultavana oli maankäyttöjohtaja Rikhard Manninen. Paikalla olivat myös Helsingin Satama Oy:n toimitusjohtaja Ville Haapasaari ja yhteysjohtaja Sanna-Mari Jäntti. Asiantuntijat poistuivat kuulemisensa jälkeen kokouksesta.

Kaupunginhallitus päätti yksimielisesti panna asian kahdeksi viikoksi pöydälle Anna Vuorjoen ehdotuksesta.

Esittelijä

pormestari
Jan Vapaavuori

Lisätiedot

Mikko Aho, toimialajohtaja, puhelin: 09 310 36014
mikko.aho(a)hel.fi
Rikhard Manninen, Maankäyttöjohtaja, puhelin: 09 310 37160
rikhard.manninen(a)hel.fi

Keskushallinto Pormestari 18.10.2019 § 199

HEL 2019-006243 T 08 00 04

Päätös

Pormestari otti kaupunginhallituksen käsiteltäväksi kaupunkiympäristölautakunnan 8.10.2019 § 492 tekemän päätöksen koskien kävelykeskustan laajentamista ja maanalaista kokoojakatua.

Päätöksen perustelut

Pormestari katsoo, että kävelykeskustan laajentamista ja maanalaista kokoojakatua koskeva asia on syytä saattaa kaupunginhallituksen käsiteltäväksi, jotta strategiassa määritellyn kärkihankkeen käsittely toteutuu samalla päätöstageella muiden strategian kärkihankkeiden kanssa.

Kaupunkiympäristölautakunta on 8.10.2019 § 492 päättänyt kävelykeskustan laajentamisen yleissuunnitelman ja maanalaisen kokoojakadun rakenneteknisen yleissuunnitelman laadinnan pohjaksi esitetyistä vaihtoehtoista sekä jatkosuunnittelun tavoitteista. Lautakunta päätti äänestyksen jälkeen sisällöltään esittelijän ehdotuksesta merkittävästi eroavasta etenemisestä. Päätöksestä jätettiin kaksi eriävää mielipidettä.

Kaupunginvaltuusto hyväksyi 27.9.2017 § 321 Helsingin kaupunkistrategian. Kaupunkistrategiaa toteutetaan muun muassa seitsemällä kärkihankkeella, joista yksi on kävelykeskusta ja maanalainen kokoojakatua.

Postiosoite

PL 1
00099 HELSINGIN KAUPUNKI
kaupunginkanslia@hel.fi

Käyntiosoite

Pohjoisesplanadi 11-13
Helsinki 17
<http://www.hel.fi/kaupunginkanslia>

Puhelin

+358 9 310 1641

Faksi

+358 9 655 783

Y-tunnus

0201256-6

Tilinro

F10680001200062637

Alv.nro

F102012566



25.01.2021

Asia/3

Kaupunkistrategian mukaan ”kaupunki selvittää ydinkeskustan viihtyisyyttä ja toiminnallisuutta edistävän kävelykeskustan merkittävämmän laajentamisen sekä keskustan läpiajoliikennettä ja satamien raskasta liikennettä katutilassa vähentävän maanalaisen kokoojakadun edellytykset. Toteutuessaan kokoojakatu rahoitetaan isolta osin tienkäyttömaksuin.”

Pormestari on 24.10.2018 § 151 päättänyt ottaa esittelyynsä kaupunkistrategian kärkihankkeita sekä Hiilineutraali Helsinki 2035 -toimenpideohjelmalla koskevat asiat.

Lisätiedot

Henri Kähönen, kaupunginsihteeri, puhelin: 310 36027
henri.kahonen(a)hel.fi

Kaupunkiympäristölautakunta 08.10.2019 § 492

HEL 2019-006243 T 08 00 04

Päätös

Kaupunkistrategiassa todetaan: ”Kaupunki selvittää ydinkeskustan viihtyisyyttä ja toiminnallisuutta edistävän kävelykeskustan merkittävämmän laajentamisen sekä keskustan läpiajoliikennettä ja satamien raskasta liikennettä katutilassa vähentävän maanalaisen kokoojakadun edellytykset. Toteutuessaan kokoojakatu rahoitetaan isolta osin tienkäyttömaksuin.”

Kaupunkiympäristölautakunta toteaa, että esitetty vaihtoehto maanalaisesta kokoojakadusta ei tehtyjen selvitysten mukaan toisi Helsingin keskustaan lisää käyntejä ja elinvoimaa, olisi selvityksen mukaan kustannuksiltaan liian raskas ja kasvattaisi päästöjä verrattuna skenaarioihin ilman tunnelia. Tunnelin kustannuksen ovat mittaluokkaa, jossa merkittävää osaa investoinnin kustannuksista on mahdotonta periä käyttäjämaksuilla.

Kaupunkiympäristölautakunta toteaa, että tehdyn selvityksen perusteella maanalainen kokoojakatu ei tarjoa edellytyksiä strategiassa määritellyille tavoitteille.

Kaupunkiympäristölautakunta kuitenkin katsoo, että suunnittelua keskustan vetovoiman, keskustan liikenteen kokonaisuuden ja keskustan viihtyisyyden parantamiseksi on välttämätöntä jatkaa.

Kaupunkiympäristölautakunta päätti:

Postiosoite

PL 1
00099 HELSINGIN KAUPUNKI
kaupunginkanslia@hel.fi

Käyntiosoite

Pohjoisesplanadi 11-13
Helsinki 17
<http://www.hel.fi/kaupunginkanslia>

Puhelin

+358 9 310 1641

Faksi

+358 9 655 783

Y-tunnus

0201256-6

Tilinro

FI0680001200062637

Alv.nro

FI02012566



-merkitä saadun selvityksen maanalaisesta kokoojakadusta tiedoksi ja katsoo asian sen osalta loppuun käsitellyksi

-että tulee laatia olennaiseen keskittyvä selvitys Helsingin ydinkeskustan nykytilan elinvoimasta ja tulevaisuuden vetovoimasta, maankäytön tiivistymisen potentiaalista ja tähän liittyen analysoida parhaat ja tehokkaimmat keinot parantaa keskustan saavutettavuutta kaikki kulkumuodot huomioiden

-että selvitystä ja suunnittelua kävelykeskustan laajentamisesta jatketaan siten, että otetaan huomioon kokonaisuuden kannalta tarpeellisten selvitysten huomiot, ja laaditaan kävelykeskustan laajentamisesta suunnitelma, joka voidaan toteuttaa ilman maanlaista kokoojakatua ja joka on toteutettavissa useissa eri vaiheissa asteittain

-analysoida, millä joukkoliikenteen laatutason parannustoimilla tarvetta keskustan läpiajoon entisestään vähennetään

-edellyttää, että keskustan huoltotunnelin osalta valmistellaan toimet, jotka nostavat sen käyttöä huoltoliikenteen tarpeisiin selvästi nykyisestä

-esittää, että yhteistyössä Helsingin sataman kanssa selvitetään toimenpiteitä ja niihin liittyviä vaikutuksia raskaan liikenteen nykyistä suuremman osuuden siirtymiseksi Vuosaareen

-että Jätkäsaaren liikenteen toimivuuden varmistamiseksi laaditaan suunnitelma sisältäen erilaisia skenaarioita sataman auto- ja rekkaliikennemääristä

-että kaikkien edellä mainittujen toimien suunnittelun tulee huomioida liikenteen päästövähennystavoitteet

Käsittely

08.10.2019 Esittelijän ehdotuksesta poiketen

Vastaehdotus:

Anni Sinnemäki: Kaupunkistrategiassa todetaan: "Kaupunki selvittää ydinkeskustan viihtyisyyttä ja toiminnallisuutta edistävän kävelykeskustan merkittävämmän laajentamisen sekä keskustan läpiajoliikennettä ja satamien raskasta liikennettä katutilassa vähentävän maanalaisen kokoojakadun edellytykset. Toteutuessaan kokoojakatu rahoitetaan isolta osin tienkäyttömaksuin."

Kaupunkiympäristölautakunta toteaa, että esitetty vaihtoehto maanalaisesta kokoojakadusta ei tehtyjen selvitysten mukaan toisi Helsingin keskustaan lisää käyntejä ja elinvoimaa, olisi selvityksen mukaan kus-



25.01.2021

Asia/3

tannuksiltaan liian raskas ja kasvattaisi päästöjä verrattuna skenaarioihin ilman tunnelia. Tunnelin kustannuksen ovat mittaluokkaa, jossa merkittävää osaa investoinnin kustannuksista on mahdotonta periä käyttäjämaksuilla.

Kaupunkiympäristölautakunta toteaa, että tehdyn selvityksen perusteella maanalainen kokoojakatu ei tarjoa edellytyksiä strategiassa määritellyille tavoitteille.

Kaupunkiympäristölautakunta kuitenkin katsoo, että suunnittelua keskustan vetovoiman, keskustan liikenteen kokonaisuuden ja keskustan viihtyisyyden parantamiseksi on välttämätöntä jatkaa.

Kaupunkiympäristölautakunta päättää:

-merkitä saadun selvityksen maanalaisesta kokoojakadusta tiedoksi ja katsoo asian sen osalta loppuun käsitellyksi

-että tulee laatia olennaiseen keskittyvä selvitys Helsingin ydinkeskustan nykytilan elinvoimasta ja tulevaisuuden vetovoimasta, maankäytön tiivistymisen potentiaalista ja tähän liittyen analysoida parhaat ja tehokkaimmat keinot parantaa keskustan saavutettavuutta kaikki kulkumuodot huomioiden

-että selvitystä ja suunnittelua kävelykeskustan laajentamisesta jatketaan siten, että otetaan huomioon kokonaisuuden kannalta tarpeellisten selvitysten huomiot, ja laaditaan kävelykeskustan laajentamisesta suunnitelma, joka voidaan toteuttaa ilman maanlaista kokoojakatua ja joka on toteutettavissa useissa eri vaiheissa asteittain

-analysoida, millä joukkoliikenteen laatutason parannustoimilla tarvetta keskustan läpiajoon entisestään vähennetään

-edellyttää, että keskustan huoltotunnelin osalta valmistellaan toimet, jotka nostavat sen käyttöä huoltoliikenteen tarpeisiin selvästi nykyisestä

-esittää, että yhteistyössä Helsingin sataman kanssa selvitetään toimenpiteitä ja niihin liittyviä vaikutuksia raskaan liikenteen nykyistä suuremman osuuden siirtymiseksi Vuosaareen

-että Jätkäsaaren liikenteen toimivuuden varmistamiseksi laaditaan suunnitelma sisältäen erilaisia skenaarioita sataman auto- ja rekkaliikennemääristä

-että kaikkien edellä mainittujen toimien suunnittelun tulee huomioida liikenteen päästövähennystavoitteet



Kannattaja: Eveliina Heinäluoma

1 äänestys

JAA-ehdotus: Esityksen mukaan

EI-ehdotus: Kaupunkistrategiassa todetaan: "Kaupunki selvittää ydinkeskustan viihtyisyyttä ja toiminnallisuutta edistävän kävelykeskustan merkittävämmän laajentamisen sekä keskustan läpiajoliikennettä ja satamien raskasta liikennettä katutilassa vähentävän maanalaisen kokoojakadun edellytykset. Toteutuessaan kokoojakatu rahoitetaan isolta osin tienkäyttömaksuin."

Kaupunkiympäristölautakunta toteaa, että esitetty vaihtoehto maanalaisesta kokoojakadusta ei tehtyjen selvitysten mukaan toisi Helsingin keskustaan lisää käyntejä ja elinvoimaa, olisi selvityksen mukaan kustannuksiltaan liian raskas ja kasvattaisi päästöjä verrattuna skenaarioihin ilman tunnelia. Tunnelin kustannuksen ovat mittaluokkaa, jossa merkittävää osaa investoinnin kustannuksista on mahdollonta periä käyttäjämaksuilla.

Kaupunkiympäristölautakunta toteaa, että tehdyn selvityksen perusteella maanalainen kokoojakatu ei tarjoa edellytyksiä strategiassa määritellyille tavoitteille.

Kaupunkiympäristölautakunta kuitenkin katsoo, että suunnittelua keskustan vetovoiman, keskustan liikenteen kokonaisuuden ja keskustan viihtyisyyden parantamiseksi on välttämätöntä jatkaa.

Kaupunkiympäristölautakunta päättää: -merkitä saadun selvityksen maanalaisesta kokoojakadusta tiedoksi ja katsoo asian sen osalta loppuun käsitellyksi -että tulee laatia olennaiseen keskittyvä selvitys Helsingin ydinkeskustan nykytilan elinvoimasta ja tulevaisuuden vetovoimasta, maankäytön tiivistymisen potentiaalista ja tähän liittyen analysoida parhaat ja tehokkaimmat keinot parantaa keskustan saavutettavuutta kaikki kulkumuodot huomioiden -että selvitystä ja suunnittelua kävelykeskustan laajentamisesta jatketaan siten, että otetaan huomioon kokonaisuuden kannalta tarpeellisten selvitysten huomioiden, ja laaditaan kävelykeskustan laajentamisesta suunnitelma, joka voidaan toteuttaa ilman maanlaista kokoojakatua ja joka on toteutettavissa useissa eri vaiheissa asteittain -analysoida, millä joukkoliikenteen laadun parannustoimilla tarvetta keskustan läpiajoon entisestään vähennetään -edellyttää, että keskustan huoltotunnelin osalta valmistellaan toimet, jotka nostavat sen käyttöä huoltoliikenteen tarpeisiin selvästi nykyisestä -esittää, että yhteistyössä Helsingin sataman kanssa selvitetään toimenpiteitä ja niihin liittyviä vaikutuksia raskaan liikenteen nykyistä suuremman osuuden siirtymiseksi Vuosaareen -että Jätkä-



saaren liikenteen toimivuuden varmistamiseksi laaditaan suunnitelma sisältäen erilaisia skenaarioita sataman auto- ja rekkaliikennemääristä -että kaikkien edellä mainittujen toimien suunnittelun tulee huomioida liikenteen päästövähennystavoitteet

Jaa-äännet: 5

Sirpa Asko-Seljavaara, Nuutti Hyttinen, Atte Kaleva, Risto Rautava, Laura Rissanen

Ei-äännet: 8

Mia Haglund, Eveliina Heinäluoma, Noora Laak, Jape Lovén, Amanda Pasanen, Tuomas Rantanen, Anni Sinnemäki, Osmo Soininvaara

Tyhjä: 0

Poissa: 0

Risto Rautava: ERIÄVÄ MIELIPIIDE

Kaupunkistrategiassa on puolueiden kesken sovittu ja kaupunginvaltuustossa hyväksytty: "Kaupunki selvittää ydinkeskustan viihtyisyyttä ja toiminnallisuutta edistävän kävelykeskustan merkittävämmän laajentamisen sekä keskustan läpiajoliikennettä ja satamien raskasta liikennettä katutilassa vähentävän maanalaisen kokoojakadun edellytykset. Toeutuessaan kokoojakatu rahoitetaan isolta osin tienkäyttömaksuin." Kaupunkiympäristölautakunta on keskeyttänyt asian valmistelun kokouksessaan 8.10. kesken yhteisesti sovitun selvitysprosessin. En hyväksy päätöstä, mikä on yhdessä sovitun prosessin vastainen.

Päätöksen seurauksena jäävät lisäksi selvittämättä osittain tai kokonaan esimerkiksi seuraavat oleelliset kokonaisuudet:

- ydinkeskustan viihtyisyyden ja houkuttelevuuden, sekä kävelyn, pyöräilyn ja joukkoliikenteen olosuhteiden parantaminen,
- ydinkeskustan kehittämisen mahdollisuuksien lisääntyminen sekä toimivuus ja saavutettavuuden parantuminen,
- ympäristövaikutukset, ml. vaikutukset päästöihin,
- vaikutukset ilmanlaatuun ja meluun katutasolla,
- vaikutukset liikenneturvallisuuteen,
- vaikutus autoliikenteen määrään katutilassa (läpiajoliikenne, satamaliikenne ja liikenne keskustan, sekä lännen, että idän suuntien välillä)
- satamien saavutettavuus,
- olemassa olevan, jo rakennetun maanalaisen infran tehokas hyödyntäminen (maanalaiset pysäköintilaitokset, huoltotunneli),
- rahoitusmallien tarkastelu, mukaan lukien erilaiset tienkäyttömaksu-mallinnukset,
- yhteiskuntataloudellinen vaikutusanalyysi (ml. esim. työllisyysvaikutukset, vero- ym. tulovaikutukset).



Pidän lautakunnan päätöstä vastuuttomana, asukkaille, yrityksille ja koko seudulliselle elinkeinoelämälle vahingollisena sekä Helsingin keskustan ja sataman elinvoimaisuudelle ja saavutettavuudelle haitallisena.

Merkittävän, kaupunkistrategiassa yhdessä sovitun asian käsittelyn keskeyttäminen ennen perusteellisia selvityksiä on Helsingin poliittisessa toimintakulttuurissa huolestuttava, päätöksentekokulttuuria rapauttava ilmiö.

Tähän eriävään mielipiteeseen yhtyivät Sirpa Asko-Seljavaara, Atte Kalleva ja Laura Rissanen.

Nuutti Hyttinen Eriävä mielipide: Vastaehdotuksen mukainen päätös on omiaan heikentämään Helsingin ydinkeskustan saavutettavuutta pitkällä tähtäimellä, kannustamaan yrityksiä siirtämään toimintojaan ja samalla työpaikkoja pois ydinkeskusta-alueelta, sekä kiihdyttää vähittäiskaupan asiointin siirtymistä ydinkeskustasta kehäteiden varrella oleviin, monesti Helsingin rajojen ulkopuolella sijaitseviin kauppakeskuksiin, joiden saavutettavuus on lähiöistä sekä Helsingin ulkopuolelta merkittävästi parempi.

Tämä päätös ei vähennä liikenteen päästöjä tai liikenneturvallisuutta, vaan lukitsee satamaliikenteen katutason päästöt suurin piirtein nykyiselle tasolle vuosikymmeniksi ja heikentää siten kaupungin ilmanlaatua ja kaupunkilaisten terveyttä. Automäärän merkittävä vähentäminen keskustassa ei onnistu ilman kohtuuttoman haitan aiheuttamista kaupunkilaisten liikkumiselle.

Maanalaisen kokoojakadun rakentamatta jättäminen aiheuttaa uusiin eteläisiin kaupunginosiin merkittävän saavutettavuusongelman liikennemuodosta riippumatta ja lisää sekä työmatka-autoilua Helsingin ulkopuolelle siirtyviin työpaikkakeskittymiin että asiointimatkoja keskustan alueen ulkopuolella sijaitseviin kauppakeskuksiin, joihin ei ole toimivia julkisen liikenteen yhteyksiä. Vastaehdotuksen mukaisella päätöksellä eteläisistä kaupunginosista, erityisesti rakenteilla olevasta Jätkäsaaresta ja Hernesaaresta, tehdään asukkaille erittäin epämiellyttävät sumput, joista ei pääse ruuhka-aikaan järkevässä ajassa muihin kaupunginosaan tai Helsingin ulkopuolelle töihin. Syntyvä tilanne on omiaan heikentämään uusien, merellisten kaupunginosien houkuttelevuutta asukkaiden silmissä ja ongelman ratkaiseminen jälkikäteen kohtuullisessa ajassa ei tunnelin päätöksentekoprosessiin, suunnitteluun ja rakentamiseen kuuluva aika huomioiden onnistu.

Estäessään maanalaisen kokoojakadun jatkosuunnittelun ideologisen haitanteon autoilulle nimissä vihervasemmisto heikentää helsinkiläisten liikkumismahdollisuuksia, vähentää Helsingin vetovoimaa sekä tulevia verotuloja aiheuttamalla työpaikka- ja yritysruudon pääkaupunkiseudun



25.01.2021

Asia/3

muihin kuntiin. Tämä todennäköinen lopputulema ei vähennä autoilua eikä päästöjä, vaan lisää molempia, eikä ole missään muussakaan mielessä Helsingin edun mukaista.

Suomi on vajoamassa muun Euroopan mukana lähivuosina taantumaan ja korot ovat tällä hetkellä ennätyskallista alhaalla. Jos maanlainen kokoojakatu on tarpeen joskus rakentaa, hankkeen rahoitus olisi kannattanut hankkia sekä toteutus aloittaa sekä kustannus- että talous- ja työllisyysnäkökulmasta juuri nyt, taantumassa. Tällöin välttyttäisiin myös lähitulevaisuudessa merkittävilta, eteläisiä kaupunginosia koskevilta liikenneongelmilta.

Asian aikana kuultavana oli projektinjohtaja Katariina Baarman. Asian tuntija poistui kuulemisensa jälkeen kokouksesta.

01.10.2019 Pöydälle

17.09.2019 Pöydälle

Esittelijä

kaupunkiympäristön toimialajohtaja
Mikko Aho

Lisätiedot

Katariina Baarman, projektinjohtaja, puhelin: 310 37125
katariina.baarman(a)hel.fi