

Helsinki

Kaavanumero 13011

Vuorovaikutusraportti
Kaivokatu



Helsingin kaupunki
Kaupunkiympäristön toimiala
Asemakaavoitus

Diaarinumero HEL 2024-004023
Projektinumero 0000275
ProjectWise-numero 6284_8

Vuorovaikutusraportti

Asemakaavan vuorovaikutusraportissa esitetään yhteenvedot kaavaratkaisun valmisteluajana saaduista kannanotoista, mielipiteistä, muistutuksista ja lausunnoista sekä vastineet niissä esitettyihin huomautuksiin. Vuorovaikutusraporttia täydennetään kaavaprosessin edetessä. Vuorovaikutuksesta kaavaa valmisteltaessa säädetään alueidenkäyttölaissa (AKL) ja maankäyttö- ja rakennusasetuksessa (MRA). Alueidenkäyttölaki oli 1.1.2025 saakka maankäyttö- ja rakennuslaki (MRL).

Jäljennökset kaikista kaavan valmisteluajana saaduista kannanotoista, mielipiteistä, muistutuksista ja lausunnoista ovat nähtävissä Helsingin kaupungin kirjamossa, käyntiosoite: Kaupungintalo, Pohjoisesplanadi 11–13.

Päiväty: 17.11.2025

Osallistumis- ja arviointisuunnitelman esilläolo (AKL/MRL 63 §): 22.4.2025–20.5.2025

Kaavaehdotuksen julkinen nähtävilläolo (AKL/MRL 65 §): 17.11.2025–16.12.2025

Kannen kuva: Näkymä Kaivokadulta Päärautatieaseman suuntaan, Arkkitehti-toimisto K2S Oy

Osallistumis- ja arviointisuunnitelman aineiston esilläolo

Osallistumis- ja arviointisuunnitelman aineisto oli esillä 22.4.2025–20.5.2025. Lisäksi järjestettiin:

- Keskusta kehittyi -tilaisuus 7.5.2025

OAS-aineistoa koskevat mielipiteet

Kirjallisia mielipiteitä saapui 24 kpl.

Mielipiteet osallistumis- ja arviointisuunnitelmasta sekä valmisteluaineistosta kohdistuivat kaavan osallistamiseen ja kuulemiseen, irrallisiin kaavahankkeisiin, Kaivokadun autoliikenteen sulkemiseen ja sen vaikutuksista kiinteistöihin, autoliikenteen siirtymiseen muualle, vaihtoehtoihin liikennesuunnitelmiin, taksi- ja saattoliikenteeseen, pelastus- ja viranomaisajoihin, matkailuliikenteeseen, hotellien toimintaan ja rautatieaseman saavutettavuuteen. Lisäksi mielipiteet kohdistuivat pyöräilyverkostoon, jalankulkijoiden turvallisuuteen, joukkoliikenteen toimivuuteen, Kaivokadun pysäkkikatoksiin ja istutuksiin sekä keskustan elinvoimaisuuteen.

Mielipiteissä esitetyt asiat on otettu huomioon kaavoitustyössä siten, että kaupungin asiantuntijat ovat laatineet selvityksiä liikenteestä ja keskustan elinvoimaisuudesta. Kaavaan on laadittu alueen toteuttamisen ja rakentamisen laatua ohjaavia kaavamääräyksiä.

Vastineet OAS-aineistoa koskeviin mielipiteisiin

Vastineet mielipiteisiin on laadittu aihepiireittäin.

Osallistaminen ja kuuleminen

Lausunnoissa todetaan, että kaikille alueen kiinteistöille ei ole toimitettu Kaivokadun OAS:a eikä kutsuttu 7.5.2025 pidettyyn Keskusta kehittyi -tilaisuuteen. Kiinteistöille ei ole annettu myöskään tietoa mahdollisuudesta jättää kirjallinen mielipide 20.5.2025 mennessä. Kaupungin tulee arvioida, onko osallistuminen ja kuuleminen toteutettu riittävällä tavalla.

Vastine

Kaivokadun kaavoituksesta ja aineiston esillä olosta ja mahdollisuudesta antaa mielipide on tiedotettu laajasti. Kaivokadun asemakaavan osallistumis- ja arviointisuunnitelman nähtävillä olosta meni tiedote STT:n tiedotepalvelun kautta kaikille keskeisimmille medioille esim. YLE, Helsingin sanomat, Helsingin uutiset ja Hufvudstadsbladet. Lisäksi Helsingin kaupunkiympäristön toimiala tiedotti

hankkeesta, mikä uutisoitiin kaupungin verkkosivuilla ja sosiaalisen median kanavissa. Helsingin uutisissa oli kaupungin lehti-ilmoitus 29.4.2025, jossa tiedotettiin Keskusta kehitty-tilaisuudesta Kaupungintalolla 7.5.2025 klo 16-18. Suunnitelmista kerättiin mielipiteitä myös Kerro kantasi-kyselynä: "Kerro mielipiteesi Kaivokadun ja Esplanadien suunnitteluun!". Mielipiteitä kyselyyn tuli noin 2200. Samassa tiedotettiin myös Keskusta kehitty-tilaisuudesta. Tilaisuudessa esiteltiin Ydinkeskustan ja Kaivokadun suunnitelmia.

Lisäksi viereisten korttelien kiinteistöjä on tiedotettu kirjeitse Kaivokadun kaavoituksen alkamisesta, toimitettu OAS ja ilmoitettu mahdollisuudesta edittää mielipide

Yhtenäinen kokonaisuus ja toisistaan irralliset kaavahankkeet

Mielipiteessä todetaan, että Rautatieaseman ympäristössä kaupunkiympäristötoimenpiteiden taktikaksi on valittu viedä Elielinaukioon, Kaivokatuun ja Rautatietoriin kohdistuvat uudistukset läpi erillisinä paloina. Se on mielipiteen mukaan väärin, koska päärautatieasema ja sitä ympäröivät kaupunkitilat ovat toiminnallisesti yhtenäinen kokonaisuus ja sitä tulisi suunnitella sellaisena. Elielinaukio ja liittyminen Kaisaniemen puistoon tulee liittää mukaan suunnitelmiin, jotta kokonaisuudesta saadaan toimiva. Myös yhteyksiä maanalaisiin tiloihin tulee kehittää, nyt laaditussa alustavassa suunnitelmassa on lähinnä poistettu olemassa olevia yhteyksiä. On valitettavaa, että Elielinaukion ja Asema-aukion, Kaivokadun ja Rautatietorin asemakaavoja ollaan viemässä läpi toisistaan irrallisina hankkeina, joita ne eivät ole. Mielipiteessä todetaan myös, että Helsinkiä tulee kehittää sen omista lähtökohdista ja omasta identiteetistä ammentaen, ei muita kaupunkeja matkien tai ohimeneviin muoti-ilmioihin takertuen.

Vastine

Päärautatieaseman ympäristön alueella aukio-, tori- ja katualueisiin liittyy omia haasteita ja reunaehtoja. Tästä syystä osa-alueita on tarkoituksenmukaista kehittää ja suunnitella omina hankkeinaan. Elielinaukion ja Asema-aukion aluetta yhdistää maanalaiset huolto- ja pysäköintitilat sekä liikennejärjestelyt, jotka ovat kytköksissä alueen suunnitteluratkaisuun. Kaivokadun kaavahankkeen takana on koko aluetta koskeva ydinkeskustan liikennejärjestelmäsuunnitelma ja siihen liittyvät tarkemmat suunnitelmat ja selvitykset. Kaavahankkeita on kuitenkin järkevä laatia ja viedä eteenpäin samanaikaisesti, koska hankkeilla on toisiinsa nähden liikenteellisiä sidoksia. Rautatietorin alueella ei olla toistaiseksi laatimassa kaavamutosta muuta kuin Kaivokadun puolella toria.

Helsingin ominaispiirteet ja kulttuuriperintö

Mielipiteessä todetaan, että Kaivokatu on ollut yhdistävä nivel toimien yhdessä Mannerheimintien ja Kaisaniemenkadun kanssa Helsingin keskustan liikenneverkon pääväylänä ja kaupunkirakenteen selkärankana yli vuosisadan. Liikenne määrittää päärautatieasemarakennuksen kontekstin, johon katurakenteena hahmottuva Kaivokatu olennaisena osana kuuluu. Esitetty ratkaisu väheksyy Helsingin historiaa ja kaupunkirakenteen logiikkaa: Kaisaniemenkatu on aikoinaan

Eliel Saarisen ehdotuksesta (1913) puhkaistu korttelien läpi nimenomaan Kaivokadun jatkeeksi, ulos keskustasta suuntautuvaksi pääväyläksi. Kaivokatu on ja on ollut välittävä nivel. Jos sitä ei ole, Kaisaniemenkatu amputoidaan. Tavoite muuttaa Rautatientori, Kaivokatu ja Asema-aukio valtaiseksi jalankulkijoiden oleilukeitaaksi on huomattavassa ristiriidassa rautatieaseman, sen edusaukion ja Kaivokadun idean ja toiminnallisen tehtävän kanssa. Kaivokadun poistaminen olisi myös jälleen yksi valitettava esimerkki siitä, miten tänä päivänä puramme aiemmin yhdessä sovittua ja asemakaavoilla vahvistettua rakennetun kulttuuriympäristömme suojelua. Suunnitelman toteuttaminen tarvelee rautatieaseman ympäristön RKY-kohteena ja purkaa nykyisen asemakaavasuojelun.

Vastine

Autoliikenne ei määritä päärautatieaseman kokonaisuutta vaan alueen kaupunkitilat ja niiden arkkitehtonisten elementtien suhteet. Kaisaniemenkatua ei olla sulkemassa kokonaan; liikenteellisesti se jatkuu edelleen länteen, mutta kaupunkitilallisesti päättyy hyvin selkeästi rajattuna Rautatientorin reunaan. Kaivokadun Rautatieasemaa vastapäätä olevalla osalla on voimassa olevassa kaavassa sk-merkintä (kuuluu arvokkaaseen kaupunki-alueeseen), mutta itse Kaivokadun suojelua ei ole määritetty. Myöskään rautatieaseman eteläpuolella oleva katuosuus Kaivokadusta ei sisälly Rautatientorin RKY-alueeseen.

Kaivokadun sulkeminen autoliikenteeltä

Mielipiteen mukaan ei ole uskottavaa, että tarve siirtyä Helsinginniemen yhdeltä reunalta toiselle lakkaa ennakoidussa määrin. Mielipiteessä esitetään huoli siitä, että Kaivokatua nyt käyttävä ja Esplanadeja kuormittamaan siirtyvä liikenne ensinnäkin ei ole niin vähäistä kuin kaavoitus toivoo ja toiseksi vaikuttaa mm. ruuhkautumisen, rauhattomuuden ja lisääntyvän liikennemelun kautta epäedullisesti historiallisen ydinkeskustan olosuhteisiin. Mielipiteissä todetaan, että suunnitelmat eivät palvele keskustassa asuvia kotitalouksia. Monelle perheelle auto on välttämätön kulkuväline esimerkiksi lasten harrastusten, liikkumisrajoitteiden tai muualla maassa sijaitsevien vapaa-ajanviettopaikkojen takia. Mielipiteessä todetaan myös, että Kaivokatua käytetään myös alueen pysäköintihalleihin ajamiseen. Esimerkiksi Mikonkadun ja Keskuskadun pysäköintilaitokset palvelevat laajasti yrityksiä ja niiden asiakkaita. Näihin kulkeminen edellyttää jatkossakin itä-länsi-suuntaista liikennevirtaa Kaivokadulla.

Vastine

Liikenteen siirtymiä arvioidaan seudullisella Helmet-mallilla, jota on yleisesti käytössä oleva työkalu liikennehankkeiden arvioinnissa. Liikennemallin mukaan arvioidut liikenteen siirtymät lisäävät etenkin Pohjoisrannan jonoutumista. Tämä voi käytännössä näkyä jonojen pidentymisenä, jonoutuneen ajan keston pidentymisenä tai useammin tapahtuvana jonoutumisena. Liikennemäärän kasvun seurauksena myös Pohjoisesplanadin liikenne jonoutuu Mikonkadun ja Kluuvikadun valo-ohjaamattomista suojateistä itään, mikä heijastuu myös Unioninkadun ja Fabianinkadun liikenteeseen jonouttaen niitä ajoittain. Lisäksi ajoittaista jonoutumista on myös Mannerheimintieltä Eteläesplanadille käännyttyäessä ja Etelärannassa Eteläesplanadin eteläpuolella. Matka-aika kasvaa siten etenkin

itä-länsi-suuntaisilla matkoilla keskustan poikki, ja etenkin suunnassa idästä länteen.

Selvityksen perusteella Kaivokadun muuttaminen joukkoliikennekaduksi laskee melutasoja sekä kaava-alueella että sen lähiympäristössä. Kaava-alueella melutaso laskee kauttaaltaan, Kaivokadulla lasku on pääosin noin 3–5 dB. Melutaso laskee selvästi myös Kaisaniemenkadulla Vilhonkadun eteläpuolella, paikoin jopa 6–7 dB sekä Postikadun, Mikonkadun ja Vilhonkadun ympäristössä, Asema-aukiolla ja Ateneumin ympäristössä. Muualla positiivinen vaikutus jää hyvin pieneksi ja on alle 2 dB. Kaivokadun rauhoittaminen autoliikenteeltä ohjaa liikennettä muille kaduille. Liikenteelliset muutokset nostavat melutasoja 2–3 dB Unioninkadun ympäristössä Liisankadun ja Pohjoisesplanadin välisellä osuudella. Kaikilla muilla kaduilla muutokset melutasossa ovat pieniä, kauttaaltaan alle 2 dB.

Yhteydet Kaivokadun ympäristön pysäköintilaitoksiin säilyvät jatkossa, mutta reitit pysäköintilaitoksiin muuttuvat. Reittien pidentyminen aiheuttaa matka-ajan kasvua muutamalla minuutilla niillä matkoilla, jotka saapuvat tai lähtevät läpi-ajolta suljetun osan vastakkaiselta puolelta liittymään nähden.

Vaikutukset Kaivokadun alueen kiinteistöille

Mielipiteissä todetaan, että alueen toimijat ja asukkaat on unohdettu kaavamuu-
toksen suunnittelussa kokonaan. Ainoastaan joukkoliikenne, pyöräilijät ja kävelijöiden etu on huomioitu. Kaivokatu on välttämätön liikenneyhteys alueen kiinteistöille, jotta huolto-, elinkeino- ja asukasliikenne voidaan turvata myös jatkossa. Mielipiteiden mukaan on kestävämpiä, jos Kaivokatua kulkeva kiinteistöjen huolto, elinkeino ja asumista tukeva itä-länsi-liikenne ohjataan kiertämään Töölönlahti tai kiertäminen tapahtuu Esplanadin kautta. Kaivokadulta ajetaan lisäksi Keskuskadun ja Asema-aukion ramppien kautta maanalaisiin pysäköintihalleihin, mutta myös Rautatientoria ympäröiviin yksityisiin pysäköintihalleihin (Mikonkadun molemmissa päissä, Keskuskadulla, Yliopistonkadulla), joiden kapasiteetti on useita satoja autoja. Tämä vaikeuttaa ydinkeskustassa asoimista ja johtaa turhaan kiertoliikenteeseen. Suunnittelussa pitäisi huomioida, että kiinteistöjen ja niiden yhteydessä olevien pysäköintihallien autoilla on tarve kulkea itä-länsi-itä-suuntaisesti myös jatkossa. Lakisääteisesti ajaminen kiinteistölle on oltava mahdollista, vaikka kävelykatua pitkin (TLL 44 §). Ottaen kuitenkin huomioon alueen suuren yleisömäärän, liikenne voidaan järjestää turvallisesti vain huolehtimalla riittävästä ajokaistoista ja liikenneopasteista. Tästä syystä kaikelle autoliikenteelle tulee varata selkeät kaistat ja ajoyhteydet.

Mielipiteessä todetaan myös, että toisin kuin esimerkiksi suunnittelun kävelyka-
tuesimerkkinä toimivassa Oslossa, Helsingin alla ei kulje autoliikennettä, ja ole-
massa oleva huoltotunneli ei ole yleisessä käytössä eikä palvele läheskään
kaikkia Rautatientorin alueen kiinteistöjä siten, että huoltotunneliin liittyminen
olisi edes mahdollista. Paikalliskaduilla on merkittävä määrä ravintoloita, kahvi-
loita ja erikoiskauppoja. Paikalliskatujen pitäminen elinvoimaisena edellyttää,
että niihin on pääsy kaikilla liikkumismuodoilla. Helsingin keskustan liikenne -
yrittäjäkyselyssä 27 Fredrikinkadulla toimivaa yrittäjää ilmoitti mielipiteensä
Fredrikinkadun muuttamisesta joukkoliikennekaduksi. Vain yksi kannatti aja-
tusta. Ehdotettu liikenteen ohjausratkaisu vaikeuttaa henkilöautoilla saapuvien

asiakkaiden pääsyä paikalliskaduilla sijaitseviin liikkeisiin. Henkilöautoilun vaikeuttaminen paikalliskadulta vähentää asiakasmääriä ja merkitsee kuoliniskua monelle siellä sijaitsevalle liikkeelle. Esimerkiksi Hämeentien sulkeminen henkilöautoliikenteeltä on autioittanut aiemmin vilkkaan kauppakadun.

Vastine

Kaavaratkaisu mahdollistaa ajon jokaiselle kiinteistölle. Yhteydet kiinteistöille ja Kaivokadun ympäristön pysäköintilaitoksiin säilyvät jatkossa, mutta reitit pysäköintilaitoksiin muuttuvat. Reittien pidentyminen aiheuttaa matka-ajan kasvua muutamalla minuutilla niillä matkoilla, jotka saapuvat tai lähtevät läpiajolta suljetun osan vastakkaiselta puolelta liittymään nähden.

Kaavaratkaisun vaikutukset on arvioitu liikenneverkolla, joka ei sisällä uusia tunneliyhteyksiä, eikä hyödynnä keskustan huoltotunnelia keskustan läpiajoon.

Autoliikenteen siirtyminen muille kaduille ja aukioille

Jos Kaivokatu suljetaan, kaikki liikenne idästä länteen tai lännestä itään läheltä tai kaukaa millä tahansa muulla kulkuvälineellä (henkilöauto, huoltoliikenne, pelastusliikenne, taksit inva-kuljetukset, aseman saattoliikenne jne.) joutuu käyttämään lyhyeenkin siirtymään kiertotietä joko Töölönlahden pohjoispuolitse taikka Etelä-Helsingin asuinkatujen kautta. Liikennearviossa 11.000 auton esitetään perustelematta häviävän kokonaan eikä siirtyvän muille kaduille. Kaivokadun sulkeminen siirtäisi mielestämme kuitenkin merkittävän osan liikenteestä Etelä-Helsingin asuinkaduille, joissa ei ole liikennevaloja ja joiden varrella sijaitsee kouluja ja päiväkoteja. Tämä vaarantaa liikenneturvallisuuden, etenkin lapsille sekä muille liikkujaryhmille. Kaivokadun autoliikenteen katkaisu siirtää liikennettä Unioninkadulle ja edelleen Senaatintorille, josta ei soisi tulevan läpiajon kuormittama reitti. Mielipiteessä todetaan, että henkilöautoliikenteen katkaiseminen Kaivokadulta johtaa Esplanadin liikennemäärien kasvuun ja lisää liikenne-ruuhkia sekä häiriöherkkyyttä keskustan alueella.

Helsingin historiallinen keskusta, Senaatintori, Kauppatori ja Esplanadit, toimivat tapahtumien näyttämönä ja houkuttelevat suuria kävijämääriä jouluna, vapuna, valtakunnallisina juhlapäivinä ja markkinatapahtumien aikana. Merkkihenkilöiden hautajaiset katkaisevat liikenteen kokonaan. Myös mielenosoitukset ja Yliopiston juhla-kulkueet asettavat liikenteelle aika ajoin rajoituksia. Unioninkadun roolin muutos itäisen poikittaisliikenteen pääväyläksi heikentää kaupunkilaisten ja turistien rakastaman alueen toimintaedellytyksiä ja viihtyisyyttä. Saati sitten liikennejärjestelmäsuunnitelmassa Unioninkadulle merkitty pääpyörätie, joka on ristiriidassa suojellun nupukivi-/ graniittipaasipäällysteen kanssa. Miksi melutasoa on laskettava Kaivokadulla, kun Rautatieaseman lähikorttelit eivät ole asuinalueita. Jos Kaivokatu suljetaan, läpiajoliikenne siirtyy Esplanadille - onko melutason nosto siellä toivottavaa?

Vastine

Autoliikenteen matka-aikoihin suurimmat vaikutukset ovat matkoilla, jotka kulkevat Kaivokadun vastakkaiselle puolelle. Kaivokadun välittömään läheisyyteen

matka-ajat kasvavat suurimmillaan muutamilla minuuteilla. Vaikutukset ovat suurimmat silloin kun sekä lähtö- että määräpaikka ovat lähellä Kaivokatua, ja vastaavasti sitä pienemmät mitä kauempana Kaivokadusta ollaan. Pelastusliikenne voi ajaa Kaivokadun läpi kaikkina aikoina. Aseman ympäristöön saapuvalla ja lähtevällä taksi- ja saattoliikenteellä on mahdollisuus käyttää aseman kumpaakin puolta, eikä aseman taksi- ja saattoliikenteen ole välttämätöntä ajaa Kaivokadun vastakkaiselle puolelle.

Kaivokadun liikennemäärä on vaihdellut viime vuosina mm. koronapandemian ja ydinkeskustaan johtavien katujen työmaiden seurauksena. Ennen koronapandemiaa liikennemäärä oli noin 20 000 ajon./vrk ja viime vuosina noin 15 000 ajon./vrk. Liikenteen siirtymä arvioidaan seudullisella Helmet-mallilla, joka on yleisesti käytössä oleva työkalu liikennehankkeiden arvioinnissa. Liikennemallin perusteella Kaivokadun nykyisestä liikenteestä valtaosa siirtyisi joukkoliikennekadun tilanteessa vaihtoehtoisten reiteille: Esplanadeille noin 5000-7000 ajon./vrk, Helsinginkadulle n. 3000-4000 ajon./vrk, Nordenskiöldinkadulle n. 1000 ajoneuvoa/vrk sekä muille kaduille näitä pohjoisempaan ja etelämpään yhteensä noin 1000-2000 ajon./vrk. Tämä viimeinen 1000-2000 ajon./vrk sisältää Etelä-Helsingin ja Kaartinkaupungin kadut sekä Hakamäentien yhteensä. Siten merkittäviä siirtymiä Etelä-Helsingin asunkaduille ei arvioida syntyvän. Keskustan läpiajoliikennettä arvioidaan siirtyvän Helsinginkadulle ja sen pohjoispuolelle, jolloin paikallisempaa liikennettä voi siirtyä Kaivokadulta Esplanadeille. Liikennemallinnuksen perusteella joitakin tuhansia Kaivokatua käyttäviä automattoja näyttää "häviävän". Käytännössä tämä tarkoittaa sitä, että liikenne sopeutuu käytettävissä oleviin liikennejärjestelyihin: ihmiset muuttavat kulkutapojaan ja matkakohteitaan. Tämä ei tapahdu yhdessä yössä, vaan hieman pidemmällä aikavälillä. Kaivokadun osalta tämä sopeutuminen tulee käytännössä alkamaan jo ennen joukkoliikennekadun toteuttamista, sillä suunnitellut remontit (etenkin Kaivokadun remontti ja sen jälkeen Esplanadien vesihuoltosaneeraus vuoden 2030 molemmin puolin) tulevat pienentämään autoliikenteen käytössä keskustassa olevaa kapasiteettia. Unioninkadulla liikennemäärän arvioidaan puolittuvan Pitkäsillan ja Liisankadun välillä ja kasvavan noin 3000–4000 ajoneuvolla vuorokaudessa Liisankadun ja Pohjoisesplanadin välillä.

Kaavaratkaisu vähentää poikkeustilanteissa käytettävien vaihtoehtoisten reittien määrää keskustan läpikulkevalle autoliikenteelle. Tilanteessa, jossa Esplanadeilla liikenne katkaistaisiin kokonaan, keskusta on saavutettava saapuvalla ja lähtevällä liikenteelle, mutta poikittainen liikenne ohjautuu Töölönlahden pohjoispuolisille reiteille. Ydinkeskustan liikennejärjestelmäsuunnitelmassa, joka ohjaa jatkosuunnittelua, Esplanadien kaistamääräksi on päätetty 2+2-kaistaa. Periaatepäätöksen mukainen kaistamäärä Esplanadeilla huomioi liikenteen sujuvuuden satunnaisissa häiriötilanteissa.

Kaavaratkaisun vaikutustenarvioinnin pohjana on nykyisenkaltaiset liikennejärjestelyt niillä kaduilla, joille liikenteen siirtymien arvioidaan kohdistuvan. Unioninkadulle ei arvioida tarvetta liikenteen järjestelyjen muutoksille kaavaratkaisun vuoksi. Kaavaratkaisu ei ota kantaa Unioninkadun pyöräliikenteen järjestelyihin. Unioninkadun tunnistettujen kulttuurihistoriallisten arvojen säilyttäminen asettaa rajoituksia katutilan muutoksille myös jatkosuunnittelussa.

Kaivokadun rauhoittaminen autoliikenteeltä ohjaa liikennettä muille kaduille. Liikenteelliset muutokset nostavat melutasoja 2–3 dB Unioninkadun ympäristössä

Liisankadun ja Pohjoisesplanadin välisellä osuudella. Kaikilla muilla kaduilla muutokset melutasossa ovat pieniä, kauttaaltaan alle 2 dB.

Vaihtoehtoisia liikennesuunnitelmia

Mielipiteissä toivotaan kaupungin selvittävän vaihtoehtoisia toteutustapoja:

- Kaivokadun kaksikaistaisuudesta luovutaan ja muutetaan yksikaistaiseksi (re: Rotterdam Centraal Station), jolloin jalankulkijasaarekkeitä ja laitureita voi leventää. Kulkureittinä hyödynnetään myös Asematunnelin tarjoama mahdollisuus.
- tutkitaan mahdollisuus sallia rajattu ajoneuvoliikenne Kaivokadua pitkin molempiin suuntiin esim. poikkeusluvin.
- mikäli Kaivokatu suljetaan, voisiko poikkeusliikenne kiinteistöille Kaivokadua pitkin sekä lännestä itään että idästä länteen olla mahdollista kuten Hämeentien joukkoliikenteelle varatulla osalla? Tontille ajo, huolto- ja pelastusajo sekä jakeluliikenne ovat sallittuja, mutta yksityisautojen läpiajo on kielletty.
- olisiko Kaivokadun sulkeutuessa kiinteistöjen liikennettä mahdollista ohjata vaihtoehtoisesti Mikonkatua ja nykyisin puomeilla suljettua Yliopistokatua pitkin? Ilman tätä reittiä Kluuvin alueen asukkaat ovat käytännössä motista ja joutuvat tekemään erittäin aikaa vieviä ja hankalia kiertoreittejä läpi ruuhkaisen keskustan.
- voisiko Kaisaniemen puistokujan avata samalla tavalla kiinteistöiltä lähteville autoille kuten Kulosaaren puistotien Lautturinkuja-Tupasaarentie välillä niin sanottuna pyöräkatuna?
- voisiko autoliikenteen sallia Kaivokadulla pyöräliikenteen kanssa jaetulla väylällä?
- Asema-aukion reunaan tulee varata pysäköintipaikkoja Simonkadun suunnasta saapuville

Vastine

Kaivokadun yksikaistaisuutta on tutkittu vertailuvaihtoehtona kaavaratkaisulle. Yksikaistaisuudella mahdollistetaan uudet raitiovaunupysäkit ja mahdollistetaan raitioliikenteen lisääminen. Yksikaistaisella ratkaisulla ei mahdollisteta liikennevaloristeysten poistamista ja suurin osa jalankulkijoiden ja raitioliikenteen nopeutumishyödyistä jää saavuttamatta. Yksikaistaisuus ei mahdollista aseman ympäristön viihtyisyyden lisäämistä istutusalueiden keinoin samassa mittakaavassa kaavaratkaisun kanssa. Myös rajatun ajoneuvoliikenteen salliminen niille järjestelyillä omilla kaistoillaan ja autoliikenteen salliminen pyöräliikenteen kanssa samoilla kaistoilla aiheuttaa samat erovaisuudet liikennejärjestelyissä suhteessa kaavaratkaisuun. Tontille ajon, huoltoajon ja jakeluliikenteen salliminen raitiovaunukaistoilla aiheuttaisi raitiovaunuliikenteelle merkittäviä viivytyksiä. Viivytyksiä syntyisi linjaosuudella, risteyksissä ja pysäkeille jonottaessa. Autoliikenteen läpiajon salliminen ei mahdollista kaavaratkaisun pohjalla olevan liikennesuunnitelman mukaista Rautatien torin bussiterminaalin muutosta. Läpiajava autoliikenne heikentäisi 1+1-kaistaisen Vilhonkadun sujuvuutta ja aiheuttaisi viivytyksiä keskustaan suuntautuvalla bussiliikenteelle.

Kaavaratkaisu ei ota kantaa Yliopistonkadun ajorajoitukseen. Yliopistonkadun

ajorajoituksen muutoksen vaikutuksia Kluuvin alueen kiinteistöjen saavutettavuuteen ja paikalliskatujen liikennemääriin selvitetään osana Kluuvin ja Kaartin-kaupungin alueellista liikenne- ja kaupunkitilasuunnitelmaa. Kaisaniemen puistokujan avaaminen moottoriajoneuvoliikenteelle ei parantaisi moottoriajoneuvoliikenteen saavutettavuutta. Katu tarjoaa yhteyden ainoastaan Unioninkadun ja Kaisaniemenrannan risteykseen, johon on sujuva yhteys Kaisaniemenkatua ja Unioninkatua pitkin.

Kaavaratkaisun pohjalla olevaan päivitettyyn liikennesuunnitelmaan on lisätty pysäköintipaikkoja Asema-aukion laidalle.

Taksiliikenne

Mielipiteiden mukaan taksiliikenteen esteetön pääsy alueelle on varmistettava. Taksien tulisi olla junalta tultaessa selvästi löydettävissä sekä rautatieaseman itä- että länsipuolella paikoissa, jossa ne palvelevat matkustajia parhaiten. Kulumatka matkatavaroiden kanssa asemalta takseille ei saa olla liian pitkä, eikä taksiasema saa olla piilossa.

Vastine

Kaavaratkaisun pohjalla olevassa liikennesuunnitelmassa taksiasemat on sijoitettu Rautatien torin luoteiskulmaan, jossa se sijaitsee nykyään sekä Postikadun varteen. Postikadulle suunniteltu taksiasema on noin 50 metriä nykyistä Asema-aukion taksiasemaa kauempana selvästi näkyvässä ja saavutettavassa paikassa asemalta saapuville.

Pelastus- ja viranomaisajoneuvot

Mielipiteissä todetaan, että pelastus- ja viranomaisajoneuvojen liikkuminen tulee turvata alueella kaikissa olosuhteissa. Mielipiteen mukaan pelastusliikennettä ei ole huomioitu suunnitelmissa riittävällä tarkkuudella. Suunnitelmien vaikutus pelastusajoneuvojen vasteaikoihin vaikutusalueella tulisi laskea. Suunnitelmissa tulisi myös huomioida, että ambulanssien ja poliisiautojen tulee päästä mahdollisissa onnettomuustilanteissa ajamaan esteettä ja turvallisesti suoraan aseman, Citycenterin ja Ateneumin pääoville. Paloautoille tulee varata ympäristön rakennusten tuli palotilanteita varten lainmukaiset sammutus- ja pelastuspaikat. Ajoyhteyksiä ja etenkin päällysteitä suunnitellessa tulee huomioida viranomaisten liikennetarve, ja siksi osa katualueesta tulisi varata autoliikenteelle turvallisuuksista.

Vastine

Kaavaratkaisussa turvataan Kaivokadun käyttö ambulanssien sekä poliisi- ja paloautojen reittinä. Autoliikenteen vähentyminen Kaivokadun akselilla parantaa aseman ympäristön saavutettavuutta pelastusajoneuvoille. Pelastusliikenteelle järjestetään pääsy operatiivisille nostopaikoille, paloilmittimille, palovesiase-mille ja muille tarvittaville alueille.

Matkailuliikenteen huomioiminen

Kaivokatu on olennainen reitti kiertoajelu- ja muille turistibusseille. Sen sulkeminen pakottaa kaupunkikiertoajelut kiertämään ahtaita ja muutenkin ruuhkautuvia katuja. Esplanadin sekä Etelä-Helsingin alueet tukehtuvat turistiliikenteeseen, mikä tekee keskustasta vähemmän toimivan ja houkuttelevan sekä matkailijoille että asukkaille. Kaivokadun poistaminen haittaa merkittäväällä tavalla kiertoajelujen toteutusmahdollisuuksia sekä luonnollisesti estää Kaivokadun varrelle sijoituvien merkittävien kansallisten rakennusmonumenttiettemme esittelyn kaupungissa vieraileville.

Vastine

Kaavaratkaisu tuo muutoksia tilaus- ja matkailuliikenteen reiteille ja jotkut matkat pitenevät. Päärautatieasema ja Kaivokadun varteen sijoittuvat rakennukset pysyvät saavutettavana linja-autoilla, mutta kaavaratkaisu poistaa mahdollisuuden niiden ohiajavaan läpiajoon Kaivokadun kautta.

Saattoliikenne

Mielipiteissä todetaan, että rautatieaseman saattoliikenne vaikeutuu. Ratkaisua, missä junamatkustajien saattoliikenne, taksit, matkailuliikenteen linja-autot ja kaikki muukin autoliikenne kiertää aseman länsipuolella Sokosta ja itäpuolella Fennian korttelia, ei pidetä toimivana. Taksiaseman ja henkilöautojen pysähtymispaikkojen siirtyminen kauemmaksi Postikadulle sekä vilkkaan pyörätien ylitys hankaloittavat erityisesti liikuntarajoitteisia, vanhuksia, lapsiperheitä ja matkustajia, joilla on matkatavaraa. Itäpuolen sisäänkäynti asemalle ei ole esteetön. Mielipiteessä todetaan, että suunnitelmissa esitetyt saattoliikenteen pysähtymispaikat eivät tule riittämään. Saattoliikenteen tarpeet tulee huomioida sekä aseman länsi- että itäpuolella.

Vastine

Kaavaratkaisussa aseman edestä poistuvat 15 saatto- ja asiointipysäköintipaikkaa korvataan Asema-aukion reunustan ja Kaivokadun 12 saattopysäköintipaikalla. Aseman itäpuolella saattoliikenne voi käyttää Bergbominkujan ja Mikonkadun vartta. Bergbominkujalle on suunniteltu tila neljälle saattopaikalle ja yhdelle liikuntaesteisten pysäköintipaikalle. Esteettömät reitit rautatieaseman laitureille kulkevat aseman länsisiiven läpi kulkevaa käytävää pitkin ja itäsiiven pohjoispuolelta Bergbominkujan päästä sekä raiteet alittavan jalankulkutunnelin kautta. Esteetön reitti Asema-aukion puolella ylittää kaksisuuntaisen pyörätien suojatietä pitkin.

Hotellien toiminnan vaikeutuminen

Kaivokadun sulkeminen yksityisautoilulta heikentäisi merkittävästi Mikonkadun varrella toimivien hotellien saavutettavuutta. Hotellivieraiden sujuva saapuminen ja poistuminen erityisesti omalla ajoneuvolla, saattoliikenteellä tai vuokra-autolla edellyttää toimivaa ajoyhteyttä keskustan poikki. Mikonkadun jalankulku- ja raitiovaunupainotteisuus ei mahdollista riittävää ajoliikennettä hotelleille ilman

mahdollisuutta käyttää Kaivokatua. Myös liikuntarajoitteisten asiakkaiden liikkuminen vaikeutuu, mikä osaltaan heikentää palvelujen laatua ja elinkeinojen toimintaedellytyksiä. Kaivokadun säilyttäminen autoliikenteelle on välttämätöntä, jotta keskustan hotelli- ja palveluyritykset voivat jatkaa toimintaansa sujuvasti.

Vastine

Kaavaratkaisu mahdollistaa ajon jokaiselle kiinteistölle. Yhteydet Kaivokadun ympäristön hotelleihin säilyvät jatkossa, mutta reitit niihin muuttuvat. Reittien pidentyminen aiheuttaa matka-ajan kasvua muutamalla minuutilla niillä matkoilla, jotka saapuvat tai lähtevät läpiajolta suljetun osan vastakkaiselta puolelta liittymään nähden.

Rautatieaseman saavutettavuus

Kaivokadun sulkeminen heikentäisi merkittävästi rautatieaseman saavutettavuutta kaikilla kulkuvälineillä. Rautatieaseman sekä ydinkeskustan liikenteellisen solmukohdan tärkein tehtävä on saavutettavuus kaikille ihmisille ja kaikilla liikennevälineillä. Aluetta pitäisi suunnitella nimenomaan tämän keskeisen funktion kautta.

Vastine

Kaavaratkaisu parantaa rautatieaseman saavutettavuutta joukkoliikennematkustajille, jalankulkijoille ja pyöräilijöille. Joukkoliikennematkustajien saavutettavuutta parantavat sekä jalankulun että raitoliikenteen nopeutuminen. Rautatieasemalle saapuvat automatkat nopeutuvat asemalle johtavien reittien liikennemäärien laskemisen vuoksi. Asemalta pois lähtevillä automatkoilla syntyy viivytystä pidentyvien reittien vuoksi silloin, kun lähtösuunta on aseman vastakkaisella puolella.

Joukkoliikenteen toimivuus

Elielinaukion bussiliikenteen siirtäminen Kampin terminaaliin heikentää erityisesti länsisuunnan liityntäliikenteen toimivuutta. Vaihtoyhteyksien piteneminen haittaa matkustajia. HSL on itsekin vastustanut tätä muutosta, koska Kampin terminaali ei kykene helposti ottamaan vastaan lisäliikennettä. Bussien keskittäminen yhteen terminaaliin voi poikkeustilanteissa olla evakuoinnin kannalta huono ratkaisu. Ryhmäliikenne on mahdollistettava pääliikennesolmukohtien luona myös poikkeustilanteissa ja mahdolliset junaliikennehäiriöt tarvitsevat korvaaville busseille liikennetilaa.

Vastine

Kaavaratkaisulla ei ole vaikutusta Elielinaukion bussiterminaalin sijaintiin. Matkailuliikenteen pysäköintipaikat säilyvät nykyisinä. Junaa korvaavien bussien väliaikaiset pysäkit sijoitetaan Sokos-tavaratalon kiertävälle yhteydelle.

Ei pikaratikoita keskustaan

Mielipiteessä todetaan, että pitkiä ja kömpelöitä pikaratikoita ollaan tunkemassa väkisin Helsingin keskustaan, jossa ne tukkivat koko liikenteen ja autoliikennettä vaikeutetaan kaikin mahdollisin tavoin. Helsingin liikenne on tähän asti perustunut metroon, kaupunkiraitiovaunuihin, busseihin ja henkilöautoihin, eikä tästä toimivasta kokonaisuudesta kannata luopua pelkästään ideologisista syistä.

Vastine

Helsingin maankäytön kehittäminen lisää kaupungin asukas- ja työpaikkamäärää, jonka vuoksi joukkoliikennejärjestelmää on kehitettävä ja joukkoliikenteen kapasiteettia kasvatettava. Useilla kehitettävillä alueilla joukkoliikennematkaksi on valittu raitiovaunu. Uusien alueiden matkoista suuri osa suuntautuu Helsingin keskustaan. Alueita palvelevien raitiolinjojen ulottaminen keskustaan saakka vaihdottomana matkana nopeuttaa ja helpottaa matkustajien perille pääsyä sen sijaan, että linjat päätettäisiin keskustan ulkopuolelle.

Polkupyöräilyn verkostot

Mielipiteessä todetaan, että suunnitelmassa tulee paremmin huomioida pyöräliikenteen pääverkko kokonaisuutena. Pääverkko jatkuu Rautatientorilta Kansallisteatterin vieritse Kaisaniemenpuistoon. Rautatientorin pyörätien linjaus on suunnitelmassa nykyisen kaltaisena. Vilhonkadun ylitys on ongelmallinen jo nykyään, kun pyörätie vain päättyy torin laitaan eikä ylityskohtaa ole mitenkään merkitty. Uuden suunnitelman mukaan Vilhonkadulla on linja-autoliikennettä kahteen suuntaan eikä ylityksen kohdalle ole suunnitelmassa merkitty liikennevaloja. Suunnitelmasta ei myöskään selviä, miten on ajateltu pyöräliikenteen tulevan Kaisaniemen puiston suunnasta Rautatientorille. Luontevaa on jatkaa sieltä suoraan Läntistä Teatterikujaa pitkin. Tällöin Rautatientorin pyörätielle pääsy vaatii Kansallisteatterin pääsisäänkäynnin ohittamista linja-autojen seassa Itäisen Teatterikujan tasalle.

Mielipiteessä esitetään, että Vilhonkadun pyöräliikenteen ylitys merkitään selvästi ja pyöräliikenteen sujuvuus huomioidaan joko korotetulla ylityksellä tai liikennevalo-ohjauksella. Teatterikujien osalta pyöräliikenne tulee ohjata selkeillä liikennemerkeillä ja katumerkinnoin sujuvaa ja turvallista reittiä. Liittymä Rautatientorin pyörätiehen tulisi olla Itäiseltä Teatterikujalta ja sillä olla pyöräkaista molempiin suuntiin. Pyörätien linjauksen muuttaminen Rautatientorilla siten, että Vilhonkadun liittymässä pyörätie olisi Itäisen Teatterikujan kohdalla sujuvoittaisi Vilhonkadun ylitystä.

Mielipiteessä todetaan myös, että Mannerheimintien ylitys Kaivokadulta Simonkadulle on leveä. Hitaat pyöräilijät eivät välttämättä ehdi risteyksen yli ennen kuin risteävälle liikenteelle vaihtuu vihreä valo, jos he eivät ole lähtemässä ylitykseen heti valon vaihtuessa vihreäksi heille. Tämän vuoksi myös pyöräilijöille tulisi rakentaa keskikoroke risteykseen. Kaivokadun ylityskohdassa Mikonkadulta Rautatientorille on kahden raitiotiekiskoparin ylitys, johon toivotaan asennettavan kumitasoitteet raiteiden väleihin.

Helsingin niemen poikittaisen pyöräliikenteen hyvin toimiva pääreitti kulkee Baanan ja Kaisantunnelin kautta. Onko pyöräliikenteen ohjaaminen raitiotiekiskojen yli ilman liikennevaloja Kaivokadun eteläreunalle Citycenterin eteen pyöräilyn turvallisuuden kannalta paras vaihtoehto? Eikö nykyinen sijainti aseman edessä, Kaivokadun toisella puolella olisi parempi? Tällöin pyöräreitti yhdistyisi Mikonkadun pyörävyylään Rautatientorin kaakkoisreunalla ja pyöräilijät ylittäisivät raitiokiskot vain yhdessä kohdassa, Ateneumin koilliskulmalla.

Mielipiteen mukaan alueelle suunniteltu pyörätie on tarpeeton ja aiheuttaa jalankulkijoille turvallisuusriskin. Uusi asema-alueen alittava pyörätunneli tarjoaa jo turvallisen ja nopean pyöräilyreitit.

Vastine

Kaavaratkaisun pohjalla oleva liikennesuunnitelma ei ota kantaa täsmällisiin pyöräliikenteen ratkaisuihin Itäisellä ja Läntisellä Teatterikujalla ja edelleen Vilhonkadun ylityksessä ja Rautatientorin pohjoisosassa. Järjestelyt täsmennetään jatkosuunnittelussa. Suunnitelmassa bussiliikenteen yhteys Rautatientorin terminaaliin kulkee Vilhonkatua kumpaankin suuntaan. Bussiliikenteen sujuvuus ja liikennejärjestelyiden selkeys ja turvallisuus puoltavat Vilhonkatua risteävien katujen merkitsemistä väistämisvelvollisiksi. Itäisellä Teatterikujalla moottoriajoneuvoliikenne ohjataan yksisuuntaisena pohjoiseen. Kadun itälaita varataan pyöräilijöille. Länsilaidalta suoritetaan Kansallisteatterin huoltoa ja tavarantoimintuksia. Teatteriin kuljetettavien lavasteiden siirto ajoneuvosta rakennukseen suoritetaan Itäisellä Teatterikujalla. Itäiselle Teatterikujalle ei edellä mainituiden tekijöiden takia ole mahdollista merkitä pyöräkaistaa.

Pyörätien sijoittaminen Kaivokadulla raitiotien eteläpuolelle liittää pyörätien hyvin Kaisaniemenkadun pyöräjärjestelyihin. Kaisaniemenkatu tulee toimimaan pyöräliikenteen pääyhteytenä idän suunnan liikenteelle. Pyörätien sijoittaminen raitiotien pohjoispuolelle Kaivokadulla edellyttäisi Kaisaniemenkadun suunnan liikenteelle raitiotien ylittämistä kumpaankin suuntaan. Pyörätien sijainti raitiotien eteläpuolella poistaa myös pyörien ja jalankulkijoiden konfliktin rautatieaseman edessä, jossa jalankulkijoiden määrä on suurin. Niille pyörille, jotka saapuvat Kaisaniemen puistokujan suunnasta ja jatkavat Mannerheimintielle, sujuvin reitti kulkee Kaisantunnelin ja Elielinaukion länsilaidan kautta Asema-aukiolle tai Postikadulle.

Kaavaratkaisun pohjalla oleva liikennesuunnitelma ei ota kantaa pyöräliikenteen ylitysjärjestelyihin Mannerheimintiellä.

Kaisantunneli yhdistää Helsingin keskustan läpikulkevat baanayhteydet ja on vähentänyt keskustan läpikulkevaa pitkämatkaista pyöräliikennettä Kaivokadulla. Kaivokatu on siitä huolimatta osa pyöräliikenteen pääverkkoa, sen kautta kulkee keskustan sisäisiä pyörämatkoja ja Kaivokadun varrella on paljon kohteita, joihin saavutaan pyörällä.

Jalankulkijoiden turvallisuus

Mielipiteiden mukaan neljä rinnakkaista raitiotiekiskoa aseman edessä kaventavat jalankulkutilaa. Suojateiden poistaminen aiheuttaa olennaisen turvallisuusriskin, jos jalankulkijat voivat kulkea vapaasti raitiotiekiskojen yli. Pyörätiet ja kävelyalue on erotettava selkeästi toisistaan, jotta pyörät ja skuutit eivät aiheuta vaaratilanteita eivätkä häiritse jalankulkua. Pyöräteillä tulee olla korotetut suojatiet suurimpien jalankulkuvirtojen kohdissa. Mielipiteessä todetaan myös, että alueelle voisi suunnitella katettuja kävelykäytäviä sateen, lumen ja tuiskun suo-
jiksi.

Mielipiteessä pidetään tärkeänä, että liikenneturvallisuutta parannetaan varsinkin lasten koulureiteillä. Monet kruununhakalaiset peruskoulun ala-asteen oppilaat kulkevat Kaisaniemen ala-asteen kouluun Unioninkadun - Yrjö-Koskisen kadun valo-ohjaamattoman risteyksen yli. Risteysalueen voisi nostaa jalkakäytävien tasoon ajonopeuksien hidastamiseksi. Kaisaniemenkadulla suojateiden havaittavuutta tulee parantaa koulun kohdalla. Pysäkkialueen päissä olevat valo-ohjatut suojatiet voitaneen nostaa jalkakäytävien tasoon ajoratojen kohdilla.

Vastine

Kaavaratkaisun pohjana olevassa liikennesuunnitelmassa jalankulun tila kasvaa raitiovaunupysäkkien kohdalla. Kiskojen yli merkitään valo-ohjatut suojatiet rautatieaseman pääovien edustalle, Ateneumin edustalle ja Mannerheimintien risteykseen. Muissa ylityspaikoissa jalankulkija on väistämismuuttamaton raitioliikennettä kohtaan. Liikennevalo-ohjauksen väheneminen sujuvoittaa jalankulkua, mutta se voi aiheuttaa osalle jalankulkijoista turvattomuuden tunteen lisääntymistä kadun ylityksissä. Valo-ohjaamattomien ylityspaikkojen ei kuitenkaan arvioida heikentävän liikenneturvallisuutta merkittäväällä tavalla, sillä autoliikenne ylityspaikalla tai suojatiellä vähenee huomattavasti nykytilanteeseen verrattuna. Pyörätien ja jalankulun erottelun yksityiskohtainen toteuttaminen ratkaistaan jatkosuunnittelussa. Periaatteena on toteuttaa erottelu selkeästi tasoerolla ja materiaalierolla. Suojateiden tarkempi toteuttaminen ratkaistaan jatkosuunnittelussa. Kaavaratkaisu ei ota kantaa Kaisaniemenkadun ja Unioninkadun kadunylitysratkaisuihin.

Katetut jalkakäytävät ovat kaupunkikuvallisesti vaikea toteuttaa Kaivokadun alueelle. Rautatieaseman edusaukio ja sen edustalla oleva Kaivokatu on suojeltu asemakaavassa kaupunkikuvan kannalta rakennustaiteellisesti ja kulttuurihistoriallisesti arvokkaana ympäristökokonaisuutena. Katetut jalkakäytävät eivät sovellu arvoympäristöön. Raitioteiden pysäkkien on suunniteltu kaupungin asiantuntijoiden ohjauksessa siten, että ne ovat rakenteiltaan mahdollisimman keveitä ja huomaamattomia. Alueen arvorakennukset jäävät näin enemmän näkyviin.

Asukaspysäköinti

Alueen naapurikiinteistöt esittivät huolen asukaspysäköinnin määrän säilymisestä alueella.

Vastine

Kaavaratkaisulla ei ole suoraa vaikutusta asukaspysäköintipaikkojen määrään, mutta Bergbominkujan neljä asukaspysäköintipaikkaa on suunniteltu muutettavan saattopaikoiksi ja kaavaratkaisun pohjalla olevassa liikennesuunnitelmassa on poistettu viisi asukaspysäköintipaikkaa Vilhonkadulta bussi- ja raitiovaunuliikenteen sujuvoittamiseksi. Kaava-alueen ulkopuolisten alueiden pysäköintijärjestelyiden tarkempi sijoittelu ratkaistaan jatkosuunnittelussa. Tavoitteena on säilyttää nykyinen asukaspysäköintipaikkamäärä.

Kaivokadun uudet pysäkkikatokset

Pysäkkikatosten suunnittelussa tulisi huomioida riittävällä tavalla käyttäjäystävällisyys pysäkkien käytettävyyden, korkeuden ja lasituksen osalta. Pysäkkien tulisi tarjota raitiovaunua odottaville matkustajille riittävä suoja tuulelta, sateelta ja liialliselta auringonpaisteelta. Mielipteessä esitetään, että mainonta mahdollistetaan jatkossa nykyistä vastaavalla tavalla Kaivokadun alueella. Mielipteen mukaan huolellisesti toteutettu ulkomainonta lisää kaupunkitilan viihtyisyyttä ja toimivuutta. Kaupungin tulisi sisällyttää suunnitelmaan ja sallia nykyisen kaltaisten mainoslaitteiden sijoitus pysäkeille.

Vastine

Pysäkkikatoksia on kaavan viitesuunnitelmassa kasvatettu sekä pituussuunnassa että syvyysuunnassa. Pysäkkikatos kattaa pituussuunnassa suurimman alan laiturialueesta. Yksipuoleinen pysäkkikatos on 2,7 m syvä ja kaksipuoleinen katos 4 m syvä, kun nykyiset pysäkit ovat 1,5 m syvät. Lisäksi pysäkkien taustaksi on suunniteltu seinäkkeitä ja laseja, jotka toimivat tuulensuojana. Kuparisiin seinäkkeisiin on suunniteltu integroitavaksi ratikkojen aikataulut, info-aulut, mainokset sekä IV-yhteydet. Nämä on viety määräyksinä kaavaan.

Kaivokadun alueen viheristutukset

Mielipteen mukaan on nurinkurista, että Rautatieaseman läheisyyteen, suunnitellaan puiden ja pensaiden ja autoliikenteen sulkemisen kautta viihtyvyyttä ja oleilua, ja toisaalta taas Esplanadien kautta, jotka puistoineen on nimenomaan ajateltu viipyilevään kävelyyn, flaneeraukseen ja oleiluun, suunnitellaan lisäävän autoliikennettä sen verran kuin sitä Kaivokadun läpiajolta poistuu. Tällä tapaa pilataan molemmat. Rautatieasema on liikenteen solmukohta. Sitä ympäröivät torit ovat osa urbaania maisemaa. Mielipteen mukaan torien ei tarvitse muistuttaa puistoa, ruokkustutukset reunoilla ovat täysin riittäviä.

Kaivokatu ei ole virkistysalue, vaan historiallisesti ja toiminnallisesti keskeinen liikenteen ja liike-elämän keskus. Rautatieaseman välitön ympäristö on ollut kautta aikain liikenteellinen solmukohta, ja alueen tärkein tehtävä on saavutettavuus – ei viheralueena tai oleskelupaikkana toimiminen. Mielipteessä todetaan myös, että Kaivokatu rajautuu merkittäviin arvostettuihin rakennuksiin ja niiden julkisivun peittäminen istutuksilla ei saa olla mahdollista. Jatkotyössä tuleekin olla hyvin tarkkana siitä, kuinka paljon ja minkälaista kasvillisuutta niiden eteen

ja tuntumaan istutetaan. Nyt suunniteltu Kaivokadun ja aseman ympäristön keinotekoinen, vapaamuotoinen, luontoa jäljittelevä vehreyttäminen vapaasti sijoiteltuine puineen peittää näkymät ei-toivottavalla tavalla. Kaivokadulle suunniteltu uudistus kopioi viimeaikaista muoti-ilmiötä, jossa luonnon annetaan näennäisesti vallata urbaanit kaupunkitilat: mielikuvia luomaan tarkoitetuissa iki-keissä visualisoinneissa nähdään villinä rehottavia niittyjä ja pensaikolta sekä näennäisen sattumanvaraisesti kasvavia metsiköitä. Tämä nykyhetken suunnitteludoktriini sopii paremmin Helsingin viimeaikaisille uusille alueille, missä se täydentää nykyhetken arkkitehtuuria, mutta Kaivokadulle se ei kuulu.

Vastine

Kyselyissä Kaivokatu on toistuvasti noussut alueeksi, joka koetaan epämiellyttäväksi jalankulkuympäristöksi. Alueen vuorokausittainen jalankulkumäärä on Suomen suurin. Se on joukkoliikenteen solmukohta, jossa suuri määrä ihmisiä käyttää aluetta päivittäiseen työmatkaliikenteeseen. Lisäksi se on monen matkailijan ensimmäinen kosketus Helsingin keskustaan. Jalankulkuympäristön viihtyisyyteen vaikuttavat fyysisen ympäristön ja sille varatun tilan lisäksi ajoneuvoliikenteen melu ja hiukkaspäästöt. Tilanteen parantamiseksi ei ole kovin paljon tehtävissä ilman, että jalankulkijoille saadaan lisää tilaa ja äänimaailma rauhoittuu. Tavoitteeseen voidaan päästä poistamalla ajoneuvoliikenne Kaivokadulta. Kasvillisuuden lisääminen on kaupungin kaupunkiluonnon monimuotoisuuden ja pienilmaston lämpösaarekeilmiöön liittyvä yleinen tavoite. Sen luonteessa ja sijoittelussa on otettu huomioon alueen kulttuurihistoria, tärkeitä näkymiä ja arvorakennusten sijoittuminen kaupunkitilassa. Esplanadin puiston ja katualueiden pinta-aloihin ei tule muutoksia nykytilanteeseen verrattuna.

Keskustan elinvoima

Mielipiteissä vastustetaan Kaivokadun muuttamista joukkoliikennekaduksi, koska se heikentää Helsingin keskustan saavutettavuutta henkilöautolla pidentäen matka-aikoja ja lisäten ruuhkia. Kaivokadun välittömässä läheisyydessä olevat ravintolat/kahvilat saattavat hyötyä muutoksesta (esimerkiksi lisää terassitilaa), mutta vaikutus koko ydinkeskustan ravintoloille ja kahviloille on negatiivinen. Helsingin keskustan hotelleille hyvä saavutettavuus henkilöautolla on myös tärkeää, jota Kaivokadun sulkeminen heikentäisi olennaisesti.

Mielipiteiden mukaan esitetty muutos johtaa asiakasvirtojen ohjautumiseen muualle Helsinkiin tai Helsingin ulkopuolelle, missä on jo valmiiksi hyvät liikenneyhteydet. Ydinkeskustan yritysten kilpailukyky heikkenee, mikä uhkaa koko alueen asemaa kaupallisena ja toiminnallisena keskuksena. Keskustan houkuttelevuus ei perustu ainoastaan kaupunkikuvan parantamiseen, vaan erityisesti palveluiden saatavuuteen ja saavutettavuuteen. Toimintaedellytysten vaikeutuminen johtaa väistämättä keskustan elinvoiman hiipumiseen, tyhjeneviin liiketiloihin ja asiakasvirtojen vähenemiseen. Suunnittelun tulisi tukea, ei heikentää keskustan kaupallista vetovoimaa.

Keskustan elinvoiman näkökulmasta oleellista on se, että joukkoliikennejärjestelyiden parantamisen myötä alueen kokonaissaavutettavuus kasvaa. Tehtyjen arvioiden mukaan liikennemuutosten vaikutus sekä keskusta-alueen kävijöiden määrään että arvioituun kokonaiskulutukseen on pieni, mutta positiivinen (noin +0,5 %). Kaivokadun läpiajoyhteys sulkeutuu henkilöautoilta, mikä osaltaan heikentää lähialueen henkilöautosaavutettavuutta. Tutkimusten mukaan kuitenkin merkittävin osa keskustaan suuntautuvasta kulutuksesta muodostuu joukkoliikenteellä saapuvilta henkilöiltä, ja mallinuksissa joukkoliikenteen ja jalankulun nopeutumisen vaikutukset kulutukseen ovat autosaavutettavuuden muutosten vaikutuksia suurempia. Lisäksi kaavamuutoksen mahdollistama, nykyisin keskustalla heikoimmaksi koetun, kaupunkiympäristön kohentaminen vahvistaa keskustan elinvoimaa vetovoimatekijöitä.

Alueelle on jo nyt valikoitunut toimijoita, jotka hyötyvät alueen julkisen liikenteen hyvästä saavutettavuudesta ja suurista jalankulkuvirroista, ja muutokset vahvistavat keskustan elinvoimaa kilpailukykyä siitä näkökulmasta entisestään. Kaupunkitasolla on myönteistä, että Helsingissä on erilaisia yrittämisen ympäristöjä, joille erilaiset toimijat valikoituvat niiden ominaisuuksien mukaan. Keskusta-alueella on tiettyjen mikrosijaintien ja toimialojen yrityksiä, joiden toimintaympäristöön henkilöautosaavutettavuuden heikkeneminen vaikuttaa negatiivisesti. Negatiivisia vaikutuksia pyritään minimoimaan katusuunnittelulla. Suunnittelussa on tunnistettu huollon ja logistiikan sekä saatto- ja taksiliikenteen toimivuudesta huolehtimisen merkitys yritysten toimintaedellytysten säilyttämiseksi, ja reittejä on eri selvityksissä korostettujen tarpeiden perusteella kehitetty suunnittelun edetessä. Kokonaisuudessaan Kaivokadun muuttaminen joukkoliikennekaduksi kuitenkin tukee kaupungin strategisia viihtyisämmän ja elinvoimaisemman keskustan tavoitteita.

Valmisteilla on päivitys selvitykseen, jossa arvioidaan Kaivokadun muutokseen liittyvien työmaiden aikaisia vaikutuksia alueen yrityksiin ja selvitetään tapoja minimoida remonttien aiheuttamat haitat. Työn aikaisten reittien, logistiikan ja kaupunkiympäristön viihtyisyyden onnistunut järjestäminen on hyvin merkittävää keskustan elinvoiman kannalta.

Viranomaisten ja asiantuntijoiden kannanotot OAS-aineistosta

Kannanottoja saatiin seuraavilta viranomais- ja asiantuntijatahoilta:

- kulttuurin ja vapaa-ajan toimiala/Kaupunginmuseo
- Helsingin seudun liikenne -kuntayhtymä (HSL)
- Helsingin seudun ympäristöpalvelut (HSY)
- Helsingin vammaisneuvosto
- Museovirasto
- Telia Finland Oyj

Viranomaisten kannanotot osallistumis- ja arviointisuunnitelmasta sekä valmisteluaineistosta kohdistuivat liikennejärjestelmäsuunnitelmaan, Kaivokadun alueen katu- ja aukiutiloihin, kaupunkivihreän lisäämiseen ja terassialueisiin, taksialueisiin ja saattoliikenteen järjestämiseen. Lisäksi kannanotot kohdistuivat raitioliikenteen pysäkkien järjestämiseen, Rautatientorin alueeseen, Vilhonkadun

toimivuuteen, päätepyssäkkitarpeeseen, juna- ja bussiliikenteen korvaavaan bussiliikenteen tarpeeseen, pyöräpysäköintiin, lumenkeräyspaikkoihin, vesi- ja jätehuoltoon sekä kaapelien siirtotarpeeseen. Kannanotoissa esitetyt asiat on otettu huomioon kaavoitustyössä siten, että kaupungin asiantuntijat ovat laatineet selvityksiä liikenteestä ja keskustan elinvoimaisuudesta. Kaavaan on laadittu alueen toteuttamisen ja rakentamisen laatua ohjaavia kaavamääräyksiä.

Vastineet OAS-aineistoa koskeviin viranomaisten ja asiantuntijoiden kannanottoihin

Vastineet kannanottoihin on laadittu aihepiireittäin.

Liikennejärjestelmäsuunnitelma

Museovirasto toteaa lausunnossaan, että Autoliikenteen pääverkkoa harvennetaessa ydinkeskustan alueella kuten nyt Kaivokadulla, on varmistettava, ettei muualle kohdistu sen seurauksena liian suuria paineita. Myös kaupungin museo toteaa kannanotossaan, että ydinkeskustan liikennejärjestelmäsuunnitelman mukainen muutos ja sen vaikutus ei saa heikentää vaikutusalueena olevien, laajalti valtakunnallisesti merkittäviin rakennettuihin kulttuuriympäristöihin kuuluvien ja asemakaavalla suojeltujen ympäristöjen ja katutilojen kulttuurihistoriallisia arvoja ja ominaispiirteitä. Esimerkiksi Unioninkatu on merkitty liikennejärjestelmäsuunnitelmassa osaksi autoliikenteen ja pyöräliikenteen pääverkkoa, mikä ei saa johtaa vuosikymmeniä, jopa vuosisatoja käytössä olleiden pintamateriaalien, kiveyksien ja niiden ladontatapojen tai esimerkiksi katutilan leveyden, profiilin ja rakennusten julkisivujen ja jalkakäytävien sekä ajoratojen liittymätapojen muuttamiseen.

Liikennejärjestelmäsuunnitelman elinvoimavaikutusten arvioinnin (FLOU Oy ja Kaupunkitutkimus TA Oy, 12.6.2024) johtopäätöksissä todetaan, että vaikutus keskustan elinvoimaisuuteen olisi suhteellisen vähäinen, vaikkakin myönteinen. Museovirasto lausuu, että yksin liikennejärjestelmän muutos ei voinekaan vaikuttaa kovin paljon, ellei jatkossa tarkastella myös mm. ympäröivien kaupunginosien palvelutarjontaa ja vetovoimatekijöitä, jotka heikentävät keskustan asemaa.

Vastine

Asemakaavaehdotuksen vaikutukset syntyvät välillisesti siitä, että joukkoliikennekatu ja siihen liittyvät muutokset Kaivokadun ympäristössä muuttavat eri liikennemuotojen liikennejärjestelyjä ja olosuhteita. Muutosten seurauksena reitit ja matka-ajat muuttuvat, mikä vaikuttaa eri reittien ja kulkutapojen keskinäiseen houkuttelevuuteen ja siten ihmisten liikkumiskäyttäytymiseen. Kaivokadun kautta kulkenutta liikennettä siirtyy mallinnuksen perusteella eniten Pohjoisrannan ja Esplanadien kautta kulkevalle Esplanadien akselille, joka on lyhyemmällä matkoilla lyhyin vaihtoehtoinen reitti, sekä osin myös Unioninkadulle, jonne pääsy pohjoisesta sujuvoituu hieman, kun Kaivokadulle menevä liikenne vähenee. Pidempiä matkoja siirtyy jonkin verran kulkemaan pohjoisempaa Helsinginkadun, Nordenskiöldinkadun ja Teollisuuskadun kautta, mutta muutokset ovat hyvin maltillisia.

Kaavaratkaisusta ei seuraa liikenteen siirtymien aiheuttamia vaatimuksia katutilan muutoksille Esplanadien akselilla tai Unioninkadulla.

Kaivokadun aukiotilat

Kaupunginmuseo toteaa, että Rautatieaseman pääsisäänkäynnin edusaukion tilankäyttö on pitkälti säilynyt 1930-luvun loppupuolen muutoksien jälkeen, vaikka eri liikkumismuotojen keskinäiset suhteet ovat muuttuneet ja liikennemäärät lisääntyneet. Tämän voimassa olevan asemakaavan rakennustaiteellisesti ja kulttuurihistoriallisesti arvokkaaksi määrittelemän katuaukion tulee kaupunginmuseon näkemyksen mukaan säilyä avoimia näkymiä tarjoavana ja ohjaavana aukiona ja erottua edelleen liikennealueesta. Alue liittyy myös arvokkaaseen kaupunkitilakokonaisuuteen, jossa se yhdessä Rautatientorin ja Asema-aukion kanssa muodostaa oman kokonaisuutensa ja yhdessä toisiinsa limittyen ne muodostavat koko aseman ympäristön avoimen tilasarjan. Kaivokadun ympäristön suunnittelussa kaupunginmuseo korostaa, että oleva, monin tavoin arvotettu ja suojeltu ympäristö ja sen historia nähdään pohjana ja lähtökohdana uudelle niin, että ne muodostavat harmonisen kokonaisuuden.

Vastine

Kaavamutoksen myötä rautatieaseman pääsisäänkäynnin edessä oleva saatoliikenne- ja pysäköintialue poistuu. Aseman edusaukio saa täten lisää tilaa kävelyille ja oleiluun. Aukiolle on osoitettu uudet rautatieaseman arkkitehtuuriin sopeutuvat viheralueet ja niitä reunustavat kiinteät istuimet. Alueesta on laadittu kaavamääräykset: ”Julkista ulkotilaa tulee kehittää aukiomaisena alueena. Aukiot on suunniteltava viihtyisiksi oleskelualueiksi ja jäsenneitävä pintamateriaalein, istutuksin, kalustein ja valaistuksen avulla ympäristön rakennustaiteellisen arvon edellyttämällä tavalla.” ja ”Rakennelmat ja rakenteet tulee suunnitella kaupunkikuvallisesti, muotoilultaan ja materiaaleiltaan korkealaatuisina ympäristön arvoja kunnioittavan asun mukaisesti ja ympäristöön soveltuvina. Pintamateriaalit ja kiinteät penkit tulee olla luonnonkiveä.”

Rautatieaseman edusaukio liittyy saatto- ja pysäköintialueen poistumisen myötä selkeämmin Asema-aukion ja Rautatientorin kokonaisuuteen ja jatkaa aseman ympäristön avointa tilasarjaa.

Kaupunkivihreän lisääminen

Museovirasto toteaa lausunnossaan, että ankaran symmetrisessä uusrenessanssin tyyliisessä Ateneumin taidemuseon rakennuksessa sijaitsee keskeisesti monumentaalinen pääsisäänkäynti, jonka akseli jatkuu sisällä juhlavana portaikkona kohti yläkerrosten näyttelysaleja. Saapuminen museorakennukseen tulisi järjestää torin suunnalta ottaen tämä keskeisäksi huomioon, kun siihen tarjoutuu uusien liikennejärjestelyjen puolesta mahdollisuus. Rautatientorin vastakkaisella puolella Kansallisteatterin niin ikään symmetrinen jugendrakennus sijaitsee suorassa aksiaalisessa suhteessa Ateneumiin nähden. Torilla näiden rakennusten pääsisäänkäyntien välistä akselia korostaa lisäksi Aleksis Kiven pat-

sas. Akseli on torin keskeinen identiteettitekijä, jota myös nykyiset puurivistöt tukevat. Uudet puuryhmät sekä istutus- ja nurmikut on sommiteltu ryhmittelyltään ja muodonannoltaan vapaamuotoisesti. Rautatientorin kaltaisessa, vahvasti klassistisin sommitteluperiaatteiden luodussa kaupunkitilassa tulisi hahmotella vaihtoehtoja, jotka muotokieleltään eheyttävät ympäristöä sen omista lähtökohdista.

Kaupunginmuseo toteaa kannanotossaan, että Kaivokadun ympäristösuunnitelman hyvistä periaatteista huolimatta suunnitelma ei kaikilta osin noudata näitä tavoitteita ja periaatteita. Olevien puurivien vahvistaminen ja mahdollinen täydentäminen on alueelle luonteenomainen kasvillisuutta lisäävä ratkaisu, jota kaupunginmuseo pitää suunnittelualueelle toivottavana. Korkeaksi kasvava puusto ei kuitenkaan saa katkaista merkittäviä näkymiä ja yhteyksiä esimerkiksi Ateneumin ja Kansallisteatterin välillä, mutta tulisi nähdä myös Ateneumin ja Rautatieaseman välillä. Istutusalueiden osalla tulee panostaa olevien, arvokkaiden viheralueiden kuten esimerkiksi Ateneumin päätypuistikoiden ja rautatieaseman pääsisäänkäynnin viereisten puistikoiden elinvoimaisuuden turvaamiseen ja vahvistamiseen terassikäytön sijaan. Uusien viher- ja istutusalueiden muotoilussa lähtökohtana tulee olla oleva ympäristö, siitä löytyvä linjakkuus ja akselit, tavoitteena hallittu kokonaisuus, jossa eri elementit tukevat toisiaan.

Vastine

Kaivokadun ympäristösuunnitelma oli Kaivokadun osallistumis- ja arviointisuunnitelman valmisteluaineistona. Kaupunkiympäristö- lautakunta päätti hyväksyä sen jatkosuunnittelussa ohjeellisenä noudatettavaksi 1.10.2024. Suunnitelmia on edistetty kaavaehdotusvaiheessa katu- ja rakennussuunnitelmiksi asema-kaavoituksen, liikennesuunnittelun ja kaupunkitila- ja maisemasuunnittelun asiantuntijoiden ohjauksessa.

Kaivokadun ympäristösuunnitelmassa kulttuurihistoriallisesti arvokkaalle alueelle on suunniteltu aikaisemmasta ympäristön käsittelystä poikkeava kerrostuma. Työ pohjautuu ympäristöhistorialliseen selvitykseen sekä ympäristön analyysiin, joissa tärkeitä ominaispiirteitä on pyritty ottamaan huomioon. Aluetta on lähestytty Rautatieasemaa ympäröivien aukiotilojen kokonaisuutena, jossa Rautatieasemalle on haluttu antaa keskeinen maamerkinomainen rooli. Katualue rautatieaseman eteläisen julkisivun ja Makkaratalon välillä käsitellään yhtenäisenä aukiomaisena tilana, jolla on yksiaineinen kiveysaihe läpikulkevista liikennealueista huolimatta. Asema-aukio ja Ateneum käsitellään monimuotoisemmin kiveysaiheen ja istutusalueiden näkökulmasta. Ateneumin ja Kansallisteatterin välisen akselin avoimuus sekä Rautatieaseman ja sen tornin näkyminen maamerkinä turvataan.

Alueelle on haluttu lisätä myös istutusalueita, koska siten tiiviisti rakennetun keskusta-alueen luonnon monimuotoisuus, äänimaailma sekä pienilmasto paranevat. Istutusalueiden muotokieleen ovat vaikuttaneet jalankulkijoiden sujuvat reitit, oleskelupaikkojen muodostuminen, maanalainen infra sekä kunnossapidon toimivuus. Istutusten luonteessa otetaan huomioon näkymät sekä esimerkiksi Ateneumin edustalla niiden sijainti edustavana rakennuksen aikakauteen soveltuvana puutarha-aiheena. Tavoitteena on miellyttävä ja viihtyisä jalankulkuympäristö.

Terassialueet

Museovirasto toteaa, että kaava-alueelle esitetään paljon terasseja. Osa niistä on jo olemassa, kuten rautatieaseman edustan läntinen terassi. Pääsisäänkäynnin itäpuolelle tuleva terassi on sekin saanut jo rakennusluvan. Nämä terassit sijaitsevat ilmansuunnan kannalta edullisesti etelän puolella. Ateneumin seinustalle ehdotettu terassialue on sen sijaan epäedullisesti rakennuksen pohjoispuolella. Lisäksi terassialue on kyseenalainen arvokkaan torifasadin edustalla. Rakennuksesta on myös vaikea järjestää palvelua ja kulkua terassille. Alueella on niin paljon terasseja ja potentiaalisia terassien paikkoja, että Ateneumin edusta syytä rauhoittaa niiltä.

Kaupunginmuseo toteaa lausunnossaan, että uudet terassirakennelmat tuottavat estevaikutuksia jalankulkuympäristössä, niin konkreettisina rakenteina kuin visuaalisena, näkymiä sulkevana ja häiritsevinä tekijöinä. Kaupunginmuseon näkemyksen mukaan myös tämä seikka tulee ottaa huomioon mainittuja estevaikutuksia arvioitaessa Kaivokadun ympäristössä.

Vastine

Keskustan kävelypainotteisuuden lisääminen on asetettu keskusta-alueen kehittämisen tärkeäksi tavoitteeksi, joten Kaivokadulta on suunnitelmissa poistettu läpiajava autoliikenne kokonaan. Autokaistoilta poistuvaa tilaa käytetään pyöräliikennetarkoituksiin, mutta sen lisäksi aukio ja kävelyalueet saavat lisää tilaa. Julkiseen ulkotilaan ja aukioille on kävelyliikenteen kannalta luonteville sijainneille osoitettu terassialueita katutilaan avautuvien liiketilojen yhteyteen. Kaavakartassa nämä ovat merkitty ter-merkinnällä ”Terassin rakennusala, sijainti ohjeellinen”. Ateneumin eteen Kaivokadun puolelle ei terassialuetta ole merkitty. Terassit tuovat katutilaan viihtyisyyttä ja kutsuvat kaupunkilaisia viipymään. Kaavassa rakennelmien rakentamista on määrätty seuraavasti: ”Rakennelmat ja rakenteet tulee suunnitella kaupunkikuvallisesti, muotoilultaan ja materiaaleiltaan korkealaatuisina ympäristön arvoja kunnioittavan asun mukaisesti ja ympäristöön soveltuvina.”.

Taksialueet, saattoliikenne ja pyöräpysäköinti

Museovirasto lausuu, että on huolehdittava siitä, että esim, rautatieasemalta taksit ovat helposti saavutettavissa, ja että saattoliikenne voidaan hoitaa jalankulkua ajatellen turvallisesti. Asema-aukion tapaan myös Rautatientorin puolelle olisi hyvä osoittaa paikat pyörien pysäköinnille.

Helsingin seudun liikenne toteaa lausunnossaan, että juna-asemalle suuntautuva saattoliikenne kaivannee vielä tarkentavaa lisäsuunnittelua muun muassa siihen miten saattoliikenne juna-asemalle on tarkoitus hoitaa. HSL näkee riskinä, että saattoliikenne ohjautuu bussiterminaalin sisään, jolloin se voi aiheuttaa laajempiakin ongelmia terminaalin toimivuuteen.

Vastine

Rautatieaseman ympäristössä säilytetään taksiasemat aseman kummallakin puolella. Rautatientorin puolella taksiasema säilyy nykyisellä paikalla. Kaavaratkaisulla ei ole suoraa vaikutusta Asema-aukion taksiaseman sijaintiin. Asema-aukion ja Elielinaukion asemakaavaluonnoksen mukaisesti taksiasema on kuitenkin suunniteltu siirrettäväksi Asema-aukiolta Postikadun varteen. Taksiaseman etäisyys kasvaa laiturialueelta nykyisestä noin 100 metristä tulevaan noin 150 metriin.

Kaavaratkaisu ei mahdollista aseman edustan saattopysäköintialuetta Kaivokadulla. Aseman länsipuolella saattopysäköinti sijoittuu Asema-aukion laidalle ja Kaivokadulle. Itäpuolella Bergbominkujalle ja Mikonkadulle. Aseman kummallakin puolella on saattopysäköintipaikkoja, joista on esteetön yhteys rautatieasemalle ilman ajoneuvoliikenteen väylien ylityksiä.

Kaava-alueella sijoitetaan pyöräpysäköintiä Rautatientorin etelälaidalle. Pyöräpysäköinti sijoittuu bussiterminaalin kaakkoiskulmalle.

Aseman itäpuolen saattoliikenteen on suunniteltu käyttävän Bergbominkujaa ja Mikonkatua. Jatkosuunnittelussa tarkennetaan saattoliikenteen ohjautumista opastuksen suunnittelun keinoin.

Raitioliikenteen pysäkit

Museovirasto toteaa, että raitiovaunujen pysäkit on sijoitettu asemarakennuksen edustalla sivuun keskiakselista. Kaavan jatkosuunnittelussa on hyvä kiinnittää huomioita siihen, että katokset olisivat vähäeleiset, keveät ja mahdollisimman läpinäkyvät. Hyvä, että suunnitelmassa on säilytetty suora kävely-yhteys suojatietä pitkin kohti aseman pääsisäänkäyntiä.

Helsingin seudun liikenne toteaa, että Kaivokadulle suunnitellut muutokset raitioliikenteen pysäkkeihin ovat tarpeellisia lisääntyvään raitioliikenteen takia. Nykyisellään raitioliikenteet pysäkit ovat pituudeltaan alimittaisia kahden ratikan yhtäaikaisten pysäkkitoiminnoille. Raitioliikenteessä tulee välttää näkymäesteitä. Lisähuomioita tulisi kiinnittää raitioliikenteen pysäkkien itäpuolella olevaan vaihdealueeseen. 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.

Vastine

Asemakaavoituksen, kaupunkitila- ja maisemasuunnittelun sekä liikennesuunnittelun asiantuntijat ovat ohjanneet Päärautatieaseman eteläpuolella olevien raitioliikenteen pysäkkien ja ympäristön suunnittelua. Tämän suunnitelman pohjalta on laadittu asemakaava, jossa määrätään alueen suunnittelua ja toteutusta. Kaavamääräysten tavoitteena on määritellä pysäkkikatosten ja muiden rakenteiden materiaalit ja laatu. Pysäkkikatoksista on laadittu seuraavat kaava-

määräykset: "Pysäkkikatokset on suunniteltava kaupunkikuvallisesti, muotoilultaan ja materiaaleiltaan korkealaatuisena, ympäröivien rakennusten rakennustaiteellisen arvon edellyttämällä tavalla ja kulttuurihistorialliseen ympäristöön soveltuvina.", "Pysäkkikatosten materiaali on oltava lasia ja kuparia." ja "Laiturialueen tekniset laitteet, mainokset, opastintaulut ja valaisimet tulee integroida pysäkkien katosrakennelmiin eikä niitä saa sijoittaa katoksen vesikaton yläpuolelle erillisiin rakennusosiin.". Raitiotiealueelle sijoitettavilla saarekkeilla ja pintamateriaaleilla ohjataan jalankulkijoita raitiovaunupysäkkien itäpään suojatielle ja Keskuskadun jatkeena olevalle ylityspaikalle.

Tori-, aukio- ja katualueiden materiaalit, kalusteet, istutukset ja valaistus

Museovirasto lausuu, että tori-, aukio- ja katualueiden materiaaleissa, kalusteissa ja istutuksissa olisi hyvä käyttää maltillisesti uusia aiheita ja hyödyntää Helsingille ominaisia piirteitä. Asemarakennuksen ja Kansallisteatterin edustoille on esitetty erikoiskiveystä, jonka oletettavasti olisi tarkoitus soveltua kulttuurihistoriallisesti arvokkaisiin rakennuksiin ja ympäristöön. Tämä on syytä varmistaa aikanaan kaavamääräyksissä. Asema-aukion tapaan Ateneumin edustalla olevalla Kaivokadun osuudella olisi vapaamuotoisia istutusalueita ja vauhdikkaita, ratamaisia kiveysalueita, jotka tuovat mieleen liikuntapaikan tai lasten liikennepuiston. Uudet aiheet voivat rikastuttaa ympäristöä ja luoda virkistävää kontrastia. Ateneumin edusta on kuitenkin käsiteltävä rauhallisemmin sen arkkitehtuurin ehdoilla. Kiveysten ja muiden pinnoitteiden ja rakenteiden suhteen kaupunginmuseo näkee samoin olevan historiallisen ympäristön ja siitä löytyvien materiaalien ja aiheiden olevan luontevin suunnittelun lähtökohta materiaaleille. Uuden kerrostuman tulee olla harkittua ja alueen arkkitehtuuriin ja ympäristön ominaispiirteisiin sovitettua ja tätä tavoitetta tulee ohjata riittävin kaavamääräyksin. Muotoilussa rauhallinen ja vähäeleinen ratkaisu jättää tilaa suojelluille rakennuksille ja muille ympäristön arvokkaille elementeille. Kaupunginmuseo toteaa, että muutostöissä eri kerrostumien poistaminen tulee tehdä harkiten niin, ettei ratkaisevalla tavalla vähennetä alueen kerroksista luonnetta ja historiallista kerrotuvuutta. Rautatieaseman ympäristössä muutoksia suunniteltaessa tulee huomioida katutilan ylläpitäminen ja erottuminen ympäröivistä aukioista.

Museovirasto esittää lausunnossaan myös, että kaavoituksella on hyvä ohjata sitä, että katu-, aukio- ja toritilojen sekä rakennusten valaistus muodostuu hallituksi kokonaisuudeksi.

Vastine

Asemakaavoituksen, kaupunkitila- ja maisemasuunnittelun sekä liikennesuunnittelun asiantuntijat ovat ohjanneet Päärautatieaseman eteläpuolella olevien raitioliikenteen pysäkkien ja ympäristön suunnittelua. Näiden suunnitelmien pohjalta on laadittu kaavakartta. Kaavassa Päärautatieaseman eteläpuolella oleva osa Kaivokatua on aukiota, polkupyöräilylle varattua katua sekä joukkoliikenteelle varattua katua. Sen sijaan Ateneumin edustalla olevalle osalle on esitetty myös puin ja pensain istutettavaa alueen osaa tärkeimmät näkymälinjat huomioiden. Ympäristösuunnitelmassa saman luonteisia viheralueita on esitetty myös Asema-aukiolle, joka kuuluu Elielinaukion ja Asema-aukion kaavarajaukseen.

Suunnittelua tehdään tietoisina alueen kehittymisen vaiheista ja se pyritään ottamaan huomioon samalla, kun ympäristöä suunnitellaan tämän päivän tarpeita palvelevaksi. Istutusalueiden lisääminen katualueelle on uusi kerrostuma, johon vaikuttavat myös maanalaisesta infrasta vapaat istutuksille soveltuvat alueet, vilkkaiden jalankulkuvirtojen sujuvat reitit, koneellisen kunnossapidon vaatimukset sekä luontevien oleskelupaikkojen muodostuminen vilkkaasti liikennöidyllä alueella. Ateneumin edustan istutusalueiden muotokieli on uusi kerrostuma, mutta kasvillisuuden istutuksissa ja lajivalinnoissa otetaan huomioon niiden asema arvokkaan museon edustalla. Rautatieaseman eteläistä sisäänkäyntiä reunustavia alkuperäiseen sommitelmaan kuuluvia puutarha-aiheita korostetaan tuomalla katualueelle symmetriset julkista istuskelua mahdollistavat istutusalueet. Tavoitteena on miellyttävä ja viihtyisä jalankulkuympäristö.

Alueen kiveys suunnitellaan katusuunnitteluvaiheessa paikan ominaispiirteitä kunnioittaen, eikä tavoitteena ole voimakkaita kuvioaiheita. Ideasuunnitelmavaiheessa havainnekuviissa käytetyt erilaiset pinnankäsittelykuviot symboloivat eri alueiden toisistaan poikkeavaa tavoitetilaa. Kiveyksen materiaalina kaava velvoittaa alueelle tyypillisen luonnonkiven käyttämisen. Kaavan ulkoalueiden suunnittelusta ja toteutuksesta on lisäksi laadittu kaavamääräys: "Aukiot on suunniteltava viihtyisiksi oleskelualueiksi ja jäsenneltävä pintamateriaalein, istutuksin, kalustein ja valaistuksen avulla ympäristön rakennustaiteellisen arvon edellyttävällä tavalla."

Kaavan valaistuksesta on laadittu kaavamääräys: "Alueelle tulee tehdä valaistuksen yleissuunnitelma."

Rautatientori ja bussiterminaali

Museovirasto huomauttaa, että Rautatientorin keskelle on esitetty amfi-aihe, mutta jää epäselväksi olisiko se pysyvä, toripinnasta kohoava rakenne vai lähinnä tilavaraus väliaikaiselle rakenteelle. Torin keskialueelle ei tule osoittaa pysyviä kohoavia rakenteita kaupunkitilallisen akselin vuoksi. Bussiterminaali on esitetty Rautatientorin länsilaidalle viistopysäköintinä. Pysäköintilaituri katkaisee kulun rautatieaseman portailta suoraan torille. Suojatiet on esitetty laiturialueen päihin, joista kierrettäisiin torille. Käytännössä ihmiset pyrkivät varmasti kulmaan suoraan, mistä aiheutuu vaaraa bussiliikenteen ja jalankulun sekoituksessa. Suoralla kululla on myös arkkitehtoniset ja kaupunkitilalliset perusteet. Asemarakennuksen sisätilassa läntisen ja itäisen sisäänkäynnin välissä kulkee ulkotilamainen sisäkatu Asema-aukiolta Rautatientorille. Museovirasto toteaa lausunnossaan, että itäisen sisäänkäynnin portaikolta on siten jatkossakin oltava suora kulku torille.

Vastine

Rautatientori ei sisälly Kaivokadun kaavarajaukseen muuta kuin pieneltä osin torin kaakkoiskulmassa ja kaavatyössä Rautatientorin osalta ei laadita kaavakarttaa, -merkintöjä eikä -määräyksiä. Rautatientori on kuitenkin esitetty Kaivokadun ympäristösuunnitelmassa, joka on Kaivokadun asemakaavan valmisteluaineistoa. Rautatientorin osalta ympäristösuunnitelma on viitteellinen ja aluetta koskevat suunnitteluasiat huomioidaan erillisissä Rautatientoria koskevissa

suunnitelmissa. Kaavaratkaisun pohjana oleva liikennesuunnitelma ei mahdollista nykyistä bussiterminalin läpikulkevaa jalankulkuyhteyttä. Nykyisillä bussivuoromäärillä jalankulkuyhteyden säilyttäminen edellyttää bussiterminalin säilyttämistä läpiajettavana Vilhonkadulta Kaivokadulle, joka poistaisi mahdollisuuden kehittää Ateneumin edustaa aukiomaisena tilana.

Rautatientorin bussiterminali

Helsingin seudun liikenne toteaa, että Kaivokadulle suunnitelluilla muutoksilla on suoraa vaikutusta Rautatientorin bussiterminaliin ja sen mahdollisiin pohjaratkaisuihin. Eri ratkaisujen mahdollisuutta ja niihin liittyviä reunaehtoja on työistetty 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 terminaliin 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 bussiterminalista. Paikkaan tuleva katos olisi hyvä sovittaa Rautatientorin ympäristön historialliseen ilmeeseen, jolloin se myös toimisi bussiliikenteen käyntikortina.
- Terminaalin pohjaratkaisun tarkemmassa suunnittelussa olisi huomioitava muuntojoustavuus sekä lisääntyvän että vähenevän liikenteen tarpeisiin. Mahdollisia tilavarauksia ja muita väliaikaisesti tai pysyvästi vapautuvia tiloja voidaan hyödyntää terminalialueen viihtyisyyden parantamisessa esimerkiksi siirrettävien istutusten muodossa. Tällöin terminalin yleisilmeeseen saadaan lisättyä vehreyttä.
- Terminaalin ympäristön viherrakenteissa ja -istutuksissa on kuitenkin huomioitava kuljettajien näkemät sekä bussien ulottumat. Kuljettajien on pystyttävä näkemään terminaliin odotustilaan tulevien suojateiden ympäristöön, jotta jalankulkijoille ei synny vaaratilanteita terminaliin saapuessa tai sieltä poistuessa. Peruutuslaitureista peruutettaessa ja terminalin sisällä kääntyessä on bussien ympärille jäätävä tarpeeksi tilaa, jotta bussin perä ei osu reunojen rakenteisiin tai ihmisiin vahingoittaen niitä.
- Rautatientorin ympäristön suunnittelussa on otettava kantaa ja tehtävä tarvittavia varauksia myös siihen, miten terminalia voidaan käyttää erilaisissa poikkeustilanteissa. Ilman varautumista voi terminalin käyttö kokonaan estyä osassa tilanteita. Mahdollisiin tarvittaviin varayhteyksiin on syytä ottaa kantaa ennen tehtävien terminalin pohjaratkaisun ja katuyhteyksien muutoksia.

Vastine

Kaavaratkaisun pohjalle laaditussa liikennesuunnitelmassa on suunniteltu bussien ajo- ja pysäkkijärjestelyt sekä matkustajien kulkureitit. Bussien ajo- ja pysäkkijärjestelyiden mitoituksen toimivuus on testattu ja todettu hyväksyttäväksi koeajolla. Terminaalien jatkosuunnittelussa tarkennetaan ratkaisuja matkustajien liikkumisen ohjaamisen, matkustajaviihtyvyyden, pohjaratkaisun muuntojoustavuuden, terminalialueen vehreyden, kuljettajien näkemien ja peruutuslaiturien

varusteiden osalta mainitut reunaehdot ja vaatimukset huomioiden. Terminaalista ulos johtavan Vilhonkadun varayhteys on Mikonkatu. Kaavaratkaisun pohjalla olevassa liikennesuunnitelmassa on mitoitettu telilinja-autolle sopiva varareitti Hakaniemen suuntaan Mikonkadun ja Kaisaniemenkadun kautta.

Vilhonkadun toimivuus

HSL:n lausunnon mukaan terminaalin sisään- ja ulosajo on hahmoteltu tukeutuvan kaksisuuntaistettuun Vilhonkatuun. Nykyisin Vilhonkatu on kohtalaisen kaipa 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.

Vastine

Kaavaratkaisun pohjalla olevassa liikennesuunnitelmassa on mitoitettu telilinja-autolle sopiva varareitti Hakaniemen suuntaan Mikonkadun ja Kaisaniemenkadun kautta. Vilhonkadun ja Mikonkadun sekä Kaivokadun ja Mikonkadun risteykset on suunniteltu toimivan ilman liikennevalo-ohjausta. Vilhonkadun ja Kaisaniemenkadun risteys on suunniteltu liikennevalo-ohjattuna. Risteyksen valo-ohjaus suosii raitioliikennettä ja toimivuustarkasteluiden perusteella busseille arvioidaan keskimäärin puolen minuutin viivytystä keskustan suuntaan vertailuvaihtoehtoon verrattuna. Terminaalista ulos suuntautuvalle bussiliikenteelle arvioidaan puolen minuutin aikasäästöä.

Päätepysäkkitarve

HSL toteaa, että 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.

Vastine

Kaavaratkaisun pohjalla olevassa liikennesuunnitelmassa on osoitettu paikka yhden raitiolinjan päätepysäkille Mikonkadulle, Rautatientorin laidalle. Toisen päätepysäkin sijoittamisen mahdollisuutta ei ole varmistettu päärautatieaseman ympäristöstä. Kaavaratkaisu ei heikennä mahdollisuutta järjestää toinen päätepysäkki alueelle nykytilanteeseen tai vertailuvaihtoehtoon verrattuna.

Juna- ja bussiliikenteen korvaavan bussiliikenteen tarve

HSL toteaa kannanotossaan, että Postikadun kohdalla olisi hyvä huomioida juna- ja raitioliikennettä korvaavan bussiliikenteen tarpeet. Postikatu on toiminut korvaavan liikenteen lähtöpaikkana sekä HSL:n että VR:n liikenteelle. Jatko-suunnittelussa 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.

Vastine

Juna- ja raitioliikennettä korvaavan bussiliikenteen väliaikaiset pysäkit sijoitetaan ensisijaisesti Sokos-tavarataloa kiertävän katuyhteyden varrelle.

Pyöräpysäköinti

HSL toteaa, että 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.

Vastine

Kaavaratkaisu ei vaikuta suoraan nykyisiin pyöräpysäköintipaikkamääriin ja pyöräpysäköinnin sijoittelu ratkaistaan tarkemmassa jatkosuunnittelussa. Kaavaratkaisun pohjalla oleva liikennesuunnitelma pienentää ajoneuvoliikenteelle varattua tilaa, joka mahdollistaa alueiden muun käytön. Pyöräpysäköinnin sijoittamisen periaatteena on tarjota pysäköintimahdollisuus eri suunnista saapuvalla pyöräliikenteelle. Kaupunkipyöräasemien sijoittelu ratkaistaan tarkemmassa jatkosuunnittelussa.

Lumen keräyspaikat

HSL huomauttaa kannanotossaan myös, että alueen suunnittelussa olisi huomioitava lumien keräämisen ja varastoinnin tarvitsemat väliaikaiset tilat. Tiloilla voitaisiin varmistaa esimerkiksi bussiterminaalin ja terminaalin ajoyhteyden käytössä pysyminen suurempien lumisadepäivienkin kohdalla.

Vastine

Kaavaratkaisu ei vaikuta nykyisiin lumen varastoinnin paikkoihin. Kaavaratkaisun pohjalla oleva liikennesuunnitelma pienentää ajoneuvoliikenteelle varattua tilaa, joka mahdollistaa alueiden muun käytön.

Vesihuolto

Helsingin seudun ympäristöpalvelut -kuntayhtymä esittää kannanottonaan asiasta seuraavaa. Kaivokadun rakentaminen aiheuttaa vesihuoltolinjojen siirtotarpeita ja lisäksi alueen vesihuoltoa tullaan saneeraamaan. Samalla nykyistä sekavesiviemäriverkkoa eriytetään. Alue on erittäin haastava laajan maanalaisen rakentamisen ja tilanahtauden vuoksi. HSY:n oikeus sijoittaa, ylläpitää ja huoltaa vesijohto- ja viemäriverkkoa tulee huomioida alueen suunnittelussa sekä toteuttamista koskevissa sopimuksissa.

Vastine

HSY:n vesihuoltolinjoihin liittyvät tarpeet otetaan huomioon Kaivokadun katu- ja rakennussuunnittelussa.

Jätehuolto

HSY toteaa, että Kaivokadun ja koko ydinkeskustan liikennejärjestelmä-suunnitelmissa on tärkeää varmistaa, että liikennesuunnittelussa huomioidaan jätteen keräys ja alueen erilaisten kiinteistöjen tarpeet jätehuollolle.

Vastine

Kaavaratkaisu mahdollistaa ajon jokaiselle kiinteistölle ja jätteen keräyksen yleisillä alueilla.

Kaapeliin siirtotarve ja suojaus

Telia kertoo kannanotossaan, että heillä on verkkoa suunnitellulla asemakaavan muutosehdotuksen alueella. Telian mukaan kaapeleiden siirto ja suojaus on huomioitava mahdollisten maanrakennustöiden yhteydessä, siirto ja suojaustarpeista on oltava yhteydessä Teliaan hyvissä ajoin ennen mahdollisten maanrakennustöiden alkua. Kaapeliin katkaisua pitäisi pyrkiä välttämään ja suunnittelemaan mahdolliset työt sivuttaissiirtoina ja tuentoina, kun ne ovat mahdollisia. Suunnitelmat on myös pyrittävä laatimaan niin, että siirtoja ei tule kuin pakottavista syistä. Suunnittelun yhteydessä tarkastellaan myös alueen uusia tarpeita ja niistä toivotaan mahdollisimman paljon tietoa. Telialla on kiinnostusta tarkastella myös aluetta valmisputkituksen varalta.

Vastine

Telian tietoliikennekaapeleihin liittyvät tarpeet otetaan huomioon Kaivokadun katu- ja rakennussuunnittelussa.

Vammaisneuvoston lausunto

Helsingin vammaisneuvosto edellyttää lausunnossaan, että Kaivokadun asemakaavan muutoksessa otetaan huomioon, mitä vammaisneuvosto on tuonut esiin

aiemmin antamissaan lausunnoissa ja kannanotoissa (Ydinkeskustan liikennejärjestelmäsuunnitelma, Elielielinaukion ja Asema-aukion asemakaava ja Pika-raitiotien esteettömyyden parantaminen).

Vastine

Vammaisneuvoston lausuntoihin on laadittu vastineet edellä mainittujen hankkeiden yhteydessä. Kaivokadun alue on esteettömyyden kannalta vaativaa aluetta ja se on otettu kaavaratkaisussa huomioon.

Yhteenvedot OAS-aineistoa koskevista tilaisuuksista

Tilaisuus 7.5.2025

Kaivokadun asemakaavamuutos esiteltiin Keskusta kehityy-tilaisuudessa Kaupungintalon Tapahtumatorilla. Samassa yleisötilaisuudessa esiteltiin myös muita alueen hankkeita. Yleisölle annettiin puheenvuoro ja mahdollisuus esittää kysymyksiä asiantuntijoille. Keskustelua herätti asematunnelin maanalaisten reittien huomiointi suunnittelussa, Kaisaniemenkadun kehittäminen, Rautatieaseman saattoliikenne, pelastusajoneuvojen liikkuminen Kaivokadulla, alueen yritysten osallistuminen suunnitteluun, alueella asuvien kaupunkilaisten liikkumisen ja elämisen tarpeet ja Unioninkadun kaksisuuntaistaminen.

Asiantuntijat vastasivat, että Kaivokadun kaavassa huomioidaan myös maanalainen maailma. Kaavamääräyksiin laitetaan laatutekijöitä, joilla ohjataan esimerkiksi käytävien leveyksiä ja värimaailmaa. Metron perusparannustyön suunnittelun yhteydessä on käyty läpi kulkuyhteyksiä, liukuportaita ja hissejä Kaupunkiliikenne Oy:n kanssa. Samalla on keskusteltu maanalaisten tilojen kiinteistönomistajien kanssa, jos heillä on halua tai tarvetta kehittää tilojaan.

Kaivokadun muutos antaa mahdollisuuden kehittää myös Kaisaniemenkatua. Kadun äänimaailma paranee, kun bussiliikenne siirtyy siitä pois. Jalkakäytävää ei todennäköisesti ole mahdollista leventää, kun kadulla säilyy väylä ajoneuvoille. Kaisaniemenkadun suunnittelu on vielä alkuvaiheessa.

Asema-aukion taksiasema siirtyy Postikadun varteen kadun molemmin puolin ja aseman kapasiteetti pysyy nykyisen kaltaisena. Saattopaikkoja on siinä noin 4–5 paikkaa suojateiden välissä kummallakin puolella katua.

Pelastusreitit on suunniteltu yhdessä pelastuslaitoksen kanssa. Pelastusajoneuvot voivat käyttää raitiotiekiskoja ja pysäkkilaitureiden etäisyys toisistaan on tavallista isompi, jotta pelastusajoneuvot mahtuvat siitä myös hyvin kulkemaan.

Alueen kiinteistönomistajien ja toimijoiden kanssa on käyty keskustelua suunnitelmista jo pitkään. Toimijatilaisuuksissa on keskusteltu esimerkiksi saatto- ja huoltoliikenteen järjestelyistä. Suunnittelun edetessä on kuunneltu toimijoilta ja tarvittaessa tehty muutoksia suunnitelmiin.

Keskustassa asuvien liikkumista on myös mietitty ja autolla pääsee alueelle yhä jatkossakin. Matka-ajat voivat tosin pidentyä ja reitit muuttua.

Lopuksi todettiin, että Unioninkadun kaksisuuntaistamista tutkitaan parhaillaan. Tämä muutos tekisi autoliikenteen pääverkosta nykyistä loogisemman.

Tilaisuuden muistio on vuorovaikutusraportin liitteenä.

Tilaisuus 6.5.2025

Päärautatieaseman ympäristön yritys vuorovaikutustilaisuus pidettiin Keskusta-kirjasto Oodin Majansalissa 6.5.2025. Tilaisuudessa kerrottiin alueen suunnitelmista. Keskustelua herätti yritysten saavutettavuus, huolto- ja saattoliikenne. Koko keskusta-alueen liikenteen järjestelyt aiheuttivat myös keskustelua.

Yhteenveto tilaisuudesta on vuorovaikutusraportin liitteenä.

Tilaisuus 15.5.2025

Kluuvin ja Kaartinkaupungin avoin yritys vuorovaikutustilaisuus pidettiin Sofian Lyhtysalissa 15.5.2025. Tilaisuudessa kerrottiin alueen suunnitelmista, jotka puhututtivat paikalle saapuneiden yritysten edustajia. Eniten huolta aiheutti yritysten huolto- ja saattoliikenteen järjestäminen sekä keskustan saavutettavuus kokonaisuudessaan.

Yhteenveto tilaisuudesta on vuorovaikutusraportin liitteenä.

Tilaisuus 12.9.2025

Kaivokadun suunnitelmat alueen koulujen, päiväkotien ja lapsien näkökulmasta-tilaisuus pidettiin KYMP-talolla 12.9.2025. Tilaisuus oli suunnattu Kaivokadun lähialueen päiväkodeille ja kouluille. Tilaisuudessa kerrottiin alueen suunnitelmista ja käytiin keskustelua liikenteen aiheuttamista huolista alueella lasten näkökulmasta.

Muistio tilaisuudesta on vuorovaikutusraportin liitteenä.

Kaavaehdotuksen julkinen nähtävilläolo

Kaavaehdotuksen julkinen nähtävilläolo (AKL/MRL 65 §): 17.11.2025–16.12.2025

Liitteet

- Muistio Keskusta kehitty-tilaisuus (KYMP, 2025)
- Yhteenveto Kaivokadun ja keskustan yritysvoorovaikutustilaisuudet 2025 (KYMP, 2025)
- Muistio Kaivokadun alueen suunnitelmat lapsen näkökulmasta-tilaisuus (KYMP, 2025)

Helsinki

**Helsingin kaupunki
Asemakaavoitus**

Työpajankatu 8
00580 Helsinki
PL 58212
00099 Helsingin kaupunki

www.hel.fi

7.5.2025

Kaupunkiympäristön toimiala
Maankäyttö ja kaupunkirakenne

Keskusta kehittyy – Kaivokadulta Kauppatorille

Aika 7.5.2025 klo 16.00-18.00

Paikka Kaupungintalon tapahtumatori

Ohjelma:

Tervetuloa,

tilaisuuden moderaattori Jaakko Tapaninen

Miksi Helsingin keskustaa kehitetään?

Janne Prokkola ja Salla Hoppu, asemakaavoitus

Miten autolla liikkuminen keskustassa muuttuu?

Henna Kluge, liikennesuunnittelu

Mitä Kaivokadulle on suunnitteilla?

Anu Lamminpää, maisemasuunnittelu

Taneli Nissinen ja Anna Tienvieri, liikennesuunnittelu

Suvi Huttunen, asemakaavoitus

Mitä Esplanadien alueelle on suunnitteilla

lines Karkulahti, asemakaavoitus

Tilaisuus päättyy klo 18.00

1 Tilaisuuden avaus

Tilaisuuden moderaattori avasi tilaisuuden ja esitteli kaupungin asiantuntijat, jotka ovat suunnittelemassa Kaivokadun ja Kauppatorin ympäristön aluetta.

2 Miksi Helsingin keskustaa kehitetään?

Asemakaavoituspalvelun eteläisen yksikön päällikkö Janne Prokkola kertoi alueen luonteesta työnteon ja asumisen kehittymisen kannalta sekä kaupan, matkailun ja palvelujen roolin kannalta. Prokkola kertoi, miten kaupunkistrategia painottuu ja mitkä ovat strategian konkreettiset tavoitteet keskustan alueella. Keskusta on kokonaisuus, jonka tavoitteet lomittuvat ja sen suunnittelua ohjaavat yleiskaava, kaupunkistrategia, keskustavisio ja Ydinkeskustan maankäytön kehityskuva. Lisäksi Prokkola esitteli keskusta-alueen suunnitteilla olevat hankkeet sekä kertoi tulevasta ydinkeskustan liikennejärjestelmän muutoksesta, joka toimeenpanee kaupunkistrategiassa asetettuja tavoitteita. Liikennejärjestelyiden kehittäminen tukee keskustan elinvoiman kasvua siten, että keskusta on toimiva, vetovoimainen ja viihtyisä kaupunkitila kaikille.

Keskustatiimin päällikkö Salla Hoppu kertoi Helsingin keskusta-alueen muutoksesta aina 1800-luvulta saakka tähän päivään. Kaivokatu on Helsingin vilkkain paikka ja joukkoliikenteen sydän. Autoistuminen alkoi 1960-luvulla ja nyt alueella liikkuu 20 000 autoa päivässä. Kaivokadun aluetta käyttää päivittäin 200 000 jalankulkijaa ja nyt aluetta on tarkoitus suunnitella entistäkin mukavammaksi kävelyyn ja viihtymiseen. Hoppu kertoi

7.5.2025

Kaupunkiympäristön toimiala
Maankäyttö ja kaupunkirakenne

keskustan pääkatujen: Keskuskadun, Aleksanterinkadun ja Esplanadien luonteesta. Hän esitteli myös Kauppatorin, Makasiinirannan ja Katajanokan muutoksen satamatoimintojen huoltoalueesta julkiseksi kaupunkirannaksi sekä kansainvälisen arkkitehtuurikilpailun tulevasta Arkkitehtuuri- ja designmuseosta Makasiinirantaan.

3 Miten autolla liikkuminen keskustassa muuttuu?

Liikenneinsinööri Henna Kluge liikennejärjestelmäyksiköstä kertoi helsinkiläisille osoitetun liikennekyselyn tuloksista. Kyselyn mukaan Kaivokatua ja Kaisaniemenkatua pidetään epämiellyttävimpinä kun taas Pohjoisesplanadia, Aleksanterinkatua sekä Keskuskatua miellyttävimpinä katuina. Kluge esitteli myös eri liikennemuotoja ja niiden käyttöä keskustaan saavuttaessa. Henkilöautolla keskustaan saapuvien määrä on vähentynyt ja liikkuminen on siirtynyt henkilöautosta joukkoliikenteeseen. Keskustaan tulevien ihmisten määrää halutaan kasvattaa vahvistamalla keskustan vetovoimatekijöitä ja saavutettavuutta joukkoliikenteellä. Kyselyissä Rautatieaseman ja Kaivokadun ympäristö nostetaan Helsingin epämiellyttävimmäksi kävely-ympäristöksi. Joukkoliikenteellä matkustavia on kymmenkertainen määrä suhteessa autolla matkustavien määrään.

Henna Kluge kertoi, että liikennesuunnittelun periaatteet perustuvat ajatukseen autoliikenteen pääverkosta ja niiden sisäpuolelle jäävistä liikennesoluista.

- Autoliikenteelle tarkoitettujen katujen tarkoituksena on toimia sujuvina sisään- ja uloskäynteinä keskustaan saapuvalla tärkeällä liikenteellä
- Läpiajoliikennettä ohjataan pois keskustasta tai keskustan autoliikenteen pääreiteille.
- Pysäköintilaitoksiin ja huoltotunneliin varmistetaan sujuvat yhteydet
- Liikennettä rauhoitetaan autoliikenteen pääreittien sisäpuolelle jäävillä alueilla, eli siellä, missä on eniten kävelijöitä ja palveluita

Kaivokatua autoilijat käyttävät nykyään ensisijaisesti läpiajoon. Kaivokadun lännen suunnasta saapuvasta liikenteestä 40-70 % ajaa Itäväylälle saakka ja Itäväylältä tulevista Kaivokatua pitkin ajavista autoista 60-80 % ajaa Länsiväylälle ja Lauttasaareen. Läpiajavaa autoliikennettä halutaan ohjata pois keskustasta, jotta keskusta olisi viihtyisä paikka, jossa on mukava viettää aikaa ja kävellä.

4 Mitä Kaivokadulle on suunnitteilla?

Johtava maisema-arkkitehti Anu Lamminpää kertoi Kaivokadun ympäristösuunnitelmasta, jonka kaupunkiympäristölautakunta päätti hyväksyä jatkosuunnittelussa ohjeellisena noudatettavaksi 1.10.2024. Suunnittelun lähtökohtana on ollut alueen rakennetun kulttuuriympäristön huomioon ottaminen. Suunnittelussa huomioidaan ympäröivien kortteleiden, rakennusten ja aukoiden kaupunkitilallinen asema. Suunnitelmassa esitetyt ratkaisut yhdistävät nykyiset epäselkeämmät kävelyalueet yhtenäisiksi kävely- ja oleskelualueiksi. Istutusalueita on suunniteltu kansallispöytäalustan edustalle ja asema-aukiolle.

7.5.2025

Kaupunkiympäristön toimiala
Maankäyttö ja kaupunkirakenne

Johtava liikenneinsinööri Taneli Nissinen esitteli Kaivokadun alueelle suunnittelut liikenneratkaisut liikennesuunnitelmaluonnoksen pohjalta. Uusi Länsisataman pikaraitiotie on tärkein syy hankkeen käynnistämiseksi, sillä lisääntyneen raitioliikenteen myötä tarvitaan toinen pysäkkipari nykyisen lisäksi. Ilman uutta pysäkkiparia raitioliikenne ei jatkossa enää toimisi sujuvasti Kaivokadulla. Jatkossa raitioliikennettä on enemmän Kaivokadulla. Nykyisin raitiovaunuja kulkee noin 30 vuoroa/huipputunnissa ja jatkossa 40 vuoroa/huipputunnissa yhteen suuntaan. Muutos tarkoittaa molemmat suunnat yhteensä kasvua 60 vuorosta 80 vuoroon huipputunnissa.

Taneli Nissinen kertoi, että lisääntyvä raitioliikenne ja sen vaatimat pysäkkijärjestelyt tarvitsevat nykyistä enemmän tilaa rautatieaseman edessä. Nykyisin on kaksi autokaistaa suuntaansa, joista on joka tapauksessa poistettava yksi kaistapari raitioliikenteen ratkaisujen mahdollistamiseksi. Keskustan kävelypainotteisuuden lisääminen on asetettu keskusta-alueen kehittämisen tärkeäksi tavoitteeksi, joten Kaivokadulta on suunnitelmissa poistettu läpiajava autoliikenne kokonaan. Autoliikenteen muut muutokset aseman ympäristössä: Sokoksen korttelin voi ajaa autolla ympäri kumpaankin suuntaan. Asema-aukion taksiasema siirtyy Postikadun varteen. Itäpuolella asemaa autolla kierretään vastapäivään Fennia-korttelia. Vilhonkadulta on ajoyhteys Mikonkadun pohjoisimmalle osuudelle ja Kansallisteatterin ympärille. Vaikka Kaivokadun läpiajava autoliikenne poistuu, Kaivokadulla kulkee edelleen autoliikennettä Keskuskadun kohdan maanalaiseen pysäköintilaitokseen, johon ajetaan Ateneumin suunnasta.

Bussiliikenteeseen tulee merkittäviä muutoksia. Rautatien bussiliikenne muuttuu siten, että jatkossa terminaalien sisään- ja ulosajo tapahtuu Vilhonkadulta. Jatkossa bussit eivät enää aja pois alueelta Kaisaniemenkadun kautta. Kaisaniemenkadun osuus välillä Mikonkatu ja Vilhonkatu rauhoittuu bussi- ja autoliikenteen vähennyttä.

Miten muutokset vaikuttavat Kaivokadun itäpuolelle? Kaisaniemenkatu-Unioninkatu-yhteydellä on nykyisin kaksi auto- ja/tai bussikaistaa suuntaansa ja lisäksi on raitiotie. Liikennemäärät tulevat vähenemään huomattavasti, kun Kaivokadulla ei kulje jatkossa juurikaan autoliikennettä nykyiseen verrattuna. Suurin vähenemä on erityisesti Varsapuiistikosta keskustaan. Puistikon pohjoispuolellakin liikennemäärä puolittuu. Jatkossa bussit ja autoliikenne ovat puistikon pohjoispuolella samoilla kaistoilla. Joukkoliikennettä on alueella jatkossakin erittäin paljon. Kaisaniemenkadun ja Unioninkadun viihtyisyys ei siten merkittävästi parane. Autokaistoilta poistuvaa tilaa käytetään pyöräliikennetarkoituksiin, ja lisäksi kävelyalueet levenevät.

Nissinen kertoi, että yleisesti suunnitelmat kuitenkin vähentävät autoliikennettä ja siihen liittyviä haittoja. Joukkoliikenne nopeutuu ja sen laatu ja vaihtojärjestelyt parantuvat. Jalankulun väylien laatu paranee ja matka-ajat nopeutuvat. Jalankululle on heikennyksenä Rautatien läpi kulkevan yhteyden jatkeena olevan suojatien poistuminen aseman bussiterminaalien yhteydestä, kun bussien liikennetilaa ei voida sijoittaa suojatietä. Jatkossa terminaalit on kierrettävä ympäri. Alueella on nykyisin paljon liikennevalo-ohjattuja suojateitä, joista osa muutetaan yhtenäisiksi jalankulkualueiksi, mikä sujuvoittaa kadun ylittämistä. Autolla pääsee jatkossa eri suunnista rautatieasemalle, mutta matka-aika kasvaa, jos matkaan on aiemmin kuulunut Kaivokadun läpiajaminen. Jatkossa Kaivokadun läpiajon sijaan olisi kierrettävä Esplanadien kautta.

Johtava arkkitehti Suvi Huttunen kertoi Kaivokadun ympäristön kaavahankkeista. Kaivokadun asemakaavan muutoksen tavoitteena on, että kulttuurihistoriallisesti ja kaupunki-kuvallisesti arvokas katualue muutetaan toimivammaksi raitiotieliikenteelle ja

7.5.2025

Kaupunkiympäristön toimiala
Maankäyttö ja kaupunkirakenne

kävelypainotteisemmaksi. Kävelyn olosuhteita ja viihtyisyyttä parannetaan koko alueella. Samalla tutkitaan alueen maanalaisten tilojen ja maanpäällisen jalankulkumaailman yhteyksien parantamista.

Kaivokadun asemakaava päivitetään vastaamaan alueen käyttötarkoituksia ja ohjaamaan kaavamerkinnöin ja -määräyksiin katualueiden, aukiutilojen ja maanalaisten tilojen rakentamista ja toteuttamista. Asemakaava päivitetään suojelumerkintöjen osalta. Kaavamerkinnöissä ja -määräyksissä huomioidaan rakennettu kulttuuriympäristö. Asemakaavalla mahdollistetaan Ydinkeskustan liikennejärjestelmäsuunnitelman mukainen liikenteen ratkaisu, jossa mahdollistetaan alueellisen suunnitelman toteutuminen Kaivokadulla.

Elielinaukion ja Asema-aukion kaavaratkaisu mahdollistaa uuden liike- ja toimitalokorttelin rakentamisen Elielinaukiolle, Asema-aukion kehittämisen toimivammaksi ja laadukkaammaksi aukioksi sekä alueen liikenteen muuttamisen pyöräily- ja kävelypainotteisemmaksi. Kaavaratkaisun myötä alueen kerrosala kasvaa 27 670 k-m²:llä.

Kaivokadun asemakaavan aikataulu:

- OAS ja valmisteluaineisto on nähtävillä 22.4.2025 – 20.5.2025 mahdollisuus esittää mielipiteitä
- Kaavaehdotus on nähtävillä arviolta syksyllä 2025 mahdollisuus esittää mielipiteitä
- Tarkistettu ehdotus lautakuntaan arviolta talvella 2026
- Valtuuston päätös arviolta keväällä 2026

Elielinaukion ja Asema-aukion asemakaavan aikataulu:

- Kaavaluonnos esitellään lautakunnalle 13.5.2025
- Kaavaehdotus on nähtävillä talvella 2025 mahdollisuus esittää mielipiteitä
- Tarkistettu ehdotus lautakuntaan arviolta keväällä 2026
- Valtuuston päätös arviolta syksyllä 2026

Katusuunnittelun tiimipäällikkö Anna Tienvieri kertoi Kaivokadun alueen käynnissä olevasta toteutussuunnittelusta. Katu- ja rakennussuunnitelmien suunnittelijakonsulttina toimii Ramboll Finland Oy. Katusuunnitelmissa esitetään tarkemmalla tasolla esim. liikennejärjestelyjä, pintamateriaaleja, kasvillisuutta ja rakenteita. Rakentamisen aikataulusta Anna Tienvieri kertoi, että katu- ja rakennussuunnittelua ollaan tekemässä samanaikaisesti Kaivokadun kaavan laadinnan kanssa, näiden pitäisi olla valmiit 2027 mennessä. 2028 käynnistyy Kaivokadun 1. vaiheen rakentaminen. Tämä vaihe käsittää metron ja asematunnelin kansirakenteen vesieristyksen korjauksen, kunnallistekniikan, johtosiirrot ja osan pintarakenteiden uusimisen. Tällöin ajoneuvoliikenne tulee kulkemaan Esplanadien kautta. Kun Esplanadeja rakennetaan 2030 vuodesta eteenpäin ajoneuvoliikenne kulkee Kaivokadun kautta. Kaivokadun 2. vaiheen rakentaminen alkaa 2032, jolloin ajoneuvoliikenne siirtyy jälleen Esplanadeille. Tässä vaiheessa Kaivokatu muutetaan joukkoliikennekaduksi ja pintarakenteet uusitaan. Rakentamisen aikana tilapäiset liikennejärjestelyt suunnitellaan huolellisesti ja vuorovaikutetaan ympäristön kiinteistöjen kanssa. Kaivokadun raitioliikenne ja ajoneuvoliikenne joudutaan katkaisemaan useammaksi kuukaudeksi.

7.5.2025

Kaupunkiympäristön toimiala
Maankäyttö ja kaupunkirakenne

5 Mitä Esplanadien alueelle on suunnitteilla

Johtava arkkitehti lines Karkulahti kertoi Esplanadien historiasta ja niiden asemasta kaupunkirakenteessa. Esplanadeja koskeva voimassa oleva kaava on vuodelta 1936, jossa hahmottuu kolmiosainen puisto, puistokadut ja kaksoispuurivit. Alueen rakennuksia ja patsaita, kuten Kappeli ja Runebergin patsas, ei ollut vielä olemassa. Asemakaava-muutoksen tavoitteena on ajantasaistaa kaava. Kaavoitus on ajankohtaista Kaivokadun suunnittelun myötä. Esplanadien kaavaratkaisu mahdollistaa osaltaan Kaivokadun muutokset. Tavoitteena on nykyisenkaltaisen liikennetarkaisu, jossa Esplanadit toimivat poikittaisen autoliikenteen pääverkon yhteytenä. Tavoitteena on myös määrittää suojelutilanne kaupunkikuvallisen kokonaisuuden, rakennusten ja puiston keskeisten arvojen osalta sekä turvata merkittävän historiallisen kokonaisuuden arvot ja hahmotettavuus eheänä puistoympäristönä. Alueesta on laadittu ympäristöhistoriaselvitys sekä kehittämisperiaatteet.

Esplanadien kaava-alue käsittää pohjois- ja Eteläesplanadin katutilat, sekä väliin rajautuvan kolmiosaisen puiston. Idässä rajana on Unioninkatu ja lännessä Ruotsalainen teatteri.

6 Tilaisuuden moderaattorin kysymykset asiantuntijoille

Tilaisuuden moderaattori Jaakko Tapaninen esitti kysymyksiä kaupunkiympäristötoimialan suunnittelijoille. Kysymykset koskivat Kaivokatu-hankkeen esikuvia maailmalla, Kaivokadun viihtyisyyden huomioimista pimeänä ja kylmänä vuodenaikana, Hämeentien muutoksen vaikutusten huomioimista Kaivokadun suunnittelussa sekä vanhenevan ja liikuntarajoitteisen väestöosan huomioimista suunnittelussa. Lisäksi kysymykset koskivat Esplanadien liikennesuunnittelua: Esplanadien liikenteen rauhoittamista ja pyöräliikenteen sujuvuutta sekä Esplanadien alueen toimintojen profiloitumista.

Asiantuntijat vastasivat, että Helsingin päärautatieaseman ympäristö on aivan omanlaisensa alue, johon on mahdollista saada parempaa ympäristöä jalankulkijan näkökulmasta. Euroopassa on tällä hetkellä yleinen suuntaus se, että tällaisia alueita parannetaan. Rotterdamin ja Zürichin kaupungit toimivat tästä hyvinä esimerkkeinä. Rotterdamissa on tehty hyvinkin rohkeita ratkaisuja siinä, miten raitiovaunut kulkevat kävelyalueella.

Kaupunkia suunnitellaan kaikki vuodenaikat huomioiden. Kun Kaivokadulla parannetaan jalankulkijan tilaa, vuodenaikalla ei ole niin merkitystä, koska se toimii minä aikana tahansa. Kun rautatieasemalta tulee ulos, on jatkossa selkeästi nähtävissä, missä jalankulkualueet ovat. Myös valaistusta parantamalla voidaan tehdä parempaa ympäristöä. Ja pimeään aikaan voidaan hyödyntää myös valotaidetta kuten Luxin aikana tehdään.

Helsingissäkin on kokemuksia raitiovaunuista kävelyalueella. Mikonkadun kävelykadulla kulkee tällä hetkellä yksi raitiovaunulinja. Aleksanterinkadulla Stockmannin edessä on myös vilkas jalankulkijoiden suosima kohta, jossa ei ole suojatietä. Kaivokadulla tien ylittäminen tehdään turvallisesti kaikille ja esimerkiksi rautatieaseman pääovien kohdalle tulee ääniohjatut liikennevalot. Kun ympäristö on turvallinen ja selkeä, on kaiken ikäisten ja kuntoisten liikkuminen helpompaa. Aseman edustalle on mahdollista lisätä istuimia, kun tilaa tulee lisää. Päärautatieaseman suunnittelua ohjaa myös EU-tason sääntely siitä, miten erityisryhmien liikkuminen tulee ottaa huomioon.

7.5.2025

Kaupunkiympäristön toimiala
Maankäyttö ja kaupunkirakenne

Hämeentien suunnittelusta on otettu oppia esimerkiksi siten, liikenne- ja maisemasuunnittelu tehdään nykyään toisiaan tukien ja rinnakkain vuoropuhelussa, eikä erillään toisistaan. Hämeentiestä huomattiin myös, että liikennemallinnukset ja liikenteen vaikutusten arvioinnit ovat vastanneet toteutuneita liikenteen määriä ja suuntia.

Kaivokadulla liikkuvien ihmisten määrä on suuri yksittäinen tekijä, miksi Kaivokatu halutaan rauhoittaa autoliikenteeltä eikä Esplanadeja. Esplanadit koetaan jo nyt melko viihtyisäksi alueeksi, jolloin kaupungin resurssit halutaan keskittää paikkaan, jossa viihtyisyyttä voisi parantaa enemmän. Liikennemäärien ja melun lisääntyminen Esplanadeilla ei vähennä sen alueen viihtyisyyttä samalla tavalla kuin niiden vähentäminen Kaivokadulla lisää puolestaan tämän alueen viihtyisyyttä. Valtaosa keskustaan saapuvista ihmisistä tulee Kaivokadun kautta ja houkutteleva sisäänkäynti keskustaan on aivan oleellinen siinä, jos keskustaan halutaan houkutella lisää ihmisiä.

Esplanadeilla säilyy myös jatkossa pyörätie eli kaikkea pyöräliikennettä ei ohjata Kaivokadulle. Esplanadeilla on tunnistettu pyörätien parantamisen paikkoja Kappelin takana olevalla osuudella sekä Kauppatorin liittymässä. Pyöräliikenteen parantaminen helpottaa myös jalankulun olosuhteita. Esplanadeilla kaikki ratkaisut tehdään kuitenkin niin, että autoliikenteen rooli on tärkeä ja sen rajoissa voidaan tehdä parannuksia myös pyöräliikenteelle.

Lopuksi asiantuntijat totesivat, että Esplanadien alue on sekä näyttäytymisen paikka hienoine liikkeineen ja ravintoloineen että avoin ja ilmainen paikka esimerkiksi piknikille. Toimintojen välillä ei koeta olevan ristiriitaa, vaan keskusta on tarkoitettu kaikille helsinkiläisille ja vieraille.

7 Yleisön kysymykset asiantuntijoille

Yleisölle annettiin puheenvuoro ja mahdollisuus esittää kysymyksiä asiantuntijoille. Keskustelua herätti asematunnelin maanalaisten reittien huomiointi suunnittelussa, Kaisaniemenkadun kehittäminen, Rautatieaseman saattoliikenne, pelastusajoneuvojen liikkuminen Kaivokadulla, alueen yritysten osallistuminen suunnitteluun, alueella asuvien kaupunkilaisten liikkumisen ja elämisen tarpeet ja Unioninkadun kaksisuuntaistaminen.

Asiantuntijat vastasivat, että Kaivokadun kaavassa huomioidaan myös maanalainen maailma. Kaavamääräyksiin laitetaan laatutekijöitä, joilla ohjataan esimerkiksi käytävien leveyksiä ja värimaailmaa. Metron perusparannustyön suunnittelun yhteydessä on käyty läpi kulkuyhteyksiä, liukuportaita ja hissejä Kaupunkiliikenne Oy:n kanssa. Samalla on keskusteltu maanalaisten tilojen kiinteistönomistajien kanssa, jos heillä on halua tai tarvetta kehittää tilojaan.

Kaivokadun muutos antaa mahdollisuuden kehittää myös Kaisaniemenkatua. Kadun äänimaailma paranee, kun bussiliikenne siirtyy siitä pois. Jalkakäytävää ei todennäköisesti ole mahdollista leventää, kun kadulla säilyy väylä ajoneuvoille. Kaisaniemenkadun suunnittelu on vielä alkuvaiheessa.

Asema-aukion taksiasema siirtyy Postikadun varteen kadun molemmin puolin ja aseman kapasiteetti pysyy nykyisen kaltaisena. Saattopaikkoja on siinä noin 4–5 paikkaa suojaiteiden välissä kummallakin puolella katua.

7.5.2025

Kaupunkiympäristön toimiala
Maankäyttö ja kaupunkirakenne

Pelastusreitit on suunniteltu yhdessä pelastuslaitoksen kanssa. Pelastusajoneuvot voivat käyttää raitiotiekiskoja ja pysäkkilaitureiden etäisyys toisistaan on tavallista isompi, jotta pelastusajoneuvot mahtuvat siitä myös hyvin kulkemaan.

Alueen kiinteistönomistajien ja toimijoiden kanssa on käyty keskustelua suunnitelmista jo pitkään. Toimijatilaisuuksissa on keskusteltu esimerkiksi saatto- ja huoltoliikenteen järjestelyistä. Suunnittelun edetessä on kuunneltu toimijoilta ja tarvittaessa tehty muutoksia suunnitelmiin.

Keskustassa asuvien liikkumista on myös mietitty ja autolla pääsee alueelle yhä jatkossakin. Matka-ajat voivat tosin pidentyä ja reitit muuttua.

Lopuksi todettiin, että Unioninkadun kaksisuuntaistamista tutkitaan parhaillaan. Tämä muutos tekisi autoliikenteen pääverkosta nykyistä loogisemman.

8 Tilaisuuden päättäminen

Tilaisuuden moderaattori kiitti asiantuntijoita sekä yleisöä ja päätti tilaisuuden klo 18.00.



Kaivokadun ja keskustan yrittäjävuorovaikutus- tilaisuudet 2025

Yhteenveto

Kevät 2025

Helsinki

Sisällysluettelo

Kaivokadun ja Rautatie-aseman ympäristön suunnitelmat

Yritysvuorovaikutustilaisuus 6.5.2025	3
Tilaisuuden kuvaus.....	3
Nostot teemapöytäkeskusteluista	4
<i>Kommentit ja yleinen keskustelu.....</i>	<i>4</i>
<i>Asioita, joista keskusteltiin liittyen taksi-, saatto- ja huoltoliikennejärjestelyihin</i>	<i>4</i>
<i>Asioita, joista keskusteltiin liittyen terassitoimintaan ja alueen viihtyisyyteen</i>	<i>5</i>

Keskusta kehittyy – Kaivokadulta Kauppatorille

Yritysvuorovaikutustilaisuus 15.5.2025	6
Tilaisuuden kuvaus.....	6
Nostot teemapöytäkeskusteluista	7
<i>Autoliikenne ja saavutettavuus.....</i>	<i>7</i>
<i>Keskustan elinvoima ja liiketilat</i>	<i>7</i>
<i>Pysäköinti</i>	<i>7</i>
<i>Huolto- ja saattoliikenne</i>	<i>8</i>
<i>Jalankulkijavirrat ja reitit</i>	<i>8</i>
<i>Espa ja Kaivokadun vaiheistus</i>	<i>8</i>
<i>Viihtyisyys ja kaupunkikuva.....</i>	<i>8</i>
<i>Tiedon ja datan tarve</i>	<i>8</i>

Kaivokadun ja Rautatieaseman ympäristön suunnitelmat

Vuorovaikutustilaisuus alueen toimijoille 6.5.2025

Tilaisuuden kuvaus

6.5. järjestettiin kutsutilaisuus Kaivokadun ja Rautatieaseman ympäristön yrityksille, kiinteistönomistajille ja muille alueella toimiville. Toimijat tavoitettiin olemalla heihin suoraan yhteydessä sähköpostitse. Hotelliyrittäjiä tavoiteltiin myös puhelimitse, jotta varmistettaisiin heidän osallistuminen tilaisuuteen. Hotelliyrittäjiä ei yrityksistä huolimatta kuitenkaan saatu mukaan. Paikalla oli yhteensä 10 alueen toimijoiden edustajaa, useita kaupungin asiantuntijoita sekä tilaisuuden fasilitaattorit WSP:lta.

Tilaisuuden tarkoituksena oli kertoa Kaivokadun ja Rautatieaseman ympäristön toimijoille tarkemmin Kaivokadun suunnitelmista ja tulevista muutoksista eri kulkumuotojen reitteihin sekä kaupunkitilaan. Tilaisuus kesti kaksi tuntia. Esittelyosion asiantuntemusta pidettiin perehtyneenä ja työskentelyosuuden suunnitelmaluonnoksia hyvinä. Tilaisuudessa vallitsi rauhallinen ja yhteistyöhenkinen tunnelma. Keskustelu oli avointa ja aktiivista. Rakentamisen aikataulun ja sujuvan taksi-, saatto- ja huoltoliikenteen lisäksi kysymyksiä herätti kasvavan raitiotieliikenteen määrän vaikutukset alueen viihtyisyyteen. Tilaisuus eteni alla olevan ohjelman mukaisesti:

Tilaisuuden avaus, esittelyt ja Mentimeter

Kaivokadun ja rautatieaseman ympäristön suunnitelmat

- *Mihin suunnitelmat perustuvat ja miksi muutoksia tehdään?*
- *Miten alueen ympäristö muuttuu?*
- *Miten liikenne alueella muuttuu?*
- *Miten kaavoitus liittyy asiaan?*
- *Milloin rakennustyöt alkaa?*

Kysymyksiä, kommentteja ja keskustelua

Keskustelua suunnitelmien ääressä

- **1. teemapöytä:** Taksi-, saatto- ja huoltoliikenne
- **2. teemapöytä:** Viihtyisyys ja terassit
- **3. teemapöytä:** Ydinkeskustan liikennejärjestelmäsuunnitelma (laajempi alue)

Nostot teemapöytäkeskusteluista

Kommentit ja yleinen keskustelu

- **Kulosaaren sillan remontti huolestutti**, sillä se vaikuttaa keskustan auto- ja joukkoliikennesaavutettavuuteen. Puheenvuorossa oltiin huolissaan myös keskustan katujen yhtäaikaista remonteista, millä olisi merkittävä vaikutus keskustaan saapumiseen. Kerrottiin osallistujille, että Kulosaaren sillan remontti on otettu huomioon aikataulussa ja siirretty vuodelle 2028, jotta vältetään metro- ja junakatkot samanaikaisesti.
- **Kaivokadun ja Elielin aukion infratyöt**: Kaivokadun työt käynnistävät myös Elielin aukion infran muutostyöt. HSY:n kanssa on keskusteltu viemärien tarpeesta. Ensimmäisessä vaiheessa painotus on Kaivokadun ja Ateneumin suunnassa.
- **Pohdittiin, miten kasvavat ratikkamäärät yhteensovitetaan viihtyisyyden kanssa**: ratikkapysäkkien suuren koon ja vilkkaan ratikkaliikenteen pelättiin heikentävän rautatieaseman edustan viihtyisyyttä.
- **Osallistujat nostivat esiin huolen kävelyn turvallisuudesta**: Miten raitiotiekiskojen yli pääsee turvallisesti? Miten aseman edustan pyöräily järjestetään siten, että siitä ei ole vaaraa jalankulkijoille? Kaupungin edustajat totesivat, että jalankulkijoille jätetään yksi valo-ohjattu suojatie raiteiden yli esteettömyyden takia. Pyöräilijöille tulee valot samaan kohtaan kuin jalankulkijoille.
- **WTC-talon pysäköinnin saavutettavuus huoletti**: Miten WTC-taloon pääsee rakentamisen aikana? Osallistujille vastattiin, että rakentamisen aikaisia järjestelyjä ei ole vielä tarkasti suunniteltu, mutta jokaisen kiinteistön saavutettavuus rakentamisen aikana turvataan. Raitiolinjat toimivat pelastusreitteinä ja korvaavien bussien reitteinä.
- **Aikataulu**: Aikataulukaaavioon toivottiin lisättävän myös muut aikatauluun vaikuttavat hankkeet, kuten Elielinaukio.

Taksi-, saatto- ja huoltoliikennejärjestelyt

- **Osallistujat pitivät järjestelyjä pääosin hyvänä**, osallistujat halusivat kuulla vielä tarkemmin tietyistä reiteistä ja esimerkiksi Makkaratalon korttelin saattoliikennejärjestelyihin kaivattiin vielä tarkempaa suunnittelua.
- **Taksiasemien järjestelyt ja sijainnit kiinnostivat. Näistä kyseltiin paljon tarkentavia kysymyksiä ja osallistujat esittivät tarpeita niihin liittyen**:
 - **Taksilla junaan aseman itäpuolelta**: Invataksille tarvitaan paikka, jossa auto voi seistä avustuksen ajan. Lisäksi tarvitaan suurempi taksiasema Läntiselle Teatterikujalle.
 - **Opastus**: Taksien opastukseen kaivataan parannusta, esim. kyltin lisäksi *Taksit itään* ja *Taksit länteen*.
 - **Mikonkadun yötaksiasemat**: Taksiasemien tarve vähenee, mutta taksien pysäköintipaikkoja tarvitaan lähellä noutokohteita. Keskeisimpien hotellien ja rautatieaseman välittömässä läheisyydessä tarvitaan asemat.
 - **Esteettömyys taksiliikenteessä**: esteettömyys ja asiakkaiden saattaminen perille asti huolestuttaa. VR:n avustuspisteen sijainti on kaukana itäiseltä saattopisteeltä – pohdittiin, voisiko avustuspisteitä olla useampi.
 - **Mikonkadun hotellille** tarvitaan lisäksi, joka sallii saattamisen ja noutamisen.
- **Bussien peruuttaminen**: Pohdittiin, onko järjestelyt, jossa bussit peruuttavat turvallinen. Todettiin, että kamerat parantavat peruuttamisen turvallisuutta.
- **Makkaratalon saavutettavuus**: Järjestely tuntuu suunnitelmassa vähän haastavalta, vaikka Grand Hansan edessä on saattopaikka.

Terassitoiminta ja alueen viihtyisyys

- **Kaivokadun eteläreuna:** Mahdollisuus saada terasseja parantaa alueen tilannetta. Toivotaan, että uudistukset tulisivat pian.
- **Rautatientori:** Mikonkadun puoleiselle reunalle ehdotetaan pientä kahvilaa tai myyntipistettä sekä kiinnostavaa patsasta.
- **VR:n suunnitelmat:** VR on suunnitellut alueen kehittämistä, mukaan lukien terassi asemarakennuksen länsireunaan. Taksiliikenne ja saattoliikenne ovat tärkeitä, ja suunnitelmissa on huomioitu nämä tarpeet.
- **Pyörätie:** Rautatieaseman edessä oleva pyörätie on nykytilassa vaarallinen kävelijöille. Toivotaan, että kävelijöiden turvallisuus taataan ja huomioidaan kovaa ajavat skuutit ja wolt-kuskit.
- **Työmaa-aidat:** Ehdotetaan yhteistyötä Ateneumin kanssa työmaa-aitojen hyödyntämiseksi. Säätytalolla on käytetty työmaa-aitoja alueen historian kertomiseen.
- **Elämää Isolle Rautatientorille:** Toivotaan, että suunnitelmien myötä rautatientorille tulisi enemmän elämää ja toimintaa.

Keskusta kehitty – Kaivokadulta Kauppatorille

Vuorovaikutustilaisuus alueen toimijoille 15.5.2025

Tilaisuuden kuvaus

15.5. järjestettiin avoin tilaisuus kaikille keskustan alueen yrittäjille ja toimijoille. Alueen toimijat tavoitettiin heille suunnatun kyselyn kautta, jonka yhteydessä ohjattiin ilmoittautumaan tilaisuuteen. Kyselyyn vastasi hieman alle 200 keskustan-alueen yritystä. Lisäksi tilaisuudesta tiedotettiin kaupungin keskustan eri hankkeiden, kuten Esplanadin kokeilun yhteydessä kerätylle yhteystietolistalle, joka kattaa yli 100 yritystä keskustan alueelta.

Tilaisuus järjestettiin kahtena peräkkäisenä samansisältöisenä tilaisuutena, jotta yhden tilaisuuden osallistujamäärä saatiin pienemmäksi ja mahdollistettiin paremmat edellytykset keskustelulle. Ensimmäisessä tilaisuudessa oli 15 ja jälkimmäisessä tilaisuudessa 12 yritysosallistujaa sekä useita kaupungin asiantuntijoita ja tilaisuuden fasilitaattorit WSP:lta. Tilaisuuksissa käytiin vilkasta keskustelua kaupungin asiantuntijoiden kanssa ja myös yritysten kesken. Eniten kiinnostusta ja keskustelua herätti saapuminen keskustaan, pysäköinti, Esplanadien ja Kaivokadun saneerausten aikataulut ja yhteensovitus sekä keskustan elinvoima yleisesti.

Esplanadien ja Kaivokadun suunnitelmia pidettiin pääosin hyvinä. Erityisen hyvänä koettiin se, että Esplanadeilla säilyy kaksi ajokaistaa, kun Kaivokadulla tehdään isompia muutoksia. Osallistajat kiittelivät hyvästä tilaisuudesta sekä rakentavasta ja asiantuntevasta keskustelusta.

Molemmat tilaisuudet olivat kestoaltaan 1,5 tuntia, ja etenivät alla olevan ohjelman mukaisesti:

Tervetuloa, tilaisuuden avaus, esittäytymiset ja Menti-kysely

Keskustan suunnitelmien esittely

- **Miksi Helsingin keskustaa kehitetään?**
 - Iines Karkulahti, asemakaavoitus
- **Miten autolla liikkuminen keskustassa muuttuu?**
 - Henna Kluge, liikennesuunnittelu
- **Mitä Kaivokadulle on suunnitteilla?**
 - Anu Lamminpää, maisemasuunnittelu
 - Taneli Nissinen ja Valtteri Karttunen, liikenne- ja katusuunnittelu
 - Suvi Huttunen, asemakaavoitus
- **Mitä Esplanadien alueelle on suunnitteilla?**
 - Iines Karkulahti, asemakaavoitus

Keskustelua teemapöytien ääressä

1. **teemapöytä:** Liikenteen muutokset keskustassa
2. **teemapöytä:** Kaupunkitilan muutokset ja viihtyisyys

Nostot teemapöytäkeskusteluista

Autoliikenne ja saavutettavuus

- **Kiiteltiin sitä, että huoltotunneli otetaan paremmin käyttöön.**
- **Autolla saapuminen on tärkeää keskustan elinvoiman kannalta.** Osallistujista muutamat kritisoivat voimakkaasti autoilun rajoittamista ja kokivat autoilun kapasiteetin heikentävän keskustan elinvoimaa.
- **Läpiajoliikenteen poistaminen herätti kysymyksiä.** Epäiltiin liikennemallin tuloksia eli sitä, että autoliikenne kokonaisuudessaan vähentyisi, mutta keskustassa kävijämäärät eivät. Pohdittiin muun muassa sitä, onko varasuunnitelmaa sen varalle, jos autolla saapuvat lopettavatkin käymästä kokonaan keskustassa, kulkumuodon vaihtamisen sijaan.
- **Esteettömyys herätti huolta.** Liikennerajoitteisten, vanhusten ja vammaisten pääsy keskustaan ja kiinteistöihin on turvattava. Espan kiinteistöjen pääsyn kannalta toivotaan, että Esplanadien poikkikatuja autoliikennesaavutettavuudesta huolehditaan.
- **Kauppakeskusten pysäköintilaitokset ja saavutettavuus.** P-City-Forumin ja Kampin pysäköintilaitoksen välisen yhteyden parantamista autolla toivottiin. Kauppakeskusten autosaa- vutettavuus myös tulevaisuudessa on tärkeää.
- **Työmaa-aikaisesta joukkoliikennesaavutettavuudesta** huolehtiminen on tärkeää, tässä tehtävä yhteistyötä HSL:n kanssa.

Keskustan elinvoima ja liiketilat

- **Keskustan elinvoimaisuus on aihe, joka huoletti monia.** Keskustan erityislaatuisuutta tulee korostaa ja viestinnällä vahvistaa mielikuvaa siitä, että keskustaan saapuminen on helppoa.
- **Vähentyneet asiakasvirrat.** Koettiin, että asiakasvirrat ovat vähentyneet ja keskustan vetovoima on heikentynyt. Tilaisuudessa keskusteltiin paljon mahdollisista syistä ja ilmiöistä:
 - Tunnistettiin se, että kauppakeskukset ovat houkuttelevia ja vievät asiakkaita keskustalta.
 - Keskustaan saapuminen koetaan vaikeaksi ja kalliiksi etenkin autolla eikä ilmaisia pysäköintipaikkoja ole.
 - Keskustassa on paljon tyhjiä liiketiloja ja toimistoja, ne pitäisi saada käyttöön.
 - Muutama osallistuja piti haasteena myös elinkeinorakenteen murrosta keskustassa. Huolta herätti se, että keskustan työpaikkarakenne on muuttunut aiempaa palvelu- ja toimistovaltaisemmaksi siinä missä tuotannon ja teollisuuden työpaikat ovat siirtyneet muihin sijainteihin.
- **Tapahtumat ja kulttuuri** nähtiin tärkeinä vetovoimatekijöinä. Niitä halutaan lisätä keskustaan.
- **Keskustan erityislaatuisuus ei nouse esiin kilpailussa.** Keskustan tulisi ja se voisi tarjota jotain muuta kuin kilpailevat kauppakeskukset. Vastaavaa ympäristöä ei ole muualla, ja tätä tulisi vaalia ja korostaa keskustasta viestittäessä.

Pysäköinti

- **Pysäköintipaikkojen puute ja korkea hinta puhutti.** Ne ohjaavat autoilevia asiakkaita pois keskustasta ja kauppakeskuksiin. Toisaalta ihmiset eivät tiedosta, että pysäköinti iltaisin on huomattavasti edullisempaa kuin päiväaikaan.
- **Pysäköintihallien saavutettavuus ja opastus ovat puutteellisia.** Keskustaan saapumisesta ja pysäköinnin hinnoista kaivataan viestintää. Olisi tärkeää luoda parempi

mielikuva siitä, että keskustaan on helppo saapua. Nyt mielikuva keskustaan saapumisesta on huono.

- **Lyhytaikainen pysäköinti:** (esim. 15 min) nähtiin tärkeänä erityisesti huolto- ja asiointiliikenteelle.
- **Väärinkäytökset ja valvonta:** Huoltopaikkoja käytetään väärin, valvontaa toivotaan lisää.
- **Karttamerkinnän korjaus:** Kampin pysäköintilaitos kaikkine sisäänajoineen tulisi näkyä suunnitelmakartoilla.

Huolto- ja saattoliikenne

- **Huoltopaikkojen puute** koettiin haasteeksi erityisesti Aleksilla ja Mannerheimintielle.
- **Huoltotunnelien kehittäminen** nähtiin tärkeänä.
- **Huoltoaikojen ja liikkeiden aukioloaikojen yhteensovittaminen:** Nostettiin esille, että monien liikkeiden ei ole mahdollista hoitaa toimituksia huoltoaikojen puitteissa. Huollon pitäisi olla mahdollista klo 10–12.
- **Taksiasemien ja saattoliikenteen ruuhkat** aiheuttavat huolta, erityisesti Kansallisteatterin läheisyydessä. Kansallisteatterin huoltoliikenteen ja saattoliikenteen sijoittaminen samalle kadulle huolestutti.
- **Esplanadin poikittaisyhteydet ja pysäköinti** nähtiin tärkeinä saavutettavuuden ja pelastusajon kannalta.

Jalankulkijavirrat ja reitit

- **Metro- ja pysäköintihallien jalankulkijoiden ulostulojen sijoittelu** vaikuttaa suoraan liikkeiden menestykseen. On tärkeää kehittää pysäköintihallien ulostulot niin, että ne sijoittuvat liikkeiden lähelle. Myös tilapäisissä järjestelyissä tämä tulee muistaa.
- **Rakentamisen aikaiset kiertoreitit** etäällä yrityksistä voivat tappaa asiakasvirrat – kiertoreittien minimointi on elintärkeää. Citycenterin ja Rautatieaseman yhteys tärkeää säilyttää remontin aikana, jotta liikkeet pysyvät hengissä.
- **Suorat yhteydet kävelijälle** Rautatieasemalta muualle keskustaan on tärkeä säilyttää.
- **Jalankulkuympäristön kokonaisvaltainen kehittäminen** nähtiin ympäristöä ja elinvoimaa parantavana kehityssuuntana.

Esplanadin ja Kaivokadun työmaiden vaiheistus

- **HSY:n vesihuoltoremontti ja sen aikataulu** huolestuttavat. Erityisesti vesihuoltoremontin mahdollinen viivästyminen ja aikataulun sotkeutuminen Kaivokadun remontin kanssa huolestutti.
- **Ratikkaliikenteen katko remontin aikana huolestutti.** Haitat liikkeille tulee minimoida.
- **Väliaikaisia viherratkaisuja** toivottiin jo ennen varsinaista toteutusta.

Viihtyisyys ja kaupunkikuva

- **Tärkeät näkymät** (esim. Ateneumin ja Kansallisteatterin väli) halutaan säilyttää.
- **Huumeongelma ja rikollisuus** Rautatieaseman ympäristössä nousi esiin useissa keskusteluissa.
- **Rautatien pohjoispuoliskon aktivointi.** Alueen elävöittämiseen toivottiin panostettavan esimerkiksi liiketilapaviljonein.

Tiedon ja datan tarve

- **Toivottiin enemmän dataa** keskustan käyttäjistä ja liikenteestä.
- **Espolaisten ja muiden ulkopaikkakuntalaisten näkemyksiä tarvitaan myös.** Eli niiden näkemyksiä, jotka eivät käy keskustassa tai ovat lopettaneet siellä käymisen.

Helsinki

**Helsingin kaupunki
Kaupunkiympäristön
toimiala**

Pohjoisesplanadi 11–13
00170 Helsinki
PL 1
00099 Helsingin kaupunki
Puhelinvaihde 09 310 1641

www.hel.fi

12.9.2025

Kaupunkiympäristön toimiala
Maankäyttö ja kaupunkirakenne

Kaivokadun suunnitelmat alueen koulujen, päiväkotien ja lapsien näkökulmasta

Aika	12.9.2025	klo 11.00–12.15
Paikka	Työpajankatu 8:n toimitalo, nh Kuunari ja Teams	
Osallistujat	Suvi Huttunen	Kymp, asemakaavoitus
	Taneli Nissinen	Kymp, liikenne- ja katusuunnittelu
	Roni Utriainen	Kymp, liikenne- ja katusuunnittelu
	Kristiina Hyväri	Kymp, maankäytön yleissuunnittelu
	Veera Komulainen	Kymp, hallinto- ja lakipalvelut
	Antto Mustaniemi	Kymp, hallinto- ja lakipalvelut
	Anna-Christina Martin	Sedmigradskys Småbarnsskola
	Jani Puurula	Kruununhaan yläasteen koulu
	Hanna Välihalo	Perusopetuksen aluepäällikkö

1 Kokouksen avaus

Suvi Huttunen avasi kokouksen klo 11.00. Käytiin esittäytymiskierros.

2 Kaivokadun suunnitelmien esittely

Suvi kertoi, että kaupunkiympäristön toimiala on suunnittelemassa Kaivokadun ympäristöä. Kaivokadun alueelle ollaan laatimassa kahta asemakaavaa (Kaivokatu sekä Elielin- ja Asema-aukio) ja liikennesuunnitelmia, jotka tulevat muuttamaan alueen kaupunkitilaa ja liikennettä. Näihin suunnitelmiin liittyen toimiala on työstämässä lapsivaikutusten arviointia, sillä hankkeilla on vaikutusta mm. alueen koulu- ja päiväkotimatkoihin. Tähän kokoukseen on kutsuttu alueen koulujen ja päiväkotien rehtoreita ja johtajia sekä Kymp-toimialalta hankkeessa mukana olevia.

Kaavoitushankkeet ja Kaivokadun ympäristösuunnitelma yleisesti

Suvi Huttunen kertoi, että Kaivokadun kaavassa katu muutetaan viihtyisämmäksi ja sujuvammaksi raitioliikenteelle. Asemakaava päivitetään vastaamaan alueen käyttötarkoituksia. Alueen kulttuurihistoriallinen arvo huomioidaan kaavassa.

Toisessa kaavassa Elielinaukion bussiterminaalin nykyiselle sijainnille tullaan sallimaan liike- ja toimistorakennuksen kortteli. Asema-aukiolta poistuu taksiasema. Nykyinen terminaali metron suuntaan siirtyy lähemmäksi Sokoksen rakennusta. Kahden kaavan aikataulut ovat tiukat, sillä niiden on tarkoitus tulla valtuustolle päätettäväksi jo vuonna 2026.

Kaivokadun ympäristösuunnitelma: Länsisataman ja Kruunuvuorenrannan välinen raitiotie (nimeltään Länsisataman pikaraitiotie) linjataan Kaivokadulle, jonka myötä kadulle tulee lisää raitiotieitä. Olemassa olevat kaupunkiraitiotieyhteydet säilyvät myös kadulla. Suunniteltujen muutosten myötä Kaivokadulle tulee enemmän tilaa kävelyille ja oleskelulle erityisesti rautatieaseman läheisyyteen. Pyöräliikenteelle tulee selkeästi kävelyalueista ja raitiotiestä erotellut väylät. Alueelle tulee myös enemmän kaupunkivihreää. Tutkimuksissa on havaittu, että Kaivokatu on nykyisin yksi keskustan

12.9.2025

Kaupunkiympäristön toimiala
Maankäyttö ja kaupunkirakenne

epämiellyttävimmistä alueista. Yöaikaisella valaistuksella lisätään sosiaalista turvallisuutta.

Alueen liikenneratkaisut

Taneli Nissinen esitteli alueelle suunnittelut liikenneratkaisut liikennesuunnitelmaluonnoksen pohjalta.

Uusi Länsisataman pikaraitiotie on tärkein syy hankkeen käynnistämiseksi, sillä lisääntyneen raitioliikenteen myötä tarvitaan toinen pysäkkipari nykyisen lisäksi. Ilman uutta pysäkkiparia raitioliikenne ei jatkossa enää toimisi sujuvasti Kaivokadulla. Jatkossa raitioliikennettä on enemmän Kaivokadulla. Nykyisin raitiovaunuja kulkee noin 30 vuoroa/huipputunnissa ja jatkossa 40 vuoroa/huipputunnissa yhteen suuntaan. Muutos tarkoittaa molemmat suunnat yhteensä kasvua 60 vuorosta 80 vuoroon huipputunnissa.

Lisääntyvä raitioliikenne ja sen vaatimat pysäkkijärjestelyt tarvitsevat nykyistä enemmän tilaa rautatieaseman edessä. Nykyisin on kaksi autokaistaa suuntaansa, joista on joka tapauksessa poistettava yksi kaistapari raitioliikenteen ratkaisujen mahdollistamiseksi. Keskustan kävelypainotteisuuden lisääminen on asetettu keskusta-alueen kehittämisen tärkeäksi tavoitteeksi, joten Kaivokadulta on suunnitelmissa poistettu läpiajava autoliikenne kokonaan. Kaivokadun käveltävyyden parantamisella saadaan suurimpia hyötyjä keskustan kaduista.

Autoliikenteen muut muutokset aseman ympäristössä: Sokoksen korttelin voi ajaa autolla ympäri kumpaankin suuntaan. Asema-aukion taksiasema siirtyy Postikadun varteen. Itäpuolella asemaa autolla kierretään vastapäivään Fennia-korttelia. Vilhonkadulta on ajoyhteys Mikonkadun pohjoisimmalle osuudelle ja Kansallisteatterin ympärille. Vaikka Kaivokadun läpiajava autoliikenne poistuu, Kaivokadulla kulkee edelleen autoliikennettä Keskuskadun kohdan maanalaiseen pysäköintilaitokseen, johon ajetaan Ateneumin suunnasta.

Liikennesuunnitelmassa esitetyt ratkaisut yhdistävät nykyiset enemmän pirstaleiset kävelyalueet yhtenäisiksi kävely- ja oleskelualueiksi. Istutusalueita on suunniteltu kansallisgallerian edustalle ja asema-aukiolle.

Bussiliikenteeseen tulee merkittäviä muutoksia. Rautatien torin bussiliikenne muuttuu siten, että jatkossa terminaalin sisään- ja ulosajo tapahtuu Vilhonkadulta. Jatkossa bussit eivät enää aja pois alueelta Kaisaniemenkadun kautta. Kaisaniemenkadun osuus välillä Mikonkatu ja Vilhonkatu rauhoittuu bussi- ja autoliikenteen vähennyttä.

Pyöräliikenteen kehittäminen ei ole tämän suunnitelman keskiössä, sillä jo aiemmin on toteutettu Kaisantunneli, joka yhdistää eri baanayhteydet. Kaivokadulla on kuitenkin jatkossakin pyöräliikennettä, ja sitä varten tehdään selkeät pyöräliikennejärjestelyt. Tämä auttaa myös parantamaan jalankulkualueiden laatua.

Miten muutokset vaikuttavat Kaivokadun itäpuolelle? Kaisaniemenkatu-Unioninkatu-yhteydellä on nykyisin kaksi auto- ja/tai bussikaistaa suuntaansa ja lisäksi on raitiotie. Liikennemäärät tulevat vähenemään huomattavasti, kun Kaivokadulla ei kulje jatkossa juurikaan autoliikennettä nykyiseen verrattuna. Suurin vähenemä on erityisesti Varsapuiistikosta keskustaan. Puistikon pohjoispuolellakin liikennemäärä puolittuu. Jatkossa bussit ja autoliikenne ovat puistikon pohjoispuolella samoilla kaistoilla.

12.9.2025

Kaupunkiympäristön toimiala
Maankäyttö ja kaupunkirakenne

Joukkoliikennettä on alueella jatkossakin erittäin paljon. Kaisaniemenkadun ja Unioninkadun viihtyisyys ei siten merkittävästi parane. Autokaistoilta poistuvaa tilaa käytetään pyöräliikennetkaisuun, ja lisäksi kävelyalueet levenevät.

Liisankadun ja Kaisaniemenkadun risteysjärjestelyjä muutetaan. Jatkossa risteys ei ole enää liikenneympyrämainen, vaan se muuttuu tavallisemmaksi risteykseksi. Yliopiston metroaseman uudelle pohjoiselle sisäänkäynnille tulee paremmat sijoittelumahdollisuudet risteysyhteyteen. Uudesta sisäänkäynnistä ei ole vielä toteutuspäätöstä tai aikataulua. Kyse on eri hankkeesta. Uuden sisäänkäynnin toteutumisen myötä tulisi eritasoyhteys kadun alta Kaisaniemenpuiston ja Kruununhaan välillä, mikä parantaisi varsinkin lasten liikenneturvallisuutta koulumatkoilla.

Liikenteellisten vaikutusten arviointi on vielä kesken. Marraskuun alussa valmistuu laaja vaikutusten arviointi sisältäen mm. matka-aikavaikutukset. Yleisesti suunnitelmat kuitenkin vähentävät autoliikennettä ja siihen liittyviä haittoja. Joukkoliikenne nopeutuu ja sen laatutaso ja vaihtojärjestelyt parantuvat. Jalankulun väylien laatu paranee ja matka-ajat nopeutuvat. Jalankululle on heikennyksenä Rautatien torin läpi kulkevan yhteyden jatkeena olevan suojatien poistuminen aseman bussiterminaalin yhteydestä, kun bussien liikennetilaan ei voida sijoittaa suojatietä. Jatkossa terminaali on kierrettävä ympäri. Alueella on nykyisin paljon liikennevalo-ohjattuja suojateitä, joista osa muutetaan yhtenäisiksi jalankulkualueiksi, mikä sujuvoittaa kadun ylittämistä. Autolla pääsee jatkossa eri suunnista rautatieasemalle, mutta matka-aika kasvaa, jos matkaan on aiemmin kuulunut Kaivokadun läpiajaminen. Jatkossa Kaivokadun läpiajon sijaan olisi kierrettävä Esplanadien kautta.

3 Lapsivaikutusten arviointi ja keskustelu suunnitelmista

Suvi kertoi, että lapsivaikutusten arviointi tehdään suppeana arviointina, kun vaikutukset on alustavasti arvioitu vähäisiksi. Kaavahankkeiden myötä alueelle ei ole tulossa uusia kouluja tai päiväkotia tai uusia asukkaita, mitkä voisivat perustella laajempaa arviointia.

Jani Puurula (Kruununhaan yläaste) näkee muutoksilla positiivisia vaikutuksia oppilaiden liikkumisturvallisuuteen, kun autot vähenevät ja julkisen liikenteen ja erityisesti ratikoiden saavutettavuus paranee. Noin 60 % oppilaista tulee muualta kuin lähialueelta, joten kouluun tullaan usein joukkoliikenteellä. Muutokset tukevat julkisella liikkumisella Kruununhaan yläasteelle. Saattoliikennettä ei juurikaan ole yläkoululle. Koululle tullaan kävellen ainoastaan Kruununhaasta. Yksittäiset tulevat pyörällä tai autolla saattaen. Katajanokalta ja Suomenlinnasta ja kauempaa tullaan julkisilla.

Janin Havaintoina alueen liikenteestä on, että erityisesti Unioninkatu on vilkkaasti liikennöity, ja on paljon liikennevaloilla kadun ylityksiä nykytilanteessa. Kaisaniemen ala-asteen osalta on tiedossa, että turvallisuusriskinä on kadun ylitys Kruununhaan alueelle Kaisaniemenkadun/Unioninkadun yli. Uusi tunneli/eritasoyhteyden kuulostaa koulujen näkökulmasta hyvältä. Päiväsaikaan Kaisaniemenpuiston huumeiden myynti huolettaa. Kyse ei kuitenkaan ole niinkään päiväsaikasta vaan enemmän yöajasta. Oppilaiden kokemat häiriökäyttäytymiset tapahtuvat yleensä julkisen liikennevälineen sisällä. Ongelmia ei ole niinkään kaduilla liikkuesssa. Muutostoiveita ei ole saattoliikenteen suhteen, kun on vain yksittäisiä autolla kouluun saattajia. Snellmaninkadun päädyssä sijaitsevalla koululla ei ole juurikaan liikennettä, ja siinä on siten helppo kääntyä autolla.

12.9.2025

Kaupunkiympäristön toimiala
Maankäyttö ja kaupunkirakenne

Anna-Christina Martin (Sedmigradskys småbarnsskola) sanoi, että päiväkotij sijaitsee nykyisin Liisankadulla, mutta se on muuttamassa Ritarikadulle. Tämän alueen muutokset eivät siten erityisesti vaikuta päiväkotiin, mutta suunnitelmat kuulostavat silti hyvältä. Pitää erityisesti hyvänä Varsapuistikon alueen selkeyttämistä ja kulkureittien turvallisuuden parantamista. Autolla saavutaan päiväkodille vähemmän, sillä monet ovat paikallisia asujia. Päiväkotiin tullaan enimmäkseen kävellen ja pyörällä. Voi olla, että autolla saatettavien määrä jatkossa lisääntyy, jos päiväkotiiin tulee laajemmalla alueelta lapsia.

Anna-Christina Kysyi Pohjoisrannan ja Esplanadien liikenteen määristä muutosten myötä. Taneli vastasi, että Pohjoisrannassa liikenne lisääntyy muutamalla tuhannella vuorokaudessa. Arvioidaan, että tämä ei kuitenkaan merkittävästi heikennä autoliikenteen sujuvuutta. Myös Esplanadeilla liikenne tulee lisääntymään. Pahimpien ruuhkapäivien määrä oletettavasti lisääntyy ja ruuhkahetkien kesto voi hieman kasvaa.

Jani kertoi myös, että Esplanadin tai Pohjoisrannan ylitykset ovat keskeisiä Katajanokalta kouluun kulkijoille. Valo-ohjaamattomien suojateiden turvallisuus pyydettiin huomioimaan alueen suunnitelmissa. Taneli kertoi, että suojatieratkaisuja tarkastellaan toisessa samassa yhteydessä tehtävässä työssä, jossa tarkastellaan mm. Esplanadien liikennetarkaisuja. Esplanadeille on tulossa myös rakennustöitä HSY:n vesihuoltourakan myötä useiden vuosien ajaksi.

Anna-Christina kertoi, että turvattomalta tuntuja paikkoja ei ole, mutta Pohjoisrannassa esim. Tervasaareen mennessä liikennevalojen vihreä aika tuntuu liian lyhyeltä, kun liikutaan isomman ryhmän kanssa. Kaisaniemenpuiston suuntaan liikkuesssa kaikki puistoalueet eivät välttämättä sovellu päiväkotiryhmän käyttöön, jos ei ole turva-aitoja. Viheralueille toivottaisiin turva-aitoja. Uuden päiväkodin yhteydessä tulee olemaan oma piha.

Hanna Väliälo (perusopetuksen aluepäällikkö): kertoi, että taksiliikenteen kuljetusten varassa olevia on jatkossakin joitain lapsia Kaisaniemessä. Taksiliikennettä on aamuisin ja päivisin kouluihin. Lapset on jätettävä kadun varteen, mikä voi olla hankalaa joillekin lapsille. Hanna toivoi, että kaikessa rakentamisissa huomioitaisiin, että ei syntyisi vetäytymisen paikkoja huumeiden käyttöön liittyvän ongelman hillitsemiseksi. Huoltajilta ei juurikaan tule palautetta liikennejärjestelyistä. Hanna kertoi, että myös Kaisaniemen ala-asteelle kuljetaan laajalta alueelta. Keskusteltiin myös työmaa-aikaisten järjestelyiden turvallisuudesta, mikä on tärkeä asia huomioida suunnitelmia toteutettaessa.

4 Kokouksen päättäminen

Suvi Huttunen päätti kokouksen klo 12.15.