Helsinki

Kaavanumero 13013

Asemakaavan muutoksen vuorovaikutusraportti

Esplanadit



Helsingin kaupunki
Kaupunkiympäristön toimiala
Asemakaavoitus

Diaarinumero HEL 2024-017144
Projektinumero 0000091
ProjectWise-numero 2461_13

Vuorovaikutusraportti

Asemakaavan vuorovaikutusraportissa esitetään yhteenvedot kaavaratkaisun valmisteluaikana 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 valmisteluaikana saaduista kannanotoista, mielipiteistä, muistutuksista ja lausunnoista ovat nähtävissä Helsingin kaupungin kirjaamossa, käyntiosoite: Kaupungintalo, Pohjoisesplanadi 11–13.

Päivätty: 2.11.2026

Osallistumis- ja arviointisuunnitelman esilläolo: 22.4.2025–20.5.2025
Kaavaehdotuksen julkinen nähtävilläolo (AKL/MRL 65 §, MRA 27 §):
2.11.2026–1.12.2026

Osallistumis- ja arviointisuunnitelman aineiston esilläolo

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

- Keskusta kehittyy -tilaisuus 7.5.2025

Kaavan lähtökohtia ja tavoitteita on esitelty kaikille avoimessa Keskusta kehittyy -tilaisuudessa. Tilaisuuteen oli mahdollista osallistua joko verkossa Helsinkikanavan kautta tai Kaupungintalon tapahtumatorilla paikan päällä. Tilaisuudessa sai esittää kysymyksiä ja keskustella suunnittelijoiden kanssa. Tilaisuuteen osallistui noin 80 henkilöä paikan päällä. Tilaisuudessa oli useita eri alan asiantuntijoita kaupunkiympäristön toimialalta esittelemässä kaavan tavoitteita ja vastaamassa kysymyksiin.

Kaavan lähtökohtia oli mahdollista kommentoida myös Kerro kantasi -kyselyssä. Sinne jätettiin 210 mielipidettä. Mielipiteet kohdistuivat lähes kokonaan liikenteen järjestelyihin ja liikkumisen sujuvuuteen.

Ydinkeskustan liikennejärjestelmäsuunnitelmaa esiteltiin keskustan yrittäjille 15.5.2025. Esityksen yhteydessä kerrottiin ydinkeskustassa valmisteilla olevista asemakaavoista, joista Esplanadien asemakaava oli yksi.

OAS-aineistoa koskevat mielipiteet

Kirjallisia mielipiteitä saapui 6 kpl.

Mielipiteissä tuotiin esiin huoli liikennejärjestelyjen toimivuudesta koko ydinkeskustan alueella. Osa liikenteeseen liittyvistä kommenteista ei koskeneet kaava-aluetta, vaan kommentit oli osoitettu muualle ydinkeskustaan. Lisäksi aiheiksi nousi keskustan yritysten toimintaedellytysten turvaaminen, huolto- ja jakeluliikenteen toimivuus, lyhytaikaisen pysäköinnin tarve, historiallisen kaupunkiympäristön arvojen säilyttäminen, keskustan kävelтävyyden ja viihtyisyyden kehittäminen sekä kaupunkitilan tapahtumakäyttö.

Vastineet OAS-aineistoa koskeviin mielipiteisiin

Vastineet mielipiteisiin on laadittu aihepiireittäin.

Liikennejärjestelyt ja liikenteen sujuvuus

Mielipiteissä tuotiin esiin liikennejärjestelyjen toimivuuden merkitys Helsingin keskustassa. Esplanadien asemakaavan päivityksen lähtökohtana on nykyinen kaistajärjestely, jossa molempiin suuntiin on kaksi ajokaistaa. Tämän ratkaisun katsotaan olevan perusteltu erityisesti tilanteessa, jossa autoliikenne poistuu osittain Kaivokadulta ja poikittaisliikenteen käytöstä poistuu useita ajokaistoja. Muutosten arvioidaan mielipiteissä lisäävän liikenteen kuormitusta Esplanadien

suunnassa.

Liikenteen kapasiteetin ja sujuvuuden turvaamista pidetään mielipiteissä tärkeänä sekä päivittäisen liikkumisen että pelastusliikenteen toimintavarmuuden kannalta. Mielipiteissä Kaivokadun autoliikenteen rajoittamisen arvioidaan siirtävän liikennevirtoja erityisesti Esplanadeille ja Unioninkadulle. Tämän muutoksen katsotaan voivan lisätä ruuhkautumista ja liikennejärjestelmän häiriöherkkyyttä Helsingin keskustassa.

Vastine

Kaavaratkaisun liikennesuunnitelma on laadittu ydinkeskustan liikennejärjestelmässä päätettyjen periaatteiden mukaisesti. Esplanadit ovat ydinkeskustan poikittaisen autoliikenteen pääyhteys. Kadut on suunniteltu yksisuuntaisina ja kaksikaistaisina pääsuunnan sujuvuus huomioiden.

Yritystoiminnan ja huoltoliikenteen toimintaedellytykset

Mielipiteissä peräänkuulutettiin keskustassa toimivien yritysten toimintaedellytysten turvaamista. Huolto- ja jakeluliikenteen sujuvuuden sekä saattoliikenteen toimivuuden katsotaan olevan keskeisiä tekijöitä keskustan yritystoiminnalle. Nykyisten pysäköintialueiden säilyttämistä pidetään tärkeänä erityisesti logistiikan, lyhytaikaisen asiakaspysäköinnin ja huoltoliikenteen kannalta.

Lisäksi mielipiteissä tuotiin esille, että alueella toimivien yritysten kanssa tulee tehdä tiivistä yhteistyötä suunnittelun eri vaiheissa. Erityistä huomiota tulee kiinnittää myös mahdollisten remonttien aikataulutukseen ja toteutukseen, jotta niistä aiheutuva haitta yritystoiminnalle jää mahdollisimman vähäiseksi.

Vastine

Kaavaratkaisu mahdollistaa huolto-, jakelu- ja saattoliikenteen toimivuuden ja pysäköinnin. Pysäköintipaikkojen tarkempi sijoittelu määräytyy katusuunnitelmassa ja liikenteen ohjaussuunnitelmassa. Jatkosuunnittelua ohjaa ydinkeskustan liikennejärjestelmäsuunnitelma, jossa painotetaan huolto- ja tavaraliikenteen edellytysten kehittämistä. Jatkosuunnittelussa määritellään myös remonttien aikataulutus ja toteutus.

Käveltävyys, pyöräily ja keskustan viihtyisyys

Mielipiteissä tuotiin esiin tavoite keskustan käveltävyyden ja viihtyisyyden parantamisesta. Jalankulun ja oleskelun olosuhteiden kehittämistä pidetään tärkeänä keskustan vetovoiman kannalta. Samalla korostettiin tarvetta sovittaa yhteen jalankulun, pyöräilyn, autoliikenteen sekä huoltoliikenteen tarpeet.

Mielipiteissä esitettiin, että Esplanadien liikennesuunnittelussa tulee varmistaa pyöräliikenteen pääverkon jatkuvuus, sujuvuus ja riittävä mitoitus koko Eteläesplanadin pituudella sekä pyöräliikenteen selkeä erottelu jalankulusta. Kappeliesplanadin ja Mantan patsaan kohdilla pyöräliikenteen järjestelyt eivät mielipi-

teissä esitettyjen näkökulmien mukaan nykyisellään täytä pääverkon toimivuusvaatimuksia. Näillä osuuksilla tulee tarkastella väylän leventämistä, linjauksen suoristamista sekä mahdollisuutta osoittaa yksi ajokaista pyöräliikenteelle. Lisäksi todettiin, että Ydinkeskustan liikennejärjestelmän kehittämisperiaatteisiin tulee sisällyttää pyöräliikenteen pääverkon kehittäminen keskusta-alueella osana kokonaisvaltaista verkostotarkastelua. Mielipiteissä herätti huolta Unioninkadun mahdollinen roolin muutos keskeiseksi poikittaisliikenteen väyläksi katuympäristön viihtyisyydestä ja toimivuudesta. Pääpyöräilyreitin sijoittamista historialliselle katualueelle tulee arvioida erityisesti suhteessa suojeltuihin katu- ja päällystemateriaaleihin. Keskustan liikennejärjestelmän kehittämisessä tulee korostaa selkeää reittirakennetta sekä liikennekulttuurin parantamista.

Vastine

Asemakaavaratkaisun liikennesuunnitelmassa on kehitetty Eteläesplanadilla kulkevaa kaksisuuntaista pyörätietä puiston arvot ja autoliikenteen pääreitti huomioiden paremmin vastaamaan pääverkon pyörätien mitoitusta Korkeavuorenkadun ja Fabianinkadun välillä. Fabianinkadun ja Unioninkadun välistä osuutta on kehitetty sijoittamalla osuudelle jalkakäytävä pyörätien viereen. Ydinkeskustan pohjois-eteläsuuntainen yhteystarve on huomioitu Fabianinkadun ratkaisuissa. Kaavaratkaisu ei vaikuta Unioninkadun pyöräliikenteen järjestelyihin.

Historiallinen kaupunkiympäristö ja kaupunkikuva

Mielipiteissä painotettiin Helsingin historiallisen keskustan merkitystä kaupunkikuvalle. Niissä todettiin, että Esplanadien alueen kunnostus ja kehittäminen tulee toteuttaa siten, että alueen kulttuurihistorialliset arvot säilyvät. Kaupunkitilan kehittämisessä tulee korostaa tasapainoa historiallisten ympäristöarvojen, liikenteen sujuvuuden sekä kaupunkitilan käytettävyyden välillä.

Erityisesti Senaatintorin, Kauppatorin ja Esplanadien muodostaman historiallisen kokonaisuuden toimivuutta pidetään tärkeänä. Alue toimii merkittävien tapahtumien, juhlien ja matkailun keskeisenä näyttämönä, mikä asettaa erityisiä vaatimuksia kaupunkitilan toimivuudelle. Lisäksi mielipiteissä korostettiin, että kaupunkitilojen kehittämine tulee huomioida kokonaisuutena siten, että näkymä- ja liikkumisakselit esimerkiksi Kauppatorin suuntaan muodostavat toimivan ja yhtenäisen kokonaisuuden.

Vastine

Kaavan keskeinen tavoite on suojella alueen kulttuurihistorialliset arvot. Historiallisen ympäristön huomioiminen kaavassa on kuvattu tarkemmin alempaan löytyvässä kohdassa kannanottojen vastineissa, jossa kaavamerkintöjä ja määräyksiä on avattu suojelun näkökulmasta. Liikennesuunnitelma on laadittu ydinkeskustan liikennejärjestelmässä laadittujen periaatteiden mukaisesti, missä on huomioitu liikenteen sujuvuus koko ydinkeskustan alueelta. Kaavassa on otettu huomioon alueen käveltävyys, mikä on keskeistä kaupunkitilan toimivuudelle varsinkin tilanteissa, jossa alueella on paljon kävelijöitä samanaikaisesti. Kaavassa on määräyksissä edellytetty, että katutilat tulee säilyttää avoimina.

Kaava mahdollistaa arvoympäristöön soveltuvat tapahtumat. Kaavassa ei määritellä alueen käyttöä.

Julkisen kaupunkitilan kehittäminen ja tapahtumallisuus

Esplanadien kehittäminen nähtiin mielipiteissä myös mahdollisuutena vahvistaa Helsingin keskustan elinvoimaa ja ohjata kaupunkilaisia sekä matkailijoita kohti merellisiä alueita. Julkisten tilojen monikäyttöisyys ja tapahtumien mahdollistaminen nähtiin tärkeänä osana elävää kaupunkikeskustaa.

Suunnittelussa toivotaan huomioitavan mahdollisuudet käyttää aluetta tapahtumien alustana sekä hyödyntää tilapäisiä rakenteita erilaisten tapahtumien ja kausiluonteisten toimintojen yhteydessä.

Vastine

Kaavassa määritetty suojelu nostaa alueen arvoa, mikä nähdään tärkeänä osana keskustan elinvoimaa. Ainutlaatuinen ympäristö houkuttelee ihmisiä nauttimaan keskustan palveluista kauempaakin, ulkomaat mukaan lukien. Esplanadien alue on tärkeä matkailukohde, joka lisää alueen kävijämääriä ja sitä kautta myös palvelujen käyttäjämääriä. Hyvin säilynyt 1800-luvun aluekokonaisuus erottaa sen muista Helsingin alueista ja pystyy vastaamaan hyvin myös kansainvälisiin vaatimuksiin. Merellinen läheisyys on erityinen valtti tälle historialliselle alueelle. Vastaavaa aluetta ei löydy muualta.

Kaava mahdollistaa arvoympäristöön soveltuvien tapahtumien järjestämisen. Kaavassa tullaan säilyttämään ja suojelemaan puiston soittolava ja pysyvät kioski- ja ravintolarakennukset. Katualueen nykyiset palvelut on mahdollista järjestää ja uusia toimintoja on mahdollista kehittää, mikäli ne eivät heikennä katutilan arvoja. Kaavassa ei määritellä alueen toiminnallisuutta tai käyttöä.

Viranomaisten ja asiantuntijoiden kannanotot OAS-aineistosta

Kannanottoja saatiin seuraavilta viranomais- ja asiantuntijatahoilta:

- kulttuurin ja vapaa-ajan toimiala/Kaupunginmuseo
- sosiaali-, terveys- ja pelastustoimiala/Pelastuslaitos
- Helsingin Satama Oy
- Helsingin seudun ympäristöpalvelut (HSY)
- Helsingin vammaisneuvosto
- Museovirasto
- Telia Finland Oyj
- Helsingin seudun liikenne -kuntayhtymä (HSL)

Viranomaisten kannanotot osallistumis- ja arviointisuunnitelmasta sekä valmisteluaineistosta kohdistuivat esteettömyyteen, liikennejärjestelmän toimivuuteen, historiallisen ympäristön suojeluun sekä teknisen infrastruktuurin huomioimiseen kaavoituksessa ja toteutuksessa.

Vastineet OAS-aineistoa koskeviin viranomaisten ja asiantuntijoiden kannanottoihin

Vastineet kannanottoihin on laadittu aihepiireittäin.

Satamaliikenne ja keskustan poikittaiset liikenneyhteydet

Kannanotossa korostetaan Helsingin keskustasatamien saavutettavuutta ja satamaliikenteen sujuvuutta liikennejärjestelmän suunnittelussa. Ydinkeskustan poikittaiset liikenneyhteydet ovat satamien toiminnan kannalta keskeisiä, ja liikennejärjestelmäsuunnitelman mukaisesti Esplanadien rooli poikittaisen autoliikenteen pääreittinä korostuu erityisesti Kaivokadun muuttuessa joukkoliikennettä ja kevyttä liikennettä priorisoivaksi kaduksi.

Satamaliikenteen näkökulmasta Esplanadien riittävä välityskyky on tärkeää sekä saavutettavuuden että matka-aikojen ennakoitavuuden kannalta. Liikenteen sujuvuus vaikuttaa matkustajaliikenteen ohella tavaraliikenteeseen, joka on osa keskustan yritysten toimitusketjuja ja kansallista huoltovarmuutta.

Kannanotossa todetaan lisäksi, että suunnittelussa tulee huomioida satamaliikenteen varareitit ja poikkeustilanteet. Kaavaratkaisun valmistelussa korostetaan tiivistä yhteistyötä liikennesuunnittelun ja satamatoimijoiden kanssa, jotta muutokset voidaan toteuttaa hallitusti ja keskustan elinvoimaa tukevasti.

Vastine

Kaavaratkaisun liikennesuunnitelma on laadittu ydinkeskustan liikennejärjestelmässä päätettyjen periaatteiden mukaisesti. Esplanadit ovat ydinkeskustan poikittaisen autoliikenteen pääyhteys. Kadut on suunniteltu yksisuuntaisina ja kaksikaistaisina pääsuunnan sujuvuus huomioiden.

Esteettömyys ja saavutettavuus

Kannanotossa esitetään, että alueen suunnittelussa tulee varmistaa puisto- ja katuympäristön toteuttaminen esteettömyyden erikoistason mukaisesti siten, että alue on kaikille avoin, turvallinen ja saavutettava.

Vilkasliikenteisten katujen turvallinen ylitys edellyttää suojateille valo- ja ääniopasteita, ja rakentamisen sekä kunnossapidon aikana tulee turvata esteettömät kulkureitit koko toteutusajan. Lisäksi korostetaan esteettömien pysäköintipaikkojen riittävyyttä Pohjois- ja Eteläesplanadilla sekä aiemmin poistettujen paikkojen palauttamista.

Kannanotossa painotetaan esteettömien kulkuyhteyksien muodostamista keskeisten kohteiden välillä siten, että reitti yhdistää rautatieaseman, linja-autoaseman ja Kaivokadun Esplanadeihin sekä edelleen Kauppatorille, Designmuseolle ja Kaivopuistoon. Eteläesplanadin esteettömyyden parantamista ja suoraa yhteyttä Kauppatorille ja muihin keskeisiin kohteisiin pidetään erityisen tärkeänä liikkumisesteisten henkilöiden kannalta.

Vastine

Asemakaavaratkaisu mahdollistaa esteettömyyden erikoistason mukaiset ratkaisut kaava-alueella. Ratkaisut määräytyvät tarkemmin katu- ja puistosuunnitelmissa. Kaavaratkaisulla ei vaikuteta kaava-alueen ulkopuolisiin alueisiin.

Opastus, kaupunkikalusteet ja ympärivuotinen käyttö

Kannanotoissa esitetään, että Esplanadien alueelle suunnitellaan selkeitä ja helppolukuisia opasteita, joissa käytetään riittävää kontrastia ja suurta fonttikokoa. Opasteiden sijoittelussa tulee huomioida eri käyttäjäryhmät, kuten lapset, pyörätuolin käyttäjät ja lyhytkasvuiset henkilöt. Tarvittaessa opasteisiin tulee lisätä pistekirjoitus.

Kannanotossa toivotaan, että alueelta löytyy riittävästi levähdyspaikkoja sekä puiston että Pohjoisesplanadin katualueilta. Lisäksi Pohjoisesplanadin katualueen lämmityksen jatkamista toivottiin, koska se tukee turvallista liikkumista talviolosuhteissa ja mahdollistaa puisto- ja kulttuuriympäristön käytön ympärivuotisesti.

Vastine

Kaavassa ei määritellä opasteiden tai levähdyspaikkojen sijoittamista. Ne määritellään jatkosuunnittelussa, jossa tulee ottaa huomioon eri käyttäjäryhmien tarpeet. Kaava mahdollistaa alueen historialliseen ympäristöön soveltuvien kalusteiden sijoittamisen. Kaava mahdollistaa Pohjoisesplanadin lämmityksen jatkamisen.

Historiallinen ympäristö

Kannanotto toteaa, että Esplanadien ja Esplanadin puiston valtakunnallinen arvo on kiistaton. Asemakaavamuutosalueen maisemarakenteen perustan muodostavat Esplanadikadut, niiden välinen puistokokonaisuus keskiakseleineen sekä katujen puurivit osana Helsingin keskustan puistokatujen kokonaisuutta (Esplanadi, Bulevardi, Mannerheimintie). Esplanadin puisto on historiallisesti merkittävä promenadipuisto, joka liittyy Senaatintorin ja Kauppatorin empirekortteleihin sekä useisiin ruutukaava-alueen näkymäakseleihin. Puiston kolmijako Kappeli-, Teatteri- ja Runeberginesplanadiin sekä avoin keskiakseli Kauppatorin yli Katajanokalle ovat keskeisiä säilytettäviä ominaispiirteitä. Myös kaksoispuurivit, käytäväverkosto, pensas- ja kausi-istutukset, vanha puusto sekä puiston rakennukset ja veistokset muodostavat säilytettävän kokonaisuuden. Asemakaavassa tulee varmistaa näiden tilallisten ja kaupunkikuvallisten elementtien säilyminen sekä ohjata pinnoitteiden, rakenteiden, kalusteiden ja valaistuksen sovittamista puiston historialliseen luonteeseen.

Suunnittelualueella sijaitsevien rakennusten, erityisesti Ravintola Kappelin, soittolavan ja Runeberginesplanadin kioskien säilyminen tulee turvata kohdekohtaisin suojelumerkinnöin. Suojelumääräysten tulee ohjata korjauksia rakennusten ominaispiirteitä säilyttävään suuntaan. Ravintola Kappeli on puiston ja helsinki-

läisen ravintolakulttuurin kannalta poikkeuksellisen arvokas kohde, jonka kerroksellinen arkkitehtuuri, tilarakenteet, materiaalit, yksityiskohdat sekä kiinteästi tiloihin liittyvät taideteokset muodostavat suojeltavan kokonaisuuden. Myös kioskit ja esiintymislava tulee säilyttää ulkoasultaan, materiaaleiltaan ja yksityiskohdiltaan.

Kannanotto korostaa lisäksi puiston käytön merkitystä. Esplanadin puisto on historiallisesti ollut kaikille avoin virkistysalue, jonka eri osa-alueille on muodostunut omaleimaiset, vaalittavat luonteet. Puiston säilyminen kaikille avoimena maksuttoman oleskelun ja omaehtoisen toiminnan alueena sekä käytön ohjaaminen puiston historiallista luonnetta tukevaksi tulee varmistaa asemakaavassa.

Suunnittelualueella sijaitsee muinaismuistolain perusteella rauhoitettu kiinteä muinaisjäännös (Vironniemen Helsingin vanha asemakaava-alue). Alueella voi sijaita 1600-luvun tontti- ja katualueisiin liittyviä rakenteita ja kulttuurikerroksia. Maankäytön suunnittelu tulee lähtökohtaisesti toteuttaa siten, ettei muinaisjäännöksen säilyminen vaarannu. Mikäli asemakaavan toteuttaminen edellyttää siihen kajoamista, tulee asiasta pyytää hyvissä ajoin lausunto Helsingin kaupunginmuseolta. Runeberginesplanadin alueelle sijoittuvan vesihuoltotunnelihankkeen osalta on sovittu arkeologisten tutkimusten toteuttamisesta ja kaivutöiden aikaisesta arkeologisesta valvonnasta viranomaisyhteistyössä.

Vastine

Kaavassa on huomioitu alueen valtakunnallinen arvo ja suojelutarpeet. Näistä lähtökohdista puiston, rakennusten ja katualueiden suojelu on arvotettu, ja koko kaavan lähtökohta on asettaa alueelle kaavallinen suojelu. Puiston käyttötarkoitus on suojelumerkitty puisto (VP/s), jonka kaavamerkinnässä kuvataan suojeluun kohdistuvia määreitä. Koko Esplanadien alue, joka sisältää niin katualueet kuin puistokokonaisuuden, on suojeltu merkittävällä kaupunkitila -kaavamerkinnällä (sk-1). Myös tähän merkintään on sisällytetty tarkempia määritteitä suojelun edellytyksistä.

Kaavaan on merkitty sr-1-merkintä Kappelin ravintolarakennukselle, joka on tunnistettu erityisen arvokkaana kohteena. Sr-2-merkinnällä kaavassa suojellaan Runeberginesplanadin kioskirakennukset ja Kappeliesplanadin soittolava. Alueella suoritettavista korjaustöistä kaavassa on määrätty, että niiden tulee perustua ajantasaiseen ympäristö- ja rakennushistorialliseen selvitykseen, jossa määritellään alueen tai rakennuksen säilytettävät ja vahvistettavat ominaispiirteet. Alueella tehtävät korjaustyöt ja muutokset eivät saa heikentää sen arvoa tai hävittää sen ominaispiirteitä.

Kaava edellyttää, että historiallisen puistokokonaisuuden arvokkaita ominaispiirteitä tulee ylläpitää, vahvistaa ja osin palauttaa. Rakennuksissa, puistoissa ja muilla yleisillä alueilla suunnittelun tulee perustua riittäviin ja ajantasaisiin selvityksiin. Puistoon on merkitty kaavamerkinnöin säilytettävät ja tarvittaessa uudistettavat puurivit, jotka noudattavat historiallisen sommitelman muotoa. Tämä tarkoittaa mm. kaksoisrivistä muotoa puiston reunoissa. Runeberginesplanadille on merkitty näkymäalue, joka edellyttää, että puurivien rajaaman tila tulee säilyttää avoimena, mikä niin ikään noudattaa 1800-luvun suunnitelmaa. Kauppatorin puoleiseen päätyyn ei saa sijoittaa keskiakselin näkymää tai puiston julkisivuja heikentäviä rakenteita. Puistoalueet ja sen katuihin rajautuvat julkisivut

tulee säilyttää ja hoitaa niin, että sen kulttuurihistoriallinen, puutarhataiteellinen ja kaupunkikuvallinen arvo säilyy. Alueen patsaat on suojeltu omalla merkinnällään, sr-mm.

Kaavassa on määrätty, että alueelle sijoitettavien rakenteiden, pinnoitteiden, istutusten ja kalusteiden sekä ulkovalaistuksen tulee olla laadukkaita sekä kulttuurihistoriallisesti ja rakennustaiteellisesti arvokkaaseen katu- ja puistoympäristöön sopivia. Lisäksi kaava määrää, että katujen historialliset pintamateriaalit tulee säilyttää. Mikäli pintamateriaaleja kunnostetaan, tulee se tehdä alkuperäistä vastaavalla tavalla.

Kaavan tavoitteena on mahdollistaa kaikille avoin julkinen ja arvokas puisto- ja katuympäristö. Puisto mahdollistaa monenlaisen virkistyskäytön ja oleilun. Kaava mahdollistaa historialliseen arvoympäristöön soveltuvan toiminnan ja palveluiden kehittämisen.

Kaavaan on merkitty omalla merkinnällään (sm) Vironnimen Helsingin vanha asemakaava alue (kiinteä muinaisjäännös), jota suojelee muinaismuistolaki. Lisäksi määräyksissä kerrotaan, että alue sisältää valtakunnallisesti merkittävän rakennetun kulttuuriympäristökohteen (Esplanadi-Bulevardi).

Tekninen infrastruktuuri ja yhdyskuntatekniset järjestelmät

Esplanadien alueelle on suunnitteilla laajoja vesihuollon ja katuverkon korjaus- ja muutostöitä. Asemakaavan muutoksessa tulee huomioida olemassa oleva ja tulevaisuudessa rakennettava vesihuoltoverkosto sekä siihen liittyvät johdot, laitteet ja rakenteet. Kaavoituksen ja teknisen suunnittelun välinen yhteistyö on tärkeää, jotta infrastruktuurin toteutus vastaa päivitettyä asemakaavaa.

Kannanotossa todettiin, että alueella sijaitseva tekninen infrastruktuuri tulee huomioida mahdollisten rakennus- ja maanrakennustöiden yhteydessä. Erityisesti tietoliikennekaapeleiden suojaaminen ja mahdolliset siirtotarpeet edellyttävät ennakkosuunnittelua ja yhteistyötä verkko-operaattorien kanssa. Kaapelien katkaisemista tulee pyrkiä välttämään ja mahdolliset muutokset tulee toteuttaa ensisijaisesti sivuttaissiirtoina tai muilla teknisillä ratkaisuilla.

Jätehuollon toimivuus tulee ottaa huomioon liikenne- ja aluejärjestelyissä. Hyvin toimiva jätehuolto tukee kiertotaloutta ja parantaa asuinympäristön viihtyisyyttä. Suunnittelussa tulee varmistaa, että jätteiden keräys ja asuinkiinteistöjen jätehuollon tarpeet voidaan toteuttaa sujuvasti myös muuttuvassa liikenneympäristössä.

Vastine

Alueesta on laadittu tekninen selvitys vuonna 2020, jossa on tunnistettu puiston täydennysistutusten edellyttämät kunnallistekniikan siirtotarpeet. Myös saneerattavat verkostot on suunniteltu yleissuunnittelutasolla mahdollisimman hyvin ottamaan huomioon puiston tavoitetila. Näiden selvitysten mukainen kunnallistekniikan rakentamisen kustannusarvio on päivitetty vuoden 2026 hintatasoon. Asemakaavoitusvaiheessa tehdyt selvitykset toimivat hyvänä lähtötietona toteutussuunnitteluun, johon myös operaattorit pääsevät osallistumaan.

Asemakaavan liikennesuunnitelman ratkaisulla ei ole vaikutusta kiinteistöjen jätehuoltoon.

Kaavaehdotuksen julkinen nähtävilläolo

Kaavaehdotuksen julkinen nähtävilläolo (AKL/MRL 65 §, MRA 27 §):
2.11.2026–1.12.2026

Liitteet

- Keskusta kehittyy vuorovaikutustilaisuus 7.5.2025, muistio
- Keskusta kehittyy vuorovaikutustilaisuus 15.5.2025, muistio

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
Iines 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

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 sisääntuloreitteinä keskustaan saapuvalle tärkeälle liikenteelle
- 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 aukioiden kaupunkitilallinen asema. Suunnitelmassa esitetyt ratkaisut yhdistävät nykyiset epäselkeämmät kävelyalueet yhtenäisiksi kävely- ja oleskelualueiksi. Istutusalueita on suunniteltu kansallisgallerian edustalle ja asema-aukiolle.

Johtava liikenneinsinööri Taneli Nissinen esitteli Kaivokadun alueelle suunnittelut liikenneratkaisut liikennesuunnitelmaluonnoksen pohjalta. Uusi Länsisataman pikaraitiotie on tärkein syy hankkeen käynnistämiselle, 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. Rautatientorin 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 vähennettyä.

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 Varsapuistikosta 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 pyöräliikenneratkaisuihin, ja lisäksi kävelyalueet levenevät.

Nissinen kertoi, että 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 Rautatientorin 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.

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

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 -määräyksin katualueiden, aukiotilojen 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.

5 Mitä Esplanadien alueelle on suunnitteilla

Johtava arkkitehti Iines 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 nykyisenkaltainen liikenneratkaisu, 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 väestönosan 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 vuodenajat huomioiden. Kun Kaivokadulla parannetaan jalankulkijan tilaa, vuodenajalla 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 turvalliseksi 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.

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 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.

8 Tilaisuuden päättäminen

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

Keskusta kehittyy – 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 keskusta-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 aikataulutus 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. Osallistujat kiittelivät hyvästä tilaisuudesta sekä rakentavasta ja asiantuntevasta keskustelusta.

Molemmat tilaisuudet olivat kestoltaan 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 poikkikatujen autoliikennesaavutettavuudesta huolehditaan.
- **Kauppakeskusten pysäköintilaitokset ja saavutettavuus.** P-City-Forumin ja Kampin pysäköintilaitoksen välisen yhteyden parantamista autolla toivottiin. Kauppakeskusten autosaavutettavuus 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 lisää 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 Mannerheimintiellä.
- **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.
- **Rautatientorin pohjoispuoliskon aktivointi.** Alueen elävöittämiseen toivottiin panostettavan esimerkiksi liiketilapaviljongein.

Tiedon ja datan tarve

- **Toivottiin enemmän dataa** keskustan käyttäjistä ja liikenteestä.
- **Espoolaisten 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