

HELSINGIN LIIKENNE 1980

YHTEENVETO

HELSINGFORS TRAFIK 1980

SAMMANDRAG

**KAUPUNKISUUNNITTELUVIRASTO • LIIKENNESUUNNITTELUOSASTO
STADSPLANERINGSKONTORET • TRAFIKPLANERINGSAVDELNINGEN**

HELSINGIN LIIKENNE 1980

YHTEENVETO

HELSINGFORS TRAFIK 1980

SAMMANDRAG

**KAUPUNKISUUNNITTELUVIRASTO • LIIKENNESUUNNITTELUOSASTO
STADSPANERINGSKONTORET • TRAFIKPLANERINGSAVDELNINGEN**

ESIPUHE

Helsingin kaupunkiseudulla on viime vuosina tehty huomattavia liikennetutkimuksia ja laadittu liikenneverkkovaihtoehtoja etenkin vuodelle 2000. Näin pitkän aikavälin tarkastelu on kuitenkin perusteltua vain erilaisten vaihtoehtojen valossa, sillä liikkumistottumukset ja myös kulkuneuvot saattavat silloin poiketa huomattavastikin nykyisestä. Keskipitkän aikavälin (10 v) tarkastelut ovat Helsingissä usein unohtuneet ja varsinkin selvä liikennejärjestelmän toteuttamisohjelma ja liikenteelliset tavoitteet ovat puuttuneet lähes kokonaan.

Merkittävänä puutteena on ollut myös eri liikennemuotojen (joukkoliikenne; autoliikenne, jalankulku, polkupyöräily) suunnittelun hajanaisuus. Tästä johtunee eri aikoina määrättyjen liikennemuotojen laiminlyöminen. Ihmisten liikumista ja myös liikennejärjestelmän kehittämistä pitääkin käsitellä yhtenä kokonaisuutena.

Oheinen selvitys pyrkii tarkastelemaan koko kulkulaitosjärjestelmää vuoden 1980 tilanteessa. Erittäin tärkeänä on pidetty melko yksityiskohdallisen vuosittaisen rakentamis- ja rahoitusohjelman laatimista, jotta suunnitelmille voitaisiin saada toteuttamiskelpoinen perusta. Useita kysymyksiä on voitu tarkastella vain puutteellisesti ja ne vaativat lisäselvityksiä.

Oheinen selvitys ei pyri olemaan lopullinen suositus, mutta antanee ehkä ensimmäistä kertaa jonkinlaisen kokonaiskuvan liikennejärjestelmän kehittämistarpeesta Helsingissä seuraavan kymmenen vuoden aikana.

Työryhmän puolesta

Seppo Sanaksenaho
pj.

FÖRETAL

Under de senaste åren har man inom Helsingforsregionen utfört omfattande trafikundersökningar och utarbetat olika alternativ till trafiknät, isynnerhet för år 2000. Att studera en så lång tidsperiod kan dock anses motiverat endast med tanke på de olika alternativen, ty rörelsevanorna och även fordonen kan då vara helt olika de nuvarande. Studier av en medellång tidsperiod (10 år) har i Helsingfors ofta förbisetts, och isynnerhet ett program gällande ett överskådligt trafiksystem samt trafikmålsättningarna har så gott som helt saknats.

En märkbar brist har även varit de olika trafikformernas (kollektivtrafikens, biltrafikens, gångtrafikens, cykeltrafikens) splittrade planering. Därpå torde det bero att vissa trafikformer vid olika tider försummas. Därför bör man också betrakta människornas rörelser och trafiksystemets utveckling såsom en helhet.

Bifogade utredning strävar till att undersöka kommunikationsväsendets hela system under de förhållanden, som råder år 1980. Det har ansetts mycket viktigt att uppgöra en rätt så detaljerad årlig byggnads- och finansieringsplan, för att sålunda få en genomförbar bas för planeringen. Många frågor har endast bristfälligt undersökts och de fordrar ytterligare undersökningar.

Bifogade utredning strävar inte att vara en slutgiltig rekommendation, men torde måhända för första gången ge en helhetsbild av trafiksystemets utvecklingsbehov i Helsingfors under de följande tio åren.

På arbetsgruppens vägnar

Seppo Sanaksenaho
ordförande

1. LIIKENNESUUNNITTELUN TAVOITTEET HELSINGISSÄ 1970-LUVULLA

1.1 Yleiset tavoitteet

Kaupunkien toimintakyky ja kehitys ovat riippuvaisia tehokkaasta ja hyvin toimivasta liikennejärjestelmästä. Myös yksityisten ihmisten toimintamahdollisuudet kaupungissa, osallistuminen työhön, yhteisiin toimintoihin ja nauttiminen yhteiskunnan tarjoamista palveluista riippuvat liikkumisen helppoudesta. Liikenne vaikuttaa toisaalta myös yhdyskunnan rakenteeseen, sen viihtyisyyteen ja ulkonäköön. Liikenteestä aiheutuu myös epäkohtia, jotka mm. Helsingissä ovat johtamassa yhdyskunnan toimintakyvyn ja viihtyisyyden alenemiseen. Liikennesuunnittelun päämäärien yksityiskohtaisessa asettelussa kysymystä voidaan lähestyä esimerkiksi kolmelta taholta; liikenneverkon aktiivisen käyttäjän kannalta, liikenneverkon vaikutusalueella asuvien ihmisten kannalta (passiivinen käyttäjä) ja koko yhteiskunnan kannalta.

Liikenneverkon käyttäjän asettamista päämääristä voidaan mainita mm. liikkumisen turvallisuus, hyvä palvelutaso, pienet kustannukset ja kulkemisen selväpiirteisyys. Hyvä palvelu edellyttää liikenneverkon (joukkoliikenne- sekä tie- ja katuverkko) ulottamista kaikkialle palvelemaan jokaista iästä, sukupuolesta, varallisuudesta ja ruumiillisesta kunnosta riippumatta. Palveluun kuuluvat lisäksi lyhyet matka-ajat, joustavat yhteydet ilman tarpeettomia vaihtoja, riittävät istumapaikat kulkuneuvoissa ja tiheät kulkuvuorot joukkoliikennevälineillä tavoitteena ihmisen vapauttaminen sidonnaisuudesta aikatauluihin.

Liikenneverkon vaikutuspiirissä elävien ihmisten elämään ja viihtyvyyteen liikenteen pääväylät vaikuttavat nimenomaan häiritsevästi. Voimakas melu elinympäristön läheisyydessä saattaa tehdä elämän sietämättömäksi. Ilman saastuminen turmelee koko ympäristöä. Liikenneväylä saattaa jakaa toimivan yhdyskuntayksikön osiin siten, että asukkaiden liikkuminen vaikeutuu. Liikenneverkko saattaa tuhota myös ihmisten arvokkaiksi kokemia miljööarvoja.

Yhteiskunnan asettamat tavoitteet edellyttävät, että liikennejärjestelmä hoitaa tehokkaasti ihmisten ja tavaroiden kuljetuksen siten, että yhteiskunta toimii. Liikennejärjestelmän tulee olla taloudellisesti toteutettavissa, ja se pitää voida rakentaa vaiheittain. Järjestelmää on voitava joustavasti muuttaa uusiin liikenneolosuhteisiin soveltuvaksi ja sen on kokonaisuudessaan sopeuttava kaupunkirakenteeseen.

1. TRAFIKPLANERINGENS MÅLSÄTTNINGAR I HELSINGFORS PÅ 1970-TALET

1.1 De allmänna målsättningarna

Städernas funktionförmåga och utveckling är beroende av ett effektivt och välfunktionerande trafiksystem. Också de enskilda människornas verksamhetsmöjligheter i staden, detagande i arbetet, i gemensamma verksamheter och åtnjutande av samhällelig service beror på hur enkelt det är att röra sig. Trafiken påverkar å andra sidan också samhällets struktur, dess trivsel och dess utseende. Trafiken förorsakar även missförhållanden vilka bl.a. i Helsingfors håller på att leda till en försämring av samhällets funktionsförmåga och trivsel. Vid en detaljerad uppställning av trafikplaneringens mål, kan man närma sig frågan från exempelvis tre håll; med hänsyn till dem, som aktivt använder trafiknätet, ur de på influensområdet boende personernas synpunkt (passiva användare) samt ur hela samhällets synpunkt.

Av de mål som *trafiknätets användare* uppställer kan man nämna bl.a. trafiksäkerheten, en god servicenivå, små utgifter och trafiknätets över-skådlighet.

En god service förutsätter att trafiknätet (kollektivtrafik-, samt väg- och gatunätet) utsträcker att tjäna alla, oberoende av ålder, kön, förmögenhet och kroppscondition. Till servicen hör dessutom korta restider, smidiga förbindelser utan onödiga byten, tillräckligt med sittplatser i fordonen samt täta avgångstider för kollektivtrafikmedlen; målsättningen är då att frigöra människan från bundenheten vid tidtabeller.

Trafikens huvudleder inverkar särskilt störande på de personers levnad och trivsel, som bor inom trafiknätets influensområde. Ett starkt oljud i närheten av levnadsmiljön kan göra livet outhärligt. Luftens föorening fördärvar hela omgivningen. En trafikled kan dela en verksam samhällsenhet i olika delar så, att de blir svårare för invånarna att röra sig. Ett trafiknät kan även förstöra miljövärden, som är dyrbara för människorna.

De målsättningar *samhället ställer*, förutsätter att trafiksystemet effektivt sköter transporten av människor och varor, så att samhället fungerar. Trafiksystemet bör vara sådant att det ekonomiskt sett kan förverkligas och det bör kunna utbyggas i olika etapper. Systemet bör på ett smidligt sätt kunna omändras så, att det passar in i nya trafikförhållanden och det bör i sin helhet harmoniera med stadens struktur.

Edellä hahmotellut tavoitteet ovat osittain risti-riidassa keskenään. Järjestelmää suunniteltaessa ja toteutettaessa kaikki tavoitteet on kuitenkin tiedostettava ja pyrittävä kokonaisuuden kannalta parhaaseen ratkaisuun.

1.2. Yksityiskohtaisia tavoitteita

1. Liikennejärjestelmän kokonaisuutena (joukkoliikenne, tiet, kadut, jalankulku- ja pyörätieverkko, pysäköinti) tulee palvella helsinkiläisiä mahdollisimman tehokkaasti, turvallisesti ja taloudellisesti tarjoamalla lisäksi eri liikennemuotojen käyttäjille mahdollisimman korkean palvelutason.

2. Helsingin keskustaan tuleva liikenne on hoidettava pääasiassa joukkoliikennevälineillä. Tämä edellyttää lähes kaikkien luopuvan henkilöauton käytöstä kantakaupunkiin tulevilla työmatkoilla (yli 90 %).

3. Helsingin keskustassa pääliikennemuoto on jalankulku, joten jalankulkuverkon on oltava täydellinen, turvallinen ja miellyttävä.

4. Esikaupunkien välisessä liikenteessä on varauduttava vapaan kulkemisen olosuhteisiin.

5. Esikaupunkien sisäisessä liikenteessä tärkeimmät liikkumismuodot ovat jalankulku ja polkupyöräily, joiden tarpeita varten on toteutettava yhtenäiset liikenneverkot.

6. Kantakaupungin tie- ja katuverkolle on saatava koko päivän ajaksi tasainen, lähellä maksimikapasiteettia oleva kuormitus, jolloin erikoisia ruuhka-aikoja ei enää esiintyisi.

7. Pysäköintilaitosten rakentaminen on ajoitettu katuverkon rakentamisen kanssa siten, että katuverkon kapasiteettia ei ylitetä.

8. Kantakaupungin puhtaat asuntokadut on rauhottettava läpikulkuliikenteeltä.

9. Puistoalueita tulee erikoisesti suojella liikenneverkon rakentamisen yhteydessä.

2. NYKYTILANTEEN ARVIOINTI

Helsingin kaupungin tie- ja katuverkko on nykyisin suurelta osalta jäsentymätöntä ja altista ruuhkautumiselle, mistä johtuen myös liikenneturvallisuus on huono. Katuverkon jäsentymätömyydestä johtuen käytetään myös asuntoalueiden katuja läpikulkuliikenteeseen, mikä ei ole suotavaa. Henkilö-, kuorma- ja pakettiauto-liikenne v. 1970 on esitetty kuvassa 1.

De ovan skisserade målsettningsarna strider delvis mot varandra. Vid planeringen och förverkligandet av nätet bör likväl alla målsättningar tas i beaktande och man bör sträva till den bästa lösningen med tanke på helheten.

1.2 Detaljerade målsättningar

1. Trafiksystemet såsom en helhet (kollektivtrafiken, vägarna, gatorna, fotgångar- och cykeltrafiknätet, parkeringen) bör betjäna helsingforsarna så effektivt, säkert och ekonomiskt som möjligt och dessutom erbjuda en så hög servicestandard som möjligt.

2. Trafiken in till Helsingfors centrum bör huvudsakligen skötas med kollektiva trafikmedel. Detta förutsätter att nästan alla (90 %) avstår från att använda personbil för arbetsresor till stadskärnan.

3. I Helsingfors centrum rör sig människorna huvudsakligen till fots. Därför bör fotgångarnätet vara fullständigt, säkert och behagligt.

4. Beträffande trafiken mellan förstäderna bör man vara beredd på förhållanden, där valet av trafikform är fritt.

5. För förstädernas interna trafik är de viktigaste färdssätten att gå till fots eller åka cykel. Därför bör ett enhetligt trafiknät för dessa former av trafik förverkligas.

6. Man bör sträva till att den dagliga trafiken på stadskärnans väg- och gatunät belastas möjligast jämt under dagens lopp. Belastningen bör ligga nära maximibelastningen. Detta skulle bidra till att det inte längre uppstår nämnvärd rusningstrafik.

7. Uppförandet av parkeringsanläggningarna bör tidsbestämmas så, att gatunätets kapacitet inte överstiges.

8. Stadskärnans rena bostadsgator bör fredas från genomfartstrafik.

9. Parkområdena bör särskilt väl skyddas vid utbyggnaden av trafikledsnätet.

2. UPPSKATTNINGEN AV NULÄGET

Helsingfors stads väg- och gatunät är för närvarande till största delen ouppdelat och emottagligt för stockningar. Därför är även trafiksäkerheten bristfällig. På grund av att gatunätet inte fördelats används också bostadsområdenas gator för genomkörning, vilket inte är önskvärt. Person-, last- och paketbilstrafiken år 1970 presenteras på bild 1.



5000 Ajon/vrk
Ford/dygn

1/60 000

KUVA 1 HENKILÖ-, KUORMA- JA PAKETTIAUTO-
LIIKENNE V. 1970
BILD 1 PERSON-, LAST- OCH PAKETBILSTRÄ-
FIKEN ÅR 1970

Joukkoliikenteellä ei ole suuremmissa määrin omia kaistoja tai väyliä, ajonopeudet ovat alhaisia ja aikataulussa pysyminen vaikeaa. Tärkeintä lähitulevaisuudessa on joukkoliikenteen sujuvuuden parantaminen. Tämän toteuttaminen tapahtuu varaamalla omia kaistoja ja myöhemmin katuverkon jäsenöinnin yhteydessä toteuttamalla joukkoliikenteen katuja. Tässä vaiheessa olisi vähennettävä myös kadunvarsipysäköintiä, jolloin pysäköinnin hoitamiseksi olisi rakennettava erillisiä pysäköintilaitoksia. Katuverkon jäsenöinti ja asuntoalueiden rauhoittaminen lämpikulkuliikenteeltä edellyttävät suhteellisen korkealuokkaisten sisääntulo- ja poikittaisväylien rakentamista.

3. LIIKENNE-ENNUSTEET

3.1 Maankäyttö

Maankäyttö on esitetty tarkemmin Helsingin yleiskaavaluonnoksessa ja liikenne-ennustetta varten sovellettuna raportissa "Helsingin kaupunkiseudun liikennesuunnitelma v. 1980, alustava selvitys". Maankäyttö perustuu Helsingin kaupungin yleiskaavaehdotukseen v. 1970.

Lisäksi on laadittu pienalueittain ennusteet ruokakuntien määrästä, tuloryhmäjakautumasta, väestötiheydestä, ruokakuntatiheydestä, koulululaisten ja opiskelijoiden määrästä, vähittäiskaupan myynnistä sekä kunkin pienalueen toiminnallisesta pinta-alasta.

3.2 Kulikutapavoitteet

Tavoitteellista kulikutapajakautumaa tutkittaessa on laadittu liikenne-ennusteet olosuhteille, joissa henkilöauton käyttöä kantakaupunkiin suuntautuvilla matkoilla on rajoitettu. Rajoituksen kohteena olleet alueet ilmenevät kuvasta 2.

Rajoitusmalli 1 kohdistuu työmatkoihin.

- Liikekeskustan tehtävät työmatkat suoritetaan kaikki joukkoliikennevälineillä.
- Niemelle liikekeskustan ulkopuolelle ja muun kantakaupungin tiiviisti rakennetuille alueille ei periaatteessa suoriteta työmatkoja henkilöautolla, mikäli autoa ei käytetä työaikana. Joukkoliikenteen osuus työmatkoista on n. 90 %.
- Muun kantakaupungin reuna-alueille ja Lauttasaareen voidaan tehdä myös työmatkoja henkilöautolla, joukkoliikenteen osuus työmatkoista on n. 80 %.

Den kollektiva trafiken har inte i större mån separata filer eller farleder, körhastigheten är låg och det är svårt att hålla tidtabellerna. I den närmaste framtiden är den viktigaste frågan att få kollektivtrafiken att löpa. Detta verkställs genom reservering av egna filer, och senare, i samband med gatunätets fördelning, genom byggande av gator för den kollektiva trafiken. I det skedet bör även antalet parkeringsplatser vid gatorna minska, varvid särskilda parkeringsanläggningar bör byggas för omhändertagandet av parkeringen. Klassificeringen av gatunätet och fredandet av bostadsområdena för genomfartstrafik förutsätter att man bygger relativt högklassiga infarter och tvärgående farleder.

3. TRAFIKPROGNOSERNA

3.1 Markdispositionen

Markdispositionen finns närmare beskriven i Helsingfors generalplaneförslag och är tillämpad på trafikprognosen i rapporten "trafikplan för Helsingforsregionen år 1980, preliminär utredning". Markdispositionen grundar sig på Helsingfors stads generalplaneförslag år 1970.

Dessutom har prognoser gjorts småområdesvis för matlag, inkomstfördelningen, befolkningstätheten, matlagstätheten, antalet skolever och studeranden, detaljhandelns försäljning samt för varje funktionell arealenhet.

3.2 Målsättningar för färdstatten

Vid undersökningen av det mål, som uppställts för färdstatts-fördelningen har man uppgjort trafikprognoser för situationer då man begränsat personbilens användning vid resor till stadskärnan. Bild 3 visar de områden begränsningen gäller.

Begränsningsmodell I berör arbetsresorna

- Alla arbetsresor till affärscentrum görs med kollektiva trafikmedel
- I princip görs inga arbetsresor med personbil till områden, som är belägna på Udden utanför affärscentrum eller till det övriga tätbebyggda stadskärneområdet, ifall bilen inte kommer till användning under arbetstid. Den kollektiva trafikens andel av arbetsresorna är ca. 90 %.
- Till den övriga stadskärnans utkanter och till Drumsö kan arbetsresorna även göras med personbil, den kollektiva trafikens andel av arbetsresorna är ca. 80 %.

Rajoitusmalli 2 kohdistuu työmatkojen lisäksi myös ostos- ja työ -asiointimatkoihin (siis lyhytaikaisista pysäköintiä vaativiin matkoihin)

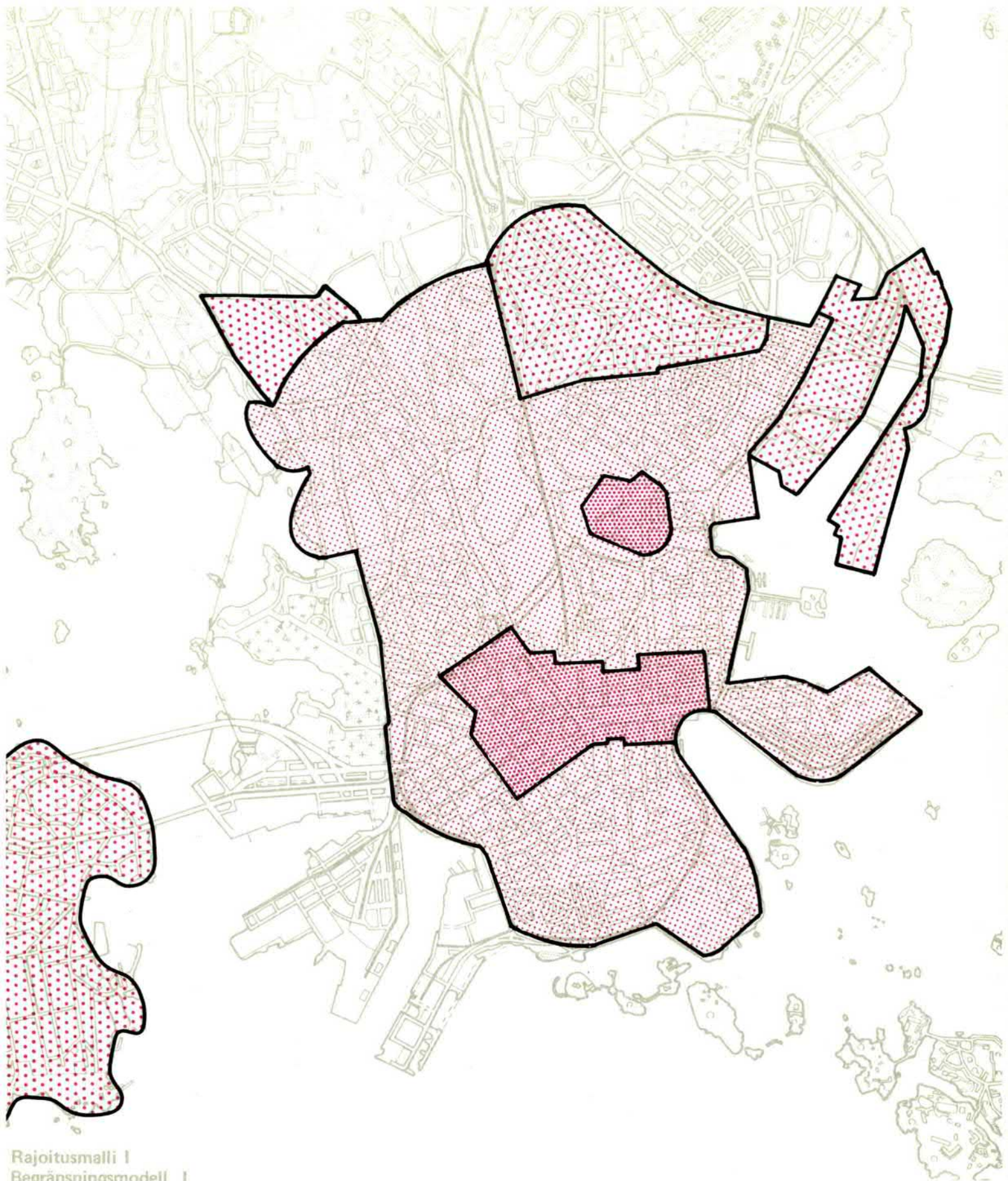
- Liikekeskustaan suoritettavat työ- ostos- ja työ -asiointimatkat suoritetaan kaikki joukkokulkuvälineillä.
- Niemelle liikekeskustan ulkopuolelle ja muun kantakaupungin tiiviisti rakennetuille alueille suoritetaan kaikki työmatkat ja ostosmatkat joukkoliikennevälineillä.
- Muun kantakaupungin reuna-alueille ja Lauttasaareen ei periaatteessa suoriteta työmatkoja henkilöautolla, mikäli autoa ei käytetä työaikana. Joukkoliikenteen osuus työmatkoista on n. 90 %.

Henkilö-, kuorma- ja pakettiautoliikenne v. 1980 rajoitusmalli 1 mukaan on esitetty kuvassa 3. Ennustettua liikennettä on tarkasteltava sektoreittain puuttumatta yksittäisten tieosuuksien kuormituksiin.




Begränsningsmodell 2 berör förutom arbetsresorna även uppköps- och arbets-ärenderesor (dvs. resor, som fordrar kortvarig parkering).

- De affärscentrumriktade arbets-, uppköps- och arbets-ärenderesorna görs alla med kollektiva trafikmedel.
- De till affärscentrums utkanter på Udden och till övriga tätbebyggda områden i stadskärnan riktade arbetsresorna och uppköpresorna görs alla med kollektiva trafikmedel.
- De till den övriga stadskärnans utkanter och till Drumsö riktade arbetsresorna görs i princip inte med personbil, ifall bilen inte kommer till användning under arbetstid. Den kollektiva trafiken utgör ca. 90 % av arbetsresorna

Person-, last- och paketbilstrafiken år 1980 enligt begränsningsmodell I presenteras på bild 2. Den prognostiserade trafiken bör granskas sektorvis utan att gå in på belastningarna för de enskilda vägsträckorna.



Rajoitusmalli I
Begränsningsmodell I

- 
 Joukkoliikenteen osuus työmatkoista 100 %
 Den kollektiva trafikens andel av arbetsresorna 100 %
- 
 Joukkoliikenteen osuus työmatkoista 90 %
 Den kollektiva trafikens andel av arbetsresorna 90 %
- 
 Joukkoliikenteen osuus työmatkoista 80 %
 Den kollektiva trafikens andel av arbetsresorna 80 %

1/30 000

KUVA 2. PYSÄKÖINTIRAJOITUSALUEET
BILD 2. OMRÅDEN MED PARKERINGSBEGRÄNSNING



5000 Ajon/vrk
Ford/dygn

1/60 000

KUVA 3. HENKILÖ-, KUORMA- JA PAKETTIAUTO-
LIIKENNE V. 1980
BILD 3. PERSON-, LAST- OCH PAKETTBILSTRÄ-
FIKEN ÅR 1980

4. HELSINGIN KULKULAITOSJÄRJESTELMÄ v. 1980

4.1 Kantakaupungin katuverkon jäsentely

Tärkeimpiä toimenpiteitä 1970-luvulla on kanta-kaupungin katuverkon jäsennöinti. Näin saadaan eri liikennemuodot erotetuksi toisistaan ja nykyisiä asuntoalueita ja asuntoalueiden katuja voidaan rauhoittaa läpikulkuliikenteeltä.

Lopullista katuverkon jäsennöintiä ei yksityiskohtaisten tutkimusten puuttuessa voida vielä esittää. Kuvassa 4 on kuitenkin esitetty eräs ratkaisumahdollisuus, jossa joukkoliikenteelle ja samalla jalankulkuliikenteelle on ehdotettu Niemellä varattavaksi Bulevardi, Aleksanterinkatu, Fredrikinkatu ja Snellmaninkatu. Lisäksi on joukkoliikenteelle esitetty varattavaksi omat kaisat Mannerheimintielle, Runeberginkadulla, Pitkällä sillalla ja Lauttasaaren suunnassa joko Lauttasaaren sillalla tai Lapinlahden sillalla. Ensimmäisessä jalankulkuliikennettä varten on esitetty varattavaksi Aleksanterinkatu, Yrjönkatu, Iso Roobertinkatu, Kluuvikatu — Vuorikatu sekä Eerikinkatu (vaihtoehtoisesti Kalevankatu). Lisäksi on Kampilta Rautatieasemalle ja sieltä edelleen Kruunuhakaan esitetty jatkuva yhteys jalankulutasoilla. Ajoneuvoliikenteen pääkatuja ovat mm. Esplanaadit, Lönnrotinkatu, Uudenmaankatu, Mannerheimintie, Mechelininkatu, Annankatu ja Albertinkatu. Pääkatuverkko on tarkemmin esitetty kuvassa 8. Muut kadut ovat lähinnä asuntokatuja, joilta tulisi poistaa läpikulkuliikenne mahdollisimman tehokkaasti. Samoin on joukkoliikenteelle ja jalankululle varattut kadut rauhoitettava muulta ajoneuvoliikenteeltä.

Katuverkon lopullinen jäsentely vaatii yksityiskohtaisempien suunnitelmien ja selvitysten laatimista, joten edellä esitettyä katuverkon jäsentelyä onkin tarkasteltava yleispiirteisellä lähtökohdalla. Tarkempia suunnitelmia tullaan esittämään mm. kiireellisiä liikenteen parantamiskeinoja tutkivan työryhmän työn tuloksena, kanta-kaupungin julkisen pintaliikenteen parantamissuunnittelun yhteydessä ja Töölön suunnan liikenteen kokonaissuunnittelun yhteydessä.

4.2 Joukkoliikenne

4.2.1 Yleistä

Metron ja ns. Martinlaakson radan rakentamisesta tehdyt päätökset toteuttavat kaupunkisudulle joukkoliikenteen järjestelmää, joka perustuu raideliikenteen runkolinjoihin. Kaupungin investoinneiksi joukkoliikenteen väyliin ja terminaaleihin vv. 1972-81 on arvioitu yhteensä n. 685 milj. mk. Tästä n. 82 % (565 milj. mk) menee metron rakentamiseen ja kaluston hankin-

4. KOMMUNIKATIONSSYSTEMET I HELSINGFORS ÅR 1980

4.1 Uppdelningen av stadskärnans gatunät

En av 1970-talets viktigaste åtgärder är uppdelningen av stadskärnans gatunät. Därigenom får man de olika trafikslagen skilda från varandra och på detta sätt kan även bostadsområdena med deras gator fredas för genomfartstrafik.

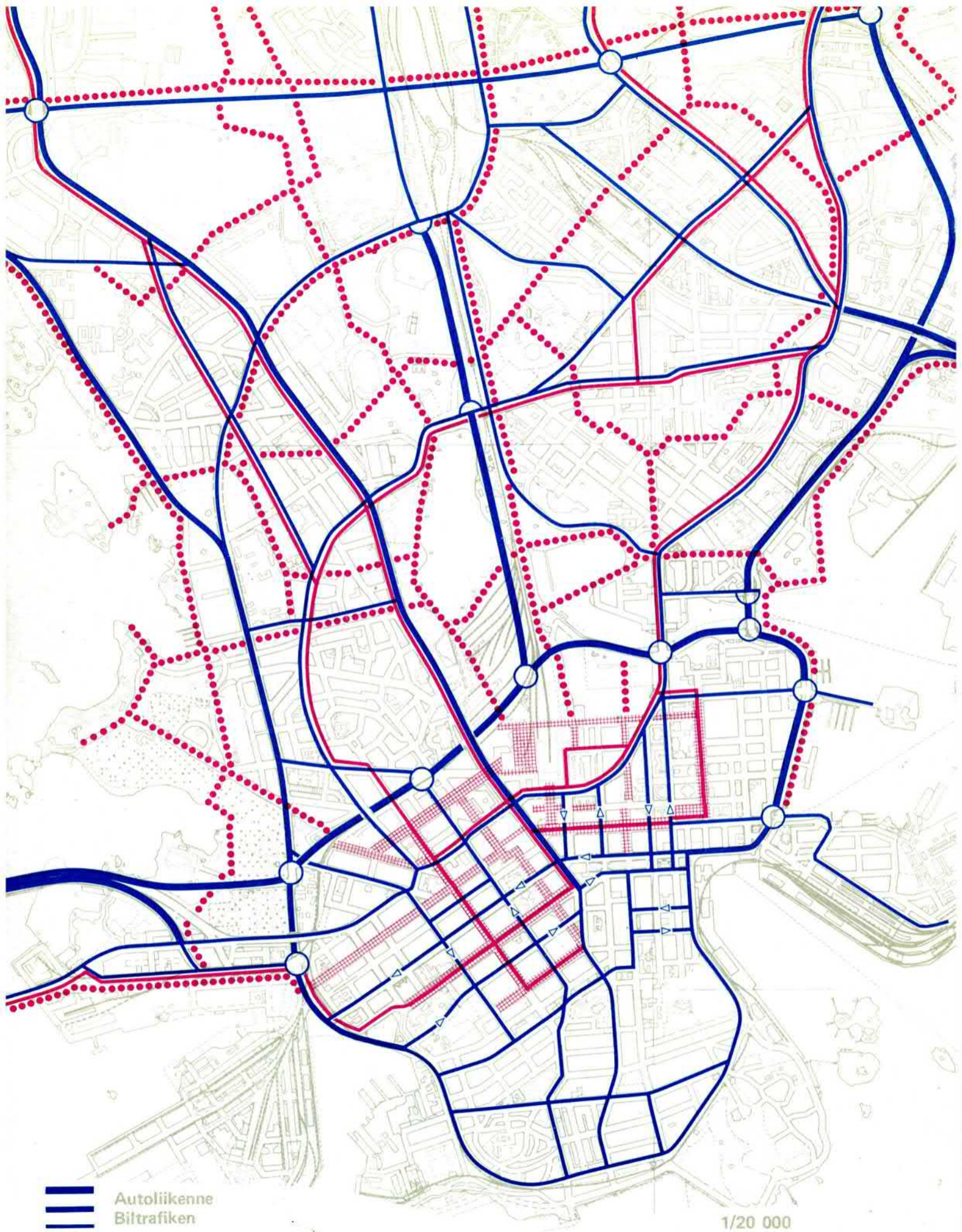
Emedan det inte utförts några detaljundersökningar kan den slutliga uppdelningen inte ännu beskrivas. Bild 4 visar dock en alternativ lösning, i vilken Bulevarden, Alexandersgatan, Fredriksgratan och Snellmansgatan på Udden föreslagits reserverade för den kollektiva trafiken och samtidigt för gångtrafik. Vidare har man föreslagit att separata filer reserveras för den kollektiva trafiken på Mannerheimvägen, Runebergsgatan, Långa bron, och i Drumsöriktningen antingen på Drumsöbron eller på Lappviksbron. Alexandersgatan, Georgsgatan, Stora Robertsgatan, Glogatan — Berggatan samt Eriksgatan (alternativt Kalevagatan) har föreslagits reserverade för i första hand gångtrafik. Vidare har man föreslagit förbindelser bestående av fotgängarleder från Kampen till Järnvägsstationen och vidare till Kronohagen. Huvudgatorna för fordonstrafiken är bl.a. Esplanaderna, Lönnrotsgatan, Nylandsgatan, Mannerheimvägen, Mechelngatan, Annegatan och Albertgatan. Bild 9 beskriver huvudgatunätet närmare. De övriga gatorna är närmast bostadsgator, där genomfartstrafiken borde avskaffas. Likaså bör de gator, som reserverats för kollektiv och gångtrafik fredas för annan fordonstrafik.

Den slutliga uppdelningen av gatunätet fordrar att detaljerade planer och utredningar görs. Därför bör ovan beskrivna uppdelning betraktas såsom en allmän utgångspunkt. Noggrannare projekt kommer att framställas bl.a. såsom resultat av det arbete arbetsgruppen, som undersöker brådskande åtgärder att förbättra trafiken, utför i samband med planeringen av den kollektiva ovanjordstrafikens förbättrande i stadskärnan samt i samband med totalplaneringen av trafiken i Tölöriktningen.

4.2 Den kollektiva trafiken

4.2.1 Allmänt

De beslut, som fattats angående metrobygget och den sk. Mårtendalsbanan förverkligar för Helsingforsnejdens del ett kollektivtrafiksystem, som baserar sig på spårtrafikens stamlinjer. Uppskattningsvis investerar staden i kollektivtrafiklederna och -terminalerna under åren 1972 — 81 sammanlagt 685 milj. mk. Ca. 82 % (565 milj. mk) av denna summa går till byggandet



- Autoliikenne
- Biltrafiken
- Joukkoliikenne
- Den kollektiva trafiken
- Jalankulku
- Gångtrafiken

1/20 000

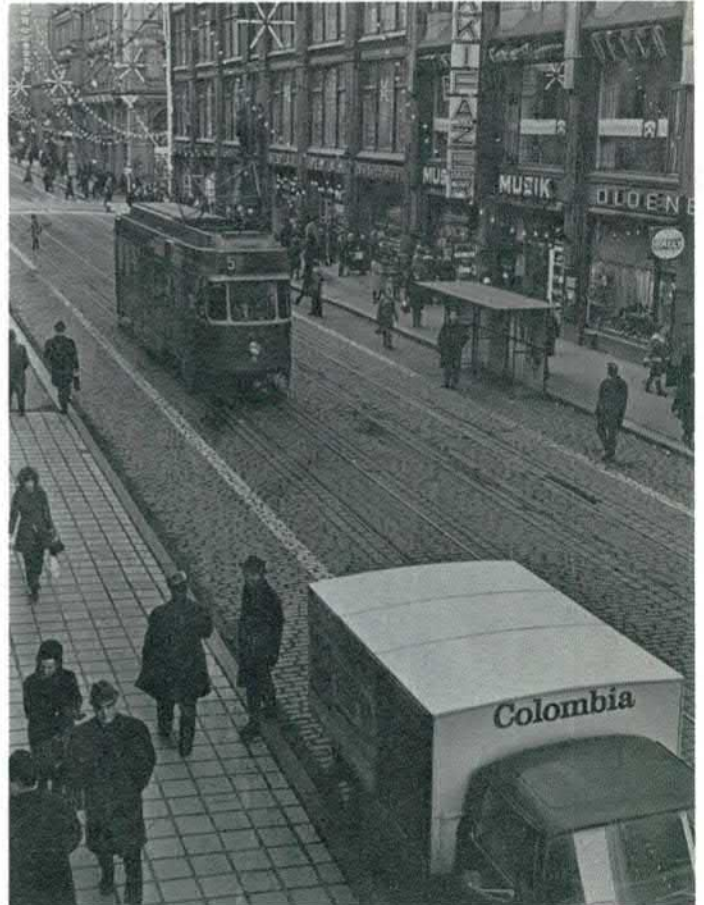
KUVA 4. KANTAKAUPUNGIN KATUVERKON JÄSENTELY V: 1980
 BILD 4. DIFFERENTIERING AV STADSKÄRNANS GATUNÄT ÅR 1980



Bulevardi 1970 – Mahdollinen joukkoliikennekatu
Bulevarden 1970 – Potentiell kollektivtrafikgata



Aleksanterinkatu 1970 – Mahdollinen joukkoliikenne- ja jalankulkukatu
Aleksandersgatan 1970 – Potentiell kollektivtrafik- och gågata



Aleksanterinkatu 1970
 – Mahdollinen joukkoliikenne- ja jalankulkukatu
Aleksandersgatan 1970
 – Potentiell kollektivtrafik- och gågata



Eerikinkatu 1970 – Mahdollinen jalankulkukatu
Eriksgatan 1970 – Potentiell gågata



Fredrikinkatu 1970 – Mahdollinen joukkoliikennekatu
Fredriksgatan 1970 – Potentiell kollektivtrafikgata



Bulevardi 1970 – Mahdollinen joukkoliikennekatu
Bulevarden 1970 – Potentiell kollektivtrafikgata



Fredrikinkatu 1970 – Mahdollinen joukkoliikennekatu
Fredriksgatan 1970 – Potentiell kollektivtrafikgata

taan, n. 5 % (37 milj. mk) rautatieinvestointeihin ja n. 13 % (83 milj. mk) raitiovaunu- ja bussiliikenteen kehittämiseen.

4.22 Kantakaupungin sisäiset linjat

Kantakaupungissa olennaiset kysymykset 10 vuoden tähtäyksellä ovat rengasmetro, katuverkon jäsennöinti, raitiotieliikenteen laajuus sekä Pasilan, Kampin ja itämetron rakentamisen vaikutus nykyisiin linjoihin ja terminaaleihin.

Kantakaupungin osalta on tutkittu kahta joukkoliikenteen vaihtoehtoa. Ns. maksimiverkko sisälsi likimain kaikki nykyiset linjat ja lisäksi suunnitellun rengasmetron puolikkaan Kampin-Sörnänen-Pasila. Ns. perusverkko koostui sen sijaan vain sellaisista linjoista, jotka maksimiverkossa saivat riittävän kuormituksen taloudellista liikennöintiä silmälläpitäen. Joukkoliikenteen verkko kantakaupungissa v. 1980 on esitetty kuvassa 5.

Rengasmetron puolikkaan saamat kuormitukset (25000 — 35000) eivät riitä perusteluiksi sen toteuttamiselle ainakaan vuoteen 1981 mennessä. Investoinneille saataisiin ehkä parempi tuotto, jos rakentamista jatkettaisiin Kampilta Töölön suuntaan tai Espooseen. Itämetron toteuttaminen ei sanottavasti vaikuta nykyisten kantakaupungin sisäisten linjojen määrään tai reitteihin. Metroasemilta tulevien matkustajien vaihtoyhteyksien helpottamiseksi on syytä tehdä joitakin uusia pysäkkijärjestelyjä ja reittimuutoksia.

Pasilan rakentaminen aiheuttaa tarpeen yhdistää alue Töölön, Kallion, Ruskeasuon, Kumpulan ja Maunulan suuntiin uusilla bussilinjoilla tai entisten linjojen pidennyksillä. Kampin alueen lisärakentaminen ei aiheuttane suuriakaan muutoksia nykyiseen tilanteeseen, koska alueelle on jo nyt hyvät joukkoliikenneyhteydet.

Raitiotieverkoston laajuus riippuu paljolti rengasmetron kohtalosta. Päätös raitioteiden säilyttämisestä ainakin vuoteen 2000 on tehty ja uutta kalustoa hankitaan. Nykyistä linjastoa on parannettava huonokuntoisia ratoja uusimalla ja varaamalla omia kaistoja. Nykyisten linjojen pidennyksistä toteutunee ensimmäisenä linja 4 jatkaminen Munkkiniemestä Munkkivuoreen. Lisäksi on ajateltu Pasilan liittämistä raitiovaunuyhteyksillä muuhun kantakaupunkiin.

Alkava metrolinjen ja rautateiden osuuden lisääminen esikaupunkiliikenteessä asettavat pintaliikenteelle kantakaupungissa suuria vaatimuk-

av metron och till anskaffning av utrustning, ca. 5 % (37 milj. mk) till investeringar i järnvägarna samt ca. 13 % (83 milj. mk) till utvecklingen av spårvägs- och busstrafiken.

4.22 Stads kärnans interna linjer

För stadskärnans del är de väsentligaste frågorna med 10 års målsättning ringmetron, gatunätets uppdelning, spårvägstrafikens utsträckning samt Böle-, Kampen- och den östra metrons byggnadsarbets inverkan på de befintliga linjerna och terminalerna.

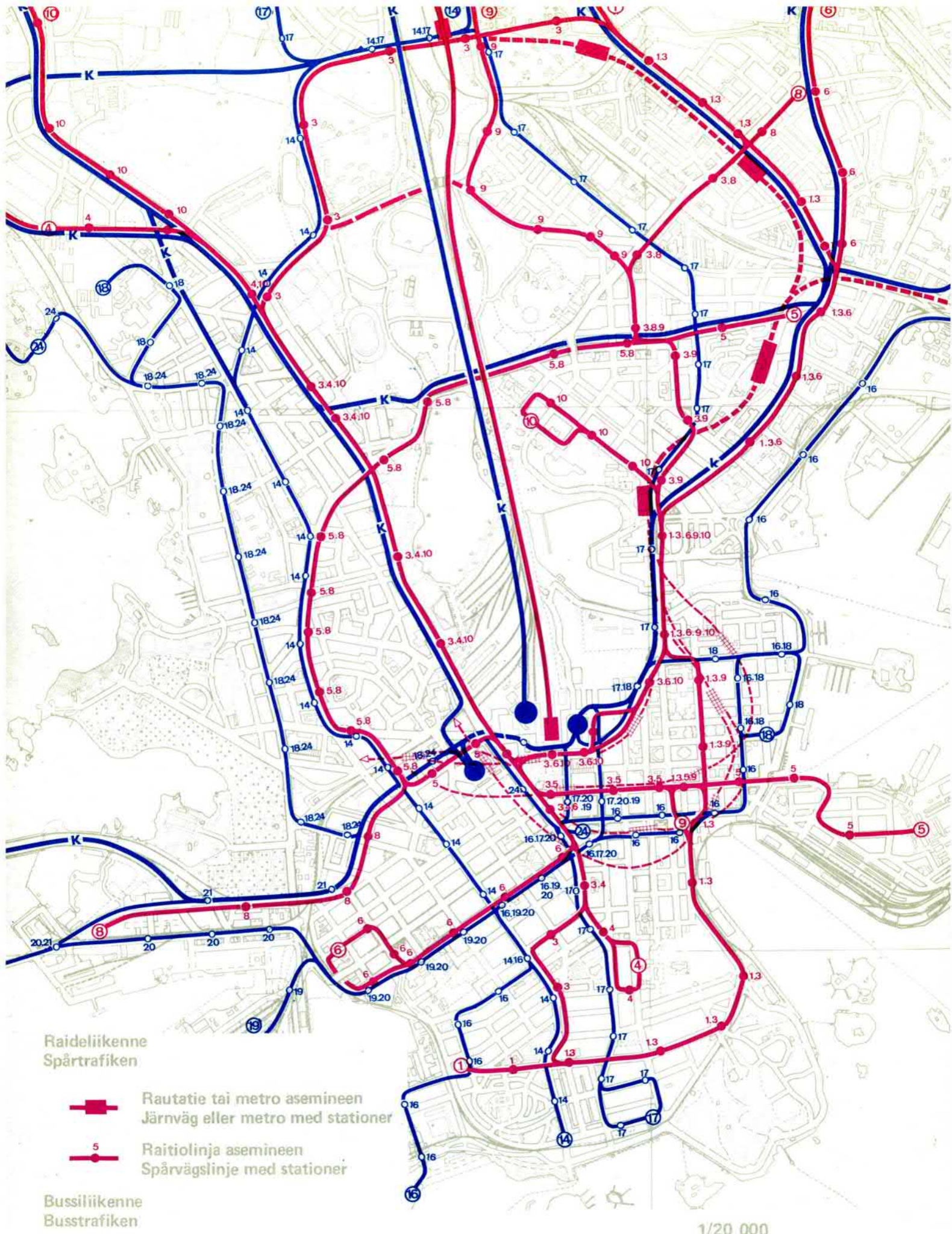
För stadskärnans del har man undersökt två alternativ för den kollektiva trafiken. Det sk. maximinätet omfattade så gott som alla de befintliga linjerna samt halva ringmetron, dvs. Kampen — Sörnäs — Böle. Det sk. stomnätet var däremot sammansatt av endast sådana linjer, som i maximinätet erhöi en, med tanke på ett ekonomiskt trafikerande, tillräcklig belastning. Bild 5 visar den kollektiva trafikens nät i stadskärnan år 1980.

De belastningar (25 000 — 35 000), som nämnda halva av ringmetron erhöi, räcker inte som motivering till att den byggs före år 1981. Man kunde eventuellt erhålla en större avkastning på investeringarna om man fortsatte att bygga från Kampen i Tölö- eller i Esboriktningen. Förverkligandet av den östra metron påverkar inte nämnvärt stadskärnans linjeantal eller -rutter. För att underlätta övergångsförbindelserna för resenärerna, som kommer från metrostationerna är det skäl att utföra några nya hållplatsregleringar och omändringar av rutterna.

Utbyggandet av Böle kommer att skapa behov av en förbindelse mellan området och Tölö-, Berghäll-, Brunakärr-, Gumtäck- och Månsariktningarna genom nya busslinjer eller genom förlängningar av de nuvarande linjerna. Utbyggandet av Kampen torde inte skapa några större förändringar i den nuvarande situationen, emedan det redan nu finns goda kollektivförbindelser till området.

Spårvägsnätets utsträckning beror till stor del på ringmetrons öde. Ett beslut om bibehållande av spårvägarna åtminstone till år 2000 har fattats och ny utrustning anskaffas. Linjenätet bör förbättras genom att förnya spår, som är i dåligt skick och genom att reservera egna filer. Den första omändringen av de nuvarande linjerna torde vara att linjen no 4 förlängs från Munksnäs till Munkshöjden. Vidare har man ämnat förena Böle med den övriga stadskärnan genom spårvägsförbindelser.

Metrotrafikens bebyggande och järnvägens stigande betydelse inom förstadsstrafiken ställer stora krav på ovanjordstrafiken inom stadskärnan



KUVA 5. JOUKKOLIIKENTEEN VERKKO KANTA-
KAUPUNGISSA V. 1980
BILD 5. KOLLEKTIVTRAFIKNÄTET I STADS-
KÄRNAN ÅR 1980

sia kaluston, keskeisten pysäkkien, kapasiteetin ja palvelutason suhteen. Tähän mennessä laaditut selvitykset eivät vielä riitä. Parhailaan onkin tekeillä koko kantakaupungin joukkoliikenteen parantamissuunnitelma vaihtoehtoinen.

4.23 Esikaupunkiliikenne

Esikaupunkiliikenteessä tullaan seuraavan 10 vuoden aikana siirtymään nykyisestä bussivaltaisesta liikennöimisestä enemmän junilla tapahtuvaan liikkumiseen. Metron ja Martinlaakson radan rakentaminen, uuden asutuksen tiivistäminen raideliikenneasemien vaikutusalueille ja liityntäliikenteen järjestäminen asemille lisäävät oleellisesti rautateitse ja metrolla keskustaan tulevia matkustajamääriä. Metron valmistumisaikataulun mukaan I rakennusvaihe Puotinharju — Kamppi valmistuu liikennöitäväksi v. 1977 alussa ja II rakennusvaihe Puotinharju — Vesala v. 1981 alussa.

Metron valmistuttua itäisiltä esikaupunkialueilta ei johdeta Kulosaaren bussilinjaa lukuunottamatta muita suoria yhteyksiä Niemelle. Liityntäbussilinjat johdetaan joko Hiihtäjätien tai Puotinharjun metroasemille. Liityntäbussit voivat toimia myös ns. heilurilinjoina, jolloin bussit ajavat metroaseman ja aluekeskuksen kautta kahden asuntoalueen välillä.

Valtionrautatiet sähköistää pääradan Riihimäelle saakka jo v. 1971 aikana ja kolmas raide Helsingistä Hiekkaharjuun on suunniteltu rakennettavaksi kevääseen 1972 mennessä. Lisäksi olisi syytä toteuttaa vielä neljäs raide ennen vuotta 1981. Nykyisten rautatieasemien muuttaminen liityntäasemiksi tulee myös ajankohtaiseksi. Asemien vaikutusalueiden reunoilta, joille ei liityntäliikenteellä saada riittävän hyvää palvelutasoa, johdetaan suorat bussiyhteydet Niemelle.

Pohjoisten esikaupunkien liikenne tullaan hoitamaan nykyiseen tapaan busseilla. Liikennöintiä parantavina toimenpiteinä on Suursuolle suunniteltu rakennettavaksi pieni vaihtotermiinaali ja vaunuhalli. Pasilan aluekeskukseen tultaneen johdetaan uusi bussilinja.

Läntisten esikaupunkien yhteydet kantakaupunkiin tullaan hoitamaan Haaga-Vantaan osalta Martinlaakson radalla. Jo rakennettujen alueiden joukkoliikenteen hoito tapahtunee nykyisillä linjoilla. Ruskeasuolle rakennettaneen samanlainen pieni vaihtotermiinaali kuin Suursuollekin ja Lauttasaaren bussihallit.

beträffande utrustningen, de centrala hållplatsernas kapacitet och servicenivån. De hittills gjorda utredningarna räcker ännu inte. För närvarande håller man också på med en förbättringsplan, som innehåller olika alternativ för den kollektiva trafiken i stadskärnan.

4.23 Förstadstrafiken

Inom förstadstrafiken kommer man under de närmaste 10 åren att övergå från det nu bussdominerade trafikerandet till tågtrafik. Antalet resenärer till centrum kommer att stiga väsentligt då man bygger metron och Mårtendalsbanan, koncentrerar den nya bebyggelsen på spårtrafikstationernas influensområden och då man arrangerar anslutningstrafiken vid stationerna.

Enligt tidtabellen för metrons byggande, blir I byggnadsskedet Botbyåsen — Kampen klart för trafikering i början av år 1977 och II byggnadsskedet Botbyåsen — Ärvings i början av år 1981.

Då metron är färdigbyggd kommer det inte att finnas andra direkta förbindelser från de östra förstadsområdena till Udden utom Brändö busslinje (57). Anslutningsbusslinjerna dras antingen till Skidlöparvägens eller Botbyåsens metrostation. Anslutningsbussarna kan också tjäna såsom sk. pendellinjer, varvid bussarna kör genom metrostationsområdena och distriktscentra mellan två bostadsområden.

Statsjärnvägarna elektrifierar huvudbanan ända till Riihimäki redan under år 1971 och ett tredje spår från Helsingfors till Sandkulla har man planerat att bygga för våren 1972. Det vore vidare skäl att bygga ännu ett fjärde spår före år 1981. Det blir även aktuellt att ändra om de nuvarande järnvägsstationerna till anslutningsstationer. Från de utkanter på stationernas influensområde, som man inte med hjälp av anslutningstrafiken kan erbjuda en tillräckligt god servicestandard, leds direkta bussförbindelser till Udden.

De norra förstädernas trafik kommer att skötas såsom nu med bussar. Såsom en förbättringsåtgärd har man planerat en liten övergångsterminal och vagnshall på Storkärrs område. Till Böle distriktscentrum kommer man troligen att dra en ny busslinje.

De västra förstadsområdenas förbindelser till stadskärnan kommer för Haga — Vanda områdets del att skötas längs Mårtendalsbanan. De redan färdigbyggda områdenas kollektivtrafik torde skötas med befintliga linjer. På Brunakärrs område torde man bygga en likadan liten övergångsterminal som på Storkärrs område och på Drumsö byggs busshallar.

Kun yksityisauton käyttöä kantakaupunkiin suuntautuvilla matkoilla joudutaan rajoittamaan ainakin työmatkojen osalta, joukkoliikenteen kaluston tarve kasvaa ruuhkahuipun jyrkentyessä melkoisesti.

4.24 Kehämäiset ja poikittaiset yhteydet

Joukkoliikenne on perinteellisesti hyvin keskustaan suuntautunutta. Helsingin kasvaessa on kuitenkin havaittu puutteeksi kehämäisten linjojen vähäisyys. Oikein suunniteltuna tällaiset linjat vähentäisivät vaihtoja sellaisten matkojen osalta, jotka eivät hakeudu keskustaan ja näin lyhentäisivät matka-aikoja ja tekevät joukkoliikenteen houkuttelevammaksi. Vuoteen 1981 mennessä Pasilan, Malmin ja Puotinharjun aluekeskusten rakentaminen on varsin pitkällä ja uusia esikauptunkien asuntoalueita on toteutettu varsinkin Haaga-Vantaan, Malmi-Tapanilan ja metronvarsi-alueen osalta. Näiden aluekeskusten tukemiseksi ja suurien asuntoalueiden välisten yhteyksien helpottamiseksi tarvitaan nopeat suorat yhteydet em. aluekeskusten välille.

Kuormitetuissa liikenneverkoissa olivat seuraavat kehämäiset ja poikittaiset bussiyhteydet:

1. Vuosaari — Puotinharju — Malmi
2. Malmi — Haaga — Leppävaara
3. Puotinharju — Viikki — Kumpula — Pasila — Munkkiniemi
4. Tapiola — Munkkiniemi — Ruskeasu — Pasila — Sörnäinen

Joukkoliikenteen verkko v. 1980 on esitetty kuvassa 6.

4.25 Kantakaupungin bussiterminaalit

Helsingin linja-autoasema ja Rautatientorin paikallisliikenteen terminaalit ovat nykyisellään ylikuormitetut. Lisätilan tarve on tiedetty kauan, mutta uusien asemien paikoista ei olla päästy yksimielisyyteen.

19.3.1970 Kslk hyväksyi jatkosuunnittelun lähtökohdaksi, että linja-autoterminalit sijoitetaan asemakaavaosaston keskustasuunnitelmaa laativan työryhmän H 67 esittämän C-vaihtoehdon mukaisesti kaukoliikenteen terminaalit nykyiselle ratapiha-alueelle rautatieaseman pohjoispuolelle ja lähiliikenteen terminaalit Rautatientorille ja Kampin alueelle Mannerheimintien tuntumaan.

Terminaalien rakentamisajankohdat ovat vielä epäselvät ja riippuvat useista tekijöistä. Kaukoliikenteen aseman toteuttaminen on mahdollista vasta sitten, kun rautatien ratapiha on siirtynyt Pasilaan. Toisaalta se on riippuvainen keskustan kehäväylän ja Vapaudenkadun valmistumisajankohdista. Mahdollinen alkamisajankohta on v. 1977.

Emedan det kommer att bli nödvändigt att begränsa användningen av privatbilar i fråga om resor till stadskärnan åtminstone för arbetsresornas del, växer behovet av kollektivtrafikutrustning, på grund av att trafiken vid rusnings-tid stiger i en brantare kurva.

4.24 Ringformiga och tvärgående förbindelser

Kollektivtrafiken är traditionellt ytterst centrumriktad. I det Helsingfors växer har det dock blivit märkbart att det föreligger en brist genom att de ringformiga förbindelserna är för få. Planerade på rätt sätt skulle dylika linjer minska antalet övergångar vid de resor, som inte är centrumriktade och sålunda förkorta restiderna samt göra den kollektiva trafiken mera lockande. År 1981 har enligt projekten byggandet av Böle, Malm och Botbyåsens distriktscentrum framskridit rätt långt. Likaså kommer förstädernas nya bostadsområden att vara förverkligade, isynnerhet Haga — Vanda, Malm — Mosabacka och områdena vid metrolinjen. Till stöd för dessa distriktscentrum och för att underlätta förbindelserna mellan de stora bostadsområdena behövs snabba direkta förbindelser mellan ovan nämnda distriktscentra.

I de belastade trafiknäten ingick följande ringformiga och tvärgående bussförbindelser

1. Nordsjö — Botbyåsen — Malm
2. Malm — Haga — Alberga
3. Botbyåsen — Vik — Gumtäckt — Böle — Munksnäs
4. Hagalund — Munksnäs — Brunakärr — Böle — Sörnäs.

Bild 6 visar kollektivtrafiknätet år 1980.




4.25 Stadskärnans bussterminaler

Helsingfors busstation och Järnvägstorgets lokaltrafikterminal är nu överbelastade. Man har länge varit medvetna om behovet av mera utrymme, men man har inte kunnat nå enighet om de nya stationernas lägen.

Stadsplaneavdelningens arbetsgrupp H 67 håller på att utarbeta en centrumplan. Den 19.3.1970 godkände Stadsplaneringsnämnden till utgångspunkt för fortsatt planering, att bussterminalerna förläggs enligt C-alternativet av sagda centrumplan; fjärrtrafikens terminal på det nuvarande bangårdsområdet norr om järnvägsstationen samt lokaltrafikens terminaler på Järnvägstorget och Kampens område i närheten av Mannerheimvägen.

Tidpunkten för terminalernas byggande är ännu oklar och är beroende av flera olika faktorer. Fjärrtrafikstationen kan förverkligas först sedan bangården förflyttats till Böle. Å andra sidan är den beroende av den tidpunkt då ringleden i centrum och Frihetsgatan blir färdiga. Byggandet



-  Metro tai rautatie asemineen
Metro eller järnväg med stationer
-  Metron keskustalinjauksen tutkimusalue
Undersökningsområdet för metrons linjering
i centrum
-  Busslinja
Busslinje

1/60 000

KUVA 6. JOUKKOLIIKENTEEN VERKKO V. 1980
BILD 6. KOLLEKTIVTRAFIKNÄTET ÅR 1980

Kampin alueelle rakennettava läntisen ja pohjoisen bussiliikenteen asema lienee helpommin toteutettavissa. Kuitenkin Mannerheimintien ja keskustan kehäväylän rakentamisen ajoittuminen rajoittaa toteuttamista jonkin verran, samoin kuin metron keskusta-asemien toteuttaminen. Lisäksi jouduttaneen odottamaan Kampin kokonaiselvityksen valmistumista. Rakentaminen alkaa mahdollisesti v. 1974.

Toisaalta olisi vielä uudelleen arvioitava ja tutkittava vaihtoehtoiset päätepuskialueiden sijoituskohteet ainakin esikaupunkilinjojen osalta. Periaatteelliset vaihtoehdot voisivat olla

- nykyinen suunnitelma
- esikaupunkilinjat kulkisivat keskustan läpi ja terminaalit sijoittuisivat keskustan ulkopuolelle
- esikaupunkilinjat päättyisivät useampaan kuin kahteen paikkaan.

4.3 Tie- ja katuverkko

4.31 Yleistä

Tie- ja katuverkon rakentamisen lähtökohdaksi on otettu pyrkimys saada kantakaupungin katuverkkoon koko päivän ajaksi tasainen, lähellä maksimikapasiteettia oleva kuormitus. Tällöin ei ruuhkatunteja periaatteessa enää esiintyisi. Ohjauksena käytetään mm. pysäköintipolitiikkaa.

Em. tavoite vastaa huipputuntina joukkoliikenteen osuutta 80 % Helsingin niemen rajalla ja n. 70 % kantakaupungin rajalla. Tämä vastaa likimain sekä Valtionrautateiden ja kaupungin yhteistyötoimikunnan mietinnössä että Metromietinnössä esitettyjä tavoitteita.

4.32 Rakentamis- ja rahoitusohjelma

Pääväylien rakentamiseen Helsingin kaupungin alueella osallistuu kaupungin lisäksi myös Tie- ja vesirakennuslaitos. Lähimmän 10 vuoden kuluessa rakennettaneen pääosin sen toimesta seuraavat sisääntulotiet:

- Nurmijärventie välillä Haaga — Kaupungin raja
- valtatie no 3 (Hämeenlinnantie) välillä Huopalahti — Kaupungin raja
- valtatie no 4-5 (Lahdentie) välillä Koskela — Kaupungin raja
- valtatie no 6-7 (Porvoontie) välillä Tattarinharju — Kaupungin raja
- valtatie no 2 (Tarvontie) jatke Lapinmäentien ja Koskelantien yhdystielle

kan eventuellt påbörjas år 1977.

Enklare torde det vara att förverkliga den västra och norra busstrafikens station på Kampens område. Likväl begränsas förverkligandet något av tidsbestämningen för byggandet av Mannerheimvägen och ringleden i centrum samt av förverkligandet av metrons centrumstationer. Dessutom torde det vara nödvändigt att vänta tills Kampens totalreglering blir klar. Eventuellt kan byggandet påbörjas år 1974.

Å andra sidan borde man ännu på nytt pröva och undersöka de alternativa platserna för ändpunkterna, åtminstone då det gäller förstadstrafikens linjer. De principiella alternativen kunde vara

- den ovannämnda uppgjorda planen
- förstadslinjerna skulle gå igenom centrum och terminalerna skulle ligga utanför centrum
- förstadslinjernas ändpunkter skulle ligga på flera än två ställen.

4.3 Väg- och gatunätet

4.31 Allmänt

Till utgångspunkt för utbyggandet av gatu- och vägnätet har man tagit strävan att jämt belasta stadskärnans gatunät under hela dagen. Då skulle det i princip inte längre förekomma några rusningstimmar. Bl.a. parkeringspolitiken används såsom styrningsmedel.

Ovannämnda målsättning förutsätter att kollektivtrafikens andel under topptimmen uppgår till 80 % vid gränsen till Helsingfors udde samt till ca. 70 % vid stadskärnans gräns. Detta motsvarar ungefärligen såväl de målsättningar, som framkastats i Statsjärnvägarnas och stadens samarbetsutskotts betänkande som i Metrobetänkandet.

4.32 Byggnads- och finansieringsprogrammet

I byggandet av huvudlederna på Helsingfors stads område deltar förutom staden även Väg- och vattenbyggnadsverket. Under de närmaste 10 åren torde i huvudsak på dess initiativ följande infartsvägar utbyggas:

- Nurmijärvivägen mellan Haga och stadsgränsen
- riksväg nr 3 (Tavastehusvägen) mellan Hoplax och stadsgränsen
- riksväg nr 4 — 5 (Lahtisvägen) mellan Forsby och stadsgränsen
- riksväg nr 6 — 7 (Borgåvägen) mellan Tattarmossen och stadsgränsen
- riksväg nr 2 (Tarvovägen), fortsättningen på förbindelsevägen mellan Labbackavägen och Forsbyvägen.

Em. sisääntulotiet liittyvät valtakunnallisen tieverkon toteuttamisohjelmaan Helsingin seudulla. Tie- ja katuverkon rakentamisohjelma Helsingissä on esitetty kuvassa 7.

Yksinomaan kaupungin tehtäväksi jää sisääntulo- teiden jatkaminen kaupungin alueella sekä muun pääväylästäön rakentaminen. Nimenomaan korkea- luokkaisten poikittaisväylien rakentamisen tarve on jo nykyisin suuri ja tulee tällä vuosikymmenellä huomattavasti lisääntymään.

Rahoitusohjelmaa laadittaessa on edellytetty, että ensimmäisen 5-vuotisjakson aikana pääteihin ja pääkatuihin olisi käytettävissä taloussuunnitelman 1970 — 79 mukaiset summat kustannustason nousun mukaisesti tarkistettuina. Toisen 5-vuotisjakson osalta on vuotuinen summa säilytetty v. 1976 tasolla eli 50 milj. mk vuodessa. Kymmenvuotis- kautena on tie- ja katuverkon rakentamiseen ehdo- tettu yhteensä 450 milj. mk, josta n. 60 % eli 270 milj. mk on osoitettu kantakaupungin katuverkon, joukkoliikenteen järjestelmän ja liittymien välitys- kyvyn parantamiseen.

4.4 Pysäköinti

4.4.1 Yleistavoitteet

Pysäköintiä ei voida käsitellä erillisenä kysymyk- senä, vaan kulkulaitossuunnittelun kiinteänä osana.

Kantakaupungissa ja varsinkin Helsingin niemellä johtaisi vapaan kulkutapavalinnan olosuhteiden luominen ylivoimaisiin investointeihin ja myös ny- kyisen kaupunkikuvan osittaiseen muuttumiseen. Keskusta-alueilla onkin tarkoituksenmukaista lisätä joukkoliikenteen osuutta sen palvelutasoa paranta- malla ja säätelemällä pysäköintiä.

Ohjaamalla pysäköintipaikkojen rakentamista eri osa-alueilla, säätelemällä pitkä- ja lyhytaikaisen py- säköinnin suhdetta sekä pysäköintimaksupolitiikan tarkoituksenmukaisella hoitamisella voidaankin tehokkaimmin vaikuttaa henkilöauton käyttöön ja tasapainoisen kulkulaitosjärjestelmän luomiseen.

4.4.2 Alueittaiset pysäköintitavoitteet

Seuraavassa on edellä esitettyihin yleistavoitteisiin perustuen esitetty pysäköintipaikkojen enimmäis- määriä koskevat yleisperiaatteet vuodelle 1980, jotka Kslk on hyväksynyt 15.10.1970.

1. Aasukkaiden autopaikkatarve sekä kuljetusten vaatima kuormaus- ja lastaus sekä pysäköintitilan tarve tyydytetään koko kaupungissa.

Ovannämnda vägar ansluter sig till programmet för förverkligandet av det riksomfattande väg- nätet inom Helsingforsregionen. Byggnads- programmet för väg- och gatunätet i Helsingfors presenteras på bild 7.

Stadens uppgift blir att bygga fortsättningen på infarterna inom stadsområdet samt att bygga de övriga huvudlederna. Speciellt behovet av hög- klassiga tvärgående leder är redan för närvarande stort och kommer under detta årtionde att växa betydligt.

Vid uppgörande av finansieringsprogrammet har man förutsatt att man under den första 5- årsperioden har till sitt förfogande de summor, som i den ekonomiska planen för 1970 — 79 reserverats för huvudvägarna och -gatorna, juste- rade efter kostnadsnivåns förhöjning. För den senare 5-årsperiodens del har den årliga summan hållits på 1976 års nivå, dvs. 50 milj. mk per år. Under tioårsperioden har sammanlagt 450 milj. mk föreslagits för byggandet av väg- och gatu- nätet. Av denna summa har ca. 60 %, dvs. 270 milj. mk anvisats att användas till förbättring av bl.a. stadskärnans kollektivtrafiksystem.

4.4 Parkeringen

4.4.1 De allmänna målsättningarna

Parkeringen kan inte behandlas som en fråga för sig, utan såsom en del av kommunikations- planeringen.

I stadskärnan och i all synnerhet på Helsingfors- udden skulle skapandet av förhållanden, där man fritt kunde välja sitt färd sätt leda till över- mäktiga investeringar och även till en partiell omvandling av stadsbilden. Det är därför ända- målsenligt att öka kollektivtrafikens andel på centrumområdena, genom en förbättring av servicestandarden och genom parkeringsregle- ningar.

Genom styrning av parkeringsplatsernas byggande på de olika delområdena, genom reglering av förhållandet mellan lång- och kortvarig parkering samt genom en ändamålsenligt ombesörjning av parkeringspolitiken kan man på effektivaste vis påverka användningen av personbil och skapandet av ett balanserat kommunikationssystem.

4.4.2 Parkeringsmålsättningarna områdesvis

I det följande beskrivs, på basen av de ovan- beskrivna allmänna målsättningarna, parkerings- platsernas allmänna principer för år 1980, vilka Stadsplaneringsnämnden godkänt vid sitt möte den 15.10.1970.

1. Invånarnas bilplatsbehov samt behovet av lastnings-, lossnings- och parkeringsutrymme för transporterna tillfredsställs i hela staden.



VÄYLÄLUOKITUS

-  Moottoritie tai moottorikatu
Motorväg eller motorgata
-  Pääkatu
Huvudgata

 Vuoden 1970 tieverkko
Vägnätet för år 1970

 Vuosina 1970 – 1975 rakennettavat tai parannettavat väylät
Leder, som byggs eller förbättras under åren 1970 – 1975

 Vuosina 1976 – 1980 rakennettavat tai parannettavat väylät
Leder, som byggs eller förbättras under åren 1976 – 1980

1/60 000

KUVA 7. PÄÄKATUVERKKO V. 1980

BILD 7. HUVUDVÄGNÄTET ÅR 1980

2. Helsingin liikekeskustassa ja Hakaniemessä ei periaatteessa varata tilaa minkäänlaiselle työmatkapsäköinnille eikä lyhytaikaista pysäköintitarvettaakaan tyydytetä kokonaan (esim. kaikki ostosmatkat oletetaan tehtävän joukkoliikennevälineillä).

3. Niemellä liikekeskustan ulkopuolella ja muun kantakaupungin tiiviisti rakennetuilla alueilla ei periaatteessa varata tilaa työmatkapsäköinnille, mikäli autoa ei jouduta käyttämään työn aikana. Joukkoliikenteen osuus työmatkoista on n. 90 %.

4. Niemen reuna-alueilla pysäköintipaikkamäärät pidetään nykyisen suuruisena, mikäli nykyistä maankäyttöä ei muuteta.

5. Muun kantakaupungin reuna-alueilla ja Lauttasaassa varataan tilaa myös työmatkapsäköinnille (joukkoliikenteen osuus työmatkoista n. 80 %).

6. Helsingin muilla alueilla pyritään tyydyttämään pysäköintitilan koko tarve, elleivät erikoisolosuhteet osoita työmatkaliikenteen hoitamisen normaalia suuremmassa määrin joukkoliikenteen välineillä tarkoituksenmukaisemmaksi.

7. Metro- ja rautatieasemien läheisyydessä kantakaupungin ulkopuolella sekä mahdollisesti kantakaupungin ulkorajalla oleville pysäköintialueille ja -laitoksiin pyritään varaamaan paikkoja keskustaan suuntautuvaa työ-, ostos- ja asiointimatkaliikennettä varten. Mahdollisten paikkojen määrät ja sijainti selvitetään tarkemmilla tutkimuksilla.

Huolimatta voimakkaista matkaryhmittäisistä pysäköintipaikkojen tarjontarajoituksista tulee lyhytaikaisten pysäköintipaikkojen ja asukkaiden autojen tarve Helsingin niemellä ja kantakaupungissa kasvamaan nykyisestä erittäin voimakkaasti. Ainoana ratkaisuna lienee pysäköintilaitosten rakentaminen.

4.43 Pysäköintilaitosten rakentamis- ja rahoitusohjelma

Pysäköintilaitosten sijainti pääkatuverkkoon liittyen on esitetty kuvassa 8.

10-vuotissuunnitelman mukaan kaupunki lunastaisi pysäköintilaitosten ne tontit, jotka ovat yksityisten omistamia ja rakentaisi neljä pysäköintilaitosta, jolloin lunastuskustannuksiin käytettäisiin n. 41 milj. mk ja rakentamiseen n. 8 milj. mk eli yhteensä n. 49 milj. mk.

2. I Helsingfors affärscentrum och i Hagnäs reserveras i princip inget utrymme för arbetsreseparkering. Inte heller tillfredsställs behovet av kortvarig parkering helt (t.ex. alla uppköpsresor antas ske med kollektiva trafikmedel).

3. På Udden utanför affärscentrum och på de övriga tätbebyggda områdena i stadskärnan reserveras i princip inget utrymme för arbetsreseparkering, ifall bilen inte är i användning under arbetstid. Den kollektiva trafikens andel av arbetsresorna är ca 90 %.

4. På områdena i utkanterna av Udden bevaras nuvarande parkeringsplatsmängder, såvida den rådande markdispositionen inte ändras.

5. På områdena i utkanterna av den övriga stadskärnan och på Drumsö reserveras utrymme även för arbetsreseparkering (den kollektiva trafikens andel av arbetsresorna ca 80 %).

6. På Helsingfors övriga områden försöker man tillfredsställa hela behovet av parkeringsutrymme, ifall särförhållanden inte visar att det är ändamålsenligare att i större än normal uträkning ombesörja arbetsresetrafiken med kollektiv trafik.

7. I närheten av metro- och järnvägsstationerna utanför stadskärnan samt eventuellt på parkeringsområden belägna vid stadskärnans yttre gräns eller i där belägna parkeringsanläggningar strävar man till att reservera platser för centrumriktade arbets-, uppköps- och ärenderesetrafik. De eventuella platsernas antal och läge klargörs genom noggrannare undersökningar.

Trots en kraftig resegruppvis vidtagen begränsning av tillgången till parkeringsplatser kommer behovet av parkeringsplatser och bilplatser för de boende på Helsingfors udde och i stadskärnan att växa mycket jämfört med nuvarande situation.

4.43 Parkeringsmålsättningarnas byggnads- och finansieringsprogram

Bild 8 visar parkeringsanläggningarnas läge i anslutning till huvudgatunätet.

Enligt 10-årsprojektet skulle staden lösa in parkeringsanläggningarnas tomter, som är i privat ägo. Likaså skulle staden bygga fyra parkeringsanläggningar, varvid ca. 41 milj. mk skulle användas till lösekostnader och ca. 8 milj. mk till bygandet, dvs. sammanlagt ca. 49 milj. mk.

Yksityisten rahoitusosuus kymmenvuotiskautena olisi n. 148 milj. mk mikä on n. 75 % kokonaiskustannuksista. Kustannuksissa ei ole otettu huomioon muuhun kantakaupunkiin ja esikaupunkeihin rakennettavien pysäköintilaitosten kustannuksia, jotka tulisivat yksityisten rahoitettavaksi. Pysäköintilaitosten kustannukset tulitisiin perimään pysäköintipaikkojen käyttäjiltä. Kaupungilla tulee kuitenkin olla valvontaoikeus sekä pysäköintimaksuihin että laitosten rakentamishjelmaan nähden. Myöhemmin (pitkällä tähtäyksellä) on tarkoituksenmukaista siirtää pysäköintilaitokset kaupungin omistukseen.

Rahoitussuunnitelmassa on epävarmoja tekijöitä, mm. yksityisten rahoitusosuuden, noudatettavan kulkulaitospolitiikan, uudisrakentamista koskevien autopaikkavaatimusten sekä kustannusarviossa käytettyjen yksikkökustannusten osalta.

4.5 Jalankulku ja polkupyöräily

Jalankulkijoiden ja polkupyöräilijöiden liikkumismahdollisuuksien parantamiseen kiinnitetään kymmenvuotiskautena erityistä huomiota. Suunnittelun kymmenvuotistavoitteena on koko kaupungin kattava yhtenäinen jalankulku- ja polkupyörätieverkko, joka tarjoaa käyttäjilleen turvallisen ja miellyttävän liikkumisympäristön.

Kantakaupungissa jalankulkukadut (vrt. Aleksanterinkadun kävelykatukokeilu) muodostavat runkoverkon, joka on erotettu autoliikenteen pääväylistä. Yhtenäinen verkko pyritään luomaan jalankulkukatujen, kortteleiden keskellä kulkevien väylien, arkadien, jalankulkutasojen (esim. Kamppi), leveiden jalkakäytävien, jalankulkuvalojen, yms. järjestyksen avulla. Keskustan ehdotetut jalankulkualueet on esitetty kuvassa 9.

Kantakaupungin ulkopuolella jalankulku- ja polkupyöräverkon rungon muodostavat viheralueita pitkin johdetut pääreitit, jotka pyritään toteuttamaan eritasoisina autoliikenteen väylien kanssa. Alitukset ja ylitykset rakennetaan kohtuullisen leveiksi, jotta vältetään ahdistavalta vaikutelmalta. Väylät ovat valaistut ja niitä voivat myös hiihtäjät käyttää. Jalankulku- ja polkupyöräteiden pääverkko on esitetty kuvassa 10.

Runkoverkkoon kuuluvat mm.

- 1) Kantakaupungista Taivallahden rantaa kulkeva Merikannon väylä, joka jatkuu Seurasaaheen, Munkkivuoreen, Taliin ja edelleen Haaga-Vantaalle.
- 2) Keskuspuiston pääväylä Töölöstä Haltiavuorelle.

De privatas finansieringsandel under tioårsperioden skulle vara ca. 148 milj.mk, vilket är ca. 75 % av totalkostnaderna. Vid bestämmandet av kostnaderna har man inte beaktat tomtkostnaderna, För de parkeringsanläggningar, som byggs på det övriga stadskärneområdet och i förstäderna, vilka skulle finansieras av privatföretagarna. Kostnaderna kommer att krävas av dem, som utnyttjar parkeringsplatserna. Staden bör ha rätt att övervaka såväl parkeringsavgifterna som anläggningarnas byggnadsprogram. Senare (på lång sikt) är det ändamålsenligt att staden övertar parkeringsanläggningarna.

I finansieringsprojektet ingår ovissa faktorer, bl.a. angående privatägarnas finansieringsandel, kommunikationspolitiken, som bör följas, bilplatsfordringar gällande utbyggen samt i kostnadsförslagen använda enhetskostnader.

4.5 Gång- och cykeltrafiken

Under tioårsperioden kommer särskild uppmärksamhet att fästas vid förbättrandet av fotgängarnas och cyklisternas rörelsemöjligheter. Projekteringens målsättning är ett enhetligt gång- och cykeltrafiknät, som omfattar hela staden, och som erbjuder sina användare en säker och behaglig rörelsemiljö.

I stadskärnan utgör gågatorna (jmf. Alexandersgatans gågatuexperiment) ett stamnät, som separerats från biltrafikens huvudleder. Man strävar till att skapa ett enhetligt nät med hjälp av gågator, mitt i kvarteren dragna leder, arkader, fotgängarnivåer (t.ex. Kampen), breda trottoarer, fotgängarljus o.a. regleringar. Bild 9 visar de föreslagna fotgängarområdena i centrum.

Utanför stadskärnan bildas gång- och cykeltrafiknätets stomme av huvudstråkar, som dragits genom grönområdena. Dessa stråkar försöker man förverkliga planskilt från biltrafikens leder. Under- och övergångarna byggs måttligt breda för att undvika ett intryck av beklämhet. Lederna är upplysta och kan även användas av skidlöpare. Bild 10 visar gång- och cykeltrafikens huvudnät.

Till stamnätet hör bl.a.

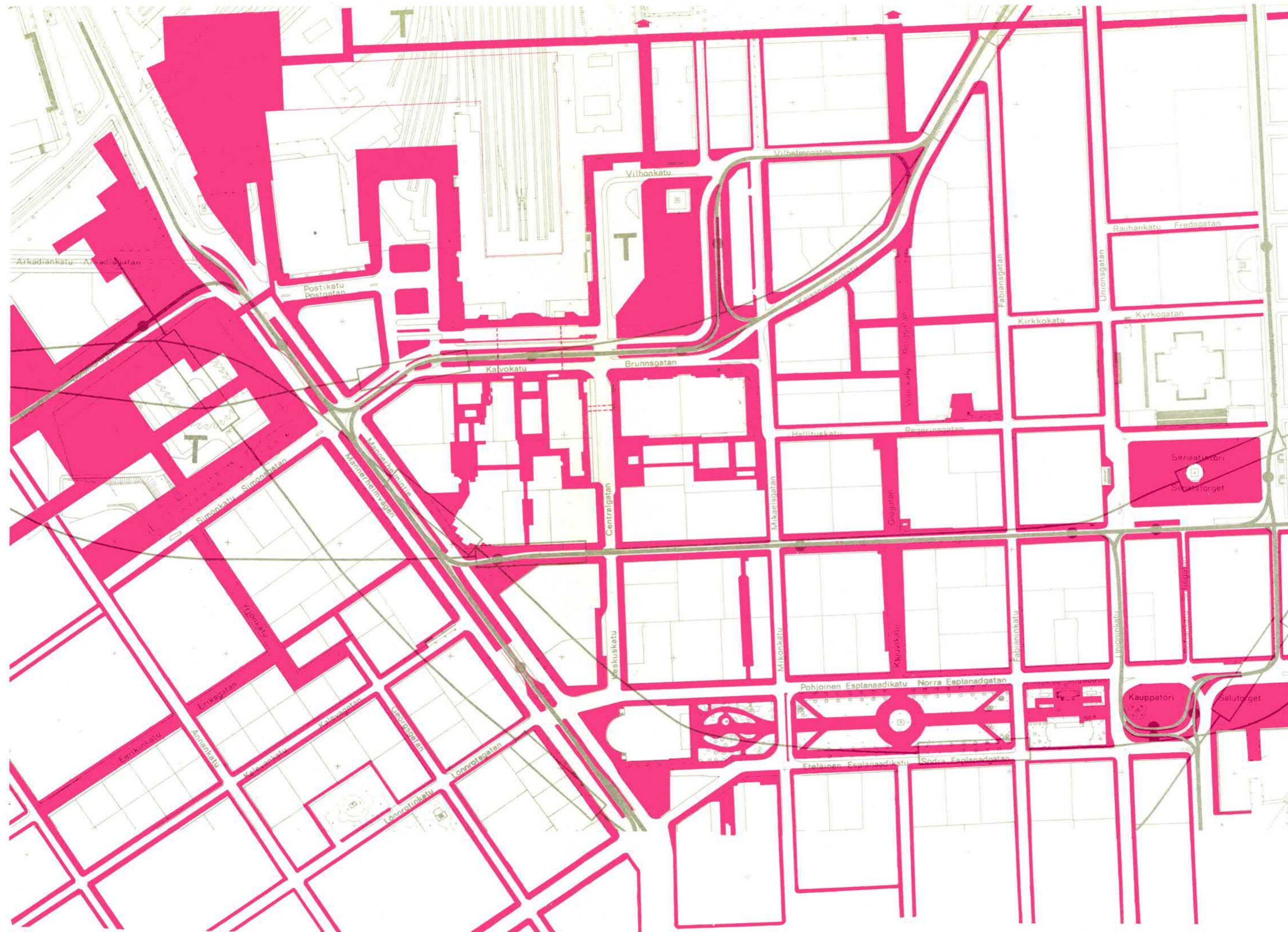
- 1) Merikantoleneden, som utsträcker sig från stadskärnan längs Edesviksstranden till Fölisön, Munkshöjden, Tali, och vidare till Haga-Vanda.
- 2) Centralparkens huvudled från Tölö till Högberget.



- 
 Moottorikatu ja eritasoliittymä
 Motorgata och planskild korsning
- 
 Pääkatu
 Huvudgata
- 
 500/II
 Pysäköintilaitos. Autopaikat/kerrosluku
 Parkeringsanläggning, Bilplatser/våningstal

1/10 000

KUVA 8. NIEMEN PÄÄKATUVERKKO JA PYSÄKÖINTILAITOKSET V. 1980
 BILD 8. UDDENS HUVUDGATUNÄT OCH PARKERINGSANLÄGGNINGARNA ÅR 1980



- Jalankulkualue
Fotgängarområde
- T
Bussiterminali
Bussterminal
- Raitiolinja
Spårvägslinje
- Metrolinjavaihtoehto
Metrolinjealternativet

1/12 000

KUVA 9. JALANKULKU KESKUSTA-ALUEELLA V. 1980
 BILD 9. GÅNGTRAFIKEN PÅ CENTRUMOMRÅDET ÅR 1980



-  Tieverkko eritasoliittymiseen
-  Pääulkoilureitti
Huvudfriluftsrutt
-  Jalankulku- ja pyörätie
Gång- och cykelväg
-  Kansakoulu/Kansakoulu suunnitteilla
Folkskola/Folkskola planeras
-  Vihervyöhyke
Grönområdeszon

1/60 000

KUVA 10. JALANKULKU- JA PYÖRÄTIEVERKKO
V. 1980

BILD 10. GÅNG- OCH CYKELTRAFIKNÄTET ÅR
1980

- 3) Kantakaupungin itäreunaa kulkeva reitti, joka jakautuu edelleen Vantaanjokilaaksoon.
- 4) Herttoniemi — Viikki — Jakomäki — Hakuni-la -viherväylä, joka haarautuu Myllypuroon ja Mellunmäkeen.
- 5) Laajasalon ja Vuosaaren yhdistävä väylä.

Runkoverkkoa täydentävät alemman luokan väylät, jotka kulkevat joko kapeita viheralueita myöten tai kokooja- ja pääkatujen läheisyydessä. Risteilyt ajoneuvoliikenteen kanssa pyritään saamaan eritasoisiksi.

Kymmenvuotissuunnitelmassa on jalankulku- ja polkupyöräteiden rakentamiseen esitetty 50 milj. mk. Tästä summasta Niemen osuus on 20 milj. mk ja muun kantakaupungin 20 milj. mk.

- 3) Rutten, som går längs östra kanten av stadskärnan och förgrenar sig vidare till Vandaå-dalen.
- 4) Hertonäs — Vik — Jakobacka — Håkansbölegrönliden, som förgrenar sig till Kvarnbäcken och Mellungsby.
- 5) Leden, som förenar Degerö med Nordsjö.

Stamnätet kompletteras genom leder av lägre klass, som går antingen längs smala grönområden eller i närheten av uppsamlar- och huvudgatorna. Korsningarna med fordonstrafiken försöker man göra planskilda.

I tioårsprojektet har för byggandet av gång- och cykeltrafiklederna hemställts om 50 milj. mk. Av denna summa är Uddens andel 20 milj. mk och den övriga stadskärnans 20 milj. mk.

5. YHTEENVETO JA SUOSITUKSET

5.1 Maankäyttösuosituksia liikennejärjestelmän kannalta

1. Rakennusoikeuden lisääminen kantakaupungissa on liikenteen hoidon kannalta kyseenalainen (uusi toiminta lisää aina liikennettä).
2. Helsingin Niemen työpaikkamäärä olisi voitava pysäyttää nykyiselle tasolle (n. 160 000).
3. Työpaikkojen lisäys tulisi ohjata Pasilaan ja aluekeskuksiin.
4. Asuntojen muuttuminen työtiloiksi olisi esitettävä kantakaupungissa.
5. Asukaslukutavoite 600 000 edellyttää riittäviä investointeja myös liikennejärjestelmän kehittämiseen (Palveluvaatimus).
6. Asukaslukutavoitteen toteuttaminen siten, että asukkaille välttämättömiä virkistysalueita otetaan rakentamisen käyttöön ja uuden toiminnan aiheuttama liikenne johdetaan puistoja ja vapaa-alueita myöten, ei ole perusteltu.
7. Tiivis rakentaminen tulee ohjata metron ja rautateiden välittömälle vaikutusalueelle.

5. SAMMANDRAG OCH REKOMMENDATIONER

5.1. Markdispositionsriktlinjer ur trafiksystemets synpunkt.

1. En utökad byggnadsrätt i stadskärnan kan med tanke på trafikens ombesörjande ifrågasättas (en ny verksamhet ökar alltid trafiken).
2. Antalet arbetsplatser på Helsingforsudden borde kunna hållas på sin nuvarande nivå (ca 160 000).
3. Nya arbetsplatser borde hänvisas till Böle till distriktscentra.
4. En omvandling av bostäderna till arbetsutrymmen i stadskärnan borde förhindras.
5. Målsättningen 600 000 som invånarantal förutsätter tillräckliga investeringar även för utveckling av trafiksystemet (Servicekrav).
6. Ett förverkligande av målsättningen för invånarantalet genom att använda invånarnas nödvändiga rekreationsområden till byggnadsområde och genom att leda den av den nya verksamheten skapade trafiken längs parker och friluftsområden kan inte anses motiverat.
7. Tätbebyggelsen bör hänvisas till metrons och järnvägarnas omedelbara influensområde.

8. Rautateiden ja metron vaikutusalueen ulkopuolella olisi kehitettävä tiivistä pientaloasutusta.
9. Kerrostaloalueita rakennettaessa on pyrittävä liikenneturvallisuuden kannalta jalankulun erotteiluun ja yhtenäisesti hoidettuun pysäköintiin (ei metsään siroteltuja taloja).
10. Kampin rakentaminen tulee ajoittaa samanaikeisesti Vapaudenkadun ja keskustan kehäväylän rakentamisen kanssa.
11. Liian pieniä yksiköitä ei pitäisi rakentaa esikaupunkialueille, sillä niille ei voida tarjota kunnollista joukkoliikenteen palvelua. Bussilipun hinnalla toimiva taksisysteemi olisi eräs ratkaisumahdollisuus.

5.2 Joukkoliikenne

1. Metrolinja Puotinharjusta Kamppiin tulee keskusta-alueella rakentaa metron käyttäjiä parhaiten palvelevaan paikkaan (työpaikkakeskittymien kautta).
2. Rengasmetrolle tulee vielä tutkia erilaisia vaihtoehtoja.
3. Rautateiden vuorotiheys olisi matkustajien liisäämiseksi oltava alle 8 min. ruuhka-aikana ja alle 15 min. muina aikoina sekä pääradalla, rantaradalla että Martinlaakson radalla.
4. Kaukoliikenteen linja-autot tulee johtaa pääväyliä myöten mahdollisimman nopeasti kaukoliikenteen linja-autoasemalle Terasstorille.
5. Joukkoliikenteelle tulee varata omat kadut tai kaistat pohjoiseen esimerkiksi Kaisaniemenkadulla — Pitkällä sillalla — Hämeentiellä — Mäkelänkadulla ja Porthaninkadulla, Töölön suunnalla Mannerheimintiellä ja Runeberginkadulla — Topeliuksenkadulla, Lauttasaaren sillalla tai Lapinlahden sillalla. Joukkoliikenteen kaduiksi tulisi suunnitella esimerkiksi Bulevardi, Fredrikinkatu, Runeberginkatu ja Snellmaninkatu. Rakentaminen tulee tapahtua seuraavan viiden vuoden aikana siten, että autoliikenteen kaistoja ei lisätä nykyisestään.
6. Linja-auto- ja raitiotieverkko tulee säilyttää kantakaupungissa tiheydeltään suurin piirtein nykyisellään, vuorotiheyksiä tulee huomattavasti lisätä.
7. Kantakaupungin joukkoliikenteen tyydyttävä hoitaminen edellyttää vielä jatkoselvityksiä.

8. En tät småhusbebyggelse utanför metrons och järnvägarnas influensområde borde befrämjas.
9. Då höghusområden byggs bör man sträva till att avskilja gångtrafiken och till en enhetlig ombesörjning av parkeringen (inga hus utspridda i skogen).
10. Utbyggandet av Kampen bör tidsbestämmas, så, att det sker samtidigt med byggandet av av Frihetsgatan och Centrumleden.
11. Alltför små enheter borde inte byggas på förstadsområdena, ty dessa kan inte erbjudas tillräcklig kollektivtrafikservice. Ett taxi-system, som fungerar med bussbiljettpriser kunde vara en lösning.

5.2 Den kollektiva trafiken

1. Metrolinjen från Botbyåsen till Kampen bör på centrumområdet byggas på den plats, där den erbjuder metroresenärerna den bästa servicen (genom arbetsplatscentrum).
2. För ringmetron bör ännu olika alternativ övervägas.
3. Järnvägarnas turtäthet borde, för att öka antalet resenärer, vara under 8 minuter under rusningstiden och under 15 minuter annars såväl på huvudbanan och strandbanan som på Mårtendalsbanan.
4. Fjärrtrafikens bussar bör så snabbt som möjligt ledas längs huvudlederna till fjärrtrafikens busstation på Terasstorget.
5. För den kollektiva trafiken bör separata gator eller filer reserveras i norr t.ex. på Kaisaniemigatan-Långa bron-Tavastvägen-Backasgatan och Porthansgatan, i Tölöriktningen på Mannerheimvägen och på Runebergsgatan-Topeliusgatan, i Esboriktningen på Drumsöbron eller Lappviksbron. Till gator reserverade för kollektivtrafik borde t.ex. Bulevarden, Fredriksgatan, Runebergsgatan och Snellmansgatan planeras. Utbyggandet bör ske under de närmaste fem åren så, att man inte ökar antalet filer för biltrafiken från det nuvarande.
6. Buss- och spårvägsnätet i stadskärnan bör beträffande tätheten bevaras ungefärligen sådant det är för närvarande, turtätheten bör ökas betydligt.
7. Ett tillfredsställande ombesörjande av stadskärnans trafik förutsätter ännu ytterligare utredningar.

5.3 Ajoneuvoliikenne

1. Kantakaupunkiin tuleville väylille pyritään saamaan koko päivän ajan tasainen, lähellä maksimikapasiteettia oleva kuormitus. Huipputunteja ei periaatteessa enää esiinny.
2. Koko keskustaan tuleva työmatkaliikenne ja 90 % muuhun kantakaupunkiin suuntautuvasta työmatkaliikenteestä hoidetaan periaatteessa joukkoliikennevälineillä. Keinona on esim. pysäköinnin ohjaus.
3. Esikaupunkien välistä ja sisäistä liikennettä varten rakennetaan riittävän kapasiteetin omaava tie- ja katuverkko.
4. Kehämäisiä yhteyksiä on ensi sijassa kehitettävä.
5. Tie- ja katuverkko on jäsennöitävä selväpiirteisesti moottoriväyliin, pääkatuihin ja paikalliskatuuihin.
6. Helsingin Niemen rajalla ei ajoneuvoliikenteelle lisätä uusia kaistoja seuraavien 7 — 9 vuoden aikana. Ensimmäinen uusi väylä on Vapaudenkatu. Sitä ennen kaistoja lisätään vain joukkoliikenteelle.
7. Ajoneuvoliikennettä ei saa ohjata kantakaupungissa asuntokatujen kautta.
8. Kantakaupungin katuverkko on jäsennöitävä ajoneuvoliikenteen, joukkoliikenteen ja jalankulkuliikenteen kesken.
9. Liikennejärjestelmän kokonaissuunnittelu vaatii yksityiskohtaisempia vaihtoehtoja etenkin Töölön suunnan ja Kallion suunnan osalta.

5.4 Jalankulku- ja polkupyöräliikenne

1. Helsinkiin on luotava yhtenäinen jalankulku- ja polkupyörätieverkko.
2. Keskustassa tulee varata jalankulkijoita suosivia katuja, esim. Aleksanterinkatu, Eerikinkatu, Iso Roobertinkatu ja Yrjönkatu ja jalankulkutasoja esimerkiksi Kampille.
3. Keskustasta esikaupunkiin ulottuva ja esikaupunkien välinen jalankulkuteiden pääverkko kulkee pääasiassa puistoalueita myöten.
4. Polkupyöräliikenteelle tulee rakentaa yhtenäinen verkko puistoalueita ja jalankulkukatuja seuraten.

5.3 Fordonstrafiken

1. Man strävar till att få en jämn belastning nära maximikapaciteten på de till stadskärnan ledande vägarna. Topptimmar förekommer i princip inte längre.
2. Hela den centrumriktade arbetsresetraffiken och 90 % av den till den övriga stadskärnan kommande arbetsresetraffiken ombesörjas i princip av den kollektiva trafiken. Ett sätt är t.ex. att styra parkeringen.
3. För trafiken mellan förstäderna och inom dem byggs ett väg- och gatunät med tillräcklig kapacitet.
4. Ringformiga förbindelser bör i främsta hand befrämjas.
5. Väg- och gatunätet bör tydligt uppdelas i motorvägar, huvudgator, och lokala gator.
6. Vid gränsen till Helsingfors Udde ges inte fordonstrafiken fler filer inom de 7—9 följande åren. Den första nya leden är Frihetsgatan. Före det får endast den kollektiva trafiken fler filer.
7. Fordonstrafiken i stadskärnan får inte ledas via bostadsgator.
8. Stadskärnans gatunät bör fördelas mellan fordonstrafiken, den kollektiva trafiken och gångtraffiken.
9. Trafiksystemets totalprojektering fordrar i högre grad detaljerade planer, i synnerhet för Tölö- och Berghällriktningarna.

5.4 Gång- och cykeltraffiken

1. Helsingfors bör få ett enhetligt gång- och cykeltrafiknät.
2. I centrum bör gator, som gynnar fotgängarna, reserveras; t.ex. Alexandersgatan, Eriksgatan, Stora Robertsgatan och Georgsgatan samt fotgångarplatåer t.ex. på Kampenområdet.
3. Ett stamnät för fotgängarrutterna, som sträcker sig från centrum till förstäderna och mellan förstäderna, går huvudsakligen utmed parkområdena.
4. Cykeltraffiken bör få ett enhetligt nät, som följer parkområdena och gågatorna.

5. Jalankulkuliikenteen ja ajoneuvoliikenteen erottelu tulisi olla mahdollisimman täydellinen.

6. Ratkaisuja, joissa jalankulkijalle tarjotaan miellyttävä ympäristö ja turvallinen liikkuminen, on verkkosuunnittelussa suosittava.

5.5 Pysäköinti

1. Esikaupunkialueilla pysäköintipaikkoja varataan koko tarpeen tyydyttämiseksi.

2. Helsingin liikekeskustassa ei periaatteessa varata tilaa minkäänlaiselle työmatkapysäköinnille eikä lyhytaikaista pysäköintitarvettakaan tyydytetä kokonaan.

3. Kantakaupungin muilla tiiviisti rakennetuilla alueilla ei periaatteessa varata tilaa työmatkapysäköinnille, mikäli autoa ei jouduta käyttämään työn aikana. Joukkoliikenteen osuus työmatkoista n. 90 %.

4. Pysäköintilaitosten rakentaminen on ajoitettu katuverkon rakentamisen kanssa siten, että katuverkon kapasiteettia ei ylitetä.

5. Helsingin niemen pysäköintilaitoksia rakennettaessa ensin tulee toteuttaa sellaiset pienet pysäköintilaitokset, jotka palvelevat asukkaiden auto-paikkatarvetta ja lyhytaikaista pysäköintiä.

6. Pysäköintilaitosten syöttö ja purkaus tulee tapahtua jäsenöidyn pääkatuverkon ajoneuvoliikenteen kaduille.

7. Metro- ja rautatieasemien läheisyydessä kantakaupungin ulkopuolella sekä mahdollisesti kantakaupungin ulkorajalla oleville pysäköintialueille ja -laitoksiin pyritään varaamaan paikkoja keskustaan suuntautuvaa työ-, ostos- ja asiointimatkaliikennettä varten.

8. Pysäköintilaitoksia toteutettaessa kaupungilla tulee olla valvontaoikeus sekä pysäköintimaksuihin että laitosten rakentamishjelmaan nähden. Tämä voidaan hoitaa esimerkiksi lunastamalla pysäköintilaitostontit kaupungin omistukseen ja antamalla yksityisten hoitaa pääasiassa laitosten rakentaminen ja ylläpito.

5. Separeringen av gångtrafiken och fordonstrafiken borde vara så fullständig som möjligt.

6. Lösningar, som erbjuder fotgängaren en behaglig omgivning att röra sig i samt rörelsesäkerhet, bör gynnas i nätplaneringen.

5.5 Parkeringen

1. På förstadsområdena reserveras parkeringsplatser för tillfredsställande av hela efterfrågan.

2. I Helsingfors affärscentrum reserveras i princip inget utrymme för arbetsreseparkering och efterfrågan på kortvarig parkering tillfredsställs inte i sin helhet.

3. På de övriga tätbebyggda områdena i stadskärnan reserveras inte i princip något utrymme för arbetsreseparkering, ifall bilen inte är i användning under arbetstid. Den kollektiva trafikens andel av arbetsresorna ca 90 %.

4. Tidsbestämningen vid byggandet av parkeringsanläggningarna och gatunätet bör ske så, att man inte överstiger gatunätets kapacitet.

5. Vid utbyggandet av Helsingforsuddens parkeringsanläggningar bör man först förverkliga sådana små parkeringsanläggningar, som tjänar de boendes bilplatsbehov och kortvariga parkering.

6. Parkeringsanläggningarnas inmatning och lossning bör ske till gata för fordonstrafik.

7. I närheten av metro- och järnvägsstationerna utanför stadskärnan samt möjligen vid stadsgränsen befintliga parkeringsområden och -anläggningar, försöker man reservera platser för centrumriktade arbets-, uppköps- och ärenderesetrafik.

8. Då man utvecklar parkeringsanläggningarna bör staden ha rätt att övervaka såväl parkeringsavgifterna som parkeringsanläggningarnas byggnadsprogram. Detta kan ske t.ex. så, att staden löser in tomterna och låter privatföretagarna sköta byggnadet och underhållet av parkeringsanläggningarna.