

IDEAKARTOITUKSEN TAVOITTEET

Ideakartoituksen tavoitteena on ideoida keskustan liikkumisen, huoltoliikenteen, pysäköinnin ja satamaliikenteen sekä kävelykeskustan viihtyisyyden ja toiminnallisuuden kannalta mahdollisimman hyvä ja toimiva kokonaisratkaisu, joka sisältää sekä kävelykeskustan laajentamisen että maanalaisen kokoojakadun

- Ideat voivat koskea suurempia linjauksia tai ne voivat keskittyä tärkeisiin yksityiskohtiin
- Parhaat ideat valitaan edelleen kehitettäväksi ja osaratkaisuja yhdistellään parhaaksi mahdolliseksi ratkaisumalliksi
- Seuraava vaihe on yleissuunnittelu

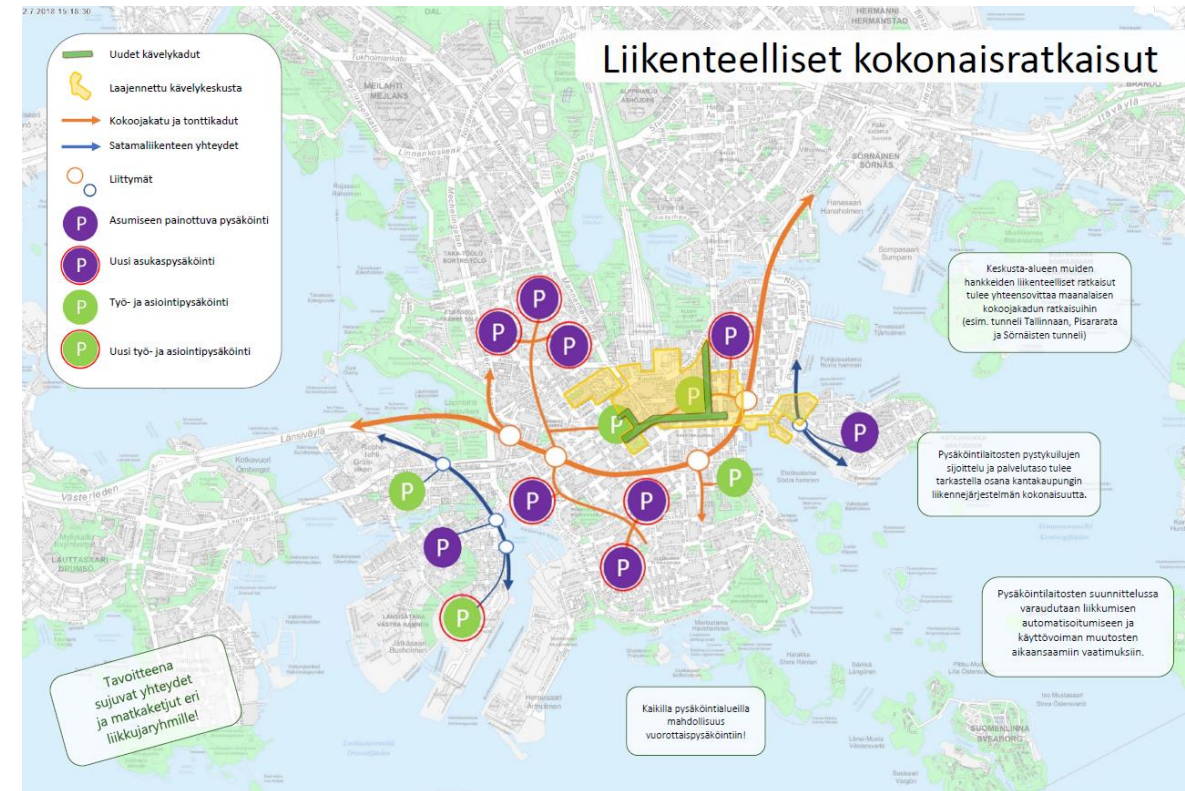
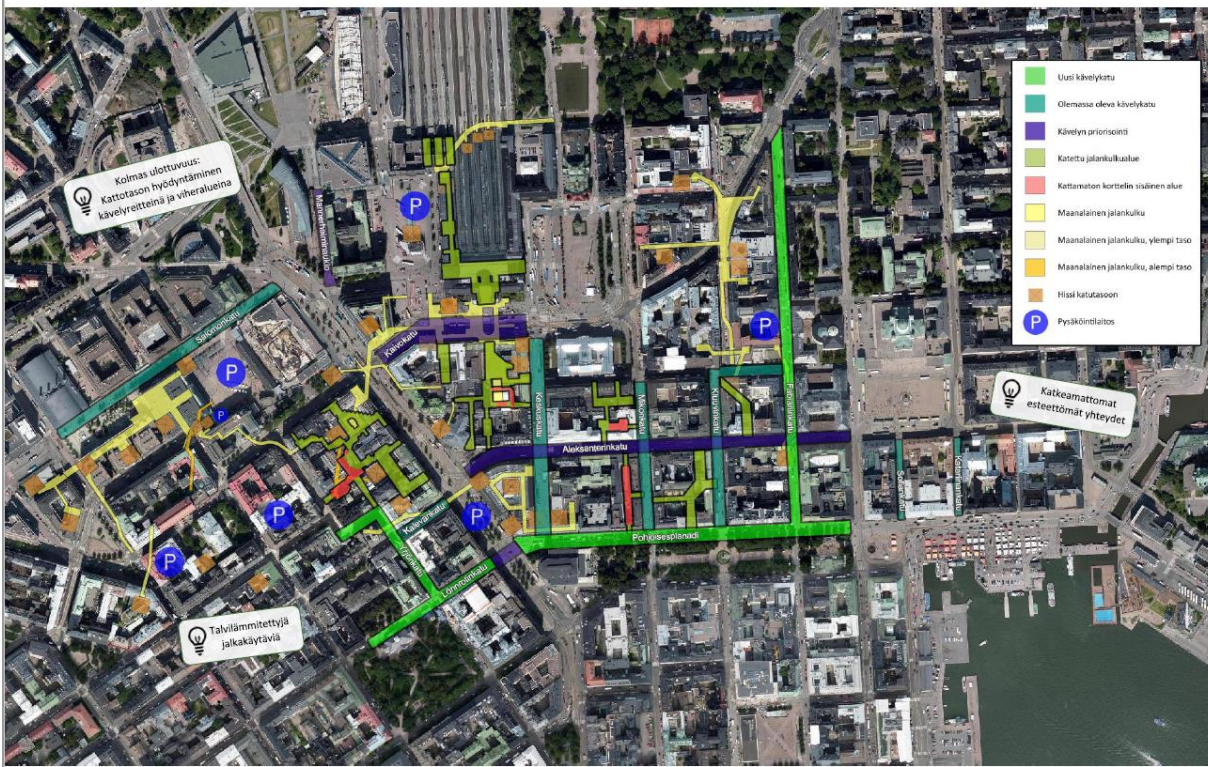
Destia

- Ehdotuksessa on esitetty ideoita kävelykeskustan laajentamiseksi sekä maanalaisen kokoojakadun katuverkkoyhteyksille



Näkymä Lönnrotinkadulta Mannerheimintien yli uudella siirtämisellä ylityspaikalla

Kävelykaupunki





Kävelykeskustassa priorisoidaan jalankulkua ja pyöräilyä sekä tehdään liikkumisesta mielekästä!

Kävelykeskusta

Suunnitelma perustuu kaupungin aikaisempiin suunnitelmiin kävelykeskustan laajentamisesta sekä työryhmän ajatukseen ulottaa käveltävää keskustaa Mannerheimintien länsipuolelle.

Ajoneuvoliikenteen vähentyminen maanalaisten liikenneratkaisujen myötä mahdollistaa myös Mannerheimintien ajoneuvoliikenteen kapasiteetin pudottamisen ja jalankulun korkeamman priorisoinnin.

Suunnitelmassa Pohjoisesplanadi on muutettu kävelykaduksi.

Ajoneuvoliikenne kulkee Eteläesplanadin kautta (1+1 kaistaa).

Koska Pohjoisesplanadin ajoneuvokysyntä on poistunut Lönnrotinkadulta, on suunnitelmassa kävelykatu ulotettu jatkumaan Annankadun liittymään asti.

Tavoitteena on luoda jatkuvalta tuntuva yhteys Kauppatorilta Vanhaan Kirkkopuistoon. Mannerheimintien läpi kulkee valo-ohjauksessa priorisoitu leveä kävely- ja pyöräily-yhteys, joka luo Mannerheimintielle siltamaisen suojatun ylityksen.

Mannerheimintien länsipuolelle kävelykeskustan aluetta jatketaan Yrjönkatua Lönnrotinkadun liittymästä pohjoiseen. Käveltävään kokonaisuuteen kuuluu myös Kalevankadun länsipää ja Tornin edusta.



Näkymä Lönnrotinkadulta Mannerheimintien yli uudella siltamaisella ylityspaikalla

Liikenteelliset kokonaisratkaisut

-  Uudet kävelykadut
-  Laajennettu kävelykeskusta
-  Kokoojakatu ja tonttikadut
-  Satamaliikenteen yhteydet
-  Liittymät
-  Asumiseen painottuva pysäköinti
-  Uusi asukas-pysäköinti
-  Työ- ja asiointipysäköinti
-  Uusi työ- ja asiointipysäköinti



Keskusta-alueen muiden hankkeiden liikenteelliset ratkaisut tulee yhteensovittaa maanalaisen kokoojakadun ratkaisuihin (esim. tunneli Tallinnaan, Pisaratata ja Sörnäisten tunneli)

Pysäköintilaitosten pystykyilujen sijoittelu ja palvelutaso tulee tarkastella osana kantakaupungin liikennejärjestelmän kokonaisuutta.

Pysäköintilaitosten suunnittelussa varaudutaan liikkumisen automatisoitumiseen ja käyttövoiman muutosten aikaansaamiin vaatimuksiin.

Tavoitteena sujuvat yhteydet ja matkaketjut eri liikkujaryhmillä!

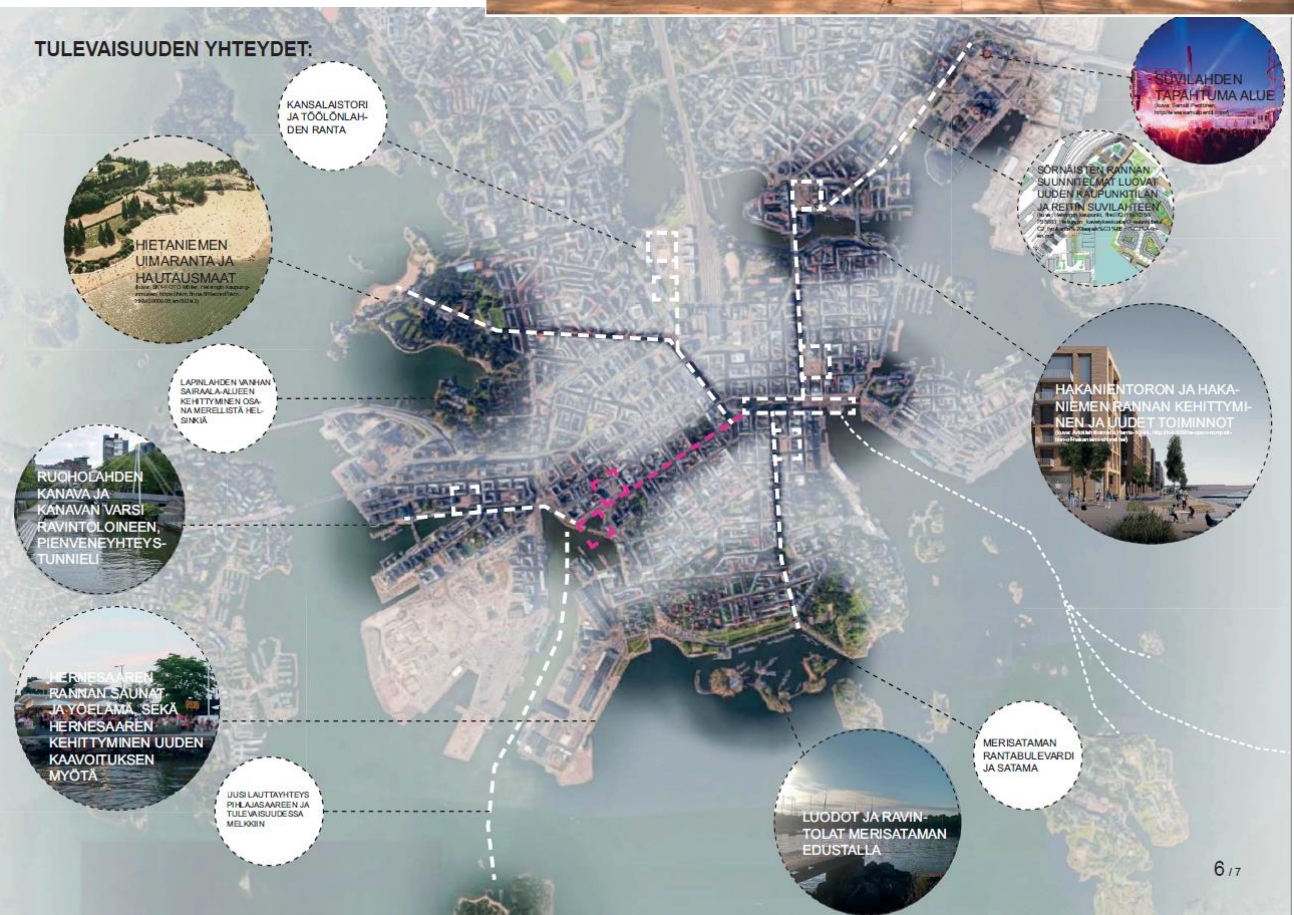
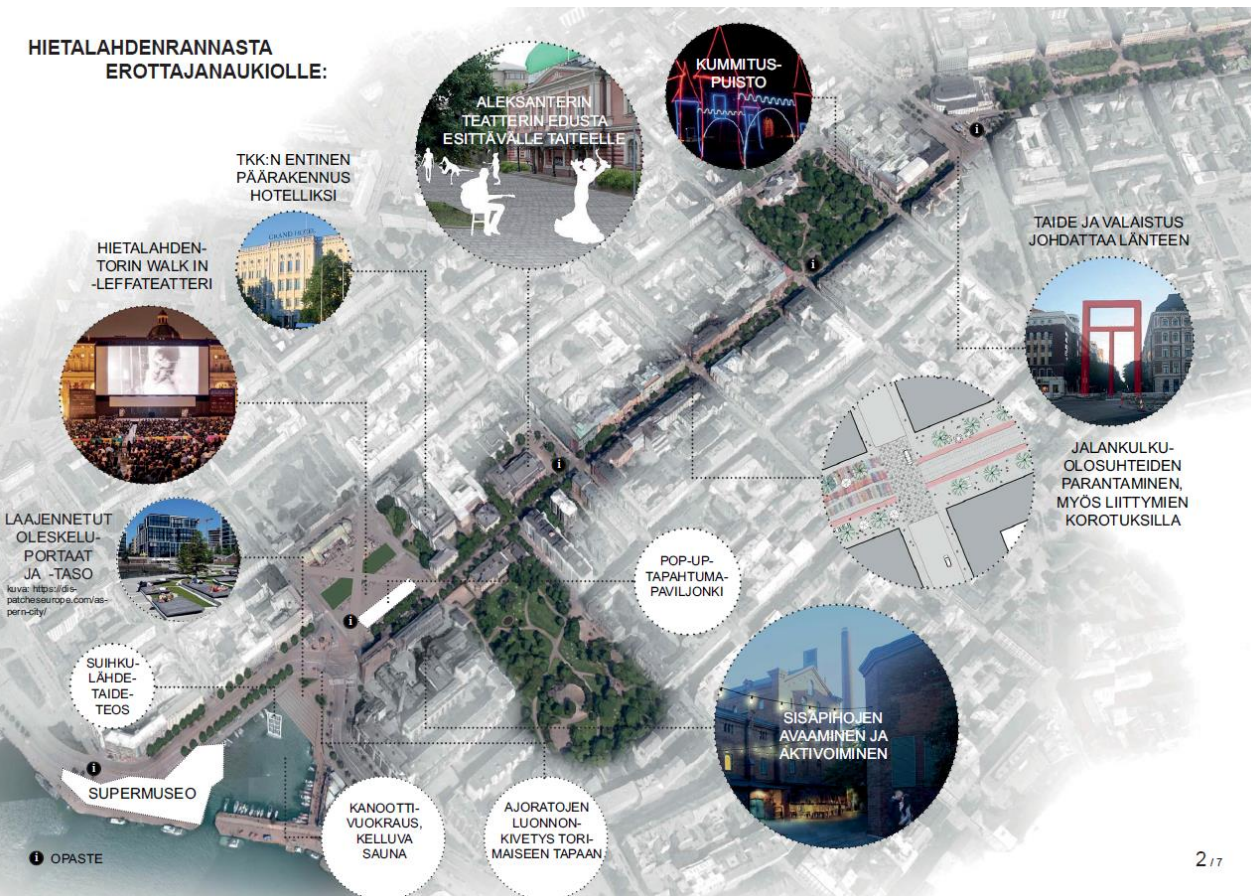
Kaikilla pysäköintialueilla mahdollisuus vuorottaispysäköintiin!

FCG

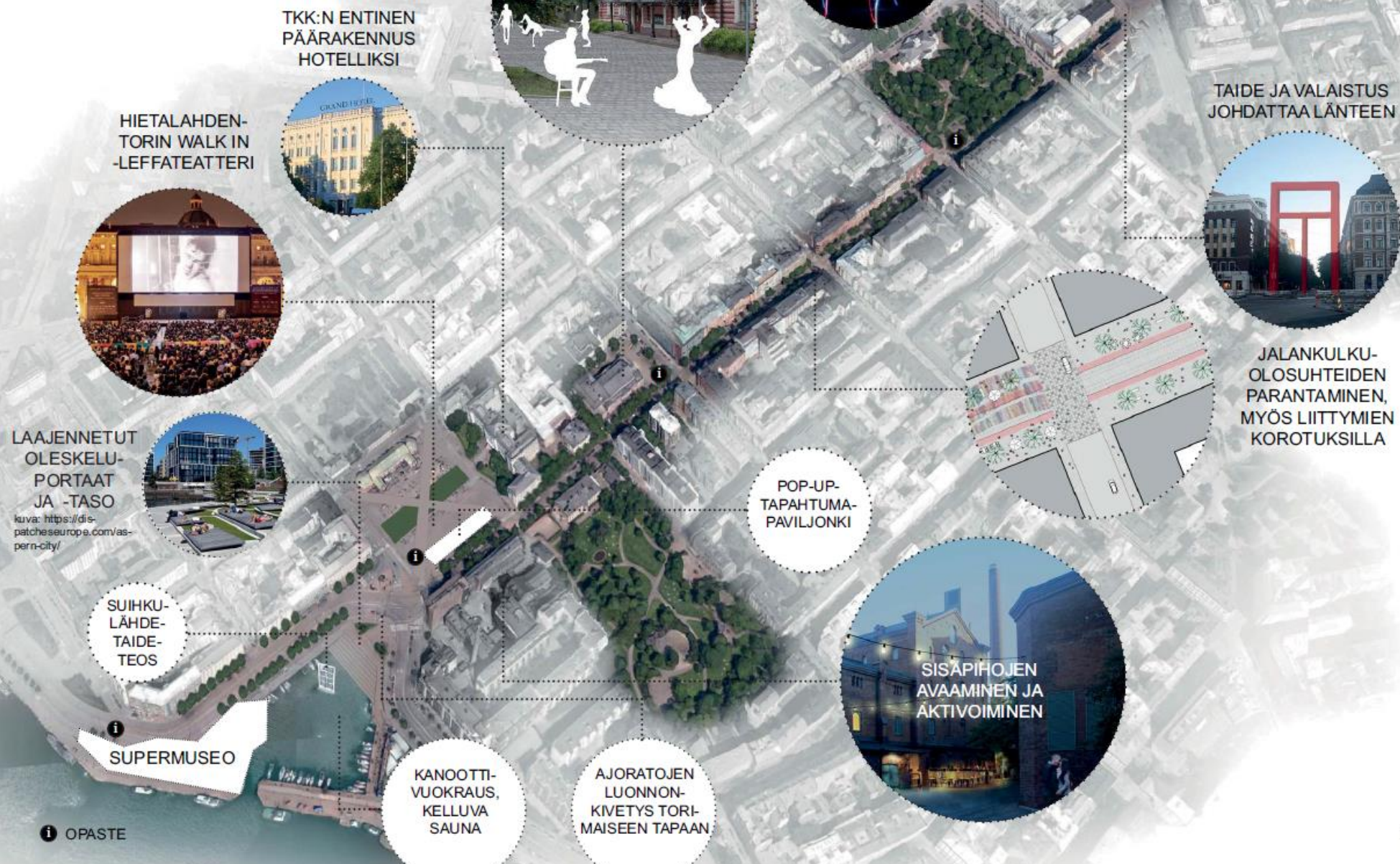
- Ehdotuksessa on esitetty konseptitasoisia ideoita kävelykeskustan laajentamiseksi. Ei ole esitetty ideoita maanalaisen kokoojakadun suhteen.



Barcelonan Las Ramblas esikuvana.



HIETALAHDENRANNASTA EROTTAJANAUKIOILLE:



TULEVAISUUDEN YHTEYDET:

KANSALAISTORI
JA TÖÖLÖNLAH-
DEN RANTA

HIETANIEMEN
UIMARANTA JA
HAUTAUSMAAT

Hieta- ja hietaniemen alueen
kehittäminen, https://www.helsinki.fi/arkki-
tehtiini/hieta-ja-hietaniemen-alueen-kehittaminen

LAPINLAHDEN VANHAN
SAIRAALA-ALUEEN
KEHITTÄMINEN OSA-
NA MERELLISTÄ HEL-
SINKIÄ

RUOHOLAHDEN
KANAVA JA
KANAVAN VARSIN
RAVINTOLOINEEN,
PIENVENEYHTEYS-
TUNNIELI

HERNESAAREN
RANNAN SAUNAT
JA YÖELÄMÄ SEKA
HERNESAAREN
KEHITTÄMINEN UUDEN
KAAVOITUKSEN
MYÖTÄ

UUSI LAUTTAYHTEYS
PIHLAJASAAREEN JA
TULEVAISUUDESSA
MELKKIIN

SUVILAHDEN
TAPAHTUMA ALUE

Quake, Sanna, Pentti
https://www.sanna.fi/

SÖRNÄISTEN RANNAN
SUUNNITELMAT LUOVAT
UUDEN KAUPUNKITILAN
JA REITIN SUVILAHTIEN
KATU- JA RAKENNUSTEN
KEHITTÄMISEKSI
Quake, Sanna, Pentti
https://www.sanna.fi/

HAKANIENTORIN JA HAKA-
NIEMEN RANNAN KEHITTÄMI-
NEN JA UUDET TOIMINNOT

Quake, Sanna, Pentti
https://www.sanna.fi/

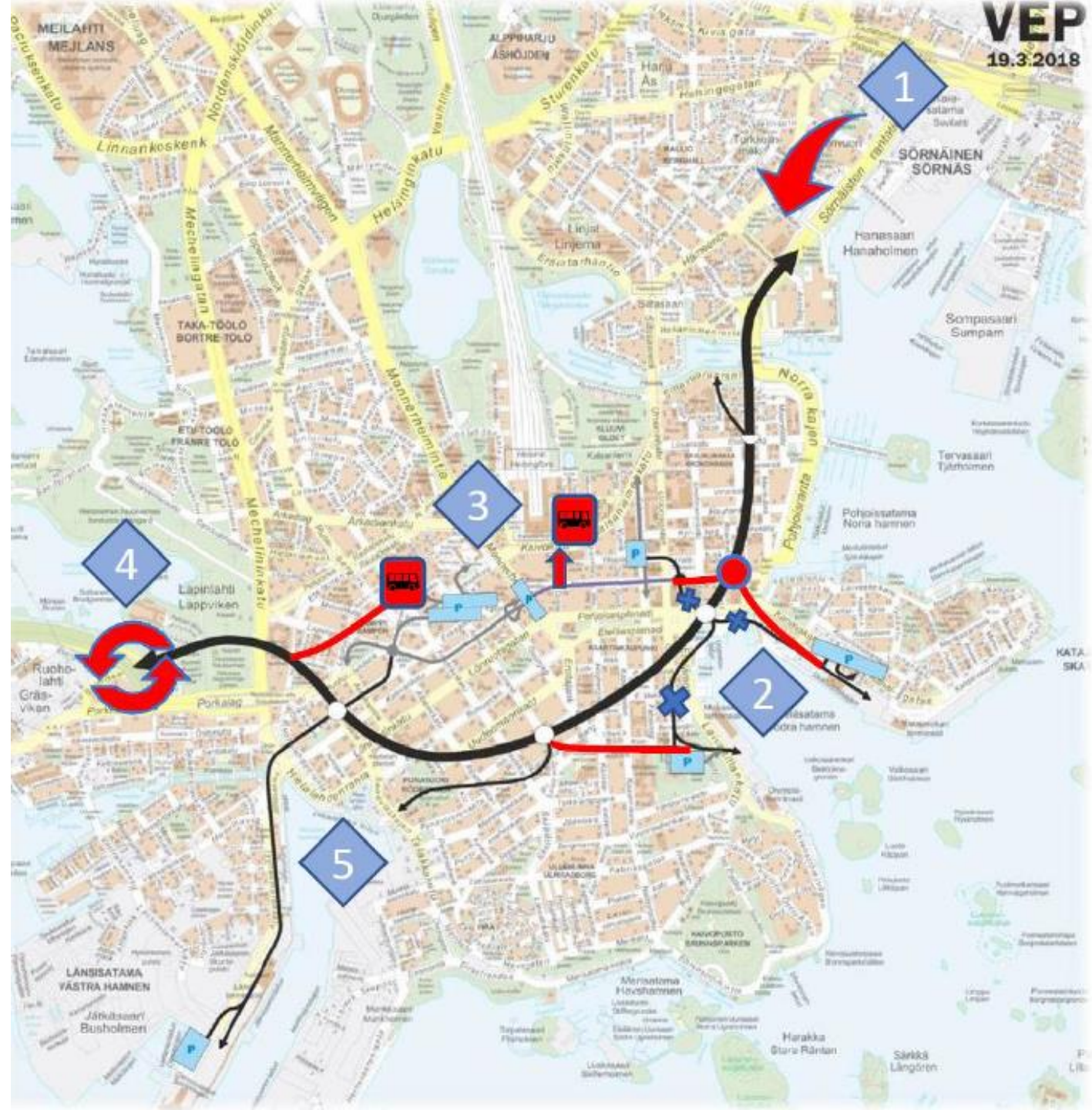
MERISATAMAN
RANTABULEVARDI
JA SATAMA

LUODOT JA RAVIN-
TOLAT MERISATAMAN
EDUSTALLA

Finnmap infra

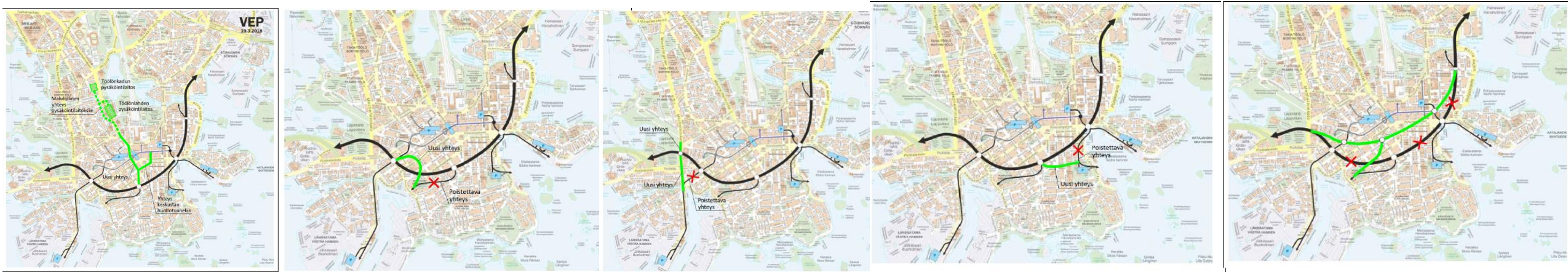
- Ehdotuksessa on esitetty ideoita maanalaiselle kokoojakadulle ja sen yhteyksille. Ei ole esitetty ideoita kävelykeskustan laajentamisen suhteen

1. Sörnäisten rantatunnelin kytkeminen kokoojakatuun
2. Eteläsataman haarojen eriyttäminen
3. Joukkoliikenteen mahdollisuudet
4. Liittyminen Länsiväylälle
5. Jätkäsaaren liikenteen kehittäminen
6. Sujuvan liikenteen varmistaminen kokoojakadulla
7. Liikenneverkon edelleen kehitys



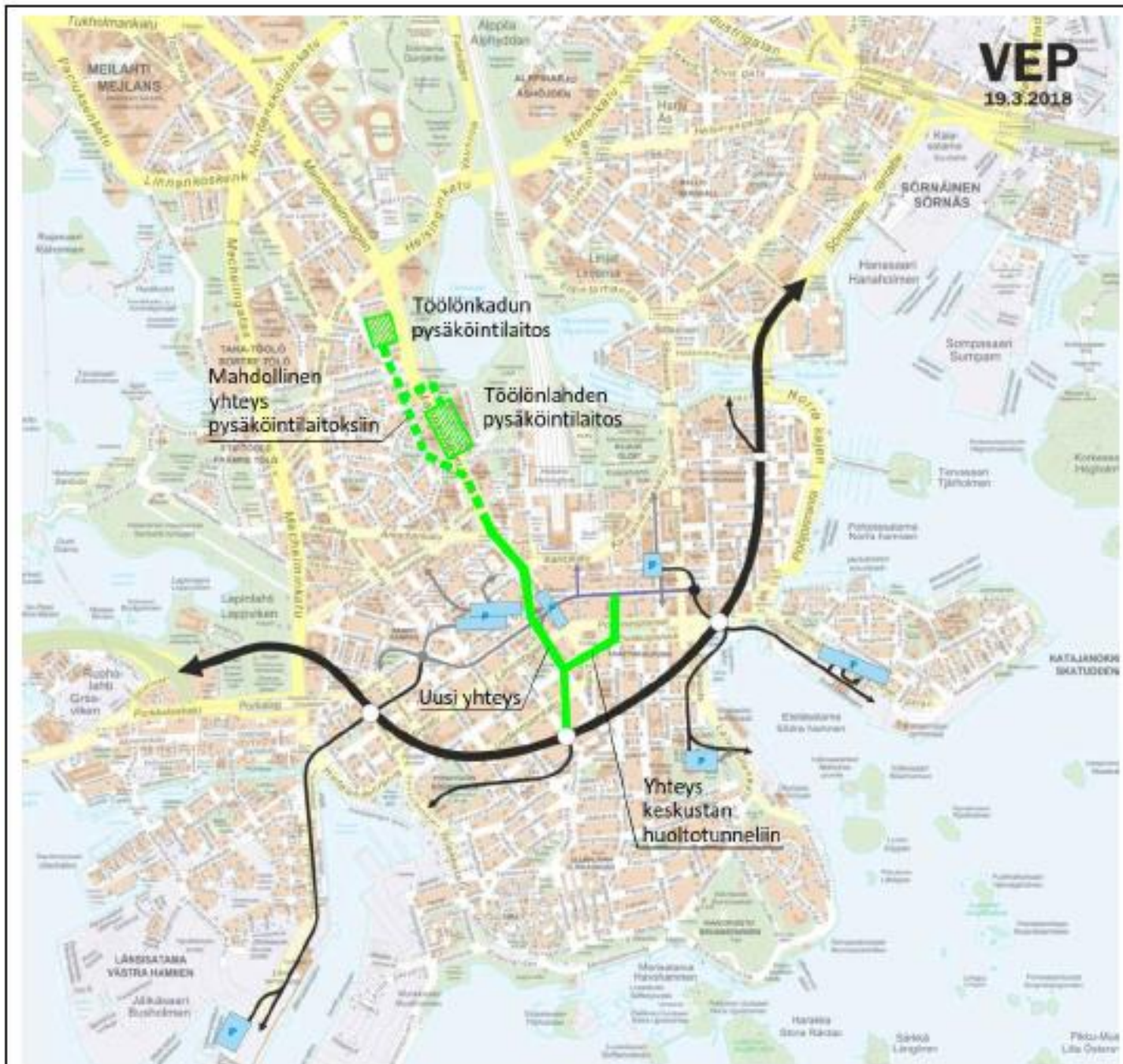
Pöyry

- Ehdotuksessa on esitetty uusia ideoita maanalaiselle kokoojakadulle ja sen katuverkkoyhteyksille. Ei ole esitetty ideoita kävelykeskustan laajentamisen suhteen.



6. Sörnäisten tunnelin huomioiminen maanalaisen kokoojakadun jatkeena Hermannin rantatielle
7. Ruuhkatilanteen hallinta digitaalisella ohjausjärjestelmällä
8. Maanalainen orientoituminen
9. Kaksikerroksinen liittymä
10. Mukautuvat nopeusrajoitukset
11. Kanavoitu ilmanpoisto
12. Katualueen kattaminen

2.1 Yhteys katuverkkoon Mannerheimintiellä (Ve 2.1)



2.2 Yhteys katuverkkoon Punavuoren alueella (Ve 2.2)



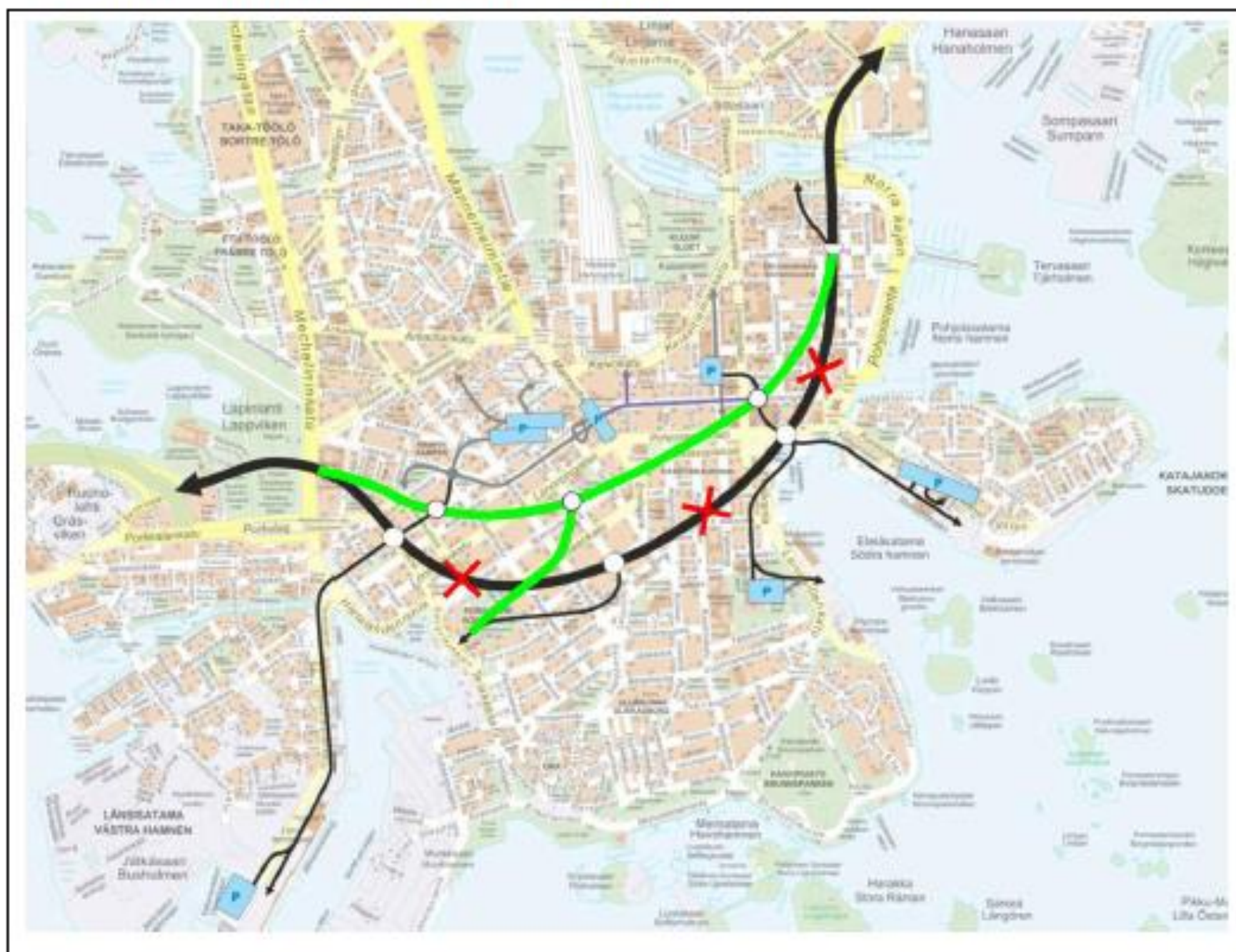
2.3 Yhteys katuverkkoon Mechelininkadulla (Ve 2.3)



2.4 Yhteys Eteläsatamaan (Ve 2.4)

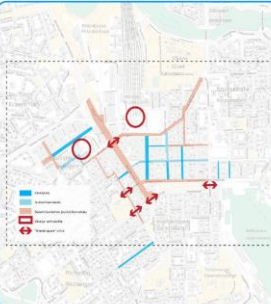
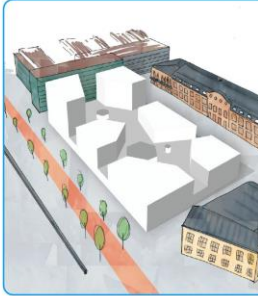
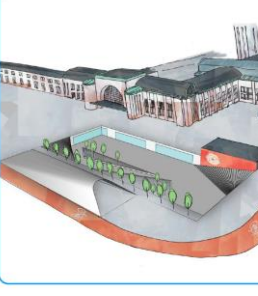


2.5 Kokoojakadun linjauksen siirto pohjoisemmaksi (Ve 2.5)



Ramboll

- Ehdotuksessa on esitetty yleistasoisia ideoita kävelykeskustan laajentamiseksi. Ei ole esitetty ideoita maanalaisen kokoojakadun suhteen.

HANKKEEN NIMI: KÄVELYKESKUSTAN SESONKILUONTONIN LAAJENTAMINEN Hankkeen kuvaus: Kävelykeskustaa laajennetaan sesonkiluontoisesti. Kesällä vaihdut kadut muutetaan kävely- ja joukkoliikennekaduiksi, mahdollistaen alimman kerroksen toimijoiden laajentamisen ulkoiltaan. Jos sesonkikokoukset onnistuu, voidaan aloittaa keskustelut kokeilu tulevaisuudesta. Hankkeen vaikutus: + Rauhallisempi keskusta + Autoilijoiden vähentynyt määrä parantaa osaltaan jalankulkijoiden ja pyöräilijöiden turvallisuutta + "shared space"-tyyliset kadunliiketykset vähentävät ajoneuvoa, mikä osaltaan parantaa liikenneturvallisuutta ? Osuus ihmisistä jotka suuntaavat kaupungin ulkopuolisiin keskustoihin, missä on paremmat pysäköinti- ja ajomahdollisuudet 	HANKKEEN NIMI: MANNERHEIMINTIE KESÄKADUKSI + KESÄPAVILJONKI Hankkeen kuvaus: Kokeillaan Mannerheimintien sulkemista autoilijalta kesäisin. Kokeillaan samalla kesäpaviljonin pystyttämistä Mannerheimintielle, joka Erottajan torin läheisyyteen tai Lasipalatsin edustalle. Lisätään tilapäisiä istutuksia ja kalusteita (penkit, leikkipaikat) Mannerheimintien varrella. Muutos palvelee erityisesti Mannerheimintien jalankulkijoita, joita on tänä päivänä noin 138 % enemmän kuin autoilijoita. Hankkeen vaikutus: + Rauhoittunut katu tarjoaa miellyttävän ympäristön kaupungin vierailijoille ja asukkaalle + Arkkitehtonisesti korkealaatuinen paviljonkihankke kohottaa Suomen design- ja arkkitehtuuribrändiä + Vapautunut tila antaa mahdollisuudet kesäpähtymille, kuten juhlatilaisuuksille, markkinoille, kippailuille, yms. - Kesäpaviljonin vuositaitiset rakennuskustannukset sekä vuosittaisen muutostöiden tekeminen 	HANKKEEN NIMI: "ALIMMAN KERROKSEN VÄKEÄ" - SOMEKAMPANJA Hankkeen kuvaus: Toteutetaan SoMe-kampanja minkä avulla aktivoidaan alimman kerroksen tilojen toimijat. Kampanjan aikana etsitään eri rakennusten ja näytekkunoiden yksityiskohtia, AR-toimintoja ja youtube-tähtien avittamana. Hankkeen vaikutus: + Näytekkunoiden aktivointi tukee liikkeen ja ravintoloitsijoiden myyntiä + Hauska peli jää ihmisille mieleen positiivisena Helsinki-kuvana + Kaupalliset toimijat toisista alueilta tai kerroksista voivat myös osallistua - Kampanjan koordinointi ja kustannukset 	HANKKEEN NIMI: TORIKESÄ Hankkeen kuvaus: Kaupunki tukee spontaaneja pop-up tapahtumia kaupungin toreilla ja kaduilla. Samalla tavalla kuin Rantakesä aktivoi rantoja, Torikesä aktivoi kaupungin toreja. Torikesässä kuka tahansa saa järjestää yleisö tapahtuman 10 ylittävissä paikassa ilmoittamalla tapahtuma nettisivun kartalle ja sitoutumalla yhteiseen toimintaetettiin. Hankkeen vaikutus: + Yllätykset tapahtumat tuovat elämää kaduille ja toreille + Lisääntynyt ihmismäärä kaupungissa ja torien ympäristössä parantaa turvallisuutta, kohottaa kaupungin brändiä ja rohkaisee muita järjestämään omat tapahtumansa + Kaupalliset toimijat voivat myös osallistua pop-up tapahtumiin ja niiden järjestämiseen ? Palvelun ylläpitokustannukset 
HANKKEEN NIMI: LIIKUTTAVA HELSINKI Hankkeen kuvaus: Mahdollistetaan joustava liikkuminen kutsu- ja robottibusseihin. Näin vähennetään suorat reitit ajetaan tarpeen mukaan ja robottibussit pääsee sinne missä ratikka tai bussi ei kulje. Esimerkkejä palvelusta löytyy Göteborgista, missä "Flexlinjen" toimii kutsuoperaattorilla. Hankkeen vaikutus: + Halvemmat kustannukset vähemmän suosittujen reittien vähentyneen ajon takia + Mahdollistetaan joustava liikkuminen ympäri keskustaa ja kaupunkia - robottiauto ei tarvitse pysäköintitilaa keskustassa + Varmistetaan heikommassa asemassa olevien ryhmien liikkumismahdollisuudet paikasta riippumatta ? Palvelun ylläpitokustannukset 	HANKKEEN NIMI: ELIELINAUKION UUSI ELÄMÄ Hankkeen kuvaus: Elieinaukion linja-autoliikenteen siirtäessä Kampin terminaalille, aukioaluetta voidaan kehittää. Ydinkeskustan asutuskannan ollessa matala, kannattaa tontille suunnitella niin työ- kuin asuinrakentamista. Tontin sijainnin ollessa erinomaisen kulkuyhteyksien päässä, ei asunnoille tai työpaikoille tarvita rakentaa omia parkkipaikoja, vaan voidaan hyödyntää olemassa olevia ratkaisuja. Hankkeen vaikutus: + Asutuskannan lisääminen ydinkeskustassa + Työpaikkojen ja toimistotilojen lisääminen ydinkeskustassa + Uusien asumismuotojen kokeilu, mm. autottomien ratkaisujen kehittäminen 	HANKKEEN NIMI: ASEMATUNNELIN AVAUS Hankkeen kuvaus: Avataan asematunneli Rautatieaseman kohdalla rakentamalla madallettu tori joka yhdistää maanpinnan ja olemassa olevan maanalaisen tilan. Elieinaukion kävelyäjoita ollessa noin 480 % enemmän kuin autoja, panostus jalankulkijoihin vaikuttaa huomattavasti suurempaan ihmismäärään kuin mahdolliset parannukset tieverkostoon. Hankkeen vaikutus: + Käynti Asematunneliin ja tulevalle Pisara-radalle helpottuu + Luodaan aktiivisen sosiaalisen tilan nykyisen pakokaasutäyteen torin sijaan + Luodaan suojattu olohuone keskelle vilkkainta keskustaa + Mahdollistetaan alueen hulevesihallinnan parantaminen - Rakentamis- ja ylläpitokustannukset 	HANKKEEN NIMI: RUUKKAMAKSUT Hankkeen kuvaus: Säädetään ruuhkamaksut niemenokkaan. Ruuhkamaksu tulee kattaa niin maanpäälliset kuin maanalaist tilat, jotta taloudelliset incentiivit johtavat autoilijoita käyttämään optimaalisinta reittiä ilman tienkäyttömaksun vaikutusta. Hankkeen vaikutus: + Autoilijoiden määrä keskustassa vähenee + Valtoketokustannusten kohdentuminen niiden tuottajalle antaa realistisemman kuvan autoilun hinnasta + Liikenneturvallisuus paranee vähentyneen automäärän mukana + Infrastruktuurin ja joukkoliikenteen rahoitus saa bustin (jos ruuhkamaksut päätetään käyttää näin) - Poliittinen tilanne ja asenne 

Esimerkki

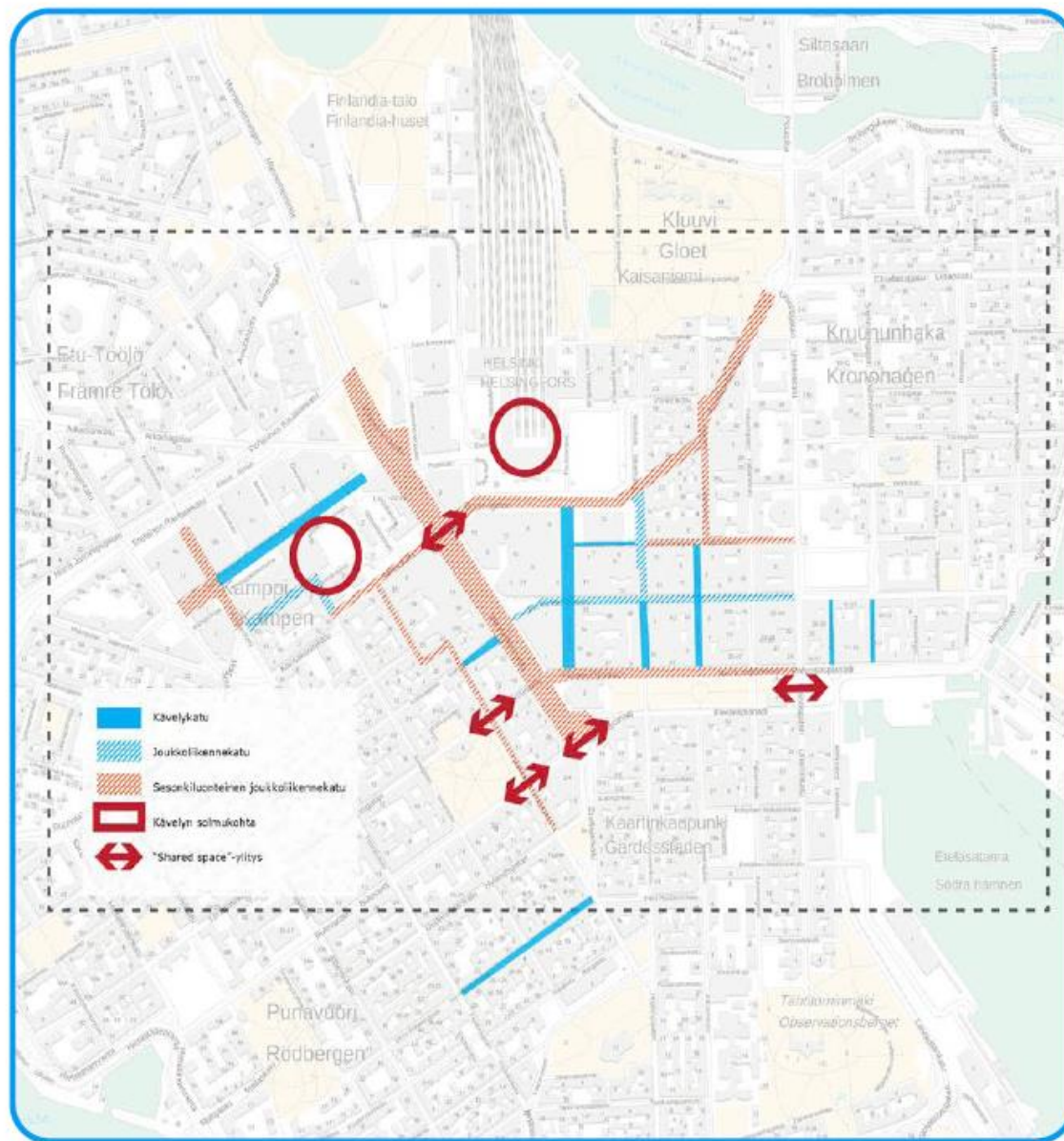
HANKKEEN NIMI: KÄVELYKESKUSTAN SESONKILUONTONIN LAAJENTAMINEN

Hankkeen kuvaus:

Kävelykeskustaa laajennetaan sesonkiluontoisesti. Kesällä valitut kadut muutetaan kävely- ja joukkoliikennekaduiksi, mahdollistaen alimman kerroksen toimijoiden laajentumisen ulkotilaan. Jos sesonkikokeilu onnistuu, voidaan aloittaa keskustelut kokeilun tulevaisuudesta.

Hankkeen vaikutus:

- + Rauhallisempi keskusta
- + Autoilijoiden vähentynyt määrä parantaa osaltaan jalankulkijoiden ja pyöräilijöiden turvallisuutta
- + "shared space"-tyyliset kadunylitykset vähentävät ajonopeutta, mikä osaltaan parantaa liikenneturvallisuutta
- ? Osuus ihmisistä jotka suuntaavat kaupungin ulkopuolisiin keskustoihin, missä on paremmat pysäköinti- ja ajomahdollisuudet



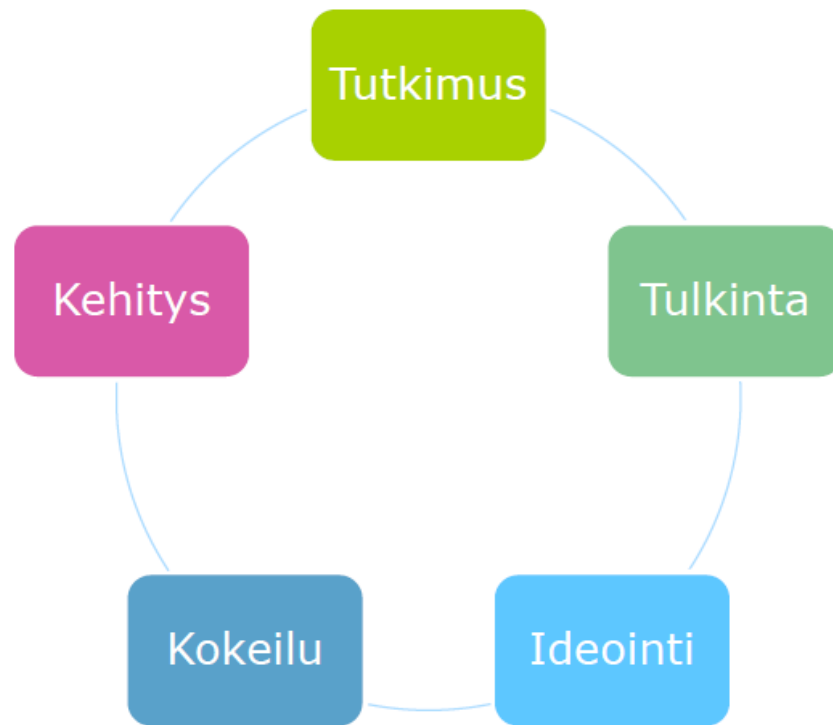
Palvelumuotoilu kävelykeskustassa

Menetelmien ja niitä toteuttavien työkalujen tarkoitus on auttaa löytämään ongelmia, luoda niihin ratkaisuja, sitouttamaan sekä tuoda ymmärrystä aihealueen ympäriltä. Palvelukokemukseen vaikuttavat ongelmat ja niiden aukaisevat ratkaisut voivat avautua vasta syvällisemmän tarkastelun kautta prosessin myöhemmässä vaiheessa. Olemme linjanneet yleisesti palvelumuotoilumenetelmien päätarkoitukset seuraavasti:

- **Tutkiminen** keräämällä tietoa ja tarkkailemalla
- **Tulkinnan** kasvattaminen käyttäjistä empaattiseen ajatteluun pohjautuvilla työkaluilla
- **Ideoinnin** kautta uuden luominen
- **Kokeilemisen** kautta parantaminen
- **Kehityksen** kautta valmiiksi saattaminen

Näissä luokissa on useita jatkokehittämiämme palvelumuotoilun työkalupakkeja joiden avulla voimme ratkaista eri prosessin vaiheessa olevia haasteita erityisesti laaja-alaisen kaupunkiorganisaation ja asiakkaiden välillä.

Kävelykeskustassa on erityisen tärkeää kokeilla ja kehittää esitettyjä ideoita ja ratkaisumalleja. Ennen suurempia investointeja on hyvä kokeilla kevyemmällä ratkaisulla jos ongelma saadaan ratkaistua muin keinoin.



Esimerkki

HANKKEEN NIMI: "ALIMMAN KERROKSEN VÄKEÄ"- SOMEKAMPANJA

Hankkeen kuvaus:

Toteutetaan SoMe-kampanja minkä avulla aktivoidaan alimman kerroksen tilojen toimijat. Kampanjan aikana etsitään eri rakennusten ja näyteikkunoiden yksityiskohtia, AR-toimintojen ja youtube-tähtien avittamana.

Hankkeen vaikutus:

- + Näyteikkunoiden aktivointi tukee liikkeiden ja ravintoloitsijoiden myyntiä
- + Hauska peli jää ihmisille mieleen positiivisena Helsinki-kuvana
- + Kaupalliset toimijat toisilta alueilta tai kerroksista voivat myös osallistua
- Kampanjan koordinointi ja kustannukset

http://www.brandrocket.co.za/tag/hashtagactivation/

STOP & PLAY WITH OREO

CREATE A RECIPE WITH OREO® SUBMIT A PIC

YOU COULD WIN A Polaroid CUBE Lifestyle Action Camera

OR AN OREO PRIZE PACK WITH GAMES, TREATS & MORE

BUY OREO COOKIES AND GET A MONOPOLY GAME PIECE!!

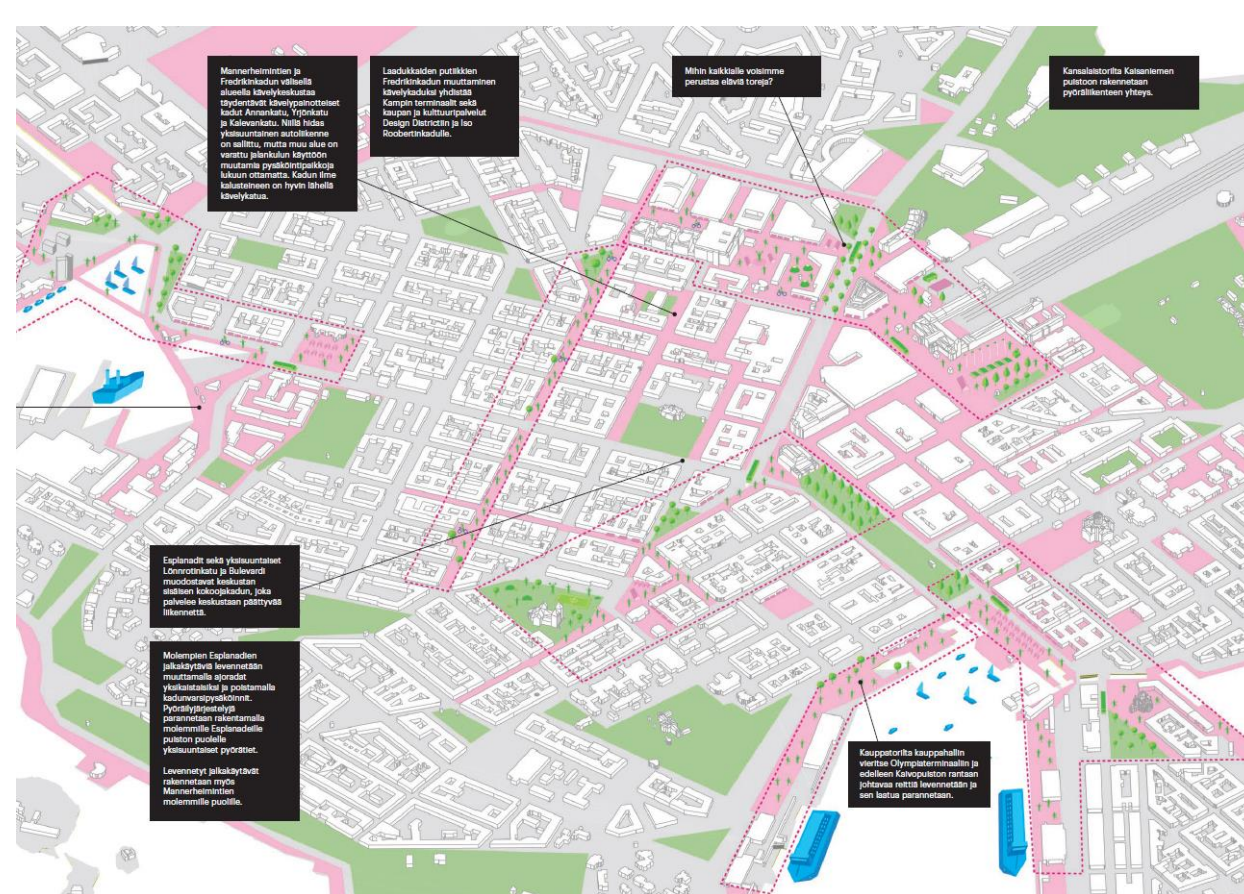
SHARE YOUR PHOTO TODAY!

JOIN OR LOGIN

NO PURCHASE NECESSARY. Open to residents of the 50 U.S. and D.C. and other. Ends 12/31/17. © 2017 Oreo.

Sitowise,YIT

- Ehdotus on laaja-alainen ja monipuolisesti toteutettu. Ehdotuksessa on esitetty ideoita kävelykeskustan laajentamisen sekä maanalaisen kokoojakadun suhteen.



Mannerheimintien ja Fredrikinkadun välisellä alueella kävelykeskustaa täydentävät kävelypainotteiset kadut Annankatu, Yrjönkatu ja Kalevankatu. Niillä hidas yksisuuntainen autoliikenne on sallittu, mutta muu alue on varattu jalankulun käyttöön muutamia pysäköintipaikkoja lukuun ottamatta. Kadun ilme kalustatseen on hyvin lähellä kävelykatua.

Laadukkaiden putiikkien Fredrikinkadun muuttaminen kävelykaduksi yhdistää Kampin terminaalit sekä kaupan ja kulttuuripalvelut Design Districtiin ja Iso Roobertinkadulle.

Mihin kaikalle voimme perustaa eläviä toreja?

Kansalaistorilta Kalsanleimen puistoon rakennetaan pyöräliikenteen yhteys.

Esplanadit sekä yksisuuntaiset Lönnrotinkatu ja Bulevardi muodostavat keskustan sisäisen kokoojakadun, joka palvelee keskustaan päättävää liikennettä.

Molempien Esplanadien jalkakäytävää levennetään muuttamalla ajoradat yksikaistaisiksi ja poistamalla kadunvarsi pysäköinnit. Pyöräilyjärjestelys parannetaan rakentamalla molemmille Esplanadoille puiston puolelle pyörätiet.

Levennetyt jalkakäytävät rakennetaan myös Mannerheimintien molemmille puolille.

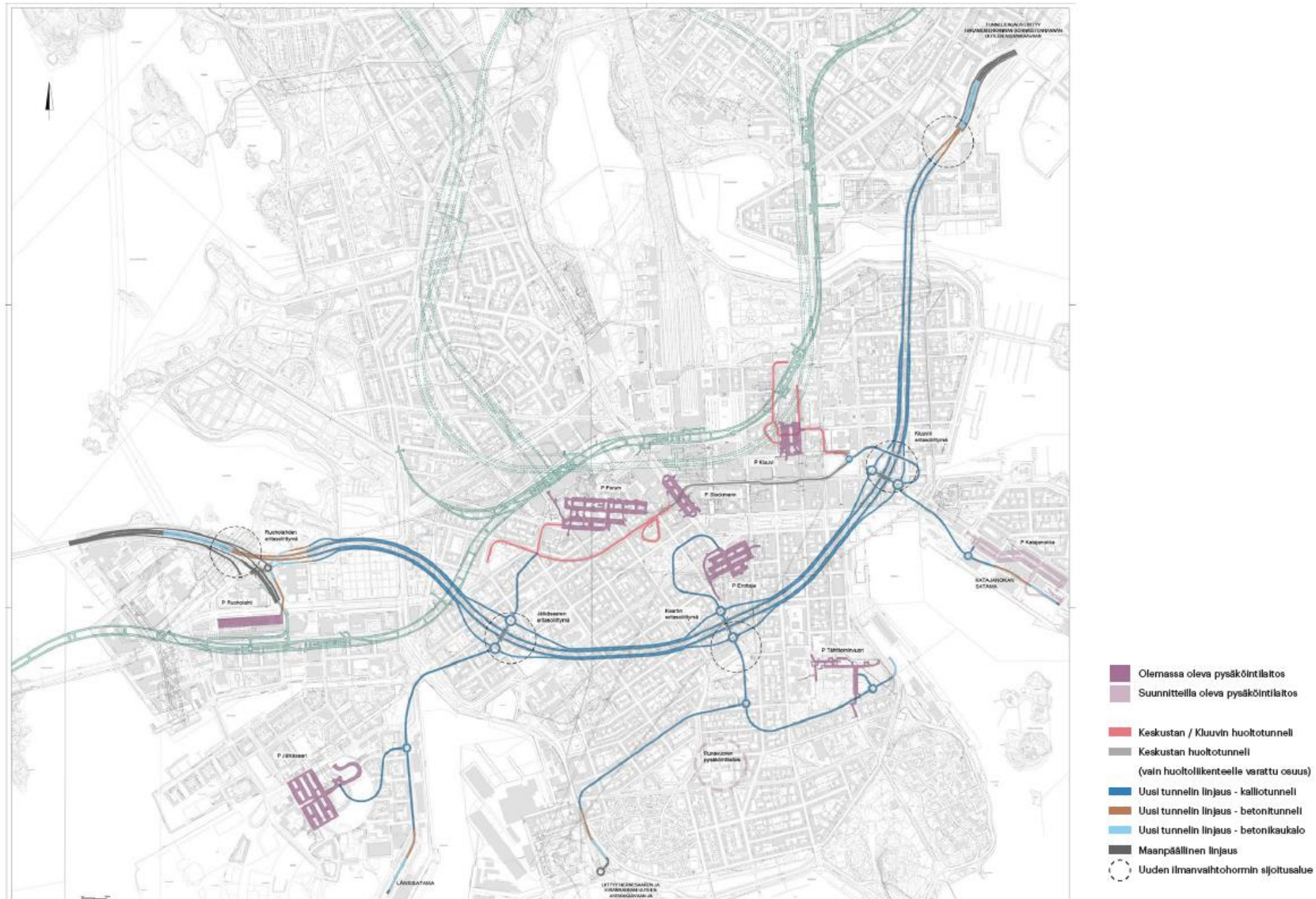
Kauppatorilta kauppahallin vieritse Olympteterminaalin ja edelleen Kalvopuiston rantaan johtavaa reittiä levennetään ja sen laastua parannetaan.

MAANALAINEN KOKOOJAKATU, KESKUSTAN
HUOLTOTUNNELI, KOKOOJAKATUUN
LIITTYVÄT MAANALAISET HUOLTOTUNNELIT
JA YHTEYDET KATUVERKKOON



- KOKOOJAKATU JA SIIHEN
LIITTYVÄT UUDET VÄYLÄT
- KESKUSTAN HUOLTOKATU JA VANHAT
YHTEYDET PYSÄKÖINTILAITOKSIIN
- NYKYISET PYSÄKÖINTILAITOKSET
- TÄSTÄ PÄÄSEE AJAMAAN KOKOOJAKADULLE

Kokoojakadun kautta ajetaan
seitsemään nykyiseen
pysäköintilaitokseen, joissa
on noin 5 450 autopaikkaa.
Kokoojakatuun voidaan myös
liittää Katajanokalle suunniteltu
pysäköintilaitos sekä uusia Etelä-
Helsinkiä palvelevia laitoksia.



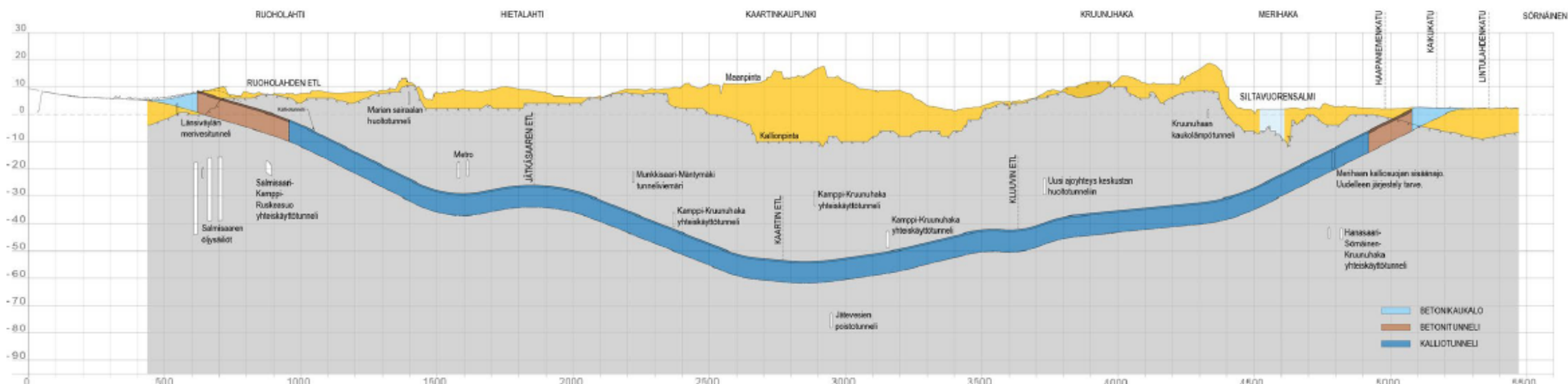
Helsingillä on varaa toteuttaa unelmien keskusta

Kävelykeskusta ja kokoojakatu on kaikille kannattava investointi. YIT:n näkemyksen mukaan PPP-malli soveltuu erinomaisesti kokoojakadun hankintamalliksi. Helsingin kaupungille malli tarjoaa mahdollisuuden kävelykeskustan toteuttamiseksi nopealla aikataululla ja ilman valtavaa budjettirahoitteista kertainvestointia. Hankkeen talousmalli rakennetaan nykyisten lakien varaan, mutta kaupallisesti ja rahoituksellisesti malliin voi yhdistää käyttömaksujen ansaintalogiikka heti kun se on mahdollista ja kannattavaa. Kävelykeskustan ja kokoojakadun hinnoittelulla voidaan ohjata käyttäytymistä ja kuluttajien valintoja haluttuun suuntaan. Tavoitteena ei ole hinnoitella kokoojakadun ja siihen liittyvien pysäköintilaitosten käyttäjiä ulos keskustasta, kun heidät päinvastoin halutaan houkutella takaisin sinne. Asukkaille luodaan hinnoittelu, joka tekee pysäköinnistä halvempaa maan alla kuin kadunvarressa.

Isona PPP-mallilla rahoitettuna infrahankkeena kokoojakatu on kiinnostava kohde niin kansallisella kuin EU:n tasolla. YIT arvioi, että investointiin tarvittavien pääomien tarjonta on runsasta, mikä luonnollisesti madaltaa pääoman kustannusta. Kokoojakadun mahdollistamat ympäristölliset ja kilpailukyvylliset parannukset edesauttavat merkittävästi rahoituksen saatavuutta kansainvälisistä kehityspankeista, esimerkiksi Euroopan Investointipankista / Euroopan strategisten investointien rahastosta ("EFSI"). EFSI:n tavoitteena on Euroopan talouden kilpailukyyn vahvistaminen ja sen mahdollinen rahoitus kasvattaa merkittävästi myös muiden rahoittajien kykyä osallistua hankkeen toteuttamiseen.

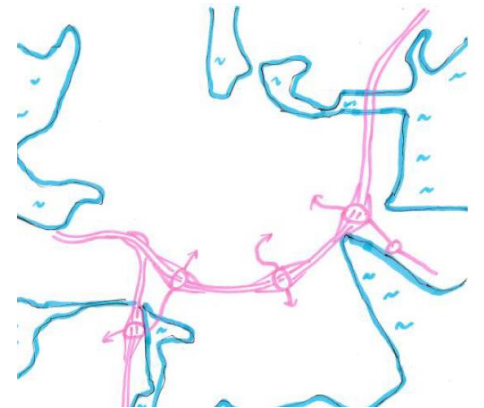
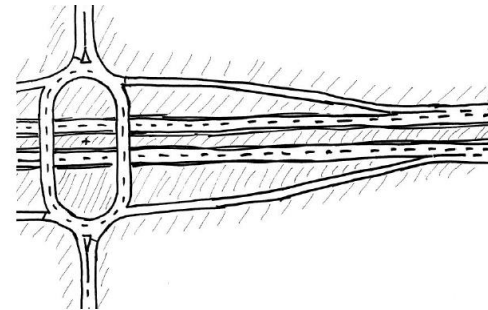
Sitoumuksetta arvioituna koko hankkeen vuositasoiset kustannukset 40 vuoden sopimusjaksolla ilman käyttömaksuja voisivat olla noin 50 miljoonan euron tasolla, mikä on noin yksi prosentti kaupungin tämänhetkisestä liikevaihdosta ja pienenee koko ajan.

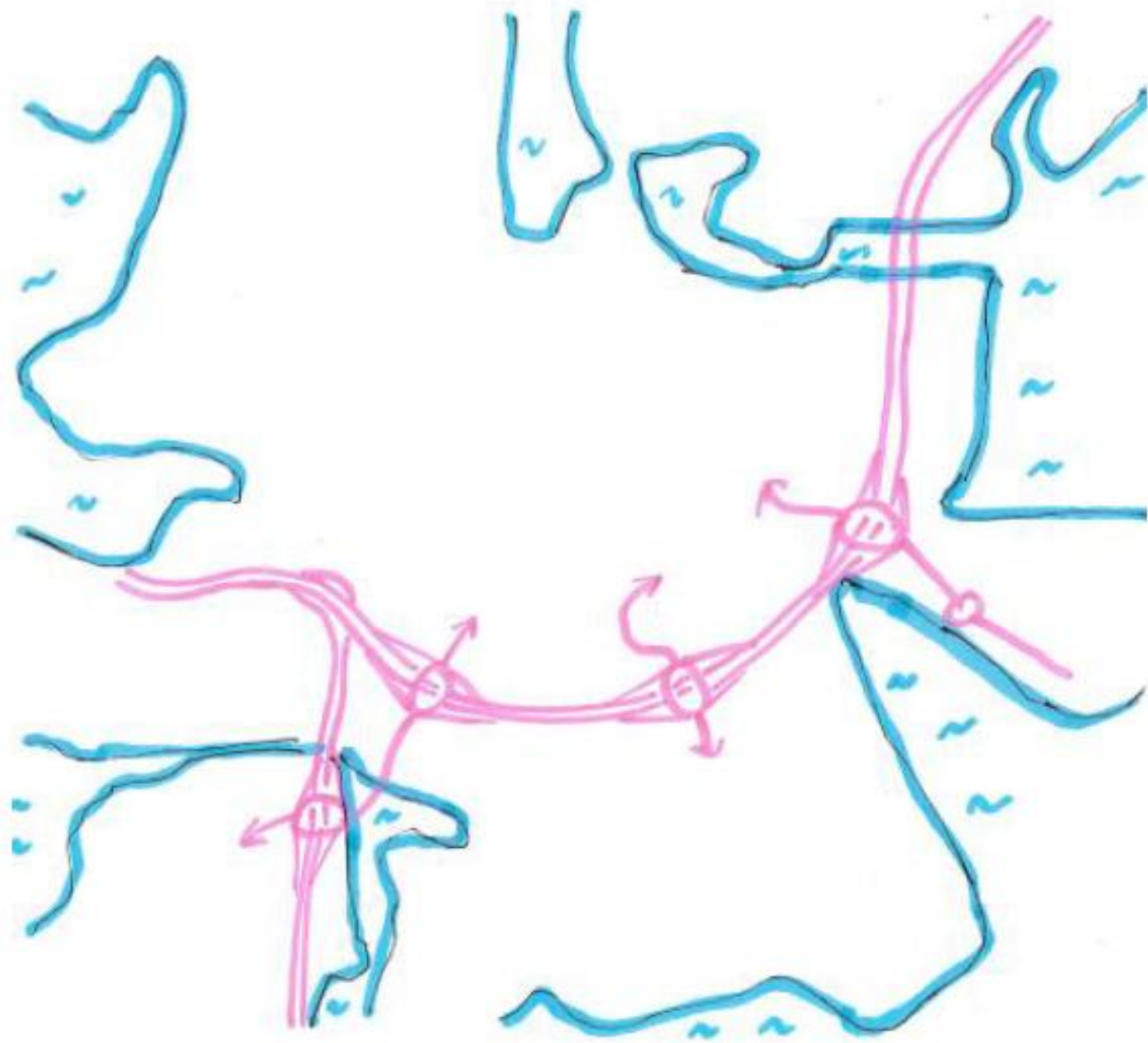
Maanalaisen kokoojakadun pääväylän leikkaus.

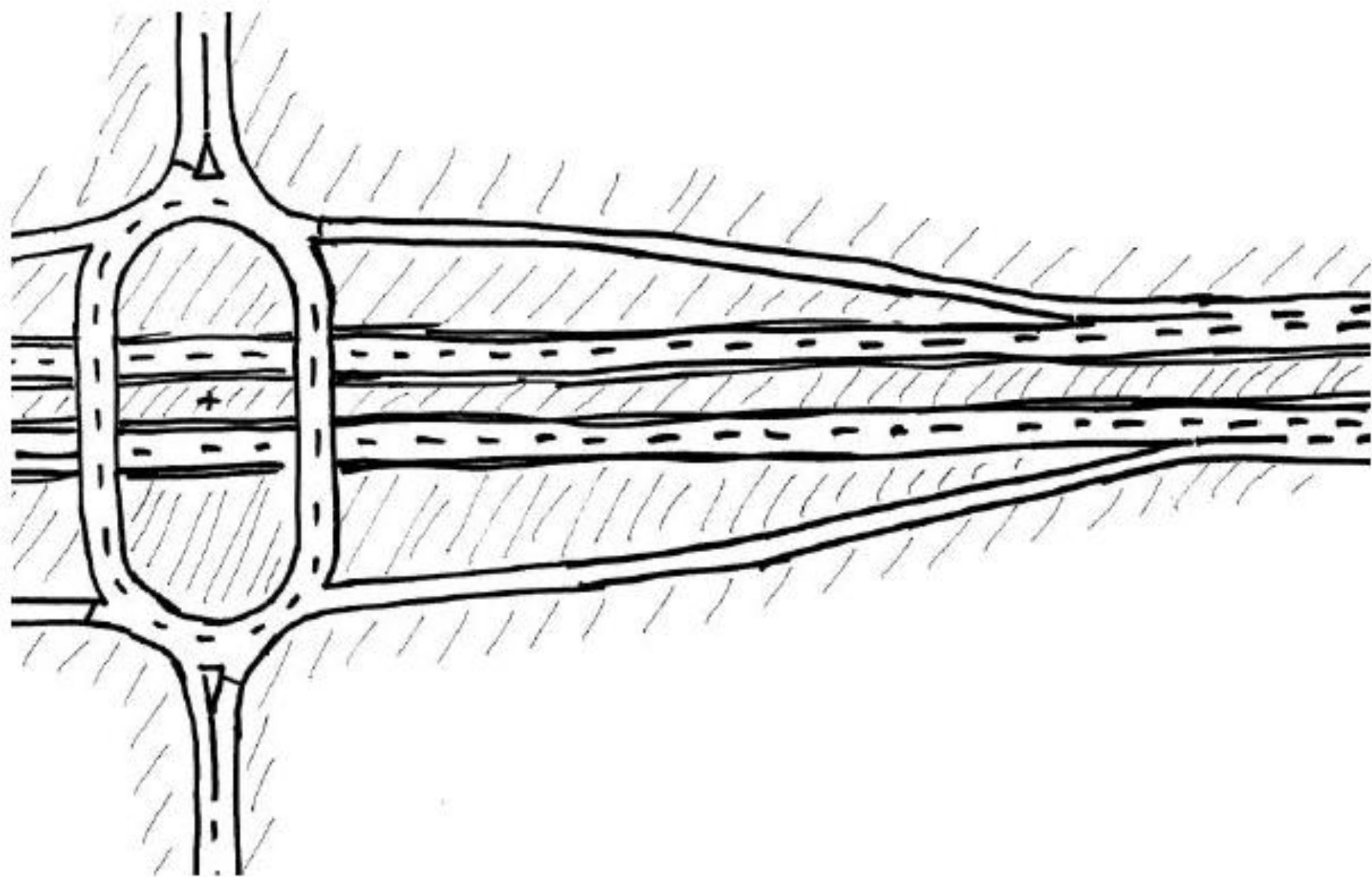


Traficon

- Ehdotuksessa on esitetty yksittäisiä ideoita maanalaisen kokoojakadulle ja sen katuverkkoyhteyksille. Ei ole esitetty ideoita kävelykeskustan laajentamisen suhteen.
1. Näkemys tunnelin ja sen lähiverkon toimivuustarkastelujen suorittamiseksi liikenneratkaisuja määriteltäessä
 2. Satamien raskaan liikenteen huomioon ottaminen maanalaisen kokoojakadun kokonaisratkaisun suunnittelussa
 3. Turvallisten maanalaisten liittymien ratkaisut

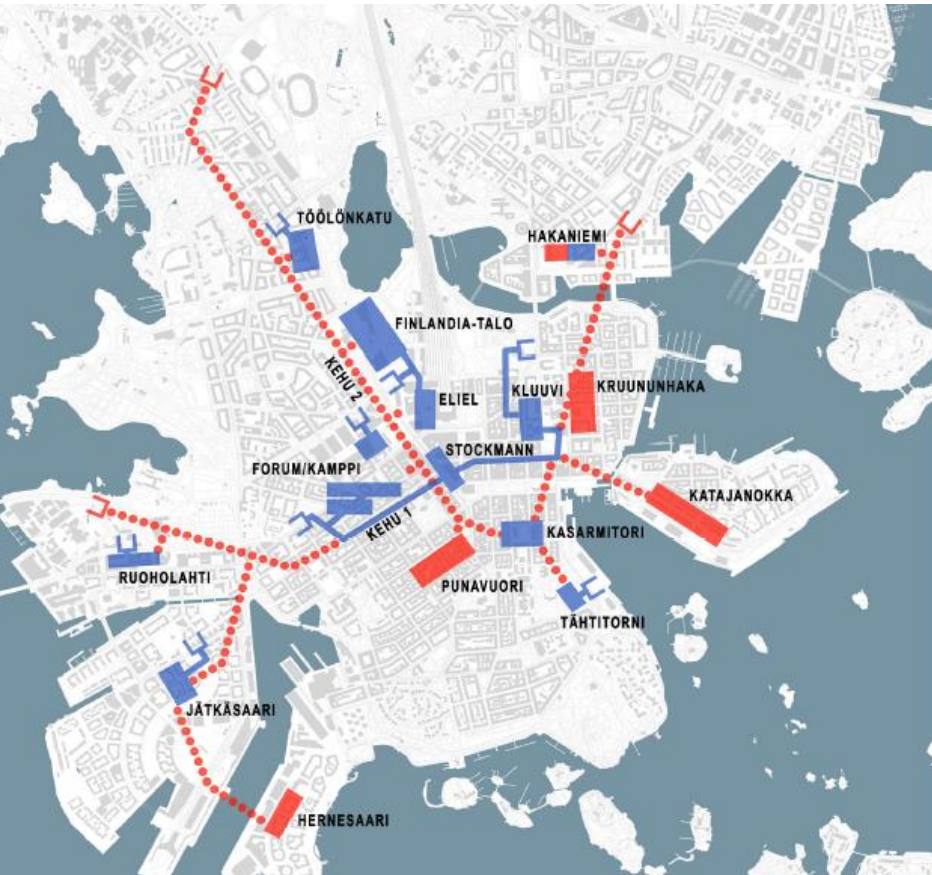






WSP

- Ehdotuksessa on esitetty ideoita kävelykeskustan laajentamiseksi. Ei ole maanalaista kokoojakatua vaan on esitetty sen sijaan tunneli huolto- ja pysäköintiliikenteelle.



1. Kehitetään huoltotunneli palvelemaan ensisijaisesti pysäköintiä ja jakeliikennettä
2. Maanalaisen katuverkon maksiminopeus 25 km/h
3. Verkkoon päästään lännestä, pohjoisesta ja idässä ja 2-3 kohdasta ytimessä
4. Pysäköinnin ja huoltotunnelin käytön hinnoittelulla ohjataan pysäköinnin tehokkuutta ja esimerkiksi tunnelin läpijoliikenteen määrää
5. Valaistus, väreillä ohjaaminen tukevat maanalaisen verkon toimivuutta

HUOM: Satamaliikenne on ratkaistava tästä ratkaisusta irrallaan

1. 20 / 80% -periaate

Ydinkeskustan auto-, huolto- ja pysäköintiliikenteestä 80% maan alle laajentamalla ja kehittämällä KEHU –tunnelia sekä tehostamalla nykyisten pysäköintitilojen käyttöä ja käytettävyyttä

2. Satamaliikenne – rahti Vuosaareen ja Jätkäsaaren tunneliin

3. Profiililtaan erilaiset kävelykeskustat ja eriaisteiset kävelykadut

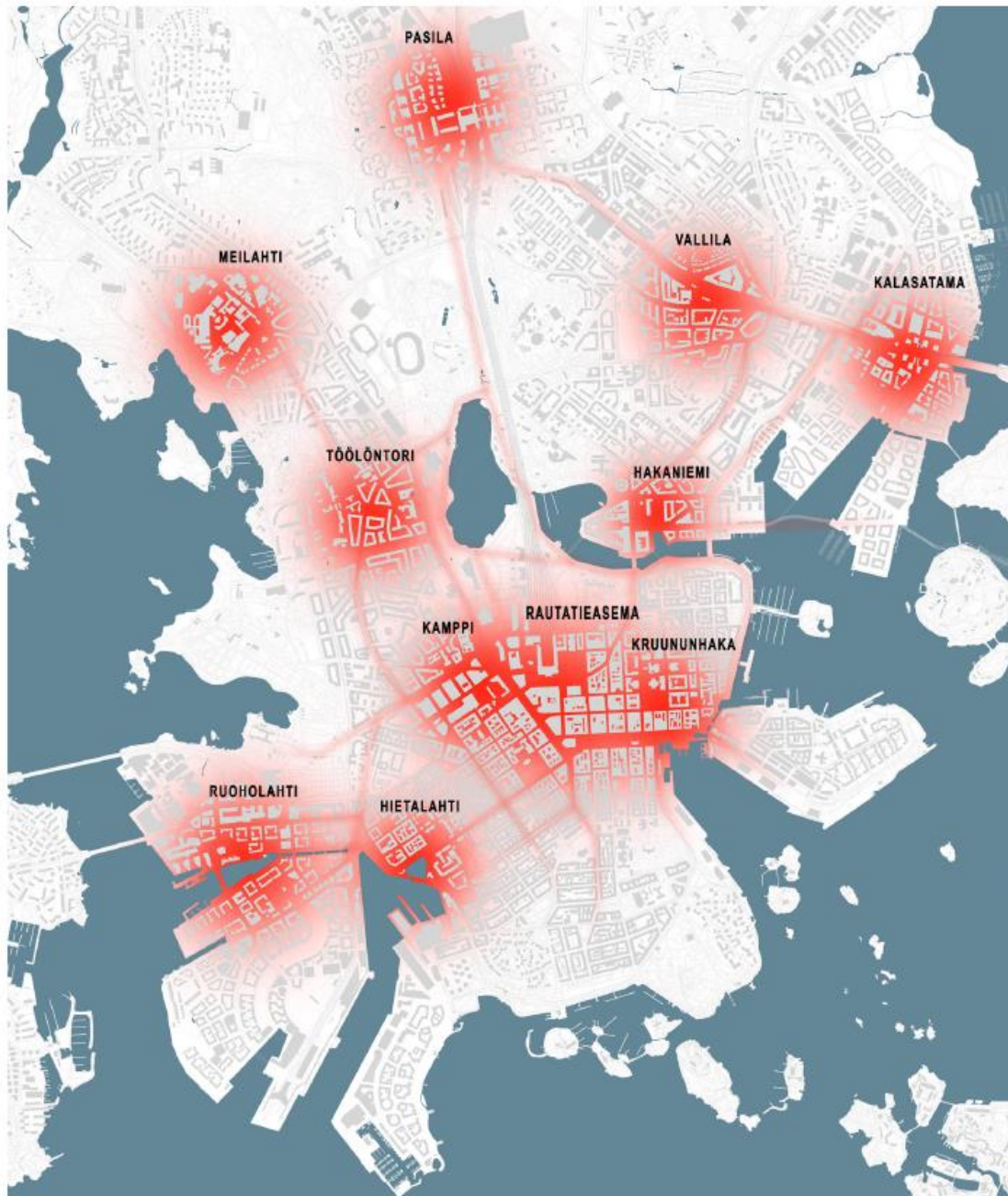
Toteuttamisen vaiheet olisivat pääpiirteissään:

Vaihe 1: toteutetaan ydinkeskustan kävelykatuja ja käveltävyyttä parantavia toimenpiteitä.

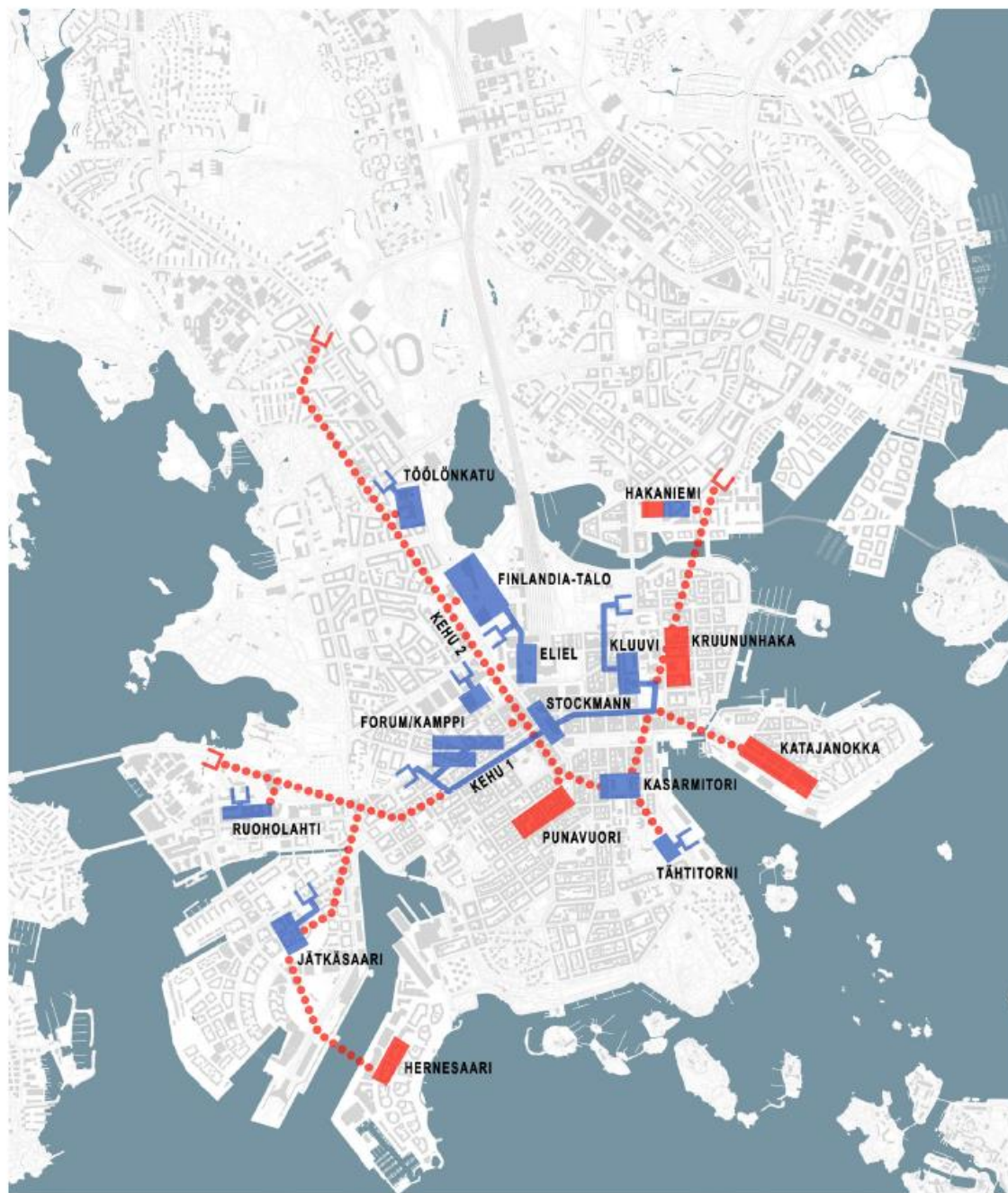
Vaihe 2: toteutetaan maanalainen kokoojakatuverkko ja uusia pysäköintitiloja

Vaihe 3: toteutetaan sataman rahtiliikenteen siirtoa Vuosaareen

Vaihe 4: tämän jälkeen arvioidaan, onko enää tarvetta keskusta-tunnelimaiselle ohitusväylälle



Kävelykeskusta toteutetaan vähittäin laajentuvina osa-alueina, eikä etenemistä kytketä maanalaisiin hankkeisiin. Kävelyn katuja ja tiloja toteutetaan kaupunkitilojen historiaa vaalien erityyppisinä. Kantakaupunkiin luodaan matalapäästövyöhyke.



1. Kehitetään huoltotunneli palvelemaan ensisijaisesti pysäköintiä ja jakeluliikennettä
2. Maanalaisen katuverkon maksiminopeus 25 km/h
3. Verkkoon päästään lännestä, pohjoisesta ja idässä ja 2-3 kohdasta ytimessä
4. Pysäköinnin ja huoltotunnelin käytön hinnoittelulla ohjataan pysäköinnin tehokkuutta ja esimerkiksi tunnelin läpiajoliikenteen määrää
5. Valaistus, väreillä ohjaaminen tukevat maanalaisen verkon toimivuutta

HUOM: Satamaliikenne on ratkaistava tästä ratkaisusta irrallaan