



# Kävelykeskusta vai keskustatunneli?

Antero Alku, Alkutieto Oy  
16.5.2019

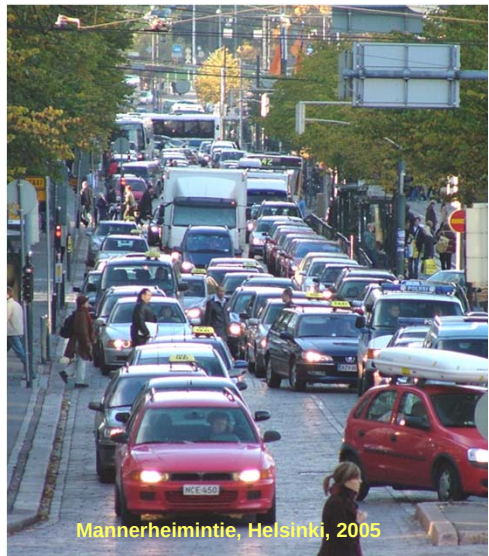
# Esittely

---

- Itsenäinen konsultti, Alkutieto Oy
  - Raide-Jokeri, Laajasalon raitiotievarikko, Ruskeasuon raitiotievarikko 2018–
  - Tampereen raitiotien ja kaluston hankinta ja toteutus 2014–2017
  - Tampereen ja Turun raitioteiden suunnittelu, tilaajan asiantuntijakonsultti 2012–2014
  - HKL:n raitiovaunuhankinta 2009–2013, 2018–
- Alustava yleissuunnitelma Pulkovon lentokentän pikaraitiotiestä, Pietarin kaupunki 2010
- Varsinais-Suomen paikallisjunaselvitykset 2003–2007

# Katuliikenteen luonne

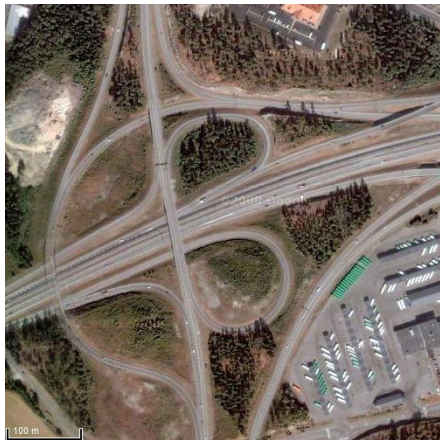
- Nykyaikaisessa kaupungissa katuverkon autoilun kapasiteetti on täydessä käytössä
- Kiinteistöjen henkilöliikenteen tarvetta ei kateta katuverkon autoilulla
  - Helsingin rakennustehokkuudella noin 30 % henkilöliikenteestä voidaan hoitaa autoilla
- Mikään ratkaisu ei voi tuoda katutilaa autoilulle tarpeeksi
  - Ei ole mahdollista tehdä 4-kerroksista katuverkkoa



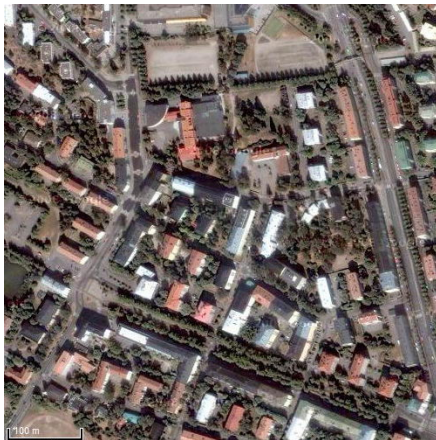
Mannerheimintie, Helsinki, 2005

# Autoilun tilantarve käytännössä

**Samankokoiset alueet...**



**...toisella monipuolisempi käyttö**

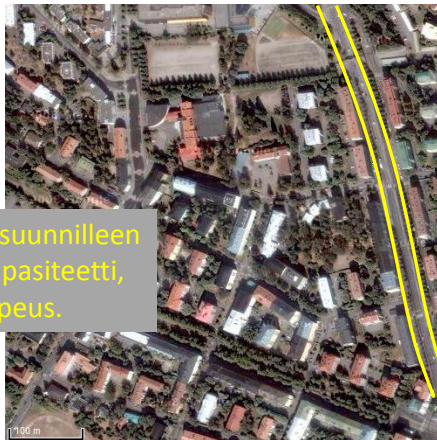


# Autoilun tilantarve käytännössä

Samankokoiset alueet...



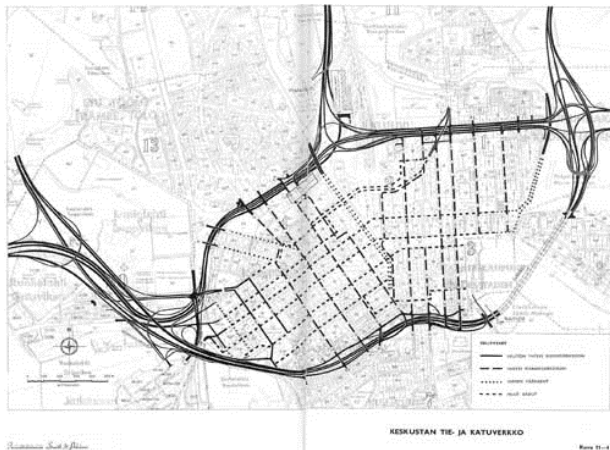
...toisella monipuolisempi käyttö



Molemmilla suunnilleen  
Yhtä suuri kapasiteetti,  
mutta eri nopeus.

# Keskustatunnelin tausta

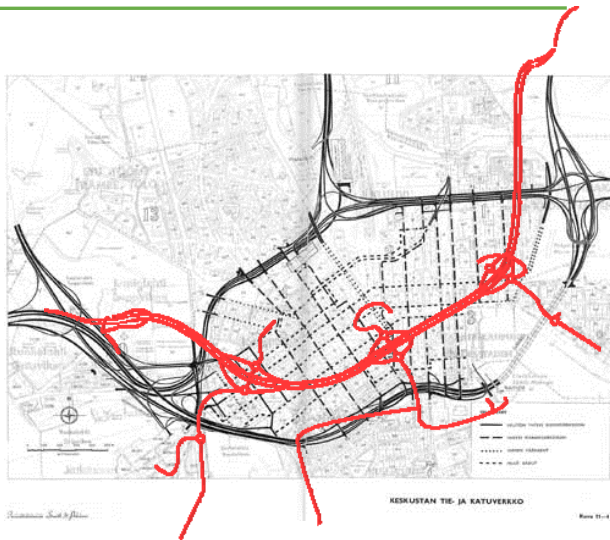
- Autoliikennesuunnittelijoiden toteutumaton 1960-luvun unelma
  - Smith-Polvisen liikennesuunnitelma Helsinkiin
- Maanteiden muuttaminen kaduiksi loppui Helsingissä 1960-luvulla
  - Koska suunniteltiin katujen muuttamista moottoriteiksi





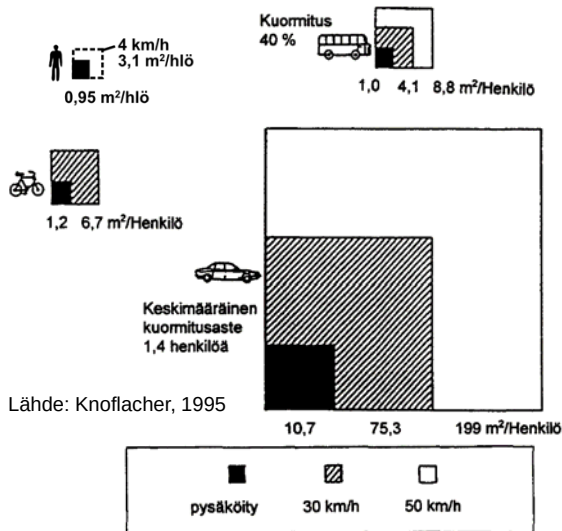
# Keskustatunnelin tausta

- Uusi keskustatunneli ("kokoojakatu") ja Smith-Polvinen
- Keskustan eteläinen kehäväylä, mutta nyt kokonaan tunnelissa
- 2+2 kaistaa = noin 4000 hlö/h
  - Metro (90 m) = n. 12.000 hlö/h



# Autoliikenteen määrä

- Kokemus on osoittanut, että kaupungeissa autoilun määrä on riippuvainen käytettävissä olevasta katutilasta
- Seuraus: autoilua ei voi vähentää lisäämällä katutilaa
- Kävelykeskustaa ei tehdä tekemällä lisää tilaa autoille





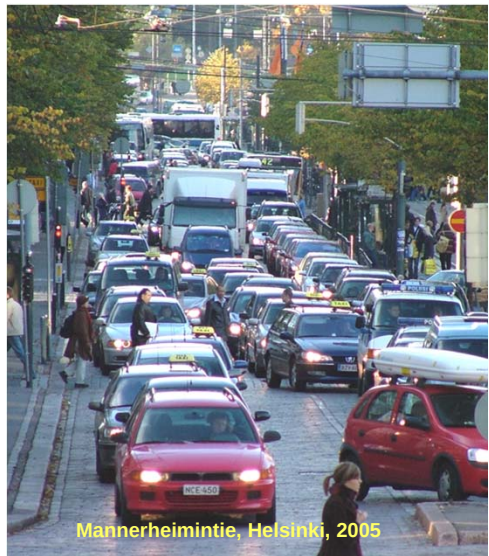
# Kävelykeskusta ja liikennemäärä

- Kävelykeskusta ei rajoita keskustaan tulevan henkilöliikenteen määrää
- Joukkoliikenteen kapasiteetti riittää koko nykyiselle henkilöliikenteen määrälle (noin 100.000 hlö.)
  - Kasvu on joka tapauksessa hoidettava joukkoliikenteellä



# Automaattiset autot...

- Mikä kuvassa muuttuisi, jos autot ovat automaattisia tai sähköllä kulkevia?
- Kävelyn, autoilun ja joukkoliikenteen roolit ovat kysymys kaupungin tilasta, ei kuljettajasta tai käyttövoimasta.
- Tekniikka ei ratkaise eikä muuta kaupungin tilaa.



Mannerheimintie, Helsinki, 2005

# Kaupunkitila elintilana

- Mihin käyttöön katutila annetaan?
- Kaikissa kuvissa suurempi henkilöliikenteen kapasiteetti kuin keskustatunnelissa



Karlsruhe 2005



Düsseldorf 2005



Freiburg 2004

---

# Kiitos!