

**TARKASTELU
PÄÄRAUTATIEASEMAN
YMPÄRISTÖN
HANKKEIDEN
VAIKUTUKSISTA
YDINKESKUSTAN
ELINVOIMAAN**



4.5.2021

Sisällysluettelo

1. SELVITYKSEN TAUSTA
2. SELVITYKSEN OSA-ALUEET
3. TARKASTELTUJEN HANKKEIDEN VAIKUTUKSET
4. TARKASTELTUJEN PÄÄTEPYSÄKKIVAIHTOEHTOJEN VAIKUTUKSET
5. JOHTOPÄÄTÖKSET

TAUSTA-AINEISTOT

- **Hankkeiden vaikutukset ydinkeskustan elinvoimaan** (Jones Lang LaSalle)
- **Keskustan liikenteellisen saavutettavuuden arviointi** (Liikenne- ja katusuunnittelupalvelu)
- **Kävely-ympäristön toiminnallisuuden ja laadun arviointi** (Harris & Kjisik ja Hellon)
- **Liikennesuunnitelmaluonnokset ja niiden liikenteellinen arviointi** (Liikenne- ja katusuunnittelupalvelu ja Ramboll)

1. Selvityksen tausta

Pormestarin 1.10.2020 toimeksiannon mukaan

kaupunginkanslian (vastuuhenkilö aluerakentamispäällikkö Outi Sääntti) ja kaupunkiympäristön toimialan (vastuuhenkilö liikenne- ja katusuunnittelupäällikkö Reetta Putkonen) on yhteistyössä arvioitava laajasti rautatieaseman ympäristössä vireillä olevien hankkeiden vaikutuksia ydinkeskustan elinvoimaan ja tarkastella Kruunusillat-hankkeen vaihtoehtoisten päätepyssäkiratkaisujen vaikutuksia alueen elinvoimaan.

Selvityksen laatimiseen ovat osallistuneet

- aluerakentamispäällikkö Outi Sääntti, kaupunginkanslia, puheenjohtaja
- liikenne- ja katusuunnittelupäällikkö Reetta Putkonen, kaupunkiympäristön toimiala
- projektinjohtaja Sirpa Kallio, kaupunginkanslia
- kehityspäällikkö Minna Maartola, kaupunginkanslia
- yksikön päällikkö Janne Prokkola, kaupunkiympäristön toimiala
- projektipäällikkö Niko Setälä, kaupunkiympäristön toimiala.

Lisäksi työhön ovat osallistuneet teetettyjen konsulttitoimien ohjausryhmissä, työpajoissa tai muuten

- projektinjohtaja Katariina Baarman, kaupunginkanslia
- yleiskaavasunnittelija Elina Luukkonen, kaupunkiympäristön toimiala
- kulttuurijohtaja Mari Männistö, kulttuuri- ja vapaa-ajan toimiala
- maankäyttö- ja liikenneasioiden päällikkö Tiina Pasuri, Helsingin seudun kauppakamari
- yksikön päällikkö Ulla Tapaninen, kaupunginkanslia.
- erityisasiantuntija Laura Yrjänä, kaupunginkanslia.

2. Selvityksen osa-alueet

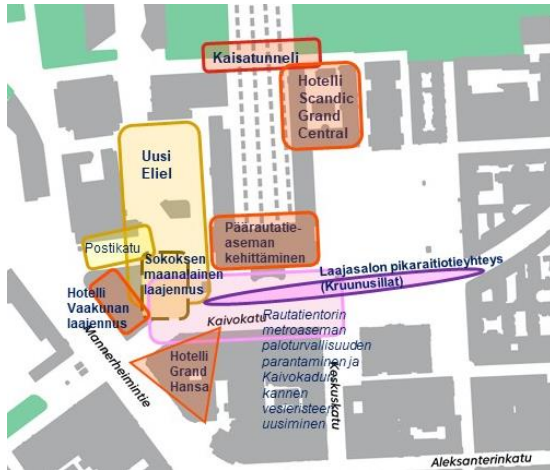
Selvitystyö muodostuu seuraavista kokonaisuuksista:

- Rautatieaseman ympäristön hankkeiden elinvoimavaikutusten arviointi (Jones Lang LaSalle, JLL)
- Kävely-ympäristön toiminnallisuuden ja laadun arviointi (Harris&Kjisik, Hellon)
- Merkittävien kaupunkikehityshankkeiden vaikutukset saavutettavuuteen ja niiden tuomat muutokset Kaivokadulla ja Postikadulla (virkatyö)
- Luonnossuunnitelmat Kruunusillat-raitiotien päätepysäkkivaihtoehdoista ja liikenteelliset johtopäätökset (virkatyö + Ramboll)
 - päätepysäkki Kaivokadulla (VE1)
 - läpiajettava pysäkki Kaivodulla, päätepysäkki toisaalla esim. Hernesaassa (VE2)
 - päätepysäkki Rautatientorilla (VE3)
 - päätepysäkki Oodilla (VE4)
- Keskustan liikenteellisen saavutettavuuden arviointi (virkatyö).

Arviointi perustuu akateemiseen ja ei-akateemiseen tutkimukseen, jonka pohjalta on luotu elinvoima-arvioinnin työkalu (JLL), kvalitatiivisiin haastatteluihin, seudullisen liikennemallin tuloksiin (Helmet) ja asiantuntija-arviointeihin.

3. Tarkasteltujen hankkeiden vaikutukset

Helsingin ydinkeskustassa oli selvitystyön käynnistyessä suunnitteilla tai vireillä useita kiinteistökehitys-, rakennus- ja liikennehanketta. Tässä selvitystyössä on arvioitu seuraavien, ydinkeskustan elinvoiman kehityksen kannalta merkittävimpien hankkeiden vaikutuksia eri näkökulmista:



- Hotelli Grand Hansa
- Hotelli Scandic Grand Central Helsinki
- Hotelli Vaakunan laajennus
- Kaisantunneli
- Päärautatieaseman kehittäminen
- Sokoksen maanalainen laajennus
- Uusi Eliel
- Kruunusillat (Laajasalon pikaraitiotie)

Seuraavan taulukon vaikutusarvion värien selite:

- suuri positiivinen muutos +++
- kohtalainen positiivinen muutos ++
- pieni positiivinen muutos +
- neutraali +/-
- pieni negatiivinen muutos -
- negatiivinen muutos --
- tieto vaikutusten voimakkuudesta puuttuu ?

4. Tarkasteltujen pysäkkivaihtoehtojen vaikutukset

Arviointikriteeri	VE1 Pääte pysäkki Kaivokadulla	VE2 Läpiajettava pysäkki Kaivokadulla	VE3 Pääte pysäkki Rautatientorilla	VE4 Pääte pysäkki Oodin vieressä
Elinvoimaisuus	Hanke parantaa ulkoisia yhteyksiä ja on uusien käyttäjien sisäisten yhteyksien kannalta hyvä vaihtoehto. Vaihtoehto heikentää hieman kulkukokemusta, kun kadun vilkkaan liikenteen lisäksi raitiovaunut vaihtavat raidetta pääte pysäkillä. Seisoivat raitiovaunut muodostavat näköesteen ja alueesta voi muodostua terminaalinainen. Kaksi raideparia ja eri suuntiin kulkevat raitiovaunut ovat epätyypillinen ratkaisu, jota voi olla vaikea hahmottaa.	Hanke parantaa ulkoisia yhteyksiä ja on uusien käyttäjien sisäisten yhteyksien kannalta hyvä vaihtoehto. Vaihtoehto ei heikennä nykykäyttäjien sisäisiä yhteyksiä ja sen vaikutus kulkukokemukseen on neutraali. Kaivokadun ylittävää kulkukokemusta heikentää vilkas liikenneväylä. Kaksi raideparia ja eri suuntiin kulkevat raitiovaunut ovat epätyypillinen ratkaisu, jota voi olla vaikea hahmottaa.	Hanke parantaa ulkoisia yhteyksiä. Pääte pysäkin sijainti Rautatientorilla ei ole raitiovaunun käyttäjien sisäisten yhteyksien kannalta yhtä hyvä vaihtoehto kuin sijainti Kaivokadulla. Linja-autopysäkkien hajauttaminen lisää kävelyajoja. Vaihtoehto ei heikennä nykykäyttäjien sisäisiä yhteyksiä perustuen oletukseen, että raitiovaunukisjojen ylittäminen Rautatientorilla ei vie enemmän aikaa kuin nykyisten linja-autopysäkkien läpi kuleminen. Suunnitelma poistaa hieman vehreyttä Rautatientorilta.	Hanke parantaa ulkoisia yhteyksiä ja on uusien käyttäjien sisäisten yhteyksien kannalta hyvä vaihtoehto. Vaihtoehto heikentää nykykäyttäjien sisäisiä yhteyksiä kulkiessaan Asema-aukion poikki. Kaivokadun ylittävää kulkukokemusta heikentää vilkas liikenneväylä. Kaksi raideparia ja eri suuntiin kulkevat raitiovaunut ovat epätyypillinen ratkaisu, jota voi olla vaikea hahmottaa.
Liikenne	Rautatieaseman raitiovaunupysäkit ovat yhdessä Kaivokadulla, mikä vahvistaa joukkoliikenteen palvelutasoa. Kävelijöiden määrä kasvaa Kaivokadun suojateilla. Raitioliikenteellä nopein ja sujuvin reitti keskustaan Kaivokadun keskellä. Yhtenäinen bussiterminaali pysyy Rautatientorilla nykyisellään, mikä pitää bussiliikenteen palvelutason nykyisellään. Keskustan bussimäärät eivät muutu Laajasalon pikaraitioliikenteen vuoksi. Kaivokadulla läpiajo 1+1 kaistaa suuntaansa. Kaivokadulla pysyvät nykyiset liittymäjärjestelyt.	Rautatieaseman raitiovaunupysäkit yhdessä Kaivokadulla, mikä vahvistaa joukkoliikenteen palvelutasoa. Kävelijöiden määrä kasvaa Kaivokadun suojateilla. Raitioliikenteellä nopein ja sujuvin reitti keskustaan Kaivokadun keskellä. Yhtenäinen bussiterminaali pysyy Rautatientorilla nykyisellään, mikä pitää bussiliikenteen palvelutason nykyisellään. Kaivokadulla läpiajo 1+1 kaistaa suuntaansa. Kaivokadulla on nykyiset liittymäjärjestelyt. Pikaraitioliinja VE1:ä pidempi. Epäluotettavuus ja linjastorakenteen muutos vaikuttavat operointikustannuksiin. Mannerheimintien ja Kaivokadun liittymässä nykyistä enemmän raitioliikennettä.	Rautatieaseman raitiovaunupysäkit eri puolilla asemaa. Kävijöiden määrä kasvaa Rautatientorin ympäristössä. Pikaraitioliikenteen kääntyminen Kaivokadulta Rautatientorille heikentää jalankulkijoiden ylitysmahdollisuuksia. Bussiterminaali hajautettu Rautatientorin molemmin puolin, mistä syytä palvelutaso heikkenee. Kaivokadun liittymäjärjestelyt muuttuvat kaikkien kulkumuotojen osalta. Kaivokadulla läpiajo 1+1 kaistaa suuntaansa.	Rautatieaseman raitiovaunupysäkit yhdessä Kaivokadulla, mikä vahvistaa joukkoliikenteen palvelutasoa. Kävelijöiden määrä kasvaa Kaivokadun suojateilla. Raitioliikenteellä nopein ja sujuvin reitti keskustaan Kaivokadun keskellä. Raitiovaunu kääntyy Asema-aukion poikki (kävelyaluetta), mikä heikentää raitioliikenteen luotettavuutta ja kävely-ympäristön turvallisuutta. Bussiterminaali pysyy nykyisellään Rautatientorilla. Kaivokadulla läpiajo 1+1 kaistaa suuntaansa. Oodin saavutettavuus raitioliikenteellä paranee.
Kaupunkitila	Orientoituvuudeltaan selkeä. Kaivokadulla vilkas liikenneväylä dominoi kaupunkitilaa ja tärkeät näkymät katkeavat. Rautatieaseman pääovien edusta ruuhkautuu. Rautatientorin potentiaali kehittyä laadukkaaksi kaupunkiaukioksi säilyy ja tärkeät näkymät säilyvät rautatieaseman itäpuolella.	Orientoituvuudeltaan selkeä. Kaivokadulla vilkas liikenneväylä dominoi kaupunkitilaa. Kaivokadulla näkymiä ei estä aikaa tasaavat raitiovaunut. Rautatieaseman pääovien edusta ruuhkautuu. Rautatientorin potentiaali kehittyä laadukkaaksi kaupunkiaukioksi säilyy ja tärkeät näkymät säilyvät.	Orientoituvuudeltaan heikompi kuin muut vaihtoehdot. Raitiovaunupysäkkien löydettävyyks heikkenee. Näkymät Rautatieaseman pääoville säilyvät nykyisellään ja eteen voi muodostua uusia mahdollisuuksia. Kaivokadulla vilkas liikenneväylä dominoi kaupunkitilaa. Kaivokadulla näkymiä ei estä aikaa tasaavat raitiovaunut. Rautatientorilla keskeiset näkymät Keskuskadulle ja aseman itäovelle katkeavat, toritila kapenee ja jalankulkuympäristö heikkenee.	Orientoituvuudeltaan selkeä. Kaivokadulla vilkas liikenneväylä dominoi kaupunkitilaa. Rautatieaseman pääovien edusta ruuhkautuu. Kaivokadulla vilkas liikenneväylä dominoi kaupunkitilaa. Rautatientorin potentiaali kehittyä laadukkaaksi kaupunkiaukioksi säilyy ja tärkeät näkymät säilyvät. Asema-aukiolla jalankulun alue pienenee. Uudet raiteet estävät istutuksia Töölönlahdenkadulla.

4. Tarkasteltujen pysäkkivaihtoehtojen vaikutukset

Arviointikriteeri	VE1 Pääte pysäkki Kaivokadulla	VE2 Läpiajettava pysäkki Kaivokadulla	VE3 Pääte pysäkki Rautatientorilla	VE4 Pääte pysäkki Oodin vieressä
Toteutettavuus	<p>Pysäkki RKY-alueella. Ei edellytä asemakaavan muutosta. Hankepäätöksen mukainen ratkaisu. Suunnitelmat tekeillä, katusuunnitelma hyväksyttävä KYLK:ssä. Kaivokadun kannen korjauksen ja Asematunnelin uusien pelastusteiden rakentamisen ajankohta rakenteen elinkaaren vaatimassa aikataulussa vuoteen 2030 mennessä. Kannen korjauksen johdosta Kaivokadun liikenne poikki rakentamisen ajan. Tämän johdosta Kaivokadun kannen työmaan kokonaiskesto lyhenee noin puoleen ja kustannukset alenevat 10 miljoonaa euroa. Erilaisia vaiheistusvaihtoehtoja olemassa, niillä yllä oleva vaikutus kestoon ja kustannuksiin. Maanalaisten rakenteiden uusimisen kustannus- ja toteutusvastuut sopimatta.</p>	<p>Pysäkki RKY-alueella. Ei edellytä asemakaavan muutosta. Kaivokadun kannen korjauksen ja Asematunnelin uusien pelastusteiden rakentaminen läpiajopysäkin yhteydessä arviolta vuoteen 2030 mennessä. Maanalaisten rakenteiden uusimisen kustannusvastuut sopimatta. Edellyttää merkittäviä muutoksia raidejärjestelyihin katutöineen keskustan länsipuolen reitille (vielä määrittämättä). Kannen korjauksen johdosta Kaivokadun liikenne poikki rakentamisen ajan. Tämän johdosta Kaivokadun kannen työmaan kokonaiskesto lyhenee noin puoleen ja kustannukset alenevat 10 miljoonaa euroa. Maanalaisten rakenteiden uusimisen kustannus- ja toteutusvastuut sopimatta.</p>	<p>Pysäkki RKY-alueella. Asemakaavan muutostarve epäselvä. Edellyttää uusien bussilaitureiden rakentamista Rautatientorin itäpuolelle sekä Mikonkadun varren katupuiden uusimista. Kaivokadun kannen korjauksen ja Asematunnelin uusien pelastusteiden rakentamisen ajankohta rakenteen elinkaaren vaatimassa aikataulussa vuoteen 2030 mennessä. Kannen korjauksen johdosta Kaivokadun liikenne poikki rakentamisen ajan. Tämän johdosta Kaivokadun kannen työmaan kokonaiskesto lyhenee noin puoleen ja kustannukset alenevat 10 miljoonaa euroa. Erilaisia vaiheistusvaihtoehtoja olemassa, niillä yllä oleva vaikutus kestoon ja kustannuksiin. Maanalaisten rakenteiden uusimisen kustannus- ja toteutusvastuut sopimatta.</p>	<p>Kaivokadun pysäkki RKY-alueella. Ei edellytä asemakaavan muutosta. Kaivokadun kannen korjauksen ja Asematunnelin uusien pelastusteiden rakentamisen yhteydessä läpiajopysäkin rakentaminen arviolta vuoteen 2030 mennessä. Maanalaisten rakenteiden uusimisen kustannusvastuut sopimatta. Ajoitus sovittava yhteen Uusi Eliel-hankkeen kanssa. Edellyttää Töölönlahdenkadulla pelastusteiden uudelleenjärjestelyjä. Edellyttää Elielin pysäköintilaitoksen ajorampin siirtoa pohjoisemmaksi Töölönlahdenkadulla. Laajat työmaa-alueet Kaivokadulla, Asema-aukiolla ja Töölönlahdenkadulla.</p>
Rakentamis- aikaiset haitat	<p>Kaivokadun raitio- ja ajoneuvoliikenne poikki rakentamisen ajan noin 12-24 kk. Laaja yhtenäinen työmaa-alue, joka rajautuu Kaivokadun alueelle. Jalankulkuyhteydet muuttuvat työmaan aikana. Bussiterminaali toimii normaalisti Rautatientorilla.</p>	<p>Kaivokadun raitio- ja ajoneuvoliikenne poikki rakentamisen ajan noin 12-24 kk. Laaja yhtenäinen työmaa-alue, joka rajautuu Kaivokadun alueelle. Jalankulkuyhteydet muuttuvat työmaan aikana. Bussiterminaali toimii normaalisti Rautatientorilla. Lisäksi edellyttää merkittäviä muutoksia raidejärjestelyihin katutöineen keskustan länsipuolella.</p>	<p>Kaivokadun raitio- ja ajoneuvoliikenne poikki rakentamisen ajan noin 12-24 kk. Laaja yhtenäinen työmaa-alue, joka rajautuu Kaivokadun, Rautatientorin ja Mikonkadun alueelle. Jalankulkuyhteydet muuttuvat työmaan aikana. Bussiterminaali on remontissa, vaiheistettavissa eri aikaan Kaivokadun remontin kanssa.</p>	<p>Kaivokadun raitio- ja ajoneuvoliikenne poikki rakentamisen ajan noin 12-24 kk. Laaja yhtenäinen työmaa-alue, joka rajautuu Kaivokadun, Asema-aukion ja Töölönlahdenkadun alueelle. Jalankulkuyhteydet muuttuvat työmaan aikana. Rautatientorin bussiterminaali toimii normaalisti.</p>

5. Johtopäätökset

- Rautatieaseman ympäristössä rakenteilla ja suunnitteilla olevat kehityshankkeet lisäävät ydinkeskustan elinvoimaa saavutettavuuden, aktiviteettien ja vetovoiman, kohtaamisten ja kokemuksellisuuden näkökulmasta.
- Alueen uudet hankkeet monipuolistavat ydinkeskustan palvelutarjontaa ja vastaavat siten paremmin eri käyttäjäryhmien tarpeisiin. Uusia hankkeita suunniteltaessa on mahdollista vaikuttaa kävijävirtojen ajalliseen jakaumaan ja luoda koko päivän vilkkaana pysyviä kohteita mm. tuomalla erilaisia toimintoja alueelle.
- Kaivokadun ja Päärautatieaseman ympäristö tarvitsevat julkiseen tilaan kaupallista vetovoimaa lisääviä toimintoja (kahvilat, terassit, pop-up). Uudet toiminnot lisäävät alueen sosiaalista kontrollia ja vähentävät todennäköisesti häiriökäyttäytymistä.
- Pitkän tähtäimen strateginen tavoite on joukkoliikenteen siirtyminen raiteille. Tällä on vaikutusta myös Rautatieaseman ympäristöön ja siellä oleviin bussiterminaaleihin. Muutos tuo mahdollisuuksia Rautatien torin ja Elielinaukion kaupunkikulttuurin kehittämiseksi.
- Saavutettavuus kaikilla kulkumuodoilla on alueen elinvoiman keskeinen perusta.
- Rakennus- ja korjaushankkeiden yhteydessä Kaivokadulla ja muualla Päärautatieaseman ympäristössä on panostettava katu- ja muun kaupunkitilan laatutasoon osana miellyttävää ja turvallista kulkukokemusta, jotta alueen elinvoimaisuus lisääntyy. Metroaseman ja Asematunnelin vesikatto tulee korjata 2020-luvun aikana. Vesikaton uusiminen on edellytysinvestointi Asematunnelin tilojen kohentamiselle.

5. Johtopäätökset

- Tämän selvityksen laatimisen aikana on osana Kruunusillat-hanketta tunnistettu tarve ko. hankkeen vaiheistamiselle. Kokonaisuudesta päätetään kaupunginvaltuustossa syksyllä 2021. Tutkittava vaiheistus on:
 - Vaihe I 2021-2026 Laajasalo (Yliskylä) - Hakaniemi ja Kruunuvuorenranta (Haakoninlahti) - Pasila
 - Vaihe II 2026-2028 Laajasalo – keskusta
 - Vaihe III 2028-2030 läpiajettava pysäkki, jos se ei ole mahdollinen vuoteen 2028 mennessä.
- Keskustan pysäkkivaihtoehtoista liikenteen järjestämisen näkökulmasta parhaaksi on arvioitu läpiajopysäkki Kaivokadulle (VE2). Kaivokadun pääte pysäkki (VE1) voi olla korkeintaan lyhytaikainen välivaihe ennen lopullisen ratkaisun toteutumista. Joukkoliikenteen on palveltava ydinkeskustaa mahdollisimman sujuvasti.
- Rautatientori on mahdollinen pääte pysäkki (VE3) siinä vaiheessa, kun itäinen bussiliikenne keskustaan vähenee ainakin puoleen nykyisestä. Muutos edellyttää runkojoukkoliikenteen vahvistamista raiteille ja siihen kytkeytyviä korkean palvelutason liityntäterminaaleja.
- Oodin taakse sijoittuvan pääte pysäkkivaihtoehdon (VE4) haitalliset vaikutukset ympäristöönsä ovat hyötyjä suuremmat. Kaivokadun läpiajopysäkillä tulee hakea linjastollisesti muunlainen pääte pysäkkiratkaisu. Optimaalisimmat kohteet pääte pysäkkiksi tässä vaihtoehdossa ovat Hernesaareissa tai Länsisatamassa.
- Vuoden 2021 aikana on laadittava tarkempi selvitys raitioliikenteen linjastorakenteesta ja osana sitä tutkittava läpiajopysäkin mahdollisuus Kaivokadulla. Linjaston vaikutukset muihin liikennejärjestelyihin ja elinvoimaan on arvioitava.

5. Johtopäätökset

- Uusi Eliel -kilpailuehdotuksissa esitetyt muutokset vaikuttavat myönteisesti Päärautatieaseman kävely-ympäristöön.
- Postikadun mahdollisten muutosten liikennejärjestelmävaikutuksia ajoneuvoliikenteelle ei ole vielä selvitetty riittävän tarkasti. Muutokset lisäävät ajoneuvoliikennettä Mannerheimintien ja Kaivokadun liittymässä, millä on vaikutusta autoliikenteen lisäksi joukkoliikenteen toimivuuteen ja jalankulkuun. Liikenteelliset vaikutukset arvioidaan vuoden 2022 aikana osana Uusi Eliel -hanketta.
- Tämän selvityksen yhteydessä laadituissa liikennemallitarkasteluissa vaikutukset matka-aikoihin tai liikenteen siirtymiin alempiluokkaiselle katuverkolle ovat vähäiset (liikenne-ennuste 2030 ilman tiemaksuja). Tarkasteluiden lähtökohtana on ollut, että kaikissa pysäkkivaihtoehdoissa Kaivokadulla on 1+1 ajokaistaa suuntaansa.
- Rautatieaseman saatto- ja taksiliikenne tulee suunnitella molemmin puolin Päärautatieasemaa, kun Kaivokadulta poistetaan pysäköintipaikat aseman edustalta.
- Elielin maanalainen pysäköintilaitos on osa Uusi Eliel -kehityshanketta ja sen yhteydessä laitoksen sisäänajoyhteys Kaivokadun suunnasta on tarkoitus poistaa.
- Kruunusillat-hankkeen ajallinen vaiheistus siten, että liikennöinti alkaa ensin Hakaniemeen / Pasilaan ja laajenee ydinkeskustaan vasta myöhemmin, antaisi ydinkeskustan toimijoille aikaa palautua koronapandemian vaikutuksista.

VASTAUS TOIMEKSIANTOON

Tehtävänä on ollut arvioida laajasti Päärautatieaseman ympäristössä vireillä olevien eri hankkeiden vaikutuksia ydinkeskustan elinvoimaan ja tarkastella suunnitteilla olevan Kruunusillat-raitiotien mahdollisten päätepysäkkiratkaisujen (Kaivokatu ja Rautatientori) vaikutuksia kokonaisuuteen nähden.

- Rautatieaseman ympäristössä vireillä ja suunnitteilla olevat kehityshankkeet lisäävät ydinkeskustan elinvoimaa.
- Saavutettavuus kaikilla kulkumuodoilla on alueen elinvoiman keskeinen perusta.
- Tavoitteena on läpiajettava pysäkki Kaivokadulla. Kaivokadun päätepysäkki voi olla korkeintaan lyhytaikainen välivaihe. Vuoden 2021 aikana on laadittava tarkempi selvitys keskustan raitiotielinjastosta. Linjaston vaikutukset muihin liikennejärjestelyihin ja elinvoimaan on arvioitava.

TAUSTA-AINEISTOT

Erillisinä dokumentteina

- **Hankkeiden vaikutukset ydinkeskustan elinvoimaan**
(Jones Lang LaSalle)
- **Keskustan liikenteellisen saavutettavuuden arviointi**
(Helsingin kaupunki, liikenne- ja katusuunnittelupalvelu)
- **Kävely-ympäristön toiminnallisuuden ja laadun arviointi**
(Harris & Kjisik ja Hellon)
- **Liikennesuunnitelmaluonnokset ja niiden liikenteellinen arviointi**
(Helsingin kaupunki, liikenne- ja katusuunnittelupalvelu ja Ramboll)