



§ 463

Ydinkeskustan liikennejärjestelmäsuunnitelma

HEL 2023-004653 T 08 00 00

Esitys

Kaupunkiympäristölautakunta päätti panna asian kahdeksi viikoksi pöydälle.

Käsittely

Asian aikana kuultavana olivat yksikön päälliköt Pihla Kuokkanen, Janne Prokkola, liikenneinsinöörit Marek Salermo, Henna Hovi, Hanna Pund, johtava maisema-arkkitehti Anu Lamminpää, johtava liikenneinsinööri Taneli Nissinen, tiimipäällikkö Salla Hoppu ja arkkitehti Tytti Wiinikka. Asiantuntijat poistuivat kuulemisensa jälkeen kokouksesta.

Kaupunkiympäristölautakunta päätti yksimielisesti panna asian kahdeksi viikoksi pöydälle Mika Raatikaisen ehdotuksesta.

Esittelijä

kaupunkiympäristön toimialajohtaja
Ville Lehmuskoski

Lisätiedot

Marek Salermo, liikenneinsinööri, puhelin: 09 310 37106
marek.salermo(a)hel.fi
Henna Hovi, liikenneinsinööri, puhelin: 09 310 21337
henna.hovi(a)hel.fi
Pihla Kuokkanen, yksikön päällikkö, puhelin: 09 310 34301
pihla.kuokkanen(a)hel.fi

Liitteet

- 1 Ydinkeskustan liikennejärjestelmää koskeva kehittäminen
- 2 Ydinkeskustan liikenneverkon tavoitetilä
- 3 Ydinkeskustan liikennejärjestelmäsuunnitelma raportti
- 4 Ydinkeskustan poikittaisten pääyhteyksien vaihtoehtotarkastelu
- 5 Elinvoimavaikutusten arviointi
- 6 Lausunnot ja vastineet
- 7 Kaupunkilaisraadın julkilausuma

Muutoksenhaku

Muutoksenhakukielto, valmistelu tai täytäntöönpano

Esitysehdotus

Kaupunkiympäristölautakunta esittää kaupunginhallitukselle hyväksyttäväksi ja jatkosuunnittelussa ohjeellisena noudatettavaksi:



- ydinkeskustan liikennejärjestelmää koskeva kehittäminen (liite 1)
- ydinkeskustan liikenneverkon tavoitetila (liite 2).

Tiivistelmä

Ydinkeskustan liikennejärjestelmäsuunnitelma muodostaa kokonaiskuuvan ydinkeskustan liikennejärjestelmän tavoitetilanteesta sekä kuvaa, miten tavoitetilaa kohti edetään. Ydinkeskustaan tavoitellaan kestäväää liikennejärjestelmää, joka mahdollista kävelyn, oleilun ja viihtymisen olosuhteiden kehittymisen. Suunnitelmassa on luotu periaatteet kaupunkielämän vahvistamiseksi. Samalla liikennejärjestelmä palvelee keskustaan saapuvia ja siellä liikkuvia ihmisiä, palveluita ja tavaroita hyvin. Keskustan hyvä saavutettavuus kaikilla kulkumuodoilla kaikkina vuodenaikoina turvataan.

Tämä liikennejärjestelmäpäätös on osa valmistelun ohjaamista eikä ole juridisesti sitova päätös. Päätöksellä ohjataan asemakaavojen, hanke-suunnitelmien ja katusuunnitelmien valmistelua. Näiden hyväksymäprosessit ovat erillisiä. Esimerkiksi asemakaavoista tullaan päättämään erikseen valtuustossa. Liikennejärjestelmäsuunnitelmalla asetetaan tavoitteet kokonaisvaltaisuus huomioiden yksityiskohtaisemmalle suunnittelulle, jossa suunnitteluratkaisut konkretisoituvat ja vaikutusarvioiteja tarkennetaan.

Ydinkeskustan liikennejärjestelmäsuunnitelma luo mahdollisuudet kehittää käveltävyyttä ja viihtyisyyttä keskeisten linjausten kautta, jotka on esitetty liitteessä 1. Ydinkeskustan liikenneverkon tavoitetila on kuvattu liitteessä 2. Nämä yhdessä muodostavat strategisen tavoitetilan, jota toteutetaan tarkemmilla suunnittelutasoilla suunniteltavilla ratkaisuilla.

Liikennejärjestelmäsuunnitelma linjaa ydinkeskustan paikalliskatujen kehittämistä paremmin perillä olemista, kävelyä ja oleilua palveleviksi. Huoltoliikenteelle lisätään kuormauspaikkoja, kun taas kävelyalueet rauhoitetaan turvalliselle kävelylle ja oleilulle. Paikalliskatujen autoliikenteen rauhoittamiseen vaikuttaa myös ydinkeskustaan saapuvan autoliikenteen ohjaaminen maanalaisiin pysäköintilaitoksiin, mihin liittyy myös keskustan huoltotunnelin kehittäminen. Ydinkeskustan paikallista katuverkkoa ja siihen liittyviä kävelyolosuhteita kehitetään alueellisten liikennesuunnitelmien ja niiden perusteella tehtävien katusuunnitelmien perusteella seuraavan noin 10 vuoden aikana.

Autoliikenteen pääverkkoa harvennetaan ydinkeskustassa. Kaivokatu ja siihen johtavat kadut muutetaan osaksi paikallisverkkoa ja päärautatieaseman edustalla katutilaa varataan joukkoliikenteelle ja kävelylle eikä läpiajo ole mahdollista autoliikenteelle. Kaivokadun muutos edellyttää asemakaavamuutoksen, jonka tavoitteeksi tässä yhteydessä asetetaan Kaivokadun muuttaminen päärautatieaseman edustalla joukkoli-



kennekaduksi. Kaivokadulla asemakaavan laatiminen käynnistetään heti liikennejärjestelmäsuunnitelmapäätöksen jälkeen. Silti kadun tavoiteltavia liikennejärjestelyitä päästään rakentamaan vasta 2030-luvun alkupuolella, kun asemakaava ja siihen perustuva katusuunnitelma ovat lainvoimaisia.

Myös autoliikenteen pääverkon kaduilla parannetaan käveltävyyttä ja viihtyisyyttä ydinkeskustassa. Katujen liikennejärjestelyt ajokaistoineen suunnitellaan autoliikenteen reunaehdot huomioiden. Osalla näistä pääverkon kaduista liikenteelliset reunaehdot mahdollistavat kaistamäärän rajaamisen yhteen ajokaistaan suuntaansa. Tällöin katu ei houkuttele kantakaupungin läpiajoon, ja kadun estevaikutus pysyy kohdullisena ympäristössä, jossa liikkuu erittäin runsaasti jalankulkijoita. Osalla pääverkon kaduista taas liikenteellinen kapasiteetti korostuu häiriöherkkyyden, pelastusliikenteen toimintavarmuuden, satamaliikenteen toimivuuden ja verkollisen sijainnin vuoksi.

Esplanadeilla on hyvin vanha asemakaava ja alueelle on suunnitteilla mittava vesihuollon saneeraus. Nykyisen asemakaavan määräykset eivät huomioi alueen merkittävää kulttuurihistoriallista arvoa ja siten jo mittava kadun peruskorjaus mahdollisine muutoksineen vaatii alueella asemakaavan päivittämistä. Asemakaavan tavoitteeksi asetetaan riittävä autoliikenteen kapasiteetti ydinkeskustan poikittaiselle autoliikenteelle. Asemakaavan lähtökohtana on tällöin Esplanadin kaistajärjestelyjen säilyttäminen nykytilanteen mukaisina eli 2 ajokaistaa suuntaansa. Asemakaavamuutos käynnistetään heti tämän liikennejärjestelmäsuunnitelmapäätöksen jälkeen. HSY:n vesihuoltoremontti on ajoitettu vuosikymmenen vaihteeseen, jolloin myös alueen uusi asemakaava on saanut lainvoiman.

Esittelijän perustelut

Lähtökohdat

Kaupunginhallitus päätti 25.1.2021 periaatteista ja toimenpiteistä kävelykeskustan laajentamiseen tähtäävän jatkosuunnittelun pohjaksi. Päätöksessä linjattiin kävelykeskustan ja käveltävän keskustan kunnianhimoisesta laajentamisesta sekä edellytettiin laatimaan suunnitelma, joka voidaan aikatauluttaa ja jota voidaan toteuttaa useammassa vaiheessa.

Keskustan liikennejärjestelmän ja elinvoimaisuuden kehittämistä ohjaavat ensisijaisesti strategiset tavoitteet, joita on esitetty yleiskaavassa ja kaupunkistrategiassa. Yleiskaavassa ydinkeskusta luokitellaan liike- ja palvelukeskustaksi, joka on alueena kävelypainotteinen ja erottuu ympäristöstään tehokkaampana sekä toiminnallisesti monipuolisempana. Kaupunkistrategia linjaa puolestaan panostamaan keskustassa käveltävään ja viihtyisään kaupunkitilaan, tehden keskustasta houkuttele-



vamman, saavutettavamman ja toimivamman. Strategiassa edellytetään, että liikennejärjestelyjä kehitetään keskustan elinvoiman kasvua tukeviksi, selvitetään aina kaupungin keskustan saavutettavuuteen vaikuttavien liikennehankkeiden kokonaisvaikutukset, toteutetaan maanalaisten pysäköintilaitosten käyttöä lisääviä ratkaisuja sekä huolehditaan huolto- ja jakeluliikenteen sujuvuudesta. Myös tavoite hiilineutraalista Helsingistä ohjaa osaltaan keskustan liikennejärjestelmän kehittämistä.

Vastauksena kaupunginhallituksen päätökseen 25.1.2021 Helsingin kaupungin liikenne- ja katusuunnittelupalvelu on käynnistänyt ja valmistellut monialaisesti kävelykeskustan jatkosuunnittelua varten liikennejärjestelmäsuunnitelman ja sitä toteuttavan toimenpideohjelman ydinkeskustan alueelle. Suunnitelmassa on osoitettu konkreettinen suunta keskustan liikennejärjestelmän kehittämiseksi sekä muodostettu lähtökohdat tuleville kehittämishankkeille. Ydinkeskustan liikennejärjestelmäsuunnitelma kuuluu käveltävän keskustan kehittämiskokonaisuuteen ja täydentää Elämyksellinen ydinkeskusta, ydinkeskustan maankäytön kehityskuva 2032 -suunnitelmaa, jossa on esitetty käveltävän keskustan laajentamisen tavoitteet ja tarpeet.

Kaupunkiympäristölautakunta esittäessään kaupunginhallitukselle ydinkeskustan maankäytön kehityskuvan hyväksymistä 15.11.2022, lisäsi seuraavan keskustan saavutettavuutta koskevan päätöksen yksimielisesti. ”Ydinkeskustan saavutettavuus yksityisautoilla on hyvä saavuttaessa länsisuunnasta ydinkeskustan maanalaisiin pysäköintihalleihin. Sen sijaan muista suunnista saavuttaessa yhteydet maanalaisiin pysäköintitiloihin ovat heikommat ja pysäköintitilojen tarjonta on puutteellista. Lisäksi keskustan rakennettujen pysäköintitilojen käyttöaste on usein matala. Ydinkeskustan saavutettavuuden parantamiseksi ja edelleen ydinkeskustan viihtyisyyden lisäämiseksi jatkoselvitetään vaihtoehtoja keskustan maanalaisten pysäköintilaitosten saavutettavuuden parantamiseksi ensisijaisesti yksityisinä investointihankkeina. Vaihtoehtoja esitellään lautakunnalle syyskuuhun 2023 mennessä.” Kaupunginhallitus hyväksyi ydinkeskustan maankäytön kehityskuvan 22.5.2023.

Kaupunginhallituksen alainen elinkeinojaosto on hyväksynyt elinkeinopoliittiset tavoitteet maankäytölle 14.3.2022. Niissä on keskustan liikennejärjestelmää koskevia tavoitteita:

- Keskustan hyvä saavutettavuus kaikilla kulkumuodoilla kaikkina vuodenaikoina turvataan. Saavutettavuuden parantamisessa painotetaan kestäviä ja kustannustehokkaita kulkumuotoja, turvaten myös sujuva henkilöautoliikenne sekä asukkaille että liikkeissä asioiville. Kaupunki varmistaa keskustan logistiikkatoimintojen sujuvuuden nykyistä tehokkaammin.



- Ydinkeskustan kävelypainotteista aluetta laajennetaan ja hoidetaan jatkossa kokonaisuutena korkean laatutason palvelulupauksella.
- Kaupunki tarjoaa keskustan huoltotunneliin liittymisen edistämiseksi alueen kiinteistönomistajille riittävät kannustimet liittymiselle ja selvittää keinoja katutilan tekemiseksi turvallisemmaksi kävelyllä ja pyöräilyllä.

Kaupunkiympäristölautakunta päätti 19.9.2023 hyväksyä ydinkeskustan liikennejärjestelmän tavoitteet sekä periaatteet suunnitelman laatimisen lähtökohdiksi.

Lautakunta päätti asettaa ydinkeskustan liikennejärjestelmän tavoitteeksi:

- Kestävä liikennejärjestelmä vahvistaa elämyksellistä keskustaa.
- Kävelyn, oleilun ja viihtymisen olosuhteet Helsingin keskustassa ovat kansainvälisesti korkealaatuisia ja paranevat oleellisesti nykytilanteesta.
- Ihmisten saapuminen keskustaan ja keskustassa liikkuminen on sujuvaa
- Jakelu- ja huoltoliikenne palvelevat keskustassa toimivien tarpeita hyvin.

Suunnittelun lähtökohdiksi asetettiin:

- Ydinkeskustan viihtyisyyden ja elinvoimaisuuden merkittävän kehittämisen mahdollistamiseksi ydinkeskustan poikittaisen autoliikenteen suunnittelun lähtökohtana on ensisijaisesti tukeutua Esplanadin muodostamaan pääyhteyteen.
- Maanalaisten pysäköintilaitosten ja huoltotunnelin saavutettavuutta sekä toimintaedellytyksiä kehitetään palvelemaan ydinkeskustan logistisia tarpeita sekä saapumista autolla. Ensivaiheessa edistetään Hakaniemen torin pohjoispuolelta maanalaista ajoyhteyttä keskustan huoltotunneliin.
- Paikalliskatuja kehitetään rauhallisen liikkumisen ympäristöinä, jotka tukevat niin kivijalkakorttelien elävyyttä kuin kävelyreittien jatkuvuutta. Läpiajavan autoliikenteen tulee mahdollisimman suuressa määrin ohjautua pääverkon kaduille.

Lisäksi lautakunta päätti, että nykyisen huoltotunnelin soveltuvuutta pysäköintilaitoksiin kulkemiseen testataan mahdollisimman pian. Selvitetään jatkovalmistelussa tunnelissa tarvittavat muutokset, jotta ajaminen parkkihalliin onnistuu eri suunnista. Autoilijoille kerrotaan ajomahdollisuudesta ja liikennettä ohjataan tunneliin opasteilla.



Lisäksi keskustan alueella priorisoidaan kävelyn sujuvuutta ja jalankulkuympäristön viihtyisyyttä ja kehitetään välineet kävelyn sujuvuuden ja kävely-ympäristön laadun mittaamiseen tämän priorisoinnin tueksi.

Kaupunkiympäristölautakunta korosti liikennesuunnitteluperiaatteissa olevaa tavoitetta Helsingin ydinkeskustan elinvoiman, viihtyisyyden ja elämyksellisyyden vahvistamisesta. Liikennejärjestelmän suunnittelun jatkotyössä tavoitteen saavuttaminen edellyttää kaikkien eri osapuolten sitoutumista tavoitteeseen. Siksi lautakunta piti tärkeänä, että jatkotyössä suunnitteluun osallistetaan laajasti eri sidosryhmiä elinkeinoelämästä kaupunkilaisiin.

Keskustan huoltotunnelin kehittämisvarauksesta on päätetty kaupunginhallituksessa 25.3.2024. Siinä yhteydessä on käyty alustavasti läpi keskustan huoltotunnelin kehittämisen vaihtoehtoja.

Liikennejärjestelmäsuunnitelman laatimisen aikana on ollut käynnissä Esplanadin ja niihin liittyvien katujen kokeilu, jossa liikennejärjestelyjä ja katu ympäristöä on kehitetty kävelyn ja oleilun olosuhteiden parantamiseksi. Kokeilujakso kestää kesästä 2023 syksyyn 2024 (Kaupunkiympäristölautakunta 15.11.2022). Kokeilun vaikutuksia on seurattu tiivistä ja niistä saadut välitulokset ([12.12.2023](#) ja [18.6.2024](#)) ovat toimineet liikennejärjestelmäsuunnitelman laatimisen tukena.

Esplanadin kokeilu on lisännyt alueella kävelyä ja oleilua erityisesti kesäaikaan, talviaikaan hyödyt ovat olleet vähäisiä. Paikan päällä haastatellut ovat olleet pääosin tyytyväisiä kokeiluun, helsinkiläisille tehdyssä puhelinhaastattelussa mielipiteet jakautuvat tasaisemmin sekä puolesta että vastaan. Kokeilulla ei ole havaittu merkittäviä vaikutuksia alueen elinvoimaan, osa toimijoista on saanut kokeilusta hyötyä erityisesti laajempien terrassien ansioista, osa toimijoista on kokenut kokeilun hyvin kielteisenä huoltoajon vaikeutumisen, autoliikenteen hidastumisen ja pysäköintipaikkojen poistumisen takia. Autoliikenteen määrä on vähentynyt Esplanadeilla, Pohjois- ja Eteläesplanadien liikennemäärät ovat vähentyneet 18-20 % syksyllä 2023 aikaisempien vuosien mittauksiin nähden. Autoliikenteen sujuvuus on kokeilun aikana heikentynyt maltillisesti ja paikallisesti, talven matka-ajat keskustan poikittaisilla reiteillä ovat kasvaneet keskimäärin noin 10 %, esimerkiksi syksyllä 2023 Sörnäisten rantatien ja Jätkäsaarenlaiturin välillä matka-ajat ovat kasvaneet 0,5-2,5 minuuttia verrattuna syksyn 2022 tilanteeseen. Suurimmat vaikutukset autoliikenteen osalta kohdistuvat Pohjoisesplanadille ja ajoittain Pohjoisrantaan. Saatujen kokemusten perusteella alueen tulevassa suunnittelussa huoltoliikenteen toimivuus ja pelastustoiminnan vasteajat ovat tärkeitä huomioitavia asioita. Esplanadin kokeilun tulokset tulevat olemaan Esplanadin alueen asemakaavamuutoksen lähtötietona.



Vuonna 2024 on käynnistynyt myös ydinkeskustan kehittämisen tahtotilan määrittely yhdessä elinkeinoelämän kanssa. Lisäksi kaupunkiympäristön toimialalla laaditaan selvitystä ydinkeskustan elinvoimaisuuden lisäämisen keinoista. Näiden tuloksia hyödynnetään ydinkeskustan liikennejärjestelmän osalta tarkemmissa suunnitteluvaiheissa siltä osin, kun ne koskevat liikennejärjestelyjä.

Ydinkeskustan elinvoimaisuus

Kaupunkikeskustojen tilankäytön muutokset ovat kansainvälisesti olleet viime aikoina tavallistakin nopeampia. Kestävien kulkumuotojen tilatarpeiden huomioiminen, katutilojen laadun kehittäminen ja kävelykeskustojen merkittävä laajentaminen ovat selvä trendi. Tilankäytön ratkaisujen taustalla vaikuttavat esimerkiksi verkkokaupan tuottamat ostoskäyttäytymisen muutokset, kestävyyskysymysten lisääntyminen, aineettomien palveluiden korostuminen kulutuksessa, sekä urbaanin kulttuurin ja ihanteiden muutos. Myös Helsingissä elämysten, kulttuurin, ravintola- ja muiden palveluiden kulutus on lisääntynyt suhteessa työntekoon ja ostosasiointiin. Ylipäänsä kaupunkialueiden kasvu edellyttää keskusta-alueiden tilankäytön tehostumista ja uudelleenarviointia.

Helsingissä ydinkeskustan käynti- ja asiointimäärät ovat Covid-19-pandemian jälkeen osin palautuneet, mutta jääneet toistaiseksi aiempaa alhaisemmalle tasolle. Ero keskusta-asioinnin volyymissa verrattuna muihin pohjoismaisiin pääkaupunkeihin on selkeä. Syyt Helsingin ydinkeskustan käyntimäärien vajeeseen ovat moninaiset, mutta etätöiden yleisyydellä on oleellinen rooli. Merkittävää asiointiin siirtymää ydinkeskustasta ympäröiviin kauppakeskuksiin ei selvitysten perusteella havaita. Myöskään Helsingin ydinkeskustan saavutettavuudessa ei ole tapahtunut merkittäviä pysyviä muutoksia millään kulkumuodolla, vaikkakin joukkoliikenteen matkustajamäärät ovat pudonneet selvästi. Ydinkeskustan käyntimäärien vaje ei siis liity käytännön esteisiin, vaan ennemmin vajavaisiin syihin suunnata keskustaan asioimaan, oleskelemaan tai työpaikalle. Esimerkiksi suurten tapahtumien aikana keskustan käyntimäärät kasvavat oleellisesti.

Ydinkeskustan elävyys muodostuu karkeasti ottaen asumisesta, työpaikoilla käymisestä sekä erilaisista vierailuista, asioinneista ja muusta ajankäytöstä. Asuntojen määrä ei ole keskustan lähialueella merkittävässä määrin lisääntynyt suhteessa kaupungin yleiseen kasvuun. Helsingissä on asetettu tavoitteeksi lisätä keskustaan ja sen liepeille 10 000 uutta asukasta. Myös työpaikkoja tarvitaan lisää. Tavoitteeksi onkin asetettu saada keskustaan myös 10 000 uutta työpaikkaa.

Elämyksellisen ydinkeskustan kehittämistä ja kehittymistä on jäsennetty Ydinkeskustan maankäytön kehityskuvassa 2032, jonka yksi toimen-



pide on liikennejärjestelmäsuunnitelman laatiminen. Kehityskuvatyön päämääränä on lisätä keskustan vetovoimaisuutta ja elävyyttä. Ydinkeskustan elämyksellisyyttä lisätään esimerkiksi kävelyalueiden kehittämisellä, keskustan viherryttämällä, kaupunkitilojen viihtyisyyttä parantamalla sekä kohentamalla erilaisten toiminnallisuuksien, kuten tapahtumien, kulttuurilaitosten ja terassien mahdollisuuksia, matkailupalveluita tukemalla sekä kehittämällä toreja ja aukioita.

Yksi osa elämyksellisen ydinkeskustan kehittymistä on kulkuyhteyksien ja katutilojen viihtyisyyden kehittäminen. Kävelyn olosuhteita voidaan kehittää katutilojen lisäksi myös liikekeskustan sisäpihoja avaamalla ja rakentamalla näiden kautta kulkuyhteyksiä sekä kehittämällä maanalaisia kävely-yhteyksiä. Joukkoliikenteen osalta esimerkiksi Kruunusillat -hanke ja Länsiratikat lisäävät keskustan saavutettavuutta. Lisäksi elämyksellinen ydinkeskusta edellyttää jakeluliikenteen ja logistiikan toimivuutta. Mikäli näitä ei ole ratkaistu tontilla, jakelu tapahtuu jalkakäytäviltä ja muilta keskeisiltä kävelyalueilta. Tärkeänä päämääränä vetovoiman ja elävyyden kehittämisessä on myös lisätä ja helpottaa keskustassa asioimista sekä muokata kaupunkitilaa viihtyisyyden näkökulmasta logistiikan edellytysten ohella.

Ydinkeskustan liikennejärjestelmäsuunnitelman tarkoituksena on tukea ydinkeskustan muita käynnissä olevia muutoksia sekä keskustan roolin, asioinnin tapojen ja keskustassa vietetyn ajan ja viihtymisen kehittymistä. Liikennejärjestelmäsuunnitelman myötä syntyy edellytyksiä saavutettavuuden parantumiselle ja yhä suuremmalle joukolle saapua keskustaan helposti ja vaivattomasti. Liikennejärjestelmäsuunnitelma luo mahdollisuuksia lisätä katutilojen viihtyisyyttä ja vehreyttä sekä laajentaa ydinkeskustan kävelypainotteisia alueita kaupunkistrategian mukaisesti. Siten liikennejärjestelmäsuunnitelma yksi oleellinen osa elämyksellisen ydinkeskustan kehittämistä.

Liikennejärjestelmäsuunnitelma

Ydinkeskustan liikennejärjestelmäsuunnitelma on yleispiirteinen suunnitelma, joka keskittyy kulkumuotojen tarpeiden ja tavoitteiden yhteensovittamiseen katuverkolla sekä maanalaisin ratkaisuin. Suunnitelmassa on asetettu tavoitteet ydinkeskustan liikennejärjestelmälle ja laadittu periaatteita katuverkon ja eri kulkumuotojen kehittämiselle keskustassa. Suunnitelmalla muodostetaan kokonaiskuva ydinkeskustan liikenteen nykytilanteesta jo päätetyt hankkeet huomioiden, sekä luodaan kokonaisnäkemys ydinkeskustan liikennejärjestelmän kehittämistarpeista ja tulevista hankkeista. Liitteessä 1 on kuvattu liikennejärjestelmän kehittäminen ja liitteessä 2 liikennejärjestelmän tavoiteverkko.



Liikennejärjestelmäsuunnitelma toimii lähtötietona yksityiskohtaisem-
malle suunnittelulle, jossa suunnitteluratkaisut konkretisoituvat ja vaiku-
tusarviointeja tarkennetaan. Kaupunkilaiset pääsevät vaikuttamaan
myös näihin tarkempiin ratkaisuihin. Liikennejärjestelmäsuunnitelmaa
seuraava tarkempi suunnittelutaso on alueellinen liikennesuunnittelu,
jossa osoitetaan liikenteelliset ratkaisut katukohtaisesti. Liikennejärjes-
telmäsuunnitelmassa määritellään aluerajaukset ja alustava aikataulu
alueellisille tai katukohtaisille liikennesuunnitelmille. Lopulta liikenne-
suunnitelmissa esitettyjen ratkaisuiden pohjalta laaditaan katusuunni-
telmia, joiden myötä toimenpiteet toteutuvat konkreettisesti kaupunkiti-
laan. Merkittävimmässä liikennejärjestelymuutoksissa tehdään asema-
kaavamuutos, vaikka katualuetta ei muutettaisi. Erityisesti tämä on tar-
peen kohteissa, joissa nykyinen asemakaava on hyvin vanha eikä siten
ohjaa suunnittelua tarkoituksenmukaisella tavalla.

Ydinkeskustan liikennejärjestelmän tavoitetila -verkkokuvaan (liite 2) on
määritelty käveltävä ydinkeskusta ja sitä laajempi käveltävä keskusta.
Alueet rajautuvat samoin kuin ydinkeskustan maankäytön kehitysku-
vassa. Molemmilla alueilla huomioidaan tilallisesti suuret kävelyvirrat ja
tehdään kävelystä mahdollisimman miellyttävää, sujuvaa ja turvallista.
Käveltävää keskustaa ja ydinkeskustaa kehitetään tiheänä paikkojen
verkostona, jossa kaupunkitilat luovat alueelle omaa identiteettiä paran-
taen kulkijoiden orientoitavuutta ja mielenkiintoa jatkaa kulkuaan.

Joukkoliikenteen osalta keskustaa muokkaavat pikaraitiotiet, joita ra-
kennetaan osana yleiskaavan verkostokaupungin kehitystä. Joukkolii-
kenteen vaihtopaikkoja, joista merkittävimmät sijaitsevat ydinkeskus-
tassa Rautatieasemalla, Kampissa ja Helsingin yliopiston metroasemal-
la, kehittämällä helpotetaan vaihtamista joukkoliikennevälineiden välillä.

Pyöräliikenteen osalta toteutetaan jo aikaisemmin päätettyä kantakau-
pungin tavoiteverkkoa. Pyöräliikenteen toimivat infraratkaisut paranta-
vat myös kävelyn olosuhteita, kun mikroliikkumisvälineillä kävelyä no-
peammin liikkuvat sijoittuvat kadulla näille suunniteltuun kohtaan eikä
kävelijöiden sekaan. Tämä vaikuttaa erityisesti kävelyn koettuun turval-
lisuuteen.

Autoliikenteen osalta katujen rooleja päivitetään ja Kaivokadun akseli
muuttuu osaksi paikallisverkkoa, päärautatieaseman kohdalla Kaivoka-
tu muuttuu joukkoliikennekaduksi. Edelleen päärautatieaseman saavu-
tettavuus myös kumipyöräliikenteellä on hyvä, vaikka reitit asemalle
osin muuttuvat. Saattoliikenteelle järjestetään tilaa ja kulku asemalle
järjestyy esteettömästi molemmin puolin rautatieasemaa. Asemalla on
edelleen kummallakin puolella myös taksiasemat, vaikka Asema-
aukiota kehitettäisiin nykyistä vahvemmin kävelyn ehdoilla samanaikai-
sesti Uusi Eliel -hankkeen kanssa. Kaivokatua ympäröiviin kiinteistöihin



säilyy huoltoliikenteen yhteydet ja tarvittavat kuormauspaikat. Eteläiseen kantakaupunkiin muodostetaan autoliikenteen pääverkolle tarvittava itä-länsisuuntainen yhteys nykyistä katuverkkoa kehittämällä.

Ydinkeskustan autoliikenteen pääverkon kehittämisen tavoitteena on liikenteellisten reunaehtojen mahdollistaessa rajata kaistamäärää yhteen kaistaan suuntaansa. Tällä kohtuullistetaan ajoratojen estevaikutusta ympäristössä, jossa liikkuu erittäin runsaasti jalankulkijoita. Näin keskustan katuverkon kehittäminen myös painottaa alueellisten liikennetarpeiden palvelemista sekä tavoitetta vähentää eteläisen kantakaupungin läpiajon houkuttelevuutta. Samalla tunnistetaan, että osalla alueellisista kokoojakaduista liikenteellisen kapasiteetin riittävyys korostuu häiriöherkkyyden, pelastusliikenteen toimintavarmuuden, satamaliikenteen toimivuuden ja verkollisen sijainnin vuoksi. Esimerkiksi Esplanadit ovat tämän tyyppisiä katuja.

Keskustan huoltotunnelia kehitetään niin, että kaikkiin pysäköintilaitoksiin voi ajaa kaikista sisäänkäynneistä. Samalla tavoin ulosajo on nykyistä vapaammin valittavissa. Lisäksi huoltotunnelia on tarkoitus kehittää siten, että tunnelin sisäänajot sijoittuisivat kauemmaksi ydinkeskustasta.

Vaikutukset

Suunnitelman vaikutuksia on arvioitu kokonaisuudessaan ydinkeskustan liikennejärjestelmäsuunnitelman koosteraportissa (liite 3), ydinkeskustan poikittaisten pääyhteyksien vaihtoehtotarkastelussa (liite 4) sekä elinvoimavaikutusten arvioinnissa (liite 5).

Suunnitelma parantaa kävelyn olosuhteita monin tavoin. Paikallisverkolla kävelijä voi vaihtaa kadun puolta joustavasti, pääverkolla kadun ylitysmatkat lyhenevät helpottaen kulkua, kävelytilan kasvaessa ihmisiä mahtuu enemmän kävelemään ja viipymään samalla, kun vehreys luo viihtyisyyttä. Näiden muutosten myötä ihmiset viihtyvät paremmin ja tuovat keskustaan elinvoimaa. Kivijalkatoiminnot voivat laajentua osaksi katutilaa, joilla myös vahvistetaan elinkeinotoimintaa. Kun keskustaan luodaan erilaisia kaupunkielämän paikkoja ja vahvistetaan niiden identiteettiä, ne jäsentävät kävelymatkaa ja auttavat kävelijää hahmottamaan kävely-ympäristöä. Kun ympäristössä on jatkuvasti jotain mielenkiintoista, vaikutetaan sillä myönteisesti kävelykokemukseen ja matka voi tuntua lyhyemmältä. Koska kävely on kaikille mahdollinen kulkumuoto apuvälineet huomioiden, käveltävyyden parantaminen luo myös kulkemiseen tasa-arvoa. Lisäksi sillä vaikutetaan kansanterveyteen. Parannettaessa kävelyn liikenneturvallisuutta, mahdollistetaan mm. lasten itsenäistä liikkumista.



Ydinkeskustan poikittaisten pääyhteyksien vaihtoehtotarkasteluissa on verrattu Kaivokadun 1+1 ajokaistatarkaisua joukkoliikennekatuvaihtoehtoon. Nykytilanne eli kaksi ajokaistaa suuntaansa ei ole relevantti vertailuvaihtoehto, sillä Kaivokadulle ei teknisesti mahdu ajoneuvoliikenteelle 2+2 ajokaistaa ja pikaraitiotien tarvitsemia kisko- ja pysäkkijärjestelyitä. Helsingin kaupungin valtuusto on päättänyt 31.8.2016 rakentaa pikaraitiotien Kaivokadulle osana Kruunusillat -hanketta. Vaikka pikaraitiotien osuus Hakaniemestä ydinkeskustaan on myöhemmin jätetty nyt käynnissä olevan allianssihankeeseen ulkopuolelle, on raitioverkon kokonaisuuden osalta tarkoituksenmukaista jatkaa Kruunusillat-pikaraitiotietä keskustaan (Länsisataman pikaraitiotie). Vuoden 2016 päätöksenteon tueksi selvitettiin Kaivokadun liikenteelliset vaikutukset, joiden johtopäätöksenä oli, että Kaivokadun toimivuus esitetyin 1+1 järjestelyin säilyy suurin piirtein nykyisellä tasolla tai heikkenee maltillisesti. Länsisataman pikaraitiotien suunnittelun yhteydessä on tehty simuloititarkastelut Kaivokadun pysäkkikapasiteetin tarpeista. Simuloinnin perusteella Kaivokadulla ei voida järjestää päätetyn raitioliikenteen tavoitelinjaston mukaista liikennöintiä yhdellä pysäkkiparilla ilman merkittäviä viiveitä suurelle osalle raitioliikennettä.

Poikittaisten pääyhteyksien vaihtoehtotarkastelun perusteella Kaivokadun muutos joukkoliikennekaduksi parantaa selvästi jalankulun, raitioliikenteen ja pyöräliikenteen olosuhteita. Kävelyn matka-ajat lyhenevät ja ympäristön viihtyisyyttä on mahdollista parantaa merkittävästi.

Kaivokadun muutos mahdollistaa tulevalle pikaraitioliikenteelle Hakaniemestä Kamppiin riittävät tilat ja joustavamman valo-ohjauksen. Nämä parantavat sujuvuutta ja vähentävät häiriöherkkyyttä. Kaivokadun muutoksen vaikutukset bussiliikenteeseen ovat kokonaisuutena vähäiset. Kaivokadun autoliikenteen läpiajoyhteyden poistuminen aiheuttaa kiertomatkaa ja matka-ajan kasvua matkoilla, joiden suurin reitti kulkisi Kaivokadun kautta. Suhteessa isoimmat vaikutukset kohdistuvat automatkoille, joiden lähtö- ja päätepiste sijaitsevat Rautatieaseman läheisyydessä, sen eri puolilla. Laajemmin katuverkolla keskustan suuntainen autoliikenne idästä ja lännestä vähenee, minkä seurauksena yhteydet ydinkeskustaan sujuvoituvat kokonaisuudessaan. Keskustan huoltotunnelin pysäköintiliikennettä koskevat kehittämistoimet parantavat entisestään maanalaisten pysäköintilaitosten saavutettavuutta idän ja lännen suunnista. Kaivokadun läpiajomahdollisuuden poistuminen lisää liikennemääriä etenkin Pohjoisrannassa ja Esplanadeilla, minkä seurauksena ydinkeskustan läpiajo ja sisäinen liikenne hidastuu ruuhka-aikoina.

Kaivokadun muuttaminen joukkoliikennekaduksi lyhentää raitioliikenteen matka-aikoja ja lisää joukkoliikenteen käyttöä keskustaan suuntautuvilla matkoilla. Matka-ajat pidentyvät ydinkeskustan läpi kulkevilla



henkilöautomatkoilla sekä tavaraj- ja huoltoliikenteellä. Kaikki kulku-
muodot huomioiden matka-ajat keskustaan lyhenevät suurimmalle
osalle Helsingin seudulla asuvista. Vuosittain ydinkeskustaan kohdistu-
vien matkojen määrä kasvaisi noin 0,5 %. Jos oletetaan, että asiointi-
matkoilla kulkumuotokohtainen kulutus vastaa tuoreimpia käytössä ole-
via asiointiselvityksiä, kasvattaa Kaivokadun muuttaminen joukkoliiken-
nekaduksi tehdyn selvityksen (liite 4) mukaan kulutusta suunnilleen
samassa suhteessa kuin keskustaan saapuvia matkoja, eli noin 6 mil-
joonaa euroa (0,5 %). Lähipäästöjen määrä laskisi noin 9–13 % riip-
puen Esplanadin kaistamäärästä.

Negatiivinen elinvoimavaikutus on puolestaan tavaraliikenteen matka-
aikojen pidentymisellä ja siten logististen kustannusten maltillisella kas-
vulla. Sen sijaan Kaivokadun muuttaminen joukkoliikennekaduksi ei
vaikuta tarkastelun perusteella aiheuttavan suuria muutoksia ydinkes-
kustan kiinteistöjen lastaukselle.

Vaikutusarviointi valituilla mittareilla osoittaa, että mittarit muuttuvat ko-
konaisuudessa vähäisesti elinvoimaa vahvistavaan suuntaan, jos Kai-
vokatu on joukkoliikennekatu verrattuna tilanteeseen, jos se on 1+1 -
kaistainen kokoojakatu. Vaikutusarvioinnin päätulos on, että kestävän
liikkumisen sujuvoituminen synnyttää enemmän myönteisiä elinvoima-
vaikutuksia kuin henkilöauto- ja tavaraliikenteen saavutettavuuden hei-
kentymisen kielteisiä vaikutuksia.

Joukkoliikennekatuvaihtoehdossa katu ympäristö on vihreämpi sallien
päärautatieaseman välittömässä läheisyydessä olevien kiinteistöjen
nykyistä paremman avautumisen Kaivokadulle. Autoliikennemäärien
väheneminen tekee katu ympäristöstä myös miellyttävämmän paikan
ihmisille. Katu ympäristön elinvoimapotentialiaa on tutkittu tarkemmin
Kaivokadun ympäristösuunnitelmassa. Mikäli Kaivokadulle jää autoli-
ikenteen läpiajo, katu ympäristö pysyy nykyisenkaltaisena.

Keskustan maanalaisten pysäköintilaitosten saavutettavuus paranee,
kun keskustan huoltotunnelin kaikkia ajoramppeja voi käyttää rajoituk-
setta ajettaessa siihen kytkeytyneisiin pysäköintilaitoksiin. Nykyisin
Ruoholahdenkadun ja Kalevankadun ajoramppeja voi käyttää Stock-
mannin ja Forumin pysäköintilaitoksiin ja Kaisaniemen ajoramppia
Kluuvin pysäköintilaitokseen. Suunniteltu ja toteutuksessa olevan muu-
toksen on arvioitu lisäävän näiden maanalaisten laitosten käyttöä noin
20 %. Keskustan huoltotunnelin on arvioitu toimivan hyvin, vaikka sen
käyttö lisääntyisi pysäköinti- ja huoltoliikenteen osalta. Läpiajoliikenteeseen
keskustan huoltotunnelia ei ole suunniteltu eikä sen turvallisuutta
voida parantaa sellaiseksi, että läpiajo olisi mahdollista tunnelissa sal-
lia. Kaivokadun läpiajo palvelee sellaisia ajoreittejä, joihin keskustan
huoltotunnelin kehittäminen ei tarjoa korjaavaa ajoyhteyttä. Jos Haka-



niemeen rakennetaan uusi ajoyhteys keskustan huoltotunneliin ja siihen kytkeytyviin pysäköintilaitoksiin, korvaa se nykyisen ajoyhteyden Pitkäsillan kautta keskustan huoltotunneliin. Tällä on vaikutusta kaupunkitilaan, mutta myös joukkoliikenteen sujuvuuteen, sillä Pitkäsilta on nykyjärjestelyin yksi merkittävä joukkoliikenteen pullonkaula.

Aleksanterinkadun huoltoliikenteen vaiheittainen rajoittaminen ja lopulta sen estäminen kadun jalkakäytävällä vaikuttaa kiinteistöjen huoltoratkaisuun. Alkuun kivijalkaliikkeiden huoltoaika vähenee nykyisestä ja lopulta muutos tarkoittaa sitä, että kiinteistön tulee ratkaista kivijalkaliikkeiden huolto joko korttelin huoltopihalta tai rakentaa yhteys maanalaiseen keskustan huoltotunneliin. Jos kiinteistöllä ei ole huoltopihaa tai mahdollisuutta liittyä huoltotunneliin, huolto tapahtuu Aleksanterinkadun sivukaduilta. Muille kävelykaduille esitetyt huoltoliikenteen aikarajoitukset vaikuttavat huollon järjestämisen joustavuuteen ja edellyttää kivijalkaliikkeissä järjestelyitä, jotta tavara voidaan vastaanottaa huoltoliikenteelle sallitun aikarajan puitteissa.

Vuorovaikutus

Ydinkeskustan liikennejärjestelmäsuunnitelma on laadittu laaja-alaisesti. Kaupunkiympäristön toimialalta projektiryhmässä on liikenne- ja katusuunnittelupalvelun lisäksi ollut edustettuna asemakaavoitus, kaupunkitila- ja maisemasuunnittelu, kaupunkiympäristön asukas- ja yrityspalvelut, ilmasto- ja ympäristöpalvelut. Lisäksi mukana on ollut edustus kaupungin kansliasta sekä Helsingin seudun liikenne - kuntayhtymästä.

Kaupunkiympäristölautakunnan päätöksen 19.9.2023 mukaisesti suunnitelman laatimiseen on liittynyt perusteellinen vuorovaikutus, jonka puitteissa sidosryhmäyhteistyöhön on osallistunut laaja joukko keskustan toimijoita sekä 18 henkinen kaupunkilaisraati. Suunnitelmaa on esitellyt neuvostoille, asukasyhdistyksille, ydinkeskustan keskeisille toimijoille, yhdistyksille sekä viranomaisille. Suunnitelman laatimiseen osallistunut kaupunkilaisraatilaisten valittiin siten, että he edustaisivat helsinkiläisiä mahdollisimman monipuolisesti iältään, sukupuoleltaan, asuinalueiltaan, liikkumistottumuksiltaan sekä autonomistukseltaan.

Liikennejärjestelmäsuunnitelman kannalta keskeiset tahot ovat voineet lausua suunnitelmasta. Lausuntoja saatiin 24 kpl ja vastineet niihin on esitetty liitteessä 6.

Suunnitelmaa on käsitelty Helsingin kaupungin ja elinkeinoelämän yhteistyöryhmässä, joka on perustettu ydinkeskustan elinvoiman vahvistamiseksi (HELY-työryhmä) kahdesti skenaariovaiheen aikana (8.12.2022 ja 22.3.2023) sekä liikennejärjestelmäsuunnitelman valmistelun aikana kolmesti (3.4.2024, 22.5.2024 ja 19.6.2024).



Sidosryhmien lausunnoissa huolenaiheina painottuivat Kaivokadun muutos joukkoliikennekaduksi, huolto-, saatto- ja taksiliikenteen toimivuuteen liittyvät näkökulmat sekä Esplanadien osalta tavoite alueellisten kokoojakatujen kaistamäärän rajaamisesta yhteen kaistaan suuntansa. Positiivisena asiana nähtiin keskustan kehittäminen viihtyisämmäksi ja käveltävämmäksi. Suurta kannatusta sai osakseen myös keskustan huoltotunnelin ajoyhteyksien kehittäminen pysäköintiliikenteelle. Kaupunkilaisraadissa esille nousi samoja huolenaiheita kuin sidosryhmien lausunnoissa, mutta odotukset ja mielipiteet olivat keskimäärin myönteisemmät.

Vuorovaikutus on kuvattu tarkemmin liitteessä 3. Kaupunkilaisraadın julkilausuma ja työskentelyn loppuyhteenveto on kuvattu liitteessä 7. Saadut lausunnot ja niihin laaditut vastineet on kuvattu liitteessä 6.

Liikennejärjestelmäsuunnitelman toteuttaminen

Ydinkeskustan liikennejärjestelmäsuunnitelma toimii lähtökohtana tarkemmalle suunnittelulle. Kaupunginhallituksen päättämän ydinkeskustan liikennejärjestelmäsuunnitelman mukaisesti valmistellaan liikennesuunnitelmat ja käynnistetään tarvittavat asemakaavamuutokset. Ennen rakentamista laaditaan vielä katusuunnitelmia ja yksityiskohtaisempia rakennussuunnitelma. Ydinkeskustan liikennejärjestelyjä suunnitellaan tarkemmin alueellisissa liikennesuunnitelmissa. Liikennejärjestelmäsuunnitelman toteuttamista on kuvattu tarkemmin liitteessä 3.

Kaivokadulla käynnistetään asemakaavan muuttaminen ja asetetaan sen tavoitteeksi kadun muuttaminen joukkoliikennekaduksi päärautatieaseman edustalla. Kaivokadun osalta alustava aikataulu on suunniteltu siten, että kadun alla oleva metroaseman vesikatto uusitaan vuonna 2027 ja väliaikaiset liikennejärjestelyt rakennetaan kadulle 2028. Kun Kaivokadun asemakaava on lainvoimainen (arviolta vuonna 2029) ja siihen perustuva katusuunnitelma on myös lainvoimainen (arviolta vuonna 2031), on Länsisataman pikaraitiotie mahdollista rakentaa ja joukkoliikennekadun edellyttämät muutokset voidaan viimeistellä. Länsisataman pikaraitiotietä ei voida ottaa käyttöön ennen kuin Kaivokadulle on saatu toteutettua riittävän kapasiteetin pysäkkilaiturijärjestelyt. Asemakaava tullaan valmistelemaan yhteistyössä alueen kiinteistönomistajien, asukkaiden ja yritysten kanssa. Asemakaavan yhteydessä tarkennetaan kadun liikenteellisiä vaikutuksia, mikä tarkoittaa vertailua sekä 1+1 kaistatilanteeseen että nykyisiin järjestelyihin (2+2).

Samoin käynnistetään Esplanadien asemakaavan muuttaminen ja asetetaan sen tavoitteeksi riittävä autoliikenteen kapasiteetti ydinkeskustan poikittaiselle autoliikenteelle. Kun Kaivokadulla on väliaikaiset liikennejärjestelyt ja moottoriajoneuvoliikenteelle yhdet ajokaistat suuntaansa,



peruskorjataan Esplanadin vesihuoltoverkosto ja katuympäristö. Esplanadien remontti on tämänhetkisen arvioin mukaan vuosikymmenen vaihteessa (2029-2031). Esplanadin mahdolliset liikennejärjestelymuutokset suunnitellaan perustuen päivitettävään asemakaavaan ja sen mukaan laadittuun katusuunnitelmaan. Muutokset toteutetaan vesihuoltosaneerauksen yhteydessä. Kun Esplanadin peruskorjauksen aikaiset poikkeusjärjestelyt päättyvät, on Kaivokadulle mahdollista rakentaa tavoitetilanteen mukaiset pikaraitiotiejärjestelyt osana joukkoliikennekatua. Vasta sen jälkeen päästään täysimittaisesti hyödyntämään Kruunusiltaojen joukkoliikenneinvestointia.

Ydinkeskustan alueen muutoksissa on syytä varautua valituksiin asemakaavavalmisteluun sekä katusuunnitelmien laadinnan aikataulussa. Kaivokadun ja Esplanadin asemakaavamuutokset on syytä käynnistää heti liikennejärjestelmäsuunnitelman hyväksymisen jälkeen, jotta ydinkeskustan liikennejärjestelmän tavoitetilan mukaiset järjestelyt voidaan toteuttaa ennen 2030-luvun puoliväliä.

Muita merkittäviä tulevia keskustan liikennehankkeita ovat Länsiratikat, keskustan huoltotunnelin laajentuminen, Eteläsataman kehityksestä johtuvat katu ympäristön muutokset, Satamatunneli sekä Helsingin yliopiston metroaseman uusi sisäänkäynti.

Ydinkeskustassa ja sen liepeille on ajoitettu paljon suuria hankkeita, joiden toteutus on aikataulutettu seuraavan 10 vuoden ajalle. Liikennejärjestelmäsuunnitelman mukaisten sekä muiden hankkeiden koordinaointia jatketaan toteutuksen osalta, jotta liikennejärjestelmä säilyy toimintakykyisenä ja keskustan saavutettavuus riittävänä myös hankkeiden toteutuksen aikana.

Toimivalta

Helsingin ydinkeskustan liikennejärjestelmäsuunnitelmalla on laajat vaikutukset, jotka eivät kosketa vain liikennettä. Liikennejärjestelmäsuunnitelma ei ole tavanomainen liikennesuunnittelua ohjaava päätös, jonka toimivalta on kaupunkiympäristölautakunnalla. Koska hallintosäännössä ei ole otettu kantaa liikennejärjestelmäsuunnitelmien hyväksymisen toimivaltaan ja suunnitelmalla on laajat vaikutukset, toimivalta sen päättämisestä on kaupunginhallituksella.

Hallintosäännössä on luvun 8 lopussa määritelty kaupunginhallituksen tehtäväksi päättää asioista, joita ei ole säädetty tai määrätty muulle kaupungin toimielimelle, viranhaltijalle tai luottamushenkilölle

Esittelijä

kaupunkiympäristön toimialajohtaja
Ville Lehmuskoski



17.09.2024

Lisätiedot

Marek Salerno, liikenneinsinööri, puhelin: 09 310 37106
marek.salermo(a)hel.fi
Henna Hovi, liikenneinsinööri, puhelin: 09 310 21337
henna.hovi(a)hel.fi
Pihla Kuokkanen, yksikön päällikkö, puhelin: 09 310 34301
pihla.kuokkanen(a)hel.fi

Liitteet

- 1 Ydinkeskustan liikennejärjestelmää koskeva kehittäminen
- 2 Ydinkeskustan liikenneverkon tavoitetila
- 3 Ydinkeskustan liikennejärjestelmäsuunnitelma raportti
- 4 Ydinkeskustan poikittaisten pääyhteyksien vaihtoehtotarkastelu
- 5 Elinvoimavaikutusten arviointi
- 6 Lausunnot ja vastineet
- 7 Kaupunkilaisraadin julkilausuma

Oheismateriaali

- 1 Kaupunkilaisraadin julkilausuma

Muutoksenhaku

Muutoksenhakukielto, valmistelu tai täytäntöönpano