



27.08.2024

Asia/5

5

Kaupunkiympäristölautakunnan esitys kaupunginhallitukselle Munkkiniemenbaanan yleissuunnitelman hyväksymisestä (a-asia)

HEL 2024-009864 T 08 00 04

Esitysehdotus

Kaupunkiympäristölautakunta esittää kaupunginhallitukselle Munkkiniemenbaanan yleissuunnitelman hyväksymistä ja Munkkiniemenbaanan toteuttamista vaiheittain siten, että sen kokonaiskustannusarvio on 12,7 milj. euroa (MAKU 128,4 2020=100).

Esittelijän perustelut

Yleissuunnitelman keskeinen sisältö

Munkkiniemenbaanan yleissuunnitelmassa määritellään Munkkiniemenbaanaksi nimetyn pyöräliikenteen runkoyhteyden toteuttamisperiaatteet ja kustannusarvio osuudella Mechelininkadulta Tarvoon. Munkkiniemenbaanan 6,5 kilometrin kokonaispituudesta noin 2,0 kilometriä on jo baanatavoitteiden mukaisesti rakennettu tai rakenteilla.

Munkkiniemenbaanan rakentamisen yleisenä tavoitteena on lisätä pyöräliikenteen määrää Helsingin keskustan ja Munkkiniemen ja edelleen Leppävaaran suunnan välisillä matkoilla. Munkkiniemenbaana hyödyntää pääpiirteissään nykyisiä katulinjauksia. Nykyiset liikennejärjestelyt ovat pyöräliikenteen näkökulmasta paikoin katkonaiset ja alimitoitettut nykyisille liikennemäärille. Reitti on nykyisin yksi vilkkaimmista pyöräliikenteen reiteistä Helsingissä ja sitä parantamalla nähdään liikennejärjestelmässä merkittävä pyöräliikenteen lisäspotentiaali. Keskeisin pyöräliikenteen houkuttelevuutta lisäävä kohta on Humallahdessa, jonka rantaan yleissuunnitelmassa esitetään uutta siltayhteyttä jalankululle ja pyöräliikenteelle. Nykyistä laadukkaammat liikennejärjestelyt baanareitillä parantavat pyöräliikenteen sujuvuutta ja turvallisuutta, yleistä liikenneturvallisuutta ja selkeän erottelun myötä jalankulun ja pyöräilyn miellyttävyyttä.

Nykytilan kuvaus ja suunnitelma

Pyöräliikenteen pääyhteys Helsingin niemeltä kohti Munkkiniemeä kulkee seuraten ranta-alueiden läheisiä katu- ja pyörätieyhteyksiä. Nykyinen reitti on yksi Helsingin vilkkaimpia, mutta ei laatusoltaan vastaa baanaverkon tavoitteita reitin sujuvuuden, turvallisuuden ja miellyttävyyden osalta. Hietaniemen alueella pyöräily ajoradalla tuntuu monille turvattomalta vilkkaan autoliikenteen takia. Seurasaarentien noin yhdeksän metriä korkea mäki on monelle kulkijalle liian jyrkkä ja korkea



poljettavaksi. Munkkiniemensillan kohdalla yhdistetty pyörätie- ja jalkakäytävä on erittäin kapea, mikä lisää konflikteja jalankulkijoiden ja pyöräliikenteen kesken sekä aiheuttaa talvikunnossapidolle haastetta lumitilojen ollessa olemattomat. Munkkiniemen puistotien pyörätiellä haasteita on risteyksissä, ja jalankulkuyhteydet pyörätien poikki ovat paikoin epäselvät.

Suunnittelun lähtökohtana on ollut kehittää järjestelyitä olemassa olevia rakenteita hyödyntäen ja parantaa reitin keskeisimpiä laatupuutteita. Munkkiniemenbaana toteutetaan baanojen suunnitteluperiaatteiden mukaisesti lähtökohtaisesti kaksisuuntaisena pyörätienä, jossa tavoiteleveys on 4,0 metriä. Jalankululle suunnitellaan pyörätien viereen jalkakäytävä, tai jalankulun reitti linjataan omalle väylälleen selkeästi. Suunnitteluperiaatteiden mukaan baana voidaan toteuttaa myös pyöräkatuna, jos kokonaisuuden kannalta ratkaisu nähdään toimivimpana.

Munkkiniemenbaanan suunnitelmassa pyöräkatuja toteutetaan Hietaniemenkadulle, Hietakannaksentielle, Merikannontielle, Oksakoskenpolulle sekä Ritokalliontielle. Pyöräkatu on soveltuva ratkaisu kaduille, joissa on vähän läpiajavaa autoliikennettä ja paljon pyöräliikennettä. Merikannontien autoliikenteestä enimmillään noin 60 % on kaupungin tekemän läpiajotutkimuksen (2023) perusteella läpiajoea, mikä suuntautuu Paciuksenkadulta Hietaniemenkadun kautta kohti Mechelininkatua. Suunnitelmassa esitetään, että Merikannontie yksisuuntaistetaan moottoriajoneuvoliikenteelle pohjoisen suuntaan välillä Kesäkatu–Rajasaarentie. Myös Eteläisen Hesperiankadun ajorata yksisuuntaistetaan Hietakannaksentien ja Merikannontien uuden linjauksen välillä. Merikannontie on hyväksytyssä katusuunnitelmassa (kaupunkiympäristölautakunta 20.12.2022 § 727) linjattu rannan suuntaisesti suoraan, vanhan yhteyden jäädessä Hesperian esplanadin puistoon osaksi baanareittiä. Yleissuunnitelman toimenpiteet estävät läpiajoliikenteen, rauhoittaen siten alueen paikalliskadut vain paikallisen moottoriajoneuvoliikenteen käyttöön ja muodostaen otolliset olosuhteet pyöräkatu- ja jalkakäytävälle. Muutos myös parantaa kadun ajettavuutta, kun nykyisin pysäköidyt autot ja vastaantuleva liikenne muodostavat hyvin ahtaita kohtia autoliikenteelle. Ennen pandemiaa Merikannontie muutettiin kesäkauteksi yksisuuntaiseksi, jolla varmistettiin kesäaikaan lisääntyvän autoliikenteen toimivuus.

Uusi kaksisuuntainen pyörätieyhteys toteutetaan Humallahteen, jossa pyörätie ja jalkakäytävä kulkevat siltarakenteena rannan läheisyydessä. Baana linjataan Kesärannantiellä sen kääntöpaikan pohjoispuolelta, mikä nähtiin parhaimpana ratkaisuna Kesärannantien huolto- ja saatto- liikenteen toimivuuden ja turvallisuuden kannalta. Siltaratkaisua on kevennetty Munkkiniemenbaanan alustavan yleissuunnitelman ratkaisusta, joka toimi Meilahden huvila-alueen hyväksytyin asemakaavan lähtö-



tietona. Silta toteutetaan maisemallisista syistä matalana ja etäälle kalliosta. Laajoista oleskelualueista kallion juurella on luovuttu. Oleskelu keskittyy siltojen välitukien sekä mahdollisesti Seurasaarentien puolen oleskelualueille. Jatkosuunnittelussa tutkitaan tarkemmin, miten oleskelualueilla voidaan harjoittaa jäätelö- ja kahvilapalveluita tarjoavia liikkuvia kioskipalveluita (kaupunginvaltuusto 12.12.2018, toivomusponssi).

Seurasaarentien kohdalla baana ylittää Seurasaarentien tasoyliityksenä jatkuen Oksakoskenpolulla pyöräkatuna. Myös tältä osin ratkaisua on muutettu alustavasta yleissuunnitelmasta, jotta säästetään mahdollisimman paljon arvokasta lehtoaluetta. Väistämisvelvollisuuden osoittamista Seurasaarentien suunnalle tavoiteltiin, mutta näkemähaasteiden takia se on pidetty nykyisenlaisesti Oksakoskenpolun suunnalla. Jatkosuunnittelussa tutkitaan väistämisvelvollisuuden muuttamista. Oksakoskenpolun ja Mississipinraitin linjaus noudattelee suunnittelun aikana käytössä olleita väliaikaisia ajoväyliä Meilahden urheilupuistoon, mikä mahdollistaa baanatan toteuttamisen vähäisillä vaikutuksilla ympäröivään luontoon.

Paciuksenkadulla Munkkiniemensillan yhteyteen rakennetaan uusi jalankulun ja pyöräliikenteen silta. Munkkiniemenaukiolla pyöräliikenne ja jalankulku erotellaan selkeästi omille väylilleen ja linjataan linja-autopysäkkien takaa. Järjestelyt yhteensovitetaan Länsi-Helsingin raitiotien järjestelyihin jatkosuunnittelussa. Munkkiniemen puistotiellä baana toteutetaan kehittämällä nykyistä pyörätiejärjestelyä puukujan-teen keskellä. Puukujanne on tarkoitus säästää. Tästä syystä baana jää tavoitevevyttä kapeammaksi. Munkkiniemenaukiolla ja Laajalahden aukiolla pyörätien jatke ja suojatie toteutetaan korotettuina. Suunnittelun luonnosvaiheessa esitettiin Solnantien ja Kadetintien kohdalla Munkkiniemen puistotien ylittämisen estämistä moottoriajoneuvoliikenteeltä. Tämä parantaisi jalankulun, pyöräliikenteen ja raideliikenteen turvallisuutta ja sujuvuutta. Ratkaisua varten todettiin kuitenkin tarvittavan lisätietoa verkollisista vaikutuksista ja vaihtoehdoista ennen kuin suunnitelmaratkaisuista voidaan päättää. Nykytilanteeseen perustuva yleissuunnitelman ratkaisu ei siis poissulje myöhemmin mahdollisesti tehtäviä muutoksia. Munkkiniemen puistotien raitiovaunupysäkeille johtavia jalankulkuyhteyksiä kehitetään selkeyttämällä jalankulkureittejä.

Yhteys kaupunkistrategiaan ja muihin päätöksiin

Helsingin kaupunkistrategiassa vuosille 2021 - 2025 tavoitellaan kaupungin kestävästä kasvusta. Munkkiniemenbaanan yleissuunnitelma edistää siinä esitettyjä tavoitteita. Kaupunkistrategiassa tavoitellaan vartin kaupunkia, jossa lähipalvelut löytyvät viidentoista minuutista kävelyn, pyöräilyn tai julkisen liikenteen matkan päästä. Joukkoliikenteen, käve-



lyn ja pyöräliikenteen kulkumuoto-osuutta kasvatetaan. Baanaverkon ja kantakaupungin tavoiteverkon rakentumista vauhditetaan.

Yleissuunnitelma on linjassa Helsingin liikenteen kehittämisperiaatteiden kanssa. Pyöräliikenteen laatuikäytävien (baanojen) verkkosuunnitelma (kaupunkisuunnittelulautakunta 5.3.2013) esittää pyöräliikenteen runkoväylät, jotka yhdistävät seudun suurimmat asuinalueet suuriin työpaikkakeskittymiin ja mahdollistavat nopean, suoran ja tasavauhtisen pyöräliikenteen kaupungissa. Vuonna 2016 baanaverkko sisällytettiin osaksi yleiskaavaa. Yleiskaavan mukainen tarkistettu verkko korvasi vuoden 2013 verkkosuunnitelman ja se hyväksyttiin vuonna 2016 osana Pyöräliikenteen tavoiteverkkoa esikaupunkialueille (kaupunkisuunnittelulautakunta 13.12.2016).

Pyöräliikenteen kehittämisohjelman 2020 - 2025 (kaupunginhallitus 2.11.2020 § 727) ylätavoitteen mukaan Helsinki on kaiken ikäisille soveltuva ympärivuotinen pyöräilykaupunki, ja pyöräliikenteen kulkumuoto-osuus on vähintään 20 % vuoteen 2030 mennessä. Yleissuunnitelma myös tukee päivitetyn Hiilineutraali Helsinki - päästövähennysohjelman (kaupunginhallitus 22.8.2022 § 559) toteutusta.

Kävelyn kehittämisohjelma (kaupunginhallitus 14.3.2022 § 206) keskittyy kävelyn edistämiskeinoihin. Yleissuunnitelma edistää kulkumuotojen erottelua ja siten ohjelman tavoitteita.

Munkkiniemenbaanan linjausta Humallahden kohdalla on kehitetty Meilahden huvila-alueen asemakaavassa (lainvoima 27.10.2021) määriteltyä ohjeellista linjausta noudattaen.

Vaikutusarviointi

Yleissuunnitelman vaikutusarviointia on tehty hankkeen alkuvaiheessa vertailemalla linjausvaihtoehtoja toisiinsa. Lopullisen linjauksen arvioinnissa vaikutuksia on arvioitu suhteessa nykyisen reitin järjestelyihin. Hankekokonaisuuden lisäksi myös eri osuuksien merkitystä on arvioitu erikseen.

Munkkiniemenbaanan rakentamisella on merkittäviä positiivisia vaikutuksia pyöräliikenteen sujuvuuteen, houkuttelevuuteen ja turvallisuuteen. Yleissuunnitelmaratkaisu parantaa reitin jatkuvuutta, selkiyttää risteämistäjärjestelyitä sekä väistämismuutoksia ja parantaa reitin kunnossapidettävyyttä. Suunnitelmaratkaisu edistää tavoitetta lisätä pyöräliikenteen määriä reitillä. Pyöräliikenteen ennustemallin mukaan pyöräliikenteen määrät ovat karkeasti kaksinkertaiset vuoden 2030 ennusteessa nykytilanteeseen verrattuna. Merkittävin kasvu kohdistuu Munkkiniemensillan eteläpuolisille osuuksille. Humallahden siltayhtey-



den kohdalla matkojen keskipituus nousee ennustemallissa nykyisestä 7 kilometristä 8 kilometriin, mikä antaa viitteitä pyöräliikenteen paranevasta saavutettavuudesta. Suunnitelmaratkaisu tekee reitistä merkittävästi tasaisemman, mikä lisää pyöräliikenteen houkuttelevuutta yhä pidemmällä matkoilla ja erikuntoisille ihmisille. Humallahden rannan reitti tarjoaa myös meluttoman, pölyttömän ja ilmansaasteettoman sekä liikenteen stressitekijöistä lähes vapaan reitin. Kokonaisuudessaan Munkkiniemenbaanan reitillä pyöräilyn miellyttävyys paranee muutosten myötä.

Suunnitelmalla on positiivisia vaikutuksia myös jalankulun turvallisuuden ja miellyttävyys, kun baanalla jalankulku erotellaan selkeästi jalkakäytävälle ja kadunylitysjärjestelyitä kehitetään. Humallahden rantayhteys tarjoaa aikaisempaa useammalle jalankulkijalle potentiaalisesti hienon kokemuksen ja kävelyreitti mahdollistaa kulkemisen myös esteettömästi. Siltayhteys lisää alueen käytettävyyttä oleskeluun. Palautteiden perusteella nykyisin oleskelu painottuu luonnontilasta nauttimiseen, joten muutos koetaan osin myös negatiivisena. Munkkiniemensillan kohdalla jalankulun miellyttävyys paranee, kun uusi silta on etäällä autoliikenteestä.

Munkkiniemenbaanan vaikutukset auto- ja joukkoliikenteeseen ovat kokonaisuudessaan vähäiset ja paikalliset. Merikannontien yksisuuntaistaminen Kesäkadun ja Rajasaarentien välillä edellyttää, että Merikannontietä pohjoisesta nykyisin tulevan autoliikenteen tulee jatkossa kulkea Mechelininkadun kautta. Tämä vähentää alueen kautta kulkevaa läpiajoliikennettä, mutta edellyttää myös tonteille pohjoisesta saapuvien kulkevan Mechelininkadun ja Kesäkadun kautta. Ratkaisu on linjassa kaupungin katuverkon jäsentelyperiaatteiden (kaupunkiympäristölautakunta 12.10.2021 § 548) kanssa, jossa autoliikennettä ohjataan tonttikatuverkolta pääkatuverkolle. Ratkaisu parantaa Merikannontien ajettavuutta, sillä nykyisin autoliikenteen kohtaaminen on kadun mitoituksen ja pysäköityjen autojen vuoksi hyvin ahdas.

Autoliikenteen pysäköintijärjestelyt säilyvät nykyisenkaltaisina, mutta paikkamäärä vähenee hieman. Hietaniemenkadulla ja Eteläisellä Hesperiankadulla pysäköintipaikkoja poistuu noin 11. Merikannontielle pysäköintipaikkoja voidaan lisätä nykyiseen nähden 8 lisää. Suojatie- ja ylityspaikkajärjestelyiden myötä Munkkiniemen puistotieltä ja Laajalahdenaukiolta vähenee noin 12 autopaikkaa. Ritokalliontiellä laskennallinen pysäköintimahdollisuuksien poistuminen on suurinta: noin 36 autopaikkaa. Ritokalliontiellä pysäköinti on nykyään ajoradan reunassa sallittu neljän tunnin aikarajalla. Pyöräkadulla ajoradan reunassa ei ole tilaa erillisiin pysäköintipaikkoihin. Havaintojen perusteella pysäköinnin kysyntä Ritokalliontiellä on kuitenkin vähäistä. Jatkosuunnittelussa arvioidaan tarkemmin pysäköinnin järjestämisen tarvetta.



Munkkiniemenbaanan järjestelyt parantavat joukkoliikenteen olosuhteita etenkin matkustajan näkökulmasta, kun jalankulkuyhteyksiä pysäkeille kehitetään ja pyöräliikenne erotellaan selkeästi pysäkkialueista. Joukkoliikenteen pysäkkijärjestelyt paranevat Hietaniemenkadulla, Paciuksenkadulla sekä Munkkiniemen puistotiellä. Baanalle esitetyt korotetut suojatiet ja pyörätien jatkeet sekä ryhmittymiskaistan poisto Munkkiniemenaukiolla voivat hieman hidastaa joukkoliikenteen kulkua.

Munkkiniemenbaanan vaikutukset liikkumiseen ja saavutettavuuteen ovat positiivisia etenkin ihmisryhmissä, joilla nykyisessä liikennejärjestelmässä on keskimääräistä heikommat osallistumismahdollisuudet arkielämän aktiviteetteihin. Munkkiniemenbaana edistää sosiaalista tasarvoa näillä ihmisryhmillä liikenneturvallisuuden kehityksen, suurempien yhteyksien ja aktiivisen liikunnan lisäämisen myötä. Lapsiin kohdistuvat vaikutukset ovat positiivisia. Etenkin Merikannontien reitillä vähentyvä autoliikenne lisää koulumatkojen turvallisuutta ja edistää myös sitä, että koulumatkoja tehtäisiin jalan tai pyörällä suunnittelualueen varrella sijaitsevaan Taivallahden peruskouluun. Positiivisia vaikutuksia lapsiin on myös Munkkiniemessä, jossa kadunylitykset muodostuvat turvallisemmiksi kävellen ja pyörällä. Suunnittelun yhteydessä on tunnistettu keskeisiä koulureittejä, jotka risteävät baanan pyöräliikenteen kanssa. Jatkosuunnittelussa kiinnitetään ylityskohtien turvallisuuteen erityistä huomiota.

Elinkeinoelämän vaikutukset kohdistuvat etenkin Merikannontien ja Munkkiniemen puistotien yrityksiin. Osa alueen yrityksistä voi hyötyä alueiden paremmasta saavutettavuudesta polkupyörällä ja viihtyisämpi katu ympäristö houkuttelee kulkemaan enemmän myös jalan ja joukkoliikenteellä palveluille. Baana parantaa yhteyksiä kantakaupungin ja Länsi-Helsingin välillä, millä on positiivista vaikutusta työntekijöiden liikkumiseen. Suunnitelmalla ei ole merkittävää vaikutusta pääkatujen auto- ja joukkoliikenteeseen. Autoliikenteen ja jakeluliikenteen osalta nykyisin käytetyt reitit voivat muuttua ja auto- ja tavaraliikenteen saavutettavuus siten heikentyä hieman. Suunnittelualueella säilyvät pääosin nykyiset pysäköintipaikat, joista osa toimii myös lastauspaikkoina.

Työssä on arvioitu Munkkiniemenbaanan rakentamisen maisema-, ympäristö- ja ilmastovaikutuksia. Baana sijoittuu pääosin nykyisille katu- ja puistoalueille, jolloin vaikutukset luontoon ja luontoarvoihin ovat vähäisiä ja paikallisia. Merkittävin vaikutus puustoon ja luontoarvoihin on Kesärannantiellä, jossa baanayhteys linjataan nykyisen metsäisen alueen läpi. Alue sijaitsee liito-oravan ydinalueella. Tehdyn maastokartoituksen perusteella esitetyt muutokset puustoon eivät vaaranna liito-oravien ydinaluetta tai niiden liikkumis- ja lisääntymismahdollisuuksia. Alustavasti koko suunnitelma-alueelta poistuu noin 80 yli 10 senttimetrin halkaisijaltaan olevaa puuta. Uusia puita on esitetty istutettavan 13. Jatko-



suunnittelussa tutkitaan mahdollisuutta säilyttää nykyisiä puita erikoisratkaisuille sekä mahdollisuutta istuttaa esitettyä enemmän puita.

Maisemallisesti suurimman muutoksen aiheuttaa uusi baanan silta Humallahdessa, joka sijaitsee maakunnallisesti arvokkaassa Meilahden huvila-alueen kulttuuriympäristössä (RKY). Uudet rakenteet ovat osittain ristiriitaisia kulttuuriympäristön arvojen kanssa, mistä syystä vaikutuksia on lievennetty sulauttamalla visuaalisesti silta mahdollisimman hyvin osaksi Humallahden rantakallioiden maisemaa ja määrittämällä sillan muotoa ja laatutasoa paikkaan sopivaksi. Silta on irrotettu selkeästi erilleen rantakalliosta, jolloin sillan rakentaminen ei muokkaa kallioita. Silta on suunniteltu mahdollisimman kevytrakenteiseksi, mutta kuitenkin niin, että baanareitti on käytettävissä ympärivuoden ja silta mahdollistaa koneellisen talvikunnossapidon.

Baanayhteyden rakentamisessa suurimmat ilmastopäästöt tulevat siltarakentamisesta, jotka ovat noin 28 % baanan rakentamisen kokonaispäästöistä. Yleissuunnitelmassa on esitetty erilaisia toimenpiteitä ilmastopäästövaikutusten vähentämiseksi.

Yhteisvalmistelu ja osallistuminen

Suunnitelma on laadittu Kaupunkiympäristön toimialan eri palveluiden yhteistyönä. Kesärannantien ja Humallahden ratkaisuja on käyty läpi yhteistyössä Senaatti-kiinteistöjen ja Valtioneuvoston kanslian edustajien kanssa. Ratkaisuista on saatu kommentit pelastuslaitokselta ja ne on otettu huomioon.

Yleissuunnitelmassa on tehty kattavaa osallistamista eri vaiheissa. Suunnittelun alkupuolella syksyllä 2023 pidettiin avoin yhteispyöräily suunniteltavalla reitillä. Lokakuussa 2023 toteutettiin karttakysely, jossa kerättiin asukkaiden näkemyksiä linjaus- ja ratkaisuvaihtoehdoista. Kyselyyn vastasi lähes 1 000 henkilöä. Huhtikuussa 2024 toteutettiin karttakysely, jossa valitun linjauksen mukaisesta suunnitelmaluonnoksesta voitiin antaa palautetta. Kyselyyn vastasi noin 800 henkilöä ja kyselyyn annettiin yli 3 000 karttakommenttia. Lisäksi Taivallahden peruskoulun väistöiloissa pidettiin huhtikuussa 2024 asukastilaisuus, johon osallistui noin 50 osallistujaa paikan päällä ja 40 osallistujaa etäyhteydellä. Vuorovaikutuksen aikana selkeästi enemmistö annetuista kommentteista koski Humallahden kallioiden kohtaa sekä Munkkiniemen puistotien järjestelyitä. Palautteiden myötä suunnitelmaratkaisuja kehitettiin luonto- ja maisemavaikutuksiltaan vähäisemmiksi.

Suunnitelmasta annettiin kannanottoja syksyllä 2023 sekä keväällä 2024 vuorovaikutuksen ollessa käynnissä. Kannanottoihin on vastattu erillisessä vuorovaikutusmuistiossa. Kannanottojen myötä lopulliseen suunnitelmaan tehtiin muutamia muutoksia.



27.08.2024

Asia/5

Kustannusarvio ja päätöksenteko

Munkkiniemenbaanan kustannusarvio yleissuunnitelman osuudella on 12,7 milj. euroa (MAKU 128,4 2020=100).

Kustannusarvio ei sisällä Munkkiniemen baanasillan yhteyteen suunniteltavan tulvaporin kustannuksia, jotka arvioitiin noin 1,2 milj. euron suuruiseksi. Tulvaporista laaditaan myöhemmin erillinen yleissuunnitelma.

Toimivalta

Hallintosäännön 7 luvun 1 §:n 2 momentin mukaan kaupunginvaltuusto päättää liikenteen, viheralueen tai muun yleisen alueen yleissuunnitelmista, kun kustannusarvio ylittää 10 milj. euroa.

Asian jatko

Yleissuunnitelman hyväksymisen jälkeen yleissuunnitelman osuuksista laaditaan Kaupunkiympäristön toimialalla katu- ja puistosuunnitelmat, joiden suunnittelu voi alkaa 2025 alkaen. Munkkiniemenbaanan rakentamiseen on varauduttu 10 vuoden investointiohjelmassa.

Esittelijä

kaupunkiympäristön toimialajohtaja
Ville Lehmuskoski

Lisätiedot

Teppo Pasanen, liikenneinsinööri, puhelin: 09 310 37123
teppo.pasanen(a)hel.fi

Liitteet

- 1 Munkkiniemenbaanan yleissuunnitelman raportti
- 2 Yleissuunnitelman asemapiirustukset ja pituusleikkaukset
- 3 Sähköisten kyselyiden vastauskooste
- 4 Liikenteelliset taustatiedot ja tarkastelut
- 5 Havainnekuvat
- 6 Vuorovaikutusmuistio

Oheismateriaali

- 1 Kannanotot

Muutoksenhaku

Muutoksenhakukielto, valmistelu tai täytäntöönpano