

# Länsi-Helsingin raitioteiden yleissuunnitelma

## Vuorovaikutusmuistio 27.7.2020

### Sisällys

<b>Yleissuunnitelman vuorovaikutus</b> .....	<b>3</b>
Huopalahdentien ja Vihdintien kaavarungon yhteydessä järjestetty vuorovaikutus .....	3
Kerro kantasi-kysely yleissuunnitelman lähtökohdista 6.6.2018 – 30.8.2018 .....	4
Kerro kantasi-kysely yleissuunnitelmaluonnoksista 2.-30.9.2019 .....	5
Kysely Fredrikinkadun ja Topeliuksenkadun yrittäjille 2.-15.9.2019 .....	6
Maastokävely Fredrikinkadulla 16.9.2019 .....	7
Yleisötilaisuus Oodissa 17.9.2019 .....	7
Maastokävely Topeliuksenkadulla 19.9.2019 .....	7
<b>Muu vuorovaikutus</b> .....	<b>8</b>
Munkkiniemen liikenneilta 22.5.2018 .....	8
Helsingin seudun kauppakamarin liikennevaliokunta 5.9.2019 .....	8
Munkkiniemen kansalliset seniorit 12.9.2019 .....	8
Linja-autoliitto 1.10.2019 .....	8
SFP i Munksnejden 28.10.2019 .....	8
Pohjois-Haagan aluefoorumi 14.11.2019 .....	8
<b>Kannanotot</b> .....	<b>9</b>
Asunto Oy W.W:n kannanotto 17.9.2019 .....	9
Asunto Oy Fredrikinkatu 38:n kannanotto 29.9.2019 .....	10
Kiinteistö Oy Helsingin Fredrikinkatu 47:n kannanotto .....	11
Kiinteistö Oy Haaganportin kannanotto .....	11
Asunto Oy Säästömunkin kannanotto 23.9.2019 .....	11
Seitsemän Fredrikinkadun asunto-osakeyhtiön kannanotto .....	12
Pro Haaga ry:n kannanotto 14.10.2019 .....	15
SFP i Munksnejden, kannanotto 25.11.2019 .....	17
Munkkiniemen asukkaiden kannanotto ja addressi 14.1.2020 .....	19
<b>Vastineet palautteisiin</b> .....	<b>21</b>

<b>Lausunnot yleissuunnitelmasta ja vastineet.....</b>	<b>30</b>
Helsingin kaupunginosayhdistykset ry:n lausunto .....	30
Vastine Helsingin kaupunginosayhdistykset ry:lle .....	32
Helsingin seudun kauppakamarin lausunto .....	33
Vastine Helsingin seudun kauppakamarille .....	35
HSL-kuntayhtymän lausunto .....	36
Vastine HSL-kuntayhtymälle .....	38
Helsingin Yrittäjien lausunto .....	40
Vastine Helsingin Yrittäjille .....	40
Linja-autoliiton lausunto .....	41
Vastine Linja-autoliitolle .....	42
Uudenmaan ELY-keskuksen lausunto .....	43
Vastine Uudenmaan ELY-keskukselle .....	44
Väyläviraston lausunto .....	45
Vastine Väylävirastolle .....	45

# Yleissuunnitelman vuorovaikutus

## Huopalahdentien ja Vihdintien kaavarungon yhteydessä järjestetty vuorovaikutus

Pikaraitiotieratkaisua on vuorovaikutettu osana Huopalahdentien ja Vihdintien bulevardikaupungin liikenneratkaisuja vuosien 2018 ja 1029 aikana.

Huopalahdentien ja Vihdintien bulevardikaupungin suunnitteluperiaatteiden määrittelyn tueksi järjestettiin kaksi työpajaa näyttelytila Laiturilla maaliskuussa 12.3.2018 ja 15.3.2018. Työpajat olivat samansisältöisiä ja koostuivat esittelyosiosta sekä työpajaosiosta, jossa työpajavieraat ja suunnittelijat keskustelivat ja ideoivat suunnittelualueen ilmakuviin äärellä. Raitiotien linjaus oli merkitty kuviin ja vieraat saivat asettaa niille raitiotiepysäkin paikkaa osoittavia nappuloita. Tilaisuudessa oli esillä Länsi-Helsingin raitiotiesuunnitelman yleiskartta.

- Työpajasta laadituissa muistiinpanoissa on seuraavia raitiotiehen liittyviä kommentteja:
- Kulkisin ratikalla Munkkivuoren ostarille Kaupintieltä
- Pikku Huopalahden siirtolapuutarha arvokas paikka, ratikkapysäkki tulisi saada sen lähelle.
- Haagan liikenneympyrä on nyt hyödyntämätöntä aluetta. On hyvä ajatus, että ratikka kulki ympyrän läpi.
- Väylistä ei saa tehdä liian leveitä, kaksi ratikkakaistaa riittää. Tulisi tehdä valinta mitä liikemismuotoja halutaan sujuvoittaa. Kaikkia liikemismuotoja ei tarvitse tai voida huomioida, muuten bulevardeista syntyy liian leveitä. Autoilijan matka-aika saa pidentyä.
- Vihdintielle esitetty pohjoisin pysäkki [Marttila] on juuri oikeassa paikassa.
- Munkkiniemen aukion pysäkkijärjestelyissä huomioitava bussin ja ratikan vaihtoyhteydet
- Professorintien ja Tietotien alueen kouluista ja työpaikoista tulee olla yhteys ratikkapysäkillä.
- Sisäyhteys ratikkapysäkiltä Munkkivuoren ostarille.

Huopalahdentien ja Vihdintien bulevardikaupungin suunnitteluperiaatteiden ja kaavarungon laatimisen yhteydessä järjestettiin kaksi Kerro kantasi-kyselyä, joissa käsiteltiin myös liikenteen ja raitiotien suunnitteluperiaatteita.

Ensimmäinen kysely avattiin maaliskuussa 2018 ja oli avoinna vuoden loppuun asti. huhtikuun loppuun mennessä annetut kommentit huomioitiin suunnitteluperiaatteiden laatimisessa. Kyselyssä oli erilliset välilehdet yleisille suunnitteluperiaatteille, liikenteen suunnittelun periaatteille, Vihdintien ja Huopalahdentien suunnitteluperiaatteille, suunnittelun jatkoaikataululle ja osallistumismahdollisuuksille. Yhteensä kyselyyn annettiin 293 kommenttia (27.12. mennessä), joista liikenteen suunnitteluperiaatteita koski 66 kommenttia. Kyselyaineistoon voi tutustua osoitteessa <https://kerrokantasi.hel.fi/bulevardikaupunkia?headless=false&lang=fi>

Toinen kysely järjestettiin kaavarungon laatimisvaiheessa keväällä 2019. Kyselyssä esiteltiin bulevardikaupungin maankäytön, viheralueiden ja liikenteen ratkaisuja. Kyselyyn annettiin 502 vastausta, joista 56 liittyi liikenteeseen. Kyselyaineistoon voi tutustua osoitteessa <https://kerrokantasi.hel.fi/bulevardikaupunkia?headless=false&lang=fi>

## **Kerro kantasi-kysely yleissuunnitelman lähtökohdista 6.6.2018 – 30.8.2018**

Yleissuunnitelman lähtökohdista järjestettiin Kerro kantasi-kysely, joka oli avoinna kesäkuun alusta elokuun loppuun. Kyselyssä esiteltiin suunnittelun lähtökohdista ja liittymistä Huopalahdentien ja Vihdintien bulevardikaupunkiin ja pyydettiin näkemyksiä suunnitteluun. Kyselyaineistoon voi tutustua osoitteessa <https://kerrokantasi.hel.fi/lansihelsinginraitiotiet?headless=false&lang=fi>

### **Yhteenveto kommentteista**

Kommentteja annettiin 283 kappaletta, joista 207 pikaraitiotien välilehdelle ja 76 läntisen kanta-kaupungin raitioteiden välilehdelle. Suunnitelmaan yleisesti positiivisesti suhtauduttiin 45 kommentissa ja kielteisesti 12 kommentissa. Suurin osa kommentteista oli sävyllään neutraaleja huomautuksia ja ehdotuksia suunnitelman yksityiskohdista tai yleisemmin joukkoliikenteen kehittämisestä.

Raitiotien ulottaminen kauppakeskus Kaarelle asti sai runsaasti kannatusta, 104 kommenttia.

Paciuksenkadun pysäkkijärjestelyihin otettiin kantaa 45 kommentissa. Kyselyyn liitettyssä yleiskartassa esitettiin poistettavaksi Paciuksenkaaren pysäkkiä, koska se on lähellä Meilahdentien pysäkkiä. Kommentteissa yleisimmin pyydettiin Paciuksenkaaren pysäkin säilyttämistä ja esitettiin mieluummin Meilahdentien pysäkin luopumista. Joissakin kommentteissa ehdotettiin Meilahdentien pysäkin siirtämistä ylemmäs Paciuksenkadulla, jolloin pysäkkien välimatka olisi pidempi.

Useissa kommentteissa (9 kpl) esitettiin huoli vanhan Munkkiniemen yhteyksiin mahdollisesti tulevista muutoksista ja pyydettiin säilyttämään raitiolinja 4 nykyisellä reitillään.

Muita kommenttien aiheita olivat mm:

- Munkkivuoren joukkoliikenneyhteydet. Kiitettiin raitiotien tuloa, ehdotettiin raitioliikennettä Ulvilantielle ja Talinrantaan ja esitettiin huomioita bussilinjojen liittymisestä raitiotiehen.
- Raitiolinjojen (pikaraitiotie tai linja 10) johtaminen Huopalahden aseman kautta.
- Linjojen 14 ja 18 korvaamista raitiolinjalla kantakaupungissa pidettiin yleisesti tervetulleena.
- Niemenmäen kohdalle esitetyn pysäkkivarauksen toteuttaminen heti.
- Raitiolinjojen vuorovälien oltava riittävän tiheät.
- Kiinnitettiin huomiota poikittaisyhteyksiin suunnitelmassa esitettyjen keskustayhteyksien lisäksi.
- Esitettiin ehdotuksia Länsisataman alueen (Jätkäsaari ja Ruoholahti) yhteyksiin liittyen ja ilmaistiin pettymystä, ettei suunnitelma ota niihin kantaa.
- Raitiolinjan 10 jatkaminen Munkkivuoren tai Haagan suuntiin.
- Pikaraitiotien toteuttaminen Konalaan tai Malminkartanoon asti palvelualueen laajentamiseksi.
- Raitioteiden sijoittaminen kadun alle.
- Useita kommentteja, joissa todettiin yhden raitiovaunupysäkin riittävän Fredrikinkadun uudelle osuudelle.
- Kadunvarsipysäköintipaikkojen tarve kantakaupungissa sekä Topeliuksenkadulla että Fredrikinkadulla.

## **Kerro kantasi-kysely yleissuunnitelmaluonnoksista 2.-30.9.2019**

Syyskuussa 2019 toteutettiin vuorovaikutusvaihe, jonka päätarkoituksena oli esitellä raitioteille ja kaduille sekä Huopalahdentien ja Vihdintien kaupunkibulevardille suunniteltuja liikennejärjestelyjä. Kyselyssä oli pääsivun lisäksi viisi välilehteä, joissa kuvailtiin eri alueiden liikennetkaisu- ja annettiin linkki alueen yleissuunnitelma-kuvaan. Kyselyssä esiteltiin myös 4 kpl uusia havainnekuvia, jotka havainnollistavat katu ympäristöstä suunnitelma-alueella. Kyselyaineistoon voi tutustua osoitteessa <https://kerrokantasi.hel.fi/uusiaraideyhteyksia?headless=false&lang=fi>

### **Yhteenveto kommentteista**

Kyselyyn saapui 644 vastausta. Alla tiivistettynä vastauksissa esiintyvistä teemoista.

#### *Fredrikinkatu*

- Suunnitelman puolesta/vastaan
- Nelosen reitti: pidettävä nykyisellään tai Kampista keskustaan
- Pysäköintipaikkojen tarve/tarpeettomuus
- Pyöräilyinfran tarve Fredalla
- Metro pikaratikan sijaan
- Pikaratikka on hidas

#### *Topeliuksenkatu*

- Katu liian ahdas ratikalle

- Pysäköinnin tarve
- Bussiliikenne sujuvaa
- Ratikan aiheuttama melu
- Ei tarvita ratikkaa, koska Manskulla on jo
- Ei ratikkaa Nordenskiöldinkadulle
- Ratikka Paciuksenkadulle/Mechelininkadulle
- Ratikka Haartmaninkadun kautta

#### Huopalahdentie

- Pikaratikan nopeus
- Huopalahdentien pysäköintijärjestelyt
- Tavallinen ratikka Huopalahdentieltä Topeliuksenkadulle
- Ratikka Munkkivuoreen bulevardin sijaan
- Huopalahdentien ylikulku
- Munkkivuoren joukkoliikenneyhteydet länsiosista ja Talinrannasta
- Mieluummin metro
- Sähköbussit parempia
- Työnaikaiset haitat minimoitava

#### Vihdintie ja Kaupintie

- Haagan ympyrän alikulut säästettävä
- Raitiotien melu
- Raitiotie Huopalahteen eikä Vihdintielle
- Ratikka 10 Vihdintielle
- Sähköbussuja ratikan sijaan

## Kysely Fredrikinkadun ja Topeliuksenkadun yrittäjille 2.-15.9.2019

Kerro kantasi-kyselyn yhteydessä toteutettiin kantakaupungin uusien rataosuuksien varsien yrittäjille kohdennettu verkkokysely, jossa kartoitettiin näkemyksiä raitioiteistä ja niiden toteuttamisesta aiheutuvista vaikutuksista. Kyselyn toteuttamiseen osallistuivat kaupunginkanslian yritysluotsit. Kyselyn tuloksia hyödynnettiin hankkeen yritysvaikutusten arvioinnin lähtötietona. Kyselystä tiedottaminen tavoitti noin 280 yritystä. Näistä yritysluotsit tapasivat henkilökohtaisesti 200 yrittäjää ja 80 tavoitettiin sähköpostilla. Tiedotetta jaettiin myös sosiaalisessa mediassa alueen yrittäjien ryhmissä.

### Yhteenveto vastauksista

Kyselyyn vastasi kymmenen yrittäjää, joista yhdeksän yritys sijaitsee Fredrikinkadun ympäristössä ja yhden Topeliuksenkadulla.

Vastauksissa korostui huoli työnaikaisista vaikutuksista sekä pysäköintipaikkojen muutosten vaikutuksesta liiketoiminnan edellytyksiin. Työnaikaisissa vaikutuksissa nousi esiin työmaan aiheuttama meluhaitta ja vaikutukset jalan sekä autolla saapuvien asiakkaiden kulkemiseen sekä logis-

tiikkaan. Käyttöaikaisina haittavaikutuksina nähtiin raitiotien oletetut meluvaikutukset sekä yritysten logistiikan ja asioinnin vaikeutuminen. Toisaalta vastauksissa nähtiin myös positiivisia mahdollisuuksia toimitilakysyntään sekä yrityksen näkyvyyteen.

### **Jatkotapaaminen 9.10.2019**

Yrittäjäkyselyn yhteydessä tarjottiin mahdollisuus jatkoyhteydenottoon. Kolme vastaajaa oli pyytänyt yhteydenottoa, joten heille järjestettiin aamutapaaminen 9.10. Tapaamiseen saapui yksi yrittäjä Fredrikinkadulta. Keskustelussa nousi esiin työnaikaiset haitat ja niiden muodostama suuri uhka liiketoiminnan jatkuvuudelle.

### **Maastokävely Fredrikinkadulla 16.9.2019**

Fredrikinkadulla järjestettiin maastokävely, jossa kuljettiin uuden rataosuuden suunnittelualue Bulevardilta Kampintorille ja pysädyttiin matkan varrella eri kohtiin keskustelemaan suunnitelman ratkaisuihin ja erilaisista vaikutuksista. Kävelyllä oli arviolta 15-20 osallistujaa. Osa osallistujista suhtautui myönteisesti raitioliikenteen saamiseen alueelle ja katutilan kehittämismahdollisuuksiin. Alueella toimiva yrittäjä oli huolissaan liiketoimintansa edellytyksistä, kuten jakelu- ja asiointiliikenteen hoitamisesta, sekä toteutuksen vaikutuksista liiketoimintaan. Erään taloyhtiön edustaja oli myös huolestunut toteutusvaiheen vaikutuksista yhtiön liiketilojen käyttöasteeseen ja sitä kautta vastikkeisiin.

### **Yleisötilaisuus Oodissa 17.9.2019**

Keskustakirjasto Oodin Majjansalissa järjestettiin yleisötilaisuus 2.12.2019 klo 16-19. Tilaisuudessa pidettiin kaksi samansisältöistä lyhyttä esittelyä suunnitelmasta ja käytiin vapaata keskustelua suunnitelmaluonnosten äärellä. Läsnä oli 6 kaupungin edustajaa ja tilaisuudessa vieraili noin 50 henkilöä. Keskusteluissa kiinnitettiin huomiota mm. hankkeen tarpeellisuuteen, joukkoliikenteen linjastoihin ja liikennejärjestelyihin kaduilla.

### **Maastokävely Topeliuksenkadulla 19.9.2019**

Topeliuksenkadun maastokävelyllä oli n. 20 osallistujaa. Reitti kulki Töölöntorilta Kirjailijanpuistoon pysähtyen Topeliuksenpuiston, Töölön kirjaston ja Nordenskiöldinaukion kohdalla. Kävelyllä keskusteltiin suunnitelman taustasta, ratkaisuihin ja yksityiskohdista. Pääosa osallistujista suhtautui suunnitelmaan myönteisesti.

# Muu vuorovaikutus

## **Munkkiniemen liikenneilta 22.5.2018**

Suunnitelman taustaa ja bulevardikaupungin suunnittelua esiteltiin muiden alueen ajankohtaisten liikenneasioiden ohella Munkinseutu ry:n järjestämässä liikenneillassa. Keskustelussa heräsi huoli suunnitelman aiheuttamista raitiolinjojen muutoksista.

## **Helsingin seudun kauppakamarin liikennevaliokunta 5.9.2019**

Suunnitelman taustaa, sisältöä ja tilannetta esiteltiin Helsingin seudun kauppakamarin liikennevaliokunnan kokouksessa 5.9.2019.

## **Munkkiniemen kansalliset seniorit 12.9.2019**

Suunnitelmaa esiteltiin Kansallisen senioriliiton Munkkiniemen paikallisyhdistyksen järjestämässä tilaisuudessa Munkkiniemen palvelukeskuksessa torstaina 12.9.2019 klo 13:15-14:30. Esitelmän sisältö käsitteli hankkeen yleiskaavallista taustaa, Huopalahdentien ja Vihdintien bulevardikaupungin suunnittelua, uusien rataosuuksien liikenneratkaisuja ja raitiolinjastoehdotuksen taustoja. Esitelmän yhteydessä esitetyt kysymykset liittyivät suurelta osin bulevardikaupungin maankäyttöön, johon moni suhtautui kielteisesti, sekä raitiolinjojen muutoksiin ja erityisesti raitiolinjalle 4 esitettyyn reittimuutokseen. Toisaalta uusia yhteyksiä pidettiin tervetulleina erityisesti Munkkivuoren näkökulmasta.

## **Linja-autoliitto 1.10.2019**

Suunnitelman ratkaisusta keskusteltiin Linja-autoliiton ja Ely-keskuksen edustajien kanssa. Keskustelun kohteena olivat mm. bussikaistat ja matkailuliikenteen pysäköinti Runeberginkadulla, bussipysäkkien järjestelyt suunnitelmassa sekä pitkämatkaisen linja-autoliikenteen edellytykset Turunväylällä ja Huopalahdentiellä.

## **SFP i Munksnejden 28.10.2019**

Ruotsalaisen kansanpuolueen Munkinseudun yhdistys järjesti 28.10.2019 keskustelupaneelin, johon osallistui liikenneinsinööri Anton Silvo, kaupunginvaltuutettu Marcus Rantala (rkp) sekä HSL:n hallituksen jäsen Kristian Rehnström (rkp). Tilaisuudessa esiteltiin suunnitelmaa ja vastattiin yleisön kysymyksiin. Keskustelun pääaiheita olivat mm. raitiolinjan 4 reittivaihtoehdot, pikaraitiotien periaatteet ja pysäkkivälit sekä raitiolinjojen nopeus kantakaupungissa.

## **Pohjois-Haagan aluefoorumi 14.11.2019**



Pohjois-Haaga-seura ry järjesti 14.11.2019 tilaisuuden, jossa liikenneinsinööri Anton Silvo ja tiimipäällikkö Taneli Nissinen esittelivät Huopalahdentien ja Vihdintien bulevardikaupungin suunnittelutilannetta sekä raitioteiden liikennejärjestelyjä Vihdintien ja Pohjois-Haagan alueella. Keskustelua ja kysymyksiä heräsi erityisesti raitiotien nopeudesta ja tarpeellisuudesta, pysäkkien sijoittelusta Lassilassa sekä suunnittelun etenemisestä.

## Kannanotot

Erillisiä kannanottoja on saapunut 19 yksityishenkilöltä. Palautteet ovat liittyneet pääosin joukko liikenteen linjastoon tai niissä on esitetty kysymyksiä taikka kehittämissuhteita suunnitelman yksityiskohtiin liittyen.

12 taloyhtiötä on ottanut kantaa suunnitelmaan. Yhtiöistä 10 sijaitsee Fredrikinkadulla, yksi Huopalahdentiellä ja yksi Haagassa. Seitsemän Fredrikinkadun taloyhtiötä vastustaa raitiotien toteuttamista. Muissa kannanotoissa, joista kolme Fredrikinkadun taloyhtiöiltä, esitetään kehitysehdotuksia mm. pysäköintijärjestelyihin, meluun ja työnaikaisiin haittoihin liittyen.

SFP i Munksnejden on jättänyt vetoituksen, jossa se kiinnittää huomiota raitioliikenteen linjastoon, bussiliikenteen ratkaisuihin ja Huopalahdentien suunniteltuihin liikennejärjestelyihin mm. jalankulkijaylitysten, pysäköinnin ja pyöräilyjärjestelyiden osalta. Vetoituksen on allekirjoittanut 58 henkilöä.

## Asunto Oy W.W:n kannanotto 17.9.2019

**Fredrikinkadun raitiovaunulinjan muutoksiin kohdistuva palaute**

Asunto W.W. sijaitsee katuosoitteessa Fredrikinkatu 22 ja Uudenmaankatu 32, 00120 Helsinki. Haluamme tuoda esiin suunnittelemastanne muutoksesta seuraavat seikat:

Fredrikinkatu on perinteinen kauppakatu, jossa kivijalassa olevien kauppajen toiminta perustuu asiakkaiden läpikulkuliikenteelle. Olennainen osa läpikulkuliikennettä on toimiva pysäköinti. Mikäli pysäköintipaikkoja nyt reilusti vähennetään, tämä ei voi olla vaikuttamatta kauppapaikkojen kannattavuuteen.

Mikäli suunniteltu muutos toteutetaan, pyydämme huomioimaan paikoitusongelman. Ehdotamme että paikoitus järjestetään esim. kahden tunnin (2 h) mahdollistavalla asiakaspysäköinnillä.

*Terveisin,*

**Asunto Oy W.W.**

## Asunto Oy Fredrikinkatu 38:n kannanotto 29.9.2019

Asunto-Osakeyhtiö Fredrikinkatu 38 esittää, että Fredrikinkadun raitiotiesuunnittelussa otetaan seuraavat asukkaiden ja liiketilöiden tarpeet huomioon.

Suunnitelmassa on esitetty pysäkki etelän suunnassa talomme A-portaan ja kolmen liiketilan eteen niin, että poikkileikkauksen (C-C) mukaan tilaa ei jää lastaukseen, muuttoihin tai muuhun huolto-ajoon.

Jalkakäytävä on jo nykyisellään varsin ahdas jalankulkijoiden määrään nähden. Huomautamme, että kiinteistössämme käynti pihalle (kellari- ja varastotilojen sekä roskikset) kulkee ainoastaan Fredrikinkadun ja Eerikinkadun jalkakäytävien kautta. Emme hyväksy pysäkin sijoittamista suunnitellulle paikalle, koska Eerikinkadun kulman risteys on nykyiselläänkin jo ahdas ja turvaton. Pidämme myös asukaspysäköintitilojen poistumista heikennyksenä, sillä korttelin pihoilta autopaidat on poistettu. Toivomme, että kaupunki tarkastelisi asukaspysäköinnin mahdollisuuksia lähikaduilla samassa yhteydessä raitiotieliikenteen suunnittelun yhteydessä.

Esitämme, että kaupunki kuuntelisi erityisen huolella kadun varren liikkeiden tarpeita. Erityisesti toivomme, että raitiovaunupysäkit suunniteltaisiin paikkoihin, joissa katokset eivät estä näkyvyyttä liiketiloihin eikä pysäkkien käyttö häiritse asukkaita. Fredrikinkatu on vilkas, kantakaupungin parhaita ja vetovoimaisimpia kivijalkakauppoja omaava katu, jonka luonne tulee säilyttää ja vahvistaa. Tämä edellyttää riittäviä lastauspaikkoja kadulla ja pysäköintipaikkoja ainakin lähiesillä kaduilla. Esimerkiksi Eerikinkadun ja Fredrikinkadun kulman lähikaupan tavarakuljetuksille suunnitellut tilat näyttävät ahtailta ja huonosti saavutettavilta tavarankuljetusreitteihin nähden. Kivijalkaliikkeen paitsi tuovat palvelut lähelle asukkaita, mikä vähentää autoilun tarvetta, myös tuloja taloyhtiöille.

Suunnitelman periaatteet parantavat Fredrikinkadun ympäristöä, mutta poikkileikkauksen mitoitukset ei näytä riittävän kaikelle hyvälle, mitä suunnitelmassa kaupunkilaisille kerrotaan varsinkaan haastavilla talvikeleillä. Jalkakäytävät ovat nykyiselläänkin ahtaat ja niillä pyöräillään, jätetään sähköpotkuautoja jalankulkijoiden tielle. Miten uudet kiskot pysäkkeineen ja luvatut istutukset ja katukahvilat on ajateltu mahtuvan kapeaan katukuiluun? Raitiotiesuunnitelmissa pitäisi mielestämme myös kertoa millaista huoltoa ja kunnossapitoa kiskot vaativat (hiontavaunujen liikennöinti ja melu sekä raiteiden uusinta kuten Viiskulmassa tänä kesänä).

Fredrikinkadulla asuvien liikkumisen kannalta pysäkkitiheyttä ja pysäkkien sijoittelua tulisi tarkastella uudelleen niin, että vaikutukset liikenneolojen ja matka-aikojen parantamiseen, mutta myös asumisviihtyisyyteen, olisivat tasapainossa. Joukkoliikenneyhteydet etelään ja pohjoiseen paransivat, mikäli raitiolinjoiden nopeus ei tule olemaan bussiliikennettä hitaampaa. Suunnitelmassa ei mielestämme ole riittävästi otettu huomioon pyöräilyn tarpeita. Fredrikinkatu on suhteellisen tasaisena ja keskeisenä väylänä hyvä, kaupungin pyöräilystrategiassakin merkitty pyöräilyreitti eteläisten kaupungin osien välillä, mutta raitiokiskojen ja pysäkkien lomassa pyöräily ei ole turvallista. Ellei erillisiä pyöräkaistoja mahdu katupoikkileikkaukseen, tulisi suunnittelun jatkuessa miettiä myös pyöräilijöiden olosuhteiden parantamista Eiranrannan ja Kampin välillä esimerkiksi Annankadun kautta.

Lopuksi toteamme, että osallistumme mielellämme jatkosuunnittelun yksityiskohtien arviointiin asukkaiden ja liikkeiden näkökulmasta. Kotikatamme viihtyisyyttä lisäisi myös läpikulkevan liikenne-

teen rajoittaminen; Albertinkadun bussiliikenteen poistuessa, liikennettä voisi ohjata sinne mo-  
lemmissa suunnissa. Ennen raitioliikenteen alkua ehdotamme, että kaupunki edistäisi melutto-  
mien ja päästöttömien sähköbussien käyttöönottoa linjoilla 14 ja 18.

Helsingissä 29.9.2019

Asunto-Osaakeyhtiö Fredrikinkatu 38 hallitus

## **Kiinteistö Oy Helsingin Fredrikinkatu 47:n kannanotto**

Kannatamme Fredrikinkadulle suunniteltua uutta raitiotieosuutta seuraavin edellytyksin:

1. Suunnittelussa on otettava huomioon rakentamisajan haitta alueen yrityksille ja kiinteistöille. Raitiotien rakentaminen on suunniteltava ajallisesti mahdollisimman lyhyeksi. Rakentamisen on toteutettava nopeasti.
2. Suunnittelussa on otettava huomioon raitiotien käytöstä muodostuva melu. Tarkemmassa rai-  
tiotien suunnittelussa on pyrittävä käyttämään melua vähentäviä suunnitteluratkaisuja.

Muilta osin suunnitelma on erinomainen ja alueen elinvoimaisuutta lisäävä.

Ystävällisesti,

Kiinteistö Oy Helsingin Fredrikinkatu 47

## **Kiinteistö Oy Haaganportin kannanotto**

Kannatamme Vihdintietä ja Haagan liikenneympyrää koskevia raitiotiesuunnitelmia seuraavin  
edellytyksin:

1. Suunnittelussa on otettava huomioon rakentamisajan haitta alueen yrityksille ja kiinteistöille. Rakentaminen on toteutettava nopeasti.
2. Suunnittelussa on otettava huomioon raitiotien käytöstä muodostuva melu. Tarkemmassa rai-  
tiotien suunnittelussa on pyrittävä käyttämään melua vähentäviä suunnitteluratkaisuja

Muilta osin suunnitelma on erinomainen ja alueen elinvoimaisuutta lisäävä.

Ystävällisesti,

Kiinteistö Oy Haaganportti

## **Asunto Oy Säästömunkin kannanotto 23.9.2019**

Haluamme tuoda esille kantamme Huopalahdentien suunnitelmaan, jossa pysäköintipaikkojen  
määrää vähennettäisiin 2/3 eli 110 pysäköintipaikan verran.

Erityisesti olemme huolissamme siitä, että länsipuolen eli Huopalahdentie parillisten talojen puolelta on suunnitelmasta kokonaan viety tienvarsipysäköinti. Kyse ei ole pelkästään meidän asukkaiden autojen pysäköinnistä, vaikka tämä suunniteltu paikkojen vähentäminen 2/3 vaikeuttaa huomattavasti autojen saamista parkkiin.

Kyse on myöskin siitä, että suunniteltu sekaväylä (yksisuuntainen auto-+ polkupyöräväylä) ilman pysäköintiriviä aiheuttaa jatkossa ongelmia seuraavasti:

- tieliikennelaki kieltää jalkakäytävälle pysäköinnin, jolloin mm, tavarantoimittaminen ym. ns lyhytaikainen pysäköinti talon eteen ei onnistu. Tällöin, joko rikotaan lakia ja aiheutetaan vaaratilanne jalankulkijoille taikka estetään sujuvaa liikennettä

- pelastuslaki (379/2011) edellyttää esteetöntä pääsyä, jolloin mahdollinen lainvastainen pysäköinti/pysähtyminen on tämän vastainen ja voi aiheuttaa vakavia seuraamuksia.

- talonyhtiöiden tulevat remontit (putki, julkisivu, katto) vaativat esim siirtolavoja usean kuukausien ajaksi, jopa vuodeksi. Niiden sijoittaminen muualle kuin talojen eteen on mahdotonta, kun esim Huopalahdentie 6-10 ei ole muuta pääsyä taloihin näissä tilanteissa kuin Huopalahdentien puolelta. Muutoinkin remontit eivät onnistu ellei pysäköintiriviä ei ole olemassa. Olettehan kuitenkin suunnittelemassa infrastruktuuria, jonka pitää kestää kymmeniä vuosia.

On esitetty mm. Oodin tilaisuudessa, että korvaavia pysäköintimahdollisuuksia etsitään. Pitkäaikaisina Munkkiniemen asukkaina tiedämme, että nytkin pysäköintipaikan saaminen on hankalaa ja on päivittäistä, että autot on pysäköity laittomille paikoille. Kaavoitus on alueella myös sellainen, ettei mistään ole saatavilla pysäköintitilaa järkevän matkan päässä.

Ehdotamme teille suunnittelijoille seuraavaa:

Säilyttäkää Huopalahdentie molemmin puolin talousväylä sekaväylänä ja kummallakin puolella tievarsipysäköinti

Tai

Edellinen, mutta siirtäkää suunnittelemanne pyörätie kulkemaan Rakuunantien puolella

Helsingissä 23.9.2019

As Oy Säästömunkki

Huopalahdentie 10

hallitus

## **Seitsemän Fredrikinkadun asunto-osakeyhtiön kannanotto**

Helsingin kaupungin kaupunkiympäristö on pyytänyt kertomaan kantansa 30.09.2019 mennessä Länsi-Helsingin raitioteiden yleissuunnitelmasta, jota suunnitellaan Fredrikinkadulle ja Topeliuksenkadulle. Ottamatta tässä kantaa Topeliuksenkadun suunnitelmaan, haluamme tuoda Fredrikinkadun asukkaiden, taloyhtiöiden ja yrittäjien/liikkeenharjoittajien mielipiteen julki.

Vastustamme suunnitelmaa mm. seuraavista syistä:

- 1) Suunnitelma ei palvele alueen asukkaiden liikennetarpeita. Liikenneyhteydet raitiotievaunuilla on nykyisessä muodossaan riittävä, eikä muutoksilla saada aikaan mitään lisähyötyä. Yhteyden muuttaminen suunnitelman mukaisesti pois nykyiseltä ei nopeuta liikenneyhteyksiä Pohjoinen-Etelä tai Etelä-Pohjoinen -suunnissa.
- 2) Rakennussuunnitelman mukaisesti Fredrikinkadun jalankulkuutilaa levennettäisiin kolmesta metristä viiteen metriin parittomalta puolelta ja sille sivulle tulisi kaksi raitiotievaunupysäkkiä sekä ainakin yksi kaupunkipolkupyörien säilytystila. Katu kapenisi oleellisesti ja jo nyt teoreettisesta kahdesta ajokaistasta tulisi yksikaistainen katu. Tämä puolestaan aiheuttaa lisää pakokaasupäästöjä, ruuhkia ja meluhaittoja.
- 3) Asukaspysäköinti- ja muu pysäköintipaikkojen määrä vähenisi lähes 50% katuosuudella. Tämä tarkoittaa jo ennestään vähäisen paikoitustilan muuttumista katastrofaaliseksi. Kaupungin suunnitelma perustuu käsitykseen, että autoilu vähenisi keskustassa. Yrittäjät/liikkeenharjoittajat ja kaikki asukkaat eivät voi kuitenkaan suorittaa työtehtäviään julkisilla liikennevälineillä. Jo nyt vapaan autopaikan löytäminen voi viedä pitkään. Miksi katuosuuden autopaikan tarvitsijoiden pitää maksaa tästä liikennejärjestelystä, jos sitä ei haluta?
- 4) Rakennustyö aiheuttaa pitkäaikaisen haitan asukkaille, yrittäjille/liikkeenharjoittajille ja taloyhtiöille. Muutostyö voi kestää yhdestä vuodesta kahteen vuoteen. Kestossa ei ole edes vielä tietoa, koska Fredrikinkadun alla olevia vesi- ja viemäriinjoja, kaukolämpölinjoja, teleoperaattoreiden tietoliikennelinjoja ja muita sähkölinjoja ei ole kuntoarvioitu. Jos niiden kunto edellyttää korjaustöitä, voi pelkän raitiotiekiskotuksen sijasta työ kestää huomattavasti pitempään. Hämeentiellä, Mechelininkadulla ja Tampereen keskustan katuremontit ovat osoittaneet, että pitkäkestoinen remontti on vaikeasti ennustettavissa.
- 5) Pitkäkestoinen rakennustyö on kuolemantuomio kadun varren yrittäjille/liikkeenharjoittajille. Jo yhden asuinrakennuksen vuoden kestävä julkisivuremontin on havaittu aiheuttavan huomattavaa häiriötä viereisten rakennusten liikkeille. Fredrikinkatua on brändätty vuosia ostoskaduksi ja sellaisena se on nykyisin varsin kilpailukykyinen alueen monille muille kaduille. Kaikki tuo arvokas työ olisi turhaa, kun katu käytännössä suljettaisiin rakentamisen ajaksi. Kuukausikin on pitkä aika, kun liikevaihto romahtaa ja tämä aiheuttaisi yrittäjien/liikkeenharjoittajien pakkomuuton muualle. Kaikilla liikkeenharjoittajilla ei ole mahdollista muuttaa alueelta kauppakeskuksiin tai muualle. Tämä johtaa yrittäjyyden/liikkeenharjoittamisen alasajoon ja mittaviin seurannaisvaikutuksiin.
- 6) Asuntojen arvo romahtaa rakennustyön ajaksi. Alue on ollut haluttua asuinalueetta mm. hyvien palveluiden, hyvien liikenneyhteyksien ja kohtuullisen rauhallisen kaupunkiympäristön ansiosta. Kukaan ei halua muuttaa keskelle rakennustyömaata, mutta aina jonkun on myytävä asuntoja ja silloin käypähinta on toinen kuin nykytilanteessa.
- 7) Taloyhtiöiden suunnittelemat korjaustyöt muuttuvat ja hankaloituvat. Kaikkia töitä ei voida tehdä suunnitellussa aikataulussa, koska katuosuuksia ei voida ottaa käyttöön tiesuudella tehtävien rakennustöiden vuoksi. Näitä ovat mm. linjasaneeraus-, julkisivu- ja kattoremontit. Remonttien aikataulujen siirtäminen voi olla kohtalokasta rakennuksen kunnolle. Rakennustöiden siirtäminen usealla vuodella aiheuttaa remontin jälkeen lisähankaluuksia alueen yrittäjille/liikkeenharjoittajille.

8) Fredrikinkadulla parhaillaan tehtävät remontit (mm. hotellihanke Fredrikinkatu 51-53) valmistuisi samaan hetkeen kuin raitiotievaunuremontti alkaisi. Rakennustyöstä aiheutuisi merkittäviä vaikutuksia jo laadituille kustannuslaskelmille.

9) Taloyhtiöiden taloustilanne muuttuu vaikeammaksi. Monella taloyhtiöllä on vuokratuloja omistamistaan liiketiloista. Liikkeenharjoittajien/yrittäjien poislähteminen muuttaa kulurakennetta ja nostaa asumiskustannuksia. Suoritettujen peruskorjausten aiheuttamien kustannusten, vuosittain nousevien kiinteistöverojen, kaukolämpökustannusten sekä muiden kasvavien kustannusten vuoksi asumiskustannusten kohoaminen tekee asumisesta erittäin kallista. Tämä vaikuttaa väistämättä asuntojen hintoihin, alueen houkuttelevuuteen asuinalueena ja siirtää jälleen suunniteltuja korjaustoimenpiteitä taloyhtiöissä.

10) Fredrikinkadun remontilla on myös heijastevaikutuksia Lönnrotinkadun, Kalevankadun, Eerikinkadun, Kansakoulunkadun ja Urho Kekkosen kadun asukkaille, taloyhtiöille ja yrittäjille/liikkeenharjoittajille. Fredrikinkatu on ollut merkittävä Etelä-Pohjoisen ajoväylä, josta käännyttään näille kaduille. Rakennustyön aikana liikenne vaikeutuu ja estyy samoilla syillä kuin Fredrikinkadulla.

11) Rakennustyö aiheuttaa Fredrikinkadun taloyhtiöille rasitteita johdinkiinnitysten takia. Talojen julkisivut tulevat kärsimään johtimien ripustamisesta talojen seiniin. Niitä on tulossa suunnitelmien mukaan noin 25 metrin välein, joten joka ainut talo suunnitellulla matkalla tulee saamaan ripustettavaa.

12) Valmistuttuaan raitiovaunut aiheuttavat tärinää talojen rakenteisiin, jotka pääosin ovat rakennettu 1900-luvun ensimmäisinä kolmena vuosikymmenenä. Pitkäkestoinen tärinä aiheuttaa rakenteisiin murtumia ja halkeamia, joiden korjaamiseen kuluu rahaa. Nk. jousitetusta raitiotiekiskotuksesta ei ole riittävä tutkimustietoa.

13) Rakennustyön jälkeen uusien yrittäjien ja liikkeenharjoittajien tavarantoimitukset hankaloituvat merkittävästi. Lastaustilaa ei ole kaikkialla ja katuosuudelle jätetty huoltoajoneuvo aiheuttaa ruuhkaa katuosuudella tukkimalla sen. Raitiovaunut joutuvat odottamaan ja aikataulut pettävät. Odottavien ajoneuvojen tyhjäkäynnin aiheuttamat pakokaasupäästöt aiheuttavat ilmanpuhtauden heikkenemistä ja aiheuttavat sairauksia asukkaille sekä likaa kapean katuosuuden taloyhtiöiden julkisivuille.

14) Valmiina raitiovaunukatuna kiskotus hankaloittaa polkupyöräilyä. Tämä taas johtaa pyöräilijöiden siirtymisen jalkakäytävälle aiheuttaen ongelmia jalankululle ja yrittäjille/liikkeenharjoittajille. Jos pyöräkaistoja puolestaan lisätään jalkakäytävien ja raitiovaunukiskojen väliin, kaventaa se ajokaistan leveyttä entisestään.

15) Talviaikana lumenpoistotyöt, jätteenkuljetus ja muut tavarantoimitukset vaikeutuisivat merkittävästi. Katoilta poistettava lumi edellyttää usein nostinautoja, joiden käyttö vaikeutuu. Ajokais-toilta ja jalankulkuväyliltä poistettava lumi muodostuu lumivalleiksi, jotka aiheuttavat hankaluuksia raitiotievaunuille ja muulle liikenteelle. Tunnetusti talvi yllättää aina ja etenkin auraustoimen.

Näistä edellä mainituista syistä vastustamme tehtyä suunnitelmaa ja toivomme, että Helsingin kaupungin kaupunkiympäristö pyrkii kehittämään liikennejärjestelyitään muilla keinoin.

Helsingissä, syyskuussa 2019:

Osakeyhtiö Antinkatu 14,

Asunto Oy Olamontalo,

As Oy Antinkatu 17,

As Oy Fredrikinkatu 36,

As Oy Lärkän Bostads Ab,

Bostads Aktiebolaget Orion Asunto Osakeyhtiö, sekä

Bostadsaktiebolaget Boulevard 11 hallitukset

## **Pro Haaga ry:n kannanotto 14.10.2019**

Osana Vihdintien kaupunkibulevardihanketta on tarkoitus rakentaa ns. pikaraitiotie Munkkiniemen aukiolta Huopalahdentietä ja Vihdintietä pitkin Kaupintielle ja edelleen

Kannelmäkeen Kaari-tavaratalon edustalle. Sillä on väistämättä vaikutuksia siihen, miten laajana haagalaisille tärkeä Riistavuoren puisto voidaan säilyttää. Käsite ”pikaraitiotie” on ensinnäkin tässä yhteydessä harhaanjohtava. Pikaraitioiteita on yleensä rakennettu pitkiä, poikittaisia yhteyksiä nopeuttamaan. Tällainen on Raide-Jokeri, jota Pro Haaga lämpimästi kannattaa. Vaikka sillä on pitkiä, esteettömiä osuuksia, joilla nopeus voidaan saada korkeaksi, sekään ei vielä riitä saavuttamaan bussin 550 keskimääräistä nopeutta. HKL:n taholta onkin todettu, että Raide-Jokerin keskeinen peruste on matkustajakapasiteetin lisääminen. Uuteen raitiovaunuun mahtuu 2-3 kertaa bussin matkustajamäärä. Munkkiniemen aukio – Kannelmäki raitiotien nopeus, mm. tarpeellisten jalankuylitysten vuoksi, tuskin olisi juurikaan sen suurempi kuin raitiolinjan 4:n tännään.

Suuremman kapasiteetin tarve ei kuitenkaan päde Vihdintien raitiotien tapauksessa. Munkkiniemen aukion ja tavaratalo Kaaren välillä ei ole sille riittävää kysyntää, ei edes pitkällä tähtäimellä. Vihdintien alueelta on jo nykyisin niin hyvät yhteydet eri suuntiin, että harva tulisi uutta raitiotietä käyttämään. Valtaosa matkustajista pyrkii Helsingin keskustaan. Huopalahden asemalta pääsee Rautatientorille 7-9 minuutissa tihein vuorovälein kulkevilla junilla. Pohjois-Haagan ja Valimon asemilta matka taittuu 9-11 minuutissa, Kannelmäen asemalta 11-13 minuutissa. Valimon asemaa on vielä tarkoitus pidentää noin 50 metrillä, jolloin se ulottuu Vihdintien sillan alle.

Mikäli henkilö pyrkii Töölöön tai Kamppiin, hänellä on käytettävissään linjat 37 ja 41 sekä useimmat Vihdintietä kulkevat HSL:n seutubussit, joiden pääteasema on joko Elielin aukiolla tai Kampin terminaalissa. Matka Kampista Mannerheimintietä Vihdintielle vie noin 20 minuuttia.

Projektin liikennesuunnittelijoilta kysyttäessä, kuinka kauan kestää ”pikaraitiotiellä” Kaupintieltä Munkkiniemen aukion kautta kiertäen keskustaan, saa vastaukseksi ”puolisen tuntia”. Liikennesuunnittelijat kuitenkin tähdentävät, ettei raitiotien tarkoitus olekaan palvella keskustaan pyrkiviä, vaan parantaa yhteyksiä läntisen Helsingin esikaupunkeihin, kuten Munkkiniemeen. Sinne kulkee nykyisin bussi 52, joka pysähtyy Munkkivuoren ostoskeskuksen kohdalla. Se kiertää Ulvilantietä Professorintien sillalle, jatkaa siitä Laajalahden aukiolle ja edelleen Munkkiniemen puisto-

tietä Munkkiniemen aukiolle. Se siis palvelee yhteyksiä Munkkiniemen suuntaan paljon paremmin kuin uusi raitiotie tekisi. Yhteyksiä Pitäjänmäen suuntaan taas palvelee Raide-Jokeri, jolla olisi Pitäjänmäentiellä useita pysäkkejä.

Kun uudella raitiotiellä olisi varsin vähän matkustajia, se johtaisi pitkiin vuoroväleihin. Kaupunki voi pyrkiä parantamaan tilannetta lakkauttamalla joitakin bussilinjoja. Pajamäkeen kulkevan linja 14 lopettaminen on jo mainittu. Vaaravyöhykkeessä lienevät myös nykyinen poikittaislinja 52 ja Kannelmäestä tuleva linja 41. Linja 52 on pitkä, melkoisesti käytetty poikittaislinja. Linja 41 taas palvelee nykyisellään hyvin monia Kannelmäen, Lassilan, Pohjois-Haagan ja Etelä-Haagan asukkaita, jotka pyrkivät Töölöön tai Kamppiin. Vihdintietä tulevien seutulintojen lopettaminen taas ei ole yksin Helsingin päätösvallassa. On helppo arvata, että ne, jotka pakotettaisiin matkan aikana vaihtamaan nopeasta bussista hitaaseen, Munkkiniemen aukion kautta kiertävään raitiovaunuun, eivät tällaista hyväksyisi.

On pelättävissä, että koko "pikaraitiotiehanke" kääntyisi itseään vastaan. Ihmiset siirtyisivät käyttämään omaa autoaan, kun matkanteko julkisilla liikennevälineillä on tehty niin hitaaksi ja hankalaksi.

Munkkiniemen aukio – Kaari -tavaratalo raitiotien kustannuksista ei ole esitetty luotettavia arvioita. Raide-Jokerin kustannukset nousivat huomattavasti alkuperäisestä arviosta rakentamisen käynnistyessä. Näin tulee ilmeisesti käymään myös Vihdintien raitiotien osalta. Suurten liikennehankkeiden kohdalla tehdään yleensä kustannus-hyöty-analyysi. Myöskään tällaista ei ole tässä tapauksessa tehty. Liioin ei asukkaille ole kerrottu, mitkä nykyiset bussilinjat on tarkoitus lakkauttaa tai miten niiden reittejä muuttaa ja miten se vaikuttaisi matka-aikoihin. Jos kaupunki kuitenkin haluaisi edelleen parantaa haagalaisten yhteyksiä Munkkiniemeen, on ajateltavissa, että raitiotie toteutetaan Huopalahdentiellä, mutta Vihdintie jätetään nykyisten liikennejärjestelyjen varaan. Tällöin raitiotie siis kulkisi paikalliseksi kesukseksi kaavailtuun Haagan liikenneympyrään saakka. Paikka on jalankulkuetäisyydellä suuresta osasta Etelä-Haagaa.

Raitiotie olisi siis linjan 4 haara, eräänlainen 4A. Tällöin linja 4:n reitti voisi kantakaupungissa jäädä nykyiselleen, mikä vastaa munkkiniemeläistenkin toivomuksia. Tällainen ratkaisu avaisi myös paremmat mahdollisuudet Riistavuoren puiston metsiköiden ja kallioiden säilyttämiseen sekä alueen läpi kulkevan tärkeän ulkoilu- ja virkistysreitit turvaamiseen.

Jos raitiotie jätetään pois Vihdintieltä, siitä voitaisiin silti tehdä kaupunkibulevardi. Bulevardihan tarkoittaa leveää puistokatua (ks. Otavan uusi sivistyssanakirja, s.73). Tällainen on Helsingissä esimerkiksi Bulevardi. Yleiskaavankin mukaan "pikaraitiotie" voidaan toteuttaa bussiratkaisuna.

Vihdintie on Haagan liikenneympyrän ja rautatiesillan välillä 3+3 kaistainen pääväylä. Sille mahtuisi raitiotien poistamisen jälkeenkin kummallekin puolelle puurivit, sekä pyörätiet ja leveät jalkakäytävät. Kun katualue kapenisi esitetystä, sen reunaan mahtuisi myös kapea korttelirivi ilman, että Riistavuoren puiston olennaisia luontoarvoja loukataan.

Pro Haaga Etelä-Haagan asukkaita edustavana yhdistyksenä esittää, että kaupunki tutkisi Vihdintien-Huopalahdentien raitiotien ohella toisen vaihtoehdon, jossa raitiotie ulotetaan Munkkiniemen aukiolta Huopalahdentietä myöten vain Haagan liikenneympyrään saakka, mutta liikenne hoidetaan Vihdintiellä bussiratkaisuna nykyiseen tapaan, sekä tekisi arvion kummankin vaihtoehdon kustannuksista ja vaikutuksista bussiliikenteeseen.

Helsingissä, 14.10.2019



Pro Haaga – Pro Haga r.y.

## **SFP i Munksnejden, kannanotto 25.11.2019**

Svenska folkpartiet i Munksnejden har med stort intresse tagit del av Helsingfors stads planer för utvecklande av trafiken i Västra Helsingfors. För att höra våra medlemmar och andra invånare i Munksnejden ordnande vi en allmän diskussion 28.10.2019 med namnet Munksnejdens plane-rade trafiklösningar. Till panelen kallade vi Anton Silvo, trafikingenjör, Helsingfors stad, Kristian Rehnström, Sfp:s representant i HRT samt Marcus Rantala, Sfp:s representant och medlem i stadsstyrelsen och stadsfullmäktige i Helsingfors.

Vårt utlåtande baserar sig på de iakttagelser och frågeställningar som framkom under diskuss-ionen, som väckte stort intresse och engagemang bland invånarna, över 70 personer deltog.

Vi har valt att kommentera följande:

SPÅRVÄGSNÄTET (4:ans SPÅRVAGN OCH SNABBSPÅRVAGNEN)

BUSSARNA (14,18,39)

HOPLAKSVÄGENS TRAFIKLÖSNNGAR

CYKELVÄGEN LÄNGS HOPLAKSVÄGEN

BILPARKERINGEN LÄNGS HOPLAKSVÄGENS SIDOGATOR

### **SPÅRVÄGSNÄTET**

Planerna om att ändra spårvagn 4:ans rutt att via Tölö föras till Eira väckte bestörtning bland publiken. En namninsamling mot omdragning av spårvagn 4 linje gjordes under mötet och resul-terade i 58 underteckningar (namnlistan bifogas).

Sfp i Munksnejden anser att Spårvagn 4:as rutt helst bör bevaras som den är nu, från Munksnäs längs Mannerheimvägen, och Alexandersgatan till Skatudden.

- Om detta inte är möjligt bör man garantera att 4 går via centrum, t ex via Tölö och Arkadiaga-tan till Mannerheimvägen (centrum) och vidare till t ex Kirurgen och inte via Fredriksgatan och Kampen till Eira som föreligger i nuvarande förslag.

- Förändringar och nya trafiklösningar får inte FÖRSÄMRA trafiken i Munksnejden, vilket vore fallet om 4:ans spårvagn gick enligt planerad ny rutt, vilket skulle kräva byte till den nya snabbspårvägen, som kommer från Gamlas via Munkshöjden. Sannolikt skulle det inte finnas sittplatser kvar för den rätt ålderstigna befolkningen i Munksnäs, som flitigt frekventerar spårvagn 4 för att komma till centrum.

- Vid planeringen av trafiknätet bör skolornas, framförallt de svenskspråkiga skolornas behov tillgodoses, upptagningsområdet är väldigt stort och geografiskt utspritt. Skolelevernas resor bör vara trygga och praktiska. Detta gäller även busstrafiken, se avsnittet om bussar.

- Helsingfors svenska arbetarinstitut, Arbis, på Dagmarsgatan i Tölö frekventeras av många, även äldre, personer. Vi anser det viktigt att trafikförbindelserna till Arbis är ändamålsenliga och praktiska. Aktiva, rörliga pensionärer är viktiga för samhället och minskar på vårdbehovet i framtiden.

- Konstateras kan att invånare i norra Helsingfors säkert hellre tar tåget till centrum (på 14 min) än den nya snabbspårvägen, som ju kommer att "blockeras" av spårvagn 4 redan i Munksnäs och av spårvagn 10 på Mannerheimvägen och kanske inte är så "snabb" längre. Ett alternativ vore att låta snabbspårvägen bli sk matartrafik med byte till existerande, fungerande linjer.

- Den kommande snabbspårvagnens hållplatsnät får inte vara för glest. Eventuella hållplatser för byte av trafikmedel, bör beakta också äldre personers behov, såsom tillgänglighet, underhåll under vintern och vind- och nederbördsskydd, liksom sittplatser för väntetiden

## BUSSARNA

Vårt ställningstagande gäller bussarna 14, 18 och 39. Det blev inte helt klart för oss hur planerna för dessa bussar ser ut i framtiden. En indragning av dessa linjer ter sig väldigt skrämmande.

Sfp i Munksnejden anser att

- Busstrafiken till Talistranden bakom Munkshöjden och hela Munkshöjden bör tryggas. Nu körs linje 18 där och fungerar utmärkt.

- Busstrafiken till Smedjebacka bör tryggas, nu sköts detta av buss 14.

- Busslinje 39 som går ända till Myrbacka är en viktig livsnerv även för oss Munksnäsbor. Framför allt är denna linje viktig för de svenskspråkiga eleverna i områdets skolor. Som vi tidigare konstaterat är upptagningsområdet stort och goda trafikförbindelser, även tvärgående sådana, bör tryggas.

## HOPLAKSVÄGEN

Vad beträffar planerna för Hoplaksvägen finns en del spörsmål. Då gatan kommer att se ut som på bilden ovan har följande frågor aktualiserats.

Sfp i Munksnejden anser att

- Befolkningen TRYGGT skall kunna ta sig över Hoplaksvägen, till busshållplatser, hållplatser för snabbspårvagnen eller över gatan. Vi har i färskt minne hur barn omkommit då de blivit överkörda på Hoplaksvägen.

- I planerna ser vi inte övergångsbron. Den är dock heller inte den bästa tänkbara lösningen, i synnerhet på vintern är den ofta oframkomlig pga snö och is. Den är inte heller lämplig för äldre personer och handikappade.

- Vi anser att staden bör bygga trygga undergångar under Hoplaksvägen för att säkra en säker förflyttning på och över Hoplaksvägen, även för barn och äldre

## CYKELVÄGEN

Staden planerar en tvåfilig cykelväg längs Hoplaksvägens östra sida. Sfp i Munksnejden anser att

- Planerna på en cykelväg längs Hoplaksvägens sidogata är överdimensionerat ambitiös.

- Antalet cyklister på denna strecka är inte väldigt stor, de flesta cyklister som kommer till Munksnäs väljer cykelvägarna längs Munksnäsallén, vidare till Tali och Munkshöjden. Ett alternativ vore att dirigera cyklisterna in längs redan existerande vägar i skogen bakom Dragonvägen genast efter Munksnäsplatsens korsning.

## BILPARKERINGEN PÅ HOPLAKSVÄGENS SIDOGATOR

Stadens planer på att dra in ca 100 bilplatser längs med Hoplaksvägens sidogator inger verkliga bekymmer.

Sfp i Munknejden anser att

- Antalet parkeringsplatser kommer att minska drastiskt i synnerhet på den västra sidan. Även den östra sidan berörs av detta. Med tanke på att de två nya bostadshusen som Skanska bygger enligt uppgift inte har dimensionerat sin parkeringsgrotta för det nya behov av parkeringsplatser kommer även här att bli problem då antalet bilar ökar.

- Staden bör noga överväga lösningar som inte gör det svårare för invånare att hitta parkeringsplats.

Helsingfors 25.11.2019

Sfp i Munksnejden

## **Munkkiniemen asukkaiden kannanotto ja addressi 14.1.2020**

Munkkiniemessä asukkaat ovat järjestäytyneet raitiovaunu 4:n reitin säilyttämisen puolesta. Aiheesta on keskusteltu alueen Facebook-ryhmissä ja nyt vuodenvaihteessa kerättiin nimiä uuteen adressiin (liitteenä). Keräys kesti reilut 2 viikkoa, jolloin adressi oli esillä sekä Munkkiniemen kirjastossa että Facebookissa. Allekirjoittaneita oli 980.

Aiemmin syyskuussa aktiivisten toimijoiden puolesta järjestetty tiedotustilaisuus alueen asukkaille. Anton Silvo kaupungin liikennesuunnittelusta oli silloin vastaamassa asukkaiden kysymyksiin. Munkinseutu ry keräsi tämän jälkeen adressin raitiovaunu 4:n reitin säilyttämisen puolesta. Adressin allekirjoitti tuolloin 400 ihmistä ja se sai 600 "tykkäystä" munkkiniemeläisten Facebook-sivustolla.

**Olemme toimivan joukkoliikenteen ja helsinkiläisinä erityisesti lähiliikenteen puolella.**

Perehdyttyämme läntisen Helsingin raitiolinjauudistuksen tämänhetkiseen suunnitelmaan, päädyimme esittämään teille harkintaan vaihtoehtoa, jossa pikaraitiotie kulkisi Topeliuksenkadun reittiä Kamppiin ja Mannerheimintie jatkoreitteineen säilyisi kaupunkiraitioliikenteellä.

Niin kutsutut pikaraitiovaunut kulkevat samoilla raiteilla samaa nopeutta kuin kaupunkiraitiovaunut ja molemmat vaunut ovat myös saman levyiset. Pidempinä ja matkustusvolyymiltaan isompina ne kuitenkin Kamppiin mennessään tasoittaisivat Mannerheimintien ruuhkaa. Tällöin ne myös kulkisivat tärkeiden sairaaloiden (kuten Meilahden tornisairaala, Naistenklinikka ja Lastensairaala) ohi suoraan ydinkeskustaan, Kampin linja-autoasemalle ja metroon - niin hyvien lähiyhteyksien kuin kauemmaksi matkaavien jatkoyhteyksienkin äärelle. Tämä olisi myös etu isojen tapahtumien aikana, jolloin pikaraitiolinja toimisi Mannerheimintien ollessa suljettuna.

Ymmärrämme tarpeen kehittää kaupungin julkista liikennettä. Suunnitelma nykyisellään vaikuttaa painottavan suurten ihmismäärien liikuttelua kaupungin sisäisen lähiliikenteen kustannuksella. Raitiovaunu 4 on Helsingin käytetyin raitiolinja, mikä mielestämme osoittaa nykyisen reitin tarpeellisuuden. Tulisi myös huomioida, että ihmiset Helsingissä ovat valinneet asuinpaikkansa siten että julkinen liikenne palvelee heidän moninaisia tarpeitaan. Lapsiperheille, lisääntyvälle ikäihmisten joukolle, koululaisille, liikuntarajoitteisille ja myös lukuisille työmatkalaisille muutos aiheuttaa ongelmia pidentyvinä matkustusaikoina tai jopa kokonaan estää julkisen liikenteen käytön. Riskinä näemme myös yksityisautoilun lisääntymisen, kuten Espoossa on tapahtunut.

Pikaraitiotie vaatineen Mannerheimintielle raideuudistuksen uusine sähköntojojärjestelmineen. Ehdotuksemme vähentänee näin ollen myös uusien raiteiden rakentamisen tarvetta tuoden merkittäviä kustannussäästöjä.

# Vastineet palautteisiin ja kannanotoihin

Tässä on esitetty kootusti vastineet yleisötilaisuuksissa, kerro kantasi-kyselyissä, muissa tilaisuuksissa sekä saaduissa kannanotoissa toistuvasti esiintyneisiin keskeisimpiin aiheisiin.

## Suunnitelman lähtökohdat ja raitioteiden rooli joukkoliikennejärjestelmässä

*Suunnittelun lähtökohtana on Helsingin vuonna 2016 hyväksymän yleiskaavan toteuttaminen. Yleiskaavan toteuttamisohjelmasta on päätetty kaupunginhallituksessa 4.6.2018. Kaupunginvaltuuston hyväksymässä kaupunkistrategiassa vuosille 2017-2021 todetaan, että Vihdintien alueen pikaratikan suunnittelu etenee päätösvaiheeseen valtuustokauden aikana. Kaupunkiympäristölautakunta hyväksyi kesällä 2018 Huopalahdentien ja Vihdintien bulevardikaupungin suunnitteluperiaatteet, joihin sisältyy seuraavat periaatteet:*

*7. Bulevardikaupungin joukkoliikenne järjestetään palvelutasoltaan niin korkeaksi, että se mahdollistaa autoriippumattoman asumisen ja liikkumisen. Joukkoliikenne tukeutuu nopeisiin ja kapasiteetiltaan suuriin runkoyhteyksiin. Bussilinjastolla tarjotaan täydentäviä ja poikittaisia yhteyksiä. Varmistetaan edellytykset poikittaisen laadukkaan joukkoliikenneyhteyden rakentamiseen Metsäläntien suuntaan. Bulevardikaupungin alueelle muodostetaan laadukkaat joukkoliikenteen solmukohdat Haagan liikenneympyrän ja Valimon aseman ympärille.*

*8. Bulevardin joukkoliikenteen runkoyhteys suunnitellaan pikaraitiotienä, joka kulkee keskustasta bulevardikaupungin halki Pohjois-Haagaan. Raitiotie kulkee omalla kaistallaan. Pysäkit sijoitetaan kävellen helposti saavutettaviin solmu- ja risteyskohtiin siten, että ne mahdollistavat sujuvan ja nopean liikennöinnin. Raitiotien suunnittelussa kiinnitetään erityistä huomiota raitiovaunun liikumisen sujuvuuteen siten, ettei raitiovaunu joudu hidastamaan tai pysähtymään muuten kuin pysäkkien kohdalla.*

*Kaupunkiympäristölautakunta hyväksyi kesäkuussa 2019 Vihdintien ja Huopalahdentien bulevardikaupungin kaavarungon, jonka tarkoitus on määritellä bulevardin alueen maankäytön kokonaisuus asemakaavoituksen lähtökohdaksi.*

*Pikaraitioteiden rooli on olla koko kaupunkia ja seutua palvelevia joukkoliikenteen runkoyhteyksiä. Ne kulkevat kantakaupungissa keskustaan tärkeimpiä pääkatuja, joita ovat Mannerheimintie, Mäkelänkatu ja Hämeentie. Pikaraitiotieosuuksilla sovelletaan osin erilaisia suunnitteluperiaatteita, joista keskeisin on varautuminen nykyistä pidempien 35-45 m pitkien kaksisuuntaisten raitiovaunujen käyttöön. Lisäksi pikaraitiotieosuuksien suunnittelussa pyritään pysäkkien, kaistojen ja risteysten järjestelyillä raitiotien mahdollisimman hyvään keskinopeuteen ja sujuvuuteen. Tämä koskee myös kantakaupungin nykyiseen rataverkkoon kuuluvia osuuksia, vaikka tiheä kaatuverkko ja kaupunkirakenne asettaa rajoitteita. Kantakaupungin pikaraitiotieosuuksien parantaminen tehdään 2020-luvun aikana kaupunginhallituksen vuonna 2018 hyväksymän raitioliikenteen kehittämissuunnitelman puitteissa ja periaatteilla.*

*Kantakaupungin nykyisen raitioliikenneen (jäljempänä kaupunkiraitioliikenne) roolina uuden pikaraitioverkon rinnalla on palvella kantakaupungin sisäistä liikkumista ja täydentää pikaraitiolinjojen palvelua. Läntisen kantakaupungin raitioteiden (Topeliuksenkadun, Nordenskiöldinkadun ja Fredrikinkadun raitiotiet) roolina on toimia kaupunkiraitioverkon osina.*

### **Pikaraitiotien reitti**

*Edellä kuvattuihin suunnittelun lähtökohtiin ja pikaraitioiteille asetettuihin yleisiin periaatteisiin perustuen pikaraitiolinja kulkee kantakaupungissa keskustaan pääkatua eli Mannerheimintietä pitkin. Pikaraitiotien reitti kulkee Huopalahdentietä ja Vihdintietä Kaupintielle asti, jotta sillä voidaan järjestää bulevardikaupungin uuden maankäytön runkojoukkoliikenne. Tästä syystä se ei kulje esimerkiksi Munkkivuoren poikki tai Etelä-Haagan läpi Huopalahden aseman kautta, vaan sivuaa useita alueita palvelun useita liikkumistarpeita. Raideliikenteen verkoston muodostumisen kannalta on keskeistä, että pikaraitiotie risteää Raide-Jokerin kanssa Haagan ympyrässä ja kulkee Valimon sekä Pohjois-Haagan asemien kautta. Näin saadaan yhdistettyä uuden ja nykyisen maankäytön palvelemisen sekä joukkoliikennejärjestelmän kehittämisen tarpeet. Suora reitti alueen pääkatuja pitkin mahdollistaa pikaraitiolinjalle hyvän keskinopeuden ja sujuvan liikenteen edellytysten järjestämisen.*

### **Linjan 4 reitti**

*Nykyisen raitiolinjan 4 reittiä ehdotetaan yleissuunnitelmassa muutettavaksi kulkemaan läntisen kantakaupungin uusia raitiotieosuuksia pitkin Töölön ja Kampin läpi Eiraan. Tärkeimmät syyt ratkaisun taustalla ovat tarve sopeuttaa kaupunkiraitioliikenteen verkostoa uuteen pikaraitiolinjaan ja mahdollisuus parantaa joukkoliikenteen palvelutasoa sekä kustannustehokkuutta siirtämällä läntisen Helsingin nykyisten bussilinjojen palvelua raiteille. Linjan 4 palvelu nykyisessä muodossa Mannerheimintietä pitkin pikaratikan rinnalla ei käytännössä voi jatkua. Kolmen tiheän vuorovälin linjan (4, 10, pikaratikka) sujuvuutta, luotettavuutta ja täsmällisyyttä ei voida taata. Ratkaisu olisi myös kustannustehoton, koska se muodostaisi merkittävästi ylikapasiteettia Mannerheimintielle samalla, kun läntisen kantakaupungin joukkoliikennekäytävässä tarvittaisiin edelleen nykyistä kapasiteettia vastaava bussiliikenne. Linjan 10 ohjaaminen läntisen kantakaupungin raitiotielle ei ole hyvä ratkaisu, koska tällöin Mannerheimintien pohjoisosa, Ruskeasuo ja Pikku-Huopalahti jäisivät ilman yhteyttä keskustaan.*

*Kantakaupungin raitiolinjojen järjestämiseen on kuitenkin olemassa erilaisia vaihtoehtoja. Todennäköinen reunaehto on se, että linja 4 siirtyy Topeliuksenkadulle, mutta eri linjojen eteläpään päätepysäkit ovat keskenään vaihtoehtoisia. Esimerkiksi linjan 4 sijaan myöskin Topeliuksenkadulle siirtyvä linja 2 voi kulkea Fredrikinkadun kautta Eiraan. Yleissuunnitelmassa on tarkasteltu kolmea vaihtoehtoa kantakaupungin raitiolinjastolle. Eri vaihtoehtoihin liittyy erilaisia hyviä ja huonoja puolia eri alueiden palvelun näkökulmasta, ja niillä on myös erilaiset vaikutukset liikennöintikustannuksiin. Lopullinen linjasto määritellään HSL:n linjastosuunnittelussa.*

### **Raitiotien tarve läntisessä kantakaupungissa**

*Läntisen kantakaupungin nykyiset bussilinjat 14, 18 ja 39 muodostavat pitkän etelä-pohjoissuuntaisen joukkoliikennekäytävän Eirasta Kampin kautta Meilahteen asti. Bussilinjojen korvaaminen*

tällä reitillä edellyttää raitiotien toteuttamista koko yhteysvälille ja riittävän pitkät vaihdottomat yhteydet tarjoavaa linjaa. Siten esimerkiksi vaihtoehto, jossa toteutettaisiin uusi raitiotie vain Topeliuksenkadulle muttei Fredrikinkadulle, ei ole toteuttamiskelpoinen. Vastaavasti sellaiset raitiolinjaston vaihtoehdot, joissa ei ole yhtenäistä raitiolinjaa koko osuudella, ovat palvelutasoltaan heikompia eteläisten kaupunginosien palvelutason sekä Kampin metroaseman liityntäyhteyksien kannalta. Reittiehdotuksia, joissa lisätään raitioliikennettä Kampin metroaseman kautta Simonkadulle ja edelleen esimerkiksi Mikonkadulle, ei ole katsottu toteuttamiskelpoisiksi kyseisten katujen heikon sujuvuuden ja välityskyvyn sekä Mannerheimintien ja Kaivokadun risteuksen kuormittumisen vuoksi.

Nordenskiöldinkadun raitiotieosuuden tarve perustuu HSL:n vuonna 2015 laatimaan raitioliikenteen linjastosuunnitelmaan, jossa asetetaan tavoitteeksi linjan 2 reitin siirto kulkemaan Nordenskiöldinkadulta Topeliuksenkadun kautta Töölöntorille, josta reitti jatkuu nykyisellään. Reitin siirto tukee linjan 4 palvelua Topeliuksenkadulla ja Runeberginkadulla, jolle odotetaan suurinta kuormitusta läntisen kantakaupungin raitiotiellä. Linjan siirtäminen pois Mannerheimintieltä myös lisää Mannerheimintietä kulkevan pikaraitiolinjan ja linjan 10 sujuvuutta, sillä se vapauttaa ratapasiteettia, vähentää jonoutumisen todennäköisyyttä ja poistaa kääntyvän raitioliikenteen suunnan Nordenskiöldinkadun ja Oopperan risteyksistä, mikä tehostaa liikennevalojen toimintaa.

### **Metro ratikan sijaan**

Metro ei ole vaihtoehto raitiotien toteuttamiselle läntisessä Helsingissä. Alueen raskaana raidedyhteytenä toimii jo ranta- ja kehäratojen lähijunaliikenne. Junaliikenteen vuorovälien tihentyminen Espoon kaupunkiradan rakentamisen myötä kehittää palvelua metron kaltaiseen suuntaan. Yleiskaavassa ei ole edellytyksiä metrolinjalle Vihdintien suunnassa. Metroa ja pikaraitiotietä ei voi pitää tasavertaisina vaihtoehtoina, koska metron kustannukset ovat moninkertaiset pikaraitiotiehen nähden. Lisäksi metrolinjoihin perustuva maankäytön ja kaupunkirakenteen kehitys on hyvin erilaista kuin raitiolinjan varrella tapahtuva tiivistävä ja täydentävä kehitys. Realistiset vaihtoehdot ovat koko Helsingin kaupunkirakenteen kehittäminen yksittäisten metrolinjojen tai laajan pikaraitioverkon varaan. Yleiskaavan ratkaisuna on joukkoliikennejärjestelmän kehittäminen kohti raideliikenteen verkostokaupunkia, jossa uudet pikaraitiotiet yhdistävät kaupunkikeskuksia ja raskaan raideliikenteen solmukohtia. Yleiskaavassa on säilytetty edellytykset kahdelle metrohankkeelle, Töölön metrolle sekä Östersundomin metrolle.

### **Bussit ratikan sijaan**

Läntisen Helsingin bussiliikennettä kehitetään 2020-luvun alkuvuosina tehokkaammilla linjastoilla ja uusilla runkolinjoilla. Pitkällä aikajänteellä pelkkä bussiliikenteen kehittäminen ei kuitenkaan riitä eikä se mahdollista merkittävää maankäytön kehittämistä, mikä on keskeinen lähtökohta Länsi-Helsingin raitioteiden yleissuunnitelmalle. Huopalahdentien ja Vihdintien bulevardikaupungin suunnitteluperiaatteet edellyttävät joukkoliikenteeltä palvelutasoa, joka mahdollistaa autoriippumattoman elämisen. Joukkoliikennepalvelu on nostettava kantakaupunkia vastaavalle tasolle. Asukasmäärän lisäys ja ennakoitu raitiolinjojen kysyntä perustelee niiden toteutusta.

Bussiliikenteen kapasiteetilla on rajoitteita kantakaupungissa. Elielinaukion ja Kampin terminaalissa ei ole vapaata kapasiteettia merkittävälle bussiliikenteen lisäämiselle. Kantakaupungin pääkatujen bussikaistat ovat niin kuormittuneita, että bussiliikenteen nopeus ja sujuvuus on heikko ruuhka-aikoina. Runsas bussiliikenne on myös kallista raitioliikenteeseen nähden, koska

*lukuisia eri linjoja kulkevien bussien kuormitus ei ole tehokkaassa käytössä ja liikennöintikustannukset ovat korkeammat kuin saman kapasiteetin tarjoavalla raideliikenteellä.*

### **Raitiotien toteuttaminen Haagan ympyrään asti**

*Pro Haaga Ry:n kannanotossa ehdotetaan, että raitiotie toteutetaan vain keskustasta Haagan ympyrään asti ja Vihdintie palvelee bussiliikenteellä. Pikaraitiotien reitti ja nopeus nähtiin hitaina suhteessa bussiliikenteeseen. Ratkaisu yhdistäisi kantakaupungin raitioverkon Raide-Jokeriin, mutta ei toteuta muita pikaraitiotielle asetettuja tavoitteita. Huopalahdentien-Vihdintien bulevardikaupungin suunnitteluperiaatteissa ja kaavarungossa todetaan, että uuden maankäytön joukkoliikenne järjestetään pikaraitiolinjan tarjoamalla korkeatasoisella runkoyhteydellä. Pääosa bulevardikaupungin maankäytöstä sijoittuu Vihdintien varteen, eikä nykyisen kaltainen bussiliikenne ei riitä toteuttamaan näitä tavoitteita kantakaupungin laajennukseksi suunniteltavalla alueella. Vihdintien keskustaan suuntautuva bussiliikenne kärsii Mannerheimintien ruuhkautumisen vuoksi ajoaikojen suuresta vaihtelusta etenkin ruuhka-aikaan. Raitiotie tarjoaa matka-ajaltaan luotettavan yhteyden ja riittävän kapasiteetin. Haagan ympyrään päättyvä raitiotie ei myöskään tavoita lähijuna-asemia, jotka ovat tärkeitä solmukohtia pikaraitiotien reitillä.*

*Raitiotien jättäminen pois Vihdintieltä ei mahdollista katualueen kaventamista, koska kadulle olisi varattava tila yleiskaavaan merkityn pikaraitiotien myöhempää toteutusta varten. Raitiotien sijasta kadulle toteutettaisiin tilanteessa bussikaistat, jotka vaativat kadulta tilaa yhteensä saman verran tai hieman enemmän kuin raitiotie.*

### **Vanhan Munkkiniemen joukkoliikennepalvelu**

*Raitiolinjan 4 ehdotettu reitti Munkkiniemestä Topeliuksenkadulle ja mahdollisesti Eiraan mahdollistaa bussiliikenteen vähentämisen lisäksi tiheään kantakaupunkiin suuntautuvan raitioliikennepalvelun säilyttämisen vanhassa Munkkiniemessä. Vaihtoehdossa, jossa toteutetaan vain pikaraitiotie ja läntisen kantakaupungin joukkoliikenne hoidetaan edelleen busseilla, kaupunkiraitioliikenteen palvelutasoa joudutaan vähentämään. Tällöin vanha Munkkiniemi jäisi harvemmalla vuorovälillä liikennöivän poikittaisen raitiolinjan varaan. Yleissuunnitelmassa on tarkasteltu linjan 7 jatkamista Munkkiniemeen, mutta myös linja 3 olisi mahdollinen.*

*Huopalahdentiellä kulkeva pikaraitikka on hyvin saavutettavissa suurelle osalle Munkkiniemen asukkaista. Munkkiniemen väestön pääosa on keskittynyt Munkkiniemen puistotien ja Huopalahdentien varsien kerrostalokortteleihin. Huopalahdentielle on suunniteltu ratikkapysäkit Perustien sekä nykyisen Tietokujan kohdalle. Näiden palvelualue kattaa suuren osan Munkkiniemestä. Väestöpaikkatietojen mukaan 60% Vanhan Munkkiniemen asukkaista asuu 400 m säteellä Perustien pysäkestä, mikä on HSL:n joukkoliikenteen suunnitteluohjeen mukainen ensisijainen palvelualue raitioliikenteen pysäkeille. Tämän lisäksi alueella säilyvä linja 4, runkolinja 500 sekä muut bussilinjat tarjoavat kattavan yhteysvalikoiman ja korkeatasoisen liittynän pikaraitiolinjalle. Vaihdaminen linjalta 4 pikaraitiolinjalle onnistuu Meilahdentien sekä Meilahden sairaalan pysäkeillä ilman kävelyä ja molempien linjojen tiheään vuorovälin vuoksi lyhyin odotusajoin.*



## **Munkkivuoren alueen joukkoliikenneyhteydet**

*Vihdintien pikaraitiotie on uusi runkolinja, joka tarjoaa tehokkaan keskustayhteyden palvelemaan alueilta. Erityisen hyödyllinen uusi yhteys on Niemenmäen ja Munkkivuoren alueille, joilta on tällä hetkellä joukkoliikennepalvelu ainoastaan Kampin suuntaan. Pikaraitiolinja ei kuitenkaan kulje kaikkien alueiden läpi eikä sillä ole tarkoitus korvata kaikkea alueiden nykyistä joukkoliikennettä. Pikaraitiotie edellyttää tehokkaan, tihein vuorovälein toimivan liityntäliikenteen, jotta aika-tilaa riippumaton ja vaivaton matkustaminen on mahdollista myös kauempana raitiotien pysäkeistä. Lisäksi tarvitaan erilaisia poikittaisia yhteyksiä sekä alueiden sisäisiä matkoja palvelevia reittejä esimerkiksi Munkkiniemen ja Munkkivuoren välillä.*

## **Bussilinjaston suunnittelu**

*Yleissuunnitelman laatimisen yhteydessä ei suunnitella lopullisia bussiliikenteen linjastoja, koska niistä päättäminen on HSL:n vastuulla eivätkä kaikki raitiotien toteutushetken liikenteelliset tarpeet ole vielä ennakoitavissa. Näistä syistä bussilinjaston varsinainen suunnittelu tapahtuu toteutusvaiheessa, kun raitiotien rakentamisaikataulu on tiedossa. HSL:n joukkoliikenteen suunnitteluohje edellyttää joukkoliikenteen hyvää palvelutasoa suunnittelualueella ja asettaa rajat hyväksyttävälle kävelymatkoille pysäkeille, joten nykyisen joukkoliikenteen kokonaan lopettaminen alueella ei sen puitteissa ole mahdollista eikä tavoiteltavaa.*

*Yleissuunnitelmaa varten on tehty bussilinjastoluonnos, jonka tarkoituksena on ainoastaan mahdollistaa suunnitelman vaikutusten arviointi esimerkiksi saavutettavuuden ja liikennöintikustannusten osalta.*

## **Raitiotien nopeus**

*Pikaraitiolinjan nopeus koko linjalla on alustavan arvion mukaan noin 20 km/h, mikä tarkoittaa noin 30 minuutin matka-aikaa keskustan ja Kannelmäen päätepysäkkien välillä. Nopeus on matalampi kuin kantakaupungin ulkopuolella kulkevalla Raide-Jokerilla, jonka keskinopeus on n. 25 km/h.*

*Syy alhaisempaan keskinopeuteen on se, että linja kulkee noin puolet pituudestaan kantakaupungin nykyisessä raitioverkossa, jossa tiheä katuverkko, runsaat jalankulkijaylitykset sekä olemassa olevat pysäkit rajoittavat nopeutta. Suunnittelussa on tehty tietoinen ratkaisu, ettei kantakaupungin osuudella tavoitella mahdollisimman suurta nopeutta, koska pysäkkien ja jalankulkuylitysten voimakkaalla vähentämisellä olisi kielteinen vaikutus kantakaupungin sisäisiin joukkoliikennematkoihin ja paikallisiin jalankulun olosuhteisiin. Ainoastaan Meilahdentien pysäkki esitetään poistettavaksi raitiolinjojen nopeuttamiseksi. Tehdyt tarkastelut eivät viittaa siihen, että Mannerheimintien pysäkkien karsimisella saavutettava nopeutus johtaisi suurempaan matkustajakäytävään, koska pysäkeillä on runsaasti käyttäjiä ja kävelymatkat Töölön tiiviillä alueella kasvaisivat.*

*Vuonna 2017 aloitetun raitioliikenteen kehittämissuunnitelman puitteissa pikaraitiolinjojen kantakaupunkiosuuksille kohdistetaan toimenpiteitä, joilla parannetaan raitioliikenteen nopeutta, luotettavuutta ja sujuvuutta. Toimenpiteitä ovat ratageometrian parantaminen, pysäkkien palvelutason*

*parantaminen, parempi erottelu muusta liikenteestä ja liikennevaloetuuksien kehittäminen. Lisäksi kaikista hitain osuus on ydinkeskustassa Lasipalatsin ja Erottajan pysäkkien välillä, joten keskusta-alueen saavuttaminen on nopeampaa kuin linjan viimeiselle pysäkillä matkustaminen.*

*Pikaraitiotien uudella osuudella keskinopeus on kantakaupunkiosuutta nopeampi, alustavien arvioiden mukaan 21-26 km/h osuudesta ja suunnasta riippuen. Uudellakin osuudella pysäkkien ja risteysten välimatka on monella osuudella verrattain lyhyt, koska linjan varteen suunnitellaan tiivistä, jatkuvaa kaupunkirakennetta. Kaupunkirakenteen katkoskohdissa Pikku-Huopalahden sekä Talin kohdalla raitiotiellä on pidemmät pysäkkivälit ja nopeammin ajettavat osuudet.*

*Myös pikaraitiolinjoilla suuri osa matkoista on lyhyehköjä, muutamien kilometrien mittaisia, ja vain pieni osa matkoista on koko linjan pituisia. Pikaraitiolinjan varrella on useita vaihtopaikkoja esim. lähijuniin, joilla saavutetaan linjan pohjoispäästä nopea matka-aika ydinkeskustaan.*

*Pikaraitiolinjan ja nykyisten bussilinjojen nopeudet ovat suurin piirtein verrannollisia silloin, kun autoliikenne on täysin sujuvaa. Täysin samaa reittiä kulkevaa bussilinjaa ei tällä hetkellä ole. Keskeinen ero bussi- ja raitiolinjojen välillä on, että ruuhka-aikoina bussilinjojen nopeus ja täsmällisyys heikkenevät merkittävästi, kun taas raitiolinjat kulkevat omien kaistojen ansiosta hyvällä ja luotettavalla nopeudella kaikkina aikoina.*

## **Raitiotien melu ja pärinä**

*Raitioliikenteen melu on lähtökohtaisesti alhaisempaa kuin ajoneuvoliikenteen, mutta sillä on omat ominaispiirteensä. Kokonaismelu riippuu raitiotien rakenteista, ajoneuvon ominaisuuksista, ajonopeudesta ja liikenteen määrästä. Raitiovaunun melu koostuu pääosin vaunun kulkuäänestä, kaarteissa syntyvästä kirkunnasta sekä vaihteissa ja raideristeyksissä syntyvästä kolinnasta. Tyypillisiä ongelmalliseksi koetun melun lähteitä ovat pienisäteiset kaaret, vaihteet ja raideristeykset. Uuden vaunukaluston ajoääni on tyypillisesti matala ja luonteeltaan vähän häiriötä aiheuttava.*

*Raitioteistä laaditaan melumallinnus jatkosuunnittelussa katujen suunnittelun sekä asemakaavotuksen yhteydessä, kun ratkaisut ja tiedot bulevardikaupungin uudesta maankäytöstä tarkentuvat. Yleissuunnitelmassa arvioidaan raitiotien meluvaikutuksia ja todennäköisiä ongelmakohteita olemassa olevan selvitys- ja mallinnustiedon perusteella.*

*Suunnittelussa on pyritty raitioteillä mahdollisimman suoraan ja loivakaarteiseen raidegeometriaan sekä pikaraitiotien että kantakaupungin uusilla rataosuuksilla. Fredrikinkadun ratalinjaus on lähes viivasuora, ja osuuden oletettavasti merkittävimmät melulähteet ovat sen liittymiskohdissa olemassa olevaan rataverkkoon Bulevardilla ja Urho Kekkosen kadulla, missä melua esiintyy jo nykytilanteessa. Topeliuksenkadun ja Nordenskiöldinkadun rataosuudet ovat myös mahdollisimman suoralinjaisia. Ainoa uudelle osuudelle sijoittuva risteämiskohta on Nordenskiöldinaukiolla. Töölöntorille ja Tukholmankadulle tulee uudet vaihteet ja kaarteita, jotka lisäävät raitioliikenteen melua. Mannerheimintien ja Nordenskiöldinkadun risteyksessä on jo nykytilanteessa vaihteita. Raitiolinjan 2 ajaminen suoraan kääntymisen sijaan poistaa säännöllisen kaarremelun Nordenskiöldinkadun ja Oopperan risteyksissä.*

*Raitiotiet voivat aiheuttaa rakennuksiin runkomelua, joka kulkeutuu ratarakenteesta maaperän kautta rakennusten rakenteisiin. Runkomelu vaimenee nopeasti etäisyyden kasvaessa. Runko-*

*melun riski on olemassa kapeille kaduille sijoittuvilla läntisen kantakaupungin rataosuuksilla, mihin varaudutaan toteuttamalla uuteen raitiotiehen melun kulkeutumista ehkäisevät eristysrakenteet. Runkomelu ei kuitenkaan ole aiheuttanut laajoja ongelmia olemassa olevalla rataverkolla, jossa on vuosikymmeniä ollut eristämättömiä rakenteita, vaan ongelmia on ilmennyt yksittäisissä kohteissa.*

*Raitiotien tärinä syntyy pääasiassa raideristeyksissä. Tärinän kulkeutuminen edellyttää myös pehmeää maaperää. Tärinä on ongelma pääasiassa ydinkeskustassa savimaalla sijaitsevilla puutteellisesti perustetuilla vanhoilla rataosuuksilla. Uusille raitioiteille rakennetaan riittävän kantavat perustukset, jottei tärinää synny. Läntisen kantakaupungin rataosuuksien maaperä Kampissa ja Töölössä on kallioista ja hyvin kantavaa, jolloin tärinä ei ole todennäköinen ongelma. Pikaraitiotien uusilla osuuksilla maaperä on vaihtelevampaa, ja niillä toteutetaan tarvittavat pohjanvahvistuksen raitiotien kantavuuden ja tärisemättömyyden varmistamiseksi.*

### **Työnaikaiset haitat**

*Raitioiteiden toteuttaminen aiheuttaa kaikkien katutöiden tavoin tilapäisiä haittavaikutuksia. Työnaikaiset haitat on arvioitu yhdeksi merkittävimmistä suunnitelman haitoista asukkaille ja yrityksille, joten niiden ehkäisyyn ja lieventämiseen on kiinnitettävä erityistä huomiota. Keinoja haittojen ehkäisyyn on esimerkiksi työmaiden aikataulujen sekä vaiheistuksen huolellinen suunnittelu ja tehostettu tiedottaminen töiden etenemisestä ja liikennejärjestelyistä.*

*Työmaahaittojen tarkempi tunnistaminen ja ehkäisy tapahtuvat vasta yleissuunnittelua seuraavassa tarkemmassa toteutussuunnittelussa. Työmaa-aikataulut ja tarkat järjestelyt tarkentuvat vasta toteutussuunnittelussa, ja tilapäisten liikennejärjestelyjen sekä tiedotuksen suunnittelu edellyttää käytännössä hankkeen toteuttajatahon mukanaoloa hankkeessa.*

*Raitioiteiden ja muiden liikennejärjestelyjen toteuttamisen yhteydessä saneerataan kaduilla olevaa kunnallistekniikkaa ja toteutetaan mahdollisia uusia verkostoja kaupungin soveltaman yhteisen kunnallistekninen työmaa-periaatteen (YKT) mukaisesti. Tällä tavalla katu ja sillä kulkeva infrastruktuuri tulevat kokonaan peruskorjatuksi uusien järjestelyjen toteuttamisen yhteydessä, jolloin sillä ei ole korjaustarvetta pitkään aikaan. Osalle yleissuunnitelman kohteena olevista kaduista, kuten osille Runeberginkatua ja Topeliuksenkatua, on ajoitettu peruskorjaus uusien raitioiteiden toteuttamisesta riippumatta. On odotettavissa, että muutkin kantakaupungin kadut tulevat peruskorjaustarpeeseen seuraavina vuosikymmeninä.*

*Helsingin kaupunki on aloittanut työmaahaittojen ehkäisemisen kehittämistyön, mistä esimerkkinä toimii Hämeentien joukkoliikennekadun työmaalla käytössä oleva tehostettu tiedottaminen ja paikallisten asukkaiden ja yrittäjien osallistaminen.*

### **Pyöräliikenteen järjestelyt Fredrikinkadulla**

*Fredrikinkadulle ei yleissuunnitelmaluonnoksessa ole osoitettu erillistä liikennejärjestelyä pyöräliikenteelle. Pyöräily olisi luonnoksessa sallittu kadulla molempiin suuntiin ajoradalla. Raitiokiskojen ja autoliikenteen seassa pyöräily ei ole korkeatasoinen ratkaisu, mutta mahdollinen kadun nopeusrajoituksen ja luonteen puitteissa. Syy ratkaisuun on katutilan kapeus. Kadulla on tarve autoliikenteen pysäköintipaikoille sekä kadunvarsiliiketilöiden lastauspaikoille. Pysäköintipaikkojen sijaan olisi tilan puolesta mahdollista sijoittaa yksisuuntainen pyöräkaista.*

*Kantakaupungin pyöräliikenteen tavoiteverkossa Fredrikinkadulle on osoitettu yksisuuntainen pyöräliikenteen järjestely pohjoisen suuntaan. Sijainti on kuitenkin viitteellinen ja tavoiteverkko on laadittu pohjautuen nykytilanteen liikennejärjestelyihin, joissa kadulla ei ole raitiotietä. Raitiotien toteutuessa tavoiteverkkoa voidaan päivittää siten, että vastaavaa yhteyttä tavoitellaan yksi- tai kaksisuuntaisella ratkaisulla rinnakkaisia Annankatua tai Albertinkatua pitkin. Tietyin edellytyksin myös sekaliikenteessä pyöräily voidaan katsoa riittäväksi yksisuuntaiseksi pyöräilyjärjestelyksi.*

## **Pyöräliikenteen järjestelyt Huopalahdentiellä**

*Huopalahdentielle esitetään suunnitelmassa rakennettavaksi uusi kaksisuuntainen pyörätie kadun itäreunaan kadun eteläosaan ja Rakuunantiestä pohjoiseen kaksisuuntaiset pyörätiet molemmiin puolin. Eteläosan länsireunalla pyöräily sijoittuu talouskaistalle. Kaupunkisuunnittelulautakunnan 13.12.2016 hyväksymässä esikaupunkialueiden pyöräliikenteen tavoiteverkossa Huopalahdentiellä on yhdellä reunalla baanatasoinen yhteys Paciuksenkadulta Eliel Saarisen tielle Etelä-Haagaan. Baanayhteys asettaa erityisiä laatuvaatimuksia pyöräliikenteen infralle, minkä vuoksi Huopalahdentien eteläosan itäreunalla pyöräilyä ei ole sijoitettu talouskaistalle vaan omalle väylälleen.*

*Vuorovaikutuksessa on toistuvasti esitetty, ettei Huopalahdentiellä ole tarvetta erilliselle pyöräliikenteen infralle, vaan pyöräily voidaan järjestää Rakuunantien takaa metsän kautta. Siten ei syntyisi houkuttelevaa ja kaikkina vuodenaikoina käyttökelpoista suoraa pyöräilyreittiä. Pyöräliikenteen pääreittien on syytä kulkea pääkatuilla, ja viheralueilla sijaitsevilla raiteilla on verkkoa täydentävä rooli. Yleisenä periaatteena myös pääkatujen varsien osoitteiden tulee olla pyöräillen saavutettavissa. Pyöräilyjärjestelyt eivät siten palvele ainoastaan läpiajoa.*

## **Paciuksenkadun pysäkit**

*Yleissuunnitelmassa esitetään Meilahdentien pysäkin poistamista käytöstä. Syy tähän on se, että etäisyys Meilahdentien ja Paciuksenkaaren pysäkkien välillä on alle 200 metriä, mikä on liian lyhyt pysäkkiväli tiheällä vuorovälillä liikennöiville raitioinjoille kohdassa, jossa niiden matkustajakuormitus on korkeimmillaan. Jäljelle jäävä pysäkki pidennetään pikaraitiovaunujen edellyttämään 45 metrin pituuteen. Pysäkkien käyttäjämäärät ovat verrattain pieniä. Vuonna 2018 Paciuksenkaaren pysäkillä oli noin 700 nousua päivässä ja Meilahdentiellä 500 nousua päivässä, kun esimerkiksi viereisillä Munkkiniemen puistotien ja Meilahden sairaalan pysäkeillä on kullakin yli 1000 nousua päivässä. Pysäkin poistamisen jälkeen Paciuksenkaaren pysäkillä odotetaan olevan vahva käyttäjäkunta.*

*Ratkaisu pidentää kävelymatkoja Meilahden länsiosista sekä iho- ja allergiasairaalan suunnista noin 200 metrillä. Kävelyreitit ovat kuitenkin esteellisiä, koska Meilahti ja sairaala ovat korkeiden mäkien päällä. Sairaalan liikuntarajoitteisten potilaiden arvioidaan käyttävän joka tapauksessa taksia. Meilahden kerrostaloualuetta palvelee lisäksi useat raitiovaunupysäkit Tukholmandakadulla ja Mannerheimintiellä. Meilahdentiellä säilyy bussipysäkit.*

*Ensimmäisessä suunnitteluvaiheessa poistettavaksi pysäkiksi oli ehdotettu Paciuksenkaarta, koska Meilahdentien pysäkki sijaitsee keskeisemmin ympäröivien Pikku-Huopalahden ja Meilahden alueiden suhteen. Ratkaisusta saatiin paljon palautetta kesän 2018 Kerro kantasi-kyselyn yhteydessä. Kävely-yhteyksien uudelleen tarkastelun jälkeen päätettiin muuttaa ratkaisua, sillä*

*Paciuksenkaari palvelee paremmin Pikku-Huopalahden aluetta, jolla ei ole muita yhteyksiä samalla tavalla kuin Meilahden alueella.*

### **Huopalahdentien ylikulku**

*Suunnitelmassa Huopalahdentien yli Rakuunantien kohdalla kulkeva jalankulkusilta poistuu. Syynä on kadun liikennejärjestelyiden muuttuminen, joiden vuoksi silta olisi rakennettava uudelleen pidempänä. Jalankulun eritasoratkaisut eivät kuitenkaan ole nykyisten suunnitteluperiaatteiden mukaisia ratkaisuja Huopalahdentien kaltaisessa tiiviissä kaupunkimaisessa ympäristössä. Rakuunantien risteykseen toteutetaan valo-ohjattu suojatie.*

### **Kadunvarsipysäköinnin järjestelyt**

*Raitioteiden varsilta poistuu runsaasti kadunvarsipysäköintiä, jotta raitiotien omille kaistoille sekä pyöräilyn järjestelyille saadaan tilaa. Raitiotien varsille on sijoitettu pysäköintiä, kun sille on järjestynyt tilaa. Fredrikinkadun varrelle on sijoitettu mahdollisimman paljon pysäköintipaikkoja, kuitenkin huomioiden jalankulun, pyöräpysäköinnin ja jakeluliikenteen tarpeet. Myös kiinteistöjen ajoyhteydet vaikuttavat pysäköinnin sijoitusmahdollisuuksiin. Topeliuksenkadulla on pysäköintikaista Töölön kirjaston kohdalla, missä raitiotien kulkeminen lyhyellä matkalla autojen kanssa samalla kaistalla on arvioitu hyväksyttäväksi. Nordenskiöldinkadulla on tilaa pysäköinnille yhdellä puolella katua Kansaneläkelaitoksen pysäkin ja Nordenskiöldinaukion ryhmittymiskaistojen välissä. Töölössä pysäköintipaikkoja korvataan uusilla vinopysäköintipaikoilla, jotka sijoittuvat ympäröiville asuntokaduille.*

*Huopalahdentiellä suunnitelman pysäköintijärjestelyä on muutettu vuorovaikutusvaiheen luonnoksesta siten, että kadunvarsipysäköintiä on kadun molemmilla reunoilla. Paikkojen määrää on myös lisätty luonnoksesta noin 30:lla.*

# Lausunnot yleissuunnitelmasta ja vastineet

Yleissuunnitelmasta on pyydetty lausunnot Helsingin kaupunginosat ry:ltä, Helsingin polkupyöräilijät ry:ltä, Helsingin seudun kauppakamarilta, HSL-kuntayhtymältä, Helsingin yrittäjiltä, Linja-autoliitolta, Suomen kuljetus ja logistiikka SKAL ry:ltä Uudenmaan Ely-keskukselta ja Väylävirastolta. Lausuntoaika oli 1.-16.6.2020.

## Helsingin kaupunginosayhdistykset ry:n lausunto

Länsi-Helsinkiä koskevat uudet raitiotiesuunnitelmat on otettu varsin ristiriitaisin tuntein vastaan alueen asukkaiden ja myös paikallisten kaupunginosayhdistysten taholla. Vaikka raitioliikenteen kehittämistä yleensä kannatetaan, on useissa kannanotoissa puututtu myös sellaisiin vaikutuksiin, jotka vielä vaatisivat enemmän huomiota ja suunnitelman tarkistamista.

Suunniteltua raitiotietä ei voi erottaa sen varrella tehdyistä muista kaavaratkaisuista vaan hankkeen vaikutukset on nähtävä kokonaisuutena.

Tämän kevään poikkeukselliset olosuhteet ovat selvästi lisänneet kaupunkilaisten tietoisuutta oman lähiluontonsa merkityksestä. Länsi-Helsingin raitiotien osalta on suunniteltu raitiotien varren tiivistysrakentaminen syytä ottaa uuteen kriittiseen tarkasteluun. Helsingin kaupungin Kvarttilehdessä 01/2020 julkaistu tutkielma ”Saavutettavuus luo kysyntää tehokkaammalle maankäytölle monilla alueilla Helsingissä ja Helsingin seudulla” antaa selvän kuvan niistä ristiriidoista joita hyvinkin saattaa ilmetä taloudellisten ja tehokkuusnäkökohtien ja kaupungin asukkaille tärkeiden luontoon liittyvien terveys- ja viihtyvyysarvojen välillä. Keskuspuiston rakentamissuunnitelmien ympärillä käytävä osin kiivaskin keskustelu on vain yksi esimerkki siitä miten kaupunkilaisten arvot muuttuvat ajan mukana. Sen pitäisi antaa aihetta varovaisuuteen myös Länsi-Helsingin raitiotiehen liittyen.

Toivomme, että asukkaille ja kaupungin käyttäjille tuotetaan selkeää ja säännöllistä viestintää ja yhteenvetoja myös näiden raitiotiehankkeiden edistymisestä, toteuttamisen vaikutuksista ja niiden arvioinneista jatkuvasti prosessin kuluessa. Myös kaupunginosa/kaupunginosayhdistyksille on tärkeää viestiä mistä ja miten tietoa jatkossa löytää. Hankkeen suunnitelmia ja vaikutuksia tuleekin esitellä monien eri kanavien kautta, jotta tieto saavuttaa kaupunkilaiset laajasti. Vaikutusten arvioinneista tulisi tuottaa ymmärrettävät ja selkeät tiivistelmät ja kuvallista aineistoa.

Voimassa olevan rakennusalan kaavoituksen ja tämän suunnitelman kielteinen yhteisvaikutus luontoarvoihin ja varsinkin metsäalueisiin edellyttää mielestämme aikalisän ottamista. Olisi käynnistettävä asiallinen keskustelu johon myös vaikutusalueen asukkaat, kaupunginosayhdistykset, muut toimijat ja helsinkiläiset yleensä kutsuttaisiin mukaan. Olisi parempi että asiat nostetaan avoimesti pöydälle jo nyt ja haetaan ratkaisuja jotka olisivat mahdollisimman laajalti hyväksyttävissä kuin että koko suunnitelman toteutus hankaloituisi myöhemmin.

Tässä lausunnossamme esitämme sekä suunnitellun raitiotien vaikutusalueella olevien jäsenyhdistystemme paikallisia kannanottoja ja ehdotuksia että joitakin yleisluontoisia näkemyksiä käsittelyn aiheena olevasta Länsi-Helsingin raitioteiden yleissuunnitelmasta (HEL 2018-002298 T 08 00 02).

Uusien raideyhteyksien luominen osana Helsingin ja pääkaupunkiseudun joukkoliikenneyhteyksien kehittämistä on periaatteessa kannatettavaa. Vaikutusalueiden koko joukkoliikennetilanne ja sen arvioidut muutokset on kuitenkin otettava huolellisesti huomioon päätöksiä tehtäessä. Länsi-Helsingin alueelle suunnitellun uuden raitiotien osalta on tärkeää etteivät keskustaan suuntautuvat suorat ja vaihdottomat joukkoliikenneyhteydet Haagan liikenneympyrän pohjoispuolisilta alueilta - kuten esimerkiksi Pitäjänmäestä, Pajamäestä, Konalasta ja Malminkartanosta – heikkene uuden raitiotien tullessa käyttöön. Myös raitiotien pysäkkisuunnittelussa on huomiotava vaikutusalueen asukkaiden tarpeet.

Työpaikkakeskittymien palveleminen on luonnollisesti erittäin tärkeää mutta samalla on otettava tasapuolisesti huomioon myös asuntoalueiden tarpeet. Esimerkiksi Vihdintien ja Kaupintien risteysalueen osalta olisikin vielä tarkastettava suunnitelmia ja huolehdittava matkustajien järkevistä siirtomahdollisuuksista. Nämä eivät voi jäädä pelkästään sivummalle jäävän Valimon aseman varaan. Toivomme suunnitteluprosessilta suurten liikennehankkeiden kohdalla yleensä tehtävien kustannus-hyöty -analyysien julkaisemista sekä sitä, että asukkaille kerrotaan mahdollisimman varhaisessa vaiheessa, mitkä nykyiset bussilinjat on tarkoitus lakkauttaa tai miten niiden reittejä tullaan muuttamaan (matka-aikojen muutoksineen). Esimerkiksi bussilinjojen lakkauttamisista tulee informoida niiden varrella asuvia ja toimivia mahdollisimman varhaisessa vaiheessa.

Pidämme suunnittelun tärkeänä lähtökohtana, että uusien raideyhteyksien rakentaminen tehdään ympäristö- ja luontoarvoja kunnioittaen. Helsingin LUMO-ohjelman suunnittelun yhteydessä syksyllä 2018 toteutetun asukaskyselyn mukaan luonnon läheisyys on kaupunkilaisille erittäin tärkeää. Huolestuneisuutta herätti rakentamisen aiheuttama metsien pirstoutuminen. Monet vastaajat totesivat luonnon virkistysarvon korvaamattomaksi.

Myös kaupunkiluontoalueiden merkittävän terveyttä ja hyvinvointia tukevan vaikutuksen vuoksi tulee uusia Länsi-Helsingin raitiotielinjauksia toteutettaessa kiinnittää erityistä huomiota rakennettavien alueiden luontoarvoihin sekä rakentamisen aikaiseen suojaamiseen.

Tarkempien ratasuunnitelmien ja uuden asuinrakentamisen yhteensovittamiseksi tulee näiden usein erillään kulkevien prosessien suunnittelijoiden toimia tiiviissä vuorovaikutuksessa. Yhteensovittaminen tulee tehdä siten, että olemassa olevat lähimetsät ja viheralueet säilyvät mahdollisimman eheinä. Ennen lopullisten päätösten tekemistä on tärkeää kuulla alueen kaupunginosayhdistyksiä.

Riistavuoren puiston ja sen lähialueiden käyttäminen täydennysrakentamiseen ei mielestämme ole hyväksyttävissä. Riistavuori on ainoa merkittävän kokoinen puistoalue Etelä-Haagassa ja olennaisen tärkeä lähivirkistysalue kaupunginosan asukkaille. Se on monipuolinen metsä- jakalioalue, joka on lähiseudun asukkaiden, koulujen ja päiväkotien laajasti käyttämä. Tässä on kuljettava luontoarvot edellä eikä tämän arvokkaan alueen rakentamista saa katsoa esimerkiksi välineenä raitiotien kustannusten kattamiseen. Helka tukee jäsenyhdistyksiään niiden vaatimuksissa säilyttää Riistavuoren alue raitiotieprojektin yhteydessä koskemattomana.

Samoin suuri huolenaihe on kaupungin suunnitelma maa-ainesten purun ja purkujätteen varastointi tähän varattavalle alueelle siten, että hulevedet johdetaan Mätäjokeen. Mätäjoki virtaa useiden Länsi-Helsingin kaupunginosien kautta Kaivokselasta Pitäjänmäen Talin rantaan Helsingin Laajalahdessa, eikä missään tilanteessa tule vaarantaa tätä paikallisten asukkaiden suuresti arvostamaa ja kunnioittamaa ekosysteemiä ja viherkäytävää, joka on merkittävä koko Helsingin kannalta. Sen arvoa lisää myös paikallisten asukkaiden vuosia jatkunut vapaaehtoispanostus talkootyöhön joen kunnostamiseksi ja taimenkantojen elpymiseksi. Kuten Raide-Jokerin osalta jo tehtiin katsoo Helka että tämänkin rakennusprojektin mahdollisen toteuttamisen yhteydessä sovi- taan maa-aineksen varastoinnista ja muista huleveteen liittyvistä vaikutuksista ennen toimenpi- teitä tai ympäristölupien hakemista paikallisten kaupunginosayhdistysten ja Mätäjoen kunnosta- jien kanssa.

Raitioteiden rakentamisen aikaiset järjestelyt olisi hyvä toteuttaa siten, ettei suljeta liian pitkiä osuuksia tiettyjen läpikulkuväylien osalta, vaan rakentaminen toteutetaan riittävän lyhyissä te- hokkaissa 'osissa'. Länsi-Helsingissä Pitäjänmäentie Haagan liikenneympyrän ja Kaupintien vä- lillä on tästä esimerkki.

Pidämme vielä tärkeänä sitä, että autoliikenteen ja kevyen liikenteen suunnittelu kulkee käsi kä- dessä raideuudistusten kanssa, ei niistä erillisenä. Kannatamme lisäksi sellaisten yhteyksien luo- mista, jotka sisältävät mahdollisimman vähän vaihtoja liikennevälineestä toiseen.

## **Vastine Helsingin kaupunginosayhdistykset ry:lle**

*Länsi-Helsingin raitioteiden yleissuunnitelma on osa laajempaa suunnitelmakokonaisuutta, joka liittyy maankäytön kehittämiseen Helsingin yleiskaavan mukaisella tavalla Huopalahdentien ja Vihdintien alueilla. Yleissuunnitelman päätarkoituksena on raitiotiehankkeen toteutuksen perus- teleminen ja bulevardikatujen liikennejärjestelyiden alustava kuvaaminen. Alueesta on laadittu viitteellinen kaavarunko ja ensimmäisten asemakaavojen laatiminen on tullut vireille vuonna 2020. Liikenteen jatkosuunnittelu tapahtuu asemakaavojen, katusuunnitelmien ja raitioteiden hankesuunnitelman laatimisen puitteissa.*

*Bulevardikaupungin hankekokonaisuuden viestintä monipuolistuu loppukesästä 2020, kun pro- jektialueelle perustetaan Uutta Helsinkiä-verkkosivuille oma osio, johon kootaan tietoa alueen suunnittelusta ja rakentumisesta. Toteutusvaiheessa asukkaille voidaan antaa tarkempaa ja ajankohtaisempaa tietoa hankkeen suunnittelun ja rakentamisen etenemisestä.*

*Yleissuunnitelmassa esitetyt joukkoliikennelinjaston muutokset ovat alustavia, koska ennen hankkeen toteutukseen sitoutumista ei voida tehdä sitovia päätöksiä liikennöinnistä. HSL toteut- taa linjastosuunnittelun hankkeen toteutusvaiheessa huomioiden ajankohtaiset liikkumistarpeet kokonaisuutena. Toteutettavat linjastomuutokset voivat olla erilaisia kuin yleissuunnitelmassa on esitetty. HSL viestii linjastosuunnittelusta avoimesti ja osallistaa asukkaat prosessiin.*

*Suunnittelualueen tärkeät luonto- ja virkistysarvot on tunnistettu aluetta koskevissa selvityksissä, ja niiden sovittaminen yhteen uuden maankäytön kanssa on keskeinen osa alueiden suunnitte- lua. Pikaraitiotie on linjattu nykyisille katu- ja tiealueille, joten hankkeen vaikutukset luontoarvoi- hin ovat vähäiset. Rakentamisen aiheuttamien haittojen hallinta ja ehkäisy ovat tärkeä osa hank- keen toteutuksen suunnittelua.*



## Helsingin seudun kauppakamarin lausunto

Helsingin kaupunkiympäristön toimiala on pyytänyt kauppakamarin lausuntoa Länsi-Helsingin raitioteiden yleissuunnitelmasta. Oheisena kauppakamarin vastaukset lausuntopyynnössä esitettyihin kysymyksiin.

Helsingin kaupunkirakennetta ollaan tiivistämässä uuden yleiskaavan mukaisesti Huopalahdentien ja Vihdintien ympäristössä. Länsi-Helsingin raitioteiden yleissuunnitelma linjaa uuteen kaupunkibulevardiin ja raideliikenteeseen perustuvan joukkoliikennetarkoituksen läntisessä Helsingissä. Suunnitelma sisältää Huopalahdentien ja Vihdintien kaupunkibulevardin ja pikaraitiotien uuden rataosuuden sekä läntisen kantakaupungin uudet raitiotieosuudet Fredrikinkadulla, Topeliuksenkadulla ja Nordenskiöldinkadulla.

Suunnitelman lähtökohtana on, että Huopalahdentien-Vihdintien bulevardikaupunki toteutetaan. Suunnitelmassa tarkastellaan erilaisia bussi- ja raideliikenteen ratkaisuja joukkoliikenteen järjestämiseksi tavoitteena perustella investointi raitiotiehen. Bussi- ja raideliikennevaihtoehtojen suurin liikennejärjestelmätason ero on vaikutuksissa muuhun joukkoliikennejärjestelmään. Pikaraitiotievaihtoehdossa nopea reitti kulkisi Munkkiniemestä Mannerheimintietä pitkin Erottajalle, jolloin muu raitiovaunuliikenne keskustaan kulkisi Nordenskiöldinkadun, Topeliuksenkadun ja Runeberginkadun kautta. Kyseisillä kaduilla olisi lähtökohtaisesti enää 1+1 autokaistaa, mikä tarkoittaisi pysäköintipaikoille tai bussikaistoille varatun tilan muuttamista jalankulun, pyöräilyn sekä raitiotiepysäkkien käyttöön.

### **Miten raitiotiet ja niihin liittyvät katujärjestelyt vaikuttavat toimintaympäristöönne ja mitä omaan näkökulmaanne liittyviä asioita on syytä huomioida hankkeen jatkosuunnittelussa?**

Elinkeinoelämän kannalta suunnitelman merkittävimmät negatiiviset vaikutukset liittyvät Helsingin keskusta-alueen saavutettavuuteen sekä jakelu- ja huoltoliikenteen toimivuuteen. Suunnitelman vuorovaikutus on elinkeinoelämän osalta ollut riittämätöntä.

On järkevää, että voimakkaasti kasvavan Helsingin liikennejärjestelmää suunnitellaan joukkoliikenteeseen ja erityisesti raideliikenteeseen perustuen. On kuitenkin runsaasti liikkumis- ja kuljetustarpeita, joita joukko- tai kevyellä liikenteellä ei pystytä hoitamaan. Sen vuoksi eri liikkumismuotoja tulee kohdella mahdollisimman tasapuolisesti. Valitettavasti se ei suunnitelmassa toteudu edes pääkatujen (Huopalahdentie, Vihdintie, Nordenskiöldinkatu) osalta, joita kehitetään jalankulun, pyöräilyn ja joukkoliikenteen sujuvuus priorisoiden.

Autoliikenne vaikeutuu selkeästi Taka-Töölössä, kun ajokaistoja vähennetään ja esim. Topeliuksenkadulla raitioliikenne ja ajoneuvoliikenne kulkevat sekaliikenteessä ajoratapysäkkien kohdalla. Lisäongelmia tulee jakelu- ja huoltoliikenteestä, joka on suunniteltu hoidettavaksi ajoradan reunasta. Pysäkillä oleva raitiovaunu pysäyttää siis muun liikenteen, samoin ajoradan reunaan pysähtynyt jakeluauto. Liikennemäärän on arvioitu vähenevän eniten Topeliuksenkadulla ja Runeberginkadulla, josta sitä siirtyy jo ennestään ruuhkaisille Mechelininkadulle ja Mannerheimintielle.

Suunnitelman mukaan muita autoliikenteen toimivuuden kannalta ongelmallisia katuja ovat kaupungin sisääntuloliikennettä katuverkolle syöttävät pääkadut Vihdintie, Huopalahdentie, Paciuk-

senkatu ja Tukholmankatu, joilla suuret liikennemäärät ja rajallinen katutila asettavat autoliikenteen sujuvuudelle rajoitteita. Lisäksi uusien raitioteiden toteuttaminen ja bussikaistojen poistaminen vähentää ja lyhentää ryhmittymiskaistoja risteyksistä, mikä heikentää niiden välityskykyä.

Kauppakamari on jo yleiskaavan valmistelun yhteydessä pitänyt bulevardisointia huonona ratkaisuna mm. siksi, että se heikentää Helsingin keskusta-alueen saavutettavuutta. Lausunnolla oleva suunnitelma vahvistaa tätä käsitystä. Raitiotieverkon toteuttaminen heikentää ydinkeskustaan suuntautuvan henkilöauto-, jakelu- ja huoltoliikenteen sujuvuutta samoin kuin jakelu- ja huoltoliikenteen toimintaedellytyksiä. Helsinginniemellä sijaitsee myös tavaraliikenteen kannalta keskeisen tärkeä Länsisatama sekä kaksi muuta vilkasta satamaa, joiden saavutettavuus heikenee.

Helsingin ydinkeskusta on Suomen merkittävin kaupan ja palveluiden keskittymä ja vetovoimaisin matkailukohde. Ollakseen elinvoimainen kaupunkikeskusta vaatii monipuolista ja kilpailukykyistä kauppaa ja asioinnin helppoutta. Vaikka valtaosa kävijöistä saapuu ydinkeskustaan joukkoliikenteellä, pyöräillen tai kävellen, on autolla saapuvien asiakkaiden merkitys edelleen suuri. Lisääntyvä asukas- ja asiakasmäärä sekä tiivistyvä yhdyskuntarakenne tarkoittavat samalla lisääntyvää jakelu- ja huoltoliikenteen määrää. Ydinkeskustan vetovoiman ja toimintaedellytysten varmistaminen edellyttää, että sinne pääsee sujuvasti myös autolla.

Uudet raitiotiereitit ja jalankulkuympäristön kehittäminen saattavat parantaa kivijalkaliikkeiden toimintaedellytyksiä erityisesti Fredrikinkadulla, mutta pysäköintimahdollisuuksien väheneminen ja jakeliikenteen vaikeutuminen ovat omiaan heikentämään niitä. Fredrikinkadulle on suunnitelmassa osoitettu seitsemän uutta jakelupaikkaa, mutta esim. Runeberginkadulle vain yksi. Kaikkiin suunnitelmalla on huomattavat vaikutukset jakelu- ja huoltoliikenteeseen, minkä vuoksi suunnitelmasta olisi pitänyt keskustella erityisesti Helsingin seudun jakelu- ja huoltoyritysten kanssa. Suunnitelman vuorovaikutusraportin perusteella näin ei ole tapahtunut. Kauppakamari pitää välttämättömänä, että vuorovaikutus tapahtuu jatkovalmistelussa.

Myös kivijalkaliikkeiden osalta vuorovaikutus on ollut vaatimatonta. Sitä on kyllä yritetty, mutta vastauksia kertyi ainoastaan 10. Tulos osoittaa, että sähköisesti toteutettu vuorovaikutus ei ole hyvä keino tavoittaa yrityksiä. Kauppakamari ehdottaa, että kaupunki jalkauttaa yritysluotsinsa kivijalkaliikkeisiin haastattelemaan yrittäjiä henkilökohtaisesti. Lisäksi tulee osallistaa muitakin raitiotiereittien varrella, muualla kuin kivijalassa sijaitsevia yrityksiä. Erikoiskuljetusreitteihin liittyen on oltava erikseen yhteydessä Vihdintien bulevardin vaikutusalueella sijaitseviin merkittävimpiin teollisuusyrityksiin, kuten ABB:hen.

Suunnitelman vaihtoehtoiset skenaariot on mallinnettu ja niiden vaikutukset arvioitu MAL suunnitelman mukaisilla liikenteen hinnoittelutoimenpiteillä (porttimallin tiemaksu, joukkoliikenteen lipunhinnan alennus, pysäköintimaksualueen laajennus koko Helsinkiin), vaikka tiemaksuista ei ole tehty päätöstä ja seudun kunnat ovat asiasta hyvin erimielisiä. Tämä olennainen suunnitelman lopputulokseen vaikuttava seikka tulee ottaa huomioon suunnitelman johtopäätöksiä ja vaikutuksia arvioitaessa.

### **Miten rakentamisen aikaisia haittoja voidaan vähentää ja mitä asioita tämän osalta tulee ottaa huomioon?**

Suunnitelman toteuttamisen työnaikaiset haittavaikutukset tulevat olemaan todella merkittäviä. Kauppakamari pitää erittäin tärkeänä, että kaupunki tekee kaikkensa vähentääkseen rakentamisesta aiheutuvaa haittaa.

Suunnitelmassa on otettu hyvin huomioon haittojen minimoimiseen liittyvät näkökulmat ja toimenpiteet. Laajalle maantieteelliselle alueelle ulottuvan hankkeen toteuttaminen on ajoitettava siten, ettei yhtä aluetta rasiteta kerralla kohtuuttomasti ja ettei alueella ole samanaikaisesti meillä muuta rakennustöitä. Olennaista on myös kytkeä yhteen ja toteuttaa kerralla samalla alueella olevat rakennus- ja korjaushankkeet, jotta esim. samaa kadunpätkää ei tarvitsisi kovin nopeasti avata uudelleen. Kaupungin tulee panostaa osahankkeiden nopeaan toteutukseen, vaikka se maksaisikin enemmän. Eri osapuolet tulee sitouttaa allianssi-mallin mukaisesti yhteiseen lopputulokseen.

## **Vastine Helsingin seudun kauppakamarille**

*Suunnittelun tavoitteena on ollut järjestää kaikille liikennemuodoille toimivat edellytykset. Autoliikenteen tilan väheneminen ei ole suunnittelun tavoitteena, vaan seurausta tilan järjestämisestä uudelle maankäytölle, eri liikennemuodoille ja viihtyisälle katu ympäristölle. Rajallinen katutila asettaa suunnittelulle reunaehdoja, eikä Huopalahdentien ja Vihdintien bulevardikatujenkaan leveyttä voi kasvattaa suunnitelmassa esitetystä ilman, että katu ympäristön laatu ja maankäytön kehittämismahdollisuudet kärsivät. Autoliikenteen kaistamäärien ja -pituuksien muutokset Huopalahdentiellä ja Vihdintiellä suhteessa nykytilaan ovat vähäisiä. Jatkossakin näissä kohteissa on kaksi läpikulkevaa ajokaistaa suuntaansa.*

*Suunnittelun yhteydessä tehtyjen saavutettavuustarkasteluiden perusteella raitioteiden toteuttamisen vaikutukset autoliikenteen saavutettavuuteen ja matka-aikoihin ovat pieniä. Viiveet kanta-kaupungin autoliikenteessä kasvavat noin prosentilla. Bulevardikaupungin maankäytön toteuttamisen vaikutusta saavutettavuuteen ei ole raitioteiden yleissuunnittelun yhteydessä arvioitu, mutta yleisti ottaen asukas- ja työpaikkamäärien kasvu seudun ydinalueilla parantaa työpaikkojen, palveluiden ja työvoiman saavutettavuutta. Kaupunkibulevardista päätetään asemakaavoilla ja katusuunnitelmilla, joten siihen liittyvät vaikutukset arvioidaan tarkemmin siinä yhteydessä. Mikäli kaupunkibulevardista ei tehdä asemakaavojen ja katusuunnitelmien osalta myönteistä päätöstä tai nämä asiakirjat eivät saa lainvoimaa, myöskään Vihdintien pikaraitiotietä ei esitetyllä tavalla toteuteta.*

*Liikenteellisten tarkasteluiden ja hankearvioinnin perusskenaariot ovat tehty seudullisen MAL-suunnitelman mukaisin oletuksin, jotka sisältävät liikenteen hinnoittelutoimenpiteinä porttimallin tiemaksut, joukkoliikenteen lipunhinnan alennuksena sekä pysäköintimaksualueen laajentamisen. Hankkeiden vertailukelpoisuuden vuoksi liikennejärjestelmäsuunnitelmia käytetään mahdollisimman pienin muutoksin hankearvioinnin pohjana, sillä ne edustavat yhteistä seudullista näkemystä liikennejärjestelmän tavoitetilasta. Länsi-Helsingin raitioteiden yleissuunnitelmassa tätä versiota on kutsuttu MAL (MAL2019-suunnitelman mukaan). Liikenteen hinnoittelutoimenpiteet heikentävät joukkoliikenneinvestointien kannattavuutta, minkä takia ne on huomioitava hankearvioinnissa. Hankkeen kannattavuus, keskeisimmät vaikutukset autoliikenteeseen sekä toivuustarkasteluissa käytetyt liikennemäärät on arvioitu myös ilman liikenteen hinnoittelutoimenpiteitä. Länsi-Helsingin raitioteiden yleissuunnitelmassa tätä versiota on kutsuttu BAU (business as usual).*

*Vuorovaikutuksen aikana toteutettuun kyselyyn Topeliuksenkadun ja Fredrikinkadun yrittäjille saatujen vastausten määrä jäi pieneksi. Yritysluotsit kuitenkin jalkautuivat kaduille ja kiersivät kadunvarsien yritykset tiedottaen suunnitelmasta ja kyselystä. Luotsit eivät laatineet muistiota keskusteluista, mutta yleiset vaikutelmat keskusteluista on raportoitu tiiviisti vuorovaikutusmuistiossa.*

# HSL-kuntayhtymän lausunto

## Suunnittelun lähtökohdat ja tavoitteet

Yleissuunnitelman tavoitteena on ollut määritellä läntisen Helsingin alustava joukkoliikennelinjasto, joka palvelee Vihdintien bulevardikaupungin uutta maankäyttöä sekä nykyistä kaupunkirakennetta. Ratkaisulla tavoitellaan joukkoliikenteen saavutettavuuden, palvelutason ja kapasiteetin nostamista eikä se heikennä nykyisten alueiden joukkoliikenteen palvelutasoa. Tavoitteena on myös edistää kestäviä kulkumuotoja ja raideliikenteen tukeutuvaa kaupunkirakennetta sekä liikenteen päästövähennystavoitteita.

## Raitiotiet osana Länsi-Helsingin joukkoliikennejärjestelmää

Nykytilanteessa Länsi-Helsingin joukkoliikenne perustuu lähijunaliikenteeseen, bussiliikenteeseen ja osin raitioliikenteen varaan. Matkojen tärkein suuntautuminen on Helsingin kantakaupunkiin. Länsi-Helsingin raitioteiden myötä Helsingin läntinen suurpiiri kytkeytyy entistä tiiviimmin osaksi raideliikenteen verkostokaupunkia. Vihdintien pikaraitiotie yhdistää raideliikenteen runko-yhteyksistä Rantaradan, Kehäradan ja Raide-Jokerin ja yhdistyen kantakaupungissa kaupunkiraitioraitiolinjastoon. Lääntisen kantakaupungin raitiotien myötä muodostuu uusi pohjois-eteläsuuntainen raitioliikenteen akseli Punavuoresta Meilahteen. Hankkeen myötä raitioliikenteen tarjonta monipuolistuu ja häiriötilanteiden hallinta helpottuu myös kantakaupungin läntisessä osassa, kun häiriötilanteissa on enemmän vaihtoehtoisia reittejä raitioliikenteelle. Raitiolinjaston kehittäminen mahdollistaa joukkoliikenteen kapasiteetin kasvattamisen Munkkivuoresta Helsingin keskustan suuntaan.

## Tulevaisuuden linjastoratkaisut

Länsi-Helsingin raitioteiden yleissuunnitelmassa ei tehdä päätöksiä tulevaisuuden linjastoratkaisusta, mutta se määrittää reunaehdot alueen raitio- ja bussiliikenteen järjestämiselle katujen ja raitiotien infraratkaisujen kautta.

Yleissuunnitelman ratakokonaisuutta hyödyntävä raitiolinjastoratkaisu suunnitellaan myöhemmin erillisessä raitioliikenteen linjaston kokonaiskehittämissuunnitelmassa. Linjastosuunnitelman laatiminen käynnistyy vuoden 2020 aikana. HSL on lisäksi laatinut useita yleissuunnitelman aluetta koskevia linjastosuunnitelmia, jotka tuovat muutoksia bussilinjoihin jo ennen raitioteiden toteutusta, ja tulee tekemään tarvittavat linjastosuunnitelmat ennen Länsi-Helsingin raitioteiden käyttöönottoa.

## Infran toimivuus ja vaikutukset bussiliikenteeseen

Infran suunnittelussa on panostettava raitioliikenteen nopeustavoitteiden saavuttamiseen, jotta voidaan luoda houkutteleva liikennejärjestelmä. Raideliikenteen solmukohdissa on kiinnitettävä erityistä huomiota joukkoliikenteen toimivuuteen kokonaisuutena, esimerkiksi Haagan kiertoliittymässä, jossa Raide-Jokeri ja Vihdintien pikaraitiotie risteävät, myös bussiliikenteen tarpeet ovat suuret. Toimiva liikennejärjestelmä edellyttää toimivia vaihtoja myös eri liikennemuotojen välillä.

Yleissuunnitelmassa esitetyillä liikenneratkaisuilla pyritään parantamaan raitioliikenteen toimintaedellytyksiä, mutta samalla poistetaan bussikaistoja, rakennetaan uusia valo-ohjattuja tonttoliittymiä ja kavennetaan kaistamääriä. Nämä kaikki heikentävät bussiliikenteen toimivuutta. Miljoonan euron lisäkustannus joukkoliikenteen operointikustannuksiin laskee hankkeesta saatavia hyötyjä

ja samassa yhteydessä myös joukkoliikenteestä aikasäästöt vähenevät. HSL arvioi karkealla tarkkuudella, että bussien liikennöintikustannukset kasvaisivat esitetyillä ratkaisulla n. 1-2 miljoonaa euroa vuodessa, mutta laskelmiin liittyy huomattavaa epävarmuutta. Yleissuunnitelmassa ei ole kuvattu, kuinka vaikutuksia bussiliikenteeseen on arvioitu. Siksi bussiliikenteen toimivuuteen tulee jatkosuunnittelussa kiinnittää erityistä huomiota siten, että bussiliikenteen toimintaedellytykset eivät ratkaisevasti heikkene eivätkä liikennöintikustannukset kasva.

Länsi-Helsingin raitiotie liikennöi alueella, jossa on merkittävä määrä sisäistä ja seudullista bussiliikennettä, joka on jo tai jota ollaan nostamassa tulevina vuosina runkolinjoiksi (mm. linjat 52, 57, 59, 200, 300, 500 ja 510). Suunnittelualueen bussilinjoilla tehdään tällä hetkellä yli 70 000 nousua arkipäivässä ja määrä tulee kasvamaan maankäytön kehittyessä. Jotta joukkoliikenteen kulkumuoto-osuutta saadaan kasvatettua, on tärkeää, että suunnitteluratkaisuissa katsottaisiin kaikkea alueen joukkoliikennettä ja matkustajien tarpeita. Infraratkaisulla määritellään reunaehdot palvelun kehittämiseksi jatkossa, vaikka työssä ei itsessään oteta kantaa tulevaisuuden linjastoon.

### **Vihdintien pikaraitiolinja**

Vihdintien pikaraitiolinja on osa Helsingin seudun MAL 2019-suunnitelman mukaista seudullista pikaraitiotieverkkoa. MAL 2019 –suunnitelma on hyväksytty HSL:n hallituksessa 26.3.2019, Helsingin seudun yhteistyökokouksessa 28.3.2019 ja KUUMA-johtokunnassa 23.5.2019. MAL-suunnitelman mukaan pikaraitiotieverkon laajeneminen tukee merkittävästi seudullisen verkostomaisen joukkoliikennejärjestelmän muodostamista. Verkostoa laajentamalla luodaan mahdollisuuksia kestäväälle maankäytölle, ja sillä voidaan myös vahvistaa olemassa olevia alueita nostamalla niitä raideliikenteen piiriin. MAL-suunnitelmassa on esitetty, että ensimmäisenä toteutus päätös tehdään Vihdintien pikaraitiotiestä (2020-2023).

Helsingin seudun ja valtion MAL-sopimusta 2020-2031 koskeva neuvottelutulos saavutettiin 2.6.2020. Neuvottelutuloksen mukaan valtio osallistuu yleissuunnitelman mukaisen hankekokoisuuden toteuttamiseen ja siihen sekä muihin kestävästä liikkumisesta edistäviin hankkeisiin liittyviin kustannuksiin 105 miljoonaa euroa.

Rahoituksen edellytyksenä on, että Helsingin kaupunki tekee hankkeen toteuttamisesta päätöksen, joka on vähintään yleissuunnitelmaluonnoksen hyöty-kustannus -laskelman mukainen tai sitä kannattavampi.

Vihdintien pikaraitiotie ensimmäisenä kaupunkibulevardiraitiotienä täydentää Helsingin säteittäistä runkoraidelinjastoa tuomalla uuden raideyhteyden Helsingin keskustaan Munkkiniemen pohjoispuolelta. Vihdintien pikaraitiotie on osa työkalupalettia, joka mahdollistaa bulevardimaan käytön kehittämistä. Pikaraitiotiellä on mahdollista lisätä matkustajakapasiteettia liikenteenhoidon ja täsmällisyyden kärsimättä suuremman kalustokoon avulla.

Pikaraitioliikenteellä on korkeat liikennöinnin standardit nopeuden, luotettavuuden sekä täsmällisyyden suhteen. Yleissuunnitelmassa esitetyt infraratkaisut tukevat näiden toteutumista, ja jatkosuunnittelussa on pyrittävä vähintään yleissuunnitelman laatutasoon.

### **Yhteiskuntataloudelliset vaikutukset**

Raitiotiehankeeseen kustannusarvio on 200,5 miljoonaa euroa. Joukkoliikenteen liikennöintikustannukset nousevat noin 2,0 miljoonaa euroa vuodessa.

Liikennehankkeen yhteiskuntataloudellinen hyöty-kustannussuhde on arviolta 0,60. Länsi-Helsingin raitiotiet kokonaisuudessaan edistävät suunnitelman perusteella kestävien kulkumuotojen käyttöä ja parantavat saavutettavuutta. Vaikutusten arvioinneissa ei ole kuitenkaan esitetty, miten bussiliikenteen mahdollinen hidastuminen on otettu huomioon. Tehtyjen suunnitelmien, vaihtoehtojen vertailun ja vaikutusten arvioinnin perusteella toteutettavaksi esitetään vaihtoehtoa VE 2+, joka sisältää pikaraitiotien keskustasta Kantelettarentielle sekä läntisen kantakaupungin raitiotiet. Hankkeen alustava toteutusajankohta on vuosina 2025-2027. Yleissuunnitelmassa on esitetty Vihdintien pikaraitiotien ensimmäinen toteutusvaihe. Yleiskaava antaa edellytykset jatkaa pikaraitiolinjaa Vihdintietä Kaupintieltä pohjoiseen Vantaan rajalle asti.

HSL kannattaa Länsi-Helsingin raitioteiden yleissuunnitelman mukaista etenemistä, mutta edellyttää, että Helsingin kaupunki kehittää samassa yhteydessä suunnittelualueen bussiliikenteen sujuvuutta ja parantaa eri liikennemuotojen välisiä vaihtomahdollisuuksia Vihdintien kiertoliittymässä. Jatkosuunnittelussa on kiinnitettävä erityistä huomiota joukkoliikenteen palvelutasoon kokonaisuudessaan.

Töölön tullin alueen liikenteellistä toimivuutta tulee selvittää jatkosuunnittelussa. Raitioliikenteen määrä lisääntyy merkittävästi Ruskeasuon raitiovaunuvarikon myötä, kun kasvavien linjavuorojen lisäksi alueen läpi kulkevat hallivuorot, Topeliuksenkadun yhteysraide otetaan käyttöön ja Tukholmankadun varteen tulee uusi raitiovaunujen päätepysäkki.

Joukkoliikenteen sujuvuudesta tulee huolehtia myös raitiotien rakentamisen aikana, koska rakentamisen kesto on useita vuosia ja työmaiden sijainnit osuvat keskeisiin joukkoliikennekäytäviin.

## Vastine HSL-kuntayhtymälle

*Hankearviointi on toteutettu seudullisella Helmet 3.0-liikennemallilla. Perusskenaario sisältää seudulliset liikenteen hinnoittelutoimenpiteet. Liikennemallissa bussiliikenteen sujuvuus on riippuvainen autoliikenteen sujuvuudesta, joten bussiliikenteen hidastumisesta syntyviä vaikutuksia ilmenee vertailuvaihtoehtojen matka-aikahyödyissä. Liikennemallin osoittamat erot autoliikenteen sujuvuudessa vertailtujen vaihtoehtojen välillä ovat kuitenkin vähäiset muualla kuin läntisen kantakaupungin uusilla raitiotieosuuksilla.*

*Yleissuunnitelmassa bussiliikenteen käytöstä poistuu kantakaupungissa bussikaistat Runeberginkadulta ja bussikaistaosuuksia Topeliuksenkadulla, joilla raitioliikenne korvaa pääosan säännöllisestä bussiliikenteestä. Huopalahdentiellä ja Vihdintiellä ei ole nykyäänkään yhtenäisiä bussikaistoja. Turunväylältä Huopalahdentielle johtava bussien kääntymiskaista poistuu, koska Huopalahdentiellä ei ole sille vastaanottavaa kaistaa toteutuvan alikulun vuoksi. Alikulku sujuvoittaa henkilöautoliikenteen lisäksi myös bussiliikennettä liittymässä. Risteysetuus, jossa bussi pääsee risteyksen läpi pysäkillä ryhmittymiskaistaa pitkin, poistuu Vanhan viertotien risteyksestä, joka suljetaan läpiajolta, ja Vihdintieltä Karvaamokujan risteyksestä.*

*Läntisen kantakaupungin uusilla raitiotieosuuksilla Topeliuksenkadulla ja Runeberginkadulla säilytetään bussiliikenteen vähimmäisedellytykset, jotta yksittäiset bussilinjat (esim. 502) tai yölinjat voivat toimia kaduilla. Osuuksilla varmistetaan myös se, että poikkeustilanteessa bussiliikenne voi kulkea Kampin terminaaliin Topeliuksenkatua ja Runeberginkatua pitkin.*

*Liikenteen toimivuutta Töölöntullin ja Tukholmankadun alueella on simuloitu suunnittelun yhteydessä. Lisääntyvän raitioliikenteen vaikutukset autoliikenteelle ja bussiliikenteelle syntyvät Topeliuksenkadulle kääntyvästä suunnasta, joka edellyttää oman liikennevalovaiheensa, sekä kasvavan suoraan ajavan vaunumäärän vaikutuksesta kääntyvään autoliikenteeseen.*

*Bussiliikenteen liikennöintikustannukset on arvioitu vain niiltä linjoilta, joihin on alustavassa linjastosuunnitelmassa esitetty muutoksia (18, 37, 39, 54). Linjastosuunnittelu on rajattu välittömästi uusien raitioteiden käytävässä samoja yhteystarpeita sekä palvelualueita palveleviin linjoihin, jotta liikennemallinnuksessa ja hankearvioinnissa esiin tulevien vaikutusten voidaan todeta olevan raitiotiehankkeesta johtuvia. Menettely on valittu ja suunniteltu yhdessä HSL:n linjastosuunnittelijan kanssa. HSL on laatinut yleissuunnittelun kuluessa useita suunnittelualueita koskevia linjastosuunnitelmia, minkä vuoksi rajatulla tarkastelulla on voitu säilyttää tarkastelun ajantasaisuus ja huomioida uusia muutoksia, kuten sähkönivelbussien käyttöönotosta linjoilla 18 ja 39.*

*Yleissuunnitelman vaikutusten tarkastelu vertailee tilanteita, jossa bulevardikaupungin maankäyttö ja sen edellyttämät liikennejärjestelyt on toteutettu ja alueen joukkoliikenne on järjestetty joko bussilinjoin tai raitioliikenteellä. Tarkoituksena on havainnollistaa nimenomaisesti raitiotiehankkeesta syntyvät vaikutukset. Tällöin esimerkiksi uusista tonttikatuliittymistä johtuva bussiliikenteen mahdollinen hidastuminen ei ole raitiotiehankkeen vaikutus eikä sitä tule huomioida sen kannattavuuden arvioinnissa. Mahdollisia vaikutuksia muuhun bussilinjastoon suunnitelma- vaihtoehtojen välillä voi syntyä esimerkiksi Vihdintiellä, jolle vertailutilanteessa toteutettaisiin bus-sikaistat. Tämä on huomioitu hankevertailussa. Mikäli kaupunkibulevardin ja sen maankäytön asemakaavoja ja katusuunnitelmia ei hyväksytä päätöksenteossa tai ne eivät saa lainvoimaa, pikaraitiotietä ei toteuteta esitetyllä tavalla.*

*Yleissuunnitelman hankearvioinnin herkkyystarkastelussa on karkealla tasolla arvioitu, miten HSL:n arvion mukaisesti miljoona euroa korkeammat liikennöintikustannukset vaikuttavat Länsi-Helsingin raitioteiden hankekannattavuuteen. Tämän hankkeen hyöty-kustannussuhde olisi tällöin 0,48. Kun suunnitelman liikennejärjestelyitä arvioidaan tarkemmin suhteessa nykytilanteeseen ja raitiotien yleissuunnittelun yhteydessä esitettyihin maankäytön suunnitelmiin, miljoonan euron lisäykselle vuosittaisiin bussiliikenteen operointikustannuksiin raitioteiden liikennejärjestelyistä johtuen ei ole löytynyt perusteita. Länsi-Helsingin raitioteiden liikennejärjestelyiden vaikutukset tulevaan bussiliikenteeseen kohdistuu lähinnä Tukholmankadun ja Topeliuksenkadun liittymään ja siinä olevan valo-ohjauksen ylimääräiseen valovaiheeseen. Tästä ei synny vuosittain miljoonan euron lisäkustannusta bussiliikenteen operointiin. Muilta osin mahdolliset muutokset bussiliikenteen järjestelyihin johtuvat joko maankäytöstä tai muutoksilla ei ole vaikutusta tulevan tilanteen varsinaisen bussilinjaston sujuvuuteen.*

*Vaikuttavin toimenpide bussiliikenteen sujuvuuden ylläpitämiseksi ja siten liikennöintikustannusten vähentämiseksi on MAL-suunnitelman mukaisten liikenteen hinnoittelutoimenpiteiden käyttöönotto. Tällöin autoliikenteen sujuvuus on kantakaupunkiin johtavilla reiteillä selvästi parempi eikä lausunnossa esitetty bussiliikenteen hidastumisesta johtuva liikennöintikustannusten nousu ole todennäköinen.*

*Muita mahdollisia keinoja bussiliikenteen sujuvoittamiseksi Huopalahdentiellä ja Vihdintiellä on risteysetuuksien järjestäminen, kun mahdollista, sekä pysäkkien sijoittelu ja mitoitus sujuvuuden kannalta parhaalla tavalla. Yleissuunnitelmavaiheessa ei ole suunniteltu liikennevalo-ohjausta ja joukkoliikenteen valoetuksia, joilla on myös vaikutus sujuvuuteen.*

*Joukkoliikennelinjaston jatkosuunnittelussa bussilinjoihin voi olla tehtävissä yleissuunnitelmassa esitettyä enemmän muutoksia, jotka tasapainottavat liikennöintikustannuksia. Tästä esimerkkinä voi olla Pasilan ja Töölön välisen bussiliikenteen korvaaminen raitioliikenteellä. Tärkeimpiin vaihtopaikkojen järjestelyissä Valimon asemalla ja Vihdintien liikenneympeyrässä kiinnitetään erityistä huomiota.*

## **Helsingin Yrittäjien lausunto**

Vihdintien pikaraitiotie on nopea joukkoliikenteen runkoyhteys, joka yhdistää kanta-kaupungin raitioverkon Raide-Jokeriin, Kehärataan ja Rantarataan. Pikaraitiotien yhteydessä toteutetaan uusia kaupunkiraitiotieyhteyksiä läntiseen kantakaupunkiin.

Lausuntopyynnössä pyydetään ottamaan kantaa siihen, miten raitiotiet ja niihin liittyvät katujärjestelyt vaikuttavat yritysten toimintaympäristöön ja miten rakentamisen aikaisia haittoja voidaan vähentää.

Helsingin Yrittäjät pitää tärkeänä, että Helsinkiin ja sen keskustaan pääsee mahdollisimman sujuvasti kaikilla liikennemuodoilla. Yritysten toimintamahdollisuuksien kannalta on keskeistä, että niiden vetovoima palveluita käyttävien asiakkaiden ja työntekijöiden kannalta ei ainakaan nykyisestä heikkene. Suunnitelmia valmisteltaessa tulee selvittää kuljetus- ja jakeluliikenteen tarpeet uudistuksessa ja varmistaa, että sekä tavaralogistiikka että liikkuvaa palvelutyötä tekevien yritysten toiminta ei vaikeudu. Erityistä huomiota tulee kiinnittää kuljetusten toteutuksen sujuvuuteen sekä riittäviin ja kohtuuhintaisiin pysäköintimahdollisuuksiin.

Katutöistä aiheutuvia haittoja tulee minimoida huolellisella suunnittelulla, jonka tavoitteena on toteuttaa katutyöt työmaa-aikaisine liikennejärjestelyineen tehokkaasti ja ilman tarpeettomia haittoja yrityksille ja kaupunkilaisille. Tavoitteiden toteuttamisessa on keskeistä panostaa prosessien selkeyteen ja sujuvuuteen. Ohjauksen tehoa voidaan parantaa ottamalla käyttöön kannusteita/sanktioita, jotka edistävät muutosten nopeaa ja sujuvaa toteutusta.

## **Vastine Helsingin Yrittäjille**

*Helsingissä on laadittu citylogistiikan toimenpideohjelma, joka on päivitetty kevään 2020 aikana. Kaupunkiympäristölautakunta on esittänyt päivitetyn toimenpideohjelman hyväksymistä Kaupunginhallitukselle kokouksessaan 9.6.2020. Päivitetystä toimenpideohjelmassa on erilaisia keinoja yritysten tarvitseman liikenteen edellytysten parantamiseen. Tilan varaaminen erikseen jakeluliikenteelle ei ole aina mahdollista rajallisen katutilan puitteissa, kun tilaa tarvitaan myös eri liikennemuotojen kehittämiseen. Toimenpideohjelmassa on esitetty tehtäväksi jakeluliikenteen laatus- ja purkupaikkojen kehittämissuunnitelman laatiminen ja nopean aikavälin kehittäminen. Kehittämissuunnitelman on tarkoitus valmistua tämän vuoden lopussa ja nopeasti toteutettavat kohteen toteutetaan ensi vuoden aikana.*

*Länsi-Helsingin raitioteiden yleissuunnitelmassa on alustavasti osoitettu tilavarauksia jakeluliikenteen pysäköintipaikoille Fredrikinkadulla ja Runeberginkadulla. Katutilan rajallisuuden vuoksi kaikille kaduille ei erillisiä paikkoja mahdu. Jatkosuunnittelussa on kuitenkin mahdollista osoittaa pysäköintipaikkoja jakeluliikenteen käyttöön kaduilla säilyville pysäköintikaistoille tai lähikaduille. Yleissuunnitelman tasolla ei oteta tarkasti kantaa pysäköintijärjestelyiden tyyppiin, vaan toteutettavat paikat merkintöineen osoitetaan toteutusvaiheessa liikenteenohjaussuunnitelmalla.*



## Linja-autoliiton lausunto

Helsingin kaupunki suunnittelee kantakaupunkiin ja läntiseen Helsinkiin uusia raitioteitä. Linja-autoliikenteen näkökulmasta tuomme esille seuraavat seikat:

- Kampin kaukoliikenteen terminaaliin liikennöivän kaukoliikenteen vuoromäärä Eduskunnan kohdalla arkipäivisin on noin 700 vuoroa normaalioloissa.
- Turunväylän suunnan kaukoliikenteen vuoromäärä on arkisin noin 160 vuoroa.
- Helsingin kaupungin Matkailubussiliikenteen kehittäminen selvityksessä (20.5.2020) arvioidaan, että vilkkaimpana päivinä Helsingin kantakaupungissa on noin 150 matkailuliikenteen linja-autoa.
- Mannerheimintielle on HSL-liikennettä Elielin aukiolle.

### Valtakunnallinen ja seudullinen joukkoliikenne

Turunväylän suunnan kaukoliikenne käyttää reittiä Turunväylä, Huopalahdentie, Paciuksenkatu, Tukholmankatu ja Mannerheimintie Kamppiin ja on valtakunnallisesti merkittävä joukkoliikenneyhteys nyt ja tulevaisuudessa. Merkitys on todettu myös laaditussa selvityksessä "Helsingin seudun tieverkon luokitus ja palvelutasotavoitteet". Turunväylän kautta kulkee markkinaehtoista ja sitä täydentävää ELYn ostoliikennettä VT2 suunnasta (Pori, Forssa, Karkkila, Vihti) ja VT 1 suunnasta (Turku, Salo, Lohja). Mannerheimintielle on myös Hämeenlinnanväylän (VT3), Lahdenväylän (VT4) ja Itäväylän suunnan kaukoliikennettä. Lisäksi tilausajo- ja matkailuliikennettä suuntautuu osin samoja reittejä pitkin Helsingin kantakaupunkiin (päätepysäkki esim. Kiasma) ja Helsingin matkustajasatamiin.

Säännöllisellä kaukoliikenteellä on nyt ja tulevaisuudessa tarve liikennöidä Helsingin keskustaan Kampin terminaaliin asti. Uudenmaan maakuntakaavaehdotuksessa (Uusimaa 2050) todetaan, että Pitkämatkaiselle joukkoliikenteelle on tärkeää päästä sujuvasti ja vaihdottomasti Helsingin keskustaan saakka. Kaava-aineiston liitekartassa on kuvattu pitkämatkaisen joukkoliikennettä käyttävät, jolle pitkämatkaisen seudullisen ja valtakunnallisen joukkoliikenteen sujuvuus on turvattava.

Helsingin keskustaan / keskustasta suuntautuvan linja-autoliikenteen osalta esillä olevista raitiosuunnitelmissa on huolestuttavia näkökulmia, jotka tulee huomioida jatkosuunnittelussa.

- Elielin aukiolle ja Kampin kaukoliikenneterminaalin liikenne ja HSL-liikenne (ja henkilöautoliikenne) käyttää Runeberginkadun – Topeliuksenkadun reittiä varareittinä liikennöinnissä, kun Mannerheimintie on esim. tapahtumien takia suljettuna. Esimerkkejä tällaisista tapatumista ovat EU-puheenjohtajakauden ministerikokousten saattuekuljetukset, valtiopäämiesten saattuekuljetukset ja muut erilaiset tapahtumat (esim. Maratontapahtumat). Kestoltaan Mannerheimintien sujut ovat käytännössä useita tunteja. Jos Runeberginkatu – Topeliuksenkatu muuttuu yksikäitaiseksi, niin linja-autoliikenteen laajasti käyttämä poikkeusliikenteen varaväylä tulee ruuhkautumaan ja linja-autoliikenteen toimintavarmuus ja luotettavuus heikkenee, vaihdolliset jatkoyhteydet ja matkaketjut purkautuvat jne. Toista vastaavaa varareittiä ei ole. Poikkeusolosuhteiden aikana matkustajapalvelut heikkenevät oleellisesti. Jatkosuunnittelussa tulee selvittää ennakoiden poikkeustilanteiden ja katutöiden aikaisten liikennejärjestelyiden linja-autoliikenteen varareitit ja niiden toimivuus.

- Suunnitelmissa ei ole osoitettu linja-autopysäkkejä Runeberginkadulle ja Topeliuksenkadulle poikkeustilanteita varten. Jatkosuunnittelussa on varauduttava osoittamaan tarvittavat poikkeuspysäkit ko. katuosuuksille. Huopalahdentiellä ja Paciuksekadulla on säilytettävä linja-autopysäkit.
- Matkailuliikenteen (mikä lähes aina jää unohduksiin) näkökulmasta on tärkeää, että Runeberginkadun varrelta ei poisteta matkailuliikenteen pysäkkejä. Pidämme myönteisenä, että yleisuunnitelmassa esitetään matkailuliikenteen pysäkkien säilyttämistä Sammonpuistikon kohdalla. Mikäli nämä matkailuliikenteen pysäkit poistuvat aiheuttaisi se TempPELLIAUKION matkailuliikenteen linja-autoille merkittäviä pysäköintivaikkeitä ryhmien ottoa ja jättöä ajatellen. TempPELLIAUKION ympäristöstä tulee löytyä korvaavat matkailuliikenteen pysäkit, mikäli nykyiset poistuvat. Pahimmillaan tilanne johtaa turhaan lisäliikenteeseen katuverkossa, kun autot etsivät pysäköintipaikkoja. Jo nykyinen tilanne TempPELLIAUKION ympäristössä ja muissa matkailukohteissa (mm. Sibelius-monumentti) on ongelmallinen varsinkin matkustajaristeilijöiden vierailujen aikana. Matkailuliikenteen linja-autojen pysäkit ja pysäköintialueet ovat oleellinen osa Helsingin kanta-alueen liikennejärjestelmässä. Niiden puute aiheuttaa turhaa lisäliikennettä katuverkossa.
- Mäntymäen kentän linja-autojen pysäköintialueen käyttö tulee lisääntymään, mikäli esitetyt suunnitelmat toteutuvat. Mäntymäen kentän linja-autojen pysäköintialue on säilytettävä linja-autojen käytössä.
- Raitioteiden rakennustyöt vaikuttavat pitkäkestoisesti ja merkittävästi liikenteen sujuvuuteen. Rakennustöiden aikana on priorisoitava linja-autoliikenteen sujuvuus työmaa-alueilla matka-aikojen turvaamiseksi ja linja-autoliikenteen kilpailukyvyyn säilyttämiseksi.

## Vastine Linja-autoliitolle

*Vihdintien pikaraitiotien suunnittelu perustuu lähtökohtaan, että Mannerheimintie, Tukholmankatu, Paciuksenkatu, Huopalahdentie sekä Turunväylä säilyvät merkittävänä paikallisen ja pitkämatkaisen bussiliikenteen reiteinä.*

*Raitioteiden toteuttaminen ei vaikuta bussiliikenteen käytössä olevaan tilaan Mannerheimintiellä, Tukholmankadulla ja Paciuksenkadulla. Mannerheimintiellä toteutetaan 2020-luvun alkupuolella perusparannus, jolla parannetaan pikaraitiolinjan palvelutasoa. Remontin suunnittelussa huomioidaan myös bussiliikenteen toimintaedellytykset.*

*Runeberginkadulla ja Topeliuksenkadulla raitioliikenne korvaa paikallisen bussiliikennepalvelun. Suunnitelmassa pyritään turvaamaan vähimmäisedellytykset bussiliikenteen toiminnalle, esimerkiksi yksittäisen HSL-bussilinjojen sekä poikkeusliikenteen mahdollistamiseksi. Jatkossa Kampin liikennöivät bussit kulkevat Mannerheimintien kautta, sillä Töölön joukkoliikennetarpeisiin rakennetaan kaupunkiraitiotie.*

*On todennäköistä, että poikkeustilanteissa katujen autoliikenteen sujuvuus on nykyistä heikompi, mikä vaikuttaa myös Kampin terminaaliin pyrkivään kaukoliikenteeseen. Ei ole kuitenkaan tarkoituksenmukaista säilyttää kaduilla bussikaistoja vain tätä tarkoitusta varten, vaan jokapäiväisen raitioliikenteen ja pyöräliikenteen kehittämistarpeet on priorisoitu suunnittelussa.*

*Helsingin kaupunki valmistelee matkailubussiliikenteen kehittämisestä selvitystä, joka esiteltäen kaupunkiympäristölautakunnalle syksyn 2020 aikana. TempPELLIAUKION kirkon pysäköinnistä*

*selvityksen toimenpidesuosituksena on, että varmistetaan kirkkoa palvelevien pysäköintijärjestelyiden toimivuus muutosten yhteydessä, joita Länsi-Helsingin raitioteiden yleissuunnitelman tai Autotalon suunnitteluvarauksen toteutuminen aiheuttaa. Mäntymäen kentästä on toimenpidesuositus, että kentän nykyiset linja-autojen pysäköintipaikat säilytetään alueen kehittyessä ja huomioidaan linja-autojen pysäköinti esimerkiksi Garden Helsinki-hankkeen suunnittelussa.*

## **Uudenmaan ELY-keskuksen lausunto**

Uudenmaan ELY-keskus kiittää lausuntopyynnöstä liittyen Länsi-Helsingin raitioteiden yleissuunnitelmaan. ELY-keskus pitää hyvänä Helsingin tavoitetta kehittää kaupunkia kestävään liikkumiseen tukeutuen. Pikaraitioteiden rakentaminen on kannatettavaa, mutta suunnittelussa tulee ottaa huomioon myös maantieliikenteen tarpeet. ELY -keskus kiinnittää lausunnossaan huomiota etenkin suunnitelman liittymiseen Turunväylään (vt 1), Vihdintiehen (mt 120), Kehä I: een (mt 101) sekä pitkämatkaisen joukkoliikenteen tarpeisiin.

### **Turunväylän ja Huopalahdentien liittymäalue**

Helsingin kaupungilla ja ELY-keskuksella on ollut yhteinen hanke, jossa on selvitetty alueen kaavarungossa esitetyn liittymäalueen muutosten liikenteellistä toimivuutta. Selvitys ”Valtatien 1 ja Huopalahdentien liittymän parantaminen- aluevarausuunnitelmatasoiset vaihtoehtotarkastelut” on juuri valmistunut. Selvityksen mukaan esitetty T-liittymä ja Huopalahdentien siirto on mahdollista ilman, että ratkaisu merkittävästi heikentää valtakunnallisen liikenteen toimivuutta.

Raitiotien yleissuunnitelman ratkaisu perustuu Huopalahdentien siirtoon ja T-liittymään. Uudenmaan ELY-keskuksella ei ole tähän huomauttamista. Tarkemmat Turunväylää koskevat ratkaisut määritellään jatkosuunnittelua ohjaavissa suunnitteluperusteissa, tiesuunnitelmassa ja asemakaavoituksesta, joihin ELY-keskus ottaa aikanaan kantaa.

### **Kehä I**

Ennen päätöksentekoa hankkeen toteuttamisesta tulee selvittää vaikutukset Kehä I:n liittymiin. Raitiotien toteuttamisen vaikutukset Kehä I:n toimivuuteen tulee arvioida Kaupintien ja Kanteletarentien liittymien kohdilla. Kehä I:tä purkavien ramppien liikennevalovaiheita ei saa nykyisestä lyhentää ilman laadukasta toimivuustarkastelua. Toimivuustarkasteluissa ja jatkosuunnittelussa kaupungin tulee olla yhteydessä ELY-keskukseen.

### **Vihdintie**

Suunnitelmassa on mainittu, että asemakaavoituksen yhteydessä Vihdintie välillä rantarata-Kaupintie tulotisiin osoittamaan kaduksi. ELY-keskuksen mukaan kaduksi muuttaminen on välttämätöntä, koska maantien alueella ei voi sijaita kaupungin ylläpidettäviä raitiotiehen liittyviä rakenteita. ELY-keskuksen mukaan Vihdintie tulisi muuttaa aikanaan kaduksi koko kaupunkibulevardiosuudelta.

Raitiotiehanke ja kasvavan maankäytön vaikutukset Vihdintien jonoutumistilanteeseen Vihdintien liikenneympyrän eteläpuolella Korppaantunnelin suuntaan tulee myös selvittää. Liikenneympyrän muutokset sisältävät uusien katujärjestelyjen lisäksi sekä Vihdintien raitiotien että Raide-Jokerin toteuttamisen ympyrän läpi raitiovaunuetuuksin ja muutoksilla on vaikutusta myös tieliikenteeseen. Bussiliikenteen sujuvat yhteydet Vihdintiellä tulee myös turvata.

ELY-keskus kiinnittää huomiota myös Haagan kiertoliittymän ratkaisujen turvallisuuteen. Pyöräilijöille ja kävelijöille osoitettujen alikulkujen muuttaminen tasoyliyksiksi heikentää todennäköisesti oleellisesti kulkumuotojen houkuttelevuutta ja turvallisuutta. Asiaa tulisi jatkosuunnittelussa arvioida vielä uudelleen.

Myös erikoiskuljetusreittien toimintaedellytykset on varmistettava jatkosuunnittelussa. Yleissuunnitelma-aineiston perusteella asia näyttää olevan hyvin huomioitu.

### **Pitkämatkainen joukkoliikenne**

Yleissuunnitelmaraportissa on kuvattu suunnittelualueen joukkoliikennejärjestelmän nykytilaa käsittelemättä valtakunnallista ja seudullista linja-autoliikennettä. Turunväylä, Huopalahdentie, Paciuksenkatu, Tukholmankatu ja edelleen Mannerheimintie Kamppiin on valtakunnallisesti merkittävä joukkoliikenneyhteys nyt ja tulevaisuudessa.

Yleissuunnitelmaraportissa tulisi kuvata myös pitkämatkaisen joukkoliikenteen liikennemäärät. Turunväylän ja Huopalahdentien kautta kulkee markkinaehtoista ja sitä täydentävää ELYn ostoliikennettä vt 2 suunnasta (Pori, Forssa, Karkkila, Vihti) ja vt 1 suunnasta (Turku, Salo, Lohja). Reittiä käyttää myös tilausajoliikenne, jonka päätepysäkki on Kiasman edustalla. Huopalahdentiellä kulkee yhteen suuntaan noin 20 vuoroa tunnissa ruuhka-aikana, jonka lisäksi HSL vuoroja sekä tilausajoja. Eräänä suunnittelua ohjaavana tavoitteena tulisi mainita, että myös pitkämatkaisen joukkoliikenteen sujuvuutta pyritään parantamaan. Tällä voidaan osaltaan vähentää henkilöautoliikennettä myös Helsingin katuverkolla.

Suunnitelmassa on osoitettu Huopalahdentien linja-autopysäkit levikkeille ja bussipysäkit Tukholmankadulle Meilahteen. Meilahden pysäkki on erityisen tärkeä myös pitkämatkaiselle linja-autoliikenteelle, kuten myös suuri osa Mannerheimintien pysäkeistä. Pysäkkien ja levikkeiden mitoituksessa tulee ottaa huomioon linja-autojen suuremmat pituudet ja korkeudet verrattuna kaupunkiliikenteen kalustoon.

Työn aikaisten ratkaisujen toimivuuteen ja viestintään tulee kiinnittää paljon huomiota, kun pikaraitiotietä rakennetaan. Alueen liikenneyhteydet ovat jo nykytilassa hyvin kuormittuneet ja pitkäkestoinen rakennusvaihe ei saa aiheuttaa merkittäviä ja ennakoimattomia ruuhkia.

Töölön alueen ratkaisuissa tulee ottaa myös huomioon, että Topeliuksenkatu toimii poikkeustilanteissa Mannerheimintien varareittinä. Linja-autoliikenteen pitää tarvittaessa päästä kulkemaan Töölön kautta Kampin terminaaliin. Tilanteeseen, jossa Topeliuksenkadulla on rakennustöitä ja Mannerheimintie on väliaikaisesti suljettu, tulee myös varautua. On myös hyvä, että suunnitelmassa mainitut matkailuliikenteen pysäköintipaikat Sammonpuistikon kohdalla säilyvät.

### **Vastine Uudenmaan ELY-keskukselle**

*Yleissuunnitelmaraporttiin on lisätty tiedot pitkämatkaisen joukkoliikenteen pääreiteistä ja vuoromääristä ja suunnitteluperiaatteet bussiliikenteen infrastruktuurille. Jatkosuunnittelussa varmistetaan edellytykset sille, että Topeliuksenkatu ja Runeberginkatu toimivat bussikaistojen poistumisesta huolimatta tarvittaessa poikkeustilanteen reiteinä Kampin terminaaliin.*

*Kehä I:n liittymän risteyksistä ei ole tehty mikrosimulointeja yleissuunnittelun yhteydessä. Risteysten kaistajärjestelyt säilyvät lähellä nykyisiä, joten liikenteenohjausperiaate ei muutu. Yleissuunnitelmavaiheessa ei vielä suunnitella liikennevalojen ajoituksia. Raitioliikenteelle annettavat liikennevaloetuuudet eivät välttämättä vaikuta autoliikenteen vihreän valon pituuteen, vaan ajoittamiseen. Risteysten toiminnasta tehdään tarkentavia toimivuustarkasteluita jatkosuunnittelun yhteydessä.*

*Suunnittelun yhteydessä tehtyjen toimivuustarkasteluiden mukaan Haagan ympyrän järjestelyt hieman vähentävät ruuhkautumista Vihdintien eteläosan suunnalla. Korppaan tunnelin toteuttamisen vaikutuksia Vihdintien, Hakamäentien ja Hämeenlinnanväylän alueen ruuhkautumiseen ei ole selvitetty Länsi-Helsingin raitioteiden yleissuunnittelun yhteydessä. Tunnelin liikenteellisiä ratkaisuja ei ole päivitetty. Vuoden 1992 Pasilanväylän yleissuunnitelmassa esitetyt ratkaisut ovat osin vanhentuneet. Tunneliin liittyen on tehty toimivuustarkasteluita, myös yhteistyössä ELY-keskuksen kanssa. Niiden osalta on osoitettu, että mikäli tunneli joskus rakennettaisiin, autoliikenteen osalta toimivin ratkaisu on vaihtoehto, jossa tunneliin on ajoyhteydet Turunväylältä mutta ei Huopalahdentieltä.*

*Haagan ympyrän nykyiset alikulut poistuvat, koska ne jäävät liikennejärjestelyiden ja uuden maankäytön korttelialueiden alle. Tilankäytön ja kaupunkimaisen katutilan luomisen vuoksi suunnitelmassa on ratkaistu jalankulun ja pyöräilyn ylitykset liikennevalo-ohjattuina tasoyhteyksinä. Haagan ympyrän alueen liikennesuunnittelua ja toimivuustarkasteluita jatketaan alueen asemakaavoituksen yhteydessä. Uusien alikulkujen toteuttaminen voi parantaa turvallisuutta tai risteysten toimivuutta, mutta ne vievät tilaa maankäytöltä ja voivat heikentää katu ympäristön kaupunkimaisuutta. Lisäksi kohdetta ei ole perusteltu suunnitella ilman suojateitä. Turvallisuuden osalta on olennaista, että suojatiet ja niihin liittyvät liikennejärjestelyt tehdään mahdollisimman turvallisiksi. Jos autoilijoille tulee käsitys, ettei suojateitä käytetä alikulkujen vuoksi, voisi tällainen väärinymmärrys myös heikentää alueen liikenneturvallisuutta.*

## **Väyläviraston lausunto**

Helsingin kaupunkiympäristön toimiala on pyytänyt lausuntoa Länsi-Helsingin raitioteiden yleissuunnitelmasta, joka sisältää Vihdintien pikaraitiotien ja läntisen kantakaupungin raitiotiet.

Väylävirasto on tutustunut yleissuunnitelmaan ja esittää lausuntonaan seuraavaa. Yleissuunnitelmassa on esitetty Valimon aseman laiturin jatkaminen sekä uusia kulkuyhteyksiä ja rakenteita. Hissien, katettujen portaiden ja muiden rakenteiden osalta tulee varmistaa, että junaliikenteen ja opastimien riittävät näkemät säilyvät. Näkemävaatimusten täyttämistä tulee jatkosuunnittelussa laatia erillinen selvitys. Lisäksi rakenteiden sijoittamisessa laitureille tulee huomioida RATO 16 sekä esteettömyysvaatimukset ja tilatarpeet. Jatkosuunnittelua tulee tehdä yhteistyössä Väyläviraston kanssa.

## **Vastine Väylävirastolle**

*Yleissuunnittelun aikana sovittiin Väyläviraston edustajien kanssa, että kaupunki hoitaa liikennejärjestelyjen yleistason määrittelyn. Väylävirasto osallistetaan jatkosuunnitteluun. Aseman järjestelyt suunnitellaan voimassa olevien ratasuunnitteluohjeiden mukaisesti.*