



18.8.2015

---

## HIETALAHDENRANNAN, TELAKKAKADUN JA EIRANRANNAN LIIKENNESUUNNITELMA

Hankenro 0923\_12  
HEL 2014-002239

### SISÄLLYS

**Liikennesuunnitelma kommentoitavana 25.5.–5.6.2015**

**Yhteenveto KSVForum -keskustelupalstalla esitetyistä mielipiteistä sekä vastineet niihin**

**Vastineet taloyhtiöiden esittämiin mielipiteisiin**

**Vastineet taloyhtiöiden tapaamisessa avoimiksi jääneisiin kysymyksiin**



18.8.2015

## Liikennesuunnitelma kommentoitavana 25.5.–5.6.2015

Hietalahdenrannan, Telakkakadun ja Eiranrannan liikennesuunnitelma oli julkisesti kommentoitavana 25.5.–5.6.2015 KSVForum -keskustelupalstalla. Liikennesuunnitelma oli nähtävänä kaupungintalon ilmoitustaululla ja kaupunkisuunnitteluvirastossa 25.5.–5.6.2015 ja viraston internetsivuilla. Suunnitelman kommentoinnista ilmoitettiin Kamppi-Eira lehdessä sekä viraston internetsivuilla.

Verkkopalveluun kirjattiin 57 kommenttia. Kommentit ovat luettavissa osoitteessa: [http://www.ksv.hel.fi/keskustelut/aiheet/hietalahdenranta\\_ ja\\_telakkakatu](http://www.ksv.hel.fi/keskustelut/aiheet/hietalahdenranta_ ja_telakkakatu) Suunnitelmasta saatiin lisäksi 4 kirjallista mielipidettä taloyhtiöiltä.

## Yhteenveto KSVForum -keskustelupalstalla esitetyistä mielipiteistä sekä vastineet

### Joukkoliikennelinjasto

Saapuneissa kommentteissa joukkoliikenneyhteyksien järjestämiseksi ehdotettiin raitioliikenteen sijaan bussiliikennettä. Tätä perusteltiin bussiliikenteen joustavammalla reitityksellä ja liikennöitävyydellä sekä kustannustehokkuudella. Kommentteissa toivottiin erityisesti sähköbussien liikennöintiä.

Nykyisen linjan 6 Hietalahdenkadun, Kalevankadun ja Hietalahdenrannan reitin käytöstä poistumisen nähtiin huonontavan alueen joukkoliikennetarjontaa.

Useissa kommentteissa esitettiin vaihtoehtoisia raitiolinjastoratkaisuja. Eteläisestä Helsingistä toivottiin raitiotieyhteyttä Ruoholahteen ja myös Länsiterminaalille. Tehtaankadun raitiolinjaa ehdotettiin jatkettavan Telakkakadun sijaan Munkkisaaren- ja Hylkeenpyytäjänkatua pitkin. Ratikan kiertolenkkiä ehdotettiin myös vanhaa Kaivopuiston ratalinjaa pitkin.

Uusia kiskoyhteyksiä ehdotettiin Hietalahdenrantaan sekä Hietalahdenrannasta Hietalahdenkadulle. Lisäksi kommentteissa ehdotettiin nykyisten Tehtaankadun sekä Pursimiehenkadun kiskojen yhdistämistä kaikkien ajosuuntien osalta Telakkakadun uusiin kiskoihin.

### Vastine:

Helsingin seudun liikenne (HSL) -kuntayhtymän laatimassa ja hyväksymässä raitioliikenteen linjastosuunnitelmassa linjan 6 reitti käännetään Bulevardin länsipäästä Hietalahdenrantaan, Telakkakatua ja Eiranrantaan pitkin Hernesaaren. Linjastosuunnitelma on ollut liikennesuunnitelman lähtökohtana.

Joukkoliikenteen järjestäminen raitioliikenteellä on kantakaupunkimainen ratkaisu. Raitiovaunu on kapasiteetiltaan bussia suurempi. Lisäksi raitiovaunu koetaan bussia houkuttelevampana joukkoliikennevälineenä. Joukkoliikennekaistat tarvitaan Te-



18.8.2015

lakkakadulle ja Hietalahdenrantaan riippumatta siitä, hoidetaanko joukkoliikenneyhteydet raitiovaunuilla vai busseilla.

Ruoholahdenrantaa ja sen lähiympäristöä palvelee linjan 6 reittimuutoksen jälkeen jo nykyisin Ruoholahdenrantaa pitkin liikennöivä linja 9 sekä muutaman vuoden kulluttua liikennöinnin aloittava linja 7.

Raitiotieyhteys eteläisestä Helsingistä edellyttäisi Telakkakadun suunnitellun raitiotien rakentamisen jälkeenkin merkittäviä raideinvestointeja. Nykyisestä linjan 6 silmukasta Kalevankadulta ei ole ratateknisesti mahdollista järjestää yhteyttä pohjoisen suuntaan, koska kääntyminen olisi liian jyrkkä. Tästä johtuen olisi rakennettava täysin uusi raide Bulevardilta Hietalahdenrantaa ja Ruoholahdenrantaa Kalevankadun risteykseen saakka. Lisäksi liikennöinti Ruoholahdenrannasta Mechelininkadulle edellyttäisi uusia kääntyviä raiteita ja niihin liittyviä vaihteita kahteen nykyiseen risteykseen. Tarvittavien rata- ja katutöiden kustannusten suuruusluokka olisi useita miljoonia euroja. Vaikka esitetyllä reitillä todennäköisesti olisi matkustuskysyntää varsinkin ruuhka-aikoina, odotettavissa oleva kysyntä ei olisi riittävää tarvittaviin investointeihin nähden.

Telakkakadun ja Tehtaankadun risteystä sekä Telakkakadun ja Pursimiehenkadun risteystä rajaavat tiukasti olemassa olevat rakennukset. Raitiovaunu ei mahdu kääntymään Telakkakadulta etelästä Tehtaankadulle. Raitiovaunu ei mahdu myöskään kääntymään Tehtaankadulta tai Pursimiehenkadulta Telakkakatua pohjoiseen suuntaan.

Munkkisaarenkadun ja Hylkeenpyytäjänkadun kulmaus on niin ahdas, ettei kulmaukseen saa mahtumaan kiskoja molempiin suuntiin. Raitioliikenteen linjaston selkeyden kannalta raitiovaunujen tulisi kulkea molempiin suuntiin samoilla kaduilla. Tästä syystä yksisuuntaiset pitkät kiertolenkit eivät ole toivottavia ratkaisuja.

## Raitiotie

Erillisen raitiotien tarpeellisuudesta esitettiin kommentteja puolesta ja vastaan. Toisaalta toivottiin selkeää rakenteellista erottelua autoliikenteestä. Toisaalta taas esitettiin, että ratikan tulisi kulkea samoilla kaistoilla autoliikenteen kanssa, sillä raitiovaunut kulkevat kadulla vain harvakseltaan. Tällöin tilaa jäisi myös puuistutuksille tai autoliikenteen kapasiteetin lisäämiseen.

Eräässä kommentissa ehdotettiin, että raitiotie linjattaisiin kadun koko matkalla länsireunaan, sillä länsilaidan risteävät kadut ovat paljon hiljaisempia, eikä tällöin raitiovaunujen tarvitsisi ajaa Telakkakadun ja Eiranrannan risteykseen lainkaan.

Telakkakadun ja Hernesaarenkadun risteuksen eteläpuolelle suunniteltua pysäkkiä ehdotettiin siirrettäväksi Telakkakadun ja Eiranrannan risteykseen. Pysäkki sijoituisi tällöin kauemmas asuintaloista eikä pysäkillä jarruttavat raitiovaunut aiheuttaisi



18.8.2015

melua asuntoihin. Ainoat uuden raitiolinjan vieressä sijaitsevat asuintalot ovat kah-  
tapuolta Telakkakatua Hernesaarenkadun ja Munkkisaarenkadun välisellä pätkällä.  
Pysäkin sijoittuminen lähemmäs Eiranrantaa palvelisi paremmin myös Kaivopuiston  
käyttäjiä.

Hylkeenpyytäjänkadun ja Eiranrannan risteuksen tienoille toivottiin myös pysäkkiä.

Väliaikaisen kääntöpaikan sijaintia kysyttiin ja toivottiin kiinnitettävän huomiota  
kääntöpaikan mitoituksessa, jotteivät raitiovaunujen pyörät kirsku häiritsevästi  
asuintalojen lähelle.

### Vastine:

Autoliikenteestä erotellulla raitiotiellä taataan joukkoliikenteen sujuvuus, joka paran-  
taa joukkoliikenteen houkuttelevuutta, mutta myös vaikuttaa operoinnin kustannuk-  
siin alentavasti.

Raitiotien linjaaminen kadun toiseen reunaan hankaloittaa risteysjärjestelyitä ja on  
totutusta poikkeava ratkaisu Helsingissä. Telakkakadun ja Eiranrannan risteystä on  
muokattu saapuneiden kommenttien perusteella kiertoliittymäksi. Kiertoliittymän au-  
toliikenne pysäytetään valoin raitiovaunun ajaessa kiertoliittymän läpi, mikä suju-  
voittaa raitiovaunun ajoa.

Raitiotiepysäkki on sijoitettu Telakkakadun ja Hernesaarenkadun risteuksen etelä-  
puolelle. Pysäkki luontevasti Eiranrannan ja Eiran väliin palvelen kummankin alu-  
een asukkaita. Pysäkillä löytyy kyseisestä kohdasta luontevasti tilaa päättyvää Me-  
rikatua hieman lyhentämällä. Pysäkin sijoittuminen etelämmäs vaatisi katualueen  
leventämistä pysäkkisaarekkeiden mahdollistamiseksi kadulle.

Väli aikaista ratikan kääntöpaikkaa päätepysäkkeineen on alustavasti suunniteltu  
Laivakadun ja Hernesaarenrannan väliseen tilaan, jossa on nykyisellään pysäköin-  
tipaikkoja. Uusi järjestely poistaisi pysäköintialueelta pysäköintipaikkoja, joille etsi-  
tään korvaavaa sijaintia. Väli aikaista kääntöpaikkaa yhteensovitetään myös Herne-  
saaren valmisteilla olevan osayleiskaavan maankäyttöön. Aikanaan raitiolinjaa on  
tarkoitus jatkaa Hernesaaren eteläiseen kärkeen asti.

### **Puut ja katu ympäristö**

Monissa kommentteissa kritisoitiin vahvasti puiden kaatamista Hietalahdenrannasta,  
Telakkakadulta ja Eiranrannasta. Liikennejärjestelyt vaadittiin suunniteltavan siten,  
että nykyiset puut voitaisiin säilyttää tai edes korvata uusilla puilla. Kaduille toivottiin  
puistomaisempaa ilmettä.

Liikennesuunnitelman kommentoitiin myös pilaavan Eiranrannan alueen puiston.  
Telakkakadun itäpuolen koirapuistojen säilymisestä oltiin huolissaan.



18.8.2015

---

Telakkakadun vanhan ratakuilun säilyttämistä muureineen ja kaiteineen ehdotettiin.

Vastine:

Liikennesuunnitelman valmistelun yhteydessä on tarkasteltu sekä puiden säilyttämistä nykyisellään että puiden korvaamista uusilla puilla. Käytettävissä oleva tila ei kuitenkaan riitä, kun kadulla varataan tilaa raitiotielle sekä säilytetään autoliikenteen kaistakapasiteetti nykyisellään. Liian kapeaan tilaan puiden istuttaminen ei ole tarkoituksenmukaista. Puita poistuu Hietalahdenrannasta kadun länsireunalta, Telakkakadun eteläpäästä kadun itäreunalta sekä Eiranrannasta kadun eteläreunalta.

Telakkakadun eteläpäässä katu levenee itään päin koirapuiston rajalle asti. Liikennejärjestelyt mahtuvat voimassa olevan asemakaavan mukaiselle katualueelle.

Vanhaa ratakuilua ei kaduilla pystytä säästämään. Ratakuilun säilyttämisen ongelmana on sekä ajoyhteyksien että jalankulun yhteyksien toteuttaminen kuilun poikki. Poikkikatujen tuominen kuilun pohjan tasoon liittymissä vaatisi tasauksen muutoksia poikkikaduilla, mikä olemassa olevassa rakenteessa on hankalaa. Lisäksi katutilaa voidaan jakaa tarkoituksenmukaisemmin, kun kuilua ei säilytetä.

**Risteysjärjestelyt**

Bulevardin länsipään risteysjärjestelyitä kummasteltiin Hietalahdenkadulle kääntyvän raitiovaunun ja autoliikenteen väistämisvelvollisuuksiin liittyen. Bulevardin päähän toivottiin pyörätaskua helpottamaan pyöräilijöiden kääntymistä Hietalahdenrantaan etelään.

Vasemmalle kääntymisten kieltämisestä Telakkakadulta tuli kommentteja puolesta ja vastaan. Vasemmalle kääntymisten koettiin parantavan liikenteen sujuvuutta ja turvallisuutta sekä nopeuttavan raitioliikennettä. Toisaalta kieltojen nähtiin hankaloittavan Punavuoreen pääsyä esimerkiksi Espoon suunnasta ja haittaavan kadunvarsien asiointi- ja asukaspysäköintipaikoille pääsemistä.

Telakkakadun ja Pursimiehenkadun risteykseen toivottiin sisemmälle vietyjä suojaiteita, jolloin suojatien ja pyöräkaistan väliin jäisi tila odottavalle autolle. Pursimiehenkadun länsipuolen liittymään ehdotettiin myös jalkakäytävän jatkamista risteuksen yli korotettuna. Kommenteissa myös ehdotettiin kaikkien suojateiden korottamista.

Telakkakadun ja Tehtaankadun liikennevalojen toivottiin säilyvän. Telakkakadun ja Eiranrannan risteysjärjestelyitä toivottiin kehitettävän väistämisvelvollisuuksiltaan ja pyöräilyjärjestelyiltään selkeämmiksi.



18.8.2015

---

Ajoväylien ja liittymien mitoituksessa vaadittiin huomioon otettavan Hernesaaren risteily-sataman bussiliikenne, lumenvastaanottoaikaan, teollisuuden sekä tulevien vuosien rakentamisesta aiheutuva raskas liikenne.

Vastine:

Bulevardilta Hietalahdenkadulle jäävä raitiotie tulee palvelemaan jatkossa ainoastaan varayhteytenä eikä linjaliikenteessä. Ratikan nähdään olevan mahdollista poikkeustapauksissa kääntyä Bulevardilta Hietalahdenkadulle.

Bulevardin päähän ei ole merkitty pyörätaskua, vaan Bulevardilta Hietalahdenranta etelään käännyttään ns. pitkällä käännöksellä. Samanaikaisesti Bulevardin suunnan kanssa on vihreät valot myös Hietalahdenrannasta lännestä Bulevardille päin, jolloin Bulevardilta vasemmalle kääntyvät pyöräilijät joutuisivat väistämään suoraan ajavia autoja jäämällä keskelle risteystä odottamaan. Pitkän käännöksen nähdään olevan tässä kohtaa pyöräilijöille turvallisempi ratkaisu ja kuitenkin melko sujuva ratkaisu, sillä Bulevardin suunnan jälkeen seuraava valovaihe on Hietalahdenkadun suunta.

Hietalahdenrannasta ja Telakkakadulta esitetään vasemmalle kääntymisten rajoittamista raitioliikenteen sujuvuuden ja liikenneturvallisuuden takaamiseksi. Toiseksi yleisin onnettomuustyyppi raitiovaunujen ja autojen välillä ovat tapaukset, joissa auto kääntyy vasemmalle samasta suunnasta tulevan ratikan eteen.

Pursimiehenkadun ylittävä suojatie Telakkakadun länsipuolella on muutettu suunnitelmaan risteuksen ylijatketuksi jalkakäytäväksi. Kaikkien suojateiden korottaminen ei ole tarkoituksenmukaista. Raitiovaunukiskoja kohdalle ei voi rakentaa korotuksia ja hidasteet saattavat vähentää vilkasliikenteisen kadun välityskykyä.

Telakkakadun ja Tehtaankadun liikennevalot tulevat säilymään. Telakkakadun ja Eiranrannan risteysjärjestelyitä on muokattu kommenttien perusteella siten, että risteykseen tulee kiertoliittymä. Tämä selkeyttää risteuksen väistämismahdollisuuksia.

Ajoväylien ja liittymien mitoituksessa huomioidaan myös alueella kulkeva raskas liikenne.

### **Pyöräjärjestelyt**

Pyöräkaistoja kiiteltiin ja kritisoitiin kommentteissa. Osa kommentoijista koki pyöräkaistat selkeäksi liikennejärjestelyksi. Toiset puolestaan toivoivat pyöräkaistojen sijaan toteutettavan pyörätie kolmitasoratkaisuna. Kommentteissa toivottiin myös nykyisen kaltaisen kaksisuuntaisen pyörätien säilyttämistä.

Kommenteissa oltiin huolissaan pyöräilijän turvallisuudesta pysäköintipaikkojen kohdalla.



18.8.2015

---

Pyöräilijöille esitettiin uutta yhteyttä Hietalahdenrannasta / Bulevardilta Hietalahdenkadulle. Hietalahdenrannan ja Mallaskadun risteykseen toivottiin Hietalahdentorin suunnalta tuleville pyörille mahdollisuutta kääntyä myös tunneliin nykyistä paremmin. Lisäksi ehdotettiin Merikadun päästä pyöräyhteyttä Telakkakadun pyöräkaistoille.

### Vastine:

Hietalahdenranta ja Telakkakatu ovat osa kantakaupungin pyöräliikenteen pääverkkoa. Näillä uudistettavilla katuosuuksilla pyöräliikenteen järjestelyt on tavoitteena suunnitella yksisuuntaisiksi. Hietalahdenrannassa, Telakkakadulla ja Eiranrannassa ei ole riittävästi tilaa kolmitasopyörätien toteuttamiseksi.

Kaksisuuntaisten pyörätieratkaisujen on todettu olevan vaarallisia risteysalueilla. Pääosa pyöräilijöiden ja autoilijoiden välisistä onnettomuuksista tapahtuu juuri risteysalueilla. Yksisuuntaiset pyörätiet ja -kaistat ovat kaksisuuntaisia pyöräteitä turvallisempia, koska pyöräilijä tulee risteykseen aina samasta suunnasta kuin muut ajoneuvot. Kaksisuuntainen pyörätie ei myöskään säästä tilaa yksisuuntaisiin pyöräkaistoihin verrattuna.

Pysäköintipaikkojen ja pyöräkaistojen väliin on varattu poikkileikkauksessa 0,75 metriä, joka toimii ovenavaustilana. Pysäköintipaikat on lisäksi nostettu reunakiven päälle, jonka tarkoituksena on varmistaa, että ovenavaustilaa jäisi pyöräkaistan ja pysäköidyn auton väliin.

Hietalahdenkadulle on kantakaupungin pyöräliikenteen tavoiteverkossa esitetty yksisuuntainen järjestely Hietalahdenkatua etelään. Samassa yhteydessä, kun tätä yhteyttä suunnitellaan, selvitetään myös pyöräyhteyttä Hietalahdenkatua pohjoisen suuntaan. Hietalahdenrannasta pohjoisen suunnasta on mahdollista kääntyä pyörällä Mallaskadun tunneliin ns. pitkällä käännöksellä. Kantakaupungin pyöräliikenteen tavoiteverkossa Mallaskadulle tai Uudenmaankadulle ei ole esitetty pääreittiä.

Liikennesuunnitelmassa on selkeytetty pyöräjärjestelyitä Merikadun ja Telakkakadun pyöräkaistojen välillä.

### **Pysäköinti**

Pysäköintipaikkojen poistumista katujen varsilta kritisoitiin, ja korvaavien pysäköintipaikkojen toteutumista epäiltiin.

Merimiehenkadulle ehdotettiin pysäköintiä kadun molemmille puolille.



18.8.2015

---

Suunnitelmassa esitetyjä pysäköintipaikkoja ehdotettiin poistettavaksi Telakkakadulta Hernesaarenkadun ja Eiranrannan väliseltä osuudelta, sillä ratkaisun koettiin turhaan leventävän katua puiston kohdalla.

Kommenteissa muistutettiin, että lastauspaikat ja otto-/jättöpaikat tullisi suunnitella jo tässä vaiheessa, jottei pyöräkaistoja käytetä näihin tarkoituksiin.

#### Vastine:

Liikennesuunnitelman myötä katujen varsilta poistuvat paikat on osoitettu korvattavaksi Telakkarannan asemakaava-alueella. Telakkarannan asemakaavassa on määrätty, että kaava-alueelle sijoittuu yleinen pysäköintilaitos. Yleisen pysäköintilaitoksen autopaikoista vähintään 90 autopaikkaa on osoitettava yleiseen käyttöön. Telakkarannan asemakaava ei ole vielä lainvoimainen.

Merimiehenkadun ajorata on kapea eikä pysäköintiä mahdu kadun molemmille reunoille.

Kadunvarsipysäköintipaikkoja poistuu suunnitelman myötä lähialueilta. Telakkakadun eteläpäässä kadun länsireunalle on sijoitettu pysäköintiä kadun varteen poistuvia pysäköintipaikkoja korvaamaan.

Telakkakadun varren pysäköintipaikkoja voidaan merkitä tarpeen vaatiessa lastauspaikoiksi. Telakkarannan asemakaava-alueelle on mahdollista sijoittaa hotelli, jonka saattoliikenne voi hyödyntää kyseisellä kohdalla olevaa pysäköintipaikoille varattua tilaa. Hietalahdenranta 5 edustalla voi pysäyttää auton pyöräkaistan ja jalkakäytävän väliin jäävälle erotuskaistalle.

#### **Katuverkko**

Telakkakadun liikennejärjestelyiden parantamisen sijaan ehdotettiin kehitettävän Munkkisaarenkadun ja Hylkeenpyytäjänkadun yhteyttä tai katu yhteyttä Hietalahdenrannasta Hylkeenpyytäjänkadulle. Perusteluina ovat Eiranrannan ja koko eteläisen (Merikadun edessä) rannan, Kaivopuiston kärki mukaan luettuna, liikennemäärien kohtuuton kasvattaminen; kustannukset; asuinviihtyvyyden huonontaminen; jo tehdyt isot investoinnit puistoihin alueella; Hernesaaren suunnitelmien keskeneräisyys ja kiistat purjeveneilyn tulevaisuudesta alueella.

Kommenteissa ehdotettiin Merimiehenkadun yksisuuntaistamista, sillä Merimiehenkadun näkyvyys Telakkakadulle on rajoitettu. Tämä mahdollistaisi lisää parkkipaikoja ja lisäksi tämä parantaisi pyöräilijöitten turvallisuutta, kun autot eivät yritä väkisin huonolla näkyvyydellä ahtaisiin väleihin.

Mallaskadun tunnelin jatkamista Hietalahdenrantaan asti ehdotettiin. Raitioliikenteen arveltiin aiheuttavan kolinaa, joka pahentaisi melua tunnelin suulla nykyisestä.





18.8.2015

---

Liikennejärjestelyiden häiriöherkkyydestä oltiin huolissaan. Yksi kiskoille juuttunut raitiovaunu Telakkakadun ja Eiranrannan risteyksessä tukkisi koko Hernesaaren liikenteen, jolloin edes pelastuslaitos ei pääsisi perille.

Vastine:

Telakkakatu ja Eiranranta ovat alueen kokoojkatu, joita on mahdollista kehittää Hernesaaren raitiotieyhteys huomioiden. Hylkeenpyytäjänkatu ja Munkkisaarencatu ovat sen sijaan kapeahkoja katuja, joille ei ole tarkoituksenmukaista ohjata lisääntynyttä liikennettä.

Merimiehenkadun ajorata on kapea eikä pysäköintiä mahdu kadun molemmille reunoille, vaikka katu muutettaisiin yksisuuntaiseksi.

Mallaskadun tunnelin jatkaminen länteen päin ei kadun varren maankäytön takia ole rakenteellisesti helposti ratkaistavissa. Raitiovaunujen kolinaa aiheutuu erityisesti sellaisissa kohdissa, missä raitiotiellä on vaihteita tai kiskot risteävät keskenään. Hietalahdenrannan ja Mallaskadun risteuksen kohdalle vaihteita tai ristikoita ei kuitenkaan ole tulossa.

Autoliikenteestä erotellun raitiotien tavoitteena on taata joukkoliikenteen matkustajille sujuva yhteys myös ruuhka-aikaan, jolloin autoliikenne kaduilla jonoutuu. Myös pelastusajoneuvot pystyvät hyödyntämään raitiotietä hälytysajossa.

**Rakentamisenaikaiset häiriöt**

Raitiovaunulinjan rakentaminen siirtää liikenteen Munkkisaarencadulle ja Hylkeenpyytäjänkadulle, jolloin asuinalueesta tulee rakennusaikana liikennesumppu.

Vastine:

Rakentamisenaikaiset liikennejärjestelyt vaikuttavat liikenteen sujumiseen rakenteilla olevilla kaduilla sekä lähialueilla. Kadunrakennustyöt pyritään toteuttamaan siten, että siitä aiheutuu mahdollisimman vähän haittaa liikenteelle ja että katurakentaminen toisaalta kestäisi mahdollisimman vähän aikaa.

**Vastineet taloyhtiöiden esittämiin mielipiteisiin**

**As Oy Hernesaarencatu 2-4, saapunut 8.6.2015**

Taloyhtiömme hallitus käsitteli kokouksessaan 3.6.2015 tiedotetta: Suunnitelmaluonnos kommentoitavana verkossa Hietalahdenrantaan, Telakkakadulle ja Eiranrantaan suunnitellaan raitiotietä



18.8.2015

Taloyhtiön puheenjohtajana soitin liikenneinsinööri Anna Nervolalle torstaina 4.6.2015. Sain tietää, että taloyhtiön kommentit voi antaa myös kaupungin kirjaimoon sähköpostilla ja kannanotto ehtii vielä vaikka saapuukin vasta nyt alkuvuokosta.

Suunnitelma oli esitetty selkeästi ja hyvän keskustelun aikana Anna Nervolan kanssa sain muutaman täydentävän asian meitä myös huolestuttaviin asioihin. Hyvä asia on että Speranskintien käyttö ei oleellisesti muutu eikä puihin kosketa. Itse asiassa kääntymisiä rajoitetaan, johon meillä ei ole kommentoitavaa. Keskustelussa selvisi myös asia, mikä ei ilmene selkeästi suunnitelman selostuksesta. Nimittäin se, että Sperankintien ja rannan välistä suunnitellaan kaadettavaksi nykyisen tien Merikadun puoleinen puurivistö. Se on harmi, vaikka näin olisikin pakko tehdä.

Varsinainen kommenttimme koskee raitiovaunupysäkki I-I paikkaa, jota koski myös verkossa useampi kommentti. Pysäkkiä I-I kohdalla siirtämällä lähemmäksi merta löytyy paikka, missä raitiovaunupysäkin meluhaitat ovat pienimmillään, koska pysäkki olisi mahdollisimman kaukana asuinrakennuksista. Silti kävelymatka pysäkillä ei merkittävästi pidentyisi mistään suunnasta. Reitti on tässä kohdin kaksisuuntaista ja pysäkki käytössä usein. Kun siirrolla voi palvelutasoa alentamatta vaikuttaa meluhaittojen pienentymiseen, niin miksi ei vaikutettaisi?

Esitämme, että pysäkkiä I-I siirrettäisiin suunnitellusta paikasta merelle päin kohtaan, missä se olisi yhtä kaukana Eiranrannan ja Merikadun taloista. Pysäkkiä siirtämällä se on kauempana joitakin, mutta lähempänä toisia. Selvää on kuitenkin, että siirtämällä pysäkkiä vähän merelle päin, niin melu on kauempana kaikkia

Taloyhtiömme esittää myös kysymyksen sähkökäyttöisten bussilinjojen käyttämisestä raitiovaunulinjan asemasta. Ne olisivat äänettämiä, saasteettomia ja joustavia linjausten suhteen Hernesaaren rakentamisen vaiheittaisen etenemisen suhteen.

#### Vastine:

Telakkakadun eteläpäässä on nykyisellään puita kadun molemmin puolin. Katua levennetään nykyisestä, jotta raitiotielle saada järjestettyä tilaa. Katua levennetään itään päin, jolloin kadun länsireunan puut säilyvät nykyisellään, mutta kadun itäreunan puut joudutaan poistamaan.

Raitiotiepysäkki on sijoitettu Telakkakadun ja Hernesaarenkadun risteuksen eteläpuolelle. Pysäkki sijoittuu Eiranrannan ja Eiran väliin palvelen kummankin alueen asukkaita. Pysäkillä löytyy kyseisestä kohdasta luontevasti tilaa päättyvää Merikadua hieman lyhentämällä. Pysäkin sijoittuminen etelämmäs vaatisi katualueen levennämistä pysäkkisaarekkeiden mahduttamiseksi kadulle.



18.8.2015

Joukkoliikenteen järjestäminen raitioliikenteellä on kantakaupunkimainen ratkaisu. Raitiovaunu on kapasiteetiltaan bussia suurempi. Lisäksi raitiovaunu koetaan bus- sia houkuttelevampana joukkoliikennevälineenä.

**As Oy Helsingin Bulevardin Sonaatti (Hietalahdenranta 5c), As Oy Helsingin Hietalahden Helmi (Hietalahdenranta 3), As Oy Hietalahden Puistikko (Punavuorenkatu 23), saapunut 29.5.2015**

Hietalahdenranta/Telakkakatu -suunnitelma on ollut useamman kerran allekirjoitta- neiden nähtävänä ja olemme sitä kommentoineet – ilman merkittäviä vaikutuksia. Toivomme, että jatkotyössä harkitsette vielä tarkkaan seuraavia seikkoja.

6-raitiotie kulkee mm. Pitkänsillan ja koko Bulevardin matkan ajoneuvoliikenteen kanssa yhteisillä kaistoilla. Näin on säästetty historiallisen Pitkänsillan ja arvokkaan Bulevardin rakenteita ja puita. Haluamme, että kohtelette Hietalahdenrannan bule- vardityyliin rakennettua ilmettä samalla pieteetillä säästään ne 11 lehmusta, jotka nyt ehdotetaan kaadettavan lisäkaistojen takia. Hietalahdenranta- korttelin pituinen matka ei merkitse raitiovaunun nopeudessa mitään. Tämän matkan 6-raitiovaunu voi hyvin pohjoisesta tultaessa ajaa samaa kaistaa Mallaskadun tunneliin käänty- vän liikenteen kanssa. Raitiovaunulle voidaan liikennevaloilla järjestää etuajo- oikeus yhteisillä kaistoilla. Tämä järjestely säästää Hietalahdenrannassa katutilaa ja myös 11 nuorta lehmusta, jotka ovat juuri päässeet hyvään kasvuun.

Katusuunnitelmasta seuraa 70 pysäköintipaikan menettäminen tiuhaan asutulla alueella, jossa on myös paljon yrityksiä. Tämä on suuri määrä, jota eivät kalliit ja hankalammin käytettävät keskitetyt pysäköintilaitospaikat korvaa, joiden rakentami- nen on vielä epävarmaa. Koko Telakkakadun osuudella raitiovaunulle voidaan suunnitella etuajo-oikeus, jolloin se voisi kulkea ajokaistalla ja pysäköintipaikkoja säästyisi. Raitiovaunun harvahko vuorotiheys ei suuremmin haittaa muuta liikennet- tä ja jos haittaa, voidaan todeta kaupungin muutenkin tarkoituksella rakentavan hi- dasteita yksityisliikenteelle monilla alueilla.

Nyt esillä oleva suunnitelma estää pohjoisesta ajettaessa kääntymisen Punavuoren-, Merimiehen- ja Pursimiehenkaduille. Tämä lisää turhaa kortteliajoa asuntoalu- eella. Kääntyminen Punavuoren- tai Merimiehenkadulla tulisi järjestää mahdollisek- si liikennevaloilla, koska Punavuorenkatu 23:ssa sijaitsee kahta asuinkorttelia pal- veleva laaja autotalli, jossa on 164 autopaikkaa. Liikennevalot tarvitaan joka tapa- uksessa, koska suunnitelman mukaan edellä mainituilta poikkikaduilta voidaan ajaa risteykseen ja kääntyä kiskojen yli.

Katusuunnitelmassa tulisi ottaa huomioon myös, että Hietalahdenrannassa kiinteis- töt tarvitsevat lyhytaikaisia pysähtymispaikkoja, jotka eivät ole ajorajalla liikenteen tiellä. Katusuunnittelu ei saa kaventaa nykyisiä jalkakäytäviä kiinteistöjen edessä.



18.8.2015

Pyöräteiden suunnittelussa tulee rannan puoleinen kaista suunnitella kaksisuuntaiseksi. Tämä säästäisi katutilaa. Nykyinen rannanpuoleinen ja kaksisuuntainen pyörätie on toiminut hyvin. Reitti jatkuu lännessä Baanalla ja idässä Merisatamanrannassa myös kaksisuuntaisena. Reitillä on liikennettä pääasiassa viikonloppuisin kesällä.

Jalkakäytävien kaventaminen ja liikennemelun lisääminen rannan reitillä on asuintaloille melu- ja saasteongelma, jota ei ole huomioitu uusien talojen suunnitelmissa. Näissä taloissa asuntojen parvekkeet ja pääoleskelusuunta ovat talojen eteläpuolella, kadun puolella – toisin kuin mitä suunnitellaan Telakkarannan asuintalojen kohdalla. Tilanteen muuttuminen edellyttää uusia mittauksia ennen katusuunnitelmasta päättämistä. Rantareitillä läpiajoa vähentäisi parhaiten keskustatunnelin rakentaminen. Kaupungin tulisi priorisoida tätä ratkaisua liikenteen sujuvuuden lisäämiseksi.

Hietalahdenranta/Telakkakatu -suunnitelman kiireellisyys ihmetyttää, koska Hernesaaren osayleiskaavaa vielä suunnitellaan ja Helsingin hallinto-oikeuden päätös Telakkarannan asemakaavasta saattaa saada valitusoikeuden korkeimmalta hallinto-oikeudelta. Telakkarannan asemakaava levittää uudisrakentamista osaltaan katua kaventaen ja pysäköintipaikkoja poistaen. Nykyinen katusuunnitelma vaikuttaa keskeneräiseltä, koska mm. 6-raitiovaunun kääntöpaikka on Hernesaareessa vielä auki. Bussi 14 ja 1A-raitiovaunu hoitavat Eiranrannan nykyisiä liikennetarpeita riittävästi. 1A:n reittiä on hiljattain muutettu eteläosan asukkaita paremmin palvelevaksi. Uuden reitin toimivuudesta ei ole vielä saatu riittävästi kokemusta. Edelleen on myös auki, voisiko 1A yhtä hyvin jatkua Hernesaaren kärkeen, joka olisi 6-raitiovaunun kääntämistä huomattavasti edullisempi liikenneratkaus ja vähentäisi Hietalahdenranta/Telakkakadun liikennemuuhkaa.

Huomiota kiinnittää myös sellainen ristiriita, että samaan aikaan kun uuden yleiskaavan tavoitteena on laskea pääväylien kapasiteettia ja bulevardisoida niitä mm. istutuksia ja risteyksiä lisäämällä, Hietalahden asuntokatua halutaan suunnitella raskaalla kädellä puita kaataen ja nostaa kapasiteetti pääväylä- luokkaan. Toivomme Hietalahdenrannan suunnittelun kohtuullistamista ja arvokkaiden puuistutusten säilyttämistä.

#### Vastine:

Helsingin seudun liikenne (HSL) -kuntayhtymän laatimassa ja hyväksymässä raitio liikenteen linjastosuunnitelmassa linjan 6 reitti käännetään Bulevardin länsipäästä Hietalahdenrantaa, Telakkakatua ja Eiranrantaa pitkin Hernesaareen. Linjastosuunnitelma on ollut liikennesuunnitelman lähtökohtana. Linjan 1 jatkaminen Hernesaareen edellyttäisi, että raitiovaunun olisi mahdollista kääntyä Telakkakadulta etelästä Tehtaankadulle ja päinvastoin. Telakkakadun ja Tehtaankadun risteys on kuitenkin raitiovaunun kääntymiseen liian ahdas erityisesti Telakkakadulta etelästä Tehtaankadulle, sillä kaduilla on oltava tilaa myös muille liikennemuodoille.



18.8.2015

Autoliikenteestä erotellulla raitiotiellä taataan joukkoliikenteen sujuvuus, joka parantaa joukkoliikenteen houkuttelevuutta, mutta myös vaikuttaa operoinnin kustannuksiin alentavasti.

Hietalahdenrannan lehmukset ovat tuore kerrostuma ja istutettu 1990-luvulla paikalle. Liikennesuunnitelman valmistelun yhteydessä on tarkasteltu sekä Hietalahdenrannan puiden säilyttämistä nykyisellään että puiden korvaamista uusilla puilla. Käytettävissä oleva tila ei kuitenkaan riitä, kun kadulla varataan tilaa raitiotielle sekä säilytetään autoliikenteen kaistakapasiteetti nykyisellään. Myöskään laiturialueelle puita ei voida istuttaa. Liian kapeaan tilaan puiden istuttaminen ei ole tarkoituksenmukaista.

Liikennesuunnitelman myötä katujen varsilta poistuvat paikat on osoitettu korvattavaksi Telakkarannan asemakaava-alueella. Telakkarannan asemakaavassa on määrätty, että kaava-alueelle sijoittuu yleinen pysäköintilaitos. Yleisen pysäköintilaitoksen autopaikoista vähintään 90 autopaikkaa on osoitettava yleiseen käyttöön. Telakkarannan asemakaava ei ole vielä lainvoimainen.

Hietalahdenrantaa pohjoisen suunnasta tultaessa ajomatka Punavuorenkadun puoleiseen pysäköinnin sisäänajoon kasvaa vasemmalle kääntymisen kieltämisen johdosta. Ulosajoyhteydet säilyvät nykyisellään. Liikenteen sujuvuuden ja turvallisuuden kannalta vasemmalle kääntymisen kieltäminen nähdään kuitenkin tarpeellisena toimenpiteenä. Toiseksi yleisin onnettomuustyyppi raitiovaunujen ja autojen välillä ovat tapaukset, joissa auto kääntyy vasemmalle samasta suunnasta tulevan raitiovaunun eteen. Hietalahdenrannasta ja Telakkakadulta pohjoisen suunnasta on järjestetty vasemmalle kääntymiset Mallaskadulle ja Tehtaankadulle, jotka ovat katuverkkuoluokitukseltaan kokoojakatuja.

Hietalahdenranta 3:n huoltoajo ja saattoliikenne on mahdollista järjestää tontilta, johon on rakennusluvassa esitetty tonttiliittymä Mallaskadun puolelta. Hietalahdenranta 5 edustalla voi pysäyttää auton pyöräkaistan ja jalkakäytävän väliin jäävälle erotuskaistalle.

Hietalahdenranta ja Telakkakatu ovat osa kantakaupungin pyöräliikenteen pääverkkoa. Näillä uudistettavilla katuosuuksilla pyöräliikenteen järjestelyt on tavoitteena suunnitella yksisuuntaisiksi. Kaksisuuntaisten pyörätieratkaisujen on todettu olevan vaarallisia risteysalueilla. Pääosa pyöräilijöiden ja autoilijoiden välisistä onnettomuuksista tapahtuu juuri risteysalueilla. Yksisuuntaiset pyörätiet ja -kaistat ovat kaksisuuntaisia pyöräteitä turvallisempia, koska pyöräilijä tulee risteykseen aina samasta suunnasta kuin muut ajoneuvot. Kaksisuuntainen pyörätie ei myöskään säästä tilaa yksisuuntaisiin pyöräkaistoihin verrattuna.

Sujuvilla joukkoliikenteen sekä jalankulun ja pyöräilyn yhteyksillä vähennetään tarvetta oman auton käyttöön ja siten pyritään myös hillitsemään autoliikenteen liikennemäärien kasvua.



18.8.2015

---

Hietalahdenrannan, Telakkakadun ja Eiranrannan liikennesuunnitelmaa on valmisteltu samanaikaisesti Telakkarannan asemakaavan sekä Hernesaaren osayleiskaavan yhteydessä. Rakennusvirasto teettää hyväksytyin liikennesuunnitelman pohjalta tarkemmat katusuunnitelmat. Katusuunnitelmien valmistelu ja lainvoimaisuus vaatii prosessina oman aikansa. Jotta liikennejärjestelyiden toteuttaminen saataisiin yhteen sovitettua mahdollisimman kivuttomasti Telakkarannan asemakaava-alueen ja aikanaan Hernesaaren osayleiskaavan toteuttamisen kanssa, on liikennesuunnitelma tarkoituksenmukaista valmistella hyvissä ajoin.

Kaupunginhallitus kehotti kaupunkisuunnitteluvirastoa keskeyttämään keskustatunnelin suunnittelun vuonna 2008. Valmisteilla olevassa yleiskaavassa ehdotetut kaupunkibulevardit ovat suunnitteilla kohteisiin, joissa on mahdollista varata tarvittava tila eri kulkumuodoille ja katupuille. Hietalahden ympäristö on jo rakennettu ja siten katutilaa ei ole mahdollista leventää samalla tavalla.

### **As Oy Helsingin Hietalahden Helmi (Hietalahdenranta 3), saapunut 4.6.2015**

As Oy Helsingin Hietalahden Helmen hallitus on tutustunut Hietalahdenrannan ja Telakkakadun suunnitelmaluonnokseen ja haluaa julkituoda taloyhtiömme puolesta erityisesti seuraavia seikkoja Helsingin kaupunkisuunnitteluviraston tietoon ja jatkoharkintaan suunnitelmaluonnoksen muuttamiseksi toimivammaksi, turvallisemmaksi ja asukasystävällisemmäksi.

Liikennevirrat Hietalahdenrannasta ovat suuret niin kohti Eiraa kuin läpikulkuliikenteenä Mallaskadun ja Uudenmaankadun tunnelin kautta keskustan ohitse kohti Etelärantaa. Koska tällä hetkellä Hietalahdenrannasta sekä Telakkakadulta on mahdollista kääntyä Punavuorenkadulle ja Merimiehenkadulle, jakaa se liikennemassan tasaisemmin Punavuoren tiiviisti asutetulla ja autojen liikennöimällä alueella. Mm. tämän vuoksi, toisin kuin suunnitelmaluonnoksessa on esitetty, kääntyminen Hietalahdenrannasta / Telakkakadulta itään ainakin Punavuorenkadulle on oltava jatkosakin mahdollista.

Punavuorenkadun ja Telakkakadun kulmauksesta on käynti suureen (yhteensä 164 autopaikkaa), kahdessa tasossa olevaan ja vilkkaasti liikennöityyn maanalaiseen parkkihalliin. Suunnitelmaluonnoksen mukainen kääntymiskielto Hietalahdenrannasta/Telakkakadulta itään Punavuorenkadulle tulee merkitsemään sitä, että niin Hietalahdenrannan ja Mallaskadun risteykseen (kohti Uudenmaankadun tunnelia) kuin Telakkakadun ja Tehtaankadun risteykseenkin syntyvät vaikeat liikenteen pulonkaulat.

Mallaskadun / Uudenmaankadun tunnelin kannalta ruuhkautumisongelmaa lisää vielä erityisesti se seikka, että tällä hetkellä edellä mainittuun parkkihalliin Punavuorenkadun kautta menevä liikenne tulee siirtymään Mallaskadun puolen sisääntuloon/ulosmenoon (josta on yhteys ainoastaan parkkihalliin ylätasolle/-lta, mutta ei



18.8.2015

alatasolle/-lta, jossa jälkimäisellä ajoyhteys on ainoastaan Punavuorenkadun puoleisen oviaukon kautta). Tämä järjestely tulee välittömästi tukkimaan muun Hietalahdenrannan, Telakkakadun ja Mallaskadun liikenteen.

Vastaavan kaltaisia vaikeita liikenteellisiä ongelmia tulee syntymään myös Tehänskadun risteykseen.

Kääntymiskiellolle nykyisessä suunnitelmaluonnoksessa ei löydy perusteita, koska sekä Punavuorenkadun että Pursimiehenkadun Telakkarannan puoleisilta päätyviltä katuosuuksilta (ilmeisesti tulevista parkkihalleista) pääsee kääntymään Hietalahdenrantaan/Telakkakadulle niin pohjoiseen kuin eteläänkin eli tällöinkin ylitetään raitiovaunukiskot pohjoiseen käännytessä. Tämäkin järjestely ehdottomasti perustella kaikkien kääntymisen sallivien risteyksien varustamista liikennevaloilla. Näin sallittaisiin edelleen myös kääntyminen vasemmalle Punavuorenkadulle Hietalahdenrannasta eli As Oy:iden Hietalahden Puistikko ja Helsingin Hietalahden Helmi autohalliin ajo säilyisi nykyisen mukaisena ja jakaisi samalla liikennemassaa pois Mallaskadulta (Uudenmaankadun tunnelista).

Pysäköintipaikkojen poistaminen Hietalahdenranta 3:n edestä ja "korvaaminen" 1-suuntaisella pyörätiekaistalla pohjoiseen tuottaa henkilö- ja tavaraliikenteen osalta suuria vaikeuksia/riskejä muun muassa jalankulkijoille. Suunnitelmaluonnoksen mukaan ajoneuvoliikenne joutuisi pysähtymään ajoneuvokaistalle "henkilö-/tavaran pudotuspaikkojen" puuttuessa. Tällöin liikenne "puuroutuu" sekä jalankulkijoille syntyy todellisia riskitilanteita, kun joutuvat ajoneuvosta poistuessaan/ajoneuvon noustessaan ylittämään 1-suuntaisen pyörätien. Tällaiset tilanteet monessa paikkaa Helsingissä ovat yksi suurimmista onnettomuuksien aiheuttajista jalankulkijoiden ja pyöräilijöiden välillä. Esimerkiksi naapurista Bulevardin kohdalla em. vaaratilanne toistuu lähes päivittäin ja todella vakavia onnettomuuksia on siellä myös ollut. Erityisen vaikeaksi muodostuu tilanne pyörätuolilla liikkuville, jotka käyttävät invataksia. Mm. taloyhtiössämme asuu tällainen henkilö, jonka turvallinen liikkuminen edellä mainitusta syystä vaikeutuu huomattavasti.

Edellä mainituista syistä johtuen hallituksemme ehdottaa pohjoiseen menevän pyörätiekaistan siirtämistä Hietalahdenrannan ja Telakkakadun läntiselle puolelle ja suunnitelmaluonnoksen 1-kaistaisuuden muuttamista 2-kaistaiseksi tältä osin. Näinhän se on jo nyt pyörätiekaistojen nykyisessä perusverkossa kaupungin keskustan läpi eli Baanalla, missä jalankulku ja 2-kaistainen pyörätie ovat rinnakkain. Baanan eteläisellä jatko-osuudella sen yhtyessä Mechelininkadun alikulkukäytävän kautta Hietalahdenrantaan satama-altaan pohjoispäässä, pyörätiekaista jatkuu 2-suuntaisena rinnakkain jalkakäytävän kanssa. Vastaavasti tilanne säilyy sitten taas samanlaisena 2-suuntaisena Eiranrannassa ja siitä eteenpäin. Vapautuvalle itäpuolen pyöräkaistalle Hietalahdenrannassa/Telakkakadulla voitaisiin tällöin sijoittaa "henkilö-/tavaran pudotuspaikkoja" sekä kääntymiskaistat itään.



18.8.2015

Vastine:

Hietalahdenrantaa pohjoisen suunnasta tultaessa ajomatka Punavuorenkadun puoleiseen pysäköinnin sisäänajoon kasvaa vasemmalle kääntymisen kieltämisen johdosta. Ulosajoyhteydet säilyvät nykyisellään. Liikenteen sujuvuuden ja turvallisuuden kannalta vasemmalle kääntymisen kieltäminen Hietalahdenrannassa ja Telakkakadulla nähdään kuitenkin tarpeellisena toimenpiteenä. Toiseksi yleisin onnettomuustyyppi raitiovaunujen ja autojen välillä ovat tapaukset, joissa auto kääntyy vasemmalle samasta suunnasta tulevan ratikan eteen. Poikkikaduilta vasemmalle kääntymisestä raitiotien yli ei aiheudu yhtä suurta haittaa. Hietalahdenrannasta ja Telakkakadulta pohjoisen suunnasta on järjestetty vasemmalle kääntymiset Mallaskadulle ja Tehtaankadulle, jotka ovat katuverkkoluokitukseltaan kokoojakatuja. Liikennettä ohjataan sekä Hietalahdenrannan ja Mallaskadun että Telakkakadun ja Tehtaankadun risteyksissä liikennevaloin.

Hietalahdenranta ja Telakkakatu ovat osa kantakaupungin pyöräliikenteen pääverkkoa. Näillä uudistettavilla katuosuuksilla pyöräliikenteen järjestelyt on tavoitteena suunnitella yksisuuntaisiksi. Kaksisuuntaisten pyörätieratkaisujen on todettu olevan erityisen vaarallisia risteysalueilla. Pääosa pyöräilijöiden ja autoilijoiden välisistä onnettomuuksista tapahtuu juuri risteysalueilla. Yksisuuntaiset pyörätiet ja -kaistat ovat kaksisuuntaisia pyöräteitä turvallisempia, koska pyöräilijä tulee risteykseen aina samasta suunnasta kuin muut ajoneuvot. Kaksisuuntainen pyörätie ei myöskään säästä tilaa yksisuuntaisiin pyöräkaistoihin verrattuna.

Hietalahdenranta 3:n huoltoajo ja saattoliikenne on mahdollista järjestää tontilta, johon on rakennusluvassa esitetty tonttiliittymä Mallaskadun puolelta. Hietalahdenranta 5 edustalla voi pysäyttää auton pyöräkaistan ja jalkakäytävän väliin jäävälle erotuskaistalle.

**As Oy Helsingin Bulevardin Sonaatti (Hietalahdenranta 5c), As Oy Helsingin Hietalahden Helmi (Hietalahdenranta 3), As Oy Hietalahden Puistikko (Punavuorenkatu 23), Koffin korttelin rasiteyhtymä, saapunut 26.6.2015**

Kiitämme kokouksesta ja siitä laaditusta muistiosta, joka vastaa hyvin käymäämme keskustelua.

Haluamme lisäksi tuoda esille seuraavia seikkoja asiaa valmisteltaessa.

HSL-suunnitelma on tärkeä liikenteen päälinjoista päätettäessä. Paikallinen, Hietalahdenrantaa koskeva liikennesuunnittelu on Helsingin päätäntävallassa ja sen valmistelussa voidaan ottaa huomioon tietoja, joita ei ollut käytettävissä, kun HSL linjauksista päätettiin.





18.8.2015

Kun selvitetään 1A-raitiolinjan viemistä Hernesaaren kärkeen, tulee kustannustehokkuutta arvioitaessa ottaa huomioon ne huomattavat säästöt, jotka syntyvät vaihtoehdosta, jossa Telakkarannan katukorjauksia ei jouduta tekemään 6-raitiolinjan takia. Hyötynä tulee laskea myös säilytettävien puiden, pysäköintipaikkojen ja kiinteistöjä palvelevan kääntyvän liikenteen merkitys. Telakkarannan uusien asuintalojen ja yritysten kannalta julkisen liikenteen palvelutaso olisi korkea, jos sekä 6 että 1A -raitiolinjat ajavat kävelyetäisyydellä vaihtoehtoisia reittejä.

Ksv:n liikennesuunnittelu korosti neuvottelussa raitiovaunun eteen kääntyvän ajoneuvoliikenteen vaaratilanteita. Tätä ongelmaa ei olisi Bulevardilta Telakkarantaan kääntyessä, jos kääntyvät ajoneuvot ja raitiovaunu käyttävät samaa kaistaa. Myöskään Mallaskadun tunneliin kääntyvä liikenne ei voisi ajaa raitiovaunun eteen. Näin säästyisi myös yksi kaista ahtaalta kadulta.

Bulevardin päässä on jo nyt erittäin vilkasliikenteinen risteys, johon tullaan neljältä suunnalta, mm. Hietalahdenkadulta. Jos tähän sekaan tulee vielä liikenteen poikki kääntyvä raitiovaunu, risteyksestä voi hyvinkin tulla tukkoisin ja vaarallisin koko lähialueella, joka on tunnettu tukkeutuvista risteyksistä. Nyt 6-raitiiovaunu kääntyy turvallisesti torin viereen ja jalankulkijoilla on tilava pysäkki.

Pyörätien käytöstä toivomme liikennelaskentaa sekä kesä- että talvitulanteessa, työssäkäyntiaikaan ja viikonloppuisin, jolloin saataisiin tarkempi kuva siitä, miten tarpeellinen nykyisen kaksisuuntaisen pyörätien muuttaminen yksisuuntaiseksi olisi. Nykyinen kaksisuuntainen pyörätie palvelee paremmin jatkoyhteyksiä sekä Baanan että Eiranrannan suunnalla. Kyseessä on rannan suuntainen yhteys, joka ei ole työssäkävien pääasiallinen liikkumissuunta vaan enemmänkin vapaa-ajan virkistysreitti, jolla jatkoyhteydet ovat tärkeitä.

Olemme koemielessä ajaneet polkupyörällä reitin: Telakkakatu – Eiranranta – Kai-vopuistonranta – Kauppatori – Pohjoisranta – Pitkäsillanranta - Kasvitieteellinen puutarha - Töölönlahden ympäri – Baana – Ruoholahti - Hietalahdenranta. Koko matkan ajan pyörätie on kaksisuuntainen. Miksi noin puolen kilometrin matkalla Bulevardin pää – Hietalahdenranta - Telakkakatu halutaan välttämättä hävittää hyvin rakennettu ja verovaroin maksettu katuosuus puineen, pallopatsaineen ja pysäköintipaikkoineen muuttamalla hyvin toimivaa pyörätie kahdeksi yksisuuntaiseksi. Mm. Baanan jatkeella Itämerenkadulla on etelänpuoleinen katuosuus varattu kaksisuuntaiselle pyörätielle ja pohjoisella puolella on säilytetty istutettu puurivistö.

Yksisuuntainen pyörätie voi olla hyvä suunnittelutavoite uusilla alueilla, mutta sitä ei tule väkisin tuoda vanhoille kaduille, joilla on jo toimiva pyörätieverkko. Helsinki säästää lastenpäivähoidosta, koulukuluihin ja vanhusten hoidosta, miksei katujen uusimisessa olla kohtuullisia. Nämä kulut ovat paljon suurempia kuin muut säästökohteet – ja jotkut myös turhia.



18.8.2015

---

Vastine:

Linjan 1 jatkaminen Hernesaareen edellyttäisi, että raitiovaunun olisi mahdollista kääntyä Telakkakadulta etelästä Tehtaankadulle ja päinvastoin. Telakkakadun ja Tehtaankadun risteys on kuitenkin raitiovaunun kääntymiseen liian ahdas erityisesti Telakkakadulta etelästä Tehtaankadulle, sillä kaduilla on oltava tilaa myös muille liikennemuodoille.

Autoliikenteestä erotellulla raitiotiellä taataan joukkoliikenteen sujuvuus, joka parantaa joukkoliikenteen houkuttelevuutta, mutta myös vaikuttaa operoinnin kustannuksiin alentavasti. Hietalahdenrannan ja Bulevardin sekä Hietalahdenrannan ja Mallaskadun liittymät ovat valo-ohjattuja, jolloin myös raitiovaunun kulkua risteyksessä ohjataan liikennevaloin.

Hietalahdenranta ja Telakkakatu ovat osa kantakaupungin pyöräliikenteen pääverkkoa. Näillä uudistettavilla katuosuuksilla pyöräliikenteen järjestelyt on tavoitteena suunnitella yksisuuntaisiksi. Kaksisuuntaisten pyörätieratkaisujen on todettu olevan vaarallisia risteysalueilla. Pääosa pyöräilijöiden ja autoilijoiden välisistä onnettomuuksista tapahtuu juuri risteysalueilla. Yksisuuntaiset pyörätiet ja -kaistat ovat kaksisuuntaisia pyöräteitä turvallisempia, koska pyöräilijä tulee risteykseen aina samasta suunnasta kuin muut ajoneuvot. Kaksisuuntainen pyörätie ei myöskään säästä tilaa yksisuuntaisiin pyöräkaistoihin verrattuna. Kaksisuuntainen pyörätie toimii sellaisilla katuosuuksilla, joissa ei ole juurikaan risteävää autoliikennettä esim. Baana. Telakkarannan uudesta maankäytöstä johtuen Telakkakadun länsipuolelle tulee uusia katuyhteyksiä ja risteyksiä Telakkakadulle.

Lähialueen tiivistyvä maankäyttö lisää tarvetta sujuville pyöräyhteyksille ja pyöräliikenteen määrää on myös tavoitteena lisätä Helsingissä nykyisestä.

## Vastineet taloyhtiöiden tapaamisessa avoimiksi jääneisiin kysymyksiin

Kokouksen jälkeen selvitettiin vielä vaihtoehtoa, jossa Hietalahdenrannasta pohjoisesta Mallaskadulle vasemmalle kääntyvää kaistaa lyhennettäisiin nykyisestä, jotta osa Hietalahdenrannan puista voitaisiin säästää. Tämä kuitenkin tarkoittaisi, että Hietalahdenrannasta Bulevardin liikennevaloliittymästä jatkettaisiin etelään vain yhtä kaistaa pitkin. Hietalahdenrannan ja Bulevardin liittymän kapasiteetti vähenisi huomattavasti, mikä ei ole lähialueiden liikenteen sujuvuuden kannalta tarkoituksenmukaista.

Katurakentamisen ja Telakkarannan asemakaava-alueen rakentamisen aikatauluja pyritään yhteen sovittamaan siten, ettei pysäköintipaikkoja tarpeettomasti poisteta ennen raitioliikenteen aloittamista ja Telakkarannan asemakaava-alueelle sijoittuvan pysäköintilaitoksen valmistumista. Väliaikaisia pysäköintipaikkoja on kuitenkin hankala löytää lähiympäristöstä muualta kuin Telakkarannan asemakaava-alueelta.



18.8.2015

---

Kokouksen jälkeen vertailtiin raitiolinjojen 1 ja 6 jatkamista Hernesaareen. Kokouksessa jo todettiin Telakkakadun ja Tehtaankadun risteuksen ahtaus etelään kääntyvälle raitioliikenteelle. Raitioliikenteen suunnittelulle on ohjeavot, joita noudattamalla varmistetaan sujuva liikennöinti. Jos ohjeavosta joudutaan poikkeamaan esimerkiksi tilan puutteen vuoksi, lisää se raitiotien kunnossapitokustannuksia ja hidastaa liikennöintiä. Raitiolinjan 6 jatkaminen Hernesaareen on operointikustannuksiltaan halvempi 1,6 miljoonaa euroa vuodessa ja matka-ajaltaan 1-2 minuuttia nopeampi kuin linjan 1 jatkaminen. Matka-aikaero johtuu reittien kaistajärjestelyistä ja liittymien lukumäärästä reitillä. Operointikustannuksiin vaikuttaa linjan 1 liikennöintiajan pidentäminen nykyisestä, jotta saavutetaan Hernesaaren tiiville asuinalueelle tavoiteltu joukkoliikenteen palvelutaso. Raitiolinjan 6 liikennöintiä ei ole tarpeen muuttaa Hernesaaren jatkeen vuoksi. Reittivaihtoehtojen pituusero on 200 metriä linjan 6 ollessa lyhempi. Rataa joudutaan linjalla 6 rakentamaan 550 metriä enemmän kuin linjalla 1. Pidemmän radan rakentaminen maksaa noin 2 miljoonaa euroa enemmän.