

OLEMASSA OLEVA PYÖRÄITE  
MIKSI JOKU PYÖRÄILISI LIKENNE-  
VALOISSA JA RUUKKASSA  
MECHELININKATTA? PUOLEN  
AVOHAKKUS PILAA VASTAAN KAUNON  
PÖLY JA MELUHAITAT  
JA KAUPUNGINEN HAKSAA!  
HERÄTKÄÄ!

HELSINKI KAUPUNGI	AAMU
HELSINGES	STADTYNÄT
Seppälä	
22. 6. 2013	
HEC 3012-015700	
10 05 02	

T96



ASIA:  
MECHELININ ASUNTO-  
KADUN HUOTO-  
EHDOTUS

1.

Ulkusuojelu

HELSINGIN KAUPUNGIN KIRJAAMO HELSINGFORS STADS REGISTRATORSKONTOR	
Saapunut/Inkommit	
22. 01. 2013	Helsingin kaupunki
HCL 2012-015700	Kirjasto
Dnro/Dnr	Yleisalan tiedon lautekunta
Tohtiryaluokka	10 05 02
Uppgiftsklass	

1. Huomattavan asukasdemokratian  
vastaisen toiminnan sulkemista  
Helsingin kaupungin kaupunki-  
suunnitelmassa, Viikseiden idea-  
logioiden ihanteet heittävil  
jatkuvasti kaupunkoihin.

Toivottu, että muoti-ilmiöiden  
hätälötelun sijaan oltaisiin  
huomioissa kysymys alueen  
asukkaiden etu ja mielipiteet.

Etutöissä on jo jonkin aikaa  
vanhempia ihmisiä säilyttelyt  
ja lääkityksellä kova ajattel  
pyöräilyt. Pysäyttäjät ei kei-  
tontaan ole kokonainen ja tuntu-  
kuten välisenä aikana kuin  
poistustapauksessa.

Pölkkyperillä, Taittua pölkky-  
pölkkyä on kassa kassa  
kätivistä ja kuntila noitekaassa

ilmanasta on kannatettava,  
Valitaan kuitenkin siitä, ettei  
ole toimiossa suunnitelman  
pyörätieliikkeen rakentamisesta.

Yksi keskeinen lauttaliikenne  
Jätkäsäärossä ja Jätkäsäärossä ja  
Helsingin rakentamisen aiheuttamien  
uskomattoman suurien auto liikenne-  
toimien kasvupaine tulee tulla,  
ettei pyöräilijöiden ohjauksessa,  
Mechelininkadulla ole realistista,  
Vai ovatko pyöräilijät vain etu-  
joukko, joka sitten jonkun ajan  
kuluttua joutuu väistymään  
autojen tieltä.

Kuopunki on joskus asittanut  
tavan heikossa joukkoliikenteen  
käytin lipittämissä. Etu-Töölön  
asukkaiden mahdollisuudet  
päästä julkisilla kulkeutumisilla  
esim. Kruunukaksan, Stockmannin  
mille on poistettu (linja 3, 18) ja  
aikatunnin mukaan linja 7, ja myyt linja  
24, joka toimii kulkien liian harvassa.

Pyörätieliikkeen suunnittelu jalka-  
käytävän yhteyteen ei ole tyhjältyä  
Vieläkin aikana ei huomaa joutua  
... .. idäkkästäväällä

3,  
kulkijasta, näin talvella ei  
mitään merkintäjä edes mää,

Sitten kanssa kulkijasta (ja  
vanhus yksinkin) saa kato ajan  
olla varuillaan, kun pyörä  
kannuna keta itana suhtelee  
ohu' ja kilistele kellojassa  
Pöytä on rauhallinen ja vapaa  
ulkolatuunnalma.

Mechelininkadun suunnitelma,  
tällaisena kuin Töölön - lehti  
sen esittää, - Puut hakettaisi  
pyörätie kiillettäisi jo ennestään  
muutkaiselle Mechelinin kadulle  
viesi kyllä loputkin puistokadun  
vieraatyksistä ja muuttaisi alueen  
imagoa. - Vai seko on tarkoitus  
ettei Töölö olisi retroisampi,  
kuin jotkut lähiöt.

Sitten tarvitaan vielä pakko keinoja  
että saadaan naapurikunnat  
muokkaa laskun maksuun.

Ehdotan, että pyöräreitistö  
tuleeän villisena kattorana  
reitistöä, niin että päästään

4,  
paikasta toiseen omalla pyörällä.  
Autoillekin on rajoituksia,  
mikäli pyörällä voitilla.

Päätösvaunut, pysäkit ja  
busit takaisin Etu-Torvén.  
ja sielliset talvi kunnossapidet-  
tävät pyörätiet villien jalke-  
käytävistä ja asukasdemokratian  
toimivat osuudet.  
Jostakin busin kulku nopeutuu, ~~ei~~  
aina tarkoita saman, kuin matkan taittaa  
nopeammin, kun on tärkeämpää, antaa  
vähäpäästöä?

ASUNTO OY KALLIOTALO  
(Mechelininkatu 24 / Lemminkäisenkuja 2, Helsinki)

Helsinki  
21.1.2013

Helsingin kaupunki  
Kirjaamo, yleisten töiden lautakunta  
PL 10  
00099 HELSINGIN KAUPUNKI

HELSINGIN KAUPUNGIN KIRJAAMO HELSINGFORS STADS REGISTRATORSKONTOR	
Saapunut/Inkommit	
22. 01. 2013	
Dnro/Dnr	HEK 2013-05700
Tehtäväluokka Uppgiftsklass	10 05 02

**Viite:** Katusuunnitelmaehdotus: Etu-Töölö, 13. kaupunginosa  
Mechelininkatu välillä Leppäsuonkatu – Nordenskiöldin aukio  
Ilmoitus suunnitelman nähtävillä olosta 2.1.2013

70 30

## Muistutus katusuunnitelmaehdotukseen

Suunnitelmalla on valitettavasti huomattavia negatiivisia vaikutuksia taloyhtiölle ja alueen asukkaille. On positiivista, että pyöräilymahdollisuuksia yritetään parantaa, mutta suunnitelman toteutus on huono.

Suunnitelma pääkohdittain As Oy Kalliotalon talon kohdalta:

- \* Jalkakäytävää ja ajoväyliä kavennettaisiin n. 75 cm, jotta ajokaistalle voitaisiin rakentaa yksisuuntainen 1,5 m levyinen pyöräkaista
- \* Mechelininkadulle tulisi, koko katuosuudelle, jatkuva (24 h) pysähtymiskielto eli ilta, yö, sunnuntai pysäköinti poistuisi, eikä ajoväylälle saisi pysähtyä lainkaan
- \* Lisäksi puita uusittaisiin

Haitallinen vaikutus taloyhtiöön sekä alueeseen ja sen asukkaisiin

Suunnitelman toteutumisesta seuraisi, että...

- Liikehuoneistojen tavarantoimitus vaikeutuisi, koska ajoväylälle ei saisi enää pysähtyä lainkaan, tavarankuljetusautot eivät mahdu kavennetulle jalkakäytävälle ja jos ajavat niin jalankulkijat eivät mahdu ohitse, vaan joutuvat kiertämään pyörätien /ajoväylän kautta, joka ei ole heille turvallista.
- Kun tavarantoimitus vaikeutuu /estyy niin sen myötä liikehuoneet eivät ole enää niin houkuttelevia, joka myös vaikuttaa niistä saataviin vuokriin ja mahdollisuuksiin vuokrata niitä, joka vaikuttaa lopulta myös taloyhtiön talouteen
- Huoltotoimenpiteiden vaikeutuminen voi vaikuttaa tulevaisuudessa myös kustannuksiin, lisäämällä niitä sopimus yms. hinnoissa

- Tieliikennelain 27 §:n mukaisesti jalkakäytävälle voi tilapäisesti pysäyttää auton, mutta se ei saa kohtuuttomasti haitata jalankulkua. Kavennetulle jalkakäytävälle kulkuneuvon tilapäinen pysäyttäminen estää jalankulun täysin eli siitä on kohtuutonta haittaa jalankulkijoille.
- Pysähtymiskielto-merkin vaikutusalueella ei saa pysähtyä edes purkamaan kuormaa, jättämään matkustajaa pois kyydistä tai ottamaan kyytiin tms. Näin ollen myös taxien, muuttoautojen jne. tulisi ajaa ahtaalle jalkakäytävälle, jossa ne ovat jalankulkijoiden tiellä kohtuuttomasti.
- Myös talossa asuvien asukkaiden auton omaavien vieraiden vierailu talossa vaikeutuu huomattavasti, jos Mechelininkadulle ei saa iltaisin ja viikonloppuisin pysäköidä, samoin asukkaiden tavaroiden purku ja lastaus talon edessä.
- Pysähtymiskielto Mechelininkadulla poistaa alueelta paljon ilta, yö sekä sunnuntai pysäköinti mahdollisuuksia. Eli parkkipaikat iltaisin ja viikonloppuisin vähenevät n. 200-250. Autot joutuvat siirtymään siis lähikaduille ja ajoralli alkaa sekä lähikatujen asukkaat joutuvat entistä enemmän etsimään parkkipaikkoja.
- Etu-Töölön alueella on muutenkin, myös kunnan mukaan, vaikea pysäköintitilanne, pysäköintipaikkoja ei ole riittävästi niin alueen asukkaille kuin alueella vieraileville.
- Alueen huonoa pysäköintitilannetta, juuri ilta ja yö aikaan pahentaa se, että alueen kiinteistöissä, kuten Temppelinaukion kirkossa, yliopiston rakennuksissa, kouluissa ja yrityksissä, ravintoloissa, joissa kaikissa on toimintaa myös ilta aikaan, vierailee paljon autoilevia. Pysähtymiskielto vaikeuttaa tilannetta entisestään, koska Mechelininkatu on iltaisin ja yö aikaan ahkerassa käytössä sekä päivisin ajoväylät ja jalkakäytävät ovat ahkerassa pysähtymiskäytössä, kuroman purku tms. käytössä
- Kun Autotalon päädyistä, mm. Tennispalatsin elokuvateatterin käyttäjiltä, poistettiin parkkipaikka-alue, muutettiin linja-autojen parkkipaikaksi, niin sekin vaikutti /vaikuttaa meidän talon alueen pysäköintitilanteeseen.
- Raitiovaunu 8 pysäkkien yhdistäminen ja siirtäminen kauemmaksi huonontaa julkisen liikenteen palvelua ja tavoitettavuutta, etenkin kun jo 24 bussilinja on poistettu Mechelininkadulta (tästä kohtaa), kahden pysäkin olemassaolo raitiovaunulle ei voi tuoda kunnalle kovin paljon lisäkustannuksia enemmän, kun taas joillekin huonosti liikkuville pysäkin siirtäminen voi merkitä paljon, sillä voi olla merkittävää vaikutusta mm. heidän omatoimisuuteensa, mahdollisuuksiin liikkua itsenäisesti jne.
- Rannassa kulkee pyörätie, joka lienee turvallisempi kuin Mechelininkatu myös pyöräilijöille?
- Jos Mechelininkadulle halutaan pyöräkaista niin Mechelininkadusta varmaan pitäisi tehdä yksikaistainen, kuten se oli aikoinaan, jolloin myös jalkakäytävät olivat leveämpiä.
- Pyörätien nostaminen jalkakäytävälle ei ratkaise sen aiheuttamia ongelmia.
- Ajokaistojen kaventamisesta seuraa myös ahtautta ajoväylälle, etenkin kun Mechelininkadulla liikkuu paljon myös iso kokoisia kulkuneuvoja, kuten turistibusseja, kuorma-autoja sekä paloautoja jne. Nyt kaistojen leveys on antanut joustavuutta liikenteeseen, väistämistarpeen ilmetessä
- Kaiken kaikkiaan suunnitelma tekisi Mechelininkadusta vielä enemmän kuilumaisen läpiajoväylän, johon ei saa edes pysähtyä sekä ikävän ja ahtaan kulkea jalkaisin sekä vähitellen vielä vähemmän kuin nyt kiinnostavan ja "viihtyisän" asuinkadun ja alueen, josta seuraa, että niin liikehuoneistojen kuin asuntojen kiinnostavuus laskee sekä taloyhtiön huoltotoimet vaikeutuvat ja kustannukset nousevat, samalla kuin sen liikehuoneistoista saamat vuokratulot laskevat sekä loppujen lopuksi asuntojen arvo laskee



- Liikehuoneiden palveluiden häviämällä / supistumisella, parkkipaikkojen vähentymisellä on kielteisiä vaikutuksia alueen kaikkiin taloyhtiöihin, ei vain Mechelininkadun taloyhtiöihin

Perustelut katusuunnitelman toimenpiteille ja toimenpiteet ovat ristiriidassa keskenään sekä perustelut eivät vastaa todellisuutta.

Raitiolinjan 8 kehittämissuunnitelman toimenpidekortin 6 (sivu 7) mukaan nykyinen ongelma, että Marian sairaalan ja Perhon pysäkkien väli olisi lyhyt eli 230 m. Kuitenkin Marian sairaalan ja Perhon pysäkkien välissä on noin 400 m ja Perhon ja Caloniuksenkadun pysäkkien väli on noin 350 m, jotka ovat kantakaupungissa yleisiä ja asuinalueiden hengen mukaisia. Näin ollen Raitiolinjan 8 kehittämissuunnitelman mukaista ongelmaa ei ole olemassa, eikä näin ollen pysäkkien yhdistäminen ole tarpeellista.

Raitiolinja 8 kehittämissuunnitelman mukaan pysäkkien yhdistäminen nopeuttaisi ajoaikoja ja toisi matkustajille aikahyötyä, mutta kun kävelymatkat pitenevät niin itse asiassa matkustajien kokonaisaika liikuttaessa paikasta toiseen pitenee, eikä lyhene.

Lisäksi pysäkkien yhdistämisestä seuraisi, että pysäkkien välit pitenisivät olennaisesti eli Marian sairaalan ja Arkadiankadun pysäkkien välissä on noin 500 m ja Arkadiankadun ja Apollonkadun pysäkkien välissä on noin 600 m. Kävelymatkan piteneminen, etenkin huonosti liikkuville, kuten liikuntarajoitteisille, vanhoille tai muuten huonosti liikkuville, on merkittävä huononnuksena, kun pysäkkien saavutettavuus hankaloituu. Näin ollen toimenpide on Liikenne- ja viestintäministeriön esteettömyysstrategian 2003 "Kohti esteetöntä liikkumista" vastainen.

Jo aikaisemmin toimenpiteet ovat hankaloittaneet alueen julkisen liikenteen saavutettavuutta. Bussilinjan 24 reitin muutos heikensi olennaisesti alueen esteettömyyttä eli julkisen liikenteen pysäkin saavutettavuutta mm. liikuttaessa alueen terveyskeskukseen, Kivelän sairaalaan. Pysäkkien yhdistämisestä seuraisi, että Mechelininkadulta väliltä Arkadiankatu Hesperiankatu vietäisiin kaikki julkisen liikenteen pysäkit.

Kaupunkisuunnittelulautakunnan pöytäkirjan mukaan: "Länsisataman lisääntynyt matkustajaliikenne on lisännyt liikennettä Mechelininkadun eteläpäässä. Tästä aiheutunut autoliikenteen kaistakapasiteetin lisääntynyt kysyntä aiheuttaa tarpeen poistaa ilta- ja yöpysäköinti Mechelininkadulta Caloniuksenkadun ja Hietaniemenkadun välisellä osuudella."

Kuitenkin todellisuudessa liikenne länsisatamaan Helsingin ulkopuolelta voidaan ohjata kehäteiden ja länsiväylän kautta länsisatamaan, jota kautta on jo nyt yli 12 m pitkien rekkujen yms. ajettava. Mechelininkatu on ruuhkaisimmillaan klo 16-18 eli ennen klo 18 arkisin.

Jo nykyisin Mechelininkadulla on ruuhka-aikaan arkisin pysähtymiskieltovoimassa. Jo nyt Mechelininkadulle voi pysäköidä arkisin vasta klo 18 jälkeen, jolloin liikenne on, pysäköidyistä autoista huolimatta, sujuvaa. Näin ollen Länsisataman lisääntynyt matkustajaliikenteellä ei ole merkitystä kaistakapasiteetin lisäämiseen sinä aikana kun nykyisin Mechelininkadulle saa pysäköidä.

Solmukohta, joka ruuhkauttaa liikennettä Marjan sairaalasta etelään päin, ruuhka-aikaan, on Mechelininkadun ja Porkkalankadun risteysalue, eikä sen ongelmaa pystytä ratkaisemaan poistamalla Mechelininkadulta nyt voimassa olevaa ilta ja yöpysäköintiä.

Jalkakäytävien kaventaminen, etenkin asuintalojen kohdalta, hankaloittaisi ihmisten liikkumista, jo nyt melko ahtailla jalkajäytävillä, etenkin kun huomioidaan esteettömyys ja jalankulkuliikenne alueen liikkeisiin. Liikenne- ja viestintäministeriön esteettömyysstrategian 2003 "Kohti esteetöntä liikkumista" mukaan liikkumisen tulee olla myös turvallista, niin jalankulkijoille kuin pyöräilijöille, mutta nyt esitetty suunnitelma ei ole sen mukainen.

<http://www.esteeton.fi/portal/fi/tieto-osio/liikkuminen/jalankulku/>

<http://www.transportal.fi/Hankkeet/elsa/strategia/pdf/esteettomyysstrategia.pdf>

<http://www.hsl.fi/FI/suunnittelu/suunnittelunlahtokohdat/Sivut/default.aspx>

Yhteistyöterveisin

Asunto Oy Kalliotalo / hallitus

psta

Aki Mäkirinta  
isännöitsijä

Asunto Oy. Kalliotalo

---

Isännöitsijätoimisto: Laki- ja Kiinteistöoppaat Oy , Stenbäckinkatu 12 A 1, 00250 Helsinki  
Puhelin \* 70028760, fax 4773653  
\* isännöitsijä Aulis Kuurne, suora puhelin 70028762, sähköposti: [aulis.kuurne@paaovi.fi](mailto:aulis.kuurne@paaovi.fi)

SAAP. / INK.  
22.01.2013 14:23

Liite  
Ko:n asiaan nro

Helsingin kaupungin yleisten töiden lautakunta  
Helsinki

HELSINGFORS STADS REGISTRATYORSKO. FOR	
Saapunut/inketöidit	
22. 01. 2013	
Dnr/Dnr	HEL 2012-015700
Tehtäväluokka	10 05 02
Uppgiftsklass	

ASIA: Muistutus Mechelininkadun katusuunnitelmasta

TO 41

Rakennusvirastossa on valmisteltu Mechelininkadun katusuunnitelma, jossa suunnittelun tavoitteena on parantaa pyöräliikenteen sujuvuutta sekä samassa yhteydessä saneerata kadun vanha puusto sekä uusia pintoitteita.

Tavoitteissa ei mainita sitä, että tavoitteena on kokonaan poistaa Mechelininkadulta iltaisin kello 18 jälkeen tapahtuva vieraspysäköinti.

Allekirjoittanut toteaa As/Oy Mechelininkatu 8:n valtuuttamana aluksi, että katusuunnitelman tulee maankäyttö- ja rakennuslain mukaan aina olla koko katualuetta koskeva. Näin koska jonkin yksittäisen osan tarkistaminen kuitenkin aina vaikuttaa kaikkiin kadun osiin ja rakenteisiin. Nyt rakennusvirasto on tietoisesti jättänyt kertomatta otsikoissa ja muussakin tekstissä nyt vireillä olevan suunnitelman haitallisia vaikutuksia. Erityisesti on jätetty kertomatta merkittävien haitalliset vaikutukset kadunvarren pysäköintipaikkojen täydelliseen poistamiseen. Mechelininkadun bulevardimaisen lehmuskujanteen poistaminen ja korvaaminen pienillä puuntaimilla on myös jätetty perustelematta lähes kokonaan.

Mechelininkatu on alunperin ollut Etu-Töölön kokoojakatu, jonka suunnittelun juuret ovat 1920- ja 1930-luvuilla. Kokoojakadun tehtävänä on koota ja välittää oman alueensa liikennettä ja johtaa se muualle sekä välittää muulta tulevaa liikennettä Etu-Töölöön alueelle.

Nyt Mechelininkatu on vuosien kuluessa hivutettu pääkaduksi. Koska Mechelininkatu ei ole alunperin ollut tällainen pääkatu, on kadun muuttuneesta roolista luonnollisesti aiheutunut ja aiheutumassa lisää monenlaista haittaa. Katusuunnittelu perustuu kaupunkisuunnitteluviraston liikennesuunnitteluosasto suunnitelmiin, joilla pyritään muuttamaan Mechelininkadun roolia juuri päinvastaiseksi mitä asukkaat haluavat.

Töölö on helsinkiläinen tavallinen asuntoalue, jonka miljöötä ja rauhallisuutta tulisi parantaa. Nyt liikennesuunnitelmalla pyritään päinvastaisiin tavoitteisiin. Nyt pyritään vain ja erityisesti läpimenevän pyöräilyn kuin myös läpimenevän autoliikenteen liikenneolojen parantamiseen.

Miksi näin halutaan tehdä on avoin kysymys. Miksi toimitaan juuri asukkaiden toivomusten ja tavoitteiden vastaisesti? Vertailukohtana otettakoon vaikka Tehtaankatu, Fredrikinkatu, Liisankatu ja Bulevardi. Näillä kaduilla on kohtuullisen hyvin onnistuttu säilyttämään tilanne, että alueen kokoojakatu on kokoojakatu, eikä sitä ole muutettu pääkaduksi.

As/Oy Mechelininkatu 8:n hallitus on käsitellyt katusuunnitelmaa. Hallitus haluaa esittää seuraavat neljä huomautusta nyt esitettyyn suunnitelmaan:

- 1) Mechelininkadun lehmuskujanne saneerataan vaihe vaiheelta niin, että kadun vihreä ilme säilyy koko ajan. On erityisesti huomattava, että katusuunnitelmassa on esitetty kaadettavaksi kaksinkertainen määrä lehmuksia verrattuna siihen mitä puuinventoinnissa on todettu huonokuntoisiksi. Rakennusviraston puuinventointi siis puoltaa puuston uusimista

kahdessa tai kolmessa vaiheessa. Tällainen puuston uusiminen täyttää asukkaiden toiveet kotiympäristönsä vihreyden säilyttämiseksi.

- 2) Mechelininkadun kadunvarren iltapysäköinti tulee säilyttää nykyisellään. Kadun varrella on satoja huoneistoja, jolloin perheiden luona käyviä vieraita on luonnollisesti useampia joka päivä. Vierailijoille ei ole mitään muuta paikkaa pysäköidä autonsa kuin tämä jo vuosikymmeniä voimassa ollut iltapysäköinti. Alueella ei ole yleisiä pysäköintialueita tai maksullisia parkkiloolia.  
Iltapysäköinti toteutetaan siten, että iltaisin Mechelinikadulla on vain yksi kaista autoliikennettä varten. Se riittää hyvin, kun käynnistyneen yleiskaavan osana pyritään läpimenoliikenne poistamaan Mechelininkadulta, koska katu ei alunperin ole pääkatu vaan Töölön alueen kokoojakatu ja sellaisena se tulisikin pitää.
- 3) Taloyhtiömme esittää myös, että polkupyöräkaistojen toteuttaminen tutkitaan koko kadun pituudelta puurivien väliselle alueelle. Caloniuksenkadulta pohjoiseen tämän on helppoa ja on myös alkuperäisen Töölön katusuunnitelun mukaista. Välillä Hietaniemenkatu – Caloniuksenkatu polkupyöräkaistat toteutetaan siten, että raitiovaunut tällä välillä liikennöivät vain yhtä raideparia pitkin tietokoneohjatusti.
- 4) Hankkeesta tiedottamista tulee parantaa. Vuoden 2012 syksyllä lokakuussa oli hankkeesta tiedotustilaisuus Taivallahden koululla. Siellä oli paikalla virkamiehiä ja konsultteja enemmän kuin asukkaita. Asukkaita oli paikalla seitsemän (7). Tiedotus epäonnistui, koska tiedottaminen oli delegoitu rakennusvirastossa sisäisesti tiedotusyksikölle. Kukaan ei sitten valvonut sitä, että tiedottaminen hoidetaan maankäyttö- ja rakennuslain tarkoittamalla tavalla.

Mitä suunnittelusta vastaavien sitten pitää tehdä?

Yleisten töiden lautakunnan tulee palauttaa Mechelininkadun liikennesuunnittelu kaupunkisuunnitteluviraston liikennesuunnitteluosastolle uudelleen valmisteltavaksi niin, että lähtökohtana on tämän Töölön läpimenevän pääkokoojakadun suunnittelu nimenomaan alueen tarpeista lähtevänä erityisesti ottaen huomioon yllä esitetyt näkökohdat.

Helsinki 21.01.2013

Erkki Pätiälä  
As/Oy Mechelininkatu 8:n hallituksen puolesta  
Puhcenjohtaja

ASUNTO OY MECHELININKATU 11  
(Mechelininkatu 11 / Arkadiankatu 33, Helsinki)

Helsinki  
22.1.2013

Helsingin kaupunki  
Kirjaamo, yleisten töiden lautakunta  
PL 10  
00099 HELSINGIN KAUPUNKI

HELSINGIN KAUPUNGIN KIRJAAMO HELSINGFORS STADS REGISTRATORSKONTOR	
Saapunut/Inkommit	
22. 01. 2013	
Dnro/Dnr	HEL 2013 - 015700
Tehtäväluokka Uppgiftsklass	10 05 02

**Viite:** Katusuunnitelmaehdotus: Etu-Töölö, 13. kaupunginosa  
Mechelininkatu välillä Leppäsuonkatu – Nordenskiöldin aukio  
Ilmoitus suunnitelman nähtävillä olosta 2.1.2013

TO 31

## Muistutus katusuunnitelmaehdotukseen

### Kriittiset epäkohdat alueen turvallisuudelle

On positiivista, että pyöräilymahdollisuuksia yritetään parantaa. Onko lainkaan tarpeen rakentaa erityistä pyörätietä muutoinkin ahtaalle Mechelininkadulle, sillä pitkin rantaahan jo kulkee erinomainen pyörätie. Jos kuitenkin uusi pyörätie halutaan Mechelininkadulle, niin esitetty suunnitelman toteutus on huono.

Mechelininkatu on asuntokatu. Suunnitelma sisältää kaksi merkittävää epäkohtaa, jotka vaarantavat alueen asukkaiden turvallisuuden ja viihtyisyyden:

- Katu säilyy kaksikaistaisena läpi yön
- Vapaa tila pyöräkaistoja kunnioittamattomille autoilijoille levenee 75 cm

Nämä muutokset tulevat lisäämään yöllistä kilpa-autoilua, kun autoilijat pääsevät kisaamaan rinnakkain entistä leveämmällä ajoradalla. Lakia kunnioittamattomat autoilijat eivät tule kunnioittamaan pyöräkaistaa, joka on yöllä useimmiten tyhjä. Yöllinen jalankulkija on hyvin turvaton entisestään kaventuneella jalkakäytävällä, kun pysäköityjen autojen rivistö ei ole suojana kaahareilta.

Edellisen turvallisuusongelman, sekä jäljempänä lueteltujen toiminnallisten ja käytännön kysymysten ratkaisemiseksi, vaadimme seuraavia muutoksia:

1. **Pyörätie sijoitetaan jalkakäytävän kanssa samaan tasoon, jolloin se erotetaan reunakivillä ajoradasta**
2. **Yöllinen kadunvarsipysäköinti säilytetään Jos ruuhka-ajan liikenteen sujuvuus sitä vaatii, voidaan kadunvarsipysäköinnin alku siirtää alkavaksi klo 20:00.**

Näillä muutoksilla ei ole rajoittavia vaikutuksia nopeusrajoitusta noudattaville autoilijoille:

- Ajokaistojen leveys säilyy. Ajoradan ja pyörätien välinen reunakiveys rajoittaa vain ylinopeutta ajavien autoilijoiden käyttäytymistä
- Liikennemäärät klo 20:00 jälkeen eivät vaadi kahta ajokaistaa

## Suunnitelman pääkohdat ja niiden aiheuttamat ongelmat

Alla listattuna pääkohdittain suunnitelman aiheuttamat ongelmat, joita aiheutuu As Oy Mechelininkatu 11 asukkaille edellä mainittujen kriittisten turvallisuusongelmien lisäksi.

Turvallisuuden parantamisen lisäksi edellä esittämämme muutosvaatimukset helpottavat osaa, muttei kaikkia alla listatuista ongelmakohdista.

- talon huoltotoimenpiteet vaikeutuvat, koska jäteauto ei voi pysähtyä ajo- /pyöräväylälle, eikä se mahdu ajamaan kavennetulle jalkakäytävälle, HSY:n (Helsingin seudun ympäristöpalvelut) nettisivujen mukaan jäteauton ajoväylän tulee olla 3,5 m leveä, jäteauto käy viikossa 8 kertaa kiinteistössämme, sama koskee myös kuorma-autoa, jolla kuljetetaan talvisin lumet pois pihalta, kuin myös huollon huoltoautoja.
- Huoltotoimenpiteiden vaikeutuminen voi vaikuttaa tulevaisuudessa myös kustannuksiin, lisäämällä niitä sopimus- yms. hinnoissa.
- Tieliikennelain 27 §:n mukaisesti jalkakäytävälle voi tilapäisesti pysäyttää auton, mutta se ei saa kohtuuttomasti haitata jalankulkua. Kavennetulle jalkakäytävälle kulkuneuvon tilapäinen pysäyttäminen estää jalankulun täysin eli siitä on kohtuutonta haittaa jalankulkijoille.
- Pysähtymiskieltoimerkin vaikutusalueella ei saa pysähtyä edes purkamaan kuormaa, jättämään matkustajaa pois kyydistä tai ottamaan kyytiin tms. Näin ollen myös taxien, muuttoautojen jne. tulisi ajaa ahtaalle jalkakäytävälle, jossa ne ovat jalankulkijoiden tiellä kohtuuttomasti.
- Pihalta autolla poistuminen vaikeutuu, koska porttikäytävästä täytyy ajaa aika pitkälle, että näkee tuleeko autoja, suunnitelman toteutuessa auton keula on silloin jo uudella pyöräväylällä (törmäysvaara) ja jos autoja tulee niin pihalta poistuva auto tukkiin koko kavennetun jalkakäytävän jalankulun.
- Pysähtymiskielto Mechelininkadulla poistaa alueelta paljon iltana, yö sekä sunnuntai pysäköinti mahdollisuuksia. Eli parkkipaikat iltaisin ja viikonloppuisin vähenevät n. 200-250. Autot joutuvat siirtymään siis lähikaduille ja ajoralli alkaa sekä lähikatujen asukkaat joutuvat entistä enemmän etsimään parkkipaikkoja.
- Etu-Töölön alueella on muutenkin, myös kunnan mukaan, vaikea pysäköintitilanne, pysäköintipaikkoja ei ole riittävästi niin alueen asukkaille kuin alueella vieraileville.
- Alueen huonoa pysäköintitilannetta, juuri iltana ja yö aikaan pahentaa se, että alueen kiinteistöissä, kuten Tempelinaukion kirkossa, yliopiston rakennuksissa, kouluissa ja yrityksissä, ravintoloissa, joissa kaikissa on toimintaa myös iltana aikaan, vierailee paljon autoilevia. Pysähtymiskielto vaikeuttaa tilannetta entisestään, koska Mechelininkatu on iltaisin ja yö aikaan ahkerassa käytössä sekä päivisin ajoväylät ja jalkakäytävät ovat ahkerassa pysähtymiskäytössä, kuroman purku tms. käytössä
- Kun Autotalon päädyistä, mm. Tennispalatsin elokuvateatterin käyttäjiltä, poistettiin parkkipaikka-alue, muutettiin linja-autojen parkkipaikaksi, niin sekin vaikutti /vaikuttaa meidän talon alueen pysäköintitilanteeseen.
- Liikehuoneistojen tavarantoimitus vaikeutuisi, koska ajoväylälle ei saisi enää pysähtyä lainkaan, tavarankuljetusautot eivät mahdu kavennetulle jalkakäytävälle ja jos ajavat niin jalankulkijat eivät mahdu ohitse, vaan joutuvat kiertämään pyörätien /ajoväylän kautta, joka ei ole heille turvallista.

- Kun tavarantoimitus vaikeutuu /estyy niin sen myötä liikehuoneet eivät ole enää niin houkuttelevia, joka myös vaikuttaa niistä saataviin vuokriin ja mahdollisuuksiin vuokrata niitä, joka vaikuttaa lopulta myös taloyhtiön talouteen. Taloyhtiömme liiketiloissa toimii tällä hetkellä mm. ruokaravintola, jonka asiakkaat käyvät Mechelininkatua iltaisin pysäköintiin. Myös talossa asuvien asukkaiden auton omaavien vieraiden vierailu talossa vaikeutuu huomattavasti, jos Mechelininkadulle ei saa iltaisin ja viikonloppuisin pysäköidä, samoin asukkaiden tavaroiden purku ja lastaus talon edessä.
- Rannassa kulkee pyörätie, joka lienee turvallisempi kuin Mechelininkatu myös pyöräilijöille?
- Jos Mechelininkadulle halutaan pyöräkaista, niin Mechelininkadun ajoradasta varmaan pitäisi tehdä yksikaistainen, kuten se oli aikoinaan, jolloin myös jalkakäytävät olivat leveämpiä.
- Kaiken kaikkiaan suunnitelma tekisi Mechelininkadusta vielä enemmän kuilumaisen läpiajoväylän, johon ei saa edes pysähtyä sekä ikävän ja ahtaan kulkea jalkaisin sekä vähitellen vielä vähemmän kuin nyt kiinnostavan ja "viihtyisän" asuinkadun ja alueen, josta seuraa, että niin liikehuoneistojen kuin asuntojen kiinnostavuus laskee sekä taloyhtiön huoltotoimet vaikeutuvat ja kustannukset nousevat, samalla kuin sen liikehuoneistoista saamat vuokratulot laskevat sekä loppujen lopuksi asuntojen arvo laskee
- Liikehuoneiden palveluiden häviämisen / supistumisen, parkkipaikkojen vähentymisen on kielteisiä vaikutuksia alueen kaikkiin taloyhtiöihin, ei vain Mechelininkadun taloyhtiöihin

Perustelut katusuunnitelman toimenpiteille ja toimenpiteet ovat ristiriidassa keskenään sekä perustelut eivät vastaa todellisuutta.

Raitiolinjan 8 kehittämissuunnitelman toimenpidekortin 6 (sivu 7) mukaan nykyinen ongelma, että Marian sairaalan ja Perhon pysäkkien väli olisi lyhyt eli 230 m. Kuitenkin Marian sairaalan ja Perhon pysäkkien välillä on noin 400 m ja Perhon ja Caloniuksenkadun pysäkkien väli on noin 350 m, jotka ovat kantakaupungissa yleisiä ja asuinalueiden hengen mukaisia. Näin ollen Raitiolinjan 8 kehittämissuunnitelman mukaista ongelmaa ei ole olemassa, eikä näin ollen pysäkkien yhdistäminen ole tarpeellista.

Jo aikaisemmin toimenpiteet ovat hankaloittaneet alueen julkisen liikenteen saavutettavuutta. Bussilinjan 24 reitin muutos heikensi olennaisesti alueen esteettömyyttä eli julkisen liikenteen pysäkin saavutettavuutta mm. liikuttaessa alueen terveyskeskukseen, Kivelän sairaalaan. Pysäkkien yhdistämisestä seuraisi, että Mechelininkadulta väliltä Arkadiankatu Hesperiankatu viettäisiin kaikki julkisen liikenteen pysäkit.

Kaupunkisuunnittelulautakunnan pöytäkirjan mukaan: "Länsisataman lisääntynyt matkustajaliikenne on lisännyt liikennettä Mechelininkadun eteläpäässä. Tästä aiheutunut autoliikenteen kaistakapasiteetin lisääntynyt kysyntä aiheuttaa tarpeen poistaa ilt- ja yöpysäköinti Mechelininkadulta Caloniuksenkadun ja Hietaniemenkadun välisellä osuudella."

Kuitenkin todellisuudessa liikenne länsisatamaan Helsingin ulkopuolelta voidaan ohjata kehäteiden ja länsiväylän kautta länsisatamaan, jota kautta on jo nyt yli 12 m pitkien rekkojen yms. ajettava. Mechelininkatu on ruuhkaisimmillaan klo 16-18 eli ennen klo 18 arkisin.

Jo nykyisin Mechelininkadulla on ruuhka-aikaan arkisin pysähtymiskielto voimassa. Jo nyt Mechelininkadulle voi pysäköidä arkisin vasta klo 18 jälkeen, jolloin liikenne on, pysäköidyistä autoista huolimatta, sujuvaa. Näin ollen Länsisataman lisääntynyt matkustajaliikenteellä ei ole merkitystä kaistakapasiteetin lisäämiseen sinä aikana kun nykyisin Mechelininkadulle saa pysäköidä.

Solmukohta, joka ruuhkauttaa liikennettä Marjan sairaalasta etelään päin, ruuhka-aikaan, on Mechelininkadun ja Porkkalankadun risteysalue, eikä sen ongelmaa pystytä ratkaisemaan poistamalla Mechelininkadulta nyt voimassa olevaa ilta ja yöpysäköintiä.

Jalkakäytävien kaventaminen lisäämällä kaistoja ajoradalle etenkin asuintalojen kohdalta, hankaloittaisi ihmisten liikkumista, jo nyt melko ahtailla jalkajäytävillä, etenkin kun huomioidaan esteettömyys ja jalankulkuliikenne alueen liikkeisiin. Liikenne- ja viestintäministeriön esteettömyysstrategian 2003 "Kohti esteetöntä liikkumista" mukaan liikkumisen tulee olla myös turvallista, niin jalankulkijoille kuin pyöräilijöille, mutta nyt esitetty suunnitelma ei ole sen mukainen.

<http://www.esteeton.fi/portal/fi/tieto-osio/liikkuminen/jalankulku/>

<http://www.transportal.fi/Hankkeet/elsa/strategia/pdf/esteettomyysstrategia.pdf>

<http://www.hsl.fi/FI/suunnittelu/suunnittelunlahtokohdat/Sivut/default.aspx>

## Yhteistyöterveisin

**Asunto Oy Mechelininkatu 11 / hallitus**

psta

Aulis Kuurne  
isännöitsijä

---

**Isännöitsijätoimisto:** Laki- ja Kiinteistöoppaat Oy . Stenbäckinkatu 12 A 1, 00250 Helsinki  
Puhelin \* 70028760, fax 4773653

\* isännöitsijä Aulis Kuurne, suora puhelin 70028762, sähköposti: [aulis.kuurne@paaovi.fi](mailto:aulis.kuurne@paaovi.fi)



ASUNTO OY MECHELININKATU 13

Helsingin kaupunki  
Kirjaamo, yleisten töiden lautakunta  
PL 10  
00099 HELSINGIN KAUPUNKI

Helsinki  
21.1.2013  
HELSINGIN KAUPUNGIN KIRJAAMO  
HELSINGFORS STADS REGISTRATORSKONTOR  
Saapunut/Inkommit  
22. 01. 2013  
Dnro/Dnr HEL 2012-015700  
Tehtäväluokka 10 05 02  
Uppgiftsklass

Viite: Katusuunnitelmaehdotus: Etu-Töölö, 13. kaupunginosa  
Mechelininkatu välillä Leppäsuonkatu – Nordenskiöldin aukio  
Ilmoitus suunnitelman nähtävillä olosta 2.1.2013

## Muistutus katusuunnitelmaehdotukseen

Suunnitelmalla on valitettavasti huomattavia negatiivisia vaikutuksia taloyhtiölle ja alueen asukkaille. On positiivista, että pyöräilymahdollisuuksia yritetään parantaa, mutta suunnitelman toteutus on huono.

Suunnitelma pääkohdittain As Oy Mechelininkatu 13 talon kohdalta

- \* Jalkakäytävää ja ajoväyliä kavennettaisiin n. 75 cm, jotta ajokaistalle voitaisiin rakentaa yksisuuntainen 1,5 m levyinen pyöräkaista
- \* Mechelininkadulle tulisi, koko katuosuudelle, jatkuva (24 h) pysähtymiskielto eli ilta, yö, sunnuntai pysäköinti poistuisi, eikä ajoväylälle saisi pysähtyä lainkaan
- \* Raitiovaunu 8 pysäkkejä vähennetään
- \* Lisäksi puita uusittaisiin

Haitallinen vaikutus taloyhtiöön sekä alueeseen ja sen asukkaisiin

Suunnitelman toteutumisesta seuraisi, että...

- talon huoltotoimenpiteet vaikeutuvat, koska jäteauto ei voi pysähtyä ajo- /pyöräväylälle, eikä se mahdu ajamaan kavennetulle jalkakäytävälle. HSY:n (Helsingin seudun ympäristöpalvelut) nettisivujen mukaan jäteauton ajoväylän tulee olla 3,5 m leveä, jäteauto käy viikossa 8 kertaa kiinteistössämme, sama koskee myös kuorma-autoa, jolla kuljetetaan talvisin lumet pois pihalta, kuin myös huollon huoltoautoja
- Huoltotoimenpiteiden vaikeutuminen voi vaikuttaa tulevaisuudessa myös kustannuksiin, lisäämällä niitä sopimus- yms. hinnoissa.

- Tieliikennelain 27 §:n mukaisesti jalkakäytävälle voi tilapäisesti pysäyttää auton, mutta se ei saa kohtuuttomasti haitata jalankulkua. Kavennetulle jalkakäytävälle kulkuneuvon tilapäinen pysäyttäminen estää jalankulun täysin eli siitä on kohtuutonta haittaa jalankulkijoille.
- Pysähtymiskieltoalueella ei saa pysähtyä edes purkamaan kuormaa, jättämään matkustajaa pois kyydistä tai ottamaan kyytiin tms. Näin ollen myös taxien, muuttoautojen jne. tulisi ajaa altaalle jalkakäytävälle, jossa ne ovat jalankulkijoiden tiellä kohtuuttomasti.
- Pihalta autolla poistuminen vaikeutuu, koska porttikäytävästä täytyy ajaa aika pitkälle, että näkee tuleeko autoja, suunnitelman toteutuessa auton keula on silloin jo uudella pyörävyllällä (törmäysvaara) ja jos autoja tulee niin pihalta poistuva auto tukkiin koko kavennetun jalkakäytävän jalankulun.
- Pysähtymiskielto Mechelininkadulla poistaa alueelta paljon iltana, yö sekä sunnuntai pysäköinti mahdollisuuksia. Eli parkkipaikat iltaisin ja viikonloppuisin vähenevät n. 200-250. Autot joutuvat siirtymään siis lähikaduille ja ajoralli alkaa sekä lähikatujen asukkaat joutuvat entistä enemmän etsimään parkkipaikkoja.
- Etu-Töölön alueella on muutenkin, myös kunnan mukaan, vaikea pysäköintitilanne, pysäköintipaikkoja ei ole riittävästi niin alueen asukkaille kuin alueella vieraileville.
- Alueen huonoa pysäköintitilannetta, juuri iltana ja yö aikaan pahentaa se, että alueen kiinteistöissä, kuten Tempelin aukion kirkossa, yliopiston rakennuksissa, kouluissa ja yrityksissä, ravintoloissa, joissa kaikissa on toimintaa myös iltana aikaan, vieraillee paljon autoilevia. Pysähtymiskielto vaikeuttaa tilannetta entisestään, koska Mechelininkatu on iltaisin ja yö aikaan ahkerassa käytössä sekä päivisin ajoväylät ja jalkakäytävät ovat ahkerassa pysähtymiskäytössä, kuroman purku tms. käytössä
- Kun Autotalon päädyssä, mm. Tennispalatsin elokuvateatterin käyttäjiltä, poistettiin parkkipaikka-alue, muutettiin linja-autojen parkkipaikaksi, niin sekin vaikutti /vaikuttaa meidän talon alueen pysäköintitilanteeseen.
- Liikehuoneistojen tavarantoimitus vaikeutuisi, koska ajoväylälle ei saisi enää pysähtyä lainkaan, tavarankuljetusautot eivät mahdu kavennetulle jalkakäytävälle ja jos ajavat niin jalankulkijat eivät mahdu ohitse, vaan joutuvat kiertämään pyörätien /ajoväylän kautta, joka ei ole heille turvallista.
- Kun tavarantoimitus vaikeutuu /estyy niin sen myötä liikehuoneet eivät ole enää niin houkuttelevia, joka myös vaikuttaa niistä saataviin vuokriin ja mahdollisuuksiin vuokrata niitä, joka vaikuttaa lopulta myös taloyhtiön talouteen. Taloyhtiömme liiketiloissa toimii tällä hetkellä mm. ruokaravintola, jonka asiakkaat käyttävät Mechelininkatua iltaisin pysäköintiin. Myös talossa asuvien asukkaiden auton omaavien vieraiden vierailu talossa vaikeutuu huomattavasti, jos Mechelininkadulle ei saa iltaisin ja viikonloppuisin pysäköidä, samoin asukkaiden tavaroiden purku ja lastaus talon edessä.
- Rannassa kulkee pyörätie, joka lienee turvallisempi kuin Mechelininkatu myös pyöräilijöille?
- Jos Mechelininkadulle halutaan pyöräkaista, niin Mechelininkadusta varmaan pitäisi tehdä yksikaistainen, kuten se oli aikoinaan, jolloin myös jalkakäytävät olivat leveämpiä.
- Pyörätien nostaminen jalkakäytävälle ei ratkaise sen aiheuttamia ongelmia.

- Ajokaistojen kaventamisesta seuraa myös ahtautta ajoväylälle, etenkin kun Mechelininkadulla liikkuu paljon myös iso kokoisia kulkuneuvoja, kuten turistibusseja, kuorma-autoja sekä paloautoja jne. Nyt kaistojen leveys on antanut joustavuutta liikenteeseen, väistämistarpeen ilmetessä
- Kaiken kaikkiaan suunnitelma tekisi Mechelininkadusta vielä enemmän kuilumaisen läpiajoväylän, johon ei saa edes pysähtyä sekä ikävän ja ahtaan kulkea jalkaisin sekä vähitellen vielä vähemmän kuin nyt kiinnostavan ja "viihtyisän" asuinkadun ja alueen, josta seuraa, että niin liikehuoneistojen kuin asuntojen kiinnostavuus laskee sekä taloyhtiön huoltotoimet vaikeutuvat ja kustannukset nousevat, samalla kuin sen liikehuoneistoista saamat vuokratulot laskevat sekä loppujen lopuksi asuntojen arvo laskee
- Liikehuoneiden palveluiden häviämällä / supistumisella, parkkipaikkojen vähentymisellä on kielteisiä vaikutuksia alueen kaikkiin taloyhtiöihin, ei vain Mechelininkadun taloyhtiöihin

Perustelut katusuunnitelman toimenpiteille ja toimenpiteet ovat ristiriidassa keskenään sekä perustelut eivät vastaa todellisuutta.

Raitiolinjan 8 kehittämissuunnitelman toimenpidekortin 6 (sivu 7) mukaan nykyinen ongelma, että Marian sairaalan ja Perhon pysäkkien väli olisi lyhyt eli 230 m. Kuitenkin Marian sairaalan ja Perhon pysäkkien välissä on noin 400 m ja Perhon ja Caloniuksenkadun pysäkkien väli on noin 350 m, jotka ovat kantakaupungissa yleisiä ja asuinalueiden hengen mukaisia. Näin ollen Raitiolinjan 8 kehittämissuunnitelman mukaista ongelmaa ei ole olemassa, eikä näin ollen pysäkkien yhdistäminen ole tarpeellista.

Raitiolinja 8 kehittämissuunnitelman mukaan pysäkkien yhdistäminen nopeuttaisi ajoaikoja ja toisi matkustajille aikahyötyä, mutta kun kävelymatkat pitenevät niin itse asiassa matkustajien kokonaisaika liikuttaessa paikasta toiseen pitenee, eikä lyhene.

Lisäksi pysäkkien yhdistämisestä seuraisi, että pysäkkien välit pitenisivät olennaisesti eli Marian sairaalan ja Arkadiankadun pysäkkien välissä on noin 500 m ja Arkadiankadun ja Apollonkadun pysäkkien välissä on noin 600 m. Kävelymatkan piteneminen, etenkin huonosti liikkuville, kuten liikuntarajoitteisille, vanhoille tai muuten huonosti liikkuville, on merkittävä huononnuksena, kun pysäkkien saavutettavuus hankaloituu. Näin ollen toimenpide on Liikenne- ja viestintäministeriön esteettömyysstrategian 2003 "Kohti esteetöntä liikkumista" vastainen.

Jo aikaisemmin toimenpiteet ovat hankaloittaneet alueen julkisen liikenteen saavutettavuutta. Bussilinjan 24 reitin muutos heikensi olennaisesti alueen esteettömyyttä eli julkisen liikenteen pysäkin saavutettavuutta mm. liikuttaessa alueen terveyskeskukseen, Kivelän sairaalaan. Pysäkkien yhdistämisestä seuraisi, että Mechelininkadulta väliltä Arkadiankatu Hesperiankatu vietäisiin kaikki julkisen liikenteen pysäkit.

Kaupunkisuunnittelulautakunnan pöytäkirjan mukaan: "Länsisataman lisääntynyt matkustajaliikenne on lisännyt liikennettä Mechelininkadun eteläpäässä. Tästä aiheutunut autoliikenteen kaistakapasiteetin lisääntynyt kysyntä aiheuttaa tarpeen poistaa ilta- ja yöpysäköinti Mechelininkadulta Caloniuksenkadun ja Hietaniemenkadun välisellä osuudella."

Kuitenkin todellisuudessa liikenne länsisatamaan Helsingin ulkopuolelta voidaan ohjata kehäteiden ja länsiväylän kautta länsisatamaan, jota kautta on jo nyt yli 12 m pitkien rekkojen yms. ajettava. Mechelininkatu on ruuhkaisimmillaan klo 16-18 eli ennen klo 18 arkisin.

Jo nykyisin Mechelininkadulla on ruuhka-aikaan arkisin pysähtymiskielto voimassa. Jo nyt Mechelininkadulle voi pysäköidä arkisin vasta klo 18 jälkeen, jolloin liikenne on, pysäköidyistä autoista huolimatta, sujuvaa. Näin ollen Länsisataman lisääntynyt matkustajaliikenteellä ei ole merkitystä kaistakapasiteetin lisäämiseen sinä aikana kun nykyisin Mechelininkadulle saa pysäköidä.

Solmukohta, joka ruuhkauttaa liikennettä Marjan sairaalasta etelään päin, ruuhka-aikaan, on Mechelininkadun ja Porkkalankadun risteysalue, eikä sen ongelmaa pystytä ratkaisemaan poistamalla Mechelininkadulta nyt voimassa olevaa ilta ja yöpysäköintiä.

Jalkakäytävien kaventaminen, etenkin asuintalojen kohdalta, hankaloittaisi ihmisten liikkumista, jo nyt melko ahtailla jalkajäytävillä, etenkin kun huomioidaan esteettömyys ja jalankulkuliikenne alueen liikkeisiin. Liikenne- ja viestintäministeriön esteettömyysstrategian 2003 "Kohti esteetöntä liikkumista" mukaan liikkumisen tulee olla myös turvallista, niin jalankulkijoille kuin pyöräilijöille, mutta nyt esitetty suunnitelma ei ole sen mukainen.

Pyörätie tulisi suunnitella Mechelininkadun kaitojen välissä olevalle keskialueelle jossa kasvaa puita ja kulkee raitiovaunut.

<http://www.esteeton.fi/portal/fi/tieto-osio/liikkuminen/jalankulku/>

<http://www.transportal.fi/Linkkeet/elsa/strategia/pdf/esteettomyysstrategia.pdf>

<http://www.hsl.fi/FI/suunnittelu/suunnittelunlahtokohdat/Sivut/default.aspx>

**Yhteistyöterveisin**

**Asunto Oy Mechelininkatu 13 / hallitus**

psta

Aulis Kuurne  
isännöitsijä

---

**Isännöitsijätoimisto:** Laki- ja Kiinteistöoppaat Oy, Stenbäckinkatu 12 A 1, 00250 Helsinki  
Puhelin \* 70028760, fax 4773653

\* isännöitsijä Aulis Kuurne, suora puhelin 70028762, sähköposti: [aulis.kuurne@paaovi.fi](mailto:aulis.kuurne@paaovi.fi)

ASUNTO OY MECHELININKATU 16  
(Mechelininkatu 16 / Sammonkatu 10, Helsinki)

Helsinki  
21.1.2013

Helsingin kaupunki  
Kirjaamo, yleisten töiden lautakunta  
PL 10  
00099 HELSINGIN KAUPUNKI

HELSINGIN KAUPUNGIN KIRJAAMO HELSINGFORS STADS REGISTRATÖRSKONTOR	
Saapunut/Inkommit	
22. 01. 2013	
Dnro/Dnr	HEL 2012-015700
Tehtäväluokka	10 05 02
Uppgiftsklass	

**Viite:** Katusuunnitelmaehdotus: Etu-Töölö, 13. kaupunginosa  
Mechelininkatu välillä Leppäsuonkatu – Nordenskiöldin aukio  
Ilmoitus suunnitelman nähtävillä olosta 2.1.2013

TB 33

## Muistutus katusuunnitelmaehdotukseen

Suunnitelmalla on valitettavasti huomattavia negatiivisia vaikutuksia taloyhtiölle ja alueen asukkaille. On positiivista, että pyöräilymahdollisuuksia yritetään parantaa, mutta suunnitelman toteutus on huono.

Suunnitelma pääkohdittain As Oy Mechelininkatu 16 talon kohdalta:

- \* Jalkakäytävää ja ajoväyliä kavennettaisiin n. 75 cm, jotta ajokaistalle voitaisiin rakentaa yksisuuntainen 1,5 m levyinen pyöräkaista
- \* Mechelininkadulle tulisi, koko katuosuudelle, jatkuva (24 h) pysähtymiskielto eli ilta, yö, sunnuntai pysäköinti poistuisi, eikä ajoväylälle saisi pysähtyä lainkaan
- \* Raitiovaunu 8 pysäkki edestämme poistettaisiin, kuin myös Perhon pysäkki ja uusi pysäkki tulisi Arkadiankadun risteysalueen tuntumaan
- \* Lisäksi puita uusittaisiin

Haitallinen vaikutus taloyhtiöön sekä alueeseen ja sen asukkaisiin

Suunnitelman toteutumisesta seuraisi, että...

- Liikehuoneistojen tavarantoimitus vaikeutuisi, koska ajoväylälle ei saisi enää pysähtyä lainkaan, tavarankuljetusautot eivät mahdu kavennetulle jalkakäytävälle ja jos ajavat niin jalankulkijat eivät mahdu ohitse, vaan joutuvat kiertämään pyörätien /ajoväylän kautta, joka ei ole heille turvallista.
- Kun tavarantoimitus vaikeutuu /estyy niin sen myötä liikehuoneet eivät ole enää niin houkuttelevia, joka myös vaikuttaa niistä saataviin vuokriin ja mahdollisuuksiin vuokrata niitä, joka vaikuttaa lopulta myös taloyhtiön talouteen
- Huoltotoimenpiteiden vaikeutuminen voi vaikuttaa tulevaisuudessa myös kustannuksiin. lisäämällä niitä sopimus yms. hinnoissa

- Tieliikennelain 27 §:n mukaisesti jalkakäytävälle voi tilapäisesti pysäyttää auton, mutta se ei saa kohtuuttomasti haitata jalankulkua. Kavennetulle jalkakäytävälle kulkuneuvon tilapäinen pysäyttäminen estää jalankulun täysin eli siitä on kohtuutonta haittaa jalankulkijoille.
- Pysähtymiskielto-merkin vaikutusalueella ei saa pysähtyä edes purkamaan kuormaa, jättämään matkustajaa pois kyydistä tai ottamaan kyytiin tms. Näin ollen myös taxien, muuttoautojen jne. tulisi ajaa ahtaalle jalkakäytävälle, jossa ne ovat jalankulkijoiden tiellä kohtuuttomasti.
- Myös talossa asuvien asukkaiden auton omaavien vieraiden vierailu talossa vaikeutuu huomattavasti, jos Mechelininkadulle ei saa iltaisin ja viikonloppuisin pysäköidä, samoin asukkaiden tavaroiden purku ja lastaus talon edessä.
- Pysähtymiskielto Mechelininkadulla poistaa alueelta paljon iltana, yö sekä sunnuntai pysäköinti mahdollisuuksia. Eli parkkipaikat iltaisin ja viikonloppuisin vähenevät n. 200-250. Autot joutuvat siirtymään siis lähikaduille ja ajoralli alkaa sekä lähikatujen asukkaat joutuvat entistä enemmän etsimään parkkipaikkoja.
- Etu-Töölön alueella on muutenkin, myös kunnan mukaan, vaikea pysäköintitilanne, pysäköintipaikkoja ei ole riittävästi niin alueen asukkaille kuin alueella vieraileville.
- Alueen huonoa pysäköintitilannetta, juuri iltana ja yö aikaan pahentaa se, että alueen kiinteistöissä, kuten Temppelinaukion kirkossa, yliopiston rakennuksissa, kouluissa ja yrityksissä, ravintoloissa, joissa kaikissa on toimintaa myös iltana aikaan, vierailee paljon autoilevia. Pysähtymiskielto vaikeuttaa tilannetta entisestään, koska Mechelininkatu on iltaisin ja yö aikaan ahkerassa käytössä sekä päivisin ajoväylät ja jalkakäytävät ovat ahkerassa pysähtymiskäytössä, kuroman purku tms. käytössä
- Kun Autotalon päädyistä, mm. Tennispalatsin elokuvateatterin käyttäjiltä, poistettiin parkkipaikka-alue, muutettiin linja-autojen parkkipaikaksi, niin sekin vaikutti /vaikuttaa meidän talon alueen pysäköintitilanteeseen.
- Raitiovaunu 8 pysäkkien yhdistäminen ja siirtäminen kauemmaksi huonontaa julkisen liikenteen palvelua ja tavoitettavuutta, etenkin kun jo 24 bussilinjaa on poistettu Mechelininkadulta (tästä kohtaa), kahden pysäkin olemassaolo raitiovaunulle ei voi tuoda kunnalle kovin paljon lisäkustannuksia enemmän, kun taas joillekin huonosti liikkuville pysäkin siirtäminen voi merkitä paljon, sillä voi olla merkittävää vaikutusta mm. heidän omatoimisuuteensa, mahdollisuuksiin liikkua itsenäisesti jne.
- Rannassa kulkee pyörätie, joka lienee turvallisempi kuin Mechelininkatu myös pyöräilijöille?
- Jos Mechelininkadulle halutaan pyöräkaista niin Mechelininkadusta varmaan pitäisi tehdä yksikaistainen, kuten se oli aikoinaan, jolloin myös jalkakäytävät olivat leveämpiä.
- Pyörätien nostaminen jalkakäytävällekin ei ratkaise sen aiheuttamia ongelmia.
- Ajokaistojen kaventamisesta seuraa myös ahtautta ajoväylälle, etenkin kun Mechelininkadulla liikkuu paljon myös iso kokoisia kulkuneuvoja, kuten turistibusseja, kuorma-autoja sekä paloautoja jne. Nyt kaistojen leveys on antanut joustavuutta liikenteeseen, väistämistarpeen ilmetessä
- Kaiken kaikkiaan suunnitelma tekisi Mechelininkadusta vielä enemmän kuilumaisen läpiajoväylän, johon ei saa edes pysähtyä sekä ikävän ja ahtaana kulkea jalkaisin sekä vähitellen vielä vähemmän kuin nyt kiinnostavan ja "viihtyisän" asuinkadun ja alueen, josta seuraa, että niin liikehuoneistojen kuin asuntojen kiinnostavuus laskee sekä taloyhtiön huoltotoimet vaikeutuvat ja kustannukset nousevat, samalla kuin sen liikehuoneistoista saamat vuokratulot laskevat sekä loppujen lopuksi asuntojen arvo laskee

- Liikehuoneiden palveluiden häviämällä / supistumisella, parkkipaikkojen vähentymisellä on kielteisiä vaikutuksia alueen kaikkiin taloyhtiöihin, ei vain Mechelininkadun taloyhtiöihin

Perustelut katusuunnitelman toimenpiteille ja toimenpiteet ovat ristiriidassa keskenään sekä perustelut eivät vastaa todellisuutta.

Raitiolinjan 8 kehittämissuunnitelman toimenpidekortin 6 (sivu 7) mukaan nykyinen ongelma, että Marian sairaalan ja Perhon pysäkkien väli olisi lyhyt eli 230 m. Kuitenkin Marian sairaalan ja Perhon pysäkkien välissä on noin 400 m ja Perhon ja Caloniuksenkadun pysäkkien väli on noin 350 m, jotka ovat kantakaupungissa yleisiä ja asuinalueiden hengen mukaisia. Näin ollen Raitiolinjan 8 kehittämissuunnitelman mukaista ongelmaa ei ole olemassa, eikä näin ollen pysäkkien yhdistäminen ole tarpeellista.

Raitiolinja 8 kehittämissuunnitelman mukaan pysäkkien yhdistäminen nopeuttaisi ajoaikoja ja toisi matkustajille aikahyötyä, mutta kun kävelymatkat pitenevät niin itse asiassa matkustajien kokonaisaika liikuttaessa paikasta toiseen pitenee, eikä lyhene.

Lisäksi pysäkkien yhdistämisestä seuraisi, että pysäkkien välit pitenisivät olennaisesti eli Marian sairaalan ja Arkadiankadun pysäkkien välissä on noin 500 m ja Arkadiankadun ja Apollonkadun pysäkkien välissä on noin 600 m. Kävelymatkan piteneminen, etenkin huonosti liikkuville, kuten liikuntarajoitteisille, vanhoille tai muuten huonosti liikkuville, on merkittävä huononmus, kun pysäkkien saavutettavuus hankaloituu. Näin ollen toimenpide on Liikenne- ja viestintäministeriön esteettömyysstrategian 2003 "Kohti esteetöntä liikkumista" vastainen.

Jo aikaisemmin toimenpiteet ovat hankaloittaneet alueen julkisen liikenteen saavutettavuutta. Bussilinjan 24 reitin muutos heikensi olennaisesti alueen esteettömyyttä eli julkisen liikenteen pysäkin saavutettavuutta mm. liikuttaessa alueen terveystaloon, Kivelän sairaalaan. Pysäkkien yhdistämisestä seuraisi, että Mechelininkadulta väliltä Arkadiankatu Hesperiankatu vietäisiin kaikki julkisen liikenteen pysäkit.

Kaupunkisuunnittelulautakunnan pöytäkirjan mukaan: "Länsisataman lisääntynyt matkustajaliikenne on lisännyt liikennettä Mechelininkadun eteläpäässä. Tästä aiheutunut autoliikenteen kaistakapasiteetin lisääntynyt kysyntä aiheuttaa tarpeen poistaa ilta- ja yöpysäköinti Mechelininkadulta Caloniuksenkadun ja Hietaniemenkadun välisellä osuudella."

Kuitenkin todellisuudessa liikenne länsisatamaan Helsingin ulkopuolelta voidaan ohjata kehäteiden ja länsiväylän kautta länsisatamaan, jota kautta on jo nyt yli 12 m pitkien rekkujen yms. ajettava. Mechelininkatu on ruuhkaisimmillaan klo 16-18 eli ennen klo 18 arkisin.

Jo nykyisin Mechelininkadulla on ruuhka-aikaan arkisin pysähtymiskieltovoimassa. Jo nyt Mechelininkadulle voi pysäköidä arkisin vasta klo 18 jälkeen, jolloin liikenne on, pysäköidyistä autoista huolimatta, sujuvaa. Näin ollen Länsisataman lisääntynyt matkustajaliikenteellä ei ole merkitystä kaistakapasiteetin lisäämiseen sinä aikana kun nykyisin Mechelininkadulle saa pysäköidä.

Solmukohta, joka ruuhkauttaa liikennettä Marjan sairaalasta etelään päin, ruuhka-aikaan, on Mechelininkadun ja Porkkalankadun risteysalue, eikä sen ongelmaa pystytä ratkaisemaan poistamalla Mechelininkadulta nyt voimassa olevaa ilta ja yöpysäköintiä.

Jalkakäytävien kaventaminen, etenkin asuintalojen kohdalta, hankaloittaisi ihmisten liikkumista, jo nyt melko ahtailla jalkajäytävillä, etenkin kun huomioidaan esteettömyys ja jalankulkuliikenne alueen liikkeisiin. Liikenne- ja viestintäministeriön esteettömyysstrategian 2003 "Kohti esteetöntä liikkumista" mukaan liikkumisen tulee olla myös turvallista, niin jalankulkijoille kuin pyöräilijöille, mutta nyt esitetty suunnitelma ei ole sen mukainen.

<http://www.eesteeton.fi/portal/fi/tieto-osio/liikkuminen/jalankulku/>

<http://www.transportal.fi/Hankkeet/elsa/strategia/pdf/esteettomyysstrategia.pdf>

<http://www.hsl.fi/FI/suunnittelu/suunnittelunlahtokohdat/Sivut/default.aspx>

**Yhteistyöterveisin**

**Asunto Oy Mechelininkatu 16 / hallitus**

psta

Aulis Kuurne  
isännöitsijä

---

**Isännöitsijätoimisto:** Laki- ja Kiinteistöoppaat Oy , Stenbäckinkatu 12 A 1, 00250 Helsinki  
Puhelin \* 70028760, fax 4773653

\* isännöitsijä Aulis Kuurne, suora puhelin 70028762, sähköposti: [aulis.kuurne@paaovi.fi](mailto:aulis.kuurne@paaovi.fi)



ASUNTO-OSAKEYHTIÖ MECHELININKATU 17  
(Mechelininkatu 17 / Sammonkatu 8, Helsinki)

Helsinki  
22.1.2013

Helsingin kaupunki  
Kirjaamo, yleisten töiden lautakunta  
PL 10  
00099 HELSINGIN KAUPUNKI

HELSINGIN KAUPUNGIN KIRJAAMO HELSINGFORS STADS REGISTRATORSKONTOR	
Saapunut/Inkommit	
22. 01. 2013	
Dnro/Dnr	HEL 2012-01570
Tohtäväluokka	10 05 02
Uppgiftsklass	

Viite: Katusuunnitelmaehdotus: Etu-Töölö, 13. kaupunginosa  
Mechelininkatu välillä Leppäsuonkatu – Nordenskiöldin aukio  
Ilmoitus suunnitelman nähtävillä olosta 2.1.2013

70 34

## Muistutus katusuunnitelmaehdotukseen

As Oy Mechelininkatu 17 vastustaa esitettyä Mechelininkadun katusuunnitelmaa. Suunnitelmasta seuraisi asuinalueen asukkaille, liikkeenharjoittajille, taloyhtiöille sekä alueen palvelutasolle ja rakenteelle enemmän haittaa kuin siitä saataisiin hyötyä. Lisäksi suunnitelman perustelut perustuvat osin virheellisiin tietoihin sekä suunnitelman selostus on paikoin harhaanjohtava ja puutteellinen.

Yhdyimme Asunto-osakeyhtiö Mechelininkatu 21 jättämään muistutukseen asiasta perusteluineen.  
Liitteenä 1 Asunto-osakeyhtiö Mechelininkatu 21 vielä allekirjoittamaton muistutus

Yhteistyöterveisin

Asunto-osakeyhtiö Mechelininkatu 17 / hallitus

psta

Aulis Kuurne  
isännöitsijä

Liite 2: Tarja Pietarilan (As Oy Mechelininkatu 17 hallituksen jäsen) eriävä mielipide 21.1.2013

-----  
**Isännöitsijätöimisto:** Laki- ja Kiinteistöoppaat Oy, Stenbäckinkatu 12 A 1, 00250 Helsinki  
Puhelin \* 70028760, fax 4773653

\* isännöitsijä Aulis Kuurne, suora puhelin 70028762, sähköposti: [aulis.kuurne@paaovi.fi](mailto:aulis.kuurne@paaovi.fi)

LIIKE 1

Helsingin kaupunki  
Kirjaamo  
Yleisten töiden lautakunta  
PI 10  
00099 Helsingin kaupunki

tammikuu 21, 2013

Viite: Helsingin kaupungin rakennusviraston katu- ja puisto-osasto  
Katusuunnitelmaehdotus koskien Etu-Töölön kaupunginosassa Mechelininkadun  
katusuunnitelmaa välillä Leppäsuonkatu - Nordenskiöldin aukio

## MUISTUTUS

Asunto-osakeyhtiö Mechelininkatu 21 vastustaa rakennusviraston tekemää  
katusuunnitelmaehdotusta tässä muodossa ja moittii seuraavia seikkoja:

### 1. Raitiotielinja 8:n pysäkkien poistaminen

Vastustamme raitiotielinja 8:n pysäkkimuutoksia ja erityisesti Caloniuksenkadun  
pysäkin poistoa. Kyseisellä pysäkillä on tällä katuosuudella eniten käyttäjiä, koska  
sitä käyttävät alueen asukkaiden lisäksi muun muassa Taivallahden koulun oppilaat.  
Pysäkin poisto tekee linjan nykyisen Apollonkadun pysäkin ja ehdotetun  
Arkadiankadun pysäkin pysäkkivälistä kohtuuttoman pitkän sekä selvästi pidemmän  
kuin keskustan pysäkkivälit keskimäärin.

Suunnittelun kohteena olevalta katuosuudelta poistettiin jo elokuussa kaikki  
bussilinja 24:n pysäkit. HKR:n nyt tekemä ehdotus huonontaa edelleen alueen  
joukkoliikenteen käyttömahdollisuuksia, koska Hesperiankadun ja Arkadiankadun  
väliseltä osuudelta poistuisi pienen ajan sisällä kaikkiaan 10 julkisen liikenteen  
pysäkkiä ja tilalle tarjotaan kahta uutta pysäkkiä. Alueella asuu paljon iäkkäitä ja  
liikuntarajoitteisia henkilöitä sekä lapsiperheitä, jotka tarvitsevat päivittäin sujuvaa ja  
helppokäyttöistä joukkoliikennettä.

Tehdyt ehdotukset siis heikentävät merkittävästi alueen joukkoliikennettä ja ovat  
lisäksi ristiriidassa **Helsingin Yleiskaava 2002:ssa, HSL:n Suunnittelun  
lähtökohdissa, HSL:n Joukkoliikenteen suunnitteluohjeessa, Helsingin  
raitoliikenteen kokonaiskehittämiselvityksessä ja Pääkaupungin  
ilmastostrategia 2030:ssa** esitettyjen niiden periaatteiden kanssa, jotka koskevat

joukkoliikenteen edistämistä, kehittämistä ja suosimista. Niissä kaikissa korostetaan julkisen liikenteen sujuvuutta, pysäkkien läheisyyttä ja raideliikenteen suosimista. Pääkaupunkiseudun ilmastostrategia 2030:n mukaan yhteydet joukkoliikenteen pysäkeille on järjestettävä erityisen hyvin. Ehdotuksessa ei ole esitetty minkäänlaisia perusteita alueen julkisen liikenteen eli linjojen 8 ja 24 pysäkkien poistolle.

Mechelininkadun julkisen liikenteen taso ei vastaa muutoksen jälkeen enää HSL:n Joukkoliikenteen suunnitteluohjeessa alueelle määriteltyä joukkoliikenteen palvelutasoa\*\*\*\*\*, eikä kadulta ole enää olemassa tason edellyttämää julkisen liikenteen yhteyttä alueen keskuksiin eli Rautatientorille tai Kamppiin.

## **2. Mechelininkadun puukujanteen kaataminen**

Vastustamme Mechelininkadun kulttuurihistoriallisesti arvokkaan puukujanteen kaatamista. Alue kuuluu valtakunnallisesti merkittävään rakennettuun kulttuuriympäristöön (Museovirasto RKY 2009) ja on lisäksi suojeltu Helsingin yleiskaavassa. Puukujan kaato muuttaisi vuosikausiksi alueen ilmeen radikaalisti.

HKR:n katusuunnitelman selostus antaa puiden kaadosta harhaanjohtavaa tietoa. Siinä väitetään, että huonokuntoiset puut uusitaan ja istutuksia täydennetään. Selostukseen liittyvistä piirroksista on kuitenkin nähtävissä, että kaikki Hesperiankadun ja Leppäsuonkadun väliset puukujanteen puut on merkitty kaadettaviksi.

## **3. Liikennehaittojen lisääntyminen**

Suunnitelmassa esitetty Mechelininkadun ajoratojen kaventaminen noin 3-metrisiksi tarkoittaa liikenteen hidastumista ja ruuhkien lisääntymistä entisestään.

Moottoriajoneuvojen seisottaminen liikennevaloissa lisää liikenteen päästöjä.

Puuston kaataminen lisäisi myös liikenteestä aiheutuvaa melua ja vaikuttaisi liikenteen päästöihin.

Joukkoliikenteen heikentäminen esitetyllä tavalla tulee lisäämään alueen henkilöautojen käytön tarvetta. Läpiajo tulee merkittävästi lisääntymään myös Jätkäsaaren asuinalueen valmistuttua.

Kapeat 3-metriset kaistat ovat sitä paitsi liian kapeita Mechelininkatua yhtenä pääreitteinään käytäville pelastuslaitoksen hälytysajoneuvoille ja Länsisataman matkailubussiliikenteelle.

#### **4. Ilta- ja yöpysäköintipaikkojen poistuminen**

Töölön pysäköintipaikkatilanne on ennestään erittäin huono, ja asukaspysäköintipaikkoja on vaikea löytää. Ilta- ja yöpysäköinnin poisto kadunvarresta rakennettavan pyörätien vuoksi vaikeuttaa tilannetta entisestään. Niinpä edellytämme, että kaupunki esittää tilalle uusia, korvaavia pysäköintipaikkoja. Kaupungin tulee tarjota asukaspysäköintimaksulle myös vastinetta.

#### **5. Pyörätien tarpeellisuus**

Kyseenalaistamme myös suunnitellun pyörätien tarpeellisuuden, koska Etu-Töölön alueelle on viime kesänä valmistunut yli 5 miljoonaa euroa maksanut pyöräilyn pikatie Baana. Se on ratkaisevasti muuttanut alueen pyöräilykäyttäytymistä ja ohjaa suurimman osan pyöräilijöistä ajamaan Baanalla, josta on huomattavasti paljon paremmat ja turvallisemmat yhteydet ilman liikennevaloja eri puolille kaupunkia.

Pyöräilijöiden käytössä on myös Hietaniemen kautta kulkeva sujuva ja liikennevaloton reitti.

#### **6. Katusuunnitelman selostuksessa esiintyvät puutteet**

Mielestämme HKR:n katusuunnitelma on valmisteltu puutteellisesti, koska siitä puuttuvat seuraavat asiaan merkittävästi vaikuttavat seikat:

##### *1. Katurakennustyön aikataulu*

- Milloin katutyö on tarkoitettu tehtäväksi ja kuinka pitkä on sen valmistumisaika

##### *2. Rakennusaikaiset häiriöt*

- Miten paljon rakennustyö häiritsee Mechelininkadun läpiajoliikennettä ja kuinka paljon ajorata kapenee työn aikana

- Minne liikennettä ohjataan kapenevasta katutilasta töiden ajaksi

- Miten hälytysajoneuvot ja Länsisataman matkustajaliikenne mahtuvat kadulle töiden aikana

##### *3. Rakennustyön tarve*

- Selostuksesta puuttuu selvitys siitä, kuinka paljon pyörätien tarve on vähentynyt kesällä 2012 toteutetun Baanan ansiosta.

##### *4. Ympäristövaikutukset / Liikenteen aiheuttamat päästöt*

- Selostuksesta puuttuu selvitys siitä, miten paljon liikenteen päästöt lisääntyvät Mechelininkadulla, kun ajoneuvoliikenne hidastuu ajoratojen kapenemisen ja lehtipuiden kaatamisen vuoksi.

5. *Ympäristövaikutukset / Puuston supistamisesta aiheutuva melutason kasvu*

- Selostuksesta puuttuu selvitys siitä, miten paljon liikenteen aiheuttama melutaso puuston vähenemisen vuoksi lisääntyy.

6. *Lisääntyvä läpiajoliikenne Jätkäsaaresta*

- Hankkeessa ei oteta huomioon, että Mechelininkadun läpiajoliikenne tulee vielä lisääntymään ja ruuhkat pahenemaan, kun Jätkäsaaren kaupunginosa valmistuu.

Edellä esitettyihin näkökohtiin viitaten esitämme, että Helsingin kaupunki luopuu Mechelininkadun katurakennustyöstä nyt esitetyssä muodossa ja palauttaa alueen liikenneolot hyväksyttävälle, alueen vahvistettua palvelutasoa vastaavalle tasolle.

Asunto Oy Mechelininkatu 21

*allekirjoitus*

1.11.2013

**ERIÄVÄ MIELIPIDE ASUNTO OY MECHELININKATU 17 HALLITUKSEN MUISTUTUKSEEN KOSKIEN  
KATUSUUNNITELMAEHDOTUSTA ETU-TÖÖLÖ, 13. KAUPUNGINOSA, MECHELININKATU VÄLILLÄ  
LEPPÄSUONKATU -- NORDENSKIÖLDIN AUKIO**

Asunto Oy Mechelininkatu 17 hallitus on päättänyt tehdä muistutuksen Helsingin kaupungin katusuunnitelmaehdotukseen koskien Etu-Töölöä, 13. kaupunginosaa, koskien Mechelininkatua välillä Leppäsuonkatu ja Nordenskiöldin aukio vastustaen esitettyä katusuunnitelmaa. Muistutuksen tekemistä on kannattanut kaksi hallituksen jäsentä ja yksi on vastustanut. Muistutuksen tekemistä vastustavana hallituksen jäsenenä esitän seuraavan eriävän mieltä.

Katson, että Helsingin kaupungin e.m. katusuunnitelmaehdotus on kaupunginsuunnitteluviraston pyöräilyä koskevien linjausten mukainen ja siinä esitetyt pyöräilyä koskevat ratkaisut hyvin tarpeellisia. Kannatan suunnitelman toteuttamista ainakin pyörätien toteuttamisen osalta.

Pyörätien rakentaminen Mechelininkadulle on ennen kaikkea turvallisuuskysymys, mutta myös tarpeellinen lisä pyörätieverkostoon keskustan alueen työmatkapyöräilyyn. Pyörätietä on Mechelininkadulle odotettu vuosikausia ja on korkea aika toteuttaa pyörätie suunnitelman mukaisesti v. 2014. Baanan rakentaminen ja käyttöönotto eivät ole vähentäneet pyörätien tarvetta Mechelininkadulta.

Ehdotuksen mukainen pyörätie parantaa jalankulkijoiden turvallisuutta, koska tällä hetkellä suuri osa pyöräilijöistä ajaa jalkakäytävällä kokiessaan ajotiellä ajamisen liian vaaralliseksi.

Lisäksi pyörätie parantaa pyöräilijöiden turvallisuutta, koska pyöräilijöiden ei tarvitsisi enää ajaa ajotiellä.

Pyörätien toteutus ehdotetulla tavalla parantaa myös muuta ajoneuvoliikettä, koska kadulla olisi silloin kaksi kaistaa kumpaankin suuntaan käytössä ympäri vuorokauden.

Edellä mainitut turvallisuuskohdat huomioon ottaen autojen pysäköintimahdollisuuden poistuminen ei ole painava syy olla rakentamatta pyörätietä.

Mechelininkadun puukujanteen puista huomattava osa ehdotetaan uusittavaksi huonon kunnon vuoksi. Mikäli puiden uusiminen toteutetaan kerralla, lisääntyy melutaso huomattavasti. Mechelininkatu tulisi samassa yhteydessä päällystää hiljaisella asfaltilla lisääntyneen melun vuoksi.

Helsingissä 21.1.2013

Asunto Oy Mechelininkatu 17 hallituksen jäsen ja talon asukas

ASUNTO OY MECHELININKATU 19  
(Mechelininkatu 19 / Sammonkatu 9, Helsinki)

Helsinki  
21.1.2013

Helsingin kaupunki  
Kirjaamo, yleisten töiden lautakunta  
PL 10  
00099 HELSINGIN KAUPUNKI

HELSINGIN KAUPUNGIN KIRJAAMO HELSINGFORS STADS REGISTRATÖRSKONTOR	
Saapuuut/Inkomnä	
22. 01. 2013	
Direkt/Dire	HEC 2013-01570
Tehtäväalue/Äre	10 05 02
Uppgiftsklass	

Viite: Katusuunnitelmaehdotus: Etu-Töölö, 13. kaupunginosa  
Mechelininkatu välillä Leppäsuonkatu – Nordenskiöldin aukio  
Ilmoitus suunnitelman nähtävillä olosta 2.1.2013

## MUISTUTUS KATUSUUNNITELMAEHDOTUKSEEN

As. Oy Mechelininkatu 19 vastustaa esitettyä Mechelininkadun katusuunnitelmaa. Suunnitelmasta seuraasi asuinalueen asukkaille, liikkeenharjoittajille, taloyhtiöille sekä alueen palvelutasolle ja rakenteelle enemmän haittaa kuin siitä saataisiin hyötyä. Lisäksi suunnitelman perustelut perustuvat osin virheellisiin tietoihin sekä suunnitelman selostus on paikoin harhaanjohtava ja puutteellinen.

### 1 LÄHTÖKOHTA

Mechelininkatu on asuinkatu, joka sijaitsee Etu-Töölön alueella, joka on osa Helsingin keskustaa sekä se kuuluu valtakunnallisesti merkittävään rakennettuun kulttuuriympäristöön, joka on merkitty suojelualueeksi yleiskaavassa 2002.

Alueen katusuunnitelman pitäisi ensisijaisesti parantaa alueen viihtyvyyttä ja palvelutasoa sen asukkaiden ja kulttuuriympäristön näkökohdista. Kuitenkin nyt esitetty katusuunnitelma toteutuessaan johtaisi päinvastaiseen tulokseen alueen ja sen asukkaiden sekä kulttuuriympäristön näkökulmista katsottuna.

### 2 PUUKUJAN KAAATAMINEN

Tässä kohtaa katusuunnitelman tiedot ovat ristiriitaisia ja puutteellisia. Sen selostusosan mukaan puukujasta uusittaisiin vain osa puista, huonokuntoiset puut, mutta piirustusten mukaan Mechelininkadun kaikki puut kaadettaisiin väliltä Leppäsuonkatu – Eteläinen Hesperiankatu. Piirustuksessa niiden puiden kohdalla, joissa on vain merkintä istutettavasta puusta, on puu kaadettu jo aikaisemmin, vuosia sitten, eikä tilalle ole vielä istutettu uutta puuta.

Piirustusten mukaan kaadettujen puiden tilalle istutettaisiin uudet puut, mutta samalla puiden määrää myös vähennettäisiin. Uudet puut olisivat luonnollisesti huomattavasti nykyisiä pienempiä ja niiden kasvaminen edes lähes täysikasvuiseksi kestäisi useita vuosikymmeniä, sukupolven ajan.

Katusuunnitelman selostusosan mukaan puiden uusiminen perustuisi puiden kuntotutkimukseen, mutta on vaikeata uskoa, että kaikki puukujan puut olisivat niin huonokuntoisia, että ne olisi aivan pakko kaataa tämän vuoksi heti ja samanaikaisesti. Etenkin kun kaatouhan alla on myös melko nuoria puita. Tämän vuoksi herää kysymys mikä on todellinen syy sille, että alueen puut halutaan kaataa?

Puukuja on merkittävä osa alueen rakennetta ja suojeltua kulttuuriympäristöä, jotka muuttuisivat olennaisesti ja merkittävästi, jos puut kaadettaisiin. Alue ei olisi enää sama. Helsingin kaupunkikasvioppaan - Helsingin kasvisuunnittelun työkalupakki määrittelee, että vanhoja ja kookkaita puita tulee lajista riippumatta vaalia ja erityisesti tulee vaalia Helsingin pääkatujen vanhoja puistolehmuksia. Mechelininkatu on pääkatu ja sen puukujan puut ovat juuri vanhoja lehmuksia.

Kaiken tämän lisäksi puukujan kaataminen ja uusiminen selvästi pienemmillä puilla aiheuttaisi sen, että ilmanlaatu Mechelininkadulla huononisi entisestään, koska pienet puut eivät vuosikymmeniin pystyisi sitomaan liikenteestä syntyvää hiilidioksidia ja muita epäpuhtauksia yhtä tehokkaasti, kuin nykyiset puut pystyvät. Myös melutaso nousisi todennäköisesti hyvinkin merkittävästi sekä puiden nykyisin antama näkösuoja vastapäin taloon pienenesi. Kaiken kaikkiaan asumisviihtyvyys vähenisi merkittävästi.

Puukujaa ei saa kaataa, eikä harventaa, ennemminkin lisätä kasvillisuutta sekä jo vuosia sitten kaadettujen yksittäisten puiden jättämiin tyhjiin kohtiin pitää istuttaa uudet puut välittömästi.

### 3 RAITIOVAUNU 8 PYSÄKKIEN YHDISTÄMINEN

#### 3.1 Katusuunnitelman perusteena oleva kehittämissuunnitelma

Perustelut pysäkkien yhdistämiselle löytyvät raitiolinjan 8 kehittämissuunnitelmasta, jonka toimenpidekorin 6 (sivu 7) mukaisesti nykyinen ongelma on, että Marian sairaalan ja Perhon pysäkkien väli olisi lyhyt eli 230 m, jonka vuoksi Marian sairaalan ja Perhon pysäkit tulisi yhdistää. Tieto pysäkkien etäisyydestä on virheellinen.

Todellisuudessa Marian sairaalan ja Perhon pysäkkien välissä on noin 400 m ja Perhon ja Caloniuksenkadun pysäkkien väli on noin 350 m, jotka ovat kantakaupungissa yleisiä ja asuinalueiden hengen mukaisia. Näin ollen Raitiolinjan 8 kehitysohjelman mukaista ongelmaa ei ole olemassa, eikä näin ollen pysäkkien yhdistämiselle ole perustetta.

#### 3.2 Pysäkkien yhdistämisen vaikutukset ja seuraukset

Pysäkkien yhdistämisestä seuraisi, että pysäkkien välit pitenisivät olennaisesti eli Marian sairaalan ja uuden Arkadiankadun pysäkkien välissä olisi noin 500 m ja uuden Arkadiankadun ja Apollonkadun pysäkkien välissä olisi noin 600 m.

Kävelymatkan pitenemisestä ja pysäkkien saavutettavuuden huononemisesta on merkittävää haittaa, etenkin huonosti liikkuville, kuten esimerkiksi liikuntarajoitteisille ja vanhoille ihmisille, joiden mm. omatoimisuuteen ja mahdollisuuksiin liikkua ja hoitaa asioitaan itsenäisesti haitallinen muutos vaikuttaisi merkittävästi. Suunnitelma on myös niin Helsingin kaupungin kuin HSL kuin Liikenne- ja viestintäministeriön esteettömyysnäkökohtien vastainen.

Pysäkkien yhdistämisestä seuraisi, että Mechelininkadulta väliltä Arkadiankatu Hesperiankatu vietäisiin kaikki julkisen liikenteen pysäkit ja näin ollen alueen palvelutaso heikkenisi entisestään. Todellisuudessa matkustajien kokonaismatkustusaika pitenisi pitempien kävelymatkojen vuoksi, eikä raitiovaunun kokonaisajoaika tai aikataulujen pitävyys parane olennaisesti yhden pysäkin poistamisella, etenkin kun suhteutetaan se sen aiheuttamaan haittaan.

#### 3.3 Aikaisemmat toimenpiteet alueen julkiseen liikenteeseen

Jo aikaisemmat toimenpiteet alueen julkisen liikenteen suhteen ovat hankaloittaneet sen saavutettavuutta. Bussilinjan 24 reitin muutos heikensi olennaisesti alueen esteettömyyttä eli julkisen liikenteen pysäkin saavutettavuutta mm. liikuttaessa alueen terveyskeskukseen eli Kivelän sairaalaan. Nyt suunniteltu toimenpide heikentäisi alueelta myös julkisen liikenteen yhteyksiä alueen muihin sairaaloihin.

### 4 PYÖRÄKAISTAN RAKENTAMINEN

Pyöräkaistan rakentamisesta Mechelininkadulle aiheuttaisi alueen kiinteistöille, palveluille, yrityksille ja asukkaille merkittävimpiä ongelmia, kuin siitä saatava hyöty on. Pyöräkaistan aiheuttamat ongelmat eivät myöskään poistu vain sillä, että se nostettaisiin jalkakäytävän tasoon pyörätieksi.

Pyöräkaistan tai pyörätien rakentaminen niin, ettei se aiheuttaisi alueelle enemmän ongelmia kuin hyötyä edellyttäisi, että Mechelininkadusta tehtäisiin yksikaistainen, niin kuin se on alun perin ollut.



## 5 ALUEEN NYKYISET PYÖRÄILYMAHDOLLISUUDET

Mechelininkadulta Hietaniemenkadulle kääntyy rannan kautta, samansuuntaisesti Mechelininkadun kanssa, kulkeva pyörätie, joka lienee myös pyöräilijöille turvallisempi kuin nyt suunniteltu pyöräkaista. Näin ollen alueella on jo olemassa pyöräilymahdollisuus.

## 6 PYSÄKÖINNIN POISTAMINEN JA PYSÄHTYMISKIELTO

Ainoat perustelut pysäköintipaikkojen poistamiselle ilmenevät kaupunkisuunnittelulautakunnan pöytäkirjasta, jonka mukaan "Länsisataman lisääntynyt matkustajaliikenne on lisännyt liikennettä Mechelininkadun eteläpäässä. Tästä aiheutunut autoliikenteen kaistakapasiteetin lisääntynyt kysyntä aiheuttaa tarpeen poistaa ilta- ja yöpysäköinti..."

Mechelininkadun ilta- ja yöpysäköinnin poistaminen ei tuo tavoiteltua lisäkaistakapasiteettia sille ajalle päivästä eikä sille osuudelle Mechelininkatua, kuin sitä liikenteen sujuvuuden vuoksi tarvittaisiin. Länsisataman matkustajalaivat lähtevät ja saapuvat pääasiassa päiväsaikaan ennen klo 18, johon asti Mechelininkadulla on jo nyt pysäköimiskielto. Ilta- ja yöpysäköinnin alettua liikenne etenee pysäköidyistä autoista huolimatta sujuvasti nopeusrajoitusten mukaisesti. Tämän vuoksi Mechelininkadun ilta- ja yöpysäköinti tulee säilyttää entisellään.

### 6.1 Liikenteen sujuvuuden todelliset solmukohdat ja niiden ratkaiseminen

Liikenne ruuhkautuu Mechelininkadulla haitaten liikennettä vasta Hietaniemenkadun eteläpuolella. Varsinainen solmukohta, joka ruuhkauttaa liikennettä etenkin Marian sairaalasta etelään päin, ruuhka-aikaan, on Mechelininkadun ja Porkkalankadun risteysalue, eikä sen ongelmaa pystytä ratkaisemaan poistamalla Mechelininkadulta nyt voimassa olevaa ilta ja yöpysäköintiä.

Ko. risteysalueen ongelma syntyy kun samanaikaisesti kolmesta ilmansuunnasta liikennettä yritetään sijoittaa Länsiväylälle sekä kun samanaikaisesti kolmesta ilmansuunnasta tuleva liikenne yrittää ylittää risteysalueen, jolloin liikennevalokierto pitkittyy ja jonot vain kasvavat. Tämän ongelman ratkaiseminen voisi tuoda helpotusta tilanteeseen.

Ko. risteysalueen ongelmaan vaikuttaa vielä se, että Länsisataman suurin matkustajalaiva /risteilyalus lähtee ja saapuu juuri pahimpaan ruuhka-aikaan. Tätäkään ongelmaa ei ratkaistaisi sillä, että Mechelininkadulta poistettaisiin ilta- ja yöpysäköinti. Ennemmin tulisi selvittää laivayhtiön mahdollisuuksia muuttaa ko. matkustajalaivan aikataulua.

Lisäksi liikenne länsisatamaan Helsingin ulkopuolelta voidaan ohjata kehäteiden ja länsiväylän kautta länsisatamaan, jota kautta on jo nyt yli 12 m pitkien rekkujen yms. ajettava. Samalla läpiajo Mechelininkadun, kaupungin ja asuin alueiden kautta vähenisi.

### 6.2 Alueen pysäköintitilanne

Etu-Töölön alueella on erittäin huono pysäköintitilanne, koska pysäköintipaikkoja ei ole riittävästi edes alueen asukkaille, saati sitten siellä vieraileville. Tämän ovat tuoneet esille myös kunnan edustajat, joita on siteerattu useissa lehtien ja netin uutissivujen uutisissa. Nyt suunniteltu Mechelininkadun pysäköimiskielto veisi alueelta noin 200 – 250 ilta- ja yöpysäköintipaikkaa.

Autotalon päädyssä olevasta pysäköintialueesta tehtiin parkkipaikka Tempeliaukion kirkossa vierailevien turistibusseille, kun haluttiin lievittää niiden aiheuttamaa liikenne- ja ympäristöhaittoja Tempeliaukion kirkon alueen asukkaille. Tästä suoraan seurasi, että alueemme pysäköintitilanne huononi entisestään.

Etenkin ilta ja yö aikaan, kun alueen asukkaat autoineen ovat kotana, on alueelta niin asukkaiden kuin vierailijoidenkin vaikea löytää parkkipaikkaa. Näin ollen asukkaiden parkkipaikkojen odotusaika iltasin ja öisin voi venyä jopa useammaksi tunniksi. Nykyinen mahdollisuus jättää auto illaksi ja yöksi Mechelininkadulle helpottaa tilannetta olennaisesti jonkin verran. Jos Mechelininkadun ilta- ja yöpysäköinti poistettaisiin, niin tilanne vain pahenisi entisestään ja parkkipaikan odotusajat vain pitenisivät, etenkin yöllä, kun alueella vierailevat ovat jo poistuneet ja parkkipaikat silti ovat täynnä.

Lisäksi alueen kiinteistöissä, kuten Tempelin aukion kirkossa, Aalto-yliopiston useissa rakennuksissa, kouluissa, ravintoloissa ja muissa yrityksissä on toimintaa myös ilta-aikaisin. Nykyisin näihin kiinteistöihin illalla tulevat vierailijat ovat voineet jättää autonsa kätevästi Mechelininkadulle vierailunsa ajaksi. Jos Mechelininkadun ilta ja yöpysäköinti poistetaan, niin myös he tavoittelevat asukas-pysäköinnin jo muutenkin liian vähäisiä paikkoja.

### 6.3 Pysähtymiskielto

Katusuunnitelmasta seuraa myös se, että koko Mechelininkadulle tulisi kokoaikainen pysähtymiskielto. Tästä seuraa se, että Mechelininkadusta tulisi vain läpiajo kuitu, Mechelininkadun yritysten tavarantoimitusmahdollisuudet estyisivät sekä alueen palvelutaso, viihtyvyys ja turvallisuus laskisivat olennaisesti.

## 7 JALKAKÄYTÄVÄN KAVENTAMINEN

Mechelininkadun jalkakäytäviä on jo aikoinaan kavennettu. Nyt suunnitellun pyöräkaistan vuoksi jalkakäytäviä kavennettaisiin noin 75 cm, joka tarkoittaa lähes 22 % pienemmäksi nykyisestä.

Jo nykyisellään Mechelininkadun vilkkaan liikenteen vuoksi niin taloyhtiöt kuin yrityksetkin joutuvat luovimaan voidakseen hoitaa liiketoimintaansa sekä huoltomaan kiinteistöä. Jalkakäytävien kaventaminen muiden toimenpiteiden rinnalla hankaloittaisi tilannetta entisestään ja jopa estäisi sen.

### 7.1 Vaikutus yritysten tavarantoimituksiin ja kiinteistön huoltotoimenpiteisiin

Jatkuvasta pysähtymiskiellosta seuraisi se, että tilapäiseen pysähtymiseen pitäisi käyttää tilapäisesti jalkakäytävää, kuten jo nyt usein joudutaan tekemään. Tieliikennelain 27 § kuitenkin edellyttää, ettei siitä saa aiheutua kohtuutonta haittaa jalankululle. Nykyisessä tilanteessa jalankulkijat mahtuvat jotenkin kuormaa purkavan auton ohitse. Kavennettu jalkakäytävä olisi liian kapea kuorma-autoille sekä kulkuneuvon tilapäinen pysäyttäminen jalkakäytävälle estäisi jalankulun kokonaan sekä paikoin kulkemisen kiinteistön ovista. Näin ollen siitä olisi kohtuutonta haittaa ja se vaarantaisi jalankulkijoiden turvallisuuden, kun he joutuisivat kiertämään pyöräkaista/ pyörätien /ajoväylän kautta. Näin ollen suunnitellut toimenpiteet hankaloittaisivat ja jopa estäisivät kiinteistöjen yritysten, kuten päivittäistavarakaupan tavarantoimitusten purkamasta kuormaansa.

Samasta syystä, kuin edellä myös asuinkiinteistöjen huoltotoimenpiteet vaikeutuisivat. Jäteauto, joka käy esimerkiksi kiinteistössämme 8 kertaa viikossa, ei voisi pysähtyä ajo- /pyöräväylälle, eikä se mahdu ajamaan kavennetulle jalkakäytävälle, HSY:n mukaan jäteauton ajoväylän tulee olla 3,5 m leveä. Sama ongelma koskee kiinteistöjen sisäpihan lumen poisajon kuorma-autoja, kuin myös asuinkiinteistöissä käyviä huoltoautoja. Edelleen samasta syystä asuinkiinteistön kaikki toimenpiteet, kuten esimerkiksi taksien, muuttoautojen, tavarantoimitukset koteihin jne. vaikeutuisivat kohtuuttomasti ja jopa estyisivät.

### 7.2 Seuraukset taloyhtiölle

Kun tavarantoimitukset asuinkiinteistöjen liikehuoneistoissa sijaitseviin yrityksiin vaikeutuisivat kohtuuttomasti tai jopa estyisivät, niin liikehuoneistot eivät olisi enää niin houkuttelevia. Tästä seuraa se, että ko. liikehuoneistoja on vaikeampi vuokrata sekä niistä taloyhtiöiden saamat vuokratulot pienenevät olennaisesti, joka puolestaan vaikuttaa haitallisesti taloyhtiöiden talouteen. Samoin asuinkiinteistöjen huoltotoimenpiteiden vaikeutuminen tuo taloyhtiöille lisäkustannuksia. Taloyhtiöiden kustannusten noustessa ja tulojen pienentyessä yhtiövästikkeet nousevat. Loppujen lopuksi alueen huoneistojen kiinnostavuus ja arvo laskevat.

### 7.3 Vaikutus jalkakäytävällä liikkumiseen ja turvallisuuteen

Jalkakäytävien lisää kaventaminen, etenkin asuinkiinteistöjen kohdalta, hankaloittaisi ihmisten liikkumista entisestään jo nyt ahtaalla jalkakäytävällä.

Alueen jalkakäytäviä käyttävät säännöllisesti perusjalankulkijat sekä useat eri käyttäjäryhmät, joiden kulkeminen vaatii normaalia enemmän tilaa, kuten lastenvaunujen, rattaiden, rollaattoreiden, kyynärsauvojen, kävelykepin, koirien jne. kanssa kulkevat sekä pienet lapset yksin ja vanhempien kanssa.

Lisäksi jalkakäytävältä on jatkuvaa kulkua alueen liikkeisiin, kuten ahkerasti käytettyyn päivittäistavarakauppaan, jonka kohdalla kulku on ajoittain jopa vilkasta. Päivittäistavarakaupasta poistuvat tai sinne menevät jo nyt täyttävät suurenosan jalkakäytävästä, jolloin ohikulkijoille ei jää kovinkaan iso kaistaa kulkea. Tilanne vain pahenisi kavennetulla jalkakäytävällä.

Ajoittain jalankulku Mechelininkadun ylitse on paikoin, kuten Sammonkadun kohdalla, hyvinkin vilkasta. Tällöin ylipääsyä odottavat täyttävät leveästi osan jalkakäytävästä, joka tuo jo nyt jalkakäytävälle ahtautta. Lisäksi ko. kohdassa on sähkö- ja liikennevalojenohjauskaappi sekä ko. kohta läheltä talon kulmaa on etenkin tavalla kaltevuuden vuoksi liukas, jonka vuoksi kulma on kierrettävä kauempaa.

Niin kunnan kuin Liikenne- ja viestintäministeriön esteettömyys periaatteiden mukaisesti liikkumisen tulee olla turvallista niin jalankulkijoille kuin pyöräilijöille. Kuitenkin jos jalkakäytävät /jalankulkuutila kavennettaisiin katusuunnitelman mukaisesti, niin se heikentää jalankulkijoiden turvallisuutta liikkuu kapealla jalkakäytävällä.

#### 7.4 Kiinteistön sisäpihalta poistuminen autolla

Mechelininkadulla sijaitsee myös useita kiinteistöjen ajoportteja. Autolla poistuessa kiinteistön sisäpihalta porttikäytävästä jalkakäytävälle täytyy ajaa melko pitkälle, että näkee tuleeko autoja vai ei. Nykyisin ajoportista poistuminen sekä portin sulkeminen ja avaaminen onnistuu sovelletusti, eikä jalankulkijoiden kulku esty täysin. Katusuunnitelman toteutuminen hankaloittaisi kohtuuttomasti kiinteistöjen autolla sisäpihalta poistumista, koska kavennetun jalkakäytävän vuoksi auton keula tukkisi koko jalkakäytävän ja osittain olisi jo pyöräkaistalla /-tiellä, joten tämä heikentäisi niin jalankulkijoiden kuin pyöräilijöiden turvallisuutta.

### 8 AJOKAISTAN KAVENTAMINEN

Ajokaistojen kaventamisesta seuraa ahtautta ajoväylälle sekä se heikentää liikenteen sujuvuutta. Mechelininkadulla liikkuu paljon myös iso kokoisia kulkuneuvoja, kuten mm. turistibusseja, kuorma-autoja sekä paloautoja ja muita hälytysajoneuvoja jotka tarvitsevat leveämmät kaistat, jotta liikenne säilyy sujuvana. Esimerkiksi HSY:n mukaan jäteauton ajoväylän tulee olla 3,5 m leveä. Lisäksi nyt kaistojen leveys on antanut joustavuutta liikenteeseen, väistämistarpeen ilmetessä, kuten esimerkiksi autojen kääntäessä sisäpihoille jne.

### 9 ALUEEN PALVELUTASO JA VIIHTYVYYS

Kaiken kaikkiaan katusuunnitelma toteutuessaan tekisi Mechelininkadusta kuulumaisen, palveluttoman, huonon ilmanlaadun omaavan läpiajoväylän, josta voi vain ajaa lävitse ja josta julkisen liikenteenyhteydet (pysäkit) puuttuvat melkein kokonaan.

Katusuunnitelma toteutuessaan kaiken kaikkiaan laskisi alueen palvelutasoa, koska muiden palveluiden ja mahdollisuuksien ohella alueen yritykset lopettaisivat toimintansa tai siirtyisivät vähitellen pois alueelta, koska tavarantoimitukset, asiakkaiden mahdollisuudet päästä käyttämään yritysten palveluita jne. tehtäisiin katusuunnitelmalla erittäin vaikeaksi ja jopa mahdottomaksi.

Taloyhtiöiden kokonaiskustannukset ja yhtiövastikkeet nousisivat, kun sen liikehuoneistoista saamat vuokratulot vähenisivät tai jopa loppuisivat sekä kun sen huoltokustannukset vaikeutuneista huoltomahdollisuuksista johtuen nousisivat. Tämän kaiken seurauksena alueen kokonaispalvelutaso, viihtyvyys, kiinnostavuus jne. laskisivat merkittävästi. Näin ollen loppujen lopuksi myös alueen huoneistojen arvot alkaisivat vähitellen laskea ja alueen asukkaat alkaisivat muuttaa muualle.

### 10 ESTEETTÖMYYS

Kuten edellä on esitetty niin Helsingin kaupungin kuin HSL kuin liikenne- ja viestintäministeriön esteettömyyden lähtökohdat jäävät katusuunnitelmassa, alueen asukkaiden näkökulmasta, olennaisin kohdin toteutumatta.

## 11 KATUSUUNNITELMAN TIEDOT

Näinkin laajan katusuunnitelman selostukset ja piirustukset antavat melko niukasti tietoa itse suunnitelmasta, sen todellisista perusteluista ja sen vaikutuksista alueelle. Jotta alueen kiinteistöt varmasti tietäisivät mitä on suunnitteilla nyt ja tulevaisuudessa sekä suunnitelmien perustelut, niin tarvittaisiin suunnitelman liitteeksi enemmän tietoa. Nyt käsittelyssä oleva katusuunnitelma on puutteellinen mm. annettujen tietojen ja tehtyjen arviointien osalta.

Katusuunnitelmassa ei ole arvioitu ja määritelty alueen ympäristön kulttuurihistoriallisia arvoja, vaikka alue on suojeltu valtakunnallisesti merkittävä rakennettu kulttuuriympäristö. Jalkakäytävän kaventaminen entisestään sekä kaikkien vanhojen puiden kaataminen tietyltä alueelta esitetyllä tavalla muuttaisi alueen kulttuuriympäristön ilmettä olennaisesti. Lisäksi arvioinnissa pitäisi huomioida myös puistohistorialliset arvot, koska puukujassa on selvästi puistomainen viheralue, vaikka se sijaitseekin katualueella. Entä onko asiasta kuultu museoviranomaisen näkökantaa suojellun kulttuuriympäristön ilmeen muuttumisesta suunniteltujen toimenpiteiden vuoksi?

## 12 YHTEENVETO JA ESITYS

Kaiken kaikkiaan katusuunnitelman toteutumisesta seuraisi, että alueen yritysten toiminta kävisi melko tai jopa mahdottomaksi, kun tavarantoimituksista tulisi mahdotonta, asuinkiinteistöjen huoltotoimenpiteet vaikeutuisivat kohtuuttomasti, alueen taloyhtiöiden kustannukset nousisivat ja tulot vähenisivät, alueen asukkaat istuisivat iltaisin ja öisin tuntikausia autoissaan odottamassa parkkipaikkaa, joita ei riitä kaikille, alueen kulttuuriympäristöllisesti arvokkaat puut olisi kaadettu, alueen ilmalaatu heikkenisi ja saasteet lisääntyisivät, jalankulusta tulisi turvattomampaa, kävelymatkat julkisen liikenteen pysäkeille pitäisivät niin, että huonosti liikkuville ne olisivat liian pitkät, alueen ilmapiiri kiristyisi sekä viihtyvyys, palvelutaso ja kiinnostavuus laskisivat sekä alueen luonne, rakenne ja suojeltu kulttuuriympäristö muuttuisivat olennaisesti, loppujen lopuksi asuntojen arvot alkaisivat laskea.

As. Oy Mechelininkatu 19 vastustaa katusuunnitelmaa, koska se aiheuttaa alueen, etenkin Mechelininkadun asukkaille, yrityksille, taloyhtiöille, viihtyvyydelle, palvelutasolle, rakenteelle jne. niin paljon haittaa, että sen merkitys on paljon tärkeämpi ja olennaisempi kuin ne seikat joita suunnitelmalla pyritään saavuttamaan, etenkin kun alueella on jo Mechelininkadun kanssa samansuuntainen pyörätie olemassa, jolla voidaan korvata Mechelininkadulle suunniteltu pyöräkaista /-tie, joka lienee myös turvallisempi pyöräilijöille. Kulttuuriympäristöllistä puukujaa ei saa kaataa, koska se muuttaisi alueen suojeltua kulttuuriympäristöä. Sen kaatamiselle ei ole esitetty kaikkia tarpeellisia arvioita ja perusteluita, kts. yllä.

Muistutuksessa edellä esitetyillä perusteilla esitämme, että yleisten töiden lautakunta hylkää esitetyn Mechelininkadun katusuunnitelman kokonaisuudessaan. Jos katusuunnitelma palautetaan suunnitteluun, tulisi sen tapahtua tiiviissä vuorovaikutuksessa alueen asuinkiinteistöjen /kiinteistöjen kanssa.

Yhteistyöterveisin

Asunto Oy Mechelininkatu 19 / hallitus

psta

Mikaela Harviä  
hallituksen puheenjohtaja

Petri Haapalehto  
hallituksen jäsen

Sinikka Iloniemi  
hallituksen jäsen

Hannu Häminen  
hallituksen jäsen

Helsingin kaupunki  
Kirjaamo  
Yleisten töiden lautakunta  
PI 10  
00099 Helsingin kaupunki

HELSINGIN KAUPUNGIN KIRJAAMO HELSINGFORS STADS REGISTRATORSKONTOR	
Saapunut/inkommit	
18. 01. 2013	
Dnro/Dnr	HRK 2012-015700
Tehtäväluokka Uppgiftsklass	10 05 02

tammikuu 17, 2013

709

Viite: Helsingin kaupungin rakennusviraston katu- ja puisto-osasto  
Katusuunnitelmaehdotus koskien Etu-Töölön kaupunginosassa Mechelininkadun  
katusuunnitelmaa välillä Leppäsuonkatu - Nordenskiöldin aukio

## MUISTUTUS

Asunto-osakeyhtiö Mechelininkatu 21 vastustaa rakennusviraston tekemää  
katusuunnitelmaehdotusta tässä muodossa ja moittii seuraavia seikkoja:

### 1. Raitiotielinja 8:n pysäkkien poistaminen

Vastustamme raitiotielinja 8:n pysäkkimuutoksia ja erityisesti Caloniuksenkadun  
pysäkin poistoa. Kyseisellä pysäkillä on tällä katuosuudella eniten käyttäjiä, koska  
sitä käyttävät alueen asukkaiden lisäksi muun muassa Taivallahden koulun oppilaat.  
Pysäkin poisto tekee linjan nykyisen Apollonkadun pysäkin ja ehdotetun  
Arkadiankadun pysäkin pysäkkivälistä kohtuuttoman pitkän sekä selvästi pidemmän  
kuin keskustan pysäkkivälit keskimäärin.

Suunnittelun kohteena olevalta katuosuudelta poistettiin jo elokuussa kaikki  
bussilinja 24:n pysäkit. HKR:n nyt tekemä ehdotus huonontaa edelleen alueen  
joukkoliikenteen käyttömahdollisuuksia, koska Hesperiankadun ja Arkadiankadun  
väliseltä osuudelta poistuisi pienen ajan sisällä kaikkiaan 10 julkisen liikenteen  
pysäkkiä ja tilalle tarjotaan kahta uutta pysäkkiä. Alueella asuu paljon iäkkäitä ja  
liikuntarajoitteisia henkilöitä sekä lapsiperheitä, jotka tarvitsevat päivittäin sujuvaa ja  
helppokäyttöistä joukkoliikennettä.

Tehdyt ehdotukset siis heikentävät merkittävästi alueen joukkoliikennettä ja ovat  
lisäksi ristiriidassa **Helsingin Yleiskaava 2002:ssa**, **HSL:n Suunnittelun  
lähtökohdissa**, **HSL:n Joukkoliikenteen suunnitteluohjeessa**, **Helsingin  
raitoliikenteen kokonaiskehittämisselvityksessä** ja **Pääkaupungin  
ilmastostrategia 2030:ssa** esitettyjen niiden periaatteiden kanssa, jotka koskevat

joukkoliikenteen edistämistä, kehittämistä ja suosimista. Niissä kaikissa korostetaan julkisen liikenteen sujuvuutta, pysäkkien läheisyyttä ja raideliikenteen suosimista. Pääkaupunkiseudun ilmastostrategia 2030:n mukaan yhteydet joukkoliikenteen pysäkeille on järjestettävä erityisen hyvin. Ehdotuksessa ei ole esitetty minkäänlaisia perusteita alueen julkisen liikenteen eli linjojen 8 ja 24 pysäkkien poistolle.

Mechelininkadun julkisen liikenteen taso ei vastaa muutoksen jälkeen enää HSL:n Joukkoliikenteen suunnitteluohjeessa alueelle määriteltyä joukkoliikenteen palvelutasoa\*\*\*\*\*, eikä kadulta ole enää olemassa tason edellyttämää julkisen liikenteen yhteyttä alueen keskuksiin eli Rautatientorille tai Kamppiin.

## **2. Mechelininkadun puukujanteen kaataminen**

Vastustamme Mechelininkadun kulttuurihistoriallisesti arvokkaan puukujanteen kaatamista. Alue kuuluu valtakunnallisesti merkittävään rakennettuun kulttuuriympäristöön (Museovirasto RKY 2009) ja on lisäksi suojeltu Helsingin yleiskaavassa. Puukujan kaato muuttaisi vuosikausiksi alueen ilmeen radikaalisti.

HKR:n katusuunnitelman selostus antaa puiden kaadosta harhaanjohtavaa tietoa. Siinä väitetään, että huonokuntoiset puut uusitaan ja istutuksia täydennetään. Selostukseen liittyvistä piirroksista on kuitenkin nähtävissä, että kaikki Hesperiankadun ja Leppäsuonkadun väliset puukujanteen puut on merkitty kaadettaviksi.

## **3. Liikennehaittojen lisääntyminen**

Suunnitelmassa esitetty Mechelininkadun ajoratojen kaventaminen noin 3-metrisiksi tarkoittaa liikenteen hidastumista ja ruuhkien lisääntymistä entisestään.

Moottoriajoneuvojen seisottaminen liikennevaloissa lisää liikenteen päästöjä.

Puuston kaataminen lisäisi myös liikenteestä aiheutuvaa melua ja vaikuttaisi liikenteen päästöihin.

Joukkoliikenteen heikentäminen esitetyllä tavalla tulee lisäämään alueen henkilöautojen käytön tarvetta. Läpiajo tulee merkittävästi lisääntymään myös Jätkäsaaren asuinalueen valmistuttua.

Kapeat 3-metriset kaistat ovat sitä paitsi liian kapeita Mechelininkatua yhtenä pääreittinään käytäville pelastuslaitoksen hälytysajoneuvoille ja Länsisataman matkailubussiliikenteelle.

#### **4. Ilta- ja yöpysäköintipaikkojen poistuminen**

Töölön pysäköintipaikkatilanne on ennestään erittäin huono, ja asukaspysäköintipaikkoja on vaikea löytää. Ilta- ja yöpysäköinnin poisto kadunvarresta rakennettavan pyörätien vuoksi vaikeuttaa tilannetta entisestään. Niinpä edellytämme, että kaupunki esittää tilalle uusia, korvaavia pysäköintipaikkoja. Kaupungin tulee tarjota asukaspysäköintimaksulle myös vastinetta.

#### **5. Pyörätien tarpeellisuus**

Kyseenalaistamme myös suunnitellun pyörätien tarpeellisuuden, koska Etu-Töölön alueelle on viime kesänä valmistunut yli 5 miljoonaa euroa maksanut pyöräilyn pikatie Baana. Se on ratkaisevasti muuttanut alueen pyöräilykäyttäytymistä ja ohjaa suurimman osan pyöräilijöistä ajamaan Baanalla, josta on huomattavasti paljon paremmat ja turvallisemmat yhteydet ilman liikennevaloja eri puolille kaupunkia.

Pyöräilijöiden käytössä on myös Hietaniemen kautta kulkeva sujuva ja liikennevaloton reitti.

#### **6. Katusuunnitelman selostuksessa esiintyvät puutteet**

Mielestämme HKR:n katusuunnitelma on valmisteltu puutteellisesti, koska siitä puuttuvat seuraavat asiaan merkittävästi vaikuttavat seikat:

##### *1. Katurakennustyön aikataulu*

- Milloin katutyö on tarkoitettu tehtäväksi ja kuinka pitkä on sen valmistumisaika

##### *2. Rakennusaikaiset häiriöt*

- Miten paljon rakennustyö häiritsee Mechelininkadun läpiajoliikennettä ja kuinka paljon ajorata kapenee työn aikana

- Minne liikennettä ohjataan kapenevasta katutilasta töiden ajaksi

- Miten hälytysajoneuvot ja Länsisataman matkustajaliikenne mahtuvat kadulle töiden aikana

##### *3. Rakennustyön tarve*

- Selostuksesta puuttuu selvitys siitä, kuinka paljon pyörätien tarve on vähentynyt kesällä 2012 toteutetun Baanan ansiosta.

##### *4. Ympäristövaikutukset / Liikenteen aiheuttamat päästöt*

- Selostuksesta puuttuu selvitys siitä, miten paljon liikenteen päästöt lisääntyvät Mechelininkadulla, kun ajoneuvoliikenne hidastuu ajoratojen kapenemisen ja lehtipuiden kaatamisen vuoksi.

*5. Ympäristövaikutukset / Puuston supistamisesta aiheutuva melutason kasvu*

- Selostuksesta puuttuu selvitys siitä, miten paljon liikenteen aiheuttama melutaso puuston vähenemisen vuoksi lisääntyy.

*6. Lisääntyvä läpiajoliikenne Jätkäsaaresta*

- Hankkeessa ei oteta huomioon, että Mechelininkadun läpiajoliikenne tulee vielä lisääntymään ja ruuhkat pahenemaan, kun Jätkäsaaren kaupunginosa valmistuu.

Edellä esitettyihin näkökohtiin viitaten esitämme, että Helsingin kaupunki luopuu Mechelininkadun katurakennustyöstä nyt esitetyssä muodossa ja palauttaa alueen liikenneolot hyväksyttävälle, alueen vahvistettua palvelutasoa vastaavalle tasolle.

Asunto Oy Mechelininkatu 21

HALLITUS *1*

*psta Mikko Astala*

*isännöitsijä, AIT, JET*



HELSINKI KAUPUNGIN RAJAAMO HLSINGFORS STADS BEGRÄNSNINGAR
22. 01. 2013
Dnr/Dn: HEL 2012-015720
Käsitellyn päivän: 10.05.02
Uppgörelse:

TJ 38

**Aihe:** Etu-Töölö, 13 kaupunginosa

Hei,

As Oy Mecelingatan 26 antaa muistutuksen suunnitelmaan liittyvistä asioista seuraavaa:

Miksi liikennettä ei Länsisatamaan ohjata esim. Länsiväylän kautta vaan keskustan asuinalueiden läpi.

Miten kadunvarsipysäköinnin poistuminen hyvitetään pysäköinnin osalta.

kun viikonloppupysäköinti loppuu, myös liikenne kasvaa, miten se hoidetaan .

bussin 24 pysäkki lähti jo pois, nyt lähdössä ratikan 8 pysäkki, miten ikääntyneiden julkinen liikenne hoidetaan alueella.

Ystävällisin terveisin

Tiina Hänninen  
Johtava isännöitsijä, IAT

Hämeentie 33, 5.krs  
00500 Helsinki  
09-7742 6323

[www.isannointiverkko.fi](http://www.isannointiverkko.fi)

Toimistomme on auki ma-pe 9.00-15.00



Helsingin kaupunki  
Kirjaamo  
Yleisten töiden lautakunta  
PL 10  
00099 Helsingin kaupunki

HELSINGIN KAUPUNGIN KIRJAAMO HELSINGFORS STADS REGISTRATORSKONTOR	
Saapunut/Inkommit	
22. 01. 2013	
Dnr/Dnr	HEL 2012-015700
Tehtäväluokka Uppgiftsklass	10 05 02

TÖ 37

## LAUSUNTO

Asunto-osakeyhtiö Mechelininkatu 33 esittää lausuntonaan seuraavat muistutukset Mechelininkatua koskevaan katusuunnitelmaehdotukseen välillä Leppäsuonkatu – Nordenskiöldin aukio:

Suunnitelman keskeisin esitys on pyöräteiden rakentaminen koko katuosuuden molemmille puolille. Tätä emme pidä tarpeellisena. On tärkeää, että pohjois-eteläsuuntaiselle pyöräilylle tarjotaan mahdollisuus koko kantakaupungin alueelle. Helsinginniemen länsiosassa tämä on jo järjestetty, kun vasta äskettäin on kunnostettu ja levennetty Merikannontien vieressä kulkeva pyörätie. Nyt esitetty pyörätie kuljisi vain 100-200 metrin päässä tästä reitistä. Päällekkäisten vaihtoehtojen tarjoaminen on myös kustannusten kannalta outoa, kun kaupungintaloudessa joudutaan muualla keskittymään kustannusten karsimiseen.

Merikannontien, Hietakannaksentien ja Hietaniemenkadun kautta kulkeva reitti on myös pyöräilijöille miellyttävä, kun se on liikenteen osalta rauhallisempi sekä ympäristönä viehättävämpi ja puhtaampi. Sitä voisi parantaa varaamalla pyöräilijöille oman väylän Hietakannaksentien Eteläisen Hesperiankadun ja Hietaniemenkadun väliselle osuudelle. Tosin liikenne on siinä rauhallista sekä määrän että nopeuksien osalta, mutta oma väylä lisää turvallisuutta ja reitin suosiota.

Pyörätien rakentaminen suunnitelmassa esitetyllä tavalla aiheuttaisi myös jossakin määrin ongelmia Taivallahden koulun läheisyydessä erityisesti koulutuntien alkamisen ja päättymisen aikaan. Ei ole järkevää luoda sellaista reittiä, jonka varrelle saatettaisiin tarvita valvontaa lukukausien ajaksi. Ekologiset perustelutkin ontuvat, kun hyvä reitti on jo olemassa ja pyörätie haittaisi esimerkiksi bussien kääntymistä Mechelininkadulta Pohjoiselle Hesperiankadulle. Seurauksena olisi ruuhkautumista, ajanhukkaa ja liikenteen päästöjen tarpeetonta kasvua. Se ei ole suotavaa, koska Mechelininkatu on leimallisesti asuin- ja työväylä, tulevaisuudessa nykyistä enemmän myös Hesperiankatujen ja Kesäkadun välisellä osuudella.

Uusien pohjois-eteläsuuntaisten pyöräteiden sijaan tulisi keskittyä turvallisten poikittaisten reittien rakentamiseen. Hesperiankatujen kohdalla ja siitä etelään tästä on huolehdittu kohtuullisen hyvin, kun Hesperian esplanadia pitkin on mahdollista siirtyä Taivallahdesta Töölönlahdelle vain pyöräilylle varattua väylää pitkin. Etelämpänä siirtyminen käy helposti Hietaniemenkadun tai idästä länteen Arkadiankadun kautta. Myös muut itä-länsisuuntaiset kadut ovat Mechelininkadun länsipuolella varsin rauhallisia. Nordenskiöldin aukion läheisyydessä ei liene hyvää poikittaisreittiä, joten esimerkiksi Sibeliuksen puiston alueelle saattaa olla järkevää rakentaa reitti Mechelininkadun ja Merikannontien välille Kesäkadun tai Rajasaarentien läheisyyteen tai vaihtoehtoisesti reitti Linnankoskenkatua pitkin aukiolta Merikannontien pohjoispäähän. Viimeksi mainittu yhdistäisi samalla poikittaissuunnassa Paciuksenkadun pyöräliikenteen Nordenskiöldin aukioon ja siitä itään.

Jos päädyttäisiin Linnankoskenkatuun, olisi ehkä tarpeen rakentaa lisäksi Rajasaarentien tai Kesäkadun pyöräilyväylä. Silloin pyöräilijät välttyisivät kierrokselta siirtyessään Nordenskiöldin aukiolta eteläisiin kaupunginosiin.

Suunnittelualan eteläpuolella poikittaisliikenne on mahdollista uutta Baanaa pitkin.

Suunnitelmassa esitetään puukujanteen jalankulkuväylän kunnostamista. Puollamme suunnitelmaa tältä osin. Todennäköisesti tälle väylälle tulee lisää käyttöä, kun Taivallahden kasarmialue otetaan osaksi asumiskäyttöön. Olisi ehkä ajateltavissa, että tuo väylä varattaisiin aluksi sekä jalankulku- että pyöräilykäyttöön niin, että pyöräiliikenne ohjattaisiin Eteläisellä Hesperiankadulla olevaa reittiä pitkin Mechelininkadulta Hietakannaksentielle sekä vastakkaiseen suuntaan. Toistaiseksi puukujanväylän leveys riittäisi tällaiseen ratkaisuun, mutta jalankulkukäyttö kasvaa uusien asuintalojen myötä. Kun Pohjoisen Hesperiankadun liikenne on melko hiljaista Mechelininkadun ja Merikannontien välillä, voisi ajatella myös pyöräilyn ohjaamista puukujanteelta tälle katuosuudelle, kauemmas Taivallahden koulusta.

Katusuunnitelmassa esitetään poistettavaksi ja mahdollisesti uusittavaksi hyvin suuri määrä lehtipuita Hietaniemenkadun ja Eteläisen Hesperiankadun väliltä. Suunnitelmaselosteessa viitataan kuntotutkimukseen. Ei ole uskottavaa, että puut olisivat juuri tällä välillä erityisen huonokuntoisia. Pikemmin vaikuttaa siltä, että näin on jostakin suunnitelmaselosteesta mainitsemattomasta syystä haluttu tehdä ja sitä perustellaan täsmentämättömällä viittauksella kuntotutkimukseen. Ei siinä pyritä ainakaan kustannuksia säästämään tai jaksottamaan niitä pidemmälle ajalla todellisen uusimistarpeen mukaisesti.

Suunnitelmaselosteessa mainitaan puukujanne välillä Välskärinkatu – Linnankoskenkatu. Välskärinkatu ulottuu Pohjoiselta Hesperiankadulta Rajasaarentien ja Humalistonkadun yhtymäkohtaan. Siellä tai sen ja Linnankoskenkadun välissä ei ole puukujannetta eikä tuo alue edes kuulune tähän katusuunnitelmaan. Tarkoittaako maininta ehkä Sibeliuksen puiston (Rajasaarentien) ja Nordenskiöldin aukion välistä Mechelininkadun osuutta? Jos suunnitelmassa tai suunnitelmaselosteessa on tältä osin virhe ja tarkoitetaan tätä osuutta, ei käytetty menettely ole vaatimusten mukainen, vaan ainakin kyseisen osuuden taloyhtiöille on annettava uusi tilaisuus muistutusten esittämiseen. Myös muille muistutusten esittäjille tulisi antaa mahdollisuus lausunnon täydentämiseen tältä osin. Se ei ehkä ole kovin tarpeellista, mutta ei myöskään ilmeisen tarpeetonta.

Helsingissä 22.1.2013

AS OY Mechelininkatu 33

Matti Koivisto

Hallituksen puheenjohtaja

Asunto Oy Mechelinintalo  
c/o Isännöitsijä Matti Hiippala  
Isännöitsijätoimisto Aimo Astala Oy  
Raumantie 1, 2 krs.  
00350 Helsinki

HELSINGIN KAUPUNGIN KIRJAAMO  
HELSINGFORS STADS REGISTRATORSKONTOR  
Saapumit/Inkommit  
22. 01. 2013  
Dato/Dnr HEL 2012-01520  
Tehtävälus/La 10 01 02  
Oppgifsklasse

7219

Helsingin kaupunki  
Kirjaamo  
Yleisten töiden lautakunta  
PI 10  
00099 Helsingin kaupunki

21.1.2013

Viite: Helsingin kaupungin rakennusviraston katu- ja puisto-osasto  
Katusuunnitelmaehdotus koskien Etu-Töölön kaupunginosassa Mechelininkadun  
katusuunnitelmaa välillä Leppäsuonkatu - Nordenskiöldin aukio

## MUISTUTUS

Osoitteessa Mechelininkatu 15 sijaitsevan asuinkiinteistön omistava Asunto Oy Mechelinintalo vastustaa rakennusviraston tekemää katusuunnitelmaehdotusta tässä muodossa ja moittii seuraavia seikkoja:

### 1. Jalkakäytävien kaventuminen ja pyöräkaistojen tarpeettomuus

Suunnitelmassa esitetty Mechelininkadun jalkakäytävien kaventaminen 2,7 metrin levyisiksi (jotta alueelle saadaan tila pyöräkaistoille) tulee tarkoittamaan huomattavaa haittaa alueen asuntojen ja kadun varrella olevien liikehuoneistojen käytölle. Taloyhtiössämme on huomattava määrä vuokrauskäytössä olevia huoneistoja ja vuokralaisten vaihtuvuuden johdosta taloyhtiömme edustalla olevaa jalkakäytäväosaa käytetään muuttojen yhteydessä useita kertoja kuukaudessa tilapäiseen, muuttotavaroiden purkamisen ja pakkaamisen edellyttämään pysäköintiin. Vastaavasti taloyhtiössämme ovat liikehuoneistot tarvitsevat ajoittain jalkakäytävää huoltoliikennettä varten. Naapurikorttelissa olevan, alueen iäkkäämpiä asukkaita palvelevan lähielintarvikemyymälän edustalla on päivittäin seisautettuna jakeluajossa olevia kuorma-autoja, jotka jo nykyisen levyisen jalkakäytävän aikana joutuvat pysäköimään autonsa osaksi ajoradalle. Jalkakäytävien kaventaminen suunnitelman mukaiseksi 2,7 metrin levyiseksi saa aikaan sen, ettei mitään näistä toiminnoista voida tosiasiasa suorittaa aiheuttamatta huomattavampaa haittaa tai häiriötä muille katualueen käyttäjille. Oletettavaa on, että jalkakäytävien

Asunto Oy Mechelinintalo  
c/o Isännöitsijä Matti Hiippala  
Isännöitsijätoimisto Aimo Astala Oy  
Raumantie 1, 2 krs.  
00350 Helsinki

kaventamisen seurauksena oleva alueen liikehuoneistojen huollettavuuden heikkeneminen saa aikaan sen, että alueen liikehuoneistoissa toimivat yritykset siirtyvät muualle ja alueen palveluvarustus heikkenee. Näyttääkin siltä, että suunnitelman ainoana tarkoituksena on rakentaa alueelle pyörätie siltä huolimatta, että se aiheuttaa huomattavaa haitta alueen muille asukkaille ja käyttäjille.

Kyseenalaistamme myös suunnitellun pyörätien tarpeellisuuden, koska Etu-Töölön alueelle on viime kesänä valmistunut yli 5 miljoonaa euroa maksanut pyöräilyn pikatie Baana, josta pohjoiseen päin olevat yhteydet hoituvat Hietanimenrannan rauhallisten, liikennevalottomien pyöräilyreittien välityksin. Baanan rakentaminen on ratkaisevasti muuttanut alueen pyöräilykäyttäytymistä ja ohjaa suurimman osan pyöräilijöistä ajamaan Baanalla, josta on huomattavasti paljon paremmat ja turvallisemmat yhteydet ilman liikennevaloja eri puolille kaupunkia. On kyseenalaista, ketkä pyöräilijät haluaisivat käyttää Mechelininkadun varrella jalkakäytävän ja vilkkaan läpiajoliikenteen välissä kulkevaa pyöräkaistaa, kun käytössä on rauhallisempi rinnakkainen pyöräilyreitti. Esim Arkadiankadun pyöräkaistat sekä pyörätaskut ovat silmiinpistävän vapaita pyöräilijöistä.

## **2. Mechelininkadun puukujanteen kaataminen**

Vastustamme Mechelininkadun kulttuurihistoriallisesti arvokkaan puukujanteen kaatamista. Alue kuuluu valtakunnallisesti merkittävään rakennettuun kulttuuriympäristöön (Museovirasto RKY 2009) ja on lisäksi suojeltu Helsingin yleiskaavassa. Puukujan lähes kaikkien puiden kaato yhdellä kertaa muuttaisi vuosikausiksi alueen ilmeen radikaalisti.

Mikäli puukujanteen puista jotkut ovat huonokuntoisia, puukujanteen tässä tapauksessa tarpeellinen uudistaminen on syytä tehdä yksitellen kaatamalla ainoastaan huonokuntoisimmat puut kadun uusimisen yhteydessä ja uusimalla muut puut vähitellen tulevana vuosina siten, että puukujanne säilyttäisi mahdollisimman paljon nykyisen ulkoasunsa.

## **3. Ilta- ja yöpysäköintipaikkojen poistuminen**

Töölön pysäköintipaikkatilanne on ennestään erittäin huono, ja asukas-pysäköintipaikkoja on vaikea löytää. Ilta- ja yöpysäköinnin poisto kadunvarresta rakennettavan pyörätien vuoksi vaikeuttaa tilannetta entisestään. Taloyhtiömme hallituksen jäsen laski eräänä tammikuun arki-iltana, että talomme ulko-ovelta nähtävissä olevalla katuosuudella oli pysäköitynä 25 kpl henkilöautoja.

Asunto Oy Mechelinintalo  
c/o Isännöitsijä Matti Hiippala  
Isännöitsijätoimisto Aimo Astala Oy  
Raumantie 1, 2 krs.  
00350 Helsinki

Suunnitelman toteuttaminen edellyttäisi vastaavan määrän uusien pysäköintipaikkojen rakentamista suunnitelman mukaan poistuvien paikkojen tilalle.

Niinpä edellyttämme, että kaupunki esittää tilalle uusia, korvaavia pysäköintipaikkoja. Kaupungin tulee tarjota asukaspysäköintimaksulle myös vastinetta.

#### 4. Liikennehaittojen lisääntyminen

Suunnitelmassa esitetty Mechelininkadun ajoratojen kaventaminen noin 3-metrisiksi tarkoittaa liikenteen hidastumista ja ruuhkien lisääntymistä entisestään. Moottoriajoneuvojen seisottaminen liikennevaloissa lisää liikenteen päästöjä. Puuston kaataminen lisäksi myös liikenteestä aiheutuvaa melua ja vaikuttaisi liikenteen päästöihin.

Kapeat 3-metriset kaistat ovat sitä paitsi liian kapeita Mechelininkatua yhtenä pääreitteinään käyttäville pelastuslaitoksen hälytysajoneuvoille ja Länsisataman matkailubussiliikenteelle. Läpiajo tulee merkittävästi lisääntymään myös Jätkäsaaren asuinalueen valmistuttua.

Bussilinjan 24 jo toteutettuun reittimuutokseen ja nyt esitettyyn suunnitelmana liittyvä alueen joukkoliikenteen heikentäminen tulee lisäämään alueen henkilöautojen käytön tarvetta. Suunnittelun kohteena olevalta katuosuudelta poistettiin jo elokuussa kaikki bussilinja 24:n pysäkit. HKR:n nyt tekemä ehdotus huonontaa edelleen alueen joukkoliikenteen käyttömahdollisuuksia, koska Hesperiankadun ja Arkadiankadun väliseltä osuudelta poistuisi pienen ajan sisällä kaikkiaan 10 julkisen liikenteen pysäkkiä ja tilalle tarjotaan kahta uutta pysäkkiä. Alueella asuu paljon iäkkäitä ja liikuntarajoitteisia henkilöitä sekä lapsiperheitä, jotka tarvitsevat päivittäin sujuvaa ja helpokäyttöistä joukkoliikennettä.

Tehdyt ehdotukset siis heikentävät merkittävästi alueen joukkoliikennettä ja ovat lisäksi ristiriidassa **Helsingin Yleiskaava 2002:ssa, HSL:n Suunnittelun lähtökohdissa, HSL:n Joukkoliikenteen suunnitteluohjeessa, Helsingin raitioliikenteen kokonaiskehittämisselvityksessä ja Pääkaupungin ilmastostrategia 2030:ssa** esitettyjen niiden periaatteiden kanssa, jotka koskevat joukkoliikenteen edistämistä, kehittämistä ja suosimista. Niissä kaikissa korostetaan julkisen liikenteen sujuvuutta, pysäkkien läheisyyttä ja raideliikenteen suosimista. Pääkaupunkiseudun ilmastostrategia 2030:n mukaan yhteydet joukkoliikenteen pysäkeille on järjestettävä erityisen hyvin. Ehdotuksessa ei ole esitetty minkäänlaisia perusteita alueen julkisen liikenteen eli linjojen 8 ja 24 pysäkkien poistolle.

## Asunto Oy Mechelinintalo

c/o Isännöitsijä Matti Hiippala  
Isännöitsijätöimisto Aimo Astala Oy  
Raumantie 1, 2 krs.  
00350 Helsinki

Mechelininkadun julkisen liikenteen taso ei vastaa muutoksen jälkeen enää HSL:n Joukkoliikenteen suunnitteluohjeessa alueelle määriteltyä joukkoliikenteen palvelutasoa, eikä kadulta ole enää olemassa tason edellyttämää julkisen liikenteen yhteyttä alueen keskuksiin eli Rautatientorille tai Kamppiin

### 5. Katusuunnitelman selostuksessa esiintyvät puutteet

Mielestämme HKR:n katusuunnitelma on valmisteltu puutteellisesti, koska siitä puuttuvat seuraavat asiaan merkittävästi vaikuttavat seikat:

#### 1. Katurakennustyön aikataulu

- Milloin katutyö on tarkoitettu tehtäväksi ja kuinka pitkä on sen valmistumisaika

#### 2. Rakennusaikaiset häiriöt

- Miten paljon rakennustyö häiritsee Mechelininkadun läpiajoliikennettä ja kuinka paljon ajorata kapenee työn aikana
- Minne liikennettä ohjataan kapenevasta katutilasta töiden ajaksi
- Miten hälytysajoneuvot ja Länsisataman matkustajaliikenne mahtuvat kadulle töiden aikana

#### 3. Rakennustyön tarve

- Suunnitelmasta puuttuu selvitys siitä, kuinka paljon Arkadiankadun pyöräkaistoja ja Hietaniemenraanan kautta kulkevia pyöräteitä todellisuudessa käytetään
- Suunnitelmasta puuttuu selvitys siitä, kuinka Baanan rakentaminen on vaikuttanut alueen pyöräteiden tarpeeseen kesän 2012 jälkeen.

#### 4. Ympäristövaikutukset / Liikenteen aiheuttamat päästöt

- Suunnitelmasta puuttuu selvitys siitä, miten paljon liikenteen päästöt lisääntyvät Mechelininkadulla, kun ajoneuvoliikenne hidastuu ajoratojen kapenemisen ja lehtipuiden kaatamisen vuoksi.

#### 5. Ympäristövaikutukset / Puuston supistamisesta aiheutuva melutason kasvu

- Suunnitelmasta puuttuu selvitys siitä, miten paljon liikenteen aiheuttama melutaso puuston vähenemisen vuoksi lisääntyy.

#### 6. Lisääntyvä läpiajoliikenne Jätkäsaaresta

- Hankkeessa ei oteta huomioon, että Mechelininkadun läpiajoliikenne tulee vielä lisääntymään ja ruuhkat pahenemaan, kun Jätkäsaaren kaupunginosa valmistuu.



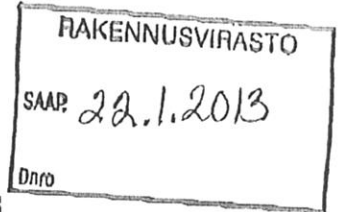
Asunto Oy Mechelinintalo  
c/o Isännöitsijä Matti Hiippala  
Isännöitsijätoimisto Aimo Astala Oy  
Raumantie 1, 2 krs.  
00350 Helsinki

Edellä esitettyihin näkökohtiin viitaten esitämme, että Helsingin kaupunki luopuu Mechelininkadun katurakennustyöstä nyt esitetyssä muodossa ja palauttaa alueen liikenneolot hyväksyttävälle, alueen vahvistettua palvelutasoa vastaavalle tasolle.

Asunto Oy Mechelinintalo

Matti Hiippala  
isännöitsijä





Asunto Oy Väinämöisenkatu 15  
(Väinämöisenkatu 15 / Sammonkatu 12,  
00100 Helsinki)

MUISTUTUS  
21.01.2013

Helsingin kaupunki  
Kirjaamo, yleisten töiden lautakunta  
PL 10  
00099 HELSINGIN KAUPUNKI

HELSINGIN KAUPUNGIN KIRJAAMO HELSINGFORS STADS REGISTRATORSKONTOR	
Saapunut/Inkommit	
22. 01. 2013	
Dnro/Dnr	HEL 2012-015700
Tilaväyläluokka	10 05 02
Oppgiftsklass	

Viite: Katusuunnitelmaehdotus: Etu-Töölö, 13. kaupunginosa  
Mechelininkatu välillä Leppäsuonkatu – Nordenskiöldin aukio  
Ilmoitus suunnitelman nähtävilläolosta 2.1.2013

## Muistutus katusuunnitelmaehdotukseen

70 29

Suunnitelmalla on valitettavasti huomattavia negatiivisia vaikutuksia taloyhtiölle ja alueen asukkaille. On positiivista, että pyöräilymahdollisuuksia yritetään parantaa, mutta toteutuksen suunnitelmat ovat todella huonot. Suunnitelmat pääkohdittain:

- Jalkakäytävää ja ajoväyliä kavennettaisiin n. 75 cm, jotta ajokaistalle voitaisiin rakentaa yksisuuntainen 1,5 m levyinen pyöräkaista
- Mechelininkadulle tulisi koko katuosuudelle jatkuva (24 h) pysähtymiskielto eli ilta-, yö-, sunnuntai-pysäköinti poistuisi eikä ajoväylälle saisi pysähtyä lainkaan
- Raitiovaunu 8:n Caloniuksen ja Perhon pysäkit poistettaisiin ja uusi pysäkki tulisi Arkadiankadun risteysalueen tuntumaan
- Lisäksi puita uusittaisiin

Suunnitelman haitalliset vaikutukset taloyhtiöön sekä alueeseen ja sen asukkaisiin:

- liikehuoneistojen tavarantoimitus vaikeutuisi olennaisesti, koska ajoväylälle ei saisi enää pysähtyä lainkaan, tavarankuljetusautot eivät mahtuisi kavennetulle jalkakäytävälle ja jos ajavat niin jalankulkijat eivät mahdu ohitse, vaan joutuvat kiertämään pyörätien /ajoväylän kautta, mikä ei ole heille turvallista. Jalkakäytävän leveys tulisi olemaan n.220 cm ja porraskäytävien kohdalta n. 160 cm riippuen jalkakäytävillä olevista askelmista.
- kun tavarantoimitus vaikeutuu /estyy, niin sen myötä liikehuoneet eivät ole enää houkuttelevia, mikä myös vaikuttaa yrittäjyyteen, tiloista saataviin vuokriin ja mahdollisuuksiin vuokrata niitä, mikä vaikuttaa lopulta myös taloyhtiöiden talouteen.
- huoltotoimenpiteiden vaikeutuminen voi vaikuttaa tulevaisuudessa myös sopimus- ym. hintoihin
- Tieliikennelain 27 §:n mukaisesti jalkakäytävälle voi tilapäisesti pysäyttää auton, mutta se ei saa kohtuuttomasti haitata jalankulkua. Kavennetulle jalkakäytävälle kulkuneuvon tilapäinen pysäyttäminen estää jalankulun täysin eli siitä on kohtuutonta haittaa jalankulkijoille.
- Pysähtymiskieltoimerkin vaikutusalueella ei saa pysähtyä edes purkamaan kuormaa, jättämään matkustajaa pois kyydistä tai ottamaan kyytiin tms. Näin ollen myös taksien, muuttoautojen jne. tulisi ajaa altaalle jalkakäytävälle, jossa ne ovat jalankulkijoiden tiellä kohtuuttomasti.

- Myös taloissa asuvien asukkaiden vieraiden vierailu talossa vaikeutuu huomattavasti, jos Mechelininkadulle ei saa iltaisin ja viikonloppuisin pysäköidä, samoin asukkaiden tavaroiden purku ja lastaus talon edessä. Tämä koskee myös lähikaduilla asuvien vieraita.
- Pysähtymiskiello Mechelininkadulla poistaa alueelta paljon iltai-, yö- sekä sunnuntai- ja viikonloppuisin mahdollisuuksia, eli parkkipaikkojen määrä iltaisin ja viikonloppuisin vähenee n. 200-250 paikalla. Autot joutuvat siirtymään siis lähikaduille ja ajoralli alkaa. Lähikatujen asukkaat joutuvat entistä enemmän etsimään parkkipaikkoja.
- Väinämöisen-, Sammon- ja Ilmarisenkadun välittömässä läheisyydessä ovat Taivallahden ala-aste, kolme pienten lasten leikkikenttää, vammaisasuntola ja urheilukenttä sekä ulkoilualaue. Tällöin lisääntyvä autoilu näillä kaduille tekee lasten liikkumisen entistä turvattommaksi.
- Etu-Töölön alueella on myös kunnan tilastojen mukaan vaikea pysäköintitilanne, pysäköintipaikkoja ei ole riittävästi alueen asukkaille eikä alueella vieraileville.
- Alueen huonoa pysäköintitilannetta juuri iltai- ja yöaikaan pahentaa se, että alueen kiinteistöissä, kuten Temppelein aukion kirkossa, yliopiston rakennuksissa, kouluissa ja yrityksissä, ravintoloissa, joissa kaikissa on toimintaa myös iltaisin, vierailee paljon autoilevia. Pysähtymiskiello vaikeuttaa tilannetta entisestään, koska Mechelininkatu on iltaisin ja öisin ahkerassa käytössä. Päivisin ajoväylät ja jalkakäytävät ovat ahkerassa pysähtymis-, purku- ja lastauskäytössä.
- Rannassa kulkee pyörätie, joka on turvallisempi kuin Mechelininkatu myös pyöräilijöille. Leppäsuolta pääsee pyörillä pyörätietä pitkin (Hietaniemenkatu- Hietakannaksentie- Merikannontie) aina Stenbäckinkadun risteykseen. Tällä välillä ei ole yhtään liikennevaloa. Sen sijaan suunnitellulla pyörätielellä on ainakin kymmenen liikennevaloristeystä. Kaupunki rakensi myös Baanan helpottamaan pyöräilijöiden kulkua. Sitä pitkin he pääsevät hyvin Töölönlahdelle sekä sieltä Nordenskiöldinkadulle ja myös Keskuspuistoon.
- Mechelininkadun suuntaisia pyöräteitä on välittömästi läheisyydessä siis kaksi.
- Ajokaistojen kaventamisesta seuraa myös ahtausta ajoväylälle, etenkin kun Mechelininkadulla liikkuu paljon myös isokokoisia kulkuneuvoja, kuten turistibusseja, kuorma-autoja, paloautoja ja Marian sairaalan ambulanssiliiikenne jne. Nyt kaistojen leveys on antanut joustavuutta liikenteeseen väistämistarpeen ilmetessä.
- Kaiken kaikkiaan ehdotettu suunnitelma tekisi Mechelininkadusta kuulumaisen läpiajoväylän, johon ei saa edes pysähtyä, sekä ikävän, ahtaan ja vaarallisen polun tavallisille jalankulkijoille ja täysin mahdottoman sumpun postin jakelijalle ja rollaattoria tai lastenvaunuja työntäville kaupunkilaisille. Vähitellen nyt kiinnostavan ja viihtyisän asuinkadun ja -alueen viehätysvoima elävänä kaupunginosana pienenee, huoltotoimet vaikeutuvat ja kustannukset kasvavat.
- Liikehuoneiden palveluiden häviämällä / supistumisella, parkkipaikkojen vähentymisellä on kielteisiä vaikutuksia alueen kaikkiin taloyhtiöihin, ei vain Mechelininkadun taloyhtiöihin

Perustelut katusuunnitelman toimenpiteille ja toimenpiteet ovat ristiriidassa keskenään sekä perustelut eivät vastaa todellisuutta.

- Raitiolinjan 8 kehittämissuunnitelman toimenpidekortin 6 (sivu 7) mukaan nykyinen ongelma, että Marian sairaalan ja Perhon pysäkkien väli olisi lyhyt eli 230 m. Kuitenkin Marian sairaalan ja Perhon pysäkkien väli on noin 400 m ja Perhon ja Caloniuksenkadun pysäkkien väli on noin 350 m, jotka ovat kantakaupungissa yleisiä ja asuinalueiden hengen mukaisia. Näin ollen Raitiolinjan 8 kehittämissuunnitelman mukaista ongelmaa ei ole olemassa, eikä näin ollen pysäkkien yhdistäminen ole tarpeellista.
- Raitiolinja 8 kehittämissuunnitelman mukaan pysäkkien yhdistäminen nopeuttaisi ajoaikoja ja toisi matkustajille aikahyötyä, mutta kun kävelymatkat pitenevät niin itse asiassa matkustajien kokonaisaika liikuttaessa paikasta toiseen pitenee, eikä lyhene. Raitiovaunu 8:n pysäkkien yhdistäminen ja siirtäminen kauemmaksi huonontaa julkisen liikenteen palvelua ja tavoitettavuutta, etenkin kun jo bussilinja 24 on poistettu Mechelininkadulta (tästä kohtaa). Kahden raitiovaunun pysäkin olemassaolo ei voi tuoda kunnalle kovin paljon lisäkustannuksia, kun

- taas joillekin huonosti liikkuville pysäkin siirtämisellä voi olla merkittävää vaikutusta esim. heidän omatoimisuuteensa, mahdollisuuksiin liikkua itsenäisesti jne.
- Lisäksi pysäkkien yhdistämisestä seuraisi, että pysäkkien välit pitenisivät olennaisesti eli Marian sairaalan ja Arkadiankadun pysäkkien välissä on noin 500 m, ja Arkadiankadun ja Apollonkadun pysäkkien välissä on noin 600 m. Kävelymatkan piteneminen etenkin huonosti liikkuville, kuten liikuntarajoitteisille, vanhoille tai muuten huonosti liikkuville, on merkittävä huononmus, kun pysäkkien saavutettavuus hankaloituu. Näin olen toimenpide on Liikenne- ja viestintäministeriön esteettömyysstrategian 2003 "Kohti esteetöntä liikkumista" vastainen.
  - Jo aikaisemmin toimenpiteet ovat hankaloittaneet alueen julkisen liikenteen saavutettavuutta. Bussilinjan 24 reitin muutos heikensi olennaisesti alueen esteettömyyttä eli julkisen liikenteen pysäkin saavutettavuutta mm. liikuttaessa alueen terveyskeskukseen Kivelän sairaalaan. Pysäkkien yhdistämisestä seuraisi, että Mechelininkadulta väliltä Arkadiankatu Hesperiankatu vietäisiin kaikki julkisen liikenteen pysäkit.
  - Caloniuksenkadun pysäkkiä käyttävät Väinämöisenkadulla sijaitsevan vajaakuntoisten hoitolaitoksen hoidokit ja heidän saattajansa
  - Kaupunkisuunnittelulautakunnan pöytäkirjan mukaan: "Länsisataman lisääntynyt matkustajaliikenne on lisännyt liikennettä Mechelininkadun eteläpäässä. Tästä aiheutunut autoliikenteen kaistakapasiteetin lisääntyne kysyntä aiheuttaa tarpeen poistaa ilta- ja yöpysäköinti Mechelininkadulta Caloniuksenkadun ja Hietaniemenkadun välisellä osuudella." Kuitenkin todellisuudessa liikenne länsisatamaan Helsingin ulkopuolelta voidaan ohjata kehäteiden ja länsiväylän kautta länsisatamaan, jota kautta jo nyt esim. yli 12 m pitkien rekkojen on ajettava. Mechelininkatu on ruuhkaisimmillaan arkisin klo 16-18 eli ennen klo 18:a.
  - Jo nykyisin Mechelininkadulla on ruuhka-aikaan arkisin pysähtymiskielto voimassa ja sille voi pysäköidä arkisin vasta klo 18 jälkeen, jolloin liikenne on pysäköidyistä autoista huolimatta, sujuvaa. Näin ollen Länsisataman lisääntynyt matkustajaliikenteellä ei ole merkitystä kaistakapasiteetin lisäämiseen sinä aikana kun nykyisin Mechelininkadulle saa pysäköidä.
  - Solmukohta, joka ruuhkauttaa liikennettä Marian sairaalasta etelään päin ruuhka-aikaan on Mechelininkadun ja Porkkalankadun risteysalue, eikä sen ongelmaa pystytä ratkaisemaan poistamalla Mechelininkadulta nyt voimassa olevaa ilta- ja yöpysäköintiä.
  - Jalkakäytävien kaventaminen, etenkin asuintalojen kohdalta, hankaloitaisi ihmisten liikkumista, jo nyt melko ahtailla jalkajäytävillä, etenkin kun huomioidaan esteettömyys ja jalankululiikenne alueen liikkeisiin. Liikenne- ja viestintäministeriön esteettömyysstrategian 2003 "Kohti esteetöntä liikkumista" mukaan liikkumisen tulee olla myös turvallista niin jalankulkijoille kuin pyöräilijöille, mutta nyt esitetty suunnitelma ei ole sen mukainen.

Yhteistyöterveisin,

Pekka Heinänen  
Hallituksen puheenjohtaja  
Asunto Oy Väinämöisenkatu 15

<http://www.esteeton.fi/portal/fi/tieto-osio/liikkuminen/jalankulku/>

<http://www.transportal.fi/Tiankkeet/elisa/strategia/pdf/esteettomyysstrategia.pdf>

<http://www.hsl.fi/FI/suunnittelu/suunnittelunlahtokohdat/Sivut/default.aspx>



Helsingin kaupungin rakennusvirasto

HELSINGIN KAUPUNGIN KIRJAAMO HELSINGFORS STADS REGISTRATORSKONTOR	
Saapunut/Inkommit	
21. 01. 2013	
Dnr/Dnr	HEL 2012-015700
Tehtäväluokka	10 05 02
Uppgiftsklass	

To'15

ASIA: Kannanotto Mechelininkadun kunnostamisen suunnittelusta (katupiirustuksesta)

Rakennusvirasto on järjestänyt Mechelininkadun kunnostamisesta yleisötilaisuuden 25.10.2012. Tiedotteessa kerrotaan mm.: ”Mechelininkadun suunnittelun tavoitteena on parantaa pyöräliikenteen sujuvuutta ja samassa yhteydessä saneerata kadun vanha puusto sekä uusia pinnoitteita. Työ rajoittuu välille Hietaniemenkatu – Nordensköldin aukio” ([http://www.hel.fi/hki/hkr/fi/ajankohtaista/mechelininkatu\\_1012](http://www.hel.fi/hki/hkr/fi/ajankohtaista/mechelininkatu_1012))

Autoliiton Helsingin osasto on 24.000 jäsenen rekisteröity yhdistys. Haluamme seurata Mechelininkadun suunnittelua ja antaa kirjalliset kommentimme suunnittelun eri vaiheissa. Yhteyshenkilömme asiassa on liikennetoimikuntamme puheenjohtaja, dipl.ins. Erkki Pätiälä.

Autoliiton Helsingin osasto toteaa suunnittelusta tässä vaiheessa seuraavaa:

- 1) On perusteltua, että Mechelininkadun katusuunnitelma tarkistetaan nyt, koska edellisestä tarkistuksesta on kulunut jo runsaasti vuosia.
- 2) Liikenteelliset lähtökohdat ovat kuitenkin kovin suppeat. Katutilaa tulisi suunnittelussa tarkastella kokonaisuutena kaikkien liikennemuotojen osalta.
- 3) Mechelininkatu on varsin leveä niin, että siinä on hyvät mahdollisuudet järjestää toiminnot nykyistä paremmin.
- 4) Nyt ollaan tekemässä katusuunnitelmaa, joka pohjautuu kaupunkisuunnitteluviraston liikennesuunnitelmiin, jotka eivät ota huomioon tasapuolisesti kaikkia liikennemuotoja.

Autoliiton Helsingin osaston esittää asiasta tässä vaiheessa seuraavaa:

Mechelininkadun yleissuunnitelma tarkistetaan niin, että siinä otetaan huomioon tasapuolisesti kaikki liikkumismuodot: Jalankulku, pyöräily, autoilu ja raitiovaunuliikenne. Tämä edellyttäneen yleissuunnitelman palauttamista kaupunkisuunnitteluvirastoon tarkistuksia varten.

- 1) Tärkeimmät muutokset nyt jo vanhentuneeseen yleissuunnitelmaan ovat tällöin seuraavat.
- 2a) Polkupyöräily siirretään koko Mechelininkadun pituudelta turvalliselle keskialueelle eli puurivistöjen väliin.
- 2b) Välillä Hietaniemenkatu – Caloniuksenkatu polkupyöräilyn vaatima tila toteutetaan niin, että raitiovaunut liikennöivät tällä osuudella vain yhtä raidetta pitkin. Toisen poistettavan raiteen paikalle suunnitellaan pyörätie. Raitiovaunut käyttävät yhtä raidetta molempiin suuntiin välillä Hietaniemenkatu-Caloniuksenkatu. Tämä onnistuu tietokoneohjaukselle aiheuttamatta raitiovaunuille ylimääräistä viivettä. Näin koska ko. katuosuudella liikkuu vain yksi raitiovaunulinja

ja sekin melko harvan aikataulun puitteissa. Ulkomailla on runsaasti esimerkkejä tällaisista onnistuneista ratkaisuista.

Nyt suunnitelmissa esitetty pyöräkaista ajoradan ja jalkakäytävän välissä on toimimaton ratkaisu näin isolla pääkadulla. Esimerkiksi talvella kaista on varmuudella täynnä lunta, jolloin pyöräilijät siirtyvät jälleen tavoitteiden vastaisesti vaarallisesti ajamaan jalkakäytävillä.

2c) Polkupyöräily välillä Caloniuksenkatu - Kesäkatu järjestetään Mechelininkadun keskikaistalle, joka sorapintaisena on nyt vähäisellä käytöllä.

3) Vaihtoehtoisena polkupyörätien ratkaisuna tutkitaan reitti Väinämöisenkadun länsireunassa, jossa on tilaa hyvin mikäli pyörätie kulkee osin puistossa.

4) Raitiovaunun linjan osuus päällystetään, koska sorapinta aiheuttaa kesäisin paljon pölyhaittaa. Mallia voi katsoa vaikka Tukholman kadun vastaavasta ratkaisusta.

5) Asukkaille tärkeä vieraspysäköinti Mechelininkadun varressa iltaisin kello 18 jälkeen säilytetään ehdottomasti.

6) Mechelininkadun puuta ei kaadeta vain puuston vanhuuden perusteella. Puusto tulee asianmukaisesti tutkia ja vain huonokuntoiset uusia.

7) Mechelininkadun valaistus tulee saattaa nykyaikaiselle tasolle.

8) Mechelininkadun viemärisaneeraus tulee toteuttaa ennen katutason saneerausta kadun edestakaisen tarpeettoman repimisen välttämiseksi.

9) Mechelininkadun suuret painumat tulee korjata. Tällainen painuma on mm. Mechelininkatu 8 kohdalla. Sen on aiheuttanut pysäkillä 40 vuotta pysähtyneet bussit. Ikävintä asiassa on se, että painumassa on syksyisin 20 metriä pitkä ja 1½ metriä ja 10 cm syvä lammikko, josta autoilijat roiskuttavat vettä jalkakäytävällä kävelijöiden päälle ja jopa talon seinään asti.

10) Tiedottamista tulee ehdottomasti tehostaa. Lokakuussa järjestetystä tilaisuudesta oli ilmoitus vain Kamppi-lehdessä. Hyvällä syyllä voi kysyä miksi tiedotetta ei ollut Töölöläinen-lehdessä? Tuliko taloyhtiöille tiedotustilaisuudesta mitään tietoa tai kutsua?

Helsinki 13.11.2012

Autoliiton Helsingin osasto ry.

---

Yhteyshenkilömme:



SAAP. / INK.  
22.01.2013 14:25

Helsingin kaupungin rakennusvirasto

HELSINGIN KAUPUNGIN KIRJAASTO	
HELSINGFORS STADS REGISTRATORSKONTOR	
Säpunnut/Inkommit	
22. 01. 2013	
Dato/Dnr	HEL 2012-01570
Teléfono/telefon	10 0502
Uppgifts/ans	

7043

ASIA: Kannanotto Mechelininkadun kunnostamisen suunnittelusta (katupiirustuksesta)

Rakennusvirasto on järjestänyt Mechelininkadun kunnostamisesta yleisötilaisuuden 25.10.2012. Tiedotteessa kerrotaan mm.: ”Mechelininkadun suunnittelun tavoitteena on parantaa pyöräliikenteen sujuvuutta ja samassa yhteydessä saneerata kadun vanha puusto sekä uusia pinnoitteita. Työ rajoittuu välille Hietaniemenkatu – Nordensköldin aukio” ([http://www.hel.fi/hki/hkr/fi/ajankohtaista/mechelininkatu\\_1012](http://www.hel.fi/hki/hkr/fi/ajankohtaista/mechelininkatu_1012))

Autoliiton Helsingin osasto on 24.000 jäsenen rekisteröity yhdistys. Haluamme seurata Mechelininkadun suunnittelua ja antaa kirjalliset mielipiteemme suunnittelun eri vaiheissa. Yhteyshenkilömme asiassa on liikennetoimikuntamme puheenjohtaja, dipl.ins. Erkki Pätiälä.

Autoliiton Helsingin osasto toteaa suunnittelusta tässä vaiheessa seuraavaa:

- 1) On perusteltua, että Mechelininkadun katusuunnitelma tarkistetaan nyt, koska edellisestä tarkistuksesta on kulunut jo runsaasti vuosia.
- 2) Liikenteelliset lähtökohdat ovat kuitenkin kovin suppeat. Katutilaa tulisi suunnittelussa tarkastella kokonaisuutena kaikkien liikennemuotojen osalta.
- 3) Mechelininkatu on varsin leveä niin, että siinä on hyvät mahdollisuudet järjestää toiminnot nykyistä paremmin.
- 4) Nyt ollaan tekemässä katusuunnitelmaa, joka pohjautuu kaupunkisuunnitteluviraston liikennesuunnitelmiin, jotka eivät ota huomioon tasapuolisesti kaikkia liikennemuotoja.
- 5) Mechelininkadusta ei kuitenkaan saa tehdä aiempaa tärkeämpää pääkatua. Kadulla voi hyvin riittää yksi ajokaista henkilöautoliikenteelle kuten Mannerheimintiellä.

Autoliiton Helsingin osaston esittää asiasta tässä yksityiskohtaisesti seuraavaa:

Mechelininkadun yleissuunnitelma tarkistetaan niin, että siinä otetaan huomioon tasapuolisesti kaikki liikkumismuodot: Jalankulku, pyöräily, autoilu ja raitiovaunuliikenne. Tämä edellyttänee yleissuunnitelman palauttamista kaupunkisuunnitteluvirastoon tarkistuksia varten.

Tärkeimmät muutokset nyt jo vanhentuneeseen yleissuunnitelmaan ovat tällöin seuraavat:

- 1a) Polkupyöräily siirretään koko Mechelininkadun pituudelta turvalliselle keskialueelle eli puurivistöjen väliin.
- 1b) Välillä Hietaniemenkatu – Caloniusenkatu polkupyöräilyn vaatima tila toteutetaan niin, että

raitiovaunut liikennöivät tällä osuudella vain yhtä raidetta pitkin. Toisen poistettavan raiteen paikalle suunnitellaan pyörätie. Raitiovaunut käyttävät yhtä raidetta molempiin suuntiin välillä Hietaniemenkatu-Caloniuksenkatu. Tämä onnistuu tietokoneohjaukselle aiheuttamatta raitiovaunuille ylimääräistä viivettä. Näin koska ko. katuosuudella liikkuu vain yksi raitiovaunulinja ja sekin melko harvan aikataulun puitteissa. Ulkomailla on runsaasti esimerkkejä tällaisista onnistuneista ratkaisuista. Helsingin keskustassakin on yksi tällainen ratkaisu toteutettu. Nyt suunnitelmassa esitetty pyöräkaista ajoradan ja jalkakäytävän välissä on toimimaton ratkaisu näin isolla pääkadulla. Esimerkiksi talvella kaista on varmuudella täynnä lunta, jolloin pyöräilijät siirtyvät jälleen tavoitteiden vastaisesti vaarallisesti ajamaan jalkakäytävillä vaarantaen jalankulkijoiden turvallisuuden.

1c) Polkupyöräily välillä Caloniuksenkatu - Kesäkatu järjestetään Mechelininkadun keskikaistalle, joka sorapintaisena on nyt vähäisellä käytöllä.

2) Vaihtoehtoisena polkupyörätien ratkaisuna tutkitaan reitti Väinämöisenkadun länsireunassa, jossa on tilaa hyvin mikäli pyörätie kulkee osin puistossa.

3) Raitiovaunulinjan osuus päällystetään, koska sorapinta aiheuttaa kesäisin paljon pölyhaittaa. Mallia voi katsoa vaikka Tukholmankadun vastaavasta ratkaisusta.

4) Asukkaille tärkeä vieraspysäköinti Mechelininkadun varressa iltaisin kello 18 jälkeen säilytetään ehdottomasti. Kyseessä on siis vieraspysäköinti eikä pääsääntöisesti ns. yöpysäköinti.

5) Mechelininkadun puita ei kaadeta vain puuston vanhuuden perusteella. Puusto tulee asianmukaisesti tutkia ja vain huonokuntoiset uusia. Korkeintaan kerralla uusitaan joka toinen puu.

6) Mechelininkadun valaistus tulee saattaa nykyaikaiselle tasolle.

7) Mechelininkadun viemärisaneeraus tulee toteuttaa ennen katutason saneerausta kadun edestakaisen tarpeettoman repimisen välttämiseksi.

8) Mechelininkadun suuret painumat tulee korjata. Tällainen painuma on mm. Mechelininkatu 8 kohdalla. Sen on aiheuttanut pysäkillä 40 vuotta pysähtyneet bussit. Ikävintä asiassa on se, että painumassa on syksyisin 20 metriä pitkä ja 1½ metriä ja 10 cm syvä lammikko, josta autoilijat roiskuttavat vettä jalkakäytävällä kävelijöiden päälle ja jopa talon seinään asti.

9) Tiedottamista tulee ehdottomasti tehostaa. Lokakuussa järjestetystä tilaisuudesta oli ilmoitus vain Kamppi-lehdessä. Hyvällä syyllä voi kysyä miksi tiedotetta ei ollut mm. Töölöläinen-lehdessä? Tuliko taloyhtiöille tiedotustilaisuudesta mitään tietoa tai kutsua?

10) Lokakuussa tiedottamisen osalta täysin epäonnistunut tiedotustilaisuus asukkaille tulee uusia.

Helsinki 21.01.2013

Autoliiton Helsingin osasto ry.

Kari Tomivaara (P)

IRPI HOKKA VES

x) Lomaa

Helsingin kaupungin  
Yleisten töiden lautakunta  
PL 10  
00099 Hkin kaupunki

HELSINGIN KAUPUNGIN KIRJAMO HELSINGFORS STADS REGISTRARSKONTOR	
Saapunut/Inkomst:	
22. 01. 2013	
HEL 2012-015700	
Dnro/Dnr	
Tehtäväluokka	100502
Uppgiftsklass	

Muistutus Mechelininkadun  
suunnitelmasta TO 35

Olen asunut Helsingissä aina,  
vuodesta 1944. Ensimmäiset  
7 vuotta elolaisissa kaupungin-  
osissa ja vuodesta 1952 alkaen  
Töölöntori - Väinämöisenkatu.

Pöytä on tapahtunut, nyt tuli  
kuitenkin Olen suunnitelmat,  
joihin on tarve reagoida.

Raitiovaunu 5:n lopettamisen oli  
suuri murhe, kolmen raitio-  
vaunun uusi reititys merkin-  
tönsä sukkupöytä ja Töölö-  
läisten viimeisin isku, 24:n  
reitti kalmistojen kautta, nai-  
vostuttava.

Nyt tulossa !? !? Oleva 8:n pysäkin  
pöytä. Caloniemenkadun pysäkki  
ei parhela vain tienoon asuilla,  
vaan myös esim. läheisen koulun  
oppilaita. Se on yhteyden meidän  
länsi-käytävä - Helsinkiin ja  
olempain.

Mechelininkadun oalta:  
Säilyttää puut / puistotie;  
Mikä on meidän ja puisto  
vain meidän melua Pyörätie

kuuloo jo ranta- ja rantojen pitkin  
 joka suuntaan ympäri kaupun-  
 gin ja pidemmälle Beana  
 vie keskustaan. Kannatan  
 pyöräilyä, vaikka itse siihen  
 jostin, mutta useat pyöräilijät  
 ovat jo "villiejä" ja ajelvat missä  
 ja miten oaltuu.

Mechelininkadun jalakäytävä  
 voi laajentaa, jotta liikenne  
 sujuisi pyöräilijöistä autoista  
 huolimatta länsisuuntaan (vrt.  
 länsisatama).

Tässä suurimmat.

22.1.2013

Helsinki, 11.1.2013

HELSINGIN KAUPUNGIN KIRJAAJA HELSINGFORS STADS REGISTRATORSKONTO	
Saapunut/Inkommit	
15. 01 2013	
Omro/Önr	HCL 2012 - 015700
Tehtäväluokka	10 05 02
Uppgiftsklass	

Helsingin kaupunki  
Kirjaamo  
Yleisten töiden lautakunta  
PL 10

00099 HELSINGIN KAUPUNKI

### Muistutus katusuunnitelmasta Mechelininkatu 29998

Esitän mielipiteenäni seuraavaa:

HSL-kuntayhtymän hallitus on 10.5.2011 hyväksynyt raitiolinjan 8 kehittämissuunnitelman ja päättänyt esittää Helsingin kaupungille, että toimenpiteiden toteuttamiseen varaudutaan mahdollisimman nopeasti jo vuoden 2012 investointiohjelmista lähtien.

Kaupunkisuunnittelulautakunta on 10.6.2011 hyväksynyt raitiolinjan 8 kehittämissuunnitelman jatkosuunnittelun pohjaksi.

Raitiolinjan 8 kehittämissuunnitelma koostuu ns. kohdekorteista, joissa kussakin on käsitelty yksi toimenpide raitioliikenteen sujuvoittamiseksi. Yksi näistä toimenpiteistä on Perhonkadun ja Caloniuksenkadun raitiovaunupysäkkien yhdistäminen uudeksi pysäkiksi Arkadiankadulle, kuten katusuunnitelmassa esitetään tehtävän (kortti 6).

Kohdekortissa 7 on suunniteltu Sammonkadun suojatien liikennevalojen poistaminen raitiotien kohdalta, sillä raitiovaunu joutuu usein pysähtymään tässä liikennevaloihin. Valojen poisto on toteutettu porrastamalla suojatie, jolloin jalankulkijat ylittävät autokaistat edelleen valo-ohjatusti mutta raitiotie ylitetään ilman valo-ohjausta.

Katusuunnitelma ei kuitenkaan ota huomioon tätä suojatien porrastamista, joka on nyt syytä tehdä muiden katutöiden yhteydessä. Katusuunnitelmaa on suojatieporrastuksen osalta muutettava siten, että porrastus lisätään katusuunnitelmaan

#### Suojateiden porrastaminen

- aikaansaa kehittämissuunnitelman mukaan 54 000 euron vuosittaiset liikennöintikustannussäästöt
- tuottaa raitiovaunumatkustajille laskennalliset 123 000 euron vuosittaiset aikasäästöt
- saa hyöty-kustannussuhteen 8,77, mikä on poikkeuksellisen korkea
- on syytä tehdä muiden katutöiden yhteydessä

Nykyisen suojatien talvikunnossapito on vaivattomampaa kuin porrastetun suojatien. Käytännössä kyse on arvovalinnasta. Halutaanko talvikunnossapidossa nähdä hiukan enemmän vaivaa, jotta raitiovaunuliikenne nopeutuu ja jotta 5620 päivittäistä raitiovaunumatkustajaa pääsee sujuvammin, nopeammin ja luotettavammin perille kohteeseensa?

Vastakkain asettuvat talvikunnossapidon vaivattomuus sekä vuositasolla noin 1,7 miljoonan raitiovaunumatkustajan aika ja vaiva. Pitäisin erikoisena tilannetta, jossa porrastettu suojatie jätettäisiin nyt tekemättä.

Edellä todettuun nojaten esitän, että katusuunnitelmaa muutetaan Sammonkadun suojatien osalta siten, että kaupunkisuunnittelulautakunnan hyväksymä suojatien porrastusjärjestely toteutetaan.

Joukkoliikenneterveisin >

Helsingin kaupunki  
Kirjaamo  
Yleisten töiden lautakunta  
PI 10  
00099 Helsingin kaupunki

20.1.2013

HELSINGIN KAUPUNGIN KIRJAAMO HELSINGFORS STADS REGISTRATÖRSKONTOR	
Saapunut/Inkommit	
21. 01. 2013	
Dnr/Dnr	HEL 2012-015700
Tehdäväloukka Uppgiftsklass	10 05 02

Viite: Helsingin kaupungin rakennusviraston katu- ja puisto-osasto  
Katusuunnitelmaehdotus koskien Etu-Töölön kaupunginosassa Mechelininkadun  
katusuunnitelmaa välillä Leppäsuonkatu - Nordenskiöldin aukio

TO 17

## MUISTUTUS

Me allekirjoittaneet vastustamme rakennusviraston tekemää  
katusuunnitelmaehdotusta esitetystä muodossa seuraavista syistä:

### 1. Raitiotielinja 8:n pysäkkien poistaminen

Vastustamme raitiotielinja 8:n Caloniuksenkadun pysäkin poistoa. Kyseinen pysäkki on päivittäin erittäin ahkerassa käytössä. Pysäkin poisto pidentäisi linjan nykyisen Apollonkadun pysäkin ja ehdotetun Arkadiankadun pysäkin pysäkkivälin noin 650–700 metriin, mikä on kohtuuton välimatka tällä keskusta-alueella ja tuplasti pidempi kuin keskustan pysäkkivälit keskimäärin.

Kadun joukkoliikenne on jo ennestään ratkaisevasti huonontunut, koska sieltä poistettiin elokuussa 2012 kaikki bussilinja 24:n pysäkit. Joukkoliikennettä on tällä osuudella lähes mahdoton käyttää, koska Hesperiankadun ja Hietaniemenkadun välistä häviäisi pienen ajan sisällä kaikkiaan 10 julkisen liikenteen pysäkkiä.

Tehdyt ehdotukset pysäkkien poistosta ovat ristiriidassa kaupungin joukkoliikenteen suunnittelusta vahvistamien periaatteiden kanssa, joiden mukaan tulee suosia raideliikennettä, edistää liikkumisen sujuvuutta ja varmistaa pysäkkien läheisyys. Esitetyt ja jo tehdyt muutokset heikentävät merkittävästi Mechelininkadun julkisen liikenteen vahvistettua palvelutasoa\*\*\*\*\*.

### 2. Mechelininkadulle suunnitellut avohakkuut

Vastustamme Mechelininkadun arvokkaan puukujanteen kaatamista. Puukujanteella on merkittäviä historiallisia, kulttuurihistoriallisia ja maisemallisia arvoja. Puukujan kaato ja vanhojen isojen puiden korvaaminen uusilla pikkutaimilla muuttaisi vuosikausiksi alueen ilmeen radikaalisti. Mechelininkatu on otettu mukaan HKR:n hallinnoimaan Arvoympäristöselvitykseen, mutta katusuunnitelmasta ei ole silti tehty muutoksen edellyttämää ympäristöhistoriallista selvitystä tai vastaavaa. HKR:n katusuunnitelmassa väitetään, että puut kaadetaan niiden huonosta kunnosta johtuen ja että vain huonokuntoiset puut korvataan uusilla. Väite on

harhaanjohtava, koska selostuksen piirroksista näkyy selvästi, että kaikki Hesperiankadun ja Hietaniemenkadun väliset puukujanteen puut on merkitty kaadettaviksi koosta tai iästä riippumatta.

### **3. Liikennehaittojen ja liikenteen päästöjen lisääntyminen**

Suunnitelman mukaan Mechelininkadun ajoradat kavennettaisiin noin 3-metrisiksi. Se tarkoittaa ruuhkien hidastumista ja autojen seisottamista liikennevaloissa, mikä lisää liikenteen päästöjä. Vanha lehtipuukujanne on vaimentanut liikenteestä aiheutuvaa melua ja vähentänyt liikenteen päästöjen vaikutusta. Ruuhkat tulevat pahenemaan entisestään, kun Jätkäsaaren uusi asuinalue valmistuu.

Ruuhkia pahentavat lisäksi Mechelininkatua päivittäin käyttävät pelastuslaitoksen paloautot ja Länsisatamaan matkustajia kускаavat linja-autot, jotka eivät tule helposti mahtumaan uusille 3-metrisille ajokaistoille.

HKL:n johtokunnan puheenjohtajalta Otso Kivekkäältä tulleen tiedon mukaan Mechelininkadun kadunvarren yöpysäköinti poistetaan, koska Länsisataman rekkaliikenne sitä vaatii. Kadulla on kuitenkin yli 12-metristen moottoriajoneuvojen ajokielto. Nyt siis asukkaiden yöparkkipaikat aiotaan poistaa, jotta rekkaliikenne pääsee öisin helpommin jyräämään tuhansien kaupunkilaisten asuntokadulla.

### **4. Pyörätien tarpeellisuus**

Ihmettelemme, tarvitaanko ylipäänsä enää ollenkaan suunniteltua uutta pyörätietä, vaiko onko aika ajanut tämän hankkeen ohi. Eivätkö liikennesuunnittelijat ole huomanneet, että vilkkain pyöräliikenne on jo siirtynyt uudelle, nopealle ja liikennevalottomalle Baanalle?

### **5. Puutteellinen valmistelu**

Mielestämme HKR:n Mechelininkadun katusuunnitelma on kaiken kaikkiaan valmisteltu puutteellisesti, koska siitä puuttuvat lisäksi seuraavat seikat:

- Katurakennustyön aikataulu sekä rakennustyöstä asukkaille ja liikenteelle aiheutuvat häiriöt
- Uudelleenarvio pyörätien tarpeesta Baanan valmistuttua
- Hankkeen ympäristövaikutukset

Edellä esitettyyn viitaten esitämme, että Helsingin kaupunki luopuu Mechelininkadun esitetystä katurakennustyöstä tässä muodossa.



HELSINGIN KAUPUNGIN KIRJAAMO  
HELSINGIN SIUNNITTELU- JA LEGISLATIIVIKONTORI  
Säilytys/Arkistointi  
22. 01. 2013  
Dnr/Dnr HEL 2012-015700  
Tehtäväluokka 10 05 02  
Uppgiftsclass

724

## Valitus koskien Nordenskiöldinkatu – Mechelininkatu pyörätietä

Nordenskiöldinkatu-Mechelininkatu osuudelle on tehty liikennesuunnitelma, jossa pyörätiet lisätään jo nykyisellään ahtaalle kadulle. Suunnitelmassa ei ole huomioitu seuraavia näkökohtia:

- 1) Suunnitelman toteuttaminen maksaa lähes 3 miljoonaa euroa. Nordenskiöldinkadulta Leppäsuolle pääsee nytkin Merikannontietä pitkin kulkevaa pyörätietä. Liikennejärjestelyillä tänne voitaisiin toteuttaa kahdensuuntainen pyörätie ja Hietakannaksentie voitaisiin sulkea autoliikenteeltä, jolloin pyörätie jatkuisi aina Leppäsuolle asti. Tehtävät muutokset ovat huomattavasti pienempiä kuin Nordenskiöldinkatu-Mechelininkatu osuudella ja näin myös kustannukset jäävät alhaisemmiksi.
- 2) Pyörilijöille on toteutettu Auroran silta ja Baana. Suuri osa pyöräilijöistä tulee Keskuspuiston reunaan ja Auroran siltaa pitkin. Mikäli matka jatkuu Espooseen se etenee luonnollisesti Baanaa pitkin. Mechelinikadun pyörätien käyttäjien määrä on suuri kysymysmerkki. Yritykset eivät investoi Suomeen eivätkä perusta toimitiloja Helsingin keskustaan. Uudet työpaikat sijaitsevat kehäteiden varrella, jonne on helppo tulla kehyskunnista töihin: Aviapolis, Karakallio, Hakkila jne.
- 3) Ajokaistojen kaventaminen 3 metrin levyisiksi tulee hidastamaan liikennettä. Mechelininkatu on yksi pääväylyistä Länsiväylälle ja Jätkäsaareen/ Länsisatamaan, joista kumpikin tulee seuraavan 10 vuoden aikana lisäämään kadun liikennemääriä. Lisäksi kadulla ajaa paljon hälyytysajoneuvoja. Liikenne tulee takeltelemaan, kun bussit ja kuorma-autot yrittävät selviytyä 3m leveillä kaistoilla eteenpäin.
- 4) Mechelininkadun puuston kaato huonontaa kadun ilmanlaatua entisestään. Ilmanlaatuun vaikuttaa myös kaventuneiden kaistojen vuoksi hidasteleva liikenne. Puuston kaato vaikuttaa myös melutasoa lisäävästi sekä kaupunkikuvallisesti.
- 5) Asukkaiden ilta- ja yöpysäköinnin poistaminen kadulta aiheuttaa tarvetta uusille pysäköintipaikoille. Lisäksi ihmisillä on tarve saada ajoittain pysäköityä auto oven eteen raskaiden tavaroiden purkamisen ajaksi. Mikäli pysähtyminen ei ole sallittua mihinkään aikaan, autot tullaan pysäköimään pyörätielle lastauksen ja purun ajaksi kuten kävelykaduilla tehdään.
- 6) Caloniuksen kadun raitiovaunupysäkin poisto ja Perhonkadun pysäkin siirto heikentävät alueella asuvien liikenneyhteyksiä. Jo 3T/3B raitiovaunun reittimuotoksen myötä yksityisautoilu on lisääntynyt heikentyneiden yhteyksien vuoksi. Kun autotalli on lähempänä kuin raitiovaunupysäkki, matkantekovälineeksi valikoituu auto, vaikka määränpää olisi keskustassa tai raitiovaunuverkoston ulottuvissa.

Helsingissä, 22.1.2013



HELSINGIN KAUPUNGIN KIRJAAMO HELSINGFORS STADS REGISTRATORSKONTOR	
Saapunut/Akommit	
21. 01. 2013	
Dnr/Dnr	1100 2012-015700
Tehtäväluokka	10 0502
Uppgiftsklass	

Lähetetty: 21. tammikuuta 2013 10:55  
Aihe: Valitus Mechelininkadun liikennesuunnitelmaan

### Valitus Mechelininkadun liikennesuunnitelmasta

Rakennusviraston tekemä liikennesuunnitelma on suoranaista tyranniaa kadunvarsiusukkailla. Kaupungin periaate keskusta-asumisen suosimisesta on unohdettu. Suunnitelman takia häviäisivät kaikki ilta- ja viikonloppupysäköinti. Muut vähäiset paikoituspaikat täyttyvät asukkaiden autoista. Minne voivat kävijät esimerkiksi lapsiperheet jättää autonsa? Minään vuorokaudenaikana ei pääse kilometriä lähemmäs. Mistä asukkaat löytävät korvaavia paikkoja varsinaisten pysäköintikatujen auruuspäivien iltoina? Miten asukkailla onnistuu auton pakkaus, kun pyörätietä eikä jalkakäytävää saa tukkia. TO 12

#### Pyörätie

Kaikki ovat samaa mieltä Mechelininkadun ahtaudesta. Nyt suunnitelmassa yritetään muun liikenteen lisäksi laittaa vielä kaksi pyörätietä. Pyöräilijöille on Nordenskiöldinkadulta valmis reitti Taivallahden rantaan jatkuen Hietakannaksentielle, Hietanimenkadulle ja edelleen uudelle Baanalle. Ehdottaisin, että tätä kaunista, saasteetonta ja liikennevalotonta reittiä paranneltaisiin mahdollisimman käyttökelpoiseksi pyöräilijöille. Mechelininkadun pakokaasuinen ja katkeileva liikenne ei keskustelupalstojen mukaan tunnu pyöräilijöitä houkuttelevan.

#### Nykyisen tyyppisen pysäköinnin mahdollistaminen

Olen asunut Mechelininkadulla yli 30 vuotta ja tiedän, miten vähäinen jalankulkijoiden määrä kadulla on. Usein koko korttelin matkalla on vain yksi ainoa kulkija, mutta sitäkin enemmän joutuu kiertelemään jalkakäytävälle pysäköityjä autoja. Rakennusviraston suunnitelman seurauksena auton jättäminen jalkakäytävälle lisääntyisi. Jalankulkijan on vielä helppo väistellä pysäköityjä autoja, mutta lastenvaunujen ja rollaattoreiden pakkomenoa ajotielle on ikävä katsella.

#### Ehdotukseni

Ehdotan, että pyörätie ohjattaisiin kulkemaan rannan kautta ja Mechelininkadun pyörätielle varattuun 1,5metrin kaistaan lisätään sellainen osa jalkakäytävästä, joka riittää nykyisen tyyppisen pysäköinnin jatkumiselle. Riittävä leveys lienee 2,20metriä. Tällöin jalkakäytävästä noin 2metriä jäisi kokonaan jalankulkijoille. Huoltoliikenne voi käyttää edellä mainitulla tavalla muodostettavaa kaistaa, ja asukkaat voivat säilyttää ilta- ja viikonloppupysäköinninmahdollisuuden.

Näyttää siltä, ettei Rakennusviraston liikennesuunnitelmassa tunneta kotikatamme luonnetta.



HKR

Katu-ja puisto-osasto

Sala-Sorsimo/ Suominen

HELSINGFORS STADS REGISTRATORSKONTOR	
Saapumuskommit	
26. 03. 2013	
Dnro/Dnr	HGL 2012-015700
Tehtäväluokka	10 05 02
Uppgiftsklass	

Taloyhtiömme Väinänkylmä OY ja useat muut vastaavat Mechelininkadulla ovat perustellusti pyytäneet katumme suunnitelmat uuteen käsittelyyn.

Esitän vielä tärkeitä lisäyksiä heidän kritiikkiinsä.

M-KATU on keskellä yhä laajenevaa asuntoaluetta.

1 Leppäsuon asuntokorttelia laajennetaan.

2 Hesperian puiston kylkeen Kasarmialueelle on tulossa asuntoja ja palvelutalo.

3 Kadulla on suuri koulu Taivallahden ylä- ja ala-aste.

4 Hesperian puiston kohdalla on lastentarha ja suuri leikkipuisto.

5 Katu katkaisee myös kaikkien töölöläisten suosiman Sibelius-puiston.

Kaikki nämä seikat puhuvat, jo ennestään kovan, liikenteen lisäämistä vastaan.

#### PYÖRÄTIET

Onko kustannukset suhteutettu siihen, että 90 prosenttia pyöräilijöistä ei pyöräile päivittäin talvella. Suomea on turha verrata Tanskaan tai Hollantiin, tähän vedotaan liian usein.

Maksamme me kaikki teistä, joiden käyttöä näyttää ilmastomme rajoittava.

Eipä ainakaan Mechelinin kadulla ole talvella näkynyt pyöräilijöitä, vaikka katu on ollut erittäin hyvin hoidettu. Voi myös kysyä miksi Merikannonkadun pyörätietä ei ole jatkettu Hietakannaksen puistotien kautta, jossa on tilaa ja raitista ilmaa.

#### PAIKOITUS

Puute paikoista varsinkin talvella on ahdistava. Viikonlopun- ja iltapaikoitus on jätettävä. Ei voi olla mitään pakottavaa syytä poistaa sitä. Kaupungin tehtävä on helpottaa elämäämme, ei vaikeuttaa sitä. Kivijalkakauppiaille on kysymys myös heidän elinkeinoistaan.

#### PUISTOSUUNNITELMA

Ehdoton ei näin radikaalille suunnitelmalle. Yksi ajatusmalli on, että vain liikkujille mahdollisesti vaaralliset puut kaadetaan. Uusimista on jo tehty mm välillä Et.Hesperiankatu ja Caloniuksenkatu. Huomion arvoinen on mielipide, jossa esitettiin että yksi sukupolvi joutuisi kokemaan tämän autiuden.



Palautetta

## Palautetta

wwwpalaute@hel.fi [wwwpalaute@hel.fi]

Lähetetty: 14. tammikuuta 2013 20:08

Vastaanottaja: Kirjaamo Helsinki

Sivu 1/1  
HELSINGIN KIRJUNGIN KIRJAAMO  
HELSINGFORS STADS REGISTRATORSKONTOR  
Saapumispöytäkirja  
15. 01 2013  
HEL 2012-015700  
10 05 02

wwwpalaute@hel.fi (14.01.2013 20:07)

TO 5

Recipient = helsinki.kirjaamo@hel.fi

Palautteeni koskee sivua =

<http://www.hel.fi/hki/ksv/fi/Liikennesuunnittelu/Pyoraily>

teksti = Mechelinikadulle ollaan suunnittelemassa 3 MEUR  
pyörätieinvestointia - miksi ihmeessä!

Olen itse aktiivinen työmatkapyöräilijä, juuri alueella Töölö -  
Ruoholahti. En voi mitenkään ymmärtää, miksi Mechelinikadulle  
pitää tehdä pyörätie. Alueella on nyt muutaman tärkeän parannuksen  
jälkeen aivan erinomaiset pyörätieyhteydet - Baana avaa reitin  
Ruoholahdesta keskustaan, Kallioon ja Pasilaan. Kun hautausmaan  
kohdalla ollut kapeikko on poistettu, on Mechelininkadun  
länsipuolella hyvät reitit Etu-Töölöön Välskärinkadun kautta, Taka-  
Töölöön pääsee Välskärinkatua tai Hietakannaksentietä ja sitten  
vaikka Hesperiankatua, pidemmälle pohjoiseen on hyvä reitti  
Merikannontielle (kunhan pari kapeikkoa poistetaan). Kuka haluaa  
ajaa Mechelininkadulla? Ainakin nykyjärjestelyillä pyöräilijä  
onkin todellinen harvinaisuus Mechelininkadulla, ja joutaa  
olemaankin, koska vaihtoehtoja on runsaasti.

Ehdotettu 3 MEUR investointi maksaa Baanankin vuotuisella  
käyttäjämäärällä yli euron per käyttäjä kymmenen ensimmäisen vuoden  
aikana, ja itse asiassa uskon, että Mechelininkadun käyttö jää  
murto-osaan Baanasta. Joku kohtuus investointeihin. Jos 3 MEUR on  
pakko käyttää liikenteeseen, käyttäkää se vaikka talviseen  
lumenpoistoon ja katupölyn torjuntaan. Näissä kohteissa investointi  
tuottaa paljon paremmin kohentamalla asukkaiden tyytyväisyyttä ja  
vähentämällä liikenteen aiheuttamia terveyshaittoja.





Helsingin kaupunki,  
kirjasto,  
Heiskan Friden kirkkokuja,  
PL 10, 00099 Helsinki kaupunki

Helsingissä 20.01.2013

Muusikillis

Täten osittain me vastalcessem-  
me Neitsien Meckelinin kadun  
kuvien liikenne suunnittelua ja  
naarinkin puolesta kaatava kaadun  
varrella, yleisluonnossa nahoista-  
fulta suojelu alueilta.

HELSINGIN KAUPUNGIN KIRJAAMO HELSINGFORS STADS REGISTRATORSKONTOR	
Saapunut/Inkommit	
22. 01. 2013	
HEL 2012-015700	
Dno/Dnr	
Tehtä: äluokka	10 05 02
Uppgiftsklass	

Helsingissä 20.01.2013

TO 27



HELSINGFORS STADS REGISTRAFÖRSKONTOR	
Sannout/inkommit	
22. 01. 2013	
Direktör	HEL 2012-015700
Tehtävä	10 05 02
Uppgift	

**Aihe:** Katusuunnitelmasta, Mechelininkatu (välillä Leppäsuonkatu - Nordenskiöldin aukio)

Hei,

Rakennusviraston katu- ja puisto-osastolla on laadittu katusuunnitelma Mechelininkadulle. Helsingin kaupungin-museolta ei pyydetä katusuunnitelmista lausuntoa eivätkä ne tule meille tiedoksi, mutta kulttuuriympäristöviran-omaisena halusin kommentoida suunnitelmia hieman. Meille on myös tullut huolestuneilta helsinkiläisiltä palau-tetta katusuunnitelmista - etenkin puiden kaatamiseen liittyen.

Mechelininkatu on osa Etu-Töölön valtakunnallisesti rakennettua kulttuuriympäristöä (RKY 2009-kohde). Katu on myös osa Etu-Töölön Helsingin yleiskaava 2002:n kulttuurihistoriallisesti, rakennustaiteellisesti ja maisemakult-tuurin kannalta merkittäviä kokonaisuuksia. Haluaisin muistuttaa, että se on myös rakennusviraston katu- ja puis-to-osaston hallinnassa oleva arvoympäristö. Kaksi ensimmäistä onkin mainittu katusuunnitelman selostuksessa, mutta se, miten kadun arvot on erityisesti otettu suunnittelussa huomioon, ei käy selostuksesta ilmi.

Jere Saarikolta sain arvoympäristöt-tietokannasta kortin Mechelininkadusta, ja kadulle on v. 2008 annettu suoje-lun vaatimustasoksi luokka I, joka on siis arvokkain. Mechelininkadun jaksot Hietaniemenkadulta Kesäkadulle on kadun arvokkain pätkä, ja muut jaksot on luokiteltu II-luokkaan. Mechelininkadun päähahmo on säilynyt 1930-luvulta, ja yksityiskohdista on tuolta ajalta säilynyt mm. osa pinnoista ja osa puista. Kohdekohtaiseksi suositukseksi on kirjattu, että kohteesta tulee tehdä perusselvitykset sen historian ja kasvillisuuden osalta, ja kohde tulee kunnostaa näihin perusselvityksiin pohjautuvan kunnostussuunnitelman mukaan.

Katusuunnitelman ja sen selostuksen perusteella ei käy ilmi, että mitään historiallista selvitystä kadun vaiheista ja sen materiaaleista ym. olisi tehty. Kuitenkin katua ollaan nyt voimakkaasti muuttamassa mm. uusien pyörätiekais-tojen, puiden kaadon, materiaalien jne. kanssa. Miten nämä muutokset ovat käsitettävissä kohteen arvon suh-teen? Selostuksesta käy ilmi, että puista on tehty laaja kuntotutkimus ja sen perusteella päätettiin osa kujanteesta uusia. Kuitenkin suunnitelmat näyttävät, että puukujanteesta ollaan kaatamassa suurin osa välillä Hietaniemenka-tu – Et. Hesperiankatu. Ihmettelin myös, mihin perustuu ajatus päällystää raitiotien kiskoalue punaisella asfaltilla? Kuinka sen käyttö perustellaan tässä arvoympäristössä?

terveisin,



Lähetäjä:  
Lähetetty:  
Vastaanottaja:  
Aihe:

19. tammikuuta 2013 23:00  
Kirjaamo Helsinki  
Nordenskiöldinaukion ja Mechelininkadun tarkistettua pyörätiesuunnitelmaa koskeva  
muistutus

Arvoisa Vastaanottaja,

Vastustamme raitiolinja numero 8 pysäkin poistamista Caloniuksenkadun kohdalta. Kyseisen pysäkin poistamisesta saatava nopeusetu linjalle 8 on varmasti kyseenalainen, sitä vastoin paikallisten asukkaiden ja etenkin ikäihmisten kannalta tämä pysäkki on erittäin toimiva ja tarpeellinen. Jos Töölön vilkkaimmalta väylältä väliltä Eteläinen Hesperiankatu ja Arkadiankatu poistetaan kaikki julkisen liikenteen pysäkit (kuten nyt on käymässä) auto- ja pyöräliikenteen edistämiseksi, liikennesuunnitelmien tekijöillä on mielestämme uudelleenarvioitavaa. Kaupunkilaisten kannalta on hyvin outoa, että kaupunki liputtaa joukkoliikenteen puolesta, mutta tekee ratkaisuja, jotka eivät millään lailla tue sitä.

HELSINKI KAUPUNGIN KIRJAAMO HELSINGFORS STADS REGISTRATÖRSKONTOR	
Sähköposti/Inkommit	
21. 01. 2013	
Dnr/Dnr	HEL 2012-015700
Tiet. -	10 05 02
U	

T013



YLEISTEN TÖIDEN LAUTAKUNNALLE

Helsingissä 21 tammikuuta 2013

HELSINGIN KAUPUNGIN KIRJASTO HELSINGFORS STADS REGISTRÄTORSKONTOR	
Saapunut/Inkommit	
22. 01. 2013	
Dnr/Dnr	HCL 2012-015700
Tehtäväluokka Uppgiftsklass	10 05 02

## MECHELININKADUN MUUTOSSUUNNITELMAT

7022

Ensinnäkin: a) pyöräilyolosuhteiden parantaminen Helsingissä on luonnollisestikin hyvä pyrkimys, ja b) Mechelininkadulla asuvana autonomistajana olen sitä mieltä että pitkään käytössä ollut yöpysäköintijärjestely on vanhanaikainen ja turha. Siis - tähän asti kaikki hyvin. Mutta siihen se päättyykin. Julkiseen liikenteeseen ja "vanhoihin" lehmuksiin liittyvät suunnitelmat ovat kaupunkilaisten elämänlaadun, kestävän kehityksen ja kaupunkimiljöön laadun kannalta erittäin huolestuttavia.

Muutimme Espoosta Mechelininkadulle puolisen vuotta sitten osittain hyvien julkisten liikenneyhteyksien takia. Kohta tilanne on se että 10 (kymmenen) julkisen liikenteen pysäkkiä on poistunut lähistöltämme. On pöyristyttävää ja kaikkien hyväksytyjen tavoitteiden vastaista että kaupungin keskustassa vuonna 2013 näin dramaattisesti huononetaan julkisen liikenteen palveluja. Suunnittelijoiden tulisi nyt myöntää että joku on mennyt pieleen, eihän kukaan voi hymyilemättä seurata kehityksistä muistuttavaa tilannetta jossa yhtäällä tyhjä bussi koikkelehtii kilometrikaupalla työpöyhällä puistoalueella ja toisaalla kahden eri linjan bussit seuraavat toisiaan samalla reitillä kuin hait laivaa kun aikatauluja ei ole saatu toimimaan. Milloin nämä asiat korjataan jotta päästäisiin takaisin edes entiselle palvelutasolle?

Helsingin raitiovaunut ovat tietääkseni yhä luonteeltaan keskustaolosuhteita palvelevia perinteisiä raitiovaunuja, ainakaan en muista kuulleen että linjoja ruvettaisiin kehittämään pikaraitiotien (light rail, metro ligero etc.) suuntaan. Se kaupunkirakenne jota nykyiset linjat palvelevat eivät tietenkään siihen soveltuisikaan. Kuinka näin ollen joku voi väittää että pysäkinvälejä pidentämällä parannetaan palvelun tasoa?

Haluaisin myös tietää mitä ovat ne "virkamiesten bonukset" joista viime aikoina on julkisuudessa puhuttu ja joiden oletetaan liittyvän julkisen liikenteen tehostamispyrkimyksiin. Miksi nämä on luotu (jos on), miten ne toimivat ja minkälaisen kriteerien kautta niihin pääsee käsiksi?

Ja sitten lehmuksiin. Suomesta, jos jostakin, luulisi löytyvän syvällistä tietoa puista. Kuitenkin ulkomaiset (ja hyvin usein myös kotimaiset) maisema-arkkitehtikollegat ovat ymmällään meidän puunkantoinnostuksestamme. Omakotitalotontillamme Espoossa oli suuri määrä erittäin vanhoja, komeita puita. Noin 20 vuotta sitten pyysin kaupungin asiantuntijan tutkimaan puiden kunnon. Hän julisti välittömästi kuolemantuomion kaikille tontilla kasvaville hengenvaarallisille puille. En niellyt hänen analyysinsä vaan pyysin paikalle samasta organisaatiosta toisen asiantuntijan jonka mielestä puissa ei ollut mitään vikaa. 20 vuoden ja usean poikkeuksellisen kovan myrskyn jälkeen puut ovat yhä pystyssä yhtä terveen näköisinä kuin silloinkin. Suhtaudun suomalaisten virkamiespuueksperttien asenteeseen erittäin suurella varauksella enkä voi olla epäilemättä että sen tyyppiin toimenpiteisiin joita nytkin Mechelininkadulla suunnitellaan on aina joku koira haudattuna. Ainakaan näillä toimenpiteillä ei ole mitään tekemistä kaupunkiympäristön laadun kanssa.

Haluankin nyt nähdä tieteellisesti pätevän selvityksen Mechelininkadun lehmusten kunnosta. Asia on Mechelininkadun asuinympäristön laadun kannalta niin tärkeä ettei päätöksiä voi perustaa lyhyen "maastokäynnin" (olen omin silmin nähnyt miten ne hoidetaan) jälkeen virastossa pohjakartan äärellä tapahtuviin valintoihin.

Paljon on viime aikoina keskusteltu siitä että lain vaatimien asukkaiden "kuulemisien" vaikutukset ovat olemattomia. Tässä Mechelininkadun tapauksessa on naapurien kertoman mukaan myös täysin ilman vastakaikua oltu hyvinkin aktiivisia jo pidemmän aikaa varsinkin HSL:n, mutta myös rakennusviraston suuntaan. Jään nyt tästä huolimatta odottelemaan vastauksia kysymyksiini olettaen saavani jonkinlaisen lain henkeä kunnioittavan reaktion kannanotoilleni.



HELSINGIN KAUPUNGIN K. J. AVO  
 HELSINGFORS STADS REGISTRATÖRSKONTO  
 Helsingfors 1911-2013  
 Spöcemat/Inkommit

22. 01. 2013

Dnr/Dnr HEC 2012-015700  
 Tehtäväluku 10 05 02  
 Uppgittisliet:

Helsingin kaupungin  
 yleisintonaan lautakunta  
 Helsinki

Aina: Muistutus Meckelinkadun pikene suunnitelma T.20  
 Maasto

Rakentamisyhtiön harven tamenon ja  
 säiset ovat aivan jyrän vasten via.  
 Länteen kadan pysäkin läpeltämisen  
 aikeutta jalkankulkijalle satosen metrin  
 kävelyreitillä.

Kyntinen pysäkki on ollut päätettävä 1930  
 luvun alusta lähtien.

Meckelin kadun jatka käytävien viisaa  
 kaventaa.

Miten jalkankulkijalle rangulstein?

Kannattavasti



Helsingin kaupunki  
Kirjaamo, Yleisten töiden lautakunta, PL 10  
00099 Helsingin kaupunki

HELSINGIN KAUPUNGIN KIRJAAMO HELSINGFORS STADS REGISTRATORSKONTOR	
Saapunut/Inkommit	
21. 01. 2013	
Dnro/Dnr	HEL 2012-015700
Tehtäväluokka Uppgiftsklass	100502

Asia: Kannanotto Mechelininkadun kunnostamisen suunnittelusta

TO 11

Kaupungin Rakennusviraston katusuunnitelman selostuksesta käy ilmi että nyt suunniteltu noin 2,5 kilometrin mittainen pyörätieosuus täydentää Ruoholahden ja Pasilan välisen pääpyörätieyhteyden. Suunnitelman kustannusennuste on 2,3 miljoonaa euroa, ja hanke on vuosien 2011- 2013 investointiohjelmassa. suunnitelmasta käy myös ilmi että Mechelininkatu kuuluu valtakunnallisesti merkittävään rakennettuun kulttuuriympäristöön ja on lisäksi merkitty Yleiskaava 2002:ssa suojelualueeksi.

Tästä huolimatta tulee nyt suunnitteella olevan pyöräilytien ja siihen liittyvien muutosten toteutus perusteellisesti muuttamaan tämän suojelualueen luonnetta.

Liikennesuunnitteluosaston katusuunnitelma kartasta käy ilmi että tarkoituksena on lähes kauttaaltaan kaataa puusto Leppäsuonkadun ja Hesperiankadun väliseltä alueelta. Tämä toimenpide tuhoaisi alueen kulttuuriympäristön ja aiheuttaisi suuria muutoksia alueen varrella asuvien asukkaiden viihtyvyyteen.

Rehevät korkeat, lehmukset luonnehtivat tätä kulttuuriympäristöä ja leimaavat kadun varrella olevia asuntoja, aina viidenteen asuinkerrokseen asti. Poistettavien puiden tilalle istutettavat matalat lehtipuut eivät moneen kymmenen vuoteen pysty korvaamaan nykyistä kasvistoa. Korkeiden lehmusten tuoma näkyvyysestä kadun vastapäisiin asuntoihin, sekä puiden tuoma väritys että valo ovat ratkaisevia tekijöitä asukkaiden viihtyvyyden kannalta.

Rakennusviraston suunnitelmassa kiinnitetään yksityiskohtaisesti huomiota pyöräliikenteen sujuvuuteen, mutta unohdetaan alueen varrella asuvien ihmisten jokapäiväinen arki.

Esitän Mechelininkatu 8 asukkaana ja talon hallituksen jäsenenä että Mechelininkadun yleissuunnitelmaa tarkistetaan niin että siinä huomioidaan tasapuolisesti sekä liikenteen sujuvuutta että kadun varrella asuvien asukkaiden intressejä. Kasviston suhteen tämä tarkoittaa ensisijaisesti;

- avointa informointia kaikista tekijöistä jotka ovat vaikuttaneet päätökseen poistaa kaikki lehmukset kyseiseltä alueelta. Puuston

kuntotarkistuksen perusteellista avaamista jotta juuri tämän alueen kaikkien puiden huonokuntoisuus olisi todettavissa. Edelleen tulisi osoittaa miten ajokaistojen, kiskotöiden ja reunakivien muutokset vaikuttaisivat nykyisen puuston kuntoon ja miten nämä muutostyöt ovat vaikuttaneet päätökseen poistaa puut.

- yksityiskohtaista tietoa eri toimenpiteiden aikataulusta

Helsinki 19.1.2013

**Kannanotto Mechelininkadun katusuunnitelmaan välille  
Nordenskiöldinaukio –Leppäsuonkatu**

HELSINGIN KAUPUNGIN KIRJASTO HELSINGFORS STADS REGISTRÄRSKONTOR	
Särjunnät/In'ommat	
21. 01. 2013	
1102 2013-01370	
Tehtäväluokka	10 05 02
Uppgiftsklass	

10 16

Helsingin rakennusvirastossa on valmisteltu suunnitelma, jonka mukaan Mechelininkadun molemmin puolin rakennetaan 1,50 – 1,75 m:n levyiset pyörätiet Nordenskiöldinaukiolta Leppäsuonkadulle. Siihen liittyen kadun keskellä kasvavat lehmukset aiotaan pitkältä matkalta kaataa ja kaikki joukkoliikenteen pysäkit poistaa Arkadiankadun ja Pohjoisen Hesperiankadun väliltä. Lisäksi lopetetaan ilta- ja viikonloppupysäköinti Mechelininkadulla.

Kuten suunnitelmaselostuksessa todetaan on Mechelininkatu vilkkaasti liikennöity pääkatu, ja se on myös hälytysajoneuvojen paljon käyttämä reitti. Länsisataman matkustajaliikenteen kasvun vuoksi autoliikenne tulee kadulla edelleen lisääntymään ja satamalaitos on omissa kehittämissuunnitelmissaan todennut, että Länsisataman mahdollisuuksien hyödyntäminen vaatii katuverkon läpäisykyvyn parantamista. Tämän kanssa on ristiriidassa, että yhdelle satamaa palvelevalle pääväylälle lisätään pyörätiet, joiden vuoksi autokaistat kapenevat. Tämä hidastaisi ajoneuvoliikennettä ja kaistoista tulisi liian kapeat leveille ajoneuvoille.

Pyöräilyolosuhteiden parantamisen kannalta suunnitelma on tarpeeton, koska lähellä on jo Merikannontietä ja Hietakannaksentietä pitkin kulkeva pyörätie, joka on tehostetun talvikunnossapidon piirissä. Vähäisen autoliikenteen ja paremman ilmanlaadun takia se on pyöräilylle parempi väylä kuin kuormitettu Mechelininkatu. On järkevää ohjata pyöräily sille ja tehdä siitä mahdollisimman sujuva ja turvallinen kuin rakentaa suurin kustannuksin rinnakkainen pyöräreitti Mechelininkatua pitkin.

Bussilinja 24:n reitti on jo siirretty pois Mechelininkadulta Hietaniemenkadun ja Pohjoisen Hesperiankadun välillä, jolloin tällä kadunosalla asuvat ovat alkaneet käyttää enemmän raitiolinja 8:aa ja sen Caloniuksenkadun pysäkkiä. Nyt sekin aiotaan poistaa ja uusi pysäkki rakentaa puolentoista korttelin päähän. On hyvä, että pyöräilyä kaupungissa helpotetaan, mutta se ei saa tapahtua joukkoliikenteen saavutettavuuden kustannuksella. Kaupunkilaisten huomattava enemmistö, ja talvella myös osa pyöräilijöistä, tulee jatkossakin liikkumaan jollain muulla välineellä kuin pyörällä.

Tähän saakka jäteautot, kauppojen jakeluautot, taksit jne. ovat voineet vetäytyä Mechelininkadun leveille jalkakäytävälle haittaamasta muuta liikennettä ja jalankulkijat ovat vielä mahtuneet ohittamaan ne. Miten nämä huoltoajot on ajateltu suoritettavan sujuvasti ja pyöräilijöille vaaratilanteita aiheuttamatta sitten, kun autokaistan ja jalkakäytävän välissä on pyöräkaista? Myös hiljaisemman liikenteen aikaan iltaisin ja viikonloppuisin kadulla sallitun pysäköinnin loppuminen on asumisen kannalta merkittävä heikennys, koska pysäköintipaikoista on vajausta.

Uusien järjestelyjen takia kadun vanhoja lehmuksia kaadetaan ja korvataan uusistutuksilla massiivisemmin kuin puiden kunto vaatisi. Kokonaan poistettavaksi merkityssä puukujassa on nuoriakin puita, joita on aikaisempina vuosina istutettu huonokuntoisten tilalle. Suojellulla alueella näin radikaaleihin muutoksiin ei pidä ryhtyä kuin erittäin pakottavista syistä.

Me Mechelininkadulla asuvat katsomme, että suunnitelmasta pyöräilylle koituva hyöty olisi vähäinen verrattuna sen muulle liikenteelle ja asumiselle aiheuttamiin haittoihin ja esitämme, että siitä luovutaan.

Helsingissä 20.1.2013







## Palautetta

wwwpalaute@hel.fi [wwwpalaute@hel.fi]

**Lähetetty:** 15. tammikuuta 2013 14:04

**Vastaanottaja:** Kirjaamo Helsinki

**Luokat:** Valmis/Käsitelty

---

wwwpalaute@hel.fi (15.01.2013 14:04)

Recipient = helsinki.kirjaamo@hel.fi

teksti = Suunniteluut muutokset Mechelininkatua ajattelen ovat loistavat. Näin pyöräilijänä pidän peukkua että tämä hanke onnistuu. :)



---

Lähtettäjä: wwwpalaute@hel.fi  
Lähetetty: 15. tammikuuta 2013 13:46  
Vastaanottaja: Kirjaamo Helsinki  
Aihe: Palautetta

Luokat: Valmis/Käsitelty

wwwpalaute@hel.fi (15.01.2013 13:45)

Recipient = helsinki.kirjaamo@hel.fi  
teksti = Hei,

Hieno asia, että Mechelininkadulle vihdoinkin ollaan tekemässä pyörätie. Se on todella tärkeää kaikkien turvallisuuden kannalta ja tarpeen erityisesti mechelininkadulla asuville ihmisille. Mechelininkadullahan on paljon yksityisasuntoja ja kantakaupungissa pyörä on tutkitusti nopein ja kätevin liikkumistapa kävelyn lisäksi.



Helsingin Kaupunki  
Yleisten Töiden Lautakunta

HELSINGIN KAUPUNGIN TILJAAMIT HELSINGIN KAUPUNGIN YLEISTEN TÖIDEN LAUTAKUNTA	
Seppälänkatu 10	
22. 01. 2013	
Dnr/Dnr	HEL 2013-015700
Tehtäväluokka	10 05 02
Uppgiftsklass	

Arvoisat Lautakunnan Jäsenet,

78 28

Me allekirjoittaneet vastustamme ja valitamme että raitiovaunupysäkki, Mecheliininkadun ja Caloniuksenkadun kulmassa oleva pysäkki poistetaan! Alueella on ala-asteen koulu ja monta tuhatta asukasta jotka tarvitsevat ja käyttävät tätä pysäkkiä! Jos jotain pysäkkiä on poistettava niin ehdotamme Perhon pysäkkiä joka on heti Mariansairaalan pysäkin jälkeen, ja jossa on vähemmän veroja maksavia asukkaita! Caloniuksen kulmassa raitiovaunut joutuvat pysähtymään joka tapauksessa liikennevaloihin, joten samaa pysähtymistä tulee käyttää asukkaiden liikkuvuuteen yleisissä kulkuneuvoissa! Bussi 24 on jo otettu pois, ja jos pysäköintiä vielä vähennetään, jota ei myöstyään saisi tapahtua, niin olemme täysin motissa keskellä kaupunkia!

Töölössä 21.1 2013

Allekirjoitukset olen kerännyt (erittäin lyhyessä ajassa!)  
mecheliininkadun ja caloniuksenkadun pysäkeiltä,  
21.1 k 13-14.45  
22.1 k 7.45-9.15 } 205 allekirjoitusta?  
-7,5C°



Till  
Nämnden för allmänna arbeten  
Helsingfors stad

Ang Ändrad trafik på Mechelingatan

2.3.2013  
HELSINGIN KAUPUNGIN KIRJAAMO  
HELSINGFORS STADS REGISTRATORSKONTOR  
Saapunu/Inkommit  
06. 03. 2013  
HEL 2012-015700  
Direkti  
Tele. vällytti  
Uppj...

## PROTEST mot förslag till cykelbanor längs Mechelingatan

70 61

Planerna på cykelbanor mellan Böle och Västra hamnen bör  
**omarbetas med hänsyn till cyklisters hälsa och säkerhet!**

Jag har erfarenhet från flera decenniers cykelåkande i storstadstrafik (från Helsingfors och Storstockholm; längs stadsgator med och utan separata cykelbanor. Jag har råkat ut för såväl olyckor som olyckstillbud under dessa år (utan allvarligare skador) och vill ge följande allvarliga, viktiga synpunkter:

- 1) Skiljelinjen mellan gångbana och cykelbana uppfattas endast av ett fåtal gående = farligt för bägge parter. Färgmarkeringar ses inte.
- 2) Cykelbanan blockeras alltför ofta av leveransbilar m.fl. Vart skall då cyklister ta vägen??
- 3) Öppnade bildörrar (för cyklister oväntat, livsfarligt). I bästa fall kastas cyklisten handlost in i bilen
- 4) Avgaser och asfaltpartikelmoln ger cyklister cancer. Jag har klarat av Hodgkins lymfom. Alla gör det inte.
- 5) Vid vinterväglag blir gatkants-cykelbanor omöjliga att snöröja och i modd- och slaskföre livsfarligt hala.

Slutsats: Alternativ dragning av cykelbanorna måste övervägas!

## Förslag till ändrad trafikföring; längs Sandnäsgratan

Vägen väster om Väiski kan reserveras helt eller delvis för de cykelbanor som behövs - helt idealisk i alla hänseenden. I norr kan trafiken dit ledas längs Merikantovägen och genom eller runt Sibeliusparken och i söder fortsätta på en särskild, för cyklister reserverad dubbelriktad bana längs kyrkogårdsmuren (där gående utan problem kan hänvisas till Mechelingatans östra sida)

Vänligen





SAAP. / INK.  
22.01.2013 14:24

Helsingin kaupungin yleisten töiden lautakunta  
Helsingin kaupungin rakennusvirasto  
Helsinki

HELSINGIN KAUPUNGIN KIRJASTO HELSINGFOLKETS STADS REGISTRATORSKONTOR	
Saapunut/Inkommit	
22.01.2013	
Dato/Dnr	HEC 2013-015700
Tehtäväluokka	10 05 02
Uppgiftsklass	

ASIA: Muistutus Mechelininkadun katusuunnitelmasta

7042

Rakennusvirastossa on valmisteltu Mechelininkadun katusuunnitelma, jossa suunnittelun tavoitteena on parantaa pyöräliikenteen sujuvuutta sekä samassa yhteydessä saneerata kadun vanha puusto sekä uusia pinnoitteita.

Tavoitteissa ei mainita sitä, että tavoitteena on kokonaan poistaa Mechelininkadulta iltaisin kello 18 jälkeen tapahtuva vieraspysäköinti.

Allekirjoittanut toteaa aluksi, että katusuunnitelman tulee maankäyttö- ja rakennuslain mukaan aina olla koko katualuetta koskeva. Näin koska jonkin yksittäisen osan tarkistaminen kuitenkin aina vaikuttaa kaikkiin kadun osiin ja rakenteisiin. Nyt rakennusvirasto on tietoisesti jättänyt kertomatta otsikoissa ja muussakin tekstissä nyt vireillä olevan suunnitelman haitallisia vaikutuksia. Erityisesti on jätetty kertomatta merkittävien haitalliset vaikutukset kadunvarren pysäköintipaikkojen täydelliseen poistamiseen.

Mechelininkatu on alunperin ollut Etu-Töölön kokoojakatu, jonka suunnittelun juuret ovat 1920- ja 1930-luvuilla. Kokoojakadun tehtävänä on koota ja välittää oman alueensa liikennettä ja johtaa se muualle sekä välittää muulta tulevaa liikennettä Etu-Töölöön alueelle.

Nyt Mechelininkatu on vuosien kuluessa hivutettu pääkaduksi, jonka tehtävänä on välittää Länsisataman liikennettä ja muuta eteläisen Helsingin liikennettä pohjoiseen sekä samoin Länsiväylältä kaupunkiin tulevaa liikennettä, joka suuntautuu kaupungin pohjoisempiin osiin. Koska Mechelininkatu ei ole alunperin ollut tällainen pääkatu, on siitä luonnollisesti aiheutunut ja aiheutumassa lisää monenlaista haittaa. Katusuunnittelu perustuu kaupunkisuunnitteluviraston liikennesuunnitteluosasto suunnitelmiin, joilla pyritään muuttamaan Mechelininkadun roolia juuri päinvastaiseksi mitä asukkaat haluavat.

Töölö on helsinkiläinen tavallinen asuntoalue, jonka miljöötä ja rauhallisuutta tulisi parantaa. Nyt liikennesuunnitelmalla pyritään päinvastaisiin tavoitteisiin. Nyt pyritään vain ja erityisesti läpimenevän pyöräilyn kuin läpimenevän autoliikenteen liikenneolojen parantamiseen.

Miksi näin halutaan tehdä on avoin kysymys. Miksi toimitaan juuri asukkaiden toivomusten ja tavoitteiden vastaisesti? Vertailukohtana otettakoon vaikka Tehtaankatu, Fredrikinkatu, Liisankatu ja Bulevardi. Näillä kaduilla on kohtuullisen hyvin onnistuttu säilyttämään tilanne, että alueen kokoojakatu on kokoojakatu, eikä sitä ole muutettu pääkaduksi.

Mitä sitten pitää tehdä?

Yleisten töiden lautakunnan tulee palauttaa Mechelininkadun katusuunnittelu kaupunkisuunnitteluviraston liikennesuunnitteluosastolle uudelleen valmisteltavaksi niin, että lähtökohtana on tämän Töölön läpimenevän pääkokoojakadun suunnittelu nimenomaan alueen tarpeista lähtevänä siten, että tarpeeton läpimenoliikenne ohjataan todellisille pääkaduille. Toimivia pääkatuja ovat luonnollisesti Mannerheimintie ja Länsiväylä.

Tarpeettoman Töölön läpi läpimenevän ajoliikenteen rajoittaminen liikenteellistä kapasiteettia

vähentämällä poistaa luonnollisesti myös erityisesti Etu-Töölöstä haitallisia saasteita. Saasteiden vähentäminen on tärkeä seikka, jota nyt esillä olevassa katusuunnitelmassa ei ole käsitelty ollenkaan.

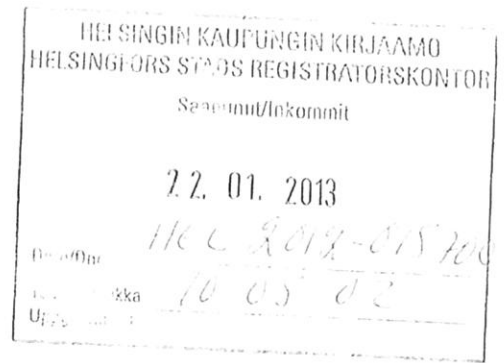
Polkupyöräliikenteen pääreiteiksi tulee kehittää reittiä Baana-Keskuspuiston kautta ja lännempänä reittiä Hietaniemenkadun kohdalta Väinämöisen puiston kautta Merikannontielle ja sieltä pohjoiseen kohti Meilahtea.

Lisäksi on todettava, että ON TODELLA HUONO SUUNNITTELUA, ETTEI VAIHTOEHTOISIA SUUNNITELMIA OLE TUOTU KAUPUNKILAISILLE NÄHTÄVILLE EIKÄ NIITÄ OLE ESITELTY ASIANMUKAISESTI ALUEEN ASUKKAILLE.

Nykyaikainen kaupunkisuunnittelu lähtee siitä, että kaupunkilaisille esitellään erilaiset vaihtoehdot maankäyttö- ja rakennuslain edellyttämällä tavalla eikä vain päättäjien jo päättämää yhtä vaihtoehtoa tuoda näyttille.

ESITYS: Mechelininkadun nyt nähtävillä oleva katusuunnitelma välillä Hietaniemenkatu Nordensköldinaukio palautetaan kaupunkisuunnitteluvirastolle kadun vaihtoehtoisten ratkaisujen laatimiseksi ja niiden esittelemiseksi kaupunkilaisille siten, että Mechelininkatu on Töölön alueen pääkokoojakatu eikä Helsingin pääkatu.

Helsinki 21.01.2013



Aihe: Palautetta

wwwpalaute@hel.fi (21.01.2013 21:43)

Recipient = rakennusvirasto@hel.fi  
asiani koskee = KATUJA

l.fi/hki/HKR/fi/Kadut

teksti = Asia:Mechelininkadun

puiden hävittäminen.

Puut ovat erittäin hyvä melun vähentäjä lehtien puissa ollessa vilkkaasti liikennöidyllä kadulla.

Lehtipuut myös keräävät pölyjä ja puhdistavat ilmaa vilkkaasti liikennöidyn kadun varsilla. Kolmanneksi ne ovat myös viihtyvyyttä lisäävä tekijä. Lisäävät myös terveyttä kun ikkunasta näkyy suurimman osa vuodesta vihreitä puita (tutkittu asia).

Nämä kaikki ovat jokaista kadun varrella asuvaa koskevia ja vain positiivisia asioita.

Eikö hallintomenettelylaki vaadi ennakoitavuutta?

Olemme muuttaneet juuri tähän kotiin huomioiden näitä asioita.

Näin myös kaikki muut asukkaat.

Minun mielestäni puut ilahduttavat myös pyöräilijöitä (poislukien ohikiitävät "raketit").

Toivon että kaikki puolueet ja virkamiehet ajattelisivat tämän asian uudelleen esittämäni näkökohdat huomioiden ja peruisivat tämän puunkaadon.

Eikö Helsinki halua olla vihreä asukasystävällinen kaupunki?



HELSINGIN KAUPUNGIN KIRJAAMO HELSINGFORS STADS REGISTRATORSKONTOR	
Saapunut/Inkommit	
21. 01. 2013	
Dnro/Dnr	HEL 2012-015700
Tehtäväluokka Uppgiftsklass	10 05 02

**Rakennusvirasto**  
**Virastopäällikkö Raimo Kosarinen**  
**Osastopäällikkö Osmo Torvinen**  
**Helsingin kaupunki, kirjaamo, yleisten töiden lautakunta,**  
**PL 10, 00099 HELSINGIN KAUPUNKI**

7614

**Viite:** Helsingin kaupungin rakennusviraston katu- ja puisto-osasto katusuunnitelma koskien Mechelininkatua välillä Leppäsuonkatu - Nordenskiöldin aukiota: suunnitelmasta tehtävän muistutuksen tekemisen määräaika 22.1.2013

**Asia:** Pyyntö muistutusta koskevan määräajan pidentämiseen 21.3.2013 saakka.

Pyynnön perustelut:

1. Koko Mechelininkadun katusuunnitelma on nyt tullut Töölö-Seura ry:n hallituksen tietoon ns. "puun takaa". Meillä on nyt käytössämme töölöläiseltä asukkaalta saamamme Kaupunkisuunnittelulautakunnan vuoden 2010 huhtikuussa pidetyn kokouksen päätösehdotus, jonka sivulla 6. todetaan, että "Suunnitelmasta kerrottiin ennen sen nähtäville asettamista Töölön kaupunginosayhdistyksen Töölö-Seuran hallitukselle, matkailuliikenteen edustajille sekä Töölön LC:lle asukastilaisuudessa."

Töölö-Seura ry:n puheenjohtajana keskustelin DI Anna Pätyksen (os.Sipilä) kanssa, joka toimi vuonna 2010 Kaupunkisuunnitteluvirastossa Töölön alueen liikennesuunnittelijana, siitä, ettei Töölö-Seura ry:llä ole asian tiimoilta ollut mitään asukastilaisuutta. Anna Pätynen totesikin, että itse asiassa Töölön LC oli sanotusta suunnitelmasta pitänyt Pasilassa jonkinlainen asukastilaisuuden, ei siis Töölö-Seura ry. Pätynen myönsi, että päätösehdotuksessa asia oli ilmaistu sekavasti.

Päätösehdotuksessa on todettu edelleen, että Töölö-Seura ry:lle on kerrottu asiasta. Kysymykseeni, miten on kerrottu, en ole saanut selkeää vastausta.

Edelleen minulle on todettu, että suunnitelman nähtäville panosta on ilmoitettu Töölöläinen lehdessä. Tätä en epäile, mutta Töölö-Seura ry ja Töölöläinen lehti ovat aivan omia itsenäisiä oikeussubjekteja eikä Töölö-Seura ry:llä ole mitään tekemistä Töölöläinen lehden kanssa. Toki meillä on hyvät suhteet, mutta jos ko. lehdessä on joku ilmoitus, niin se ei tarkoita sitä, että se tulisi automaattisesti Töölö-Seura ry:n tietoon.

suunnitelmasta joku kokous. Tämän kokouksen ilmoitus ei kuulema tavoittanut edes Töölöläinen lehteä, ei myöskään Töölö-Seura ry:tä, mutta kylläkin Kamppi-Eira -lehden.

2. Töölö-Seura ry:n hallitus ei ole voinut tähän mennessä reagoida asiaan, jota se ei ole tiedostanut. Seuramme seuraava hallituksen kokous on 7.3.2013, jonka kokouksen esityslistalle kyseinen muistutusasia otettaisiin. Katsoisomme, että kahden (2) kuukauden määräajan pidennys näinkin tärkeässä asiassa ei liene mahdotonta.

3. Olen nyt Töölö-Seura ry:n puheenjohtajana tullut tästä asiasta tietoiseksi vasta viime perjantaina muutaman töölöläisen asukkaan välityksin. Olen saanut haltuuni Asunto-osakeyhtiö Mechelininkatu 21:n, Walter Gruberin sekä arkkitehti Juhani Jauhiaisen muistutusta koskevat asiakirjat Mikäli Töölö-Seura ry:lle ei voida antaa muistutuksen tekemiselle määräajan pidennystä, niin silloin Töölö-Seura ry:llä ei ole muuta mahdollisuutta kuin yhtyä juuri mainittujen muistutusten sisältöön, mikä ratkaisunamme ei luonnollisestikaan ole meitä tyydyttävä.

Töölö-Seura ry

Hannu Haukanhovi  
Puheenjohtaja

Helsinki 22.1.2013

HELSINGIN KAUPUNGIN KIRJAAMO HELSINGIN STADS REGISTRATÖRSKONTOR	
Saapunut/Inkommit	
22. 01. 2013	
Date/Dnr	HEL 2012-015700
Etusivä/Ämnetta	10 05 02
Uppgörelse	

70 90

Helsingin kaupunki  
yleisten töiden lautakunta  
kirjaamo  
PL 10  
00099 Helsinki

Asia Muistutus Mechelininkadun liikennejärjestelyjen suunnitelmasta

1. Julkisen liikenteen supistaminen ei ole perusteltua. Mikäli raitiolinja 8:n pysäkkejä on välttämätöntä vähentää, on Marian sairaalan ja Caloniuksenkadun pysäkit säilytettävä niiden runsaan käytön vuoksi. Niiden välissä olevan pysäkin käyttö on hyvin harvaa. Caloniuksenkadun pysäkin käyttäjistä on suuri osa Taivallahden koulun koululaisia, joille pysäkki tarjoaa vaihtomahdollisuuden itään ja länteen päin kuin myös muille alueella asuville tai asioiville..

Jo bussilinja 24:n pysäkkien poistaminen/muuttaminen Mechelininkadulla on huonontanut huomattavasti M-kadulla asuvien kansalaisten mahdollisuutta hyödyntää julkista liikennettä.

2. Ehdotettu puiden kaato Mechelininkadulla on täysin edesvastuutonta. Kaikki mahdolliset viheralueet ja puistokadut tulee säilyttää kaupunkikuvassa.
3. Mechelininkadun muuttaminen osittain pyörätieksi on tarpeetonta, koska suurin osa pyöräilijöistä käyttää rantaan ohjautuvia katuja tai Väinämöisenkatua.





HEL 2013 22/13

HELSINGIN KAUPUNGIN KIRJAMO	
HELSINGFORS STADS REGISTRATORSKONTOR	
Saapunut/Inkommit:	
22. 01. 2013	
Dnr/Dnr	HEL 2013-01570
Tehtäväluokka	10 0502
Äggifsklass	

HELSINGIN KAUPUNKI  
 KIRJAMO  
 YLEISTEN TEIDEN LAUTAKUNTA  
 PL 10 00099 HELSINKI

TO 36

MELTELININKADUN SUUNNITELMA

KIITOS TÖÖLÄISELLE, ETÄ EDET KEULUN  
 SUUNNITELMISTA!  
 HÄMMÄSTYTTÄÄ, KUUN KATKKI ON NIKKIIN  
 NETIN TAKANA, NIIN TÄÄ MURUTUSTA  
 ET VOI TEHDÄ NETISSÄ, TODELLA OUITA!

① JOSKA TAPAUKSETTA INNOKKANA PYÖRÄ-  
 UNÄÄ HÄMMÄSTYN SUUNNITELMA,  
 RANNASTA KULKEE LOJITTA PYÖRÄ-  
 TE - OUITA ET TARVITA, PIANALTA  
 PÄÄSEE MINIMOSTI SILE PYÖRÄLLE.

② PUIDEN KATAMINEN ON JÄRKYTÄVÄ  
 SUUNNITELMA, TÄÄÄ AWEELIA ET  
 TODELLAKAAN OUE LIKAA PUITA  
 KATUJEN VARTHUA. NE PIPÄ SÄILYTTÄÄ.

③ JOS ON PAREKKA TEHDÄ JOTAIN, NIIN  
 KAVENNETAKEON SÄÄKÄYTTÄVÄ JOKO  
 AUTOJEN PARKKEERAMISEEN TAT SIHEEN  
 GIMEN PYÖRÄTE, VAIKKA TEIN ON

④ VIELÄ PYFÄKKIFUUNNITELMA. JOS ON  
PARKKO PÖYSTÄ YKSI MERHEUNIN -  
KADULTA, NIIN SITTEEN KOTASTA LÄ-  
HEKKÄIN Ovat MARIAN SÄPÄLÄN  
JA PERHONKADUN PYFÄKIT. CARONIK -  
SEN KADUN PYFÄKKIÄ KÄYTTÄVÄT  
MONET TAVALLAHDON KOULUN OPPILAAT.  
HEIDÄN TURVAUHUUTENFA TÄHTY  
SÄILITTÄÄ.

JOS JA KUUN RAHASIA ON PUUTETTA,  
EI TARPETTOMIA JA JÄRJETTÖMIÄ  
MUUTOKSIA !!!

TARJOTTU