1.8.2011 (27.7.2011 kirjelmän päivitys)

As. Oy Isonniitynlaakson hallituksen puheenjohtaja
Isonniityn asuinalueen muut taloyhtiöt ja vuokrakorttelin talotoimikunt
sekä muut kirjelmään yhtyvät tahot liitteenä

HELSINGIN KAUPUNGIN KIRJAAMO
HELSINGFORS STADS REGISTRATORSKONTOR
Saapunut/Inkommit
01. 08. 2011
Dnro/Dnr HEL 2011-001048
Tehtäväluokka/Uppgiftsklass 10 03 03

KIRJELMÄ HELSINGIN KAUPUNGINHALLITUKSELLE

Kaupunginhallituksen kokouksen asialistalla olevaan Vallilanlaakson joukkoliikennekadun asemakaava- ja asemakaavan muutosehdotukseen NRO 11978 viitaten

ESITÄMME, ETTÄ KAUPUNGINHALLITUS PÄÄTTÄISI:

- hylätä asemakaava Vallilanlaakson joukkoliikennekadun osalta ja palauttaa se uudelleen valmisteltavaksi yleiskaavan ja maakuntakaavan tavoitteiden mukaisesti kaupunkipuistona ja viherväylänä.

- hyväksyä asemakaavan muutosehdotus Kustaa Vaasan tien ylikulkusillan osalta ja käynnistää toimet pysäkeiltä Kumpulan kampukselle johtavan sääsuojatun yhteyden pikaiseksi rakentamiseksi.

- ohjeistaa HKL aloittamaan raitiolinja Arabiasta Pasilaan ja ohjeistaa Kalasataman raitiolinja hyödyntämään nykyisiä raiteita Paavalin kirkolta Sturenkatua ja Mäkelänkatua Pasilaan.

- käynnistää poikittaisliikenteen ruuhkariippumattoman raitiolinjan järjestelyt koskien Sturenkatua, Kumpulantietä ja Asemapäällikönkatua (mahdollinen linjan oikaisu), Pasilankatua (linjan oikaisu), Nordenskiöldinkadun ja Mannerheimintien risteystä sekä Munkkiniemen aukiota (kuva 3).

- ohjeistaa Kaupunkisuunnitteluvirasto ja Rakennusvirasto osallistumaan yhteistyöhön, jossa kehitetään Vanhankaupunginlahden ja Pikku Huopalahden yhdistävä puistopyöräilyn väylä, "Viherbaana", entistä satamarataa hyödyntäen (kuvat 7 ja 8).

PERUSTELUT/EHDOTUKSET:

- Kalasataman joukkoliikenneraportista ilmenee, että Vallilanlaakson joukkoliikennekadulle ei ole tarvetta. Kaikki linjavaihtoehdot voisivat kääntyä Haukilahdenkadulta Pasilaan hyödyntäen nykyistä raiteistoa (kuvat 1 ja 3). Nopeimman yhteyden Pasilaan tarjoaisi linja B (kuvapari 2). Sen ainoa heikkous, Hermanninrannan yhteys Pasilaan, korjaantuisi kuvien 1 ja 3 mukaisella järjestelyllä.

- Joukkoliikennekadun uusi perustelu on tarve bussiliikenteen runkolinjalle. Sitä ei ollut Helsingin liikenne-ennusteessa vuodelle 2030. Katua hyödyntäviä linjoja on ollut ilmeisen vaikea löytää. Bussilinjojen siirrosta koituisi 0,8 milj. euron vuosittainen liikennöinnin lisäkustannus. Voimavaroja sitova bussiliikennekatu on vastoin kaupungin raideliikenteen edistämiseen pyrkivää strategiaa. Vaihtoehtoinen raideliikenneratkaisu on olemassa.

- Arabia-Pasila -raitiolinjan jälkeen Kumpulan kampuksella olisi erinomaiset joukkoliikenne-yhteydet, mutta edelleen huonot jalankulkuyhteydet niiden äärelle. Kampukselta pitää nopeasti rakentaa hyvät sääsuojatut yhteydet Arabianristeyksen pysäkeille. Kävely

A.I.Virtasen aukiolta pysäkeille kestää 3 minuuttia. Hyvä sisätilayhteys ja liikkumisen järjestelyt lyhentäisivät ajan puoleen ja takaisivat turvallisen kulun kaikissa keleissä.

- Sisätilayhteyden myötä kaikilla linjoilla tai vuoroilla ei enää kannattaisi ajaa kampuksen laelle. Tämä nopeuttaisi esimerkiksi tiedelinjan kulkua enemmän kuin Vallilanlaaksossa kaasuttaminen. Talven pahimmilla keleillä bussien ei tarvitsisi liukastella kampukselle.

- Tiedelinjan suurin ongelma, aikataulujen arvaamattomuus, voidaan ratkaista ilman Vallilanlaakson joukkoliikennekatua nopeasti ja edullisesti. Raitiolinja Arabianristeyksestä Pasilan asemalle (kuvat 1 ja 3) saadaan ruuhkista riippumattomaksi järjestämällä ruuhka-aikana raitiovaunuille omat kaistat Sturenkadulla. Myös tiedelinja 506 voisi hyödyntää Sturenkadun raitiovaunukaistoja.

- Uusi raitiotie ja bussikaistat Kumpulantiellä nopeuttaisivat Kumpulan kampuksen ja Pasilan aseman välistä matka-aikaa noin 2 minuutilla (kuvat 1 ja 3). Raitiolinjan nopeuttaminen edellyttäisi kiskojen vetämistä Asemapäällikönkadulla myös Pasilan aseman suuntaan. Yksityisautoilun ohjaaminen Kumpulantien ja Jämsänkadun reitiltä Elimäenkadun ja Töysänkadun reitille helpottaisi joukkoliikenteen (etenkin raitiolinjan 9) sujuvuutta edelleen.

- Länsi-Pasilan lenkin ohittaminen parantaisi Arabiasta Munkkiniemen aukiolle liikennöivän poikittaisen raitiolinjan nopeutta 3 minuutilla (kuva 3). Teimme matkan raitiovaunuilla 6, 7 ja 4 ottaen aikaa ja huomioiden parannukset reitillä. Matka Arabianristeyksestä Pasilan asemalle kestäisi noin 9 minuuttia (Kumpulantien oikaisureittiä käyttäen noin 7 minuuttia) ja Pasilasta Munkkiniemen aukiolle noin 17 minuuttia.

  Poikittainen raitiolinja voitaisiin rakentaa heti. Vallilanlaakson joukkoliikennekatu valmistuisi aikaisintaan vuonna 2017. Siihen mennessä Otaniemeen on valmistunut metro, mikä muuttaa tiedelinjan konseptia oleellisesti. Metro ja poikittaisliikenteen raitiolinja voisivat olla uuden linjakonseptin runko, joka takaa aikataulun pitävyyden kantakaupungin alueella.

- Vallilanlaakson joukkoliikennekatu tuhoaisi historiallisen kulttuurimaiseman jakamalla sen peruuttamattomasti kahtia ympäristölleen täysin vieraalla urbaanilla kadulla ja liikenteen aiheuttamalla jatkuvalla häiriöllä (kuva 4, kuvapari 5, kuva 6). Helsingin kaupungin ja Helsingin yliopiston vuosikymmeniä kestänyt paikan henkeä kunnioittanut ja ymmärtänyt puistorakentaminen ansaitsee tulla arvonsa mukaisesti loppuun saatetuksi (kuva 7).

- Ainutlaatuista kaupunkipuistoa ja viheraluetta tulee edelleen kehittää virkistysalueena sekä pyöräilyn ja jalankulun väylänä. Tämän ratkaisun eteenpäin viemiseksi olemme kokoamassa asiasta kiinnostuneiden asiantuntijoiden ja kaupunkilaisten joukkoa. Kuvat 7 ja 8 kertovat, miten hieno mahdollisuus edessämme aukeaa.

Isonniityn alueen taloyhtiöt eivät ole hankkeen valmistelun aikana toistaiseksi esittäneet asiasta mielipidettään. Toivomme, että kaupunginhallitus ottaa päätöksenteossaan vakavasti huomioon tässä kirjelmässä esitetyt näkökohdat. Vastustamme joukkoliikennekatua jyrkästi, mutta odotamme innokkaasti yhteistyötä alueen kehittämiseksi kaupunkipuistona ja viheralueena.

Helsingissä 1.8.2011

Kuva 1. Raitiolinjat Arabiasta (keltainen+sininen) ja Kalasatamasta (violetti+sininen) Pasilan asemalle. Vallilalaakson joukkoliikennekadun yhteys (punainen+sininen) olisi nykyisiä raitioteitä hyödyntävää yhteyttä (sininen) vain kymmenesosan lyhyempi eli yhden pysäkin välin verran. Vallilan ja Hermannin asukkaita linja ei palvelisi. Kumpulantien oikaisuraide lyhentäisi matka-aikaa Kumpulan kampukselta Pasilan asemalle 2 minuuttia. Se on tutkimistamme reiteistä lyhin.

Kuvapari 2. Kalasataman joukkoliikenneraportissa esitetty linjavaihtoehto B ei edellytä Vallilanlaakson joukkoliikennekadun rakentamista. Siirtämällä päätepysäkki Hämeentien sillan alta Paavalin kirkolle (lisäys Z?) soveltuisi linja B sellaisenaan ehdottamaamme Vallilanlaakson joukkoliikennekadun korvaavaan vaihtoehtoon. Nopein yhteys Kalasatamasta Pasilan asemalle syntyisi, jos linja B jatkaisi suoraan Aleksis Kiven katua Pasilan asemalle (lisäys Y?). Kuvassa 3 on esitetty ehdottamamme poikittaisliikenteen raitiolinjan ja Kalasataman joukkoliikenneraportin linjavaihtoehto B:n muodostama raitioverkko edellä mainituin parannusehdotuksia soveltaen.

Kuva 3. Ehdottamamme ruuhkariippumattoman raitiolinjan syntyminen edellyttää seuraavia toimenpiteitä:
A Raitiolinja 8 päätepysäkki siirretään Paavalin kirkolle, jolloin uusi linja mahtuu Arabiaan.
B Kumpulan kampukselta rakennetaan hyvä sääsuojattu yhteys Arabianristeyksen pysäkeille.
C Sturenkadun raitiotiekaistat välillä Hämeentie-Mäkelänkatu erotetaan autoliikenteestä.
D Kumpulantielle rakennetaan raitiotie omalle kaistalleen.
E Asemapäällikönkadulle rakennetaan raitiotiekaista Pasilan aseman suuntaan.
F Pasilankadulle rakennetaan Länsi-Pasilan lenkin oikaiseva raitiotie.
G Nordenskiöldinkadun ja Mannerheimintien risteykseen rakennetaan raiteet pohjoiseen kääntymistä varten.
H Päätepysäkki rakennetaan Munkkiniemen aukiolle, jolloin linjan ajaminen on riippumaton linjasta numero 4.

Kuva 4. Vallilanlaakson joukkoliikennekatu kulkee Mäkelänkadulta (numero 1) tunnelin suulle (numero 2) avoimessa puistoympäristössä. "Tunneli"(numerosta 2 numeroon 3) rakennetaan avokaivantona ja -louhintana. Valkoisen viivan rajaamat puut kaadetaan.

Kuvapari 5. Näkymä Vallilan siirtolapuutarhasta kohti Kumpulan kasvitieteellistä puutarhaa. Niiden väliin jäävään 30 metrin levyiseen viherkäytävään sijoittuisi 12,7 milj. euron (alv 0%) hintainen 10 metrin levyinen asfaltoitu katu tiedelinjan tarpeisiin. Raiteiston, pysäkkien ja johtolinjojen rakentaminen raitiovaunuille maksaisi 6,3 milj. euroa lisää. Reitti halki kulttuurimaiseman lyhentäisi matka-aikaa Pasilaan 2-3 minuutilla. Vallilan asukkaita ja työpaikkoja asumattoman laakson pohjalla kulkeva joukkoliikenne ei palvele. Kuvassa ei ole esitetty 500 metriä pitkää 1,2 metriä korkeaa 3 milj. euroa maksavaa siirtola-puutarhan suojaksi suunniteltua melumuuria (kustannus sisältyy 12,7 miljoonan hinta-arvioon). Kasvitieteellisen puutarhan melua aita lisäisi, kun ääni heijastuisi aidasta tulosuuntaansa.

Kasvitieteellinen puutarha ja siirtolapuutarha viettävät syyskuussa yhteisiä kaupunkilaisille avoimia sadonkorjuujuhlia. Siirtolapuutarha on päivisin kaikille kaupunkilaisille avoin virkistysalue.

Kuva 6. Kumpulan kasvitieteellisen puutarhan koristelampi sijaitsee vain noin kymmenen metrin päässä asemakaavan muutosesityksen mukaisesta joukkoliikennekadusta. Puutarhaa rakennettiin 22 vuotta. Kaikki kasvit on kasvatettu siemenistä saakka. Paikalla kuulee tällä hetkellä kaukaista kaupungin huminaa, tuulen kahinaa puiden lehvästössä sekä huolellisesti suunnitellun ja rakennetun kasvitieteellisen puutarhan purojen solinaa. Keväällä ilman täyttää huumaava linnunlaulu.

Kuva 7. Kumpulan kartanonlaakso -nimi on keksitty kuvaamaan Kumpulan kartanon entisille viljelymaille syntynyttä viheraluekokonaisuutta. Vaihtoehtosuunnitelmassa joukkoliikennekadun sijasta entisen satamaradan paikalla on pyöräilyn Kehä I:n ydin "Viherbaana". Satamaradan paikoin kolmen metrin korkuinen sorapenkere poistetaan. Alkuperäisen maanpinnan tasoon rakennetaan puutarhamaisemaan sopiva 4 metriä leveä hiekkapintainen pyörätie. Hämeentien sillan ympäristössä on pyritty torjumaan Hämeentien melu ja yhdistämään sillan jakama puistoalue. Ajoluiska Hermannin rantatielle on maisemoitu viherkannen alle alkuperäistä maaston muotoa palauttaen. Ajoyhteys Vallilanlaaksosta Hämeentielle on korvattu maisemoidulla vihervallilla. Visio ei ole välttämätön osa vaihtoehtoisen suunnitelman toteutusta.

Kuva 8. Satamaradan linjaa ja tunnelia hyödyntävä pyöräilyväylä yhdistää Vanhankaupunginlahden ja Pikku Huopalahden puistoalueet. Se olisi osa pyöräilyn Kehä I:stä. Ehdotuksen tekijöillä on tarkoitus kehittää "Viherbaanasta" Helsinki WDC 2012 hanke.

Helsingin luonnonsuojeluyhdistys ry

Helsingfors naturskyddsförening rf

Helsy

Helsingin luonnonsuojeluyhdistys ry -
Helsingfors naturskyddsförening rf
Kotkankatu 9
00510 Helsinki

HELSINGIN KAUPUNGIN KIRJAAMO
HELSINGFORS STADS REGISTRATORSKONTOR
Saapunut/Inkommit
28. 09. 2011
Dnro/Dnr HEL 2011-001048
Tehtäväluokka 10 03 03
Uppgiftsklass

Kaupunginhallitus
Kirjaamo
Pohjoisesplanadi 11-13
00100 Helsinki

Asia: Helsingin luonnonsuojeluyhdistyksen mielipide Vallilanlaakson joukkoliikennekadun asemakaava- ja asemakaavan muutosehdotukseen

Helsingin luonnonsuojeluyhdistys ry. (Helsy) vastustaa asemakaavaehdotusta Vallilanlaakson joukkoliikennekadun osalta ja vaatii sen palauttamista uudelleen valmisteltavaksi yleiskaavan ja maakuntakaavan tavoitteiden mukaisesti kaupunkipuistona ja viherväylänä.

Joukkoliikennekadulle on vaihtoehtoja

Vallilanlaakson joukkoliikennekadulle ei ole perusteltua tarvetta. Kalasataman joukkoliikenne-raportista ilmenee, että kaikki linjavaihtoehdot voisivat kääntyä Haukilahdenkadulta Pasilaan nykyistä raiteistoa hyödyntäen. Perusteena käytettyä tarvetta bussiliikenteen runkolinjalle ei mainita Helsingin liikenne-ennusteessa vuodelle 2030. Voimavaroja sitova bussiliikennekatu on myös kaupungin raideliikenteen edistämiseen pyrkivän strategian vastainen, ja sille on olemassa vaihtoehtoinen raideliikenneratkaisu Arabiasta ja Kalasatamasta Pasilaan.

Varteenotettava huolenaihe on myös joukkoliikennekadun avautuminen laajenevalle autoliikenteelle. Mikäli joukkoliikennekatu kuitenkin toteutettaisiin kevyenliikenteen prioriteeteista huolimatta, tulee sen käytön laajeneminen ehdottomasti estää.

Vaikutukset kulttuuriympäristöön ja virkistysarvoihin

Vallilanlaakson joukkoliikennekatu turmelisi historiallisen kulttuurimaiseman jakamalla sen kahtia ympäristöön sopimattomalla, asfaltoidulla kadulla. Helsingin kaupungin ja Helsingin yliopiston vuosikymmeniä kestänyt, paikan henkeä kunnioittanut puistorakentaminen ansaitsee tulla kunniakkaasti loppuun saatetuksi. Kulttuurimaiseman peruuttamattomasti tärvelevä reitti lyhentäisi matka-aikaa Pasilaan ainoastaan noin kaksi minuuttia.

Suunniteltu joukkoliikennereitti uhkaa myös Vallilanlaakson virkistysarvoja. Vallilan siirtolapuutarha ja Kumpulan kasvitieteellinen puutarha ovat kesäkaudella kaupunkilaisille avoimia virkistysalueita. Puutarhojen vierestä kulkeva bussiliikennekatu vaikuttaisi vääjäämättömästi alueen rauhalliseen ilmapiiriin keskeyttämällä hiljaisuuden ja luonnonäänet säännöllisellä melulla ja tärinällä. Siirtolapuutarhan suojaksi suunniteltu kallis melumuuri lisäisi melua Kasvitieteellisen puutarhan puolella äänen heijastuessa muurista tulosuuntaansa.

Helsingin luonnonsuojeluyhdistys ry

Helsingfors naturskyddsförening rf

Helsy

Viherväylä-visio

Kumpulan kartanon laakso käsittää Kumpulan kartanon entisille viljelymaille syntyneen viheralue-kokonaisuuden. Ainutlaatuista kaupunkipuistoa ja viheraluetta tulee edelleen kehittää virkistysalueena ja pyöräilyn ja jalankulun väylänä. Helsy kannattaa joukkoliikennekadun tilalle arkkitehti Olli Hakasen ja asuinalueen taloyhtiöiden (ks. liite) ehdottamaa "viherbaanaa", entistä satamarataa hyödyntävää Vanhankaupunginlahden ja Pikku-Huopalahden yhdistävää puisto-pyöräilyn väylää. Helsy kannustaa kaupunginhallitusta ohjeistamaan Kaupunkisuunnitteluvirastoa ja Rakennusvirastoa osallistumaan yhteistyössä muiden tahojen kanssa "viherbaana"-hankkeen kehittämiseen.

Helsingissä 22.9.2011

Helsingin luonnonsuojeluyhdistyksen puolesta

Puheenjohtaja

Sihteeri

Helsingin luonnonsuojeluyhdistys, Kotkankatu 9 00510 Helsinki
p. 050 3011 633
s-posti: helsy@sll.fi
www.sll.fi/uusimaa/helsy

Lilja Pirjo

Lähettäjä:
Lähetetty: 22. elokuuta 2011 13:33
Vastaanottaja: Kirjaamo Helsinki
Kopio: Hallitus
Aihe: Kirje kaupunginhallitukselle aiheena Vallilan joukkoliikennekadun asemakaava

Helsingin kaupunginhallitukselle

Vallilan joukkoliikennekadun asemakaava

Vallilan siirtolapuutarhayhdistys ry on kaavavalmistelun aikana tuonut esille kielteisen kannanottonsa kaavaehdotukseen.

Meille on toimitettu tiedoksi Olli Hakasen laatima kirjelmä. Pidämme merkittävänä hänen huomiotaan, että ehdotukseen verrattuna melkein 13 miljoonaa euroa säästyy käyttäen hyväksi olemassa olevaa raitioverkkoa, tuloksena vain 2 minuuttia pidempi reitti. Hänen ehdotuksensa rakentaa pyörätie entisen junaradan kohdalle on kannatettava.

Vallilan siirtolapuutarhayhdistys ry

puheenjohtaja sihteeri

HELSINGIN KAUPUNGIN KIRJAAMO
HELSINGFORS STADS REGISTRATORSKONTOR
Saapunut/Inkommit
22. 08. 2011
Dnro/Dnr HEL 2011-001048
Tehtäväluokka 10 03 03
Uppgiftsklass

Kanta-Helsingin omakotiyhdistys ry
c/o Marjatantie 18
00610 Helsinki

HELSINGIN KAUPUNGIN KIRJAAMO
HELSINGFORS STADS REGISTRATORSKONTOR
Saapunut/Inkommit
28. 09. 2011
Dnro/Dnr HEL 2011-001078
Tehtäväluokka 10 03 03
Uppgiftsklass

KIRJELMÄ HELSINGIN KAUPUNGINHALLITUKSELLE

Kanta-Helsingin omakotiyhdistys ry, jonka toiminta-alue kattaa Koskelan, Kumpulan, Käpylän ja Toukolan omakotialueet, tukee arkkitehti Olli Hakasen (kirjelmä kaupunginhallitukselle 1.8.2011) seuraavia ehdotuksia:

1. hyväksyä asemakaavan muutosehdotus Kustaa Vaasan tien ylikulkusillan osalta ja käynnistää toimet pysäkeiltä Kumpulan kampukselle johtavan sääsuojatun yhteyden pikaiseksi rakentamiseksi.

2. ohjeistaa HKL aloittamaan raitiolinja Arabiasta Pasilaan ja ohjeistaa Kalasataman raitiolinja hyödyntämään nykyisiä raiteita Paavalin kirkolta Sturenkatua ja Mäkelänkatua Pasilaan.

3. ohjeistaa Kaupunkisuunnitteluvirasto ja Rakennusvirasto osallistumaan yhteistyöhön, jossa kehitetään Vanhankaupunginlahden ja Pikku Huopalahden yhdistävä puistopyöräilyn väylä, "Viherbaana", entistä satamarataa hyödyntäen

KHOKY katsoo, että kaupungin tulisi tässä vaiheessa keskittyä Kumpulan kampuksen joukkoliikennepalveluiden kehittämisessä sellaisiin järjestelyihin, jotka voivat pääosin hyödyntää olemassa olevia linjastoja ja ovat perustamiskustannuksiltaan edullisia. Käpylän Kumpulaan, Toukolaan ja edelleen Arabianrantaan yhdistävä tiedelinja 560 tai vastaava yhteys tulee jatkossakin säilyttää.

Helsingissä 26.9.2011

Kanta-Helsingin omakotiyhdistys ry
puheenjohtaja hallituksen jäsen