

Vuorovaikutusmuistio 10.12.2019

# Länsi-Helsingin raitioteiden yleissuunnitelma

Tähän muistioon on koottu tiivistetyksi suunnittelun aikaisen vuorovaikutuksen sisältö ja vastineet tärkeimpiin palautteissa esiintyneisiin teemoihin.

## Huopalahdentien ja Vihdintien bulevardityöpajat 12.3. ja 15.3.2018

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

Työpajasta laadituissa muistiinpanoissa on seuraavia raitiotiehen liittyviä kommentteja:

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

10.12.2019

VUOROVAIKUTUSMUISTIO

## Huopalahdentien ja Vihdintien bulevardikaupungin Kerro kantasi-kyselyt

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

Ensimmäinen kysely avattiin maaliskuussa 2018 ja oli avoinna vuoden loppuun asti. huhtikuun loppuun mennessä annetut kommentit huomioitiin suunnitteluperiaatteiden laatimisessa. Kyselyssä oli erilliset välilehdet yleisille suunnitteluperiaatteille, liikenteen suunnittelun periaatteille, Vihdintien ja Huopalahdentien suunnitteluperiaatteille, suunnittelun jatkoaikataululle ja osallistumismahdollisuuksille. Yhteensä kyselyyn annettiin 293 kommenttia (27.12. mennessä), joista liikenteen suunnitteluperiaatteita koski 66 kommenttia. Kyselyaineistoon voi tutustua osoitteessa

<https://kerrokantasi.hel.fi/bulevardikaupunkia?headless=false&lang=fi>

Toinen kysely järjestettiin kaavarungon laatimisvaiheessa keväällä 2019. Kyselyssä esiteltiin bulevardikaupungin maankäytön, viheralueiden ja liikenteen ratkaisuja. Kyselyyn annettiin 502 vastausta, joista 56 liittyi liikenteeseen. Kyselyaineistoon voi tutustua osoitteessa

<https://kerrokantasi.hel.fi/bulevardikaupunkia?headless=false&lang=fi>

## Kerro kantasi-kysely yleissuunnitelman lähtökohdista 6.6.2018 – 30.8.2018

Yleissuunnitelman lähtökohdista järjestettiin Kerro kantasi-kysely, joka oli avoinna kesäkuun alusta elokuun loppuun. Kyselyssä esiteltiin suunnittelun lähtökohtia ja liittymistä Huopalahdentien ja Vihdintien bulevardikaupunkiin ja pyydettiin näkemyksiä suunnitteluun. Kyselyaineistoon voi tutustua osoitteessa

<https://kerrokantasi.hel.fi/lansihelsinginraitiotiet?headless=false&lang=fi>

### Yhteenveto kommentaista

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

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

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

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

10.12.2019

VUOROVAIKUTUSMUISTIO

Muita kommenttien aiheita olivat mm:

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

## Kerro kantasi-kysely yleissuunnitelmaluonnoksista 2.-30.9.2019

Syyskuussa 2019 toteutettiin vuorovaikutusvaihe, jonka päätarkoituksena oli esitellä raitioteille ja kaduille sekä Huopalahdentien ja Vihdintien kaupunkibulevardille suunniteltuja liikennejärjestelyjä. Kyselyssä oli pääsivun lisäksi viisi välilehteä, joissa kuvailtiin eri alueiden liikenneratkaisut ja annettiin linkki alueen yleissuunnitelmakuvaan. Kyselyssä esiteltiin myös 4 kpl uusia havainnekuvia, jotka havainnollistavat katu ympäristöä suunnitelma-alueella. Kyselyaineistoon voi tutustua osoitteessa

<https://kerrokantasi.hel.fi/uusiaraideyhteyksia?headless=false&lang=fi>

### Yhteenveto kommentteista

Kyselyyn saapui 644 vastausta. Alla tiivistettynä vastauksissa esiintyvistä teemoista.

#### *Fredrikinkatu*

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

#### *Topeliuksenkatu*

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

10.12.2019

VUOROVAIKUTUSMUISTIO

*Huopalahdentie*

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

*Vihdintie ja Kaupintie*

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

## Kysely Fredrikinkadun ja Topeliuksenkadun yrittäjille 2.-15.9.2019

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

### Yhteenveto vastauksista

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

Vastauksissa korostui huoli työnaikaisista vaikutuksista sekä pysäköintipaikkojen muutosten vaikutuksesta liiketoiminnan edellytyksiin. Työnaikaisissa vaikutuksissa nousi esiin työmaan aiheuttama meluhaitta ja vaikutukset jalan sekä autolla saapuvien asiakkaiden kulkemiseen sekä logistiikkaan. Käyttöaikaisina haittavaikutuksina nähtiin raitiotien oletetut meluvaikutukset sekä yritysten logistiikan ja asioinnin vaikeutuminen. Toisaalta vastauksissa nähtiin myös positiivisia mahdollisuuksia toimitilakysyntään sekä yrityksen näkyvyyteen.

### Jatkotapaaminen 9.10.2019

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

10.12.2019

VUOROVAIKUTUSMUISTIO

## Maastokävely Fredrikinkadulla 16.9.2019

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

## Yleisötilaisuus Oodissa 17.9.2019

## Maastokävely Topeliuksenkadulla 19.9.2019

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

## Taloyhtiöiden, yhdistysten ja yksityishenkilöiden kannanotot

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

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

Kaupunginosayhdistyksistä kantaa ovat ottaneet Pohjois-Haaga-seura, joka suhtautuu suunnitelmaan myönteisesti, sekä Pro Haaga ry, joka esittää raitiotien toteuttamista vain Huopalahdentielle Haagan ympyrään asti.

## Muu vuorovaikutus

### Munkkiniemen liikenneilta 22.5.2018

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

### Helsingin seudun kauppakamarin liikennevaliokunta 5.9.2019

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

10.12.2019

VUOROVAIKUTUSMUISTIO

**Munkkiniemen kansalliset seniorit 12.9.2019**

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

**SFP i Munksnejden 28.10.2019**

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

**Pohjois-Haagan aluefoorumi 14.11.2019**

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

10.12.2019

VUOROVAIKUTUSMUISTIO

# Vastineet palautteisiin

## Suunnitelman lähtökohdat ja raitioteiden rooli joukkoliikennejärjestelmässä

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

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

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

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

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

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

## Pikaraitiotien reitti

Edellä kuvattuihin suunnittelun lähtökohtiin ja pikaraitioiteille asetettuihin yleisiin periaatteisiin perustuen pikaraitiolinja kulkee kantakaupungissa keskustaan pääkatua eli Mannerheimintietä pitkin. Pikaraitiotien reitti kulkee Huopalahdentietä ja Vihdintietä Kaupintielle asti, jotta sillä voidaan järjestää bulevardikaupungin uuden maankäytön joukkoliikenne. Tästä syystä se ei

10.12.2019

VUOROVAIKUTUSMUISTIO

kulje esimerkiksi Munkkivuoren poikki tai Etelä-Haagan läpi Huopalahden aseman kautta, vaan sivuaa useita alueita palvelun useita liikumistarpeita. Raideliikenteen verkoston muodostumisen kannalta on keskeistä, että pikaraitiotie risteää Raide-Jokerin kanssa Haagan ympyrässä ja kulkee Valimon sekä Pohjois-Haagan asemien kautta. Näin saadaan yhdistettyä uuden ja nykyisen maankäytön palvelemisen sekä joukkoliikennejärjestelmän kehittämisen tarpeet. Suora reitti alueen pääkatuja pitkin mahdollistaa pikaraitiolinjalle hyvän keskinopeuden ja sujuvan liikenteen edellytysten järjestämisen.

#### Linjan 4 reitti

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

Linjan 10 ohjaaminen läntisen kantakaupungin raitiotielle ei ole mahdollista, koska tällöin Mannerheimintien pohjoisosa, Ruskeasuon ja Pikku-Huopalahti jäisivät ilman yhteyttä keskustaan.

#### Raitiotien tarve läntisessä kantakaupungissa

Läntisen kantakaupungin nykyiset bussilinjat 14, 18 ja 39 muodostavat pitkän etelä-pohjoissuuntaisen joukkoliikennekäytävän Eirasta Kampin kautta Meilahteen asti. Bussilinjojen korvaaminen tällä reitillä edellyttää ensinnäkin raitiotien toteuttamista koko yhteysväliille ja toiseksi suoran linjan liikennöintiä tiheällä vuorovälillä koko osuudella. Siten esimerkiksi vaihtoehto, jossa toteutettaisiin uusi raitiotie vain Topeliuksenkadulle muttei Fredrikinkadulle, ei ole toteuttamiskelpoinen. Vastaavasti sellaiset raitiolinjaston vaihtoehdot, joissa ei ole yhtenäistä raitiolinjaa koko osuudella, ovat palvelutasoltaan heikompia eteläisten kaupunginosien palvelutason sekä Kampin metroaseman liityntäyhteyksien kannalta. Reittiehdotuksia, joissa lisätään raitioliikennettä Kampin metroaseman kautta Simonkadulle ja edelleen Mikonkadulle, ei ole katsottu toteuttamiskelpoisiksi kyseisten katujen heikon sujuvuuden ja välityskyvyn sekä Mannerheimintien ja Kaivokadun risteyksen kuormittumisen vuoksi.

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



10.12.2019

VUOROVAIKUTUSMUISTIO

### **Metro ratikan sijaan**

Metro ei ole vaihtoehto raitiotien toteuttamiselle läntisessä Helsingissä. Alueen raskaana raideyhteytenä toimii jo ranta- ja kehäratojen lähijunaliikenne. Junaliikenteen vuorovälien tihentyminen Espoon kaupunkiradan rakentamisen myötä kehittää palvelua metron kaltaiseen suuntaan. Yleiskaavassa ei ole edellytyksiä metrolinjalle Vihdintien suunnassa. Metroa ja pikaraitiotietä ei voi pitää yhden hankkeen vaihtoehtoina, koska metron kustannukset ovat moninkertaiset pikaraitiotiehen nähden. Sen sijaan realistiset vaihtoehdot ovat koko Helsingin kaupunkirakenteen kehittäminen yksittäisten metrolinjojen tai laajan pikaraitioverkon varaan. Yleiskaavan ratkaisuna on joukkoliikennejärjestelmän kehittäminen kohti raideliikenteen verkostokaupunkia, jossa uudet pikaraitiotiet yhdistävät kaupunkikeskuksia ja raskaan raideliikenteen solmukohtia. Yleiskaavassa on säilytetty edellytykset kahdelle mahdolliselle metrohankkeelle, Töölön metrolle sekä Östersundomin metrolle.

### **Bussit ratikan sijaan**

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

Bussiliikenteen kapasiteetilla on rajoitteita kantakaupungissa. Elielinaukion ja Kampin terminaaleissa ei ole vapaata kapasiteettiä merkittävälle bussiliikenteen lisäämiselle. Kantakaupungin pääkatujen bussikaistat ovat niin kuormittuneita, että bussiliikenteen nopeus ja sujuvuus on heikko ruuhka-aikoina. Rungas bussiliikenne on myös kallista raitioliikenteeseen nähden, koska lukuisia eri linjoja kulkevien bussien kuormitus ei ole tehokkaassa käytössä ja liikennöintikustannukset ovat korkeammat kuin saman kapasiteetin tarjoavalla raideliikenteellä.

### **Vanhan Munkkiniemen joukkoliikennepalvelu**

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

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

10.12.2019

VUOROVAIKUTUSMUISTIO

### Munkkivuoren alueen joukkoliikenneyhteydet

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

### Bussilinjaston suunnittelu

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

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

### Raitiotien nopeus

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

Syy alhaisempaan keskinopeuteen on se, että linja kulkee noin puolet pituudestaan kantakaupungin nykyisessä raitioverkossa, jossa tiheä katuverkko, runsaat jalankulkijaylitykset sekä olemassa olevat pysäkit rajoittavat nopeutta. Suunnittelussa on tehty tietoinen ratkaisu, ettei kantakaupungin osuudella tavoitella mahdollisimman suurta nopeutta, koska pysäkkien ja jalankulkuylitysten voimakkaalla vähentämisellä olisi kielteinen vaikutus kantakaupungin sisäisiin joukkoliikennematkoihin ja paikallisiin jalankulun olosuhteisiin. Ainoastaan Meilahdentien pysäkki esitetään poistettavaksi raitiolinjojen nopeuttamiseksi. Tehdyt tarkastelut eivät viittaa siihen, että Mannerheimintien pysäkkien karsimisella saavutettava nopeutus johtaisi suurempaan matkustajakysyntään, koska pysäkeillä on runsaasti käyttäjiä ja kävelymatkat Töölön tiiviillä alueella kasvaisivat. Tästä huolimatta vuonna 2017 aloitetun raitioliikenteen kehittämissuunnitelman puitteissa pikaraitiolinjojen kantakaupunkiosuuksille kohdistetaan toimenpiteitä, joilla parannetaan raitioliikenteen nopeutta, luotettavuutta ja sujuvuutta. Toimenpiteitä ovat ratageometrian parantaminen, pysäkkien palvelutason parantaminen, parempi erottelu muusta liikenteestä ja liikennevaloetuuksien kehittäminen. Lisäksi kaikista hitain osuus on ydinkeskustassa Lasipalatsin ja Erottajan pysäkkien välillä, joten keskusta-alueen saavuttaminen on nopeampaa kuin linjan viimeiselle pysäkeille matkustaminen.

Pikaraitiotien uudella osuudella keskinopeus on kantakaupunkiosuutta nopeampi, mutta silläkin pysäkkien ja risteysten tiheys on monella osuudella verrattain pieni, koska linjan varteen

10.12.2019

VUOROVAIKUTUSMUISTIO

suunnitellaan tiivistä, jatkuvaa kaupunkirakennetta. Kaupunkirakenteen katkoskohdissa Pikku-Huopalahden sekä Talin kohdalla raitiotiellä on pidemmät pysäkkivälit ja nopeammin ajettavat osuudet.

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

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

### Raitiotien melu ja tärinä

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

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

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

Raitiotiet voivat aiheuttaa rakennuksiin runkomelua, joka kulkeutuu ratarakenteesta maaperän kautta rakennusten rakenteisiin. Runkomelu vaimenee nopeasti etäisyyden kasvaessa. Runkomelun riski on olemassa kapeille kaduille sijoittuvilla läntisen kantakaupungin rataosuuksilla, mihin varaudutaan toteuttamalla uuteen raitiotiehen melun kulkeutumista ehkäisevät eristysrakenteet. Runkomelu ei kuitenkaan ole ollut yleinen ongelma kantakaupungin nykyisellä rataverkolla, jossa on vuosikymmeniä ollut eristämättömiä rakenteita.

Raitiotien tärinä syntyy pääasiassa raideristeyksissä. Tärinän kulkeutuminen edellyttää myös pehmeää maaperää. Tärinä on ongelma pääasiassa ydinkeskustassa savimaalla sijaitsevilla puutteellisesti perustetuilla vanhoilla rataosuuksilla. Uusille raitioteille rakennetaan riittävän kantavat perustukset, jottei tärinää synny. Läntisen kantakaupungin rataosuuksien maaperä Kampissa ja Töölössä on kallioista, jolloin tärinä ei ole todennäköinen ongelma. Pikaraitiotien

10.12.2019

VUOROVAIKUTUSMUISTIO

uusilla osuuksilla maaperä on vaihtelevampaa, ja niillä toteutetaan tarvittavat pohjanvahvistuksen raitiotien kantavuuden ja tärisemättömyyden varmistamiseksi.

### Työnaikaiset haitat

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

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

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

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

### Pyöräliikenteen järjestelyt Fredrikinkadulla

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

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

### Paciuksenkadun pysäkit

Yleissuunnitelmassa esitetään Meilahdentien pysäkin poistamista käytöstä. Syy tähän on se, että etäisyys Meilahdentien ja Paciuksenkaaren pysäkkien välillä on alle 200 metriä, mikä on liian lyhyt pysäkkiväli tiheällä vuorovälillä liikennöiville raitiolinjoille kohdassa, jossa niiden

10.12.2019

VUOROVAIKUTUSMUISTIO

matkustajakuormitus on korkeimmillaan. Jäljelle jäävä pysäkki pidennetään pikaraitiovaunujen edellyttämään 45 metrin pituuteen. Pysäkkien käyttäjämäärät ovat verrattain pieniä. Vuonna 2018 Paciuksenkaaren pysäkillä oli noin 700 nousua päivässä ja Meilahdentiellä 500 nousua päivässä, kun esimerkiksi viereisillä Munkkiniemen puistotien ja Meilahden sairaalan pysäkeillä on kullakin yli 1000 nousua päivässä. Pysäkin poistamisen jälkeen Paciuksenkaaren pysäkillä odotetaan olevan vahva käyttäjäkunta.

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

Ensimmäisessä suunnitteluvaiheessa poistettavaksi pysäkeiksi oli ehdotettu Paciuksenkaarta, koska Meilahdentien pysäkki sijaitsee keskeisemmin ympäröivien Pikku-Huopalahden ja Meilahden alueiden suhteen. Ratkaisusta saatiin paljon palautetta kesän 2018 Kerro kantasi-kyselyn yhteydessä. Kävely-yhteyksien uudelleen tarkastelun jälkeen päätettiin muuttaa ratkaisua, sillä Paciuksenkaari palvelee paremmin Pikku-Huopalahden aluetta, jolla ei ole muita yhteyksiä samalla tavalla kuin Meilahden alueella.

### Huopalahdentien ylikulku

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

### Kadunvarsipysäköinnin järjestelyt

Raitioteiden varsilta poistuu runsaasti kadunvarsipysäköintiä, jotta raitiotien omille kaistoille sekä pyöräilyn järjestelyille saadaan tilaa. Raitiotien varsille on sijoitettu pysäköintiä, kun sille on järjestynyt tilaa. Fredrikinkadun varrelle on sijoitettu mahdollisimman paljon pysäköintipaikkoja, kuitenkin huomioiden jalankulun, pyöräpysäköinnin ja jakeluliikenteen tarpeet. Myös kiinteistöjen ajoyhteydet vaikuttavat pysäköinnin sijoitusmahdollisuuksiin. Kadulla pysäköintipaikkojen määrä vähenee noin 50:llä.

Topeliuksenkadulla on pysäköintikaista Töölön kirjaston kohdalla, missä raitiotien kulkeminen lyhyellä matkalla autojen kanssa samalla kaistalla on arvioitu hyväksyttäväksi. Nordenskiöldinkadulla on tilaa pysäköinnille yhdellä puolella katua Kansaneläkelaitoksen pysäkin ja Nordenskiöldinaukion ryhmittymiskaistojen välissä. Töölössä pysäköintipaikkoja korvataan uusilla vinopysäköintipaikoilla, jotka sijoittuvat ympäröiville asuntokaduille. Kokonaisuutena Töölössä pysäköintipaikkojen määrä vähenee noin 37:llä.

Huopalahdentien bulevardiosuudella suunnitelmassa on noin 80 pysäköintipaikkaa, mikä on noin 80 paikkaa vähemmän kuin nykytilanteessa. Vihdintien varrella on noin 20 uutta pysäköintipaikkaa. Kaupintien varresta poistuu noin 18 paikkaa.

Kokonaisuutena yleissuunnitelman liikennejärjestelyt vähentävät kadunvarsipysäköintipaikkojen määrää noin 170:lla.