



Töölön kaupunginosat – Töölö ry.  
Hiekkarannantie 9, 00100, Helsinki  
info@toolonkaupunginosat, www. toolonkaupunginosat.fi

Helsingin kaupunki, kirjaamo  
Helsingin kaupunki  
Pohjoisesplanadi 11–13  
Palaute lähetetty sähköisesti  
helsinki.kirjaamo@hel.fi

## **PALAUTE**

### **Asia: Etu-Töölö ja Taka-Töölö: Runeberginkadun katusuunnitelmaluonnos Esillä 15.4.–28.4.2026**

Etu-Töölö ja Taka-Töölö: Runeberginkadun katusuunnitelmaluonnos on ollut esillä 15.4.-28.4.2026 ja kaupunki on toivonut siihen palautetta 28.4 mennessä.

Palautteemme jakaantuu kahteen osioon.

- **Palaute 1** koskee alueen yhdistysten, toimijoiden ja asukkaiden, taloyhtiöiden ja yritysten osallistumista näitä merkittävästi koskevien katusuunnitelmien tekemiseen
- **Palaute 2** esittää huomioita ja kysymyksiä itse konkreettisista suunnitelmista. Tässä esitämme ensin yleisiä kommentteja suunnitelmaluonnoksista ja sitten erityisiä kommentteja kolmesta katuosuudesta.

### **PALAUTE 1: OSALLISTUMISESTA JA KÄYTTÄJÄKYSELYSTÄ.**

Kaupunginosayhdistyksenä yhdistys korostaa ja ajaa kaupunkilaisten mahdollisuutta osallistua lähiympäristöään koskeviin päätöksiin ja suunnitelmiin. Kunnan asukkaiden ja yhteisöjen vaikuttamis- ja osallistumismahdollisuudesta elinympäristönsä kehittämiseen on säädetty niin perustuslaissa (§2, §14) kuin kuntalaissakin (§22). Samoin Maankäyttö- ja rakennuslain tavoitteena on ”turvata jokaisen osallistumismahdollisuus asioiden valmisteluun, suunnittelun laatu ja vuorovaikutteisuus, asiantuntemuksen monipuolisuus sekä avoin tiedottaminen käsiteltävinä olevissa asioissa.”

Yhdistys haluaa huomauttaa, että katusuunnitelma tulee muuttamaan merkittävästi alueen liikennejärjestelyjä ja alueen asukkaiden ja yrittäjien kulkuyhteyksiä alueella.

Ottamatta vielä kantaa Runeberginkadun katusuunnitelmien sisältöön tai niiden positiiviseen tai negatiivisiin vaikutuksiin, yhdistys huomauttaa ettei suunnitelmista ole aikaisemmin konsultoitu alueen asukkaita, asunto-osakeyhtiöitä, yrittäjiä ja kaupunginosayhdistyksiä.

Länsiratikat on tiedottanut raitiovaunuliikenteen yleisistä muutoksista Töölössä ja järjestänyt myös asukastilaisuuksia muista katuosuuksista, mutta nyt esillä olevasta Runeberginkadun

katusuunnitelmista ja sen tuomista uusista muutoksista ei ole järjestetty mitään tilaisuutta, julkista keskustelua tai kyselyä.

Runeberginkadun suunnitelma sisältää myös useita uusia toimenpiteitä ja muutoksia, joita ei ole esitetty Länsi-Helsingin raitioteiden yleissuunnitelmassa (2020), johon Runeberginkadun suunnitelmien katsotaan perustuvan. Näillä uusilla toimenpiteillä on paljon vaikutuksia alueella liikkumiseen ja niistä olisi ollut syytä keskustella ja vähintään kysyä alueen toimijoiden näkemyksiä niistä jo aikaisemmassa vaiheessa.

Uudet muutokset tulivat tietoon vasta 15.4.2026 esille pantujen suunnitelmaluonnosten mukana, mutta luonnoksista ei ole voinut kysyä tarkemmin. Palautetta on pyydetty lähettämään suoraan konsulttiyritys Sitowisea edustavalle Heidi Piiraiselle tai kaupunkia asiassa edustavalle Mika Kaalikoskelle. Mitään tietoa ei kuitenkaan ole miten palautetta arkistoidaan, arvioidaan ja käsitellään tai missä vastauksen palautteeseen julkistetaan. Mitään ota kantaa tapaisen julkisen keskustelun mahdollisuutta suunnitelma luonnoksista ole järjestetty.

Yhdistyksemme on itse tarjoutunut järjestämään suunnitelmista keskustelutilaisuuden suunnittelijoiden kanssa ja yhdistyksellemme on nyt ilmoitettu, että kaupunki aikoo sitenkin järjestää tilaisuuden Infraohjelma Helsingin toimesta toukokuun alussa ja siellä olisi mahdollista vielä kommentoida Runeberginkadun katusuunnitelmaluonnosta ennen suunnitelman virallista nähtävillä oloa.

On hyvä, että tilaisuus nyt järjestetään, mutta huomautamme, että tilaisuus olisi pitänyt järjestää samaan aikaan kun suunnitelma luonnokset asetettiin esille. Tilaisuudessa olisi myös ollut hyvä avata suunnitelmien yksityiskohtia, jota ilman palautteen antaminen ja sen vastaanottaminen on hankalaa. Tulevan tilaisuuden aikaa ja paikkaa ei ole myöskään vielä ilmoitettu ja aikaa kesäkuussa tapahtuvaan varsinaisten suunnitelmien nähtävillä oloon jää hyvin vähän. Nähtävillä asetetaan kuitenkin jo valmiimmat päätöksentekoon menevät suunnitelmat eikä ole uskottavaa, että alueen toimijoiden näkemyksien tai kommenttien osalta luonnossuunnitelmia ehdittäisiin muuttaa tai parantaa kunnollisesti näin kireän aikataulun sisällä.

Yhdistyksemme toivookin, että asiaan otettaisiin nyt aikalisä ja luonnossuunnitelmista järjestettäisiin rauhassa keskustelu- ja palautetilaisuus ja palautetta kerättäisiin myös julkisesti ja avoimesti.

Samalla yhdistys painottaa, että varsinaisessa nähtävillä olosta olisi tiedotettava laajasti alueella ja kuuleminen suunnata myös niiden poikkikatujen taloyhtiöille, joihin Runeberginkadun katusuunnitelmat vaikuttavat merkittävästi.

Itse suunnitelmat on laatinut yksityinen suunnittelu- ja konsultointialan pohjoismainen pörssiyritys Sitowise. Yhdistys kysyy millaista käyttäjätutkimusta alueella Sitowise on suunnitelmien teossa tehnyt? Miksi suunnitelmien valmistelussa ei olla oltu yhteydessä alueen toimijoihin, taloyhtiöihin ja yrittäjiin? Miten kaupungin Sitowiselta tilaamassa toimeksiannossa, on alun perin huomioitu Suomen lain takaamat osallistumismahdollisuudet?

## **PALAUTE ITSE SUUNNITELMISTA**

### **Yleistä**

Kaupungin mukaan muutoksilla parannetaan jalankulun, pyöräliikenteen ja raideliikenteen edellytyksiä ja parannetaan liikenneturvallisuutta. Nämä kaikki ovat kannatettavia päämääriä.

Suunnitelmien ensisijainen pyrkimys nopeuttaa raitioliikenteen kulkua Runeberginkadulla poistamalla poikkikaduilta yliajoyhteyksiä ja risteyksiä, vaikuttaa kuitenkin johtavan poikkikatujen ja näille vuorostaan johtavien katujen liikenteen merkittävään hankaloittamiseen ja jopa siellä kasvavaan moottoriliikenteeseen. Erityisesti vaikutukset Runeberginkadun poikkikaduille ovat jääneet suunnitelmissa kunnolla arvioimatta.

Suunnitelmissa on myös runsaasti epäselviä kohtia, joita on vaikea kommentoida koska suunnitelmista ei ole järjestetty mitään niitä tarkemmin avaavaa ja selittävää tilaisuutta.

### **Pyöräliikenne**

Pyöräliikenne helpottuu lähinnä Runeberginkadun pitkittäissuunnan mukaisesti. Pyöräväylän tuominen Runeberginkadulle on sinänsä hyvä uudistus, mutta tämän olisi voinut toteuttaa myös kevyemmin ja tilaa enemmän säästävänä linja-autokaistan rinnalle maalattavana pyöräkaistana.

Nopealle läpiajolle pohjois-etelä suunnassa ollaan jo rakentamassa baanaa Hietakankaantielle kun taas Runeberginkadun ympäristön pyöräily tapahtuu enimmäkseen lähiliikenteenä pikkukaduille, asuintaloihin, kauppoihin ja ravintoloihin.

Esimerkiksi Museokadun osalta luonnollisin reitti pyörillä idästä länteen keskustaan on Runeberginkadun ylitse Museokatua pitkin. Suunnitelmissa on kuitenkin epäselkeyttä siitä missä määrin Museokadun sulkeminen vaikeuttaa myös pyöräilyä. Pyörällä näyttäisi pystyvän ajamaan edelleen Museokatua Runeberginkadun ylitse, mutta toisaalta suoralle reitille on asetettu pollareita ja jalkakäytäväkorotuksia. Poikittaisliikennettä koskeva ja Runeberginkadun liikenteen pysäyttävä autojen liikennevalo-ohjaus on mahdollistanut myös pyörillä Runeberginkadun turvallisemman ylittämisen. Suunnitelmissa risteys on kokonaisuudessaan edelleen liikennevalo-ohjattu, mutta epäselvää on, koskeeko tämä myös Runeberginkadun ylittävää pyöräilyä.

Samoin erilaiset korotukset pyöräteiden ja jalkakäytävien ja autoteiden välissä eivät sujuvoita pyörän käyttöä lähiliikenteessä vaan on suunniteltu enemmän nopealle läpiajoaliikenteelle.

### **Joukkoliikenne linja-autojen muodossa**

Linja-autokaistan poistaminen kokonaan Runeberginkadulta johtaa todennäköisesti joukkoliikenteen hidastumiseen linja-autoliikenteen osalta. On jälleen epäselvää, kuinka paljon tätä joukkoliikenteen muotoa (linja-autot) aiotaan karsia kokonaan pois Runeberginkadulta ja miten tällä hetkellä erittäin vilkas ja käytetty joukkoliikenteen muoto (linja-autot) Runeberginkadulla voitaisiin korvata kokonaan raitiovaunuliikenteellä.

Linja-autoliikenteelle on jätetty vain yksi kaista yhdessä kaikkien muiden moottoriajoneuvojen kanssa ja linja-autoilla ei ole erillistä pysäkkilevitettä. Linja-autojen pysähtyessä pysäkillä eli ajokaistalle, toiset linja-autot tai mitkään muutkaan moottoriajoneuvot eivät pääse näiden ohitse, vaan liikenne koko ajoradalla pysähtyy. Lisäksi nyt suunnitelmissa linja-autosta poistutaan suoraan pyöräilijöiden eteen pyörätielle, joka pitää ylittää jalankulkukäytävälle siirryttäessä. Tämä aiheuttaa vaaratilanteita niin pyöräilijöille kuin myös jalankulkijoille.

### **Moottoriliikenne**

Muiden autojen ja moottoriliikenteen osalta vain yhden ajokaistan jättäminen Runeberginkadulle yhdessä linja-autojen kanssa ilman ohitse pääsemisen mahdollisuutta pysäkillä tulee ruuhkauttamaan Runeberginkadun ja lisäämään moottoriajoneuvojen ilmansaasteita alueella. Vaikka kaistoja haluttaisiinkin vähentää yhteen, olisi vähintään turvattava ohituspaikat ja linja-autopysäkkien ja risteyksien kohdalla tarpeelliset levennykset pysähtyville linja-autoille ja kääntyville moottoriajoneuvoille.

Moottoriajoneuvojen mukaan lukien huoltoajoneuvojen, jätekuljetusten, alueen vanhuksia kuljettavien kotikyötyien ja alueen yrittäjille tavaratoimituksia tuovien kuljetusten osalta ongelmallisinta suunnitelmissa on kuitenkin Runeberginkadun poikkikatujen poikittaisliikenteen sulkeminen ja esimerkiksi Museokadun tapauksessa, koko Runeberginkadulle tapahtuvan kääntymismahdollisuudenkin poistaminen tehden Museokadun kahdesta osasta moottoriliikenteen osalta umpikujia.

Yhdistys onkin huolissaan, että suunnitelmat hyvistä tarkoituspäristään huolimatta tulevat itse asiassa lisäämään turhaa moottoriliikennettä ja vähentämään liikenneturvallisuutta alueella. Samalla yhdistys huomauttaa, että vaikka kaikki Töölöläiset luopuisivat kokonaan autoistaan, mikä tuskin on realistista, jäljelle jää silloinkin huoltoliikenne, aurausliikenne, pelastusliikenne ja ennen kaikkea ikääntyvien tarvitsema kuljetus- ja hoivaliikenne.

### **Puusto ja kaupunkivihreä**

Yhdistys suhtautuu erittäin positiivisesti kaupunkipuiden ja kaupunkivihreän lisäämiseen alueella. Kun raideliikenteen tilaa levennetään entisestään raidevihreää voitaisiin toteuttaa muillakin osuuksilla kun vain Runeberginkadun ja Sandelsin kadun välillä. Myös kaupunkipuiden lisääminen olisi suotavaa. Niitä ei kuitenkaan lisätä juuri lainkaan. Sammonpuiston osalta puiden uusimisessa niiden määrä itse asiassa vaikuttaa vähenevän.

Museokadulla tosin lisätään muutamia puita, mutta risteysalueen eteen. Näiden tarkoitus vaikuttaa olevan enemmän läpiliikkumisen estäminen kuin kaupunkipuiden lisääminen kadulla. Jos kuitenkin katu päätetään todellakin sulkea sen aiheuttamista liikenneongelmista huolimatta, on puiden istuttaminen tietenkin parempi vaihtoehto kuin tyhjän aukion tekeminen. Silloin kaupunkipuita olisi syytä istuttaa myös Museokadun läntisen osan päähän nyt sinne kaavailtujen pensasten sijasta.

## **KATUOSUUDET:**

### **KATUOSUUS 1: Arkadiankatu - Ilmarinkatu**

#### **Arkadiankadun risteys.**

Suunnitelmissa on epäselvää pääseekö Arkadiankatua keskustasta enää jatkamaan alas Mechelininkadulle vai ohjataan kaikki keskustasta Runeberginkatua ja Arkadiankatua tuleva liikenne Runeberginkadulle? Tämä koskee moottoriliikenteen lisäksi myös pyöräilyä.

#### **Temppeliaukion turistibussit.**

Temppeliaukion kirkon ympäristöä on suunnitelmassa käsitelty tavallisena asuinkatuna ottamatta huomioon Helsingin matkailulle hyvin tärkeää kohdetta. Temppeliaukion kirkossa käy vuositasolla yli puoli miljoonaa matkailijaa ja tilaisuuksissa valtava määrä ihmisiä. Se on Helsingin ja koko Suomen suosituimpia nähtävyyksiä. Läheltä on poistettu kokonaan matkailijoiden bussien pysäköintipaikat (=toinen kaista Sammonkadun ratikkapysäkin kohdalta) sekä vaikeutettu julkisella liikenteellä paikan päälle tulijoiden tilannetta poistamalla suurella käytöllä oleva bussipysäkki. Autoilijoiden (jättö- ja noutoliikenne, taksit ja huoltoliikenne yms.) osalta Lutherinkadusta on tehty sumpu. Asuinkadut saatiin aiemmin rauhoitettua siirtämällä matkailijoiden bussiliikenne ja pysäköinti Runeberginkadulle sekä matkailijoiden vessarakennus Sammonpuistoon. Miten turistibussiliikenne ja sen pysäköinti hoidetaan?

#### **Tunturikadun risteys**

Tunturikadun läntiseltä puolelta voi kääntyä Runebergin kadulle oikealle ja vastaavasti Runeberginkadulta voi kääntyä oikealle Tunturikadulle. Risteykseen on kuitenkin tehty keinotekoinen kavennus, jossa Runeberginkadulta Tunturikadulle kääntyvä auto kohtaa Tunturikadulta ulospäin kääntyvän auton lähes vastakkain ja aiheuttaa helposti tukoksen Runeberginkadulle. Miksi? Onko samalla huomioitu, että jos itäisen Museokadun osan risteys tukitaan kasvaa Tunturikadun ja Runeberginkadun risteyksen liikenne huomattavasti koska se jää ainoaksi reitiksi ajaa ulos Museokadun itäiseltä osalta länteen päin.

### **KATUOSUUS 2: Ilmarinkatu – Pohjoinen Hesperiankatu**

#### **Bussipysäkit**

Caloniuksenkadun liittymän eteläpuolelle siirrettävillä bussipysäkeillä linja-autot pysähtyvät ilman pysäkkilevennystä ainoalle ajokaistalle. Tämä tulee tukkimaan tehokkaasti ajokaistan ja uhkaa aiheuttaa etenkin etelään ajettaessa seisovan ruuhkan itse Caloniuksenkadun, Museokadun ja Runeberginkadun risteysalueelle. Lisäksi linja-autoista poistutaan suoraan pyörätien eteen, joka on ylitettävä päästäkseen linja-autosta jalankulkukäytävälle.

#### **Museokadun sulkeminen Runeberginkadun risteyksestä**

Museokadun läntisen osan itäpäähän muuttaminen umpikaduksi ilman asianmukaista kääntöpaikkaa on suunnitteluvirhe. Kadun nykyinen rakenne (pitkittäis- ja vinopysäköinti) tekee jäteautojen, pelastusajoneuvojen ja auruskaluston kääntymisestä erittäin hankalaa jopa kesällä. Aurasasteen ollessa heikko katu muuttuu talvisin käytännössä yksikaistaiseksi. Tällöin raskaan huoltokaluston

olisi pakko peruuttaa takaisin Mechelininkadulle. Peruuttaminen vilkkaasti liikennöityyn, valo-ohjattuun risteykseen on vaarallista ja käytännössä mahdotonta.

Jotta huolto- ja pelastusliikenne voisi toimia turvallisesti, kadun päähän olisi pakko rakentaa virallinen kääntöpaikka. Tämä tarkoittaisi huomattavan määrän asukas pysäköintipaikkojen poistamista alueelta, jossa pysäköintipaikoista on jo nyt pulaa. Lisäksi kääntöpaikka jouduttaisiin tekemään suoraan nyt kadun päähän suunnitellun penkkejä ja puita sisältävän pienoisaukion eteen ja sulkisi samalla myös sen läpi suuntautuvan pyöräliikenteen.

Vaikka tavoitteena on vähentää liikennettä, sulkeminen tosiasiasa lisää moottoriliikenteen kestoa ja päästöjä Töölössä. Koska Museokadun läntisestä päästä voi käännyä Mechelininkadulle ainoastaan pohjoiseen ja Museokadulle sisään tuleva liikenne pääse kääntymään sinne ainoastaan Mechelininkadulta etelästä tultaessa merkitsee tämä sekä kadulle pohjoisesta tultaessa ja sieltä etelään lähtiessä pitkää kierrosta edestakaisin Mechelininkatua.

Jos läntinen osa Museokatua suljetaan Runeberginkadulta, pitäisi vähintään sieltä päästä kääntymään kumpaankin suuntaan Mechelininkadulle, mutta tämä tekisi vuorostaan Taivallahden koulun risteyksestä turvattomamman koululaisille.

Toisena vaihtoehtona olisi salli vähintään huolto- ja asukasliikenne Museokadulta Runeberginkadulle. Tämä voisi tapahtua, vaikka puiden reunustamaa kapeampaa kulkua pitkin mikä estäisi kadun käyttämisen pelkkään läpiajoliikenteeseen, mihin sitä tosin ei nytkään juuri lainkaan käytetä.

Museokadun itäisen pidemmän osan sulkeminen Runeberginkadun risteyksestä vuorostaan aiheuttaa vielä pitempiä kiertomatkoja tuon useita kauppoja ja kahviloita sisältävän Museokadun osan ja myös sen pienempien poikkikatujen liikenteelle.

Katu on jo suljettu Mannerheimintien päästä ja käytännössä sinne pääsee enää idästä Töölönkatua pitkin sisään ja ulos läntisestä päädyistä. Jos sen lännen pääty suljetaan myös kokonaan Töölönkatu jää käytännössä ainoaksi ajoreitiksi. Tunturikadun kautta tosin Museokadulta pääsee vielä Runeberginkadulle mutta ainoastaan pohjoiseen päin. Etelän suuntaan Museokadun itäiseltä osalta ei pääse käytännössä enää lainkaan muuten kuin kiertämällä pitkään pohjoisen kautta. Tämä kaikki lisää huomattavasti ajomatkojen pituutta ja näin ajossa olevien, mutta jonossa seisovien autojen määrää alueella.

Matka-aikojen merkittävä piteneminen ja kasvava autoralli pikkukatuja pitkien kiertäen sotii suoraan kaupungin omia moottoriliikenteen vähenemisen tavoitteita vastaan.

### **Raitiovaunupysäkit ja suojatien poisto**

Apollonkadun raitiovaunupysäkit pidennetään kahden vaunun mittaisiksi, mutta miksi pysäkin toisesta päästä poistetaan suojatie? Kyse on vielä pysäkin eteläisemmän pään suojatiestä, jonka on tällä hetkellä huomattavasti käytetympi kuin pysäkin pohjoisen pään suojatie. Suojatien poisto vähentää turvallisuutta, vähentää pysäkin käyttömukavuutta ja sujuvuutta ja aiheuttaa kasvavia

vaaratilanteita koska osa ihmisistä joka tapauksessa kulkevat pysäkille eteläisestä päästä, jossa ei kuitenkaan enää ole suojatietä.

### **KATUOSUUS 3 Pohjoinen Hesperiankatu Sandelsinkatu väli**

Tästä osuudesta yhdistyksellä on vähiten huomautettavaa. Positiivista on se, että tällä osalla on päätetty käyttää raidevihreää. Tosin koko mäen tekeminen moottoriliikenteen osalta yksikaistaiseksi ilman levennyksiä uhkaa jälleen ruuhkauttaa liikenteen, mutta ainakaan tällä osuudella ei ole yhden ajoradan täysin pysäyttäviä linja-autopysäkkejä, jossa nämä pysähtyisivät ajoradalle.

Osuudella olisi voitu tosin pyrkiä uudenlaiseen katupuita ja viihtyisyyttä lisäävään ratkaisuun ja nipistämällä hieman raideleveyyttä, josta tässä kohtaa olisi varaa se tehdä, kaventamalla pyörätie pyöräkaistaksi ja ottamalla paikoitellen puille tilaa leveämmäksi suunnitellulta jalkakäytävältä olisi nyt hieman harmaalle katuosuudelle voitu istuttaa kaupunkipuiden rivistö ja vihertää tätä Töölöntorille johtavaa katuosuutta viihtyisimmäksi ja esteettisesti miellyttävämmäksi.

Helsingissä 28.4.2026

Töölön kaupunginosat – Töölö ry.  
Hiekkarannantie 9 00100 Helsinki  
Toolonkaupunginosat.fi