

3.6.2026

VUOROVAIKUTUSMUISTIO

Runeberginkatu välillä Arkadiankatu - Sandelsinkatu

Palautteet katusuunnitelmaluonnoksista 32398/1-4 (esillä 15. – 28.4.2026)

Tähän muistioon on kerätty tiivistelmä katusuunnitelmaluonnosten esillä olon aikaisesta vuorovaikutuspalautteesta.

Kadun suunnittelu perustuu voimassa oleviin asemakaavoihin sekä Länsi-Helsingin raitioteiden yleissuunnitelmaan (Kaupunginvaltuusto 20.1.2021).

Katusuunnitelmaluonnos oli esillä Helsingin kaupungin verkkosivulla osoitteessa <https://paatokset.hel.fi/fi/kuulutukset-ja-ilmoitukset/katu-ja-puistosuunnitelmat> 15. – 28.4.2026 välisenä aikana. Mahdolliset kommentit suunnitelmiin pyydettiin toimittamaan 28.4.2026 mennessä.

Runeberginkadun liikennesuunnitelmaluonnosta esiteltiin ennen esilläolovaihetta asukastilaisuudessa 3.11.2025. Katusuunnitelmaluonnoksia esiteltiin ennen esillä olon alkua verkkotilaisuudessa Teams-palvelussa 2.3.2026 klo 17.30–19. Lisäksi alueen yrittäjille järjestettiin aamukahvitilaisuus 1.4.2026 klo 8.30–10.00. Esillä olon aikana saadun runsaan palautteen pohjalta pidettiin ylimääräinen yleisötilaisuus, jossa katusuunnitelmaluonnoksia sai kommentoida ja keskustella ratkaisusta. Tilaisuus järjestettiin 7.5.2026 klo 17.30–19. Lisäksi Länsiratikat-projektissa toteutettiin asukaspaneeli, joka paneutui Töölön liikenteellisiin ja maisemallisiin muutoksiin pienryhmässä.

Yleisötilaisuus 3.11.2025

Alustavia liikennesuunnitelmia esiteltiin noin puoli vuotta ennen esilläoloaikaa järjestetyssä tilaisuudessa Töölön kirjastolla 3.11.2025 klo 17.30–19.00. Tilaisuudessa oli paikalla edustajia maankäyttö- ja kaupunkirakenteen liikenne- ja katusuunnittelupalvelusta, Pääkaupunkiseudun kaupunkiliikenne Oy:ltä sekä Länsiratikat-hankkeen asiantuntijoita suunnittelusta ja rakentamisesta.

Tilaisuus toteutettiin työpajamuotoisena ja kävijöillä oli mahdollisuus kysyä kadun liikenteellisistä muutoksista liikennesuunnitelmaluonnoksien pohjalta ja jättää alustavaan liikennesuunnitelmaan kommentteja. Tilaisuudessa kävi arviolta noin 150 henkilöä.

Kommenteissa Töölön katujen yksisuuntaistamiset ja ylijatketut jalkakäytävät saivat kiitosta, samoin korotetut suojatiet. Jakelu- ja huoltoliikenteen sujavuus sekä vasemmalle kääntymiskieltojen toimivuus herättivät huolta. Pyöräliikenteen yksisuuntaiset järjestelyt ja pyöräväylien leveydet aiheuttivat keskustelua ja niihin toivottiin selkeää erottelua jalankulkuun.

VUOROVAIKUTUSMUISTIO

Pysäköintipaikkojen (asukas- ja asiointipysäköinti) määrän väheneminen jakoi mielipiteitä. Vinoparkkitoteutuksesta sivukaduilla pääosin pidettiin. Kaduille toivottiin lisää puita, istutuksia ja istuskelupaikkoja.

Asukaspaneeli 9.10.2025–29.1.2026

Länsiratikoiden asukasosallisuutta vahvistettiin toteuttamalla projektissa erillinen asukaspaneeli, joka osallistui suunnitelmien kehittämiseen. Asukaspaneeliin osallistui 19 satunnaisotannalla kutsuttua ja demografisesti tasavertaisesti valittua asukasta Länsiratikoiden vaikutusalueelta. Etu- ja Taka-Töölö olivat hyvin edustettuna paneelissa. Paneeli tapasi viisi kertaa ja panelistit tutustuivat pienryhmissä alustaviin liikennesuunnitelmiin vuoropuhelussa asiantuntijoiden kanssa. Paneeli laati työskentelyn päätteeksi 13 suositusta Länsiratikoiden jatkosuunnitteluun. Suositukset ovat osa paneelin julkilausumaa, joka on nähtävillä projektin verkkosivulla.

Yleisötilaisuus 2.3.2026 verkkotilaisuutena

Alustavia katusuunnitelmaluonnoksia koskeva yleisötilaisuus pidettiin verkkotilaisuutena 2.3.2026 klo 17.30–19.00. Tilaisuudessa oli paikalla edustajia maankäyttö- ja kaupunkirakenteen liikenne- ja katusuunnittelupalvelusta, Pääkaupunkiseudun kaupunkiliikenne Oy:ltä sekä Länsiratikat-hankkeen asiantuntijoita suunnittelusta ja rakentamisesta.

Tiedote yleisötilaisuudesta lähetettiin kadun varren kiinteistöille isännöitsijöiden kautta ja Töölön kaupunginosat – Töölö ry:lle. Yleisötilaisuudesta tiedotettiin Kaupunkiympäristön toimialan ja Infraohjelma Helsinki -verkkotiedotuksen kanavilla. Verkossa pidettyyn suunnitelmien esittelytilaisuuteen osallistui noin 50 henkilöä. Tilaisuuden tallenne ja tilaisuudessa heränneet kysymykset vastauksineen ovat katsottavissa Länsiratikoiden verkkosivuilla Osallistu-tilaisuudet -sivulla. Tallenne on ollut nähtävillä 9.3.2026 alkaen. Annoimme mahdollisuuden esittää tilaisuuteen kysymyksiä jo etukäteen kysymyslomakkeen kautta. Lomakkeelle kysymyksiä tuli 12. Tilaisuudessa esitettiin 4 kysymystä. Osa kysymyksistä koski samoja asioita. Kysymykset koskivat muita Länsiratikoiden hankealueelle sijoittuvia katuja sekä HSL:n linjastomuutoksia.

Yrittäjien aamukahvitilaisuus 1.4.2026

Yrittäjien aamukahvitilaisuus pidettiin 1.4.2026 klo 8.30–10.00 Töölön kirjastossa. Tilaisuudessa oli paikalla edustajia maankäyttö- ja kaupunkirakenteen liikenne- ja katusuunnittelupalvelusta, Pääkaupunkiseudun kaupunkiliikenne Oy:ltä sekä Länsiratikat-hankkeen asiantuntijoita suunnittelusta ja rakentamisesta. Tilaisuudessa oli arviolta noin 20 kävijää.

Tiedote yritystilaisuudesta ja suullinen kutsu käytiin jakamassa Länsiratikoiden viestintävastaavien toimesta Runeberginkadun kivijalkayrittäjille. Tiedote lähetettiin myös Helsingin yrittäjille. Yleisötilaisuudesta tiedotettiin Kaupunkiympäristön toimialan ja Infraohjelma Helsinki -verkkotiedotuksen kanavilla.

Keskustelua herätti erityisesti kivijalkayritysten lastauspaikat sekä rakentamisen aikana että lopputilanteessa, sekä rakentamisen aika ja rakentamisen vaikutusten arviointi yrityksille.

Yleisötilaisuus 7.5.2026

Yleisötilaisuus pidettiin 7.5.2026 klo 17.30–19 Taivallahden peruskoululla. Tilaisuudessa oli paikalla edustajia maankäyttö- ja kaupunkirakenteen liikenne- ja katusuunnittelupalvelusta, Pääkaupunkiseudun kaupunkiliikenne Oy:ltä sekä Länsiratikat-hankkeen asiantuntijoita suunnittelusta ja rakentamisesta. Töölö ry:lle annettiin tilaisuudessa puheenvuoro, jossa he kiteyttivät palautteensa suunnitelmaluonnokseen.

VUOROVAIKUTUSMUISTIO

Tiedote suunnitelmaluonnosten esillä olosta ja samalla yleisötilaisuudesta lähetettiin Runeberginkatuun rajautuvien kiinteistöjen isännöintitoimistoille, Töölön kaupunginosat – Töölö ry:lle ja Eteläiset kaupunginosat -asukasyhdistykselle. Tilaisuudesta viestittiin Infraohjelma Helsingin ja Helsingin kaupunkiympäristön verkkokanavissa. Tilaisuudessa kävi arviolta 80 henkilöä.

Tilaisuudessa eniten kommentteja herätti ajoliikenteen läpiajon estyminen Museokadun ja Runeberginkadun välillä. Läpiajomahdollisuus toivottiin sallittavan alueen asukkaille. Huoltoajon ja lastauksien sujuminen herättivät huolta. Huoltoajat huolestuttivat myös laajemmin Runeberginkadulla. Lisäksi kommentteissa nostettiin esiin mielipiteitä rakennustöiden vaikutuksista asukkaiden elämään, niin tärinän ja pölyn kuin väliaikaisten liikennejärjestelyiden ja turvallisuuden kannalta. Apollonkadun raitiovaunupysäkeille toivottiin eteläpäätyyn suojatietä. Kehuja herättivät eritoten Sammonpuistikon alueen katusuunnitelmat.

Katusuunnitelmaluonnoksesta saadut palautteet:

Katusuunnitelmaluonnoksiin saatiin paljon palautteita. Sähköpostitse saapui noin 55 palautetta. Lisäksi saatiin muutamia palautteita, jotka kohdentuivat eri kaduilla oleviin suunnitelmiin.

Palautteet koskivat lähinnä liikennesuunnittelua. Pääosassa palautteita suhtauduttiin negatiivisesti Runeberginkadun ja Museokadun muutoksiin. Palautteissa oli myös positiivisia kannanottoja, muutoksia pidettiin positiivisina ja suunnitelmaa kokonaisuutenaan erinomaisena.

Saadut palautteet jakaantuivat seuraaviin teemoihin:

1. Autoliikenne ja huoltoliikenne

Suunnitelmassa esitettyä Runeberginkadun uutta kulkumuotojen tilanjakoa pidettiin hyvänä. ”Arvostan suuresti sitä, jos yksityisautoilta poistetaan tilaa, sillä tämä ohjaa liikennettä Mannerheimintielle sekä Mechelininkadulle, jolloin Runeberginkatu pysyy viihtyisämpänä paikkana asioida esimerkiksi alueen monissa kahviloissa, ravintoloissa ja muissa liikkeissä. Innolla odotan tulevia muutoksia, jotka tekevät varmasti Etu-Töölöstä entistä elinvoimaisemman ja viihtyisemmän paikan asua, etenkin nuorille ja lapsiperheille” Palautteissa myös katsottiin, että toista autoliikenteen kaistaa ei enää tarvita ja kiitettiin sitä, että kaistan poistolla saadaan lisää tilaa pyöräliikenteelle.

Toisaalta Runeberginkadun yksikaistaisuuden pelätään tekevän kadusta erittäin häiriöherkän: pysähtymiset tai onnettomuudet voi aiheuttaa häiriöitä liikenteeseen. Peräkkäin liikennöivien bussien katsotaan tekevän kadusta ruuhka-aikoina käytännössä kulkukelvottoman. Palautteissa todetaan myös, että poikkikatujen sulkeminen lisää moottoriliikenteen ajomatkojen kestoa ja päästöjä, minkä katsotaan olevan ristiriidassa liikenteen vähenemistavoitteiden kanssa.

Palautteissa on myös kommentteja Museokadun moottoriliikenteen ajoyhteyksien poistoista. Osassa palautteista suunnitelmasta pidettiin: ”Hieno idea sulkea Museokadun päät, kun liikennettä on joka tapauksessa todella vähän. Toivottavasti saataisiin päätteistä mahdollisimman puistomaiset.” Osa asukkaista pitää Museokadun sulkemista erinomaisena uudistuksena erityisesti lasten turvallisuuden kannalta. ”Lapsille tämä on niin hyvä uudistus, kun kauttakulkuliikenne kadulta poistuu! Viheralueiden lisääminen lisää aina viihtyisyyttä.”

Palautteissa suhtaudutaan negatiivisesti Museokadun moottoriajoneuvoyhteyden poistoon, sen aiheuttamiin pidentyneisiin kiertomatkoihin ja pelätään, että muutos lisää liikennettä paikallisverkolla. On pyydetty, että vaikutukset ajoreitteihin kuvataan. Lisäksi todetaan, että

VUOROVAIKUTUSMUISTIO

Museokadun muuttaminen umpikujaksi vaikeuttaa jätehuoltoa, tavaratoimituksia, asukkaiden saattoliikennettä sekä kadun talvikunnossapitoa. Raskaan kaluston kääntymisen todetaan olevan erittäin hankalaa jo kesäisinkin, ja talvisin kadun todetaan muuttuvan käytännössä yksikaistaiseksi. Palautteissa esitetään suuntaisliittymän toteuttamista Runeberginkadulta Museokadulle kokonaissulkemisen sijaan.

Palautteita tuli myös liittyen Runeberginkadun ja Museokadun risteyksessä sijaitsevan kaupan huoltoon. Nykyinen huoltojärjestely ei onnistu enää suunnitelman mukaisessa tilanteessa.

Palautteissa kysytään Lutherinkadun ja Tunturinkadun risteuksen ajosuunnista sekä syystä Lutherinkadun risteuksen eteläpuolisen suojatien poistoon. Arkadiankadun risteuksen osalta esitetään kysymys siitä, pääseekö Arkadiankatua jatkamaan Mechelininkadulle vai ohjataanko kaikki liikenne Runeberginkadulle, minkä todetaan jääneen suunnitelmissa epäselväksi.

Pysäköintipaikkojen vähenemiseen palautteissa ollaan tyytymättömiä ja myös todetaan ilta- ja yöpysäköinnin (klo 18–07) olevan välttämätön monelle työssäkäyvälle asukkaalle. Palautteissa pyydetään arviota poistuvien paikkojen määrästä ja korvaavien paikkojen sijainnista. Lähimpien pysäköintihallien ei katsota tarjoavan riittävää korvaavaa ratkaisua. Palautteissa kysytään myös Runeberginkadun saattoliikennemahdollisuuksista.

Pyöräkaistan todetaan estävän lyhytaikaisen pysähtymisen kiinteistöjen edustalla, mikä vaikeuttaa muuttoliikennettä, huoltokäyntejä ja tavarantoimituksia. Lisäksi esitetään, että sähköautojen latauspaikkoja voitaisiin lisätä pysäköintiratkaisuna sen sijaan, että paikkoja poistetaan.

Vastaus:

Runeberginkadun liikennemäärä tulee vähenemään ennusteiden mukaan nykyisestä. Autoliikennettä siirtyy pääkaduille Mannerheimintielle ja Mechelininkadulle. Hankkeen vaikutukset ajoneuvoliikenteeseen on kuvattu hankesuunnitelmassa liitteessä 9 Länsi-Helsingin raitioteiden hankearviointi.

Raitioliikenteen määrä kasvaa. Oleellinen muutos nykytilanteeseen on, että bussiliikenteen määrä vähenee noin 84 %. Autoliikenteen ja bussiliikenteen määrän vähentyessä kadun liikenteellinen toimivuus pysyy käyttösuhdelaskennan mukaan suurin piirtein ennallaan huolimatta bussikaistan poistosta. Laskelman perusteella bussiliikenteen merkittävä väheneminen poistaa lisäkaistojen tarpeen ja yhdet kaistat suuntaansa riittävät välittämään jäljelle jäävän bussiliikenteen muun liikenteen ohella.

Suunnitelmaratkaisuista on käyty vuoropuhelua pelastuslaitoksen kanssa. Pelastusliikenne voi jatkossakin, nykytilanteen tapaan, käyttää raitiotiealuetta hälytysajossa. Autot voivat poikkeustilanteissa tarvittaessa väistää raitiokaistalle, esim. jos ajokaistalla on pysähtynyt hälytysajoneuvo tai muu tilanne.

Suunnitelmiin on lisätty esillä olon palautteiden perusteella Sandelsinkadun, Pohjoisen Hesperiankadun ja Arkadiankadun risteuksiin oikealle kääntyvä kaista autoliikenteen sujuvoittamiseksi. Lisäksi oikealle kääntymiskaista on myös Eteläisen Hesperiankadun risteyksessä.

Runeberginkadun varrelta poistuu nykyiset 31 pysäköintipaikkaa, joissa on mahdollisuus yöpysäköintiin (klo 18–07). Tulevassa tilanteessa kuormauspaikkoja voidaan käyttää yöpysäköintiin. Kuormauspaikkoja on tulevassa tilanteessa sivukaduilla Runeberginkadun yhteydessä noin 7 kpl. Näissä on yhteensä noin 23 yöpysäköinnin mahdollistamaa paikkaa.

VUOROVAIKUTUSMUISTIO

Näin ollen yöpysäköintipaikkojen vähenemä olisi 8 kpl. Paikkojen tarkka määrä, kuormauspaikkojen tarkemmat sijainnit ja pysäköinnin aikarajoitukset tarkennetaan ja esitetään myöhemmin liikenteenohjaussuunnitelmassa.

Sivukatujen päistä poistuu yhteensä 43 kpl pysäköintipaikkaa. Poistuvia pysäköintipaikkoja korvaamaan toteutetaan Ilmarinkadulle lisää pysäköintipaikkoja 28 kpl. Näin ollen ympärivuorokauden käytössä olevien pysäköintipaikkojen vähenemä on Runeberginkadulla ja sen sivukatujen päissä 15 kpl. Paikkojen tarkka määrä tarkentuu rakennussuunnittelu- ja liikenteenohjaussuunnitteluvaiheessa. On tiedossa, että Töölössä pysäköintipaikkatilanne on hankala ja pysäköintipaikkaa voi joutua etsimään etäämmältäkin. Töölön alueella on yksityisiä pysäköintihalleja, joista voi vuokrata pysäköintiaikaa. Hinta on asukas-pysäköintiä kalliimpaa, mutta palvelutaso on parempi, koska paikka löytyy helpommin ja ajoneuvo on säältä suojassa.

Kuormauspaikkoja järjestetään lähes kaikkien sivukatujen varteen, josta ne ovat myös Runeberginkadun varren kiinteistöjen käytössä. Kuormauspaikkoja voi käyttää myös matkustajien ottamista tai jättämistä varten. Museokadun kääntöpaikoille voi auton pysäyttää nousemista, poistumista, kuormaamista tai kuorman purkamista varten. Caloniuksenkadun varteen tulee kaksi uutta kuormauspaikkaa lähikauppoja varten.

Runeberginkadulla pysäköinti kielletään, mutta kohdalla, jossa ajokaistoja on kaksi Caloniuksenkadun pohjoispuolella, pysäyttäminen voidaan sallia toisella ajokaistalla lastaukseen sopivina kellonaikoina. Runeberginkadulla kuormaus on myös mahdollista tieliikennelain mukaisesti tilapäisesti pyörätieltä tai jalkakäytävältä. Kaikki nykyiset tonttiliittymät ja sisäpihojen saatto- ja kuormausmahdollisuudet ovat jatkossakin käytössä.

Lutherinkadun, samoin kuin Ilmarinkadun-Tunturikadun, risteys on suunniteltu suuntaisliittymäksi. Suuntaisliittymässä on mahdollisuus poistaa liikennevalot risteyksistä. Tämä sujuvoittaa kaikkia liikennemuotoja, myös jalankulkua, kun liikennevalojen vaihtumista vihreäksi ei tarvitse odottaa. Autoliikenteelle avautuu uusia reittejä Lutherinkadulle Sammonkadun risteyskautta, jossa avataan yhteys Runeberginkadun yli. Tunturikadulta pääsee jatkossa länteen Museokadun pään länteen suuntautuvan yhteyden kautta. Suojatie Lutherinkadun risteyskautta eteläpuolella poistetaan, koska risteyksessä ei ole enää liikennevaloja eikä kyseiseen kohtaan mahtuisi keskisaarekkeita.

Arkadiankadun risteyksessä ajoneuvoliikenne on sallittua Arkadiankadulta idästä länteen, etelään ja pohjoiseen, kuten nykyäänkin. Runeberginkatua pohjoisesta tultaessa Arkadiankadulle itään saa kääntyä ainoastaan bussiliikenne. Arkadiankadulle länteen kääntyessä pääsee ajamaan Mechelininkadulle kuten nykyisin.

Runeberginkadun ja Museokadun risteys:

Runeberginkadun ja Museokadun risteys on nykyisellään laaja, monimutkainen risteys, jossa autoliikenne on pääosassa. Suunnitelman tavoitteena on ollut selkeyttää ja yksinkertaistaa risteysaluetta, parantaa jalankulun olosuhteita ja kaupunkitilaa, lisätä liikenneturvallisuutta sekä mahdollistaa pyöräliikenteen järjestelyt risteyksessä.

Museokadun itähaaran ajoyhteys:

Suunnitelmasta saadun palautteen perusteella Museokadun itähaaralle on tarkennettu ratkaisua siten, että ajoyhteys Museokadulta Runeberginkadun suuntaan säilyy. Muutoksella vastataan palautteissa esiin nousseisiin huoliin ajomatkojen pidentymisestä ja liikenteen lisääntymisestä Töölön paikalliskaduilla. Museokadun itähaaralta pääsee ajamaan liikennevaloista

VUOROVAIKUTUSMUISTIO

Runeberginkadulle etelään ja pohjoiseen sekä Caloniuksenkadulle. Pyöräliikenne sallitaan molempiin ajosuuntiin.

Ratkaisun vuoksi Caloniuksenkadun ylittävä suojatie valo-ohjataan kahdessa eri liikennevalovaiheessa ja jalankulkijat odottavat vihreän vaihtumista keskisaarekkeella. Tämä vastaa nykytilannetta. Jos Museokadun itähaaralla ei olisi ajoyhteyttä, kadun ylitys olisi voinut tapahtua yhdessä valovaiheessa. Ratkaisu myös heikentää risteyskokonaisuusjuvuutta verrattuna tilanteeseen, jossa Museokadun itähaara olisi kokonaan ilman autoliikenteen yhteyttä. Muutoksen positiivisena puolena on, että vältetään pitkät autoliikenteen matkat Museokadun itäosasta etenkin lännen ja etelän suuntaan. Kun sallitaan kadun päässä vain yksisuuntainen ajoyhteys, saadaan kadun päähän kuitenkin rakennettua uutta jalankulkualuetta.

Museokadun länsihaara:

Museokadun länsihaaralla poistuu ajoyhteys Runeberginkadulle moottoriajoneuvoliikenteeltä ja Museokadun päähän muodostuu katuaukio. Toimenpide pidentää autoliikenteen ajomatkoja 350–550 m riippuen ajosuunnasta. Ajoreittien muutokset on esitetty tarkemmin Museokadun liikenteellisten vaikutusten arvioinnin raportissa. Moottoriajoneuvoliikenteen ajoyhteyden poistaminen mahdollistaa myös pyöräliikenteen järjestelyt siten, että pyöräyhteys pohjoisesta Caloniuksenkadulle, Runeberginkadulle sekä itään Museokadulle voidaan toteuttaa turvallisesti ja samassa valovaiheessa muun pohjoisesta tulevan liikenteen kanssa, mikä on edellytys risteyskohtien toimivuudelle.

Museokadun huolto- ja saattoliikenne:

Museokadun kummallekin haaralle järjestetään kääntöpaikka kieltämällä pysäköintiä 15–20 m matkalla. Tällöin 12 m leveälle ajoradalle muodostuu kääntöpaikka, jota voidaan käyttää kääntymiseen, lyhytaikaiseen lastaukseen ja purkuun sekä saattoliikenteeseen. Kääntyminen onnistuu peruutuksen kautta myös jäteautoilla ja pienemmillä jakeluautoilla. Kaupan lähettyville Caloniuksenkadun varrelle järjestään kuormauspaikka, jota isoimmat jakeluautot voivat käyttää. Kuormauspaikasta on keskusteltu asianosaisten kanssa ja ratkaisun etsimistä jatketaan rakennussuunnitteluvaiheessa.

2. Joukkoliikenne ja pysäkkijärjestelyt

Raitiotiepysäkkien osalta palautteissa pidetään Apollonkadun pysäkin toisen suojatien poistamista negatiivisena. Palautteissa mainitaan, että eteläsuunnasta saapuville matkustajille kiertoreitti muodostuu pitkäksi ja pysäkillä tullaan oikaisemaan ajoradan yli, vaikka suojatietä tai liikennevaloja ei olisi. Pysäkkiä pidetään liian kapeana tärkeälle vaihtopysäkillä. Ruuhka-aikoina ainoastaan yhdestä päästä poistuva matkustajavirta aiheuttaa turvallisuusriskin. Koululaiset, jotka kulkevat Museokatua pitkin Taivallahden koululle ja sieltä ratikkaan, mainitaan erityisen haavoittuvana ryhmänä.

Sammonkadun raitiovaunupysäkin sijaintia jyrkässä alamäessä pidetään turvallisuusriskinä, ja pysäkkiparin siirtämistä tasaisemmalle kohdalle Sammonpuistikon lähelle esitetään ratkaisuksi.

Palautteissa esitetään huoli siitä, että bussipysäkkien siirtäminen Apollonkadun kohdalta etelämmäksi Runeberginkadulle rikkoo nykyisin hyvin toimivan vaihtoyhteyden raitiolinjojen 1, 2 ja 8 sekä lähialueen bussien välillä. Yli 100 metrin vaihtomatkan todetaan olevan kohtuuton erityisesti iäkkäille matkustajille ja lapsille.

Palautteissa ollaan huolissaan, että moottoriajoneuvoliikenteelle on jätetty vain yksi kaista ilman erillistä bussisyvennystä pysäkkien kohdalla. Bussien pysähtyessä pysäkillä koko liikenne

VUOROVAIKUTUSMUISTIO

ajoradalla pysähtyy. Nykytilanteessa busseja saattaa olla 2–3 yhtä aikaa pysäkillä. Lisäksi todetaan, että bussista poistutaan suoraan pyöräilijöiden eteen, mikä aiheuttaa vaaratilanteita sekä pyöräilijöille että jalankulkijoille.

Hankenin bussipysäkkiparin kohtalon todetaan jääneen epäselväksi, ja palautteissa tiedustellaan, onko kaupungilla suunnitelma korvata se uudella pysäkkiparilla suunnittelualueen ulkopuolella.

Palautteissa on pyydetty, että suunnitelmissa jätettäisiin tila turistibussien pysäköinnille jatkossakin Runeberginkadun varteen tai vastaavalle etäisyydelle lähelle Temppeliaukion kirkkoa. Turistibussien sijoittuminen lähelle kirkkoa on kriittinen turistien saapumisen kannalta ja pysäköintipaikoista ei haluttaisi luopua. Jos bussit eivät voi pysähtyä riittävän lähellä, osa vieraista jättää Temppeliaukion kirkon väliin. Asukkaiden näkökulmasta bussipysäköinnin poistoa pidettiin hyvänä.

Vastaus:

Apollonkadun raitiovaunupysäkit pitenevät nykyisestä kahden raitiovaunun mittaisiksi. Pysäkin uusi pääty sijoittuu selvästi nykyistä etelämmäksi ja suojatietä ei voida sijoittaa enää pysäkin päähän ilman että Museokadun risteyksen liikennevaloihin pysähtyvän raitiovaunun perä jäisi suojatiele. Pysäkillä on kuitenkin mahdollista kulkea myös sen eteläpäästä ilman suojatietä ajoradat ylittäen.

Apollonkadun raitiovaunupysäkkejä myös levennetään nykyisestä. Lisäksi palautteiden perusteella pysäkkejä on vielä levennetty esillä olleeseen suunnitelmaan verrattuna. Pysäkestä tulee alueen joukkoliikenteen tärkein pysäkki. Laturien leventäminen ja pidentäminen parantaa huomattavasti nykytilannetta ja esteettömyyttä.

Sammonkadun pohjoissuunnan ratikkapysäkki sijaitsee alamäessä. Tämä on tiedostettu suunnittelussa. Sammonpuistikon kohdalle eteläsuunnan pysäkin kanssa samaan kohtaan pysäkki ei mahtuisi. Puiston kohdalla on asemakaavan mukainen puurivi ja lisäksi pysäkit halutaan toteuttaa nykyistä leveämpinä, jolloin ne palvelevat asukkaita entistä paremmin.

Bussipysäkit sijoittuvat jatkossa Museokadun ja Ilmarinkadun risteyksen välille. Bussien ja raitiovaunun välisenä vaihtopaikkana toimii jatkossa paremmin Töölöntorin pysäkit. Lisäksi raitioliikenteen lisääntyä vaihtotarve bussien ja raitiovaunujen välillä on jatkossa pienempi ja vaihtoa on enemmän raitiolinjalta toiselle.

Seuraava pysäkkipari etelän suunnalla on jatkossa Arkadiankadulla.

Bussiliikenne tulee vähenemään alle viidesosaan nykyisestä, jolloin pysäkillä pysähtyvien bussien aiheutuva haitta muulle autoliikenteelle on pieni. Esillä olleeseen suunnitelmaan nähden eteläsuunnan bussipysäkkiä on siirretty hieman eteenpäin, jotta mahdollinen autoliikenteen jono mahtuu paremmin Museokadun risteyksen ja bussipysäkin väliin. Bussipysäkin ja pyörätien väliin jää kyytiinastumistila 1,25 m, jolloin bussista ei astuta suoraan pyörätielle.

Turistibussien pysäköinti poistetaan Runeberginkadulta. Pysäköinti on nykytilassa Sammonpuistikon puurivin kohdalla. Puurivi joudutaan uusimaan, ratageometriaa muutetaan nykyiseen nähden, kadun varteen rakennetaan pyörätie ja raitiovaunupysäkki toteutetaan nykyistä leveämpänä. Näistä syistä bussien pysäköinnille ei ole tulevassa tilanteessa tilaa. Bussien pysäköintiä esitetään sen sijaan Arkadiankadulle mahdollisimman lähelle

Temppeli aukion kirkkoa. Sijainneista keskustellaan rakennussuunnitelman ja liikenteenohjaussuunnitelman laatimisen aikana toimijoiden kanssa.

3. Jalankulku ja turvallisuus

Palaute: "Ilahduin Runeberginkadun ja Museokadun katusuunnitelmasta! Lasten koulumatka Museokatua pitkin muuttuu oleellisesti turvallisemmaksi, kun kaksi suojatieylytystä lähtisi pois." "On todella virkistävää saada alueelle enemmän tilaa kävelijöille, lisää istutuksia sekä pitkään kaivattu pyörätie"

Palautteissa esitetään myös huoli Töölön sisäisen käveltävyyden heikkenemisestä Apollonkadun pysäkin eteläpään suojatien poistamisen myötä. Erityisesti lasten, iäkkäiden ja huonosti liikkuvien turvallisuuden todetaan vaarantuvan, jos kulkureitit pysäkeille ja kadun yli pitenevät. Palautteissa pyydetään arvioimaan vaikutuksia eri kulkumuotoihin ja käyttäjäryhmiin.

Hesperiankatujen risteysiin on esitetty suojatiet molemmin puolin Runeberginkadun yli. Palautteissa kysytään syytä ja kysytään, onko liikenteenohjauksessa suunniteltu kääntyville oma valo, ettei liikenne ruuhkautuisi autoilijoiden odottaessa jalankulkijoiden tienylytystä.

Suojatien sijainti Museokadun ja Runeberginkadun risteuksen etelälaidalla todetaan epäonnistuneeksi ja pelätään, että sitä ajetaan myös pyörällä. Palautteissa esitetään, että suojatien paikka tulee siirtää lähemmäs nykyistä sijaintia.

Caloniuksenkadun ja Runeberginkadun risteuksen nykytilan todetaan olevan jalankulkijan kannalta hankala: jalankulkijat jäävät mottiin keskelle risteystä ja liikennevalojen ajoitus aiheuttaa hämmennystä. Palautteissa toivotaan tämän ongelman korjaantuvan uuden suunnitelman myötä.

Vastaus:

Museokadun moottoriajoneuvoliikenteen yhteyksien poistamisesta on laadittu liikenteellisten vaikutusten arviointi, joka on katusuunnitelma-aineistojen mukana.

Apollonkadun raitiovaunupysäkit pitenevät nykyisestä kahden vaunun mittaisiksi. Pysäkin uusi pääty sijoittuu nykyistä etelämmäksi ja suojatietä ei voida enää pysäkin päähän sijoittaa ilman että Museokadun risteykseen pysähtyvän raitiovaunun perä jäisi suojatielle. Tästä syystä kyseinen suojatie poistetaan.

Hesperiankatujen risteyksessä kääntyvät ja suoraan ajavat autot ovat samassa valovaiheessa. Suojateiden lisäykset lyhentävät kävelymatkoja ja tuovat jalankulkijoille uusia reittejä. Hesperianpuiston käyttö jalankulun pitkäikäisyhteytenä helpottuu, kun suojateitä pitkin pääsee suoraan Runeberginkadun yli.

Eteläiseltä Hesperiankadulta oikealle kääntyvälle ajoneuvolle on suunniteltu vapaa oikea ja kyseisellä suojatiellä ei ole liikennevaloja vaan hidaste. Suojatien eteen mahtuu kaksi henkilöautoa odottamaan jalankulkijoiden ylitystä, jolloin ajoneuvojen takaa mahtuu ajamaan Runeberginkadun risteykseen.

Runeberginkadun ja Museokadun risteuksen etelälaidalla Runeberginkadun ylittävä suojatie on suunniteltu nykyistä turvallisemmaksi uuteen sijaintiin. Suojatiellä on nykyistä leveämmät keskisaarekkeet ja jalankulkijan ylitysmatka ajoradan yli on nykyistä lyhyempi. Suojatietä pitkin eivät aja pyörät vaan Runeberginkadun ylittävä pyöräliikenne ylittää kadun joko Caloniuksenkadun suunnassa tai Museokadun kohdalta.

Museokadun itähaaran osittain avatun suunnitelmaratkaisun vuoksi Caloniuksenkadun ylittävä suojaatie joudutaan valo-ohjaamaan kahdessa eri valovaiheessa ja jalankulkijat odottavat valojen vaihtumista keskisaarekkeella nykytilanteen kaltaisesti.

4. Pyöräliikenne ja risteysjärjestelyt

Osassa palautteista kehuttiin uusia suunniteltuja yksisuuntaisia pyöriteitä ja pyöräkaistoja. Osa asukkaista kyseenalaistaa pyöräväylien tarpeen, kun samaan suuntaan kulkevia pyöriteitä on jo Töölönlahden rannalla, Mannerheimintiellä, Mechelininkadulla ja Merikannontielle. Palautteissa ollaan myös huolissaan sähköpotkulautailikenteestä.

Museokadun risteuksen pyöräliikenteen järjestelyt ovat palautteen antajille epäselvät.

Pyöräpysäköinnin sijoittelu keskeisille paikoille kyseenalaistetaan kaupunkikuvan vuoksi. Palautteissa tiedustellaan, onko pyöräpysäköinti tarpeen risteysten läheisyydessä, ja toivotaan kaupungin arvioivan sijainnit uudelleen.

Lyhyiden pyörätien ylösnostojen pelätään hankaloittavan sekä talvikunnossapitoa että joukkoliikenteen sujuvuutta erityisesti Hesperianpuiston kohdalla ja ehdotetaan niiden poistamista.

Palautteissa kiinnitetään huomiota Runeberginkadun ja Sandelsinkadun risteuksen pohjoisen suunnan pyöräliikenteen järjestelyihin. Yhdistetty kaista suoraan etenevälle pyöräliikenteelle ja oikealle kääntyville ajoneuvoille todetaan Helsingin pyöräliikenteen suunnitteluohjeen kyseenalaiseksi ratkaisuksi, koska Runeberginkatu Pohjoiselta Hesperiankadulta Sandelsinkadulle on ylämäki. Palautteissa toivotaan kaupungin suunnittelevan kyseiseen kohtaan järjestelyn, jossa pyörät ja autot pidetään turvallisesti erillään.

Vastaavan tyyppinen yhdistetty kaista Runeberginkadun ja Eteläisen Hesperiankadun risteyksessä todetaan pyöräilijöiden turvallisuuden tunteen kannalta heikoksi ratkaisuksi. Palautteissa viitataan pyöräliikenteen suunnitteluohjeen toteamukseen, jonka mukaan kääntyvän liikenteen ollessa vilkasta pyöräkaista tulisi suunnitella katkeamattomana risteysalueelle asti. Palautteissa toivotaan kaupungin priorisoivan pyöräilijöiden turvallisuuden lisäautokaistan edelle ja suunnittelevan myös tähän kohtaan järjestelyn, jossa pyörät ja autot pidetään erillään. Lisäksi tuodaan esiin, että kääntyvien autojen sijoittaminen suoraan kulkevien autojen yhteyteen erilleen suoraan kulkevista pyöräilijöistä mahdollistaisi pyörille aikaisemman vihreän valon, mikä parantaisi pyöräliikenteen turvallisuutta ja sujuvuutta.

Lutherinkadun sekä Tunturikadun ja Ilmarinkadun risteyksissä pyöräkaistan todetaan olevan syytä pitää korotettuna suhteessa autojen ajoradan tasoon. Lisäksi tuodaan esiin, että korottamaton pyörätie houkuttelee kääntyviä autoja odottamaan keula pyörätielle pysähtyneenä.

Vastaus:

Runeberginkadulle on suunniteltu yksisuuntaiset pyöräliikenteen järjestelyt osana kantakaupungin pyöräliikenteen tavoiteverkkoa. Tavoiteverkon toteutumisen myötä kantakaupungin määränpäiden saavutettavuus pyörällä paranee merkittävästi, mikä lisää pyöräliikenteen houkuttelevuutta kulkutapana. Pyöräväylien priorisointi- ja toteuttamisohjelmassa (v.2021) Runeberginkadun pyöräyhteys on todettu olevan yksi tärkeimmistä edistettävistä yhteyksistä. Pyöriteitä voivat hyödyntää myös sähköpotkulaudat. Kun pyöräilijälle osoitetaan oma tila, myös jalankulusta tulee turvallisempaa, kun pyöräilijät ja

VUOROVAIKUTUSMUISTIO

jalankulkijat ovat omilla väylillään ja pyöräilijöiden paikka risteyksissä ja kadun ylityksissä on selkeä.

Autoliikenteestä tasoeroteltu ratkaisu on laadukkaita ratkaisua linjaosuuksilla, kun liikennettä on paljon. Runeberginkadulle on sijoitettu tasoeroteltu pyörätie sinne, missä se on katutilan puolesta mahtunut. Reunakivellä eroteltu pyörätie on sekä turvallinen että turvallisen tuntuinen ja myös sujuva. Siellä missä pyörätietä ei mahdu katutilaan, on esitetty pyöräkaistat. Pyöräkaista on samassa tasossa ajoradan kanssa. Tämä ratkaisu erottelee tehokkaasti pyöräliikenteen jalankulusta.

Suunnitelmiin on lisätty esillä olon jälkeen Sandelsinkadun, Pohjoisen Hesperiankadun, Eteläisen Hesperiankadun ja Arkadiankadun risteysiin oikealle kääntyvä kaista autoliikenteen sujuvoittamiseksi. Kapeassa katutilassa kääntymiskaista ei mahdu katutilaan ilman että se on yhdistetty kaista suoraan etenevälle pyöräliikenteelle ja oikealle kääntyville ajoneuvoille. Palautteessa viitataan, että ratkaisua ei tulisi suunnitella ylämäkeen. Pohjoisen Hesperiankadun risteyksestä alkaa Runeberginkadulta mäki kohti Töölöntoria. Ylämäki kuitenkin päättyy jo ennen yhdistetyn kaistan alkua ja 25 m pitkän kaistan matkalla muutosta korkeusasemassa on enää 0,1–0,2 m.

Lutherinkadun, Tunturikadun ja Ilmarinkadun risteyksissä pyörätie lasketaan pyöräkaistaksi silloin, kun jalankulkijalla ei ole odotusalueta ajoradan vieressä jalkakäytävän ja pyörätien välissä. Katutilan kapeuden vuoksi odotusalueta ei ole järjestettävissä.

Museokadun kohdalla pyöräilijä voi ylittää Runeberginkadun liikennevaloilla Museokadun suuntaisesti ja reiteillä Caloniuksenkatu–Runeberginkatu pohjoiseen sekä Runeberginkatu–Runeberginkatu etelään

Pyöräpysäköintiä on suunniteltu tasaisesti kadun varrelle, jotta asukkailla, vierailijalla ja liiketiloissa asioivilla on pysäköintipaikkoja pyörille. Pyöräpysäköinnin laadun ja määrän nostamisella on tutkimusten mukaan vaikutusta siihen, että helsinkiläiset pyöräilisivät enemmän.

5. Kaupunkikuva, vihreys ja materiaalit

Palautteissa vastustetaan puiden kaatamista ja toivotaan vanhojen puiden tukemista tai uusien, kookkaiden puiden istuttamista, myös mäntyjä. Sammonpuistikon puumäärän todetaan palautteissa vaikuttavan vähenevän uusimisen yhteydessä, mitä pidetään epätoivottavana. Toisessa palautteessa taas Sammonpuistikon puurivin uusimista pidettiin hyvänä. Sammonpuistikkoon toivottiin lisättävän istutusten suoja-aidat estämään oikomista istutusten läpi ja lisäämään puistoon paremmin lintujen sotkemista estäviä roska-astioita.

Raidevihreän toteuttamista esitetään laajennettavaksi muillekin osuuksille kuin Runeberginkadun ja Sandelsinkadun väliselle osuudelle.

Mika Waltarin puiston kuluneita istutusalueita toivottiin muutettavaksi kivituhkapintaisiksi, jolloin ne kestäisivät nykyistä paremmin kulutusta.

Caloniuksenkadun katupuiden lisäämistä esitetään yhtenä tämän hankkeen yhteydessä toteutettavissa olevana parannuksena. Palautteissa tuodaan esiin, että katupuut olivat asukkaiden ykköstoive edellisen katuremontin yhteydessä eikä niitä saatu. Puita ehdotetaan sijoitettavaksi parkkipaikkojen väliin tai isoihin ruukkuihin, ja todetaan niiden lisäävän suunnitelman hyväksyttävyyttä asukkaiden keskuudessa.

VUOROVAIKUTUSMUISTIO

Museokadun päihin suunniteltuja aukioita pidetään toiminnallisesti vajavaisina ja toivotaan rohkeampaa kaupunkitilallista otetta, kuten viheralueiden lisäämistä tai tilan tarjoamista kahvila- ja ravintolaterasseille. Palautteissa ehdotetaan, että mikäli Museokatu päätetään sulkea, myös läntisen osan päähän istutettaisiin kaupunkipuita suunniteltujen pensasten sijaan.

Asfaltin lisäämistä jalankulkualueille vastustetaan ja esitetään sen sijaan kivetystä tai laatoitusta.

Sammonpuistikon valaistusratkaisuja kritisoidaan teollisuusmaisiksi, ja tilalle toivotaan alueen historialliseen miljööseen sopivia valaisinympäristöjä.

Vastaus:

Runeberginkadulta tai sen sivukaduilta ei poisteta puita suunnitelmiin liittyen, sen sijaan olevia puurivejä täydennetään. Sammonpuistikossa Runeberginkadun varrella olevasta puurivistä on jo aiemmin poistettu puolet ja jäljelle jääneiden puiden kunto todettu huonoksi. Edellä mainittujen seikkojen vuoksi puurivin uusiminen kokonaisuudessaan todettiin parhaaksi ratkaisuksi. Samalla puille saadaan olennaisesti paremmat kasvuolosuhteet, kun niiden kasvualusta saadaan aiempaa suuremmaksi ja puiden alle voidaan tehdä istutukset. Istutettavien puiden koko tulee olemaan katu ympäristöön sopiva ja riittävän suuri. Suurien puiden siirto katualueelle on hyvin vaikeaa, sillä siirretyt puut ovat vaativat juurtumisen takaamiseksi massiiviset tukiratkaisut, joita ei ole katutilaan mahdollista sijoittaa. Mäntyjen käyttö katupuuna on vaikeaa Runeberginkadun kaltaisissa kohteissa, sillä nuorena puun latvus on sen tyveltä saakka tuuhea. Rungolliseksi puu kasvaa vasta selvästi vanhempana. Katutilassa on tärkeää näkyvyyden kannalta, että istutettavat puut on jo taimistolla kasvatettu siten, että latvus on selvästi korkeammalla, jolloin näkemäestettä ei muodostu.

Erlaisia suoja-aitoja ei ole Helsingissä tapana esittää suunnitelmakuvissa vielä katusuunnitelmavaiheessa. Kaikille Runeberginkadun varren istutuksille on kuitenkin suunniteltu joko väliaikaiset tai pysyvät istutusten suoja-aidat. Pysyviä aitamalleja käytetään perenna- ja pensasistutusten yhteydessä ja väliaikaisia ns. kukkivien nurmien kohdalla kasvuunlähdön takaamiseksi. Runeberginkadun suunnittelussa ei käsitellä Sammonpuistikkoa kadun reunaa aluetta lukuun ottamatta, tämän vuoksi puistoalueen roska-astioita ei tämän hankkeen yhteydessä olla muuttamassa.

Mika Waltarin puisto on arvoympäristökohteeksi määrittelämä puistoalue, jonka alkuperäisen mukaisiin ratkaisuihin ei Runeberginkadun suunnittelussa ole tarkoitus tehdä muutoksia. Muutokset arvokohteisiin tulisi tehdä selvityksiin perustuen ja käsitellä puistoalue kokonaisuutena. Puiden alla kasvava nurmi on nykyisellään kärsinyt kulutuksesta ja varjoisuudesta. Kadun suunnittelun yhteydessä nurmialuetta kehitetään kestävämmäksi uusimalla lajistoa ja kasvualustaa.

Caloniuksenkadulla, kuten koko risteysalueella, on uusien puiden istuttamiselle esteenä maanalaista infrastruktuuria johtoineen ja putkineen. Koska näitä järjestelmiä ei voi asentaa radan alle, sijaitsevat ne kadun kummallakin reunalla siten, ettei puiden istuttaminen ole mahdollista. Puiden istuttaminen ruukkuihin ei ole tavoiteltava ratkaisu, sillä kasvillisuuden elinkaari ruukuissa on lyhyt. Kaupungissa katupuille pyritään takaamaan mahdollisimman pitkä elinkaari, jolloin niillä on todellinen mahdollisuus kasvaa täysikasvuiseksi. Museokadun länsipäätyyn Caloniuksenkadun nykyisen puurivin jatkeeksi istutetaan uusi puu.

Museokadun risteysalueen katuaukion ja jalankulun alueille tuodaan lisää vehreyttä matalien istutusten avulla, jotka eivät peitä Museokadun kaupunkikuvallisesti arvokkaita katunäkymiä. Näkymien säilyttäminen rajoittaa katupuiden sijoittamista Museokadun risteysalueella.

VUOROVAIKUTUSMUISTIO

Istutusten suunnittelun esikuvana toimivat Etu-Töölölle tyypilliset rakennusten edustapihat, jotka sijoittuvat katujen varsille. Katuaukion ja jalankulun alueiden yhteyteen on suunnitelmassa esitetty tilavaraus kausikasveille, jotka voivat käsittää myös ruukkuihin istutettuja pieniä puita. Museokadun päätyihin tuodaan lisäksi oleskelualusteita, kuten penkkejä.

Jalankulkualueiden asfaltin määrä ei tule lisääntymään nykyisestä. Asfaltoitujen alueiden määrä vähenee nykyisestä ja useille risteysalueille lisätään luonnonkiveystä.

Runeberginkadulle tulee ripustusvalaisimet ja muihin valaisimiin mm. Sammonpuistikkoon ei tässä projektissa tule muutoksia.

Viherraide:

Helsingin kaupunki tavoittelee viherraiteiden lisäämistä kantakaupungissa, ja sopivia osuuksia on etsitty Töölön raideosuuksilta kunnianhimoisesti. Erityisesti eheät ja istutuskaistoihin liittyvät nurmiradat lisäävät ympäristön vehreyttä ja tukevat hulevesien paikallista käsittelyä ja viivyttämistä. Runeberginkadulla ja Topeliuksenkadulla kiskoalueen mahdollinen viherrakenne tulee pelastusajoneuvoliikenteen vuoksi toteuttaa päältä ajettavana ratkaisuna, mistä syystä Töölön raideosuuksille on mahdollista toteuttaa vain osittain vihreää päältä ajettavaa nurmikivirataa. Katualueiden kapeuden vuoksi päältä ajettavaan nurmikivirataan ei myöskään saada yhdistettyä vehreyttä lisääviä viherkaistoja esimerkiksi Mäkelänkadun tapaan. Raitiotien tekniset ehdot estävät viherraiteen mm. risteys-, vaihde- tai pysäkkialueille, ja lisäksi on rajattu, ettei kaupunkikuvallisesti uutta päältä ajettavaa viherraiderakennetta sijoiteta kansallisesti arvokkaimpien rakennusten ja kulttuuriympäristöjen edustalle, eikä paikkoihin, joihin viherraidetta saataisiin vain yhdelle kiskovälille. Suunnittelussa on tunnistettu yhtenäinen osuus Hesperian esplanadin ja Töölöntorin välillä, jossa päältä ajettavaa viherraidetta on teknisesti ja kaupunkikuvallisesti mahdollista kokeilla, ja uusia mahdollisuuksia viherraiteelle kantakaupungissa pyritään löytämään myös jatkossa.

6. Viestintä ja osallistaminen

Palautteissa tuodaan esiin kokemus siitä, että alueen asukkaita, taloyhtiöitä, yrittäjiä ja kaupunginosayhdistyksiä ei ole osallistettu Runeberginkadun katusuunnitelmien valmisteluun riittävästi tai ajoissa.

Palautteen antajille suunnitelmien todetaan tulleen tietoon vasta esille pantujen luonnosten aikaan. Päätöstä järjestää tilaisuus toukokuun alussa pidettiin hyvänä, mutta palautteissa korostetaan, että tilaisuus olisi pitänyt järjestää samanaikaisesti luonnosten esille panon kanssa. Kesäkuussa tapahtuvaan nähtävillä oloon jäävän ajan todetaan olevan liian lyhyt, jotta luonnossuunnitelmia ehdittäisiin kunnolla muuttaa palautteen pohjalta.

Palautteissa koetaan, ettei suunnitelmien yksityiskohtia ole avattu riittävästi, minkä todetaan vaikeuttaneen merkittävästi palautteen antamista. Suunnitelmapiiirustukset koetaan vaikeaselkoisiksi ja kansantajuisempaa viestintää kaivataan. Konkreettisiin kysymyksiin, kuten reittimuutoksia, pysäkkien sijainteja ja kääntymisoikeuksia, ei löydy vastausta selostustekstistä.

Palautteissa toivotaan kaupungin ottavan asiaan aikalisän ja järjestävän avoimen keskustelu- ja palautetilaisuuden sekä keräävän palautetta julkisesti. Kerrokantasi-palvelun puuttumista ihmetellään. Lisäksi todetaan, ettei tietoa ole siitä, miten palautetta arkistoidaan, arvioidaan ja käsitellään tai missä vastaukset julkistetaan.

Varsinaisesta nähtävillä olosta toivotaan tiedotettavan laajasti myös niiden poikkikatujen taloyhtiöille, joihin suunnitelmat vaikuttavat merkittävästi.

VUOROVAIKUTUSMUISTIO

Vastaus:

Runeberginkadun muutokset suunnitellaan katu- ja rakennussuunnitelmatasolla sekä rakennetaan Länsiratikat-projektissa. Projekti käynnistyi vuoden 2025 alussa ja samalla vastuu vuorovaikutuksen toteuttamisesta siirtyi projektille.

Vuorovaikutus pitää sisällään Helsingin kaupungin viralliseen katusuunnitelmaprosessiin kuuluvan vuorovaikutuksen esillä ja nähtävillä oloineen sekä sitä tukevia vuorovaikutusmahdollisuuksia. Projektissa vuorovaikutuksen tavoitteena on tarjota katusuunnitelmaprosessia laajempia ja monipuolisempia osallistumis- ja vuorovaikutusmahdollisuuksia kaupunkilaisille.

Katusuunnitelmaprosessissa esillä- ja nähtävilläoloajat määräytyy hallinnollisen päätösaikataulun mukaisesti. Projekti pyrkii järjestämään tilaisuudet kaupungin käytäntöjen mukaisesti esillä oloaikojen yhteydessä, mutta vuorovaikutusta tehdään myös sen ulkopuolella. Tilaisuuksien ajankohdat suunnitellaan tukemaan varhaista osallistumista ja vuorovaikutusta. Projekti varmistaa, että tilaisuuden ajankohdasta riippumatta tilaisuuden kaikki kommentit käsitellään ja takaa niiden vaikuttavuuden katusuunnitelmaprosessiin samantasoisesti kuin esillä oloikaan järjestetyissä tilaisuuksissa.

Projektin tuoma lisä Runeberginkadun vuorovaikutukseen on ollut useamman tilaisuuden ja vuorovaikutustavan yhdistelmän tarjoaminen kaupunkilaisille. Runeberginkadun muutokset ovat olleet keskusteltavana kaupunkilaisten kanssa kolmessa tilaisuudessa, joista ensimmäinen järjestettiin noin puoli vuotta ennen esillä oloikaa, toinen kaksi kuukautta ennen ja kolmas heti esillä oloajan päätyttyä. Alueen yrityksille järjestettiin oma tilaisuus ennen esillä oloikaa. Näiden lisäksi kadun muutokset ovat olleet asukaspaneelin tarkasteltavana ja kehitettävänä. Tarkemmat tiedot tilaisuuksista ja niissä saatu palaute on avattu muistion alkuosassa.

Suunnitelmien yksityiskohdat on käyty läpi kahdessa tilaisuudessa 2.3. ja 7.5. Kaikille avoimissa tilaisuuksissa on ollut mahdollisuus kysyä, keskustella ja antaa kommentteja ja palautetta. Läsnäolotilaisuuksissa kommentit kirjataan ylös post-it lapuille, joista ne digitoidaan jälkikäteen projektin tietokantaan. Verkkotilaisuudessa kysymyksiä ja palautetta on voinut antaa kirjallisesti sekä etukäteen että tilaisuuden aikana Tilaisuuksissa saadut kommentit käsitellään projektilla katusuunnitelmista vastaavien henkilöiden johdolla. Tilaisuuksissa saaduista kommentteista julkaistaan tiivistelmät projektin verkkosivuilla. Kommenttien vaikuttavuudesta viestitään vielä erikseen verkkosivuilla suunnitelmien edetessä ja ratkaisujen varmistuessa.

Helsingin kaupungin verkkosivuilla esillä olevista katusuunnitelmista saatu palaute ohjautuu suoraan Länsiratikat-projektille. Kirjallinen palaute käsitellään katusuunnitelmista vastaavien tahojen johdolla ja palaute kirjataan ylös vuorovaikutusmuistioon vastineen kanssa. Tämä muistio julkaistaan nähtävilläolo-vaiheessa.

7. Hankkeen tarpeellisuus ja kustannukset

Palautteissa kyseenalaistetaan osittain koko hankkeen tarpeellisuus tai laajuus. Nykyisten liikenneyhteyksien todetaan toimivan ja raitiotieinfrastruktuurin kustannuksia verrataan sähköbussivaihtoehtoon epäedullisesti: bussireittejä voidaan muuttaa joustavasti, raitiotiereittejä ei. Bussien todetaan olevan myös hiljaisempia ja edullisempia rakentaa. Huoli kivijalkaliikkeiden toimintaedellytyksistä ja asuntojen arvon kehityksestä tuodaan esiin. Valtion velkaantuminen ja muut säästöpaineeet nostetaan esiin hankkeen ajoituksen kyseenalaistamiseksi.

Palautteissa todetaan, että suunnittelu nojaa liikaa teoreettisiin malleihin eikä huomioi riittävästi Suomen talviolosuhteita, perheiden arjen logistiikkaa tai eri väestöryhmien liikkumistarpeita.

VUOROVAIKUTUSMUISTIO

Vastaus:

Länsiratikat on laaja kaupunkikehityshanke, joka toteuttaa Helsingin yleiskaavaan ja kaupunkistrategiaan perustuvia kaupunkiympäristön muutoksia. Lisäksi projekti tukee raideliikenteeseen perustuvaa kaupunkikehitystä tuomalla lisää matkustajakapasiteettia ja tekemällä joukkoliikenteestä sujuvampaa erityisesti vilkailla reiteillä. Kantakaupungin joukkoliikenteen siirtyessä entistä enemmän kiskoille vapautuu katutilaa kävelylle, pyöräilylle ja viihtyisämmälle kaupunkiympäristölle, hyödyttäen lopulta monenlaisia käyttäjiä.

Länsiratikat ei tosiaan ole pelkkä raitiotiehanke. Samassa yhteydessä uudistetaan laajasti kaupunkien infraa: esimerkiksi vesihuoltoa, sähkö- ja tietoliikenneverkkoja sekä katujen rakenteita, jotka monin paikoin ovat tulossa elinkaarensa päähän. Lisäksi rakennetaan uusia pyöräteitä, parannetaan jalankulkuympäristöä ja tehdään katu ympäristön muutoksia. Näin katu avataan vain kerran ja useat eri investoinnit voidaan toteuttaa samalla kertaa.

Ymmärrämme hyvin, että yksittäisen asukkaan näkökulmasta ratkaisut voivat herättää kysymyksiä tai tuntua tarpeettomilta. Länsiratikat, kuten muutkin suuret infrahankkeet liittyvät kuitenkin kokonaisuuteen kaupungin tasolla: miten joukkoliikenne toimii pitkällä aikavälillä, miten liikunnan sujuvuus paranee ja miten katutilaa voidaan jakaa tasapainoisemmin eri kulkumuodoille. Länsiratikat mahdollistaa sen, että kantakaupungin joukkoliikenne siirtyy entistä enemmän kiskoille.

Projektipäällikkö

Mika Kaalikoski

TiedoksiPalautteen antajat, kartta.hel.fi