

Kaupunkiympäristön toimiala  
Maankäyttö- ja kaupunkirakenne  
Liikenne- ja katusuunnittelu  
Liikennejärjestelmäyksikkö

9.8.2024

## Munkkiniemenbaanan yleissuunnitelman vuorovaikutusmuistio

### 1. Vuorovaikutuksen prosessi

Munkkiniemenbaanan yleissuunnitelman projektin aikana järjestettiin vuorovaikutusta vuoden 2023 syksyllä ja vuoden 2024 keväällä.

Projektin alkupuolella 2.–15.10.2023 välisenä aikana järjestettiin karttakysely, jossa kysyttiin näkemyksiä baanareitin linjausvaihtoehdoista ja liikennejärjestelyiden periaatteista. Vastaajan oli myös mahdollista piirtää käyttämänsä kävelyreitit ja koulureitit kartalle. Kyselystä tiedotettiin kaupungin nettisivuilla ja sosiaalisessa mediassa. Tietoa jaettiin suoraan myös tunnistetuille sidosryhmille, kuten suunnittelualueen kaupunginosaryhmiin. Vuorovaikutuksen yhteydessä järjestettiin kaikille avoin suunnitelmapyöräily 2.10.2023, jolloin suunnittelusta kiinnostuneet ja projektiryhmän jäsenet kulkivat yhdessä suunnittelualueen pyörällä liikkuen. Tapahtumaan osallistui noin 10 asukasta.

Vuoden 2023 vuorovaikutuksen loputtua suunnitteluryhmä käsitteli tulleet palautteet. Palautteet toimivat yhtenä vaikuttimena suunnitelmaratkaisujen vaihtoehtojen valinnassa sekä vaikuttivat suunnitelman sisältöön sitä ohjaavasti.

Vuoden 2024 puolella vuorovaikutus painottui tarkempien suunnitelmaluonnosten esittelyyn. Munkkiniemenbaanan yleissuunnitelman luonnokset olivat kommentoitavana Maptionnaire-ohjelmalla tehdyssä karttakyselyssä ajankohtana 3.4.2024–22.4.2024. Kyselystä tiedotettiin laajasti kaupungin viestintäkanavissa sekä suoraan tunnistetuille sidosryhmille. Yleissuunnitelman luonnoksia esiteltiin 18.4.2024 Taivallahden peruskoulun väistötiloissa. Tilaisuuteen osallistui noin 50 henkilöä.

Vuoden 2024 vuorovaikutuksessa saatujen palautteiden perusteella lopulliseen suunnitelmaan tehtiin muutamia muutoksia ja tarkennuksia sekä kirjattiin selvittettäviä asioita jatkosuunnitteluun.

Vuorovaikutuksen eri vaiheiden arvioidaan tavoittaneen kattavasti suunnittelusta kiinnostuneita. Eniten kyselyissä kommentteja annettiin Munkkiniemen puistotiehen ja Humallahden rantareittiin liittyen. Vuoden 2023 kyselyssä vastanneita oli 987. Kevään 2024 kyselyssä vastanneita oli 837 ja karttamerkintöjä jätettiin 3256. Karttakyselyiden palautteista on esitetty koosteet yleissuunnitelman liitteessä ”Sähköisten kyselyiden vastauskooste”.

### 2. Vuoden 2023 vuorovaikutuksessa jätetyt kannanotot

Yleissuunnitelman linjausvaihtoehdoista järjestettiin verkkokysely syksyllä 2023. Kyselyn aikana jätettiin kaupungin kirjaamoon kannanotto Helsingin luonnonsuojeluyhdistys ry:n toimesta ja sähköpostilla kannanoton antoi Helsingin seudun pyöräilijät ry. Seuraavassa on esitetty tiivistelmät kannanotoista ja esitetty näihin vastineet.

#### Helsingin luonnonsuojeluyhdistys ry:n kannanotto

Helsingin luonnonsuojeluyhdistys on aikaisemmin antanut mielipiteensä Munkkiniemenbaanan linjauksesta Meilahdessa ja Humallahden kallioiden kohdalla Meilahden huvila-alueen asemakaavamuutoksen yhteydessä ainakin vuosina 2014 ja 2015. Reitin ongelmakohta on edelleen Humallahden kallioita ohittava merenpuoleinen vaihtoehto. Se olisi luonnon ja maiseman kannalta hyvin tuhoisa. Mikään ei pakota kaupunkia johdattamaan baanaa alas rannalle kallioseinämää kiertämään siltana ja rantapenkereenä. Humallahden kohdalla baana tulee linjata vaihtoehdon 2 mukaisesti Paciuksenkadun

Kaupunkiympäristön toimiala  
Maankäyttö- ja kaupunkirakenne  
Liikenne- ja katusuunnittelu  
Liikennejärjestelmäyksikkö

9.8.2024

varteen.

Helsingin kantakaupungissa on hyvin vähän luonnontilassa säilyneitä kalliorantoja. Kalliorannan luontokokemus sekä paikan päällä että muualta katsottuna häviää, jos siihen liitetään rantareitin vaatimat penkereet ja siltarakenteet. Kalliorantaa ei tule ottaa käyttöön, kun baanalle löytyy luonnollinen reitti, joka ohittaa Humallahden kalliot Paciuksenkadulla. Paikalla joskus sijainneen Humallahden maauimalan aikaan Helsingin ydinkeskustan ympärillä luontoa oli aivan eri mittakaavassa kuin nykyisin. Tässä ajassa ja nyt käytettävissä olevan, ympäristön tilaa koskevan tiedon valossa, tarvitsemme luontotekoja luonnontilaisten kallioiden säilyttämiseksi. Vaihtoehdon 1 kaltaiset pyörätieinjaukset voivat sopia sellaisille rannoille, jotka ovat jo valmiiksi rakennettuja.

### **Vastine**

*Vuorovaikutuksessa ollut Humallahden rantareittivaihtoehdon ratkaisu perustui vuoden 2017 alustavaan yleissuunnitelmaan, jossa pyörätie ja jalkakäytävä kulki kallion edessä rantapenkereenä ja lyhyenä siltana. Tämä ratkaisu oli myös pohjana vuonna 2021 lainvoimaiseksi tulleessa asemakaavassa, jossa baanayhteys on merkitty ohjeellisena linjauksena rantaan.*

*Yleissuunnittelussa päädyttiin vuorovaikutuksen jälkeen edistämään ratkaisumallia, jossa pyörätie- ja kävely-yhteys kulkee sillalla etäämmällä kalliosta. Näin kallioalue jää suurelta osin koskematta ja haitallisia vaikutuksia luontoon ja kallioympäristöön pystytään vähentämään. Myös Seurasaarentien alikulusta luovuttiin ja baana linjattiin kulkemaan nykyistä Oksakoskenpolun ajoväylää pitkin. Tämän myötä arvokkaaksi määritelty lehtoalue säästyy laajalta puunkaadolta ja luontovaikutuksia voidaan vähentää merkittävästi. Myös Kesärannantiellä suunnitelmaa tehtiin siten, että vaikutukset olisivat mahdollisimman vähäiset luontoalueeseen.*

*On totta, että siltayhteyden myötä paikan käyttö lisääntyy ja luonnontilainen ympäristö muuttuu nykyistä enemmän rakennetuksi. Paikan käyttö virkistykseen ja oleskeluun on mahdollista laajemmalle ihmisryhmälle, kun reitti toteutetaan esteettömänä.*

### **Helsingin seudun pyöräilijät ry:n kannanotto**

Helsingin seudun pyöräilijät ry. esitti sähköpostilla tulleessa kannanotossaan näkemyksiä vaihtoehtoisista suunnitteluratkaisuista:

#### Merikannontien osuus

Pyöräkadun plussat:

- Nykyisellä pyörätieellä on paljon jalankulkijoita ja pyöräkatu selkeyttäisi tilannetta.

#### Humallahden osuus

Rantareittivaihtoehto plussat:

- Lisää pyöräliikenteen ja jalankulun sujuvuutta, keveyttä ja nopeutta (välttää mäet)
- Vähemmän risteämiä moottoriliikenteen kanssa eli vähemmän vaaranpaikkoja
- Kalliot laajempaan virkistyskäyttöön

Rantareittivaihtoehto miinukset:

- Kalliorannan luonnontilaisuuden menettäminen

Kaupunkiympäristön toimiala  
Maankäyttö- ja kaupunkirakenne  
Liikenne- ja katusuunnittelu  
Liikennejärjestelmäyksikkö

9.8.2024

Paciuksenkadun reittivaihtoehdon plussat:

- Kalliorannan luonnontilaisuuden säilyttäminen

Paciuksenkadun reittivaihtoehdon miinukset:

- Reitti on pyörällä ja jalan liikkumiseen raskaampaa ja hitaampaa (mäet)
- Risteämiä moottoriliikenteen kanssa eli enemmän vaaranpaikkoja

#### Munkkiniemen puistotien osuus

Kaksisuuntainen pyörätie puistoissa parannettuna, plussat:

- Laadukkailla merkinnöillä voidaan saada jalankulku pysymään pois pyörätieltä
- Korotuksilla poikkikatujen kohdalla voidaan saada selkeytettyä baanaa pääsuuntana sekä poikkikadun liikenteen väistämisvelvollisuutta suhteessa baanan liikenteeseen

Kaksisuuntainen pyörätie puistoissa parannettuna, miinukset:

- Epäily, ettei talvikunnossapidettävyyttä saada parannettua väylän kapeuden vuoksi

Pyöräkaistat kummallekin puolelle yksisuuntaisille kaduille, plussat:

- Jos autojen pysäköinti saadaan sijoitettua puiston puolelle ratkaisu toimisi paremmin myös talvikunnossapidon osalta. Tosin saattaa synnyttää ongelman, että pysäköidyn auton kuskin puoli ei olisi aurattu.

Pyöräkaistat kummallekin puolelle yksisuuntaisille kaduille, miinukset:

- Laadukkaan talvikunnossapidon toteuttaminen saattaa olla mahdotonta, jos toteutetaan rakenteella:
  - ajorata, autojen pysäköinti, pyöräkaista, jalkakäytävä.

#### **Vastine**

*Saatuja näkemyksiä hyödynnettiin suunnittelussa ja vaihtoehtoja arvioidessa.*

### **3. Vuoden 2024 vuorovaikutuksessa jätetyt kannanotot**

Vuoden 2024 vuorovaikutuksen yhteydessä suunnitelmaluonnoksista annettiin kaupungin kirjaamoon seuraavilta tahoilta kannanotot:

- Helsingin luonnonsuojeluyhdistys ry
- Helsingin seudun pyöräilijät ry
- Merimelojat ry
- Puutarhataiteen seura ry
- Töölön kaupunginosat – Töölö ry
- Yksityishenkilö

Lisäksi sähköpostilla kaupungille toimitettiin kannanotot seuraavilta tahoilta:

Kaupunkiympäristön toimiala  
Maankäyttö- ja kaupunkirakenne  
Liikenne- ja katusuunnittelu  
Liikennejärjestelmäyksikkö

9.8.2024

- Munkinseutu ry
- Laajalahdentie 18 As Oy
- Munkkiniemen kone As Oy
- Kaupunginmuseo

Sähköpostilla tulleet muut palautteet käsiteltiin karttakyselyn palautteiden yhteydessä.

Seuraavassa on esitetty tiivistelmät annetuista kannanotoista sekä esitetty näihin vastineet.

### **Helsingin luonnonsuojeluyhdistys ry:n kannanotto**

Helsingin luonnonsuojeluyhdistys ry keskittyy kannanotossaan baanan linjaukseen Humallahden kallioiden ympäristössä. Yhdistys haluaa, että baana linjattaisiin Paciuksenkadun reitin kautta. Yhdistys tuo esiin, että Humallahden kallioiden ja Mississipinraitin kohdalla baanan linjaus uhkaa arvokkaita kasvillisuusalueita ja liito-oravan ydinaluetta, samoin METSO-metsää sekä uhanalaista lehtoluontotyyppiä. Ratkaisulla haitataan myös vesilintuja ja vedenalaista luontoa. Mississipinraitilla arvokas kasvillisuusalue tulee säästää. Vaikka suunnitelmaa on paranneltu siirtämällä laituri kauemmas kalliosta, pilaa se yhä maisemaa ja luontoa. Helsingissä koskemattomat, merelliset rantamaisemat ovat kokonaan häviämässä kaupungista rantarakentamisen vuoksi.

### **Vastine**

*Baanayhteyttä suunniteltaessa on arvioitu suunnitelman vaikutuksia luontoon. Reitin linjauksessa on pyritty löytämään ratkaisuja, joissa aiheutettaisiin vähemmän haittaa luonnolle. Kaupungilla on ollut aiemmin tehdyt luontoselvitykset lähtötietoina. Vuoden 2017 alustavaan yleissuunnitelmaan nähden yleissuunnitelman ratkaisua on kevennetty merkittävästi luontovaikutuksiltaan. Seurasaarentien alikulkuratkaisusta luovuttiin, jotta arvokasta lehtoa säilytetään. Suunnitelmassa pyritään hyödyntämään Oksakoskenpolun nykyisiä ajoyhteyksiä, mikä säästää luontoalueita. Kesärannantien puolella linjausta on sovitettu huomioiden merkittävämpiä puita. Muutokset eivät kaupungin asiantuntijan tekemän maastokartoituksen mukaan uhkaa liito-oravan elinolosuhteita.*

### **Helsingin seudun pyöräilijät ry:n kannanotto**

Helsingin seudun pyöräilijät ry kiinnittää huomiota Eteläisen Hesperiankadun risteykseen, jossa vaarana on autoliikenteen oikaiseminen suoraan baanaa pitkin Merikannontielle, kun nykyinen Hietakannaksentie muutetaan puistoalueeksi. Yhdistys haluaa kohtaan ajoesteet. Merikannontielle mielipiteessä esitetään, että hidastetöyssyt toteutetaan pyöräily-ystävällisinä hidasteina.

Yhdistys pitää Humallahden siltaratkaisua erittäin tervetulleena parannuksena, lisäten pyöräilyn houkuttelevuutta ja turvallisuutta sekä parantaen rannan saavutettavuutta. Yhdistys toivoo Seurasaarentien ylityksessä ratkaisua, jossa väistämisvelvollisuus osoitetaan Seurasaarentietä kulkeville ja ylitys korotetaan.

Munkkiniemenaukiolla Ramsaynrantaan suuntautuva pyörätie puuttuu suunnitelmakuvasta. Yhdistys toivoo, että baanaa levennetään kapeissa kohdissa ja risteysjärjestelyihin kiinnitetään huomiota. Munkkiniemen puistotiellä Kadetintien ja Solnantien risteyksissä yleissuunnitelmaluonnoksissa esitetyt autoliikenteen katkaisut tulee yhdistyksen mukaan toteuttaa ajoestein tai muuten fyysisin keinoin, jotta kohdasta ei mennä autolla yli. Munkkiniemen puistotien länsipäässä toivotaan tarkempaa suunnitelmaa, millä periaatteilla baana jatkuu asuinrakennuksen ali.

Kaupunkiympäristön toimiala  
Maankäyttö- ja kaupunkirakenne  
Liikenne- ja katusuunnittelu  
Liikennejärjestelmäyksikkö

9.8.2024

### **Vastine**

*Jatkosuunnittelussa Eteläisen Hesperiankadun ja baanan risteämiseen kiinnitetään huomiota, jotta epätoivottua ajoa ei tapahtuisi. Väylä merkitään liikennemerkillä pyörätieksi, joten oikaisu puiston läpi edellyttäisi tietoista sääntöjen rikkomista. Pyörätien keskelle on väylän leveyden puolesta mahdollista sijoittaa pollari, joka estää autolla ajon. Pyöräkatujen hidasteet on yleissuunnitelmassa esitetty toteutettavan asfaltilla tehtyinä ympyränkaarihidasteina. Ratkaisun tyyppiin perustusta on kehitetty pyöräliikenteelle soveltuvaksi.*

*Seurasaarentien risteyksessä viereisen asuinrakennuksen aidan sekä puuston takia näkemät ovat risteyksessä heikot. Tästä syystä yleissuunnitelmassa on esitetty, että pyöräliikenne väistää muun liikenteen tavoin ja nykyisenlaisesti Seurasaarentietä kulkevia ajoneuvoja. Jatkosuunnittelussa väistämisvelvollisuuden kääntämistä tutkitaan tarkemmin.*

*Ramsaynrantaan jatkuva pyörätie oli virheellisesti jätetty suunnitelmasta ja se on lisätty lopulliseen yleissuunnitelmaan. Munkkiniemen puistotiellä erityistä huomiota on kiinnitetty risteysalueihin ja pyöräliikenteen reitin jatkuvuuteen. Yleissuunnitelmaluonnoksessa esitettiin Solnantien ja Kadetintien kohdalla autoliikenteen ajoyhteyksien sulkemista raiteiden yli. Yleissuunnitelmaa on päätetty muuttaa siten, että päätös katkaisusta tehdään laajemman verkollisen tarkastelun jälkeen jatkosuunnittelussa. Samalla arvioidaan tarkemmin, miten mahdollinen sulkeminen toteutettaisiin mahdollisimman selkeästi.*

*Munkkiniemen puistotien länsipäässä asuinrakennuksen ali kulkeva yhteys yhteensovitetaan katusuunnitteluvaiheessa tontin järjestelyiden kanssa.*

### **Merimelajat ry:n kannanotto**

Merimelajat ry pyytää mielipiteessä huomioimaan melontaharrastuksen ja -harjoittelun tarpeet ja turvallisuuden.

Yhdistyksen mukaan alueella toimii kolme melontaseuraa, joiden yhteenlaskettu jäsenmäärä on noin 2500 henkilöä. Melontaseuran mukaan paras ja turvallisin vaihtoehto olisi jättää Humallahden silta rakentamatta, sillä Humallahden vesialue pienenee ja heikentäisi mahdollisuutta rantautua turvallisuus- ja muista syistä. Silta myös houkuttelisi kalastajia, mikä lisäisi koukkujen ja siimojen aiheuttamia riskejä. Melojien, soutajien ja SUP-lautailijoiden näkökulmasta pyörätie olisi parempi linjata Paciuksenkadun kautta.

Jos silta rakennetaan, on silta rakennettava sellaiselle korkeudelle, että siltakannen alta on mahdollista meloa kaikilla vedenkorkeuksilla rantautumaan.

Merimelajat ry toivoo kiinnitettävän huomiota melontakaluston kuljettamiseen ja pysäköintiin. Yhdistys toivoo, että Merikannontieltä osoitettaisiin kaksi pysäköintipaikkaa yhdistyksen auton käyttöön ja melontaan liittyviin kuljetustarpeisiin.

### **Vastine**

*Melontaan liittyvät vaikutukset tarkentuvat jatkosuunnittelussa. Yleissuunnitelmassa esitetty silta työntyy rannasta kauemmaksi kalliosta, mikä pienentää avointa vesialuetta ja sillä on siten jonkin verran heikentävä vaikutus melontamahdollisuuksiin alueella. Ratkaisulla halutaan pitää kallioalueen ranta luonnontilaisena ja siltarakenne halutaan maisemasyistä linjata etäämmälle kalliosta. Sillan korko on suunniteltu noin +2,2 m korkeustasolle. Alituskorkeus on siltakannen paksuus huomioiden normaalin meriveden korkeuden aikaan arvioitu olevan noin 1,2 metriä. Normaalilla vedenkorkeudella alituksen arvioidaan onnistuvan. Jos vedenpinta on korkealla, ei*

Kaupunkiympäristön toimiala  
Maankäyttö- ja kaupunkirakenne  
Liikenne- ja katusuunnittelu  
Liikennejärjestelmäyksikkö

9.8.2024

*alitus ole aina mahdollista. Rantautuminen on näissä tilanteissa mahdollista jatkossa sillan päissä olevilla ranta-alueilla. Lisäksi jatkosuunnittelussa voidaan pohtia pelastautumistikkaiden asentamista sillan välitukien kohdille. Todennäköisesti silta tulee houkuttelemaan erilaisia käyttäjäryhmiä eikä kalastamista voida poissulkea. Jatkosuunnittelussa voidaan arvioida tarkemmin kalastamiseen liittyviä riskejä ja niihin vaikuttamista.*

*Merikannontien pysäköintipaikat ovat maksullisia asukas-pysäköintipaikkoja, joita ei varata yksityiseen käyttöön. Myös melojat voivat käyttää niitä maksua vastaan, vaikka ei omaisikaan kyseisen alueen asukas-pysäköintitunnusta. Yleissuunnitelmassa huomioidaan kulkuyhteydet tonttiliittymiin. Yhteydet on myös mitoitettu siten, että tontille voi ajaa isommallakin kalustolla.*

### **Puutarhataiteen seura ry:n kannanotto**

Puutarhataiteen seuran kannanotto Munkkiniemenbaanan yleissuunnitelmasta keskittyy baanan vaikutuksiin Humallahden kallion edustalla. Puutarhataiteen seura ry haluaa mielipiteessä huomauttaa kantakaupungin harvinaisiksi käyneiden rantakallioiden ja luonnonrantojen merkityksestä. Vaikka baanalinjaus on otettu irti rantaviivasta, häiritsee se leveänä ja järeänä rakenteena yhteyttä luonnonkallion ja meren välillä. Korkeusasema, tuet ja päätyjen pengerratkaisut vaurioittavat eheää rantaviiva ja maisematilaa.

Vuonna 2014 julkaistussa Meilahden huvila-alueen Ympäristöhistoriallisessa selvityksessä (KSV 2014:1 Maisemasuunnittelu Hemgård, Kati Salonen ja Mona Schalin Arkkitehdit Oy) Humallahdenpuisto rajautuu Humallahden pohjukkaan, johon on näkymä myös Kesärannan suunnalta. Lahden pohjukasta etelään on esitetty analyysikartalla tärkeä näkymä ”huvilakaudelle vanhastaan kuulunut näkymä, joka mahdollistaa huvilakulttuurin perinteen näkymisen yleisillä alueilla”. Juuri tähän näkymään osuu uusi leveä siltarakenne. Kallio on raportissa (sivu 35) merkitty 1-luokan luonnonympäristöksi. Selvityksen toimenpidesuosituksista poiketaan nyt esitetystä baanan yleissuunnitelmassa varsin voimakkaasti.

Ottamatta kantaa pääministerin virka-asunnon turvallisuusseikkoihin, tuomme esiin ristiriidan, joka uuden siltayhteyden (tai kalliorannassa kiinni oleva pengerreretty ratkaisu) ja Kesärannan historiallisen ja arvokkaan maiseman kesken suunnitelman myötä syntyy.

### **Vastine**

*Yhteyden suunnittelu perustuu vuonna 2021 lainvoimaiseksi tulleen asemakaavan linjaukseen. Yleissuunnitelmassa siltaratkaisun maisemallista vaikutusta on pyritty edelleen vähentämään suunnittelemalla silta korkeusasemaltaan matalaksi, tekemällä sillasta kevyen oloinen ja vähentämällä pengeralueiden kokoja merkittävästi. Yleissuunnitelmassa sillan ulkomuodon suunnittelu on alustavaa ja tarkemmin sillan ulkonäkö määritellään toteutussuunnitteluvaiheessa.*

### **Töölön kaupunginosat – Töölö ry:n kannanotto**

Kannanotossaan yhdistys toteaa, että se kannattaa pyöräilyn ja pyöräilyinfran parantamista kaupungissa ja suhtautuu myönteisesti pyöräilyn edistämiseen. Baanan rakentamisessa tulee ottaa huomioon sen läpäisemien kaupunginosien asukkaat, lähiympäristö ja luontovaikutukset. Edistämistä täytyy tehdä aiheuttamatta vahinkoa kaupunkipuustolle, lähiluonnolle tai maisema- ja kulttuuriympäristölle. Yhdistyksen kannanotossa on otettu kantaa Humallahden alueeseen sekä Merikannontien katujärjestelyihin.

Yhdistys on huolissaan Humallahden pyörä- ja kävelysillan vaikutuksista alueen luonto-, virkistys- ja maisema-arvoihin. Hankkeen vaikutuksia Humallahden luontoon ja vesialueen käytölle ei

Kaupunkiympäristön toimiala  
Maankäyttö- ja kaupunkirakenne  
Liikenne- ja katusuunnittelu  
Liikennejärjestelmäyksikkö

9.8.2024

yhdistyksen mukaan ole selvitetty, eikä huomioitu myöskään ilmastonmuutoksesta johtuvaa merenpinnan nousua ja tulvariskejä. Yhdistys kannattaa Paciuksenkadun reitin kehittämistä siltayhteyden sijaan. Yhdistys toivoo, että reittiä kehitettäisiin loiventamalla Seurasaarentien mäkeä, mikä nähdään luonto- ja maisemavaikutuksiltaan vähäisempänä sekä kustannuksiltaan halvempaan ratkaisuna. Ratkaisu mahdollistaisi myös siltavaihtoehtoa paremmin vesialueen käytön mm. melontaan.

Merikannontien osalta yhdistys toivoo, että järjestelyiden rakentaminen ei saa johtaa Merikannontielle olevien puiden kaatamiseen. Yhdistys on myös huolissaan Mechelinkadun ja Pohjoisen Hesperiankadun liikenteen toimivuudesta, eikä kannata Merikannontien yksisuuntaistamista. Jos yksisuuntaistaminen tehdään, ehdottaa yhdistys Eteläisen Hesperiankadun kaksisuuntaistamista. Myös pyöräkatuun ratkaisun toimivuudesta ollaan huolissaan. Yhdistys ehdottaa pyöräkadulle lisää suojateitä ja liikennevaloja kadunylitysten turvallisuuden parantamiseksi.

Yhdistys ehdottaa pyöräkadun ulottamista Hiekkarannantielle Hietakannaksentien sijaan, jotta pyöräliikenteen reitti jatkuisi Lapinlahden rantareitille ja Hietarantaan. Tämä parantaisi yhdistyksen mukaan Hiekkarannantien turvallisuutta.

### **Vastine**

*Suunnittelussa on hyödynnetty kaupungin olemassa olevia luontoselvityksiä. Tämän lisäksi vaikutuksia puustolle on arvioitu maastokäyntien perusteella ja mittauksilla. Myös vaikutukset liito-oravien elinolosuhteisiin on arvioitu tehtyjen kartoitusten ja kaupungin asiantuntijan toimesta maastohavainnoin. Suunnittelun aikana ei ilmennyt asioita, jotka vaikuttaisivat merkittävästi vesialueeseen. Rakentamisvaiheen vaikutukset arvioidaan tarkemmin jatkosuunnittelussa.*

*Yleissuunnitelmassa on vertailtu asemakaavan mukaisen rantareitin sekä nykyisen Paciuksenkadun reitin kehittämistä. Seurasaarentien mäessä tutkittiin ratkaisua, jossa baana toteutettaisiin loivempaan, noin 5 % kaltevuudella. Tämä edellyttäisi korkeaa tukimuurirakennetta Seurasaarentielle. Vaikka nykyistä reittiä voisi nykytilanteesta parantaa loiventamalla mäkeä, ei ratkaisu poistaisi tarvetta nousta korkean mäen huipulle. Myöskään Mississippinraitilla reitin loiventamista ja pyöräliikenteen ja jalankulun erottelua ei voisi toteuttaa ilman luontovaikutuksia, sillä se edellyttäisi lehtoalueen reunalla puuston kaatamista. Paciuksenkadun ja Merikannontien risteyksessä pyörätien leventäminen edellyttäisi puuston kaatamista, mitkä ovat tärkeitä myös liito-oravien todennäköisten liikkumisreittien kannalta. Paciuksenkadulla pyörätien leventäminen edellyttäisi yhden autokaistan poistamista.*

*Pyöräliikenteen baanaverkko tähtää pyöräliikenteen suosion kasvattamiseen. Baanayhteyden nähdään toteutuvan laadukkaimmin tasaisemman rantayhteyden kautta. Uusi yhteys edistää tavoitetta uusien käyttäjien saamisesta liikkumaan pyörällä tai kävellen, kun rantayhteys on miellyttävämpi ja helpompi kulkea. Samalla ratkaisu avaa myös esteettömän yhteyden rantaan yhä useammalle ja täydentää rantareitistöä.*

*Siltayhteyden vaihtoehtoja mietittäessä ei löydetty toiminnallisesti ja maisemallisesti suositeltavaa ratkaisua, joka sijoittuisi talonrakentamiseen suositeltujen rakentamiskorkeuksien yläpuolelle. Siltalaitaan rakentaa mahdollisimman matalalle, jotta se ei peitä kallioalueen näkymää. Yleissuunnitelman korkeustasolla matalimmille siltakannen osille voi nousta vettä aaltoilun kanssa 1–2 kertaa sillan 100 vuoden käyttöiän aikana. Tulvatilanteen aikana reitti ei ole käytössä, mutta jalankululle ja pyöräliikenteelle on tarjolla tilanteessa vaihtoehtoinen nykyinen reitti.*

*Merikannontien ja Hietaniemenkadun kautta kulkee kaupungin liikennetutkimuksen perusteella merkittävä määrä läpiajoliikennettä kohti Mechelininkatua. Kaupungin katuverkon*

Kaupunkiympäristön toimiala  
Maankäyttö- ja kaupunkirakenne  
Liikenne- ja katusuunnittelu  
Liikennejärjestelmäyksikkö

9.8.2024

*jäsentelyperiaatteiden ohjeena on, ettei läpiajoliikennettä kuuluisi olla paikallisverkon kaduilla. Merikannontien yksisuuntaistaminen Kesäkadun ja Rajasaarentien välillä estää pohjoisesta etelään kulkevan läpiajoliikenteen, mutta ei aiheuta merkittävää haittaa paikalliselle saavutettavuudelle autolla. Merikannontien ajoradan yksisuuntaistamisella on toisaalta positiivisia vaikutuksia kadun ajettavuuteen autolla, sillä katutilan kapeuden takia autoliikenteen kohtaamistilanteet ovat muodostuneet ahtaiksi. Suunnitelmassa Merikannontie on jatkettu voimassa olevan katusuunnitelman mukaisesti suorana Hiekkarannantielle. Merikannontie säilyy kaksisuuntaisena Kesäkadun ja Hiekkarannantien välillä. Eteläisen Hesperiankadun yksisuuntaistamista jatketaan kohti Merikannontien uutta katulinjausta. Ratkaisulla vähennetään Hietaniemenkadulta pohjoiseen suuntautuvaa läpiajoliikennettä. Eteläisen Hesperiankadun kaksisuuntaistaminen Mechelininkadun risteykseen asti edellyttäisi muutoksia kadulla olevaan vinopysäköintiin ja poistaisi risteyksessä olevat ryhmittymiskaistat. Hesperiankatujen nykyisenlaisen yksisuuntaisen katujärjestelmän katsotaan olevan autoliikenteen toimivuuden ja selkeyden kannalta hyvä ratkaisu.*

*Läpiajoliikenteen poistaminen rauhoittaa kadut paikalliselle liikkumiselle, mikä lisää myös liikenneturvallisuutta mm. Taivallahden peruskoulun läheisyydessä. Katujen rauhoittaminen luo edellytykset pyöräliikenteen siirtämiseen ajoradalle, jolloin erityisesti jalankulkijoiden olosuhteet paranevat. Pyöräkadusta on ratkaisuna varsin hyvät kokemukset Helsingissä Kulosaaren puistotieltä. Merikannontien autoliikenteen ennakoidaan olevan toimenpiteiden jälkeen Kulosaaren puistotietä rauhallisempaa. Autoliikenteen vähentyessä myöskään liikennevaloja ei ole tarpeen käyttää. Suojateitä on sijoitettu jalankulkijoiden kannalta tärkeisiin kadunylityskohtiin, mutta kadunylitys on jatkossa helpompaa myös muissa kohdissa.*

*Baanayhteys on linjattu Hietakannaksentien kautta siksi, että yhteys on Hiekkarannantietä suorempi ja jo nykyisellään osa pääreittiverkkoa. Tehtävien muutosten myötä Hiekkarannantien autoliikenne voi hieman vähentyä. Tämä parantaa myös sekaliikenteessä pyöräilevien turvallisuutta.*

### **Yksityishenkilön kannanotto**

Kaupungin kirjaamoon saapuneessa sähköpostissa otetaan yleissuunnitelmaluonnokseen kantaa. Kannanoton mukaan suunnitelmaa tehdään pelkästään pyöräily edellä, ja suunnittelussa tulisi huomioida kokonaisuus ja noudattaa kaupunkistrategian kokonaislinjauksia. Kannanotossa nostetaan esille erityisesti Merikannontie ja Munkkiniemen puistotie. Yleisellä tasolla kannanotossa todetaan, että määrärahoja tulisi sitoa enemmän kunnossapitoon isojen baanahankkeiden sijaan. Mielipiteessä esitetään, että:

- Merikannontietä ei muuteta pyöräkaduksi, tie säilytetään kaksisuuntaisena
- Munkkiniemen puistotien risteyskä Kadetintielle ja Solnantietä ei suljeta
- Munkkiniemen puistotien länsipäätyyn tehdään vain pieniä parannuksia, tonttiliittymät säilytetään ennallaan
- Laajalahden aukion graniittista kiviteosta ei muokata ja turmella
- Pyörätiet pidetään aina erillään ajoradasta, kun mahdollista
- Varoja lisätään ja suunnataan kunnossapitoon

Merikannontien osalta esitetään, että katua ei muuteta pyöräkaduksi ja ajorataa ei yksisuuntaisteta. Kannanotossa tuodaan esille kaupungille laadittu diplomityö, jonka perusteella



Kaupunkiympäristön toimiala  
Maankäyttö- ja kaupunkirakenne  
Liikenne- ja katusuunnittelu  
Liikennejärjestelmäyksikkö

9.8.2024

pyöräkatua ei suositella ensisijaisena ratkaisuna paikkoihin, jossa muu ratkaisu on mahdollista toteuttaa laadukkaasti tai paikkoihin, jossa autoliikennettä on runsaasti. Kirjoittaja pitää nykyisenlaista pyörätietä ja jalankulun järjestelyä pyöräilyn miellyttävyyden ja turvallisuuden kannalta parempana kuin esitettyä pyöräkatua. Merikannontien molempien ajosuuntien säilyttäminen nähdään myös tärkeänä.

Munkkiniemen puistotien suunnittelun osalta kannanoton antaja toteaa, ettei poikittaiskatujen (Kadetintie ja Solnantie) sulkemiselle ole paikalliskokemuksen mukaan tarvetta, vaan ratkaisu aiheuttaa Munkkiniemen puistotielle ja kadun päätyjen risteysiin tarpeetonta liikennekuormaa sekä joukkoliikenteen hidastumista. Nykyiset hidasteet ja raitiovaunun varoitusvalot riittävät varsin hyvin parantamaan turvallisuutta. Laajalahden aukiolle esitettyjä muutoksia ei ole tarpeen tehdä, vaan nykyinen väyläratkaisu on täysin toimiva ja mitoitus riittävä.

Laajalahden aukion länsipäässä olevan pysäköintialueen osalta mielipiteen antaja toteaa, ettei suunnitelmassa ole huomioitu As Oy Helsingin Munkkiniemen koneen tonttiliittymää eikä naapuritalon jätehuollon järjestämistä.

### **Vastine**

*Helsingin kaupungin pyöräliikenteen väyliin investoidaan kaupungin talousarviossa varattujen määrärahojen perusteella. Kaupungin pyöräliikenteen edistämistavoite edellyttää, että järjestelyitä kehitetään tehden pyöräilystä nykyistä helpompaa ja sujuvampaa. Kansainvälisten ja nykyisin myös Helsingin esimerkkien valossa tiedetään, että pyöräliikenteen reittien suosioon vaikuttaa erityisesti niiden laatu linjaosuuksilla ja risteyksissä. Vanhojen väylien rakenteellinen kunnossapito on myös olennaista pyöräilyolosuhteiden kehittämässä. Kaupunki on viime vuosina tehnyt mm. pyöräteiden uudelleenpäällystyksiä enenevässä määrin.*

*Yleissuunnitelmassa tutkittiin Merikannontien reitin kehittämistä pyöräkadun ja pyörätien vaihtoehtoina. Nykyisen pyörätien leventäminen edellyttäisi ajoradan kaventamista tai pyörätien leventämistä nykyisen viherkaistan päälle. Pyöräkatu- ja ratkaisulla jalankulun olosuhteet paranevat ja pyöräliikenteelle mahdollistetaan enemmän tilaa ajoradalla. Kadulla voidaan säilyttää nykyistä autopysäköintiä ja kadun varren vehreys säilyy.*

*Merikannontielle tehdyn tutkimuksen perusteella kadun autoliikenteestä enimmillään jopa 60 prosenttia on läpiajoliikennettä, mikä ei ole kaupungin katuverkon jäsentelyperiaatteiden mukaista. Läpiajoa ei tulisi esiintyä paikallisverkon kaduilla, vaan sen tulisi keskittyä alueen pääkaduille. Runsa läpiajo aiheuttaa liikenneturvallisuus- ja viihtyisyyshaittaa sekä lisää tarvetta erotella pyöräliikenne ajoradalta omalle väylälleen. Suunnitelmassa autoliikenteen läpiajo estetään katuosuuksien yksisuuntaistamisella, mikä vähentää autoliikenteen määrää ja mahdollistaa pyöräkatu- ja ratkaisun. Merikannontien ajoradan yksisuuntaistamisella on toisaalta positiivisia vaikutuksia kadun ajettavuuteen autolla, sillä katutilan kapeuden takia autoliikenteen kohtaamistilanteet ovat muodostuneet ahtaiksi. Ratkaisu heikentää autoliikenteen paikallista saavutettavuutta vain vähän ja liikenneverkon kokonaisuuden kannalta ratkaisu on tasapainoisempi, kun haittoja aiheuttava läpiajoliikenne siirtyy pääkatuverkolle. Kulosaaren puistotieltä saatujen kokemusten perusteella pyöräkadulla autoliikenteen määrällä on merkittävä vaikutus turvallisuuden tunteeseen. Merikannontien pyöräkatua suunniteltaessa on pyritty ottamaan huomioon Kulosaaren puistotien kokemuksia. Yleisesti pyöräkadun arvioidaan toimivan nykyään hyvin Kulosaaressa.*

*Yleissuunnitelmaluonnoksessa esitettiin Solnantien ja Kadetintien kohdalla Munkkiniemen puistotien raitiotien yli kulkevan autoliikenteen yhteyksien sulkemista. Ratkaisulla tavoiteltiin risteysalueiden turvallisuuden parantamista sekä raitioliikenteen sujuvoittamista. Munkkiniemen puistotien pohjoinen kivituhkapintainen reitti jatkuisi myös puistomaisempina kadun pituudelta. Alustavien tarkasteluiden perusteella arvioitiin ratkaisun vaikutukset autoliikenteen saavutettavuuteen varsin vähäisiksi ja toimenpiteiden tukevan kaupungin liikenneverkon*

Kaupunkiympäristön toimiala  
Maankäyttö- ja kaupunkirakenne  
Liikenne- ja katusuunnittelu  
Liikennejärjestelmäyksikkö

9.8.2024

*jäsentelyn periaatteita. Yleissuunnitelmaa on vuorovaikutuksen myötä päätetty muuttaa siten, että päätös katkaisuisista tehdään laajemman verkollisen tarkastelun jälkeen jatkosuunnittelussa.*

*Laajalahden aukiolla suunnitteluratkaisua laadittiin huomioiden alkuperäinen Eliel Saarisen suunnitelma sekä myöhemmin aukiolle toteutuneet suunnitelmat ja nykyinen käyttö. Pyörätie on yleissuunnitelmassa ajateltu olevan reunakivellä erotettuna aukiota matalammalla, jolloin aukion tila erottuu selkeästi pyörätiestä. Aukion ja pyörätien pintamateriaaleilla voidaan jatkosuunnittelussa viestiä rauhallisen liikkumisen alueesta. Yleensä aukiolle ei suunnitella suojateitä, jolloin jalankulijoilla on mahdollisuus ylittää pyörätie kaikista kohdista. Aukiolla oleva, entisen liikenneympyrän paikalle vuonna 1996 suunniteltu teos koostuu kahdesta osasta: reunakivin korotettu kompassimainen osa reunoilla sekä pyöreä ja korkeampi graniittinen osa keskellä. Teos toteutettiin lopulta ilman alkuperäisen suunnitelman istutuksia. Suunnittelussa on tunnistettu veistoksen arvo istuskelupaikkana ja mm. joulukuusen sijaintipaikkana, mutta aukion toiminnoista se arvioitiin kuitenkin elementiksi, jota on mahdollista tarvittaessa suunnittelussa muuttaa tai siirtää. Suunnitelman jalankulun ja pyöräliikenteen järjestelyt sijoittuvat noin kaksi metriä nykyistä sisemmälle aukion suuntaan. Jatkosuunnittelussa koko aukiota suunnitellaan kaupunkikuvallisena kokonaisuutena, jolloin arvioidaan, voidaanko koko veistosta siirtää tai pienentää huomioiden alkuperäinen suunnitteluajatus. Myös jalankulun ja pyöräliikenteen mitoitus tarkastellaan.*

*Laajalahden aukiolla olevaa pysäköintialuetta on haluttu kehittää siten, että baana linjataan aukion eteläreunaa ja aukion reunoille istutetaan uudet puurivit. Yleissuunnitelmaa on kehitetty vuorovaikutuksen myötä siten, että tonttiliittymään ajo ja jätehuollon järjestäminen helpottuu. Jatkosuunnittelussa tarkastellaan vielä tarkemmin puiden sijainteja ja lukumäärää.*

## Munkinseutu ry:n kannanotto

Munkinseutu ry:n kannanotossa yhdistys on huolestunut suunnitteilla olevan Munkkiniemenbaanan vaikutuksesta reitin varrella liikkuvien pyöräilijöiden, autoilijoiden, raitiovaunujen, bussien sekä jalankulkijoiden yhteen sovitettavaan turvallisuuteen. Yhdistyksen mukaan monia huolettaa myös Munkkiniemen puistotien kivijalkakauppojen, kahviloiden ja ravintoloiden saavutettavuus, alueen historian kunnioitus sekä tunnusomainen, puistomainen ja turvallinen miljöö.

Yhdistyksen mukaan suurin ongelma on luoda Munkkiniemen suunnasta kaupunkiin mennessä sumppu, jonka aiheuttaa

1. Kaupungin suuntaan vievien autokaistojen vähentäminen kolmesta kahteen.
2. Velvollisuus väistää pyöriä juuri ennen liikennevaloja. Vihreiden valojen aikaan ei siis pääse edes risteykseen asti. Pyöräilijät tulevat autokaistalle ja jalankulkijoiden väylille ns. kuolleesta kulmasta. Törmäysriskit ja onnettomuudet ovat jo nyt huolestuttavan suuret, eikä baanan esitetyssä suunnitelmassa niitä ole saatu vähennettyä muuten kuin asettamalla pyöräilijöiden turvallisuus ja etuajo-oikeus muiden alueella liikkuvien edelle.
3. Kadetintietä ja Solnantietä etelästä tulevat joutuvat kiertämään valoristeyksen kautta, jos haluavat ajaa Munkkiniemen puistotietä Laajalahdentien suuntaan. Tämä lisää autoilua entistä ahtaammassa risteyksessä. Jos autokaistoja jää vain kaksi, tulee oikealle kääntyville järjestää täysin vihreät valot ilman jalankulkijoiden väistämistä eli jalankulkijoille punaiset samaan aikaan. Muuten kääntyvät autot tulevat aiheuttamaan tähän hirveät ruuhkat. Lienee liian radikaalia kieltää oikealle kääntyminen.

Kaupunkiympäristön toimiala  
Maankäyttö- ja kaupunkirakenne  
Liikenne- ja katusuunnittelu  
Liikennejärjestelmäyksikkö

9.8.2024

Yhdistyksen mukaan Laajalahden aukion puukioskin ympäristö suosittuna tapaamis- ja oleskelualueena tulee suunnitelman toteutuessa olemaan hyvin vaarallinen pyöräilijöiden korkeiden nopeuksien takia, aiheuttaen vaaraa baanan yli kulkeville senioreille ja lapsiperheille. Yhdistys ehdottaa paikalle 10 km/h nopeusrajoitusta pyörille + kameratolppa – tai ainakin etuajo-oikeus autoille Laajalahdentielle. Vauhdin hidastaminen tekee myös pyöräilyn turvallisemmaksi kiskojen ylityksen kohdalla.

Yhdistys tuo esiin, että osa Laajalahden aukion joulukuusenjalkana käytettävästä kauniista graniittikorokkeesta on jäämässä Munkkiniemenbaanan alle. Perinteinen, alueelle tunnelmaa ja yhteisöllisyyttä edistävä tapahtuma-aukio ja myös vuosikausia jatkunut joulukuusiperinne tulisi olemaan sen myötä surullisesti historiaa.

Yhdistys kiinnittää myös huomiota siihen, että Pikku-Huopalahden ylittävää siltaa remontoitiin vain muutama vuosi sitten parin vuoden ajan. Siltaa olisi pitänyt jo silloin leventää. Nyt siihen suunnitellaan työmaa, joka vaatii toteutuakseen kauan aikaa ja haittaa kaikkien liikennemuotojen sujuvuutta.

### **Vastine**

*Munkkiniemenbaanan yleissuunnitelmassa liikennejärjestelyitä on suunnittelu kokonaisuutena ja kiinnitetty huomiota alueen kaupunkihistoriallisiin ominaispiirteisiin. Baanan järjestelyissä lähtökohtana on ollut parantaa nykyistä pyöräliikenteen järjestelyä, jossa reitin jatkuvuus on etenkin Munkkiniemen puistotien päissä epäselvä. Myös jalankulun ja pyöräliikenteen keskinäisissä järjestelyissä on selkeyttämisen varaa. Suunnitelmassa jalkakäytävä erotellaan sekä Munkkiniemenaukiolla että Laajalahden aukiolla omalle tasolleen suhteessa pyöräliikenteeseen, mikä parantaa merkittävästi jalankulun olosuhteita nykyisestä. Yleissuunnittelun aikana tutkittiin myös vaihtoehtoja ratkaisua, jossa toteutettaisiin yksisuuntaiset pyörätiet Munkkiniemen puistotien molempien ajoratojen reunoille. Tämä poistaisi kuitenkin kaikki kadunvarsipaikat ja olisi toiminnallisesti nyt jatkoon valittua vaihtoehtoa heikompi.*

*Munkkiniemen puistotien päissä reitin jatkuvuutta sekä jalankululle että pyöräliikenteelle halutaan parantaa tekemällä baanan suuntaiset suojatiet ja pyörätien jatkeet korotettuina. Korotukset parantavat molempien kulkumuotojen turvallisuutta, mutta vaikutukset muun liikenteen sujuvuuteen ovat varsin vähäiset. Munkkiniemenaukion päissä auto- ja joukkoliikenteen tulee jo nykyisin väistää katua ylittäviä jalankulkijoita, joita on paikoin runsaasti. Tämän lisäksi kohdassa katua ylittävät viistosti pyöräilijät, joita moni väistää nykyisin myös autolla ajaessa. Korotus selkeyttää väistämisyjärjestelyä ja tekee jalankulkijoiden ja pyöräliikenteen reitistä selkeämmän jatkuvan pyörätielle ja raitiovaunupysäkille. Tämä vähentänee myös kadun eteläisellä jalkakäytävällä pyörällä ajamista.*

*Suunnitelmassa kolmas Munkkiniemenaukion ryhmittymiskaista poistetaan, jotta jalankulku- ja pyöräliikenne pystytään erottelemaan omille väylilleen risteysalueella. Ryhmittymiskaistan poisto vähentää risteys suunnan välityskykyä ruuhka-aikoina, mutta vaikutuksen ei arvioida olevan merkittävä. Oikealle kääntyvät autot aiheuttavat jonkin verran hidastusta väistäessään jalankulkijoita ja pyöräliikennettä. Suoraan jatkavien ajoneuvojen on mahdollista kulkea vasemmanpuoleista kaistaa. Liikennevalo-ohjauksen suunnittelussa voidaan selvittää mahdollisia toimenpiteitä, joilla kääntyvien autojen hidastavaa vaikutusta voidaan vähentää.*

*Yleissuunnitelmaluonnoksessa esitettiin Solnantien ja Kadetintien kohdalla Munkkiniemen puistotien raitiotien yli kulkevan autoliikenteen yhteyksien sulkemista. Ratkaisulla tavoiteltiin risteysalueiden turvallisuuden parantamista sekä raitioliikenteen sujuvoittamista. Munkkiniemen puistotien pohjoinen kivituhkapintainen reitti jatkuisi myös puistomaisempina kadun pituudelta. Alustavien tarkasteluiden perusteella arvioitiin ratkaisun vaikutukset autoliikenteen saavutettavuuteen varsin vähäisiksi ja toimenpiteiden tukevan kaupungin liikenneverkon*

Kaupunkiympäristön toimiala  
Maankäyttö- ja kaupunkirakenne  
Liikenne- ja katusuunnittelu  
Liikennejärjestelmäyksikkö

9.8.2024

*jäsentelyn periaatteita. Yleissuunnitelmaa on vuorovaikutuksen myötä päätetty muuttaa siten, että päätös katkaisusta tehdään laajemman verkollisen suunnittelun jälkeen jatkosuunnittelussa.*

*Laajalahden aukiolla suunnitteluratkaisua laadittiin huomioiden alkuperäinen Eliel Saarisen suunnitelma sekä myöhemmin aukiolle toteutuneet suunnitelmat ja nykyinen käyttö. Suunnitelmassa pyörätieyhteys on haluttu linjata siten, että aukio ja oleskelutila erottuu selkeästi pyörätiestä. Pyörätie on yleissuunnitelmassa ajateltu olevan reunakivellä erotettuna aukiota matalammalla, jolloin aukion tila erottuu selkeästi pyörätiestä. Aukion ja pyörätien pintamateriaaleilla voidaan viestiä rauhallisen liikkumisen alueesta. Pintamateriaalit suunnitellaan katusuunnittelussa. Yleensä aukiolle ei suunnitella suojateitä, jolloin jalankuljiolla on mahdollisuus ylittää pyörätie kaikista kohdista.*

*Aukiolla oleva, entisen liikenneympyrän paikalle vuonna 1996 suunniteltu teos koostuu kahdesta osasta: reunakivin korotettu kompassimainen osa reunoilla sekä pyöreä ja korkeampi graniittinen osa keskellä. Teos toteutettiin lopulta ilman alkuperäisen suunnitelman istutuksia. Suunnittelussa on tunnistettu teoksen arvo istuskelupaikkana ja mm. joulukuusen sijaintipaikkana, mutta aukion toiminnoista se arvioitiin kuitenkin elementiksi, jota on mahdollista suunnittelussa tarvittaessa muuttaa tai siirtää. Suunnitelman jalankulun ja pyöräliikenteen järjestelyt sijoittuvat noin kaksi metriä nykyistä sisemmälle aukiolle, leikaten matalampaa kompassiosaa. Jatkosuunnittelussa koko aukiota suunnitellaan kaupunkitilallisena kokonaisuutena, jolloin arvioidaan, voidaanko koko veistosta siirtää tai pienentää huomioiden alkuperäinen suunnitteluajatus. Myös jalankulun ja pyöräliikenteen mitoitus tarkastellaan.*

### **Laajalahdentie 18 As Oy:n kannanotto**

Taloyhtiön kannanotossa kiitetään ratkaisua, joka erottelee paremmin jalankulkijat pyöräliikenteestä ja rauhoittaa siten taloyhtiön edustaa. Yhtiön kannanotossa esitetään neljä parannuskohtaa.

Yhtiö toivoo, että taloyhtiön edustalla pysäköintialueen keskellä olevaa vinopysäköintiä ei muutettaisi, vaan pysäköinnin kiertävä ajoreitti säilyisi. Yhtiö ehdottaa, että pysäköintialueen autopaikat järjestetään parkkialueen keskelle vinopysäköintinä kahteen riviin ja ajoreitti kiertää nämä keskelle ryhmitetyt paikat. Tällä pysäköintimallilla helpotettaisiin pysäköintialueen käyttöä ja huoltoajoliikenteen toimivuutta. Autot sijaitsisivat myös kauempana asuintalojen ikkunoista ja lisätila turvaisi Laajalahdentie 18 kadun puoleisten autotallien liikennettä. Yhtiö paheksuu ison puun kaatamista ja toivoo, ettei tilalle ei istuteta lehmuksia.

Kannanotossa esitetään toive, ettei Munkinpuiston suunnasta tulevaa 90 asteen mutkaa pyörätiessä loivennettaisi, jotta pyöräliikenteen nopeudet olisivat vähäisemmät. Tämä lisäisi tontin pysäköintitallista peruuttamisen ja eri liikennemuotojen risteämiskohtien turvallisuutta. Laajalahdentien risteystä lähestyttäessä sekä Laajalahden aukion raitiovaununpysäkin risteämiskohdassa suojatieilytykset tulisi olla korotettuja.

Yhtiö paheksuu, että Laajalahden aukiota ja oleskelualueetta supistetaan baanajärjestelyiden vuoksi. Laajalahden aukiolle tulisi sijoittaa mielellään korotettu suojatie jalankulkureitin jatkuvuuden vuoksi. Laajalahdentien korotetuilla suojateilla nähdään olevan linja-autoliikenteelle negatiivisia vaikutuksia.

Kannanoton mukaan Solnantien ja Kadetintien risteyksissä autoliikenteen sulkeminen tuottaa enemmän ongelmia kuin ratkoo. Suunnitelman mukaiset Kadetintien ja Solnantien risteävän autoliikenteen rajoitukset suuntaavat autoliikenteen Laajalahdentien eteen ja Munkkiniemen puistotien päätyyn. Eteläisen Munkkiniemen liikenne perustuu kaksisuuntaisiin, mutta yhden auton kuljettaviin katuihin. Kadetintien ja Solnantien risteysten sulkeminen autoilta ruuhkauttaa nämä kadut sekä etenkin puistotien alun Munkkiniemenaukiolla, jossa ryhmittymistila vähentyy.

Kaupunkiympäristön toimiala  
Maankäyttö- ja kaupunkirakenne  
Liikenne- ja katusuunnittelu  
Liikennejärjestelmäyksikkö

9.8.2024

Munkkiniemen puistotien alkupäähän suunniteltu kolmen ryhmittymiskaistan vaihto kahdeksi kaistaksi tulee yhtiön mielipiteen mukaan ruuhkauttamaan Munkkiniemestä poistuvaa liikennettä merkittävästi, koska laitimmainen kääntyvä kaista joutuu aina odottamaan jalankulku- ja polkupyöräliikennettä. Ratkaisu jonouttaa autoliikennettä suunnittelun korotetun jalankulku- ja pyörätieilytyksen kohdalla.

Yhtiö ehdottaa vaihtoehtoiseksi baanan linjaukseksi Munkkiniemenrantaan ja Saunalahdentietä hyödyntävää linjausta kohti Ramsaynrantaa. Mikäli baana linjataan yleissuunnitelman reittiä pitkin, tulee huomioida asukkaiden sekä ristikkäisen liikenteen turvallisuus ja lapset.

### **Vastine**

*Yleissuunnitelmaa laadittaessa tutkittiin erilaisia vaihtoehtoja pysäköintialueen ja baanayhteyden järjestämiseksi. Kaupunkikuvallisena tavoitteena oli lisätä pysäköintialueen reunoille puurivit ja jäsentää pysäköintialuetta aukiomaisemmaksi. Samalla pyöräliikenteen ratkaisuksi päätettiin tehdä nykyisenkaltainen ratkaisu, jossa pyörätie kulkee Laajalahdentie 18 kiinteistön edestä. Pysäköintialueen peruuttaminen nähtiin suunnitelmaratkaisun riskinä, mutta ratkaisu arvioitiin hyväksyttäväksi, kun järjestely paranee myös pysäköijän näkökulmasta nykyisestä. Pysäköintialueen keskelle ei ole mahdollista tilan puitteissa järjestää vinopysäköintiä kahteen riviin. Yhteen riviin toteutettuna pysäköintipaikkojen määrä olisi nykyistä pienempi, kun suunnitellussa ratkaisussa paikkamäärä säilyy nykyisenlaisena. Pysäköinnin väliin jäävä 6,5 m tila on riittävä kahdensuuntaiselle liikenteelle. Myös huoltoliikenteen toimivuus on riittävä, kun yleissuunnitelman ratkaisua on luonnosvaiheen jälkeen tarkistettu. Aukion laidalla oleva iso ja vanha puu oli tavoitteena säilyttää, mutta uudet järjestelyt eivät mahdollistaneet tätä. Puurivien puutyppi suunnitellaan tarkemmin katusuunnitteluvaiheessa.*

*Baanareitille ei ole haluttu tehty jyrkkiä mutkia niiden epätoivottujen vaikutusten takia. Käytännössä jyrkät mutkat altistavat vaaratilanteille, kun sisäkaarten kautta mutkia herkästi oikaistaan. Loivemmat kaarteet mahdollistavat miellyttävämmän pyöräilyn ja huomion kiinnittämisen liikennetilanteeseen. Tärkeimpiin jalankulun ylityskohtiin esitetään suojatietä. Pyöräteillä korotettuja suojateitä on suunniteltu viime vuosina ainoastaan erikoiskohteiden edustoille, kuten näkövammaisten keskuksen edustalle Itäkeskuksessa. Ylityskohtien järjestelyt tarkentuvat jatkosuunnittelussa.*

*Laajalahden aukiolla suunnitteluratkaisua laadittiin huomioiden alkuperäinen Eliel Saarisen suunnitelma sekä myöhemmin aukiolle toteutuneet suunnitelmat ja nykyinen käyttö. Pyörätie on yleissuunnitelmassa ajateltu olevan reunakivellä erotettuna aukiota matalammalla, jolloin aukion tila erottuu selkeästi pyörätiestä. Aukion ja pyörätien pintamateriaaleilla voidaan viestiä rauhallisen liikkumisen alueesta. Yleensä aukioille ei suunnitella suojateitä, jolloin jalankulijoilla on mahdollisuus ylittää pyörätie kaikista kohdista. Aukiolla oleva, entisen liikenneympyrän paikalle vuonna 1996 suunniteltu teos koostuu kahdesta osasta: reunakivin korotettu kompassimainen osa reunoilla sekä pyöreä ja korkeampi graniittinen osa keskellä. Teos toteutettiin lopulta ilman alkuperäisen suunnitelman istutuksia. Suunnittelussa on tunnistettu veistoksen arvo istuskelupaikkana ja mm. joulukuusen sijaintipaikkana, mutta aukion toiminnoista se arvioitiin kuitenkin elementiksi, jota on mahdollista tarvittaessa suunnittelussa muuttaa tai siirtää. Suunnitelman jalankulun ja pyöräliikenteen järjestelyt sijoittuvat noin kaksi metriä nykyistä sisemmälle aukion suuntaan. Jatkosuunnittelussa koko aukiota suunnitellaan kaupunkikuvallisena kokonaisuutena, jolloin arvioidaan, voidaanko koko veistosta siirtää tai pienentää huomioiden alkuperäinen suunnitteluaikajatus. Myös jalankulun ja pyöräliikenteen mitoitus tarkastellaan.*

*Yleissuunnitelmaluonnoksessa esitettiin Solnantien ja Kadetintien kohdalla Munkkiniemen puistotien raitiotien yli kulkevan autoliikenteen yhteyksien sulkemista. Ratkaisulla tavoiteltiin risteysalueiden turvallisuuden parantamista sekä raitioliikenteen sujuvoittamista. Munkkiniemen*

Kaupunkiympäristön toimiala  
Maankäyttö- ja kaupunkirakenne  
Liikenne- ja katusuunnittelu  
Liikennejärjestelmäyksikkö

9.8.2024

*puistotien pohjoinen kivituhkapintainen reitti jatkuisi myös puistomaisempana kadun pituudelta. Alustavien tarkasteluiden perusteella arvioitiin ratkaisun vaikutukset autoliikenteen saavutettavuuteen varsin vähäisiksi ja toimenpiteiden tukevan kaupungin liikenneverkon jäsentelyn periaatteita. Yleissuunnitelmaa on vuorovaikutuksen myötä päätetty muuttaa siten, että päätös katkaisusta tehdään laajemman verkollisen tarkastelun jälkeen jatkosuunnittelussa.*

*Baanalinjaus Munkkiniemen puistotien kautta perustuu siihen, että yhteys on jo nykyisellään keskeisin reitti kohti keskustaa. Reitti on suora ja looginen seurattava ja Munkinpuiston baanayhteys on jo rakennettu. Vaihtoehtoinen rantaa myötäilevä reitti (katujen Munkkiniemenranta, Saunalahdentie ja Ramsaynranta kautta) kiertäisi paljon. Riskinä olisi, että suurin osa ajaisi kuitenkin edelleen Munkkiniemen puistotien suorempaa yhteyttä pitkin, sillä paikallisen saavutettavuuden takia kadulla on jatkossakin tarve pyörätieyhteydelle. Baanayhteys on tarkoitus toteuttaa osana Munkkiniemen puistotien laajempaa saneerausta.*

### **Munkkiniemen kone As Oy:n kannanotto**

Munkkiniemen Kone As Oy:n kannanotossa nostetaan esiin neljä kohtaa, joita toivotaan huomioitavaksi jatkosuunnittelussa.

Taloyhtiön pysäköintihallin ajoliittymä on yksisuuntainen ja kohdassa on valo-ohjaus. Yhtiön mukaan ylhäällä on pystyttävä ajamaan riittävän lähelle pysäköintihallin ovea, jotta oven saa avattua kaukosäätimellä, mutta samalla voitava odottaa kohtaavan liikenteen ohittamista. Yleissuunnitelman luonnoksessa tämä ei ole mahdollista. Yhtiö ehdottaa, että parkkialueen pohjoisreunan länsipäädyn paikkoja vähennetään siten, että siihen varataan tilaa odottaa ja ohittaa kohtaava liikenne.

Yhtiön jätehuolto ja muu huolto- ja saattoliikenne kulkee baanareittiä pitkin. On hyvä, että baanankokonaisuutta kasvatetaan ja jalankulkijoiden alue erotetaan selvemmin pyörä- ja huoltoliikenteestä. Samalla tulee kuitenkin huolehtia siitä, että kiinteistön huolto- ja saattoliikenteelle sekä hälytysajoneuvoille on järjestetty ja merkitty selvä kulkuväylä parkkialueen ja huoltoreitin/baanan välillä. Mielipiteessä ilmaistaan huoli siitä, onko suunnitelmassa otettu riittäväällä tavalla huomioon pysäköintialueeksi merkityn alueen toimiminen kaksisuuntaisena liikenneväylänä ja onko pysäköintialueen 6,5 metrin leveys riittävä kaksisuuntaiselle läpi kulkevalle liikenteelle.

Jalankulun, pyöräilijöiden ja huoltoliikenteen turvallinen kohtaaminen Kone-talon läheisyydessä: Kone-talon itäpuolella, jossa baana sukeltaa talon alle on kohta, jossa talon huolto- ja saattoliikenne etelä- ja pohjoispuolilta, talon B- ja C-rappujen asukkaiden jalankulkuliikenne ja baanaa pitkin kulkeva pyöräliikenne kohtaavat. Tässä on myös talon rakenteista johtuvia näköesteitä. On huolehdittava siitä, että pyöräliikenne hidastaa ennen tätä kohtaa riittävästi turvallisten kohtaamisten mahdollistamiseksi. Ehdotamme, että molemmin puolin Kone-taloa baanalle/huoltoreitille rakennetaan hidasteet, jotta pyöräliikenteen nopeudet saadaan turvallisiksi. Lisäksi ehdotamme, että asunto-osakeyhtiölle sallitaan suojatien rakentaminen baananyli B-rapun ulko-oven kohdalle, jotta asukkaille mahdollistetaan baananyli turvallinen ylittäminen ja kulku mm. kävelytielle, autohalliin ja esim. jätehuoneelle, joka sijaitsee Town House-rakennuksen länsipäädystä.

Tällä hetkellä Kone-talon B-rapun asukkaiden ainoa kulkureitti ulos kulkee heti ovesta ulos astuttaessa baananyli. Ehdotamme, että suunnitelmaan lisätään polkumainen kulkureitti lammenreunan kävelytieltä tontin reunalle. Asunto-osakeyhtiö voi rakentaa silloin portin nykyisen pensasaidan kohdalle, jolloin B-rapusta syntyy turvallinen kulkuyhteys Laajalahden aukion suuntaan ilman baananyli ylitystä.

Kaupunkiympäristön toimiala  
Maankäyttö- ja kaupunkirakenne  
Liikenne- ja katusuunnittelu  
Liikennejärjestelmäyksikkö

9.8.2024

### **Vastine**

*Yleissuunnitelmaa on muokattu siten, että Laajalahden aukion parkkialueen uloimmat autopaikat on poistettu. Tämän myötä tonttiliittymään ajo ja huoltoliikenteen toiminta helpottuu. Jatkosuunnittelussa ratkaisua tarkennetaan.*

*Pysäköityjen autojen väliin jäävä 6,5 metrin ajoväylä vastaa leveän tonttikadun mitoitusta, jossa kaksi autoa mahtuu kohtaamaan. Ajoväylän leveys on siten riittävä, huomioiden myös pysäköinnistä peruuttavien autojen vaatima tila. Jatkosuunnittelussa ajoradan mitoitusta vielä tarkennetaan. Myös pysäköintialueen pintamateriaalit suunnitellaan jatkosuunnittelussa, jolloin ajoväylän luonnetta tontille kulkuun voidaan korostaa.*

*Yleissuunnitelman tavoitteena on ollut selkeyttää nykyisiä järjestelyitä Munkinpuistoon ja asuinrakennukselle johtavalla väylällä. Suunnitelmassa pyöräliikenne ja huoltoajo käyttävät nykyistä leveämpää väylää ja jalkakäytävä erotellaan reunakivellä omalle tasolleen. Tontin ja yleisen alueen järjestelyt yhteensovitetaan jatkossa. Yleissuunnitelmassa ei ole esitetty osuudelle hidasteita, vaan niiden tarve ratkaistaan jatkosuunnittelussa. Pysäköintialueelta väylälle liittymistä voidaan pintamateriaalein ja liikennemerkkien avulla korostaa myöhemmässä suunnitteluvaiheessa. Taloyhtiön toiveesta yleissuunnitelmaan on merkitty polkuvaraus uudesta jalankulkijoiden polkureitistä tontille.*

### **Kaupunginmuseon kannanotto**

Kaupunginhallitus hyväksyi kaupunkiympäristölautakunnan ja kulttuuri- ja vapaa-aikalautakunnan esityksestä Helsingille kulttuuriympäristöohjelman 2023–2028 ohjeellisena noudatettavaksi 19.6.2023.

Ohjelmassa on määritelty toimenpiteitä, joilla kulttuuriympäristön vaalimista, säilymistä, hoitoa ja käyttöä tuetaan parhaalla mahdollisella tavalla. Seuraavat ohjelman toimenpiteet koskevat myös käynnissä olevaa pyöräilybaanojen suunnittelua. Toimenpide 1.3. on seuraava: *Valtakunnallisesti ja helsinkiläisittäin merkittävien rakennettujen kulttuuriympäristöjen sekä maiseman arvot säilytetään ja huolehditaan kulttuuriympäristöjen hoidon laadusta.* Toimenpide 1.4.: *Historiallisen ympäristön arvot otetaan huomioon kävelyn ja pyöräilyn kehittämisessä ja kantakaupungin yleisten alueiden käyttöä linjataan yhteistyössä.*

Suunnittelualue on Meilahden huvila-alueen valtakunnallisesti merkittävää rakennettua kulttuuriympäristöä, Rky 2009. Rky-rajaus pitää sisällään myös merialuetta, jonka kaavailtu baanayhteys ylittää. Baanan linjaus hipoo Kesärannan kokonaisuutta, joka on suojeltu valtioneuvoston päätöksellä 18.9.1980. Suojelumääräys pitää sisällään rakennukset lähiympäristöineen.

Meilahden huvila-alueen asemakaavassa on hyvin otettu huomioon rakennusperinnön, huvilakulttuurin, pihapiirien ja puistojen sekä viheralueiden säilyttäminen ja vaaliminen. Alueelle suunniteltu leveä pyöräilyliikenteen väylä on kuitenkin vaikea sovittaa arvokkaaseen kulttuuriympäristöön ja maisemaan ilman että syntyy ristiriitaa alueen suojeluarvojen kanssa. Etenkin merialueen päälle suunniteltu baanatan siltamainen osa muuttaa luonnonmukaisena säilyneen lahden ilmettä uuden rakenteen myötä. Kaupunginmuseo pitää tärkeänä, että alueen ominaisuutteen ja maisemallisten ja kulttuurihistoriallisen arvojen säilyminen on lähtökohtana suunnittelulle. Baanan vaihtoehtoisen linjauksen tutkiminen ennen päätöksentekoa olisi aiheellista.

Kaupunkiympäristön toimiala  
Maankäyttö- ja kaupunkirakenne  
Liikenne- ja katusuunnittelu  
Liikennejärjestelmäyksikkö

9.8.2024

### **Vastine**

*Munkkiniemenbaanan suunnittelun lähtökohtana on Humallahdessa ollut voimassa olevan asemakaavan mukainen yhteys. Yhteys on asemakaavassa osoitettu rantaan sijainniltaan viitteellisenä. Asemakaavan ratkaisussa jalankulun ja pyöräliikenteen baanayhteys kulki lähellä kallioaluetta penkereillä ja niiden välisellä sillalla. Penkereille oli lisäksi esitetty porrastettuja oleskelualueita.*

*Munkkiniemenbaanan yleissuunnitelmassa tutkittiin asemakaavaratkaisun lisäksi vaihtoehtoja, eli nykyisen Paciuksenkadun kautta kulkevan reitin kehittämistä. Vaihtoehdossa pyörätielle otettaisiin lisätilaa ottamalla käyttöön yksi Paciuksenkadun ajokaistoista. Lisäksi Seurasaarentien mäessä pyörätie toteutettaisiin tukimuuriratkaisulla nykyistä loivempaan. Asemakaavan mahdollistama rantareitti nähtiin vaihtoehtojen vertailujen jälkeen liikenteellisten tavoitteiden kannalta parempaan ratkaisuna. Suunnittelua päätettiin siten jatkaa rantareitin kehittämisenä.*

*Yleissuunnitelman baanaratkaisua on muutettu monelta osin alueen nykyisiä arvoja paremmin säilyttäväksi. Linjauksessa hyödynnetään Oksakoskenpolun ja Mississippinraitin nykyisiä kulkuyhteyksiä ja aiemmin kaavailusta Seurasaarentien alikulkuyhteydestä on luovuttu. Kesärannantien kohdalla pyörätien linjauksessa on huomioitava alueen maastonmuodot aiempaa tarkemmin ja maisemallisesti tärkeitä puuryhmiä pyritään väistämään. Siltayhteyden suunnittelussa maisema- ja kulttuuriarvojen huomioimista on pidetty tärkeänä. Silta on suunniteltu korkotasoltaan matalaksi ja sen ulkonäköä on suunniteltu kevyeksi ja kalliomaisemaan sopivaksi. Laajat oleskelualueet kallioiden juurella on jätetty pois, jolloin ranta-alue jää suurelta osin luonnonmukaiseksi. Oleskelualueita esitetään tutkittavaksi jatkosuunnittelussa lähemmäksi Seurasaarentietä. Lopullisesti suunniteltavan sillan ulkonäkö ratkaistaan seuraavassa suunnitteluvaiheessa.*