

Helsingin kaupunginhallitukselle

Länsi-Helsingin raitioteiden yleissuunnitelman jaksossa ”6.2. Vertailuasetelma” todetaan, että laskelmien lähtökohtana on Huopalahdentien-Vihdintien bulevardikaupungin maankäyttö ja siihen liittyvät liikennejärjestelyt. Lisäksi todetaan: ”Mikäli maankäyttö ei toteudu yleiskaavan mukaisena, pikaratikan rakentaminen Vihdintielle ei ole perusteltua” (6.2.1. Vertailuvaihtoehto 0+). Sama kannanotto toistuu kaupunkiympäristölautakunnan esittelijän perusteluissa.

Maankäytön toteutuminen yleiskaavan ja sen pohjalta laaditun kaavarungon mukaisena on kuitenkin kaikkea muuta kuin varmaa. Riistavuoren puiston, samoin kuin Haagan puiston asemakaavoja muutettaessa on noudatettava maankäyttö- ja rakennuslain 54 §:n asemakaavan sisältövaatimuksia. Niiden mukaan mm. luonnonympäristöä tulee vaalia eikä siihen liittyviä erityisiä arvoja saa hävittää. Edelleen määrätään, että kaavoitettavalla alueella tai sen lähiympäristössä on oltava riittävästi puistoja tai muita lähivirkistykseen soveltuvia alueita. Puistojen muuttaminen rakennustonteiksi ja samalla alueen asukasmäärän huomattava nostaminen on lähes mahdoton yhtälö.

Riistavuoren puisto on hienon metsänsä ja upeiden, helppokulkuisten kallioittensa ansiosta Etelä-Haagan merkittävin virkistysalue ja sillä on myös erityisiä luonnonarvoja. Eliel Saarisen tien eteläpuolella on pieni Haagan puisto, mutta siitäkin suuri osa tulisi kaavarungon mukaan rakennettavaksi. Eikö olisi perusteltua odottaa ja katsoa, saako näihin puistoihin ylipäättään rakentaa, ja jos saa, niin kuinka paljon, ennen kuin lähdetään hyväksymään satoja miljoonia euroja maksavaa ns. pikaraitiotietä?

Entä jos bulevardikaupungin maankäyttö voi toteutua? Yleissuunnitelman jaksossa 2.2. on karttapiirros (kuva 8), jossa on kaavarungon karttapohjaan upotettuna merkitty pikaraitiotien pysäkkien palvelualueet. Niillä tarkoitetaan kohtuullista kävelyetäisyyttä pysäkille. HSL:n ohjeiden mukaan se on 400 metriä. Valimon pysäkillä (jota pidennetään Vihdintien alle) kävelyetäisyys kattaa pohjoisesta päin yli kolmasosan Riistavuoren puistosta. Haagan liikenneympyrään tuleva Raide-Jokerin pysäkki taas kattaa kolmanneksen puiston eteläosasta sekä Haagan puiston. Jäljelle jää 400 metrin säteen ulkopuolelle vain vajaa kolmannes kaavarunkoalueesta.

Kumman henkilö valitsee tultuaan Valimon asemalle, junan vai raitiovaunun? Juna vie hänet keskustaan 8-9 minuutissa. Kun Espoon kaupunkirata muutaman vuoden kuluttua on rakennettu, junien vuorotiheys nousee vielä merkittävästi. Minkä vuoksi ihminen astuisi ns. pikaratikkaan, joka kiertää Munkkiniemen kautta ja vie paljon enemmän aikaa? Juna ei myöhästele tai juutu muun liikenteen ruuhkiin. Jos henkilö pyrkii Töölöön, hän voi ottaa Vihdintietä kulkevan bussin, joka vie hänet nopeasti Mannerheimintietä pitkin Kampin terminaaliin.

Haagan liikenneympyrässä taas henkilö voi nousta Raide-Jokeriin, ajaa yhden pysäkinvälin ja nousta lyhyet portaat tai hissillä Huopalahden asemalle, mistä tihein vuorovälein kulkeva juna vie hänet keskustaan 7-8 minuutissa. Sekin paljon nopeampaa kuin kiertää Munkkiniemen kautta.

Tilanne on sama muillakin asemilla. Valtaosa Lassilasta ja suuri osa muustakin Pohjois-Haagasta on jalankulkuetäisyydellä Pohjois-Haagan asemasta. Kannelmäen asemalla 400 metrin säde ulottuu Kantelettarentielle saakka.

Vihdintien ns. pikaraitiotietä koskevissa ehdotuksissa on se vika, että ne eivät ota huomioon junan ylivoimaista palvelutasoa ehdotettuun raitiotiehen verrattuna. Jos ihmiset voivat valita junan ja raitiovaunun välillä, he valitsevat junan, vaikka se vaatisi vähän pitemmän kävelymatkan. Laskelmat raitiotien käyttäjämääristä Haagan liikenneympyrästä pohjoiseen ovat reippaasti ja tarkoituksenhakuisesti ylimitoitettuja. Kun tämä havaitaan, joudutaan raitiotien vuorovälejä harventamaan, mikä taas vähentää niiden käyttöä. Poikittaiset liikennetarpeet hoituvat hyvin Raide-Jokerilla ja sitä täydentävillä bussilinjoilla. Bussilinjoja 18,37,39 ja 41 ei tarvitse lakkauttaa keskustaan kulkevana kuten kaupunki kaavailee.

Ns. pikaraitiotien ehdotettu linjaus ei ole myöskään valtuuston vuonna 2016 hyväksymän yleiskaavan mukainen. Yleiskaavassa raitiotie jatkuu Vihdintietä Kaupintien risteyksestä pohjoiseen aina Vantaalle saakka. Raitioteiden yleissuunnitelmassa se on käännetty Kaupintieltä itään. Tällä osuudella järkevät lisärakentamismahdollisuudet ovat vähäisiä, koska Kaupintien reunat on jo rakennettu ja Kehä I:n ja Kantelettarentien risteysalue ei ole sopivaa ympäristöä asunnoille. Tämäkin puoltaa sitä, ettei uudesta raideliikenneyhteydestä tehtäisi tässä vaiheessa päätöstä Haagan liikenneympyrää pitemmälle.

Lopputulos on siis se, ettei Vihdintien ns. pikaraitiotietä tarvita siinä tapauksessa, että alueen maankäyttö toteutuisi yleiskaavan ja kaavarungon osoittamalla tavalla. Vaihtoehtojen 1, 2 tai 2+ valitseminen Vihdintiellä merkitsisi, että satoja miljoonia veronmaksajien varoja tuhlattaisiin tarpeettomasti. Ne rahat voitaisiin käyttää esimerkiksi pikaraitioteiden rakentamiseen muualla Helsingissä siellä, missä niitä todella tarvitaan.

Edellä esitetyn perusteella Pro Haaga – Pro Haga ehdottaa, että Länsi-Helsingin raitioteiden yleissuunnitelman pohjaksi valittaisiin vaihtoehto 0+, jossa uusi raitiotie rakennettaisiin Huopalahdentielle Haagan liikenneympyrään Raide-Jokerin pysäkillä saakka ja joukkoliikenne Vihdintiellä hoidettaisiin busseilla nykyiseen tapaan, jo lähitulevaisuudessa sähköbusseilla.

Tällöin raitiolinja 4 voidaan säilyttää nykyisellä reitillään.

Pro Haaga r.y. – Pro Haga r.f.
Helsingissä 7.10.2020

Toimeksi saaneena:

██████████, sihteeri

Lisätietoja antaa:

██████████

████████████████████

TIEDOKSI:

Uudenmaan ELY-keskus

Uudenmaan liitto

Vantaan kaupunginhallitus

Helsingin Seudun Liikenne

Väylävirasto

Linja-autoliitto

Helsingin Seudun Kauppakamari