

21.02.2022

VUOROVAIKUTUSMUISTIO

Ma403-35

Askatie välillä Kirkonkyläntie – Notkokuja ja Notkokuja välillä Laidunpuisto - Askartie

Palautteet katusuunnitelmaluonnoksista 31643/1 ja 31644/1 (esillä 02.02. – 18.02.2022)

Tähän muistioon on kerätty tiivistelmä suunnittelun aikaisesta vuorovaikutuspalautteesta.

Askartien ja Notkokujan katusuunnitelmien lähtökohtana on liikenne- ja katusuunnittelupalvelun laatima liikennesuunnitelma nro 7011 (Kylk 3.3.2020), joka on laadittu asemakaavan nro 12622 (15.10.2020).

Tiedote katusuunnittelun aloituksesta on lähetetty 22.12.2021 kadun varren kiinteistöille ja Malmi-seuralle.

Katusuunnitelmaluonnos oli esillä Helsingin kaupungin verkkosivulla osoitteessa www.hel.fi/suunnitelmat 02.02. – 18.02.2022 välisenä aikana.

Katusuunnitelmaluonnoksia koskeva yleisötilaisuus Uutta Koillis-Helsinkiä pidettiin verkkotilaisuutena kaupungin verkkopalvelussa 02.02.2022 klo 17 – 19:30. Tiedote asukastilaisuudesta lähetettiin kadun varren kiinteistöille, Malmi-seuralle sekä pääkaupunkiseudun lehdistölle. Suunnitelma-alueen kaduista saatiin tilaisuudessa palautetta, jotka koskivat pyöräilyä sekä autoliikenteen läpiajoa ja pysäköintiä.

Mahdolliset kommentit suunnitelmiin pyydettiin toimittamaan 18.02.2022 mennessä.

Katusuunnitelmaluonnoksesta saadut palautteet:

Palautteet koskivat lähinnä laitonta pysäköintiä, autoliikenteen läpiajoa, aukiomaisen kääntöpaikan liikenteen ohjausta ja pyöräliikenteen huomioimista reunakiviratkaisuissa.

Lisäksi palautteissa kiinnitettiin huomiota seuraaviin seikkoihin:

Palaute:

Miten "Shared Space" tuodaan ilmi autoilijalle?

VUOROVAIKUTUSMUISTIO

Vastaus:

Shared space alue kivetään, jolloin pintamateriaali viestii alueen käyttäjille eri liikennemuodoista ja mihin se rajautuu. Autoilijan näkökulmasta siirtymä ajoradalta aukiolle sallitaan sopivalla lisäkilvellä ja kielletyt väylät aukiolta ulos osoitetaan jk/pp-merkeillä.

Palaute:

Pintamateriaali ei näy talvisin, ja ilman mitään liikennemerkkiä pinnalla ei ole mitään vaikutusta tieliikennelain tulkintaan. Miksei tällaisissa kohteissa käytetä suoraan pihakatua? Tieliikenne lain mukainen, selkeä, olemassaoleva ja ennenkaikkea liikennemerkillä osoitettava. Tuolla "shared space" virityksellä ei saada pyöräilijälle/jalankulkijalle mitään lainsuojaa. jk/pp-merkeillä reittien estäminen autoilijoilta on vitsi, käyrännössä tarkoittaa autoilijalle parkkipaikkaa.

Vastaus:

Alue kuuluu pysäköintikieltoalueeseen. Tässä on kyseessä pieni kääntöpaikka kadun päässä, johon suunnitellaan pientä aukiota. Ajonopeudet ovat alhaisia ja liikenneturvallisuus on hyvä. Alue kuuluu pysäköintikieltoalueeseen, ja pysäköinninvalvonta puuttuu väärin pysäköintiin.

Palaute:

Jos kyseessä on vain kääntöpaikka, miksei puhuta kääntöpaikasta, vaan väännetään siitä "shared space"? Pysäköinninvalvonta ei taida Malmin alueella käydä kuin kerran vuodessa, sen verran yleistä on pyörätiepysäköinti esimerkiksi Malminkaarella, Pikkalankadulla, Pizza kuningas Malmin edessä, ja molemmilla toreilla.

Vastaus:

Askartien päädyn aukio toimii kääntöpaikkana moottoriajoneuvoille, mutta liikennettä on kääntöpaikalla vähän joten on turvallista tehdä siitä aukiomainen alue, missä jalankulku ja pyöräily alueen poikki on myös mahdollista.

Palaute:

Miten läpiajo Askartieltä Kirkonkyläntielle estetään?

Vastaus:

Kadun päähän istutetaan katupuita ja tuodaan pyöräpysäköintiä estämään suoraa ajoyhteyttä Kirkonkyläntielle.

Palaute:

Olisiko pyörätieden ja ajoradan risteysten luiskatut reunakivet mahdollista korvata tonttiliittymissä käytetyillä madalletuilla reunakivillä? Luiskatut on pyöräilijälle kivuliaita, eikä niitä urakoitsijat asenna oikein, eikä asennuksen laatua valvo kukaan.

VUOROVAIKUTUSMUISTIO

Vastaus:

Askartiellä ja Notkokujalla pyöräily on ohjattu ajoradalle koska ne ovat tonttikatuja/asuntokatuja. Kadunylityspaikoissa käytetään hyväksytyjä tyyppikuvia, mitkä määrittävät liikennemuotojen mukaan.

Palaute:

Onko tyyppikuvista mahdollista poiketa katusuunnitelmassa? Nykyinen linja luiskattuine kanttikivineen tekee pyöräilyviihamielistä ympäristöä, joka ei sovellu pyöräilyyn.

Vastaus:

Sitä voidaan tarkastella suunnittelussa vielä pyöräilän pääyhteyksien osalta. Suunnittelualueella luiskatut reunakivet liittyvät jalankulun alueeseen tai yhdistettyyn pyöräilyn ja jalankulun alueeseen. Pyöräilyn pääyhteydet alueella kulkevat kuitenkin Kirkonkyläntietä ja Malmin raittia.

Palaute:

Jos tyyppikuvista voidaan poiketa, olisi syytä myös pääreittien ulkopuolella panostaa madallettuihin reunatukiin. Luiskatut ovat koko Malmin alieella ongelmallisia, ja edellisessä asukasillassa Malminkaarelda lähes jokainen risteys todettiin niiden osalta ongelmalliseksi. Jos systeemitasolla halutaan pyöräilyä lisätä, ei voida "vähäpätöisiä" yhteyksiä jättää pomppukiville, sillä niitä tulee päivittäin satoja pyöräilijälle vastaan. Ei kannata rakentaa sutta, nyt kun tehdään uutta!

Vastaus:

Helsingin uusituissa kadunrakennusohjeissa pyöräilyn uusissa ylityskohdissa ei käytetä luiskattuja reunatukia, vaan ajoradan ylityskohdassa pyritään mahdollisimman tasaiseen lopputulokseen. Tarkoitus on myös parantaa vanhoja kohteita jatkossa pienen toimin, kuten reunakiviä poistamalla.

Projektipäällikkö

Heikki Takainen

Tiedoksi

Palautteen antajat