

10.1.2020

VUOROVAIKUTUSMUISTIO

Ma403-35

# Töölönlahdenkatu, Bergbominkuja ja Kaisaniemenpuisto

**Palautteet katu- ja puistosuunnitelmaluonnoksista 31238/1, 31233/1 ja VIO6070/1 (esillä 4.12. – 18.12.2019)**

Tähän muistioon on kerätty tiivistelmä suunnittelun aikaisesta vuorovaikutuspalautteesta.

Töölönlahdenkadun katualueen muutos koskee ratapihan uuden alikulkuyhteyden toteuttamista ja siten alueen jalankulku- ja pyöräily-yhteyksien ja liikenneturvallisuuden parantamista.

Bergbominkujan ja Kaisaniemenpuiston muutos koskee ratapihan uuden alikulkuyhteyden toteuttamista ja siten alueen jalankulku- ja pyöräily-yhteyksien parantamista. Alikulkuun liittyvän tasonvaihtorakenteen toteuttaminen edellyttää voimassa olevasta asemakaavasta poikkeamista. Kaisaniemenpuiston viheralue liitetään tasonvaihtorakenteeseen viherkaton avulla puiston maisema-arvoja kunnioittaen. Kohdealueen turvallisuutta parannetaan liikennejärjestelyillä ja valaistuksella.

Katu- ja puistosuunnitelmaluonnokset oli esillä Helsingin kaupungin kaupunkiympäristön asiakaspalvelussa, Sörnäistenkatu 1, sekä verkkosivulla osoitteessa [www.hel.fi/suunnitelmat](http://www.hel.fi/suunnitelmat) 4.–18.12.2019 välisenä aikana.

Mahdolliset kommentit suunnitelmiin pyydettiin toimittamaan 19.12.2019 mennessä.

## **Katu- ja puisto suunnitelmaluonnoksista saadut palautteet:**

Luonnoksista saatiin 3 palautetta.

### **Palaute:**

Palautteen antaja huomauttaa mm., että Kansalaistorin luiskan jyrkkyys ylittää sekä Pyöräliikenteen suunnitteluohjeen mukaisen pääreiteille suositellun enimmäisarvon että kaikkien reittien 8% maksimikaltevuuden ja toteutus on ristiriidassa myös esteettömän liikkumisen periaatteiden kanssa. Palautteen antaja pitää kuitenkin suoraa luiskaa kierrerramppia parempana ratkaisuna. Jatkosuunnittelussa tulisi tutkia kaikki mahdolliset

toimenpiteet luiskan jyrkkyyden pienentämiseksi. Pitkän aikavälin tavoitteena tulee olla Elielin parkkihallin sisäänajon siirtäminen tai poistaminen siten, että alikulkua voidaan jatkaa Töölönlahdenkadun ali ja luiska voidaan toteuttaa ohjeiden mukaisesti riittävän loivana.

Palautteen antaja ehdottaa alikulun länsipäätyyn liityttäessä katuverkkoon korotettuja risteysalueita, joilla rauhoitetaan risteävää auto- ja linja-autoliikennettä, sekä lisätään ylityksen turvallisuutta ja sujuvuutta jalan ja pyörällä liikkuville.

Lisäksi esitetään, että väistämisvelvollisuudet molemmissa päissä katujen ylityksissä asetetaan siten, että katujen liikenne on alikulusta tuleviin nähden väistämisvelvollista.

Alikulun sisään- ja ulosmenojen ja luiskien suunnittelussa ja toteutuksessa on tärkeää huomioida myös näiden alueiden talvikunnossapidon edellytykset tai esim. kattaa alueet.

Lisäksi huomautetaan, että etenkin alikulun itäpäädyssä, missä suunnittelualue päättyy välittömästi alikulun suulle tarvittaisiin suunnittelua pyöräliikenteen ohjaamiseksi myös alikulun jälkeen.

#### **Vastaus:**

Kansalaistori – Kaisaniemi alikulkuyhteyden länsipään tasonvaihtoratkaisu suunniteltiin sekä yleissuunnitelmassa että rakennettavuusselvityksessä kierrerramppina. Suunnitelmien tarkentuessa päädyttiin siihen, että suora ramppi on kierrerramppia parempi vaihtoehto, vaikkakin se joudutaan rakentamaan pyöräliikenteen suunnitteluohjeen maksimikaltevuutta jyrkemmäksi. Suorassa rampissa käyttäjät näkevät vastaan tulevan pyöräliikenteen paremmin, mahtuvat paremmin ohittamaan ja ajomukavuus suoralla on kierrerramppia parempi. Kaltevuus on suunniteltu pienimmäksi mahdolliseksi. Töölönlahdenkatua on suunnitelmissa kavennettu nykyisestä poistamalla rampin edessä olevalta suojatieltä keskisaareke ja Töölönlahdenkadun länsireunalta pysäköinti. Näin rampin pää on saatu tuotua niin länteen kuin mahdollista ja siten rampin pituus on maksimoitu. Rajoittavana tekijänä rampin itäpäässä on läntisimmän raiteen sijainti. Raiteen alle jäävä rakennepaksuus on minimoitu. Rampin kaltevuudeksi suunniteltu 9,1 % ei vastaa esteettömyyden vaatimuksia, mutta esteetön tasonvaihto onnistuu rampin eteläreunalle suunnitellulla hissillä.

Töölönlahdenkadulta on ajoyhteys maan alle Elielin parkkiin sekä ainoa ajoyhteys Elielinaukiota ympäröivien rakennusten huoltopihoille.

Töölönlahdenkadulla rampin edustalla olevan suojatien korotus estäisi Töölönlahdenkadulla kulkevan tulvareitini Elielinaukion suunnasta. Uusi tieliikennelaki ei mahdollista väistämisvelvollisuuden muuttamista siten, että Töölönlahdenkadun liikenne olisi väistämisvelvollinen, ilman korotettua suojatietä.

Alikulun sekä länsi- että itäpään rampit ovat lämmitettyjä, jolloin rampit eivät pääse jäätymään. Jatkoissa liittyminen Kaisaniemen puistokujaan ja Bergbominkujaan ja pyöräliikenteen yhteydet näitä katuja pitkin tulee suunniteltavaksi tarkemmin käynnissä olevan Kaisaniemen puiston suunnittelun yhteydessä ja huomioidaan jatkosuunnittelussa.

## VUOROVAIKUTUSMUISTIO

**Palaute:**

Palautteen antaja on huolissaan rampin kaltevuudesta ja ristevän liikenteen aiheuttamasta vaaratilanteista. Myös rata-alueen mm. rakenteiden lujuus ja kestävyys huomioitava suunnitteluratkaisut. Palauteen antaja pitää myös esiettyä ratkaisua kaavan vastaisena.

**Vastaus:**

Kansalaistori – Kaisaniemi alikulkuyhteyden länsipään tasonvaihtoratkaisu suunniteltiin sekä yleissuunnitelmassa että rakennettavuusselvityksessä kierrerramppina. Suunnitelmien tarkentuessa päädyttiin siihen, että suora ramppi on kierrerramppia parempi vaihtoehto, vaikkakin se joudutaan rakentamaan pyöräliikenteen suunnitteluohjeen maksimikaltevuutta jyrkemmäksi. Suorassa rampissa käyttäjät näkevät vastaan tulevan pyöräliikenteen paremmin, mahtuvat paremmin ohittamaan ja ajomukavuus suoralla on kierrerramppia parempi. Kaltevuus on suunniteltu pienimmäksi mahdolliseksi. Töölönlahdenkatua on suunnitelmissa kavennettu nykyisestä poistamalla rampin edessä olevalta suojatieltä keskisaareke ja Töölönlahdenkadun länsireunalta pysäköinti. Näin rampin pää on saatu tuotua niin länteen kuin mahdollista ja siten rampin pituus on maksimoitu. Rajoittavana tekijänä rampin itäpäässä on läntisimmän raiteen sijainti. Raiteen alle jäävä rakennepaksuus on minimoitu. Rampin kaltevuudeksi suunniteltu 9,1 % ei vastaa esteettömyyden vaatimuksia, mutta esteetön tasonvaihto onnistuu rampin eteläreunalle suunnitellulla hissillä.

Rata-alueen rakenteiden periaateratkaisut, mm kiskon kiinnitys suoraan betonikanteen, on sovittu Väyläviraston asiantuntijoiden kanssa yleissuunnitteluvaiheessa. Myöhemmin tehtävässä rakennussuunnitelmassa huomioidaan rata-alueen vaatimukset rakenteissa.

Asemakaavasta on haettu poikkeamispäätöstä alikäytävän rakentamiselle.

**Palaute:**

Palautteen antaja on huolissaan suunnittelualueen luontoarvoista etenkin varpusten pesinnän näkökulmasta. Suunnitelmassa esitetään nykyisen tasonvaihtorakenteen yhteydessä sijaitsevien pensasistutusten ja yhden puun poistoa sekä pienpuuryhmän kaventamista. Palautteessa pidetään kasvillisuuden karsimista tältä paikalta sinänsä hyvänä, mutta toivotaan korvaavien pensaiden istuttamista esim. suunnittelualueen luoteisnurkkaan tai asian huomioimista tulevassa koko Kaisaniemenpuiston puistosuunnittelussa. Palautteen antaja ehdottaa myös niittykasvillisuuden lisäämistä sekä nykyisessä rakenteessa olevien varpusten pesintöjen huomioimista rakentamalla korvaavia pesärakenteita puiston alueelle.

Lisäksi palautteessa toivotaan viherkatolle suunnitellun kaiteen materiaaliksi muuta kuin lasia sekä valaistuksen olevan mahdollisimman hillitty ja sävyllään lämmin.

**Vastaus:**

Tämä suunnitelma koskee ratapihan uuden alikulkuyhteyden tasonvaihtorakenteen toteuttamista. Suunnitellut toimenpiteet rajautuvat alikulun rakentamisen vaikutusalueelle.

## VUOROVAIKUTUSMUISTIO

Tulevassa, varsinaisessa Kaisaniemenpuiston puistosuunnitelmassa tarkastellaan kasvillisuus kokonaisuutena puiston luonne sekä sen luonto- ja maisemahistorialliset arvot huomioonottaen.

Nykyisen tasonvaihtorakenteen ja sitä reunustavat pensaat korvaava rakenne toteutetaan viherkattoisena, jolloin viheralue jatkuu nykyistä pidemmälle katualueen puolelle. Viherkatolle on osoitettu maksaruohokasvillisuutta sekä monilajista, matalaa ketokasvillisuutta, joka imitoi visuaalisesti nurmikkoa, mutta on sitä monimuotoisempi ja kulutusta kestävämpi ratkaisu. Pensas- tai muita korkeampia istutuksia ei voi toteuttaa katolle rakenteellisista ja kaupunkikuvallisista syistä.

Korvaavien varpusten pesärakenteiden sijoittaminen nyt suunniteltavalle alueelle ei ole tarkoituksenmukaista.

Viherkatolla oleva kaide toteutetaan teräspinnakaiteena. Varusteet ja valaistus määritellään tarkemmin jatkosuunnittelussa.

**Tiedoksi**

Palautteen antajat