

6.10.2023

VUOROVAIKUTUSMUISTIO

Meripihkatie välillä tontti 38017/1–Pihlajamäentie ja Moreenitie

Palautteet katusuunnitelmaluonnoksista 31808/1 ja 31809/1 (esillä 25.1–7.2.2023)

Tähän muistioon on kerätty tiivistelmä katusuunnitelmaluonnosten esillä olon aikaisesta vuorovaikutuspalautteesta.

Meripihkatien ja Moreenitien katusuunnitelmien lähtökohtana on asemakaava 12779 ja sen liikennesuunnitelma nro 7335. Asemakaava on tullut voimaan 4.10.2023.

Tiedote katusuunnittelun aloituksesta on lähetetty suunnitelmaluonnoksen esillä olon yhteydessä 11.1.2023 lähetetyssä tiedotekirjeessä.

Katusuunnitelmaluonnos oli esillä Helsingin kaupungin verkkosivulla osoitteessa www.hel.fi/suunnitelmat 25.1.–7.2.2023 välisenä aikana. Mahdolliset kommentit suunnitelmiin pyydettiin toimittamaan 7.2.2023 mennessä.

Katusuunnitelmasta saatiin sähköpostitse kaksi palautetta. Niiden pääkohtiin (esitetty *kursiivilla*) on vastattu ohessa.

Palaute 1:

Suunnittelualue päättyy Meripihkatiellä vanhan ostoskeskuksen kohdalle. Onko pyöräkaistoja tarkoitus jatkaa myöhemmin vai tulevatko pyöräkaistat vain nyt esitetylle kohdalle?

Pyöräliikenteen tavoiteverkossa on osoitettu Rapakiventielle pääreitti, joka liittyy Pihlajamäentielle Meripihkatien ja Moreenitien kautta. On mahdollista, että Meripihkatien pyöräkaistoja jatketaan tulevaisuudessa, mutta asiasta ei ole yksityiskohtaisia suunnitelmia.

Olisiko Moreenitien jalankulku- ja pyörätietä mahdollista toteuttaa vähän kapeampana niin, että puita ei tarvitsisi kaataa?

Ei siinä määrin kapeampana, että puita säästyisi. Moreenitie on osa pyöräliikenteen pääreittiä, joilla kaksisuuntaisen pyörätien perusleveys on vähintään 3,0 m. Suunnitelmassa on nyt esitetty 2,0–2,5 m. Samaten jalkakäytävät pyritään yleensä toteuttamaan 2,5 m leveinä, kun suunnitelmassa on esitetty 2,0 m. Mitoituksessa on siis jo käytetty huomattavaa tapauskohtaista

VUOROVAIKUTUSMUISTIO

harkintaa. Kapeimmassa kohdassa ollaan jo molempien osalta aivan minimimitoituksessa, pyöräilyn osalta 2,25 m ja jalankulun osalta 1,75 m.

Alueelle suunnitellut asuinkerrostalot ovat liian massiivisia arvokkaaseen kulttuuriympäristöön, Pihlajamäen suojelukaava-alueen sisääntuloksi. Tonttien kokoa on ilmeisesti kasvatettu katuosuuden kustannuksella? Vaatisiko katusuunnitelma näin paljon puiden poistoa ja kallion louhintaa, jos tonttien rajoja ei olisi muutettu?

Suunnitellut katujärjestelyt sijaitsevat pääosin vanhan asemakaavan mukaisella katu- tai pysäköintialueella. Meripihkatiellä katualueen raja muuttuu osin nykyisestä katualueesta leventyen ja osin nykyisestä kaventuen. Tontin rajauksen muutoksella ei ole vaikutusta puihin tai kallioihin, kyse on enemmän tontin muodon muuttumisesta. Nykyistä katualuetta on suunniteltu käytettäväksi asuinrakentamiseen Pihlajamäentien puolella, mutta tällä ei puolestaan ole ollut vaikutusta katusuunnitelmiin. Moreenitien puolella on hieman kavennettu nykyistä tontin pysäköintialuetta ja saatu siitä aavituksen verran lisätilaa jalankululle ja pyöräilylle.

Palaute 2:

Pyytäisin tutkimaan suunnitelmaluonnoksen muuttamista niin, että Pihlajamäentien pyörätien ja jalkakäytävän linjaus muutetaan hieman kauemmaksi ajoradasta, jotta pääsuunnan pyörätie kulkee suorana risteysalueella.

Ehdotus on perusteltu ja nykyisten suunnitteluohjeiden mukainen, joten se pyritään huomioimaan suunnitelmassa. Pieniä rajoitteita asettaa heti risteuksen pohjoispuolella sijaitseva katupuu, jonka juuristolle pitää jättää riittävästi tilaa.

Suunnittelualueella Meripihkatien nopeusrajoitus on 30 km/h, joten autonkuljettajan tulee kokea hitaamman liikenneympäristön alkaminen Pihlajamäentieltä kääntyessä. Koillisesta luoteeseen kääntyvien väistämisvelvollisten autoilijoiden aiheuttamaa riskiä suojattomille tienkäyttäjille tulee pienentää jyrkentämällä käännoästä yliajettavan korokkeen avulla.

Yliajettavia korokkeita käytetään tyypillisesti, kun käännoä olisi muuten henkilöautoille liian loiva. Kyseinen käännoä on kuitenkin niin jyrkkä, että se ei ole turvallisesti ajettavissa yli 20 km/h nopeudella. Risteys tukee liikenneympäristön muutosta varsin hyvin. Varsinaista koroketta ei ko. kohtaan tulla toteuttamaan, mutta kohtaan tutkitaan nupukvettyä aluetta. Kivetty alue ohjaa visuaalisesti kääntymään loivemmin pyörätien jatkeen yli ja yliajettaessa hidastamaan vauhtia kiveyksen aiheuttaman tärinän vuoksi.

Uuteen katusuunnitelmaan ei tule enää merkitä pyörätien jatketta sellaiseen kohtaan, jossa ajorataa ei osoiteta väistämisvelvolliseksi.

Asia huomioidaan suunnitelmassa nykyisen lainsäädännön mukaisesti.

Projektipäällikkö

Anni Tirri

Tiedoksi

Palautteen antajat, kartta.hel.fi