

VUOROVAIKUTUSMUISTIO

Pasilankatu välillä Pasilansilta - Veturitie

Palautteet katusuunnitelmaluonnoksesta 31528/1 (esillä 23.6. – 6.7.2021)

Tähän muistioon on kerätty tiivistelmä suunnittelun aikaisesta vuorovaikutuspalautteesta.

Katusuunnitelman lähtökohtana on, että kadun rakentaminen mahdollistaa Kalasatamasta Pasilaan -raitiotien liikennöinnin sekä ajoneuvoilla ajon kadun kiinteistöille. Kadun pääasiallisia käyttäjiä ovat alueen asukkaat, työmatkalaiset sekä bussi- ja raitiovaunumatkustajat. Alueella on myös jalankulku- ja pyöräliikenteen läpikulkuliikennettä.

Kalasatamasta Pasilaan -hankkeen katu- ja liikennesuunnitelmaluonnoksia koskeva asukastilaisuus pidettiin 25.3.2021 klo 17–19 etäyhteyden (Teams Live Event) välityksellä koronatilanteesta johtuen. Tilaisuudessa oli mukana edustajia Helsingin kaupungin liikenne- ja katusuunnittelupalvelusta sekä Kalasatamasta Pasilaan - hankkeesta.

Verkkotilaisuudesta tiedotettiin sekä Kalasatamasta Pasilaan -hankkeen että HKL:n kanavilla. Tilaisuuteen osallistui enimmillään 64 henkilöä. Lisäksi tilaisuuden tallenne oli katsottavissa hankkeen verkkosivuilla 26.3.–9.4.2021 välisenä aikana.

Katusuunnitelmaluonnos oli esillä Helsingin kaupungin verkkosivulla osoitteessa www.hel.fi/suunnitelmat (kohdassa Katu- ja puistosuunnitelmat) 23.6. – 6.7.2021 välisenä aikana. Tiedotteet esillä olosta toimitettiin kadun varren kiinteistöjen omistajille ja haltijoille postitse 9.6.2021. Lisäksi tiedote toimitettiin kaupunginosayhdistyksille ja paikallislehdille. Kommentit ja palautteet suunnitelmaluonnoksista oli toivottu jätettäväksi 6.7.2021 mennessä.

Sähköpostilla saatiin 3 palautetta.

Jäljempänä on eriteltynä aiemmassa vaiheessa saadut palautteet ja esilläolon 23.6.-6.7. aikana saadut palautteet vastauksineen.

Katu- ja liikennesuunnitelmaluonnoksista aiemmassa vaiheessa saadut palautteet:

Asemapääällikkökadun ja Pasilankadun osalta esiteltiin tässä vaiheessa liikennesuunnitelmaluonnoksia. Tähän muistioon on koottu Pasilankatua koskevat palautteet.

Palaute:

Miten Nordenskiöldinkadulta ja Eläintarhalta pääsee jatkossa pyörällä Pasilankadulle? Se ei vielä ehkä näkynyt kartalla.

Vastaus:

Tällä hetkellä yhteys on ainoastaan Pasilankadun länsipuolella, ja ainakin aluksi se tulee niin myös säilymään. Pasilankadun ja Veturitien risteyksessä pohjoiseen menevä liikenne ylittää Pasilankadun ja jatkaa itäreunaa pitkin. Pyöräliikenteen tavoiteverkossa on kuvattu tulevaisuuden järjestelyjä. Kalasatamasta Pasilaan -hanke ei ulotu Nordenskiöldinkadulle.

Palaute:

Pasilankadulle mietittävä pyöräjärjestely siten, että puolta ei joudu vaihtamaan vähäksi aikaa, jos on esim. matkalla Eläintarhalta Länsi-Pasilaan. Kaksisuuntainen pyörätie Länsi-Pasilan puolella olisi erittäin toivottava...

Vastaus:

Paulankadulta on mahdollista kulkea Länsi-Pasilaan. Pasilankadulle ollaan suunnittelemassa yksisuuntaisia järjestelyjä.

Katusuunnitelmaluonnosten esilläolon 23.6.-6.7. aikana saadut palautteet:**Palaute:**

Suunnitelmaluonnoksessa ei ole suoraa pyörätietä Pasilankadulta Veturitielle. Kirjoitushetkellä kyseinen yhteys on olemassa jalkakäytävän rinnalla kulkevana pyörätienä. Turhaa mutkittelua ja raitiotien ylityksiä välttävä reitti on merkityksellinen pyöräliikenteelle, ja se pitäisi lisätä katusuunnitelmaan.

Kun polkupyöräilijät kääntyvät vasemmalle Pasilankadun itälaidalta Palkkatilanportille, heidän pitää odottaa tien yli pääsyä. Jotta pääsuunnan pyöräliikenne ei häiriinny tästä, pyöräkaistalla tulisi olla selkeällä tiemerkinällä erotettu vasemmalle kääntyvien kaista. Jalkakäytävän reunassa oleva kivetty erotustila voisi olla kapeampi siinä kohdassa, jotta pyöräkaistaa voidaan leventää ja siihen voidaan maalata esimerkiksi 1,5 m + 1,5 m kaistat kääntyjille ja suoraan ajaville.

Pasilankadun ja Palkkatilanportin risteyksessä on myös reunakivi ajokaistan ja pyöräkaistan välillä. Reunakivi on asfaltin tasoon upotettu, mutta tällainenkin reunakivi voi talviolosuhteiden ja talvikunnossapidon takia nousta alkuperäistä korkeammalle ja muuttua vaaratekijäksi pyöräilijöille. Reunakiven jättäminen pois tältä osuudelta kestäisi siis paremmin talvea ja vastaa myös pyöräliikenteen suunnitteluohjeen määräyksiä (ks. suunnitteluohjeen kuva 93).

Tieliikennelain mukaan pyörätien jatke -tiemerkinää ei voi käyttää Veturitien ylittämiskohdassa, koska Veturitien ajoradan liikenne ei ole väistämisvelvollinen ajorataa ylittäviä pyöräilijöitä kohtaan.

VUOROVAIKUTUSMUISTIO

Vastaus:

Esitetty yksisuuntainen järjestely on pyöräliikenteen tavoiteverkon mukainen. Pasilankatu on osa pyöräliikenteen pääreittiä. Esitetyssä järjestelyssä on huomioitu Pasilankadun ja Veturitien liittymään suunniteltu kiertoliittymä. Tyypillisesti yksisuuntaiset pyöräliikenteen järjestelyt toteutetaan ajoratojen yhteyteen, jolloin pyöräliikenne voidaan ohjata liittymiin. Tässä tapauksessa yksisuuntaisen pyörätien toteuttaminen nykyisen yhdistetyn jalkakäytävän ja pyörätien paikalle kadun länsireunaan tarkoittaisi pidempää kiertoa Veturitietä pohjoiseen suuntautuvalla liikenteelle. Katusuunnitelmassa esitetty osa yhdistetystä jalkakäytävästä ja pyörätiestä Palkkatilanportin eteläpuolella muuttuu jalkakäytäväksi.

Palkkatilanportin risteyskohdalla kadun itäreunan pyöräliikenteen järjestelyitä on muutettu luonnosvaiheesta. Aiemmin pyörätien ja jalkakäytävän välissä ollut erotuskaista siirretään pyörätien ja ajoradan väliin. Erotuskaista mahdollistaa liikennevalo-opastinten toteuttamisen myöhemmin ja mahdollistaa kääntyvän pyöräilijän ryhmittymisen paremmin pyörätien reunaan. Pyörätien leveys on risteysalueen kohdalla 2,5m ja se riittää kääntyvien pyöräilijöiden ryhmittymiseen. Merkintöjä voidaan tarkentaa liikenteenohjaussuunnitelmassa. Tasoon upotettu reunatuki korostaa väistämismittisuutta. Jalkakäytävä erotellaan pyörätiestä reunatuella koko matkalla kolmitasoon.

Veturitien tiemerkinä on korjattu suunnitelmaehdotukseen pyörätien jatkeen osalta.

Palaute:

Pasilankatu on loistava esimerkki paikasta, johon yksisuuntainen pyörätie ei sovi lainkaan. Ei kukaan lähde vaihtamaan kadun puolta lyhyellä matkalla, kun siinä joutuu vielä jonottamaan liikennevaloissa Pasilansillan ja Veturitien kohdalla. Kyse ei ole mistään autoilijalle helpposta kaistanvaihdesta vaan pitkästä kiertoreitistä.

Itäpuolella on lisäksi olemassaoleva tiukka mutka tullessa Veturitiele, jossa saadaan aikaan vastakkaisia törmäyksiä. Veturitiestä tuli valitettavasti kokonaisuutena leveä moottoritie, joka syö kamalasti arvokasta tonttitilaa Pasilan alatasolta tunneleineen päivineen.

Mainituista syistä pyörätiet on ehdottomasti toteutettava tässä kaksisuuntaisina tai muutettava yhdistetyiksi kevyenliikenteenväyliksi.

Kaksisuuntainen pyörätie mahtuu myös loistavasti Pasilansillan etelälaidalle, ja se olisi myös muutettava virallisesti kaksisuuntaiseksi. En ole ainoa, joka ajaa eteläpuolta molempiin suuntiin.

Toissijaisesti pyöräkaistojen risteyksistä on vähintään poistettava liikennevalot, jotta puolenvaihdos sujuu paremmin. Mitä vähemmän kaupungissa on liikennevaloja, sitä paremmin pyöräliikenne kulkee.

Kiitettävää on, että autokaistojen määrää vähennetään ja linjojen 500/510 bussipysäkki siirtynee samaan kohtaan kuin ratikka.

Puiden poistamista kannattaa vielä harkita, Pasilassa ehdottomasti tarvitaan enemmän puita eikä vähemmän!

VUOROVAIKUTUSMUISTIO

Vastaus:

Esitetty yksisuuntainen järjestely on tavoiteverkon mukainen. Kaksisuuntaiset tavoitelevyyden mukaiset pyörätiet eivät mahtuisi katualueelle. Alueen maankäytön kehittyessä jalankulkijoiden määrän arvioidaan kasvavan kadun itäreunassa. Jalankulun ja pyöräliikenteen erottelu on liikenneturvallisuuden kannalta tärkeää. Kadun itäreunan jalkakäytävä erotellaan reunakivellä kolmitasoon.

Ylityspaikkojen kohdalla yksisuuntaiset järjestelyt on havaittu kaksisuuntaisia järjestelyitä turvallisemmiksi. Pyöräliikenteen ylityspaikkoja pyritään sijoittamaan mahdollisimman tiheästi turvallisuus huomioiden.

Liikennejärjestelyiden toiminnallisuus ja turvallisuus määrittelevät välttämättömän tilantarpeen katualueella. Lisäksi kadun alle sijoitettava kunnallistekniikka rajoittaa puiden sijoittelua. Mahdollisen aukikaivuutarpeen takia puita ei voida sijoittaa kunnallisteknisten putkien ja johtojen päälle. Puita pyritään säilyttämään niin paljon, kuin mahdollista. Samalla uusia puita ja muuta katuvihreää pyritään lisäämään katualueelle niin paljon, kuin se on tilan puolesta mahdollista.

Palaute:

Tutustuin nyt nähtävillä olevaan Pasilankadun katusuunnitelmaluonnokseen.

Silmään pisti puiden väheneminen. Pasilankadulla laskin kartasta, että 10 puuta pois ja vain 4 uutta tilalle.

Jo tilanne ± 0 olisi huomattava heikennys, kun poistuvat puut tyyppillisesti vanhempia ja isompia kuin uudet. Nyt mennään puiden määrässä pahasti miinukselle.

Ymmärrän, että joissain aivan pakottavissa poikkeustilanteissa on välttämättömää vähentää puiden määrää, mutta se tulisi perustella huolella ja kompensoida lähialueen muilla kaduilla huomattavan lisäyksenä kaikenlaiseen vihreään. Nyt saman alueen kahdessa suunnitelmassa molemmissa ollaan vähentämässä puiden määrää, eikä mitään varsinaista pakottavaa syytä tähän näy

Voisiko nämä saada takaisin piirustuspöydälle niin, että puiden määrässä päästään edes hiukan plussalle?

Vastaus:

Luonnoksessa oli virheellisesti vanhentunut pohjakartta ja poistettavia puita oli esitetty enemmän kuin niitä oikeasti on. Poistettavia puita on 4kpl ja uusia istutettavia puita on 3kpl.

Liikennejärjestelyiden toiminnallisuus ja turvallisuus määrittelevät välttämättömän tilantarpeen katualueella. Lisäksi kadun alle sijoitettava kunnallistekniikka rajoittaa puiden sijoittelua. Puita pyritään säilyttämään niin paljon, kuin mahdollista. Samalla uusia puita ja muuta katuvihreää pyritään istuttamaan katualueelle niin paljon, kuin se on tilan puolesta mahdollista.



VUOROVAIKUTUSMUISTIO

Tämä muistio toimitetaan esilläolon aikana palautteita jättäneille ja julkaistaan suunnitelma-asiakirjojen yhteydessä Helsingin kaupungin verkkosivuilla.

Projektinjohtaja

Eino Kattilakoski

Tiedoksi

Palautteen antajat