

VUOROVAIKUTUSMUISTIO

Asemapäällikönkatu välillä Ratapihantien - Ratamestarinkatu

Palautteet katusuunnitelmaluonnoksesta 31527/1 (esillä 23.6. – 6.7.2021)

Tähän muistioon on kerätty tiivistelmä suunnittelun aikaisesta vuorovaikutuspalautteesta.

Katusuunnitelman lähtökohtana on, että kadun rakentaminen mahdollistaa Kalasatamasta Pasilaan -raiotien 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. Lisäksi yksi palaute jätettiin Helsingin kaupungin palautejärjestelmän kautta.

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

VUOROVAIKUTUSMUISTIO

Kalasadamasta Pasilaan hankkeen katu- ja liikennesuunnitelmaluonnoksista aiemmassa vaiheessa saadut palautteet:

Asemapäällikönkadun ja Pasilankadun osalta esiteltiin tässä vaiheessa liikennesuunnitelmaluonnoksia. Tähän muistioon on koottu Asemapäällikönkatua koskevat palautteet.

Palaute:

Kaupunki aikoo rakentaa raitiotien Vallilanlaakson puiston ja Mäkelänrinteen viheralueiden läpi Pasilaan. Raitiotie yhtyy Itä-Pasilan nykyiseen raitiotieverkkoon Mäkelänrinteen kohdalla.

Pasilassa nämä viherratikat eivät kuitenkaan käytä valmista Messukeskuksen ja Pasilan aseman kautta kulkevaa reittiä, vaan niille halutaan raivata uusi reitti Asemapäällikönkadun kautta. Uusien raiteiden takia Ratamestarinkadulta ja Asemapäällikönkadulta aiotaan kaataa nelisenkymmentä vanhaa katupuuta.

Ratamestarinkadun ja Asemapäällikönkadun puurivistöt ovat olleet olennainen osa Itä-Pasilan katutason alkuperäistä maisemaa jo kohta viiden vuosikymmenen ajan. Vanhoja katupuuta ei pitäisi ruveta viherratikoiden takia kaatamaan, varsinkin kun valmis toimiva raideyhteys on jo olemassa Messukeskuksen kautta.

Olemassaolevan raideyhteyden käyttämisellä välttyttäisiin lisäksi myös koko katuremontin aiheuttamilta lisäkustannuksilta.

Vastaus:

Puita joudutaan valitettavasti poistamaan uusien rata- ja katujärjestelyjen vuoksi. Korvaavia istutuksia tehdään mahdollisuuksien mukaan. Välikaistojen kasvillisuutta monipuolistetaan ja kapeille kaistoille, joissa puut eivät mahdu kasvamaan, sijoitetaan köynnösrakenteita.

Reitti Radanrakentajantieltä Messukeskuksen kautta Pasilan asemalle on 2–3 minuuttia hitaampi kuin suoraan Asemapäällikönkadun kautta. Useamman minuutin kierroksella on merkittävä vaikutus joukkoliikenteen houkuttelevuuteen. Matka-aikojen ero vastaa noin kahta pysäkinväliä. Nopeutus myös tarkoittaa, että jokaiselle pysäkille voi kävellä 150–200 metriä kauempaa ja päästä samassa ajassa perille.

2–3 minuutin hidastus vaikuttaisi myös merkittävästi liikennöinnin kustannuksiin sekä tarvittavien vaunujen määrään että kuljettajien työtuntien kautta. Liikennöinti muodostaa pidemmällä aikavälillä suuremman osan raitioliikenteen kustannuksista kuin radan rakentaminen.

Raitiovaunujen reitin oikaiseminen on siis olennainen osa raitiolinjojen lisäämistä ja kilpailukyvyyn parantamista. Oikaisu sisältyi myös vuonna 2015 hyväksytyyn raitioliikenteen linjastosuunnitelmaan Kalasadamasta tulevan linjan toteutuksesta riippumatta.

Palaute:

Osaatko sanoa, miksi kaadettava puu -merkintää ei ole merkitty merkintäselosteiden luetteloon?

Laskujeni mukaan kaadettavia puita on

- liikenneympyrästä pohjoiseen 9 kpl
- liikenneympyrästä länteen 10 kpl
- liikenneympyrästä etelään 16 kpl

Voisitko ystävällisesti vahvistaa nuo lukumäärät, ne näkyvät hyvin huonosti karttaliitteessä.

Kertoisitko myös, miksi liikenneympyrän eteläpuolelle tarvitaan mitään katumuutoksia, kun uusi raitiolinja kulkee ympyrän pohjoispuolelta Asemapäällikönkadulle.

Vastaus:

Poistettavien puiden merkintä on jäänyt epähuomiossa puuttumaan piirustusmerkinnöistä. Piirustusmerkintä lisätään katusuunnitelmaehdotukseen.

Poistettavia puita on tämän hetkisen arvion mukaan:

- liikenneympyrästä pohjoiseen 9 kpl
- liikenneympyrässä 2 kpl
- liikenneympyrästä länteen 10 kpl
- liikenneympyrästä etelään 16 kpl

Korvaavia puustutuksia on esitetty suunnitelmapiirustuksissa. Muutoksia liikenneympyrän eteläpuolelle tehdään, jotta raitiovaunut saapuisivat liittymään omalta uraltaan. Tällöin liikennevaloetuksien toteuttaminen olisi helpompaa ja siten raitiovaunujen liikennöinti sujuvampaa.

Poistettavien ja istutettavien puiden määrää päivitetiin esilläolleeeseen katusuunnitelmaluonnokseen ja määrät ovat tarkentuneet katusuunnitelmaehdotuksessa:

Asemapäällikönkadun katusuunnitelmassa Ratapihantien ja Ratamestarinkadun välillä esitetään poistettavaksi 39 katupuuta. Säilytettäviä puita on 2 kpl. Uusi istutettavia puita on 16 kpl. Katuvihreää lisätään erotuskaistoille istutettavilla monilajisilla pensas- ja perennaistutuksilla, raitiotien päällysrakenteessa käytettävällä nurmikivellä ja yhteiskäyttöpylväisiin kiinnitettävillä köynnöskasveilla. Lisäksi jatkosuunnittelussa selvitetään mahdollisuutta istuttaa uusia puita kirjuriinpuistikon eteläreunaan.

Palaute:

Kerroitte että muutoksia liikenneympyrän eteläpuolelle tehdään, jotta raitiovaunut saapuisivat liittymään omalta uraltaan. Eikö vaunut jo nyt saavu liittymään omalta uraltaan, koska siellä kulkee olemassaoleva raitiolinja?

Toisekseen, miksi Vallilanlaakson raitiovaunut eivät käytä valmista Messukeskuksen ja Pasilan aseman kautta kulkevaa reittiä, jolloin Itä-Pasilan katuja ei tarvitsisi lainkaan ruveta kaivamaan ylös?

Vastaus:

Nykyisin raitiovaunut saapuvat liittymään samalla kaistalla kuin autot. Raitiovaunujen saapuminen liittymään eri kaistalla kuin autot mahdollistaa raitiovaunujen valo-ohjauksen kiertoliittymän läpi eri vaiheessa kuin autot, mikä nopeuttaa raitiovaunuliikennettä ja sujuvoittaa liittymän toimintaa. Nykyinen järjestely ei enää toimisi riittävän sujuvasti, kun liittymässä kulkee nykyistä enemmän raitioliikennettä.

Messukeskukseen kautta kiertämiseen on vastattu muistiossa edellisen palautteen kohdalla.

VUOROVAIKUTUSMUISTIO

Palaute:

Koska on tarkoitus alkaa Asemapäällikönkadulla rakennustyöt raitiolinjojen osalta?

Vastaus:

Asemapäällikönkadulla työt alkavat tämän hetken arvion mukaan keväällä 2022.

Palaute:

Mahtuisiko Asemapäällikönkadun laajennettaville viherkaistoille uudet puut kaadettavien tilalle?

Vastaus:

Puita ja muuta katuvihreää pyritään saamaan kadulle mahdollisimman paljon. Asemapäällikönkadun suunnitelma on vielä liikennesuunnitelmatasolla ja katuvihreän osalta suunnitelma tarkentuu katusuunnitteluvaiheessa. Kadun poikkileikkauksen muuttumisen takia valtaosa puista joudutaan joka tapauksessa kaatamaan ja istuttamaan uusia puita tilalle.

Palaute:

Istutetaanko uudet puut suurikokoisina vai taimina?

Vastaus:

Kaikki puut istutetaan taimina. Taimien koot varmistuvat rakennussuunnitteluvaiheessa.

Palaute:

Miten hyvin raitiovaunuille saadaan varmistettua esteetön kulku Itä-Pasilassa näillä ratajärjestelyillä? Eli niin että eivät jää autoruuhkaan jumittamaan.

Vastaus:

Uudet radat rakennetaan kokonaan omille kaistoilleen, joten niillä kulku on varmasti sujuvaa. Nykyistä rataa Teollisuuskadulta tultaessa on myös tarkoitus siirtää omalle kaistalleen jonkin matkaa ennen Asemapäällikönkadun kiertoliittymää.

Palaute:

Esillä ollut Ratamestarinkadun katusuunnitelma edustaa nykyistä parempaa toiminnallisuutta ja viihtyisyyttä. Erityisen tervetullutta on mielestäni kiertoliittymän keskiosan uusi kasvillisuus ja uudet harkitut pinnoitteet.

Nykyisin kiertoliittymän lounaiskulmaan kertyy jäätä, sohjoa ja vesilammikko, joka haittaa mm. jalankulkijoita ja ratikoita, koska niiden kiskot jäävät veden alle. Kuljettajat tämän asian tuntevat hyvin, koska joutuvat ajamaan paikassa erityisen varovasti. Hulevesiviemärin suuaukko on liittymästä pari metriä etelään kohdassa, joka 5-10 senttiä Asemapäällikönkadun ja Ratamestarinkadun kaarretta korkeammalla Sähköttäjänkatu 2:n kohdalla. Olen keväisin käynyt avaamassa viemärin aukkoa ja siis poistanut pakkautunutta lunta ja jäätä paikasta, jossa viemärin suuaukko on. Lumen poistajat vielä kasaavat lunta viemärinaukon päälle, jolloin sulanut vesi jää kadulle. Olin pettynyt, kun Asemapäällikönkadun uuden pyöräkaistan

VUOROVAIKUTUSMUISTIO

tekemisen yhteydessä tätä ei korjattu eikä nyt nähtävillä olleessa suunnitelmassakaan ole asiasta erikseen mainintaa, vaikkakin on mahdollista että epäkohta korjaantuisi uuden suunnitelman mukaisella rakentamisella.

Vastaus:

Myöhemmin tehtävässä kadun rakennussuunnittelussa kadun tasaus ja kuivatus suunnitellaan tarkasti. Tasaus ja kuivatus suunnitellaan siten, että hulevedet ohjautuvat kaivojen kautta hulevesiviemäriin ja viemäroinnin mitoitus varmistetaan, jolloin vesi ei lammikoidu kadulle.

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

Suunnitelmaluonnoksessa Asemapäällikönkadun ja Ratapihantien risteyksessä pyöräkaistan ajolinja on liian haastava, kun ajetaan Ratapihantietä pohjoiseen. Liikenteenjakaajan muodon takia risteuksen ylittävä pyöräliikenne joutuisi mutkittelemaan. Saareke tulee suunnitella uudelleen tai poistaa suunnitelmasta, koska liikenneturvallisuuden ja ennakoitavuuden takia pyöräkaistan suoruuksien selkeys on tärkeää risteysalueella.

Vastaus:

Tämä on korjattu suunnitelmaehdotukseen. Ratapihantien suuntaisen pyöräkaistan linjaus on suoritettu.

Palaute:

Asemapäällikönkatuun liittyville vähäisemmille kaduille – Ratavartijan-, Kirjurin- ja Sähköttäjänsäädäntä – voisi suojatien sijaan suunnitella ylijatketut jalkakäytävät. Ratkaisu korostaa ajoneuvojen kuljettajille jalankulkijoiden väistämismuutetta ja helpottaa olennaisesti pyörätuolia tai rollaattoria käyttävien liikkumista. Pyöräliikenteen osalta ylijatkettu jalkakäytävä parantaisi kadulla kulkevan pyörätien laatutasoa, kun voidaan välttää useita pyörätien korkeustason ylös ja alas siirtymisiä. (Lainaus suunnitteluohjeesta: ”kun jalkakäytävä on jatkettu sivusuunnan ajoradan yli, kolmitasopyörätie pidetään yleensä omalla tasollaan”.) Koska pyöräliikenteen tavoiteverkossa Asemapäällikönkatu on baanatasoa, on ylimääräisiä nousuja ja laskeutumisia syytä välttää hyödyntämällä ylijatkettuja jalkakäytäviä. Ylijatkettuja jalkakäytäviä on Helsingissä esimerkiksi seuraavien vähäliikenteisten katujen ja raitiovaunun liikennöityjen katujen risteyksissä: Telakkakatu–Hernesaarenkatu, Norrtäljantie–Teinintie sekä Hämeentie–Lintulahdenkatu.

Vastaus:

Kadun liittymät on suunniteltu nykytilanteen mukaisiksi. Itä-Pasilan liikenteellinen kokonaistarkastelu on tarpeen tehdä tulevaisuudessa. Jatkosuunnittelussa on tavoitteena yhdenmukaistaa alueen liikennejärjestelyitä ja liikenteenohjausta. Tähän kuuluvat mm. ylijatketut jalkakäytävät. Ylijatkettuisten jalkakäytävien toteuttaminen Asemapäällikönkadulle tässä vaiheessa tarkoittaisi, että kadun järjestelyt poikkeaisivat Itä-Pasilan järjestelyistä yleisesti.

VUOROVAIKUTUSMUISTIO

Ylijatkettujen jalkakäytävien aiheuttamat tasausmuutokset sivukaduilla aiheuttaisivat laajempia hulevesien hallintaan liittyviä toimenpiteitä, joita ei ole mahdollista toteuttaa tämän hankkeen yhteydessä.

Palaute:

Pääpiirteittäin samat ongelmat (viittaus Pasilankadun katusuunnitelmasta saatuun palautteeseen) koskevat Asemapäällikönkatua, jossa on toki valtavasti enemmän leveyttä ja vähemmän liikennettä, jolloin puolenvaihto on vähän helpompi. Tarkasti on huomioitava risteävä autoliikenne, jo nykyisellään on eteläpuoleisista luolista ja sisäpihoista tullut usein kylkeen kuljetusliikennettä, joka ei näe pyöräilijää ajoissa.

- Onko tarpeellista, että autoliikenne voi kääntyä raitiotien "yli" kääntyville kujille, vai voisiko sen ohjata käydä kääntymään kiertoliittymässä?

- Onko mahdollista tehdä samassa projektissa punaisella asfaltilla ja selkeällä reitillä "liittymä" Junailijankujan yläpuolella kulkevalle sillalle? Nykyinen kierto on aika pitkä ja ahdas, ja siinä on aina paljon jalankulkijoita, jotka kulkevat miten sattuu.

- Myös epäselvät katujenylitysten reitit (Ratapihantie ainakin) tulee osoittaa punaisella asfaltilla.

- Erityishuolta on pidettävä, että raitiotien risteyksissä (ympyrä) ei joudu ajamaan vaihteeseen sivuttain tai muutoin niin että eturengas jää raiteeseen kiinni - 90 asteen kulmat tärkeitä.

- Tämä ao. saareke on turhaan tiellä ahtaassa risteyksessä. Sen viereen sumputtuu jalankulkijoita ja pyöräilijöitä. Se ei ole suunnittelualueella, mutta voisiko sen poistaa tai pienentää?

Vastaus:

Kadun liittymät säilyvät nykyisellään. Samoin kääntyminen molemmilta ajoradoilta sivukaduille ja kiinteistöille säilyy nykyisellään. Sivukaduille ja tonteille kohdistuvan liikenteen kierrättäminen Ratamestarinkadun ja Asemapäällikönkadun kiertoliittymän kautta saattaa heikentää joukkoliikenteen sujuvuutta kadulla. Alueen liikennejärjestelyitä tarkastellaan osana alueen laajempaa jatkosuunnittelua

Pyöräteiden ja raitiotien risteyksissä on huomioitu pyörätien ja kiskon risteämiskulman vähimmäisarvo.

Tämän hankkeen yhteydessä ei ole mahdollista toteuttaa yhteyttä Asemapäällikönkadulta Junailijankujan ylikulkusillalle. Mahdollisuutta yhteydelle tarkastellaan alueen jatkosuunnittelussa.

Tässä katusuunnitelmassa ei oteta kantaa Ratapihantien liittymäalueeseen kokonaisuutena.

Palautteessa mainittu saareke Ratapihantien Pasilansillan puoleisessa reunassa sijoittuu suunnittelualueen ulkopuolelle ja se on esitetty Asemapäällikönkadun katusuunnitelmassa viitteellisenä. Liikenteenohjauksen kannalta kyseinen saareke on tarpeellinen.

Palaute:

Tutustuin nyt esillä olevaan Asemapäällikönkadun katusuunnitelmaluonnokseen.

Silmään pisti puiden väheneminen. Laskin kartasta, että 28 puuta pois ja vain 14 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 välttämätöntä vähentää puiden määrää, mutta se tulisi perustella huolella ja kompensoida lähialueen muilla kaduilla huomattavan lisäyksenä kaikenlaiseen vihreään. Nyt suunnitelmassa ollaan vähentämässä puiden määrää, eikä mitään varsinaista pakottavaa syytä tähän näy. Esimerkiksi Asemapäällikönkadun piirroksissa leikkauksessa A–A on piirretty peräti 3+2 autokaistaa jalkakäytävien, pyöriteiden ja ratikkakiskojen lisäksi. Eihän tilanne voi olla se, että tilaa voi tuhjata viidelle autokaistalle, mutta mitenkään ei ole tilaa yhdellekään lisäpuulle.

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

Vastaus:

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. Kadulle asennetaan mm. nurmikiveä ja yhteiskäyttöpylväisiin kiinnitetään köynnöksiä.

Alueen jatkosuunnittelussa tarkastellaan mahdollisuutta istuttaa lisää puita Kirjurinpuistikon eteläreunaan.

Palaute:

Asemapäällikönkadun välillä Ratapihantie–Ratamestarinkatu katusuunnitelmaluonnos esillä 23.6.–6.7.2021 suunnitelmaluonnoksen länsipään ryhmittymiskaistojen määrä on mielestäni ylimitoitettu (3kpl) kadun liikennemääriin nähden. Tiputtamalla yhden kaistan pois saisi risteyksen lähistölle lisättyä katupuita mikä lisäisi alueen viihtyisyyttä. Kantakaupungin alueella kaistojen määrää tulisi muutenkin yleisesti karsia ja ajokaistoja kaventaa ajonopeuksien hillitsemiseksi ja katupuiden lisäämiseksi.

Vastaus:

Ratapihantielle liittyvän suunnan kaistamäärä vähenee neljästä kolmeen. Esitetty kaistamäärä on liikennemallinnusten perusteella tarpeellinen liikenteen sujuvuuden kannalta. Alueen maankäyttö on sellaista, että liikenne painottuu ruuhka-aikoihin. Liikenteen kaistamäärät mitoitetaan simuloinneilla, joissa käytetään arvioita tulevaisuuden liikennemääristä. Simulointia tehdään säännöllisesti ja tilannetta seurataan, koska nykytilanteen liikennemäärissä, joihin arviot tulevaisuuden liikennemääristä perustuvat, on epävarmuustekijöitä. Kaistojen lukumääriä voidaan arvioida alueen kokonaistarkastelussa ja jatkosuunnittelussa.



VUOROVAIKUTUSMUISTIO

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

Projektinjohtaja

Eino Kattilakoski

Tiedoksi

Palautteen antajat