

VUOROVAIKUTUSRAPORTTI

Hermannin rantatie asemakaavan muutos (nro 12578)

Vuorovaikutusraportin sisältö

Vuorovaikutusraportissa esitetään yhteenvedot asemakaavan ja asemakaavan muutoksen (kaavaratkaisu) valmisteluajana saaduista kannanotoista, mielipiteistä, muistutuksista ja lausunnoista (huomautukset) sekä vastineet niihin.

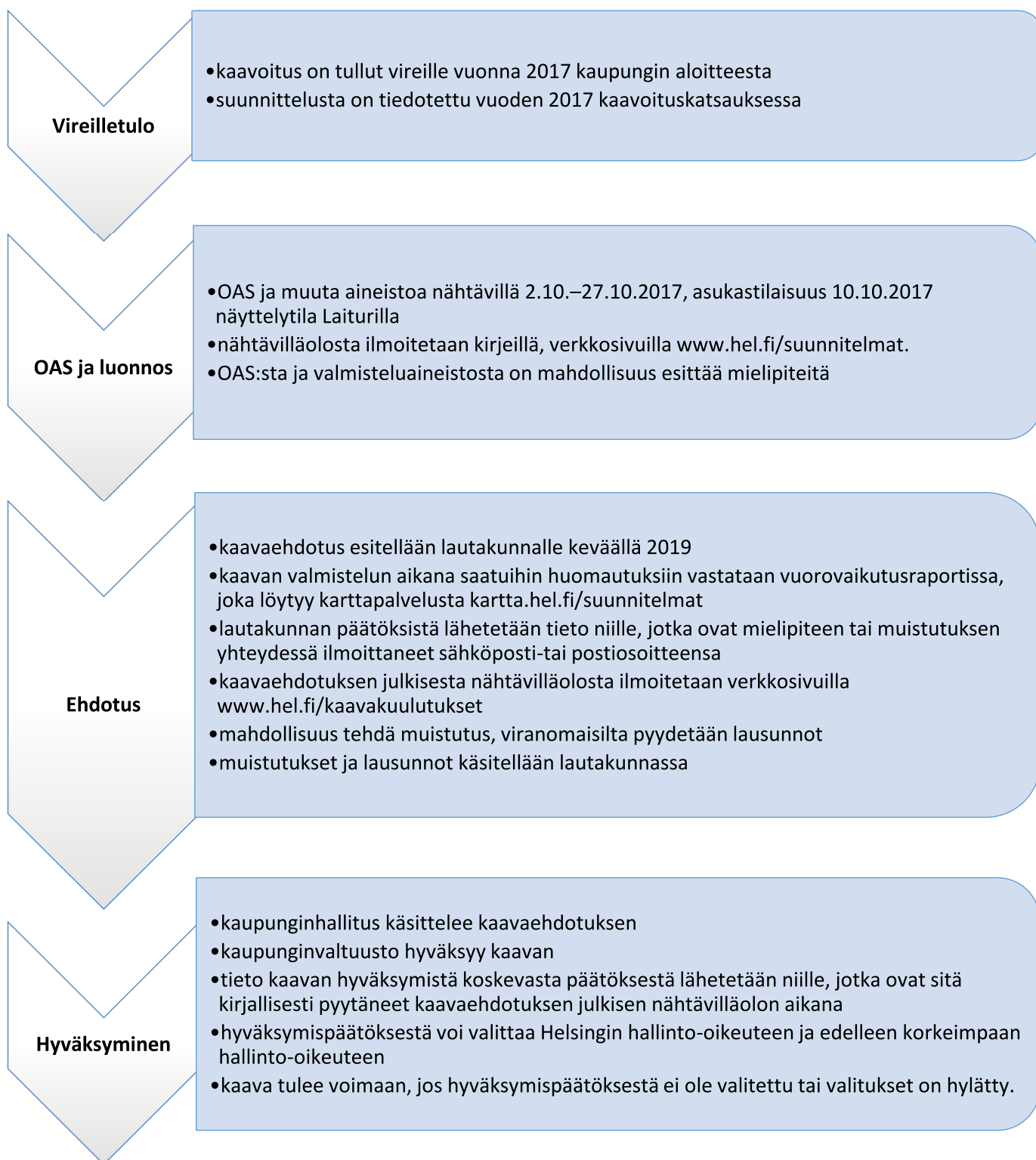
Jäljennökset kaikista kaavan valmisteluajana saaduista kannanotoista, mielipiteistä, muistutuksista ja lausunnoista ovat nähtävissä Helsingin kaupungin kirjaamossa, käyntiosoite: Kaupungintalo, Pohjoisesplanadi 11–13.

Kaavaan liittyvä Kalasatama-Pasila –raitiotien keskustelutilaisuus järjestettiin 10.10.2017, josta kirjoitettiin muistio.

LIITE

Asukastilaisuuden (10.10.2017) muistio

Kaavoituksen eteneminen



YHTEENVEDOT ESITETYISTÄ HUOMAUTUKSISTA JA VASTINEET NIIHIN

Osallistumis- ja arviointisuunnitelman sekä kaavan valmisteluaineiston nähtävilläolo
2.10.–27.10.2017

Yhteenveto viranomaisten kannanotoista

Viranomaisten kannanotot osallistumis- ja arviointisuunnitelmasta sekä valmisteluaineistosta kohdistuivat liikenneyhteyksiin- ja järjestelyihin.

Kannanotoissa esitetyt asiat on otettu huomioon kaavatyössä siten, että bussikaistojen toteuttaminen mahdollistetaan asemakaavassa.

Kannanotot osallistumis- ja arviointisuunnitelmasta sekä valmisteluaineistosta saatiin seuraavilta asiantuntijaviranomaisilta:

- Helsingin seudun liikenne -kuntayhtymä (HSL)
- Helsingin seudun ympäristöpalvelut -kuntayhtymä (HSY)
- Kulttuurin ja vapaa-ajan toimiala, kaupunginmuseo

Vastineet viranomaisten kannanottoihin

Helsingin seudun liikenne –kuntayhtymä (HSL) esittää (23.10.2017), että jatkosuunnittelussa on otettava huomioon Kustaa Vaasan tien suunnasta Kalasatamaan suuntautuvan bussiliikenteen määrän merkittävä kasvu, kun Kalasatamaan päätetään päätepysäkin valmistuessa useita tällä hetkellä Rautatientorille päättyviä bussilinjoja. Muutoksella voidaan vähentää Helsingin ydinkeskustaan saapuvaa bussiliikennettä, joka parantaa Hämeentien sektorin viihtyisyyttä sekä vähentää Rautatientorin ruuhkaisuutta. Linjojen päättäminen Kalasatamaan lyhentää bussien kierrosaikaa, joka puolestaan mahdollistaa bussiliikenteen palvelutason kehittämisen. Palvelun kehittäminen kuitenkin edellyttää, että bussiliikenteen sujuvuus ja luotettavuus varmistetaan Hermannin rantatien osuudella joukkoliikenteen etuisuuksilla.

Hermannin rantatiellä on HSL:n mielestä sujuvan ja luotettavan bussiliikenteen turvaamiseksi selkeä tarve bussikaistojen toteutukselle. Pelkät ajoratapysäkit eivät ole HSL:n mielestä riittävä tapa turvata bussiliikenteen etuisuutta henkilöautoliikenteeseen nähden, vaan ratkaisun pitää perustua vastaaviin bussiliikenteen kaistoihin kuin muillakin sisääntulokaduilla. HSL joutuu arvioimaan bussien päätepysäkin siirron Kalasatamaan uudelleen, mikäli Hermannin rantatielle ei toteuteta riittäviä bussetuisuuksia.

Vastine

Asemakaava mahdollistaa pääosin 2+2 -kaistaiset ajoradat Hermannin rantatien pohjoisosaan. Hermannin rantatien pohjoiseen johtavalle suunnalle tulee kolmas kaista Haukilahdenkadusta pohjoiseen. Uloimpia ajokaistoja esitetään bussi- ja tavaraliikenteen kaistoiksi Verkkosaarenkadun ja Hermannin rantatien ramppien välillä. Hermannin rantatien, Kustaa Vaasan tien ja Hämeentien liittymän järjestelyt pysyvät toistaiseksi ennallaan. Kustaa Vaasan tien liittymän uusia ratkaisuja tullaan tutkimaan Viikki-Malmi –raitiotien yleissuunnitelman yhteydessä, sillä mm. kyseisen raitiolinjan pysäkkijärjestelyt vaativat muutoksia liittymäalueelle.

Bussi- ja tavaraliikenteen kaistoista aiheutuu autoliikenteelle melko pieniä viiveitä. Ruuhka-aikoina autoliikenteen matka-ajat kasvavat Hermannin rantatien osuudella noin 15-20%, mikä tarkoittaa ajassa mitattuna noin 1-4 minuuttia. Aamuhuipputunnin aikana keskustaan päin suuntaava autoliikenne hidastuu noin minuutin ja bussiliikenne nopeutuu noin minuutin. Iltapäivän huipputunnin aikana pohjoiseen suuntaavan autoliikenteen ajoajat vaihtelevat voimakkaasti jatkossakin Kustaa Vaasan tien liittymäalueen pullonkaulasta johtuen. Voimakkaassa ruuhkassa autoliikenteen matka-aika kasvaa noin 28 minuutista noin 32 minuuttiin bussi- ja tavaraliikenteen kaistan vuoksi. Viive aiheutuu lähinnä jonotustilan pienenemisestä Haukilahdenkadun eteläpuolella. Bussiliikenne hyötyy omasta kaistastaan voimakkaimman ruuhkan aikaan jopa noin 20 min. Tarkastelut on tehty vuoden 2025 liikenne-ennusteen mukaan.

Seuraavat tahot ilmoittivat, ettei ole lausuttavaa: Helsingin seudun ympäristöpalvelut –kuntayhtymä (HSY) ja Kulttuurin ja vapaa-ajantoimiala (kaupunginmuseo).

Yhteenveto mielipiteistä

Mielipiteet osallistumis- ja arviointisuunnitelmasta sekä valmisteluaineistosta kohdistuivat liikenneyhteyksiin- ja järjestelyihin, pysäköintiin, polttoainejakeluun, yhdyskuntatekniseen huoltoon ja rakentamisen vaiheistukseen.

Mielipiteet on otettu huomioon kaavoitustyössä siten, että liikenneyhteyksiin- ja järjestelyihin, polttoainejakeluun, yhdyskuntatekniseen huoltoon ja rakentamisen vaiheistukseen tullaan kiinnittämään huomiota jatkosuunnittelussa.

Kirjallisia mielipiteitä saapui 7 kpl.

Mielipide maa- ja biokaasun tankkausasemasta (Gasum Oy)

Gasumilla ei ole huomauttamista Hermannin rantatien asemakaavan muutokseen. Pyydämme kuitenkin ottamaan huomioon Gasum Oy:n maa- ja biokaasun tankkausaseman, joka on nimeltään ”Hermannin” ja sijaitsee korttelissa 10273.

Hermannin rantatien varrella on Auris Kaasunjakelun kaasuputkia, jotka pitää ottaa myös huomioon alueen suunnitelmissa.

Vastine

Tankkausasema ja alueen nykyiset kaasuputket on huomioitu aluetta koskevassa asemakaavassa (kaava numero 12375), joka on tullut voimaan 27.1.2017. Vireillä oleva Hermannin rantatien asemakaavan muutos huomioi tankkausaseman ja nykyiset johtolinjat.

Mielipide huoltoaseman liikennejärjestelyistä (BC Real Estate Oy)

BC Real Estate Oy esittää (25.10.2017), että Hermannin rantatien tehokas liikenteenvälityskyky on tärkeää tontilla operoivalle Neste-K-konseptille. Hankkeen jatkosuunnittelussa tulee pyrkiä minimoimaan haitat Hermannin rantatien sujuvalle liikenteenvälityskyvylle ja tontin saavutettavuudelle niin hankkeen jälkeen kuin hankkeen pitkänä rakentamisaikana (materiaalin mukaan jopa 5 vuotta). Rakentamisaikainen liikennöinti kadulla molempiin suuntiin ei saa estyä tilaisestikään ja tontille ajo tulee turvata kaikissa olosuhteissa tarvittaessa väliaikaisjärjestelyin.

Jo nykyisellään tontin pinta-ala ja muoto asettavat haasteita tontin tehokkaan operoinnille liikenneasemakäytössä. Tontilla on mm. kevyen liikenteen väylään (ja katualueeseen) rajoittuva parkkikampa. Mikäli tätä Neste-K-konseptille tärkeää paikoitusalueetta joudutaan katutekniikan vuoksi siirtämään sisäänpäin, menetetään välttämättömiä auto-paikkoja ja tila polttonesteen jakelun ja muun liiketoiminnan (autopesu, kahvio ja etumyymälä) asiakasliikenteelle vähenee ja kolaririski tontilla kasvaa. Edellä mainituista syistä toivomme, että kaupunki tutkii katutekniikan sijoittamismahdollisuuksia niin, että tontin pinta-ala ei pienene eikä parkkipaikkoja menetetä tai että tontin pienentyminen ja parkkipaikkojen vähentyminen ovat mahdollisimman vähäistä.

Esitetyistä suunnitelmista ei käy ilmi, muutetaanko Vanhan talvitien ja Hermannin rantatien risteysjärjestelyitä. Toivomme, että nykyiset valohjatut kääntymiset sekä oikealle että vasemmalle ovat käytössä niin hankkeen rakentamisaikana kuin sen jälkeen.

Vastine

Korttelin 21274/12 liikennejärjestelyt on otettu huomioon kaavan ja liikennesuunnitelman laadinnassa. Hermannin rantatien ja Vanhan Talvitien risteysalue siirtyy noin sijansa verran etelämmäs, mutta tonttiliittymät säilyvät lähes nykyisillä paikoillaan. Tontille ajo on esitetty kaavan liikennesuunnitelmassa 6933. Tontille ajo säilyy nykyisellä paikalla niin hankkeen rakentamisaikana kuin valmistumisen jälkeen.

Tontti on kaavassa mukana, koska Hermannin rantatien kadun rakenteet ulottuvat osittain (1-1,5 m) katuun rajautuvien tonttien puolelle. Kaavassa esitetään tonttien rajaa siirrettävän siten, että Hermannin rantatien kaikki rakenteet sijoittuvat katualueelle. Tonttien nykyiset toiminnot eivät muutu, joskin työaikaiset järjestelyt tuovat muutoksia. Huoltoaseman tontin kohdalla rajan siirto on arvion mukaan niin vähäinen, ettei tontin toimintoja tarvitsee poistaa tai siirtää.

Hermannin rantatien ja Vanhan Talvitien liittymä on jatkossakin valo-ohjattu ja liittymässä on sallittua kääntyä kaikkiin suuntiin.

Hermannin rantatien uloimpia kaistoja esitetään bussi- ja tavaraliikenteen kaistoiksi, joista aiheutuu autoliikenteelle melko pieniä viiveitä. Ruuhka-aikoina autoliikenteen matka-ajat kasvavat Hermannin rantatien osuudella noin 15-20%, mikä tarkoittaa ajassa mitattuna noin 1-4 minuuttia. Suurin viive syntyy iltapäivän huipputunnin aikana pohjoiseen suuntaavalle autoliikenteelle Kustaa Vaasan tien liittymän pullonkaulasta johtuen. Kyseisen liittymäalueen järjestelyitä tullaan tutkimaan Viikki-Malmi –raitiotien suunnittelun yhteydessä.

Mielipiteet Kalasataman ja Pasilan välille Vallilanlaakson kautta rakennettavasta raitiotielinjasta ja linjan yhteyksistä

Mielipiteissä esitettiin,

- ettei Kalasataman ja Pasilan välille Vallilanlaakson kautta rakennettava raitiotielinjaa nähty tarpeelliseksi. Hermannin-Vallila seura ry katsoo, että alueen liikennejärjestelyjä suunniteltaessa tulee ensisijaisesti ottaa huomioon läpiajoliikenteen vähentäminen alueella ja vallilaisten yhteyden Kalasataman terveyskeskukseen. Seura katsoo, että Kalasataman ja Pasilan välinen yhteys tulee hoitaa raitiotielinjalla Teollisuuskadun kautta ja yhteyttä terveyskeskukseen tulee parantaa kääntämällä toinen (6 tai 8) nykyisistä raitiotielinjoista kulkemaan Kalasataman kautta Hakaniemeen.
- ettei raitiotieyhteyden suunnittelussa ole ajateltu sitä, miten Arabianrannasta tuleva matkustaja pääsee vaihtamaan sujuvasti Kalasatamaan tai Pasilaan kulkevaan raitiovaunuun. Nykyisten pysäkkien sijaintia täytyy muuttaa niin, että Arabianrannan suunnasta tuleva

matkustaja pääsee vaihtamaan sujuvasti Pasilaan ja Kalasatamaan kulkevaan raitiovaunuun.

- että myös liikuntarajoitteiset ihmiset ja lasten vaunujen kanssa kulkevat täytyy huomioida esimerkiksi rakentamalla hissi Hämeentien sillalta alas raitiovaunupysäkille. Nykyisin Arabianrannasta ei ole suoraa joukkoliikenneyhteyttä Kalasatamaan, minne alueen asukkaiden sosiaali- ja terveystyöpalvelut siirtyvät Vallilasta. Suoraa yhteyttä on perusteltu sillä, että sote-keskuksessa asioivat erityisesti iäkkäät ja lastenvaunujen kanssa kulkevat vanhemmat. Sen vuoksi onkin hämmästyttävää, jos heitä ei huomioida raitioyhteyttä ja pysäkkejä suunniteltaessa.
- että HSL:n aikomuksena on siirtää nykyisin ainoa Arabianrannasta keskustaan kulkeva bussiyhteys 71 kiertämään Kalasataman kautta keskustaan Sörnäisten sijaan. Tämänkin vuoksi raitioyhteys, joka palvelisi Kalasatamaan kulkevia Arabianrannan asukkaita, tulisi todelliseen tarpeeseen, jotta voisimme säilyttää bussiyhteyden Sörnäisiin. Myös nykyistä nopeampi joukkoliikenneyhteys Pasilaan on erittäin kannatettava.
- että Kumpulanpuron hulevesisuunnitelma on tekeillä ja samoin kansallisen kaupunkipuiston perustamisselvitys, jotka on jatkossa otettava huomioon myös uuden yleiskaavan toimeenpanossakin.
- että Hämeentien sillanalituksen kohdalla Vallilan siirtolapuutarhan vieressä jalankulkijoiden, pyöräilijöiden sekä muun julkisliikenteen vaihtopysäkit ja kulkuväylät on suunniteltu heikosti nyky suunnitelmassa ja suunnitelmaa tulee ehdottomasti parantaa tältä osin. Lisäksi tämän suunnitelman osana tulee jo suunnitella ja mieluusti toteuttaaakin pohjoissuunnan Kustaa Vaasan tien ja Hämeentien raitiotieyhteydet Pasilan suuntaan mahdollistava raitiotieliittymä esimerkiksi Nylanderin puiston reunaa pitkin, sillä muut rataosuudet ovat jo joko valmiina tai valmistumassa nyt tehtävän suunnitelman osana (jo suunniteltu Haukilahdenkadun yhteys ei tällaisenaan mahdollista tätä).

Vastine

Vallilanlaakson kautta kulkeva Kalasataman ja Pasilan välinen raitiotie tarjoaa tärkeän poikittaisen joukkoliikenneyhteyden ja se palvelee koko Kalasataman aluetta. Teollisuuskadun käytävän joukkoliikenneyhteyksien kehittäminen Kalasataman ja Pasilan välillä on tarpeen riippumatta Kalasataman raitioteiden toteuttamisesta. Raitiotie 6:n tai 8:n kääntäminen Hämeentieltä Kalasataman kautta pohjoiseen palvelisi vain osittain Kalasataman alueen tarpeita.

Kustaa Vaasan tien liittymän uusia ratkaisuja tullaan tutkimaan Viikki-Malmi –raitiotien yleissuunnitelman yhteydessä, sillä muun muassa kyseisen raitiolinjan pysäkkijärjestelyt vaativat muutoksia liittymäalueelle. Muun muassa hyvät vaihtoyhteydet ja jalankulkuyhteyksien parantaminen ovat tärkeitä kriteereitä jatkosuunnittelulle.

Nykyisin linja 55 ja osin myös linja 56 tarjoavat bussiyhteyden Arabianrannan ja Kalasatamaan. Esitetyt bussikaistat nopeuttavat bus-silinjoihin huomattavasti. Raitiotiepysäkit toteutetaan esteettöminä. Kustaa Vaasan tien liittymän uusia ratkaisuja tullaan tutkimaan Viikki-Malmi –raitiotien yleissuunnitelman yhteydessä, sillä muun muassa kyseisen raitiolinjan pysäkkijärjestelyt vaativat muutoksia liittymäalueelle. Muun muassa hyvät vaihtoyhteydet ja jalankulkuyhteyksien parantaminen ovat tärkeitä kriteereitä jatkosuunnittelulle. Yhteydet Kumpulan kampukselle ratkaistaan alueen kaavoituksen yhteydessä.

- Kumpulanpuron valuma-alueen hulevesiselvitys ja –suunnitelma valmistui vuonna 2018 ja on ollut kaavan valmistelun lähtökohtana. Kansallisen kaupunkipuiston perustamista koskeva selvitys on esiselvitysvaiheessa. Esiselvityksessä Kumpulanpuro ja Vallilanlaakso eivät kuulu alustavaan tarkastelualueeseen.

Kustaa Vaasan tien liittymän uusia ratkaisuja tullaan tutkimaan Viikki-Malmi –raitiotien yleissuunnitelman yhteydessä, sillä muun muassa kyseisen raitiolinjan pysäkkijärjestelyt vaativat muutoksia liittymäalueelle. Muun muassa hyvät vaihtoyhteydet, jalankulkuyhteyksien parantaminen sekä raideyhteystarve Vallilanlaaksoon ovat tärkeitä kriteereitä jatkosuunnittelulle.

Mielipiteet liikenteen sujuvuudesta, bussikaistoista ja rakentamisaikataulusta

Mielipiteissä esitettiin,

- että liikenteen sujuvuus Hermannin rantatiellä huolestuttaa. Jo nykyisin autoliikenne seisoo pahasti ruuhka-aikana. Kun tielle lisätään joukkoliikennettä ja asukkaidenkin määrä alueella kasvaa, liikenteen sujuvuus täytyy varmistaa. Hermannin rantatielle tarvitaan myös erilliset bussikaistat.
- että rakennushankkeesta aiheutunee merkittävä haitta yhdelle Helsingin pääsisääntuloväylälle (Kustaa Vaasan tie ja Hämeentie), joten rakentaminen kannattanee hoitaa kerralla valmistautuen myös tulevaisuuden tarpeisiin ja siten mahdollisimman vähin haittavaikutuksien alueen asukkaille.

Vastine

Asemakaava mahdollistaa pääosin 2+2 -kaistaiset ajoradat Hermannin rantatien pohjoisosaan. Hermannin rantatien pohjoiseen johtavalle suunnalle tulee kolmas kaista Haukilahdenkadusta pohjoiseen. Uloimpia ajokaistoja esitetään bussi- ja tavaraliikenteen

kaistoiksi Verkkosaarenkadun ja Hermannin rantatien ramppien välillä. Kustaa Vaasan tien, Hermannin rantatien ja Hämeentien liittymä muodostaa pullonkaulan, joka ruuhkauttaa Hermannin rantatietä. Kyseisen liittymäalueen järjestelyt pysyvät toistaiseksi ennallaan. Kustaa Vaasan tien liittymän uusia ratkaisuja tullaan tutkimaan Viikki-Malmi –raitiotien yleissuunnitelman yhteydessä, sillä mm. kyseisen raitiolinjan pysäkkijärjestelyt vaativat muutoksia liittymäalueelle.

Toteutuessaan Sörnäistentunneli rauhoittaa Hermannin rantatien ja Kalasataman alueen liikenteen, mutta luo ennestään painetta ratkaista Kustaa Vaasan tien liittymän pullonkaula.

10.10.2017

Kaupunkiympäristön toimiala
Maka
Asemakaavoitus

Kalasadama–Pasila-raitiotien keskustelutilaisuus

Aika	10.10.2017	klo 17:30 – 19:30
Paikka	Info- ja näyttelytila Laituri, Narinkka 2, Kamppi	
Osallistujat	Kaupunkiympäristön toimiala:	
	Mattila Maija	vuorovaikutussuunnittelija puheenjohtaja
	Hakala Tuomas	Tiimipäällikkö
	Setälä Niko	Liikenneinsinööri
	Nicklen Mervi	Maisema-arkkitehti
	Österlund Riikka	Liikenneinsinööri
	livonen Johanna	Tiimipäällikkö
	Arponen Petri	Aluesuunnittelija
	Reetta Putkonen	Liikenne- ja katusuunnittelupäällikkö
	Roschier Helena	Tiedottaja sihteeri
	HSL:	
	Juselius Ville	Joukkoliikennesuunnittelija
	Kumpula Seura:	
	Olli Hakanen	
Osallistujia	Tilaisuuden alussa 35 ja lopussa 50 henkilöä	

1 Tilaisuuden kulku

1.1 Vuorovaikutussuunnittelija Maija Mattila avasi tilaisuuden, kertoi tilaisuuden sisällöistä ja kulusta sekä esitteli esityksien pitäjät.

Tervetuloa Kalasadaman raitiotie -asukastilaisuuteen ja täällä käsitellään myös ja Hermannin rantatien asemakaavan muutosta sekä Vallilanlaakson asemakaavan muutosta. Tilaisuuden aluksi kuunnellaan suunnittelijoiden esitykset. Kalasadaman raitioteiden yleissuunnitelmasta kertoo Niko Setälä, Hermannin rantatien asemakaavasta kertoo Tuomas Hakala ja Vallilanlaakson asemakaavasta Mervi Nicklen. Meille on tullut Kumpula Seuralta pyyntö saada pitää puheenvuoro - Olli Hakanen ja Ulla Akopov ovat valmistelleet esityksen ja kuunnellaan sekin ennen keskustelua.

Esitysten jälkeen se varsinainen keskustelu voidaan käydä isojen karttojen äärellä. Me olemme tehneet tänne Laiturille erilaisia keskustelupisteitä ja täällä on paikalla monta asiantuntijaa vastaamassa kysymyksiinne. Liikenteestä ovat paikalla Niko Setälä, Riikka Österlund ja Johanna livonen sekä HSL:stä Ville Juselius. Asemakaavasta ja maisemasuunnittelusta paikalla ovat Tuomas Hakala, Mervi Nicklen ja Petri Arponen. Uskon, että keskustelu on antoisampaa kun me käymme sitä näillä eri pisteillä karttojen äärellä.

10.10.2017

Kaupunkiympäristön toimiala
Maka
Asemakaavoitus

Maija Mattila kertoi, että suunnitelmista on levitetty tietoa myös suoraan hankkeen vaikutusalueella olevien kaupunginosien Facebook-ryhmiin ja seurattu ryhmissä käytyjä keskusteluja. Myös Helsingin Sanomat on kirjoittanut asiasta ja 2.10. julkaistuun artikkeliin "Helsinki suunnittelee uutta raitiotietä" oli tullut netissä 68 kommenttia. Kommenteista käy esille, miten erilaisia ajatuksia kaupunkilaisilla on hankkeesta. Kannanottoja oli kolmenlaisia: hanketta kannattavia, hanketta vastustavia ja kolmantena ryhmänä ovat ne, joissa on tullut ehdotuksia esitykseen kuten: Ihan hyvä suunnitelma, mutta miksei se voi olla bussi tai kulkea täältä tai täältä.

Toivomme, että tässä tilaisuudessa nyt saadaan kuulla teidän näkemyksiä. Kumpulassa asukkaat aikanaan vastustivat joukkoliikennekatua 2011 ja silloinhan samalla ratikkalinjalla kulki bussi.

Kysyttiin osallistujilta, mistä he olivat kotoisin ja viittaamalla saadut vastaukset antoivat tulokseksi: Kalasatamasta yksi henkilö, Sörnäisistä ei ketään; Hermannista neljä; Arabianrannasta kaksi, Kumpulasta kuusi, Vallilasta kymmenen, Alppilasta yksi, Pasilasta kuusi.

Seuraavaksi Maija Mattila pyysi paikalle tulleita kertomaan minkälaisiin kysymyksiin he ovat tulleet hakemaan vastauksia:

- Kaksi kysymystä, jos tämä rata tulee Vallilanlaaksoon niin, onko asemakaavaan mahdollista vahvistaa, että tulee meluaita ja että rata tulee tarpeeksi syvälle niin, ettei se häiritse? Mikä on asemakaavan osuus?
- Ihmettelen, miksi tämän radan täytyy kulkea siellä missä ketään ei asu siellä Vallilanlaaksossa, kuten se yksi tunneli Paloheinässä. Toiseksi käykö niin, että ensin hyväksytään suunnitelma ja sitten jonkun ajan päästä alkaa keskustelu siitä, paljonko sinne pitää panna asutusta lisää, jotta se rata kannattaa, sinne Pasilan päähän ja toiseen päähän? Pelkään sitä, että se pikkuhiljaa rataperusteisesti liukuu asutusalueeksi ja sen jälkeen Vallilanlaaksoa ei enää ole.
- Tulen Arabianrannasta ja kysyn, onko tähän samalla mahdollista yhdistää rata kuutosen yhteys Pasilaan päin? Jos rata joka tapauksessa rakennetaan, niin siihen ei kovin kummoista liittymää käytännössä tarvitse ja tällä voitaisiin varmistaa, että kun rata rakennetaan, niin sinne saadaan myös paljon sitä junaliikennettä ja tämä investointi tulee oikeasti hyödynnettyä.
- Tämä uusi yleiskaava mahdollistaa myös maanalaisen kannen rakentamisen, harkitaanko sitä tässä vaiheessa, kun yleiskaavavaiheessa aina puhuttiin, että palataan asiaan sitten asemakaavavaiheessa?
- Kysyisin, että miksi nyt suunnitellaan baanaa sinne missä jo on pyöräteitä? Minua askarruttaa se raitiovaunun reitti Mäkelänrinteen kohdalla. Se halkaisee puiston ja siinä menee viidestä suunnasta pyöräilijöitä samanaikaisesti ylämäkeen ja alamäkeen. Se on haastavaa fillarilla jo nyt. Nyt kun laitetaan keskelle puistoa ratikan raiteet, niin miten se linjaus mahtaa onnistua ja miten se on suunniteltu?
- Miten käy virkistysalueen ja mistä saadaan korvaava virkistysalue Vallilan kaupunginosalaisille? Alue on monen kaupunginosan yhteinen virkistysalue, jossa on luontoarvoja. Kun ajatellaan Pasilan rakentamista ja Kalasatamaa, niin alueen käyttö

10.10.2017

Kaupunkiympäristön toimiala
Maka
Asemakaavoitus

tulee lisääntymään. Minun mielestäni liikennettä ei voi ratkaista helpoimman kautta viemällä se virkistysalueen kautta.

- Olen Arabianrannasta ja olen ymmärtänyt, että meidän alueella kaivataan kipeästi parempia sujuvasti toimivia poikittaisia yhteyksiä Pasilan suuntaan.
- Yhdyn edelliseen ja toivon, että mahdollisimman nopeasti saataisiin rata sinne.
- Mitä muita vaihtoehtoja on tutkittu ja minkälaisia vertailuja on tehty?
- Hermannin rantatie leviää rantatien länsipuolella oleville asuintonteille ja minne laitamme automme?

Maija Mattila: Yritämme esityksissä vastata näihin kysymyksiin.

1.2 Liikenneinsinööri Niko Setälä esitteli Kalasataman raitioteiden yleissuunnitelman

Kalasataman raitioteiden yleissuunnitelmassa esitetään raitiotien toteuttamista Kalasataman ja Pasilan välille. Raitiotie kulki Kalasataman alueen ja Vallilanlaakson läpi yhdistäen Pasilan aseman, Kumpulankampusalueen, Kalasataman keskuksen ja Kruunusillat-pikaraitiotien.

Niko Setälän pitämä Kalasataman raitioteiden yleissuunnitelma -esitysmateriaali on katsottavissa Helsingin Karttapalvelusta hankkeen hankekortin aineistoista.
<https://kartta.hel.fi/applications/hanke/showplan.aspx?map=yes&ID=2017-010555>

Esityksen sisältö:

1. Kalasataman raitioteiden tavoitteet
2. Ehdotettava raitiotien linjaus ja liikennöinti
3. Tarkasteltuja reittejä ja linjoja
4. Tarkempi reittikuvaus
5. Vaikutuksia
6. Muita näkökulmia
7. Hankkeen aikataulu

Hankkeen lähiajan aikataulua:

Suunnitelmat nähtävillä 2.-27.10.2017

Kaupunkiympäristölautakunta 16.1.2018

-> Kaupunginhallitus ja -valtuusto alkuvuodesta 2018 (Raitiotien yleissuunnitelma)

Kysymyksiä Niko Setälälle esityksen aikana ja lopussa – kaikkiin kysymyksiin vastattiin.

- Missä on Kalasataman terveyskeskus ja paljonko sieltä on matkaa pysäkille? Onko Hermannin rantatien karttakuvissa näkyvät katkoviivat niissä kohdissa, jotka voidaan toteuttaa tarvittaessa?
- Onko tämä itäpäädyn liittymä sellainen, että se mahdollistaa liikenteen vain sinne Kalasatamaan mutta ei Pasilaan päin?
- Tuhoutuuko skeittipuisto?

10.10.2017

Kaupunkiympäristön toimiala
Maka
Asemakaavoitus

- Tuleeko meluaitaa Vallilanlaaksoon ja mitä nurmirata tarkoittaa?

Mites hinta, kun siitä ei ole puhuttu lainkaan?

- Kutosratikka, voidaanko se myöhemmin yhdistää tähän? Kaipaankin siitä tarkempaa kommentointia ja näkisin, että siihen kannattaisi ainakin jonkinlainen varauma tehdä tässä vaiheessa. Minusta tuntuu, että juuri tämä Vallilan rataosuus tulee olemaan hankkeen eniten haastettu osuus. Sen poliittinen hyväksyttävyyden ja asujaimiston silmissä hyväksyttävyyden nousi huomattavasti, jos se tulee tehokkaasti käytettyä. Yhden kokonaisen kaupunginosan lisääminen sen käyttäjäkuntaan varmasti on varmasti semmoinen, joka lisää hyväksyttävyyttä. Näkisin, että jos ei ole ensimmäisessä vaiheessa mahdollista tehdä sitä rakentamista - sehän ei itse asiassa pitkää radanpätkeä tarvitse yliopiston rinteeseen, mistä saataisiin erittäin hyvä suora yhteys sinne Pasilan suuntaan - niin joka tapauksessa kannattaisi suunnitella ja varaukset tehdä valmiiksi tässä vaiheessa, jotta se voidaan sitten kakkosvaiheessa sujuvasti toteuttaa. Sinne Arabianrannan suuntaan on puuhattu tämmöistä ratikkayhteyttä Pasilaan hyvinkin pitkään. Tuntuu ainakin, mitä siitä itse olen kuullut, että se on useimmin kaatunut enemmän tämmöisiin lillukanvarsiiin kuin faktuaalisiin esteisiin, että tähän olisi hyvä saada ihan konkreettinen suunnitelma, jota voidaan arvioida. Niin kauan, kun se on tämmöinen ilman heitetty teesi, niin asia varmaan etenee yhtä hyvin kuin se on viimeisen viidentoista vuoden aikana edennyt. Mainitsisin vielä sen verran, että Pasila on se tavallaan iso liikennehubi, minne ollaan menossa. Ainahan asia voidaan muotoilla niin, että voihan siellä Hämeentiellä vaihtaa ratikasta toiseen mutta ihan sinne Pasilaan ollaan menossa ja jos vaihtoja alkaa tulla useita niin se alkaa näkyä matkustajassa ja koko matkustustavan mielekkyydessä ja kiinnostavuudessa ja siitä kärsii matkustajien määrä. Se, että se tehdään sujuvaksi Pasilaan asti, niin se on varmaan asia, joka näkyy käyttöasteessa.
- Maanalainen ratkaisu – miksei rata mene Kumpulan laaksossa Vallilanlaaksossa maan alla?
- Facebook-keskustelussa tuli semmoinen kysymys esille että, miksei se voi jatkaa Pasilan ali sitä nykyistä rataa, siellä menee valmis tunneli?
- Mikä on se satamaradan pohja, jota nyt markkinoit raitiolinjan pohjana. Miten se sorapenkka on perustettu kun käytät sitä sanana raitiokadun pohja?

Niko Setälä vastasi kaikkiin yllä oleviin kysymyksiin.

Maija Mattila: Mitä lautakunta päättää tammikuussa? Päättääkö se kaiken mitä esitit meille vai mitä tarkoittaa, että on yleissuunnitelma ja että on hankesuunnitelma?
Niko Setälän vastaus: Yleissuunnitelmassa päätetään käytännössä tästä periaatteesta, että tämä raitiotien reitti Kalasatamasta Pasilaan kulkisi näitä linjoja pitkin ja se antaa samalla valtuuden HKL:lle jatkaa sitä hankesuunnittelua, joka tähtää siihen toteutus päätökseen. Tässä linjaus ikään kuin suunnitellaan suunnilleen paikalleen. Sen jälkeen tehdään vielä asemakaavojen liikennesuunnittelun yhteydessä tarkempaa viilausta, missä kohtaa ne raiteet just menee. Tässä määritellään suunnilleen pysäkin paikat mutta ne eivät ole vielä metrilleen kohdallaan. Tässä määritellään se periaate millainen raitiotie tänne olisi tulossa ja ikään kuin se kaupungin tahto, eli sellainen halutaan sinne myös toteuttaa.

10.10.2017

Kaupunkiympäristön toimiala
Maka
Asemakaavoitus

Maija Mattila totesi esityksen lopuksi, että nyt saadaan suunnitelmista palautetta täällä asukastilaisuudessa: Saamme myös kirjallista palautetta ja lokakuun loppuun mennessä kannattaa lähettää sen takia, että suunnittelijat ehtivät sen käsitellä ja mahdollisesti viilaamaan vielä suunnitelmaa. Meillä on tapana, että lautakunnalle esitellään aina suunnitelman kanssa myös saatu palaute, mikä suunnitelmasta on tullut. Lautakunta on ollut äärimmäisen kiinnostunut asukkaiden mielipiteistä. Varsinkin liikenneasioissa on usein kysytty, että onko tästä ollut vuorovaikutusta ja millaista palautetta on tullut.

1.3 Kalasatama-Malmi tiimin päällikkö Tuomas Hakala esitteli Hermannin rantatien asemakaavan muutosta

Esitysdiat ovat katsottavissa Helsingin karttapalvelussa hankkeen materiaaleissa: <https://kartta.hel.fi/applications/hanke/showplan.aspx?map=yes&ID=2017-009916>

Osallistumis- ja arviointisuunnitelmassa kuvataan asemakaavan muutos näin: Asemakaavan muutos liittyy Kalasataman ja Pasilan välille suunnitteilla olevaan raitiotieyhteyteen. Hermannin rantatie suunnitellaan ja rakennetaan uudestaan siten, että sillä mahdollistetaan myös raitiovaunuliikenne. Kadulla tulevat kulkemaan kaikki nykyiset liikennemuodot.

Kalasataman raitioteiden yleissuunnitelmaan liittyy katusuunnitelmia, jotka vaativat tässä tapauksessa asemakaavamuutoksia. Nämä tuodaan kaikki samaan myllyyn, niin ei tule tipoittain asioita. Kyseessä on kaksi asemakaavaa: Hermannin rantatien asemakaava ja Vallilanlaakson asemakaava. Muutokset ovat sisällöltään hyvin erilaisia.

Hermannin rantatietä on suunniteltu tosi kauan, pätkä kerrallaan ja nyt on syytä tehdä koko alueelle kaavamuutos. Miksi semmoista tehdään? Hermannin rantatie rakennetaan uudestaan ja se on pääsääntöisesti nykyisen kohdalla. Se hiukan muuttuu kun sinne varaudutaan näihin ratikoihin, tunneliin, pyöräilyyn, kävelijöihin ja kaikkiin muihinkin liikkumismuotoihin.

Hermannin rantatien asemakaava viedään eteenpäin sillä lailla, että sitä ei nyt viedä lautakuntaan luonnoksena nyt tammikuussa, vaan se valmistellaan ja viedään ehdotuksena sitten vasta Vallilanlaakson ehdotuksen yhteydessä. Sitten ne menevät lautakunnalle tiedoksi, että valmistelu on käynnissä ja Oas on lähtenyt ja luonnos on tehty siinä vaiheessa, kun ne käsittelevät yleissuunnitelmaa.

Kysymyksiä ja kommentteja Tuomas Hakalalle:

- Missä Hermannin rantatien länsipuolen asukkaat voivat pysäköidä autonsa tulevaisuudessa?
- Miten tämä hanke liittyy siihen tunneliin, koska valtuusto on siitä tunnelihankkeesta päättänyt ja kaavat on siltä osin kyllä olemassa.

Osallistujan kommentti: Jos tunneli nousee tästä ylös niin aika omalaatuista. Ne, jotka käy siellä Hermannin rantatiellä tietää, että joka päivä kello viisitoista se on ummessa yli kilometrin matkalta ja perjantaina jo ennen kello neljäätoista ja tämä solmu aukeaa vasta kello kahdeksantoista aikoihin. Kun Hämeentie suljetaan henkilöautoliikenteeltä, niin sinne tulee ehkä 8.000 autoa lisää ja nyt siellä lienee jo 22.000 autoa. Ruuhkat tulee olemaan Hakaniemestä Kustaa Vaasan tien alkuun ilman, että tunnelista tulee yhtään autoa. En minä tiedä kuka siellä seisoo, minä katselen ikkunasta.

10.10.2017

Kaupunkiympäristön toimiala
Maka
Asemakaavoitus

Maija Mattila: Haluaako joku liikennesuunnittelija vastata?

Liikenne- ja katusuunnittelupäällikkö Reetta Putkonen: Mielelläni vastaan hyvin kysymyksiin:

Vastaus 1: Tässä on Sörnäisten tunneli, joka käynyt meidän lautakunnassa mutta sitä ei ole siitä viety pidemmälle se asemakaava eli se saattaa vähän hämätä. Eikä siitä ole hanketta eli se Sörnäisten tunneli on suunniteltu aikanaan ja mietitty kun Kalasataman keskusta on mietitty ja Kalasataman keskuksen liikennejärjestelyitä on tutkittu. Jolloin se on tarkoittanut sitä, että liittymäratkaisut on tehty niin, että se läpiajava liikenne, joka ei ole menossa Kalasatamaan tai sen ympäristöön, vietäisiin tunnelin kautta ja ohittaisi sen alueen. Nyt kun tilanne on se, että Kalasataman hieno keskus on sinne rakentumassa, niin se autoliikenne, joka on tulossa keskustasta Sörnäisten rantatieltä, niin se ajetaan Kalasataman keskustan katujärjestelyitä pitkin. Kyllä se sinnekin menee mutta ihan hyvähän olisi tällainen tunneli sille läpiajettavalle liikenteelle.

Vastaus 2: Kysyttiin Hämeentiestä ja mitä tapahtuu kun Hämenttiellä estetään kadulla läpiajo? Edelleenkin Hämeentien varressa jokaiseen kiinteistöön pääsee kyllä autolla mutta siellä ei saa enää Kurvista ajaa läpi Hakaniementorille ja sitä valvotaan myös kameravalvonnalla. Silloin kun teimme näitä simuloiteja ja katsottiin, että mikä on se tilanne, niin Sörnäisten rantatiellä olevat liikennemäärät, siis ne siirtymät, jotka sieltä Hämeentieltä läpiajettavasta liikenteestä siirtyy Sörnäisten rantatielle, niin se on edelleenkin pienempi liikennemäärä kuin oli vuonna 2001. Eli ne autoliikennemäärät ovat sen verran pienentyneet tässä vuosien saatossa, mikä kertoo siitä, että meillä on hyvä joukkoliikenne. Kun monet ruuhka-aikana käyttävät tätä meidän joukkoliikennejärjestelmää, niin ne liikennemäärät pysyvät edelleenkin sellaisissa määrin, että liikenne toimii. Toki ruuhka-aikoina on jonoa, niin kuin on nytkin, ei sitä ole kukaan missään vaiheessa kieltänyt eikä nytkään sitä tee.

Vastatko Reetta samalla tilaisuuden alussa esitettyyn baana-kysymykseen eli kun Kumpulan laaksossa menee jo pyörätie, niin miksi sinne halutaan tehdä baana?

Vastaus 3: Meillä on kaupungissa tehty baanaverkko-suunnitelma. Baanan kriteerit ovat korkeampitasoiset pyöräliikenteelle mitä meidän nykyinen pyöräliikenneverkosto ehkä tarjoaa pyöräilijöille. Kun me teemme hyvää pyöräinfraa niille jotka pyörää käyttävät niin me teemme myös hyvää ympäristöä kävelijöille koska silloin ne pyöräilijät käyttävät sitä hyvää pyöräinfraa heille eikä ole reiteillä kävelijöiden kanssa. Baanan yhtenä kriteerinä on muun muassa päällyste, että se on hyvä ja toimiva kunnossapitää talvisin. Sillä on tietty leveysvaatimus ja myös liittymäjärjestelyt pyritään tekemään niin, että ne ovat sujuvia ja houkuttelevia. Mutta missään nimessä ei ole tarkoitus pyöräilijöiden tilannenopeutta kasvattaa semmoisissa kohteissa, joissa sen tilannenopeuden pitää olla alhaisempi. Paljon olemme myös saaneet palauteta siitä, että pyöräilijöitä pitää koskea samat liikennesäännöt kuin muitakin liikkuja ja näin on. Siinä ovat nämä palautteen antajat ihan oikeassa. Mitä toimivammat järjestelyt saamme pyöräilijöille, niin sitä parempi kaupunki on myös muille liikkujille.

1.4 Maisema-arkkiehti Mervi Nicklen esitteli Vallilanlaakson asemakaavan muutosta

Esitysmateriaali on katsottavissa Helsingin karttapalvelussa hankkeen materiaaleissa:
<https://kartta.hel.fi/applications/hanke/showplan.aspx?map=yes&ID=2017-009847>

10.10.2017

Kaupunkiympäristön toimiala
Maka
Asemakaavoitus

Osallistumis- ja arviointisuunnitelmassa kuvataan asemakaavan muutos näin: Asemakaavan muutos liittyy Kalasataman ja Pasilan välille suunnitteilla olevaan raitiotieyhteyteen. Vallilanlaaksossa raitiotie kulkisi vanhan satamaradan paikalla. Radalla ei sallita ajoneuvoliikennettä. Raitiotien viereen on suunnitteilla pyöräliikenteen baanayhteys Mäkelänkadun ja Hermannin rantatien välille.

Suunnittelualue on Mäkelänkadun ja Hämeentien välinen alue Vallilan siirtolapuutarhan pohjoispuolella. Nyt valmistellaan tälle alueelle asemakaavaa.

Kysymyksiä ja kommentteja Mervi Nicklenille. Kaikkiin kysymyksiin vastattiin.

- Miten melu tulee nousemaan tämän raitiotien rakentamisen yhteydessä?
- Eikö siis tule meluaitaa?
- Poistetaanko tuo Kumpulan ja kasvipuutarhan välinen yhteys?
- Mahdollistaako asemakaava sen ratapenkereen tekemistä niin, että siitä tulee meluste?
- Kysyisin tuosta kohdasta, mihin tulee pysäkki sillan alle. Tuossa ei vielä ole piirretty niitä kulkua sinne ja sehän on se tärkein kohta. Sinne tulee hirveästi väkeä siltä pysäkiltä, niin se on kohtalaisen hankalassa paikassa ja Kumpulan kampukselle on hyvin jyrkkä mäki. Ne asukkaat, jotka asuu tuossa Arcadan toisella puolella, niin niillä on aikamoinen patikkamatka tuolle pysäkillle. Näitä kannattaisi vielä miettiä ja kannattaisi järjestää ehkä uudellakin tavalla niitä pääsyjä siihen kohtaan. Nythän se on semmoinen kohta, ettei ole kiinnostusta ihmismassojen liikkua sinne mutta tilannehan muuttuu sitten kun sinne tulee pysäkki.
- Kommentti: Haluan huomauttaa vielä siitä, että minua vähän häiritsee se tiederatikkanimitys tuolle ratikalle. Tuossakin kuvassa näkyy, ettei ole mitään yhteyttä sinne Kumpulan kampukselle ajateltukaan. Jos ajatellaan niitä yhteyksiä, mitä vanha 506 toi, niin se oli yhteys Kumpulan kampukselta Otaniemeen. Se toinen kiinnostava yhteys, josta ei ole puhuttu yhtään, niin on se, että tästä alueesta sujuvasti tuonne Viikin kampukselle, ihan huomioita vaan.

Maija Mattila: Nyt teillä on hyvää aikaa laittaa myös yksityiskohtaisia kommentteja, mitä ratkaisuja kannattaa ottaa huomioon jatkosuunnittelussa.

Mervi Nicklen: Nyt on Oas-aineisto nähtävillä 27. päivään tätä kuuta ja on mahdollisuus esittää mielipiteitä ja mielipiteisiin vastataan. Kaavaluonnos esitellään kaupunkiympäristölautakunnalle, joka tekee päätöksen Vallilanlaakson asemakaavan muutoksen luonnoksesta tammikuussa 2018. Mikäli lautakunta hyväksyy kaavaluonnoksen, niin sitten kaavan valmistelua jatketaan kaavaehdotukseksi.

- Osallistujan kommentti: Tässä on nyt kuultu monta puheenvuoroa, enimmäkseen kriittisiä tuosta jälkimmäisestä kaavasta ja aika poleemisiakin. Minä kannatan vahvasti tätä hanketta kokonaisuutena ja kaikkia näitä linjauksia. Uskon, että minä puhun maan hiljaisten äänellä. On todella paljon ihmisiä näissä kaupunginosissa, jotka eivät tule tämän tyypisiin tilaisuuksiin ja heidän ääntä ei yleensä kuulla. Näissä yleensä kuuluu niiden ääni, jotka käyttävät puheoikeuttaan kuuluvasti. Suurin puute ja haaste tässä kaavassa mielestäni on se, että tässä ei ole otettu kantaa siihen Hämeentien liittymään. Sen kannattaisi olla tässä mukana jollain tapaa.

10.10.2017

Kaupunkiympäristön toimiala
Maka
Asemakaavoitus

Te menetätte nyt niitä teidän kannalta kriittisiä jaa-ääniä. Täällä nämä ei-äänit tulee kyllä kovasti esiin. Mutta teillä olisi paljon kannatusta ja teidän kannalta kriittisiä jaa-ääniä jos te huomioisitte vähän laajemmin tätä. Minä ymmärrän, että teidän suunnittelun lähtökohta on tämä annettu toimeksianto ja todennäköisesti se on hyvin Kalasatama-vetoinen. Ymmärrän, minkä takia on tehty tämmöinen esitys mutta tämähän on esitys ja asioita voi muuttaa ja nythän on syytä huomioida kokonaisuus. Sieltä pohjoisen suunnasta esimerkiksi kutosratikka pystyisi tulemaan suoraan tälle rataosuudelle ja menemään suoraan Pasilaan. Siellähän on valtavat asukaspotentiaalit nyt tämän Arabianrannan takana. Siellä on Viikki ja paljon tulevia asuma-alueita missä on paljon enemmänkin asukkaita. Myös Arabianrantaan ollaan rakentamassa teollisuuskorttelin alueelle vielä paljon lisää asuntoja.

Liikenne- ja katusuunnittelupäällikkö Reetta Putkosen vastaus kommenttiin:
Kiitos kommentista. Kuten Niko Setälä jo sanoikin, se ei ole estetty tässä, joskaan siitä ei nyt saada päätöstä tässä. Pohjoiseen tulevissa raitiotieyhteyksissä meillä on myös semmoinen Viikin – Malmin raitiotie, joka tulee sieltä hyvinkin pohjoisesta ja kulkee Kustaa Vaasan tietä pitkin Hämeentielle ja ottaa myös siitä Viikkiä ja Latokartanoa. Siinä yleissuunnittelua varmankin siinä vuoden päästä ollaan valmiina käynnistämään. Hyvä puheenvuoro siinä mielessä, että Helsinkiä ollaan rakentamassa tämmöiseksi verkostokaupungiksi, jossa ei suunnitella vain yhtä linjaa vaan mietitään enemmän miten se kytkeytyy muuhun liikennejärjestelmään ja pitää myös huomioida ne vaihdot, jotka vaikuttavat myös siihen matka-aikaan muutoksia mutta kyllä suoriakin linjoja tarvitaan. Tässä työssä ei päätetä tästä pohjoiseen menevästä linjasta mutta sellainen on mahdollista suunnitella ja kanssa mielipide jättää, koska se on tärkeää tietoa meille.

- Kysymys: Mielestäni kuuntelin tarkkaavaisesti mutta en kuullut sanaa Kumpulanpuro koko aikana. Miten Kumpulanpuro on tarkoitus ylittää, se on kuitenkin vesiaihe?
- Kysymys: Mikä oli tuon Vallilanlaakson suunnittelualan pinta-ala?
- Osallistujan kommentti: Yleiskaavan periaatteita olivat nämä kaupunkibulevardit, joissa liikennealueita supistetaan. Tämä on päinvastainen siihen. On todellakin huoli siitä, että kun lapset siellä puistossa liikkuu ja leikkii, niin siitä tulee turvaton nyt.
- Osallistujan kommentti: Kalasatamalaisena minusta tämä on aivan loistava juttu ja toivon että siinä edetään koska nyt siellä asutaan työmaalla. Ainoa asia mikä harmittaa, että sitä ei jo ole siellä valmiina siellä että me tarvitaan Kalasatamaan valmis joukkoliikenne. Siinä Kuliksen silla ei ole mitenkään hirvittävä odottaa niitä busseja jotka on täynnä ja se on aika tuulinen paikka. Sellainen asia, mikä tässä ei ole tullut esille niin oletteko huomanneet, että tuolla ratikalla pääsee Korkeasaareen ja sinne on kävelysilta. Pasilasta pääsee ratikalla Korkeasaareen! Se on ihan mieleton juttu. Eihän Korkeasaarella ole asukkaita. Se on kymmenen minuuttia Pasilan asemalta Kalasataman kauppakeskukseen ja sieltä viisi minuuttia edelleen Korkeasaareen. Mä toivotan teidät kaikki todella lämpimästi tervetulleiksi alueelle. Se on aivan fantastinen paikka elää. hienoa, että näin verkostomaisesti on lähdetty ajattelemaan eikä niin, että tungetaan joukkoliikennettä sellaisille alueille jotka on joukkoliikenteestä valmiiksi tukossa. Mun mielestä positiivisiakin asioita voi tuoda esille ja tämä on.
- Vielä yksi kysymys tai tulevaisuusajatus: Oli muutama laskelma näistä raitiovaunun kulkuajoista ja nyt kun näitä ei ole vielä pysty simuloimaan millään reittioppailla tai muulla, henkilökohtaisesti niin tällaiset täsmennetyt laskelmat myös muulta kuin suoralta raitiovaunureitin varrelta olisi hyödyllisiä omalta osalta. Eli miten matka-ajat

10.10.2017

Kaupunkiympäristön toimiala
Maka
Asemakaavoitus

eri pisteistä hyödyttää tämän tyyppistä linjaa. Toi materiaali kuvaisi oikeasti tämän hankkeen hyödyllisyydestä, sekä niiden jotka asuu reitin varrella mutta myös ennen kaikkea niiden joita se tulisi hyödyttämään tietyn siirtymän kohdalta.

- Kysymys: Suunnitelmat Kumpulan osalta ovat todella kapeat. Nyt jos asemakaavassa lyödään kiinni tuo pysäkin paikka niin jos myöhemmässä suunnittelussa ei luoda järkeviä kävely-yhteyksiä pysäkilta Kumpulan kampukselle niin tämä vaikuttaa ihan järjettömältä. Eikö olisi mahdollista saada tähän suunnitteluun mukaan jo tässä vaiheessa se kulkuyhteys sinne Kumpulan kampukselle?

Liikenne- ja katusuunnittelupäällikkö Reetta Putkonen: Kun kyse on kävelyreiteistä puistossa niin näitä on mahdollisuus tutkia ja miettiä ilman että varsinaisesti kaavaa muutetaan sen puiston osalta, että puistoon kuuluu myös kävely-yhteydet niin ei tarvitse siltä osin kaavaa muuttaa että sinne voidaan semmoista tehdä. Tottakai pitää katsoa, että se hoidetaan ympäristö huomioiden ja maisema ja muut arvot siinä ympäristössä huomioiden mutta kyllä tässä on myös mietitty ne yhteydet, että siihen on syytä erityisesti tässä jatkosuunnittelussa kiinnittää huomiota että se myös näkyy ulospäin.

1.5 Kumpula Seurasta Olli Hakanen piti seuran pyytämän puheenvuoron ja esitti vaihtoehtoja Vallilanlaakson raitiotielle.

Olli Hakanen Kumpula Seurasta piti seuran puolesta puheenvuoron ja esitteli omia vaihtoehtoja suunnitteluun.

Maija Mattila: Kiitoksia esityksestä Olli! Haluaako Reetta vielä kommentoida?

Liikenne- ja katusuunnittelupäällikkö Reetta Putkonen: Kyllä minä kommentoin. Haluan kiittää Ollia, kaupunkisuunnitteluhan on nimenomaan keskustelua ja sparrausta toisten kanssa. Yhteisesti luodaan entistä parempaa ja fiksumpaa kaupunkia, tehdään siitä hyvää meille kaikille, ilman vaihtoehtoja ja niiden miettimistä ei varmasti saataisiin niin hyvää lopputulosta mihin toivon mukaan jossain vaiheessa päädytään.

Olli esitteli näitä vaihtoehtoja juuri tänään ja jos otat sen edellisen kalvon, jossa oli se, Sturenkadun reitti. Ensinnäkin tämä Viikintien risteys, niin taisinkin jo aikaisemmin mainita, että meillä on suunnitteilla myös Viikinmalmin raitiotie, joka on juuri tulossa sieltä Kustaa Vaasan tietä Hämeentielle, se on se miten sieltä pohjoisesta Viikistä ja Latokartanosta tullaan. Ja sitten jos me mennään siihen Sturenkadun vaihtoehtoon, se on tässä yleissuunnitelmassa tutkittu vaihtoehtona, laskettu matka-ajat.

Kyse ei ole pelkästään reitin pituuden eroista. Kyse on myös siitä, miten liittymäjärjestelyt voidaan järjestää, miten kävelijöitä risteää ja sitä kautta sen reitin luotettavuus. Joukkoliikenteen yksi tärkeä ominaisuus on myös se, että kun käytämme joukkoliikennettä, niin voimme luottaa siihen, että pääsemme perille siinä ajassa minkä aikataulu näyttää. Tämän eteen me tehdään paljon töitä. Me ei olla vielä onnistuttu siinä ihan täysin ja joudutaan jättämään aikaa varuille, että mitäs jos joudutaankin seisomaan jossain risteyksessä. Eli ei riitä, että raitiotielle on omat kaistat se on tietysti tärkeää ja vielä sen kaistan pitää olla niin leveä, että se mahtuu siellä omalla kaistalla kulkemaan esteettömästi. Pitää myös liittymäjärjestelyt pystyä hoitamaan, jos ylitetään isoja katuja niin että se matka-aika ei liiaksi kasva. Eli se Sturenkadun reitti, joka tässä on nyt vaihtoehtona, on kyllä tutkittu ja todettu, että tämä Kalasaama - Vallila on parempi.

10.10.2017

Kaupunkiympäristön toimiala
Maka
Asemakaavoitus

Sit jos mennään siihen seuraavaan vaihtoehtoon, mikä hyvin kuvasti sitä, että miksi ei Teollisuuskadun akseli, miksi Kalasataman raitiotie ei mene Teollisuuskatua pitkin, niin se oikeastaan hyvin kuva tässä tämä, kun katsotte tästä punaisesta pisteestä pohjoiseen. Eli ei kyse ole vain siitä, että miten Kalasataman keskuksesta kuljetaan Pasilaan vaan kyse on monesta pohjoisemmasta olevasta ihmisestä myös ja miten he pääsevät hyvin ja toimivasti niin etelään keskusta päin että Pasilaan päin. Mutta nämä on hyvät ja selkeät kuvat, kiitos Olli.

Olli Hakanen: Saanko vielä kysyä, että oletteko nyt tehneet uudet tutkimukset vai perustuuko tää johonkin vanhoihin Hannu Penttilän tutkimuksiin.

Reetta Putkonen: Me ollaan teetetty nyt tämä yleissuunnitelma tämän kesän ja viime kevään aikana eli on uudet mallit tehty ja mallinnettu nämä ja käytetty tätä seudun HSL:n liikennemallinnusta.

Maija Mattila: Nyt me ollaan istuttu jo puolitoista tuntia ja tässä on ollut hyvää keskustelua. Meiltä on suuri joukko suunnittelijoita paikalla niin, jos nyt vielä haluatte tulla keskustelemaan suunnittelijan kanssa karttojen äärelle, niin tervetuloa.

1.6 **Vilkasta keskustelua käytiin karttojen äärellä tilaisuuden päättymiseen kello 20:een asti**

Isot kartat oli sijoitettu Laiturilla seinille ja pöydille. Karttoihin sai merkitä post it –lapuilla kommentteja: mitä huonoa, mitä hyvää, mitä asioita pitää jatkossa selvittää, mistä asioista pitää tehdä uusia kuvia.

Karttapisteillä keskustelemassa olivat:

- Kalasatama Pasila raitiotien yleissuunnitelma/Niko Setälä
- Kalasataman ja Hermannin rantatien suunnitelmat/Tuomas Hakala ja liikenneasiat Johanna Iivonen
- Vallilanlaakso/Mervi Nicklen ja Riikka Österlund
- Vallilanlaakso, Petri Arponen
- Lauri Rätty, HSL (Kalasataman joukkoliikenne)
- Myös liikenne- ja katusuunnittelupäällikkö Reetta Putkonen osallistui keskusteluihin

Tilaisuus päättyi.