

21.4.2023

VUOROVAIKUTUSMUISTIO

Ma403-35

## TATTARIHARJUNTIE, ILMASILLANTIE, TAKORAUDANTIE, VALURAUDANKUJA, KANKIRAUDANTIE SEKÄ KIVIKON PUISTOSILLAN JA BAANAN KATUSUUNNITELMALUONNOKSET

### Palautteet katu- ja puistosuunnitelmaluonnoksista:

- Tattariharjuntie 31286/1-2 (esillä 18-31.3.2020 ja 1-14.2.2023)
- Ilmasillantie 31287/1,3 (esillä 18-31.3.2020)
- Takorausantie 31288/1 (esillä 18-31.3.2020 ja 1-14.2.2023)
- Valuraudankuja 31289/1 (esillä 18-31.3.2020 ja 1-14.2.2023)
- Kankiraudantie 31290/1 (esillä 18-31.3.2020 ja 1-14.2.2023)
- Kivikon puistosilta 31292/1 (esillä 1-14.6.2020)
- Baana 31292/2 (esillä 1-14.6.2020)
- Valuraudantie 31966/1 (esillä 1-14.2.2023)

Tähän muistioon on kerätty tiivistelmä suunnittelun aikaisesta vuorovaikutuspalautteesta.

Katu- ja puistosuunnitelmien lähtökohtana on olleet Nallenrinteen ja Lentoasemankortteleiden asemakaavaluonnokset, voimassa olevat asemakaavat numerot 6780, 9065, 10860, 11829, 12369 ja 12480. Lisäksi lähtökohtana on ollut alueelta laaditut liikennesuunnitelmaluonnokset. Suunnitelmien tavoitteena on parantaa alueen liikennejärjestelyjä ja mahdollistaa alueen täydennysrakentamista.

Tiedote katusuunnittelun aloituksesta on lähetetty 4.3.2020 sekä 18.5.2020 katujen varren kiinteistöille.

Katusuunnitelmaluonnokset on olleet esillä Helsingin Sörnäistenkadun asiakaspalvelupisteessä (Sörnäistenkatu 1) ja Helsingin kaupungin verkkosivulla osoitteessa [www.hel.fi/suunnitelmat](http://www.hel.fi/suunnitelmat).

Mahdolliset kommentit suunnitelmiin pyydettiin toimittamaan 31.3.2020, 14.6.2020 ja 14.2.2023 mennessä sähköpostitse. Palautteita saatiin 3 kappaletta.

### Katusuunnitelmaluonnoksesta saadut palautteet:

Palautteet koskivat lähinnä Tattariharjuntien pyörätiejärjestelyjä.

Palautteissa kiinnitettiin huomiota seuraaviin seikkoihin:

**Palaute:** Pekka Tallgren

### 18.3.2020

Helsingin kaupungin on jälleen kerran vaikeuttamassa pyöräilyä, tällä kertaa Tattariharjuntielle. Voisiko suunnitelmien laatijalle hankkia polkupyörän, jotta hänellä olisi edes mahdollisuus nähdä sarvien ylitse suunnitelmien puutteet?

Tattariharjuntien ja Valuraudantien risteykseen tullaan lännestä päin mahtavaa alamäkeä. Siinä nopeus on tyypillisesti 35-40 km/h. Suunnitelmassa on alamäen alle laitettu liikennevalot, kaksi kadun ylitystä ja kaksi 90' käännoästä. Verrattuna nykyiseen tilanteeseen, jolla alamäestä saadulla vauhdilla pääsee rullaamaan iloisesti nykyisen lentoaseman risteykseen saakka, kyseessä on erittäin merkittävä heikennys. Miksi Helsinki esittää parantavansa pyöräilyn mahdollisuuksia, kun todellisuus on päinvastainen?

Suunnitelman itäpäässä Tattariharjun eteläpuolelle (itää kohti menevä) kaista päättyy ja pitää taas ylittää katu. Tällaiset kilometrin pätkät, joiden vuoksi pitäisi ylittää katu kahteen kertaan, eivät toimi. Ei kukaan tee sellaista. Ja kun ei tee, niin siitä seuraa se, että ajetaan yksisuuntaista pyörätietä väärään suuntaan.

Suunnitelmassa katkotaan hyvä pyörätie aivan tarpeettomasti. Gustafsberginkadun ja Lepistönkadun risteykset pitää poistaa (pyörätieltä) kokonaan ja käyttää esim. Suistolankatua kokoojakatuna.

Ajan Helsingissä pyörällä vuosittain 4000-5000 km (ja autolla 15000 km). Tiedän parhaat reitit pyörällä kaupungissa. Nykyisellään Tattariharju kuuluu nopean ajamisen reittiin, mutta ehdotetulla suunnitelmassa sekin reitti on menetetty.

Mahdollisesti olette kiinnostuneita mielipiteistäni, mutta ette niiden perusteella tee muutoksia suunnitelmaan. Olisi mielenkiintoista tietää miksi. Tai miksi kommentteja edes pyydetään.

### 31.3.2020

Kävin viikonloppuna koeajamassa kyseisen, vielä ajokelpoisen tiepätkän. Voitte tarkistaa perustyömatkapyöräilijän ajonopeudet kyseisellä kohdalla tästä:  
<https://connect.garmin.com/modern/activity/4706658177>

Alamäessä vauhti kiihtyi pitkälti yli 40 km/h. Kuten jo aiemmin huomautin, suunnitelmassa tapetaan pyöräilijän vauhti mäen alla liikennevaloristeyksellä ja kahdella 90 asteen käännoäksellä. Tämä on edelleenkin aivan idioottimainen suunnitelma, jonka tekijät pitäisi saada vastuuseen tekosistaan, esimerkiksi antamalla autonsa avaimet minulla ja minä voisin antaa fillarini avaimet hänelle. En myöskään ole varma, miten kyseisessä alamäessä talvikeleillä pystyy edes pysäyttämään pyörää liikennevaloihin.

Ajatellaan toisella tapaa: mikä olisi paras tapa kiusata pyöräilijää tässä:

- liikennevalot
- tienylitys
- tienylitykseen kanttikivet
- 700m pätkä pyörätietä toiselle puolelle tietä
- kadun ylitys alkuperäiselle puolelle

Entäs toiseen suuntaan, ylämäkeen:

- lisätään mahdollisimman monta kadunylitystä ja niihin kanttikivet
- pysäytetään vauhti ennen valtavan kokoista mäkeä (siitähän oppivat) laittamalla liikennevalot mäen alle

## VUOROVAIKUTUSMUISTIO

Nämä kaikki toteutuvat. Te varmaan osaatte kertoa, miten suunnitelmalla edistetään pyöräilyä? Suunnitelmalla ei edistetä pyöräilyä, vaan autoilua. Jos yritän kannustaa ihmisiä arkiliikuntaan pyörällä, niin minulta viedään siihen mahdollisuus, kun estetään reipas työmatkapyöräily pysäyttelemällä fillaristit 100m välein. Liikennevalo-ohjaus menee takuulla autojen mukaan, eikä pyöräilijöiden?

Kyseistä älytöntä suunnitelmaa voi parantaa aloittamalla pyörätien rakentamisen Raetien risteyksestä, jolloin ko 730m uusi pätkä ei olisi yksittäinen pätkä, vaan liittyisi saumattomasti olemassaolevaan pyörätiehen. Tällöinkin alamäen kohdalla pyörätie pitäisi tuoda autotien tasalle, jotta oikealle Valuraudantielle kääntyvät autot eivät ajaisi suoraan ajavan pyöräilijän päälle.

**Palaute:** Helsingin Polkupyöräilijät ry

Tattariharjuntien katusuunnitelmaluonnoksessa on kuitenkin vakavia ongelmia, joiden vuoksi yksisuuntaiset järjestelyt tulevat hankaloittamaan liikkumista ja tekemään siitä vaarallisempaa. Tattariharjuntiellä pyörätiet on yksisuuntaistettu ainoastaan reilun 600 metrin matkalta ja siirtymiset kadun yli ovat hankalia.

Suunnitelman mukainen ratkaisu pakottaa pohjoiseen polkevan pyöräilijän pysähtymään alamäen jälkeen ja ylittämään kahdessa vaiheessa risteuksen - eli odottamaan kahdet liikennevalot. Risteys, jossa pyöräilijä joutuu tekemään pistemäisen 90° käännoksen on pitkän ja jyrkän mäen alla, joka aiheuttaa omat haasteensa varsinkin liukkaalla kelillä.

Risteyksestä selvittyään pyöräilijä jatkaa 600 metriä ainoastaan ylittääkseen Tattariharjuntien uudelleen sekavassa Tempelhofinkadun risteyksessä palatessaan kaksisuuntaiselle pyörätielle, käytännössä pysähdyksistä kahden 90 asteen käännoksen jälkeen jyrkkään ylämäkeen. Ylittävä pyöräilijä tulee todennäköisesti autoilijalle melkoisena yllätyksenä keskellä risteysaluetta paikassa, jossa autoliikenteen nopeus todennäköisesti myös tulee olemaan melko suuri pitkästä suorasta ja ilmeisesti 4 metriä leveistä ajokaistoista johtuen.

Käytännössä suurin osa etelästä pohjoiseen kulkevista pyöräilijöistä tulee ajamaan tämän yksisuuntaisen osan vastoin liikennesuuntaa, joka luonnollisesti tulee aiheuttamaan jatkuvia vaaratilanteita kapealla, yksisuuntaiseksi tarkoitettulla pyörätiellä.

Tattariharjuntien suunnitelmassa ei ole huomioitu mitenkään etelästä ja pohjoisesta tulevan pyöräliikenteen kääntymistä vasemmalle muissa kuin Ilmasillantien risteyksessä sekä suunnitelma-alueen pohjoispäässä edellämainitussa Tempelhofinkadun risteyksessä. Suunnitelman estevaikutus on melkoinen, jos pyöräilijällä on mahdollisuus vaihtaa kadun toiselle puolelle ainoastaan noissa kahdessa risteyksessä. Alueelle on kuitenkin suunniteltu useita risteäviä katuja ja hyvin merkittävä määrä rakennuksia.

Helsingin Polkupyöräilijät ry kannattaa ehdottomasti pyörätieinfran yksisuuntaistamista tällaisilla normaalien katujen varsilla olevilla pyöräteillä, mutta sitä ei missään tapauksessa tule tehdä tällaisina lyhyinä, irrallisina pätkinä. Suunnitelman mukainen ratkaisu haittaa pyöräilyn edistämistä, se ei ole millään mittapuulla sujuva ja lisäksi se on toteutettu vaarallisesti.

Yksisuuntaistaminen tulee ehdottomasti toteuttaa huomattavasti pidempänä ratkaisuna Malmin kalmistotieltä Alppikylään ulottuvana yksisuuntaisena pyörätienä. Suunnitelmassa esitetyn katuosuuden rakentamista ei voida käynnistää ennen kuin kaupunki on valmis toteuttamaan yksisuuntaiset järjestelyt toimivana ja järkevänä kokonaisuutena.

**Vastaus:**

Kiitos palautteista. Malmin lentokentän alueen ensimmäisiin Nallenrinteen ja Lentoaseman-kortteleiden asemakaavahankkeeseen liittyen on suunniteltu muutoksia alueen katuverkkoon ja liikennejärjestelyihin.

Tattariharjuntien katusuunnitelmaluonnos perustuu Helsingin kaupungin liikenne- ja katusuunnittelupalvelun laatimaan liikennesuunnitelmaluonnokseen. Laadittu Tattariharjuntien katusuunnitelmaluonnos koskee katuväliä Valuraudantie – Tempelhofinkatu liittymäalueineen, joissa uudet liikennejärjestelyt liitetään nykyisiin liikennejärjestelyihin. Pyöräliikenteen tavoiteverkkosuunnitelmassa Tattariharjuntie on pyöräliikenteen pääreitti, jolla on yksisuuntaiset pyöräliikennejärjestelyt.

Helsingin kaupunki laati pyöräliikenteen tavoiteverkon esikaupunkialueille vuonna 2016. Suunnitelmassa on esitetty pyöräliikennejärjestelyiden pitkän tähtäimen yleispiirteinen suunnitelma ohjaamaan yksityiskohtaisempaa suunnittelua, jota tehdään jatkuvasti mm. asemakaavoitus- ja katusuunnitteluhankkeiden yhteydessä.

Pyöräliikenteen järjestelyiden muuttaminen tavoiteverkon mukaisiksi joudutaan toteuttamaan vaiheittain pitkällä aikavälillä. Monissa kohteissa joudutaan valitettavasti tekemään tilapäisluonteisia pyöräliikennejärjestelyitä, joissa tavoiteverkon mukaiset uudet järjestelyt yhdistetään väliaikaisesti nykyisiin pyörätiejärjestelyihin. Tavoitteena on kuitenkin pidempien yhtenäisten jaksojen ja mahdollisuuksien mukaan laajempien alueiden toteuttaminen kerralla.

Tattariharjuntielle on suunniteltu asemakaavojen mukaisesti kuusi uutta katuliittymää. Ilmasillantie liittää uuden asuinalueen Tattariharjuntiehen ja Lahdenväylälle sekä siitä edelleen Kivikon yritysalueelle uuden sillan ja eritasoliittymän kautta. Viisi muuta liittymää ovat tonttikatuliittymiä. Gustafsberginkatu, Lepistönkatu ja Suistolankatu ovat Nallenrinteen alueen uusia tonttikatuja, joiden välillä vain jalankulku sekä pyörä- ja huoltoliikenne ovat sallittuja uuden asemakaavan mukaisesti.

Katusuunnitelmassa on Tattariharjuntielle suunniteltu uudet yksisuuntaiset pyörätiejärjestelyt noin 730 metrin matkalle ja uudet järjestelyt on liitetty olemassa oleviin pyöräteihin suunnittelualueen reunoilla. Tattariharjuntien yksisuuntaisia pyörätiejärjestelyitä on kuitenkin tarkoitus jatkaa molempiin suuntiin. Tämän suunnitteluhankkeen ohessa tutkitaan mahdollisuuksia jatkaa yksisuuntaisten pyörätiejärjestelyiden toteuttamisen pidemmällä välillä sekä niiden aikataulua. Tavoitteena on saada laadukkaat ja toimivat pyöräily-yhteydet Tattariharjuntielle ja muuallekin Helsinkiin.

**Tiedoksi**

Palautteen antajat