

9.9.2021

VUOROVAIKUTUSMUISTIO

Katariina Saksilaisen kadun eteläosa ja Pornaistenniemi**Palautteet katusuunnitelmaluonnoksesta 31343/1 ja puistosuunnitelmaluonnoksesta VIO6079/1-2 (esillä 1.–14.6.2020)**

Tähän muistioon on kerätty tiivistelmä suunnittelun aikaisesta vuorovaikutuspalautteesta.

Katariina Saksilaisen kadun katusuunnitelman ja Pornaistenniemen puistosuunnitelman lähtökohtana on asemakaava 12160 (tullut voimaan 6.6.2014) sekä liikennesuunnitelmaluonnos. Alueen läpi kulkee yleiskaavaan merkitty baanayhteys.

Katusuunnitelmaluonnos oli esillä Helsingin kaupungin verkkosivulla osoitteessa www.hel.fi/suunnitelmat sekä Helsingin kaupunkiympäristön asiakaspalvelupisteessä (Sörnäistenkatu 1) 1.–14.6.2020 välisenä aikana.

Katu- ja puistosuunnitelmaluonnoksia esiteltiin Uutta Koillis-Helsinkiä – Teams Live -tilaisuudessa 1.6.2020. Tilaisuudessa oli paikalla edustajia kaupunkiympäristön toimialan maankäyttö ja kaupunkirakenne -palvelukokonaisuuden liikenne- ja katusuunnittelupalvelusta. Tilaisuudessa esiteltiin myös muita Koillis-Helsingin hankkeita, kuten asemakaava-, katusuunnitelma- ja puistosuunnitelmahankkeita. Tilaisuuteen osallistui netissä samanaikaisesti parhaimmillaan noin 190 henkilöä. Tilaisuudessa oli mahdollisuus esittää kysymyksiä chatissa ja asiantuntijat vastasivat niihin tilaisuuden aikana.

Mahdolliset kommentit suunnitelmaluonnoksiin pyydettiin toimittamaan 14.6.2020 mennessä.

Sähköpostitse saatiin palautteita 14 kpl.

Suunnitelmaluonnoksista saadut palautteet**Palaute:**

Laittakaa nyt kerralla parkkipaikkoja tarpeeksi. Me Lammassaaren mökkiläiset olemme aivan pulassa koska parkkipaikkoja ei ole tarpeeksi vaan auton joutuu jättämään erittäin kauas. Huomioikaa myös valaistus, autoihin tehdään paljon murtoja pimeässä.

Vastaus:

Katusuunnitelman tarkoituksena on suunnitella ja rakentaa asemakaavassa osoitettu Katariina Saksilaisen kadun loppuosa asuinalueen reunalta lähes Matinsillalle asti valmiiksi. Nykyisen hiekkapintaisen katuosuuden liikennejärjestelyt, mukaan lukien pysäköinti, ovat sekavat. Liikenneväylän rakentaminen katumaiseksi ja pysäköinnin uudelleenjärjestely eheyttävät alueen kaupunkikuvaa ja vähentävät pysäköinnin maisemallista häiritsevyyttä. Alueen pysäköintijärjestelyt selkiytyvät ja pysäköintiä rajataan nykyistä pienemmälle alueelle. Pyöräily-

VUOROVAIKUTUSMUISTIO

ja kävelyreittien jatkuvuus alueella ja sen ulkopuolelle on myös hyvin merkittävä tämän katusuunnitelman toteuttamisen lähtökohta.

Asemakaavassa on määrätty, että katualueelle on rakennettava pysäköintipaikkoja. Tarkkaa lukumäärää ei ole määritetty. Pysäköintipaikkoja on katusuunnitelmassa osoitettu alueelle niin monta kuin asemakaava, eri liikennemuotojen turvallisuus ja sujuvuus, liito-oravan ydinalue, ruokarekkojen alue ja alueen viihtyvyys mahdollistavat. Pysäköintipaikkoja osoitetaan ainoastaan katualueelle, eikä esimerkiksi puistoalueille. Nykyisin Pornaistenniemen puistoalueella luvattonta pysäköintiä. Pysäköintiä ei tulevaisuudessa enää tulla sallimaan puistoalueilla.

Katusuunnitelmaehdotuksessa on suunniteltu alueelle 66 autopaikkaa, joista kolme liikuntaesteisille. Kadulle tulee valaistus.

Palaute:

1 Suunniteltu jalankulkutie (jossa nykyisin myös pyöräillään), tulisi merkitä selvästi siten, että se tosiaankin on tarkoitettu ainoastaan jalankulkijoille, ei pyöräilijöille;

2 Puistokäytävät tulisi merkitä myös niin, ettei niitä ole tarkoitettu pyörille;

3 Jalankulkuväylän varrelle voitaisiin laittaa muutamia penkkejä istahtamista varten;

4 Haastavin: miten ohjata ihmisiä viemään roskat ja tupakantumpit niille tarkoitettuihin paikkoihin, ei pitkin väylille ja väylien varsille.

Vielä; Paikka, jossa baana ja jalankulkutie yhdistyvät ja vievät sillalle yli Vantaanjoen suun, on tällä hetkellä lähes mahdoton jalankulkijalle. En tiedä mikä olisi oikea ratkaisu, mutta asiaan pitäisi mielestäni paneutua.

Vastaus:

Jalankulku ja pyöräliikenne erotellaan selkeästi niin, että pyöräliikenne ja autoliikenne kulkevat pyöräkatua pitkin, jollaiseksi Katariina Saksilaisen katu suunnittelualueella suunnitellaan. Muut reitit on tarkoitettu jalankulkijoille.

Liikenteenohjaussuunnitelma laaditaan ennen kadun rakentamisen aloittamista, jossa määritellään alueelle asennettavat liikennemerkkit.

Roskaamista voidaan jonkin verran estää asentamalla roska-astioita riittävästi niihin kohtiin, joissa liikkuu eniten jalankulkijoita. Alueelle asennetaan ns. syväkeräysastioita. Valitettavasti roskaaminen on lopulta ihmisten omaehtoista toimintaa, ja ihmisten roskaamiskäyttäytymiseen vaikuttamiseen on katu- ja puistosuunnittelussa rajalliset mahdollisuudet.

Helsingin kaupungilla on puistokummitoimintaa eli vapaaehtoistoimintaa, johon voi kuka tahansa ilmoittautua keräämään roskia kaupungista (puistokummit@hel.fi) ja toki sitä voi myös tehdä omatoimisesti.

Palaute:

Tutustuin kaupungin nettisivuilla Katariina Saksilaisen kadun eteläosan katusuunnitelmaan ja Pornaistenniemen puistosuunnitelmaan, Yleisesti haluaisin kiittää hienosta suunnitelmasta, sillä

VUOROVAIKUTUSMUISTIO

se korjaa alueen suuria ongelmia kuten täysin holtitonta parkkeerausta sekä autoilla ajamista, pyörien ja jalankulkijoiden vaarallisia kohtaamisia ja alueen yleisilmeen siistimistä sekä liittämistä kaupunkialueeseen tiiviimmin. Varsinkin parkkipaikkojen selkeä merkkäminen ja painopisteen siirtäminen lähemmäksi koskea on hieno uudistus, sillä nykyisellään aluetta käytetään härskisti autojen ilmaiseen pitkäaikaissäilytyksen vaikka alueella löytyy satoja asukkaille tarkoitettuja parkkipaikkoja useassa eri parkkihallissa sekä pihaparkeissa.

Muutama kysymys minulle kuitenkin heräsi. Löysin vain yhden pollarin baana-osuuden keskikohdasta. Olisiko näitä mahdollista lisätä toinen esimerkiksi lähemmäs autotien ja baanan kohtaamis pistettä, jotta varmasti estettäisiin autojen ajo baanan vain pyöräilijöille osoitetulla pätkälle?

Ja huomioidaanhan suunnitelmassa riittävästi, että autoille selvästi merkittyjen paikkojen lisäksi autoa ei pysty parkkeeraan esim. keskelle peltoa kuten nyt on tehty?

Vastaus:

Kiitos palautteestanne. Kadun rakentaminen asemakaavan mukaiseksi edesauttaa alueen siistiytymistä ja luvattomasta ja hallitsemattomasta pysäköinnistä aiheutuvaa haittaa sekä parantaa eri kulkumuotojen turvallisuutta ja sujuvuutta. Alueesta tulee näin ollen viihtyisämpi.

Puistoalueella olevan baanaosuuden kautta on kulkuyhteys sähkökeskukselle, jota on päästävä huoltamaan autolla ja ajamaan sen luo Katariina Saksilaisen kadulta. Pollari asennetaan tämän takia vasta baanan muuntamon jälkeiselle osuudelle Katariina Saksilaisen kadun suunnasta tultaessa. Pollari estää luvattoman pysäköinnin puistoalueen baanan loppuosalle. Alueella esiintyy nykyisin runsaasti pysäköintiä.

Kadun ajoradan reunaan asennetaan riittävän korkea reunakivi, jonka yli ei enää tulevaisuudessa pääse ajamaan ja pysäköimään puistoalueelle tai pellolle, kuten nykyään tehdään. Kadun uudet rakenteet tulevat muutenkin estämään väärinpysäköintiä alueella.

Pysäköinnistä tulee aikarajoitettua, joten pitkäaikaispysäköintiä ei enää tulla sallimaan alueella.

Palaute:

Asun Katariina Saksilaisen kadulla ja minulla olisi muutama kysymys ja huomio nyt esillä olevaan Katariina Saksilaisen kadun eteläosan ja puistoalueen suunnitelmaan:

Tuleeko parkkipaikkojen määrä kasvamaan vai pienentymään alueella?

Tuntuu, että Vanhankaupunginlahden virkistysalueen käyttöaste on koko ajan kasvamaan päin ja ihmiset tulevat alueelle ulkoilemaan omalla autolla. Lammassaareen ruovikkoon on suunnitteilla uusi piilokoju ja reittien uusiminen, joten se myös osaltaan varmasti lisää kävijämääriä alueella entisestään. Parkkipaikkojen käyttö on siis jo nykyisellään todella suurta ja ruuhkaisina viikonloppuina autoja jätetään myös puistoalueelle/niitylle. Onko suunnittelun tai viestinnän kautta mahdollista ohjata ihmisiä saapumaan alueelle muuten kuin autoilemalla?

Lisäksi nyt korona-aikaan parkkipaikalla on useampi (4-5-) grilli/kioskiautoa tai ruokarekkaa. Myös nurmialuetta on käytetty ruoan myyntitoimintaan. Nämä ruokarekat vievät luonnollisesti parkkitilaa. Onko suunnitelmassa linjattu näistä mitään? Voiko alueen ketterät kioskit -paikkoja esimerkiksi rajoittaa? Lisäksi ruoanmyyntitoiminta sekä kävijämäärien kasvu aiheuttavat

VUOROVAIKUTUSMUISTIO

alueelle suurempaa tarvetta jäteastioille, mikä on syytä huomioida tulevassa suunnitelmassa. Uudessa suunnitelmassa parkkialueen rannanpuolelle on ainakin havainnekuvan mukaan suunniteltu pensaikkoa. Näin ollen ruokarekkojen myynti tapahtuisi pyöräbaanan puolella, jolloin parkkiin ajavat autot, ruoka-annoksiaan odottavat asiakkaat ja ohiajavat pyörät olisivat sikin sokin.

Kolmanneksi normaaliaikana läheisen Koskenranta-ravintolan yksityistilaisuudet aiheuttavat alueelle ajoittaista runsasta bussiajtoa ja tilausbussit jäävät kadun varteen luvottomasti parkkiin odottamaan tilaisuuksien loppumista, koska tilaa parkkeerata ei ole. Välillä bussit ovat pitkiä aikoja yöaikaan tyhjäkäynnillä, josta aiheutuu melua lähimpiin asuntoihin. Onko nyt suunniteltavalle alueella mahdollista huomioida bussiliikenteen tarpeet? Tai voiko lähialuetta muuten kehittää niin, että bussien luvaton pysäköinti kaduilla ja jopa talojen piha-alueilla päättyisi? Tämä ei tietenkään kuulu nyt suunnitteilla olevan alueen piiriin kokonaan, mutta on osa alueen arkiliikennettä.

Pyöräbaanan linjaus parkkipaikkojen läpi:

Hienoa, että pyörätiet ja kävelyreitit on eroteltu uudessa suunnitelmassa. Suunnitelmassa pyöräbaana Matinkaarelta kohti luonnonsuojelualueetta kulkee parkkialueen läpi. Mietin tämän turvallisuutta juuri runsaan parkkikäytön ja pyörätien yhdistämisen näkökulmasta, kun autot luonnollisesti käyttävät pyöräbaanaa kulkemisessa parkkipaikoille. Kovaa nopeutta ajavia harrastajapyöräilijöitä sekä yleiseen liikkumiseen rauhallisemmin pyöräileviä kulkee alueella päivittäin runsaasti ja etenkin viikonloppuisin myös pyöräliikenne kasvaa. Onko vastaavasta pyörätien ja parkkipaikan yhdistävästä ratkaisusta kokemusta muualta? Ilmeisesti 4,5 m (pyöräbaanan leveys) on riittävä, jotta pyörätiellä mahtuu ajamaan kaksi autoa rinnakkain eri suuntiin, jotta pyörien ja autojen yhteissumpuilta vältytään? Onko pyöräbaanan linjausta mahdollista vielä miettiä tai jos ei voiko liikenneopasteilla ja kyltityksillä ohjata liikennekäyttötymistä, niin että kaikilla kulkupeleillä liikkuvilla on mahdollista liikkua alueen läpi turvallisesti?

Vastaus:

Nykyisin alueella ei ole virallisia pysäköintipaikkoja, vaan pysäköintiä tapahtuu laajasti ja jäsentymättömästi alueella. Kun pysäköintijärjestelyt selkiytetään ja rakennetaan asemakaavan mukaiseksi kaduksi, lopullinen pysäköintipaikkojen määrä tulee olemaan pienempi kuin nykyisessä tilanteessa, jossa pysäköidään myös luvottomasti puistoon.

Katusuunnitelmaehdotuksessa autopaikkoja on suunniteltu alueelle 66 kpl, joista kolme liikuntaesteisille. Nykyisin ilmakuvien perusteella alueelle mahtuu tätä enemmän autoja.

Viestinnän keinoin on hyvinkin mahdollista korostaa sitä, että alueelle tultaisiin ensisijaisesti kävellen, pyörällä ja julkisilla liikennevälineillä. Tätä voimme myös painottaa tiedottamisessa siinä vaiheessa, kun kadun ja puiston suunnittelun järjestelut alkavat rakentua.

Ruokarekkojen eli ns. ketterien kioskien tilannetta ja niiden toiminnan säilymistä alueella on toivottu usealta eri taholta, muun muassa poliittisilta päättäjiltä. Ruokarekat ovat erityisesti korona-aikana lisääntyneet alueella, kuten alueen virkistyskäyttö muutoinkin on ollut erittäin runsasta. Katusuunnitelmaluonnoksessa, joka laadittiin keväällä 2020, ei ruokarekka-asiaa vielä osattu ottaa riittävästi huomioon. Vuonna 2021 katusuunnitelmaa on tarkennettu siten, että ruokarekoille varataan suunnitelmassa omaa tilaa katualueelta niin, että ne eivät pysäköisi henkilöautoille tarkoitetuille paikoille eikä oleskelu tai kioskeihin jonottaminen tapahtuisi pyöräkadun puolelta.

VUOROVAIKUTUSMUISTIO

Puistoalueelle suunnitellaan roska-astioita, nk. syväkeräysastioita.

Baanan ja ajoradan yhdistäminen samalle väylälle on tässä tapauksessa asemakaavan ja muiden lukuisten suunnitteluun vaikuttavien seikkojen kompromissiratkaisu. Asemakaavassa ei alun perin ole varattu paljonkaan tilaa kaikille liikennemuodoille ja puiston toiminnoille ja pysäköinnille. Katusuunnitelma on kuitenkin laadittava asemakaavan mukaisesti. Rajoittavia tekijöitä ovat muun muassa katualueen vieressä oleva SL- eli luonnonsuojelualue, koirapuisto sekä suunnittelun aikana esiin tullut liito-oravan ydinalue, joka asettaa tarkimmat ja tiukimmat reunaehdot suunnittelulle. Liito-oravan ydinalueelta ei saa kaataa liito-oravalle soveltuvia puita. Näin ollen olemme tehneet muutoksia katusuunnitelmaan muun muassa kadun ja baanan linjausta siirtämällä ja järjestelemällä pysäköintipaikkoja uusiksi. Katua myös joudutaan ulottamaan asemakaavan ulkopuolelle lyhyeltä osuudelta ydinalueen vieressä. Tästä syystä on jouduttu anomaan niin sanottu suunnittelutarveratkaisu, jotta asemakaavasta voidaan poiketa. Suunnittelutarveratkaisu on myönnetty joulukuussa 2020. Jalankulkijoiden turvallisuuden näkökulmasta tärkeintä on, että pyöräliikenne ja jalankulku erotellaan omille väylilleen. Edellä mainittujen reunaehtojen takia pyöräilybaana ei mahdu minnekään muualle kuin samalle väylälle ajoradan kanssa. Kadusta suunnitellaan pyöräkatu, jossa pyöräliikenne on etusijalla ja autoliikenne väistää. Katu suunnitellaan siten, että autojen vauhti pysyy hiljaisena. Lisäksi tiedottamisella ja liikennemerkkein tullaan ohjaamaan liikennettä alueella. Katusuunnitelmaehdotuksessa on levennetty pysäköintipaikkojen ja baanan/ajoradan välistä välikaistaa, jotta pysäköintipaikoilta ja -paikoille peruuttaminen olisi mahdollisimman turvallista. Lisäksi uudessa suunnitelmaluonnoksessa pysäköintipaikkoja on suunniteltu vain pyöräkadun toiselle eli luoteisreunalle. Esillä olleessa luonnoksessa pysäköintipaikkoja oli molemmin puolin ajorataa.

Toki nyt suunniteltu ratkaisu edellyttää kaikilta kadulla kulkijoilta eli sekä autoilijoilta ja pyöräilijöiltä sopivaa tilanneajonopeutta sekä toisten huomioon ottamista. Ajoradalla mahtuu kaksi autoa kohtaamaan, kun ajonopeudet pysyvät alhaisina.

Palaute:

Kiitos suunnitelmista mutta olen huolestunut. Suunnitelmassa pyörätie parkkipaikkojen seassa on huono ja vaarallinen idea. Pyörätie olisi käyttökelvoton. Paikka on tosi suosittu, alueelle tulee paljon ihmisiä autoilla ja siellä pyöräilee vanhempia lastensa kanssa. En ymmärrä miten sama tie voi olla pyöräilijöille ja parkkipaikkaa etsiville autoille.

Vastaus:

Baanan ja ajoradan yhdistäminen samalle väylälle on tässä tapauksessa asemakaavan ja muiden lukuisten suunnitteluun vaikuttavien seikkojen kompromissiratkaisu. Asemakaavassa ei alun perin ole varattu paljonkaan tilaa kaikille liikennemuodoille ja puiston toiminnoille ja pysäköinnille. Katusuunnitelma on kuitenkin laadittava asemakaavan mukaisesti. Rajoittavia tekijöitä ovat muun muassa katualueen vieressä oleva SL- eli luonnonsuojelualue, koirapuisto sekä suunnittelun aikana esiin tullut liito-oravan ydinalue, joka asettaa tarkimmat ja tiukimmat reunaehdot suunnittelulle. Liito-oravan ydinalueelta ei saa kaataa liito-oravalle soveltuvia puita. Näin ollen katusuunnitelmaan on tehty muutoksia muun muassa pyöräkadun linjausta siirtämällä ja järjestelemällä pysäköintipaikkoja uusiksi. Katua myös joudutaan ulottamaan asemakaavan ulkopuolelle lyhyeltä osuudelta ydinalueen vieressä. Tästä syystä on jouduttu anomaan niin sanottu suunnittelutarveratkaisu, jotta asemakaavasta voidaan poiketa. Suunnittelutarveratkaisu on myönnetty joulukuussa 2020. Jalankulkijoiden turvallisuuden näkökulmasta tärkeintä on, että pyöräliikenne ja jalankulku erotellaan omille väylilleen. Edellä

VUOROVAIKUTUSMUISTIO

mainittujen reunaehtojen takia pyöräilybaana ei mahdu minnekään muualle kuin samalle väylälle ajoradan kanssa. Kadusta suunnitellaan pyöräkatu, jossa pyöräliikenne on etusijalla ja autoliikenne väistää. Katu suunnitellaan siten, että autojen ajonopeus pysyy hyvin hiljaisena. Lisäksi tiedottamisella ja liikennemerkkein tullaan ohjaamaan liikennettä alueella. Uusimmassa katusuunnitelmaluonnoksessa olemme leventäneet pysäköintipaikkojen ja baanan/ajoradan välistä välikaistaa, jotta pysäköintipaikoilta ja -paikoille peruuttaminen olisi turvallisempaa. Lisäksi uudessa suunnitelmaluonnoksessa pysäköintipaikkoja on suunniteltu vain baanan/ajoradan toiselle eli luoteispuolelle. Esillä olleessa luonnoksessa pysäköintipaikkoja oli molemmin puolin ajorataa.

Toki nyt suunniteltu ratkaisu edellyttää kaikilta kadulla kulkijoilta eli sekä autoilijoilta ja pyöräilijöiltä sopivaa tilanneajonopeutta, hyvää reagointikykyä, malttia sekä toisten huomioon ottamista. Ajoradalla mahtuu kaksi autoa kohtaamaan, kun ajonopeudet pysyvät alhaisina.

Joensuussa on toteutettu pyöräkatu, jossa pyörätie, ajorata ja pysäköintipaikat ovat samalla tavoin samalla katualueella kuin nyt katusuunnitelmaehdotuksessa. Joensuussa ratkaisu on toiminut oikein hyvin ja vaaratilanteita ei ole ilmennyt.

Palaute:

Asun itse Katariina Saksilaisen katu 12:sta. Juttelin kanssasi puhelimesta eilen aamulla Vanhankaupunginkosken kaavasta. Tuli vielä mieleeni, että tällä hetkellä autoja on alueella parkissa ainakin 100 ja enemmän olisi tulijoita, jos paikkoja olisi riittävästi. Huomasin myös, että havainnekuvassa punainen baana on parkkipaikkojen takana niin, että kun parkkipaikalta peruuttaa, niin on todella vaarallista kun pyörät kulkee siinä pahimmillaan 40km/h. Tällä hetkelläkin tuota kävelytietä pyöräilee todella paljon pyöräilijöitä päivittäin, ja siinä saa olla lasten kanssa tarkkana ettei jää alle. Tuon uuden baanasuunnitelman mukaan tulee olemaan todennäköistä, että auto peruuttaa ja pyöräilijä jää auton alle. Miten sieltä pystyy edes peruuttamaan kun pyörä kulkee jatkuvasti kovaa vauhtia siinä. Toinen asia on se, kun varsinkin näin keväällä ja kesällä autoilijoita on jonoksi asti (etenkin viikonloppuisin). Jono alkaa jo Katariina Saksilaisen kadun alkupäästä, Viikintien risteyksestä ja sitten autot jonottavat jotta saisivat paikan pellon laidalta. Siellä joutuu pyörä pitkäänkin ennen kuin/ jos paikan meinaa löytää tai saada. Eli nämä autot pyörivät siinä baanalla ruuhkaksi asti odottaen vapaata parkkiruutua. Vaaratilanteita siis varmasti luvassa. Tämän lisäksi ympäri vuoden Ravintola Koskenrannassa on erilaisia suuria tapahtumia, konferensseja ja messuja jne. Silloin paikalle pyrkii ulkoilijoiden ja asukkaiden lisäksi vielä 100 autoa lisää ja sitten on taloyhtiöiden pihat ja nurkat täys autoja, koska paikkoja on vaan aivan liian vähän siihen nähden kuinka paljon toimintaa alueella on.

Kolmas asia joka tuli vielä mieleeni, on se Ravintola Koskenrannan parkkipaikka. Onko se kaupungin? Voisiko siihen saada asukkaat pysäköidä Esim. iltapäivästä/illasta yön ja aamuun asti? Ravintolahan on usein kiinni varsinkin iltaisin. Tosin klo. 16 töistä pääsevät todennäköisesti joutuisivat jokatapauksessa etsimään ensin jostakin kaukaa paikan ja sitten siirtää myöhemmin. Vaikeaksi menee, mutta se ravintolan parkkipaikka toisi kyllä paljon helpotusta tilanteeseen.

Pellon parkkipaikan täyttöasteen asukkaiden ja lammassaarelaisten osalta pystyy hyvin nähdä öisin, kun parkkipaikka on sillonkin ihan täysi. Kysyisinkin vielä, että eikö tälle parkkipaikkojen määrälle voisi vielä tehdä jotain? Onko suunnitelmassa siis lainkaan otettu huomioon sitä, että pelkästään alueen asukkaat täyttävät nämä paikat? Sen lisäksi ulkoilijoita on jonoksi asti, koska onhan tuo Vanhankaupunginkosken ja Viikin luonnosuojealue ja luontoreitit ihan mahtavia. Toivoisin että tätä koko suunnitelmaa mietittäisiin nyt ihan uudemman kerran, vaikkakin

VUOROVAIKUTUSMUISTIO

luonnoskuvat näyttivätkin kauniilta. Alueella on kuitenkin paljon asukkaita, joiden ainoa mahdollisuus pysäköidä auto, on juuri siellä Katariina Saksilaisen kadun päässä ja sillä alueella.

Vastaus:

Nyt suunnitellaan katua ja puistoa voimassa olevan asemakaavan mukaisesti. Asemakaava rajoittaa alueelle rakennettavien yleisten pysäköintipaikkojen määrää. Samalle alueelle pitää mahtua puiston toiminnot, pyöräliikenteen pääreitti baana sekä jalankulkijoiden reitit. Lisäksi kaava-alueella on suojellun liito-oravan ydinalue, mikä myös asettaa rajoitteita. Koko aluetta ei ole mahdollista varata pysäköintikäyttöön. Katualueelle suunniteltavat pysäköintipaikat eivät ole tarkoitettu pitkäaikaiseen autojen ilmaissäilytykseen eikä asukas-pysäköintiin, vaan alueelle tuleville virkistyskäyttäjille ja vierailijoille ja niistä tulee aikarajoitettuja pitkäaikaispysäköinnin estämiseksi. Puistoalueille pysäköinti ei ole mahdollista.

Ravintola Koskenrannan pysäköintipaikat on asemakaavassa osoitettu kiinteistön käyttöön. Ne eivät siis ole kaupungin yleisiä pysäköintipaikkoja.

Tonteille on asemakaavoissa omat määräyksensä pysäköintipaikkojen minimimäärästä. Tonttien rakentajat noudattavat näitä määräyksiä ja halutessaan voivat rakentaa tonteille minimimäärää enemmän paikkoja.

Kaupunki ei kuitenkaan subventoi auton omistajia tarjoamalla katutilaa lähes ilmaiseksi ajoneuvojen pitkäaikaista säilyttämistä varten.

Palaute:

Asun Katariina Saksilaisen kadulla omistusasunnossa ja varsinkin viime aikoina, kun ulkoilu on lisääntynyt alueella, on ollut todella haastavaa löytää parkkipaikkaa. Alueelle on kaavoitettu todella vähän 'laillisia' paikkoja parkkeerata ja taloyhtiöiden tolppapaikkoja ei ole läheskään kaikille tarvitseville.

Lisäksi alueella käy todella runsaasti niin ulkoilijoita, kalastajia kuin lintubongareita autolla. Useat koirapuiston asiakkaat saapuvat myös autolla puistoon.

Parkkipaikkaa etsiskelevät autot suhaavat ristiin rastiin hiekkatietä edestakaisin ja koko hiekkatien matka Jokisuuntieltä Matinsillalle asti on jatkuvasti täyteen parkkeerattu.

Nyt olisikin uuteen suunnitelmaan todella tärkeää saada hiekkatien kummallekin puolelle parkkipaikkoja, jotta villin lännen tyylinen parkkeerauskaos saataisiin muutettua miellyttäväksi ja helpoksi palvelemaan niin alueen asukkaita kuin ulkoilma-aktiviteetteihin saapuvia kauempana asuvia ihmisiäkin.

Vastaus:

Asemakaavassa määrätyt katualueelle sijoitettavat pysäköintipaikat, jotka nyt suunnitellaan katusuunnitelmassa, on kaavassa määrätty ja tulevat olemaan tarkoitettuja alueelle saapuville vierailijoille. Lisäksi ne tulevat olemaan aikarajoitettuja pitkäaikaispysäköinnin estämiseksi. Asukas-pysäköintipaikkoja ei ole mahdollista sijoittaa katualueelle.

Katu rakennetaan asfalttipintaiseksi kaduksi ja puistot rakennetaan ja kunnostetaan puistotoimintoihin ja jalankulun ja pyöräilyn käyttöön. Nykytilanteessa, jossa katua ei ole rakennettu, pysäköinti on alueella hallitsematonta ja alue epämääräinen ja sekava.

VUOROVAIKUTUSMUISTIO

Katusuunnitelmassa osoitetaan pysäköintipaikkoja vain kadun toiseen laitaan. Tilanpuutteen, asemakaavan, baanan, jalankulkureittien ja puiston toimintojen (mm. koirapuisto) toimivuuden ja viihtyvyyden vuoksi koko suunnittelualuetta ei ole mahdollista osoittaa autojen pysäköintikäyttöön. Tila on suunnitelmassa optimoitu niin, että mahdollisimman monelle käyttäjälle on tilaa alueella. Pysäköintipaikkoja on suunniteltu kadun varteen 73 kpl.

Palaute:

PÄÄASIA: Toukola-Arabian rantapuisto on tosiaan lähinnä läpiajoväylä nyt kun kaikki 3 polkua on -- kuulemma -- avattu pyöräilylle. Alunperin pyöräily ohjattiin keskimmäiselle, sille suoralle polulle. Uusi päätös tarkoittaa, että 2 metrin levyisille ylä- ja alapoluille tunkee lujaa ajavia pyöräilijöitä, joita väistelee koiria ja vaunuja taluttavia kävelijöitä ja sauvailijoita. Ei ihme, että rollaattoreita ja pyörätuoleja ei enää näy, vaikka puiston reunakorttelissa on sekä seniori- että potilastalo. Niiden asukkaille Toukola-Arabia on lähipuisto, muut puistot eivät taida olla saavutettavissa.

Jos ym pyöräilypäätös on tosiaan tehty, se on avattava! Katsoin Hesarin kaupunkipuistoja koskevaa juttua viime viikolla. Siinä Vanhankaupunginlahti on hyvin esillä, joten pyöräilijöiden tilatarve on vain kasvamassa. Asia on siis kiireinen myös tältä kannalta.

Lyhyesti - tällainen on *rumaa suunnittelua*. On otettava huomioon myös puistojen lähitarve ja eritoten ne ryhmät, joilla valinnanvaraa ei ole.

HUOM: nyt koronaikoina olisi pyöräily kiellettävä ylä- ja alapoluilla, välittömästi ja liikennemerkkein. Turvaväleistä ei ole nyt tietoaakaan!

Minne on muuten hävinnyt Kalle Könkkölän perintö?

Aiemman meilin jatkoksi: mitä tapahtuu Katarina Saksilaisen baanan jatkolle eli Matinsillalle? Sehän on jo nyt hengenvaarallinen juuri pyöräilyn vuoksi.

Vastaus:

Suunnitelmassa on kyse Katariina Saksilaisen kadun ja Pornaistenniemen puistoalueesta. Suunnittelualueelle on tulossa pyöräilybaana, jalankulkureittejä puiston puolelle sekä pysäköintipaikkoja kadulle asemakaavan mukaisesti. Suunnitelmassa erotellaan pyöräliikenne ja jalankulku toisistaan.

Tämä suunnitelma ei ulotu Matinsillalle asti, joten sillalle ei osoiteta toimenpiteitä tässä suunnitelmassa.

Pyöräilyä, jalankulkua tai muuta ulkona liikkumista ei ole kielletty kaupungin toimesta korona-aikana.

Palaute:

Palautetta Katariina Saksilaisen kadun päädyn uudistamissuunnitelmista:

- todella pelottava ajatus yhdistää pysäköintipaikat ja pyörätie. Pyöriä ja autoja on alueella niin valtavasti, että parkkipaikat pyörätien reunoilla kuulostaa mahdottomalta ajatukselta.

Autojenhan on peruutettava suoraan pyöräkaistalle! En uskaltaisi itse ajaa pyörällä tästä (edes itse, puhumattakaan lapseni kanssa), enkä kyllä peruuttaa autollakaan.

Vastaus:

Sekä pyöräliikenteen baana että katu pysäköintipaikkoineen on kaavoissa määrätty sijoittumaan alueelle. Kadusta suunnitellaan pyöräkatu, jossa pyöräliikenne on etusijalla ja autoliikenne mukautuu pyöräliikenteen nopeuksiin.

Baanan ja ajoradan yhdistäminen samalle väylälle on tässä tapauksessa asemakaavan ja muiden lukuisten suunnitteluun vaikuttavien seikkojen lopputulos. Asemakaavassa ei alun perin ole varattu paljonkaan tilaa kaikille liikennemuodoille ja puiston toiminnoille ja pysäköinnille. Katusuunnitelma on kuitenkin laadittava asemakaavan mukaisesti. Rajoittavia tekijöitä ovat muun muassa katualueen vieressä oleva SL- eli luonnonsuojelualue, koirapuisto sekä suunnittelun aikana esiin tullut liito-oravan ydinalue, joka asettaa tarkimmat ja tiukimmat reunaehdot suunnittelulle. Liito-oravan ydinalueelta ei saa kaataa liito-oravalle soveltuvia puita. Näin ollen olemme syksyn 2020 aikana tehneet muutoksia katusuunnitelmaan muun muassa kadun ja baanin linjausta siirtämällä ja järjestelemällä pysäköintipaikkoja uusiksi. Katua myös joudutaan ulottamaan asemakaavan ulkopuolelle lyhyeltä osuudelta liito-oravan ydinalueen vieressä. Tästä syystä on jouduttu anomaan niin sanottu suunnittelutarveratkaisu, jotta asemakaavasta voidaan poiketa. Suunnittelutarveratkaisu on myönnetty joulukuussa 2020. Jalankulkijoiden turvallisuuden näkökulmasta tärkeintä on, että pyöräliikenne ja jalankulku erotellaan omille väylilleen. Edellä mainittujen reunaehtojen takia pyöräilybaana ei mahdu minnekään muualle kuin samalle väylälle ajoradan kanssa. Kadusta suunnitellaan pyöräkatu, jossa pyöräliikenne on etusijalla ja autoliikenne väistää. Katu suunnitellaan siten, että autojen ajonopeus pysyy hiljaisena. Lisäksi tiedottamisella ja liikennemerkein tullaan ohjaamaan liikennettä alueella. Katusuunnitelmaehdotuksessa on levennetty pysäköintipaikkojen ja ajoradan välistä välikaistaa, jotta pysäköintipaikoilta ja -paikoille peruuttaminen olisi turvallista. Lisäksi katusuunnitelmaehdotuksessa pysäköintipaikkoja on suunniteltu vain pyöräkadun toiselle eli luoteisreunalle. Esillä olleessa suunnitelmaluonnoksessa pysäköintipaikkoja oli molemmin puolin ajorataa.

Palaute:

lähestyn tähän alueen pysäköintiudistukseen liittyen. Ensiksi totean, että suunnitelmat näyttää oikein hienoilta ja alue sen kuin siistiytyy vuosi vuodelta, joten suurkiitos tästä 😊.

Tiedustelen nyt kun kerran tuota aluetta muutetaan olisiko nyt mahdollista ottaa huomioon meidän tapahtuma- ja kongressikeskuksen pysäköintitarpeet? Järjestämme isoja kongresseja ja tilaisuuksia, joten meillä on ollut huutava pula pysäköintialueista.

Olen useasti pohtinut voisiko jonkun niistä alueen nurmikkoalueista mahdollisesti kehittää tähän tarkoitukseen. Nämä alueet ovat ne, jotka jäävät nykyisen ja tulevan alueen takapuolelle sinne Herttoniemen suuntaan.

Vastaus:

Alueelle suunnitellaan asemakaavan mukaisesti yleisiä pysäköintipaikkoja Katariina Saksilaisen kadun katualueelle, jotka on tarkoitettu alueelle tulevia vierailijoita ja ulkoilijoita varten. Pysäköinnistä tulee aikarajoitettua, jotta pitkäaikainen pysäköinti ja romuautojen alueelle jättäminen olisi vaikeaa. Pysäköintipaikkojen lisäksi alue suunnitellaan uusiksi

VUOROVAIKUTUSMUISTIO

kokonaisvaltaisesti: pyöräilyn baana, jalankulkureitit, puiston toiminnot ja maisemallinen uudistus.

Yksityisille toimijoille ei ole valitettavasti mahdollista osoittaa pysäköintiä katualueelta.

Puistoalueille ei osoiteta pysäköintiä lainkaan. Puistoalueet on tarkoitettu virkistyskäyttöön.

Katualueen vieressä on asemakaavoittamatonta aluetta. Tässä katusuunnitelmassa ei ole mahdollista osoittaa toimintoja, kuten pysäköintiä, asemakaavan ulkopuoliselle alueelle, vaan pelkästään asemakaavassa vahvistetulle katualueelle.

Palaute:

Hei, tutustuin suunnitelmaluonnokseen Katariina Saksilaisen kadun eteläosan ja Pornaistenniemen katusuunnitelmaa koskien. Huomasin välittömästi tienkäyttäjien turvallisuutta vaarantavan riskitekijän, joka olisi syytä korjata toteutuksessa. Uusi pyörätie Viikistä kohti Pornaistenniemeä olisi sinänsä tarpeellinen ja hyvä idea reitin vilkkauten vuoksi, mutta sen linjaaminen uuden parkkipaikan läpi on virhe. Jos parkkiruuduissa on autoja pysäköitynä niin, että ruudusta pitää peruuttaa pois, aiheuttaa jokainen tällainen peruutus vaaratilanteen pyöräilijälle, sillä autoilija ei tällöin näe hyvin vieressä olevan auton takaa tulevaa pyöräilijää, eikä pyöräilijällä toisaalta ole mahdollisuutta ennakoita, että onko jokin pysäköidyistä autoista mahdollisesti lähdössä liikkeelle. Näin ollen joka kerta kun pyöräilijä ohittaa kahden tai useamman vierekkäin pysäköidyn auton rivin, syntyy törmäysvaara, joka olisi vältettävissä toisenlaisella linjauksella. Erityisen suuren näköesteen aiheuttaisivat pakettiautot ja muut isokokoiset autot.

Pyörätie voisi esimerkiksi kulkea jalkakäytävän reunaan mukailien parkkiruutujen ja jalkakäytävän välistä niin, että se olisi kuitenkin selkeästi erotettu omaksi väyläkseen, jolloin konflikteja autoilijoiden ja pyöräilijöiden välille ei syntyisi parkkipaikalla ja jalankulkijat osaisivat pysytellä omalla väylällään. Luonnoskuvan perusteella paikalla on tilaa runsaasti, joten muutos pitäisi sen puolesta olla helppo toteuttaa.

Vastaus:

Baanan ja ajoradan yhdistäminen samalle väylälle on tässä tapauksessa asemakaavan ja muiden lukuisten suunnitteluun vaikuttavien seikkojen lopputulos. Asemakaavassa ei alun perin ole varattu paljontaan tilaa kaikille liikennemuodoille ja puiston toiminnoille ja pysäköinnille. Katusuunnitelma on kuitenkin laadittava asemakaavan mukaisesti. Rajoittavia tekijöitä ovat muun muassa katualueen vieressä oleva SL- eli luonnonsuojelualue, koirapuisto sekä suunnittelun aikana esiin tullut liito-oravan ydinalue, joka asettaa tarkimmat ja tiukimmat reunaehdot suunnittelulle. Liito-oravan ydinalueelta ei saa kaataa liito-oravalle soveltuvia puita. Näin ollen katusuunnitelmaan on tehty muutoksia muun muassa pyöräkadun linjausta siirtämällä ja järjestelemällä pysäköintipaikkoja uusiksi. Katua myös joudutaan ulottamaan asemakaavan ulkopuolelle lyhyeltä osuudelta liito-oravan ydinalueen vieressä. Tästä syystä on jouduttu anomaan niin sanottu suunnittelutarveratkaisu, jotta asemakaavasta voidaan poiketa. Suunnittelutarveratkaisu on myönnetty joulukuussa 2020. Jalankulkijoiden turvallisuuden näkökulmasta tärkeintä on, että pyöräliikenne ja jalankulku erotellaan omille väylilleen. Edellä mainittujen reunaehtojen takia pyöräilybaana ei mahdu minnekään muualle kuin samalle väylälle ajoradan kanssa. Kadusta suunnitellaan pyöräkatu, jossa pyöräliikenne on etusijalla ja autoliikenne väistää. Katu suunnitellaan siten, että autojen vauhti pysyy hyvin hiljaisena. Lisäksi

VUOROVAIKUTUSMUISTIO

tiedottamisella ja liikennemerkein tullaan ohjaamaan liikennettä alueella. Katusuunnitelmaehdotuksessa on levennetty pysäköintipaikkojen ja baanan/ajoradan välistä välikaistaa, jotta pysäköintipaikoilta ja -paikoille peruuttaminen olisi turvallisempaa. Lisäksi pysäköintipaikkoja on suunniteltu vain pyöräkadun toiselle eli luoteisreunalle. Esillä olleessa luonnoksessa pysäköintipaikkoja oli molemmin puolin ajorataa.

Palaute:

Rantapuiston eri tyyppinen tie on kuohuttanut tunteita kaikissa keskusteluissa. Pääongelma on se, että pyörät ym. liikkuvat siellä kaikilla teillä ja jopa yhdessä yössä syntyneillä (läskipyörät) lisäteillä. Vauhti on yhtä kova paikasta riippumatta, jopa Matin sillalla.

On käytettävä kaikki ohjeet ja merkit, jotta puiston ja sen jatkeena olevaan pohjoiseen kv - väylään liikenteeseen, jotta ulkoilu on edes turvallista ja jopa miellyttävää. Rantatielle pyöräily ei sovi missään muodossa.

Vastaus:

Pyöräilyn pääreitti baana linjataan katusuunnitelmassa kulkemaan Katariina Saksilaisen kadun ajoradalle. Jalankulkureitit ja baana erotellaan toisistaan. Alueelle laaditaan liikenteenohjaussuunnitelma ennen katu- ja puistoalueen rakentamista, jossa määritellään alueelle tulevat liikennemerkit.

Palaute:

Haluaisin antaa joitakin huomioita kyseiseen suunnitelmaan liittyen.

Yleisesti ottaen suunnitelma vaikuttaa mielestäni hienolta, ja on oikea lähtökohta, että sitä kehitetään kevyen liikenteen ja viihtyisyyden näkökulmasta.

Alueen suosio on entuudestaan kasvanut korona-aikana, ja on odotettavissa että kaupunkilaiset ja matkailijat vierailevat alueella aktiivisesti tulevaisuudessakin luonnon ainutkertaisuuden ja historiallisen miljöönsä takia. Sen vuoksi kehittämissuunnitelmassa tulisi ottaa huomioon mahdollisuus tarjota erilaisia pop-up-palveluja lähellä Matinsiltaa. Tänä keväänä paikalla on ollut samanaikaisesti monia ruoka- ja kahvirekkoja, ja tämä on elävöittänyt aluetta paljon. Toivon, että suunnitelma mahdollistaa jatkossakin tällaisen uudenlaisen palvelutarjonnan ja yritteliäisyyden. Hieno luontokohde tarvitsisi rinnalleen myös uusia palveluja, eikä alueen rakennuskanta oikein tarjoa niiden synnylle mahdollisuuksia.

Parkkipaikoista on tällä hetkellä alueella pulaa. Osittain tämä johtuu siitä, että jokin alueen autokorjaamoista dumpannut Jokisuuntien varteen lukuisia korjauskelvottomia romuautoja. Voiko tämä olla sallittua? Parkkipaikoista voisi kuitenkin suunnitelmassa edelleen karsia, mikäli tilan järjestäminen pop-up-palveluille sitä edellyttää. Pornaistenniemen asti ei pitäisi olla tarvetta päästä lukuisassa määrin autolla asti, vaan alue pitäisi rahoittaa kävelijöille, pyöräilijöille ja palveluntarjoajille. Parkkeeraamiselle oikeampi suunta on Viikin pienteollisuusalueen seutu.

Vastaus:

Ruokarekkojen eli niin sanottujen ketterien kioskien toimintaedellytyksiä kehitetään alueella. Niiden suosio kasvoi kesän 2020 aikana suuresti. Katusuunnitelmaluonnoksessa, joka oli esillä

VUOROVAIKUTUSMUISTIO

kesäkuussa 2020, ei vielä osattu ottaa huomioon ketterien kioskien suurta määrää ja valtaisa suosiota alueella. Katusuunnitelmaehdotuksessa mahdollistetaan ketterille kioskeille toimintaedellytyksiä ja tilaa myös tulevaisuudessa. Alueelle rakennetaan myös niin sanottu Helsinki-huussi kesällä 2021.

Alueella nykyisenlainen hallitsematon pysäköinti tulee loppumaan kadun ja puiston rakentamisen myötä. Puistoalueilla pysäköinti ei ole sallittua.

Asemakaavassa on määrätty katualueelle pysäköintiä ja katusuunnitelmassa autopaikkoja on suunniteltu katualueelle 66 kpl. Tämä on vähemmän kuin mitä suunnittelualueelle on tähän mennessä mahtunut autoja pysäköimään. Tosin aiemmin alueella on esiintynyt pitkäaikaista pysäköintiä. Pysäköinnistä katualueella tulee aikarajoitettua, jotta se palvelee virkistyskäyttöä eikä se ole tulevaisuudessa asukaspysäköintiä tai pitkäaikaista pysäköintiä.

Palaute:

Katariina Saksilaisen kadun eteläosan ja Pornaistenniemen puiston suunnitelmaluonnos

Pidämme Katariina Saksilaisen kadun eteläosan ja siihen liittyvän alueen kuntoon saattamista ympäristökokonaisuuden kannalta myönteisenä. Mutta niin pysäköinnin kuin pyöräilyn, kävelyn ja kalastuksen kannalta eri toimintojen selkeämpi erottelu on hyödyllistä.

Suunnitelmaan on merkitty patkka baanaa, joka ei ala eikä pääty mistään. Tämänkaltaisen merkintä kuitenkin tapaa tuoda tullessaan korkeampia pyöräilynopeuksia ja voi tuottaa turvallisuusriskejä parkkipaikkojen lähetyvillä. Sen lisäksi baana yhdistyy Matinsiltaan ja näiden erottaminen voi olla hankalaa. Asemakaavan laajennusta kannattaa harkita siten, että pyöräreitti ja parkkipaikka erotetaan toisistaan tai vaihtoehtoisesti baana korvataan normaalilla asfaltilla ja merkitään pyöräilykaduksi.

Havainnekuva 13:ssa kadun keskellä on pieni kiveys ja sen keskellä siniraitainen tolppa. Tällaisen tekeleen asettaminen keskelle väylää on sekä turhaa että vaarallista. Myöskään keskiviivan merkintä pyörätiellä Katariina Saksilaisen kadun liittymästä itään lienee hyödytöntä. Se ei ole pätevä parkkipaikalla ja saattaa aiheuttaa siten vain sekaannuksen siirryttäessä toisesta jaksosta toiselle. Tämä on sen verran tärkeä yhteys pyöräilylle, ettei sitä tulisi lähteä tekemään epämääräisi 'baanapätkin' vain koska sattuu olemaan sopiva katuhanke edessä. Samalla kuitenkin Arabian rantapuistossa pyöräilyolojen jäsentäminen kunnon suunnitelmalla ja tarvittavin merkein olisi liikenneturvallisuuden kannalta tärkeä toimi täysin riippumatta siitä, miten seudun pyöräilyverkko muuten rakentuu. Rantapuistossa on erään arvion mukaan reittejä risteäviä polkuja 37 kappaletta, joten risteyskohtien turvallisuuteen pitää kiinnittää huomiota.

Parkkipaikan toteuttaminen merkitsee useiden puiden poistamista, puistosuunnitelmaan sisältyy taas vuorostaan joitakin uusia puita. Toivottavasti istutetaan sen kokoisia puita, että maiseman yleisilme säilytetään. Lisäksi pop-up toimijoille ja toiminnalle olisi syytä osoittaa siihen sopiva kenttäalue.

Vastaus:

Suunnittelualueeseen kuuluvat Katariina Saksilaisen katu sekä Pornaistenniemen puisto. Katu- ja puistosuunnitelmat laaditaan voimassa olevan, 6.6.2014 voimaan tulleen asemakaavan pohjalta. Asemakaavaa ei ole mahdollista laajentaa tässä suunnitteluvaiheessa. Alueen katu- ja

VUOROVAIKUTUSMUISTIO

puistojärjestelyt ovat odottaneet selkiyttämistä kaavan voimaantulosta alkaen, ja alue on tärkeää saada rakennettua maisemallisesti kauniiksi, toiminnoiltaan kattavaksi ja eri liikennemuotojen kannalta mahdollisemman turvalliseksi niin pian kuin mahdollista.

Kadusta on suunnitteilla pyöräkatu, jossa auto- ja pyöräliikenne kulkee samalla kadulla, mutta autot väistävät pyöräilijää.

Puisto-osuudella on puomi estämässä pysäköintiä puistoalueelle. Puistossa on kuitenkin sähkökeskus, jonka luo on päästävä autolla. Baanan keskiviiva on pyöräliikenteen suunnitteluohjeiden mukainen.

Katusuunnitelman esillä olon jälkeen on huomioitu alueella oleva liito-oravan ydinalue siten, että ydinalueelta ei kaadeta liito-oravalle soveltuvaa puustoa. Muita puita joudutaan jonkin verran kaatamaan, mutta alueelle tullaan istuttamaan uusia puita. Puistosuunnitelmassa päätetään mitä puulajeja alueelle istutetaan, jotta ne sopivat maisemaan ja kasvupaikkaansa mahdollisimman hyvin. Eri puulajeissa on saatavilla eri kokoisia taimia, mutta yleensä kovin korkeita uusia puita ei ole saatavilla taimistoilta. Taimet ostetaan niin korkeina kuin niitä on tarjolla.

Ketterille kioskeille on varattu tilaa katusuunnitelmaehdotuksessa.

Katusuunnitelmaluonnoksessa ei niitä vielä osattu riittävästi huomioida, johtuen siitä että vasta kesällä 2020 niiden suosio lähti kovaan nousuun alueella.

Tiedoksi

Palautteen antajat