

11.4.2022

VUOROVAIKUTUSMUISTIO

Mannerheimintie välillä Päivärinnankatu – Runeberginkatu, Paavo Nurmen polku, Ruusankatu, Savilankatu, Sallinkatu, Eino Leinon katu välillä Ruusulankatu - Mannerheimintie, Toivonkatu ja ”Helsingin puistikko”

Palautteet katusuunnitelmaluonnoksista 30607/1-3, 30608/1, 30609/1, 30610/1, 30611/1, 30612/1 ja puistosuunnitelmaluonnoksesta VIO6229/1 (esillä 15.12.2021 – 5.1.2022)

Tähän muistioon on kerätty tiivistelmä suunnittelun aikaisesta vuorovaikutuspalautteesta.

Mannerheimintien katusuunnitelman lähtökohtana on liikenne- ja katusuunnittelupalvelun laatima liikennesuunnitelma nro 7197, jonka mukaiset järjestelyt kaupunkiympäristölautakunta hyväksyi Mannerheimintien katusuunnitelman suunnitteluperiaatteiksi.

Mannerheimintie kuuluu pyöräliikenteen kantakaupungin tavoiteverkkoon, jonka suunnitelma nro 6083-7 on hyväksytty kaupunkisuunnittelulautakunnassa 22.5.2012. Suunnittelun lähtökohtana on toteuttaa tavoiteverkon mukaiset yksisuuntaiset pyöräliikennejärjestelyt Mannerheimintielle. Lisäksi lähtökohtana on toteuttaa Mannerheimintielle Länsi-Helsingin pikaraitiotien vaatimukset täyttävät raitiotie- ja pysäkkijärjestelyt. Katusuunnitelmassa huomioidaan lisäksi laajasta kunnallistekniikan saneerauksesta johtuvat kadun muutostarpeet. Kaikki muutokset ovat tarkoituksenmukaista sisällyttää samaan suunnitelmaan ja ohjelmoida toteutettavaksi yhteisenä kunnallisteknisenä hankkeena.

Suunnitelmaluonnokset olivat esillä Helsingin kaupungin verkkosivulla osoitteessa www.hel.fi/suunnitelmat (kohdassa Katu- ja puistosuunnitelmat) 15.12.2021 – 5.1.2022 välisenä aikana.

Palautteet suunnitelmaluonnoksista pyydettiin toimittamaan 5.1.2022 mennessä.

Suunnitelmaluonnoksista saadut palautteet:

Katusuunnitelmaluonnoksiin saatiin 4 palautetta sähköpostitse. Palautteet koskivat lähinnä liikennesuunnitteluun ja katupuihin liittyviä asioita.

Palautteissa kiinnitettiin huomiota seuraaviin seikkoihin:

Palaute:

Puurivistö Mannerheimintien itäreunalla on erityisen tärkeä sekä kaupunkikuvallisesti että asukkaiden viihtyvyyden kannalta. Vuosien mittaan sitä on valitettavasti harvennettu / jätetty uusimatta Toivonkadun ja Sallinkadun väliseltä osuudelta.

Vastaus:

Puita ei ole istutettu uudelleen huonojen nykyisten kasvuolosuhteiden takia. Suunnitelmissa Mannerheimintien itäreunan puurivistö on esitetty uusittavaksi kokonaisuudessaan istuttamalla mahdollisimman monta uutta puuta huomioiden uudet liikennejärjestelyt. Puiden kasvuolosuhteita pyritään parantamaan ja niiden elinkelpoisuus varmistamaan rakentamalla niille riittävät kasvualustat ja ilmastuserrokset.

Palaute:

Pyörätien rakentaminen Mannerheimintien varrelle on tarpeeton ottaen huomioon jo olemassa olevan hyvin toimivan pyörätiereitin Urheilukadun varrella. Neljä ajokaistaa, kaksi ratikkalinjaa lisättyinä uudella pyörätiellä sähköpotkulautoineen heikentää merkittävästi runsaslukuisten asukkaiden / jalankulkijoiden turvallisuutta.

Vastaus:

Suunnitelmissa esitetyt pyöräliikenteen järjestelyt perustuvat kaupunkisuunnittelulautakunnan hyväksymään pyöräliikenteen kantakaupungin tavoiteverkkoon. Mannerheimintielle on jo laadittu hyväksytyt katusuunnitelmat sisältäen yksisuuntaiset pyörätiet suunnittelualueen eteläpuolelle välillä Postikatu – Runeberginkatu ja pohjoispuolelle välillä Päivärinnankatu – Reijolankatu ja ne tullaan rakentamaan Mannerheimintien peruskorjauksen yhteydessä. Pyöräliikenteen verkon jatkuvuuden ja pääkatustatuksen kannalta on loogista, että Mannerheimintiellä on oma pyöräilyinfransa. Pääkadun tulisi palvella kaikkia liikennemuotoja. Pyöräliikenteen infran puuttuminen johtaa nykyisin pyöräilyyn jalkakäytävillä, mikä on turvatonta sekä jalankulkijoille että pyöräilijöille. Suunnittelun tavoitteena on ollut erotella jalkakäytävä ja pyörätie toisistaan rakenteellisesti, jotta eri kulkumuodot ohjautuisivat ja pysyisivät niille varatuissa tiloissa paremmin, vähentäen siten konfliktitilanteita.

Palaute:

Katusuunnitelman kohdassa ”Liikenteellinen ratkaisu” on virhe. Sallinkatu ei liity T-liittymällä Mannerheimintiehen, vaan liikenne jatkuu Mannerheimintien yli Humalistonkadulle. Mikäli Sallinkatu muutetaan yksisuuntaiseksi, tulisi olla mahdollista kääntyä sieltä autolla Mannerheimintietä sekä pohjoiseen että etelään. Muussa tapauksessa liikenne ohjattaisiin ensin pohjoiseen, sitten Savilankatua itään, Urheilukatua etelään, Toivonkatua länteen ja sieltä jotain reittiä Mannerheimintielle – järjetön lopputulos.

Vastaus:

Risteys on nelihaaraliittymä eikä T-liittymä, kuten katusuunnitelmaselostuksen luonnoksessa virheellisesti mainittiin. Risteys on muotoilultaan niin tiukka uusien liikennejärjestelyjen johdosta, ettei vasemmalle kääntyminen Sallinkadulta ja Humalistonkadulta Mannerheimintielle ole mahdollista. Liittymä on liikennevalo-ohjattu, eivätkä vasemmalle kääntyvät ajoneuvot mahtuisi kohtaamaan samassa liikennevalovaiheessa.

Palaute:

Vinopysäköinti Sallinkadulla osaltaan helpottaa parkkipaikkojen surkeaa puutetta alueella (Huom. vastapäinen liiketalo Mannerheimintie 76 muutetaan parhaillaan asuintaloksi.)

Vastaus:

Sallinkadun yksisuuntaistaminen mahdollistaa kadunvarren pysäköintipaikkojen määrän lisäämisen ja parantaa pyöräliikenteen turvallisuutta Mannerheimintien liittymässä.

Palaute:

Sallinkadulle merkitty huoltopysäköinti on täysin tarpeeton lisäys. Olen toiminut isännöitsijänä vuodesta 1985 eikä erilliselle huoltopysäköintipaikalle ole tähän mennessä ilmennyt mitään tarvetta. Esim. Sallinkadun kiinteistöjen jätekuljetusautot pysähtyvät arkipäivisin kadulle arviolta yhteensä yhdeksi tunniksi.

Vastaus:

Koska huolto- ja saattoliikenteen mahdollisuudet heikkenevät Mannerheimintiellä, suunnittelussa on päädytty lisäämään Mannerheimintielle ja sen sivukaduille huoltoliikenteelle varattuja lastaus- ja purkupaikkoja. Tilanne on huoltoliikenteen edellytysten kannalta suunnitelmassa kokonaisuudessaan erilainen kuin nykyisin maastossa.

Palaute:

Mannerheimintiellä välillä Runeberginkatu – Nordenskiöldinkatu ei ole lainkaan autojen pysäköintipaikkoja, minkä johdosta huoltoautot, taksit, hälytysajoneuvot jne. pysähtyvät käytännössä jalkakäytävälle. Jos tähän soppaan vielä lisätään pyörätie, mihin em. ajoneuvot käytännössä jatkuvasti pysähtyisivät, niin onnettomuuksilta on mahdotonta välttää.

Vastaus:

Varsinaista pysäköintiä Mannerheimintien varressa ei nykyisinkään ole, mutta leveille jalkakäytävälle on mahtunut pysäyttämään huoltoauton tarpeen mukaan. Suunnitelmassa tämä hetkellinen pysäyttäminen katualueen reunoilla hankaloituu tilanpuutteen vuoksi. Mannerheimintien itäreunalle ja sivukatujen puolelle on suunnitelmassa kuitenkin osoitettu erillisiä lastaus- ja purkupaikkoja huoltoliikenteelle. Kadun länsireunalla tila on huoltoliikennettä ajatellen kapea, eikä asialle voi katutilan puutteen vuoksi tehdä parannuksia.

Laissa todetaan, että ajoneuvon saa erityistä varovaisuutta noudattaen pysäyttää lyhyeksi ajaksi jalkakäytävälle tai pyörätielle ajoneuvon nousemista, siitä poistumista, sen kuormaamista tai kuorman purkamista varten, jos läheisyydessä ei ole käytettävissä muuta pysäyttämiseen sopivaa paikkaa ja pysäyttämiseen on pakottavia syitä. Pysäytetty ajoneuvo ei

VUOROVAIKUTUSMUISTIO

saa kohtuuttomasti haitata jalkakäytävällä eikä pyörätiellä kulkemista. Kuljettajan on tällöin pysyttävä ajoneuvonsa läheisyydessä ja tarvittaessa siirrettävä ajoneuvo paikkaan, jossa se ei häiritse muuta liikennettä (Tieliikennelaki 37§, Pysäyttämistä ja pysäköimistä koskevat kiellot).

Palaute:

Mannerheimintien katupuiden määrä vähenee ymmärrettävistä syistä. Ehdottaisin, että määrää voidaan korvata sivukaduilla. Ruusankadun, Savilankadun ja Sallinkadun pohjoisreunoihin (auringon puolella) voisi muutaman autoparkin kustannuksella laittaa katupuita. Puun kohdalla voisi (mahdollisesti) olla autoparkin sijaan moottoripyöräparkki, pyöräparkki, kaupunkipyöräparkki yms.

Vastaus:

Palautteen perusteella suunnitelmaan on lisätty kapealatvuksisia katupuita Ruusankadulle ja Savilankadulle ajoradan pohjoispuolelle vinopysäköinnin väleihin. Maanalaisen kunnallistekniikan vuoksi katupuiden sijoitus Sallinkadulle ei ole tarkoituksenmukaista. Sallinkadulla puut jouduttaisiin sijoittamaan rakennusten seinälinjasta 3,5 metrin päähän, mikä on puun kasvuolosuhteet huomioon ottaen aivan liian lähellä. Ohjeellinen minimietäisyys rakennuksen seinälinjaan on 5 metriä.

Palaute:

Tonttimme (Mannerheimintie 84) pohjoisosan kohdalla näyttäisi siltä, että on tarkoitus alue nykytilaan. Se tarkoittaa sitä, että nurmikkoalue ja kivimuuri, joka siinä nyt on, jäisi reilun puoli metriä jalkakäytäväalueelle eli tonttimme ulkopuolelle. Se kai tarkoittaisi sitä, että joko jalkakäytävä tai pyörätie tässä kohtaa olisi reilun puoli metriä kapeampi kuin muuten. Ahtaaksi menee.

Naapurimme Mannerheimintie 88:n sen pohjoispuolisen naapurin talojen välisen alueen osalta suunnitelmassa on ehdotus, että tontin ja jalkakäytävän väliin tulee paasikivimuuri, joka kulki tontin rajalla. Nykyisellään tilanne meidän tontin kohdalla ja tuossa pykälää pohjoisemmassa kohteessa on identtinen. Miksi ei siis jatkossakin?

Vastaus:

Suunnitelmassa on pyritty säilyttämään nykyinen katualueen rajalla sijaitseva puu, joka on kuntoarvioinnin perusteella todettu säilyttämisen arvoiseksi. Muurin rakentaminen tontin ja jalkakäytävän väliin vahingoittaisi puun juuristoa ja heikentäisi puun säilyttämisen mahdollisuuksia. Puu on esitetty suojattavaksi suojakaiteella, joka paikallisesti kaventaa jalkakäytävän puun kohdalla noin 1,8 metrin levyiseksi.

Projektipäällikkö

Mika Kaalikoski

Tiedoksi

Palautteen antajat