

20.12.2022

VUOROVAIKUTUSMUISTIO
Esillä olo 14.9.-4.10.2022

Ratsastien, Tilkanvierron ja Paciuksenkaaren katusuunnitelmat

Palautteet katusuunnitelmaluonnoksista 31781/1, 31781/2, 31782/1 ja 31783/1 (esillä 14.9. – 4.10.2022)

Tähän muistioon on kerätty tiivistelmä suunnittelun aikaisesta vuorovaikutuspalautteesta.

Esillä olleet katusuunnitelmat voi jakaa karkeasti kahteen osaan lähtökohtien osalta. Ratsastien ja Tilkanvierron lähtökohtina ovat olleet Helsingin yleiskaavassa (Kv 26.10.2016) esitetyn pyöräliikenteen baanaverkon toteuttaminen ja pyöräliikenteen kehittämisohjelma vuosille 2020-2025 (Kh 2.11.2020). Nämä ovat asioita, jotka on myös nostettu selvästi esille Helsingin uusimmassa kaupunkistrategiassa ”Kasvun paikka” (Kh 4.4.2022).

Baana kulkee myös Paciuksenkaaren pohjoisosan kautta jatkuen Pikku-Huopalahden puistoon. Täten myös Paciuksenkaarella on osittain sama lähtökohta kuin Tilkanvierrolla ja Ratsastiellä. Kuitenkin Paciuksenkaaren suunnitelmaluonnoksen ratkaisuisa suurimpana lähtökohtatekijänä on vuosi sitten Kaupunkiympäristölautakunnassa hyväksytyt katuverkon toiminnallista luokitusta koskevat periaatteet (Kylk 12.10.2021), joiden mukaan paikalliskatuverkolla ei tulisi olla autoliikenteen läpiajoa. Toinen merkittävä lähtökohta Paciuksenkaaren ratkaisuun on ollut Helsingin nykyinen liikenneturvallisuuden kehittämisohjelma (Kh 7.3.2022), jossa edistettävänä toimenpiteinä on mm. liikenneturvallisuuslähtöinen katuverkko ja liikenteen rauhoittaminen autoliikenteen läpiajoa ja liikennemääriä vähentämällä katujen paikallisverkolla.

Katusuunnitelmaluonnokset olivat esillä kolme viikkoa 14.9. – 4.10.2022 välisenä aikana Helsingin kaupungin verkkosivulla osoitteessa www.hel.fi/suunnitelmat (kohdassa Katu- ja puistosuunnitelmat). Henkilökohtaista neuvontaa ja apua aineistoon tutustumiseen pystyi saamaan Kaupunkiympäristön asiakaspalvelusta aukioloaikojen puitteissa. Lisäksi aineisto oli esillä kaupungin karttapalvelussa osoitteessa www.kartta.hel.fi.

Katusuunnitelmaluonnoksia koskeva Teams live-verkkotilaisuus pidettiin 22.9.2011 klo 17–18.30. Tilaisuudessa oli paikalla edustajia maankäyttö ja kaupunkirakenteen liikenne- ja katusuunnittelupalvelusta sekä suunnittelukonsultilta. Tiedote verkkotilaisuudesta ja suunnitelmaluonnoksien esilläolosta lähetettiin suunnittelualueeseen rajautuvien kiinteistöjen omistajille ja haltijoille, Meilahti-seuralle, Vähä-Meilahti-seuralle, Pikku-Huopalahti-seuralle ja Ruskeasuo-seuralle sekä seuraaville paikallislehdille: Töölöläinen, Puoli Kaupunkia ja Munkin seutu. Lisäksi Helsingin Uutisten Läntisessä ja Keskisessä osapainoksessa julkaistiin ilmoitus

suunnitelmien esittelystä. Teams live-verkkotilaisuudessa oli katsojia enimmillään 52 ja kommentteja kirjoitettiin yhteensä 335.

Mahdolliset kommentit suunnitelmiin pyydettiin toimittamaan 4.10.2022 mennessä.

Saadut kommentit ja palautteet koskivat lähes kaikki Paciuksenkaaren katkaisua. Toiseksi yleisin aihe oli toive pyöräliikenteen eriyttämisestä autoliikenteestä nykyisten jalkakäytävien paikoille Ratsastien ja Tilkanvierron eteläreunalla.

Suunnitelmaluonnoksien esilläoloaikana saatiin 35 palautetta sähköpostilla. Lisäksi kaksi palautetta, joista asukas ei erikseen laittanut sähköpostia, kirjattiin puhelun perusteella. Näistä 37 palautteesta 21 kpl vastusti Paciuksenkaaren katkaisua ja 11 kpl puolsi katkaisua. Viidessä palautteessa ei otettu kantaa Paciuksenkaaren katkaisuun, vaan palautteet koskivat muita suunnitelmiin liittyviä asioita. Kolme Paciuksenkaaren katkaisua vastaan olleista mielipiteistä oli useamman talouden edustavia. Yksi näistä edusti 32 taloutta tai alueen toimijaa, yksi korttelin kokoista aluetta ja yksi oli asukaskyselyn tulos, johon oli vastannut 286 asukasta.

Asukaskysely oli toteutettu alueen asukkaiden toimesta nettikyselynä, josta kaupungille toimitettiin yhteenveto. Kysely on osoitteessa <https://bit.ly/pasilanbaana>. Kyselyn paikkansapitävyttä on hankala varmistaa, sillä sen tietovarmuus ja ylläpito on kyselyn laatijan vastuulla. Kysely saattaa sisältää myös asiavirheitä tai johdattelevia kysymyksiä.

Esilläolon aikana tulleen runsaan palautteen ja Paciuksenkaaren ratkaisun perusteellisemmän valmistelun vuoksi olemme päättäneet erotella Paciuksenkaaren katusuunnitelman Ratsastien ja Tilkanvierron katusuunnitelmien hallinnollisesta käsittelystä. Ratsastien ja Tilkanvierron katusuunnitelmaehdotukset tulevat nähtäville tammikuussa 2023. Paciuksenkaaren katusuunnitelmaehdotus tulee nähtäville arviolta syksyllä 2023.

Alla on kooste Teams live-verkkotilaisuudessa (22.9.2022) ja esillä olon (esillä 14.9.-4.10.2022) aikana saaduista mielipiteistä ja palautteista sekä vastaukset niihin. Kysymykset on jäsenelty karkeasti teemoittain numeroitujen otsikoiden alle.

1. Paciuksenkaari

Onko mahdollista palauttaa Paciuksenkaaren kapeaan kohtaan ne valurautaiset, noin metrin korkeat valaisinpylväät? Nehän poistettiin käsittääkseni sen takia, kun ajoneuvot jatkuvasti törmäilivät niihin. Nehän korvattiin normaaleilla katuvalaisimilla, mutta nämä pienet lyhtypylväät toivat mukavaa tunnelmaa.

Vastaus: Matalat valaisimet rajautuen ajorataan ovat tosiaan riskialttiita törmäyksille eikä niitä siksi haluta käyttää kohteessa. Vaikka autoliikenteen määrät laskisivatkin alueella, ovat matalat pylväät herkkiä rikkoutumaan talvikunnossapitokaluston liikkua alueella. Kadun varren valaistusta on parannettu 2020 vaihtamalla valaisinpylväisiin uudet valaisimet.

Kapeikon toisella laidalla on omakotitaloja, joissa talven kunnossapito hoidetaan melko huonosti. Nyt kun katu katkaistaan pollareilla, niin kasaavatko lumiaurat lumet pollareiden molemmille puolille? Miten turvataan se, että Paciuksenkaarta pitkin pääsee kävelemään myös talvella esimerkiksi ruokakauppaan? Kaksi edellistä talvea ovat osoittaneet, että ajorataa pitkin piti kävellä, jotta ylipäänsä pystyi kävelemään johtuen siitä, että omakotitaloissa asuvat eivät auranneet jalkakäytävää omalta osaltaan, tai jos aurasivat, tekivät sen muutaman kerran vuodessa.

Vastaus: Kulkuyhteys hoidetaan joko pienellä kalustolla tai käsin.

Miten on mitattu ja arvioitu kuinka paljon Paciuksenkaaren liikenteestä on läpiajoliikennettä ja kuinka paljon asukasliikennettä?

Vastaus: Alueella on toteutettu risteyskohtaisia liikennelaskentoja. Läpiajon suhteellisesta osuudesta ei ole tarkkaa tietoa, vaan arvio on perustunut havaintoihin ja palautteisiin. Kaupungin on tarkoitus suorittaa keväällä 2023 alueella läpiajotutkimus.

Mikä on läpiajon suhteellinen osuus liikennemääristä?

Vastaus: Läpiajoliikenteen määrää ei ole tarkoin tiedossa. Keväällä 2023 suoritetaan läpiajotutkimus.

Mikäli suunnitelmien tarkoituksena on parantaa nimenomaan Pasilanbaanan ylityskohdan liikenneturvallisuutta Paciuksenkaarella risteuksen välittömässä läheisyydessä, tulisi tähän suunnitella ja kokeilla vaihtoehtoisia liikenneturvallisuutta lisääviä liikennejärjestelyjä kuten liikennevaloja, mahdollisesti nykyisen sekaliikenteen liikenneympyrää risteuksen tilalle tai kevyen liikenteen kulkusiltaa.

Vastaus: Edellä ehdotetut järjestelyt ovat ylimitoitettuja paikalliskatuverkolle. Niitä käytetään pääosin autoliikenteen pääverkon katujen yhteydessä. Oikea tapa käsitellä asiaa on hillitä autoliikenteen määriä ja nopeuksia, jotta paikalliskatunainen liikenneympäristö toteutuu.

Kevyenliikenteenväylä kulkee Paciuksenkaaren länsipuolta mutta se on niin huonosti merkattu, ettei sitä kukaan muu kuin alueella asuva löydä. Tämän vuoksi mm. pyöräilijät, sähköpotkulautailijat ovat jalankulkijoiden seassa. Pyöräilijöiden jalkakäytävällä liikkumisen aiheuttama harmitus korostuu kavennuksen kohdalla. Hyvällä kevyenliikenteenväylän merkkauksella ja reittimuutoksella nämäkin harmit vältettävissä ja liikenneturvallisuus parannettavissa.

Vastaus: Nykyinen pyörätie kadun länsipuolella on rakenteeltaan huonosti erottuva ja yhdistyy pyöräliikenteen järjestelyihin heikosti Paciuksenkaaren molemmissa päissä. Paciuksenkaaren pyörätie on tarkoitus myöhemmin poistaa tilanteen selkeyttämiseksi. Auto- ja pyöräliikenteen ajonopeudet ovat paikalliskaduilla lähellä toisiaan, siksi pyöräliikenne kuuluu lähtökohtaisesti ajoradalle autoliikenteen kanssa. Rungas läpiajava autoliikenne saattaa kuitenkin houkutella osaa pyöräilijöistä ajamaan jalkakäytävällä turvallisuuden tunteen vuoksi, mikä on yksi syy vähentää läpiajavaa autoliikennettä paikalliskaduilla.

Paciuksenkaarella olevat suojatiet tulee merkitä paremmin, eli tavanomaisilla suojatiemaalauksilla ja normaalikokoisilla liikennemerkeillä.

Vastaus: Paciuksenkaaren nykyiset suojatietömät ylityspaikat eivät sijaitse suunnittelualueella. Pikku-Huopalahdessa on aikoinaan päätetty käyttää yleisesti pienikokoisia liikennemerkkejä, joten muutokset edellyttäisivät alueellista muutosta periaatteisiin.

Paciuksenkaarta ei saa katkaista, mutta raskasta liikennettä tulee rajoittaa ja hillitä. Nyt jakelu-, jäte- sekä huoltoautot ajavat alueella ja peruuttelevat pihoihin suurilla nopeuksilla, mikä aiheuttaa etenkin lapsille ja vanhuksille jatkuvasti vaaratilanteita.

Vastaus: Alueella on paljon tontteja ja toimijoita, mikä aiheuttaa myös raskasta liikennettä huoltotarpeiden ym. johdosta. Läpiajava raskas autoliikenne poistuisi katkaisun myötä. Se vähentäisi alueen autoliikenteen määrää ja rauhoittaisi myös logistiikkaliikenteen toimintaympäristöä. Jakelu- ja huoltoautojen kuljettajat eivät kokisi niin vahvasti olevansa muun

liikenteen tiellä, jolloin kiireen tuntu ja vaaratilanteet todennäköisesti vähenisivät. Katkaisun jälkeen raskasliikenne olisi vain tonttien omaa liikennettä.

Osa Paciuksenkaarta kulkee yksityisen Paciuksenkaaren Pysäköinti Oy:n tontin läpi ja kadun alla on pysäköintiyhtiön autohalli. Onko selvitetty, mitä runsas läpiajoliikenne on aiheuttanut ja aiheuttaa pysäköintihallin rakenteisiin?

Vastaus: Ei ole selvitetty.

2. Paciuksenkaaren läpiajon estäminen kevyemmin keinoin

Miksi läpiajon estämistä ei ole kokeiltu läpiajon kieltävien liikennemerkein tai puomilla?

Vastaus: Kaupungissa on vanhoja liikennemerkein toteutettuja läpiajokieltoja. Nykyisin emme lähtökohtaisesti aseta läpiajokieltomerkkejä, koska niiden vaikutus jää mm. valvonnan puutteen takia vähäiseksi. Poliisilla tulisi olla ajoneuvoon jatkuva näköyhteys, jotta se voisi varmuudella todistaa kyseessä olleen läpiajo. Paciuksenkaaren pituisella katuosuudella tätä olisi todella vaikea valvoa. Lisäksi läpiajokiellot toimivat pahimmillaan jopa oikoreittiopasteina. Puomi on rinnakkainen autoliikenteen ajoestevaihtoehto terästopille eli pollareille. Se on kuitenkin kaupunkikuvallisesti huonompi ja ei mahdollista niin hyvin jalankulun ja pyöräliikenteen kulkemista. Tästä syystä Paciuksenkaarelle on valittu pollarit.

Miksei kokeilla läpiajokieltoa, jota valvotaan esim. kameroilla ja sakoilla?

Vastaus: Kameroilla pystyisi valvomaan tiettyjen pisteiden ohi kulkevia autoja, mutta se ei antaisi aukotonta dataa siitä onko kyseessä läpiajo. Määränpäessä tapahtuvan henkilön tai esineen vienti / kyytiinotto voi tapahtua nopeasti, jota ei voi aina päätellä kamerakuvista. Lisäksi kameroista saatavaa dataa pitää purkaa ja käsitellä. Poliisilta ei löydy aikaa eikä henkilökuntaa tämän tyyppiseen valvontatyöhön. Valvontaa pyritään keskittämään pääkaduille.

Hyvä esimerkki, jossa on yritetty hillitä läpiajoa erilaisilla keinoilla, on Meilahden alue. Asukaspalautteiden mukaan alueella esiintyy läpiajoa kieltomerkeistä huolimatta.

Miksei toteuteta rekisteritunnistuksella toimivaa puomia tai laskeutuvaa pollaria?

Vastaus: Rekisteritunnistuksella toimivaa puomia ei ole käytetty missään Helsingin katualueilla, jonka vuoksi tähän liittyy monia selvittämättömiä asioita, mm. kuka ja miten rekisteriä pidettäisiin, toimisiko järjestely vain alueen asukkaille, entä esim. yhteiskäyttö- ja vuokra-autot, taksit tai ruokalähetit? Ylläpitokustannuksia tulisi myös. Laskeutuvat pollarit vaativat tarkkaa ylläpitoa, sillä saumaan kulkeutuvat kivet ja jäänyt vesi aiheuttavat tekniikan toimimattomuutta.

Miksei toteuteta korkeampia töyssyjä ja kavennuksia sekä yksiselitteiset suojatiemerkinät Paciuksenkaaren ylityspaikkoihin Maakujan ja Vesikujan kohdalle?

Vastaus: Kadun keskiosa on asemakaavassa osoitettua LPA-alueetta (autopaikkojen korttelialue), jonka kohdalla katu on virallisemmin ”katumainen ajoyhteys”. Kadulla on tehty paljon toimenpiteitä läpiajon hillitsemiseksi. Nykyisellä kadun luonteella aukioineen, töyssyineen ja kavennuksineen on pyritty kannustamaan ajamaan kadulla mahdollisimman rauhallisesti ja viestittämään osaltaan läpiajon hankaluudesta ja siitä, ettei se ole toivottavaa. Valitettavasti nämä rauhoittamistoimenpiteet eivät tuoneet toivottua tulosta. Töyssyt on rakennettu tyyppiirustusten mukaan huomioiden riittävä ajoneuvojen maavara. Kadun ”pihamainen” luonne ei vaadi erillisiä suojateitä, mutta asukkaiden kokeman turvallisuuden takia suojatieliikennemerkit on lisätty myöhemmin.

VUOROVAIKUTUSMUISTIO

Mitä jos vaikka samoin tein tuota Paciuksenkaaren läpiajoa lähdeittäisiin hillitsemään läpiajokieltoilla ennen varsinaisen ensi vuoden työn alkua? Se antaisi kaupungillekin hyvää dataa siitä, miten ylipäänsä tuollaiset läpiajokielto toimivat. Tämä toimisi myös hyvin "ennakkovaroituksena" siitä, että katua pitkin ei enää saa ajaa läpi.

Vastaus: Kaupungissa on vanhoja liikennemerkein toteutettuja läpiajokieltoja. Nykyisin emme lähtökohtaisesti aseta läpiajokieltoja, koska niiden vaikutus jää mm. valvonnan puutteen takia vähäiseksi. Liikennemerkein toteutetut läpiajokielto on yleisesti todettu Helsingissä tehottomiksi, sillä merkistä huolimatta ajoa on esiintynyt. Läpiajokieltojen valvonta on hankalaa ja poliisin resursseja vievää toimintaa, minkä vuoksi valvonta on vähäistä. Tästä seurauksena on, ettei läpiajokieltoja juurikaan noudateta. Kaupunki ei halua toteuttaa ratkaisuja, jotka houkuttelevat rikkomaan lakia.

Mikäli tarkoitus on suitsia nimenomaan läpiajoa alueen poikki, on nykypäivänä olemassa teknisesti toimivia ratkaisuja, joilla asiointia läpiajoa voidaan tehokkaasti rajoittaa. Tästä esimerkkinä Italiassa jo pitkään olleet ZTL-alueet, jossa valvontakameroin tarkkaillaan läpiajoa ja ajokieltoa rikkoville ajoneuvoille annetaan automaattinen sakkorangaistus. (Tämä olisi mahdollisesti myös erinomainen lisätulonlähde kaupungille, mikäli läpiaijat eivät usko liikennemerkkejä. Wikipedian mukaan mm. Firenzessä ja Milanossa ZTL-alueiden vuotuiset tuotot ovat 30-50 mEUR.)

Vastaus: Helsingissä liikennekameroiden hankkimisesta, niiden ylläpidosta ja valvontanauhan läpikäynnistä vastaa poliisi. Poliisin tulisi olla vahvasti edistämässä asiaa. Kuitenkin kuten aiemmin on kerrottu, poliisilta ei löydy aikaa eikä henkilökuntaa tämän tyyppiseen valvontatyöhön. Valvontaa pyritään keskittämään pääkaduille.

Kahden pisteen kameravalvonta ei Paciuksenkaarella riittäisi varmistamaan läpiajoa, sillä sen perusteella ei pysty varmistamaan, etteikö matkalla olisi tarkoituspäistä käyntiä alueella. Valvonta olisi helpompaa lyhyellä läpiajokielto-osuudella, mutta Paciuksenkaaren koko matkaa ei pystytä kuvaamaan.

Läpiajokielto yhdistettynä 20 km/h nopeusrajoitukseen satavarmasti vähentäisi läpiajoa.

Vastaus: 20 km/h nopeusrajoitusta ei käytetä kaupungissa muuta kuin pihakatuja yhteyksissä, joihin kyseinen nopeusrajoitus sisältyy. Pihakaduilla ei ole lähtökohtaisesti läpiajoa ja autoliikenteen vuorokausimäärät ovat 50–100 ajoneuvon luokkaa. Tästä syystä Paciuksenkaari ei ole sopiva pihakaduksi.

3. Paciuksenkaaren katkaisun tekninen ratkaisu

Miten Paciuksenkaari on tarkoitus teknisesti katkaista pohjoisosastaan?

Vastaus: Paciuksenkaaren autoliikenteen läpiajo estettäisiin ajoestetolpilla kadun pohjoispäässä nro 1 pohjoiskulmalla.

Ajattelitteko laittaa poliisit ohjaamaan liikennettä, kun sulun jälkeen Paciuksenkaarelta ja sen sivukaduilta yritetään päästä autoilla pois alueelta?

Vastaus: Päättävästä kadusta voidaan kertoa liikennemerkein. Paikalliset asukkaat oppivat muutoksen nopeasti ja navigaattorit päivittyvät. Kaupungissa on muitakin päättyviä katuja, joilla samankaltaiset ratkaisut toimivat.

Jos katkaisu tehdään, Paciuksenkaaren umpikujassa peruuttaminen yhdistelmärekalla voi osoittautua mahdottomaksi. Onko mahdollista katkaista katu noin Kuusipolun kohdalta, jolloin

omakotitaloihin kulku siirtyisi pollareiden toiselle puolelle. Siinä olisi näin ollen hiukan isompi tila kääntää ajoneuvo, joskin edelleen pitkille rekoille se tulee olemaan todellinen haaste.

Vastaus: Kuusipolusta alkaen autoliikenteeltä kiellettäisiin ajo liikennemerkillä ”Moottorikäyttöisellä ajoneuvolla ajo kielletty”- ja lisäkilvellä ”tontille ajo sallittu”. Estetolpat ovat kadun päässä, jotta katu säilyy yhtenä kokonaisuutena. Ehdotuksen tilanteessa saman tapaista ”harhaan ajoa” syntyisi Tilkanvierron risteyskeskuksen läheisyydessä. Suunnitelmassa risteyskeskuksen estetolpat ovat hyvin näkyvissä.

Estävätkö pollarit moottoripyörillä/mopoilla läpiajon? Alueella on jonkin verran mopopoikia ja -tyttöjä.

Vastaus: Estetolppien väli on noin 1,5 m, joten ne eivät estä mopoilla ajoa.

4. Paciuksenkaaren katkaisun vaikutusten arvio

Dokumentissa todetaan ”läpiajosta kärsitään eniten Paciuksenkaarella ja Tilkankadulla”. Kuitenkin samassa yhteydessä (s. 3) olevan kartan perusteella on ilmeistä, että Paciuksenkaari pohjoispäädyssään, johon katkaisua on suunniteltu, on Pikku Huopalahden alueen vähiten liikennöidyin pääväylä n. 2400 auton vuorokausikohtaisella määrällä. (Vastaavat lukemat ovat 5300 autoa/vrk Korppaanmäentien, 3800 autoa/vrk Tilkankadulla ja 3600 autoa/vrk Tilkanvierron.)

Vastaus: Liikenteen haittoihin vaikuttaa liikennemäärien lisäksi myös kadun järjestelyt ja kadun muu käyttö. Paciuksenkaari ja Tilkankatu ovat katutilaltaan kapeita ja mitoitettu siten pienemmille liikennemäärille kuin Korppaanmäentie. Autoliikenteen lisäksi Korppaanmäentietä käyttää raitiovaunu, mikä myös toisi omat haasteensa autoliikenteen katkaisemiselle. Asukaspalautetta häiritsevää läpiajosta on vuosien saatossa tullut eniten Paciuksenkaarelta.

Dokumentissa esitetään alueen saavutettavuuden heikentyvän ja ajomatkojen pidentyvän ”2–6 min nykyiseen verrattuna”. Keskusteluilla kävi selväksi useiden asukkaiden kommenttien perusteella, että todellisuudessa mahdolliset välttämättömät ajomatkat pitenisivät ainakin 10–20 min etenkin ruuhka-aikoina heikentäen liikkumisen sujuvuutta merkittävästi.

Vastaus: Esitetyt ajoajat kuvaavat keskimääräisiä matka-aikojen kasvuja, jolloin matka-ajan lisäys saattaa pahimmillaan olla huomattavasti enemmän. Ajoaikoja tarkistetaan ja korjataan tarvittaessa päivitettyyn vaikutusten arvio-dokumenttiin.

Esim. kulkusuunta A: pelkästään suorin reitti kävellen Tullinpuomille Shellille Paciuksenkaarelta on 1,2 km ja Paciuksentie – Korppaanmäentie Tilkankatua pitkin 1,3km. Autolla Paciuksenkaaren ja Paciuksenkadun risteyksestä Tullinpuomin Shellille on 1,3km ja sieltä Korppaanmäentie ja Manskun risteykseen 1,6km. Miten olette päässeet vaikutusten arvioissa esitettyihin mittoihin?

Vastaus: Paciuksenkaaren katkaisusta aiheutuvat kiertomatkat on esitetty kolmella värillä indikoidun vaihteluvälin avulla. Kiertomatkat perustuvat karttamittauksiin ja ne voi helposti todentaa esim. Google Maps -sovelluksen avulla. Samalle alueelle voi päästä useampaa reittiä ja väri on määrätty lyhimmän ajoreitin mukaan.

VUOROVAIKUTUSMUISTIO

Miten kadun sulkeminen vaikuttaa positiivisesti lasten liikennekasvatukseen tai heidän itsenäisiin liikkumiseen? Mihin perustatte ja miten perustelette nämä väitteet? Arvioinnissa toteatte, että ette tiedä autokyyditysten määrää, niin miten voitte väittää sen vähenevän, kun teillä ole mitään faktaa mihin verrata? Alueella asuvana ja lapset Meilahden ala- ja yläkoulun käyneinä tiedän, että alueen lapset kulkevat itsenäisesti kouluun, koulujen edessä ei ole mitään huomiota herättävää kyyditystrafiikkaa.

Vastaus: Arvio perustuu alan yleiseen käsitykseen lasten koulumatkaliikkumiseen vaikuttavista seikoista. Esimerkiksi 2017 laaditun Kantakaupungin koulujen liikenneturvallisuuksilanne-selvityksen (https://www.hel.fi/hel2/ksv/julkaisut/los_2017-1.pdf) mukaan elinympäristön turvallisuus vaikuttaa merkittävästi lasten omatoimisen liikkumisen mahdollisuuksiin, ja siten elämänlaatuun ja terveyteen. Puutteet liikkumisen turvallisuudessa voivat rajoittaa itsenäisen liikkumisen edellytyksiä lisäten kuljetus- ja saattoliikenteen tarvetta. Omaehtoinen liikkuminen edistää myös aktiivisten ja kestävien kulkumuotojen omaksumista, sillä todennäköisyys siirtyä yksityisautoilijaksi on suurempi lapsilla, joita vanhemmat ovat säännöllisesti kuljettaneet autolla. Varhaiset kokemukset liikenteessä muokkaavat myös myöhempää liikennekäyttäytymistä, minkä vuoksi nuorten pitkäjänteiseen liikenneturvallisuuustyöhön panostaminen on perusteltua.

Paciuksenkaaren katkaisun arvioidaan vähentävän Pikku Huopalahden eteläisen ja keskisen osan paikalliskatujen liikennemääriä merkittävästi, ja vaikuttavan sitä kautta myönteisesti alueen viihtyisyyteen ja liikenneturvallisuuteen. Mihin selvitykseen tämä väite perustuu?

Vastaus: Yleisesti tiedetään, että autoliikenteen määrä vaikuttaa mm. kadun ylittämisen helppouteen ja turvallisuuteen, ajoradalla pyöräilyn miellyttävyyteen ja turvallisuuteen sekä kadun melutasoon. Liikennemäärien väheneminen parantaa näitä näkökulmia.

Mihin selvitykseen perustuu väittämä: alueen kotitalouksista n. 60 % on autottomia?

Vastaus: Perustuu Tilastokeskuksen keräämään tietoon vuonna 2020.

Miten Pikku Huopalahden liikennesolun koko vertautuu muihin Helsingin liikennesolujen kokoihin nähden? Kuinka monta suurempaa ja pienempää liikennesolua Helsingissä on?

Vastaus: Katuverkon jäsentelyn periaatteet on hyväksytty kaupunkiympäristölautakunnassa vuonna 2021. Liikennesoluajattelu on nykyisessä muodossaan melko uutta Suomessa, mutta tuotu Pohjoismaisten käytäntöjen myötä myös Helsingissä sovellettavaksi periaatteeksi. Periaatteiden mukaisia tarkasteluja ei ole vielä tehty muualla kaupungin alueella, jolloin liikennesolujen tarkkoja määriä ja kokoja ei ole tiedossa. Yleisesti kuitenkin voidaan sanoa Pikku-Huopalahden olevan iso liikennesoluna.

Kaupungin ohjeissa esitetty 1500 metrin enimmäismatka pääverkolta kohteeseen jää alueella toteutumatta, minkä tuloksena ylinopeuksien riski kasvaa merkittävästi. Mihin selvitykseen tämä väite ylinopeuden kasvusta perustuu?

Vastaus: 1500 metrin enimmäismatka perustuu suoraan kaupungin omaan Katuverkon toiminnallisen luokittelun ohjeeseen vuodelta 2021. Ohjeessa määritelty tavoitteellinen enimmäismatka paikalliskaduilla perustuu yhteispohjoismaiseen käytäntöön.

Vaikutusten arviosta: Läpiajosta kärsitään eniten Paciuksenkaarella ja Tilkankadulla, jotka hidasteista huolimatta muodostavat houkuttelevan oikaisun Munkkiniemen ja Mannerheimintien

pohjoisosan välillä. Mihin selvitykseen tämä väite läpiajosta aiheutuvasta kärsimyksestä perustuu? Onko asiasta tehty (kysely) tutkimusta tai muuta selvitystä?

Vastaus: Läpiajosta on tullut vuosien saatossa lukuisia palautteita. Asiasta ei ole tehty erillistä selvitystä tai kyselyä, mutta toteutetut liikennelaskennat viittaavat siihen, että ei-toivottua läpiajoa esiintyy. Alueelle on suunnitteilla läpiajotutkimus asian varmistamiseksi.

Vaikutusten arviosta: Läpiajon ongelmana on yhtäältä liikenteen kasvu ja toisaalta ilmiöön liittyvä sujuvuushakuisuus, joka usein johtaa nopeusrajoitusten laiminlyöntiin. Mihin tutkimukseen tai selvitykseen tämä väite perustuu?

Vastaus: Läpiajossa on kyse paikalliskadulle kuulumattomasta liikenteestä, joka luonnollisesti kasvattaa kadun liikennemäärää. Läpiajolla haetaan tyypillisesti aikasäästöjä, mikä selittää kiireisen ajotyylin. Tieto on yleisesti tutkittua ja käytettyä kansainvälisesti.

Vaikutusten arviosta: Alueelta on vuosien saatossa tullut paljon asukaspalautetta koskien läpiajoa ja siitä koituvaa haittaa. Kuinka paljon ja minkä ajan sisällä palautteita on tullut? Kuinka monta yksilöllistä palautteen antajaa on (siis kuinka monta eri henkilöä on antanut palautetta)?

Vastaus: läpiajo-ongelmaan liittyviä palautteita on vuodesta 2004 tullut 49 kappaletta, joista suurin osa on tullut viimeisen viiden vuoden aikana.

Vaikutusten arviosta: Paciuksenkaaren läpiajo muodostuu myös kaavatekniseksi ongelmaksi reitin kulkiessa tonteille kuuluvan pysäköintialueen läpi kadun puolivälissä. Mikä kaavatekninen ongelma tästä muodostuu? Onko ongelma ratkaistavissa esimerkiksi muuttamalla kaavaa siten, että pysäköintialueet erotetaan kaavateknisesti katualueesta? Kuinka kauan tämä kaavatekninen ongelma on ollut olemassa ja miten nämä kaavatekniset ongelmat on muuttuneet siitä, kun aiempi kaavaratkaisu on tehty?

Vastaus: Pasiuksenkaaren katuyhteys sijaitsee osalla matkaa LPA-alueella (autopaiikkojen korttelialue). Nämä asemakaavaan merkityt alueet kuuluvat kiinteistöille, eikä niiden läpi tulisi normaalisti olla läpikulkevaa autoliikennettä. Ongelma on kaavatekninen ja ollut olemassa kyseisen kaavan voimaantulosta lähtien. Kaupungilla ei toistaiseksi ole aikeita tarkistaa asemakaavaa tältä osin.

Katuverkon toiminnallisen luokittelun-ohjeessa on mainittu, että haitallisen läpiajon kitkemiseksi tulee harkita mm. yksittäisen katuyhteyden katkaisemista autoliikenteeltä, kunhan huomioidaan kohteen saavutettavuus, paikalliseen liikenteeseen kohdistuvat vaikutukset sekä heijastukset muiden paikalliskatujen kuormitukseen. Miten saavutettavuus on huomioitu ja mitä selvityksiä sen tueksi on tehty ja on esitettävissä?

Vastaus: Saavutettavuus on huomioitu kaikkien alueen paikalliskatujen liittyessä ainakin yhden kadun kautta autoliikenteen pääverkkoon. Mikäli Paciuksenkaaren pohjoispäähän toteutetaan katkaisu suunnitellusti, muodostuu Paciuksenkaaren ympärille sen verran pieni liikennesolu, että autoliikenteen yksi ajoyhteys pääverkkoon riittää. Samalla on toki myös tunnistettu, että katkaisun vaikutukset eivät ole vähäisiä ympäröivän maankäytön ja katuverkon rakenteen vuoksi.

Vaikutusten arviosta: Alueen katujen liikennemäärät vähenevät erityisesti läpiajon poistumisen seurauksena. Tämän lisäksi katukohtaisia liikennemääriä vähentää alueen saapuvan ja lähtevän liikenteen ajosuoritteiden lasku alueen paikallisverkossa. Suurinta liikennemäärien

VUOROVAIKUTUSMUISTIO

pudotus on Paciuksenkaarella, jossa kadun liikennemäärä laskee Kallioportaankadun itäpuolella alle pariin sataan autoon vuorokaudessa. Paciuksenkaaren länsipäässä liikennemäärän ennakkoidaan sitä vastoin laskevan vain marginaalisesti nykyisestä. Pikku Huopalahden paikallisten kokoojakatujen ennustetut liikennemäärät on esitetty kuvassa 5. Mihin tutkimukseen tai selvitykseen tämä väite perustuu?

Vastaus: Asiantuntija-arvio perustuu tehtyihin liikennelaskentoihin Paciuksenkaaren ja Paciuksenkadun sekä Paciuksenkaaren ja Tilkanvierron risteyksissä.

Vaikutusten arviosta: Liikenteen väheneminen Pikku Huopalahden paikalliskaduilla heijastuu ympäröiville pääverkon kaduille käänteisesti eli samasuuruksena autoliikenteen kasvuna. Tämä pätee kuitenkin vain, mikäli oletetaan alueen autoliikenteen kysynnän säilyvän muuttumattomana. Todellisuudessa osa automaattoisista ohjautuu toisiin kulkumuotoihin, suuntautuu muualle tai jää kokonaan toteutumatta. Pääverkon katujen lisäkuormitus jää joka tapauksessa marginaaliseksi eikä aiheuta havaittavia muutoksia vilkasliikenteisten katujen toimivuuteen. Mihin tutkimukseen tai selvitykseen tämä väite perustuu?

Vastaus: Kyseessä on asiantuntija-arvio.

Vaikutusten arviosta: Autoliikenteen paikallistuminen ja ajomatkojen lyhentymisen automatkojen alku- ja loppupäässä tukevat paikalliskadulle sopivan ajotavan ja nopeustason noudattamista, parantaen alueen liikenneturvallisuutta ja katu ympäristön viihtyisyyttä. Tästä hyötyvät erityisesti jalankulkijat ja pyöräilijät. Kysymys: Mihin tutkimukseen tai selvitykseen tämä väite perustuu? Liikenneturvan mukaan ihmisiä liukastuu vuosittain pelkästään talvella 15 600 siten, että vammat vaativat hoitoa. <https://www.liikenneturva.fi/liikenteessa/pitaa-jalankulkuun/> Terveiden ja hyvinvoinnin laitoksen mukaan vuosittain loukkaantuneiden pyöräilijöiden määräksi on arvioitu n. 24 000 henkilöä. <https://www.julkari.fi/handle/10024/135809> Liikenneturvan mukaan tieliikenneonnettomuuksissa loukkaantuu n. 4000 henkilöä / vuosi. <https://www.liikenneturva.fi/tutkimukset/ajankohtaiset-tilastot/> Nämä yllä olevat ovat absoluuttisia määriä, eli niitä ei ole suhteutettu kuljettuihin matkamääriin. Onko arvioitu miten lisääntynyt pyörä- ja jalankulkuliikenne ja vähentynyt autoliikenne vaikuttaa loukkaantumismääriin?

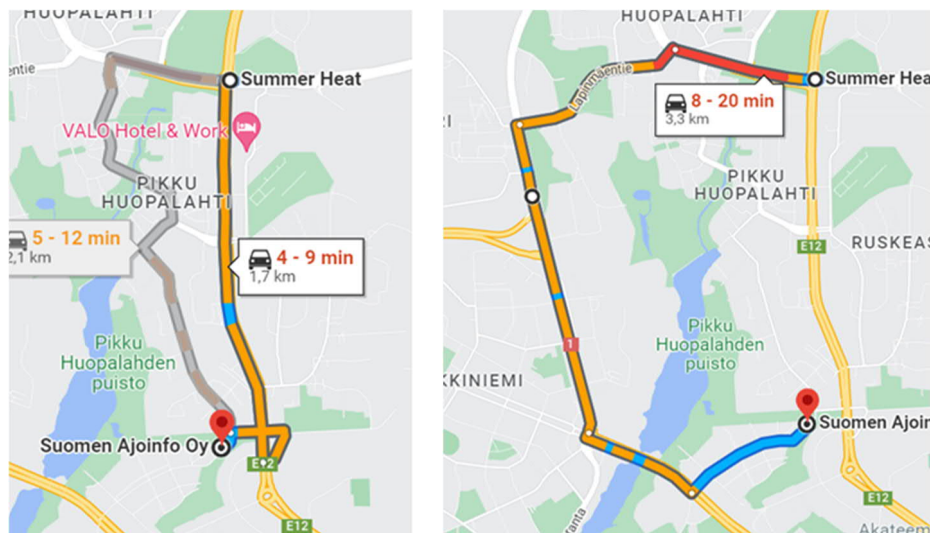
Vastaus: Autoliikenteen väheneminen yleisellä tasolla vaikuttaa erityisesti vakavampien liikenneonnettomuuksien määrään. Poliisin tietoon tulleissa henkilövahinkoon johtaneissa jalankulkijaonnettomuuksissa Helsingissä on noin 94 %:ssa ollut toisena osallisena moottoriajoneuvo. Jalankulkijoita on kuollut Helsingin liikenteessä vuosina 2012–2021 yhteensä 26 ja kaikissa on vastapuolina ollut moottoriajoneuvo. Pyöräliikenteen vakavissa onnettomuuksissa vastapuolena on myös yleensä moottoriajoneuvo, mutta lievemmissä henkilövahingoissa pyöräilijöiden yksittäisonnettomuudet ovat yleisimpiä.

Paciuksenkaaren tapauksessa baanareitin parantaminen ja pyöräilijämäärien kasvaminen voi lisätä pyöräilijöiden yksittäisonnettomuuksien (kuten kaatumisten) määrää. Kaatumiset johtuvat kuitenkin yleensä esimerkiksi liukkaudesta tai pyöräväylän kunnosta, kuin varsinaisesti kadun liikennejärjestelyistä. Kaatumisia voidaan ehkäistä hyvällä kunnossapidolla, joka on baanoilla yleensä laadultaan parempaa kuin vaihtoehtoisilla reiteillä. Kuitenkin paikallisesti riski joutua liikenneonnettomuuteen moottoriajoneuvon kanssa vähenee, jos läpiajoliikenne poistuu kadulta. Koska millä tahansa yksittäisellä kadulla absoluuttiset liikenneonnettomuusmäärät ovat yleensä vähäisiä lukuun ottamatta vilkkaimpia pääkatuja, on liikenneonnettomuus- ja loukkaantumismäärien muutoksen arviointi haastavaa.

VUOROVAIKUTUSMUISTIO

Suurin parannus kadun liikenneturvallisuuteen saadaan koetun liikenneturvallisuuden kautta, kun kadun ylittäminen jalankulkijana ja pyöräily ajoradalla koetaan turvallisemmaksi ja helpommaksi autoliikenteen määrän vähentyessä. Koettua turvallisuutta on hankalampi mitata, mutta muista vastaavista kohteista saatujen palautteiden ja kyselyjen perusteella moottoriajoneuvojen suuri määrä ja korkeat ajonopeudet ovat hyvin yleinen turvattomuutta aiheuttava tekijä

Vaikutusten arviosta: Saavutettavuus heikkenee ruuhka-aikaan eniten Munkkiniemen suunnalta (A) Pikku-Huopalahden keskiosaan sekä Hakamaentien suunnalta (D) alueen eteläosaan. Näiden kohdalla matka-ajat kasvavat 2-6 min nykyiseen verrattuna. Kysymys: Mihin tutkimukseen tai selvitykseen tämä väite perustuu? Googlemaps antaa arvioksi ajan pidentymiselle 4-11 min. keskiarvon ollessa 14 min.



Vastaus: Tarkastelut on tehty Google mapsilla ruuhka-ajan matka-aikoja tarkastelemalla. Kyse on keskimääräisistä ruuhka-ajan matka-aikojen kasvusta eli matka-ajat voivat pahimmillaan venyä esitettyä suuremmiksiin.

Onko selvitetty kuinka paljon asukkaat menettävät päivästänsä aikaa lisääntyvien matka-aikojen myötä? Kuinka monta matkaa asukas tekee keskimäärin päivässä tai viikossa ja kuinka paljon yhteensä lisääntyvät matka-ajat hukkaavat, kun lasketaan kaikkien liikkujien aikamenetys yhteen?

Vastaus: Tässä selvityksessä ei ole ollut mahdollista arvioida menetetyin matka-ajan määrää. Helsinkiläiset tekevät keskimäärin noin kolme matkaa vuorokaudessa. Tämän kaltaisen liikennejärjestelyn seurauksena muutoksia voi tapahtua matkojen suuntautumisessa, kulkutavan valinnassa ja matkojen toteuttamispäätöksissä. Koska muuttujia on paljon, vaikutuksia voidaan parhaimmillaankin arvioida vain karkealla tasolla.

Vaikutusten arviosta: Vastaavasti Paciuksenkaaren liikenneturvallisuus paranee nykyisestä merkittävästi. Liikenteen aiheuttamien haittojen vähentyminen ja viihtyisyyden parantuminen vaikuttavat positiivisesti kadun asuinympäristöön. Kysymys: Mihin tutkimukseen tai selvitykseen tämä väite perustuu?

VUOROVAIKUTUSMUISTIO

Vastaus: Kansainvälisten liikenneturvallisuustutkimusten mukaan paikalliskatujen rauhoittaminen (autoliikenteeltä) on yksi tehokkaimmista liikenneturvallisuuden parantamisen toimenpiteistä. Tiedetään myös, että liikenteenrauhottamisella on positiivisia vaikutuksia viihtyisyyteen. Viihtyisä katu toimii elinvoimaisen kaupungin oleskelu- ja kohtaamispaikkana. Yhteisöllisyyttä voidaan lisätä katutilojen turvallisuuden ja viihtyisyyden avulla sekä vähentämällä liikenneväylien estevaikutusta, jolloin kaupunkilaisten keskinäinen kohtaaminen helpottuu. Miellyttävä katu ympäristö tukee jalankulun ja joukkoliikenteen kulkumuoto-osuuden kasvua. Toisaalta taas jalankulkijamäärän kasvu lisää edelleen kadun viihtyisyyttä ja kaupunkitilan elävyyttä.

5. Tilkanvierto

Miksi entistä pyörätietä, nykyistä Tilkanvierron eteläpuolista jalkakäytävää ei varata vain pyöräilijöille, sehän on Pikku-Huopalahden puistosta tulevan pyörätien suora jatke? Jalankulkijoille jäisi Tilkanvierron pohjoinen jalkakäytävä.

Vastaus: Pyöräliikenne kulki aiemmin Tilkanvierrolla kadun eteläreunalla erotellulla pyörätiellä ja jalkakäytävällä ja Ratsastiellä yhdistetyllä pyörätiellä ja jalkakäytävällä. Pyöräliikenne siirrettiin vuonna 2017 ajoradalle vuonna 2015 hyväksytyin katusuunnitelman mukaisesti. Pyöräilyn siirtämisessä ajoradalle tavoitteena oli selkeyttää pyöräliikenteen reittejä ja väistämismahdollisuuksia Tilkanvierron ja Ratsastien risteyksissä. Ratsastiellä yhdistetty pyörätie ja jalkakäytävä aiheutti myös jalankulkijoiden ja pyöräilijöiden kesken konflikteja eikä yhteyden leventäminen erotelluksi pyörätieksi ja jalkakäytäväksi ollut tilanpuutteen vuoksi mahdollista. Sekaliikennejärjestely nähtiin autoliikenteen määrän ja nopeusrajoitus huomioiden soveltuvaksi ratkaisuksi. Ratkaisu paransi myös jalankulkijoiden olosuhteita, pyöräilijöiden ja jalankulkijoiden välisten kohtaamisten vähentyessä.

Jalkakäytävälle on kadun molemmin puolin edelleen tarve. Sekaliikenne ratkaisun on vuosien aikana todettu toimivan varsin hyvin, joten tuleva pyöräkatu ratkaisu nähdään eri liikennemuotojen kannalta parhaaksi tavaksi parantaa edelleen reitin toimivuutta ja baanareitin jatkuvuutta.

Tilkanvierron kaventaminen on aivan liian massiivista. Pyöräilijät mahtuvat kyllä nykyiselle jalkakäytävälle. Liian leveät käytävät aiheuttavat kasvaneen ajonopeuden takia vaaratilanteita kävelijöille.

Vastaus: Tilkanvierto on osa Pasilanbaanaa, jolla on oleellinen rooli itä-länsi suuntaiselle pyöräliikenteelle yhdistäen isoja asuinalueita ja työpaikkakeskittymiä. Kohteen pyöräliikenteen määrän ennustetaan kasvavan oleellisesti pyöräliikenteen verkko kehittyessä, jolloin pyöräliikenteelle tulee varata riittävä tila ja huomioida myös jalankulun tarpeet.

Pyörä on ajoneuvo ja sillä liikuttaessa ajonopeudet ovat lähempänä paikalliskatujen autoliikenteen nopeuksia kuin jalankulun nopeuksia, joten pyöräilyn ja jalankulun yhdistäminen samalle väylälle ei ole Helsingin nykyisten liikennesuunnitteluperiaatteen mukainen ratkaisu. Auto- ja pyöräliikenteen kulku ajoradalla ns. sekaliikenteessä on todettu toimivan Tilkanvierrolla varsin hyvin. Toisinaan ohitus- ja kohtaamistilanteissa autoliikenteen nopeudet ovat aiheuttaneet pyöräliikenteen turvallisuuden kannalta haastavia tilanteita. Ajoradan kaventamisella on yleisesti todettu olevan hiljentävä vaikutus ajonopeuksiin, mikä parantaa eri liikennemuotojen toimintaa samassa tilassa. Tilkanvierron ajorata mitoitetaan 5,5 m leveäksi, huomioiden päällysteen reunoilla olevat kiveysalueet. Ratkaisun myötä pysäköintipaikat sijoitetaan kadun reunoille pysäköintitaskuihin. Nykyisellään vilkkaassa käytössä olevat pysäköintipaikat kaventavat ajorataa siten, että pysäköinnin kohdalla ajoväylän leveys on

yleensä alle viisi metriä. Pysäköinnin kohdalla kohtaamiselle on siten jopa nykyistä enemmän tilaa, vaikka ajorata visuaalisesti näyttääkin kapeammalta. Luonnosvaiheesta poiketen katusuunnitelmassa on levennetty Tilkanvierron ylämäessä ajorataa lähelle nykyistä leveyttä, jotta eri ajoneuvojen kohtaamiselle on enemmän tilaa.

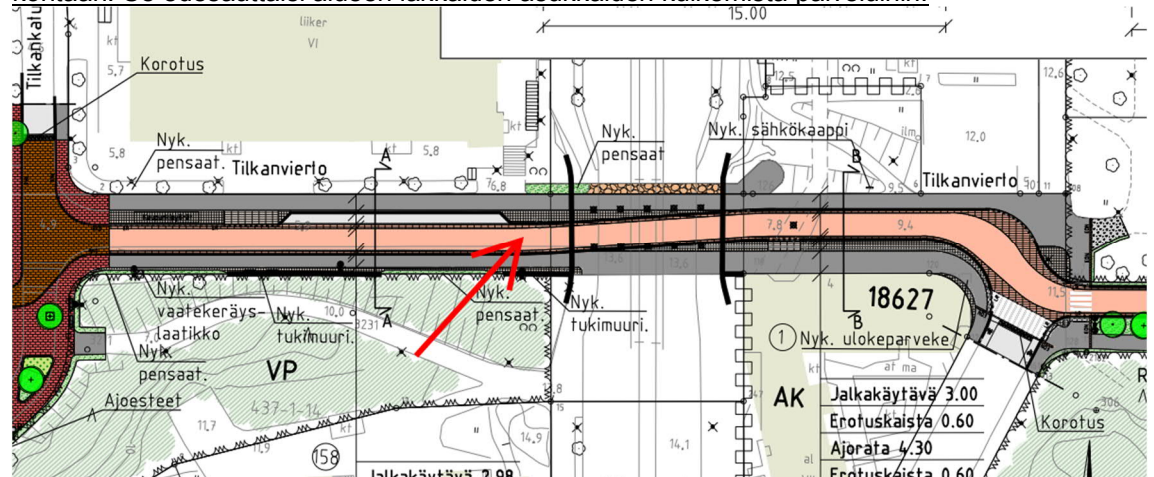
Voisiko pyöräkatu jatkua koko Tilkanvierron pituudelle, Mannerheimintien valoristeykseen asti?

Vastaus: Pyöräkatu on suunniteltu Pasilanbaanan linjaukselle Tilkanvierrolle ja Ratsastielle. Tilkanvierron osuudelle kohti Mannerheimintietä on jo aikaisemmin toteutettu pyöräkaistat. Ratkaisu on kohtaan edelleen soveltuva, sillä varsin pitkän ylämäen myötä pyöräilijät ajavat luontaisemmin ajoradan reunassa. Lisäksi liikennevaloissa autoliikenteelle kertyy herkästi jonoja, jonka pyöräilijä voi ohittaa pyöräkaistaa pitkin kulkien. Kadulle ei ole haluttu tehdä muutoksia myöskään rahankäytön näkökulmasta, sillä tärkeitä parannettavia pyöräliikenteen yhteyksiä on lukuisia muita.

Lastausruutuja ostoskeskuksen eteen. Ostoskeskuksen kävelyalueella pyörii paljon autoja; moni esimerkiksi ajaa aivan raha-automaatin viereen mennessään nostamaan rahaa. Myös joitain tavaratoimituksia tehdään pakittamalla paku kävelyalueelle, kaupan sisäänkäynnin eteen. Tälle ei mielestäni ole perusteita, sillä kiinteistöllä on lastauslaituri Tilkankaaren puolella, ja mikäli sitä ei haluta käyttää, välttämättömät toimitukset saisi myös järjestettyä Tilkanvierron puolelta lastausruuduista ajoradan vierestä. Ajoyhteys pitäisi siis tuosta kohdasta poistaa.

Vastaus: Suunnitelmassa ei ole tehty muutoksia ajoyhteyden tontille, sillä mm. Alkon myymälän huoltoajoa tapahtuu yhteyden kautta. Autopaikat ovat lyhytaikaiseen pysäköintiin tarkoitettuja.

Tilkanvierrolle olisi hyvä lisätä suojatie kadun puoliväliin alla kuvassa nuolella esitettyyn kohtaan. Se edesauttaisi alueen iäkkäiden asukkaiden kulkemista palveluihin.



Vastaus: Kaupungin suojatieperiaatteen mukaisesti suojateitä ei sijoiteta kadun keskiosille, ellei kohdassa kulje selkeä reitti kadun eri puolilla. Suojatie sijoittuisi myös alamäen alle, mikä olisi suojatien toimivuuden kannalta haasteellinen paikka. Tilkanvierro on mahdollista ylittää risteyksien kohdalla ja myös ajoneuvoliikennettä väistäen kadun keskivaiheilla. Suunnitellun ratkaisun odotetaan hiljentävän autoliikenteen määriä ja ajonopeuksia, mikä helpottaa kadun ylitystä.

6. Ratsastie

Miksei levennetä Ratsastien kävelytietä niin leveäksi, että siihen mahtuisi myös pyöräilijät? Näin oli ennen ja se toimi pyöräilijöille, kävelijöille ja myös autoilijoille.

VUOROVAIKUTUSMUISTIO

Vastaus: Pyöräliikenne kulki aiemmin Ratsastiellä yhdistetyllä pyörätiellä ja jalkakäytävällä. Pyöräliikenne siirrettiin vuonna 2017 ajoradalle vuonna 2015 hyväksytyyn katusuunnitelman mukaisesti. Ratsastiellä yhdistetty pyörätie ja jalkakäytävä aiheutti jalankulkijoiden ja pyöräilijöiden kesken konflikteja. Yhteyden leveys on vain noin 3,0 metriä, mikä on pyöräliikenteen ja jalankulun käyttäjämääriin nähden alimittainen. Pyörätien leventäminen baanatavoitteen mukaiseksi erotelluksi pyörätieksi ja jalkakäytäväksi ei ole tilanpuutteen vuoksi mahdollista. Erottelu tarkoittaisi, että Ratsastien reunassa oleva puurivi poistettaisiin. Ratkaisu ei poistaisi kuitenkaan ongelmia Ratsastien ja Tiilkanvierron risteyksessä. Ratsastie on autoliikenteen osalta vähäliikenteinen päättävä katuyhteys, joten pyöräliikenteen sijainti ajoradalla on nykyisten pyöräliikenteen suunnitteluperiaatteiden mukainen ratkaisu. Liikennejärjestelyn on havaittu toimivan kadulla hyvin.

Onko turvallista ajaa raskailla hevoshuoltoajoneuvoilla pyöräilijöiden keskellä Ratsastiellä? Pitää huomioida, että kun on hevonen kyydissä kaikki jarrutukset pitää tehdä todella ennakoiden ja hitaasti. Tämä on vaarallista hevosille ja pyöräilijöille.

Vastaus: Ratsastie on osa Pasilanbaanan reittiä ja kaupungin suunnitteluperiaatteiden mukaisesti pyöräliikenteen paikka on päätyväällä tonttikadulla ajoradalla. Pyöräliikenne on ollut ajoradalla autoliikenteen kanssa jo useamman vuoden, eikä järjestelyn ei ole havaittu tuottavan ongelmia. Kadulla on 30 km/h nopeusrajoitus, joten kadulla on mahdollista ajaa hitaasti ja ennakoiden. Ajoradan leveyttä on suurennettu luonnosten esilläolon jälkeen, jotta varmistutaan riittävän sujuvasta suurien ajoneuvojen kohtaamisesta kadulla.

Miksei Ratsastiellä käytetä ylityspaikkojen sijaan suojateitä?

Vastaus: Suunnittelussa on käytetty jalankulkijoiden kadunylitysjärjestelyjen suunnitteluperiaatteita, jotka Kaupunkiympäristölautakunta hyväksyi 10.12.2019 <https://dev.hel.fi/paatokset/asia/hel-2019-009954/>

Liikuntapuistoon ja talleille on päivittäin paljon auto- ja huoltoliikennettä. Tallien huoltoliikenne tapahtuu perävaunullisilla heinä- ja kuivikerekoilla, lannankuljetus raskaalla kalustolla, pienempiä ja isompia hevoskuljetusautoja ja jätehuoltoa, joilla pitää olla esteetön pääsy alueelle. Ratsastietä ei saa kaventaa, koska kahden vastakkaisista suunnista tulevan hevoskuljetusauton on voitava ohittaa toisensa turvallisesti.

Vastaus: Kadun leveyttä on suurennettu esilläolleen luonnoksen jälkeen. Ajoneuvot, jotka mahtuvat kulkemaan kohteessa nyt, tulevat mahtumaan myös suunnitellussa tilanteessa.

7. Liikennemäärät

Onko tutkimuksia liikennemääristä Tukholmankadulla?

Vastaus: Tukholmankadulla on 25 000 ajoneuvoa vuorokaudessa, laskentavuosi 2013.

Miten ja milloin Paciuksenkaarta koskevat liikennemäärät on mitattu?

Vastaus: Paciuksenkaarelle ja muille alueen kaduille arvioidut liikennemäärät perustuvat seuraaviin laskentoihin:

- Paciuksenkatu-Paciuksenkaari-risteyslaskenta vuodelta 2022 ja 2017
- Tiilkankatu-Tiilkanvierto-risteyslaskenta vuodelta 2004
- Mannerheimintie-Korppaanmäentie-risteyslaskenta vuodelta 2018
- Korppaanmäentie pohjoisosan liikennelaskenta -vuodelta 2005

Miksi Pikku-Huopalahden liikenneongelmat siirretään toisten riesaksi?

Vastaus: Kaupungin ohjeessa *Katuverkon toiminnallinen luokittelu* (kaupunkiympäristölautakunta, 12.10.2021) Helsingin kadut luokitellaan liikenteellisen tarkoituksensa perusteella karkeasti paikallisverkon ja pääverkon kaduiksi. Periaatteena on, että paikallisverkon kadut (paikalliskadut) palvelevat ainoastaan automatkan lähtö- ja saapumisvaiheita, muodostaen tarvittavat yhteydet pääverkon kaduilta paikalliseen maankäyttöön. Läpiajoliikenne ei ole paikalliskaduilla toivottavaa, sillä se kasvattaa liikennemäärää ja melutasoa sekä aiheuttaa tyyppillisellä nopeavauhtisuudellaan turvattomuutta kadun muille käyttäjille.

Kadun keskiosa on asemakaavassa osoitettua LPA-aluetta (autopaikkojen korttelialue), jonka kohdalla katu on virallisemmin ”katumainen ajoyhteys”. Paciuksenkaaren autoliikennemäärä on 2 500–5 500 ajoneuvoa/vrk, ollen suurimmillaan kadun länsipäässä ja pienimmillään itäpäässä. Paikallisen liikenteen lisäksi kadulla esiintyy läpiajavaa liikennettä etenkin Paciuksenkadulta Mannerheimintielle, mikä asukkailta tulleiden palautteiden perusteella aiheuttaa merkittävää häiriötä ja turvattomuuden tunnetta. Kadun liikenteellinen nykytila ei tältä osin vastaa alueen asemakaavassa esitettyjä tavoitteita eikä paikalliskaduille määriteltyä liikenteellistä tehtävää. Läpiajo ei kuulu paikallisverkon kaduille, vaan autoliikennettä pyritään ohjaamaan pääverkon kaduille.

Alueen suurimmat automäärät ovat Tiikankadulla sekä Korppaanmäentiellä. Jos halutaan luoda alueen asukkaille turvallisempi ja vähäautoisempi ympäristö, olisi katkaisu perustellumpaa toteuttaa näille kaduille. Tiikankatua ajetaan huomattavalla ylinopeudella ja käytetään myös läpiajoon, voisiko myös tähän puuttua?

Vastaus: On totta, läpiajo on koko Pikku Huopalahden ongelma, joten se koskee myös Tiikankatua ja Korppaanmäentietä. Paciuksenkaaresta on tullut eniten asukaspalautetta läpiajoliikenteestä ja sen aiheuttamasta turvattomuudesta. Ongelmana Paciuksenkaarella on se, että rakennettu ympäristö on ristiriidassa nykyliikennetilanteen kanssa. Lisäksi vakiintunut oikoreitti Paciuksenkadulta Mannerheimintielle ei tue kaavassa esitettyjä tavoitteita, jossa Paciuksenkaari on autopaikkojen korttelialueelle rakennettu hidasliikenteinen ajoyhteys. Paciuksenkaaren katkaisu autoliikenteeltä vähentäisi autoliikenteen määriä myös Tiikankadulla. Suunnittelu tukeutuu kaupunkistrategiaan ja *Katuverkon toiminnallisen luokittelun periaatteisiin* (kaupunkiympäristölautakunta, 12.10.2021).

Onko Paciuksenkadun Pysäköinti Oy:n halli huomioitu liikennelaskennoissa? Satoja paikkoja kun liikennettä lasketaan.

Vastaus: Kyllä, liikennelaskennat tehdään arkisin ja kaikki alueen pysäköintimahdollisuudet ovat vapaasti käytettävissä. Laskennan lähtökohdaksi ei tarvita tietoja alueen pysäköintilaitoksista vaan määrät lasketaan esimerkiksi risteysten läpi kulkevien ajoneuvojen perusteella.

Mistä liikennelaskennat on saatu?

Vastaus: Liikennelaskennat

Vanha kartta (2001-2012 laskennat):

https://www.hel.fi/static/liitteet/kaupunkiymparisto/liikenne-ja-kartat/kadut/liikennetilastot/autoliikenne/Liikennelaskennat/Laskennat2001_2012.html

Uudemmat laskennat:

<https://www.hel.fi/static/liitteet/kaupunkiymparisto/liikenne-ja-kartat/kadut/liikennetilastot/autoliikenne/Liikennelaskennat/Laskennat.html>

VUOROVAIKUTUSMUISTIO

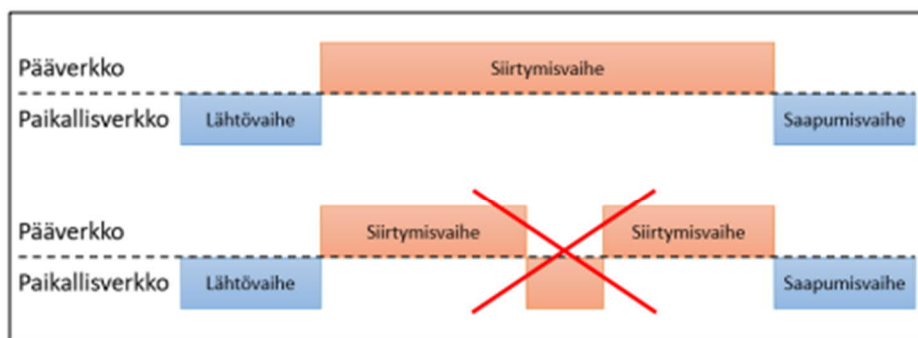
8. Ylinopeudet alueella

Mihin perustuu väittämä: ”Kadulla on 30 km/h alueellinen nopeusrajoitus mutta ylinopeuksien riski on merkittävä, jos alueen läpi ollaan vain ajamassa pidemmällä olevan määränpään saavuttamiseksi.”

Vastaus: *Katuverkon toiminnallisen luokittelun periaatteet* (kaupunkiympäristölautakunta, 12.10.2021) ohjaa kaupungin katuverkon autoliikenteen suunnittelua. Automatka voidaan jakaa lähtö-, siirtymis- ja saapumisvaiheeseen. Lähtö- ja saapumisvaihe sijoittuvat paikalliskatuverkolle. Siirtymisvaihe on vaihe näiden vaiheiden välissä, jossa tavoitteena on siirtyä pidempää matkaa sujuvasti. Siirtymisvaiheen tulee sijoittua pääkatuverkolle, joka on rakennettu sujuvan liikenteen tarpeiden mukaan.

Paciuksenkaari, Tilkankatu ja Korppaanmäentie muodostavat yhdessä nykyisellään yli kaksi kilometriä pitkän paikallisen kokoojakadun, jonka läpiajo on mahdollista ilman liikennevaloristeyksiä. Näin ollen se on altis automatkan siirtymävaiheen suorittamiseen ja riski ylinopeudelle kasvaa, jos kuljettaja on vain ajamassa alueen läpi.

Alla kuva katuverkon toiminnallista luokitusta koskevasta ohjeesta:



Kuva 1. Paikallisverkko palvelee ainoastaan automatkan lähtö- ja saapumisvaiheita. Siirtymisvaihe tapahtuu yksinomaan pääverkolla.

9. Pyöräilyolosuhteet alueella

Millaisia haasteita pyöräilijöillä on nykyisten liikennejärjestelyjen puitteissa? Miksi ei voida jatkaa nykyisillä järjestelyillä? Kevyelle liikenteelle on jo varattu reitit, esimerkiksi rantareitti.

Vastaus: Pyöräliikenne siirrettiin vuonna 2017 ajoradalle, kun uudet liikennejärjestelyt alueella valmistuivat. Ennen muutosta pyöräliikenne kulki kapeilla pyöräteillä Tilkanniervierolla ja Ratsastiellä, mikä aiheutti haasteita kadun päissä olevissa tasa-arvoisissa risteyksissä. Siirto ajoradalle sekaliikenteeseen on selkeyttänyt tilannetta ja pyöräilyn jatkuvuus mm. Tilkankadulle ja Tilkanniervieroa Mannerheimintien suuntaan on nykyisin selkeämpi. Sekaliikennetarkaisu on toiminut varsin hyvin, mutta autoliikenteen varsin suuret määrät aiheuttavat toisinaan pyöräliikenteen kannalta ei-toivottuja ohitustilanteita. Pyöräliikenteen näkökulmasta autoliikenteen vähäisempi määrä kadulla parantaa turvallisuutta ja sujuvuutta.

Nykyisellään pyöräliikenteelle ongelmallisimpia kohtia ovat Pikku-Huopalahden puistosta tulevan pyöräreitin huono jatkuvuus ajoradalle. Korotettu suojaiteylitys johtaa suoraan nykyisin leveälle jalkakäytävälle, minkä takia moni jatkaa jalkakäytävää pitkin ajaen. Korotuksessa pyöräilijän tulee myös väistää risteävää liikennettä, mikä ei ole korotetussa ylityskohdassa intuitiivista. Tilkanniervieron ajorata on myös pysäköinnin kohdalla varsin kapea, jolloin

VUOROVAIKUTUSMUISTIO

kohtaamistilanteessa pyöräilijä ja autolla liikkuvan kesken on ahdasta ja pysäköityjen autojen ovien aukaisu tuottaa riskejä. On siis selvää, että kadulle on tehtävä rakenteellisia muutoksia.

Rantareitti palvelee sen alueen määränpaitä, mutta kaupungin jokainen osoite tulee olla saavutettavissa pyörällä ja reittien tulee jatkua loogisesti. Helsingin Pyöräliikenteen kehittämissuunnitelman 2020–2025 yltävaite on, että Helsinki on kaikenikäisille sopiva ympärivuotinen pyöräilykaupunki. Pyöräliikenteen kulkutapaosuuden taite on vähintään 20 % vuoteen 2035 mennessä. Pyöräväylien parantamisella houkuttelee uusia käyttäjiä ja varmistetaan, että infra on sillä tasolla, että sitä on turvallista käyttää. Yleiskaavassa esitetyt baanat yhdistävät kaupungin keskeiset pisteet toisiinsa mahdollisimman suorilla ja laadukkailla yhteyksillä. Baanat parantavat pyöräliikenteen houkuttelevuutta etenkin työ- ja opiskelumatkoilla. Tilkanvierto - Ratsastie on osa Pasilanbaana-reittiä.

Onko laskettu ja arvioitu tulevia pyöräilijämääriä ja kulkusuuntia, etenkin Espoon suunnasta tulevat?

Vastaus: Kesällä 2022 pyöräliikenteen määräksi laskettiin Tilkanvierron ja Paciuksenkaaren risteyksessä noin 2300 pyöräilijää vuorokaudessa. Kaupungin pyöräliikenteen ennustemallin mukaan Tilkanvierron kautta on ennustettu kulkevan vilkkaimmillaan 3500 pyöräilijää vuorokaudessa, tilanteessa, jossa pyöräliikenteen taiteverkko on kokonaisuudessaan rakentunut. Tilkanvierron kautta kulkeva Pasilanbaana on keskeinen itä-länsisuuntainen yhteys Helsingissä ja käyttäjämäärästä merkittävä osa kulkee Espoon suuntaan (Otaniemen ja Leppävaaran alue).

Mikä on pyöräilijöiden määrä esimerkiksi tammikuussa?

Vastaus: Vuodenaika vaikuttaa pyöräliikenteen määrään. Pyöräliikennemäärä on tammikuussa keskimäärin 20–30% kesäkuun määrästä. Kaupungin taiteena on edistää pyöräliikenteen ympärivuorokautisuutta taiteverkon rakentumisen ja sitä mukaa kehitettävän talvikunnossapidon myötä.

Millä tavalla pyörätieyhteys Tilkanvierrosta Mannerheimintielle toteutetaan? Jos on koroke, se voi olla vaarallinen pyöräilijöille, kun ajaa Mannerheimintieltä alas Tilkanviertoon.

Vastaus: Kyseisellä osuudella on jo olemassa pyöräkaistat. Katusuunnitelmaluonnoksessa Tilkanvierrolle Ratsastien risteyksessä tulee korotettu suojaite, varmistaa riittävän alhaisen tilannenopeuden. Pyöräkaistan kohdalla korotus on suunniteltu tehtävän asfaltista.

10. Päiväkoti Pihlaja ja Muksulaakso, lapsiperheiden liikkuminen

Onko uudistusta tehty tietoisena suunnitelmasta siirtää päiväkotia Pihlaja (+Muksulaakso) Kallioportaankadulle Allergiatalon tiloihin? Saattoliikenne 180 lapsen päiväkotiin tapahtuu kaikki Paciuksenkadulta tulevalta yhdeltä kaistalta. Tämä tulee tukkimaan Paciuksenkaaren alkupään ruuhka-aikoina niin, etteivät asukkaat kauempaa kovin jouhevasti pääse paikalle. Kaaren sulkeminen asukkailta tuottaa myös kohtuutonta vaivaa alueen lapsiperheille, jotka kuljettavat lapsiaan alueen päiväkodista toiseen syystä tai toisesta autoilla. Miten varmistetaan, ettei paikalle aleta oikaista Meilahden pikkuteiden kautta?

Vastaus: Paciuksenkaaren läpiajon estäminen vähentäisi autoliikenteen määrää hieman myös Paciuksenkaaren eteläosissa. Alueen päiväkotien saattoliikenteestä suuri osa tapahtuu lähialueilta kävellen, joten päiväkodin autoliikenteen liikennetuotoksen ei ennakoida aiheuttavan

VUOROVAIKUTUSMUISTIO

risteyksessä nykyistä enempää ruuhkia. Kauempaa tulevan saattoliikenteen on perusteltua ajaa pääkatuverkon kautta eikä Paciuksenkaaren kautta.

Meilahdessa on tehty erilaisia toimenpiteitä läpiajon hillitsemiseksi: kadun katkaisut, läpiajokiellot, 1-suuntaiset järjestelyt. Jalavantiellä on 1-suuntainen (Lsp 1.4.71) pohjoiseen Pihlajantielle asti (2-suuntainen Mannerheimintielle), v. 1983 läpiajokiello Tukholmandadulta Mannerheimintielle. Asukaspalautteiden perusteella toimenpiteet eivät ole riittävät, joten on tarpeellista pohtia muita ratkaisuja Meilahden alueen läpiajon hillitsemiseksi.

Helsingin strategiaohjelma 2021–2025 painottaa kestävästä liikkumisesta edistämistä lisäämällä kävelyä, pyöräilyä ja joukkoliikenteen kulkutapaosuutta liikenteestä. Kaupungin tiivistyessä, tavoitteena ei ole lisätä autoliikenteen kapasiteettia, vaan ohjata liikenteen kasvua kestäviin kulkutapoihin, kuten jalankulkuun, pyöräilyyn ja joukkoliikenteeseen.

11. Liikenneturvallisuus

Ennakkomateriaalin mukaan liikenneturvallisuus paranee merkittävästi, erityisesti Paciuksenkaarella. Kuinka paljon on viimeisen 10 vuoden aikana tapahtunut liikennevahinkoja, joissa auto on ollut osallisena? Onko tästä esittää dataa?

Vastaus: Ongelmana on se, että rakennettu ympäristö on ristiriidassa nykyliikennetilanteen kanssa. Erityisesti lapsille katu-ympäristö antaa harhaanjohtavan viestin. Asukkailta tulleiden palautteiden perusteella läpiajo aiheuttaa merkittävää häiriötä ja turvattomuutta.

Vuosina 2000–2021 Paciuksenkaarella tapahtui yhteensä 25 poliisin tietoon tullutta tieliikenneonnettomuutta. Suurin osa niistä ovat omaisuusvahinkoja. Polkupyöräilijä on ollut osallisena yhdessä loukkaantumiseen johtaneissa onnettomuuksissa. Poliisin tietoon ja tutkintaan tulee vain murto-osa onnettomuuksista. Liikenneturvallisuuden kehittämissuunnitelman mukaan pitää pyrkiä vähentämään kohderyhmien, (kuten jalankulkijoiden ja pyöräilijöiden) onnettomuuksien määrää ja parantaa niiden liikkumisen koettua turvallisuutta.

Onko arvioitu miten lisääntynyt pyörä- ja jalankulkuliikenne ja vähentynyt autoliikenne vaikuttaa loukkaantumismääriin?

Vastaus: Tutkimuksiin pohjautuen tiedetään, että pyöräilyn lisääntyminen autoilun kustannuksella lisää kokonaisliikenneturvallisuutta, sillä autoliikenteen onnettomuuksissa loukkaantuu ja kuolee myös onnettomuuden vastapuolia. Tanskalaisessa tutkimuksessa onkin havaittu, että pyöräilijämäärien lisääntyessä kaikki liikenneonnettomuudet vähenevät.

Miten roska-autot kääntyvät ympäri Paciuksenkaari 1 kohdalla? Pitääkö peruuttaa koko matka ja miten taataan turvallisuus?

Vastaus: Roska-auton ei ole tarkoitus kääntyä Paciuksenkaaren pohjoispäässä. Auto voi peruuttaa 30 metrin matkan Paciuksenkaari 5:n tonttijoliittymästä kadun päähän. Kohteessa ei ole risteävää liikennettä ja jalkakäytävät ovat kadun molemmin puolin. Täten peruuttamista ei nähdä turvallisuusongelmaksi.

Kalliportaankadun ja Paciuksenkaaren risteys on vaarallinen pyöräilijöille sekä jalankulkijoille. Kulmassa on kauppa, joten liikkeellä on paljon jalankulkijoita, myös lapsia.

Vastaus: Suunnitelma ei ulotu kyseisten katujen kohdille. Katkaisun myötä risteys autoliikenteen määrät kuitenkin hieman vähentyisivät, minkä myötä jalankulkijoiden ja pyöräilijöiden turvallisuus paranee.

Miten otettu huomioon Meilahden Shell-alueella kääntyminen Mannerheimintielle?

Vastaus: Tällä suunnitelmalla ei ole vaikutusta siihen.

Paciuksenkaaren suunnitellun katkaisukohtan välittömässä läheisyydessä ei ole kouluja tai päiväkoteja, joten liikenneturvallisuus tältä kantilta ei tunnu perustellulta. Alueen palvelutaloillakin on omat ulkoilualueensa, jotka eivät liity katkaisukohtaan.

Vastaus: Liikenneturvallisuus koskee kaiken ikäisiä, ei vain koulu- tai päiväkotikäisiä. Vaikka katkaisupaikan välittömässä läheisyydessä ei ole koulua tai päiväkotia niin paikalliskatuja pitkin kuljetaan kouluihin, päiväkoteihin ja alueen leikkipuistoihin. Autoliikenteen määrän vähentyessä jalankulun ja pyöräliikenteen olosuhteet parantuvat.

Pyöräilijöidenkin kannalta turvallisempaa olisi eriyttää pyörätie omaksi kulkuväyläkseen ja pois ajoradalta.

Vastaus: Pyöräliikenne voidaan paikalliskaduilla sijoittaa ajoradalle autoliikenteen kanssa, kun ajonopeudet ja autoliikenteen määrät ovat paikalliskatuympäristölle ominaisia. Ajoneuvoliikenteen ollessa ajoradalla jää jalkakäytävät vain jalankulkijoiden käyttöön, mikä parantaa osaltaan liikenneturvallisuutta. Puolestaan pääkatuyhteyksillä pyöräliikenne erotellaan autoliikenteestä, sillä autoliikenteen nopeudet ja määrät ovat sekaliikenteen toimivuuden kannalta liian suuret.

12. Asukaskokemukset ja viihtyisyys

Ovatko suunnittelijat käyneet itse täällä alueella, jutelleet alueella asuville ja kysyneet miten liikenne koetaan?

Vastaus: On käyty paikan päällä useampia kertoja.

Mistä löydän Paciuksenkaaren asukkaiden palautteet vuosien saatossa (lukumäärät, aiheet jne.)?

Vastaus: Kaikki palautteet on arkistoitu ja ne eivät ole julkisia, koska ne sisältävät henkilötietoja. Katukortistossa suurin osa palautteista liittyvät suoraan tai epäsuoraan läpiajo-ongelmaan: ylinopeudet, hidasteet, suojatiemerkinnät, nopeusnäyttötaulut, kavennuskohta ei ole toimiva jne. Muut palautteet koskevat kuluneita/puuttuvia tiemerkintöjä, ajoradan painaumuksia, kuorma-autojen pysäköintiä ja pysäköintijärjestelyä.

Miksi kävelijöitä tai paikallisia, alueella asuvia autoilijoita ei ole otettu huomioon suunnitelmassa?

Vastaus: Autoliikenteen rauhoittaminen parantaa jalankulkuolosuhteita alueella. Pyöräkadun rakentaminen ohjaa pyöräliikenteen selvemmin kulkemaan ajoradalla, mikä vähentää pyöräilyä jalkakäytävillä ja parantaa täten jalankulkijoiden olosuhteita.

Autoliikenteen perustarpeet on huomioitu alueella. Kaupunki pyrkii ohjaamaan asukkaita tekemään lyhyet, paikalliset matkat kestäväillä liikkumismuodoilla. Vähentynyt autoliikenne lisää alueen viihtyvyyttä, turvallisuutta ja asukkaiden arkiliikuntaa. Kaikkia matkoja ei pysty tekemään jalan, pyörällä tai joukkoliikenteellä, minkä vuoksi auton käyttö on edelleen mahdollista, vaikka hieman pidempää reittiä pitkin.

Onko selvitetty muita, asukkaita vähemmän rajoittavia keinoja liikennemäärien hillitsemiseen, joilla päästään samaan lopputulokseen?

VUOROVAIKUTUSMUISTIO

Vastaus: Kadun keskiosa on asemakaavassa osoitettua LPA-aluetta (autopaikkojen korttelialue), jonka kohdalla katu on virallisemmin ”katumainen ajoyhteys”. Kadulla on tehty paljon toimenpiteitä läpiajon hillitsemiseksi. Nykyisellä kadun luonteella aukioineen, töyssyineen ja kavennuksineen on pyritty kannustamaan ajamaan kadulla mahdollisimman rauhallisesti ja viestittämään osaltaan läpiajon hankaluudesta ja siitä, ettei se ole toivottavaa. Valitettavasti nämä rauhoittamistoimenpiteet eivät tuoneet toivottua tulosta.

Vuosien varrella on todettu, ettei läpiajon kieltäminen liikennemerkein tehokkaasti vaikuta läpiajon määrään. Läpiajoa valvovalla, eli poliisilla, tulee olla näköyhteys läpiajavaan autoon koko katujaksolla, jolla läpiajokielto on. Läpiajokieltojen valvonta on hankalaa ja resursseja vievää toimintaa, minkä vuoksi valvonta on vähäistä. Tästä seurauksena on, ettei läpiajokieltoja juurikaan noudateta.

Ainoa keino estää autoliikenteen läpiajo on katkaista katu rakenteella, kuten ajoestetolpilla.

Onko asukkailta selvitetty kootusti mitä asukkaat haluavat?

Vastaus: Katusuunnitteluprosessin mukaisesti esilläolon yhteydessä kerätään saadut kommentit vuorovaikutusmuistioon, joka viedään yhtenä dokumenttina päätöksenteon tueksi Kaupunkiympäristöläutakuntaan.

13. Vaihtoehtoiset suunnitelmatMitä muita vaihtoehtoja oli käsittelyssä, joista tämä suunnitelmaehdotus on valittu ja miksi tämä oli paras vaihtoehto? Missä valitsematta jätetyt vaihtoehdot ovat nähtävillä?

Vastaus: Tilkanvierron ja Ratsastien suunnittelun lähtökohtina on ollut parantaa nykyistä tilannetta ja suunnittelun alkuvaiheessa on arvioitu karkeasti vaihtoehtoja suunnitteluratkaisuksi poikkileikkausten näkökulmasta. Katusuunnittelua on lähdetty tekemään pyöräkatu- ja ratkaisuun nojaten. Paciuksenkaaren katkaisun osalta suunnitteluprosessissa on keskusteltu myös muista mahdollisuuksista läpiajon hillitsemiseksi. Suunnitelmien liikenteellisistä periaatteista tehdään muistio katusuunnitelmien päätöksentekoa varten.

14. KaupunkipyörätMiksi kaupunkipyöräparkkeja suunnitellaan risteyskohtiin ja jalkakäytävälle, keskelle pyörätietä kuten Haapalahdenkadun kohdalla?

Vastaus: Haapalahdenkatu ei kuulu suunnittelualueeseen.

Polkupyöräpysäköinnin tulee olla helppoa, nopeaa, riittävää, turvallista ja lähellä kohdetta. Pyöräpysäköinti sijoitetaan katu- ja ympäristössä ensisijaisesti kadunkalusteille tarkoitetuille erotuskaistoille. Pyörätien yhteydessä pyöräpysäköinti sijoitetaan pyörätien ja jalkakäytävän väliselle erotuskaistalle. Tällöin pyöräilijän ei tarvitse ylittää pyörätietä siirtyessään telineiltä jalkakäytävälle. Tilanpuutteen vuoksi sijaintiratkaisu saattaa olla erilainen.

Kaupunkipyörille vanha paikka soveltuu paremmin, kuin kaupan eteen kaavailtu ja on lisäksi turvallisempi.

Vastaus: Kaupunkipyöräaseman sijainti on esitetty siirrettäväksi uuteen kohtaan, sillä uusi paikka sijaitsee keskeisemmän pyöräliikenteen yhteyden varrella ja lähempänä palveluita. Kaupunkipyöräasema sijaitsee korotetun alueen päällä ja pyörän ottaminen on siten turvallista. Nykyisellä paikallaan kaupunkipyörän ottaminen jalkakäytävän suuntaan houkuttelee käyttäjiä

jatkamaan pyöräilyä jalkakäytävällä. Pyöräkadun varrella pyöräilyä on selkeämpi jatkaa ajoradalla.

15. Bussiliikenne

Kun kannustetaan muuhun kuin omalla autolla liikkumiseen, alkaako osana muutosta bussit taas pysähtyä Paciuksenkaaren pysäkeillä?

Vastaus: Paciuksenkadulla ja Mannerheimintielle kulkee tiheä raitio- ja linja-autoliikenne. Paciuksenkaaren keskiosalta pysäkeille on 300 - 500 metriä kävelymatkaa.

16. Hälytysajoneuvot

Miten Paciuksenkaaren sulkeminen vaikuttaa hälytysajoneuvojen pääsyyn ajoissa paikalle?

Vastaus: Paciuksenkaaren autoliikenteen läpiajo estetään ajoestetolpilla kadun pohjoispäässä nro 1 pohjoiskulmalla. Reitti on edelleen pelastusajoneuvojen käytössä pelastuslaitoksen kanssa sovituin erityisjärjestelyin.

Mikäli Paciuksenkaari tukkeutuu esimerkiksi mahdollisen onnettomuuden tms. takia, niin mikä on varapoistumiestie tältä alueelta tai tälle alueelle? Nyt kartasta katsottuna on vain yksi poistumis-/saapumistie eli Paciuksenkatu.

Vastaus: Kaupungissa on useampia päättyviä katuja, jonne pääsee ainoastaan yhdeltä suunnalta. Reitti on edelleen pelastusajoneuvojen käytössä pelastuslaitoksen kanssa sovituin erityisjärjestelyin.

Pystyttäisiinkö alueen pelastusajoneuvojen nykyiset vasteajat jatkossa takaamaan, jos Paciuksenkaari katkaistaan.

Vastaus: Suunnitelma on tehty yhteistyössä pelastuslaitoksen kanssa. Päättyviä katuja on muuallakin Helsingissä ja reitti on edelleen pelastusajoneuvojen käytössä pelastuslaitoksen kanssa sovituin erityisjärjestelyin.

17. Kaupalliset palvelut ja lähiasiointi

Miten käy Fortunan kaupalle, jos autoilevat asiakkaat katoavat? Useat Urheiluhalliilta ja tallilta lähtevät pysähtyvät Fortunaan ostoksille. Katkaisun myötä nämä kaikki joutuvat autoilemaan pidemmälle kauppaan, tämä ei ole ympäristöystävällistä.

Vastaus: Kaupassa asiointi on edelleen mahdollista autolla, mutta Ratsastien suunnasta tulevan on ajettava takaisinpäin mennessään Mannerheimintielle. Osa nykyisistä alueen sisällä tapahtuvista automatkoista voi siirtyä tehtäväksi jalan tai pyörällä.

Onko tilanne Paciuksenkaaren katkaisun jälkeen se, että lähikauppa onkin tämän jälkeen K-supermarket Munkkivuori? K-Market Pacius on toki vieressä, mutta siinä on huonot pysäköintimahdollisuudet ja kaupan erittäin pienen valikoiman takia sieltä ei suuria ostoksia tehdä.

Vastaus: Katkaisu voi tarkoittaa sitä, että Paciuksenkaaren eteläosassa asuvien ei ole järkevää kulkea autolla Tilkanvierron kauppaan, vaan voi olla luontevaa vaihtaa K-supermarket käynnit esim. Munkkivuoreen, jos autolla kaupassa käynti on tarpeen.

VUOROVAIKUTUSMUISTIO

Kaupassa asioivat Meilahden, Ruskeasuon ja Pikku Huopalahden asukkaat, joista osa käyttää autoa painavien ostostensa kuljettamiseen. Suunnitelmassa poistetaan pysäköintipaikkoja kaupan lähistöltä ja näin estetään em. henkilöiden asiointi kaupassa.

Vastaus: Tilkanvierrolle jää edelleen kadunvarsipysäköintipaikkoja. Lisäksi kaupalla on oma maanalainen asiakaspysäköintihalli.

Miten varmistetaan, että lähipalvelut säilyvät voimissaan ja ovat asukkaiden saavutettavissa (Fortuna)?

Vastaus: Toimintaympäristö on kaupallisten toimijoiden näkökulmasta jatkuvassa muutoksessa, kun liikennejärjestelyt ja maankäyttö kehittyvät. Kaupungilla ei tässä tilanteessa ole keinoja varmistaa yksittäisten palveluiden elinvoimaa, mutta pyrkii välttämään toimenpiteitä, joilla selkeästi tunnistetaan kielteisiä elinvoimaisuusvaikutuksia. Tässä tapauksessa ei ole tunnistettu merkittävää uhkaa paikallisten palveluiden kannalta, sillä kauppakiinteistö on jatkossakin saavutettavissa myös autolla eri suunnista tullessa ja saavutettavuus muilla kulkumuodoilla paranee.

K-kaupan edessä Tilkanvierron kaavailtu ratkaisu asiakasautopaikkojen poistamisineen heikentäisi oleellisesti em. palvelupisteissä asiointia ja toisi uusia vaaratilanteita ihmisten etsiessä autopaikkaa lähistöltä, pahimmillaan kevyen liikenteen väyliltä. Lisäksi asiakaspaikkojen poistuminen kaupan edestä heikentäisi kaupan toimintaa oleellisesti, kun alueen asukkaat siirtyisivät muualle parempien liikenneyhteyksien vuoksi.

Vastaus: Tilkanvierron K-kaupan edessä säilyy kadunvarsipaikkoja, joiden lisäksi kaupan asiakkaille on tarjolla pysäköintihalli. Katusuunnitelmassa esitetyillä ratkaisuilla ei sen vuoksi arvioida olevan merkittävää vaikutusta kaupan toiminnalle.

18. Baana ja pyöräliikenne

Mitä tekemistä baanalla on näiden suunnitelmien kanssa?

Vastaus: Pasilanbaana kulkee Ratsastien, Tilkanvierron ja Paciuksenkaaren kautta Pikku Huopalahden puistoon. Suunnittelua tehdessä on tarpeen hahmottaa laajemmin katuverkon tarpeita, jotta kokonaisuus toimii oikein. Tässä yhteydessä on nähty tarpeelliseksi puuttua myös aluetta pitkään kuormittaneeseen läpiajoliikenteeseen. Pyöräkadulla läpiajoliikenne on epätoivottu ilmiö, sillä se aiheuttaa pyöräilijän kannalta epämiellyttäviä ohitustilanteita, jotka voivat muodostua vaarallisiksi. Ohitustilanteita tapahtuu vähemmän, kun autoliikenteen määrä on pyöräliikenteen määrään nähden tasapainossa.

Yritetäänkö näillä suunnitelmilla edistää Pasilanbaanan toteutumista?

Vastaus: kyllä, katusuunnitelmissa esitetään, miten pyöräliikenne on ajateltu järjestettävän ko. katuosuuksilla.

Tuleeko Pasilanbaana olemaan talvihuollettu? Onko siinä talvella latu?

Vastaus: On talvihuollettu. Ratsastie, Tilkanvierto ja Paciuksenkaaren pohjoisosaa kuuluvat ylläpitoluokkaan II. Katualueille ei tule latua. Lähimmät hiihtoladut löytyvät Keskuspuistosta. Pasilanbaana kulkee Keskuspuistossa nykyisin talvihoidettua reittiä pitkin.

Tilkanvierron puistoaluetta ajetaan kovaa ja lapset kulkevat siitä yli kouluun, puistoon, kavereille jne. Miten baanaturvallisuus taataan, tuleeko riittävästi suojaiteita?

VUOROVAIKUTUSMUISTIO

Vastaus: Tässä tarkoitetaan todennäköisesti pyörätietä Pikku Huopalahden puistossa, joka on myös osa Pasilanbaanaa. Kohta ei varsinaisesti liity nyt esilläoleviin katusuunnitelmiin, mutta sitä ollaan parhaillaan rakentamassa. Puiston eteläreunaan tulee 2.5 metriä leveä jalkakäytävä, joka on erotettu 5 cm korkealla reunakivellä uudesta 3.5 metriä leveästä pyörätiestä. Parempi kulkumuotojen erottelu lisää jalankulkijoiden olosuhteita.

Ovatko kaikki baanaristeykset tasa-arvoisia vai onko sillä liikkujille mietitty etuajo-oikeutta esim. Tilkanvierron ja Ratsastien risteykseen?

Vastaus: Tilkankadun, Paciuksenkaaren ja Tilkanvierron risteys on tasa-arvoinen. Tilkankadun ja Paciuksenkaaren liittymäalue toteutetaan aukiomaisena, jossa alueen liikkujat soveltavat nopeutensa muut huomioiden. Tilkankadun suunnasta ennen liittymää rakennetaan hidastuskorotus, joka varmistaa ajoneuvoliikenteen oikean nopeuden saapuessaan risteykseen.

Pyöräkatujen sivukadut: Tilkanvierto (Mannerheimintien suunnalta), Raisiontie ja Ratsastien koillisosa ovat väistämisvelvollisia.

Miksi taas kerran vain pyöräilijöiden etuihin kulutetaan satoja tuhansia euroja?

Vastaus: Suunnitelmaa ei tehdä vain pyöräliikenteen ehdoilla, vaan eri liikennemuotojen järjestelyt otetaan huomioon.

Suunnitelmassa vedotaan tilastoon, jonka mukaan pyöräily alueella on runsasta. Missä tämä tilasto on nähtävissä ja tieto siitä miten se on toteutettu?

Vastaus: Pyöräliikenteestä on tehty liikennelaskentoja lähialueilta sekä Tilkanvierron-Paciuksenkaaren risteyksestä, jossa kesäkuussa 2022 laskettiin noin 2300 pyöräilijää vuorokaudessa. Kaupungilla on lisäksi jatkuvaa laskentaa tuottavia liikennelaskimia mm. Munkkiniemeen johtavalla sillalla. Palvelun julkinen versio on nähtävissä oheisesta linkistä: <https://data.eco-counter.com/ParcPublic/?id=5589#>

Kaupungilla on suunnittelun avuksi käytössään myös pyöräliikenteen liikennemalli. Näiden lähtötietojen sekä paikan päällä tehtyjen havaintojen perusteella pyöräliikenteen on arvioitu olevan runsasta.

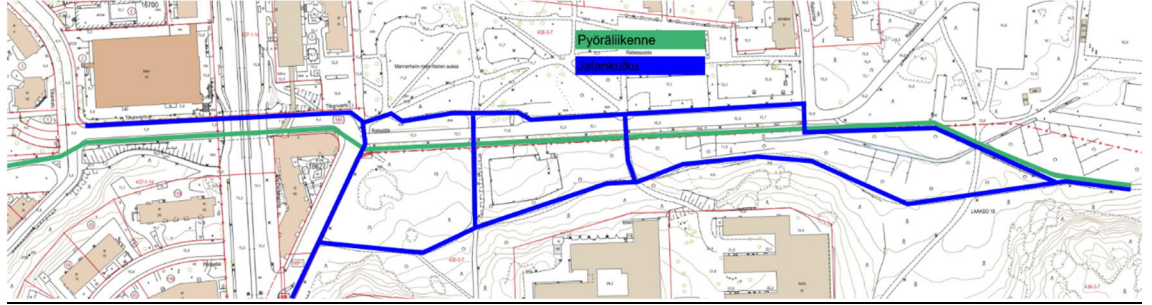
Tilkanvierto/Ratsastien muutossuunnitelma on tarpeeton, eikä palvele alueen asukkaita eikä palveluntarjoajia tässä muodossa vaan vaikuttaa olevan räätelöity alueen läpiajaviin pyöräilijöiden tarpeisiin.

Vastaus: Suunnitelmaratkaisussa tasapainoillaan aina läpikulkevan ja alueen tuottaman liikenteen järjestelyiden kanssa. Suunnitelmassa on otettu huomioon alueiden eri toimijoiden tarpeet, eikä autolla tapahtuva liikkuminen kohteisiin esty. Nykyisiin ajoreitteihin nähden autolla liikkumisen reittimahdollisuudet vähenevät, mutta ratkaisu noudattaa hyväksyttyä katuverkon jäsentelyn periaatetta jakaa liikenneverkko läpiajettaviin pääkatuyhteyksiin sekä paikallisiin liikennesoluihin, jossa autoliikenne on paikallista.

Autoliikenteen läpiajon estäminen vaikuttaisi positiivisesti alueen viihtyisyyteen ja liikenneturvallisuuteen, kun katujen liikenne rauhoittuu läpiajolta. Alueen sisäisiä matkoja on myös helpompi tehdä jalan tai pyörällä. Tämän myötä myös läpikulkevalle pyöräliikenteelle on paremmat järjestämisedellytykset. Tilkanviertoa ja Ratsastietä pitkin on kaupungin yleiskaavassa määritelty Pasilanbaanan reitti, joten yhteys on myös läpikulkevalle pyöräliikenteelle tärkeä ja sitä halutaan kehittää.

VUOROVAIKUTUSMUISTIO

Miksi jalankulun ja pyöräliikenteen reittejä ei suunnitella alla olevan kuvan mukaisesti. Jalankulkureitit esitetty sinisellä ja pyöräliikenteen reitit vihreällä. Ajourata jäisi autoliikenteelle.



Vastaus: Pyöräliikenne siirrettiin vuonna 2017 ajoradalle Tilkanvierrossa ja Ratsastiellä, kun aikaisemmin pyörätie kulki esitetyn ratkaisun mukaisesti kaksisuuntaisena katujen eteläreunalla. Ratkaisu oli 2015 hyväksytyn katusuunnitelman mukainen. Pyöräilyn siirtäminen ajoradalle selkeytti pyöräilyn reittejä ja väistämisvelvollisuuksia Tilkanvierron ja Ratsastien risteyksessä. Katutila ei mahdollistanut erillisiä pyöräväylien rakentamista, ja sekaliikennejärjestely näillä osuuksilla nähtiin autoliikenteen määrän ja nopeusrajoitus huomioiden toimivaksi ratkaisuksi. Ratkaisu paransi myös jalankulkijoiden olosuhteita. Sekaliikennejärjestely on vuosien aikana todettu toimivan varsin hyvin, joten tuleva pyöräkatu ratkaisu nähdään eri liikennemuotojen kannalta parhaaksi tavaksi parantaa reitin toimivuutta.

19. Rakentamisaikataulu & Ruskeasuon varikko ja muut liikennejärjestelyt

Miten rakentamisaikataulu suhtautuu Ruskeasuon raitiotievarikon rakentamistoimien kanssa, joka nykyisellään vaikuttaa Mannerheimintien liikenteeseen?

Vastaus: Ruskeasuon varikon rakentamiseen liittyvät Nauvontien ja Korppaanmäentien muutokset valmistuvat tämän hetken tiedon mukaan vuoden 2023 lopussa. Jos Pasilanbaanaa päästään rakentamaan suunnitellusti ensi vuonna, tarkastellaan autoliikenteen reitteihin vaikuttavia tekijöitä yhdessä Ruskeasuon varikon hankkeen kanssa.

Argumentti läpiajoliikenteestä Tilkankadulla on osin epävalidi, koska kaupunki on itse tätä aiheuttanut sulkemalla Ruskeasuon liittymän ja ohjaamalla kiertoliikennettä Tilkankadun kautta.

Vastaus: Läpiajoliikennettä on ollut vuosikausia, ei vain tänä vuonna, kun Nauvontien ja Korppaanmäentiellä rakennetaan.

20. Suunnitelmiin vaikuttaminen ja mahdollisuus valittaa

Miten ja milloin päätös suunnitelman toteuttamisesta tehdään?

Vastaus: Paciuksenkaaren katkaisuun liittyen on tarpeen tehdä lisäselvityksiä, jonka takia Paciuksenkaaren katusuunnitelma erotellaan Ratsastien ja Tilkanvierron hallinnollisesta käsittelystä. Ratsastien ja Tilkanvierron katusuunnitelmaehdotukset tulevat nähtäville tammikuussa 2023. Paciuksenkaaren katusuunnitelmaehdotus tulee nähtäville arviolta syksyllä 2023. Päätöksistä voi valittaa. Muutoksenhakuohje kirjataan kokouksen pöytäkirjaan.

Miten tilaisuudessa esitetyt palautteet vaikuttavat suunnitteluun Paciuksenkaaren katkaisun osalta?

VUOROVAIKUTUSMUISTIO

Vastaus: Palautteet käydään suunnittelussa läpi ja varmistetaan, onko niissä noussut esille jotain mitä aiemmin ei ole suunnittelussa huomioitu. Palautteista laaditaan vuorovaikutusmuistio, jossa listataan saapuneet kysymykset vastauksineen. Vuorovaikutusmuistio viedään tiedoksi päätöksentekoon katusuunnitelmien kanssa.

Onko suunnitelmaan enää mahdollista vaikuttaa kommenteilla ja huomautuksilla, miten muuten?

Vastaus: Osallisilla on oikeus tehdä muistutus katusuunnitelmaehdotuksesta nähtävilläolon aikana. Muistutukset ja niistä annetut vastineet käsitellään samassa päättävässä elimessä, joka on asettanut katusuunnitelman nähtäville.

Voiko päätöksestä valittaa?

Vastaus: Päätökseen saa hakea muutosta se, johon päätös on kohdistettu tai jonka oikeuteen, velvollisuuteen tai etuun päätös välittömästi vaikuttaa (asianosainen).

Kauanko menee lautakuntapäätöksestä sen lainvoimaisuuteen, mikä on valitusaika?

Vastaus: päätöksen lainvoimaistumiseen voidaan katsoa menevän lautakunnan hyväksymispäivästä noin 44 päivää. Valitusaika on 30 päivää.

21. Liikennejärjestelmä

Jos Paciuksenkaari katkaistaan, lisää se mopojen määrää Pikku-Huopalahden puiston baanalla.

Vastaus: Myöhemmin tehtävässä liikenteenohjaussuunnittelussa määritellään, sallitaanko mopolla ajaa katkaisukohtaan läpi.

Voisiko Paciuksenkaaren kavennuskohtaan laittaa etuajo-oikeus/väistämisvelvollisuus kohdattaessa -liikennemerkkejä kivipaaseilla kavennettuun kohtaan Paciuksenkaarella (Paciuksenkujan ja Tilkanvierron välissä)

Vastaus: Etuajo-oikeus-liikennemerkin lisääminen ei ole asiaan olennaisesti vaikuttava tekijä, koska se ei poista läpiajoa. Ainoa keino estää autoliikenteen läpiajo on katkaista katu rakenteella, kuten ajoestetopilla.

Voisiko Paciuksenkaaren kavennuskohtaan tehdä liikennevalo-ohjauksen?

Vastaus: Liikennevaloja käytetään autoliikenteen pääverkon kaduilla, joissa liikennemäärät ovat niin suuria, ettei järjestely muuten toimisi. Paikalliskaduille valo-ohjaus olisi ylimitoitettu ratkaisu, eikä tukisi paikalliskatumaista ympäristöä.

Helsinki on viime vuosina tehnyt kaikkensa autoliikenteen vaikeuttamiseksi. Autoliikenteen vaikeuttaminen ei vähennä sitä, mutta pidentää reittejä, lisää päästöjä ja haittaa työntekeä ja liike-elämää.

Vastaus: Autoliikenne ei yksin ole toimiva ratkaisu vastaamaan ihmisten liikkumistarpeisiin kaupungissa sen suuren tilatarpeen, päästöjen, melun ja muiden haittojen vuoksi. Tästä syystä kaupungeissa tulee edistää muita tilatehokkaampia ja kestäviä liikkumismuotoja. Kestävien kulkumuotojen edistäminen vapauttaa tilaa välttämättömälle autoilulle ruuhkien vähentyessä ja tarjoaa henkilöautolla liikkumisen mahdollisuuksia niille, joilla muita kulkutapamahdollisuuksia ei ole. Kaupungin parantaessa kävelyn ja pyörä- ja joukkoliikenteen olosuhteita, ei tarkoita, etteikö autolla voisi jatkossa edelleen kulkea.

Liikenne on pääverkon kaduilla jo riittävän tukkoista ilman Paciuksenkaaren liikennevirtojen siirtämistä.

Vastaus: Liikenteen väheneminen Pikku Huopalahden paikalliskaduilla heijastuu ympäröiville pääverkon kaduille käänteisesti eli samasuuruksena autoliikenteen kasvuna. Tämä pätee kuitenkin vain, mikäli oletetaan alueen autoliikenteen kysynnän säilyvän muuttumattomana. Todellisuudessa osa automatkoista ohjautuu toisiin kulkumuotoihin, suuntautuu muualle tai jää kokonaan toteutumatta. Pääverkon katujen lisäkuormitus jää joka tapauksessa marginaaliseksi eikä aiheuta havaittavia muutoksia vilkasliikenteisten katujen toimivuuteen. Helsingin pääverkon kaduille mahtuu tietty määrä autoliikennettä kerrallaan, siksi on oleellista panostaa tilatehokkaampiin ja kestäviin liikennemuotoihin. Helsingissä on keskimäärin 1,2 ihmistä autoa kohden, joten tiivistämisen varaa on.

Paciuksenkaaren katkaisu lisää läpiajoliikennettä Lapinmäentiellä ja Huopalahdentiellä. Onko arvioitu liikennemäärien lisääntymisen vaikutuksia näiden alueiden asumisviihtyisyyteen ja turvallisuuteen?

Vastaus: Paciuksenkaaren katkaisun aiheuttama liikennemäärien lisääntyminen ympäröivällä pääverkolla on arvioitu vähäiseksi. Ympäröiville isoille kaduille jakautuva ”lisäliikenne” syntyy 1000–2000 uudelleen reitittävistä automatkasta, joista ei seuraa merkittävää vaikutusta sujuvuuteen. Esimerkiksi Huopalahdentien ja Lapinmäentien osalta automäärien laskennallinen lisääntyminen jää huomattavasti pienemmäksi kuin normaali arkivuorokauden vaihtelu. Liikennemäärän marginaalinen lisääntyminen kyseisillä kaduilla ei vaikuta asumisviihtyisyyteen eikä liikenneturvallisuuteen, sillä autoliikenne on täysin eroteltu kevyistä liikennemuodoista ja muista kadunvarren toiminnoista. Ajouradan estevaikutuksessa ei tapahdu muutoksia eikä laskennallinen melutaso lisäännä käytännössä ollenkaan.

Paciuksenkaaren katkaisu Pikkuhuopalahdessa tarkoittaa käytännössä sitä, että kaikki Mannerheimintieltä Paciuksenkadulle ”nopeasti” haluavat ajavat reittiä Mannerheimintie-Kuusitie-Pihlajatie-Valpurintie.

Vastaus: Olemme saaneet vuosien varrella myös Meilahden läpiajoa koskevia asukaspalautteita. Meilahdessa on tehty erilaisia toimenpiteitä läpiajon hillitsemiseksi: kadun katkaisut, läpiajokiellot, 1-suuntaiset järjestelyt. Jalavantiellä on 1-suuntainen (Lsp 1.4.71) pohjoiseen Pihlajantielle asti (2-suuntainen Mannerheimintielle), v. 1983 läpiajokielto Tukholmankadulta Mannerheimintielle. Pihlajantiellä välillä Kuusitie – Valpurintie on läpiajokielto, joten oikaisu ei ole mahdollinen liikennesääntöjä rikkomatta. Asukaspalautteiden perusteella toimenpiteet eivät ole riittävät, joten on tarpeellista pohtia muita ratkaisuja Meilahden alueen läpiajon hillitsemiseksi katuverkon toiminnallisen luokittelun periaatteiden mukaisesti.

Uskon Paciuksenkaaren katkaisun ruuhkauttavan Tilkankadun liikennettä, sillä muutokset ohjaavat alueen asukkaat kiertämään Mannerheimintielle sitä kautta etenkin kun päämääränä on matkustaa pohjoisen suuntaan. Tällöin muutokset lisäävät ruuhkautunutta liikennettä myös koulujen ja päiväkotien edustalla (jossa liikennettä on kaiketi aiemmin pyritty hillitsemään hidastetöyssyillä).

Vastaus: Asiantuntija-arvion sekä liikennemallin mukaan Tilkankadulle ei ole tulossa lisää liikennettä.

22. Pidentyneet autoliikenteen reitit

Ennakkomateriaalin mukaan ”Saavutettavuus heikkenee ruuhka-aikaan eniten Munkkiniemen suunnalta (A) Pikku-Huopalahden keskiosaan sekä Hakamäentien suunnalta (D) alueen

VUOROVAIKUTUSMUISTIO

eteläosaan. Näiden kohdalla matka-ajat kasvavat 2-6 min nykyiseen verrattuna.” Mihin tämä laskelma perustuu ja onko selvitetty tarkemmin kuinka paljon muutos vaikuttaa asukkaiden matka-aikoihin alueella? Google Maps ei ota huomioon lisääntyntä liikennettä, jonka tämä uusi suunnitelma tuo tullessaan eli matka-aika tulee kasvamaan enemmän kuin Google Maps väittää. Onko matka-aikojen mittaamiseen muita työkaluja käytössä?

Vastaus: Ajallisen saavutettavuuden kuvauksessa esitetyt matka-ajat on arvioitu käyttämällä Google Mapsin ”tavallisten” matka-aikojen keskiarvoja. Menetelmä ei kerro eksaktia totuutta, vaan antaa suuntaa odotettavissa oleville vaikutuksille. Matka-aikavaikutuksia voidaan arvioida myös liikennemallilla, mutta arvioinnin tarkkuus on tällöinkin suuntaa antavaa ja edellyttää tällä tasolla varsin yksityiskohtaista lähtötietoa.

Jos Paciuksenkaari laitetaan poikki, niin länteen kulkeville väylille pääsisi kuten nyt, mutta pohjoiseen ja itään ajettaessa joutuisi kiertämään melkoisesti. Esim. Lapinmäentie on erittäin ruuhkainen ja erityisesti ruuhka-aikoina tilanne on sietämätön. Se vaikeuttaisi ja pidentäisi liikkumista merkittävästi.

Vastaus: Katkaisun myötä tiettyihin ilmansuuntiin kohdistuville automatkoille tulee merkittävästi kiertomatkaa verrattuna nykytilanteeseen. Isossa kuvassa alueen saavutettavuus ei kuitenkaan heikkene tarkasteltaessa työpaikkojen ja palveluiden saavutettavuutta autolla.

23. Päästöjen lisääntyminen

Katkaisemalla Pikku-Huopalahden alueen pääväylä ei poisteta tarvetta liikkua autolla, vaan autot pakotetaan kiertämään merkittävästi ja odottamaan ruuhkassa. Onko lisääntyneen ajoneuvoliikenteen ympäristövaikutuksia selvitetty? Suunnitelmasta aiheutuu välttämättä ylimääräisiä CO2-päästöjä, kun ajokilometrit lisääntyvät.

Vastaus: Yksinkertaistaen voidaan ajatella, että autoliikenteen suorite kasvaa, kun osalla nykyisistä matkoista tapahtuu matkan pidentymistä. Todellisuudessa osa automatkoista ohjautuu uusiin määränpäihin, osa siirtyy toisiin kulkumuotoihin, ja osa jää kokonaan toteutumatta. Kokonaisvaikutuksen arvioidaan CO2 -päästöjen osalta olevan vähäinen.

24. Tasa-arvoisuus, asukkaiden kuuleminen

Onko tavoitteena ajaa lapsiperheet ja varakkaat eläkeläiset naapurikuntiin? Helsingin kaupunkia kehitettäessä tulisi kaikkien helsinkiläisten olla tasa-arvoisia ja hyväksytyjä liikkujia kaupungin alueella.

Vastaus: Hankkeessa parannetaan kestävien kulkumuotojen toimintaympäristöä. Kestävä liikennejärjestelmä lisää tasa-arvoa, kun esimerkiksi työssäkäynti tai lasten harrastaminen ei riipu omasta autosta. Kun lapset tottuvat kestäviin kulkutapoihin, vaikuttaa se heidän elämänsä myöhempään kulkumuotovalintoihinsa. Kestävien kulkumuotojen edistäminen vapauttaa tilaa välttämättömälle autoilulle ruuhkien vähentyessä ja tarjoaa henkilöautolla liikkumisen mahdollisuuksia niille, joilla muita kulkutapamahdollisuuksia ei ole. Palveluliikenne täydentää liikkumisen mahdollisuuksia tasa-arvoisesti.

Alueella asuu vanhoja ja liikuntarajoitteisia ihmisiä. Näiden heikommassa asemassa olevien perusoikeuksien toteutumisesta tulee erityisesti kantaa huolta, koska heillä ei välttämättä ole mahdollisuutta kulkea jalan/polkupyörällä. Myös taksiliikenne, ruokakuljetukset, kotihoitopalvelut jne. vaikeutuvat ja hidastuvat.

Vastaus: Kadun katkaisun vaikutukset ovat luonteeltaan paikallisia ja heijastuvat voimakkaimmin lyhyisiin automatkoihin, joiden lähtöpiste ja määränpää sijoittuvat eri puolelle

VUOROVAIKUTUSMUISTIO

katkaisukohtaa. Vaikka matkojen pidentyminen ja matka-aikojen kasvu on osalla automaatoista tosiasia, tulee auton käytön ja siitä riippuvaisen toiminnan edellytykset säilymään melko muuttumattomina. Palveluiden, työpaikkojen ja eri toimintojen kokonaissaavutettavuudessa ei tule katkaisun myötä tapahtumaan merkittävää muutosta tarkastelualueella. Saavutettavuusmuutos on pahimmillaankin verrannollinen siihen, että osoite muuttuisi Pikku Huopalahden eteläosasta esimerkiksi Munkkiniemeen tai Ruskeasuolle. Kadun katkaisusta ei siksi voida katsoa aiheutuvan vaikutuksia, jotka uhkaisivat ihmisten perusoikeuksien toteutumista.

Katkaisu jakaisi yhtenäisen asuinalueen kahtia ja lisäisi eristyneisyyttä.

Vastaus: Se, että autolla ei pääse ajamaan alueen läpi ei tarkoita, että alue jakautuu kahtia. Joillekin kadun katkaisu autoliikenteeltä voi tarkoittaa suurien kerralla hankittavien ruokaostosten hakemista toisesta päivittäistavarakaupasta totutun lähikaupan sijaan, mutta sen perusteella ei voida puhua alueen kahtiajakautumisesta. Sen sijaan vähentyvä autoliikenteen määrä voi tarjota alueelle uusia mahdollisuuksia esimerkiksi katualueilla tapahtuviin yhteisöllisiin tapahtumiin.

Helsinki haluaa tukea sujuvaa vähäautoista ja kestäviin kulkutapoihin tukeutuvaa arkea. Liikkumisen ilman autoa tulee onnistua kohtuullisella vaivalla, kohtuullisessa ajassa ja kohtuullisin kustannuksin. Riippumattomuus ajokortista, autonomistuksesta tai muiden tarjoamasta autokyydistä pienentää liikenneköyhyden riskiä.

Miksi kaupunki ei noudata tässä hankkeessa itse laatimiaan liikenneväylien yleissuunnitteluohjeita ja suunnitteluprosessia mm. sidosryhmätyöskentelyn ja asianmukaisten lähtökohtien hankkimisen osalta (<https://bit.ly/yleissuunnitteluohje>)

Vastaus: Kysymyksessä on viitattu kaupungin käyttämään yleissuunnitelman laatimisohjeeseen. Tässä hankkeessa on kyse katusuunnitelman valmistelusta ja siihen liittyvän prosessin noudattamisesta.

Asunnon arvo voi Paciuksenkaaren katkaisupäätöksen seurauksena huomattavasti laskea, kun autoilevat potentiaaliset ostajat eivät liikenneyhteyksien vaikeuksien vuoksi kiinnostu alueesta. Tämä on kaupungin puolelta eriarvoistavaa päätöksentekoa.

Vastaus: Katualueelle voidaan tehdä katusuunnitelman mukaisia muutoksia asemakaavan puitteissa. Kaupungille on ominaista muutos ja kehittyminen ajansaatossa.

Lasten kouluun kulkemisen turvallisuus on erittäin tärkeää, mutta kaupunki ei voi ottaa kantaa siihen, että A) lasten ei tule kulkea autolla kouluun ja B) lasten kulkeminen jalan kouluun on kannatettavaa. Tämä ei juridisesti kuulu kaupungin toimivaltaan vaan yksilönvapauteen, jossa vanhemmat saavat itse päättää miten lapsi kouluun/päiväkotiin kulkee. Lapsilla voi olla monia syitä miksi koulumatka itsenäisesti ei onnistu tai tarvitsee ajoin tukea. Kaupunki ei näin ollen voi ottaa kantaa tällaiseen yksilönvapauteen erityistilanteissa.

Vastaus: Kaupunki voi parantaa tiettyjen kulkutapojen olosuhteita ja houkuttelevuutta sekä jäsentää katuverkkoa erilaisin toimenpitein pohjautuen kuitenkin asemakaavaan.

Kaupunki ei voi juridisesti tuoda esille, että yksilön kulkua lähikauppaan autolla vaikeutetaan ja suositetaan julkisia liikennevälineitä. Tämä on poliittista agendaa, ei virkamiespäätöksiin liittyvää puolueettomuutta, jota juridisesti edellytetään. On tilanteita, joissa terveydelliset seikat vaativat (invalidipysäköintilupa jne.) esteetöntä kulkua esimerkiksi kauppaan ja tällainen argumentti on ihmisiä eriarvoistavaa.

VUOROVAIKUTUSMUISTIO

Vastaus: Liikenne- ja katusuunnittelupalvelun tehtäviin kuuluu monipuoliset liikenteeseen liittyvät tehtävät ja projektit. Toimintaamme ohjaa kaupungin strategia sekä muut erilaiset kaupungin hallituksessa ja kaupunkiympäristölautakunnassa hyväksytyt ohjelmat ja periaatteet. Esitetyt luonnokset voivat tuntua poliittisilta, mutta tukeutuvat kuitenkin kaupungin omiin dokumentteihin. Valmistellut projektit viedään poliitikoille päätöksentekoon.

Projektipäällikkö

Jari Hurskainen

Tiedoksi

Palautteen antajat