

## Raide-Jokerin katu- ja puistosuunnitelmat osa 2 katu- ja puistosuunnitelmien hyväksyminen

### Katu- ja puistosuunnitelmista tehtyjen muistutusten käsittely

#### 1 Katusuunnitelmien nähtävilläolo

Viikinkaaren katusuunnitelma on ollut nähtävillä 30.1.–28.2.2019 välisen ajan. Muut katu- ja puistosuunnitelmat ovat olleet nähtävillä maankäyttö- ja rakennusasetuksen 43 §:n mukaisesti 6.3 - 4.4.2019 välisen ajan. Suunnitelmien nähtävillä olosta on ilmoitettu yleistiedotteella.

Suunnitelmista on tehty 4 muistutusta, jotka on käsitelty seuraavassa.

#### 2 Muistutus 1

Muistutuksessa esitetään, että Lampuotilantien osoitteiden 40, 42, 44 ja 46 taloja ei näy Pirkkolantien katusuunnitelmassa ja ettei suunnitelmasta käy ilmi mitä osoitteen 40 viereen ja kohdalle on suunniteltu.

Lisäksi muistutuksessa esitetään, ettei Lampuotilantien pientalojen asukkaille ole tiedotettu suunnitelmista ja alueen rakentamisesta riittävän tarkasti.

#### Vastaus muistutukseen

Nähtävillä olleiden suunnitelmien toimenpiteet koskivat vain Pirkkolantien katualueen ja sen vieressä sijaitsevan Lampuotilanpuiston järjestelyjä piirustuksen 30925/3 mukaisesti. Toimenpiteitä ei esitetty Lampuotilantien katualueelle tai Lampuotilantien katuosoitteiden 40, 42, 44 ja 46 viereiselle puistoalueelle. Nähtävillä olleissa katu-, puisto- ja siltasuunnitelmissa ei esitetä rakentamisen aikaisia järjestelyitä. Suunnitelmissa määritetään tarkka mitoitus, korkeusasema, pintamateriaalit ja istutukset sekä valaistus- ja kuivatusratkaisut.

Katusuunnitelmat ovat olleet nähtävillä keväällä 2019 kohdan 1 mukaisesti. Lisäksi suunnitelmaluonnoksia on esitelty syksyllä 2018 yleisölle ja niistä on pyydetty kommentteja. Rakentamisesta tiedotetaan erikseen lainmukaisesti.

#### 3 Muistutus 2

Muistutuksessa esitetään, että Pakilantien katusuunnitelmassa, välillä Metsäpurontie – Tuusulanväylän ramppi, poistuu nykyiset kaksi suojatietä ja tätä pitäisi tarkastella tarkemmin.

#### Vastaus muistutukseen

Suojatien tarpeellisuutta Paanutien risteuksen kohdalla on arvioitu ottaen huomioon suojatien vaikutus jalankulkumatkoihin, liikenneturvallisuuteen ja liikenteen sujuvuuteen. Nykyinen suojatie päätettiin poistaa, koska jalankulkumatkat säilyvät poiston jälkeenkin kohtuullisen lyhyinä ja suojatie heikentäisi Pakilantien liikenteen sujuvuutta ja liikenneturvallisuutta. Pakilantiellä, välillä Metsäpurontie – Tuusulanväylän ramppi, kadun ylittäjiä on suhteellisen vähän. Katualueen tila ei riitä ohjeen mukaisille suojatiekorokkeille ja pitkille suojatieylityksille täytyisi tehdä liikennevalot. Pakilantien poikki pääsee kulkemaan jatkossa Metsäpurontien liittymän kohdalla suojatietä sekä Tuusulan väylän rampin kohdalla alikulkukäytävää pitkin. Ylimääräisten suojateiden vähentäminen parantaa liikenneturvallisuutta ja muun liikenteen sujuvuutta.

#### 4 Muistutus 3

Muistutuksessa esitetään, että Maaherrantien katusuunnitelmassa Oulunkylän juna-aseman ja Larin Kyöstintien välinen kulkuyhteys on tärkeää toteuttaa sujuvana. Nyt suunnitelmassa esitetty kulkuyhteys ei palvele hyvin liikuntaesteisiä käyttäjäryhmiä, koska lyhyin ja suorin reitti on suunniteltu porrasyhteytenä ja portaaton yhteys kulkee pidempää kiertoreittiä Larin Kyöstintielle.

Lisäksi muistutuksessa esitetään, että Maexmontaninpuiston puistosuunnitelmassa juna-asemalta Larin Kyöstintielle etelään johtava kulkuyhteys tulee olla talvikunnossapidettävissä. Puistosuunnitelmassa puiston kulkuyhteys on suunniteltu kivituhkapintaisena.

#### Vastaus muistutukseen

Kulkuyhteydet Oulunkylän juna-aseman ympäristössä on suunniteltu esteettömyyden erikoistason mukaisena. Larin Kyöstintien suunnasta esteetön kulku juna-asemalle on linjattu siten, että voidaan saavuttaa esteettömyyden erikoistason edellyttämä riittävän loiva pituuskaltevuus (maksimi 5%). Larin Kyöstintien korkeusasema on noin +21 ja kulku junaradan alikulkukäytävään on tasossa +17. Neljän metrin korkeusero edellyttää riittävän pitkää kulkureittiä, jotta se ei muodostu liian jyrkäksi.

Maexmontaninpuiston kulkuyhteys Larin Kyöstin tielle etelään tulee olla sujuva ja ylläpidettävissä talvella. Kulkuyhteyden laatutaso ja materiaalit tarkastellaan ja tarvittaessa tarkennetaan jatkosuunnittelussa.

#### 5 Muistutus 4

Muistutuksessa esitetään, että Viikinkaaren katusuunnitelman mukainen raitiotieratkaisu heikentää kampusalueen turvallisuutta ja viihtyvyyttä. Liittymät Viikintie – Viikinkaari ja Viikinkaari - Pihlajamäentie ovat raitiotien vuoksi vaarallisia muulle liikenteelle eikä liikenneturvallisuusanalyysiä ole esitetty.

Viikinkaarelle ei tule istuttaa lehtipuita, koska lehdet aiheuttavat raitiovaunun luisumista.

Lisäksi muistutuksessa esitetään, että Raide-Jokerin linjaaminen Viikinkaaren kautta haittaa lukuisia tutkimusryhmiä ja bioalan yrityksiä sekä rakennusaikana että mahdollisesti myös rakentamisen jälkeen.

#### Vastaus muistutukseen

Raitiotieliikenne suunnitellaan siten, että liikenteen toimivuus ja turvallisuus eivät huonone nykytilanteesta. Toimivuuden osalta, raitiotie parantaa linjalla liikennöinnin luotettavuutta ja sujuvoittaa liikennöintiä ruuhka-aikaan.

Turvallisuutta on tarkasteltu sekä liikennesuunnitelmien laatimisvaiheessa, että osana katusuunnittelun laatimisen suunnitteluprosessia. Suunnittelussa on tavoiteltu mahdollisimman selkeitä järjestelyjä ja rata-alueen hyvää havaittavuutta. Katuliittymien kohdilla sekä jalankulun ja pyöräilyn ylityskohdilla järjestelyiden turvallisuuteen kiinnitetään erityistä huomiota. Raitiotie on kuljetettuihin matkustajamääriin suhteutettuna erittäin turvallinen liikennemuoto. Maailman joukkoliikenneliiton (UITP) selvityksen perusteella onnettomuustiheys on noin kuudesosa henkilöautoliikenteen onnettomuustiheydestä.

Katusuunnitelmassa esitetty raitiotien ratkaisu on Viikinkaarella periaatteeltaan hanke- ja liikennesuunnitelmien mukainen. Raide-Jokerin linjaus noudattaa nykyistä Bussi-Jokerin linjausta. Raitiotie ei muuta Jokeri-linjan liikennemäärää oleellisesti verrattuna nykyiseen Bussi-Jokeriin (nykyinen vuoroväli ruuhka-aikaan viisi minuuttia).

Viikintien ja Viikinkaaren liittymään toteutetaan valo-ohjaus. Näin varmistetaan liittymän turvallinen toimivuus eri ajosuuntien osalta. Kiertoliittymässä raitiovaunun ajonopeus on ratageometriasta johtuen vain 20 km/h. Kuljettajalla on liittymässä hyvin aikaa reagoida myös yllättäviin tilanteisiin. Ranskalaisten liikenneselvitysten perusteella on raitiotien linjaus kiertoliittymän keskeltä turvallisempi kuin esimerkiksi yksittäisen kiertoliittymän haaran ylitse.

Viikinkaarella raitiovaunun ajonopeus on 30–40 km/h. Raitiotie ei aiheuta muutoksia kadun turvallisuuteen linja-autoon verrattuna. Raitiovaunujen liikennöinnistä jalankulkupainotteisilla alueilla on hyvät kokemukset sekä Helsingin keskustasta (Aleksanterinkatu) että lukuisista kohteista Keski-Euroopassa. Katuympäristön suunnittelussa käytetään hyvän laatutason ratkaisuita. Ne parantavat osaltaan yliopiston kampusalueen viihtyvyyttä.

Viikinkaarelle on asemakaavassa osoitettu istutettavan puurivi. Nykyiset katupuut joudutaan kaatamaan rakennustöiden vuoksi ja tilalle istutetaan uusi puurivi. Katupuut ovat merkittävä osa Viikinkaaren ja yliopistokampuksen viihtyisyyttä sekä alueen positiivista imagoa luova tekijä. Puulajivalintaan vaikuttaa lajin menestyminen vaativassa ympäristössä (suola, kuivuus,

mekaanisten kolhujen riski), puun muoto (näkemät, vapaa korkeus, latvuksen sopiminen raitiotekniikan kanssa), lehtien laatu ja lehtikelin huomioiminen. Havupuiden ei voida olettaa menestyvän tällaisella paikalla. Lehtikelillä sujuva liikennöinti varmistetaan puhdistamalla rataa lehdistä. Lisäksi puita on vain kadun toisella reunalla.

Liittymissä Viikinkaari – Pihlajamäentie ja Pihlajamäentie - Maaherrantie eivät liikenteelliset periaatteet muutu nykyisestä tilanteesta. Raitiotien ajonopeus on kiertoliittymien kohdilla kaarteissa ratageometrian takia vain 15-20 km/h. Jalankulun ja pyöräilyn järjestelyihin on kiinnitetty erityistä huomiota.

Katujen rakentamisen aikana tehtävistä töistä aiheutuu tyypillisiä rakentamisen aikaisia häiriöitä kuten melua, tärinää ja työnaikaisia liikennejärjestelyitä. Katuympäristössä katujen sekä maanalaisten johtojen saneerausta joudutaan suorittamaan aika ajoin. Kiinteistöjen tulee varautua tällaisiin tyypillisiin häiriöihin toiminnassaan.

Katujen ympäristössä sijaitseviin kiinteistöihin aiheutuvaa raitiotien toiminnan aikaisia häiriöitä torjutaan kadun rakenteissa mahdollisuuksien mukaisesti. Katusuunnitelmassa ei esitetä runkomelun, tärinän ja sähkömagneettisen kentän suojausrakenteita. Ne esitetään tarkemmissa toteutussuunnitelmissa. Katusuunnitelma on raitiotien linjauksen osalta hanke- ja liikennesuunnitelman mukainen.

## 6 Muutokset katu- ja puistosuunnitelmiin

Muistutukset eivät aiheuta muutoksia laadittuihin katusuunnitelmiin.

Muistion vakuudeksi  
*Ville Reihe*  
*Olli Haanperä*