

23.11.2021

VUOROVAIKUTUSMUISTIO

Koirasaarentie välillä Haakoninlahdenkatu – Stansvikinpolku ja välillä Gunillantie - Jurmonkuja

Palautteet katusuunnitelmaluonnoksista (esillä 29.9. - 12.10.2021)

Koirasaarentie välillä Haakoninlahdenkatu-Stansvikinpolku, piirustus nro 31409/1
Koirasaarentie välillä Gunillantie-Jurmonkuja, piirustus nro 31409/2

Tähän muistioon on kerätty tiivistelmä suunnittelun aikaisesta vuorovaikutuspalautteesta.

Koirasaarentien katusuunnitelmien lähtökohtana on Helsingin kaupungin laatimat Kruunuvuorenrannan asemakaavat nro 11910 ja 11820 sekä liikenne- ja katusuunnittelupalvelun laatima liikennesuunnitelmaluonnos, päivätty 31.8.2020.

Katusuunnitelmaluonnokset olivat esillä Helsingin kaupungin verkkosivulla osoitteessa www.hel.fi/suunnitelmat kohdassa katu- ja puistosuunnitelmat 29.9. -12.10.2021 välisenä aikana.

Mahdolliset palautteet suunnitelmiin pyydettiin toimittamaan 12.10.2021 mennessä.

Palautteita saatiin 5 kappaletta. Osa kysymyksistä koski samoja asioita. Vastaukset on niputettu aiheittain yhteen.

Katusuunnitelmaluonnoksesta saadut palautteet:

1. YLEISTÄ

Palaute 1:

Koirasaarentielle on tulossa suunnitelman mukaan liian monet liikennevalot. Autolliset asukkaat on huomioitava suunnittelussa.

VUOROVAIKUTUSMUISTIO

Vastaus:

Raitioliikenteen sujuvuuden ja häiriöttömyyden varmistamiseksi raitiotien ja ajoneuvoliikenteen risteämiset on pääsääntöisesti suunniteltu ohjattaviksi liikennevaloin Koirasaarentiellä. Koirasaarentien tälle suunnittelualueelle tulee suunnitelmissa esitetyt kolme liikennevalo-ohjattua liittymää: Haakoninlahdenkatu, Stansvikintie ja Jurmonkuja. Liikennevalo-ohjatuissa liittymissä Koirasaarentien suuntaan risteävälle liikenteelle toteutetaan ilmaisimet, jolloin Koirasaarentien suuntaista liikennettä ei pysäytetä tarpeettomasti. Koirasaarentiellä on lisäksi kiertoliittymiä, joiden läpi raitiotie kulkee. Kiertoliittymissä pysäytetään raitiotietä risteävä ajoneuvoliikenne vain siksi aikaa, kunnes raitiovaunu on päässyt ajamaan liikenneympyrän läpi.

Palaute 2:

Pyöräilen paljon, ja katson suunnitelmia pyöräilijän näkökulmasta. Siltä kantilta katsoen suunnitelmissa on muutamia todella ikäviä kohtia.

Pyörätie ja ajoväylä täytyy ehdottomasti erottaa toisistaan korkoerolla. Asemapiirroksessa niin näyttäisi olevankin, mutta leikkauskuva paljastaa, että ei ole. Yhteensä väylä on melko kapea, vain 5,25 m, ja jos pyöräilijä joutuu ajamaan autojen kanssa samalla tasolla, on turvallisuuden tunne varma. Korkoero takaa, että autoilijat pysyvät omalla kaistallaan eivätkä tule aivan liian lähelle pyöräilijöitä. Voisiko lisäksi viherkaistoista ottaa jonkin verran lisää tilaa autoille, että ne eivät ajaisi niin lähellä pyöräilijöitä?

Kyseisestä väylästä on tulossa erittäin merkittävä pyöräily-yhteys keskustaan ja sieltä takaisin, joten pyöräilijöiden asemaan tulee kiinnittää suurta huomiota. Tämä siksikin, että pyöräilyä täytyy tukea energiatehokkaana ja ympäristöystävällisenä kulkumuotona.

Vastaus:

Laadukkain pyöräliikenteen ratkaisu on tosiaan kolmitasojärjestelyt, jossa pyöräilijät on erotettu sekä autoilijoista että jalankulusta reunakivellä ja tasoerolla. Tämä vie kuitenkin enemmän tilaa kuin ajoradan reunaan sijoitettu pyöräkaista, jota pidetään myös hyvänä pyöräliikenteen ratkaisuna. Nykyään baanatasoisilla reiteillä tavoitellaan 1,5-2,0 metriä leveitä pyöräkaistoja, mutta suunnitteluohjeiden mukainen kapein hyväksytty pyöräkaistaleveys on 1,25 metriä.

Koirasaarentien ensimmäiset katusuunnitelmat ovat hyväksytyt 14.8.2012 ja 26.2.2013. Katutila on niin kapea, että siinä on pyöräily jo alun perin sijoitettu ajoratojen reunaan pyöräkaistoille. Nyt esillä olleissa katusuunnitelmissa tarkistetaan noita vanhoja katusuunnitelmia muuttamalla Haakoninlahdenkadun ja Jurmonkujan kiertoliittymät t-liittymiksi. Lisäksi busseille on varattu omat pysäkit ajoradan reunoille, kun Koirasaarentien keskellä oleva joukkoliikennekaista on muutettu pääosin pikaraitiotieksi. Pyöräilyjärjestelyihin on tehty tässä vaiheessa vain edellä mainittujen muutosten aiheuttamat tarkennukset.

2. JURMONKUJAN RISTEYS

Palaute 3:

Koirasaarentien ja Jurmonkujan risteykseen tulee jatkossa liikenneympyrän sijaan valo-ohjattu risteys. Mielestäni liikenneympyrä toimii tässä yhteydessä paljon jouhevammin. Rajoitus Jurmontiellä on 30 km/h ja tämä tekee suojatien eteen pysähtymisestä luontevaa. Liikennettä Koirasaarentiellä on niin vähän, että autolla pääsee aina kätevästi tilapäisen liikenneympyrän avulla Koirasaarentielle. On sääli jos liikenneympyrä muutetaan hitaammaksi risteykseksi joka pakottaa autoilijat ja jalankulkijat turhaan odotteluun nykyisen jouhevan ratkaisun sijaan.

VUOROVAIKUTUSMUISTIO

Vastaus:

Koirasaarentien liikennemäärät tulevat kasvamaan nykyisestä Kruunuvuorenrannan alueen rakentuessa. Liikennevalo-ohjattuna Jurmonkujan risteyksessä saadaan raitiovaunulle järjestettyä sujuva ja turvallinen kulku, mikä on tärkeää etenkin, kun risteys ei ole aivan pysäkin vieressä. Jurmonkujan varrella on myös varaus pelastusasemalle. Liikennevalo-ohjauksella voidaan mahdollistaa hälytysajoneuvojen turvallinen ja esteetön ulosajo hälytysten yhteydessä.

3. GUNILLANTIEN RISTEYS

Palaute 4:

Pyörätie katoaa täysin liittyessään Gunillantiehen. Vai onko vain punainen väri päässyt unohtumaan? Ilmeisesti ei, koska kuvassa katkoviiva näyttää auton pyörähdysympyrän, ja se nielaisee kokonaan pyörätien. Eikö pyöräteiden jatkuvuuteen pitäisi nykyään kiinnittää erityistä huomiota? Onko katualueille varattu liian vähän tilaa, että saataisiin asialliset, katkeamattomat väylät kaikille kulkijoille? Voisiko liikenneympyrää pienentää, että saataisiin katkeamaton pyörätie?

Pyöräliikenteen suunnitteluohjeen mukaan pyöräliikenne voidaan ohjata yksisuuntaisilta pyöräilyjärjestelyiltä kiertotilaan, mikäli liikenneympyrä on riittävän rauhallinen. Jos liikennettä on runsaasti, pyöräilyä ei tule ohjata kiertotilaan, vaan se tulee erotella moottoriajoneuvoliikenteestä.

Koirasaarentie on kokoojakatu, jolle on odotettavissa vilkasta liikennettä alueen rakentumisen myötä. Tällöin pyöräily tulee hoitaa liikenneympyrää kiertävällä pyörätiellä Gunillantien ja Koirasaarentien liikenneympyrässä. Mikäli liikenneympyrässä ei ole tähän tarpeeksi tilaa, liikenneympyrän sijaan tulee risteys toteuttaa normaalina T-risteyksenä.

Varoittava esimerkki katusuunnitelmaluonnoksen kaltaisesta järjestelystä löytyy Eiranrannan ja Telakkakadun risteykseen toteutetusta liikenneympyrästä, jossa liikenneympyrään ajavat autoilijat leikkaavat samaan aikaan liikenneympyrään tulevien pyöräilijöiden ajolinjalle aiheuttaen toistuvia vaaratilanteita pyöräilijöille.

Vastaus:

Koirasaarentien ja Gunillantien kiertoliittymä mahdollistaa bussilinjan päätepysäkin Gunillantien pohjoispäässä. Tällä hetkellä päätepysäkkiä käyttää linja 84. Kiertoliittymän kiertotila on mitoitettu telibussin mukaan, joka on melko kankea ajoneuvo. Kiertotilaa ei tämän takia voi pienentää.

Liikenne-ennusteiden mukaan liikenneympyrästä on tulossa tarpeeksi rauhallinen, että se mahdollistaa tämän ratkaisun käyttämisen. Ratkaisu ei ole optimaalinen, mutta toimiva. Kiertoliittymän turvallisuutta parannetaan liittymäalueen korotuksella, mikä alentaa tilanopeuksia.

Palaute 5:

Miten kiertoliittymästä pääsee pysähtymättä suoraan, jos keskeltä menee raitiovaunu ja kierto pysäytetään? Eikö silloin kiertoa ympyrässä odottavat autot tuki väylän suoraan meneviltä? Suunnitelmassa ei näy, että näihin olisi tulossa kahta kaistaa. Otetaan nyt esimerkiksi vaikka Gunillantien risteys, jos ajaa Koirasaarentietä Yliskylästä päin ja haluaa kääntyä Gunillantielle

VUOROVAIKUTUSMUISTIO

mutta valot estävät Koirasaarentien ylityksen. Eikö auto silloin jää ympyrään ja estä kulun Koirasaarentietä pitkin siltaa kohti?

Gunillantie kohdalla on osittain ohjattu risteys, missä liikenne pysäytetään kiertotilaan raitiovaunun saapuessa (suoraan ajavien ei tarvitse pysähtyä) ja kevyen liikenteen ylityksiä ei ohjattu. Valot eivät siis koskaan vaikuta suoraan ajaviin?

Vastaus:

Koirasaarentiellä liikenneympyröissä pysäytetään raitiotietä risteävä ajoneuvoliikenne siksi aikaa, kunnes raitiovaunu on päässyt ajamaan liikenneympyrän läpi. Suoraan ajava liikenne voi joissain tilanteissa joutua odottamaan kääntyvän ajoneuvon etenemistä. Pysähdyksen keston vaikuttaa se, kuinka paljon väistettävää jalankulkuliikennettä raitiovaunulla on suojatiellä ja toisaalta se, sattuuko vastakkaisista suunnista tulevat raitiovaunut tulemaan aivan perättäin tai samanaikaisesti. Kaksikaistainen liikenneympyrä olisi turhan järeä ratkaisu tiiviissä kaupunkiympäristössä.

4. STANSVIKINTIEN JA STANSVIKINPOLKU RISTEYS

Palaute 6:

Stansvikin kohdalla näkyy suunnitelmassa kahden valot, toiset Stansvikintien risteyksessä ja toiset Stansvikinpolun kohdalla. Miten toimivat nuo kevyen liikenteen valot? Onko Stansvikintielle joku tunnistus, että valot vaihtuvat vain jos siellä on auto? Tuohan on hiljainen pikkutie ja ajo vain ravintolalle ja mökeille. Miten Stansvikinkallio kaavan avaus on otettu suunnitelmassa huomioon? Onko nuo valot todella tarpeen?

Vastaus:

Stansvikintien liikennevalo-ohjatussa liittymässä Koirasaarentien suuntaan risteävälle liikenteelle toteutetaan ilmaisimet, jolloin Koirasaarentien suuntaista liikennettä ei pysäytetä tarpeettomasti vaan tarpeen mukaan vain silloin, kun Stansvikintieltä tai Kaivoshuvilankujalta tulee ajoneuvo.

Stansvikinpolun jatkeena on suojatiet ajoratojen yli ja raitiotien ylityspaikka. Raitioliikenteen sujuvuuden ja häiriöttömyyden sekä myös jalankulkijoiden turvallisuuden varmistamiseksi raitioliikenteen ylityspaikka ohjataan liikennevaloin. Ylistyspaikan valot ovat lepotilassa vihreällä ja vaihtuvat punaisiksi raitiovaunun saapuessa.

Stansvikinkallion asemakaava sijoittuu kokonaan Koirasaarentien eteläpuolelle eikä sillä ole vaikutusta näihin katusuunnitelmiin.

Projektinjohtaja

Taru Sihvonen

Tiedoksi

Palautteen antajat