

28.12.2020

VUOROVAIKUTUSMUISTIO

Zaidankatu ja LP-alue katusuunnitelma

Palautteet katusuunnitelmaluonnoksesta 31476/1 (esillä 18.11.-4.12.2020)

Tähän muistioon on kerätty tiivistelmä suunnittelun aikaisesta vuorovaikutuspalautteesta.

Zaidankadun suunnittelu perustuu voimassa olevaan asemakaavaan ja katuun tulevat muutokset mahdollistavat asemakaavan mukaisen sairaalarakennuksen rakentamisen. Tiedote katusuunnittelun aloituksesta on lähetetty 5.11.2020 kadun varren kiinteistöille ja kaupunginosayhdistykselle.

Katusuunnitelmaluonnos oli esillä Helsingin kaupungin verkkosivulla osoitteessa www.hel.fi/suunnitelmat 18.11.-4.12.2020. välisenä aikana. Neuvontaa ja apua suunnitelmaan tutustumiseen tarjottiin Helsingin kaupunkiympäristön asiakaspalvelussa.

Mahdolliset kommentit suunnitelmiin pyydettiin toimittamaan 4.12.2020 mennessä.

Sähköpostilla tuli kaksi palautetta suunnitelmasta.

Katusuunnitelmaluonnoksesta saadut palautteet:**Palaute:**

Saimme mahdollisuuden tutustua Zaidankadun suunnitelmaan. Pyhän Marian kirkossa (Mäntytie 2) kävijöiden näkökulmasta olisi tärkeä, että tulevan Tammisairaalan edessä olevan parkkipaikalta olisi pääsy ylös Paciuksenkadulle ei vain portailla mutta myös luiskalla pyörätuoleja ja lastenvaunuja varten. Toivottavasti tämä asia voidaan ottaa huomioon suunnittelussa.

Vastaus:

Sairaalarakennus rakentuu nykyisen jyrkän reitin päälle ja tontin reunaan tontin puolelle tulee porrasyhteys Paciuksenkadun ja Zaidankadun väliin. Porrasyhteyteen on sairaala on suunnitellut luiskan pyörille ja lastenvaunuille. Esteetön reitti katualueita pitkin kulkee Zaidankadulta Paciuksenkadulle Meilahdentien liittymän kautta.

VUOROVAIKUTUSMUISTIO

Tutkimme uuden puistoreitin rakentamista puistoalueelle korvaamaan nykyistä reittiä, mutta kyseisessä kohdassa on arvokas Meilahden kalliojakso ja reitin saaminen siihen vaatisi laajoja louhintoja, joten emme ole enää edistäneet reitinsuunnittelua siihen kohtaan. Tämän linkin takaa löytyy enemmän tietoa kalliojaksosta: <https://kartta.hel.fi/ltj/feature-report/560/>

Palaute:Nopeusvarmistettu suojatie baanalla

Zaidankadun ja Paciuksenkadun väliin sijoittuvan uudisrakennuksen kohdalla pyöräliikenteen baanalla on merkitty kaksi suojatietä, joista toinen korotuksella nopeusvarmistettuna. Ymmärrämme ratkaisun taustalla vaikuttavat tekijät ja haluamme tuoda esille seuraavat huomiot tarkasteltaviksi jatkosuunnittelussa.

- Polkupyörän kuljettaja on ollut vastapuolena Helsingissä vuosina 2008–2017 tapahtuneissa henkilövahinkoon johtaneissa jalankulkuonnettomuuksissa vain 6 prosentissa (lähde: Jalankulkijoiden kadunylitysjärjestelyjen suunnitteluperiaatteet, Kaupunkiympäristön aineistoja 2019:8). Pyöräliikenteen väylän ylittäminen on lähtökohtaisesti erittäin turvallista sekä suojatietä pitkin että suojatietömällä osuudella ilman erityisiä turvallisuutta lisääviä ratkaisuita.
- Suunnitteluperiaatteiden mukaan suojatien nopeusvarmistus rakentamalla suojatie korotettuna tarkoittaa, että "Ajoneuvon nopeus varmistetaan rakenteellisesti korkeintaan 30 km/h:n tasoon." Lisäksi kadunylitysjärjestelyn turvallisuus on hyvä silloin, kun "suurin osa ajoneuvojen kuljettajista ajaa alle 30 km/h -nopeutta ylityskohdalla" (lähde: Jalankulkijoiden kadunylitysjärjestelyjen suunnitteluperiaatteet, Kaupunkiympäristön aineistoja 2019:8). Polkupyöränkuljettajiin tämä pätee yleisesti ilman nopeusvarmistustakin.
- Kaupunkiympäristössä ja väylän pituuskaltevuuden ollessa lähellä nolaa pyöräliikenteen nopeudet ovat tyypillisesti hieman yli tai alle 20 km/h. Zaidankadulla pyöräliikenteen keskinopeudet ovat 20-25 km/h, mutta tämä koskee suppeaa ja keskimääräistä nopeammin liikkuvaa käyttäjäryhmää, ja käytännössä keskinopeudet ovat oletettavasti tätä selkeästi alhaisempia (lähde: Pyöräilyn reitit ja sujuvuus, Kaupunkiympäristön julkaisuja 2017:16).
- Suunnitteluperiaatteiden mukaan suojatie on tarpeen, jos autoliikenteen määrä on yli 3000 ajoneuvoa vuorokaudessa ylittävällä kadulla (lähde: Jalankulkijoiden kadunylitysjärjestelyjen suunnitteluperiaatteet, Kaupunkiympäristön aineistoja 2019:8). Autoliikenteen ja pyöräliikenteen aiheuttamat estevaikutukset eivät kuitenkaan ole keskenään vertailukelpoisia, vaan pyöräliikennettä on oltava huomattavasti autoliikennettä enemmän ennen kuin estevaikutus olisi sama. Ennusteen mukaan Zaidankadun pyöräliikenteen määrä Merikannontie - Mississippinraitti -baanaosuuden valmistumisen jälkeen pyöräliikenteen tavoiteverkossa olisi n. 2400 pyöräilijää vuorokaudessa syksyn arkivuorokautena ja n. 4800 pyöräilijää vuorokaudessa kesäkauden huippuvuorokautena (lähde: Baana hankekorit 2014).
- Pimeään aikaan suojatieturvallisuuteen vaikuttaa merkittävästi valaistus. Zaidankadun katusuunnitelmaluonnoksessa ei ole esitetty yhtään valaisinta nopeusvarmistetun suojatien yhteyteen.

VUOROVAIKUTUSMUISTIO

- Zaidankadun katusuunnitelmaluonnoksessa esitetyt ratkaisut oletettavasti mahdollistavat saattoliikenteen sekä Zaidankadun että Paciuksenkadun puolelta siten, että yksinliikkuvat henkilöt voidaan saattaa oven eteen ilman tarvetta ylittää liikenneväyliä yksin.

Edellä esitetyt seikat huomioiden esitämme seuraavaa.

- Baanan ylittävien suojateiden turvallisuutta ja havaittavuutta lisätään
 - parantamalla valaistusta,
 - asentamalla suojateiden yhteyteen Vätkky-havainnevalo tai vastaava ratkaisu (joka voidaan valita siten, että se auttaa samalla heikkonäköisiä paikallistamaan turvallisen ylityskohdan),
 - varmistamalla että pyörätien ja jalkakäytävän väliin suunniteltu kaide ei oleellisesti heikennä näkyvyyttä suojatietä lähestyvän jalankulkuliikenteen suuntaan erityisesti matalat tienkäyttäjät, kuten pyörätuolilla liikkuvat huomioiden sekä
 - asentamalla molemmille pyöräliikenteen lähestymissuunnille varoitusmerkit "A15 Suojatien ennakkovaroitus" varustettuna tekstillisellä lisäkilvellä "Liikuntaesteisiä", "Sairaala" tms.
- Nopeusvarmistus baanan ylittävälle suojatielle siirretään toteutettavaksi myöhemmin, mikäli liikenneturvallisuustilanne ko. paikassa saatavissa oleva tutkimustieto huomioiden sitä tulevaisuudessa edellyttää.
- Saattoliikenne suunnitellaan siten, että yksinliikkuvat liikuntarajoitteiset henkilöt voidaan saattaa sisäänkäynnille ilman, että heillä on tarvetta ylittää liikenneväyliä yksin.

Baanan leveys ja linjaus Zaidankadulla ja pyöräliikenteen tilantarpeen huomioiminen kaavoitusprosessissa

Pyöräliikenteen suunnitteluohjeen mukaan baanan tavoiteleveys on 4 metriä. Zaidankadun katusuunnitelmaluonnoksessa baanan leveys on kuitenkin 3,5 metriä ja kapeimmillaan 2,75 metriä. Baana olisi kuitenkin mahdollista leventää 3,5-4 metriä leveäksi erotuskaistoja hyödyntämällä ja ajorataa kaventamalla.

Koska Zaidankadun ja Paciuksenkadun välissä on runsaasti tyhjää tilaa, viittaavat edellä mainitun kaltaiset ongelmat mitoituksissa vahvasti siihen, että pyöräliikenteen tilantarvetta ei ole asemakaavoitusvaiheessa osattu ottaa huomioon, vaan katujen väliin suunniteltu uudisrakennus on sijoitettu asemakaavassa väärin. Vastaavien ongelmien välttämiseksi tulee asemakaavaprosesseissa jatkossa huomioida pyöräliikenteen tilantarve.

Zaidankadun suuntaisesti kulkevassa baanassa on kohta, jossa baanan linjaus tekee jyrkähkön sivuttaissiirtymän ja vastakkaisista suunnista lähestyvät pyöräilijät ohjataan törmäyskurssille (ylläoleva kuva). Vaikka sivuttaissiirtymää ei kokonaan voitaisi poistaa, on mutkan loiventaminen mahdollista ylläolevan kuvan mukaisesti.

Zaidankadusta pyöräkatu

Kaikki edellämainitut ongelmat suojateiden turvallisuuteen sekä baanan mitoitukseen ja linjaukseen liittyen voitaisiin ratkaista muuttamalla Zaidankatu pyöräkaduksi. Tämä parantaisi samalla rakennuksen käyttäjien turvallisuutta, kun moottoriajoneuvoilla hoidettavan saattoliikenteen ei tarvitsisi käyttää ovien edustan jalankulkualuetta ja näin vaarantaa jalankulkijoiden turvallisuutta.

VUOROVAIKUTUSMUISTIO

Pyöräliikenteen huomioiminen työnaikaisissa järjestelyissä

Zaidankadun ja Paciuksenkadun väliin suunnitellun rakennuksen työnaikaisissa liikennejärjestelyissä pyöräliikenne tulee huomioida siten, että liikennettä ei katkaista baanalla eikä Paciuksenkadulla. Työmaan tarvitsema tila tulee varata esimerkiksi Paciuksenkadun ajoradalta tai Zaidankadun LP-alueelta.

Palaute:

Suunnitelmassa on yhteensovitettu vilkasta pyöräliikenteen baanareittiä sekä sairaalaa, jossa asiakkaat tulevat olemaan heikkonäköisiä ja ratkaisusta on pyritty tekemään sekä jalankulkijoille että pyöräliikenteelle mahdollisimman hyvä. Jalankulku ja pyöräliikenne erotellaan toisistaan taoserottelulla sekä kaiteella niillä osin kun se pelastuspaikkojen ja ambulanssin ajoreitin kanssa on mahdollista. Baanan ylittävä suojatie esitetään toteutettavan korotettuna, jolloin se toimii myös hidasteena pyöräliikenteelle. Suojatie ohjaa saattoliikenteelle varattuun pysäköintipaikkaan, jolloin on perustelua käyttää tässä kohdin korotusta. Jalkakäytävän ja pyörätien tasoero on 5cm ja korotuksen viisteet tehdään loiviksi, jolloin se ei tärähdä myöskään pyöräilijälle, mutta kohta erottuu käyttäjälle.

Zaidankatua ei kannata muuttaa pyöräkaduksi, koska kadulla on paljon ajoneuvoliikennettä ja mm. sairaalan huoltotunnelin liikennettä. Ajoneuvoliikenne jonoutuu ajoittain, jolloin myös pyöräliikenne kärsisi tästä.

Hidastetta ei voi kohtuullisen kustannuksin rakentaa jälkikäteen, koska se vaikuttaa sekä kadun tasaukseen, reunakivien suunnitteluun ja kuivatukseen. Liikenteenohjaussuunnitelman laadinnan yhteydessä tutkitaan tarve varoituserkeille.

Katusuunnitelmaa päivitetään seuraavasti:

- baanin linjausta suoristetaan ja mutkia loivennetaan
- valaistusta lisätään
- Missisipinraitin puoleisessa päässä jalkakäytävän ja pyörätien linjausta muutetaan niin, että jalkakäytävä ei ylitä pyörätietä ja toista luonnoksessa esitettyä suojatietä ei tarvita.

Tiimipäällikkö

Anna Tienvieri

Tiedoksi

Palautteen antajat