

17.11.2021

VUOROVAIKUTUSMUISTIO

Lauttasaarentie välillä Isokaari-Ruukinlahdentie

Tähän muistioon on kerätty tiivistelmä suunnittelun aikaisesta vuorovaikutuspalautteesta.

Suunnittelun lähtökohtana on pyöräliikenteen tavoiteverkko esikaupunkialueille, piirustus 6674-1, joka on laadittu vuonna 2016 ja hyväksytty kaupunkisuunnittelulautakunnassa ohjeellisena noudatettavaksi. Lauttasaarentiellä on tavoitteena pyöräilyn pääreitti, jolla on yksisuuntaiset pyöräväylät. Katuosuudelle ei ole laadittu erikseen liikennesuunnitelmaa, vaan katusuunnittelun alussa käytiin liikenne- ja katusuunnittelijoiden kesken yksityiskohtaisesti läpi katusuunnittelun liikenteelliset lähtökohdat. Lähtökohtana on myös Lauttasaarentielle joitakin vuosia sitten toteutettu parantaminen Ruukinlahdentiestä idän suuntaan.

21.4.2021 lähetettiin osallisille kirjeet ja julkaistiin tiedote, jossa kerrottiin Lauttasaarentien länsiosan suunnittelun käynnistymisestä. Kirje lähetettiin kadun varren kiinteistöille, Lauttasaari-seuralle, Lauttasaari-lehdelle ja Ruoholahden Sanomiin. Tiedote oli esillä kaupungin nettisivulla 5.-18.5.2021 ja julkaisun jälkeen karttapalvelussa. Kirjeessä ja tiedotteessa ilmoitettiin, että katusuunnitelman luonnos valmistuu kesällä 2021. Tällöin asukkailla ja muilla kiinnostuneilla on mahdollisuus tutustua suunnitelmaluonnokseen ja esittää mielipide. Katusuunnitelman luonnoksen esillä olosta ja katusuunnitelmaehdotuksen nähtävillä olosta ilmoitetaan erikseen.

Palautteet katusuunnitelmaluonnoksesta 31594/1-2 (esillä 7.7. – 20.7.2021)

Suunnitelmaluonnokset olivat esillä 7.-20.7.2021 Helsingin kaupungin verkkosivulla osoitteessa www.hel.fi/suunnitelmat sekä karttapalvelussa. Lehti-ilmoitus julkaistiin 7.7.2021 Helsingin Uutisissa. Kirje kadun varren kiinteistöille, Lauttasaari-seuralle, Lauttasaari-lehdelle ja Ruoholahden Sanomiin lähetettiin 23.6.2021. Nähtävillä pidettiin katusuunnitelmaselostus ja katusuunnitelmaluonnokset. Lisäksi karttapalvelussa oli tiedote ja lehti-ilmoitus. Luonnosaineisto pidetään karttapalvelussa näkyvissä siihen saakka, että suunnitelma on virallisesti nähtävillä. Mahdolliset palautteet pyydettiin toimittamaan 20.7.2021 mennessä.

Palautteita saatiin esillä olon aikana AsOy Helsingin Luhtahuitista ja kolmelta yksityishenkilöltä. Lauttasaari-seuran kaupunkiympäristötyöryhmä pyysi lisäaikaa palautteen antamiseen ja palaute saatiin 17.8.2021.

Palautteissa kiinnitettiin huomiota pääasiassa seikkoihin:

- tarvitaan uusi suojatie Lauttasaarentien yli Lauttasaarenmäen liittymän kohdalla
- ajoradan tasossa olevien pyöräkaistojen sijaan tulisi rakentaa jalkakäytävän tasossa ja vieressä oleva pyörätie
- Lahnalahdentien liittymää tulisi parantaa samalla

VUOROVAIKUTUSMUISTIO

Palaute:

AsOy Helsingin Luhtahuitti esittää, että Lauttasaarentien yli tulee saada suojatie. Suunnitelmassa on esitetty ylityskohtaan luiskattu reunatuki, joka ei riitä turvalliseen tien ylitykseen jalan eikä pyörällä. Suunniteltu yksisuuntainen pyörätie ei myöskään anna mahdollisuutta ajaa polkupyörällä Lauttasaarenmäeltä länteen liikennesääntöjen mukaisesti tai ylittämättä tietä. Luiskattu reunatuki ennemminkin rohkaisee ylittämään Lauttasaarentien kohdan ilman suojatietä, jossa autot laskevat todella kovaa vauhtia alamäkeen. Lauttasaarenmäelle on rakennettu uusi asuinalue, joka kasvaa vielä nykyisestäään, joten katusuunnittelussa tulee huomioida turvallisuus. Sama kohta, jossa oli työmaan aikainen suojatie Lauttasaarentien yli, on hyvä ja oikea paikka suojatielle. Silloin kulkeminen oli nykyistä huomattavasti turvallisempaa.

Yksityishenkilö toivoo, että Lauttasaarentien ylittänyt väliaikainen suojatie säilytetään Lauttasaarenmäen kohdalla. Nykyiset suojatiet Isokaaren liittymässä ja Ruukinlahden puiston kohdalla ovat kaukana Lauttasaarenmäeltä tuleville jalankulkijoille ja katua ylitetään tällä kohdalta päivittäin, mikä aiheuttaa turhia vaaratilanteita sekä kevyen liikenteen että autoilijoiden kannalta. Lisäksi palauteessa toivotaan pysäköinnin selkeyttämistä Lauttasaarenmäen varressa.

Toinen yksityishenkilö kertoo, että Lauttasaarentien ylittäminen on hyvin vaarallinen Lauttasaarenmäen kohdalla. Korttelissa asuu paljon lapsia ja kulkemista on etenkin Lauttasaarentien varteen pysäköityjen autojen ja korttelin välillä. Lauttasaarentielle toivotaan suojatietä, jotta tien voi ylittää turvallisesti. Nyt sekä pyöräilijöiden että autoilijoiden, busseista puhumattakaan, nopeudet nousevat ajoittain hyvinkin korkeiksi tuolla Lauttasaarentien osuudella. Myös vaihtoehtoisia, ajonopeuksia hillitsevää keinoja olisi hyvä harkita.

Vastaus:

Lauttasaarentiellä on ollut Lauttasaarenmäen ja Ruukinlahdentien välillä neljä väliaikaista suojatietä Länsimetron ja Lauttasaarenmäen asuinkortteleiden rakentamisen eri vaiheissa. Ne on esitetty seuraavalla sivulla olevassa kuvassa. Väliaikaisia suojateita on tarvittu, koska etelän puolen jalkakäytävä tai varsinainen suojatie ei ole ollut rakentamisen takia käytettävissä. Näiden hankkeiden rakentaminen on päättynyt. Suunnitelmassa on esitetty varsinaiset suojatiet Isokaaren, Lahnalahdentien ja Ruukinlahdentien liittymään sekä bussipysäkkien ja koulun välille Ruukinlahdenpuiston kohdalla. Näillä kohdilla on toistuva kadun ylittämisen tarve ja jalankulkua tuottavaa maankäyttöä molemmin puolin.

Jalankulkijoiden kadunylitysjärjestelyjen suunnitteluperiaatteet on päivitetty vuonna 2019 (Kaupunkiympäristön aineistoja 2019:8) ja hyväksytty kaupunkiympäristölautakunnassa 10.12.2019 ohjeellisenä noudatettavaksi. Lisäksi lautakunta päätti, että suunnittelussa otetaan aina huomioon jalankulun asema priorisoituna liikennemuotona ja varmistetaan luonnollisten ja sujuvien jalankulun reittien muodostuminen. Suunnitteluohjeiden soveltamisessa on huomioitava paikan luonne: kävelyvaltainen keskustaympäristö, aluekeskus tai esikaupunki tarvitsevat kukin itselleen sopivat ratkaisut. Lautakunta korostaa, että joukkoliikenteen käyttämien katujen osalta huolehditaan siitä, että bussimatrustajien matkustusmukavuudesta ja bussinkuljettajien työhyvinvoinnista pidetään huolta eikä nykyisenkaltaisia hidastetöyssyjä toteuteta. Pyöräliikenteen osalta huolehditaan katu ympäristöstä, joka ohjaa oikeaan tilannenopeuteen ja painottaa suojatien ensisijaisuudesta myös suhteessa risteävään pyöräliikenteeseen.

VUOROVAIKUTUSMUISTIO



Kuva. Väliaikaiset suojatiet Lauttasaarentien yli Länsimetron ja asuinkorttelin rakentamisen aikana.

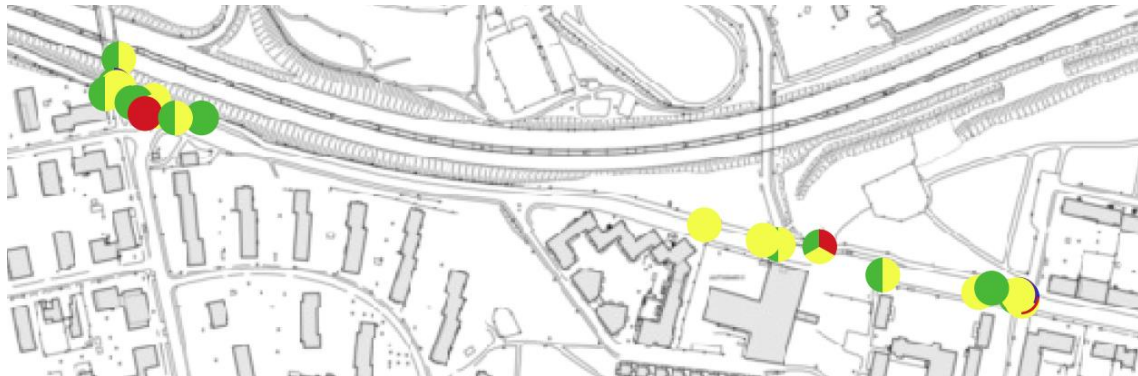
Lauttasaarentien liikennemäärä on noin 3900 ajon./vrk molempiin suuntiin yhteensä. Nopeusrajoitus on 40 km/h. Busseja kadulla liikennöi melko vähän. Arkisin liikennöi kolme-neljä bussia tunnissa kumpaankin suuntaan ja huipputunnin aikana viisi (linjat 104, 192T, 192V, 112N).

Onnettomusrekisteriin mukaan Lauttasaarentien ja Lauttasaarenmäen liittymässä ei ole tapahtunut onnettomuksia. Lauttasaarentiellä on tapahtunut muutama onnettomus kun pyöräilijä on ajanut alamäkeä ja auto kääntyi tontille tai tontilta.

Vuonna 2020 toteutetussa liikenneturvallisuuden asukaskyselyssä ei Lauttasaarentien ja Lauttasaarenmäen liittymää ole pidetty hankalana tai turvattomana paikkana, kuva alla. Myöskään läheltä piti -tilanteita tai onnettomuuksia ei ole kyselyssä ilmoitettu.



Kuva. Asukaskyselyssä 2020 ilmoitettu hankala tai turvaton liittymä (vihreä jalankulkijat, keltainen pyöräilijät, punainen autoilijat).



Kuva. Asukaskyselyssä ilmoitetut turvattomat tienylityspaikat (vihreä jalankulkijat, keltainen pyöräilijät, punainen autoilijat).

Lauttasaarentielle ei ole esitetty Lauttasaarenmäen liittymän kohdalla suojatietä, sillä jalankulkijan kadunylityspaikalle ei ole erityistä tarvetta. Suojatien arvioitu ylitystarve on vähäinen. Paikalla on myös käyty muutaman kerran tekemässä havaintoja. Kadun ylittäminen on mahdollista liittymässä liikennesääntöjen mukaisesti. Jalankulkija on aina väistämismvelvollinen, ja hänen on pyörätielle ja ajoradalle astuessaan noudatettava sitä varovaisuutta, jota lähestyvän ajoneuvon etäisyys ja nopeus edellyttävät. Hänen on ylitettävä ajorata tarpeettomasti viivyttelämättä.

Lauttasaarenmäen liittymässä on Lauttasaarentien ylittävälle jalankululle esitetty seuraavia syitä:

- kävellään Isonkaaren liittymään Espoon suunnan bussipysäkillä
- kävellään Lauttasaarentien pohjoisreunaan pysäköidylle autolla

Liikennemäärän ja nopeusrajoituksen perusteella Lauttasaarentien liikenteen estevaikutus Lauttasaarenmäen liittymässä on jalankulun kannalta vähäinen. On sujuvaa ja turvallista ylittää katu siinä kohdassa missä on tarpeellista, esimerkiksi pysäköidyn auton kohdalla. Sama koskee kävelyä noin 250 m päässä sijaitsevalle bussipysäkillä. Kadun ylittäminen on sujuvaa ja turvallista sellaisella hetkellä, kun kadulla ei ole liikennettä. Isonkaaren bussipysäkin vieressä on suojatie.

Mäen puolella välissä oleva katuliittymä ei myöskään ole turvallinen suojatien paikka talviliukkailla. Jos Lauttasaarentien yli olisi suojatie, olisi pyöräilijöiden ja moottoriajoneuvojen kuljettajien annettava tietä jalankulkijalle, joka on suojatiellä tai astumassa sille. Liukkaalla kelillä erityisesti bussien on aika hankalaa lähteä liikkeelle ylämäkeen suojatien eteen pysähtymisen jälkeen. Myös alamäen suuntaan ajoneuvon pidempi pysähtymismatka voi talvikelillä johtaa virhearvioon. On parempi, että jalankulkija odottaa sopivaa hetkeä kadun ylittämiseen.

Myös Lauttasaarentien ylittävien pyöräilijöiden määrä on liittymässä sen verran vähäinen, että ei ole perusteltua syytä rakentaa korotettua pyöräilijän tienylityspaikkaa. Pyöräilijää koskevat normaalit väistämissäännöt liittymässä. Pohjoisen puolen pyörätielle liittymistä on helpotettu luiskatulla reunatuella, mikä helpottaa myös lastenvaunujen ym. kanssa liikkumista.

VUOROVAIKUTUSMUISTIO

Palaute:

Yksityishenkilön palautteessa todetaan, että Lauttasaarentien katusuunnitelmassa on suunniteltu pyöräilijöille kaistat erillisten pyöräteiden sijaan. Eri tasolla olevat pyörätiet ovat merkittävästi turvallisempia pyöräilijöille, ja tuovat myös turvallisuuden tunnetta.

Jos Helsingin kaupunki haluaa edistää pyöräilyä, ei voida tyytyä pelkkiin pyöräkaistoihin. Varsinkin nuorten, vanhusten ja vähän pyöräilevien asukkaiden on vaikea lähteä pyöräilemään kadun reunaa pitkin ylinopeutta ajavien autojen ja bussien viereen. Pyöräkaistojen tulisi pysyä aina erillisinä autoteistä, myös risteysalueilla, toisin kuin esimerkiksi Tyynenmerenkadulla, missä pyöräily on kovin epämääräisesti pistetty mutkittelemaan edestakaisin.

Tässä Lauttasaarentien kohteessa olisi erityisen tärkeää erottaa pyörätie, sillä suunnitelman kohdalla on bussipysäkkejä ja parkkipaikkoja nyt suunniteltujen pyöräkaistojen toisella puolella. Autojen avautuvat ovet ja liikkeelle lähtevät autot ja bussit ovat aina mahdollisesti hengenvaarallisia pyöräilijöille. Jalankulkijoiden turvallisuus ei vaarannu vaikka pyörätie olisi samassa tasossa jalankulkuväylien kanssa, kun kulkuväylät on merkattu hyvin.

Vastaus:

Suunnittelun lähtökohtina ovat olleet aikaisemmin Lauttasaarentielle rakennetut pyöräliikenteen järjestelyt ja pyöräliikenteen suunnitteluohjeet. Lauttasaarentiellä on pyöräliikenteen pääreitti. Autoliikenne, pyöräliikenne ja jalankulku erotellaan toisistaan.

Pyöräliikenne on ajoneuvoliikennettä ja Lauttasaarentiellä on tavoitteena erottaa ajoneuvoliikenne ja jalankulku toisistaan myös rakenteellisesti. Tämä lisää liikennejärjestelmän selkeyttä, liikennesääntöjen ymmärrystä ja erityisesti jalankulkijan kokemaa turvallisuutta. Erityisen tärkeää tämä on alamäessä sekä koulun ja puiston kohdalla. Tällä Lauttasaarentien osuudella pyöräily on suurelta osin pitkän matkan pyöräilyä, jolloin se sopii paremmin autojen kuin jalankulkijoiden lähelle. Tavoitetilanteessa pyöräliikenne eroteltaisiin sekä autoliikenteestä että jalankulusta reunakivellä omalle tasolleen, mutta Lauttasaarentiellä ratkaisu ei ole katutilan osalta mahdollinen. Pyöräkaista on ratkaisuna todettu jo rakennetulla Lauttasaarentiellä turvallisiksi, mutta on totta, että pyöräkaistoilla turvallisuuden tunne on yleisesti pyöräteitä heikompi. Ajokaistojen mitoituksella ja pyöräkaistojen punaisella päällysteellä vaikutetaan ajonopeuksiin ja pyöräkaistojen havaittavuuteen. Koska aikaisemmin rakennetuilla pyöräkaistoilla on käytetty punaista päällystettä, on sama päällyste esitetty suunnitelmassa. Nykyisen suunnittelukäytännön mukaan tällä osuudella ei käytettäisi värillistä päällystettä.

On normaalia, että kadulla on liittymiä, bussipysäkkejä, pysäköintiä, korokkeita, reunatukia ja muita rakenteita, jotka sovitetaan liikenneväylien kanssa. Pyöräliikenteen sijainti risteysalueella autoliikenteen vieressä parantaa pyöräliikenteen näkyvyyttä ja sitä kautta turvallisuutta. Pysäköintikaistojen kohdalle on varattu ovenavaustila.

Edellä esitetystä poiketen on pohjoispuolen pyörätie sijoitettu jalkakäytävän viereen ja samaan tasoon Lahnalahdentien ja Isokaaren liittymien välillä. Tällä kohdalla on ns. Vulcanin mäki, jossa on nousua yli 15 metriä. Ylämäessä pyöräilijän huojunta ja tilantarve on suurempi kuin tasaisella tai alamäessä. Pyöräilijöiden väliset nopeuserot ovat ylämäessä suuremmat ja esiintyy ohitustarvetta. Jalankulku on tällä osuudella vähäistä. Näillä perusteilla on päädytty poikkeavaan ratkaisuun ja myös hyödynnetty nykyistä pyörätietä.

Palaute:

Lauttasaari-Seuran kaupunkiympäristöryhmän mielipiteessä pidetään hyvänä ratkaisuna sitä, että Lauttasaarentien yksisuuntaisia pyöräkaistoja jatketaan Isokaaren risteykseen asti ja pyöräilyn sujuvuutta ja turvallisuutta lisätään. Myös jalankulkijoiden turvallisuuteen tulee kiinnittää huomiota riittäväillä jalkakäytävien leveyksillä ja suojaiteiden turvallisuutta parantamalla.

Lahnalahdentien ja Lauttasaarentien risteys on yksi Lauttasaaren vaarallisimmista risteyksistä. Sen tekee erityisen vaaralliseksi se, että Lahnalahdentie liittyy vinossa kulmassa Lauttasaarentiehen, jolloin autoilijoiden on vaikea havaita mäkeä alaspäin tulevia ajoneuvoja. Liittymän turvallisuutta tulee parantaa nyt tehtävien uudistusten yhteydessä. Lahnalahdentie tulee oikaista niin, että se kohtaa Lauttasaarentien kohtisuorassa kulmassa ja risteys tulee muuttaa liikennevalolliseksi.

Suunnitelmassa on esitetty valo-ohjattu suojatie alkuperäiselle paikalle lähemmäksi Lahnalahdentien risteystä. Kun Lauttasaarentietä itään päin ajavat autoilijat pysähtyvät suojatien liikennevaloihin, tulee Lahnalahdentietä tulevien autojen liittyminen Lauttasaarentiehen vaikeutumaan, koska suojatien liikennevaloissa odottavat autoilijat tukkivat liittymän. Sen takia tulee koko liittymä mielestämme muuttaa liikennevalolliseksi.

Kiinnitimme huomiota myös siihen, että Lauttasaarentien pohjoispuolella 2,5 m leveä jalkakäytävä kaventuu itäänpäin mennessä 1,75 m leveäksi ja 1,75 m pyöräkaista taas levenee 2 m leveäksi pyörätieksi. Miksi mitat eivät ole päinvastoin?

Muistutamme myös, että Ruukinlahdenpuiston kuplahallin kohdalla oleva pysäköintitila tulee varata palloilijoiden saattoliikennettä palvelevaa lyhytaikaista pysäköintiä varten. Myös Myllykallion koulun puolella tarvitaan lyhytaikaista pysäköintitilaa koululaisten saattoliikennettä varten.

Pyydämme jatkosuunnittelussa kiinnittämään huomiota myös Lauttasaarentien ja Isokaaren risteykseen, joka sisältää monta ongelmakohtaa. Pyöräkaistat sinänsä ovat toimiva ratkaisu, pikemminkin ongelmaksi muodostuvat kohdat, joissa Lauttasaarentie joudutaan ylittämään pyörällä tai jalan, koska nämä kohdistuvat pitkälti samoihin ruuhkaisiin ja ahtaisiin kohtiin, joissa pyörät, autot ja jalankulkijat kohtaavat samanaikaisesti kukin kahteen eri suuntaan kulkiessaan. Tällä risteysalueella Lauttasaarentien ylittävät suojatiet eivät voi toimia pyöriteiden jatkeina, koska pyöräkaistoilta yhtäkkiä suojatiele kääntyvät pyöräilijät tulisivat aiheuttamaan monta vaaran paikkaa.

Pyöräkaistojen loppuminen Katajajarjun sillalle tultaessa on ongelmallista, koska kyseessä on kaksisuuntainen bussiväylä ja sillan ajoradoilla on nykyiselläänkin ahdasta, ja mm. tästä johtuen osa pyöräilijöistä kulkee jalkakäytävillä kumpaakin puolta siltaa. Yksi nykyisellään vaarallisimmista suojaiteista ja risteyksistä on Länsiväylän eteläisen rampin liittyminen välittömästi Katajajarjun sillan jälkeiseen osaan Lauttasaarentietä. Tämän suojatien turvallisuutta tulee jatkosuunnittelun yhteydessä parantaa.

Voisiko koko Lauttasaarentien ja Isokaaren risteysalueelle harkita liikennevaloja, koska yksittäisiä suojaiteita palvelevat liikennevalot vaikeuttavat taas muuta liikennettä? Voisiko laittaa lisäksi uuden suojatien Isokaarelle ennen Sotkatien ja Isokaaren risteystä helpottamaan siirtymistä bussipysäkiltä Isokaaren rannan puoleisiin kohteisiin.

Vastaus:

Lahnalahdentien ja Lauttasaarentien liittymää parannetaan hieman ja kohtauskulmaa lisätään. Yksisuuntaisen pyöräkaistan ja pyörätien myötä poistuu poistuu lännen suunnasta liittymään tulevien pyöräilijöiden ongelma. Lahnalahdentien liittymän muuttaminen kohtisuoraan Lauttasaarentiehen nähden vaatisi Lauttasaarentie 50 toisen tonttiliittymän poistamista, joka ei ole tässä tilanteessa ole mahdollista.

Helsingissä risteyskiä on varustettu liikennevaloin joko liikenneturvallisuuden tai liikenteen toimivuuden varmistamiseksi. Tämän risteuksen toimivuus ei edellytä liikennevalojen rakentamista. Painonapilla varustetut liikennevalot koulun läheisyydessä palautetaan aikaisemmalle paikalle, jossa ne olivat ennen Länsimetron työmaata. Jos risteys hetkellisesti ruuhkautuu, autojono purkaantuu hyvin nopeasti. Ruuhka-ajan ulkopuolella Lahnalahdentieltä tulevilla ei ole mitään ongelmaa liittyä Lauttasaarentielle koska liikennettä on hyvin vähän.

Jalkakäytävän ja pyöräkaistan leveys. Katutilaa on rajoitetusti. Lauttasaarentiellä on pyöräliikenteen pääreitti, jolloin pyörätie pitää olla leveämpi kuin muilla pyöräreiteillä. Vastaavasti jalankulkua on vähemmän. Pyöräilijät tarvitsevat enemmän tilaa ylämäkeä ajaessa kuin tasaisella tai alamäessä. Pyöräilijöiden väliset nopeuserot ovat ylämäessä suuremmat ja esiintyy ohitustarvetta. Nykyinen eteläpuoleinen kapeahko jalkakäytävä on levennetty 2,5 metriin.

Saattoliikenne puiston ja koulun kohdalla. Katusuunnitelmassa ei määrätä liikennemerkeistä tai pysäköintiajoista. Saattoliikenne saa käyttää myös bussipysäkkejä. Pysäköintipaikkojen käyttöastetta on seurattu vuoden aikana. Lauttasaarentien varressa Myllykallion ala-asteen edustalla on 13 kadunvarsipaikkaa, 4 h aikarajoituksella ja 5 paikkaa Lauttasaarentie 50 edustalla. Näiden paikkojen aikarajoitukset voidaan muuttaa 2 tunniksi. Lisäksi Lahnalahdentien länsipuolella on pysäköintialue, jolla on nykyisin 24 h pysäköintirajoitukset. Tarvittaessa siinäkin pysäköintiä voidaan muuttaa lyhyemmäksi. Lisää kadunvarsipaikkoja löytyy Lahnalahdentien varresta.

Pyöräily jalkakäytävillä Katajaharjuntiellä. Suunnitelmassa ajoradan tasossa oleva pyöräkaista muuttuu sekakaistaksi sillan eteläpäässä. Nykyään pyörätie on jalkakäytävän tasossa, mutta siirretään ennen bussipysäkkiä pyöräkaistaksi ajoradan viereen. Tämä muutos vähentää merkittävästi houkutusta siirtyä ajoradalta jalkakäytävälle.

Länsiväylän rampin katuliittymä. Liittymä on muuttumassa Koivusaaren rakentamisen myötä. Suojatie siirtyy lännemmäksi. Väistämisvelvollisuudet liittymässä tulevat muuttumaan ja sen myötä tullaan harkitaan liikennevalojen tarve.

Katusuunnitelman alueen ulkopuolelle ei voida lisätä uutta suojatietä Isokaaren yli Sotkatien liittymän eteläpuolelle. Suojatien tarve arvioidaan käyttäjämäärien ja liikenteen estevaikutuksen mukaan. Suojatielle on oltava riittävästi käyttäjiä. Tässä on kuitenkin hyvin vähän ylittäjiä ja lähin suojatie sijaitsee vain 15 metrin päässä Lauttasaarentien risteyksessä. Suojatie heikentäisi myös liikenneturvallisuutta, sillä Sotkatien risteys sijaitsee lähellä Lauttasaarentien risteystä, konfliktipisteitä tulisi vain lisää.

Palautteet katusuunnitelmaehdotuksesta 31594/1-2 (nähtävillä 3. – 16.11.2021)

Katusuunnitelmaehdotus oli nähtävillä 3.-16.11.2021 Helsingin kaupungin verkkosivulla osoitteessa www.hel.fi/suunnitelmat sekä karttapalvelussa. Kirje kadun varren kiinteistöille, Lauttasaari-seuralle, Lauttasaari-lehdelle ja Ruoholahden Sanomiin lähetettiin 20.11.2021. Nähtävillä pidettiin katusuunnitelmaselostus, katusuunnitelmaehdotus, vuorovaikutusraportti ja kirje. Luonnosaineisto pidettiin karttapalvelussa esillä 26.10.2021 saakka, jolloin se korvattiin katusuunnitelmaehdotuksen aineistolla.

Palaute:

As Oy Ruukinlahdentie oudoksuu tapaa, jolla mielipiteitä on kerätty. Yhtiöltä ei ole pyydetty mielipidettä. Alueen taloissa asuu koulujen oppilaita ja asukkaat käyttävät Lauttasaarentietä. Lauttasaari-lehti ei ilmesty heinäkuussa.

Mielipiteessä pidetään hyvänä sitä, että jalankulku erotetaan pyöräilystä. Lauttasaarentien ja Ruukinlahdentien liittymän näkemiä pidetään huonona. Liittymää pidetään ongelmallisena suojatiejärjestelyn puolesta ja siihen ehdotetaan liikennevaloja.

Lauttasaarentien ja Isokaaren liittymän ongelmat jäävät pääosin käsittelemättä, vaikka alueella on liikaa eri liikennemuotojen samanaikaisia ja eritasoisia ylityksiä. Ongelmia on myös Katajaharjun suuntaan ja Länsiväylän molemmissa liittymissä. Autoilijoilla on vaikeuksia havaita kadun ylittäjiä ja kadun ylittäjiillä on vaikeuksia ennakoita autoilijoiden reaktioita suojateiden käyttäjiin. Tästä syystä tulisi harkita liikennevaloja liittymään.

Lisäksi mielipiteessä kerrotaan liikenneolosuhteista alueella, koulusta, saattoliikenteestä, suojateista, Ruukinlahdenpuistosta, uusista asuinkeuhkaloista, ajonopeudesta Lauttasaarentien alamäessä, nykyisistä pysäköintijärjestelyistä, pysäköinnin riittävydestä kun Ruukinlahdenpuistoa kehitetään, tilapäisestä lumen varastoinnista, pysäköintiaikojen rajoittamisesta ja liikennetilanteen seurannasta.

Vastaus:

Kirjeet lähetetään suunniteltavan kadun varren kiinteistöjen omistajille ja haltijoille. Kaupungin ilmoituslehti on Helsingin Uutiset, jossa julkaistiin ilmoitus. Myös Lauttasaari-lehdessä on ollut juttu suunnittelun aloittamisesta. Mielipiteitä suunnitelmaluonnoksesta saatiin 15.7.-17.8. välisenä aikana. Karttapalvelussa suunnittelukohde, ajankohtainen aineisto ja yhteystiedot ovat olleet syksystä 2020 lähtien keskeytyksettä.

Lauttasaarentien ja Ruukinlahdentien liittymä ei kuulu suunnitelma-alueeseen. Liittymässä on ylijatkettu jalkakäytävä, jotta ajonopeus olisi alhainen, autoilija tarkkaavainen ja väistämismelvollisuus selkeä. Liittymästä on esteetön näköala lännen suuntaan. Idän suuntaan näkemä jalkakäytävän reunalta on noin 20 metriä, mikä on riittävä. Jalkakäytävän päältä näkemä on vielä suurempi. Ruukinlahdentien liittymässä ei ole tarvetta liikennevaloille liikenneturvallisuuden tai liikenteen sujuvuuden perusteella. Koulun ja bussipysäkkien kohdalla on jalankulkijoiden liikennevalot, sillä siinä kohdassa on toistuvaa kadun ylittämisen tarvetta.

Lauttasaarentien ja Isokaaren liittymässä ei ole tarvetta liikennevaloille liikenneturvallisuuden tai liikenteen sujuvuuden perusteella. Suojatiet on joka suuntaan ja niillä on keskikorokkeet. Näkemät ovat riittävät. Usean lähekkäisen liittymän johdosta autoilija lähestyy liittymiä sivusuunnista varovaisesti ja alhaisella nopeudella. Rakentamisen yhteydessä uusitaan kadun valaistus.

Palaute:

Lauttasaari-Seuran kaupunkiympäristöryhmän mielipiteessä katusuunnitelmaehdotuksesta toistetaan samat asiat, jotka on esitetty katusuunnitelmaluonnoksesta annetussa mielipiteessä.

Vastaus:

Mielipiteeseen on vastattu katusuunnitelmaluonnoksen mielipiteen vastauksessa.

Jukka Tarkkala
Projektipäällikkö

Tiedoksi

Palautteen antajat