

Heinonen Jaana M

Lähtettäjä: XXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXX
Lähetetty: 23. kesäkuuta 2010 10:32
Vastaanottaja: Ksv Kaupunkisuunnitteluvirasto
Aihe: Muistutus Kehä II:N yleissuunnitelma
Liitteet: UUDENMAAN ELINKEINO.docx

23. 06. 2010

KAUPUNKISUUNNITTELU-
LAUTAKUNTAVIRASTO

Dnro 2010-687/647

Hei,
liitteenä muistutus Kehä II:n yleissuunnitelmaan

terveisin ja Hyvää Juhannusta

XXXXXXXXXXXXXXXXXXXX

wt

Beaman

Los

UUDENMAAN ELINKEINO- LIIKENNE- JA YMPÄRISTÖKESKUS

MUISTUTUS KEHÄ II:N YLEISSUUNNITELMAAN VIHDIRITIELTÄ HÄMEENLINNANTIELLE

Aika on ajanut ohi Kehä II:sta. Jo 50 vuotta suunniteltu seudullinen valtavyöly ei enää ole tätä päivää.

Uusien maisemaa haavoittavien ja ympäristöä suuresti tuhoavien valtavyölyjen johtaminen

kaupunkialueille ei ratkaise liikenteen toimivuutta tai viihtyisien asuinalueiden

luomista.

Liikenteen siirtäminen paikasta toiseen ei ole perusteltua kun se tässä tapauksessa yleislevityksen mukaan mahdollistaisi espoolaista ns lentokenttäliikennettä vantaalaisten ja helsinkiläisten haitaksi.

Espoolaisten lentokenttäliikenne on johdettava paljon aikaisemmin Kehä III:lle lännessä ja mieluiten Espoon omalla alueella. Maailmallakin asuinalueet pyritään uusien ratkaisuin rauhoittamaan autoliikenteeltä.

Kehä II siirtäisi vaan liikennettä asuinalueelta toiselle.

Myyrmeen aluekeskus on nähtävä lähinnä länsi-vantaalaisten palvelukeskuksena joka ei koskaan pysty kilpailemaan Ison Omenan, Sellon, Jumbon, Itäkeskuksen tai Marja- Vantaan tulevan valtaisan liikekeskuksen kanssa. Liikenne on varsin sujuvaa Myyrmanniin tälläkin hetkellä ja olettaa voi että Marja-Vantaan (Kivistön) uusi liikekeskus vähentää sitä edelleen.

Sähköinen asiointi vähentää konkreettisiä käyntejä Uudenmaan verotoimistoonkin.

Liikenneongelmat on ratkaistava modernisti raideliikennettä ja kevyttä pyöräliikennettä kehittämällä.

Raideliikennettä on kehitettävä itä-länsisuuntaisesti eikä vain Helsinki-keskeisesti.

Kehä II ei parantaisi siirtymistä Kehäradalle kuten selvityksessä väitetään, pikemmin päinvastoin.

Edullinen joukkoliikenne sekä myös tietullit ovat äärimmäisenä keinona vähentää kaupunkiliikennettä .

Väitämme myös että Kehä III nykyisine raskaan liikenteen ja suurten liikennemäärien

mammuttimitoituksineen ei enää olisi mahdollista suunnitella kaupunkialueelle.

Yhteiskunnan kutistuvia varoja on suunnattava nykyisten pääväylien ja muidenkin teiden kunnossapitoon ja parantamiseen sekä julkisen liikenteen kehittämiseen.

Koska Kehä II:ta ei suurten korkeuserojen vuoksi ilmeisesti voida johtaa kokonaan maan alle nykyistä yleissuunnitelmaa ei voi pitää riittävänä pohjana tien rakentamiselle kaupunkialueelle.

Vantaalla 23.6.2010

XXXXXXXXXXXXXXXXXXXX Nydal 7:2 Storkens 7:272

Heinonen Jaana M

Lähettilä: XXXXXXXX
Lähetetty: 22. kesäkuuta 2010 12:03
Vastaanottaja: Ksv Kaupunkisuunnitteluvirasto; Kivelä Matti
Aihe: Muistutus Kehä II:n Yleissuunnitelmasta

22. 06. 2010

KAUPUNKISUUNNITTELU-
LAUTAKUNTA VIRASTO

Diiri 2010-681/647

XXXXXXX

FM., EdM. lehtori (emer.)

XXXXXXXXXXXXXXXXXXXX

XXXXXXXXXXXXXXXXXXXX

XXXXXXXXXXXXXXXXXXXX

Kiinteistön ja tontin
omistajat vuodesta 1974
Helsingin kaupungissa
Kaarelan kaupunginosassa

Asia: Yleissuunnitelma Kehä II Turunväylä – Hämeenlinnanväylä

Muistutus

Täten kohteliaimmin ja jälleen kerran muistutamme Kehä II:n suunnitelmista, koska ne koskettavat meitä ja omistamaamme kiinteistöä ja tonttia mitä läheisimmin. Puutemme seuraaviin asioihin Kehä II-suunnitelmissa koskien sen liittymistä Hämeenlinnanväylään ja muutenkin yleisiin periaatteisiin kyseisen Kehä II- väylän linjauksissa.

1. Olemme kiinteistön ja tontin omistajina ehdottomasti sitä mieltä, että nykyinen **Kehä II - suunnitelma on maankäytöltään liioiteltu Hämeenlinnanväylän kohdalla**. Porintieltä lähtien kyseiselle väylälle riittää hyvin huomattavasti pienempi tiejärjestelmä. Näin etenkin siksi, että alueen asukkaissa herättää hämmästelyä se, että Kehä II päättyy Hämeenlinnanväylään eikä jatku mihinkään. Nopea ja monikaistainen tie loppuu kuin seinään ja aiheuttaa turhia ympäristöä rasittavia liikennejärjestelyjä tällä alueella. Katsomuksemme mukaan Kehä II:n liikennettä voi ohjata jo aikaisemmin Porinväylälle ja pikkuhiljaa hidastaa liikenteen virtaa Hämeenlinnanväylälle tultaessa. Helsinki- Vantaan lentokentälle Espoosta tulevat voidaan ohjata pois Kehä II:lta paljon aikaisemmin ja vähitellen.
2. Kaupunkisuunnittelussa on useissa paikoissa esimerkiksi Pasilassa pohdittu kansien rakentamista (junaradan päälle) Kansien päälle suunnitellaan isoja kerrostaloja. Miksi Kehä II:ta ei voida rakentaa tunneliin Hämeenlinnanväylän risteysalueelle ja vapaana olevaa aluetta täydennetään omakotiasutuksella ja samalla säästetään luontokäytävät **Kannelmäen ja Malminkartanon suunnasta Keskuspuistoon** kuten nykyisin.
3. Koska myös näyttää siltä, että Kehä II ei kuulu valtion ja pääkaupunkiseudun ns. kiireisiin tiesuunnitelmiin, päättäjillä on vielä aikaa miettiä **luonto- ja asukasystävällisiä ratkaisuja**.
4. **Kiirehdimme silti Hämeenlinnantien länsipuolen tonttien alueella Kappatie - Tuoppikuja asemakaavoitusta**, jolle työlle Kehä II-suunnitelmat eivät saa asetta esteitä. Kaavoitustyölle on annettava alueen asukkaita palveleva mahdollisuus. Itse olemme olleet ns. löysässä hirressä jo vuodesta 1984, jolloin ensimmäinen alueen asemakaavaesitys tehtiin ja alueen asukasyhdistykset ja asukkaat (myös vantaalaiset) saivat sen yhdessä torpedoitua täysin mahdottomana hyväksyä. Katsomme, että tämän alueen

Los Baarn (Sifverby 1)

asemakaavoitukselle on kiireesti annettava mahdollisuus **Hakuninmaan kaavan vahvistamisen yhteydessä** kuten alueen suunnitelmissa on tehtykin.

5. Kyseinen Kappatie-Tuoppikuja-alue on elimellinen osa Pohjois-Kaarelan kylää, josta suurin osa kuuluu Vantaaseen. On epädemokraattista, että kylän vantaalaiset asukkaat rakentavat täyttä päätä omille tonteilleen, mutta keintotekoisen kaupunkirajan vuoksi helsinkiläiset ovat täysin eriarvoisessa asemassa. Aikanaan nimittäin kaupunkiraja liitosvaiheessa 1940-luvulla pantiin noudattamaan silloisten mantaalien rajoja. Ymmärtääksemme mahdollisuuksien tulee olla kaikille samat asui sitten Helsingissä tai Vantaalla. Kaavoituksessa pitää ottaa huomioon ikiaikaiset yhteisölliset kylärajat. Aluetta halkova Palotie on itse asia osa vanhaa Kuninkaantietä, joka Kuninkaantammentienä heti jatkuu Hämeenlinnanväylän itäpuolella. Maisemallisesta ja sosiaalisista tekijöistä johtuen koko **Palotien alue on tiivis sosiaalinen kyläyhteisö**, jonka asukkailla tulee olla samanlainen asemakaavakohtelu. Edellytämme koko maisemallisen ja toiminnallisen kiinteän kyläyhteisön säilyttämistä asuinalueena, kuten Helsingin kaavassa on tarkoituskin tehdä. Nyt näyttää siltä, että Kehä II-suunnittelubyrokratia estää luonnollisen ja järkevän kaavoituksen Hämeenlinnanväylän länsipuolen helsinkiläisille tonteille.

6. **Kiirehdimme Helsingin Kuninkaantammentien kaavan Hämeenlinnanväylän länsipuolella Kappatiellä ja Tuoppikijalla sijaitsevien asuintonttien asemakaavoittamista Kuninkaantammentien kaavoituksen osana.** Kehä II-suunnitelmat eivät saa estää tätä kiireellistä asemakaavatyötä.

Helsingissä kesäkuun 23 pnä 2010

XXXXXXXXXXXXXX

Heinonen Jaana M

Lähetetty: XXXXXX
Lähetetty: 17. kesakuuta 2010 21:26
Vastaanottaja: Ksv Kaupunkisuunnitteluvirasto
Aihe: kehä II:n jatkeesta

.fj]

18. 06. 2010

KAUPUNKISUUNNITTELU-
LAUTAKUNTA VIRASTO

2010-687/647

Kehä II:n jatke.

-On taas aika kirjoittaa mielipide kehä II:n jatkeesta... en tiedä monettako kertaa mutta on niitä kertynyt. Tietenkin jos niistä olisi jotain konkreettista hyötyäkin olisi asia tietty toinen mutta kokemus on jo opettanut että näin ei ole. Yleensä juttu etenee niin että kun jostain huomauttaa niin vastaus on että yva:ssa tiehallinto päätti muinoin jotain muuta... ja silloin muinoin oli muuten sama selitys... oli jo päätetty!

-Vuosien mittaan on todellakin ihmetyttänyt minkä takia näitä lausuntoja halutaan kun niillä ei ole mitään virkaa... vai onko se vaan sen takia että laki vaatii, saa kuulua mutta ei vaikuttaa.

-(Ehkä auttais jos ostais niitä tauluja oikeilta politikoilta) ..jos tiedätte niin kertokaa ihmeessä!

Mutta kertauksen vuoksi... Kehä II:n liittymä Hämeenlinnantielle on aivan liian suuri näille nurkille.

Jos tie tuodaan Hämeenlinnantielle olisi 1+1 kaistainen katumainen ratkaisu viisain, ja isompana versiona kehä II:n vietäisiin suoraan kehä III:lle mistä pääsee sinne lentokentälle.... marja-vantaalle..ym..ym..

Kun kerran kehä III:sta parannetaan niin on täysin turhaa tuoda liikenne hämeenlinnan tien kautta jos espoosta on pois päästävä... ja päin vastoin. Tiedän kyllä että siellä kehä III:s versiossa oli lepakoita ja luontoarvoja... mutta on niitä vielä vähän täällä Kaivokselassakin ja ne haluttaisiin toki säilyttää.

On selvää ettei kukaan halua kyseistä tietä nurkilleen.. en minäkään. Saisin pahimmassa tapauksessa pari ramppia pihalle ja jalankulkijat kulkisivat keittiön ikkunasta olohuoneen läpi.... että näin.

Mielestäni olisi jo syytä alkaa miettimään tunneli-vaihtoehtoja näille liittymille ja rampeille... onhan tunneleita ennenkin osattu tehdä.. eikä niissä tarvitsisi niin kovaa ajaa. Aina toivotetaan että nopeus tappaa joten otetaan nopeudet alemmaksi ja viedään mokomat tunneliin, sillä säästyisi paljon alueita hyödyllisempäänkin käyttöön. Nyt ollaan juututtu yhteen malliin eikä uusia ajatuksia tietä koskien ole tullut moneen vuoteen niin ehkä olisi aika miettiä vaihtoehtoja näille mega-liittymille.

-Kyseisestä tiehankkeesta on kirjoitettu paljon koskien vaikutusta asumiseen Kaivokselan ja Vaskipellon alueella ja jo sen takia ei pitäisi enään olla epäselvyyksiä minkä takia tie ei sovi alueelle.... ja nythän otetaan huomioon teillä myös aikaisemmin tehdyt lausunnot...eikö vaan???

-Moni on jo kyllästynyt näitä kirjoittelemaan olemattoman vaikutuksen takia mutta pelottaa ajatus että yhtäkkiä ilmoitetaan "nyt ei tullut yhtään valitusta tällä kieroksella...joten kaikki vaan tasaseksi äkkiä"...

-Toisaalta en ymmärrä yhtälöä siinä että uutta pitäisi rakentaa vaikka ei ole varaa ylläpitää olemassa-olevia teitä... ja ne ovat monin paikoin erittäin huonossa kunnossa...sis ihan oikeesti... onko tässä järkeä???

Joten eiköhän unohdeta kyseinen hanke ja laitetaan rahat johonkin viisaampaan käyttöön.

- Vastausta odottaen.

XXXXXX

SMJ
Baarma (Silverberg)
Thornen @ 21.6.2010

Los

Heinonen Jaana M

27. 05. 2010

Lähettilä: XXXXXXXX
Lähetetty: 27. toukokuuta 2010 11:21
Vastaanottaja: Ksv Kaupunkisuunnitteluvirasto
Kopio: XXXXXXXXXXXXXXXXXXXX
Aihe: Muistutus/Kehä II yleissuunnitelma välillä Turunväylä – Hämeenlinnanväylä

KAUPUNKISUUNNITTELU
LAUTAKUNTA/VIRASTO

Dnro 2010-687/647

MUISTUTUS

(Maantielaki 27§)

Viite: Helsingin Sanomat 26.5.2010 Kuulutukset: Helsingin kaupunki/Kaupunkisuunnitteluvirasto

Kehä II yleissuunnitelma välillä Turunväylä - Hämeenlinnanväylä/Tiehallinto

Taustaa

Naavapolku 1 ja 4 asuntoyhtiön talotoimikunta, Helsinki (VVO) on aiemmin lausunnoissaan esim. vuonna 2002 suhtautunut Kehä II:n jatkorakentamiseen kielteisesti ja kannattanut Tiehallinnon jatkorakentamissuunnitelmaa 0+ eli jatkoa ei tulisi rakentaa. Olemme nähneet, että Kehä II:n jatkorakentaminen ei ratkaise millään tavalla jatkuvasti kasvavaa pääkaupunkiseudun yksityisautoiluongelmaa tai liikenteen sujuvuutta.. Hanke ei myöskään tue yleisesti hyväksyttyä ympäristön kestävä kehityksen periaatteita, vaan lisää yksityisautoilua joukkoliikenteen kustannuksella. Lisäksi olemme nähneet, että jatkohanke on varsin kallis investointi näin niukan julkisen talouden vallitessa. Nyt (2010) kokonaiskustannusarvioksi arvioidaan 565 ME. Olemme myös todenneet, että Kehä II:n jatkohanke ei paranna Helsingin Malminkartanon pohjoisosan liikenneolosuhteita millään tavalla. Tiehan kulkee länsi - itäsuunnassa. Toteutuessaan tie toisi vain lisää melu- ja saasteongelmia asuinalueellemme. Jos tie vielä rakennettaisiin Naavapolun ja Honkasuon väliin maan päälle, se veisi kokonaan käytöstä pois nykyisen virkistys- ja liikunta-alueen Helsingin Malminkartanon ja Vantaan Myyrmäen välistä.

Kannanotto

Nyt kun uudessa Tiehallinnon yleissuunnitelmassa Kehä II:n jatko sijoitetaan Malminkartanon huipun, Honkasuon ja Naavapolun kohdalla tunneliin, se parantaisi olennaisesti ympäristöllistä tilannetta, jos polttoainepäästöt ohjataan muualle kuin alueemme kohdalle. Jos ja kun Kehä II:n jatkorakentaminen välillä Turunväylä - Hämeenlinnanväylä yhteiskuntataloudellista syistä toteutuisi, niin Naavapolun kohdalle merkitty Honkasuon tunneli voidaan hyväksyä. Kuitenkin ehtomme on, että Honkasuon tunneli toteutetaan eikä sitä muuteta säästösyistä uudelleen maan pinnalla kulkevaksi tieksi. Tunnelivaihtoehtojahan on toteutettu jo Espoossa ja uudessa yleissuunnitelmissa on tarkoitus rakentaa myös muita tunnelivaihtoehtoja. Hankkeen korkea kustannusarvio tietysti meitä asukkaita/veronmaksajia askarruttaa kun samaan aikaan puretaan Malminkartanon muita julkisia palveluja juuri kustannussäästöjen vuoksi. Tietysti Korutien jälkeinen kaunis maaseutumaisema tulee tuhoutumaan eritasoliittymineen ym. tieratkaisuineen. Vanha kulttuurimaisema katoaa. Raideliikenteen kehittäminen niin pohjois - etelä kuin itä - länsisuunnassa olisi oltava enemmänkin etusijalla kuin uusien moottoriteiden rakentaminen. Näin toteutettaisiin paremmin ympäristön kestävä kehityksen vaatimus ja torjuttaisiin ns. kasvihuoneilmiön syvenemistä.

Naavapolku 1 ja 4 taloyhtiössä asuu noin 170 henkilöä, joita tämä Kehä II:n jatkohanke suoranaisesti koskee. Hanke koskee myös Vantaan Kilterinmäen asukkaita sekä tulevia Helsingin Honkasuon asuinalueen asukkaita.

Kunnioitettavasti

XXXXXXXXXX, opettaja

LOS

Kari

J.B. Heinonen

XXXXXXXX

Heinonen Jaana M

Lähetäjä: XXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXX
Lähetetty: 24. kesäkuuta 2010 14:26
Vastaanottaja: Ksv Kaupunkisuunnitteluvirasto
Aihe: Muistutus Kehä II yleissuunnitelma
Liitteet: Muistutus Kehä II yleissuunnitelma Rudus Oy 24062010.pdf..

Hei
Ohessa muistutuksemme koskien Kehä II yleissuunnitelmaa.

Hyvää Juhannusta!

Ystävällisin terveisin,

XXXXXXXXXXXXXXXXXX
Kiinteistöinsinööri
Resurssit

y:

Rudus Oy
PL 49 (Pronssitie 1)
00441 HELSINKI
www.rudus.fi

24. 06. 2010

KAUPUNKISUUNNITTELU-
LAUTAKUNTA/VIRASTO

Dnro 2010-681/641

SM

Los

24.6.2010

Uudenmaan elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus
Helsingin kaupunki
Kaupunkisuunnitteluvirasto
Kirjaamo
PL 2100
00099 Helsingin kaupunki

YLEISSUUNNITELMA KEHÄ II VÄLILLÄ TURUNVÄYLÄ – HÄMEENLINNANVÄYLÄ

Rudus Oy on tutustunut yleissuunnitelmaan Kehä II välillä Turunväylä – Hämeenlinnanväylä. Rudus Oy omistaa Helsingin kaupungin Konalan kylän kiinteistön Betonirinne RN:o 14:0 (kiinteistötunnus 91-407-14-0). Ko. kiinteistöllä sijaitsee Rudus Oy:n betonitehdas sekä kivipohjaisten rakennusjätteiden kierrätystoiminnot sekä L&T:n rakennusjätteen kierrätystoiminnot.

Rudus Oy:n omistama kiinteistö sijaitsee Kehä II:n yleissuunnitelmassa esitetyn Kolmenkaupunginsuolmun eritasoliittymän kaakkoispuolella. Kiinteistön sijainti on esitetty liitteenä olevalla kartalla. Omistamamme kiinteistön pinta-ala on noin 4,7 ha, josta noin puolet jää Kehä II:n tielinjauksen alle. **Rudus Oy:n kierrätystoiminnot sijaitsevat tielinjauksen alle jäävällä tontinosalla.** Mikäli Kehä II toteutetaan nyt nähtävillä olevan yleissuunnitelman mukaisesti tarkoittaa se käytännössä kivipohjaisen rakennusjätteen kierrätyksen loppumista alueella.

Konalan alue toimii pääkaupunkiseudun kannalta välttämättömänä kierrätys- ja rakennusmateriaalitoimintojen keskittymänä. Pääkaupunkiseudulla toimii viiden kivipohjaisen rakennusjätteen kierrätysalueen verkosto: Konala, Viikki, Länsisalmi, Tuupakka ja Ämmässuo/Kulmakorpi. Uusia, korvaavia kierrätysalueita ei ole enää pääkaupunkiseudulta mahdollista löytää, joten toiminnan jatkumismahdollisuudet edellä mainituilla nyt käytössä olevilla alueilla on ehdottomasti turvattu. Pääkaupunkiseudulla on jo nyt liian vähän kapasiteettia betonin kierrätykselle, jotta valtioneuvoston ja jätelain asettamat kierrätystavoitteet voitaisiin saavuttaa. Kivipohjaisten materiaalien kierrätysalueiden tulisi sijoittua mahdollisimman lähelle käyttökohteita, jotta kuljetusten aiheuttamat ympäristöhaitat voidaan minimoida.

Rudus Oy:n kierrätysliiketoiminnan jatkuminen Konalan alueella edellyttää, että Kehä II:n tiejärjestelyt suunnitellaan niin, että tietarkoituksiin tarvittava alue pienenee omistamamme kiinteistön osalta. **Rudus Oy esittää, että yhtiön omistaman kiinteistön kohdalla Kehä II:n linjausta siirretään jonkin verran pohjoiseen päin.** Mikäli tielinjausta ei voida kokonaisuudessaan siirtää, Kolmenkaupunginsuolmun kaakkoisneljänneksen rampit tulee suunnitella lähemmäksi Kehä II:ta niin, että tietarkoituksiin tarvittava alue minimoituu kiinteistömme kohdalla.

Lisäksi Rudus Oy esittää, että Kehä II:n tiesuunnitelmaa laadittaessa tutkitaan vielä vaihtoehtoisia ratkaisuja liikennealuetarpeen minimoimiseksi, esim. vähemmän tilaa vaativa aita/muuriratkaisu rampin R1 eteläpuolelle yleissuunnitelmassa esitetyn maaluiskan sijaan. Osallistumme mielellämme tiesuunnitteluun ja keskustelemme vaihtoehtoisista järjestelyistä, joilla pääkaupunkiseudun kannalta välttämätön kierrätystoimintamme voisi jatkua Konalassa ja Kehä II:n rakentaminen toteutua tarkoituksenmukaisella tavalla.

Lopuksi Rudus Oy pyytää maantielain 27 § 3 momenttiin viitaten Uudenmaan elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskukselta perusteltua kannanottoa esittämäänsä muistutukseen. Em. kannanotto sekä laadittavaa tiesuunnitelmaa koskevat asiakirjat pyydämme toimittamaan osoitteellamme Rudus Oy / Maija-Leena Oinonen, PL 49, 00441 Helsinki. Lisätietoja kierrätystoimintojen osalta antaa yksikön päällikkö Tuomo Joutsenoja, p. 020 447 7274 ja valmisbetonitoimintojen osalta aluejohtaja Ari Mantila, p. 020 447 7360.

Helsingissä 24. kesäkuuta 2010

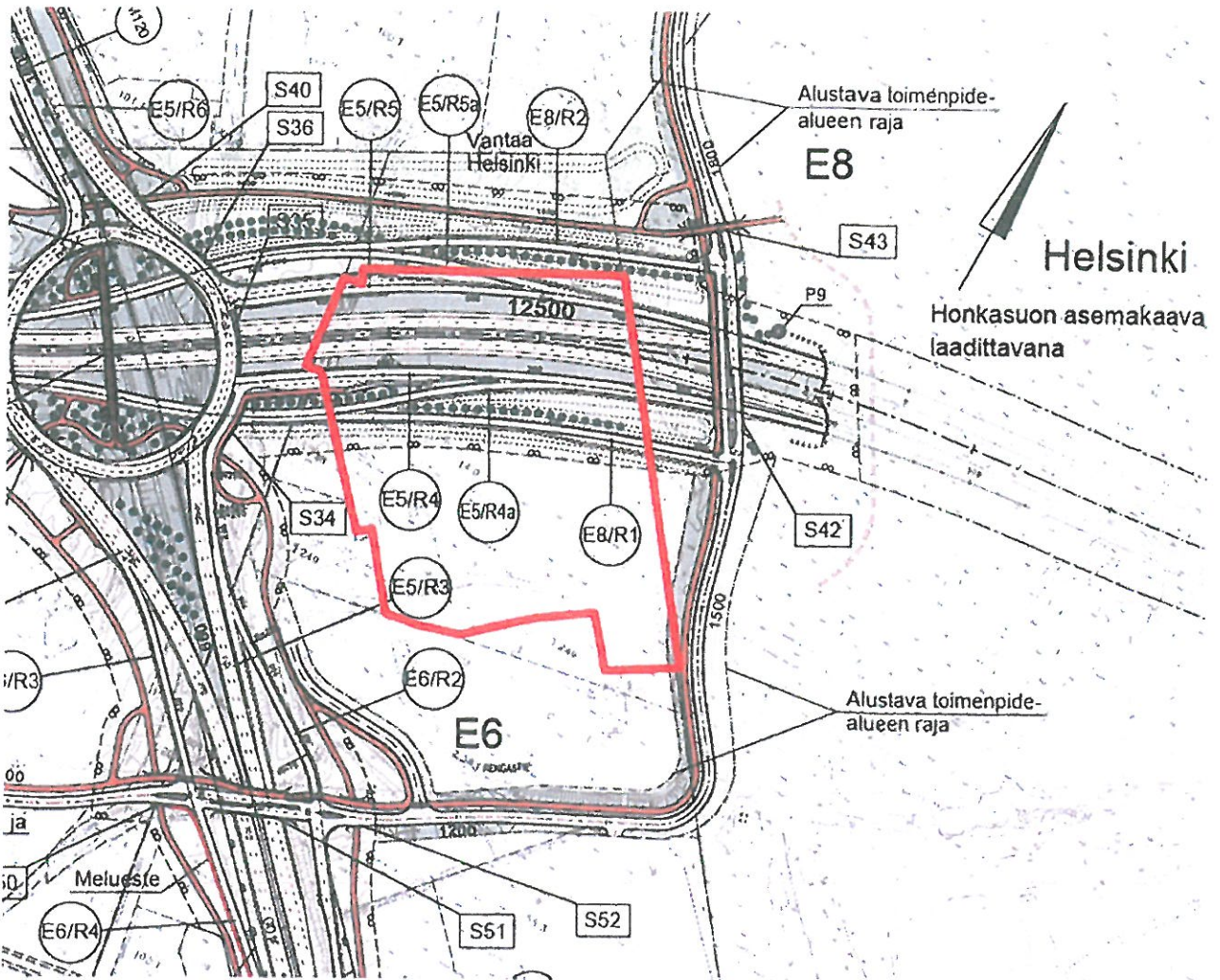
RUDUS OY
p.p.

XXXXXXXXXXXXXXXXXXXXX
XXXXXXXXXXXXXXXXXXXXX
—XXXXXXXXXXXXXXXXXXXXX—
Tuomo Joutsenoja

XXXXXXXXXXXXXXXXXXXXX
XXXXXXXXXXXXXXXXXXXXX
XXXXXXXXXXXXXXXXXXXXX
XXXXXXXXXXXXXXXXXXXXX
Ari Mantila



Liite 1: Rudus Oy:n omistaman kiinteistön sijainti



Koukkunen Taru

Lähettäjä: XXXXXXXX
Lähetetty: 27. kesäkuuta 2010 23:26
Vastaanottaja: Ksv Kaupunkisuunnitteluvirasto
Aihe: Kaupunkisuunnitteluviraston kirjaamo, muistutus: Yleissuunnitelma Kehä II välillä Turunväylä – Hämeenlinnanväylä

23.6.2010

Uudenmaan elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus
Kaupunkisuunnitteluviraston kirjaamo,
PL 2100,
00099 Helsingin kaupunki

28. 06. 2010

KAUPUNKISUUNNITTELU-
LAUTAKUNTAVIRASTO

Dnro 2010-681/641

Muistutus

Yleissuunnitelma Kehä II välillä Turunväylä – Hämeenlinnanväylä.
Hämeenlinnanväylän liittymäjärjestelyt ja Kaivokselan eritasoliittymän -
Hämeenlinnanväylän eritasoliittymän suunnitellut lisäkaistat ja
lisäramppi.

Suunniteltu Kaivokselan eritasoliittymä - Hämeenlinnanväylän
eritasoliittymäjärjestely ei anna yleissuunnitelmassa mahdollisuuksia
turvalliseen, terveelliseen ja tasapainoiseen elinympäristöön, se lisää
ympäristöhaittaa jo rakennetun ympäristön alueella, sekä se ei vaali
maisemaa ja luonnonarvoja. Lisäksi se tuhoaa asukkaiden virkistykseen
soveltuvat alueet Helsingin ja Vantaan kaupungin raja-alueen
välittömässä läheisyydessä.

Hämeenlinnanväylän liittymäjärjestely ja Kaivokselasta etelään päin on
suunnitelmassa liian laaja ja se tuo ajokaistat liian lähelle nykyisiä
asuinrakennuksia sekä kevyenliikenteen väylät asukkaiden puutarha-
alueelle Yhtiönkujalla sekä Palotielellä. Suunnitelma tuhoaa
vaikutuksellaan asuinkeivottomaksi Vantaan kulttuurikartoituksessa
luokituksen x saaneet asuinrakennukset.

Suunnitelmassa lisäkaistat ovat tuotu liian lähelle nykyisiä
asuinrakennuksia ja se tulee aiheuttamaan terveystarvian väylän ja
rampin välittömässä läheisyydessä asuville asukkaille, sen
aiheuttaman melusaasteen ja liikenteen aiheuttamien päästöjen takia.
Lisäkaistat vaikuttavat elinympäristöä erittäin paljon haittaavana
Yhtiönkujan, Palotien ja Tuoppikujan asukkaille. Yleissuunnitelma on
tuhoaa jo rakennetun asuinalueen asutuksen ja kulun virkistysalueelle
kuntien raja-alueella.

Kiinteistön omistajat (alueella Yhtiönkuja - Palotie - Laitilantie -
Tuoppikuja) eivät voi näinollen ilman kohtuutonta haittaa käyttää
omistamaansa maa-aluetta. Suunnitelma tuhoaa Yhtiönkujan, Palotien ja
Laitilantien asukkaiden asuin ympäristön, alueen ulkoilualueet ja sekä

virkistystoiminnan. Alueella on oma Kaarelan VPK (Kårböle FBK) eli vapaa palokunta (Palotie 5, 01610 Vantaa). Palokunta on perustettu vuonna 1948 ja se on erittäin merkittävä alueen asuville asukkaille. Aktiivinen palokunta tekee arvokasta työtä nuorisotyön aluella. Jos tämä yleisuunnitelma hyväksytään, on huomioitava, että sillä on myös erittäin laaja vaikutus alueen palveluihin ja varsinkin asuinpaikkaa lähellä tarjottavaan varhaiskasvatukseen kuntarajasta huolimatta.

Yleisuunnitelma ei ole ekologisesti kannattava, yleisuunnitelman tulisi huomioida yleisten kulkuvälineiden toimivuus asuinalueiden ja työpaikka-alueiden välillä. Tulevaisuuden kannalta ekologinen vaihtoehto on yleisen kulkuvälineverkoston kehittäminen alueella. Jos hanke katsotaan välttämättömäksi, se tulisi toteuttaa pienimuotoisena tiehankkeena (1+1 kaistaa) ja kestäväen aluekehityksen kannalta toteuttaa vain yleisiä kulkuvälineitä palvelevana.

Yleisuunnittelun tulisi antaa mahdollisuuksia turvalliseen, terveelliseen ja tasapainoiseen elinympäristöön, mutta suunnitelma ei näin laajana vastaa näitä suunnittelun periaatteita.

Kiinteistön omistana ja asianosaisena asumiseen ja muihin oloihin suunnitelman vaikuttaessa annan muistutuksen suunnitelmasta (maantielaki 27 §).

XXXXXXXXXXXX

Kiinteistö: XXXXXXXXXXX

01610 Vantaa

XXXXXXXXXX

Heinonen Jaana M

Lähetäjä: XXXXXXXX
Lähetetty: 24. kesakuuta 2010 12:39
Vastaanottaja: Ksv Kaupunkisuunnitteluvirasto
Aihe: Huomautus Kehä II:n yleissuunnitelmaan
Tärkeys: Suuri

24. 06. 2010

KAUPUNKISUUNNITTELU-
LAUTAKUNTA/VIRASTO

Dnro 2010-681/641

Uudenmaan elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus
Muistutus Kehä II:n yleissuunnitelmasta 26.5.2010 välillä Turunväylä-Hämeenlinnan väylä

1. Meluhaitat Korutien liittymän lähellä

Olen huolissani mahdollisista meluhaitoista, sillä suunnitelman mukaan tuo Kehä II:n jatke ei ole niin "katumainen" kuin joissain lehtikirjoituksissa on annettu ymmärtää. Myös arvioidut liikennemäärät ovat melko suuret joten – tunneleista huolimatta – pelkään meluhaittoja. Alueella on jo nyt (ainakin ajoittain) melko paljon lentomelua.

2. Hyöty kyseenalainen/liikenne

Epäilen onko tuo jatke todella tarpeellinen kun ottaa huomioon sen miten lähemmäs maantieteellisesti Kehä I ja Kehä III ovat esim. välillä *Konalantien ja Kehä I:n risteys / Vihdintien ja Kehä III:n risteys*. Siten Vihdintien ja Hämeenlinnantien välinen osuus Kehä II-tiestä ei välttämättä nopeuta raskaan liikenteen kulkua.

3. Hyöty kyseenalainen/Kuninkaantammi ym uudet asuinalueet;

Ihmettelen että onko tuo Kehätien jatke Hämeenlinnantielle todella tarpeen jotta voidaan rakentaa Hämeenlinnantien itäpuolen alueille. Jo nyt seutua halkoo tiheä tieverkko ja on virkistys- ja asuinrakennusmaan tuhlausta käyttää maata taas uuteen isoon tiehen. En myöskään näe miten tuota Kehä II-tietä voitaisiin koskaan jatkaa Hämeenlinnantieltä itään päin, niin tärkeitä luontoarvoja on pelissä mukana kyseisellä alueella (vaikka juuri sillä alueella Kehä I ja III ovat melko kaukana toisistaan): Haltialan aarnimetsä, Paloheinä, Vantaanjoen Pitkäkoski, Niskalankoski ja Ruutinkoski. Ja tuosta alueesta (Tuusulanväylän kohdalta) itään päin nykyisten kehäteiden välimatka on taas niin pieni maantieteellisesti, että maankäyttö uuteen kehätiehen on järjetöntä.

4. Motiivit arveluttavia? Ajattelu kaavamaista ja vanhanaikaista; vrt luontoarvot

Arvelen että joitakin suunnittelijoita yksinkertaisesti häiritsee se ettei Kehä II:ksi nimetty tie olekaan oikea Kehätie lännen ja idän välillä kuten nykyiset kehätiet. Mutta terveen maalais/kaupunkijärjen käyttö on tässäkin kohtaa suositeltavaa: Ihan maallikkona voisin esim suositella että Kehä II –tietä jatkettaisiin sen sijaan Turunväylältä koilliseen esim. Vihdintien ja Kehä III risteykseen niin että Kehä II:lta pääsisi helposti Kehä III:lle. Hieman samaan tapaan kuin mitä monet rekat käyttävät nyt Malminkartanontietä. Tiedän että Kehä II:n jatkamista on perusteltu juuri Malminkartanontien kaltaisten teiden rauhoittamisella, mutta koska en usko että tuo Kehä II:n jatke välillä Vihdintie – Hämeenlinnantie on tarpeeksi houkutteleva (ks kohta 2).

Koska tuolle Kuninkaankolmion alueelle rakennetaan kokonaisia uusia asuinalueita korostuu virkistysalueiden arvo entisestään. Siksi Mätäojan kosteikko olisi syytä säilyttää sellaisenaan. Tunneleista ja sillasta huolimatta tuon yhtenäisen alueen menetys olisi kohtuuton saavutettavaan hyötyyn nähden. Esim. Kilterinmäen aluetta on markkinoitu juuri luonnonläheisenä aluinalueena joka nojaa hyvin pitkälle junaliikenteeseen. Korutien liittymä ja Kehän jatke heti radan toisella puolella on jyrkässä ristiriidassa sen kanssa.

Toivon että päästäisiin pois autokeskeisestä ajattelusta jossa joka asuinalueen – ja jokaisen kauppakeskuksen eteen pitäisi päästä isoa tietä pitkin autolla. Mikäli suunnitelmissa painaa esim. Myyrmannin kauppioiden toiveet saada kehätien liittymä heitä lähelle (ja siten jatkaa vanhanaikaista automarket-trendiä) huomauttaisin että jo Kehäradan valmistuminen 2014 ja jo luvut parannukset M-radon juna-asemille lisäävät varmasti asiakkaiden määrää Myyrmannissa. Nykyisellään juna-asemalta ei ole helppoa eikä miellyttävää poiketa Myyrmanniin asioille.

5. Mätäojan arvo arkeologisena tutkimuskohteena.

Korutielle suunnitellun liittymän läheisyyttä ei ole tutkittu yhtä tarkasti kuin Kilterin aluetta, joka on jo kuuluisa arkeologisista aarteistaan.

Ystävällisin terveisin,

XXXXXX

24. 06. 2010

KAUPUNKISUUNNITTELU-
LAUTAKUNTA/VIRASTO

Dnro

2010-681/641

Uudenmaan elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskukselle

MUISTUTUS KEHÄ II:N YLEISSUUNNITELMASTA

Yleisesti

Kehä II on henkilöautoilua varten suunniteltu hanke, joka on ristiriitainen tämän päivän ilmasto-, liikenne- ja ympäristöpoliittisten tavoitteiden kanssa. Henkilöautoilun helpottaminen ja lisääminen edistää autoriippuvaisen yhdyskuntarakenteen kehittymistä. Yhteiskunnan resurssit olisi Kehä II:n jatkeen rakentamisen sijasta käytettävä joukkoliikenteen kehittämiseen ja yhdyskuntarakenteen eheyttämiseen erityisesti raideliikenteen varrelle. Kehä II -tyyppinen hanke on pitkän tähtäimen investointi. Mikäli tavoitteena on autoriippuvuuden vähentäminen ja hiilidioksidipäästöjen vähentäminen jopa 80 prosentilla vuoteen 2050 mennessä, yhteiskunta voi sijoittaa varansa huomattavasti tätä hanketta kaukonäköisemmin. Päästöjen vähentäminen edellyttää myös henkilöautoliikenteen vähentämistä.

Hankkeen ympäristövaikutusten arviointi on vanhentunut ilmastopoliittisten ja liikennepoliittisten tavoitteiden suhteen, sillä Kehä II:n vaihtoehtona ei ole käsitelty joukkoliikenneyhteyksien tehostamista ja liityntäpysäköintien lisäämistä paikallisjuna-asemien yhteyteen. Hankkeen suunnittelun yhteydessä ei ole myöskään otettu huomioon tietullien käyttömahdollisuuksia pääkaupunkiseudulla ja niiden vaikutusta liikenteeseen. Tuleva Marja-rata parantaa joukkoliikenneyhteyksiä itä-länsi-suunnassa. Kehä II:n sijaan tulisi ponnekkaasti täydentää poikittaisia joukkoliikenneyhteyksiä Jokeri 2:n edistämisellä. Kehä II:n jatkeen voisi ajatella palvelevan erityisesti pohjoisesta Hämeenlinnanväylää pitkin ja Myyrmäen alueelta kohti Keski-Espoota tai toiseen suuntaan suuntautuvaa työmatkaliikennettä. Nopea joukkoliikenneyhteys, jopa pikaratikka-tyyppinen linja, Myyrmäestä Kehä II:n suuntaisesti vastaisi tähän liikkumistarpeeseen jopa Kehä II:sta paremmin. Kehä II:n ei ole luontevasti joukkoliikenneväylä vaan pelkkä autoiluväylä, sillä esimerkiksi Myyrmäkeen bussien pitää kierrellä tieltä melkoisesti rampeja ja katuja pitkin. Yhteys Myyrmäestä länteen ei ole Kehä II:n myötä edes sujuvin mahdollinen. Nurmijärven suunnasta omalla autolla kohti Keski-Espoota tuleville paras ratkaisu olisi liityntäpysäköinti Marja-radnan varrella ja matkan jatkaminen julkisilla kulkuvälineillä.

Hankkeen arvellaan vähentävän päästöjä, kun liikenne sujuvoituu ja uusi yhteys on aiempaa lyhyempi. Arviossa ei kuitenkaan ole otettu huomioon sitä, lisääkö helpommaksi tehty liikenneyhteys autoilua entisestään ja sitä kautta päästöjä. Jos uudet väylät vähentäisivät päästöjä, niin päästöjenhän olisi pitänyt tällä logiikalla vähentyä kehäteiden ja moottoritiehankkeiden myötä. Todellisuudessa liikennehankkeet ovat johtaneet yhdyskuntarakenteen hajautumiseen ja liikenteen lisääntymiseen. Kehä II:nkaan osalta ei ole riittävästi arvioitu hankkeen yhdyskuntarakenteellisia vaikutuksia koko kaupunkiseudun tarkastelutasolla. Henkilöautoväylien rakentaminen saattaa edistää työmatka-autoilua ja hajarakentamista kehyskunnissa.

Hankkeen yhteiskuntataloudellisen hyötykustannussuhteen määrittäminen hankkeessa on tehty vanhakantaisesti pelkän liikenteen näkökulmasta. Tarkastelu on täysin puutteellinen maankäyttöön ja ihmisten elinympäristöön kohdistuvien vaikutusten arvojen suhteen. Hankkeen kustannuksina ei ole otettu huomioon tealueen peittämisen maan arvoa rakennus- tai virkistysalueena eikä ihmisten viihtyvyydelle aiheutuvia haittoja. On selvää, että väylän läheisyys vaikuttaa kielteisesti myös

LOS

lähialueen asuntojen arvoon. Hankkeen katsotaan tuovan aikahyötyjä liikenteen nopeutuessa, mutta ei oteta huomioon tieväylien läheisyydessä asuvien ihmisten ajan menetyksiä, kun ulkoiluun sopivia rauhallisia ympäristöjä pitää hakea aiempaa kauempaa. Jos aikahyöty liikenteessä on muutama minuutti, aikatappio ulkoilussa voi olla puoli tuntia.

Hankkeen vaikutusten arvioinnissa esitetään hankkeen pelkästään tukevan valtakunnallisten alueidenkäyttötavoitteiden toteutumista. Arviointi ei ole uskottava, sillä hankkeella on myös selvästi negatiivisia vaikutuksia autoriippuvuuden edistämisen kautta yhdyskuntarakenteeseen eheyteen ja tieliikenteen aiheuttamien häiriöiden kautta ihmisten elinympäristön laatuun ja eri väestöryhmien tarpeisiin. Huomattava osa pääkaupunkiseudun asukkaista - autottomat asutokunnat ja ne, jotka kulkevat arkimatkinsa pääosin jalkaisin, pyörällä tai julkisilla kulkuvälineillä - joutuvat maksamaan hanketta ja kärsimään sen aiheuttamista häiriöistä. On merkille pantavaa, että hankkeen aiemmissa vaiheista kerätty asukaspalaute on ollut 90-prosenttisesti kielteistä. Mikä joukkoliikennehanke kohtaa samanlaista vastustusta? – Ei mikään.

Luontovaikutukset

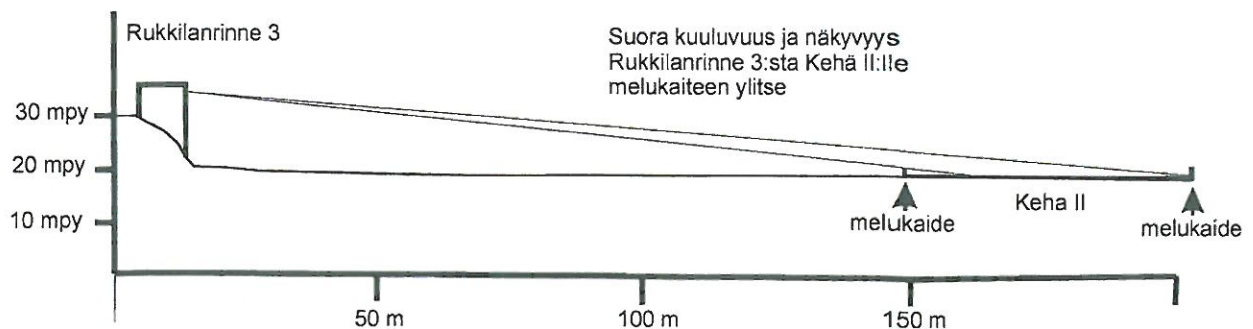
Mätäoanlaaksossa tavataan tällä hetkellä ainoana paikkana Suomessa äärimmäisen uhanalaista halavasepikkää, jota aiemmin on kutsuttu haapasepikäksi, mutta sittemmin laji on todettu erilliseksi kotoperäiseksi lajiksi, jollainen on esimerkiksi saimaannorppa. Yleissuunnitelman mukaan Mätäoan laakson alueella on lajin esiintymistä vuosina 2006 ja 2007 ja todettu, että havainnot keskittyvät purolaakson pohjoisosiin, eikä Kehä II linjauksen kohdalla ole lajia löydetty. Kehä II:sta tehdyssä ympäristövaikutusten arvioinnissa ei ole millään lailla arvioitu hankkeen vaikutuksia kyseiselle lajille. Tunnetaanko kyseistä lajia, sen esiintymistä alueella ja sen habitaattivaatimuksia riittävästi, jotta voidaan olla arvioimatta väylän ja sen rakentamisvaiheen vaikutuksia lajin kannalta? Puutteellisesti tunnettujen uhanalaisten lajien tutkimusohjelmassa 2009-2016 halavasepikkä on vasta nyt yhtenä tutkimuskohteena.

Meluntorjunta Korutien kohdalla

Esitetty meluntorjunta Korutien-Ojamäentien osuudella ei ole riittävä. Tunnelin suuaukolta radan itäpuolella melua kantautuu koko suuaukon korkeudelta. Tunnelin suuaukko lienee noin 22-24 metrin korkeudella merenpinnasta. Meluntorjunta edellyttää melusuojuuksia ei vain Korutien varteen vaan myös ramppien viereen, muuten melu leviää laajalta koko laaksoon.

Maasto nousee tielinjalta etelään päin kohti Rukkilarinnettä nopeasti, jolloin esitetyt 2,5 m ja 3 m korkeat meluaidat ja 1,7 m/1,1 m korkeat melukaiteet eivät ole tarpeeksi korkeita. Kun tiealueen leveys rampeineen on noin 50 metriä, melu pääsee kulkeutumaan esteettä osalta tiealueesta liian matalaksi jäävän meluaidan yli. Kehä II kulkee Mätäoan sillan länsipuolella noin 19 metrin korkeudella merenpinnasta. Rukkilarinne 3:n talojen ylärinteen puolella maanpinta on noin 29 metriä merenpinnasta ja talojen ylimpien kerrosten ikkunat ovat puolestaan noin 34 metriä meren pinnasta. Näkyvyys ja kuuluvuus suurelle osalle vajaan 150 metrin päässä olevasta tiealueesta on täysin esteetön. Jotta meluaita olisi riittävä, sen tulisi olla kyseisessä kohdassa noin 5 m korkea. Näin korkea aita saattaa olla maisemallisesti ikävä, mutta tiealue on kuitenkin monin verroin ikävämpi.

Poikkileikkauskuva Rukkilanrinneestä Kehä II:n linjalle Mätäojan länsipuolella enne siltaa:



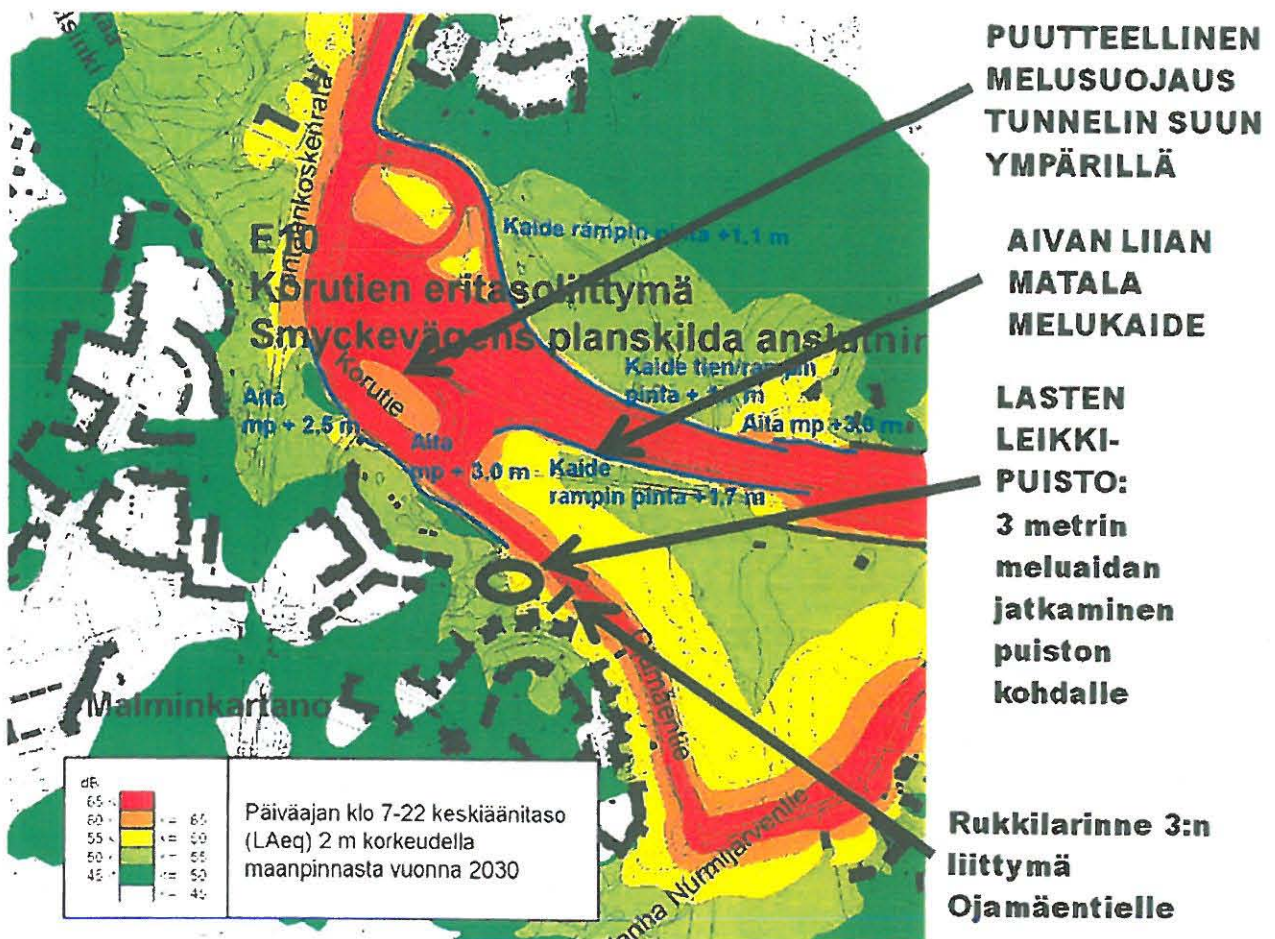
Poikkileikkauksen paikka:



Melukartassa tielinjan sijainti ja tiealueen leveys poikkeaa Mätäojan länsipuolella ennen ojan ylittävää siltaa varsinaisesta yleissuunnitelmakartasta, jossa tiealue on rampeineen leveämpi. Herää kysymys, onko meluselvitys tehty viimeisimmän tielinjauksen perusteella.

Meluaikaa Korutien/Ojamäentien eteläpuolelle tulisi harkita jatkettavaksi suunnitelmassa esitetystä noin 50 metriä itään päin aina Rukkilanrinne 3:n pihaliittymään saakka, joka tulee jättää avoimeksi. Nyt aidattoman osuuden viereen jää suosittu lasten leikkipuisto.

Melulaskelmat on ilmeisesti tehty mitoitussuorituksen mukaan. Vihdintien itäpuolella mitoitussuoritus on 60 km/h, mikä on erinomaisen hyvä asia. Voidaanko kuitenkin olla varmoja, että nopeusrajoitus olisi hankkeen toteuduttua 60 km/h ja että sitä myös noudatetaan? Jos osalla tiestä ajetaan 80 km/h, niin moni autoilija jatkaa samaa vauhtia myös 60 km/h-alueella. Tielle olisikin saatava automaattinen liikenteenvalvonta useampaan kohtaan. Tähän pitäisi sitoutua jo yleissuunnitelmavaiheessa, jos melulaskelmatkin tehdään silloin. Jos tien todelliseksi nopeudeksi määrätään tai asettuu 70 km/h, 80 km/h tai peräti enemmän, melulaskelmat ja melusuojaus pitäisi tehdä niiden perusteella uudestaan. Tällöin haitta lähiasutukselle ja virkistysmahdollisuuksille olisi huomattavasti esitettyä suurempi.



Maisema

Yleissuunnitelman mukaan "Väyläarkkitehtuurin tavoitteena on luonteva ja vähän häiriötä aiheuttava Kehä II:n, eritasoliittymäkokonaisuuksien sekä muiden tie- ja katujärjestelyjen sovittaminen kaupunkirakenteeseen ja luonnonympäristöön." Mätäojan laakson kohdalla tämä tavoite ei toteudu lainkaan, kun tie ja sen rampit tuhoavat laakson maisemalliset ja virkistyselliset arvot.

Helsingissä 24.6.2010

,XXXXXXXX

Koukkunen Taru

Lähetetty: XXXXXXXXXXXX
Lähetetty: 24. kesäkuuta 2010 15:57
Vastaanottaja: Ksv Kaupunkisuunnitteluvirasto
Aihe: Muistutus Kehä II:n yleissuunnitelmasta
Liitteet: Rehunen_Keha2_muistutus.doc

Hei!

Liitteenä muistutukseni Kehä II:n yleissuunnitelmasta.

T: XXXXXXXXXXXX

24-06-2010

DNRO 1330/2010QUUD/9

Muistutus koskien

Kehä II:n yleissuunnitelmaa

Yleissuunnitelma Kehä II välillä Turunväylä - Hämeenlinnanväylä

Pyöräilijöiden tarpeista, yleistä

Kehä II:n kaltaiset autoliikenteen valtaväylät toimivat usein myös pyöräliikenteen pääväylinä, vaikka monesti pyöräilijät voivatkin käyttää autoilijoiden kannalta hankalia tai mahdottomia yhteyksiä puisto- ja asuinalueiden läpi. Läheskään aina nämä sivukadut eivät täytä työmatkaliikenteelle asetettuja sujuvuuden ja laadun vähimmäiskriteereitä, minkä vuoksi pyöräliikenteelle tulee tarjota käteviä yhteyksiä myös autoliikenneväylien yhteyteen.

Valitettavan usein sujuvan pyöräliikenteen edellytykset kuitenkin unohdetaan näiden väylien rakentamisessa. Liittymäalueilla joutuu kiertelemään moninkertaisen matkan päästäkseen suoraan eteenpäin ja peräkkäisten yli- ja alikulkujen aiheuttamat kohtuuttomat korkeuserot ja erityisesti mäkien jyrkkyys tekevät työmatkan taittamisesta normaalikuntoisille mahdotonta. Tiet tulee rakentaa kaikille kansalaisille, ei ainoastaan kuntoradaksi kovakuntoisimmille. (Ks. myös Kevyen liikenteen suunnittelu, 1998)

Varoittavista esimerkeistä räikeimpinä ja pyöräilijän kannalta nöyryyttävimpinä voidaan mainita Helsingin Hakamäentie hiljattain valmistuneen remontin jälkeen sekä Espoossa nykyinen Kehä II Turunväylän ja Olarin liittymän välillä.

Aiemmin tehdyt virheet voidaan välttää Kehä II:n jatkosuunnittelussa.

Korjaus- ja parannusehdotuksia koskien pyöräliikenteen tarpeita

Kehä II:n suunnitelmassa erityisiä ongelmakohtia ovat Vihdintien, Hämeenlinnanväylän ja Turunväylän liittymät.

Nykytilanteessa Vihdintien varrella kulkee suora pyörätie, mutta suunnitelman mukaan pyöräilijä pääsisi tulevaisuudessa eteenpäin ainoastaan monen mutkan ja ilmeisen jyrkkien nousujen ja laskujen kautta. Suunnitellun liittymäalueen eteläpuolella pyörätie kulkee nykytilanteessa Vihdintien itäpuolella, kun taas liittymän pohjoispuolella on siirryttävä Vihdintien länsipuolelle. Tämän siirtymän sujuvuuteen tulee kiinnittää huomiota.

Hämeenlinnanväylän varrella Taivaltien päässä pyörätien mutkaisuus vaikeuttaa pohjois-eteläsuuntaista työmatkaliikennettä. Pyöräliikenteen reittejä suunniteltaessa yhteydet tulee nähdä kokonaisuutena keskeisiä asuin-, työpaikka- ja palvelukeskittymiä yhdistävänä verkostona eikä irrallisina tiettyyn suunnittelualueeseen kytkettyinä patkinä.

Kehä II:n jo valmiilla osuudella Turunväylän liittymässä pyöräliikenne on ohjattu kiertotielle. Päästäkseen suoraan eteenpäin esimerkiksi Turuntielle joutuu pyöräilijä kiertämään Klovinpellontien, Nihtisillan ja Kutojantien kautta. Pyörätie kulkee liittymän eteläpuolella jo nykytilanteessa korkealla kallion päällä, mistä tien jatkaminen onnistuu luontevasti ilman korkeuseroja suoraan liittymäalueen yli. Hiidenkallion tunnelin kohdalla pyörätie voi kulkea kallion ohi tai yli, mutta kuitenkin siten, että liian suuria korkeuseroja pyritään välttämään.

Suurin osa suunnitelman pyöräreiteistä on vilkkaita pääväyliä, joilla pyörä- ja jalankulkuliikenteen yhdistäminen samalle väylälle johtaa liikenneturvallisuutta heikentäviin tilanteisiin. Tärkeimmillä osuuksilla pyörätie ja jalkakäytävä tulee erottaa toisistaan. Tämä parantaa liikenneturvallisuutta, pyöräliikenteen sujuvuutta sekä jalankulkijoiden viihtyisyyttä. Ajouradan ylityskohdissa pyörätien kohdalle on suojatien sijasta merkittävä pyörätien jatkeet. Lisäksi perusteettomat reunakivet voidaan pyörätien jatkeen kohdalla jättää asentamatta.

Monimutkaisissa risteys- ja liittymäpaikoissa pyöräilijöille ja jalankulkijoille tulee olla selkeät opasteet.

Pyöräilijöiden tarpeet on helpointa selvittää kuvittelemalla kartalla kaikki mahdolliset ajosuunnat ja reitit, joita pyöräilijä mahdollisesti käyttää eri suunnista tullessaan. Suunnittelija voi näin tarkistaa onko suunnitelmiin jäänyt kohtia, joissa sujuva pyöräily tai liikennesääntöjen mukainen eteneminen vaikeutuu tai estyy.

Annamme mielellämme apuamme koskien suunnitelmaa ja sen yksittäisiä ratkaisuja.

Helsingissä 23.6.2010

Helsingin Polkupyöräilijät ry

Petri Sipilä
Puheenjohtaja

Timo Hast
Liikennetyöryhmä

Helsingin Polkupyöräilijät ry (HePo)
PL 81
00531 HELSINKI

www.hepo.fi

24 -06- 2010

DNRO 1330 /2010/JUD/ 9

Halonen Mikko T

Lähetetty: Kirjaamo [kirjaamo@liikennevirasto.fi]
Lähetetty: 23. kesäkuuta 2010 10:48
Vastaanottaja: TE Uusimaa Kirjaamo
Aihe: VL: Helsingin Polkupyöräilijät - Muistutus koskien Kehä II yleissuunnitelmaa

Välitän Liikennevirastoon tulleen viestin.

T:Maili And/asiakaspalvelu.

Lähetetty: Petri Sipilä / Helsingin polkupyöräilijät []
Lähetetty: 23. kesäkuuta 2010 10:38
Vastaanottaja: Kirjaamo
Kopio: info@hepo.fi
Aihe: Helsingin Polkupyöräilijät - Muistutus koskien Kehä II yleissuunnitelmaa

Liitteenä Helsingin Polkupyöräilijät ry:n muistutus koskien Kehä II yleissuunnitelmaa.

Terveisin

Petri Sipilä
puheenjohtaja / chairman
Helsingin Polkupyöräilijät ry (HePo) / Helsinki Cyclists
PL 81, 00531 HELSINKI, FINLAND