



18.11.2016

RAIDE-JOKERIN LIIKENNESUUNNITELMAT

Hankenrot 4724_2, 4724_4, 0563_9
HEL 2016-006611, HEL 2016-012380, HEL 2016-012370

SISÄLLYS

Liikennesuunnitelmat kommentoitavana Raide-Jokerin verkkosivuilla 25.10.2016 - 6.11.2016

Esitetyt mielipiteet

Raide-jokerin liikennesuunnitelmat olivat julkisesti kommentoitavana 25.10.2016-6.11.2016 Raide-jokerin verkkosivuilla. Lisäksi suunnitelmiin oli mahdollista tutustua info- ja näyttelytila Laiturilla. Nähtävillä olostu tiedotettiin Raide-Jokerin verkkosivuilta ja sähköisellä uutiskirjeellä sekä kaupunkisuunnitteluviraston sosiaalisen median kanavissa. Verkossa jätettiin 20 kommenttia, ja osa mielipiteistä synnytti keskustelua vastaajien kesken.

Suurin osa mielipiteistä oli huomautuksia tai parannusehdotuksia selkeästi määritelyihin kohtiin. Nämä mielipiteet on käsitelty alla liikennesuunnitelmapiirustuksittain. Jotkin mielipiteet koskivat koko hanketta tai liikennejärjestelyjä yleisemmin. Näihin on vastattu kootusti alla.

Lisäksi Helsingin polkupyöräilijät ry:ltä saatiin kirjallinen kommentti, josta järjestettiin erillinen neuvottelu 9.11. Kommenttien ja neuvottelun perusteella on tehty vähäisiä korjauksia suunnitelmien pyöräliikenteen järjestelyihin. Kommenttiin sisältyi lisäksi periaatteellisempia kannanottoja sekä sellaisia asioita, jotka välitetään huomioitaviksi katusuunnittelussa ja muussa Raide-Jokerin jatkosuunnittelussa.

Liikennesuunnitelmat perustuvat pääosin Raide-Jokerin hankesuunnitelman rata-suunnitelmiin, joita esiteltiin useita kertoja vuoden 2015 aikana. Saatu palaute huomioitiin hankesuunnitelmaa laadittaessa. Hankesuunnitelmavaiheen vuorovaikutusta on esitelty tarkemmin hankesuunnitelman raportissa.

Koko hanketta koskevat mielipiteet

Muutamissa mielipiteissä tuotiin yleisellä tasolla esiin, että suunnitelmissa jätetään liian vähän tilaa autoliikenteelle ja kritisoitiin, ettei raitioteiden suunnittelussa huomioida riittävän pitkällä tähtäimellä ajoneuvotekniikan kehittymisen vaikutuksia liikkuamiseen tulevaisuudessa. Joissakin kommentteissa kyseenalaistettiin erityisesti liikennesuunnitelmiin liittyvien pyörätiejärjestelyjen mielekkyyttä.

Yhdessä mielipiteessä esitettiin huoli raitiotien keskinopeudesta, joka olisi hitaampi kuin nykyisen bussilinjan keskinopeus.



18.11.2016

Vastine:

Liikennesuunnitelmat perustuvat Helsingissä ja seudulla hyväksytyihin liikennejärjestelmän ja liikenteen suunnitteluperiaatteisiin. Tiivistyvässä kaupungissa liikennejärjestelmän tehokkuutta on kasvatettava, jotta kasvavaan liikkumisen tarpeeseen voidaan vastata. Pääsääntöisesti suunnitelmissa on säilytetty nykyiset autoliikenteen kaistamäärät ja nykyistä vastaava välityskyky.

Raide-Jokerin keskinopeus ja pysäkkien määrä vastaavat pitkälti linjan 550 keskinopeutta. Espoossa Raide-Jokeri kulkee osittain kaupunkirakenteen sisällä Kehä I:n sijaan, jolloin linjanopeus on hieman alhaisempi. Vastaavasti kävelymatkat pysäkeille lyhentyvät. Raide-Jokeria koskevassa liikennesuunnittelussa tavoitteena on mahdollisimman sujuva ja häiriötön kulku hankesuunnitelmassa valitun linjauksen ja pysäkkien sijaintien puitteissa.

Paaluväli 14 100 - 15 180: Patterimäen ympäristö ja Pitäjänmäentien länsiosa

Mielipiteissä toivottiin Pajamäentien alkupään bussipysäkkien säilyttämistä ja Pajamäentien ylittävän suojatien siirtämistä lähemmäs Pitäjänmäentietä. Lisäksi toivottiin Pitäjänmäentien tammien säilyvän mahdollisimman suuressa laajuudessa sekä alueen viher- ja ulkoilualueiden kokonaisuuden säilyttämistä yhtenäisenä.

Yhdessä mielipiteessä ehdotettiin raitiotien linjaamista Pajamäen läpi tunnelin sijaan.

Vastine:

Pajamäentien liittymän ympäristön pysäkit on keskitetty Pitäjänmäentielle, johon muodostuu vaihtopaikka Raide-Jokeriin. Nykyinen Takkatien pysäkki sijaitsee erittäin lähellä säilyviä pysäkkejä ja olisi vaikeaa sovittaa yhteen Raide-Jokerin ja pyöräliikenteen järjestelyjen kanssa.

Pajamäentien pysäkkiparin poistaminen on perusteltua bussiliikenteen sujuvoittamiseksi, koska suunnitelman mukaiset lähimmät pysäkit ovat hyvin lähellä ja HSL:stä saadun tiedon mukaan pysäkeillä on hyvin vähän käyttäjiä (alle 1 nousu per lähtö).

Pysäkkimuutokset on suunniteltu yhteistyössä HSL:n kanssa.

Pajamäentien ylittävä suojatie on tässä vaiheessa esitetty nykyisen suojatien kohdalle. Pajamäen alueelle on vireillä asuntorakentamista mahdollistava asemakaavan muutos, jonka yhteydessä tulevat tonttiliittymät ja suojatien paikka tarkentuvat.



18.11.2016

Pitäjänmäentien tammipuuri on tavoitteena säilyttää mahdollisimman pitkälle. Patterimäen länsipuolella raitiotien linjausta on hankesuunnitelmassa siirretty aikaisempaa pohjoisemmaksi, jotta yhtenäinen virkistysalue säilyisi mahdollisimman laajana.

Pajamäen kautta kulkevaa linjausvaihtoehtoa tarkasteltiin Raide-Jokerin alustavaa yleissuunnitelmaa laadittaessa 2008–2009. Vaihtoehdosta luovuttiin, koska Pajamäentie on liian kapea raitiotien omien kaistojen järjestämiseksi ja Pajamäen länsipuolella linjaus vaatisi korkeuserojen takia suuren penkereen keskelle virkistysaluetta.

Paaluväli 15 180 - 16 300: Pitäjänmäentien itäosa

Pitäjänmäentielle toivottiin suojatietä valo-ohjatuksi muuttuvaan Vanhan Viertotien risteykseen Höyläämötien risteyksestä poistuvan suojatien tilalle. Lisäksi toivottiin Pitäjänmäentien kaikkien tammien säilyttämistä.

Pitäjänmäentieltä Talin tenniskeskukselle lähtevän raitin säilyttämistä pyydettiin.

Vastine:

Pitäjänmäentien ylittävä suojatie olisi jalankulun kannalta toivottava. Suojatie olisi kuitenkin raitiotien takia valo-ohjattava ja pitkän yksiosaisen suojatien ohjaus heikentäisi autoliikenteen välityskykyä merkittävästi. Jalankulkijoiden odotusajat muodostuisivat myöskin pitkiksi raitioliikenteen etuuksien takia. Suojatien ja alikulun välinen matka on alle 400 metriä, mikä on hyväksyttävissä pääkadulla.

Talin tenniskeskukselle johtava raitti säilyy. Kyseessä oli puute suunnitelman taustakartassa. Lopullisessa suunnitelmakartassa asiaa on selvennetty.

Paaluväli 16 300 - 16 900: Eliel Saarisen tien länsiosa

Useissa mielipiteissä kritisoitiin Eliel Saarisen tien muuttumista yksikaistaiseksi ja toivottiin kahta kaistaa suoraan kulkeville jo ensimmäisissä liikennevaloissa ennen liikenneympyrää. Kommenteissa nousi huoli Etelä-Haagasta purkautuvan autoliikenteen ruuhkautumisesta järjestelyn vuoksi. Tilaa lisäkaistoille saisi kommenttien mukaan pyörä- ja pysäköintikaistoista sekä ympäröivistä viheralueista.

Vastine:

Eliel Saarisen tien kaista- ja järjestelymuutokset eivät käytännössä vähennä autoliikenteen välityskykyä Vihdintien kiertoliittymään saavuttaessa. Vihdintien rinnakkaiskadun liittymässä Eliel Saarisen tien suuntaiselle autoliikenteelle voidaan antaa niin paljon enemmän vihreää kuin Vihdintien kiertoliittymään liikeyttäessä, että yksi kaista riittää täyttämään molemmat kiertoliittymään saapuvat kaistat. Osaltaan



18.11.2016

tähän vaikuttaa se, että rinnakkaiskadun liittymä on nykyistä kauempana kiertoliittymästä. Tällöin rinnakkaiskadun liittymän ja kiertoliittymän väliin mahtuu kiertoliittymän vihreän valon kestoja vastaava määrä autoja.

Paaluväli 17 700 - 18 600: Eliel Saarisen tien itäosa

Eliel Saarisen tien ja Aino Acktén tien kiertoliittymän osalta kysyttiin, mihin siirtyy linjan 51 pysäkki Eliel Saarisen tien ja Aino Acktén tien kiertoliittymän jälkeen itään päin ajettaessa. Lisäksi pyöräpysäköintiä Eliel Saarisen tien itälaidalla pidettiin tarpeettomana ja vaarallisena, koska se on sijoitettu jalkakäytävälle erilleen pyörätiestä.

Eliel Saarisen tien kaksisuuntaisen pyörätien suunniteltua 2,5 m leveyttä ei pidetty riittävänä ja kysyttiin, voiko sen säilyttää 3 m leveänä. Asiaa käsiteltiin myös Helsingin polkupyöräilijät ry:n kirjallisessa kommentissa.

Hämeenlinnanväylän pysäkin kohdalla etelänpuoleista pyörätietä pidettiin ahtaassa tilassa tarpeettomana, koska pyörätie ei jatku Eliel Saarisen tien suuntaan. Lisäksi ehdotettiin, että Pirkkolantien idän suunnan bussipysäkki yhdistetään raitiovaunupysäkin lännen suunnan laituriiin, jolloin vaihto lyhenee ja pysäkki on sillan alla suojassa.

Vastine:

Linjan 51 pysäkki on lisätty ajoratapysäkinä nykyiselle paikalleen. Pyöräpysäköintiä on samalla siirretty lähemmäksi pyörätietä.

Eliel Saarisen tien kaksisuuntainen pyörätie pyritään säilyttämään mahdollisimman pitkältä matkalta 3 metriä leveänä. Muutosta ei kuitenkaan kaikilta osin tehdä liikennesuunnitelmaan, vaan tarkka leveys ratkaistaan katusuunnittelussa, kun raitiotien yksityiskohtainen geometria ja pylväiden tilantarve ovat varmistuneet.

Eteläpuolen pyörätie Hämeenlinnanväylän pysäkin kohdalla liittyy pysäkin jälkeen alkavaan puistoraittiin ja Hämeenlinnanväylän suuntaisiin yhteyksiin. Pyörätie on eroteltu pysäkin kohdalla, koska pysäkkiin liittyy runsaasti jalankulkua. Bussipysäkki on siirretty pois sillan alta, jotta pysäkkitasku voidaan säilyttää. Ajoratapysäkkejä pian risteysten jälkeen pyritään välttämään.

Paaluväli 18 600 - 19 200: Pirkkolantie keskuspuistossa

Raide-Jokeri kulkee kohdassa Keskuspuiston läpi, minkä vuoksi toivottiin väylän pitämistä mahdollisimman kapeana. Eteläpuolen raitin tarpeellisuus kyseenalaistettiin ja sen linjausta kritisoitiin. Erityisesti kiinnitettiin huomiota uurnalehdon länsipuoleen, jossa Pirkkolantien varressa on Haaganpuro, vanhaa metsää ja kartoitet-



18.11.2016

tu liito-oravayhteys. Toivottiin, että puita kaadetaan vain ehdottomasti tarpeellinen määrä.

Vastine:

Keskuspuiston läpi kulkeva osuus on suunniteltu mahdollisimman kapeaksi huomioiden raitiotien sujuvuus. Katualue on kuitenkin haluttu jäsenellä visuaalisesti useampaan osaan leveysvaikutelman rajoittamiseksi, minkä takia raitiotien ja ajoradan välissä on varattu tilaa puille. Eteläpuolen perustuu voimassa olevaan asemakaavaan. Raittia ei kuitenkaan välttämättä toteuteta Raide-Jokerin yhteydessä ja sen linjausta on mahdollista tarkentaa. Raitiotie ja siihen liittyvät järjestelyt tul-laan Keskuspuistossa rakentamaan mahdollisimman pitkälle ympäristöä säästään.

Paaluväli 19 200 - 20 100: Pirkkolantie–Pirjontie

Epäiltiin, ettei Pirkkolantien pohjoisreunalta ei pääse kääntymään polkupyörällä Metsäpurontielle muuten kuin taluttamalla suojatien yli.

Pirjontien ja Pakilantien kiertoliittymän osalta huomautettiin, että Pirjontien kaksi-suuntaisen pyörätien liittymäkulma Pakilantiehen on väärä. Pakilantielle oikealle kääntyvien pyöräilijöiden tulisi ajaa kiertoliittymässä vastapäivään, mutta liittymiskulma ohjaa heidät ajamaan väärään suuntaan.

Vastine:

Pirkkolantien pohjoisreunalta on mahdollista kääntyä polkupyörällä Metsäpurontielle ryhmittymällä Viidenrajan tien suuntaisen autoliikenteen mukaan ajoradalle.

Pirjontien pyörätien liittymiskulma Pakilantien kiertoliittymään on ongelmallinen, mutta käytettävissä oleva tila ei salli merkittävästi parempaa ratkaisua.

Paaluväli 31 000 - 32 300: Maaherrantien itäosa

Vantaanjoen ylittävän vanhan sillan purkamista harmiteltiin ja kysyttiin, onko vanhan sillan säilyttäminen pyöräily- ja kävelysiltana mahdollista. Sillalla todettiin olevan esteettistä ja rautatiehistoriallista merkitystä.

Veräjämäkeen toivottiin parempia kulkuyhteyksiä pysäkillä erityisesti Aidasmäen-tieltä Maaherrantielle, jossa kuljetaan jyrkkärinteisen metsäkaistaleen läpi. Koh-taan toivottiin hoidettua kävelyraitia.

Vastine:

Raitiotien sijainti Maaherrantien korkealla ratapenkalla edellyttää nykyisen Van-taanjoen ylittävän sillan korvaamista, koska rata ei käytännössä pysty kiertämään



18.11.2016

nykyistä siltaa. Korvaavaan siltaan on hankesuunnitelmassa alustavasti suunniteltu ristikkorakenteita muistumana nykyisestä sillasta. Sillan suunnitelmat tarkentuvat Raide-Jokerin jatkosuunnittelussa.

Liikennesuunnitelmassa on tässä vaiheessa esitetty pääasiassa välttämättömät järjestelyt Raide-Jokerin ja baanin liittämiseksi nykyiseen katu- ja raittiverkkoon. Yhteyksien parantamista Veräjämäentien suunnasta pysäkillä voidaan tutkia jatkossa.

Paaluväli 32 900 - 33 860: Viikin keskus

Tiedusteltiin, onko Viikin kampuksella oleville mittalaitteille raitiotiestä mahdollisesti syntyvät sähkömagneettiset häiriöt huomioitu suunnittelussa.

Vastine:

Viikin kampuksen mittalaitteet tullaan huomioimaan erityiskohteena Raide-Jokerin jatkosuunnittelussa ja etsimään tarvittavat ratkaisut häiriöiden ehkäisemiseksi.

Tiedostonimi: Vuorovaikutusraportti Raide-Jokeri liikennesuunnitelmat.doc
Hakemisto: Y:
Malli: Q:\O2K7\Työryhmämallit\virasto\kkk3_kirje_su.dotm
Otsikko: Vuorovaikutusraporttipohja ohjeineen Kslk, luonnosvaihe
Aihe:
Tekijä: LeppaPaM
Avainsanat:
Kommentit:
Luontipäivä: 8.11.2016 8:49:00
Version numero: 42
Viimeksi tallennettu: 18.11.2016 11:07:00
Viimeksi tallentanut: Lauri Kangas
Kokonaismuokkausaika: 509 minuuttia
Viimeksi tulostettu: 22.11.2016 16:32:00
Viimeisestä täydestä tulostuksesta
Sivuja: 6
Sanoja: 1 341 (noin)
Merkkejä: 10 864 (noin)