

18.5.2020

VUOROVAIKUTUSMUISTIO

Ma403-35

# Koskelantien kadunylitysjärjestelyjen periaatesuunnitelma

## Palautteet periaatesuunnitelmasta

Koskelantien kadunylitysjärjestelyjen periaatesuunnitelma on ollut esillä Kerro kantasi - palvelussa 24.2.–22.3.2020. Kuuleminen keräsi yhteensä 160 kommenttia, eli aihe on selvästi koettu merkittäväksi. Lisäksi suunnitelmaa on esitelty Uutta Keski-Helsinkiä - asukastilaisuudessa Käpylän peruskoululla 27.2.2020, ja yksittäisiä viestejä on saapunut kaupungin palautejärjestelmän kautta.

Saatu palaute on ollut pääosin rakentavaa. Enemmistö mielipiteistä suhtautuu esitettyyn suunnitelmaan kriittisesti, joten annetut kehitysehdotukset huomioidaan mahdollisuuksien mukaan jatkosuunnittelussa. Tähän muistioon on kerätty tiivistelmä palautteessa toistuvista teemoista ja vastattu niihin liikennesuunnittelun näkökulmasta.

### **Palaute:**

Esitetty ratkaisu ei vastaa strategisia tavoitteita, joiden mukaan jalankulku asetetaan liikennesuunnittelussa etusijalle.

### **Vastaus:**

Kulkumuotojen priorisointi on tehty kaupunkistrategian tasolla. Pääkaduilla jalankulkua ei kuitenkaan ole tarkoituksenmukaista suosia ehdoitta. Toisin kuin alemmalla katuverkolla, missään nähtävissä olevassa tilanteessa jalankulku ei tule muodostamaan suurta osuutta liikennemäärästä kokonaisuutena. Autoliikenteen verkolla pyritään pitämään selkeä hierarkia, jossa pääkatu on aina sujuvin ja houkuttelevin reitti. Tämä parantaa myös jalankulun olosuhteita kaikkialla muualla.

Jalankulun yhteyksien pääkadun poikki tulee olla suorina ja turvallisia, mutta miellyttävät kävelyreitit kulkevat pääsääntöisesti pienempiä tonttikatuja ja puistoraitteja pitkin. Turvattomien suojateiden olemassaolo ei myöskään palvele kaikkien jalankulkijoiden etua, varsinkaan lasten ja liikkumisesteisten.

## VUOROVAIKUTUSMUISTIO

**Palaute:**

Suojateiden mahdollinen turvattomuus johtuu siitä, että autoilijat eivät noudata liikennesäntöjä. Esitetty ratkaisu rankaisee syytöntä osapuolta.

**Vastaus:**

Tämä valitettavasti pitää tavallaan paikkansa. Suuressa osassa tilastoiduista henkilövahinko- onnettomuuksista esiintyy ns. giljotiiniefekti, jossa yhdellä kaistalla kuljettaja on asianmukaisesti pysähtynyt väistämään jalankulkijaa, mutta viereisellä kaistalla ei. Juridinen vastuu tilanteessa on selvä, mutta se ei vähennä törmäyksen seurauksia. Liikenneympäristöstä pyritään suunnittelemaan sellaista, että liikennesääntöjen noudattaminen olisi luonnollista.

Valo-ohjaamattomat suojatiet eivät toimi jalankulkijan näkökulmasta tähän tapaan, sillä väistämissääntöä ei noudateta läheskään aina. Kaupunki voi tehokkaimmin pienentää onnettomuusriskiä poistamalla suojatien, jolloin vastaavaa sokeaa pistettä ei pääse syntymään. Ajatusta on avattu laajemmin raportissa *Jalankulkijoiden kadunylitysjärjestelyjen suunnitteluperiaatteet*, jonka kaupunkiympäristölautakunta on hyväksynyt ohjeellisena noudatettavaksi 10.12.2019 (<https://dev.hel.fi/paatokset/asia/hel-2019-009954/kylk-2019-36/>).

Katu on edelleen täysin laillista ylittää samasta kohdasta, mutta se tulee tehdä omalla vastuulla sopivalla hetkellä. Uusien periaatteiden keskeisimpiä muutoksia entiseen käytäntöön on, että useamman samansuuntaisen ajokaistan yli ei enää toteuteta suojateitä, jotka on osoitettu vain liikennemerkein ja tiemerkinnoin.

**Palaute:**

Koskelantiellä on myös paikallisia asukkaita ja yrityksiä. Kadun yli pitää päästä kulkemaan vapaasti.

**Vastaus:**

Poistettavat suojatiet on valikoitu niiden todellisen käyttöasteen mukaan (laskenta suoritettu kesällä 2016). Ylittäjiä toki on, mutta useimmissa kohdissa hyvin vähän. Jäljelle jäävät suojatiet palvelevat lähikauppaa, koulureittejä ja bussipysäkkejä, joiden kohdilla ylitystarve on merkittävä.

Runsaan palautteen perusteella poistuvat suojatiet tullaan muuttamaan suojatiettömiksi kadunylityspaikoiksi, joiden rakenteet säilyvät nykyisellään, mutta suojatien merkintöjä ei enää ole ja väistämivelvollisuus muuttuu. Kadun saa jatkossakin ylittää omalla vastuulla lähes mistä tahansa.

**Palaute:**

Esitetty ratkaisu lisää jalkakäytäväpyöräilyä, kun puukujanteen pyörätielle on nykyistään hankalampaa päästä.

**Vastaus:**

Liikennemäärätietojen perusteella valtaosa pyörätien käyttäjistä ajaa katuosuuden päästä päähän. Joukolantien risteyksessä avataan istutuskaistaan aukko, jonka kautta pääsee suoraan pyörätielle. Untamontiellä sallitaan kaksisuuntainen pyöräliikenne, jotta se palvelee vaihtoehtoisena reittinä. Eteläpuolella on vastaavasti Kisakylän tonttien sisäisiä ajoyhteyksiä, joita toivottavasti käytetään enemmän kuin jalkakäytävää.

## VUOROVAIKUTUSMUISTIO

Kokonaisuutena pyörätien saavutettavuus ei muutu paljoa. Suojatietömien kadunylityspaikkojen luiskat palvelevat myös polkupyörän taluttamista ajoradan poikki. Nykyinen ratkaisu sijoittaa pyörätie kadun keskelle on voimassaolevan pyöräliikenteen tavoiteverkon mukainen. Siihen ei siis olla tekemässä tässä yhteydessä merkittäviä muutoksia, vaikka uutta vastaavaa järjestelyä ei luultavasti rakennettaisikaan.

**Palaute:**

Toivotaan alhaisempaa nopeusrajoitusta.

**Vastaus:**

Koskelantie on kantakaupungissa sijaitseva pääkatu, joiden nopeusrajoitus on nykyisten periaatteiden mukaisesti 40 km/h. Rajoitusta on mahdollista alentaa paikallisesti tärkeän kohteen (esim. koulu) ympärillä, mutta ei koko katuosuudella. Koskelantiellä ei todennäköisesti katu ympäristön luonteen vuoksi noudatettaisi 30 km/h:n rajoitusta. Kaupunginhallitus on päättänyt nopeusrajoituksista 9.4.2018 (<https://dev.hel.fi/paatokset/asia/hel-2017-009829/khs-2018-15/>).

**Palaute:**

Toivotaan kapeampia kaistoja.

**Vastaus:**

Koskelantiellä on jo nykyisellään tavallista kapeammat kaistat (3-kaistaiset osuudet) tai pääkaduille poikkeuksellisesti kadunvarsipysäköintiä (2-kaistaiset osuudet), jolla on samankaltainen vaikutus. Nykyistä bussikaistaa jatketaan pidemmälle itään joukkoliikenteen olosuhteiden parantamiseksi, mikä samalla kaventaa kahta muuta kaistaa. Suunnitelman tavoitteena ei ole rakentaa koko katua uusiksi.

**Palaute:**

Toivotaan suojateille huomiovaloja (ks. Käpylän liikenneturvallisuussuunnitelma, 2009).

**Vastaus:**

Huomiovaloja on tutkittu Koskelantiellä vuonna 2011, eikä niillä ole havaittu olevan merkittävää vaikutusta liikenneturvallisuuteen eikä ajoneuvojen väistämiskäyttäytymiseen. Usean samansuuntaisen ajokaistan ylittävien valo-ohjaamattomien suojateiden turvallisuus on vilkkailla kaduilla tilastojen mukaan heikko, joten huomiovalojen ei tutkimuksen mukaan voida katsoa vaikuttavan suojateiden turvallisuuteen riittävästi ([https://www.hel.fi/static/public/hela/Kaupunkisuunnittelulautakunta/Suomi/Esitys/2011/Ksv\\_2011-11-01\\_Ksik\\_27\\_EI/18AA4713-D59D-40D3-89F7-55E5A48EA6CD/Suojateiden\\_huomiovalokokeilun\\_tulokset\\_ja\\_jatkami.html](https://www.hel.fi/static/public/hela/Kaupunkisuunnittelulautakunta/Suomi/Esitys/2011/Ksv_2011-11-01_Ksik_27_EI/18AA4713-D59D-40D3-89F7-55E5A48EA6CD/Suojateiden_huomiovalokokeilun_tulokset_ja_jatkami.html)).

**Palaute:**

Toivotaan lisää kameravalvontaa.

## VUOROVAIKUTUSMUISTIO

**Vastaus:**

Kalervonkadun risteykseen on jo päätetty asentaa kamera. Muuallekin niitä on mahdollista lisätä, mutta tämä ei toteudu aivan lähivuosina, sillä jo päätetyt 70 kohdetta ovat ensimmäisinä toteutusvuorossa. Kaupunkiympäristölautakunta on päättänyt sijoittelun periaatteista ja uusista kamerapaikoista 6.11.2018 (<https://dev.hel.fi/paatokset/asia/hel-2018-006442/kylk-2018-30/>). Erityisesti on huomionarvoista, että yhdellä kameralla pitäisi pystyä vastaamaan useampaan tavoitteeseen valvonnassa.

**Palaute:**

Toivotaan hidastetöyssyjä.

**Vastaus:**

Pääkaduilla ei yleensä käytetä rakenteellisia hidasteita. Uusien kadunylitysjärjestelyjen suunnitteluperiaatteiden mukaan hidasteita voidaan harkita pääkaduillakin suojateiden kohdalle. Pääkaduille sopivaa hidastetyyppiä ollaan kehittämässä, mutta Koskelantien pohjoisen ajoradan alla kulkee runkovesijohto, jonka päälle ei voida toteuttaa minkäänlaisia tärinää aiheuttavia rakenteita.

**Palaute:**

Toivotaan nopeammin vaihtuvia jalankulkuvaloja.

**Vastaus:**

Tämä tulee olemaan jatkosuunnittelun lähtökohtana. Liikennevalojen nykyinen toiminta ei tosiaan vastaa tavoitteita varsinkaan, jos kadunylitykset halutaan ohjata nimenomaan valo-ohjattujen suojateiden kautta. Uuden teknologian avulla liikennevaloja on mahdollista kytkeä toisiinsa langattomasti, merkittävästi pienemmin kustannuksin kuin ennen, mikä helpottaa järjestelyjen kehittämistä.

Liikenneinsinööri

Heikki Salko

**Tiedoksi**

Palautteen antajat