

Verkkotilaisuus 22.9.2022 klo 17–18.30

Ratsastien, Tilkanvierron ja Paciuksenkaaren katusuunnitelmat

KAUPUNGIN VASTAUKSET TILAISUUDESSA ESITETTYIHIN KYSYMYKSIIN

Liikennemäärät Tukholmankadulla

Onko tutkimuksia liikennemääristä Tukholmankadulla?

Tukholmankadulla on 25 000 ajoneuvoa vuorokaudessa, laskentavuosi 2013.

Miksi Pikku-Huopalahden liikenneongelmat siirretään toisten riesaksi?

Kaupungin ohjeessa *Katuverkon toiminnallinen luokittelu* (kaupunkiympäristölautakunta, 12.10.2021) Helsingin kadut luokitellaan liikenteellisen tarkoituksensa perusteella karkeasti paikallisverkon ja pääverkon kaduiksi. Periaatteena on, että paikallisverkon kadut (paikalliskadut) palvelevat ainoastaan automatkan lähtö- ja saapumisvaiheita, muodostaen tarvittavat yhteydet pääverkon kaduilta paikalliseen maankäyttöön. Läpiajoliikenne ei ole paikalliskaduilla toivottavaa, sillä se kasvattaa liikennemäärää ja melutasoa sekä aiheuttaa tyypillisellä nopeavauhtisuudellaan turvattomuutta kadun muille käyttäjille.

Kadun keskiosa on asemakaavassa osoitettua LPA-aluetta (autopaikkojen korttelialue), jonka kohdalla katu on virallisemmin ”katumainen ajoyhteys”. Paciuksenkaaren autoliikennemäärä on 2 500 – 5 500 ajoneuvoa/vrk, ollen suurimmillaan kadun länsipäässä ja pienimmillään itäpäässä. Paikallisen liikenteen lisäksi kadulla esiintyy huomattava määrä läpiajavaa liikennettä etenkin Paciuksenkadulta Mannerheimintielle, joka asukkailta tulleiden palautteiden perusteella aiheuttaa merkittävää häiriötä ja turvattomuuden tunnetta. Kadun liikenteellinen nykytila ei tältä osin vastaa alueen asemakaavassa esitettyjä tavoitteita eikä paikalliskaduille määriteltyä liikenteellistä tehtävää. Läpiajo ei kuulu paikallisverkon kaduille, vaan autoliikennettä pyritään ohjaamaan pääverkon kaduille.

Liikennemäärät Tilkankadulla ja Korppaanmäentiellä

Alueen suurimmat automäärät ovat Tilkankadulla sekä Korppaanmäentiellä. Jos halutaan luoda alueen asukkaille turvallisempi ja vähäautoisempi ympäristö, olisi katkaisu perustellumpaa toteuttaa näille kaduille. Tilkankatua ajetaan huomattavalla ylinopeudella ja käytetään myös läpiajoon, voisiko myös tähän puuttua?

On totta, läpiajo on koko Pikku Huopalahden ongelma, joten se koskee myös Tilkankatua ja Korppaanmäentietä. Suunnittelu tukeutuu kaupunkistrategiaan ja *Katuverkon toiminnallisen luokittelun periaatteisiin* (kaupunkiympäristölautakunta, 12.10.2021). Pyritään luomaan kävelyille ja pyöräilylle turvallinen liikenneympäristö. Jatkossa lähdetään pohtimaan ratkaisua em. katujen läpiajon hillitsemiseksi.

Paciuksenkaari on tässä ns. pilottihankkeena. Paciuksenkaaresta on tullut eniten läpiajoon liittyvää asukaspalautetta ja sen aiheuttamaa turvattomuutta. Ongelmana on se, että rakennettu ympäristö on ristiriidassa nykyliikennetilanteen kanssa. Erityisesti lapsille katu ympäristö antaa harhaanjohtavan viestin. Lisäksi vakiintunut oikoreitti Paciuksenkadulta Mannerheimintielle ei tue kaavassa esitettyjä tavoitteita.

Läpiajoliikenne Lapinmäentiellä ja Huopalahdentiellä

Paciuksenkaaren katkaisu lisää läpiajoliikennettä Lapinmäentiellä ja Huopalahdentiellä. Onko arvioitu liikennemäärien lisääntymisen vaikutuksia näiden alueiden asumisviihtyisyyteen ja turvallisuuteen?

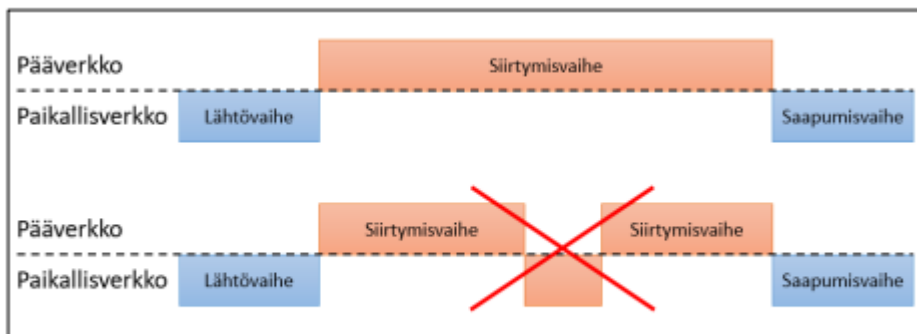
Paciuksenkaaren katkaisun aiheuttama liikennemäärien lisääntyminen ympäröivällä pääverkolla on arvioitu vähäiseksi. Ympäröiville isoille kaduille jakautuva ”lisäliikenne” syntyy 1000-2000 uudelleen reitittävistä automatkasta, joista ei seuraa merkittävää vaikutusta sujuvuuteen. Esimerkiksi Huopalahdentien ja Lapinmäentien osalta automäärien laskennallinen lisääntyminen jää huomattavasti pienemmäksi kuin normaali arkivuorokauden vaihtelu. Liikennemäärän marginaalinen lisääntyminen kyseisillä kaduilla ei vaikuta asumisviihtyisyyteen eikä liikenneturvallisuuteen, sillä autoliikenne on täysin eroteltu kevyistä liikennemuodoista ja muista kadunvarren toiminnoista. Ajoradan estevaikutuksessa ei tapahdu muutoksia eikä laskennallinen melutaso lisääntynyt käytännössä ollenkaan.

Ylinopeudet alueella

Mihin perustuu väittämä: ”Kadulla on 30 km/h alueellinen nopeusrajoitus mutta ylinopeuksien riski on merkittävä, jos alueen läpi ollaan vain ajamassa pidemmällä olevan määränpään saavuttamiseksi.”

Paciuksenkaari, Tilkankatu ja Korppaanmäentie muodostavat yhdessä nykyisellään yli kaksi kilometriä pitkän paikallisen kokoojakadun, jonka läpiajo on mahdollista ilman liikennevaloristeyksiä. Näin ollen se on altis automatkan siirtymävaiheen suorittamiseen. Siirtymisvaiheen liikenne on luonteeltaan läpiajavaa ja sujuvuuslähtöistä, minkä vuoksi siirtymisvaiheen tulee kokonaisuudessaan sijoittua pääverkolle.

Alla kuva katuverkon toiminnallista luokitusta koskevasta ohjeesta



Kuva 1. Paikallisverkko palvelee ainoastaan automatkan lähtö- ja saapumisvaiheita. Siirtymisvaihe tapahtuu yksinomaan pääverkolla.

Ratsastien leventäminen

Miksei levennetä Ratsastien kävelytietä niin leveäksi, että siihen mahtuisi myös pyöräilijät? Näin oli ennen ja se toimi pyöräilijöille, kävelijöille ja myös autoilijoille.

Pyöräliikenne on kaupungin strategian mukaan aiempaa tärkeämmässä asemassa. Helsingin kaupungin liikkumishjelmassa liikennemuodot on priorisoitu järjestykseen jalankulku, pyöräily, joukkoliikenne, tavaraliikenne ja autoliikenne. Eli toiseksi tärkeimmäksi kulkumuodoksi. Tämä ei kuitenkaan tarkoittaa, että muita ajoneuvoliikenteen muotoja kuitenkaan tarkoituksellisesti syrjittäisiin. Käytännössä tämä tarkoittaa

mm. voimakasta satsaamista pyöräliikenteen infrastruktuuriin. Kaupunkipyörät ja baanayhteydet ovat esimerkkejä tästä.

Helsingissä on hyväksytty uudet pyöräliikenteen suunnittelun perusteet pyöräilyn edistämishjelman myötä vuonna 2014. Kyseisessä ohjelmassa oli mukana pyöräliikenteen tavoiteverkko, jossa määriteltiin katukohtaisesti pyöräliikenteen järjestelyt. Tilkanvierto ja Ratsastie on osa itä-länsisuuntaista Pasilanbaanaa, joka yhdistää Munkkiniemen Pasilan kautta Arabianrantaan.

Helsingin pyöräliikenteen verkkoa on toteutettu vuosikymmenten saatossa. Pitkään tapana on ollut pyöräteiden toteuttaminen myös paikallisille asutokaduille, vaikka pyöräliikenteen osoittaminen ajoradalle olisi ollut monella tapaa perusteltua. Kaupungin tiivistyessä, entistä enemmän korostuu tarve erotella pyöräliikenne jalankulusta, joten pyöräily ajoradalla yleistyy. Polkupyörä on ajoneuvo ja sen paikka on ensisijaisesti ajoradalla. Pyörätie lähtökohtaisesti vain silloin, kun autoliikenteen määrät ja nopeudet sitä edellyttävät.

Yksisuuntaisten pyöräliikennejärjestelyiden etuina ovat jatkuvuus kadulta toiselle, turvallisuus ja selkeys erityisesti risteyksissä. Pyöräilijöille ajorata on näkemien osalta erityisesti risteämiskohdissa parempi verrattuna tilanteeseen, jossa pyöräilijä käyttäisi poistettua yhdistettyä jalankulun ja pyöräilyn väylää.

Samalla autoilijat huomioivat pyöräliikennettä paremmin, kun pyöräilijät ovat jatkuvasti autoilijoiden näkökentässä samalla ajoväylällä. Myös jalankulun olosuhteet ja turvallisuus paranevat, kun pyöräliikenne ja jalankulku erotellaan nykyistä paremmin toisistaan.

Onko turvallista ajaa raskailla hevoshuoltoajoneuvoilla pyöräilijöiden keskellä Ratsastiellä? Pitää huomioida, että kun on hevonen kyydissä kaikki jarrutukset pitää tehdä todella ennakoiden ja hitaasti. Tämä on vaarallista hevosille ja pyöräilijöille.

Ratsastie on osa Pasilanbaanan reittiä. Pyöräliikenne on ollut ajoradalla autoliikenteen kanssa jo useamman vuoden. Järjestely on toiminut ilman ongelmia. Sekä autoilijan että pyöräilijän pitää tarkkailla ympäristöä ja käyttää oikeaa tilannenopeutta. On ennakoitava toisten ihmisten toimintaa vaaran ja vahingon välttämiseksi sekä sovitettava oma toimintansa sen mukaisesti sujuvan ja turvallisen liikenteen edistämiseksi.

Vaikutusten arviointi: matka-ajat

Ennakkomateriaalin mukaan ”Saavutettavuus heikkenee ruuhka-aikaan eniten Munkkiniemen suunnalta (A) Pikku-Huopalahden keskiosaan sekä Hakamäentien suunnalta (D) alueen eteläosaan. Näiden kohdalla matka-ajat kasvavat 2-6 min nykyiseen verrattuna.” Mihin tämä laskelma perustuu ja onko selvitetty tarkemmin kuinka paljon muutos vaikuttaa asukkaiden matka-aikoihin alueella?

Google Maps ei ota huomioon lisääntyntä liikennettä, jonka tämä uusi suunnitelma tuo tullessaan eli matka-aika tulee kasvamaan enemmän kuin Google Maps väittää. Onko matka-aikojen mittaamiseen muita työkaluja käytössä?

Ajallisen saavutettavuuden kuvauksessa esitetyt matka-ajat on arvioitu käyttämällä Google Mapsin ”tavallisten” matka-aikojen keskiarvoja. Menetelmä ei kerro eksaktia totuutta, vaan antaa suuntaa odotettavissa oleville vaikutuksille. Matka-aikavaikutuksia voidaan arvioida myös liikennemallilla, mutta arvioinnin tarkkuus on tällöinkin suuntaa antavaa ja edellyttää tällä tasolla varsin yksityiskohtaista lähtötietoa.

Vaikutusten arviointi: Ajoneuvoliikenteen lisääntyminen & ympäristövaikutukset

Katkaisemalla Pikku-Huopalahden alueen pääväylä ei poisteta tarvetta liikkua autolla, vaan autot pakotetaan kiertämään merkittävästi ja odottamaan ruuhkassa. Onko lisääntyneen ajoneuvoliikenteen ympäristövaikutuksia selvitetty? Suunnitelmasta aiheutuu välttämättä ylimääräisiä CO2-päästöjä, kun ajokilometrit lisääntyvät.

Yksinkertaistaen voidaan ajatella, että autoliikenteen suorite kasvaa, kun osalla nykyisistä matkoista tapahtuu matkan pidentymistä. Todellisuudessa osa automatkoista ohjautuu uusiin määränpäihin, osa siirtyy toisiin kulkumuotoihin, ja osa jää kokonaan toteutumatta. Kokonaisvaikutuksen arvioidaan CO2 -päästöjen osalta olevan vähäinen.

Pyöräilyolosuhteet alueella

Millaisia haasteita pyöräilijöillä on nykyisten liikennejärjestelyjen puitteissa? Miksi ei voida jatkaa nykyisillä järjestelyillä? Kevyelle liikenteelle on jo varattu reitit, esimerkiksi rantareitti.

Helsingin Pyöräliikenteen kehittämisohjelman 2020–2025 ylätavoite on, että Helsinki on kaikenikäisille sopiva ympärivuotinen pyöräilykaupunki. Pyöräliikenteen kulkutapaosuuden tavoite on vähintään 20 % vuoteen 2035 mennessä. Pyöräväylien parantamisella houkutteellaan uusia käyttäjiä ja varmistetaan, että infra on sillä tasolla, että sitä on turvallista käyttää.

Baanat yhdistävät kaupungin keskeiset pisteet toisiinsa mahdollisimman suorilla ja laadukkailla yhteyksillä. Baanat parantavat pyöräliikenteen houkuttelevuutta etenkin työ- ja opiskelumatkoilla. Tilkanvierto - Ratsastie on osa Pasilanbaana-reittiä.

Muutama vuosi sitten Tilkanvierron mäkeen rakennettiin pyöräkaistat. Samassa remontissa myös Tilkanvierron loppuosan ja Ratsastien järjestelyt muutettiin yksisuuntaisiksi. Ratsastiellä ja Tilkanvierron itä-länsi -suuntaisella osuudella ratkaisuna on sekaliikenne, joka on kummallakin kadulla mahdollinen liikennemäärien puolesta. Samalla yhdistetyt jalankulun ja pyöräilyn väylät muutettiin Tilkanvierrolla ja Ratsastiellä jalkakäytäviksi. Tilkanvierron ongelma on, että entinen jk/pp-väylä, jossa pyöräliikenne oli maaliviivalla eroteltu jalankulusta, on edelleen yhtä leveä, joka houkuttelee ihmisiä pyöräilemään siinä. On siis selvää, että kadulle on tehtävä rakenteellisia muutoksia. Myös suunnittelualueen risteykset ovat ongelmallisia vilkkaan autoliikenteen ja hieman epäselvien väistämismuutosten vuoksi.

Rantareitti palvelee sen alueen määränpäitä, mutta kaupungin jokainen osoite tulee olla saavutettavissa pyörällä ja reittien tulee jatkua loogisesti.

Onko laskettu ja arvioitu tulevia pyöräilijämääriä ja kulkusuuntia, etenkin Espoon suunnasta tulevat?

Menneenä kesänä pyöräliikenteen määräksi laskettiin Tilkanvierron ja Paciuksenkaaren risteyksessä on noin 2300 pyöräilijää vuorokaudessa. Vuonna 2025 arvioidaan että pyöräliikenteen määrä olisi noin 5700 vuorokaudessa. Espoon suunnasta tulevat pyöräliikenteen virrat tulevat Otaniemen ja Leppävaaran suunnasta.

Mikä on pyöräilijöiden määrä esimerkiksi tammikuussa?

Sää vaikuttaa pyöräliikenteen määrien vaihteluun. Pyöräliikennemäärä on tammikuussa keskimäärin 20 - 30% kesäkuun määrästä. Yhä moni pyöräilijä ajaa läpi talven ja talvipyöräilijöiden määrät tulee kasvamaan tavoiteverkon rakentumisen ja sitä mukaa kehitettävän talvikunnossapidon myötä.

Millä tavalla pyörätieyhteys Tilkanvierrosta Mannerheimintielle toteutetaan? Jos on koroke, se voi olla vaarallinen pyöräilijöille, kun ajaa Mannerheimintieltä alas Tilkanviertoon.

Kyseisellä osuudella on jo olemassa pyöräkaistat. Katusuunnitelmaluonnoksessa Tilkanvierrolle Ratsastien risteyksessä tulee korotettu suojatie, varmistaakseen riittävän alhaisen tilannenopeuden.

Päiväkoti Pihlaja ja Muksulaakso, lapsiperheiden liikkuminen

Onko uudistusta tehty tietoisena suunnitelmasta siirtää päiväkoti Pihlaja (+Muksulaakso) Kallioportaankadulle Allergiatalon tiloihin? Saattoliikenne 180 lapsen päiväkotiin tapahtuu kaikki Paciuksenkadulta tulevalta yhdeltä kaistalta. Tämä tulee tukkimaan Paciuksenkaaren alkupään ruuhka-aikoina niin, etteivät asukkaat kauempaa kovin jouhevasti pääse paikalle. Kaaren sulkeminen asukkailta tuottaa myös kohtuutonta vaivaa alueen lapsiperheille, jotka kuljettavat lapsiaan alueen päiväkodista toiseen syystä tai toisesta autoilla. Miten varmistetaan, ettei paikalle aleta oikaista Meilahden pikkuteiden kautta?

Helsingin strategiaohjelma 2021 - 2025 painottaa kestävästä liikkumisesta edistämistä lisäämällä kävelyn, pyöräilyn ja joukkoliikenteen kulkutapaosuutta liikenteestä. Kaupungin tiivistyessä, tavoitteena ei ole lisätä autoliikenteen kapasiteettia, vaan ohjata liikenteen kasvua kestäviin kulkutapoihin, kuten jalankulkuun, pyöräilyyn ja joukkoliikenteeseen. Pyritään luomaan kävelylle ja pyöräilylle turvallinen liikenneympäristö.

Meilahdessa on tehty erilaiset toimenpiteet läpiajon hillitsemiseksi: kadun katkaisut, läpiajokiellot, 1-suuntaiset järjestelyt. Jalavantiellä on 1-suuntainen (Lsp 1.4.71) pohjoiseen Pihlajantielle asti (2-suuntainen Mannerheimintielle), v. 1983 läpiajokiello Tukholmankadulta Mannerheimintielle. Asukaspalautteiden perusteella toimenpiteet eivät ole riittävät, joten on tarpeellista pohtia muita ratkaisuja Meilahden alueen läpiajon hillitsemiseksi.

Paciuksenkaaren pysäköintihalli

Osa Paciuksenkaarta kulkee yksityisen Paciuksenkaaren Pysäköinti Oy:n tontin läpi ja kadun alla on pysäköintiyhtiön autohalli. Onko selvitetty, mitä runsas läpiajoliikenne on aiheuttanut ja aiheuttaa pysäköintihallin rakenteisiin?

Ei ole selvitetty.

Paciuksenkaaren katkaisun tekninen ratkaisu

Miten Paciuksenkaari on tarkoitus teknisesti katkaista pohjoisosastaan?

Vastaus: Paciuksenkaaren autoliikenteen läpiajo estetään ajoestetolpilla kadun pohjoispäässä nro 1 pohjoiskulmalla. Reitti on edelleen pelastusajoneuvojen käytössä pelastuslaitoksen kanssa sovituin erityisjärjestelyin.

Liikenneturvallisuus

Ennakkomateriaalin mukaan liikenneturvallisuus paranee merkittävästi, erityisesti Paciuksenkaarella. Kuinka paljon on viimeisen 10 vuoden aikana tapahtunut liikennevahinkoja, joissa auto on ollut osallisena? Onko tästä esittä dataa?

Ongelmana on se, että rakennettu ympäristö on ristiriidassa nykyliikennetilanteen kanssa. Erityisesti lapsille katu ympäristö antaa harhaanjohtavan viestin. Asukailta tulleiden palautteiden perusteella läpiajo aiheuttaa merkittävää häiriötä ja turvattomuutta.

Vuosina 2000–2021 Paciuksenkaarella tapahtui yhteensä 25 poliisin tietoon tullutta tieliikenneonnettomuutta. Suurin osa niistä ovat omaisuusvahinkoja. Polkupyöräilijä on ollut osallisena yhdessä loukkaantumiseen johtaneessa onnettomuudessa. Poliisin tietoon ja tutkintaan tulee vain murto-osa onnettomuuksista. Kadulla on tapahtunut lukuisia lähellä piti -tilanteita. Asukkaat kokevat liikenneturvattomuutta. Liikenneturvallisuuden kehittämisohjelman mukaan pitää pyrkiä vähentämään kohderyhmien, (kuten jalankulkijoiden ja pyöräilijöiden) onnettomuuksien määrää ja parantaa niiden liikkumisen koettua turvallisuutta.

Onko arvioitu miten lisääntynyt pyörä- ja jalankululiikenne ja vähentynyt autoliikenne vaikuttaa loukkaantumismääriin?

Tutkimuksiin pohjautuen tiedetään, että pyöräilyn lisääntyminen autoilun kustannuksella lisää kokonaisliikenneturvallisuutta, sillä autoliikenteen onnettomuuksissa loukkaantuu ja kuolee myös onnettomuuden vastapuolia (Welleman 1999). Tanskalaisessa tutkimuksessa onkin havaittu, että pyöräilijämäärien lisääntyessä kaikki liikenneonnettomuudet vähenevät (Jensen et al. 2000).

Miten roska-autot kääntyvät ympäri Paciuksenkaari 1 kohdalla? Pitääkö peruuttaa koko matka ja miten taataan turvallisuus?

Roska-auton ei ole tarkoitus kääntyä Paciuksenkaaren pohjoispäässä. Auto voi peruuttaa 30 metrin matkan Paciuksenkaari 5:n tonttiajoliittymästä kadun päähän. Kohteessa ei ole risteävää liikennettä ja jalkakäytävät ovat kadun molemmin puolin. Täten peruuttamista ei nähdä turvallisuusongelmaksi.

Kallioportaankadun ja Paciuksenkaaren risteys on vaarallinen pyöräilijöille sekä jalankulkijoille. Kulmassa on kauppa, joten liikkeellä on paljon jalankulkijoita, myös lapsia.

Katkaisun myötä risteuksen autoliikenteen määrät vähentyvät, jota kautta jalankulkijoiden ja pyöräilijöiden turvallisuus paranee.

Miten otettu huomioon Meilahden Shell-alueella kääntyminen Mannerheimintielle?

Tällä suunnitelmalla ei ole vaikutusta siihen.

Asukaskokemukset ja viihtyisyys

Ovatko suunnittelijat käyneet itse täällä alueella, jutelleet alueella asuville ja kysyneet miten liikenne koetaan?

On käyty paikan päällä useampia kertoja.

Mistä löydän Paciuksenkaaren asukkaiden palautteet vuosien saatossa (lukumäärät, aiheet jne.)?

Kaikki palautteet on arkistoitu ja ne eivät ole julkisia, koska ne sisältävät henkilötietoja. Katukortistossa suurin osa palautteista liittyvät suoraan tai epäsuoraan läpiajo-ongelmaan: ylinopeudet, hidasteet, suojatiemerkinnet, nopeusnäyttötäulut, kavennuskohta ei ole toimiva jne. Muut palautteet koskevat kuluneita/puuttuvia tiemerkinnetöjä, ajoradan painaumuksia, kuorma-autojen pysäköintiä ja pysäköintijärjestelyä.

Miksi kävelijöitä tai paikallisia, alueella asuvia autoilijoita ei ole otettu huomioon suunnitelmassa?

Autoliikenteen rauhoittaminen parantaa jalankulkuolosuhteita alueella. Pyöräkadun rakentaminen ohjaa pyöräliikenteen selvemmin kulkemaan ajoradalla, mikä vähentää pyöräilyä jalkakäytävillä ja parantaa täten jalankulkijoiden olosuhteita.

Autoliikenteen perustarpeet on huomioitu alueella. Kaupunki pyrkii ohjaamaan asukkaita tekemään lyhyet, paikalliset matkat kestävillä liikkumismuodoilla. Vähentynyt autoliikenne lisää alueen viihtyvyyttä, turvallisuutta ja asukkaiden arkiliikuntaa. Kaikkia matkoja ei pysty tekemään jalan, pyörällä tai joukkoliikenteellä, jonka vuoksi auton käyttö on edelleen mahdollista, vaikka hieman pidempää reittiä pitkin.

Onko selvitetty muita, asukkaita vähemmän rajoittavia keinoja liikennemäärien hillitsemiseen, joilla päästään samaan lopputulokseen?

Kadun keskiosa on asemakaavassa osoitettua LPA-aluetta (autopaikkojen korttelialue), jonka kohdalla katu on virallisemmin ”katumainen ajoyhteys”. Kadulla on tehty paljon toimenpiteitä läpiajon hillitsemiseksi. Nykyisellä kadun luonteella aukioineen, töyssyineen ja kavennuksineen on pyritty kannustamaan ajamaan kadulla mahdollisimman rauhallisesti ja viestittämään osaltaan läpiajon hankaluudesta ja siitä, ettei se ole toivottavaa. Valitettavasti nämä rauhoittamistoimenpiteet eivät tuoneet toivottua tulosta.

Läpiajoin kieltäminen liikennemerkein ei ole relevantti. Vuosien varrella on todettu, ettei läpiajon kieltäminen liikennemerkein käytännössä vaikuta läpiajon määrään. Läpiajoa valvovalla, eli poliisilla, tulee olla näköyhteys läpiajavaan autoon koko katujaksolla, jolla läpiajokiello on. Läpiajokiellojen valvonta on hankalaa ja resursseja vievää toimintaa, minkä vuoksi valvonta on vähäistä. Tästä seurauksena on, ettei läpiajokielloja juurikaan noudateta.

Ainoa keino estää autoliikenteen läpiajo on katkaista katu rakenteella, kuten ajoestetolpilla.

Alueella asuu vanhoja ja liikuntarajoitteisia ihmisiä. Näiden heikommassa asemassa olevien perusoikeuksien toteutumisesta tulee erityisesti kantaa huolta, koska heillä ei välttämättä ole mahdollisuutta kulkea jalan/polkupyörällä. Myös taksiliikenne, ruokakuljetukset, kotihoitopalvelut jne. vaikeutuvat ja hidastuvat.

Kadun katkaisun vaikutukset ovat luonteeltaan paikallisia ja heijastuvat voimakkaimmin lyhyisiin automatkoihin, joiden lähtöpiste ja määränpää sijoittuvat eri puolelle katkaisukohtaa. Vaikka matkojen pidentyminen ja matka-aikojen kasvu on osalla automatkoista tosiasia, tulee auton käytön ja siitä riippuvaisen toiminnan edellytykset säilymään melko muuttumattomina. Palveluiden, työpaikkojen ja eri toimintojen kokonaissaavutettavuudessa ei tule katkaisun myötä tapahtumaan merkittävää muutosta tarkastelualueella. Saavutettavuusmuutos on pahimmillaankin verrannollinen siihen, että osoite muuttuisi Pikku Huopalahden eteläosasta esimerkiksi Munkkiniemeen tai Ruskeasuolle. Kadun katkaisusta ei siksi voida katsoa aiheutuvan vaikutuksia, jotka uhkaisivat ihmisten perusoikeuksien toteutumista.

Vaihtoehtoiset suunnitelmat

Mitä muita vaihtoehtoja oli käsittelyssä, joista tämä suunnitelmaehdotus on valittu ja miksi tämä oli paras vaihtoehto? Missä valitsematta jätetyt vaihtoehdot ovat nähtävillä?

Paciuksenkaarella on tehty paljon toimenpiteitä läpiajon hillitsemiseksi. Nykyisellä kadun luonteella aukioineen, töyssyineen ja kavennuksineen on pyritty kannustamaan ajamaan kadulla mahdollisimman rauhallisesti ja viestittämään osaltaan läpiajon hankaluudesta ja siitä, ettei se ole toivottavaa. Valitettavasti nämä rauhoittamistoimenpiteet eivät tuoneet toivottua tulosta. Ongelmana on se, että rakennettu

ympäristö on ristiriidassa nykyliikennetilanteen kanssa. Erityisesti lapsille katu ympäristö antaa harhaanjohtavan viestin.

Läpiajokielto-liikennemerkkien käytöstä meillä on huonoja kokemuksia. Vuosien varrella on todettu, ettei läpiajon kieltäminen liikennemerkein käytännössä vaikuta läpiajon määrään. Kieltomerkkien vaikutus jää mm. valvonnan puutteen takia hyvin vähäiseksi.

Hyvä esimerkki, jossa on yritetty hillitä läpiajoa erilaisilla keinoilla, mm kadun katkaisut, läpiajokiellot, 1-suuntaiset järjestelyt, on Meilahden alue. Asukaspalautteiden perusteella toimenpiteet eivät ole riittävät, alueella esiintyy yhä läpiajoa.

Ainoa keino estää läpiajo on katkaista katu rakenteella, kuten ajoestetopilla.

Baanan toteuttamista Tilkanvierrolle ja Ratsastielle harkittiin myös yksisuuntaisin järjestelyin pyöräkaistojen avulla. Tällöin Tilkanvierron ajoradasta olisi tullut vielä kapeampi kuin nyt esitetyssä vaihtoehdossa ja esim. kaupan edustojen pysäköinnistä olisi täytynyt luopua. Yksisuuntaiset pyöräliikenteen järjestelyt olisi ollut myös hankala saada toimimaan riittävän laadukkaasti Tilkanvierron ja Ratsastien sekä Tilkankadun ja Tilkanvierron risteyksissä. Suunnitelmaluonnoksista esille laitetaan yksi parhaaksi todettu vaihtoehto.

Kaupunkipyörät

Miksi kaupunkipyöräparkkeja suunnitellaan risteysiin ja jalkakäytävälle, keskelle pyörätietä kuten Haapalahdenkadun kohdalla?

Haapalahdenkatu ei kuulu suunnittelualueeseen.

Polkupyöräpysäköinnin tulee olla helppoa, nopeaa, riittävää, turvallista ja lähellä kohdetta. Pyöräpysäköinti sijoitetaan katu ympäristössä ensisijaisesti kadunkalusteille tarkoitetuille erotuskaistoille. Pyörätien yhteydessä pyöräpysäköinti sijoitetaan pyörätien ja jalkakäytävän väliselle erotuskaistalle. Tällöin pyöräilijän ei tarvitse ylittää pyörätietä siirtyessään telineiltä jalkakäytävälle. Tilanpuutteen vuoksi sijaintiratkaisu saattaa olla erilainen.

Paciuksenkaaren läpiajon estäminen kevyemmin keinoin

Miksi läpiajon estämistä ei ole kokeiltu liikennemerkein tai puomilla?

Nykyisin asetamme hyvin vähän läpiajokieltoja, koska niiden vaikutus jää mm. valvonnan puutteen takia hyvin vähäiseksi. Lisäksi läpiajokiellot toimivat pahimmillaan jopa oikoreittiopasteina. Kameroilla kyllä pystyy valvomaan, mutta kameroista saatavaa dataa pitää purkkaa ja käsitellä. Poliisilta ei löydy aikaa eikä henkilökuntaa tämän tyyppiseen valvontatyöhön.

Hyvä esimerkki, jossa on yritetty hillitä läpiajoa erilaisilla keinoilla, on Meilahden alue. Asukaspalautteiden mukaan alueella esiintyy läpiajoa kielto-merkeistä huolimatta.

Miksei kokeilla läpiajokieltoa, jota valvotaan esim. kameroilla ja sakoilla, tai liikennevaloja katkaisukohdan risteyksessä?

Kameroilla kyllä pystyy valvomaan, mutta kameroista saatavaa dataa pitää purkkaa ja käsitellä. Poliisilta ei löydy aikaa eikä henkilökuntaa tämän tyyppiseen valvontatyöhön. Valvontaa pyritään keskittämään pääkaduille.

Hyvä esimerkki, jossa on yritetty hillitä läpiajoa erilaisilla keinoilla, on Meilahden alue. Asukaspalautteiden mukaan alueella esiintyy läpiajoa kieltomerkeistä huolimatta.

Voiko läpiajoa valvoa Suomen lainsäädännön puitteissa teknisesti (kameroin)?

Vastaus ylempänä.

Voidaanko tehdä yli- tai alikulkuratkaisu ongelmaa helpottamaan?

Liikenteen eritasoratkaisuja voidaan käyttää autoliikenteen pääverkolla, jossa autoliikenne luo suuren estevaikutuksen muille kulkumuodoille. Suunnittelualue sijaitsee paikallisverkolla, jossa ei ole syytä erotella kulkumuotoja eritasoihin. Oikea tapa käsitellä asiaa on hillitä autoliikenteen määriä ja nopeuksia, jotta paikalliskatunmainen liikennenympäristö toteutuu.

Bussiliikenne

Kun kannustetaan muuhun kuin omalla autolla liikkumiseen, alkaako osana muutosta bussit taas pysähtyä Paciuksenkaaren pysäkeillä?

Paciuksenkadulla ja Mannerheimintiellä kulkee tiheä raitio- ja linja-autoliikenne. Paciuksenkaaren keskiosalta pysäkeille on 300 - 500 metriä kävelymatkaa.

Hälytysajoneuvot

Miten Paciuksenkaaren sulkeminen vaikuttaa hälytysajoneuvojen pääsyyn ajoissa paikalle?

Paciuksenkaaren autoliikenteen läpiajo estetään ajoestetolpilla kadun pohjoispäässä nro 1 pohjoiskulmalla. Reitti on edelleen pelastusajoneuvojen käytössä pelastuslaitoksen kanssa sovituin erityisjärjestelyin.

Kaupalliset palvelut ja lähiasiointi

Miten käy Fortunan kaupalle, jos autoilevat asiakkaat katoavat? Useat Urheiluhallilta ja tallilta lähtevät pysähtyvät Fortunaan ostoksille. Katkaisun myötä nämä kaikki joutuvat autoilemaan pidemmälle kauppaan, tämä ei ole ympäristöystävällistä.

Ei ole kovin ympäristöystävällistä käydä lähikaupassa autolla. Toimenpiteellä on paikallisella tasolla vahva potentiaali siirtää osa nykyisistä alueen sisällä tapahtuvista automaatoista kestäviin kulkumuotoihin.

Miten varmistetaan, että lähipalvelut säilyvät voimissaan ja ovat asukkaiden saavutettavissa (Fortuna)?

Tuntematta Supermarket Fortunan asiakaskunnan kulkumuotojakaumaa ja autoilevien asiakkaiden lähtöpisteitä ja määränpäitä, ei ole mahdollista arvioida katkaisun vaikutuksia kyseisen kaupan liiketoimintaan. On kuitenkin perusteltua olettaa, että Ruskeasuon urheiluhallilta ja ratsastushallilta lähtevien autoilijoiden merkitys on vähäinen Fortunan liiketoiminnan kannalta.

Baana

Mitä tekemistä baanalla on näiden suunnitelmien kanssa?

Pasilanbaana kulkee Ratsastien, Tilkanvierron ja Paciuksenkaaren kautta Pikku Huopalahden puistoon. Suunnittelua tehdessä on tarpeen hahmottaa laajemmin katuverkon tarpeita, jotta kokonaisuus toimii

oikein. Tässä yhteydessä on nähty tarpeelliseksi puuttua myös aluetta pitkään kuormittaneeseen läpiajoliikenteeseen.

Yritetäänkö näillä suunnitelmissa edistää Pasilanbaanan toteutumista?

Kyllä, katusuunnitelmissa esitetään, miten pyöräliikenne on ajateltu järjestettävän ko. katuosuuksilla.

Tuleeko Pasilanbaana olemaan talvihuollettu? Onko siinä talvella latu?

On talvihuollettu. Ratsastie, Tilkanvierto ja Paciuksenkaaren pohjoisosa kuuluvat ylläpitoluokkaan II. Katualueille ei tule latua. Lähimmät hiihtoladut löytyvät keskuspuistosta.

Tilkanvierron puistoaluetta ajetaan kovaa ja lapset kulkevat siitä yli kouluun, puistoon, kavereille jne. Miten baanan turvallisuus taataan, tuleeko riittävästi suojateitä?

Tässä tarkoitetaan todennäköisesti pyörätietä Pikku Huopalahden puistossa. Kohta ei varsinaisesti liity nyt esilläoleviin katusuunnitelmiin, mutta sitä ollaan parhaillaan rakentamassa. Puiston eteläreunaan tulee 2.5 metriä leveä jalkakäytävä, joka on erotettu 5 cm korkealla reunakivellä uudesta 3.5 metriä leveästä pyörätiestä. Parempi kulkumuotojen erottelu lisää jalankulkijoiden olosuhteita.

Ovatko kaikki baanan risteykset tasa-arvoisia vai onko sillä liikkujille mietitty etuajo-oikeutta esim. Tilkanvierron ja Ratsastien risteykseen?

Tilkankadun, Paciuksenkaaren ja Tilkanvierron risteys on tasa-arvoinen. Tilkankadun ja Paciuksenkaaren liittymäalue toteutetaan aukiomaisena, jossa alueen liikkujat sovittavat nopeutensa muut huomioiden. Tilkankadun suunnasta ennen liittymää rakennetaan hidastuskorotus, joka varmistaa ajoneuvoliikenteen oikean nopeuden saapuessaan risteykseen.

Pyöräkatujen sivukadut: Tilkanvierto (Mannerheimintien suunnalta), Raisiontie ja Ratsastien koillisosa ovat väistämisvelvollisia.

Rakentamisaikataulu & Ruskeasuon varikko ja muut liikennejärjestelyt

Miten rakentamisaikataulu suhtautuu Ruskeasuon raitiotievarikon rakentamistoimien kanssa, joka nykyisellään vaikuttaa Mannerheimintien liikenteeseen?

Ruskeasuon varikon rakentamiseen liittyvät Nauvontien ja Korppaanmäentien muutokset valmistuvat tämän hetken tiedon mukaan vuoden 2023 lopussa. Jos Pasilanbaanaa päästään rakentamaan suunnitellusti ensi vuonna, tarkastellaan autoliikenteen reitteihin vaikuttavia tekijöitä yhdessä Ruskeasuon varikon hankkeen kanssa.

ss

Suunnitelmiin vaikuttaminen ja mahdollisuus valittaa

Miten ja milloin päätös suunnitelman toteuttamisesta tehdään?

Katusuunnitelmien hyväksymisestä ja Paciuksenkaaren katkaisusta päättää Kaupunkiympäristölautakunta. Tämän hetken tiedon mukaan lautakunnan käsittely on tammikuussa 2023. Päätöksestä voi valittaa. Muutoksenhakuohje kirjataan kokouksen pöytäkirjaan.

Miten tilaisuudessa esitetyt palautteet vaikuttavat suunnitteluun Paciuksenkaaren katkaisun osalta?

Palautteet käydään suunnittelussa läpi ja varmistetaan, onko niissä noussut esille jotain mitä aiemmin ei ole suunnittelussa huomioitu. Palautteista laaditaan vuorovaikutusmuistio, jossa listataan saapuneet

kysymykset vastauksineen. Vuorovaikutusmuistio viedään tiedoksi päätöksentekoon katusuunnitelmien kanssa.

Onko suunnitelmaan enää mahdollista vaikuttaa kommenteilla ja huomautuksilla, miten muuten?

Osallisilla on oikeus tehdä muistutus katusuunnitelmaehdotuksesta nähtävilläolon aikana. Muistutukset ja niistä annetut vastineet käsitellään samassa päättävässä elimessä, joka on asettanut katusuunnitelman nähtäville.

Voiko päätöksestä valittaa?

Päätökseen saa hakea muutosta se, johon päätös on kohdistettu tai jonka oikeuteen, velvollisuuteen tai etuun päätös välittömästi vaikuttaa (asianosainen).

Kauanko menee lautakuntapäätöksestä sen lainvoimaisuuteen, mikä on valitusaika?

Päätöksen lainvoimaistumiseen voidaan katsoa menevän lautakunnan hyväksymispäivästä noin 44 päivää. Valitusaika on 30 päivää.