

ASUKASTILAISUUS 22.9.2022 klo 17

Ratsastien, Tilkanvierron ja Paciuksenkaaren katusuunnitelmat

Odotellessasi voit mennä osoitteeseen www.menti.com, ja vastata tilaisuutta ja suunnitelmia koskeviin kysymyksiin koodilla 4259 5841.

Kysymyksiä tilaisuuden järjestäjille ja suunnittelijoille voit esittää tämän Teams-live tilaisuuden chatissa (Q&A) joko nimelläsi tai anonyymisti. Kommentit ja kysymykset käydään läpi tilaisuuden jälkeen.

Helsinki

Tilaisuus nauhoitetaan ja on katsottavissa 2 vk ajan osoitteessa
hel.fi/asukastilaisuudet

ASUKASTILAISUUS 22.9.2022 klo 17

Ratsastien, Tilkanvierron ja Paciuksenkaaren katusuunnitelmat

Tervetulosanat, Jouni Heinänen (WSP)

Hankkeen yleisesittely, Jari Hurskainen (Helsingin kaupunki)

Liikennesuunnittelun taustatekijöitä, Olga Veikkolainen (Helsingin kaupunki)

Paciuksenkaaren katkaisun vaikutukset, Marek Salermo (Helsingin kaupunki)

Katusuunnitelmat, Matti Eriksson (WSP)

Osallistujien kysymyksiin vastaaminen

Loppusanat

Helsinki

[www.menti.com](https://www.menti.com/42595841)
4259 5841

Yleisesittely

Jari Hurskainen, Helsingin kaupunki

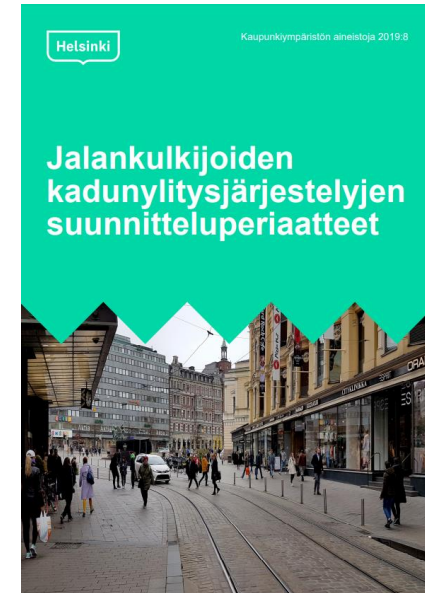
Liikenne- ja katusuunnittelua ohjaavat monet kaupunkiympäristölautakunnassa tai kaupunginhallituksessa hyväksytyt ohjeet, suunnitteluperiaatteet tai ohjelmat. Näitä ovat mm.

Lisäksi Kaupunkiympäristön toimialan liikenne- ja katusuunnittelulla on omia tarkempia ohjeita mm. katutilan mitoituksesta ja baanojen suunnittelusta.

Ohjeiden olemassaololla pyritään nykyaikaisiin, kestäviin ja samankaltaisiin ratkaisuihin ympäri Helsinkiä.

Muutoksien jalkauttaminen liikennekulttuuriin vie aikaa, mutta se on varsin perusteltua jatkuvasti tiivistyvässä kaupungissa, jossa liikkumisen tulee olla tilatehokasta ja kestävää.

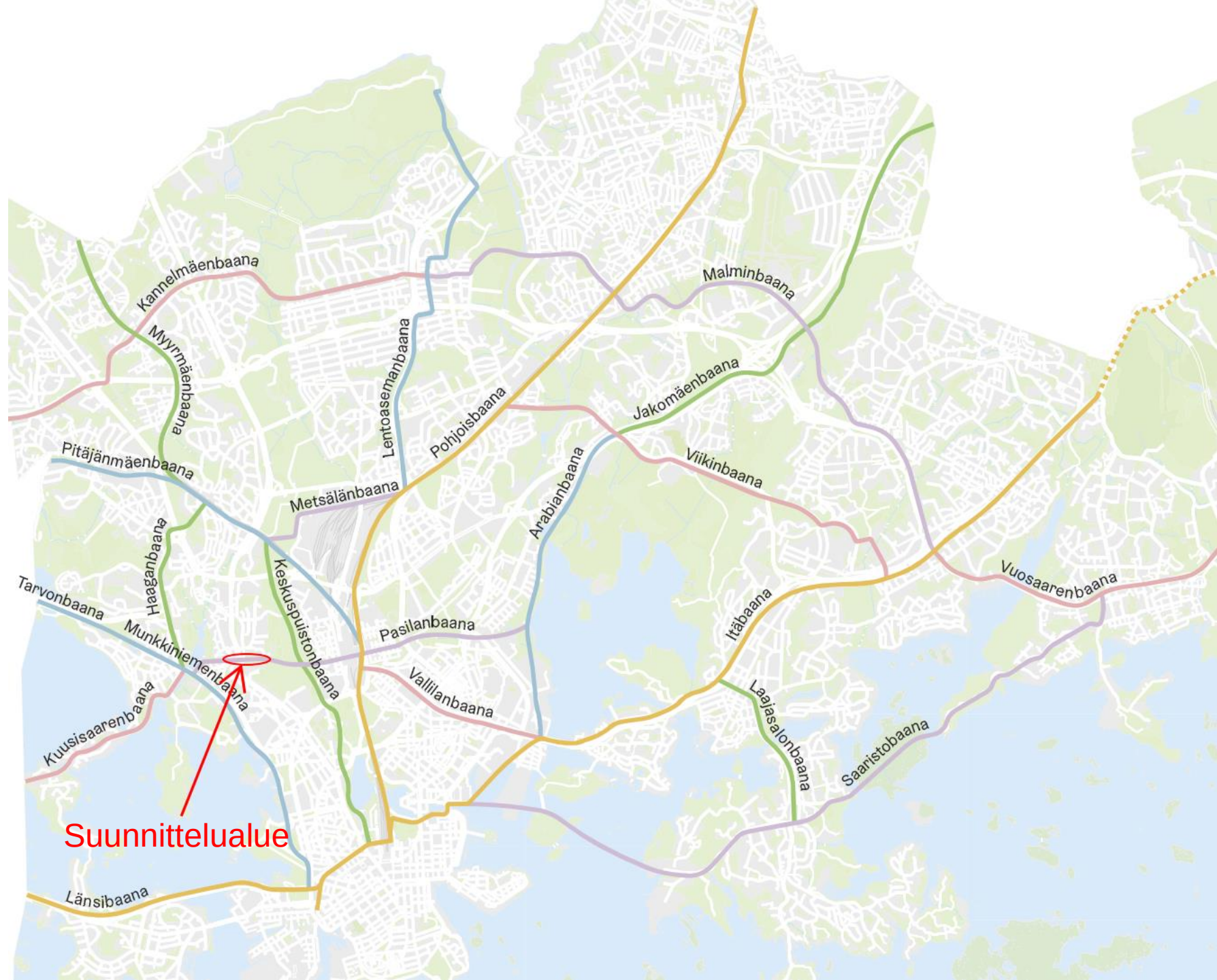
Helsinki



Kaupunkistrategiasta:
Vauhditamme pyöräliikenteen
baanaverkon ja kantakaupungin
tavoiteverkon rakentumista.

Baanaverkko muodostaa
valmistuessaan 130 kilometrin
mittaisen seudullisen
pyörätieverkoston, joka yhdistää isot
asuinalueet keskustaan ja
työpaikkakeskittyymiin.

Baanaverkko on esitetty Helsingin
yleiskaavassa, joka on tullut
voimaan 2018.

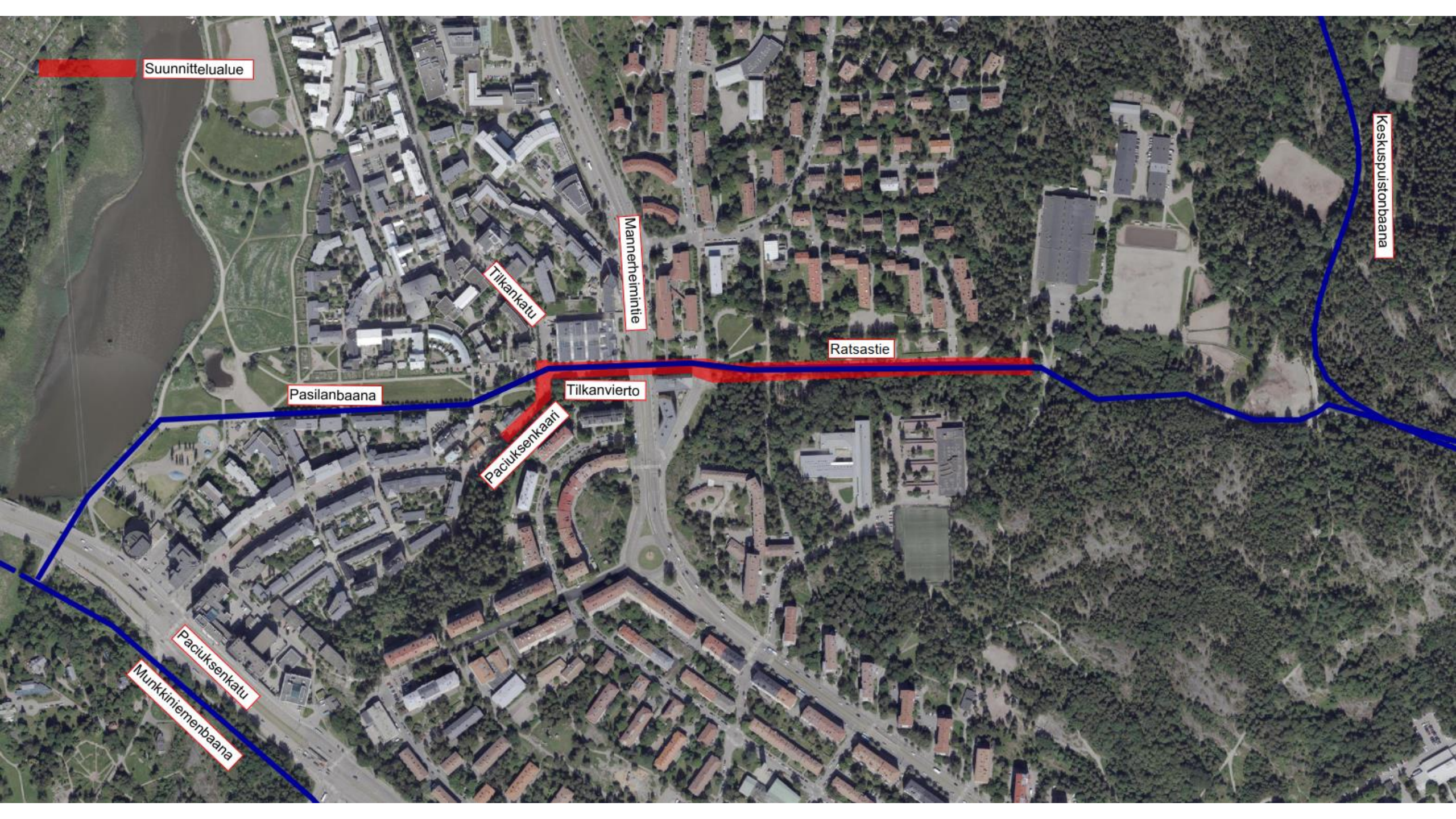


Suunnitteluhanke käsittää reilu puoli kilometriä pyöräliikenteen baanaverkkoa. Kohde on osa Pasilanbaanaa, joka liittyy idässä keskuspuiston jalkakäytävä-pyörätiehen ja lännessä rakenteilla olevaan baanaosuuteen Pikku Huopalahden puistossa.

Verkollinen ajattelu: suunnittelussa oleva alue on hyvin merkityksellinen osa baanaverkkoa itä-länsi suuntaisen pyöräliikenteen kannalta. Autoliikenteelle kadut ovat paikalliskatuja, joilla ei pitäisi olla läpiajoliikennettä.

Autoliikenteellä on liian suuri rooli nykytilanteessa. Priorisointia on tehtävä turvallisen liikenneympäristön saavuttamiseksi.





Suunnittelualue

Keskuspuistonbaana

Tilkankatu

Mannenheimintie

Ratsastie

Pasilanbaana

Tilkanvierto

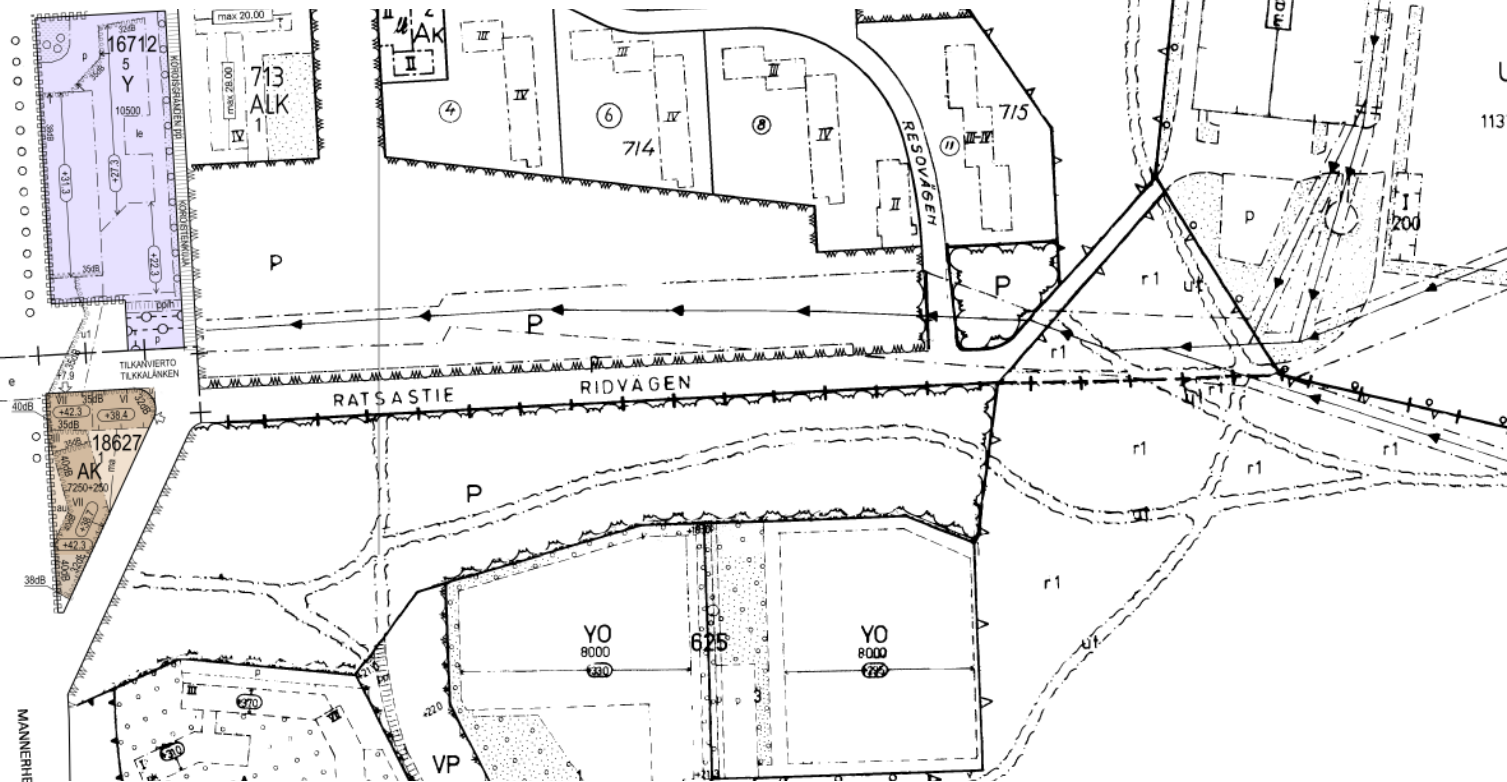
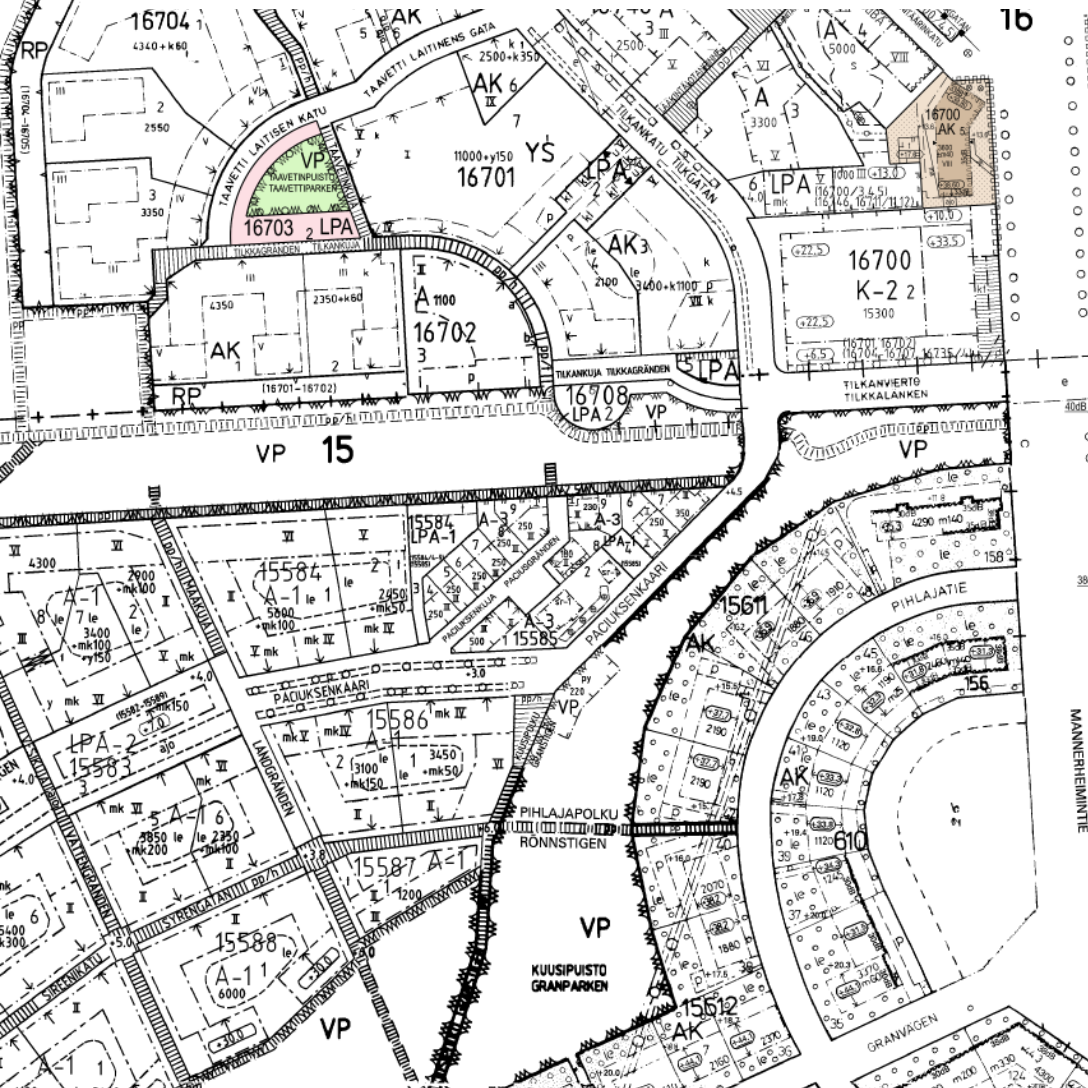
Paciuksenkaari

Paciuksenkatu

Munkkiniemenkatu

Munkkiniemenbaana

Suunnittelualueen asemakaavat



- Asemakaavat (tullut voimaan)
- 9820 (1991)
- 9400 (1989)
- 9399 (1989)
- 12237 (2014)
- 7690 (voimaantulo ei tiedossa, mutta vahvistunut 1978)

Pyöräliikenteen ylävitonen eli suunnittelukriteerit ovat tärkeysjärjestyksessä:

1. **Turvallisuus** on suunnittelun tärkein lähtökohta. Turvallisuuteen vaikuttaa nopeuden ja massan ero. Auton massa ja nopeus on pyörään nähden huomattavasti isompi. Turvallisuuteen voidaan vaikuttaa autoliikenteen nopeuksia ja määriä hillitsemällä. Toissijainen tapa on erotella pyöräliikenne autoliikenteestä, siellä missä autoliikenteen vauhdit ovat pyöräilylle liian isot. Suunnitellun pyöräliikennejärjestelyn tulee olla tasapainossa autoliikenteen nopeuksien ja määrien kanssa.
2. **Suoruus** on pyöräilyn houkuttelevuuteen keskeisesti vaikuttava tekijä. Pyöräliikenteelle voidaan luoda kilpailukykyä suunnittelemalla matkassa tai ajassa suorimpia reittejä. Reittien suoruus tulee huomioida jo yleissuunnittelussa ja kaavoituksen alkuvaiheessa. Pyöräliikenteestä saadaan aidosti kilpailukykyistä, kun reitit ovat nopeimpia pyörällä.
3. **Kattavuus** tarkoittaa sitä, että pyörän satulassa voi olla varma, että reitit jatkuvat perille asti. Kaupungin jokainen osoite tulee olla saavutettavissa pyörällä ja reittien tulee jatkua loogisesti. Tämä tekee reitin valinnasta helppoa ja mahdollistaa eri reittejä.
4. **Vaivattomuus** on sitä, että pyörällä eteneminen on helppoa niin fyysisesti kuin henkisesti. Fyysiseen kuormitukseen vaikuttaa mm. väylien tasainen pinta, loivat siirtymät, reunakivettömyys ja luotettava talvikunnossapito. Henkistä kuormitusta voidaan vähentää yhdenmukaisilla väylillä, pyöräliikenteen erottelulla jalankulusta sekä loogisesti jatkuvilla ja opastetuilla reiteillä.
5. **Miellyttäväisyys** tarkoittaa yleisiä ympäristötekijöitä, kuten sosiaalisuutta, luonnon läheisyyttä ja muita tekijöitä, jotka vaikuttavat siihen, miten miellyttäväksi pyöräily koetaan.

Suunnitelman jatkoaskeleet

Suunnitelmat ovat nyt kommentoitavana (esillä olo) 14.9. – 4.10.2022

www.hel.fi/suunnitelmat kohdassa *Katu- ja puistosuunnitelmat*

Toivomme palautetta ehdotuksista 4.10. mennessä osoitteeseen
jari.hurskainen@hel.fi

Suunnitelmien etenemispolku:

- esillä olon päättymisen jälkeen laaditaan vuorovaikutusmuistio saaduista palautteista ja tästä tapahtumasta
- suunnitelmien viimeistely
- suunnitelmaehdotukset tulevat nähtäville arviolta marraskuussa
- Kaupunkiympäristölautakunnan päätös arviolta joulukuussa

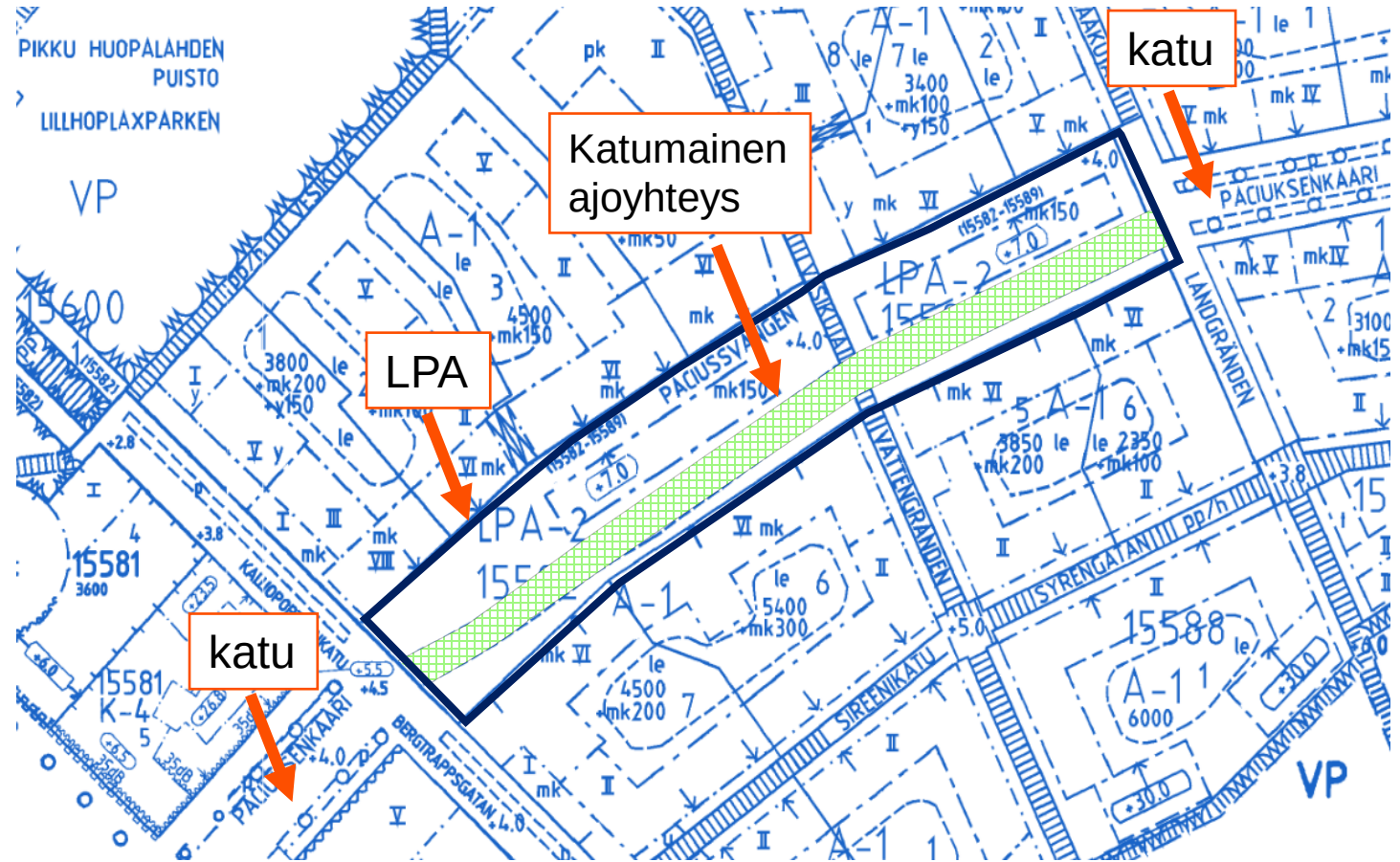
Alustava rakentamisaikataulu: 2023

Liikennesuunnittelun taustatekijöitä

Olga Veikkolainen, Helsingin kaupunki

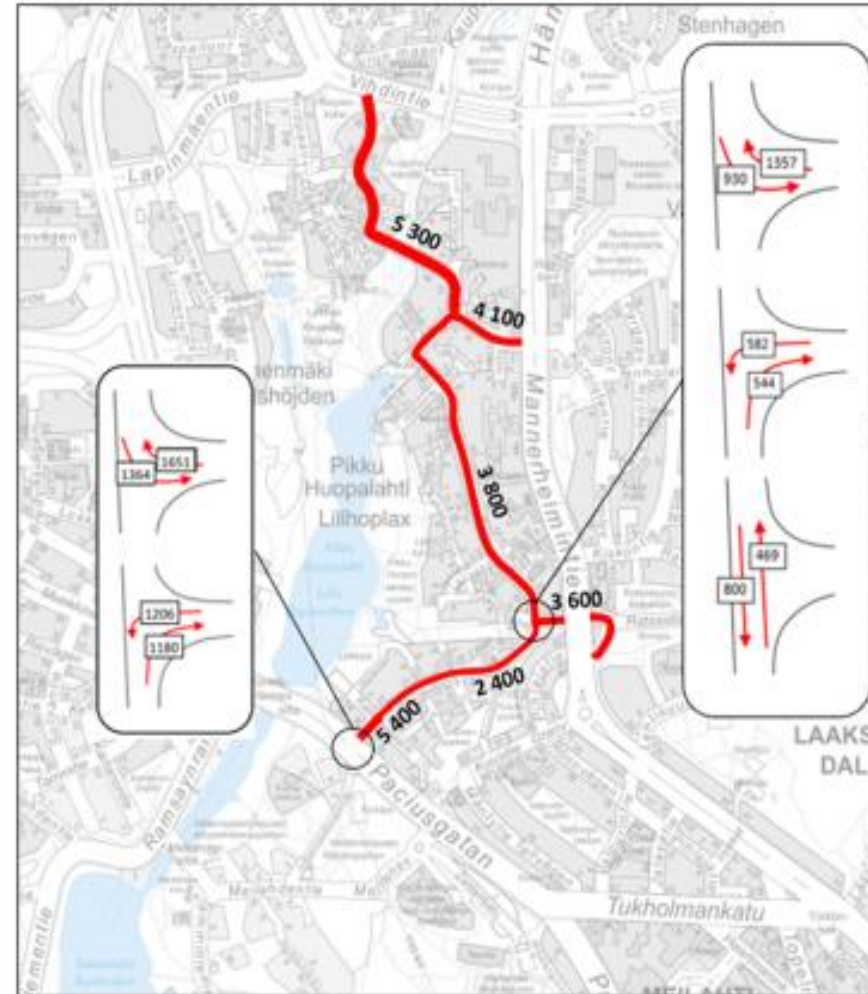
Paciuksenkaaren nykytilanne

- Paciuksenkaari on 550 metriä pitkä paikallinen kokoojakatu ja sen kuuluu palvelia kadun varrella olevaa maankäyttöä
- Alueella on 30 km/h
- Kadun keskiosa on asemakaavassa osoitettua LPA-aluetta (autopaikkojen korttelialue), jonka läpi kulkee "katumainen ajoyhteys"
- Melko pian alueen rakentamisen jälkeen kadusta on muodostunut kätevä oikoreitti Paciuksenkadulta Mannerheimintielle.
- Läpiajon hillitsemiseksi Paciuksenkaarella on mm. **korotetut risteysalueet ja kadun itäpäässä yksikaistaiseksi kavennettu katuosuus.**



Pikku Huopalahden autoliikennemäärä

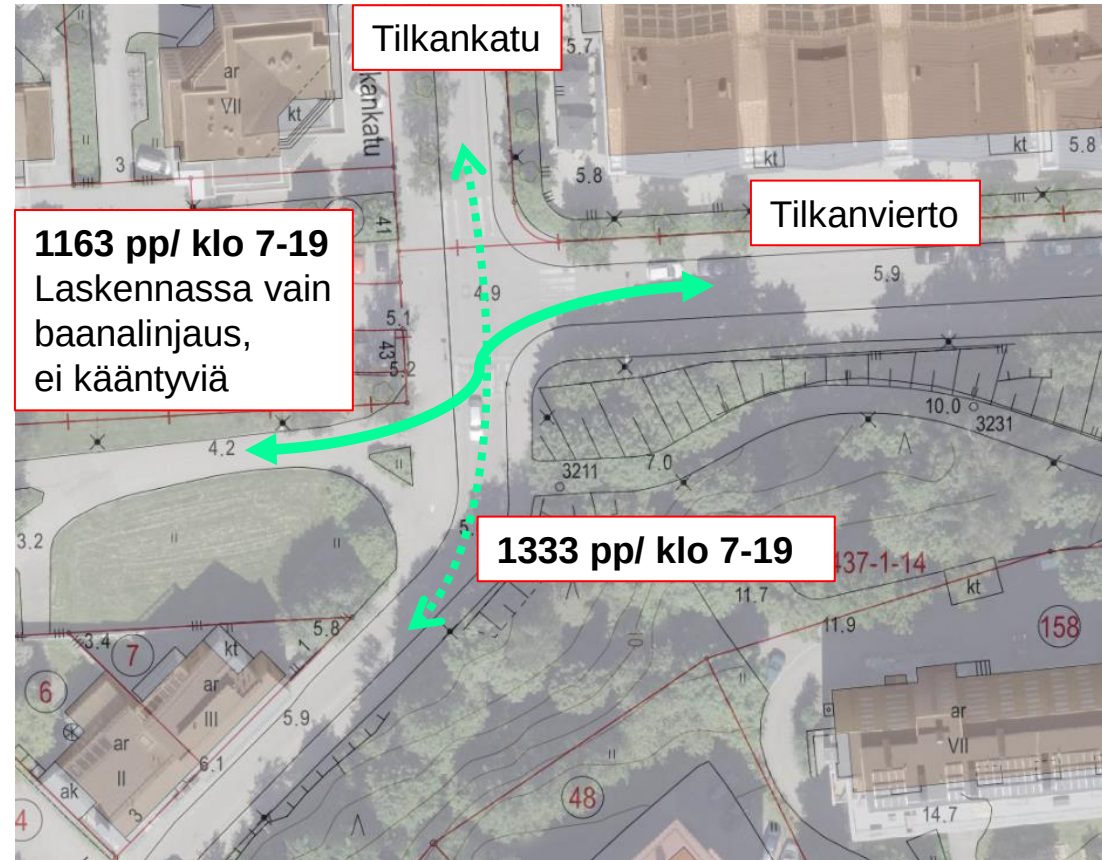
- autoliikennemäärät vaihtelevat 2 400 – 5 400 KVL
 - (vrt. Paciuksenkaarella ja Mannerheimintieellä n. 33 000 KVL, Tukholmankadulla n. 25 000 KVL)
- Paciuksenkaaren autoliikennemäärä on ylättävän suuri
- Alueen talouksista n. 60 % ovat autottomia
- Liikennemäärä koostuu suurimalta osin läpiajoliikenteestä



Kuva 3. Nykyiset autoliikennemäärät Paciuksenkaarella, Tilaknakadulla, Tilkanvierrolla ja Korppaanmäentiellä (keskimääräinen arki vuorokausiliikenne perustuen vuosina 2004, 2005, 2017 ja 2018 suoritettuihin liikennelaskentoihin)

Paciuksenkaaren, Tilkankadun ja Tilkankierron risteys pyöräliikennemäärä

- Laskenta tehty 21.6.2022, klo 7-19
- Puistoväylä – Tilkankierron 1163 pyöräilijää
- Paciuksenkaari - Tilkankatu 1333 pyöräilijää
- **Huom.** ei ole laskettu Tilkankierron risteys Tilkankadulle ja Tilkankadulta puistoon kääntyviä.



Paciuksenkaaren nykytilanne

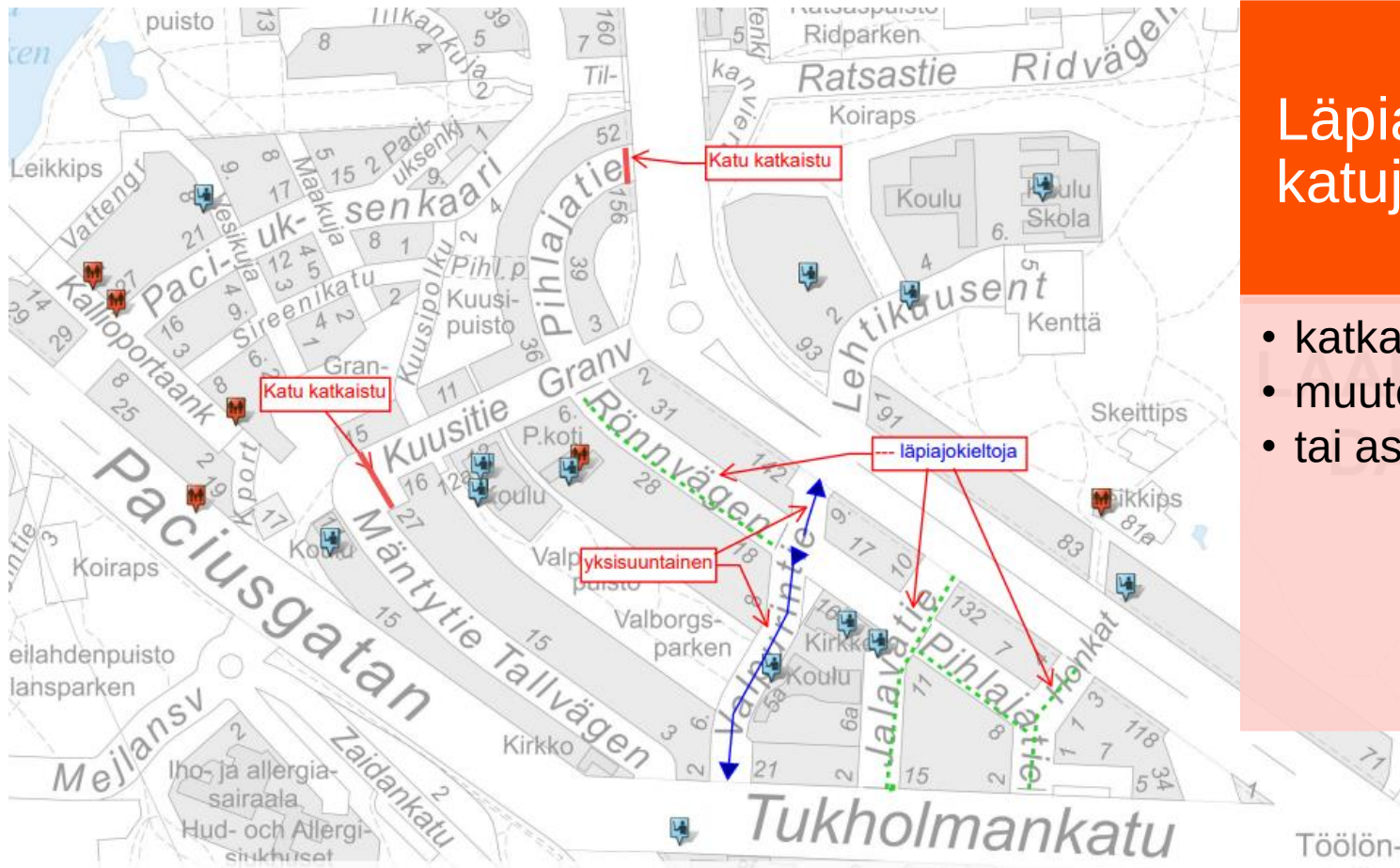
Asukaspalaute

- Asukaspalautteet koskevat läpiajoa ja siitä koituvaa merkittävää häiriötä ja turvattomuutta
- Paciuksenkaarella on tehty paljon **liikenteenrauhottamistoimenpiteitä**
 - kadun itäpäässä 1-kaistaiseksi kavennettu katuosuus
 - korotetut risteysalueet
 - tonttikatunomainen ympäristö
 - lisätty suojatie-liikennemerkkejä
- Toimenpiteet eivät tuoneet toivottua tulosta



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

Toteutetut toimenpiteet läpiajon hillitsemiseksi Meilahdessa



Läpiajoliikenteen hillitsemiseksi katuja on joko

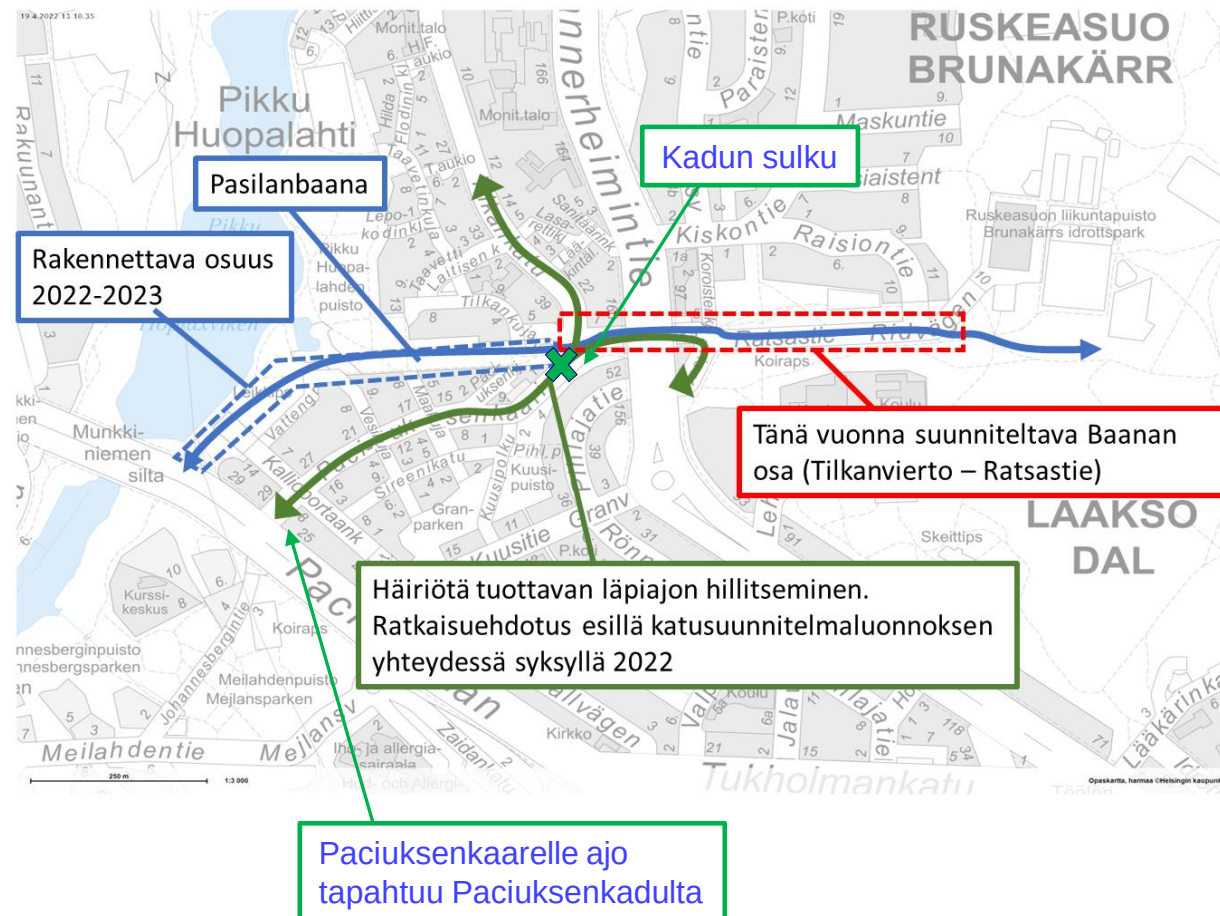
- katkaistu
- muutettu osittain yksisuuntaisiksi
- tai asetettu läpiajokiellot.

Asukaspalautteiden perusteella toimenpiteet eivät ole riittävät

Paciuksenkaaren läpiajon estäminen

Miksi tehdään?

- yleinen pyrkimys rauhoittaa liikennettä.
 - Läpiajo ei kuuluu paikalliskaduille.
- nykyinen liikenneratkaisu ei tue kaavassa esitettyjä tavoitteita
- pyrkimys luoda kävelylle ja pyöräilylle turvallinen liikenneympäristö, erityisesti itsenäisesti liikkuville lapsille
- parantaakseen katu ympäristön viihtyvyyttä (melu, päästöt)
- myönteinen vaikutus suunnitteilla olevaan Pasilanbaana – pyöräreittiin
 - Risteysalue selkiytyy yhden autoliikenteen ajosuunnan poistuessa.
- Suunnittelu tukeutuu *Helsingin strategiaohjelmaan ja Katuverkon toiminnallista luokitusta koskeviin periaatteisiin*



Helsingin strategiaohjelma 2021-2025

Strategiaohjelma painottaa kestävän liikkumisen edistämistä lisäämällä kävelyn, pyöräilyn ja joukkoliikenteen kulkutapaosuutta liikenteestä.

Tavoitteena on ohjata liikenteen kasvua kestävien kulkumuotojen saavutettavuuden nostamiseksi siten, että

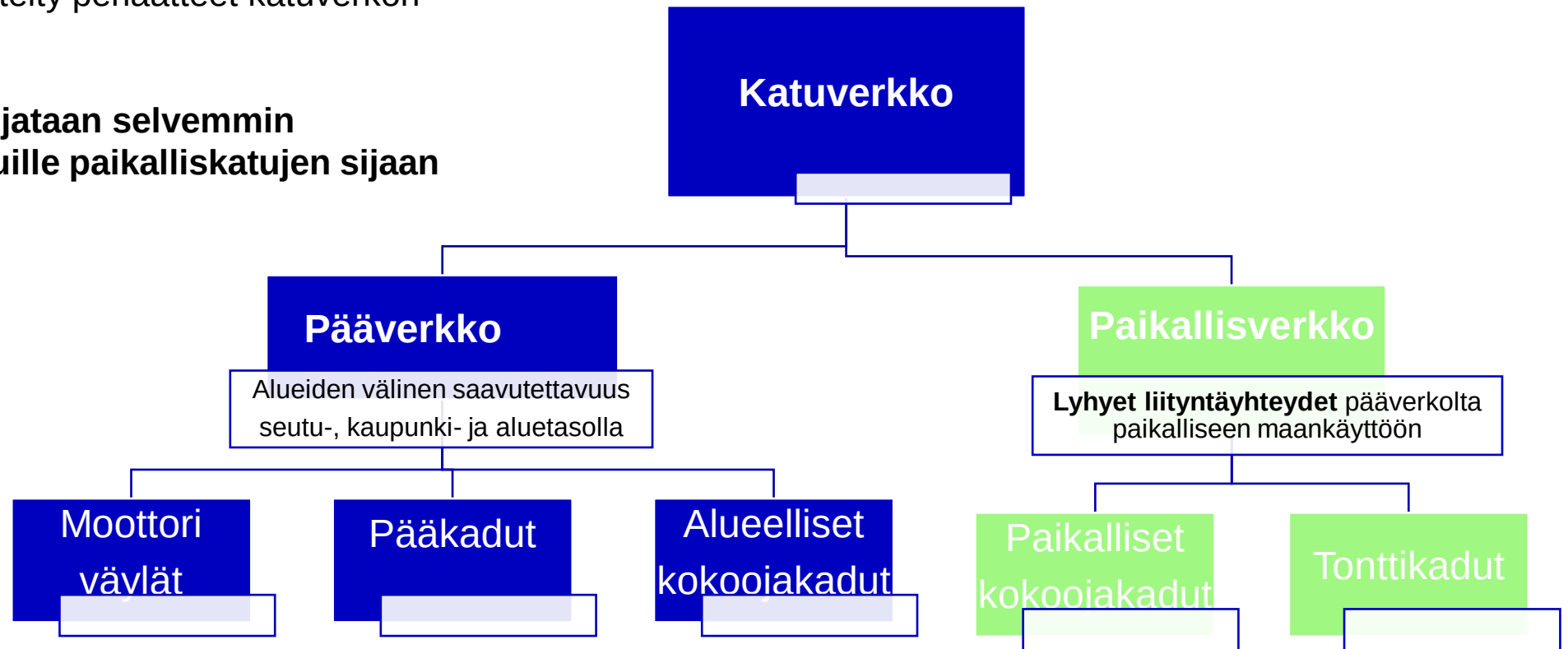
- ne ovat arjen matkoilla kilpailukykyisiä autoliikenteen saavutettavuuden kanssa.
- pyritään luomaan kävelylle ja pyöräilylle turvallinen liikenneympäristö.



**Kasvun paikka –
Helsingin kaupunkistrategia
2021–2025**

Katuverkon toiminnallinen luokittelu

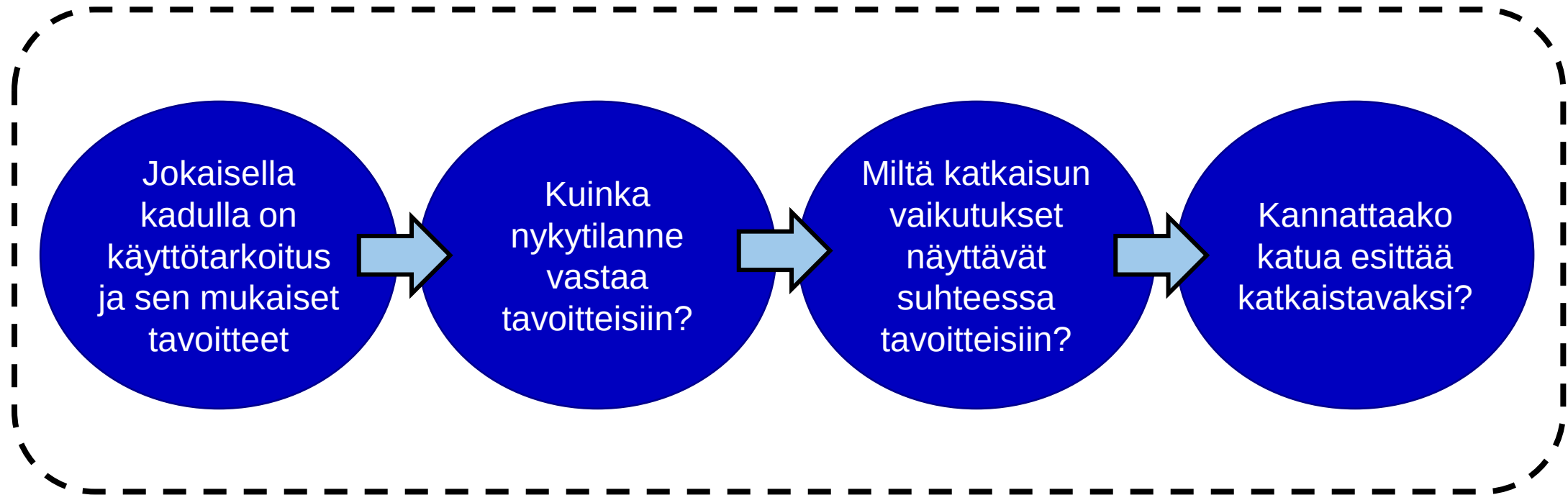
- Kaupungin ohjeessa Katuverkon toiminnallinen luokittelu (kaupunkiympäristölautakunta, 12.10.2021) on määritelty periaatteet katuverkon jäsentelylle
 - autoliikenne ohjataan selvemmin pääverkon kaduille paikalliskatujen sijaan



Paciuksenkaaren katkaisun vaikutukset

Marek Salermo, Helsingin kaupunki

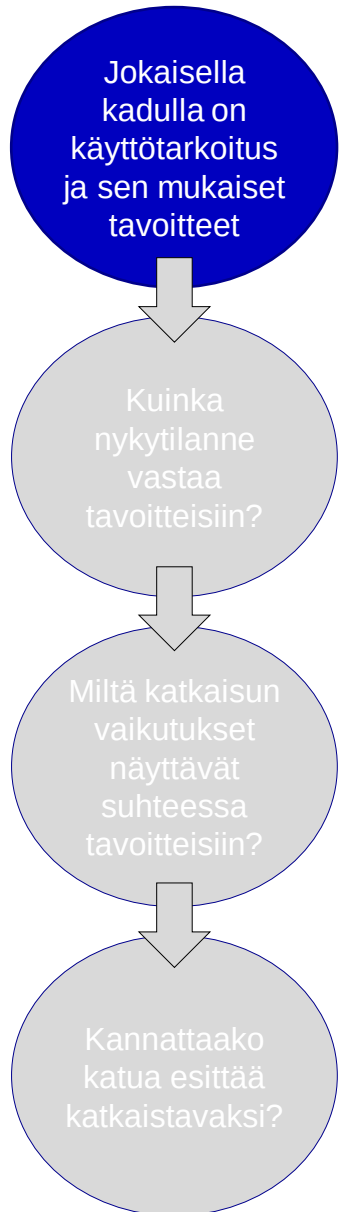
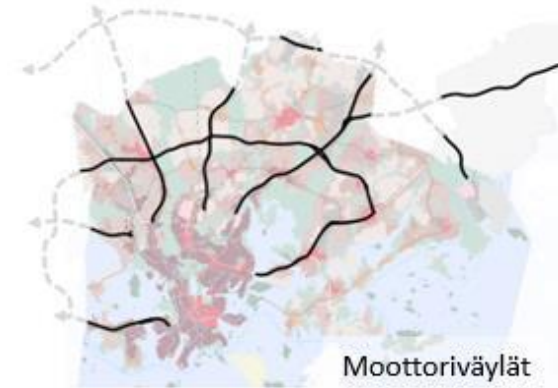
Viitekehys: katuverkon jäsentelyä koskevat periaatteet



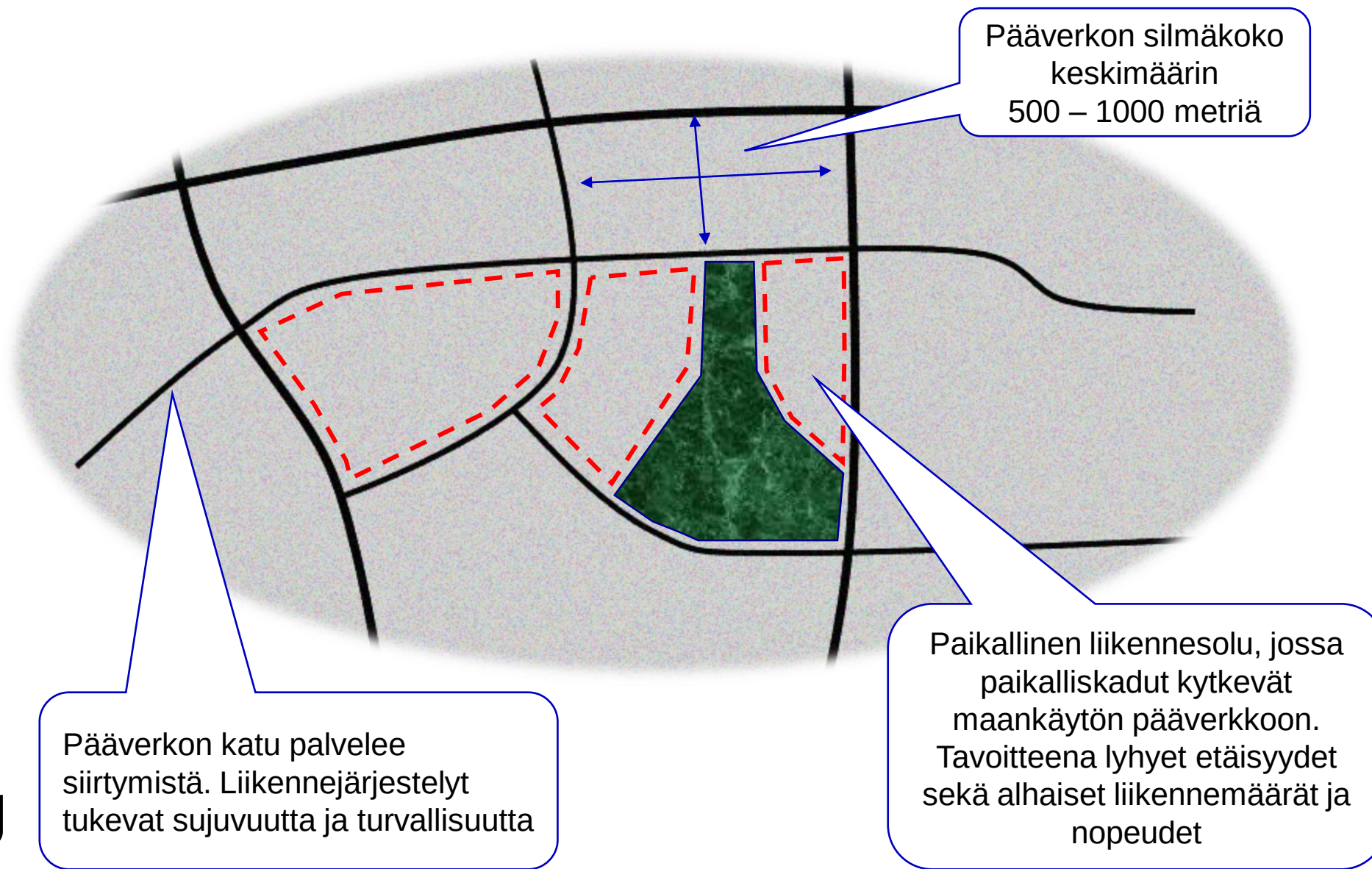
Katuverkon jäsentelyn periaatteet

Kadut luokitellaan sen perusteella, mikä niiden rooli on autoliikenteen verkossa

- **Moottoriväylät**, **pääkadut** ja **alueelliset kokoojakadut** muodostavat autoliikenteen **pääverkon** ja palvelevat siirtymistehtävää seutu-, kaupunki- ja aluetasolla.
- Pääverkon katujen sisäpuolelle rajautuu **paikallisia liikennesoluja**, joiden sisällä kadut ovat yhteen kytkeytyneitä lähtö- ja saapumisvaiheen autoliikennettä palvelevia **paikalliskatuja**.



Katuverkon jäsentelyn periaatteet



Helsinki

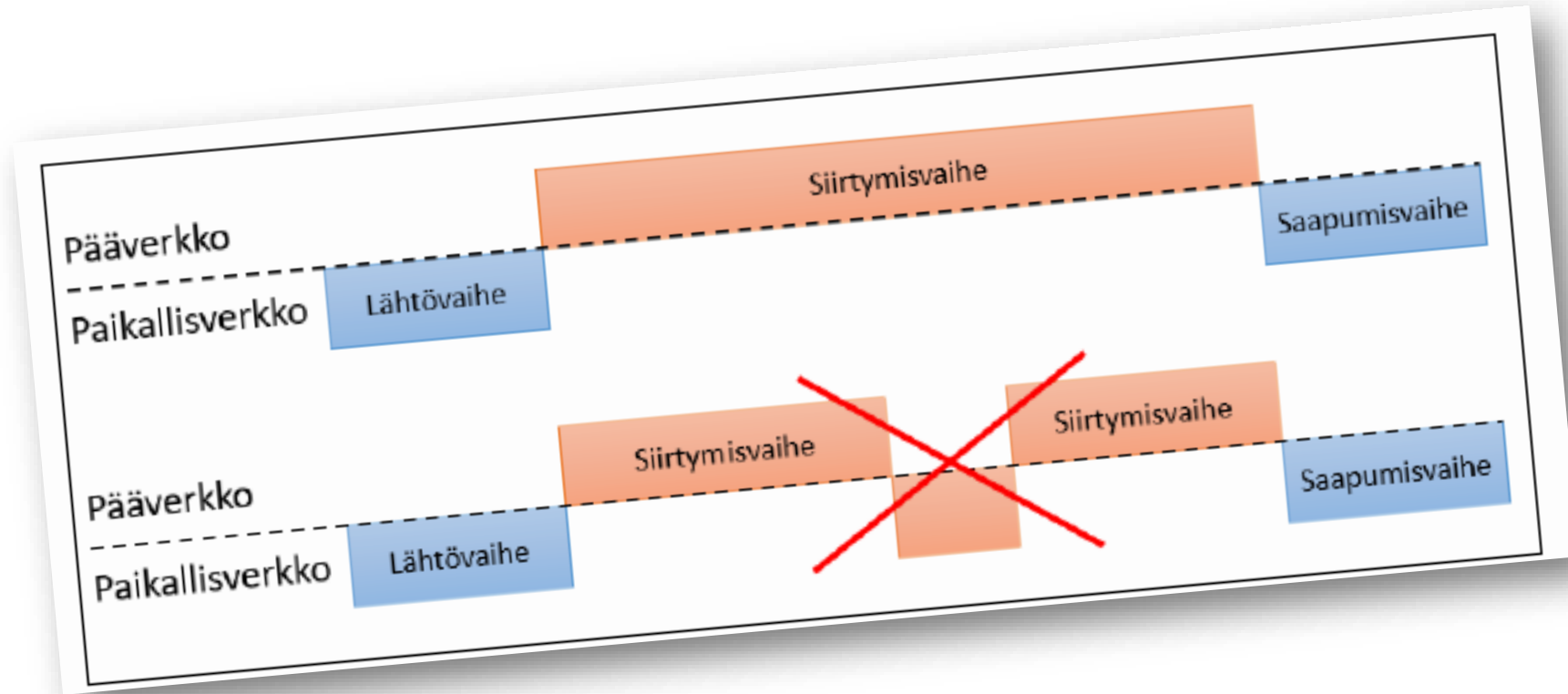
Jokaisella kadulla on käyttötarkoitus ja sen mukaiset tavoitteet

Kuinka nykytilanne vastaa tavoitteisiin?

Miltä katkaisun vaikutukset näyttävät suhteessa tavoitteisiin?

Kannattaako katua esittää katkaistavaksi?

Katuverkon jäsentelyn periaatteet

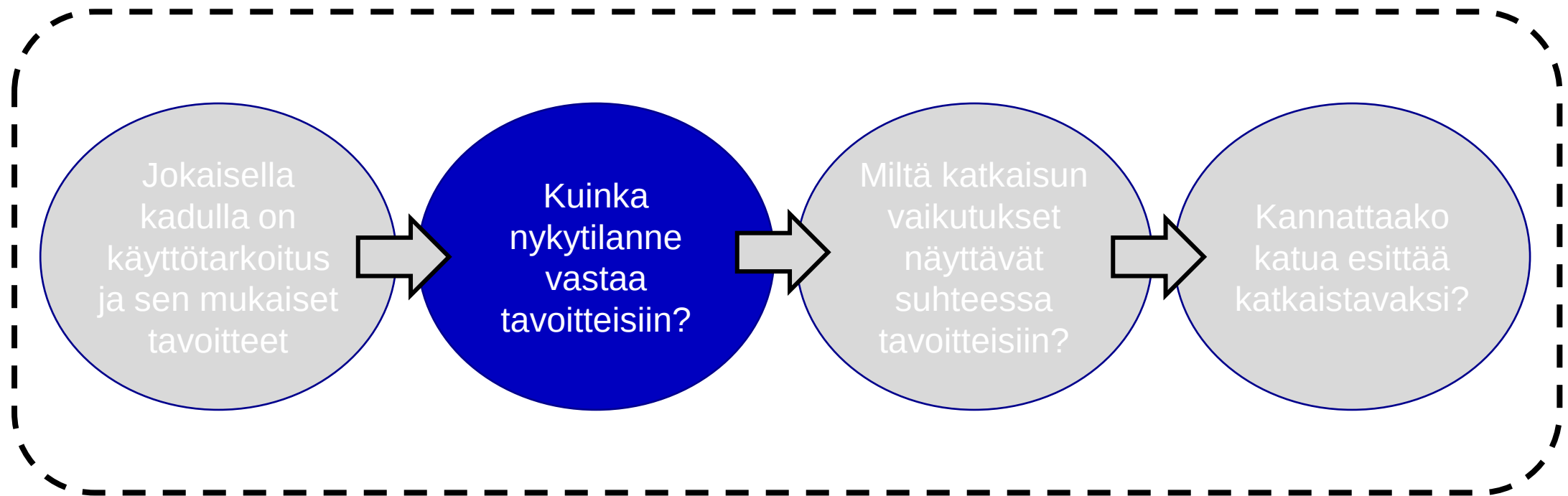


Jokaisella kadulla on käyttötarkoitus ja sen mukaiset tavoitteet

Kuinka nykytilanne vastaa tavoitteisiin?

Miltä katkaisun vaikutukset näyttävät suhteessa tavoitteisiin?

Kannattaako katua esittää katkaistavaksi?



Pikku Huopalahden paikallinen liikennesolu

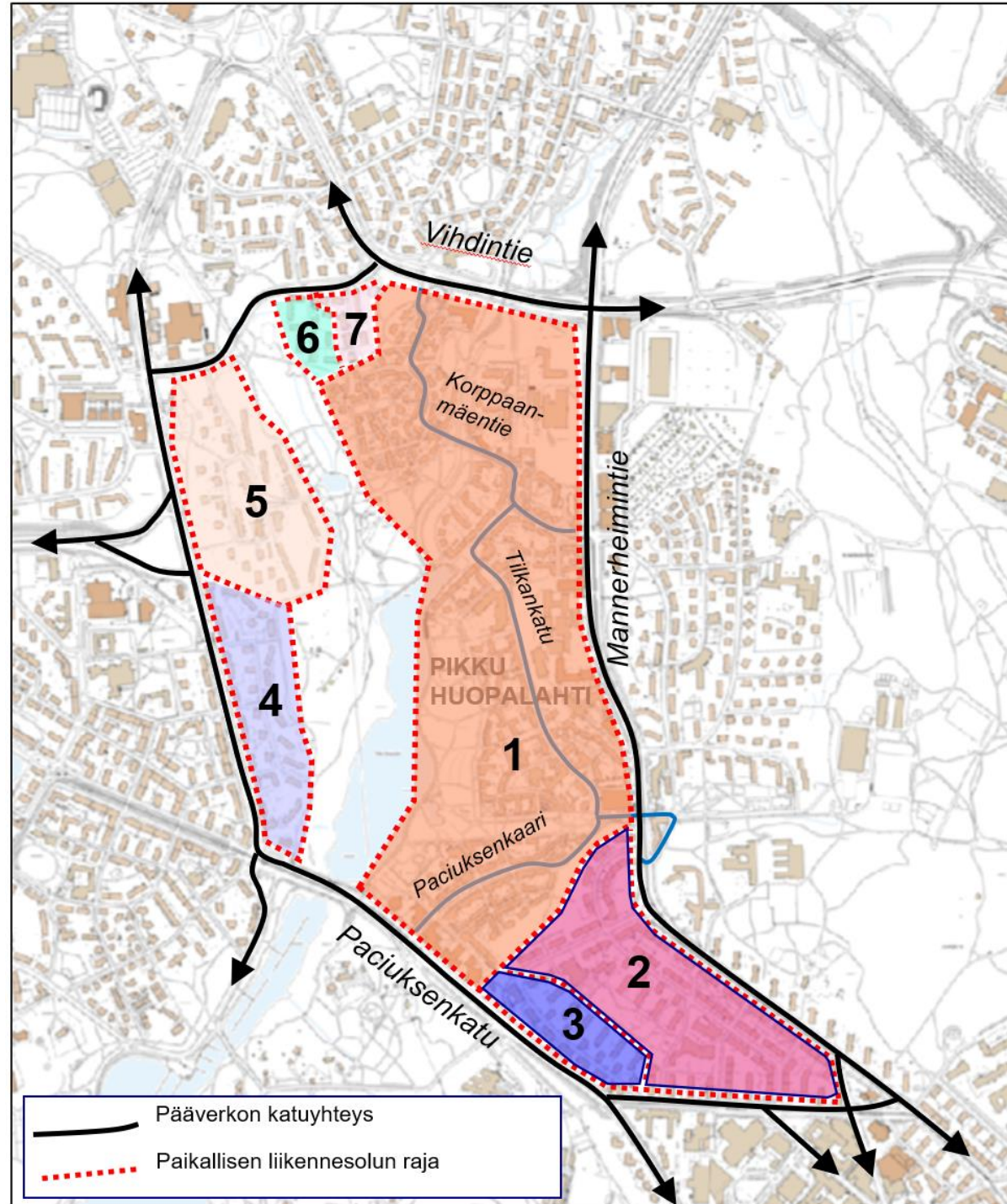
Suuri koko

- Pitkät etäisyydet nostavat nopeuksia ja alueen liikennetuotos kasvaa suureksi

Ympäröivän pääverkon rakenne haasteellinen

- Paciuksenkaari ja Tilkanvierto erityisen alttiita läpiajolle ja siitä aiheutuville haittavaikutuksille (turvattomuus)

Helsinki



Jokaisella kadulla on käyttötarkoitus ja sen mukaiset tavoitteet

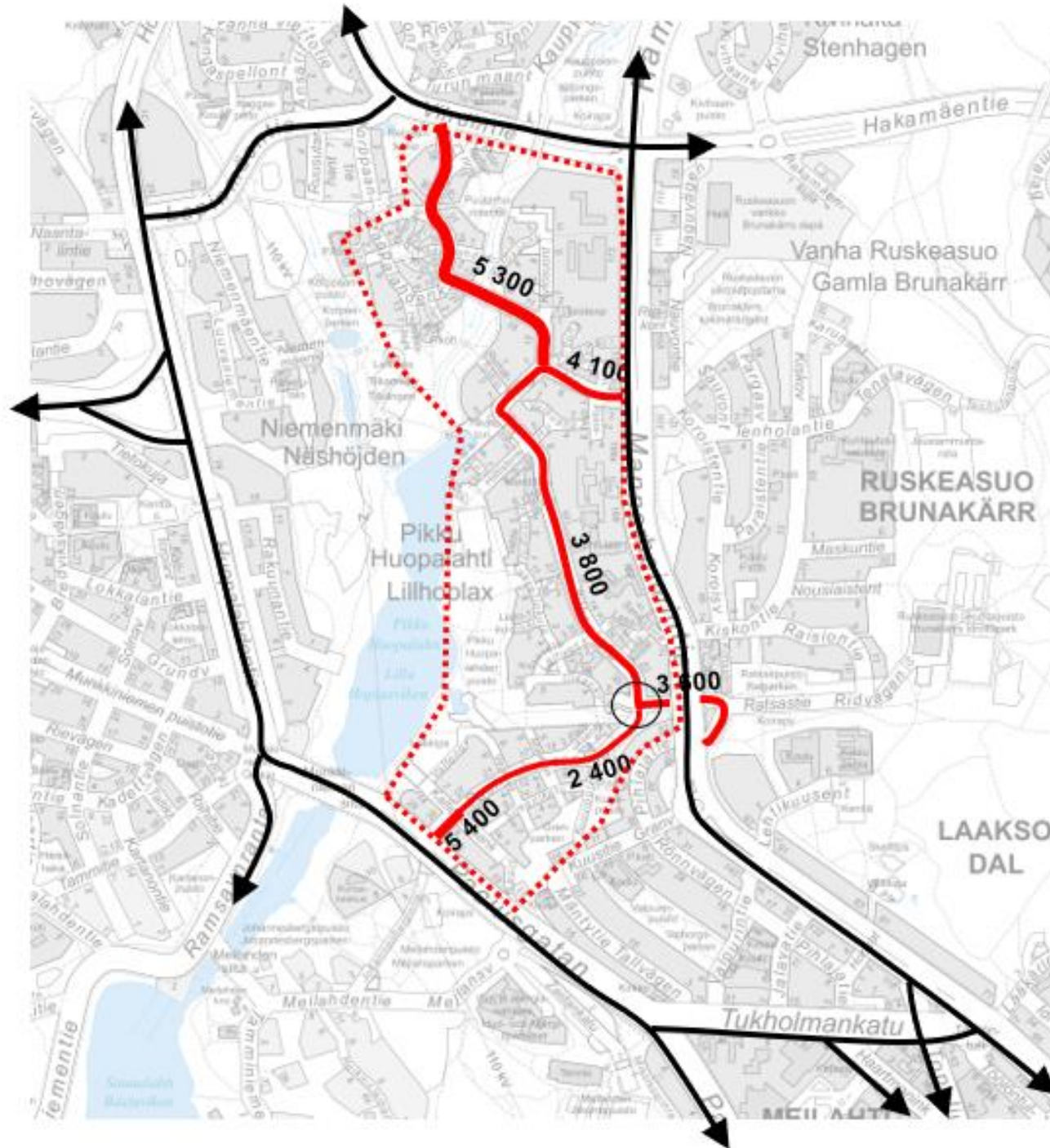
Kuinka nykytilanne vastaa tavoitteisiin?

Miltä katkaisun vaikutukset näyttävät suhteessa tavoitteisiin?

Kannattaako katua esittää katkaistavaksi?

Nykyiset liikennemäärät

- Liikennemäärät suurehkoja
- Selkeästi havaittava ”läpiajolisä”

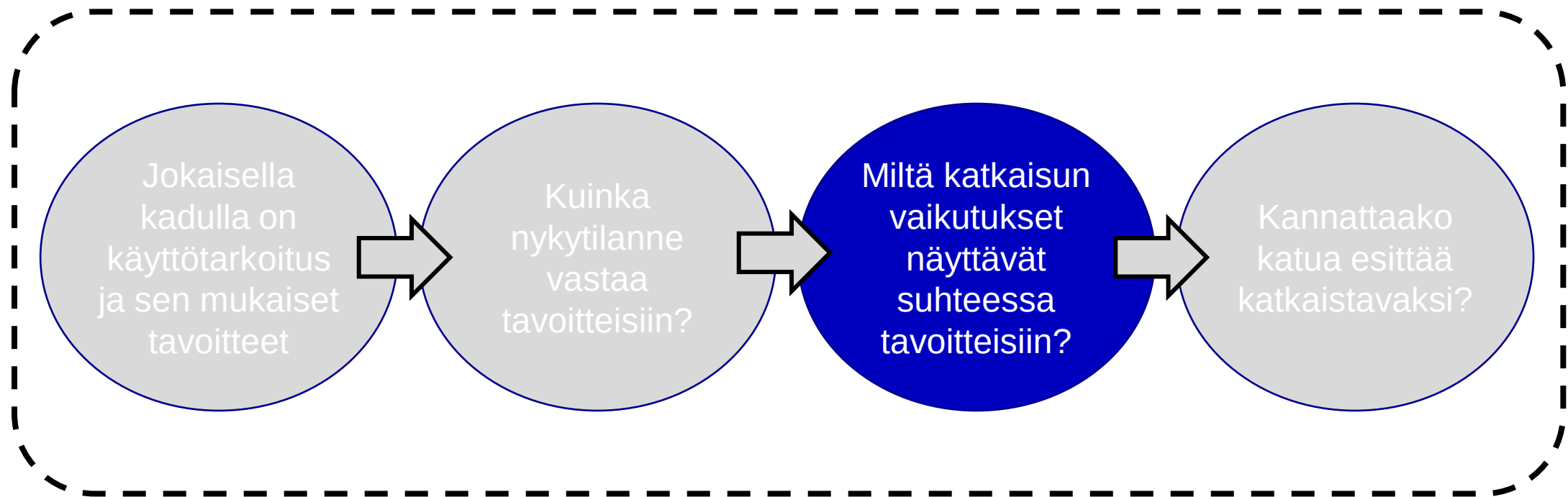


Jokaisella kadulla on käyttötarkoitus ja sen mukaiset tavoitteet

Kuinka nykytilanne vastaa tavoitteisiin?

Miltä katkaisun vaikutukset näyttävät suhteessa tavoitteisiin?

Kannattaako katua esittää katkaistavaksi?



Paikalliset liikennesolut

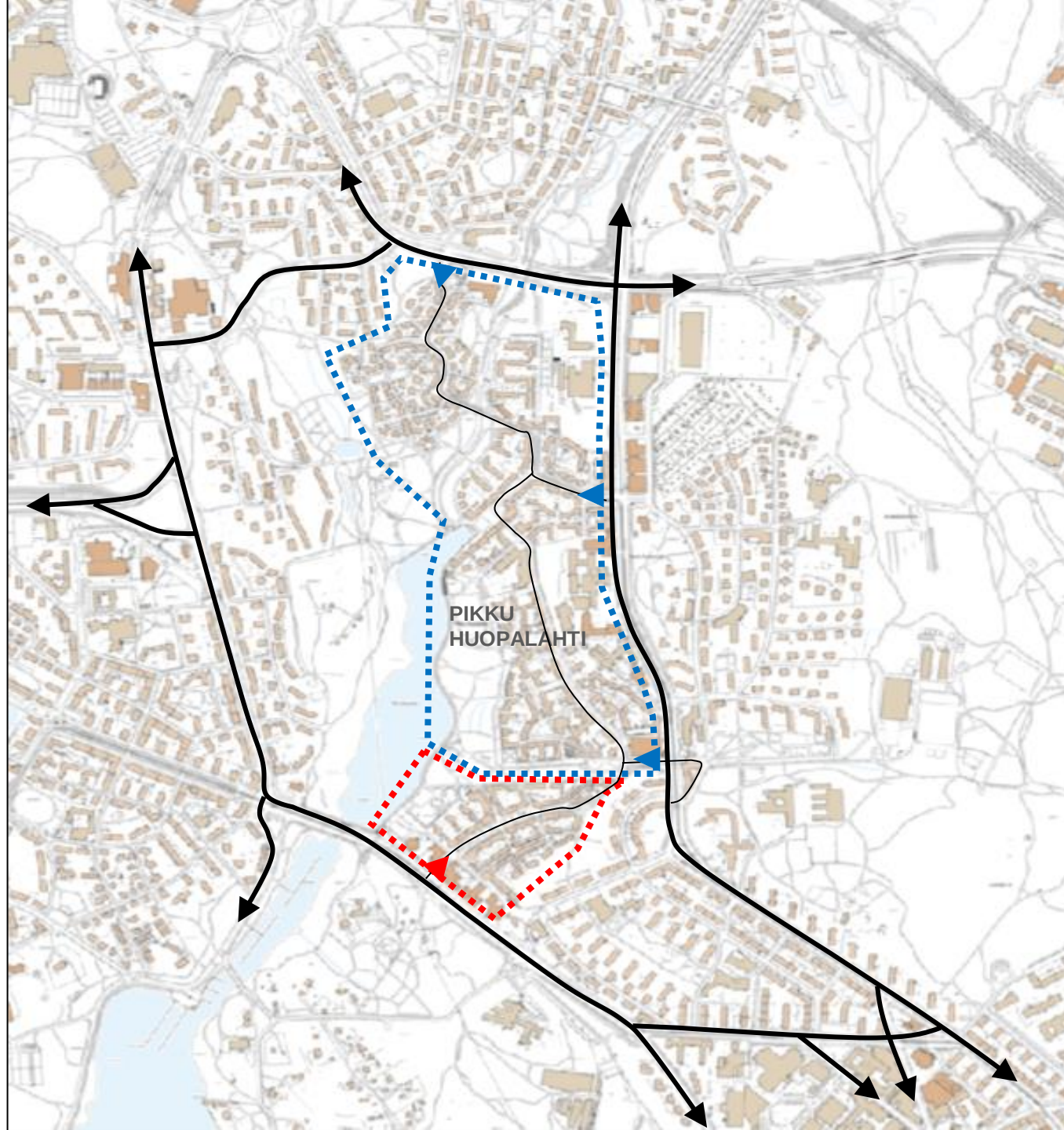
Yhdestä suuresta muodostuu kaksi pienempää liikennesolua

- Keskimääräinen matka pääverkolta kohteeseen pienenee
- Autoliikennemäärät laskevat (saavutetaan ohjeellinen taso)

Vaikutuksia:

- Liikenteen rauhoittuminen
- Turvattomuuden väheneminen
- Viihtyisyyden paraneminen

Helsinki



Jokaisella kadulla on käyttötarkoitus ja sen mukaiset tavoitteet

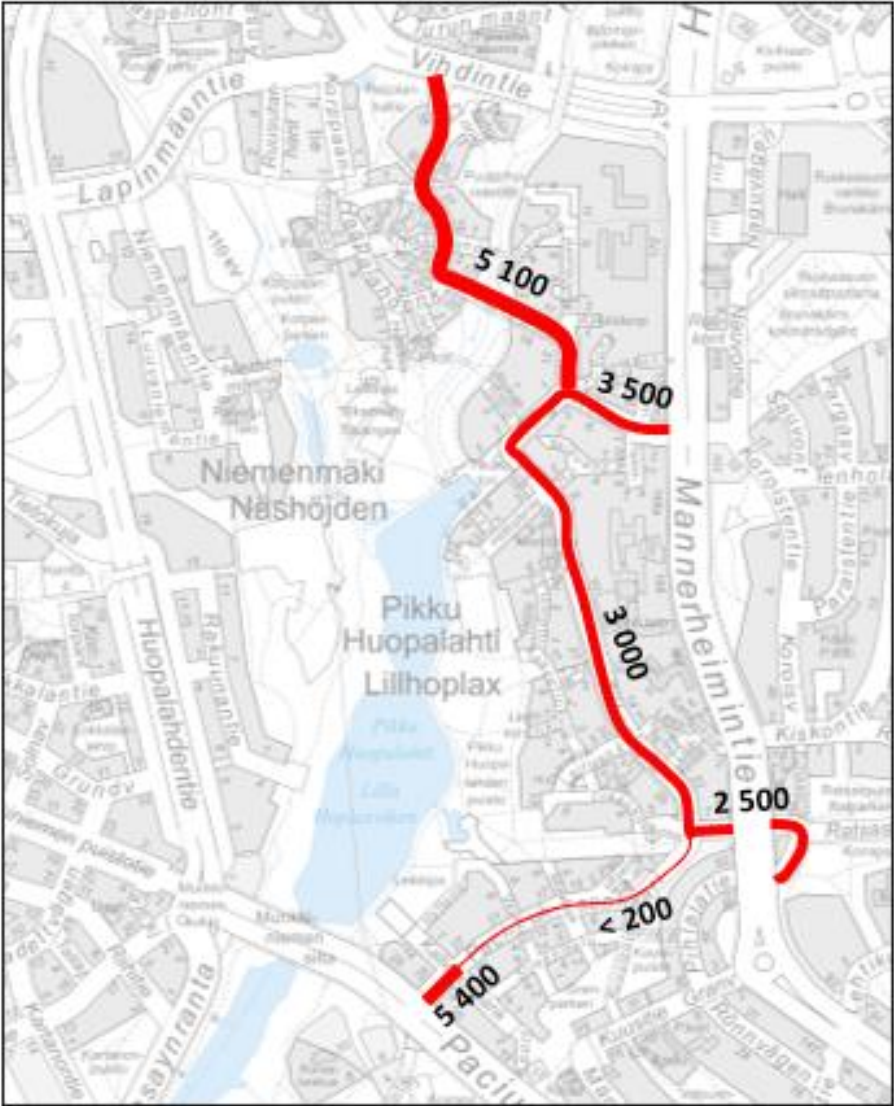
Kuinka nykytilanne vastaa tavoitteisiin?

Miltä katkaisun vaikutukset näyttävät suhteessa tavoitteisiin?

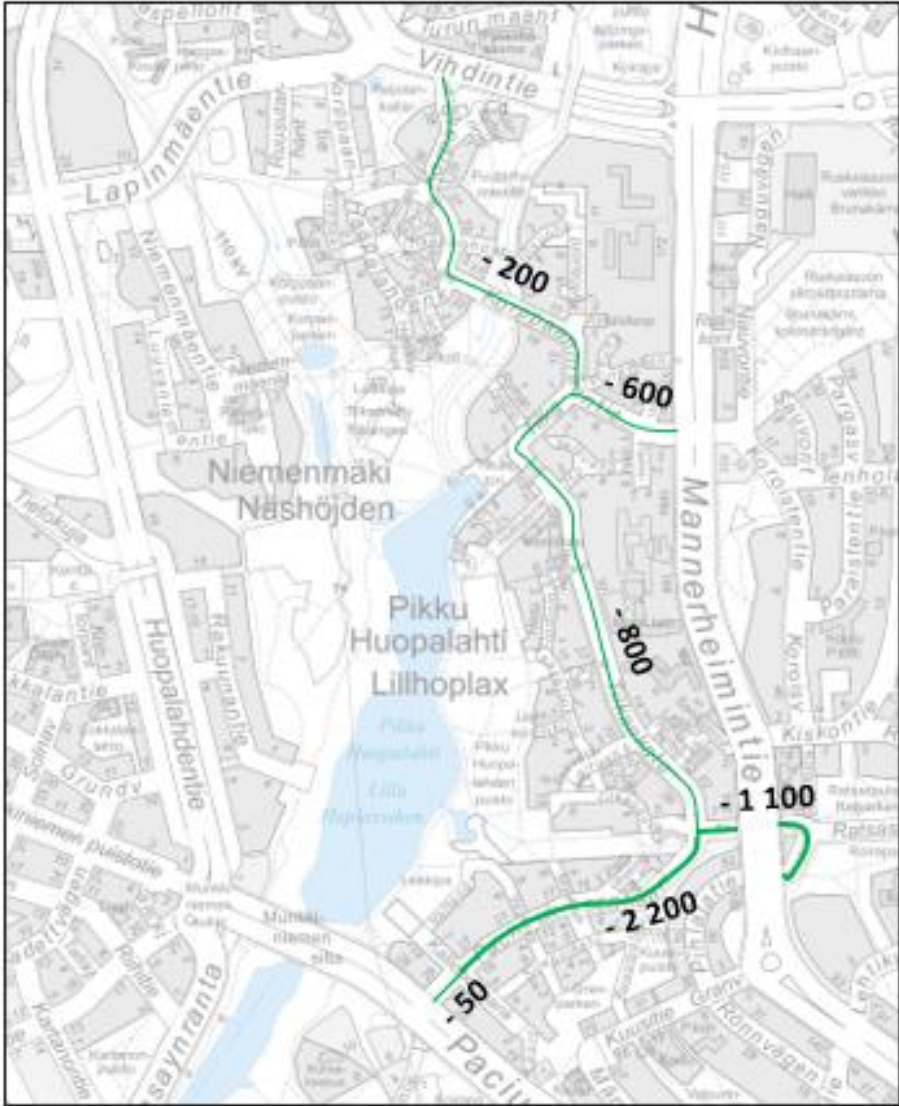
Kannattaako katu esittää katkaistavaksi?

Liikennemäärät jälkeen -tilanteessa

Keskimääräinen arkivuorokausiliikenne



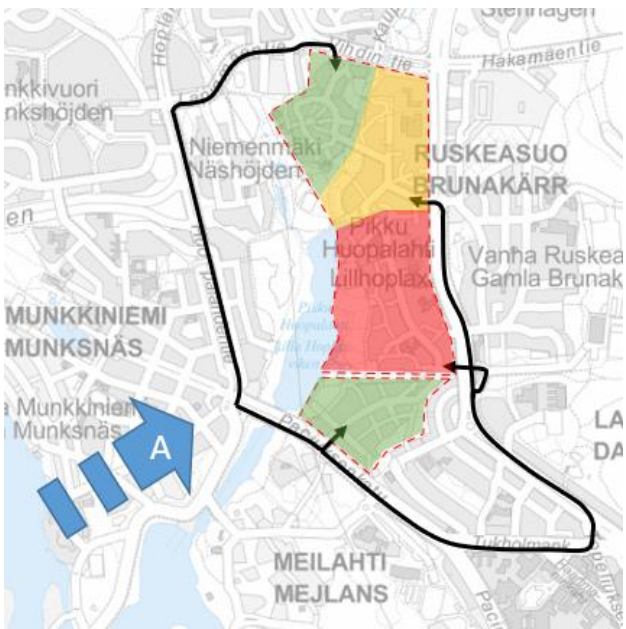
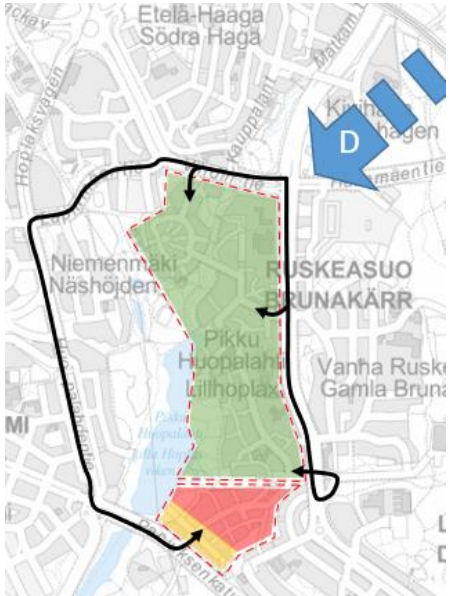
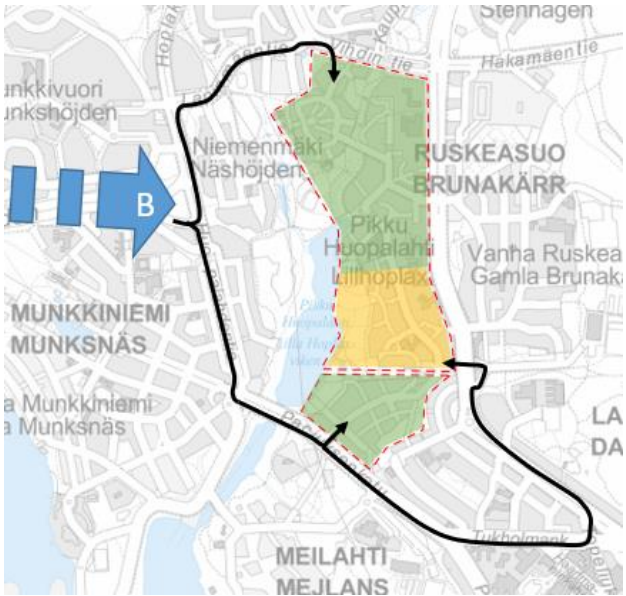
Arvioitu muutos autoliikennemäärissä



Saavutettavuuden muutokset autolla

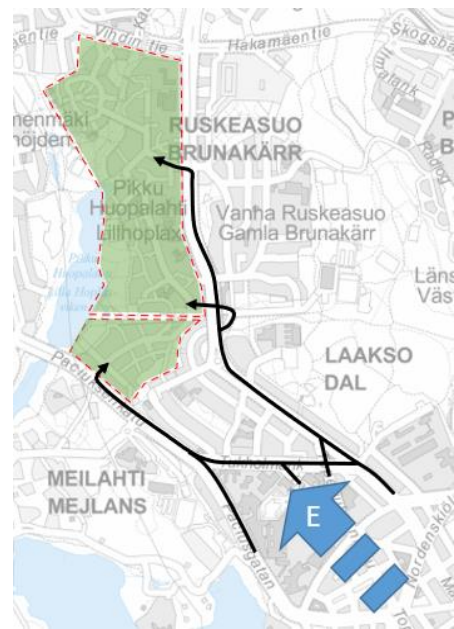
Saavutettavuus (alueelta ulos ja toisinpäin) heikkenee

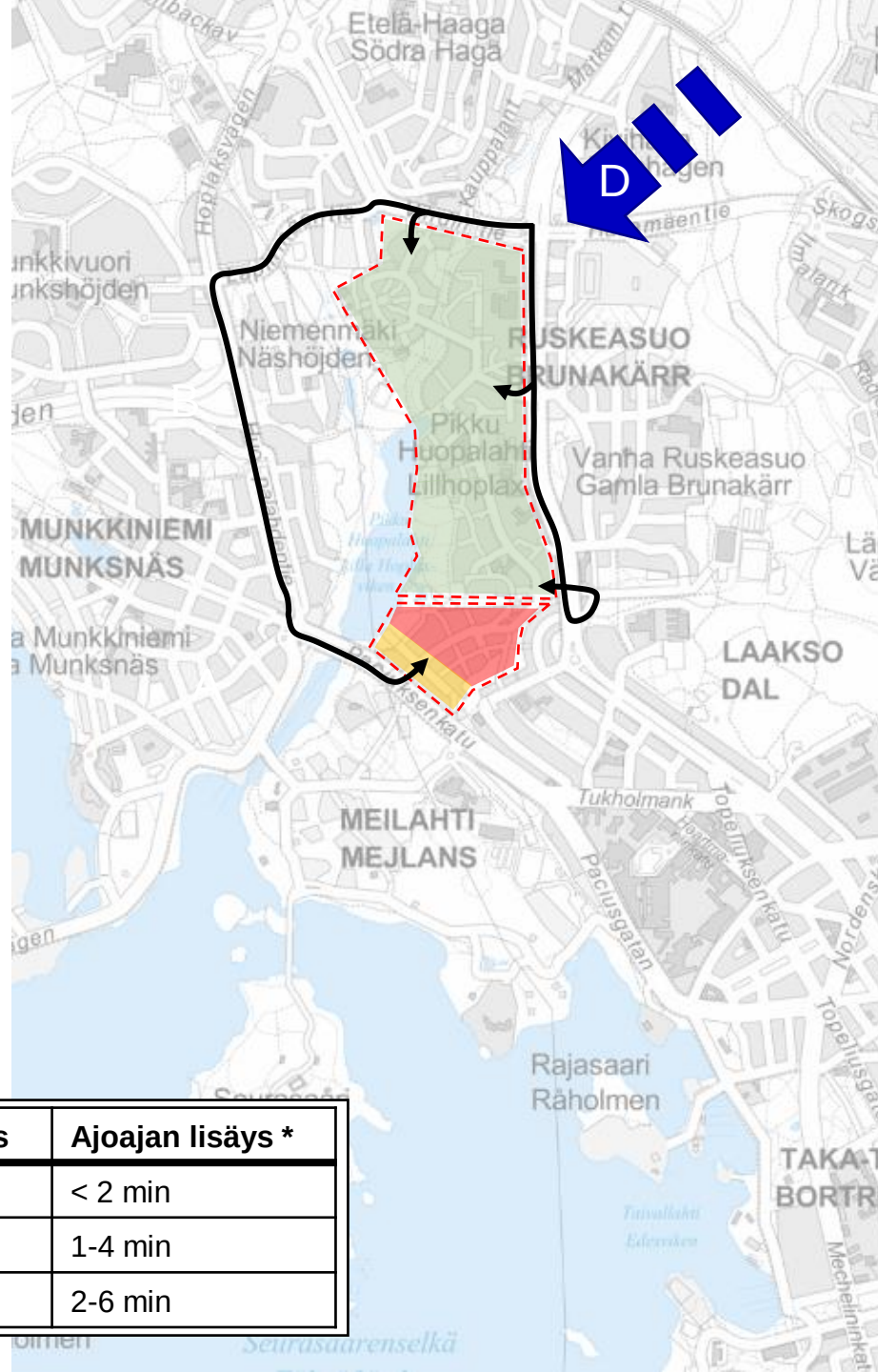
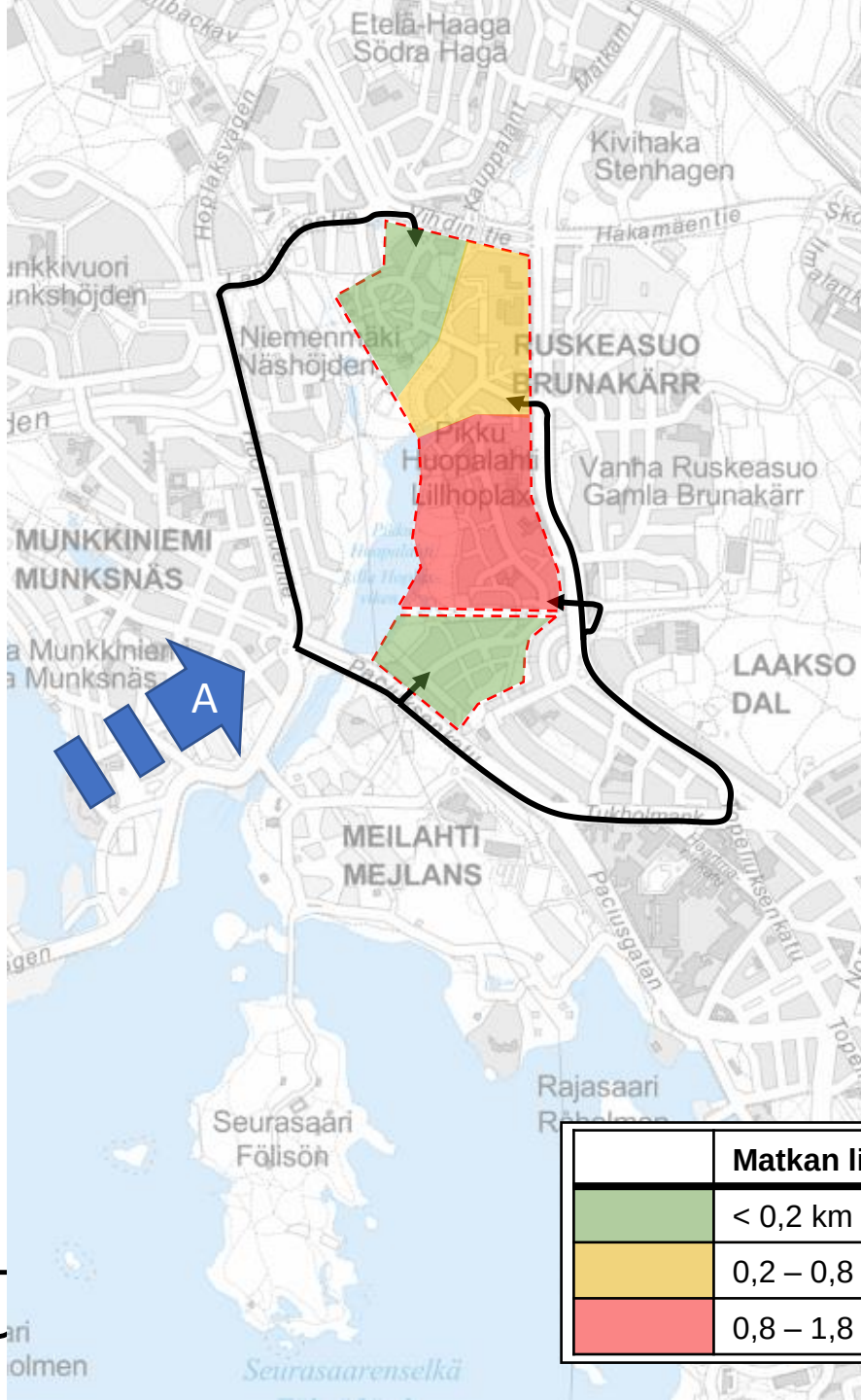
- Suurimmat vaikutukset lounaan ja koillisen suuntaan



	Matkan lisäys	Ajoajan lisäys *
	< 0,2 km	< 2 min
	0,2 – 0,8 km	1-4 min
	0,8 – 1,8 km	2-6 min

*) Ajoajan korkeampi arvo kuvaa keskimääräistä matka-ajan kasvua ruuhka-aikaan





	Matkan lisäys	Ajoajan lisäys *
	< 0,2 km	< 2 min
	0,2 – 0,8 km	1-4 min
	0,8 – 1,8 km	2-6 min

Jokaisella kadulla on käyttötarkoitus ja sen mukaiset tavoitteet

Kuinka nykytilanne vastaa tavoitteisiin?

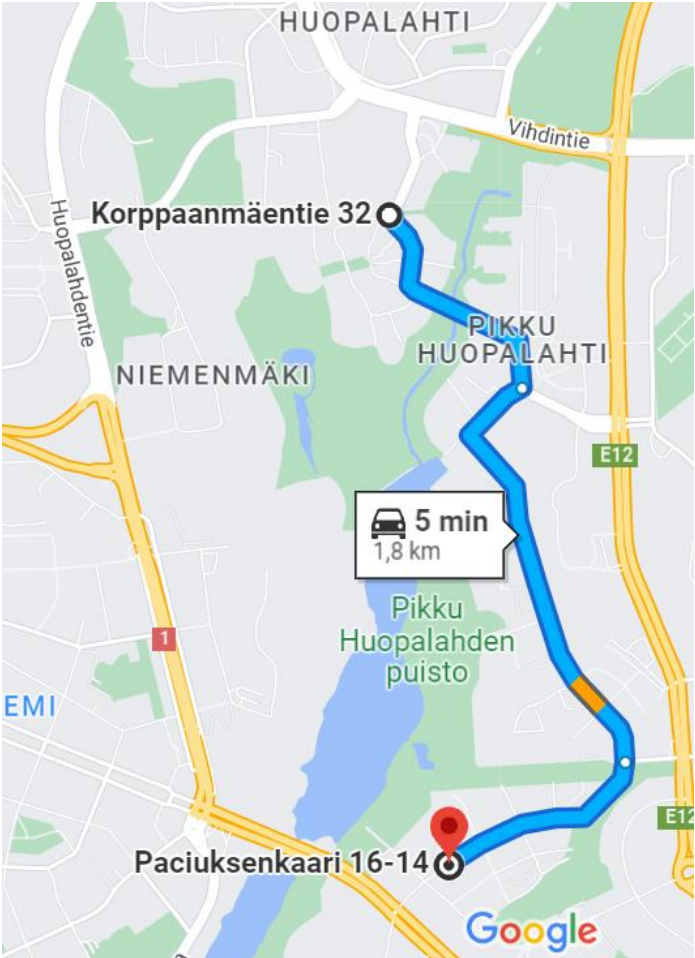
Miltä katkaisun vaikutukset näyttävät suhteessa tavoitteisiin?

Kannattaako katua esittää katkaistavaksi?

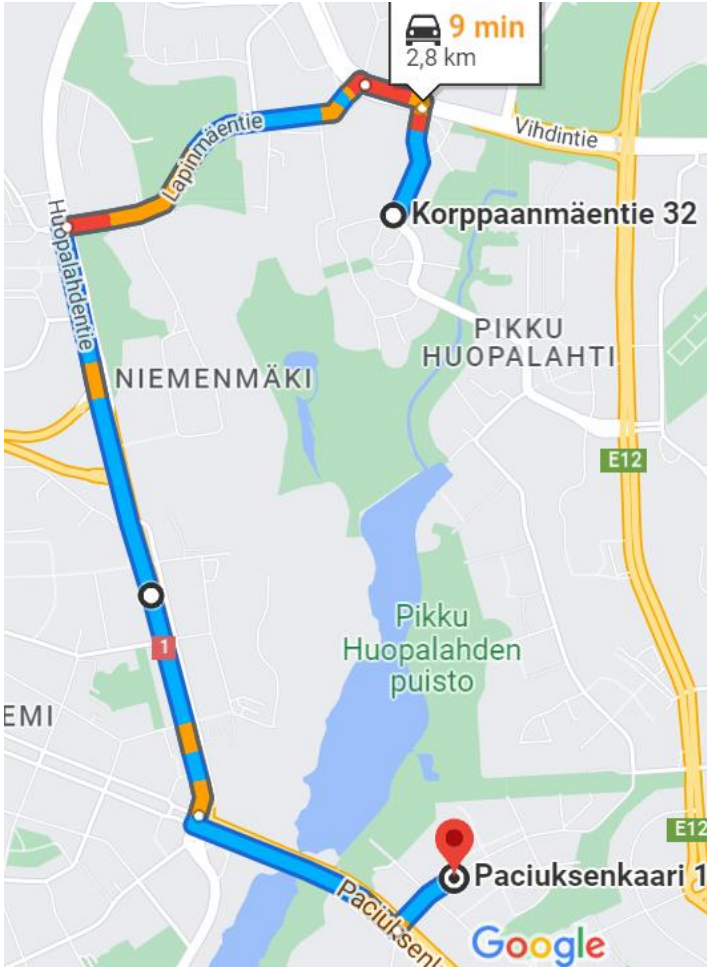
Saavutettavuuden muutokset alueen sisällä (autolla)

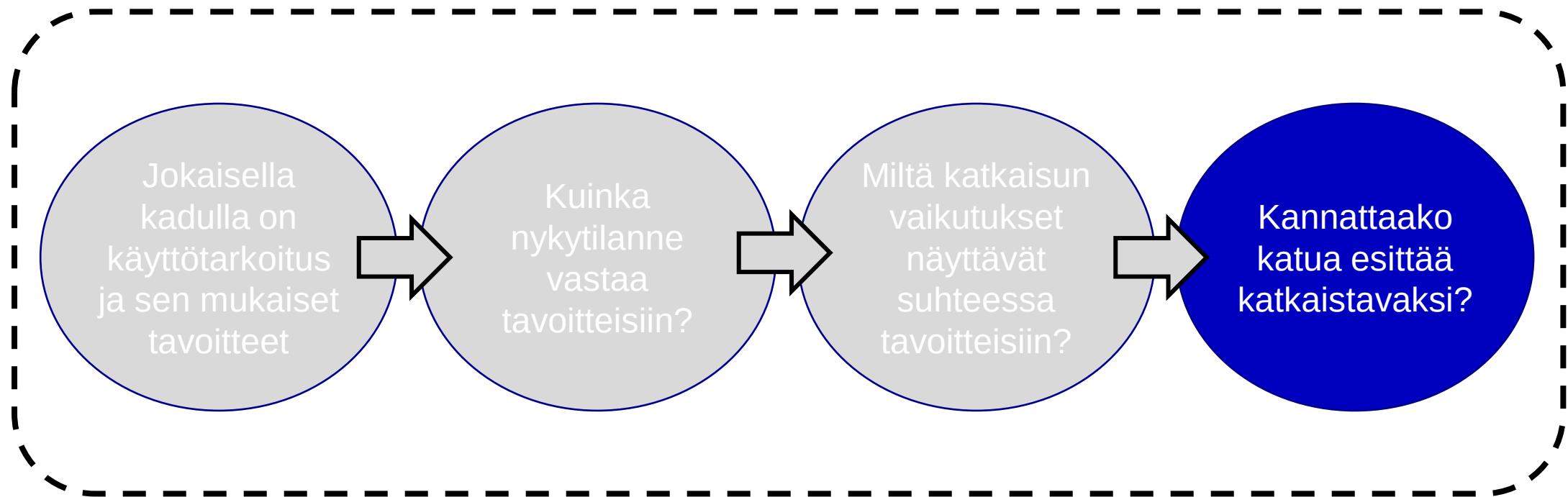
Merkittävä heikennys
TOISAALTA
Lyhyitä automatkoja pyritään ohjaamaan kestäviin kulkutapoihin!

Ennen



Jälkeen?





Kannattaako katuratkaista?

Hyödyt

Toteuttaa katuverkon jäsentelyperiaatteita:

- ✓ Kitkee läpiajoa, parantaa liikenneturvallisuutta ja vaikuttaa myönteisesti asumisympäristön viihtyisyyteen ja turvattomuuden vähenemiseen paikalliskaduilla

Muita hyötyjä:

- ✓ Tilkankadun ja Tilkankierron risteysalue selkiytyy yhden autoliikenteen ajosuunnan poistuessa.
- ✓ Avaa uusia mahdollisuuksia Paciuksenkaaren julkisen tilan käyttämiselle.
- ✓ Autoliikennemäärän väheneminen vaikuttaa myönteisesti suunnitteilla olevaan Pasilanbaana – pyöräreittiin, joka kulkee Pikku Huopalahden Puiston ja Tilkankierron kautta Ratsastielle.
- ✓ Osa nykyisistä automatkoista korvautuu kestävillä kulkumuodoilla
- ✓ Myönteinen vaikutus lasten itsenäiseen liikkumiseen (esim. koulumatkat)
 - ✓ Lasten autokyyditys alueen sisällä vähenee. (nykyisiä määriä ei tunneta)
 - ✓ Positiivisia vaikutuksia lasten liikennekasvatukseen yleisesti
- ✓ Konkreettinen vastaus pitkään tulleeisiin palautteisiin

Helsinki

Haitat

- ✓ Pikku Huopalahden saavutettavuus autolla heikkenee tietyissä suunnissa
- ✓ Alueen sisäiset autoyhteydet heikkenevät ja heijastuvat mm. matkaketjuihin, joissa esimerkiksi viedään osana työmatkaa ensiksi alaikäinen lapsi päivähoitoon tai kouluun.
- ✓ Muutokset kaupan, jakelun, pelastusajoneuvojen ja jätehuollon reitteihin.

Katusuunnitelmat

Matti Eriksson, WSP

Pyöräkatu

45 §

Liikennemerkillä osoitetulla pyöräkadulla ajaminen, pysäyttäminen ja pysäköinti

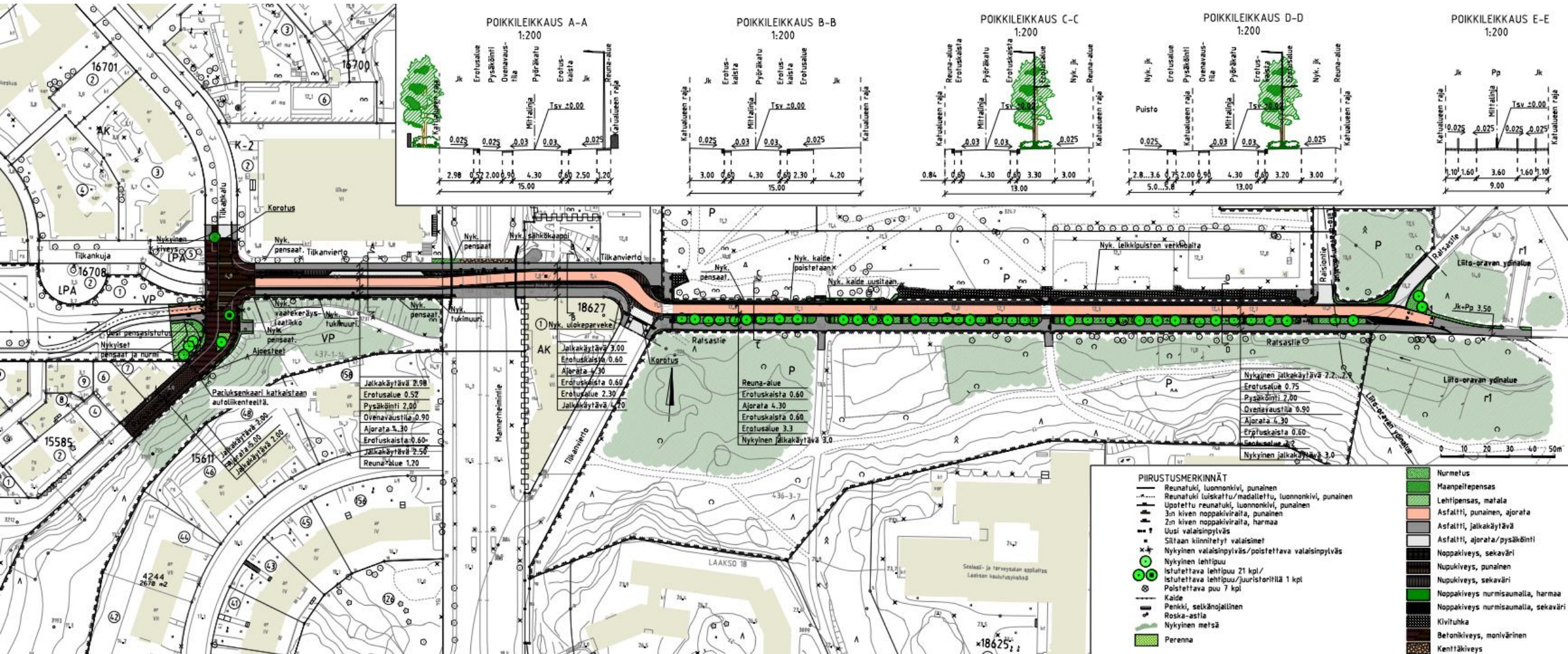
Ajettaessa ajoneuvolla liikennemerkillä osoitetulla pyöräkadulla on polkupyöräilijälle annettava esteetön kulku. Ajonopeus on sovitettava pyöräilyn mukaiseksi.

Ajoneuvolla pysäköinti pyöräkadulla on sallittu vain merkityllä pysäköintipaikalla. Liikkumisesteisen pysäköintitunnuksella varustetun ajoneuvon saa pysäköidä pyöräkadun ajoradalla muuallekin, jos siitä ei aiheudu kohtuutonta haittaa.

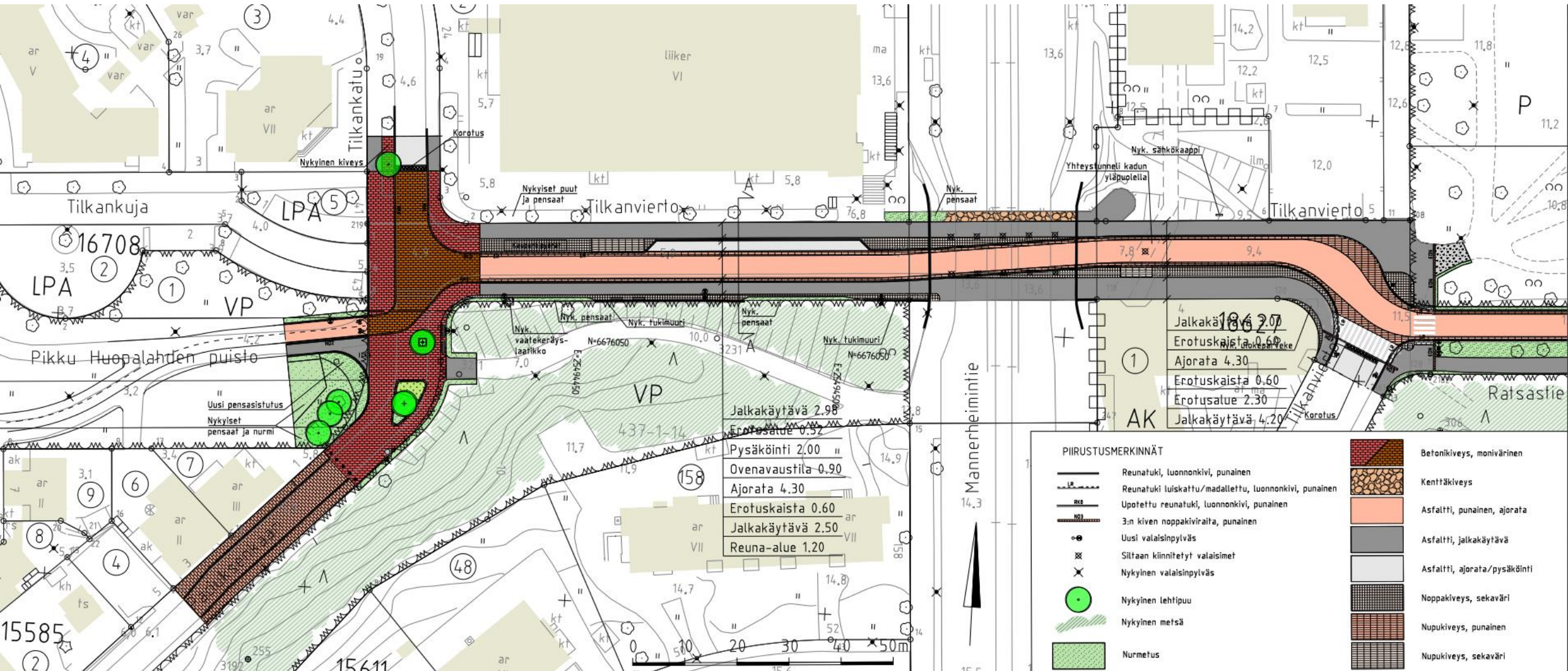
Polkupyörän ja mopon saa pysäköidä pyöräkadulla myös jalkakäytävälle, jos se ei haittaa kohtuuttomasti jalkakäytävällä kulkemista.



Paciuksenkaari, Tilkanvierto ja Ratsastie, katusuunnitelmaluonnos

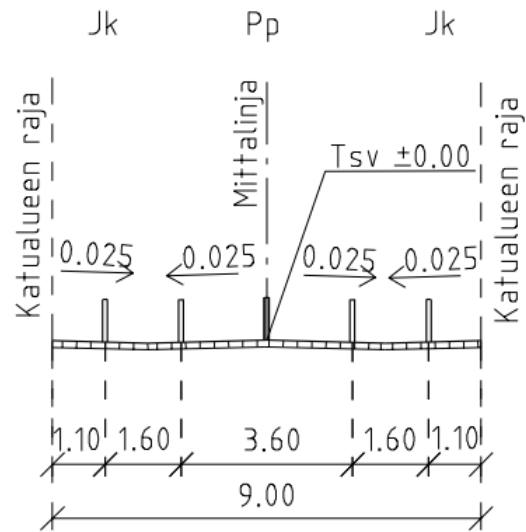


Paciuksenkaari ja Tilkanvierto

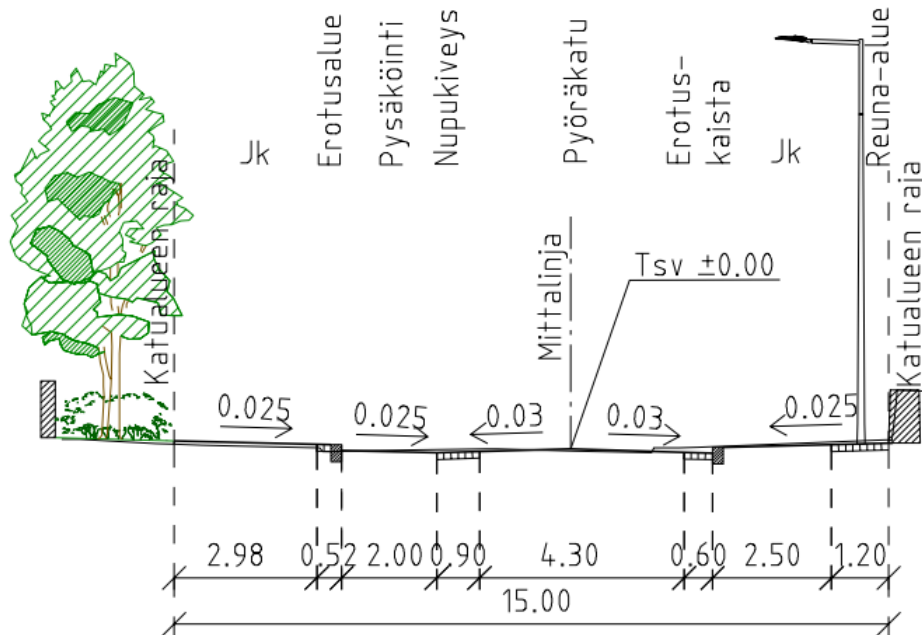


Paciuksenkaari ja Tilkanvierto, poikkileikkaukset

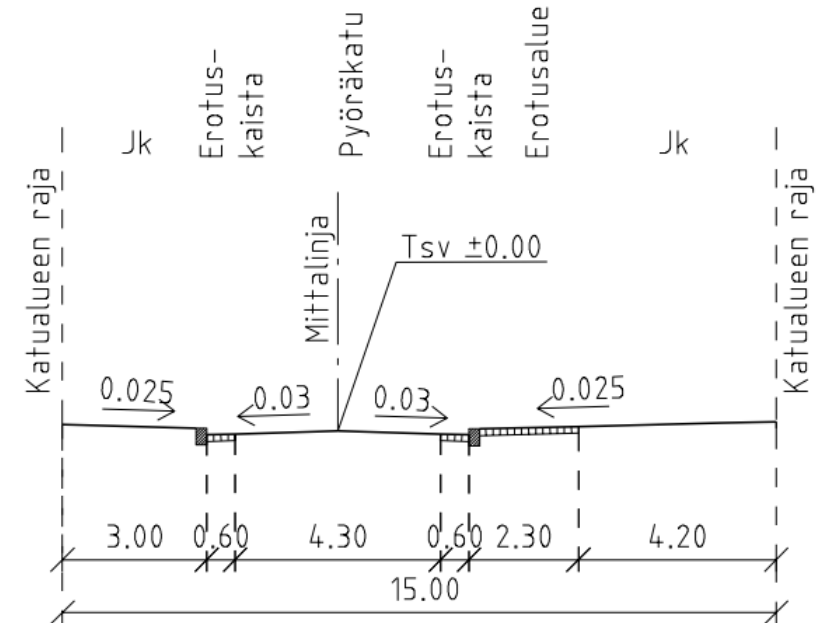
PACIUKSENKAAREN KATKAISU
1:200



TILKANVIERTO
Mannerheimintien länsipuolella



TILKANVIERTO
Mannerheimintien itäpuolella

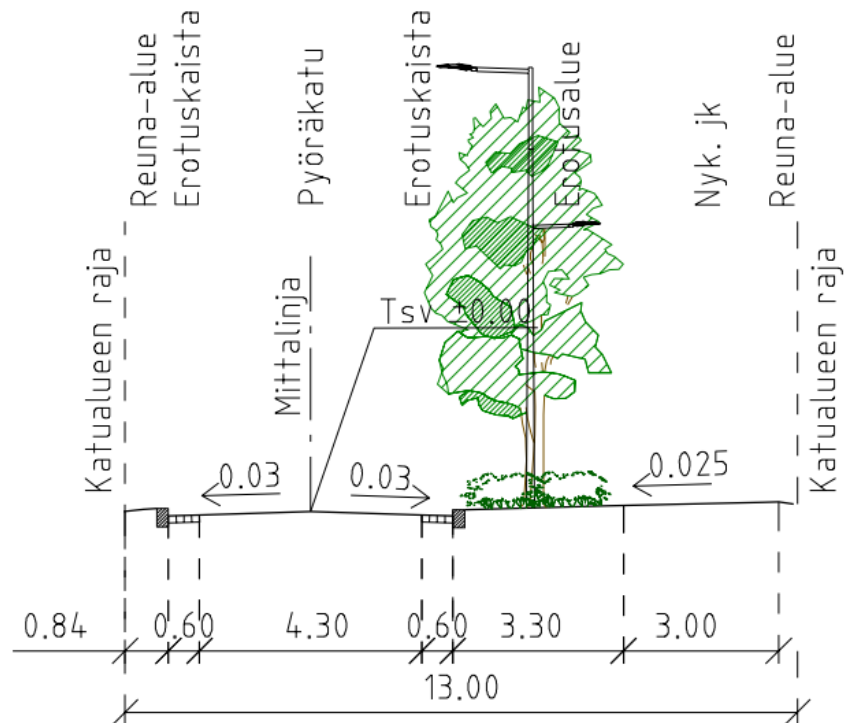


Helsinki

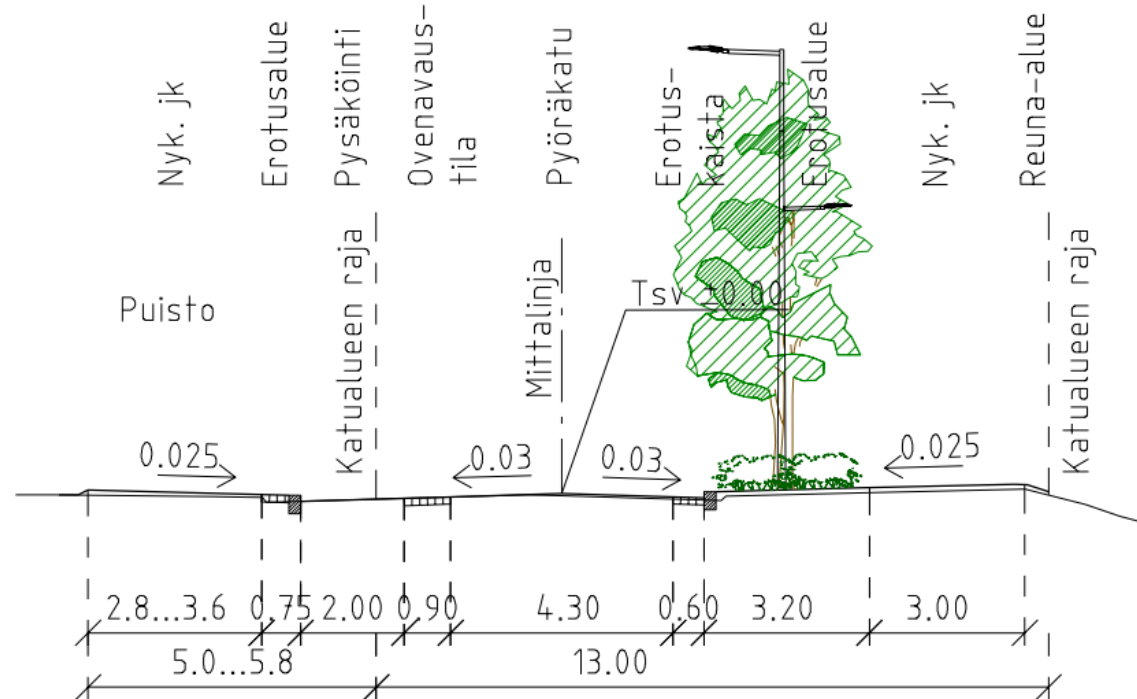


Ratsastie, poikkileikkaukset

RATSASTIE



RATSASTIE
Kadunvarsipysäköinti



Havainnekuva Tilkanvierrolta



Helsinki

Kysymykset ja vastaukset

Kysymyksiä voi esittää Q&A / Kysymykset ja
vastaukset -laatikkoon.

Kiitos osallistumisesta!

Nauhoite tilaisuudesta, sekä kootut kysymykset tulevat asukastilaisuuden nettisivuille osoitteeseen hel.fi/asukastilaisuudet

Anna palautetta tilaisuuden onnistumisesta Menti-meterissä koodilla 1295 6260.

www.menti.com

1295 6260

Helsinki