

# Laajasalontie välillä Koirasaarentie – Yliskyläntie, Reposalmentie välillä Laajasalontie – Yliskylän puistokatu, Isosaarentie välillä Jussaarenkuja – Laajasalontie, Kuvernöörinpolku ja Kiiltomadonpolunsilta

## Palautteet katusuunnitelmaluonnoksista, esillä 5.12. – 15.12.2019.

Tähän muistioon on kerätty tiivistelmä suunnittelun aikaisesta vuorovaikutuspalautteesta.

Suunnitelman tavoitteena on muuttaa nykyinen Laajasalontien avara moottorikatu puistokaduksi, jolla on ajoratojen lisäksi tilaa raitiotielle, jalkakäytävälle, yksisuuntaisille pyöräteille, asiointipysäköintipaikoille ja puuriveille. Katusuunnitelmassa esitetyt ratkaisut sijaitsevat voimassa olevan asemakaavan nro 11743 mukaisella katualueella. Katusuunnitelma sopeutuu voimassa olevaan asemakaavaan sekä vireillä olevaan asemakaavamuutos-ehdotukseen nro 12430 ja täyttää toimivuuden, turvallisuuden ja viihtyisyyden vaatimukset.

Katusuunnitelmaluonnokset olivat esillä 5.-15.12.2019 välisenä aikana Sörnäistenkadun asiakaspalvelupisteessä Tellingissä osoitteessa Sörnäistenkatu 1 ja Helsingin kaupungin verkkosivulla osoitteessa [www.hel.fi/suunnitelmat](http://www.hel.fi/suunnitelmat).

Katusuunnitelmaluonnoksia koskeva yleisötilaisuus pidettiin Laajasalon kirkossa 9.12.2019 klo 18 – 20. Tilaisuudessa oli paikalla edustajia maankäyttö ja kaupunkirakenteen liikenne- ja katusuunnittelupalvelusta sekä suunnittelukonsultilta. Katusuunnitelmaluonnosten esilläolosta ja asukastilaisuudesta tiedotettiin kaupungin sähköisellä ilmoitustaululla ja lehti-ilmoituksella. Lisäksi lähetettiin sähköpostitiedote alueen asukasyhdistykselle, Laajasalon-Degerö-seuralle. Suunnitelmien esittelytilaisuudessa kävi 130 henkilöä.

Esittelytilaisuudessa saatiin palautelaatikkoon viisi (5) palautetta. Lisäksi ennen tilaisuutta ja sen jälkeen saatiin sähköpostitse yhteensä kolmetoista (13) palautetta. Palautteet suunnitelmaluonnoksiin pyydettiin toimittamaan viimeistään 15.12.2019.

## Katusuunnitelmaluonnoksista saadut palautteet:

Palautteet koskivat lähinnä liikennesuunnitteluasioita. Erityisesti palautetta annettiin koko liikennejärjestelmän muutoksesta sekä Reposalmentien eritasolittymän muuttamisesta

## VUOROVAIKUTUSMUISTIO

tasoliittymäksi. Lisäksi palautteista kävi ilmi huoli tulevaisuuden liikennemääristä Laajasalontieellä. Kehitysehdotusten ja kritiikin lisäksi osa osallistujista ja palautteen antajista myös kannatti suunnitelmien toteutumista.

Esitettyihin kysymyksiin on ohessa vastattu teemoittain.

**MIKSI HANKE TEHDÄÄN, MIKSI SE TEHDÄÄN NYT****Palaute:**

Osassa palautteista pohdittiin muutoksen tarpeellisuutta ja toivottiin, että Laajasalontie säilytettäisiin nykyisellään. Osa palautteenantajista vastusti raitiotietä ja osa kannatti sitä. Osa toivoi, että Laajasalontien muutokset olisi tehty jo kauan aikaa sitten ja toivoi, että ne tehtäisiin vasta myöhemmin, vasta Kruunuvuorensillan valmistumisen jälkeen. Osa pelkäsi, että tuleva täydennysrakentaminen ja raitiotie heikentävät alueen vetovoimaa.

**Vastaus:**

Laajasalontien muutokset liittyvät laajempaan yleiskaavan 2016 mukaiseen kaupunki-uudistukseen, jonka yhtenä päätarkoituksena on mahdollistaa raideliikenteeseen tukeutuva lisärakentaminen Laajasaloon. Laajasalon alueen on ennustettu kasvavan reilusti vuoteen 2040 mennessä. Kruunuvuorenrantaan rakennetaan uusi 13 000 asukkaan kaupunginosa ja muualla Laajasalossa maankäytön tiivistäminen mahdollistaa asunnot jopa 5 000 - 10 000 uudelle asukkaalle. Olemassa oleva liikenneverkko ei mahdollista yleiskaavan 2016 mukaista täydennysrakentamista. Täydennysrakentaminen paitsi säilyttää palveluja, tuo alueelle uusia palveluja ja työpaikkoja, joiden puolestaan nähdään tuovan lisää vetovoimaa alueelle.

Asukasmäärän kaksinkertaistuminen lähes kaksinkertaistaa myös liikennemäärän. Tällöin olemassa oleva liikenneverkko ei myöhemmässä vaiheessa enää turvaa toimivaa liikennettä vaan tarvitaan väistämättä vaihtoehtoisia kulkumuotoja. Liikenteen välityskyky pyritään turvaamaan kaikille liikennemuodoille. Liikenteen kapasiteettia lisätään joukkoliikenteelle, pyöräliikenteelle ja jalankululle. Yleiskaavassa 2016 on esitetty, että Laajasalontietä kehitetään Koirasaarentien ja Itäväylän välillä kaupunkibulevardina, joka palvelee autoilijoita, joukkoliikennettä, kävelijöitä ja pyöräilijöitä. Pyöräliikenne on esitetty ohjeellisenä nopeana baanaverkkoyhteytenä. Tämän katusuunnitelman mukainen rakentaminen luo edellytykset Kruunuvuorenrannan ja muun Laajasalon pääjoukkoliikennedyden rakentamiselle, josta ensimmäisessä vaiheessa toteutuu Kruunusillat-raiotie. Myöhemmin yhteydet täydentyvät Herttoniemen suuntaan joko raideliikennedytenä tai runkobussina. Nykyinen metrolleilyntä Laajasaloon säilyy osana joukkoliikenteen järjestelmää.

Liikennejärjestelmämuutos on välttämätöntä tehdä tässä vaiheessa ennen Laajasalon alueen voimakkainta täydennysrakentamista. Kymmenen kilometriä pitkän raitiotien rakentaminen olevaan kaupunkiympäristöön ja olevan liikenteen sekaan vaatii töiden vaiheistamista ja huolellista suunnittelua. Raitiotiehen liittyviä siltoja keskustan ja Laajasalon välille rakennetaan jo yksistään vuosia. Myös muut Laajasalon ja Herttoniemen rakentamishankkeet määrittelevät aikataulun, jolla jokainen katuosuus rakennetaan tai peruskorjataan vuorollaan. Viikkaimpien katujen rakentaminen pyritään ajoittamaan hieman eriaikaiseksi, jotta vähennettäisiin kadunrakentamisen kokonaishäiriötä liikkumiselle. Kaikki kadut eivät voi olla samanaikaisesti työn alla. Raitiotie aloittaa liikennöinnin tämän hetken arvion mukaan vuoden 2026 lopussa. Raitiotie tulee kuitenkin saada koko osuudeltaan valmiiksi useita kuukausia ennen liikennöinnin aloittamista, jotta ratatekniikkaan ja turvallisuuteen liittyville testauksille jää riittävästi aikaa

## VUOROVAIKUTUSMUISTIO

ennen liikennöinnin aloittamista. Jotta tähän aikatauluun päästään, tulee rakentaminen aloittaa jo nyt.

**MISTÄ SAA LISÄÄ TIETOA**

Kaupunki tiedottaa ajankohtaisista asioista sekä tulevista muutoksista verkkosivuilla [www.uuttahelsinki.fi/laajasalo](http://www.uuttahelsinki.fi/laajasalo).

**LIIKENNEMÄÄRÄ, LIIKENTEEN SUJUVUUS****Palaute:**

Osa palautteen antajista oli huolissaan tulevista suurista liikennemääristä ja liikenteen toimivuudesta. Esitettiin huoli valoristeysten ruuhkautumisesta ja pelastusajoneuvojen liikkumismahdollisuuksista ruuhka-aikoina. Pohdittiin myös ennustemallien käyttöä.

**Vastaus:**

Laajasalontien nykyinen liikennemäärä kauppakeskuksen korttelin kohdalla on noin 18 000 ajoneuvoa vuorokaudessa. Liikennemäärän arvioidaan kasvavan vuoteen 2030 mennessä 35 000 ajoneuvon vuorokaudessa. Koska liikkumisen määrä kasvaa koko seudulla, tulee liikennejärjestelmää kehittää monipuolisten kulkumuotojen tarpeiden pohjalta.

Vuonna 2020 valmistui ”Laajasalon liikenteelliset tarkastelut” - selvitys. Pitkällä aikavälillä alueen kulkutapajakauma tulee liikenne-ennusteiden mukaan painottumaan nykyistä enemmän jalankulkuun ja joukkoliikenteeseen. Nykyisin henkilöautolla tehdään noin kolmannes matkoista, kun vuoden 2050 ennusteessa autolla tehdään enää noin 24 % kaikista lähtevistä matkoista. Vastaavasti vuonna 2050 jopa 44 % kaikista lähtevistä matkoista tehdään jalan. Kulkutapajakauman muutos on seurausta Laajasalon raitiotien rakentamisesta ja kaupunkirakenteen tiivistymisestä, jonka ansiosta yhä useampi kohde on lähellä asukkaita ja saavutettavissa myös jalkaisin.

Liikennelaskennat kuuluvat liikennesuunnittelun normaaliin tausta-aineistohankintaan. Viimeisimpien laskentojen tarkoituksena on ollut saada tietoa ennustemallien tulosten kalibrointia varten. Yleisesti käytössä olevalla Helmet-ennustemallilla on ennustettu nykytilanne ja verrattu tuloksia laskentoihin ennustemenetelmän kalibroimiseksi. Liikenneselvityksessä tarkasteltiin liikenteellistä tilannetta vuosina 2025, 2030 ja 2050. Selvityksen perusteella raitioliikenteen sujuvuus säilyy hyvänä kaikissa tarkastelutilanteissa. Sen sijaan autoliikenne ruuhkautuu huipputunteina. Tehtyjen liikenteellisten ennusteiden ja liikennesimulaatioiden perusteella autoliikenteen kapasiteetin arvioidaan kuitenkin riittävän vuoteen 2050 ulottuvissa tarkasteluissa.

Suunnitelmassa esitetyt liittymät ja suojatiet ovat liikenteellisesti tärkeitä. Ne ohjaavat raitiotie- ja bussipysäkeille sekä palveluihin. Turvallisuuden takia ne tulee ohjata liikennevalojärjestelmin.

Ennalta arvaamattomiin ja yllättäviin onnettomuuksiin ei voida kaupunkirakenteessa täysin varautua tai niiden sattumista ei voi varmuudella estää. Niiden vaikutuksien lieventämiseksi ja vähentämiseksi kaupunki tekee yhteistyötä eri viranomaistahojen kanssa.

## VUOROVAIKUTUSMUISTIO

**RAITIOTIEN JATKAMINEN HERTTONIEMEEN SAAKKA****Palaute:**

Palautteessa toivottiin, että Laajasalontien raitiotielinjaus vietäisiin suoraan Herttoniemeen ja sieltä edelleen kohti Roihupeltoa Jokeri-linjalle.

**Vastaus:**

Kruunusillat raiteesta päättäessään kaupunki on päättänyt tuoda raideliikennepalvelun keskustasta Laajasaloon. Raiteen rakentamiseen Roihupeltoon varaudutaan yleiskaavan mukaisesti, mutta kyseiselle raideyhteydelle ei ole vielä lähivuosina osoitettu olevan riittävää liikenteellistä kysyntää. Kyseisen yhteysvälin joukkoliikennepalvelua voidaan ennen raitiotien rakentamista parantaa bussiliikenteen tarjontaa lisäämällä. Liikennejärjestelmää kehitetään kuntatoimijoiden ja valtion toimesta vaihteittain huomioiden koko seudun liikenne ja sen kehittämistarpeet.

**TUNNELI JA MUUT VAIHTOEHTOISET RATKAISUT LAAJASALONTIELLE****Palaute:**

Palautteissa toivottiin Laajasalontien tunnelointia, suojateiden korvaamista alikulkutunneleilla ja hisseillä sekä vaihtoehtoisia reittejä raitiotielle.

**Vastaus:**

Laajasalontien muuttaminen useat liikennemuodot yhdistäväksi kaupunkibulevardiksi on päätetty kaupunginvaltuuston vuonna 2016 hyväksymässä yleiskaavassa 2016. On siis jo päätetty, että Laajasalontie muutetaan bulevardiksi eikä sitä esimerkiksi kateta. Jos Laajasalontie rakennettaisiin betoniseen tunnelirakenteeseen, olisivat kustannukset valtavat. Karkeasti arvioiden 60-80 miljoonaa euroa. Hyötyjä saavutettaisiin kustannuksiin nähden liian vähän. Todennäköisesti katuyhteys pitäisi rakentaa myös pintaan, joka olisi myös lisäkustannus. Talojen rakentaminen betonitunnelin päälle on erittäin kallista ja haastavaa johtuen mm. erillisperustuksista ja palovaatimuksista. Tässä tapauksessa myös tunnelin tuulettaminen olisi myös erittäin haasteellista riittävän ilmanlaadun saavuttamiseksi lähiympäristössä ja rakenteen vaikutusalueella.

Myös Kruunusillat – raitiotien linjaus on päätetty jo vuonna 2015, kun Kruunusilloista tehtiin hankepäätös. Lähtökohtaisesti raitiotie toteutetaan tehdyn hankepäätöksen ja yleiskaavan mukaisena.

**REPOSALMENTIEN SILTA****Palaute:**

Palautteissa toivottiin Reposalmentien sillan purkamatta jättämistä ja pohdittiin onko Laajasalontien ylittäminen suojateitä pitkin turvallista.

**Vastaus:**

Liikkuminen jalkaisin ja pyörällä helpottuu, kun myös Laajasalontien varressa pääsee jatkossa kulkemaan. Reposalmentien suuntaiseritasoliittymän purkaminen on perusteltua kokonaistavoitteen näkökulmasta. Raitiotie ei mahtuisi kulkemaan sillan ali. Toisaalta sillan ikä

## VUOROVAIKUTUSMUISTIO

ja kunto huomioon ottaen silta edellyttäisi joka tapauksessa pian siltarakenteiden peruskorjauksen. Suunnitelman mukainen ratkaisu mahdollistaa edullisesti ylläpidettävän katuinfrastruktuurin.

Laajasalontien tasausta nostetaan Reposalmentien kohdalla, jolloin yhteydet Ilosaarentien ja Reposalmentien suuntiin muodostuvat melko loiviksi täyttäen esteettömyyden pituuskaltevuusvaatimukset. Myös yhteydet kiinteistöihin ympäröivissä kortteleissa muodostuvat sellaisiksi, että kulkeminen on helppoa. Liikennevalot lisäävät liikkumisen turvallisuutta. Ei ole poissuljettua myöskään sijoittaa turvallisuuden lisäämiseksi automaattista liikenteen valvontaa Laajasalontielle, erityisesti risteyksiin.

**KIILTOMADONPOLUN SILTA****Palaute:**

Toivottiin Kiiltomadonpolun sillan rakentamista Kirkkosalmentieltä kauppakeskukseen, Laajasalontien yli.

**Vastaus:**

Kauppakeskuksen kohdalle, Laajasalontien länsipuolelle avataan uusi raittiyhteys Laajasalontieltä Kirkkosalmentielle. Samaan kohtaan on sijoitettu vahvan asemakaavan mukainen Kiiltomadonpolun siltayhteys Laajasalontien yli. Uusi siltayhteys poikkeaa aiemmin kyseisessä kohdassa olleesta siltayhteydestä. Aiempi yhteys liittyi sillan molemmissa päissä suoraan katuverkkoon. Katusuunnitelmassa esitetty uusi silta alkaa länsipäässä puistoraitilta, nousee Laajasalontien yli ja päättyy itäpäässä kauppakeskuksen toiseen kerrokseen. Nykyisin kauppakeskuksen toisessa kerroksessa on tuossa kohdassa nuorisotilat ja kirjasto. Liikkujan on kauppakeskuksen katolta valittava joko hissi- tai porrasyhteys päästäkseen Laajasalontien itäpuolella takaisin kadun tasoon Laajasalontielle tai Yliskylän puistokadulle.

Tuleva siltayhteys ei ole enää jatkossa, Laajasalontien bulevardisoinnin myötä, niin merkittävässä roolissa kuin se on ollut aiemmin Laajasalontien ollessa moottorikatu. On varsin todennäköistä, että tulevassa liikennejärjestelmässä liikkuja valitsee Laajasalontien jalkakäytävät, pyörätiet ja suojatiet ollessaan menossa mm. joukkoliikennepysäkeille tai kouluun ja siltayhteyden harvemmin. Tulevat suojatiejärjestelyt ja Laajasalontien puolelle myöhemmin mahdollisesti avattava kauppakeskuksen uusi sisäänkäynti mahdollistavat helpon kulkemisen kauppakeskukseen myös Laajasalontieltä, katutasosta, ilman siltayhteyttä. Kauppakeskukseen liittyvässä, käynnissä olevassa asemakaavamuutoksessa nro 12430 siltayhteyttä vielä tutkitaan. Asemakaavamuutoksessa tullaan ratkaisemaan kauppakeskuksen katon lopulliset toiminnot kuten asuntopihat ja niiden mahdollinen huoltoajo. Laajasalontien katusuunnitelma kuitenkin mahdollistaa siltayhteyden. Sillan toteutuminen ja toteutusajankohta ratkeavat vasta aikanaan kauppakeskuskortteliin liittyvän asemakaavamuutoksen myötä.

**KUVERNÖÖRINPOLKU****Palaute:**

Palautteessa toivottiin Kuvernöörinpolun pitämistä ajoneuvoliikenteen käytössä.

## VUOROVAIKUTUSMUISTIO

**Vastaus:**

Kuvernöörinpolun muutokset ovat voimassa olevan asemakaavan nro 11743 mukaisia. Kuvernöörinpolulla on jatkossa tilaa jalankululle ja pyöräilylle sekä valaisimille.

**PYSÄKIT****Palaute:**

Palautteissa ehdotettiin raitiotie- ja bussipysäkkienyhdistämistä samalle pysäkillä ja kaistalle.

**Vastaus:**

Laajasalontielle tulee kulkemaan raitiotieliikennettä aluksi viiden (5) minuutin vuoroväleillä. Myöhemmin mahdollisesti tiheämminkin, jos esimerkiksi Herttoniemen suuntaan rakennetaan raitiotie. Bussiliikennettä Laajasalontielle tulee olemaan tämän hetken näkemyksen mukaan ainakin neljällä linjalla. Bussiliikenteen osalta varaudutaan mahdollisuuteen liikennöidä tiheillä, vain muutaman minuutin vuoroväleillä. Yhteenlaskettuna joukkoliikennettä on varsin runsaasti ja keskenään hyvin tiheillä aikaväleillä.

Esteettömyystavoitteiden mukaan raitioliikenteen pysäkin laiturikorkeus Helsingissä on noin 30 cm ja bussiliikenteellä 12-20 cm. Pysäkeillä raitiovaunut ja bussit joutuvat eri laiturikorkeuksista johtuen pysähtymään eri kohdissa, mikäli käyttäisivät samaa pysäkkialuetta. Joukkoliikennekaduilla, joilla on molempia kulkumuotoja, ei yleensä ole mahdollista järjestää kulkumuodoille ohitusmahdollisuutta. Joukkoliikenteen sekaliikenne Laajasalontielle ei toimisi vaan se jonoutuisi haitallisesti. Pysäkkien sijoittumiseen palveluiden läheisyyteen on suunnittelussa kiinnitetty erityistä huomiota. Laajasalontien etelään johtava linja-autopysäkki on poikkeuksellisesti ennen risteystä, jolloin kävelymatka pysäkillä kauppakeskuksen suunnasta on mahdollisimman lyhyt. Tällöin myös kulkumuotojen välillä vaihtaminen on tässä kohdassa helpompaa.

**YKSISUUNTAISET VS. KAKSISUUNTAISET PYÖRÄLIIKENNÄJÄRJESTELYT****Palaute:**

Palautteissa toivottiin kaksisuuntaisia pyöräteitä yksisuuntaisten sijasta, omia erillisiä pyöräteitä nopeille pyöräilijöille sekä liikennevalotonta pyöräily-yhteyttä Laajasalontielle.

**Vastaus:**

Laajasalontien katutila on leveä, mutta liikennemuotojen sovittaminen rinnakkain vie tilaa. Suunnittelussa on jouduttu jo nyt yhteen sovittamaan toimintoja tarkasti, jotta kaikille esitetyille kaistoille on saatu riittävä tilavaraus. Jo nyt osa erotusalueista, joille on kaavailtu suuria katupuita, on yleisiä suosituksia kapeampia. Toivotuille lisäkaistoille ei poikkileikkauksessa ole valitettavasti tilaa.

Pyöräliikenteen pääsuunta kulkee Laajasalontien suuntaisesti. Yksisuuntaiset baanat ohjataan pääsuunnassa autoliikenteen ohjauksen mukaisesti, jolloin risteysten kohdilla pääsuunnilla on kussakin liikennevalokierrossa varsin runsaasti vihreää valoa ja pyöräliikenteen ruuhkautumista ei ole odotettavissa. Käännyttäessä pääsuunnalta, erityisesti vasemmalle, pyöräliikenne kohtaa samat viiveet mitä muutkin liikennemuodot. Pyöräliikenteen vasemmalle kääntymisiin tehdä ryhmitysjärjestelyt, jotka eivät estä suoraan menevää pyöräliikennettä,

## PYÖRÄILYN SIVUTTAISSIIRTYMÄT

### **Palaute:**

Palautteessa kiinnitettiin huomiota siihen, että Koirasaarentien/ Sarvastonkaan risteyksessä pyörätie on eroteltu ajoradasta, mutta Isosaarentien/Reposalmentien ja Yliskyläntien risteyksissä yksisuuntainen pyörätie tuodaan risteysalueilla ajokaistojen viereen pyöräkaistaksi, mikä luo palautteen antajan mielestä epäjatkuvuutta Laajasalontien peräkkäisiin liikennevaloristeuksiin. Palautteessa toivottiin pyöräilijöille risteysiin vapaat oikeat ja valo-ohjaamattomat jalankulun ylitykset pyörätien ylitse. Palautteessa pohdittiin Yliskyläntien risteyksessä länsipuolella olevaa sivuttaissiirtymää ja toivottiin sen poistoa.

### **Vastaus:**

Pyöräliikenteen erityisasiantuntijoiden ja suunnitteluohjeistuksen mukaan pyöräliikenne tulee lähtökohtaisesti ohjata risteyksissä autoliikennekaistan viereen ja tasoon risteyksessä ja liikennevalo-ohjata autoliikenteen mukaan. Tämä koskee tapauksia, jossa pyöräliikenteen järjestely on yksisuuntaisuuteen perustuvaa kaikkiin suuntiin ja autoliikenteen oikealle kääntymistä varten ei ole erillisesti ohjattuja kaistoja pyöräliikenteen yli.

Koirasaarentien risteys poikkeaa pyöräliikenteen osalta muista suunnitelma-alueen risteyksistä liikenneverkollisesti ja liikennemäärien suuntautumisen suhteessa. Koirasaarentiellä etelä-pohjoissuunnalla muista risteyksistä poiketen pyöräliikenteen järjestelmä vaihtuu siten, että risteyksestä etelään pyöräliikenne on kaksisuuntaista, nykyiselle järjestelylle, kadun itäreunaan sijoittuvaa liikennettä ja muissa suunnittelun alueen risteyksissä pyöräliikenne jatkuu kaikkiin suuntiin yksisuuntaisina järjestelyinä. Koirasaarentien risteyksessä on myös muista risteyksistä poiketen voimakas kääntyvä länsi-pohjoinen liikennesuunta. Myös pyöräliikenne jakautuu samoin. Pohjois-etelä suunnan liikenne on lähes yhtä suurta kääntyvän suunnan kanssa. Risteykseen tarvitaan pohjoisesta oma itään kääntyvä omalla liikennevalovaiheella toimiva autoliikennekaista, jonka johdosta etelään risteuksen ylittävä pyöräliikenne on välttämätöntä sijoittaa erotuskaistan taakse. Myös etelään jatkavaa ja risteyksessä vasemmalle puolta vaihtavaa pyöräliikennettä on muiden suunnittelun alueen risteysien vasemmalle kääntymisiä enemmän. Tälle pyöräliikenteelle tarvitaan ryhmitystilaa.

Yliskyläntien liittymän vastakkaisen puolen sivuttaissiirtymä on poistettu ja pyörätien linja muutettu suoraksi.

## PYÖRÄKAISTAN PÄÄTTYMINEN ISOSAARENTIELLÄ

### **Palaute:**

Palautteessa toivottiin, että pyörätie päätettäisiin Isosaarentiellä pyöräliikenteen suunnitteluohjeen mukaisesti.

### **Vastaus:**

Käytettävissä olevan tilan puitteissa esitetty ratkaisu on nähty toimivimpana. Kohtaa voidaan tutkia vielä jatkosuunnittelussa.

## VUOROVAIKUTUSMUISTIO

**VIHERRAKENTAMINEN****Palaute:**

Palautteessa toivottiin Laajasalontien nykyisen kasvillisuuden säilyttämistä. Toisessa palautteessa toivottiin yksittäisen, katusuunnitelmassa esitetyn katupuun poistoa suojatien ja pysäkin väliltä Laajasalontielle, Sarvastonkaaren liittymän kohdassa.

**Vastaus:**

Laajasalontien tulevien järjestelyjen vuoksi valtaosa nykyisestä kasvillisuudesta joudutaan poistamaan ja myös osa reuna-alueiden puista kaatamaan. Katutilaan on kuitenkin esitetty istutettavaksi uusia puurivejä ja puuryhmiä sekä muuta kasvillisuutta.

Puuistutuksista on keskusteltu suunnittelutyön yhteydessä paljon. Kaupunkikuvallisesti on pidetty erittäin tärkeänä, että myös risteysalueilla on puita - näkemäalueet toki huomioiden. Palautteenantaja on oikeassa, että monet valitsevat lyhimmän mahdollisen kulkuyhteyden suojatieltä bussipysäkillä mennessään, mikä saattaa johtaa juuri tässä kohdassa oikaisuun pyörätien kautta. Tätä yksittäistä puuta voidaan tutkia vielä jatkosuunnittelussa.

**ELÄINTEN HUOMIOIMINEN SUUNNITELMASSA****Palaute:**

Palautteessa esitettiin eläinaiikukua Laajasalontielle.

**Vastaus:**

Laajasalontien kehittäminen ei muuta sitä estevaikutusta mikä nykyisellä Laajasalontielle on eläinten liikkumiseen. Eläinaiikukua toteutetaan usein vain sellaisiin kohtiin, joista nykyisin käytössä oleva viheryhteys poistuu.

**TASAUS JA ESTEETTÖMYYS****Palaute:**

Palautteessa toivottiin katujen pituusleikkausten lisäämistä aineistoon, jotta kokonaiskuva ja esteettömyys olisi helpommin luettavissa. Lisäksi palautteen antaja oli huolissaan esteettömien kulkuyhteyksien toteutumisesta Reposalmentien sillan purkamisen jälkeen.

**Vastaus:**

Asukastilaisuudessa oli esillä myös katujen pituusleikkausluonnokset tutustumista varten. Viralliset hallinnolliset katusuunnitelmat eivät kuitenkaan sisällä pituusleikkauksia, vaikkakin ne aina laaditaan suunnittelun aikana. Voitte halutessanne olla projektin yhteyshenkilöihin yhteydessä, jos haluatte erikseen tutustua katujen pituusleikkauksiin.

Laajasalontien ja siihen liittyvien katujen suunnitelmissa on kiinnitetty erityistä huomiota esteettömään liikkumiseen. Kadut täyttävät vähintään esteettömyyden perustason vaatimukset (katujen pituusleikkaus korkeintaan 8 %), mutta monin paikoin myös esteettömyyden erikoistason vaatimukset (katujen pituusleikkaus korkeintaan 5 %).



## VUOROVAIKUTUSMUISTIO

**LUISKATTU REUNATUKI LAAJASALONTIEN JA KUVERNÖÖRINPOLUN VÄLISEN KULKUYHTEYDEN KOHTAAN****Palaute:**

Palautteessa toivottiin luiskattua reunakiveä Laajasalontien ja Eteläisen Kuvernöörinkujan välissä kulkevan nimettömän kujan päähän, jotta pyörätieltä pääsee kujalle esteettömästi.

**Vastaus:**

Katusuunnitelmaa on muutettu näiltä osin, kohdassa luiskattu reunatuki.

**KATUSUUNNITELMASSA ESITETYT KAAVARAJAT****Palaute:**

Palautteessa kysyttiin miksi esillä olleessa katusuunnitelmaluonnoksessa oli vahvan asemakaavan lisäksi muita korttelirajoja.

**Vastaus:**

Katusuunnitelmaluonnossa esitetyt ratkaisut sopeutuvat voimassa olevaan asemakaavaan nro 11743 ja sijaitsevat vahvan asemakaavan mukaisella katualueella. Lisäksi suunnitelma ottaa huomioon asemakaavaehdotuksessa nro 12430 esitetyt muutokset maankäyttöön.

Joulukuussa esitetyssä suunnitelmaluonnoksessa oli esitettyinä korttelirajat pohjautuen molempiin edellä mainittuihin kaavoihin, koska ne ovat olleet suunnittelun lähtökohtina. Nähtävillesasetettava ja lautakunnalle päätettäväksi esiteltävä katusuunnitelmaehdotus on luonnollisesti tarkastettu tämän osalta ja suunnitelma sisältää vain vahvan asemakaavan mukaiset rajat.

**RAKENTAMISTYÖNAIKAISET LIIKENNEJÄRJESTELYT****Palaute:**

Palautteissa kyseltiin työmaajärjestelyistä yleisellä tasolla ja toivottiin riittävää tiedottamista aikatauluista ja muutoksista. Osa palautteen antajista oli huolissaan ruuhkista rakentamistyön aikana. Lisäksi toivottiin Marunakujan ja Iloäentien väliä avattavaksi katutöiden alkaessa.

**Vastaus:**

Laajasalontien muuttaminen kaupunkibulevardiksi ja raitiotien rakentaminen ovat isoja rakentamishankkeita ja niiden toteutusta on välttämätöntä vaiheistaa sopiviin palasiin. Toisaalta suuressa hankkeessa on myös välttämätöntä tehdä töitä monessa kohdassa saman aikaisesti. Siltahankkeet tulevat jo yksinään kestäämään useita vuosia. Yhteistavoitteena on kuitenkin saada koko yhteys liikennöitäväksi raitiotielle 2026. Tämä edellyttää, että ensimmäiset työmaat myös Yliskylässä käynnistyvät mahdollisimman pian.

Laajasalontien katurakennusurakkaan valittava urakoitsija on vastuussa rakentamishankkeesta. Kaupunki edellyttää, että urakan aikana työmaa järjestää alueen asukkaille toimivat kulkuyhteydet, muun muassa säilyttämällä Laajasalontielle kaksi ajokaistaa molempiin suuntiin koko työmaan ajan ja tekemällä turvalliset kevyen liikenteen järjestelyt. Marunakujan ja Iloäentien yhteys on tarkoitus avata lopputilanteessa. Liikenteen järjestämistä ehdotetusti

## VUOROVAIKUTUSMUISTIO

voidaan selvittää jo aiemmin, kun varsinaisesta rakennusurakasta ja tarkemmista järjestelyistä sovitaan. Toimivien kulkuyhteyksien lisäksi kaupunki edellyttää urakoitsijalta oikea-aikaista tiedotusta työmaan etenemisestä ja mahdollisista liikenteenohjauksen muutoksista.

**PARANNUSEHDOTUS NYKYTILANTEeseen YLISKYLÄNTIELLE****Palaute:**

Palautteessa toivottiin tilapäisiä liikennevaloja Kuvernöörintien ja Yliskyläntien risteykseen.

**Vastaus:**

Kyseinen liittymäjärjestely on toteutettu uuden kauppakeskuksen ja Yliskylän puistokadun rakentamisen aikaisen tarpeen mukaan. Tilaa on ollut käytettävissä liikennejärjestelyiden tekemiseen varsin niukasti. Liikennejärjestely pitää sisällään kaksi erillisiksi luokiteltavaa risteystä: Laajasalontien ja Yliskyläntien risteuksen sekä Yliskyläntien ja Kuvernöörintien risteuksen. Liikennemäärien puolesta molempien risteysten valo-ohjaaminen ei ole välttämätöntä. Molempien risteysten valo-ohjaaminen olisi myös muodostanut kankean liikennejärjestelyn, joka olisi vaikuttanut kielteisesti myös Laajasalontien liikenteeseen. Koska jo tuolloin oli näköpiirissä Laajasalontien uudistaminen eikä bussiliikennettä voi järjestää muuta reittiä pitkin, on katsottu välttämättömäksi säilyttää liittymäjärjestely toistaiseksi. Liittymäjärjestelyt muuttuvat muutaman vuoden sisällä siten, että huoltoasemalle osoitettaneen uusi tontti Laajasalontien, Yliskyläntien, Kuvernöörintien ja tulevan raitiotien väliseltä alueelta. Tällöin liittymästä jää pois autoliikenteen suunta Kuvernöörintielle. Muutokset tullaan esittämään käynnissä olevissa kauppakeskuksen asemakaavamuutoksessa ja/tai Yliskylän lahden asemakaavamuutoksessa.

**PARANNUSEHDOTUS NYKYTILANTEeseen REPOSALMENTIELLE****Palaute:**

Palautteessa toivottiin reunakiven madaltamista kauppakeskuksen eteläpäässä bussipysäkillä Reposalmentieltä vievän oikopolun kohtaan.

**Vastaus:**

Nykyiset pyöräliikenteen järjestelyt on toteutettu siten, että pyöräily on turvallista ja tarvittavat madalletut reunakivet on paikoillaan. Emme valitettavasti voi asentaa matalaa reunakiveä kohtaan, josta ei ole turvallista ajaa.

**PARANNUSTOIVE NYKYISEEN ALUEELLISEEN KUIVATUKSEEN****Palaute:**

Palautteessa toivottiin toimenpiteitä suunnittelualueen pohjoispuolella sijaitsevaan kohtaan, johon kertyy hulevettä ajoittain.

**Vastaus:**

Kyseinen kohta sijaitsee tämän katusuunnitelmaluonnoksen ulkopuolella. Ko. kohtaa tarkastellaan jatkosuunnittelussa. Palaute on myös välitetty alueen ylläpitäjälle mahdollisia pieniä parannustoimia varten.

## VUOROVAIKUTUSMUISTIO

### KAAVOITUS

#### **Palaute:**

Lisäksi useissa palautteissa otettiin kantaa käynnissä oleviin asemakaavahankkeisiin.

#### **Vastaus:**

Tämä vuorovaikutus koskee vain katusuunnitelmaa. Asemakaavahankkeista järjestetään aina oma vuorovaikutus. Käynnissä olevien asemakaavahankkeiden tilanne löytyy Helsingin karttapalvelusta: <https://kartta.hel.fi> kohdasta Aineistot > Kaavoitus.

**Tiedoksi**

Palautteen antajat