

3.3.2022
VUOROVAIKUTUSMUISTIO

Itäbaana välillä Tupasaarentie - Hiihtäjänkuja

Palautteet katu- ja puistosuunnitelmaluonnoksista 31557/3 (esillä 2.6. – 15.6.2021)

Tähän muistioon on kerätty tiivistelmä suunnittelun aikaisesta vuorovaikutuspalautteesta.

Katujen ja puiston suunnittelu perustuu vuonna 2014 valmistuneeseen Itäbaanan alustavaan yleissuunnitelmaan ja kaupungin laatimiin liikennesuunnitelmiin. Suunnitelmat liittyvät pyöräliikenteen baanaverkon toteuttamiseen. Baanaverkko on koko kaupungin kattava laadukkaiden pyöriteiden verkko, joka yhdistää suurimmat asuinalueet keskustaan ja muihin työpaikkakeskittyisiin.

Katusuunnitelmaluonnos oli esillä 2.6. – 15.6.2021 välisenä aikana Helsingin kaupungin verkkosivulla osoitteessa www.hel.fi/suunnitelmat (kohdassa Katu- ja puistosuunnitelmat). Henkilökohtaista neuvontaa ja apua aineistoon tutustumiseen pystyi saamaan Kaupunkiympäristön asiakaspalvelusta aukioloaikojen puitteissa. Lisäksi aineisto oli esillä kaupungin karttapalvelussa osoitteessa www.kartta.hel.fi.

Tiedote luonnoksien esillä olosta lähetettiin 19.5.2021 suunnittelualueen varren kiinteistöjen omistajille ja kaupunginosayhdistys Kulosaarelaisille ja Herttoniemi-seuralle. Lisäksi Helsingin Uutisten metropainoksessa julkaistiin ilmoitus suunnitelmien esilläolosta 2.6.2021. Herttoniemen siirtolapuutarhayhdistykselle pidettiin suunnitelmien esittelytilaisuus 3.6.2021 Teamsin kautta. Tilaisuudessa oli paikalla edustajia KYMPin kaupunkitila- ja maisemasuunnittelu ja liikenne- ja katusuunnittelu- ja palvelusta sekä suunnittelukonsultilta.

Mahdolliset kommentit suunnitelmiin pyydettiin toimittamaan 15.6.2021 mennessä. Sähköpostilla saatiin 10 palautetta.

Suunnitelmaluonnoksista saadut palautteet:

Palaute:

Suunnitelmaluonnokset tuntuvat tuhlaillevalle Helsingin kaupungin toiminnalle. Pyöräliikenteen hankkeisiin käytetään miljoonakaupalla rahaa. Ehdotetaan palautettavan uudelleen valmisteluun huomattavasti edullisemmin toteutettuna ja prioriteettina tulee olla muun huonossa kunnossa olevan kaupunkiympäristön peruskorjaaminen.

Vastaus:

Suunnittelukohde on osa Itäbaanaa eli kaupungin baanaverkkoa, joka vastaa erityisesti pitkämatkaisen (5–20 km) pyöräliikenteen kysyntään. Baanat muodostavat Helsingissä pyöräliikenteen reittiverkoston selkärangan, siksi niiden suunnitteluun ja rakentamiseen panostetaan.

Pyöräliikennettä edistetään, koska sillä saavutetaan aikasäästöjä, tehokkaampaa tilankäyttöä, terveyshyötyjä, ympäristöetuja, taloudellisia hyötyjä ja liikenneturvallisuuden parantumista.

VUOROVAIKUTUSMUISTIO

Pyöräliikenteen edistäminen ei ole itseisarvo, vaan keino turvallisemman, viihtyisämmän ja toimivamman kaupungin luomiseen.

Kaupungin hallituksen 2.11.2020 hyväksymän pyöräliikenteen kehittämissuunnitelman mukaan Helsingin tavoite on että pyöräliikenteen kulkutapaosuus on vähintään 20 % vuoteen 2035 mennessä. Pyöräliikenteen kehittämiseen on varattu erillinen määräraha joka on vuonna 2022 25,5 miljoonaa euroa ja vuonna 2023 23,5 miljoonaa euroa.

Palaute:

Päätyykö suunnitelma Hiihtäjänkujan eteläosaan K-kaupan taakse. Miten Itäbaana jatkuu siitä eteenpäin. Hiihtäjäntiellä on yleensä varsin sekava liikennetilanne (taksitolppa, ajo K-kaupan pysäköintihalliin, metroasema jne.) Jos tämä osuus ei toimi, niin on pelättävissä että pyöräilijät jatkossakin käyttävät metroradan eteläpuoleista jo olemassa olevaa pyörätietä.

Vastaus:

Hiihtäjätien ratkaisu suunnitellaan metroaseman ympäristön suunnittelun yhteydessä. Kohteen haasteet on tunnistettu ja niihin haetaan turvallista ja toimivaa ratkaisua. Baanat suunnitellaan sopivanmittainen osuus kerrallaan tukeutuen suurempaan kuvaan. Paikoin jo tiiviisti rakennetussa ympäristössä baanatan sijoittaminen nykyiseen liikennejärjestelmään ja maankäyttöön ei aina ole yksikertaista, mutta pyrimme löytämään kohteeseen parhaiten sopivat ratkaisut. Hiihtäjätien pyöräliikenteen ratkaisua tarkistetaan tämän baanaosuuden rakentamisen yhteydessä, kun tiedetään varmemmin metroaseman peruskorjaushankkeen aikataulu ja vaikutukset alueella.

Palaute:

Kulosaaren puistotien ja Tupasaarentien risteys koetaan tällä hetkellä ongelmallisena. Huomattava osa pyöräilijöistä siirtyy tässä kohdassa Itäväylän eteläpuolelle jatkaakseen itäänpäin. Onko risteykseen harkittu kiertoliittymää?

Vastaus:

Pyöräliikenne kulkee Kulosaaren puistotien ja Tupasaarentien risteyksessä ajoradalla. Väistämisjärjestely on osoitettu karkikolmiolla. Järjestely selkiytyy jatkossa entisestään kun pyöräliikenne yksisuuntaistuu Kulosaaren puistotietä itäänpäin mentäessä. Näin ollen risteykseen ei ole syytä toteuttaa kiertoliittymää.

Palaute:

Miten Itäbaanan linjaus sijoittuu suhteessa Herttoniemen metroasemaan? Kummalta puolelta K-kauppaa Itäbaana menee? Räjäytetäänkö kalliota, jonka päällä sijaitsee osoitteessa Hiihtäjäntie 4 oleva kerrostalo. Mitä vaikutuksia hankkeella on lähitalon asukkaisiin?

Vastaus:

Itäbaana sijaitsee metroradan ja Herttoniemen metroaseman pohjoispuolella. Baanan reitti kulkee K-kaupan länsipuolelta Hiihtäjänkujaan pitkin. Kalliota räjäytetään metroradan varressa myös Hiihtäjäntie 4 tontin kohdalla. Työmaasta syntyy ääntä ja liikenteen poikkeusjärjestelyjä urakkaalueella. Merkittävistä haitoista urakoitsija tiedottaa lähitalon asukkaita erikseen.

Palaute:

Suunnitelmaselostukseen oli kirjattu ”Puistossa vanhan tien linjalla kulkeva polku parannetaan noin kaksi metriä leveäksi, kivituhkapintaiseksi raitiksi. Raitti sovitetaan hienovaraisesti ympäristöönsä ja raitin osalla nykyinen puusto säilyy pääosin.” Tarkoitetaanko tällä Hiihtäjäntie 4:n länsipuolella kulkevaa vanhaa tienpohjaa?

Onko arviota missä määrin puustoa raitin varrella tullaan poistamaan (koko/määrä)?

Tullaanko muitakin rakennekerroksia kuin kivituhkapintaa raitilla uusimaan tai lisäämään?

Oletamme, ettei raitin parannusta varten tehdä leikkauksia tai pengerryksiä?

VUOROVAIKUTUSMUISTIO

Vastaus:

Kyllä tarkoitetaan vanhaa tienpohjaa. Tarkoitus on parantaa polun pinta. Nykyistä maata kuoritaan sivuun 5-15 cm paksuudelta, ja tilalle tulee uusi kivituhkapinta. Uusia rakennekerroksia tarvitaan ainoastaan lyhyellä alueella, missä liitytään baanän viereiseen jalkakäytävään. Uuden kivituhkapinnan reunat siistitään kuorikatteella ja siihen saa kasvillisuus levitä itsekseen. Kivituhkapinnasta tulee tasalevyinen, leveys 2 m. Puustoa poistetaan mahdollisimman vähän. Tällä hetkellä suunnitelmassa on arvioitu mitatuista puista (rungon halkaisija ≥ 20 cm) poistettavien puiden määräksi noin 5 kpl. Näiden lisäksi voidaan joutua poistamaan pienempi kokoista puustoa, mutta myös pienempää puustoa pyritään säilyttämään mahdollisimman paljon ja poistot tehdään tarkasti harkiten.

Palaute:

Muuttuuko Hiihtäjänkujan katutyypin pyöräkaduksi vai siirtyvätkö Itäbaanan pyöräilijät normaaliin katuverkkoon? Nyt katu on väistämivelvollinen Hiihtäjäntielle tultaessa. Tuleeko tähän muutos?

Vastaus:

Hiihtäjänkujan poikkileikkausta ja pintamateriaalia muutetaan pyöräkatumaiseksi, mutta sitä ei merkitä pyöräkaduksi sen lyhyden vuoksi. Hiihtäjänkujan ja Hiihtäjätien risteykseen on tulossa kiertoliittymä.

Palaute:

Leikkauksessa J-J on kallioleikkauksen pohjoisreunaan merkitty kaide. Onko tyyppi ja korkeus jo tiedossa?

Vastaus:

Kallioleikkausten yläreunaan on suunniteltu verkkoaita. Se on metallin värinen, ja korkeus on vähintään 1200 mm.

Palaute:

Vaikka suunnitelma näyttää muuten toiminnallisuudeltaan hyvältä, pyöräilijä joutuu ajaamaan suoraa tietä aivan vilkkaan Itäväylän ja metroradan vierustaa kovin pitkän matkan.

Vastaus:

Metron raidealue Itäbaanan ja Itäväylän välissä heikentää Itäväylän autoliikenteestä koituvia haittoja pyöräliikenteelle. Metron ja Itäbaanan väliin jätetään myös riittävä tila, jottei metron ohiajo vaikuta epämiellyttävästi pyöräliikenteen kulkuun.

Palaute:

Maisemavaikutus poikkileikkausten I-I ja J-J välillä huolestuttaa, sillä metsänreunan lehtipuut joudutaan poistamaan. Jäljelle jää pääasiassa kuusimetsää Itäväylältä päin katsottuna. Maisema muuttuu olennaisesti synkemmäksi eri vuodenaikoina. Voisiko linjausta siirtää leikkauskohtien I-I ja J-J välillä eli kävelytien haaran kohdalla n. 4-5 metriä metsään päin, jolloin jäisi pieni koivumetsikkö metroradan ja uuden väylän väliin. Reittiin tulisi miellyttävä loiva kaarre ja linjaus noudattasi paremmin korkeuskäyriä. Olisi myös koetettava istuttaa joitakin lehtipuita muokkauksessa rakennettaviin rinteisiin, niin että lehtipuuvaltainen vaikutelma voitaisiin jossain määrin säilyttää.

Vastaus:

Ehdotettu baanän linjauksen siirtäminen aiheuttaisi enemmän kalliolouhintaa ja puiden poistamista. Se vaatisi täten enemmän tilaa Saunalahden/Fastholman selänmetsästä.

Palaute:

Suunnitelma ei vastaa Laajasalosta ja Herttoniemenrannasta tulevien pyöräilijöiden tarpeisiin. Suunnittelussa on huomioitava myös jalankulku ja pyöräliikenne Itäväylän ja metroradan ali Kipparlahdensilmukan kohdalla. Hitsaajankadun suunnasta tultaessa kääntyminen Kivinokan tai

VUOROVAIKUTUSMUISTIO

Viikin suuntaan suojielle on ahtauden takia vaarallinen. Hitsaajankadun jalkakäytävä-pyörätie on liian kapea, sen leventäminen pitäisi ottaa ohjelmaan.

Vastaus:

Baanojen reitit tulevat yleiskaavasta ja tehdystä baanaverkko-suunnitelmasta. Baanoja ei voi toteuttaa kaikkien päämäärien kautta, jonka vuoksi baanalinjaus voi näyttäytyä toiselle alueelle parempana kuin toiselle. Laajasalonbaana tulee liittymään Linnanrakentajantien kautta Itäbaanaan Herttoniemen metroasemalla. Herttonimenrannan rantareitit tarjoavat jatkossakin suositun pyöräliikenteen reitin keskustan ja Itä-Helsingin välillä. Rantareitit eivät kuitenkaan sovellu baanatasoisiksi mm. niiden alhaisen ja tulvimisherkän korkeusaseman vuoksi. Myös Hitsaajankadulla on oleellinen rooli pyöräliikenteen reittinä. Sen muutokset on oma projektinsa tulevaisuudessa.

Kipparlahdensilmukan jalankulun ja pyöräliikenteen ratkaisua ei tässä yhteydessä lähdetty parantamaan, jottei suunnittelualue tule liian raskaaksi. Baanaverkon aikataullisen toteuttamisohjelman kannalta baanoihin liittyviä sivukatuja ei voida liiaksi ottaa mukaan suunnitteluun. Hitsaajankadun ja Kipparlahdensilmukan pyöräliikenteen pääreitin parantaminen tulee vuoroon ajallaan.

Palaute:

Miten suunnitteilla oleva osa Itäbaanasta liittyy itäisempään osaan Helsinkiä kuten Vuosaareen?

Vastaus:

Itäbaana jatkuu Länsi-Herttoniemessä metroradan välittömässä läheisyydessä Valurinkadun alikululle asti, jonka kautta se alittaa metron ja Itäväylän. Baana jatkuu todennäköisesti Sahaajankadun kautta Herttoniemen yritysalueen läpi, josta edelleen Itäväylän eteläpuolta Gotlanninkadulle. Yhteys Vuosaareen jatkuu Vuosaarenbaanaa pitkin Meripellontiellä ja Vuotiellä.

Palaute:

Itäbaanan tulee liittyä sujuvasti olemassa olevaan pyörätieverkkoon.

Vastaus:

Liittymisiin kiinnitetään erityistä huomiota. Uuden baanasillan kohdalla Kipparlahdensilmukan pyörätien ja baanasillan korkoero on kuitenkin niin suuri, ettei siihen ole järkevää toutetta liittymismahdollisuutta. Kipparlahdensilmukan kohdalle toteutettava liikenneympyrä tarjoaa sujuvan liittymisen baanalle.

Palaute:

Pyöräliikenne tulee erottaa jalankulusta aina fyysisellä rakenteella kuten korkoerolla.

Suunnitelmassa esitetty visuaalinen erottelu noppakivellä ei ole riittävä.

Vastaus:

Rakenteellinen erottelu on paras keino, mutta pitkällä baanaosuuksilla, joilla ei arvioida olevan paljoa jalankulkua ollaan harkiten valittu erottelutavaksi noppakiviraidat. Ratkaisu mahdollistaa sopivan levyisen jalkakäytävän käytön, jolloin leveys ei ole sidoksissa ylläpitokaluston mittoihin sekä helpottaa hulevesien johtamista avo-ojiin viemäröinnin sijaan.

Palaute:

Pyörätiet tulisi suunnitella aina samalla tavalla. Punaisella asfaltilla ja eroteltuna jalankulusta fyysisellä rakenteella. Miksi näin ei ole tehty Kipparlahdensilmukan havainnekuvassa?

Vastaus:

Kipparlahdensilmukkaa ei olla tässä yhteydessä parantamassa vaan keskitytään baanaverkon rakentamiseen. Havainnekuvalle haluttiin esittää baanan siltaratkaisu tässä kohteessa. Baanaverkon rakentamisesta tulisi liian raskasta, jos kaikki sivukadut päivitetäisiin samalla

VUOROVAIKUTUSMUISTIO

parhaiden käytäntöjen mukaisiksi. Nykyisten käytäntöjen mukaan Helsingin pyöräteistä päällystetään punaisella asfaltilla baanaverkon väylät mm. kustannustekijöiden takia.

Palaute:

Onko tarpeen oletusarvoisesti tuhota viheralueita baanaa varten?

Vastaus:

Baanaverkon väylät pyritään toteuttamaan hyödyntäen olemassa olevia pyöräväyliä ja ottamaan tilaa nykyisiltä ajoradoilta siellä, missä se nähdään muiden liikennemuotojen näkökulmasta mahdolliseksi.

Palaute:

Autoliikenne ei ole Kipparalahdensilmukassa niin raskasta, etteikö baanaa voisi toteuttaa pyöräkatuna olemassaolevilla kaistoilla.

Vastaus:

Ei mahdollon ajatus, jota harkittiin suunnittelun alkuvaiheessa. Kadulla kulkee kuitenkin bussilinjoja jonka vuoksi päädyttiin erottelemaan auto- ja pyöräliikenne. Baana erkanee Kipparalahdensilmukasta metron varteen ja muutoskohdasta haluttiin tehdä mahdollisimman selkeä, jossa auto- ja pyöräliikenteen keskinäinen väistämisvelvollisuus tulee hyvin esille.

Palaute:

Mitään linnuille vaarallisia läpinäkyviä lasikaiteita tai melusteita ei voi käyttää ilman, että sellaiset osat tehdään linnuille näkyviksi, siinä määrin kuin lasitusta on tarpeen käyttää. Sama koskee bussipysäkkejä, jotka voisi myös kuvioda seudulle sopivalla teemalla.

Vastaus:

Nykyistä bussipysäkkikatosta siirretään. Uusia lasipintoja tai muuten läpinäkyviä pintoja ei ole suunniteltu.

Palaute:

Siirtolapuutarhapalstan 178 eteläpuolella on kaksi komeaa havupuuta. Toiveena on, että puut säilyisivät nykyisillä paikoillaan. Palstan rajat tulee aidata huolella.

Vastaus:

Palstan 178 ja metroradan välille sijoittuu Itäbaana, jalkakäytävä, korkoeron tasaava luiska ja tukimuuri, puistokäytävä ja oja. Tilantarve ja maanpinnan korkojen muutokset ovat niin isoja, että palstan eteläpuolella ei pystytä säilyttämään nykyistä puustoa. Palstan rajalle rakennetaan verkkoaita erottamaan siirtolapuutarha-alue muusta puistoalueesta.

Palaute:

Siirtolapuutarha-alueen ja yleisen puistoalueen rajalle tulee toteuttaa aita. Lisäksi rajalla tulisi säilyttää kaikki mahdolliset omenapuut ja muutkin isot puut ja pensaat mahdollisimman tiheään kasvuston säilyttämiseksi. Lisäksi tulisi istuttaa myös niin isoja puita kuin mahdollista.

Vastaus:

Siirtolapuutarha-alueen ja yleisen puistoalueen rajalle rakennetaan aita. Siirtolapuutarhan puolella säilytetään olevat omenapuut. Aidan viereen istutetaan pensasaidanne kaikkiin kohtiin, missä se säilyvien puiden kannalta on mahdollista. Puiston puolelle istutetaan eri kokoiseksi kasvavaa puustoa.

Palaute:

Metron melu koetaan Herttoniemen siirtolapuutarhalla häiritseväksi. Ehdotetaan, että Itäbaanan varteen rakkennettaisiin meluste sekä metron ja siirtolapuutarhan väliin istutettaisiin melua vaimentavaa kasvillisuutta, joka kasvaisi nopeasti ja tulisi keväällä nopeasti lehteen. Toivottiin käytettävän myös kaikkia muita mahdollisia keinoja vähentää häiritsevää melua.

VUOROVAIKUTUSMUISTIO

Vastaus:

Itäbaanan penkereelle ja sillalle rakennetaan umpinainen kaide, jolloin melutilanne paranee lähimpien siirtolapuutarhamökkien kohdalla merkittävästi, eli nykytilanteeseen verrattuna keskiäänitaso on noin 3-4 dB pienempi. Melumallinnuksen perusteella 55 dB päiväajan ohjearvo edelleen ylittyy laajalla alueella, mutta voimakkaammalle yli 60 dB melutasolle ei enää altistuta. Itäbaanan ja siirtolapuutarhan väliin ei mahdu melunleviämisen kannalta merkittävää kasvillisuusvyöhykettä. Myös nykyinen puusto ja kasvillisuus on hyvin harvaa ja vaikutus melunleviämiseen merkityksetöntä.

Palaute:

Siirtolapuutarhasta on tullut pyöräliikenteen läpikulkupaikka. Jatkossa pyöräliikenne tulee ohjata selkeästi puutarhan ohi. Uuden sisääntulon kohdalle tarvitaan portti. Liikenneturvallisuus tulee huomioida uuden sisäänkäynnin kohdalla, ettei siihen synny vaarallista risteystä. Pyöräily Kipparlahden silmukassa on ollut erittäin vilkasta.

Vastaus:

Siirtolapuutarha-alueen ja yleisen puistoalueen rajalle rakennetaan aita, ja kulkuyhteyden kohdalle tulee portti. Itäbaanan rakentamisen yhteydessä työmaanaikaista pyöräliikenteen reittiä ei olla ohjaamassa siirtolapuutarha-alueen läpi.

Palaute:

Herttoniemen siirtolapuutarhayhdistys pyytää kaupungin liikennesuunnittelua tekemään alueelle yhdessä yhdistyksen kanssa liikenteenohjaussuunnitelman.

Vastaus:

Yhdistys voi laatia liikenteenohjaussuunnitelman ja pyytää siihen kommenttia kaupungilta alueen liikennesuunnittelijalta.

Palaute:

Herttoniemen siirtolapuutarha-alue on turvallisuuden takia syytä aidata verkkoaidalla.

Vastaus:

Siirtolapuutarha-alueen ja yleisen puistoalueen rajalle rakennetaan aita.

Palaute:

Siirtolapuutarha-alueen kasvillisuuteen liittyen saatiin ideapiirustus saatesanoin, jossa mm. toivottiin sopivuutta alueen visuaaliseen ilmeeseen, niittyä mikäli kosteusolot mahdollistavat ja helppohoitaisuutta.

Vastaus:

Siirtolapuutarhan puolella säilytetään olevat omenapuut. Aidan viereen istutetaan pensasaidanne kaikkiin kohtiin, missä se säilyvien puiden kannalta on mahdollista. Puiston puolelle istutetaan eri kokoiseksi kasvavaa puustoa. Aluskasvillisuudeksi on suunniteltu käytävän reunassa nurmi ja muualla niittymäinen kasvillisuus.

Palaute:

Rinne viettää silloilta siirtolapuutarhaan päin ja on huolehdittava, ettei hulevedet kulkeudu siirtolapuutarha-alueelle.

Vastaus:

Alueen tasoitus ja kuivatus on siirtolapuutarhan kohdalla suunniteltu niin, että vedet johdetaan painannetta pitkin nykyiseen ojaan siirtolapuutarhan kaakkoispuolelle. Rinteen vedet eivät kulkeudu siirtolapuutarhan puolelle.

Palaute:

Siirtolapuutarhayhdistyksen tulevaisuuden tilavaraukset mm. mahdollista huoltorakennusta varten tulee huomioida. Myös nykyinen kesävesikaivo tulee huomioida.



Vastaus:

Siirtolapuutarhan tilavarausalueelle ei ole suunniteltu tässä yhteydessä mitään rakenteita eikä istutuksia. Nykyinen kesävesikaivo säilyy entisellään.

Projektipäällikkö
Jari Hurskainen

Tiedoksi

Palautteen antajat