

7.6.2024

VUOROVAIKUTUSMUISTIO

Ma403-35

SALOMONKATU välillä Runeberginkatu – Fredrikinkatu, RUNEBERGINKATU välillä Kampinkuja – Salomonkatu FREDRIKINKATU välillä Kampinkuja – Salomonkatu KAMPINKUJA

Palautteet katusuunnitelmaluonnoksista 32016/1, 32017/1, 32018/1 ja 32019/1 (esillä 10.4. – 23.4.2024)

Tähän muistioon on kerätty tiivistelmä katusuunnitelmaluonnosten esillä olon aikaisesta vuorovaikutuspalautteesta.

Katusuunnitelmien lähtökohtana ovat liikenne- ja katusuunnittelupalvelun laatima liikennesuunnitelma nro 7212 (Kylk 31.5.2022) sekä Keskustan terveys- ja hyvinvointikeskuksen asemakaava nro 12708 (tullut voimaan 12.6.2023). Katusuunnitelmissa esitetyillä muutoksilla parannetaan terveys- ja hyvinvointikeskusta ympäröivien katujen katu ympäristöä ja liikennejärjestelyjä sekä mahdollistetaan terveys- ja hyvinvointikeskusta palveleva saattoliikenne ja liikuntaesteisten pysäköinti.

Katusuunnitelmaluonnokset olivat esillä Helsingin kaupungin verkkosivulla osoitteessa <https://paatokset.hel.fi/fi/kuulutukset-ja-ilmoitukset/katu-ja-puistosuunnitelmat> 10.4. – 23.4.2024 välisenä aikana.

Suunnitelmaluonnoksista pidettiin esittely 4.12.2023 Helsingin kaupungin sosiaali-, terveys- ja pelastustoimialan edustajille. Tilaisuudesta laadittiin erillinen muistio.

Suunnitelmaluonnoksista pidettiin esittely 29.5.2024 Helsingin kaupungin vanhus- ja vammaisneuvostoille. Tilaisuudesta laadittiin erillinen muistio.

Tiedote suunnitelmaluonnosten esillä olosta lähetettiin katujen varren kiinteistöille, Eteläiset Kaupunginosat ry:lle, Kamppi-Eira sanomalehdelle ja Puoli Kaupunkia lehdelle. Lisäksi Helsingin Uutisissa julkaistiin ilmoitus suunnitelmaluonnosten esillä olosta.

Palautteet suunnitelmaluonnoksiin pyydettiin toimittamaan 23.4.2024 mennessä. Sähköpostilla saatiin neljä palautetta.

Katusuunnitelmaluonnoksista saadut palautteet:

Palautteet koskivat jalankulun tilaa, kulkureittejä ja katujen ylityksiä. Kahdessa palautteessa moitittiin Runeberginkadun liikenneympyrän viemää katutilaa ja toisessa niistä toivottiin liikenneympyrästä luopumista. Fredrikinkadun raitiovaunu- ja bussipysäkeistä esitettiin kysymyksiä ja esitettiin toiveita pysäkkiratkaisuista. Kampinkujalle toivottiin ajoestettä.

Palaute:

Huomioni alueen asukkaana ja terveystakeskuksen käyttäjänä kiinnittyi Fredrikinkadun pysäkkeihin:

Onko tarkoitus säilyttää Stefan Lindforsin suunnittelemat katokset Fredan ratikkapysäkeillä ja mitkä ratikkayhteydet niiden kautta kulkisivat?

Onko tarkistettu mahdollisen uuden ratikkareitin pysäkit suhteessa tähän pysäkkiin? Vai olisiko syytä tutkia Kampin torille sijoitettavia ratikkapysäkkejä sen sijaan, että seuraavat pysäkit rakennettaisiin erittäin ahtaaseen ja sivukaltevuudeltaan vaikeaan Eerikinkadun ja Fredan kulmaan (kuten raitiotien laajennussuunnitelmassa oli esitetty).

Entä Etelä- Helsingin bussipysäkkien sijainti? Esitettyjen ratikkapysäkkien tilalla bussipysäkit olisivat keskeisesti sekä terveystakeskuksen että Kampin keskuksen joukkoliikenneyhteyksien kannalta ja tarjoaisivat matkustajille katokselliset odotustilat. Pysäkkejä on siirrelty alueella tiheään tahtiin, mutta ei ole tarjottu pysäkkikatoksia etelän suuntaan meneville linjoille.

Vastaus:

Katusuunnitelmassa Kampin metroaseman raitiovaunupysäkit katoksineen on esitetty säilytettäväksi. Pysäkit ovat käytössä ja niitä käyttää tällä hetkellä raitiolinja 2. Länsi-Helsingin raitioteihin sisältyvän läntisen kantakaupungin raitiotieosuuden tulevat uudet linjat käyttävät myös näitä pysäkkejä. Linjastosuunnitelman mukaan pysäkkejä käyttäisi aikanaan linja 5 Eiraan/Meilahteen ja linja 1 Katajanokalle/Käpylään.

Kampintori on niin lähellä nykyistä Kampin metroaseman pysäkkiä, että käytännössä pysäkki voi sijaita vain jommalla kummalla paikalla. Eerikinkadun pysäkki osuu pysäkkivälien kannalta Kampin metroaseman ja Bulevardin pysäkkien puoliväliin. Uusiin raitiovaunupysäkkeihin liittyvät asiat suunnitellaan tarkemmin Länsi-Helsingin raitioteiden suunnittelun yhteydessä.

Bussipysäkit säilyvät nykyisillä sijanneillaan Fredrikinkadulla Tennispalatsin kohdalla. Bussit eivät voi käyttää samoja pysäkkejä raitiovaunujen kanssa raideliikenteen sujuvuuden kannalta, varsinkin kun pysäkkejä käyttää tulevaisuudessa useampi raitiolinja. Toisaalta uusien raitiolinjojen toteutuessa raitioliikenne korvaa Etelä-Helsingin bussilinjat eli nykyiset linjat 20 ja 30.

Palaute:

Kampikuja: erittäin selkeä ja hyvä suoraviivainen sisäänkäynti ilman esteitä, kiertämistä ja ilman kokoontumispaikkoja.

VUOROVAIKUTUSMUISTIO

Runeberginkatu: Sisäänkäynti ja sen edusta idästä (Kapinkujalta) on erittäin hyvä ja selkeä. Kuitenkin sisäänkäynti lännestä (Salomoninkadun suunnasta) vaikuttaa pyörätelineiden (ja pyörien) takia ahtaalta. Rakennuksesta tultaessa ja kääntyessä oikealle, on reitti valaisintolpan ja pyörätelineen välistä luontainen kulkureitti ja sen pitää olla väljempi. Lisäksi valaisinpylväiden alaosa ja pyörätelineet pitää olla sellaisia, ettei siihen kerääny "porukoita" eli ei istuimia eikä tasanteita.

Salomonkatu: kaikkiaan sisäänkäynti on tehty viistoksi ja ahtaaksi (kiertoympyrän suunnasta tullessa) ja sokkeloiseksi tultaessa Fredrikinkadun suunnasta. Sisäänkäynnin edusta pitäisi mielestäni olla vapaa ja tilava, ei turhaan kääntymistä, ei pyöräpaikkoja eikä varsinkaan paikkoja, joissa ihmiset istuskelevat ja kokoontuvat. Pelkään vastaavaa tilannetta kuin Autotalon Kelan edessä on nyt. Kehotan käymään siinä katsomassa ja miettimässä miten katualue Salomoninkadun sisäänkäynnillä saadaan mukavaksi ja turvalliseksi kulkea.

Molemmat 2. ja 3. huomiot liittyvät myös turvalliseen ja tarvittaessa nopeaan poistumiseen metrosta (ja rakennuksesta) hätätilanteissa.

Vastaus:

Runeberginkadulla kiertoliittymän kaakkoiskulmassa valaisinpylvästä siirretään suunnitelmassa lähemmäksi suojatietä, jolloin jalkakäytävästä tulee väljempi THK:n rakennuksen kulman kohdalla. Pyöräpysäköintipaikkoja tarvitaan Kampin metroaseman ja terveys- ja hyvinvointikeskuksen ympäristössä ja niille on katusuunnitelmissa esitetty parhaat mahdolliset sijainnit käytettävyyden ja kulkureittien kannalta. Pyöräpysäköintipaikat Runeberginkadun puolella sijoittuvat THK:n rakennuksen seinustalle tontin puolelle, jolloin jalankululle jää mahdollisimman paljon tilaa kadun jalkakäytävällä ja muulla tontin osalla.

Salomonkatu on esitetty suunnitelmassa pääosin katuaukioksi ja kävelykaduksi jalankulun käyttöön. Myös polkupyörillä on kulkuyhteys kävelykatuosuutta pitkin. Runeberginkadun suunnasta mahdollistetaan myös saattoliikenne Salomonkadun kääntöympyrässä THK:n pääsisäänkäynnin välittömässä läheisyydessä. Kääntöympyrän eteläpuolelle on sijoitettu myös kaksi esteetöntä autopaikkaa liikuntaesteisten pysäköintiä varten. Suunnittelussa on haettu mitoituksessa kompromissia näiden eri kulkumuotojen ja toimintojen välillä. Kaikki kulkureitit on mitoitettu niin, että ne on mahdollista huoltaa ja kunnossapitää koneellisesti.

Kääntöympyrästä itäpuolella sijaitsevan katuaukion läpi on mahdollista kulkea suoraviivaisesti THK:n ja metron sisäänkäynneille eri suunnista. Aukion istutusaltaiden ja niihin liitettyjen istuskelupaikkojen väliin jää myös kulkureittejä. Näkövammaisten reitit aukion läpi Fredrikinkadun suunnasta THK:n ja metron sisäänkäynneille osoitetaan noppakiviraidoin. Kääntöympyrästä kulkemista kohti THK:n sisäänkäyntiä on helpotettu matalalla luiskatulla reunakivellä kääntöympyrän eteläreunalla.

Salomonkadun katuaukiolle tarvitaan myös penkkejä istuskeluun. Lähin penkki on esitetty suunnitelmassa THK:n rakennuksen seinustalle metron sisäänkäynnin itäpuolelle etäälle THK:n sisäänkäynnistä. THK:n rakennuksen hätäpoistumisreitit on huomioitu katusuunnitelmissa niin, että nopea ja turvallinen poistuminen rakennuksesta ja metrosta on mahdollista.

Palaute:

Jalankulun sujuvuus ja miellyttävyys on Helsingin katusuunnittelua ohjaava tärkeä prioriteetti, ja tämän tulee näkyä käytännössä katusuunnitelmien tasolla.

VUOROVAIKUTUSMUISTIO

Liikenneympyrä Runeberginkadun ja Salomonkadun risteyksessä tulisi korvata tavallisella tasa-arvoisella risteyksellä, jossa jalkakäytävälle on varattu kavennukset ja runsaasti tilaa sekä suojateille tehty korotukset. Nyt liikenneympyrän kanssa jalankulun väylät jäävät kapeiksi, ja jalankulkijat joutuvat aina risteyksessä kiertämään pidempää reittiä. Liikenneympyrä vie huomattavan paljon maapinta-alaa, jonka voisi käyttää näin keskeisellä paikalla paljon hyödyllisemmin.

Kampinkujalle Runeberginkadun suunnasta voisi pohtia rakenteellista estettä ajoneuvoliikenteelle, jotta jalankululle tarkoitettu alue todella pysyy jalankulkualueena. Rakenteellisen ratkaisun tulisi olla sellainen, joka ei kuitenkaan estä talvikunnossapittoa Kampinkujalla.

Kampin THK:n eteen Salomonkadun puolelle muodostuu uusi viihtyisä aukio jalankululle ja oleskelulle. Kiveys ja istutukset ovat hyviä ratkaisuja, jotka tuovat vehreyttä ja viihtyisyyttä.

Kiitämme erityisesti siitä, että aukiolle on varattu riittävästi penkkejä istutuslaatikoiden reunoille. Tämä on erityisen tärkeää, koska THK:ta käyttää paljon ikääntyneitä ihmisiä, joille levähdyspaikat ovat tärkeitä.

Kiitämme, että Fredrikinkadun ylittävien suojateiden kohdalta katu on kavennettu.

Vastaus:

Kiertoliittymä on valittu suunnitteluratkaisuksi keskustan terveys- ja hyvinvointikeskuksen asemakaavan yhteydessä hyväksytyssä liikennesuunnitelmassa. Katusuunnitelmat on laadittu liikennesuunnitelman pohjalta. Runeberginkadun liikennemäärät huomioiden vaihtoehto kiertoliittymälle olisi nykyisin liikennevalo-ohjattu nelihaararisteys. Vaikka kiertoliittymässä jalankulkijoiden matka suojateille saattaakin olla pidempi kuin normaalissa nelihaararisteyksessä, on kiertoliittymä jalankulkijoille silti sujuvampi ja tutkimusten mukaan turvallisempi vaihtoehto. Kiertoliittymässä jalankulkijan ei tarvitse odottaa kadun ylitystä, kuten liikennevaloissa, vaan autoilijat väistävät jalankulkijoita. Kiertoliittymä myös rauhoittaa autoliikennettä. Kiertoliittymä on korotettu ennen suojateita molemmilla Runeberginkadun liittymähaaroilla. Korotukset hillitsevät ajonopeuksia entisestään. Liikennevaloristeyksessä Runeberginkatu olisi etuajo-oikeutettu ja se mahdollisesti nostaisi myös ajonopeuksia.

Suunnitelmassa autoliikenteen tilaa kiertoliittymässä ei ole kasvatettu nykyisestä. Kiertoliittymään rakennetaan paikoin hieman nykyisiä pyöräkaistoja leveämmät osittain reunakivin tasoerotellut pyörätiet, jotka kasvattavat kiertoliittymää paikoin hieman nykyisestä. Tasoeroteltujen pyöriteiden leveydessä täytyy huomioida myös koneellisen kunnossapidon edellytykset.

Suunnitelmassa on esitetty Kampinkujalle ajoestepollarit kadun itäpäähän kuten nykyäänkin. Kampinkujan läpiajo on näin estetty, eikä molempiin päihin Kampinkujaa ole tarvetta pystyttää pollareita. Kampinkujan ja Runeberginkadun jalkakäytävät rakennetaan luonnonkivipintaiseksi katutilaksi, joka viestii nykyistä paremmin siitä, että alueet eivät ole tarkoitettu autoliikenteelle.

Palaute:

Alueella asuneena ja kyseistä metroasemaa ahkerasti käyttäneenä ihmettelen suunnitelmia etenkin Runeberginkadun suhteen. Jo nykyinen katuverkosto palvelee täysin riittävästi jalankulkijoita, minkä myötä ihmiset poikkeavat vaarallisesti jalkakäytäviltä autojen sekaan. Ongelma on suurin Salomonkadun ja Runeberginkadun risteyksessä, jonka kohdalla oleva

VUOROVAIKUTUSMUISTIO

kiertoliittymä on suunnitelmien perusteella vain laajenemassa nykyisestään. Vaikka suunnitelman selostuskin toteaa katujen käyttäjien koostuvan pääosin alueen asukkaista ja työntekijöistä, jostain syystä merkittävimmät muutokset palvelevat siis ohikulkevia autoilijoita ja pyöräilijöitä.

Pelkästään jalankulkijoiden turvallisuuden kannalta olisi tuiki tärkeää, että suuret metroasemalta ja Rautatieasemalta saapuvat ihmisvirrat kulkisivat suojatien kautta Runeberginkadun ylitse, eivätkä odottelisi sopivia aukkoja autojen keskeltä. Pahoin pelkään, että kiertoliittymästä tulee yleinen odottelupaikka matkalla kohti Alepaa ja muita palveluja toisella puolen katua. Jalankulkua ylipäättäen auttaisi, jos kaupunki pidättäytyisi lisäämästä pyöräkaistoja Runeberginkadun kaltaisiin kapeisiin katuihin, joissa pelkkä autojen ajonopeuksien hidastaminen houkuttelisi myös pyöräilijät käyttämään autokaistoja. Suunniteltujen pyöräkaistojen sijaan tilaa voisi tarjota leveämmille jalkakäytävälle, penkeille, puille ja terasseille.

Suomalaisessa katusuunnittelussa jalankulkijoiden olosuhteet vaikuttavat liian usein tulevan vasta viimeisenä mieleen, vaikka niiden pitäisi nimenomaan ohjata kaikkea muuta liikenteen suunnittelua - ainakin kaupunkien keskustoissa.

Vastaus:

Kiertoliittymä on valittu suunnitteluratkaisuksi keskustan terveyst- ja hyvinvointikeskuksen asemakaavan yhteydessä hyväksytyssä liikennesuunnitelmassa. Katusuunnitelmat on laadittu liikennesuunnitelman pohjalta. Runeberginkadun liikennemäärät huomioiden vaihtoehto kiertoliittymälle olisi nykyisin liikennevalo-ohjattu nelihaararisteys. Kiertoliittymä on jalankulkijoille sujuvampi ja tutkimusten mukaan turvallisempi vaihtoehto. Kiertoliittymässä jalankulkijan ei tarvitse odottaa kadun ylitystä, kuten liikennevaloissa, vaan autoilijat väistävät jalankulkijoita. Kiertoliittymä myös rauhoittaa autoliikennettä. Kiertoliittymä on korotettu ennen suojateitä molemmilla Runeberginkadun liittymähaaroilla. Korotukset hillitsevät ajonopeuksia entisestään. Liikennevaloristeyksessä Runeberginkatu olisi etuajo-oikeutettu ja se mahdollisesti nostaisi myös ajonopeuksia.

Suunnitelmassa autoliikenteen tilaa kiertoliittymässä ei ole kasvatettu nykyisestä. Kiertoliittymään rakennetaan paikoin hieman nykyisiä pyöräkaistoja leveämmät osittain reunakivin tasoerotellut pyörätiet, jotka kasvattavat kiertoliittymää paikoin hieman nykyisestä. Tasoeroteltujen pyöräteiden leveydessä täytyy huomioida myös koneellisen kunnossapidon edellytykset.

Molemmilla Runeberginkadun liittymähaaroissa on suunnitelmassa esitetty 4 metriä leveät esteettömät suojatieylitykset jalankulkijoille. Jalankulkijoiden ohjautuminen ajoneuvojen kiertotilaan kiertoliittymässä on suunnitteluratkaisujen perusteella hyvin epätodennäköistä.

Runeberginkatu on osa kantakaupungin pyöräliikenteen pääreittiä ja lisäksi kadun autoliikenteen määrä on niin suuri, että pyöräkaista tai pyörätie on pyöräliikenteelle suositeltava suunnitteluratkaisu.

Projektipäällikkö
Mika Kaalikoski

Tiedoksi

Palautteen antajat, kartta.hel.fi