

14.5.2024

VUOROVAIKUTUSMUISTIO

Soinintie, Miekkapolku, Kalpakuja ja Vallesmanninkuja

Tähän muistioon on kerätty suunnittelun aikainen vuorovaikutuspalaute suunnittelun käynnistymishetkestä alkaen katusuunnitelman nähtäviile menoon mennessä. Palautteiden joukossa on myös Suutarilantietä ja Soininkujaa koskevat palautteet.

Soinintien, Miekkapolun, Kalpakujan ja Vallesmanninkujan katusuunnitelmien lähtökohtana on voimassa oleva asemakaava 8560. Katusuunnitelmilla mahdollistetaan nykyisten sorakatujen rakentaminen. Rakentamisella parannetaan katujen palvelutasoa ja liikenneturvallisuutta.

Tiedote katusuunnittelun aloituksesta on lähetetty 15.2..2024 kadun varren kiinteistöille ja Suutarila – Siltämäki -seuralle.

Asukkailla on ollut mahdollisuus antaa palautetta suunnitelmaluonnoksista Kerro kantasi-palvelun verkkosivuilla <https://kerrokantasi.hel.fi/>. Kuuleminen on nimetty ”Suutarilantien alueen katujen katusuunnittelu”.

Katusuunnitelmaluonnokset 32140/1, 32141/1, 32142/1 ja 32143/1 olivat esillä Helsingin kaupungin verkkosivulla osoitteessa <https://paatokset.hel.fi/fi/kuulutukset-ja-ilmoitukset/katu-ja-puistosuunnitelmat> 3.4.-16.4.2024 välisenä aikana. Lisäksi katusuunnitelmien luonnokset olivat esillä <https://kerrokantasi.hel.fi/> verkkosivuilla.

Mahdolliset kommentit suunnitelmiin pyydettiin toimittamaan 16.4.2024 mennessä.

Kerro kantasi-palvelusta 23.4.2024 mennessä saadut palautteet:

Palaute:

Suutarilantien poikkileikkauksen mitoitus on Suomen kuntateknisen yhdistyksen mitoitushojjeiden perusteella liian leveä. 8 metristä ajorataa neuvotaan käytettäväksi kun nopeudet ovat 70 km/h, mikä olisi Suutarilantielle aivan liian korkea nopeus. Alueelliselle kokoojakadulle paremmin soveltuva leveys olisi SKTY:n suositusten mukaan 7 metriä tai jopa 6,5 metriä. Kapeampi katu viestii kuljettajille oikeasta ajonopeudesta, jolloin autoliikenteen meluhaitatkin jäävät pienemmiksi. 1,60 metriä korkea melukaide ei vaikuta juurikaan liikennemelun määrään, jos ajonopeudet eivät pysy kurissa. Ensisijainen meluvaimennus on kaupunkialueilla ajonopeuksien hillitseminen,

Kapeampi ajorata säästäisi sekä asfalttia että kustannuksia, minkä lisäksi syntyy parempaa kaupunkiympäristöä. Meluseinä huonontaa kaupunkikuvaa ja sellaisen pystyttämisen pitäisi olla

VUOROVAIKUTUSMUISTIO

aivan viimesijainen keino meluntorjunnassa. Suutarilantietä pitäisi muuttaa maantiestä katumaisempaan suuntaan. Yksi toinen keino latumaisuuden lisäämiseen ja ajonopeuksien hillitsemiseen on ajoratapysäkit joukkoliikenteelle. Pysäkkisyvennykset heikentävät joukkoliikenteen matkustusmukavuutta ja lisäävät päällystetyn maanpeitteen määrää. Pysäkkisyvennyksillä on myös heikentävä vaikutus joukkoliikenteen esteettömyyteen etenkin talvisin.

Liittyvä palaute:

Ajoratapysäkit ovat todellinen riesa liikenteelle ja eivät missään nimessä vaihtoehto pääkadulle. Kun linja-auto pysähtyy ajoradalle, se vaikuttaa takaa tulevaan liikenteeseen, aiheuttaen jonoja ja ruuhkia myös alueilla, joissa niitä ei muuten olisi. Lisäksi pysähtymisestä ja kiihdyttämisestä aiheutuva viiveaika on merkittävä. Tämä (ja tästä aiheutavat jonot) ovat erityisen huolestuttavaa hälytysajoneuvojen kannalta, koska ohittaminen ei ole mahdollista, mikä voi hidastaa niiden kiireellistä kulkua.

Sen sijaan pysäkkien tulisi olla erillisiä, jotta linja-autot voivat pysähtyä ilman että se vaarantaa muiden tielläliikkujien turvallisuutta tai hidastaa liikennettä tarpeettomasti. Turvallisemmat pysäkit vähentävät ruuhkia, parantavat liikenteen sujuvuutta ja ennen kaikkea lisäävät kaikkienturvallisuutta.

Vastaus:

Meluiden toimivuus selvitetään mallinnuksella. Meluntorjunnan vaihtoehtoja on tutkittu ja esitetty Meluntorjunnan toimintasuunnitelmassa 2018-2022. Suutarilantielle on tulossa n. 4 m kaistaleveys ja isolle matkalle myös keskikorokkeet. Katu on erikoiskuljetusten reitti jolloin on varmistettava, että ne mahtuvat kulkemaan. Katu on yksi pääkaduista ja se vaikuttaa myös pysäkkiratkaisuihin. Tässä vaiheessa ei ole tarkoitettu rakentaa koko katua uusiksi. Yrttimaantien pohjoispuolisella osuudella säilytetään nykyinen kuivatusperiaate. Uutta hulevesiviemäriä ei rakenneta.

Palaute:

Vaikka kannatankin asfaltointia, niin kapealle Miekkapolulle ei ole järkevää rakentaa jalkakäytävää. Kadulta jatkuvat seuraavat tiet, Kalpakuja ja Soinintie, eivät myöskään tarjoa sellaista, joten tässäkin tapauksessa se ei ole välttämätöntä. Jalankulkijat voivat edelleen kävellä tien reunassa kuten ennenkin, ja matala nopeusrajoitus pitää huolen siitä, että autoilijat ja jalankulkijat pystyvät toimimaan yhdessä harmonisesti.

Kadun kapeus tekee mahdottomaksi sekä jalkakäytävän että autoliikenteen, sekä mahdollisen kadunvarsipysäköinnin. Ymmärrän kaupungin pyrkimyksen vähentää autoilua, mutta tarve kadunvarsipysäköinnille on olennainen laitakaupungilla mm. vieraiden, työmiesten ym. käyntiä ajatellen.

Tiedämme myös, miten huono talvihoito alueella on. Jalkakäytävän lisääminen tähän kapeaan katutilaan ei toimisi lumisten talvien aikana. Ehdotankin, että tästä tiestä tehdään asfaltoitu, mutta ilman jalkakäytävää varustettu kuten Soininkuja.

Liittyvä palaute:

Tästä olen muuten 100% samaa mieltä. En osannut edes ajatella (eikä näköjään kaupungin suunnittelijatkään), mutta sehän on juuri noin pysäköinnin ja talvikunnossapidon suhteen.

VUOROVAIKUTUSMUISTIO

Vastaus:

Kalpakujaan ja Soinintien liikenne yhdistyy Miekkapolun kautta edelleen Vallesmannintielle. Soinintiehen ja Kalpakujaan nähden Miekkapolun liikennemäärät ovat suuremmat. Tästä syystä erillinen jalkakäytävä lisää turvallisuutta. On oletettavaa, että miekkapolun liikenne hieman lisääntyy, koska Soininkujalta autoliikenteen yhteys Suutarilantielle katkeaa. Näin ollen Soininkujan ja Soinintien liikenne ajaa jatkossa Miekkapolun kautta. Tähän väliin vielä totean, että tämä Soininkujan ajoyhteyden poistuminen Suutarilantielle perustuu asemakaavaan. Kaupungin on toteutettava kadun suunnittelu ja rakentaminen asemakaavan ehtojen mukaisesti.

Miekkapolun katualueen leveys on 10 m joka on sama kuin Vallesmannintiellä. Sen puolesta jalkakäytävä mahtuu kadulle. Vallesmanninkadulla on pysäköinti sallittu ja samoin myös Miekkapolun ajoradan leveys mahdollistaa kadunvarsipysäköinnin lukuun ottamatta kadun mutkaosuutta.

Talvihoito on valitettavasti kovin lumisina talvina vaikeuksissa ja asuntokaduthan ovat lisäksi ylläpitoluokkaa 3 (luokitus 1-3). Katujen talvikunnossapito | Helsingin kaupunki

Liittyvä palaute:

Kaikki, jotka ovat perillä Miekkapolun talvihoidon nykytasosta, voivat vakuuttaa teille, että tämä suunnitelma ei tule toimimaan. Aurat eivät käy siellä läheskään niin usein kuin vaikkapa Vallesmannintiellä, joka itsessäänkin on talvisin lähes käyttökelvoton jos ajatellaan sekä jalankulkijoita, pysäköintiä ja ajoneuvoliikennettä. Lisäksi aurat ajavat kertyneen lumen suoraan suunnitellun jalkakäytävän suuntaan, jättäen sen esteeksi. Näin ollen, jotta vieraspysäköinti, autoilu ja kävely olisivat sujuvampia, olisi viisainta toivoa lumettomia talvia. Koska tähän emme voi luottaa, ehdotan Miekkapolulle vastaavaa ratkaisua kuin Himmelitiellä, jossa on asfaltointi, mutta ei ole jalkakäytävää.

Vastaus:

Kiinnittäisin huomion, että nyt ollaan tekemässä ratkaisua, joka on Helsingissä aivan normaalin ja todella paljon käytetty ja koeteltu poikkileikkaus. Vieressä olevan Vallesmannintien tyyppinen tilanne. Himmelitien tilanne vastaa enemmän Soinintietä ja Kalpakujaa. Miekkapolun käyttäjämäärä lienee karkeasti arvioiden kaksinkertainen verrattuna Himmelitiehen. Helsingissä jalkakäytävien tarvetta arvioidaan tapauskohtaisesti ja kaikille kaduille niitä ei laiteta. Tässäkin tapauksessa asia on pohdittu liikennesuunnittelijan toimesta. Suunnittelun alkupäässä käytiin lävitse katujen poikkileikkausten periaatteet. Katualueet ovat osin kapeat Joitakin vieraspysäköinnin mahdollistavia pysäköintipaikkoja kadulla on, mutta käytön perusteena on liikennemäärät ja sitä kautta jalankulkijoiden turvallisuus.

On totta, että erittäin lumisina talvina ylläpito on vaikeuksissa. Asiaan vaikuttaa varmasti se, että katuverkon pituus on 1360 km ja sellaista kapasiteettiä ole, joka ehtisi hoitamaan kaikki kadut kuten pääkadut. Ilmoitamme palautteenne johdosta ylläpitoon, että näiden katujen liikennemäärät tulvat kasvamaan ja ehdotamme tarkastamaan ylläpitoluokituksen muuttuneen tilanteen jälkeen. Valitettavasti tuosta lumiongelmasta kärsivät aina samojen katujen asukkaat. Aurauksessa on mielestäni käytäntö, että kun lumet aurataan ajoradalta, niin ne siirretään jalkakäytävän ulkoreunaan. Onneksi talvi on vain yksi neljästä vuodenaikastamme.

Palaute:

Miten soinitien avo oijen käytöstä poistuminen vaikutta tontilta ojaan johdettuihin sadevesiputkien toimintaan. Lisäksi soinitien ojiin johdetaan sadevesiä kalpakujan ja

VUOROVAIKUTUSMUISTIO

soininkujan kiinteistöistä sekä myöskin pohjoispuelen rivitalokiinteistöistä laskee suuri avo oja sointien ojaan ?

Vastaus:

Tonttien väliset ojat, jotka tuovat vesiä kadulle päin, asennamme ojaan puolirummun, jolla vedet saadaan hulevesiviemäriin. Näin emme aiheuteta muutoksella tulvia tontille. Tämä on tonttien kannalta tavallaan väliaikainen ratkaisu, koska hulevedet tulee johtaa tontilta kadulla olevaan hulevesiviemäriin kiinteistön omaa hulevesiviemäriä pitkin.

Asennamme kiinteistöstä kadun sivuojaan tulevan putken kohdalle kaivon, jonka kautta vedet otetaan kiinni hulevesiviemäriin.

Pyytäisinkin niitä kiinteistöjä joilla alueella on hulevesien purkuviemäreitä sivuojiin, ottamaan yhteyttä suunnittelukonsulttiin Finnmap Infran Erik Jaatiseen, Puh. 050 5720 920, erik.jaatinen@finnmap-infra.fi. Meille on tärkeää saada niistä tieto, niin voimme huomioida ne suunnittelussa.

Kiinteistöjen tulee tehdä hulevesiviemäriin liittymissopimus HSY:n kanssa. Lisätietoa: <https://www.hsy.fi/vesi-ja-viemarit/huleveden-viemarointialue/>

Palaute:

Melumuurit eivät tuota viihtyisää kaupunkia vaan ovat hätäratkaisu löperöstä ja isossa kuvassa/liikennestrategiassa perustelemattomasta henkilöautoliikenteen "sujuvuuden" osaoptimoinnista nousseiden ongelmien maton alle lakaisemiseksi.

Pitäisi keskittyä siihen, mikä melua tuottaa ja lähteä vähentämään sen syitä. Ajonopeuksien laskeminen on nopea ja helppo tapa, tätä voi tehostaa konkreettisesti kaventamalla ajoratoja joka vähentää houkutus suuriin nopeuksiin.

Hiljainen asfaltti myös asia, mutta jos ja kun asiat voidaan pitää yksinkertaisina, niin tällaisia voidaan lähteä miettimään vasta näiden ilmeisimpien ratkaisujen jälkeen.

Nykyisestä meluaitasuunnitelmasta voidaan sanoa että kyllä ollaan aikamoisille mutkille valmiita menemään ja kuntataloutta rasittamaan jotta henkilöautoliikenne olisi vieläkin laajasti hyväksytty "näppäräksi" ja "sujuvimmaksi liikennemuodoksi". Autovero ei kuntataloudessa auta.

Vastaus:

Helsingin katuverkko on rakentunut vuosikymmenien aikana ja katuja ja niiden poikkileikkauksia on mitoitettu aikansa arvojen ja tarpeiden mukaisesti. Nykyisin suunnittelussa katutilat ovat kapeampia ja autokaistojen leveysissä on menty myös kapeampaan suuntaan. Kaupungin katuverkon nopeusrajoituksia on myös alennettu vuosien saatossa. Suunnittelua ja rakentamista tehdään toisinaan myös muista lähtökohdista kuin rakentamalla koko katu uusiksi. Katujen täydellisen saneerauksen ajankohdassa on entistä enemmän otettava huomioon myös rakentamisen aiheuttamat päästöt ja rakenteen elinkaaren hyödyntäminen. Päästöjen vähentäminen nousee jossain vaiheessa vähintään yhtä merkittävään rooliin kuin kustannukset.

Suutarilantien suunnittelun tavoitteena on ollut parantaa kadun kuivatusta Yrtimeantien liittymässä ja helpottaa liikkumista uudella liikenneympyrällä samassa liittymässä. Vaikka liikenneympyrä helpottaa liittymistä Suutarilantielle, se hidastaa ajonopeuksia. Jalankulun ja pyöräilyn olosuhteita parannetaan suunnitteluosuudella. Kadun varrelle olevien tonttien

VUOROVAIKUTUSMUISTIO

liikennemelun haittoja pienennetään rakentamalla meluaitaa osalle matkaa. Tämän hetken suunnitelman mukaan meluaitaratkaisu on käytännössä suurelta osin melukaiteesta. Melukaide voidaan sijoittaa ajoradan reuna-alueelle. Yksi tavoitteista on se, että Suutarilantien ja Soininkujan välinen puustoa voidaan säilyttää mahdollisimman paljon. Melukaide on myös kustannustehokas ratkaisu. Liikennesuunnitelman mukaisesti Suutarilantin kaistaleveydeksi tulee n. 4 m. Nykyinen kaistaleveys on hieman suurempi. On myös huomioitava, että Suutarilantie on katuluokaltaan pääkatu, bussireitti ja erikoiskuljetusreitti, joka vaikuttaa myös tarvittavaan kadun mitoitukseen. Nuo seikat rajoittavat mahdollisuuksia kaventaa ajorataa merkittävästi. Suutarilantiellä välillä Yrttimaantie- Siltakyläntie hulevesien käsittelyssä tehdään imeytys ja viivytyrakenteita. Kadulle ei ole tulossa hulevesiviemäriä. Nyt suunniteltuja hulevesirakenteita hyödynnetään tulevien hulevesirakenteiden mitoituksessa ja suunnitteluohjeistuksen laadinnassa.

Tarkoitus ei ole ollut laittaa koko katua täydelliseen remontiin, mutta edellä mainittuja nopeuksia alentavia katu ympäristömuutoksia tehdään. Suutarilantiellä parannetaan myös jalankulun ja pyöräilyn olosuhteita. Tälle osuudelle johon meluestettä suunnitellaan, nopeuksia tulee alentamaan myös kadulle suunniteltava liikenneympyrä.

Helsingin meluntorjunnan toimintasuunnitelma 2018-2022 löytyy netistä ja siinä todetaan ensisijaiset meluntorjuntakeinot ja niiden valintaan vaikuttavia seikkoja. Melun aiheuttamien ongelmien ennaltaehkäisy on ensisijainen meluntorjuntakeino. Tässä avainasemassa ovat ratkaisut, joita tehdään maankäytön ja liikenteen suunnittelussa. Lisäksi tarvitaan melutasojen alentamiseen liittyviä toimia. Näitä ovat esimerkiksi melua vaimentavat päällysteet, nopeusrajoitusten alentaminen ja nastarenkaiden käytön vähentäminen. Helsingissä meluesteitä käytetään kohteissa, joissa muista keinoista ei ole apua. Meluesteitä rakennetaan vuosittain vain vähän. Melua vaimentavan päällysteen käyttömahdollisuutta on aikoinaan myös tutkittu tarkemmin. Helsingin katuverkko analysoitiin ja melua vaimentavien päällysteiden käyttökohteiden valintaa varten määriteltiin hyötyindeksi, joka kuvaa melua vaimentavan päällysteen tuomaa hyötyä katuosuudella. Indeksissä painotettiin melulle (>55dB) altistuvien henkilöiden lukumäärän sijoittumista katuverkolla sekä katujen liikenteellisiä ominaisuuksia. Tuloksena todettiin, että sillä melua vaimentavalla päällysteellä ei tässä kohteessa saavuteta haluttua tulosta. Suutarilantien ja Yrttimaantien liittymään suunnitellaan kiertoliittymä, joka pienentää jonkin verran ajonopeuksia Tapaninkyläntien ja Yrttimaantien välisellä osuudella. Samalla rengasmelun merkitys vähenee ja moottorimelun merkitys kasvaa. Melua vaimentavia päällysteitä joudutaan yleensä suurilla liikennemäärillä päällystämään useammin kuin normaalisti kohteeseen sopivalla päällysteellä. Vuosien saatossa saattaa käydä myös niin, että kadun elinkaaren päästöt ovat suuremmat kuin meluseinävaihtoehdolla. Syynä päällystystiheyden kasvattaminen. Melua vaimentavien päällystelaatujen kehittyminen vuosien myötä mahdollistaa niiden käytön entistä suuremmilla liikennemäärillä.

Liittyvä palaute:

Samaa mieltä edellisen kanssa.

Melueste aidat rumentavat vihreää ympäristöä eikä se estä riittävästi äänen tuloa.

Puustoa/pensas istutuksia lisäävä massiivisesti.

Valvonnan tehostamista, hidaste töyssyjen lisäämistä myös liikenne ympyrään jotta driftaus loppuisi.

Soininkujan ja Soinintien päällystäminen suotava hiljaisella asfaltilla.

Soininkujan sulkemisessa en näe mitään järkeä se rasittaa massiivisesti soinitien, kalpakujan ja miekkapolun asukkaita.

VUOROVAIKUTUSMUISTIO

Vastaus:

Meluidan tai kaiteen toimivuus selvitetään mallinnuksen avulla. Suutarilantiellä on Soininkujan autoliikenne on pakko poistaa kun Yrttimaantien liittymään tulee liikenneympyrä. Asemakaavan mukainen Soininkuja päättyy myös 37 m ennen Yrttimaantietä. Soinintie ja Mlekkapolku rakennetaan myös kuntoon samassa yhteydessä. Valtterin kysymykseen vastasin tuosta melua vaimentavasta päällysteestä. Puustoa ja pensaita on Suutarilantiellä mielestäni aika paljon nykyistä kasvillisuutta. Tavoite on säilyttää sitä myös melukaiteen vaihtoehdolla merkittävästi. Mutta varmasti tulee tarvetta lisätä kasvillisuutta mahdollisiin paikkoihin.

Liittyvä palaute:

Samaa mieltä kahden edellisten kommenttien kanssa. Kaupungilla on rajallinen budjetti, joten meluongelmassakin pitäisi lähteä liikkelle ongelman alkulähteestä eli rengasmelusta. Helsinki ei voi kaukaloida jokaista tienpätkää, eikä siitä edes syntyisi järin viihtyisää kaupunkia. Helpompi keino meluntorjuntaan on ohjata läpiajoliikenne siihen tarkoitetuille pääväylille ja laskemalla ajonopeuksia lähellä asutusta. Suutarilantien liikennemäärät ovat vain 11 400 ajoneuvoa vuorokaudessa, joten melumuurille tulee todella korkea hinta yhtä ajoneuvoa kohden kun mahdollisuutena olisi myös laskea ajonopeuksia.

Nopeuden laskeminen 700 metrin pätkällä ei vaikuttaisi matka-aikoihin kuin muutamia sekunteja, mutta parantaisi liikenneturvallisuutta ja vähentäisi meluhaittoja huomattavasti kustannustehokkaammin kuin melumuurin rakentaminen. Melumuuri ei myöskään vähennä jalankulkijoiden ja pyöräilijöiden altistumista melulle vaan kaiun takia lisää sitä. Siksi ehdottaisin, että melumuuri rakennetaan vasta sitten jos ajonopeuksien laskeminen ei osoittaudu tarpeeksi tehokkaaksi toimeksi rengasmelun torjuntaan.

Vastaus:

Suutarilantie on yksi pääväylistä joka on myös erikoiskuljetusreitti. Meluaitoja rakennetaan Helsingissä vuosittain hyvin rajallinen määrä. Joissain tilanteissa ne ovat ainoa keino. Helsingin meluntorjunnan toimintasuunnitelmassa 2018-2022 on tietoa millaisia vaihtoehtoja on käytössä eri kohteissa. <https://www.hel.fi/static/liitteet/kaupunkiymparisto/julkaisut/julkaisut/julkaisu-18-18.pdf>. Kiertoliittymä Yrttimaantien liittymään vaikuttaa kyllä nopeuksiin jonkin verran. Melukaidetta /aitaa suunnitellaan Suutarilantiellä n. 300 m matkalle. Pienemmissä nopeuksissa moottorimelun vaikutus liikennemelussa kasvaa ja rengasmelun osuus vähenee.

Palaute:

Suutarilantien Kiertoliittymä on ehdoton turvallisuutta parantava suunnitelma. Ongelmana on, että liikenne Mlekkapolulla ja Vallesmannintiellä lisääntyy oleellisesti.

Miksi Soininkujalta Soinintien kohdalta ei voisi puhkaista ajokulkua Suutarilantielle? Onhan Siltämäkeen päin muitakin risteysia, mm Pertunsuora, Siltapellonkuja.

Vastaus:

Suutarilantien itäpuolisten kortteleiden (Tapaninkyläntien ja Yrttimaantien välinen osuus) liikenne ja huolto tapahtuu asemakaavan mukaisesti kortteleiden sisällä olevien katujen kautta Yrttimaantielle ja edelleen Suutarilantielle. Asemakaavassa ei ole liittymää Suutarilantielle Soinintien kohdalla. Jos liittymismahdollisuus olisi, niin se todennäköisesti lisäisi myös liikennettä Mlekkapolulla. Asemakaavan mukaisesti myöskään Soininkujan päiden kautta ei ole liittymiä Suutarilantielle, Yrttimaantielle, eikä Tapaninkyläntielle. Meillä ei ole vaihtoehtoa, katusuunnitelma on laadittava asemakaavan mukaisesti. Vastoin asemakaavaa tehdystä

VUOROVAIKUTUSMUISTIO

katusuunnitelmapäätöksestä on mahdollista valittaa ja siinä tapauksessa katusuunnitelma joudutaan laatimaan uudelleen asemakaavan mukaiseksi. Rakennamme nyt myös nuo nykyiset sorakadut asfalttipintaisiksi jolloin ne palvelevat paremmin alueen liikennettä.

Palaute:

Suunnittelijoille tiedoksi, että työalueenne pohjoispäässä Suutarilantien ja Kytöpolun kulmassa hulevedet valuvat tontille. Tonttimme oma hulevesikaivo on yleensä pystynyt pitämään piha-alueen lähestulkoon kuivana, siis johtanut pois myös Kytöpolulta valuvat vedet. Nyt näin runsaiden sateiden aikaan hulevettä tulee runsaasti kastellen jopa rakennuksen sokkelit, ja olemme käyttäneet uppopumppua kuivatukseen. Suosittelen suunnittelijaa käymään paikan päällä. Korjaustoimenpiteet olisi hyvä saada suoritetuksi ennen vuoden 2025 talvea..

Vastaus:

Kiitos tiedosta. Tutkitaan tilannetta ja mietitään miten pystytään vaikuttamaan vesien kulkuun.

Palaute:

Soininkujan sulkeminen aiheuttaisi huomattavaa liikenteen lisääntymistä Soinintien, Miekkapolun ja osan Vallesmannintien varrella, mikä olisi täysin kohtuutonta. On mahdotonta hyväksyä tilannetta, jossa alueen kaikki ajoneuvot, mukaan lukien roska-autot, traktorit ja raskas liikenne, ajavat jatkuvasti samoja taloja ohi. Tämä olisi kohtuuton muutos nykyiseen tilanteeseen verrattuna.

Vastaus:

Alueen asemakaavassa Suutarilantien itäpuolen asuinalueen liikenne on järjestetty alueen sisällä olevien katujen kautta Yrttimaantielle ja edelleen Suutarilantielle. Soininkuja on päätyvä katuyhteys sekä pohjois-, että eteläpäässä. Vastaavia järjestelyjä on monella muullakin asuinalueella. Yksi syy suunnittelun käynnistymisen alueella oli Suutarilantien ja Yrttimaantien liittymän kuivatuksen parantaminen ja samalla kiertoliittymän rakentaminen ja meluntorjunnan parantaminen. Yksi suunnittelun käynnistymisen syistä on parantaa jalankulun ja pyöräilyn olosuhteita Suutatilantiellä Siltakyläntien liittymään saakka. Merkittäviä parannuksia jalankulun ja pyöräilyn osalta tulee kiertoliittymään.

Tuohon ajoyhteyden katkeamiseen Yrttimaantielle on todettava vielä, että aikanaan kaavoituksen toimesta mietittyä alueen liikennejärjestelyperiaatteita on kaupungin noudatettava. Meidän on laadittava Soininkujan katusuunnitelma siten, että se noudattaa asemakaavaa. Me emme saa päätöksenteosta lävitse muuta vaihtoehtoa. Jostain syystä tuo järjestely Soininkujan pohjoispäässä on jäänyt vain toteuttamatta vuonna 1984 laaditun asemakaavan jälkeen. Nyt Suutarilantien tulevat muutokset edellyttävät myös Soininkujan rakentamisen asemakaavan mukaisesti. Näistä muutoksista johtuen, otimme suunnittelun kohteeksi myös Soinintien ja Miekkapolun. Tarkoitus on rakentaa nuo yhteydet kuntoon ennen Suutarilantien kiertoliittymän rakentamista. Myös Kalpakuja ja Vallesmanninkuja ovat suunnittelussa.

Liittyvä palaute:

Eikö olisi järkevämpää harkita asemakaavan muutosta sen sijaan, että tehdään harkitsemattomia päätöksiä ja/tai muutoksia vanhan asemakaavan pohjalta?

Vastaus:

Kyllä tuota liikenteellistä periaatetta on aikoinaan huolella pohdittu. Vastaavia järjestelyjä on muuallakin. ei mitenkään poikkeuksellista. Alueella on tehty parikymmentä muutosta tonteille alkuperäisen kaavan jälkeen. Tuohon liikenteelliseen periaatteeseen ei ole muutosta tehty. Yrttimaantien liittyminen Suutarilantielle ja samalla tilaa vaativat jalankulun ja pyöräilyn yhteydet vaativat oman tilansa jolloin tässä yhteydessä kun laaditaan katusuunnitelma, niin se on tehtävä asemakaavan mukaisesti.

Palaute:

Umpinaiset pussinperät vaikuttaa turvallisuuden kannalta epäilyttäviltä, lumisina talvina on jo nyt välillä vaikeaa päästä pois, saati jos tarvitaan pelastusajoneuvoja paikalle. Vaihtoehto reitti tarpeen.

Luulisi että kiertoliittymään voisi tehdä liittymän Soininkujalle, on toiminut tähänkin asti eikä onnettomuuksia juuri ole tapahtunut. Tiukka ympyrä niin nopeudet putoaa.

Meluaitoja ei pidetä kunnossa ja jo muutaman vuoden kuluttua ovat tosi ikävän näköisiä. Sähköautot ovat hiljaisempia. Hiljainen asfaltti Suutarilanteille?

Suutarilantien itäpuolen kevyenliikenteen väylän tarpeellisuus ihmetyttää, turhaa kunnossapitoa jatkossa.

Liittyvä palaute:

Kyllä, juuri näin. Ympyrään voisi ottaa mallia Malmin Teerisuontien ympyrästä, Ormusmäentien nimellä löytää kartasta oikean kohdan. Tässä ympyrässä on toimiva jyrkkä käänös, joka sopisi myös Soininkujan tapauksessa.

Vastaus:

Turvallisuustilanne ei muutu koska pelastusajoneuvoliikenne kyllä pääsee tarvittaessa ajamaan jatkossakin Yrttimaantien kiertoliittymästä Soininkujalle. Melukaiteen tarve on todettu meluntorjunnan toimintasuunnitelmassa 2018-2022 sekä nyt kohta julkaistavassa uudessa vuosia 2023-2028 koskevassa selvityksessä. Pyörätiejärjestelyiden tavoitteena on yksisuuntaistaa ne myöhemmin kun jatkoyhteydet sen sallivat. Tässä vaiheessa ne rakennetaan, mutta kaksisuuntaisina.

Palaute:

Pyytäisin ottamaan huomioon uudessa tienparannussuunnitelmassa, että turvallisuutta Kalpakujan liittymisessä miekkapolkuun parannettaisiin. Tällä hetkellä Kalpakujalta kohti miekkapolkua ajettaessa joutuu ennen soinitien risteystä ryhmittymään tien keskelle/vastaantulijoiden puolelle, koska tie tekee mutkan ja kapenee. Asemakartan mukaan tie jatkuisi suorana miekkapolulle myös itäreunaltaan. Kalpakujan, miekkapolun ja soinitien risteykseen olisi hyvä miettiä esim. peiliä, jotta vaaratilanteilta vältyttäisiin huonon näkyvyyden vuoksi.

Vastaus:

Tutkitaan, että onko mahdollista laajentaa tuota liittymäaluetta hiukan. Aivan suoraa ajoa Kalpakujalta Miekkapolulle ei tulla toteuttamaan, koska on hyvä saada ajonopeuksia alemmaksi liittymässä, jossa on mainitsemianne näkemäongelmia. Miekkapolun katualue kapenee reilu 30

m päässä liittymän jälkeen. Tuosta aiheutuisi suoraan katuun ylimääräinen mutka ja Soinintien liittymään Soinintien suunnasta tultaessa yli 90 sateen käännös.

Joka tapauksessa liittymän ajaminen on helpompaa kuin nykyisin, koska liittymä on väljempi. Katualue on kapea ja näkemien suhteen ei ole paljoa tehtävissä. Ajamalla suunnitelman mukaiseen liittymään Kalpakujan suunnasta, tulija kääntyy hiukan Soinintien suuntaan. Tällöin avautuu näkemä Soinintien suuntaan.

Peilejä asennetaan nykyisin kuitenkin harvoin. Nähdäkseni peilin sijoittaminen liittymässä on vaikeaa, että siitä saataisiin apua. Oli peili tai ei, niin liittymään on ajettava hiljaa. Liittymästä on tulossa tasa-arvoinen ilman kolmiota. Tällä on myös nopeuksia alentava vaikutus.

Palaute:

Onhan suunnitelmissa otettu huomioon luonnon hyvinvointivaikutukset eli istutetaan paljon puita ja luonnonvaraisia kukkia, luonnon monimuotoisuutta tukien.

Vastaus:

Puut ja muu kasvillisuus ovat parhaillaan selvittävänä. Lähinnä Suutarilantien yhteydessä on mahdollista joihinkin puihin ja istutusalueisiin. Erityiset mahdollisuudet ovat Yrttimaantien liittymän kohdalle tulvan kiertoliittymän yhteydessä. Suutarilantie on hyvin vehreä ympäristöltään. Soinintie, Miekkapolku, Kalpakuja ja Vallesmanninkuja ovat hyvin kapeita katualueita jolloin istutuksia ei niille mahdu. Niiden osalta vehreyden tuo tonttien puut ja istutuksen.

Palaute:

Meluesteitä tarvittaisiin myös muualle, eli voisiko melusteita rakentaa laajemmin Tapaninkyläntien varteen ja samalla lisätä niiden kanssa viherrakentamista (pensaita ja puita). Toivoisin myös että voimalinjat poistetaan ja aluetta hyödynnetään paremmin.

Vastaus:

Meluusteiden tave määritellään "Helsingin ilmansuojelu- ja meluntorjuntasuunnitelma 2024-2029" selvityksessä. Voimalinja kulkee katualueella ja viheralueella. Voimalinjan poistamisesta ei ole tietoa.

Sähköpostitse saadut palautteet:**Palaute:**

Muutama painava kommentti näihin esille tulleisiin peruskorjaussuunnitelmiin.

Nyt on hiukan raskaanpuoleiset suunnitelmat. En ihan ole vakuuttunut, että ne toteuttavat sitä mitä niiden odotetaan toteuttavan. Muutama tarkennettu pointti alla.

A) Uusi idea ajoyhteydeksi Soininkujalta on tosi keskeneräinen: monen 90' risteyksen ja monen talon pihan edestä Soininkuja - Soinintie - Miekkapolku - Vallesmannintie - Yrttimaantie. Liikenteen ohjaaminen alueen ulkolaidalta sokkeloon sisälle päin ei mitään varmasti paranna, eikä ole kovin kestävä/fiksu idea mitenkään päin tarkastellen - tai millään tavalla alueen arvoa nostaa.

VUOROVAIKUTUSMUISTIO

Vaihtoehtoja kannattaisi todella etsiä: koska Soininkujan paikkaa on vaikea vaihtaa, niin esim. jonkinlaisen korokkeen yli suoraan ympyrän yhteyteen.

Miten? Hiukan väylän ja ympyrän mitoitusta kireämmäksi, niin jää tilaa ympärille ja muutenkin saisi Suutarilantiestä valtatie fiilistä pois. Se on alueen hankalin ongelma.

=> Säilyttäisi totutun tilan ja olisi pienellä yksityiskohtien tarkastelulla riittävän hyvä vaihtoehto. Stadissa on monia vastaavia paikkoja, joissa hiukan omintakeisia ratkaisuja. Eikö nyt ole kolmioristeyksiäkin muutettu tasa-arvoisiksi jonkinlaisilla korokeratkaisuilla perustellen, että paikalliset osaavat toimia, niin sitä paikallisuuden ideaa edelleen modaamalla?

=> Itse lähtisin suunnittelua viemään eteenpäin mielessä pieni ja kustannustehokas järjestely joka tunnistaa kysymyksen laajuuden ja rajaa kohteeksi ne, joita asia lähinnä koskee. On hyvä pitää mielessä, että mikään läpiajo-/vauhtiajoreitti se ei ole nykyiselläänkään, jota täytyisi kovasti koittaa blokata. Eli nyt suunnitelmassa esitetty ratkaisu huonontaa enemmän kuin paikallisesta näkökulmasta parantaa.

Tai miten joku pihakatu -järjestely? Laittaakaapa vaihtoehtojen uusi tutkinta käyntiin.

Suutarilantiestä pieni siivu nykyisen kiertoliittymän päästä antaisi myös Soininkujan umpipäähän tilaa kiinnostavammalle kehittämiselle. Siis sama kohta johon nyt on sitä kääntöpaikkaa suunniteltu.

B) Meluesteita Tapaninkylän-Suutarilantien kulmaan. Heti kun kuulin tästä niin olo oli, että anteeksi mitä? Joten kysyn tässäkin, että mitä ihmettä oikeesti?

Suunnitelmassa ajateltu ja kaupunkinäkömää heikentävä muutos entisestään vain nostattaa nopeuksia, jos/kun tie eristetään kuiluun, joka on irrallaan muusta kaupunkirakenteesta.

Mun mielestä kylämäinen näkymä ja sopivan tiukka ajorata on se, joka pitää ajatuksen oikeassa suunnassa. Missä ollaan: kaupungin reunalla ja omakotialueella eikä kehällä. Aivan naapurissa (olkoonkin ettei Stadissa) keskellä Pitäjän kirkonkylää menee ajoittain aikamoinen trafiikki talojen välissä. Kukaan ei sinne olisi kaikesta huolimatta ehdottamassa kaiken näkymän peittäviä meluseiniä. Ja liikenteestä huolimatta tila on idyllinen ja pidetty. Samaan suuntaan Suutarilantien kanssa.

Ollaan muutenkin menossa tosi kovaa vauhtia sähkötekniikan suuntaan eli melut ja päästöt tippuu koko ajan rytinällä, niin mitä tekee Stadi? Anteeeksi, että näin voimakkaasti kyseenalaistan, mutta hiukan on ajasta jääneitä ja kalliita suunnitteluratkaisuja ratkaisemaan menneisyyden ongelmia. Meidän talo on Soininkuja x:ssa, joka on liikenneympyrän puoleisessa päässä. Kiertoliittymä näkyy monesta ikkunasta ja katuviiliniä on kiva seurata. Se oli meille tärkeä valintaperuste. Liikenne ei meille kuulu sisälle 50-luvun taloon, niin kenelle sitten.

Jälkijunassa tehdyn "meluesteen" takana ei ole kiva olla todistamassa, että melua ei ollut tekohetkellä, eikä sen jälkeen, vaan ajasta jäänyt ajattelu ajoi huonoon ratkaisuun.

C) Parannusehdotus katuhommien yhteyteen. Ojien perkaus/hulevesiviemärointi. Meillä Soininkuja x:ssa on pohjavedet aika korkealla. Pihassa oma kasteluvesikaivo, josta sen hyvin näkee.

Kesällä ei ongelma kun voi käyttää puutarhan kasteluun, mutta sulamisaikaa odotellessa vettä on jo valmiiksi turhankin paljon.

Vastaus (Vastattu sähköpostilla 33.3.2024):

A) Soininkujan suunnitelman tulevan liikenteellisen ratkaisun taustalla on asemakaava joka on laadittu siten, että Soininkuja on päätyvä katu kadun pohjois- ja eteläpäässä. Suutarilantien itäpuolen asuinalueen liikenne on järjestetty kulkemaan asemakaavan mukaan Soinintien ja Miekkapolun kautta edelleen Yrttimaantielle ja Suutarilantielle. Tuo asemakaava on sikäli tärkeä todeta, että meillä ei ole mahdollista tehdä Soininkujalle sellaista katusuunnitelmaa, että siitä olisi autoliikenteen ajoyhteys Yrttimaantielle tai suoraan Suutarilantielle. Kaupungin on noudatettava asemakaavaa. Suutarilantien ja Yrttimaantien liittymän kuivatuksen parantaminen ja kiertoliittymäksi rakentaminen on ollut yksi näiden hankkeiden suunnittelun käynnistäjä. Päädyimme samalla parantamaan alueen sorakatuja jolloin liikkuminen niiden kautta sujuu paremmin.

B) Tuossa Soininkujan eteläpäässä kiertoliittymän vieressä on meluntorjunnan kannalta haastava kohta. Jos tuohon kohtaan jätetään meluaita/ -kaide toteuttamatta, niin kohdalla ja melukaiteen pään kohdallakin olevien tonttien liikennemelu ei tule alentumaan ja piha-alueilla ylittyvät meluarvot, joilla on asukkaiden kannalta haitallisia terveysvaikutuksia. Kyseiseen kohtaan tulee todennäköisesti, sekä melukaidetta, että pieni pätkä meluaitaa. Soininkujan päästä on suojatienyhteys Suutarilantien ylitse ja meluaitaan on tehtävä lomitusta, jotta suojatielle pääsee. Tuo kulkuaukon kohta vaatii etäisyyden kasvaessa korkeamman aidan. Soininkuja x kohta on tuosta liittymäalueesta vähintään xx m päässä, joten pahin meluhaitta koskisi Soininkuja 1-5 kiinteistöjä jos tuo edellä kuvattu aitakohta jäisi pois. Soininkuja x kohdalle tuleva melukaide sijaitsee ajoradan reunassa ja tuskin näkyy edes välissä olevan puuston johdosta. Nähdäkseni 1,6 m korkea melukaide ajoradan reunassa ei estä kokonaan näkyvyyttä liittymän suuntaankaan Suutarilantielle.

Helsingin meluntorjunnan toimintasuunnitelmassa 2018-2022 Suutarilantien kohta on yksi kohteista joissa on todettu, meluidan olevan paras vaihtoehto jolla melua on saatavissa alemmaksi. Helsingissä on asetettu pitkän aikavälin tavoitteita meluntorjunnalle sekä kaupungin ympäristöpolitiikassa että aiemmissa meluntorjunnan toimintasuunnitelmissa. Tavoitteisiin kuuluu suojata ensisijaisesti voimakkaan melun alueilla asuvia, kohdistaa torjuntatoimet alueille, joilla altistujia on paljon sekä suojata asukkaita varmistamalla, että asuntojen sisämelutasot pysyvät alle ohjearvotasojen. Selvitysten mukaan kaikki eivät toki koe melua häiritseväksi. Osa asukkaista kokee sen taas hyvin häiritsevänä. Meluntorjunnan toimintasuunnitelma on vuorovaikutettu kaupunkilaisten kanssa.

Liikenteen sähköistyminen on edennyt. Täyssähköautojen ja ladattavien hybridi-autojen määrä on kasvanut viime vuosien aikana nopeasti. Niiden osuus koko liikennekäytössä olevasta henkilöautokannasta on noin 15 prosenttia, kun vuoden 2020 alussa niiden osuus oli vajaat 3 prosenttia. Sähköautojen latausinfra on rakennettu lisää. Bussiliikenne on sähköistynyt vauhdilla. Parhaillaan nähtävillä olevan meluntorjunnan toimintasuunnitelman 2024-29 yksi priorisoitu meluntorjunnan kohteista on edelleen tämä nyt suunnitteilla oleva kohde.

C) Soininkujan sivuojen toimivuuteen on kiinnitetty huomiota ja tavoitteena onkin varmistaa vesien poistuminen eteenpäin.

Palaute:

Kalpakuja Soinintie

Huolestuttaa turvallisuus näissä suunnitelmissa, että mahtuuko kaduilla sivuuttamaan esim. roska-autot yms. silloinkin kun on lunta, kun alueesta ollaan tekemässä umpikuja pussinperää? Entä inva-, pelastus-, yms. ajoneuvot? Onko pakko kaventaa Kalpakujan loppupää kun nytkin talvisin se on iso lumikasa, jonka yli kavuttava. Jos joku juuttuu tielle tai on este, niin kukaan ei pääse mihinkään.

Autolla ajomatka lisääntyy 200 metriä päivässä, joka tekee 73 km vuodessa turhaa.

Mitä virkaa jalkakäytävän pätkällä, ajetaan turhan lujaa sillä osin sitten, turhaa kunnossa pitoa, pihakaduksi koko alue mieluummin.

Vastaus:

Kiitos palautteesta. Tässä alla vastauksia jotka on koottu liikennesuunnittelijalta, katusuunnittelukonsultilta ja suunnittelun tilaajalta saaduista kommentista.

"Huolestuttaa turvallisuus näissä suunnitelmissa, että mahtuuko kaduilla sivuuttamaan esim. roska-autot yms. silloinkin kun on lunta, kun alueesta ollaan tekemässä umpikuja pussinperää? Entä inva-, pelastus-, yms. ajoneuvot?"

Kalpakujan leveys on tällä hetkellä 4,2 m ja on myös jonkinlainen pussinperä tällä hetkellä. Ilmeisesti sielläkin on sovittu lumista huolimatta kulkemaan. Me emme ole tekemässä mitään erikoista Helsingin normaaliratkaisuihin poikkeavaa koekohdetta alueelle. Pelastusajoneuvot mahtuvat kyllä. Nykyisin katuja mitoitetaan hiukan eri tavalla kuin ennen, eli tiukemmin. Kadut on mitoitettu minimissään 5 m leveinä, Soinintie ja Miekkapolku 5,5 m leveinä. Leveydet vastaavat tai ylittävät ohjeiden mukaisen asuntakadun katualueen leveyden mitoituksen.

Soininkujan molempiin päihin on suunnitteilla kääntöpaikat, muiden katujen osalta ei tule muutoksia läpiajon suhteen. Syy miksi Soininkujan yhteys Yrttimaantien liittymään katkeaa, johtuu siitä, että liittymän kuivatusta parannetaan ja siihen suunnitellaan ja rakennetaan kiertoliittymä. Se sujuvoittaa liittymistä Suutarilantielle. Samalla se hillitsee Suutarilantien nopeuksia. Yrttimaantien liittymään ei ole mahdollista liittää Soininkujan autoliikennettä, koska tilaa ei ole ympyrän pienen koon johdosta. Lisäksi jalankulku ja pyöräily vaativat oman tilansa.

Voimassa olevassa asemakaavassa Soinintien liikenne on suunniteltu toimivan Soinintien ja Miekkapolun kautta. Soininkujan pohjoispään muutoksista tehdään katusuunnitelma, joka noudattaa tuota asemakaavaa. Nämä kaksi seikkaa yhdessä poistavat tuon nykyisen ajoyhteyden.

"Onko pakko kaventaa Kalpakujan loppupää kun nytkin talvisin se on iso lumikasa, jonka yli kavuttava. Jos joku juuttuu tielle tai on este, niin kukaan ei pääse mihinkään."

Tuo Kalpakujan loppuosa on jalankululle ja pyöräilylle varattu katualueen osa. Se ei ole sallittu autoille. Katusuunnitelman tulee noudattaa kaavan määräystä. Kaventamalla halutaan viestittää, että siinä on jalkakäytävä ja pyörätie. Tolpat poistetaan, kun katu saneerataan. Siinä mielessä auraaminen sujuu jatkossa paremmin. Tolpat voidaan poistaa, koska suora ajoreitti Tapaninkyläntielle poistuu ja mahdollinen oikaisureitti pidentyy merkittävästi Tapaninkyläntien

VUOROVAIKUTUSMUISTIO

reunaan tulevan meluesteen vuoksi. Tilannetta kuitenkin seurataan. Tarvittaessa estepuomi voidaan tuoda hillitsemään ajamista.

"Autolla ajomatka lisääntyy 200 metriä päivässä joka tekee 73 km vuodessa turhaa."

Edellä on kuvattu asemakaavan mukaista ratkaisua ja kiertoliittymän aiheuttamaa muutostarvetta. Aiheesta on myös luettavissa sivuilta: <https://kerrokantasi.hel.fi/>

"Mitä virkaa jalkakäytävän pätkällä, ajetaan turhan lujaa sillä osin sitten, turhaa kunnossa pitoa, pihakaduksi koko alue mieluummin."

Miekkapolun jalkakäytävä yhdistyy Vallesmannintien, Yrttimaantien ja Suutarilantien jalkakäytäviin. Ajonopeuksia hillitsee se, että kadulla on pysäköintiäkin. Liikenneturvallisuus jalankulkijoiden kannalta on ratkaisun syynä. Liikennemäärä Miekkapolulla on normaalia asuntokatua suurempaa. Kadulle tulee Soininkujan, Soinintien ja Kalpakujan liikenne.

Pihakaturatkaisussa myös Kalpakujan, Soinintien ja Vallesmanninkujan tulisi olla pihakatuja. Nopeusrajoitus olisi tällöin 20 km/h ja pysäköinti vain merkityillä paikoilla. Valitettavan kapeita olisivat nuo kadut pihakatuina.

Lisää kysymyksiä ja niihin annettuja vastauksia on luettavissa <https://kerrokantasi.hel.fi/>.

Ylläpidon suuntaan viemme terveisiä, että olisi hyvä tarkastella näiden katujen ylläpitoa aurauksen suhteen, koska ajoreitit muuttuvat.

Palaute:

Tonttien hulevesien osalta kysymys. Soininkuja xx:n hulevedet puretaan Soininkujan yli Suutarilantien ja Soininkujan väliseen ojaan. Varmistus, että onhan tämä huomioitu myös meluidan rakentamisen osalta?

Kerrokantasi.hel.fi palvelun mukaan sivuojat poistuvat Soinintieltä, Miekkapolulta, Kalpakujalta sekä Vallesmanninkujalta ja näiden kiinteistöjen tulee tehdä hulevesiviemäriin liittymissopimus HSY:n kanssa. Soininkujan osalta ei ole kuitenkaan tällaisia suunnitelmia?

Vastaus:

Soininkuja on tarakoitus säilyttää pääosin nykyisellään. Sivuojakuivatus säilyy. Ainoastaan molemmat pääpäät saneerataan.

Tiedoksi

Palautteen sähköpostilla lähettäneet
Kerro kantasi sivuilla kysymykset/vastaukset.