

10.9.2019

VUOROVAIKUTUSMUISTIO

Ma403-35

Aleksis Kiven katu välillä Sturenkatu – Hämeentie ja Fleminginkatu välillä Vaasankatu – Aleksis Kiven katu

Palautteet katusuunnitelmaluonnoksista 31016/1, 31016/2, 31016/3 ja 31098/1 (esillä 8.5. – 22.5.2019)

Tähän muistioon on kerätty tiivistelmä suunnittelun aikaisesta vuorovaikutuspalautteesta.

Aleksis Kiven kadun katusuunnitelman lähtökohtana on liikenne- ja katusuunnittelupalvelun laatima liikennesuunnitelma nro 6439-54 ja kaupunginhallituksen 19.3.2018 hyväksymä raitioliikenteen kehittämisohjelma. Aleksis Kiven katu kuuluu kantakaupungin pyöräliikenteen tavoiteverkkoon, jonka suunnitelma nro on 6083-7 ja se on hyväksytty kaupunkisuunnittelulautakunnassa 22.5.2012.

Katusuunnitelmaluonnos oli esillä Helsingin kaupungin Sörnäistenkadun asiakaspalvelupisteessä (Sörnäistenkatu 1), sekä verkkosivuilla osoitteessa www.hel.fi/suunnitelmat (kohdassa Katu- ja puistosuunnitelmat). Lisäksi aineisto oli esillä kaupungin karttapalvelussa osoitteessa www.kartta.hel.fi.

Katusuunnitelmaluonnosta koskeva yleisötilaisuus pidettiin Vallilan kirjastossa 9.5.2019 klo 17-19. Tilaisuudessa oli paikalla edustajia maankäyttö ja kaupunkirakenteen - palvelukokonaisuudesta sekä suunnittelukonsultilta. Kutsu katusuunnitelmaluonnoksien esittelytilaisuuteen ja tiedote luonnoksien esillä olosta lähetettiin 24.4.2019 kadun varren kiinteistöille ja Hermannin-Vallila seuralle sekä Alppila seuralle. Lisäksi kutsu asukastilaisuuteen jaettiin postilaatikkojakeluna 2599 kotitalouteen suunnittelualueen ympärillä.

Suunnitelmien esittelytilaisuudessa kävi kymmenisen henkilöä. Palautetta saatiin seuraavista asioista:

- Suunnitelmien raitiovaunupysäkkimuutoksia pidettiin huonoina, sillä uudella pysäkkipaikalla ei ole käyttäjiä. Kävelymatkat pitenevät, joka lisää kokonaismatka-aikaa, vaikka ratikan kulku nopeutuu.

VUOROVAIKUTUSMUISTIO

- Pyörätaskua ehdotettiin Aleksis Kiven kadun pohjoiselta ajoradalta Sturenkadulle etelään käännyttyäessä.
- Tuotiin esille onko lastauspaikoille tarvetta.
- Aleksis Kiven kadulla välillä Fleminginkatu – Sturenkatu pohjoisen ajoradan pyöräkaistaa pidettiin liian kapeana ja ehdotettiin muuttamista sekaliikenteeksi.

Mahdolliset kommentit suunnitelmiin pyydettiin toimittamaan 22.5.2019 mennessä.

Sähköpostilla saatiin kymmenen palautetta.

Katusuunnitelmaluonnoksesta saadut palautteet:**Palaute:**

Suunnitelmien raitiovaunupysäkkimuutoksia pidetään huonoina, sillä uudella pysäkkipaikalla ei ole käyttäjiä. Kävelymatkat pitenevät, joka lisää kokonaismatka-aikaa, vaikka ratikan kulku nopeutuu. Vaihtoyhteys raitiotielinjoihin 1 ja 8 on säilytettävä Fleminginkadun ja Helsinginkadun risteyksessä.

Vastaus:

Katusuunnitelmaluonnoksessa pysäkkilaituri (H0653) on siirretty Aleksis Kiven kadulta Fleminginkadulle, jotta pyöräkaistan sijoittaminen ajoradan reunaan olisi mahdollista. Pyöräilijöiden johtaminen raitiovaunupysäkin korkean reunakiven ja kiskojen väliseen kapeaan tilaan ei ole hyväksyttävä ratkaisu, vaan aiheuttaa kaatumisvaaran ja konflikteja raitiovaunujen kanssa. Tämän lisäksi raitiovaunun pysähtyminen ajoradan oikeassa reunassa voi ruuhkatilanteessa altistaa sen jonottamiselle ja houkuttelisi autoilijoita ohittamaan raitiovaunun joukkoliikennekaistan kautta. Alkuperäisessä liikennesuunnitelmassa 6439-54 oli hahmoteltu Aleksis Kiven kadun puolelle saarekkeelle sijoitettua pysäkkiä, mutta kadun kaarevuuden ja tilan kapeuden vuoksi se todettiin esteettömyyden, puiden, ratageometrian, pyöräliikenteen järjestelyn ja pysäkin palvelutason kannalta huonoksi ratkaisuksi.

Kaupunginhallitus on hyväksynyt 19.3.2018 raitioliikenteen kehittämisohjelman, jonka tavoitteena on raitioliikenteen nopeuden, sujuvuuden ja luotettavuuden parantaminen. Liikenteen keskinopeuden kasvattaminen parantaa raitioliikenteen kustannustehokkuutta ja hyödyttää matkustajia. Yhtenä keinona tähän on pysäkkien välisten etäisyyksien maltillinen kasvattaminen siten, etteivät kävelymatkat pysäkeille kuitenkaan kasva kohtuuttomiksi.

Suunnitelmassa ehdotettujen muutoksien myötä etäisyys linjan 9 Kaarlenkadun ja Fleminginkadun pysäkkien välillä on noin 400 metriä, mikä on raitioliikenteen liikennöinnin, palvelun ja pysäkkien saavutettavuuden kannalta tarkoituksenmukainen välimatka. Ilman pysäkin poistoa kahden Fleminginkadulla sijaitsevan pysäkin välimatka jää tarpeettoman lyhyeksi, vain noin 170 metriksi. Raitiolinja 9 risteää Helsinginkadulla linjojen 1 ja 8 kanssa, ja vaihtomahdollisuus linjojen välillä on tärkeää säilyttää. Helsinginkadulle on hyväksytty katusuunnitelma, jossa Urheilutalon pysäkin laiturit järjestellään uudelleen. Brahenkentän eteläpäähän tulee uusi pysäkkilaituri, jolloin vaihtaminen onnistuu Urheilutalon, Kaarlenkadun ja Helsinginkadun pysäkkien välillä. Helsinginkadun pysäkkilaiturin poistamiseen liittyvät järjestelyt eivät sisälly tekeillä olevaan katusuunnitelmaan, vaan toteutetaan erikseen laadittavan suunnitelman perusteella.

VUOROVAIKUTUSMUISTIO

Palaute:

Pyörätaskuja ehdotettiin Aleksis Kiven kadun ja Fleminginkadun risteykseen sekä Aleksis Kiven kadun ja Sturenkadun risteykseen.

Vastaus:

Pyörätaskuja lisätään Fleminginkadun risteykseen. Sturenkadun risteykseen pyörätaskua ei tässä yhteydessä lisätä risteuksen suuren koon ja joukkoliikennekaistan vuoksi. Risteys nähdään paremmaksi ajaa pyörällä ns. pitkänä käännöksenä.

Palaute:

Olisiko suunnitelmissa tarpeen olla lastauspaikkoja?

Vastaus:

Lastauspaikkojen tarve kartoitetaan ja lastauspaikkoja lisätään suunnitelmiin.

Palaute:

Aleksis Kiven kadulla välillä Fleminginkatu – Sturenkatu pohjoisen ajoradan pyöräkaistaa pidettiin liian kapeana ja ehdotettiin muuttamista sekaliikenteeksi.

Vastaus:

Siitä huolimatta, että katuosuudella on ahdasta, pyöräliikenne ja autoliikenne halutaan erotella omille kaistoilleen, johtuen suhteellisen vilkkaasta autoliikenteestä, ja jotta pyöräkaistat jatkuvat läpi suunnittelualueen. Pyöräkaista tehdään punaisella huomiovärillä, mikä tehostaa sen huomaamista.

Palaute:

Nähtiin, että jalkakäytävä lehmuskujanteessa jää tarpeettomaksi, kun jalkakäytävät tulevat myös kadun molemmin puolin. Ehdotettiin lehmuskujan poistamista ja jalankulun ja pyöräliikenteen siirtämistä vain kadun reunoille. Tällöin Aleksis Kiven katua voisi kaventaa ainakin Dallapénpuiston ja Kinaporin väliltä niin, että puistoa voitaisiin leventää nykyisen kadun päälle. Tai voisiko puut siirtää kadun reunoille välillä Fleminginkatu – Sturenkatu.

Vastaus:

Aleksis Kiven kadun lehmuskujanne on yksi Helsingin kaupunkikuvallisesti merkittävä puukujanne. Se on merkitty myös asemakaavaan, joten puukujanteen poistaminen olisi asemakaavan vastaista. Katupuut parantavat merkittävästi tiiviisti rakennetun kaupunkiympäristön viihtyisyyttä, ja yleisesti ottaen niitä halutaan Helsinkiin lisää. Katupuut vaativat tilaa, ja kantakaupungin alueella uutta tilaa puille on lähes mahdotonta löytää. Ei siis ole perusteltua poistaa Aleksis Kiven kadulta puukujannetta, jolle on jo asemakaavassa varattu tilaa.

Katupuut on uusittu välillä Fleminginkatu – Sturenkatu 2000-luvun alussa. Niiden siirtäminen vaatisi koko katupoikkileikkauksen ja olemassaolevan kunnallistekniikan uudelleen rakentamisen, johon ei ole riittäviä perusteita. Lisäksi puukujanteen rytmitys halutaan säilyttää samanlaisena koko suunnittelualueella.

VUOROVAIKUTUSMUISTIO

Palaute:

Pyöräpysäköintiä toivottiin useampaan kohtaan.

Vastaus:

Kaupunki on toteuttanut pyöräpysäköintiä lähimaastoon suunnittelualan ulkopuolelle kortteleiden eri puolille. Pyöräpysäköintitarpeen määrä riippuu etenkin tonttien oman toteutuksen tasosta, joka oletettavasti vaihtelee paljon. Katusuunnitelman pyöräpysäköinnin sijoituksella koitetaan kuitenkin vastata tässä lähinnä asiointipyöräilyn tarpeisiin, joiden tarve kohdistuu usein nimenomaan katualueelle.

Palaute:

Pyöräliikenteen kääntymisen mahdollistaminen Aleksis Kiven kadulta Kinaporinkadulle kulkiessa länteen päin. Ja samalla mahdollistuisi kääntyminen Kinaporinkadulta Aleksis Kiven kadulle.

Vastaus:

Kääntyminen on mahdollista, sillä pyöräliikenne on pyöräkaistalla ajoradan tasossa. Suunnitelman sulkuviiva saattoi muistuttaa erehdyttävästi reunakiveä.

Palaute:

Aleksis Kiven kadun suojatien kavennusta ennen Hämeentietä pitää muokata, jottei pyöräilyn ajolinjat mene autoilun ajolinjojen päälle.

Vastaus:

Tähän kohtaan tullaan jatkosuunnittelussa kiinnittämään huomioita.

Palaute:

Autoliikenteen ajokaistoja pidettiin liian leveinä ja toivottiin levennystä pyöräkaistoihin.

Vastaus:

Autokaistojen ja pyöräkaistojen leveyksiä tarkistettu.

Palaute:

Toivottiin että, jätetään osa isoista vanhemmista puista paikalleen ja lisätään uudet taimet vain niihin kohtiin sekä väleihin, joissa puut puuttuvat tai ovat tosiasiallisesti todella huonokuntoisia ja elinkaarensa lopussa, vaikka sijoitteluväli ei olisi optimaalinen/ matemaattinen. Myöhemmin yksittäisiä suuria puita voisi tulevaisuudessa korvata uusilla, jos siltä alkaa vaikuttamaan jonkin yksittäisen suuremman puun osalta.

Vastaus:

Aleksis Kiven kadun lehmuskujanteen uudistamissuunnitelmat koskevat Fleminginkadun ja Kinaporinkadun välistä osuutta. Sturenkadun ja Fleminginkadun välillä lehmuskujanne on jo uudistettu aiemmin 2000-luvun alussa. Uudistettavalla osuudella, suunnittelun tavoitteena on

VUOROVAIKUTUSMUISTIO

ollut löytää kaupunkikuvallisesti laadukas ja elinkaareltaan kestävä ratkaisu, missä huomioidaan sekä vanhojen puiden kunto ja niiden säilyttämismahdollisuudet, että puiden kasvuolosuhteet uusien istutettavien puiden kannalta.

Aleksis Kiven kadun lehmuskujanteen uudistamisen suunnitelmassa siedetään puiden osalta epäyhtenäisyyttä. Lopputuloksena on kujanne, missä on eri-ikäisiä jaksoja. Vanhoja puita on tarkoitus säilyttää 19kpl Harjukadun ja Kinaporin välisellä osuudella. Näiden lisäksi säilytetään 4kpl nuorempia aiemmin uudistettuja puita Kinaporinpuiston kohdalla. Tässä kokonaisuudessa, säilytettävien puiden väliset tyhjät puiden paikat täydennysistutetaan uudistamistyön yhteydessä. Täydennettäviä puita on yhteensä 9kpl.

Fleminginkadun ja Harjukadun välillä on tarkoitus poistaa kaikki vanhat puut ja istuttaa uudet tilalle. Tällä osuudella kujanne on jo nyt näkyvästi harventunut. Nykytilanteessa puita on jo nyt poistettu 49% alkuperäisestä kappalemäärästä. Syksyllä 2018 tehty puiden kuntoarviointi osoitti, että osa jäljellä olevistakin vanhoista puista oli jo niin huonokuntoisia, että ne piti poistaa heti. Keväällä 2019 puita kaadettiin turvallisuussyistä 6 kpl.

Kasvuolosuhteet ovat tällä hetkellä Fleminginkadun ja Harjukadun välillä niin epäedulliset, ettei täydennysistutukset vanhojen puiden väleihin ole näin suuressa määrin perusteltuja. Nykyiset puut kasvavat erittäin lähellä ajokaistoja, istutuskaisista on kapea, kasvualusta tiivistynyttä ja puiden juuristoalueelle on sijoitettu kaasuputki. Mittavat kasvuolosuhteiden parannustyöt heikentäisivät nykyisten puiden kasvuolosuhteita entisestään. Puiden uudistaminen kerralla mahdollistaa tilanteen korjaamisen: istutuskaisista voidaan hieman leventää, puut istuttaa kauemmas ajoradasta, kasvualusta uudistaa kokonaisuudessaan ja kaasuputki voidaan siirtää pois puiden juuristoalueelta. Kujanteen uudistamisessa käytetään kookkaita 4-5 metrisiä taimia.

Palaute:

Puukujanteen istutuskaisistoille toivottiin niittyä kukkineen, mikä mahdollistaisi nurmea paremmin pölyttäjien selviytymisen. Tämä nähtiin erityisen tärkeänä, sillä lehmukset eivät anna esim. paikallisille kimalaisille mitään ravintoa vaan ne nääntyvät.

Vastaus:

Aleksis Kiven katu kuuluu Helsingin kantakaupungin historiallisiin lehmuskujanteisiin, joissa istutuskaisiat ovat perinteisesti leikattavaa nurmea. Niittymäisen aluskasvillisuuden ylläpito on varsinkin puhtaanapidon kannalta haastavaa vilkkaasti liikennöidyllä kadulla. Luonnon monimuotoisuus on huomioitu suunnitelmassa siten, että puukujanteen uudistamisessa tullaan käyttämään useaa lehmuslajia ja lajiketta. Myös pölyttäjät vierailevat lehmuksessa niiden kukinta-aikana, ja tuottavat myös lehmushunajaa. Osa pölyttäjistä tosin saattaa hämääntyä väärään aikaan lehmuksen voimakkaasta tuoksusta ja nääntyä nälkään, kun kukinta onkin ohi eikä mettä enää ole. Tämä ilmiö kuitenkin kuuluu kesään, eikä sinällään uhkaa pölyttäjäpopulaatioita.

Palaute:

Yhdessä palautteessa toivottiin viikonloppupysäköinnin rajoittamista alueella yleisesti mutta erityisesti Dallapénpuiston etelälaidalla. Oltiin huolissa pysäköintiliikenteen aiheuttamista ruuhkista ja bussiliikenteen sujuvuudesta Aleksis Kiven kadulla.

VUOROVAIKUTUSMUISTIO

Vastaus:

Pysäköinnin maksullisuusajoista ei päätetä katusuunnitelman yhteydessä. Pysäköintirajoituksia alueelle kuitenkin harkitaan.

Palaute:

Jalkakäytävälle puukujanteen keskelle tulisi sijoittaa koirien kakkapussitelineitä ja riittävästi roska-astioita viihtyvyyden lisäämiseksi.

Vastaus:

Roskakoreja on suunniteltu suojateiden yhteyteen. Kakkapussitelineiden saamista alueelle tutkitaan.

Palaute:

Kujanteelle pitäisi tehdä koirien "käymälä".

Vastaus:

Koirien käymälälle kujannealueella ei ole riittävästi tilaa.

Palaute:

Kujanteen laidoille voisi istuttaa sipulikukkia.

Vastaus:

Kujanteelle sijoitetaan levähdyspenkki Harjun nuorisotalon kohdalle. Sen yhteyteen voidaan tutkia sipulikukkien istuttamista. Lisäksi Kinaporinkadun liittymän itäpuolelle istutetaan matalien maanpeitekasvien yhteyteen sipulikukkia.

Palaute:

Bussipysäkin sijoittamista Nordean pääsisäänkäynnin kohdalle pidettiin huonona, sillä se hankaloittaisi taksiliikennettä sisäänkäynnillä ja tavarankuljetusta Aleksis Kiven katu 7:n ja 5:n välisestä portista. Nähtiin myös, että riski pysäkin ympäristön sotkeentumiseen on melkoinen.

Vastaus:

S-marketin edustalla olevan yhteiskäyttöpysäkin säilyttäminen ennallaan ei ole mahdollista tilanpuutteen vuoksi. Tästä johtuen pysäkki päätettiin yhteistyössä HKL:n ja HSL:n kanssa siirtää Fleminginkadulle. Tällöin bussipysäkillä tuli löytää uusi paikka. Aleksis Kiven katu 7 on reunaehdot huomioiden paras paikka pysäkillä.

Pysäkestä tulee noin 32m pitkä, mikä mahdollistaa kahden linja-auton samanaikaisen pysähtymisen pysäkillä. Pysäkillä on kuitenkin pääsääntöisesti yksi bussi kerrallaan, joten taksi- ja logistiikkaliikenne pystyy myös käyttämään pysäkkiä.

Bussipysäkillä on mahdollista sijoittaa roska-astia.

VUOROVAIKUTUSMUISTIO

Palaute:

Ehdotettiin turvallisuuden parantamista Fleminginkadun liittymässä, siirtämällä vasemmalle kääntyminen kielletty-liikennemerkin ajoradan yläpuolelle, näkyvämmälle paikalle.

Vastaus:

Liikenteen ohjaussuunnitelma laaditaan myöhemmässä vaiheessa. Pyritään silloin sijoittamaan kyseisen liikennemerkin näkyvämmälle paikalle.

Palaute:

Toivottiin, ettei Aleksis Kiven kadun pyöriteitä Sturenkadusta Pasilaan päin muutettaisi yksisuuntaisiksi.

Vastaus:

Kaupungissa yksisuuntaiset pyörätiet ovat turvallisempia kuin kaksisuuntaiset pyörätiet. Suurin osa onnettomuuksista aiheutuu risteyksissä, jossa muuhun liikenteeseen nähden ”väärästä” suunasta tuleva pyöräilijä jää etenkin sivukatujen risteyksissä autoilijalta usein huomioimatta. On luonnollista seurata ennen kaikkea vasemmalta tulevaa liikennettä. Kaupungin ulkopuolella on helpompi rakentaa risteysksiä, joissa näkymät ovat kunnossa ja kaksisuuntainen ylitys voidaan tehdä turvallisesti.

Yksisuuntaisuudella parannetaan siis liikenneturvallisuutta, kun liikennetilanteet selkeytyvät. Myös pyöräilijöiden kesken tilanne paranee, kun pyöräilijät kulkevat samaan suuntaan. Kohtaamistilanteita varten nykyiset pyörätiet etenkin Aleksis Kiven kadulla ovat liian kapeat, jotta pyöräilijä ei välillä käyttäisi jalkakäytävää ja aiheuttaisi näin jalankulkijoilla haittaa. Yksisuuntaisilla pyöräliikenteen järjestelyillä risteysjärjestelyt voidaan rakentaa niin, että pyöräilijä kulkee selkeästi jalankulusta erotettuna usein ajoradan tasossa.

Lyhyillä matkoilla voi olla houkuttelevaa ajaa samaa puolta molempiin suuntiin, jos lähtöpaikka ja määränpää sijaitsee samalla puolen katua. Suurin osa pyörämatkoista on kuitenkin pituudeltaan useita kilometrejä, minkä takia on järkevää tehdä liikkumista sujuvoittavia ja turvallisuutta parantavia ratkaisuja. Kantakaupungin tavoiteverkko on päätetty rakentaa pääosin yksisuuntaisilla pyöriteillä- ja kaistoilla, jotka ovat kansainvälisesti todettu olevan kaupungissa liikenteen kannalta parhaat ratkaisut. Pääkatujen lisäksi lyhyitä matkoja palvelee usein korttelien sisäiset kadut ja reitit, kuten esimerkiksi Konepajan alueella.

Palaute:

Kadun rakenteet ja niihin sovitettu kunnallistekniikka tulee sijoittaa niin, etteivät ne vaaranna puukujanteen puiden kasvuolosuhteita.

Vastaus:

Asia on huomioitu suunnittelussa ja uudelleen rakennettava kunnallistekniikka mahdollistaa puiden entistä paremman menestymisen.



Tiedoksi

Palautteen antajat