

29.1.2019

## VUOROVAIKUTUSMUISTIO

# Raide-Jokeriin liittyvät katusuunnitelmat välillä Oulunkylä-Itäkeskus

**Palautteet katusuunnitelmaluonnoksista 30931/1, 30931/2, 30931/3, 30931/4, 30931/5, 30931/6, 30931/7, 30932/1, 30933/1, 30933/2, 30934/1, 30934/2, 30934/3, 30934/4, 30934/5, 30935/1, 30935/2, 30935/3, 30935/4, 30936/1, 30936/2, 30936/3 (esillä 5.11. – 19.11.2018)**

Tähän muistioon on kerätty tiivistelmä katusuunnitelmien luonnosten esilläolon aikaisesta vuorovaikutuspalautteesta.

Katusuunnitelmaluonnosten esilläolosta tiedotettiin Helsingin kaupungin verkkosivuilla [www.hel.fi/kaupunkiymparisto](http://www.hel.fi/kaupunkiymparisto) ja Raide-Jokerin verkkosivuilla [www.raidejokeri.info](http://www.raidejokeri.info). Tietoa tilaisuudesta jaettiin lisäksi kattavasti kaupungin sekä Raide-Jokerin sosiaalisen median kanavissa (Facebook ja Twitter). Ilmoitus katusuunnittelun aloittamisesta on julkaistu Helsingin Uutisissa sekä kaupungin verkkosivuilla.

Katusuunnitelmien lähtökohtana toimivat kaupunginvaltuuston kesäkuussa 2016 hyväksymä Raide-Jokerin hankesuunnitelma sekä syksyllä 2016 esillä olleet liikennesuunnitelmat.

Katusuunnitelmaluonnokset olivat esillä Helsingin kaupungin info- ja näyttelytila Laiturissa, Helsingin kaupungin verkkosivulla osoitteessa [www.hel.fi/suunnitelmat](http://www.hel.fi/suunnitelmat) sekä Raide-Jokerin verkkosivuilla osoitteessa [www.raidejokeri.info/suunnitelmat](http://www.raidejokeri.info/suunnitelmat) 5.– 19.11.2018 välisenä aikana.

Katusuunnitelmaluonnoksia koskeva yleisötilaisuus pidettiin Viikin ympäristötalolla, osoitteessa Viikinkaari 2a, keskiviikkona 7.11.2018 klo 17:30–19:30. Tilaisuudessa olivat paikalla kaupungin edustajat liikenne- ja katusuunnittelu- sekä asemakaavapalvelusta (Kaupunkiympäristön toimiala, maankäyttö ja kaupunkirakenne palvelukokonaisuus) sekä Raide-Jokeri-allianssin edustaja mm. katusuunnittelusta. Tilaisuuteen osallistui noin 50 asukasta.

Katusuunnitelmaluonnosten esittelytilaisuudessa käytiin yleiskeskustelua Raide-Jokeri-hankkeesta ja siihen liittyvistä kysymyksistä sekä katusuunnitelmaluonnoksista. Yksityiskohtaisempi keskustelu katusuunnitelmaluonnoksista käytiin tilaisuudessa esillä olleiden luonnoskarttojen äärellä, jolloin asukkailla oli mahdollisuus kysyä täsmällisemmin suunnitelmien

## VUOROVAIKUTUSMUISTIO

yksityiskohdista ja esitetyistä ratkaisuista. Esilläolon aikana saatiin lisäksi sähköpostitse seitsemän palautetta ja yksi kysymys. Palautteet suunnitelmaluonnoksista pyydettiin toimittamaan viimeistään 19.11.2018.

## Katusuunnitelmaluonnoksesta saadut palautteet

### Yleinen palaute ja kysymykset yleisötilaisuudessa

Yleiset kysymykset ja palaute koskivat kaavoitusta, kustannusarviota sekä prosenttiperiaatetta taiteen ja muotoilun osalta.

Kysymys: Yleiskaavassa Raide-Jokerin varteen on osoitettu Viikissä rakentamista. Onko alueen kaavoitus jo käynnistynyt?

Vastaus: Alueen kaavoittaja Johanna Mutasen sijaan tilaisuudessa ollut kaavoittaja Sari Ruotsalainen kertoi, että kaavoitukselle ei ole vielä aikataulua, mutta kaavoitus on kuitenkin käynnistymässä ennen pitkää. Halukkaille jaettiin kaavoittajan yhteystiedot.

Kysymys: On ollut esillä, että hankkeen kustannusarvio on noussut. Onko mahdollista, että hankkeen toteuttaminen lykkääntyy tai se toteutetaan riisuttuna versiona?

Vastaus: Jos tavoitekustannus on yli aiemmin päätetyn, niin hankkeen toteuttamispäätös menee Espoon ja Helsingin valtuustoihin uudelleen päätettäväksi.

Kysymys: Noudatetaanko hankkeessa prosenttiperiaatetta (tietty prosentti kustannuksista pitää osoittaa esim. taiteeseen tai muotoiluun)? Tätä voisi voisi hyödyntää esimerkiksi varikon rakennuksessa?

Vastaus: Kaupunginkanslian aluerakentamisyksikössä on pohdittu prosenttiperiaatteen noudattamista hankkeessa. Perusbudjetissa ei ole varauduttu tähän, joten on selvítettävä, onko mahdollista saada tähän erillisrahoitusta. Hankkeessa on käytössä designmanuaali, jolla pyritään hyvän ja miellyttävän katutilan luomiseen.

Palaute: Tulee suunnitella toimivat järjestelyt sekä 8- että 80-vuotiaille, niin silloin järjestelyt ovat hyvät.

Vastaus: Suunnittelussa huomioidaan kaikki käyttäjäryhmät.

## Palauteet katusuunnitelmaluonnoksista kaduittain yleisötilaisuudessa

### Maaherrantie, osa 3

Palaute (Asukastilaisuus, kommentti suunnitelmassa): Pyörät ajoradalle Veräjä-kadulla. Jalkakäytävä pelkäästään jalankulkijoille.

Vastaus: Suunnitelmassa pyöräliikenne on ajoradalla, jonka vieressä on jalkakäytävä.

### Maaherrantie, osa 5

## VUOROVAIKUTUSMUISTIO

**Palaute (asukastilaisuus):** Kun bussi 550 kulkee nykyisen Vantaanjoen sillan yli, läheisiin asuntoihin kantautuu jysähtävä ääni. Alueen asemakaavoissa ei ole huomioitu raidemelua. Kuinka hankkeessa on huomioitu raitioliikenteen aiheuttama melu Vantaanjoen alueella?

**Vastaus:** Koko hankealueella on tehty melumallinnus. Ilmaaäntä ei ole esitetty rakenteellisesti torjuttavaksi kyseisessä kohdassa. Meluasiantuntija toivoi, että hän ja palautteen antaja voisivat katsoa kyseisen kohteen kartan äärellä.

Ennustetilanteessa hankkeen toteuduttua linja-autojen "jymähtelyt" sillalla vaihtuvat raitiotievaunun ääneksi, joka voi sillan lähellä kuulua jonkinlaisena jyrinä. Etäisyys asuinrakennuksiin on sellainen, ettei meluntorjuntatarvetta ole havaittu. Lähimmät asuinrakennukset ovat melumallinnuksen mukaan 50–55 dB meluvyöhykkeellä, eli meluohjearvot eivät ylity. Melulaskentojen mukaan raitiotievaunun enimmäismelutason 75 dB (riskivyöhyke) on enimmillään noin 70 metrin etäisyydellä sillasta. Asunnot sijaitsevat noin 150 metrin etäisyydellä.

**Palaute (Asukastilaisuus, kommentti suunnitelmassa):** Miksi sepeliä on Vantaanjoen ylityksessä? Miksi nurmialue on muualla ja tässä kohtaa vaihdetaan sepeliin?

**Vastaus:** Sepelin käyttöä eri ratajaksoilla on arvioitu mm. kaupunkikuvan, asutuksen, toteutettavuuden ja ylläpidettävyyden kannalta. Vantaanjoen ylityskohdalla sepeli on toimiva ratkaisu. Kohdassa on baanauksen ja radan välisessä luiskassa käytetty lisäksi paahdekasvillisuutta.

**Maaherrantie, osa 6**

**Palaute (asukastilaisuus):** Miksi varauksena oleva hissi on sijoitettu nurkan taakse hankalaan paikkaan? Voisiko sen sijoittaa lähemmäksi pysäkkiä siten, että se nousisi suoraan Harjannetielelle?

Toinen henkilö jatkaa: Pihlajisto ja Viikinmäki sijaitsevat korkeilla kukkuloilla. Liikuntarajoitteiset eivät käytä suunniteltua esteetöntä reittiä, joka on suurien korkeuserojen vuoksi pitkä, vaan kulkevat hankalasti käytettävissä olevia portaita pitkin.

**Vastaus:** Hissivaraus kuuluu valmisteilla olevan asemakaavan (nro 12488) korttelin 38313 hankkeeseen, eikä hissien sijaintia voida päättää katusuunnitelmassa.

**Palaute (asukastilaisuus):** Tuleeko Maaherrantie 6, Maaherrantie 8 sekä Hernepellontie 40 edustalle kalliioleikkausta?

**Vastaus:** Kyllä tulee. Kaavassa katualueelle varattu tila tulee koko leveydeltään käyttöön, kun raitiotieyhteys rakennetaan.

**Palaute (Asukastilaisuus, kommentti suunnitelmassa):** Hissin siirto lähemmäksi rataa.

**Vastaus:** Hissin sijainti on viitteellinen. Tontille rakentuu kauppakeskus, jonka yhteyteen hissi tullaan toteuttamaan. Kauppakeskuksen suunnitelmissa hissien sijainti tarkentuu. Hissien sijaintia ei voida päättää katusuunnitelmassa.

**Palaute (Asukastilaisuus, kommentti suunnitelmassa):** Hissivaraus pois! → Esteetön ramppi tilalle.

## VUOROVAIKUTUSMUISTIO

Vastaus: Edelliseen vastaukseen viitaten rampin rakentaminen ei ole mahdollista, koska tontille tulee kauppakeskus katualueen rajaan asti. Hissi on osa suunnitteilla olevaa kauppakeskushanketta.

Palaute (Asukastilaisuus, kommentti suunnitelmassa): Viikinmäen kivinen kukkulakaupunki - asemakaavaohjeet.

Vastaus: Kyseinen rakennustapaohje on tarkoitettu ensisijaisesti ohjeeksi uuden alueen, Viikinmäen, rakennushankkeita varten ja kohdistuu mm. rakennusten ulkoasuun, piharakenteisiin, materiaalivalintoihin ja valaistukseen. Suunniteltu raitiotiepysäkki on Maaherrantiellä Pihlajiston ja Viikinmäen rajalla (ei näy ko. rakennustapaohjeessa) ja on kadunrakentamista, joka noudattaa lähtökohtaisesti katusuunnittelun ohjeistusta.

Palaute (Asukastilaisuus, kommentti suunnitelmassa): Varmistettava 8–80-vuotiaiden esteetön kulku Harjannetie/Maaherrantie kautta ratikkaan.

Vastaus: Nykyiset esteettömät reitit, jotka kulkevat pysäkillä Aulangontien ja Aulangonpolun kautta säilyvät ennallaan. Tämän lisäksi pysäkin läheisyyteen on suunnitteilla Raide-Jokeri-hankkeen ulkopuolinen hissiyhteys kauppakeskushankkeeseen liittyen.

Palaute (Asukastilaisuus, kommentti suunnitelmassa): Jalkakäytävän ja Maaherrantien sisäänkäynti samaan korkeusasemaan. (Korttelin 36062 tontilta tuleva jalankulkuyhteys).

Vastaus: Nykyinen kulkuyhteys säilyy ennallaan. Uusittavan jalkakäytävän korkeusasema osuu tontin reunaan niin, ettei korttelin kulkuyhteyttä tarvitse jyrkentää.

Palaute (Asukastilaisuus, kommentti suunnitelmassa): Katuvalaisimet: sijoitus jalankulkualueelle ja niin, ettei valaisin häikäise Maaherrantien asukkaiden makuuhuoneita, jotka kaikki sijaitsevat kadun puolella.

Vastaus: Valaisimet ovat häikäisyrajattuja ja suunnataan valaisemaan katua.

**Maaherrantie, osa 7, Viikintie**

Palaute (asukastilaisuus): Maaherrantien ja Pihlajamäentien kulmassa olevat asuintalot sijaitsevat aivan radan vieressä. Miten ilmamelu, runkomelu ja tärinä on huomioitu hankkeessa?

Vastaus: Koko hankealueella on tehty melumallinnus. Runkomelun suojauskohteet radassa on selvitetty koko linjalla. Ilmamelua ei pääsääntöisesti ole mahdollista katuympäristössä torjua suojausrakenteilla.

Ilmamelun osalta, uuden raitiolinjan myötä kyseisessä kohdassa pihojen melutasojen ohjearvot ylittävä alue on hieman nykytilannetta laajempi. Pihat ovat kuitenkin suurelta osin edelleen alle keskiäänitason päiväohjearvon (L<sub>Aeq</sub> 55 dB). Suunnittelun yhteydessä on kyseiseen kohteeseen tutkittu matalaa melukaidetta, mutta melumallinnuksen perusteella melukaiteen vaikuttavuuden on todettu olevan vähäinen.

Runkomelun osalta, suunnittelussa tehdyn runkomelumallinnuksen mukaan kohteessa on tutkittu runkomelun eristystarve ja kohteeseen esitetään toteutettavaksi runkomelun torjuntaa. Runkomelun torjunta toteutetaan suunnittelussa tarkemmin mitoitettavalla ratarakenteisiin sijoitettavan eristysmateriaalin avulla.

## VUOROVAIKUTUSMUISTIO

**Palaute (asukastilaisuus ja sähköposti):** Nykyisin Viikinmäen ja Pihlajiston alueilta pääsee Maaherrantietä pitkin kävellen suoraan Prismaan. Nyt esillä olevissa suunnitelmissa joutuu joko käyttämään Viikinportinkadulle meneviä portaita tai kulkemaan Pihlajamäentien kautta. Miksi yhteyttä heikennetään?

**Vastaus:** Ratkaisu on periaatteeltaan hanke- ja liikennesuunnitelman mukainen. Viikinraitin kohdalla raitiotien yli ei pystytä järjestämään liikenteellisesti toimivaa ja turvallista jalankulun ja pyöräliikenteen ylitystä.

Viikinportinkadun länsipuolelle rakennettavien portaiden kautta jalankulun reitti pitenee noin 100 metriä. Esteetön reitti ja pyöräliikenteen reitti pitenevät noin 300 metriä. Lisäksi kyseinen väli on mahdollista kulkea pikaraitiotiellä.

**Palaute (Asukastilaisuus, kommentti suunnitelmassa):** Suunnitelmaan tulee lisätä ramppi ylös baanalle Viikintieltä.

**Vastaus:** Suunnitelmaratkaisu on liikennesuunnitelman mukainen. Viikintieltä ei ole toteutettavissa kaltevuudeltaan toimivaa luiskaa Maaherrantielle johtuen suuresta korkeuserosta sekä tukimuuriratkaisuista.

### **Pihlajamäentie**

**Palaute (Asukastilaisuus, kommentti suunnitelmassa):** Vaarallinen suojatieylitys! (Pihlajamäentien pohjoinen suojatie)

**Vastaus:** Kyseessä Viikinkaaren kohdalla olevan Pihlajamäentien itäisen ajoradan ylittävä suojatie. Nykyisellään 1-kaistainen ajorata levenee suojatien kohdalla ja pohjoispuolella 3-kaistaiseksi. Suunnitelmassa ajorata jatkuu 1-kaistaisena suojatien yli ja levennetään 3-kaistaiseksi vasta suojatien pohjoispuolella, mikä parantaa suojatien turvallisuutta.

**Palaute (Asukastilaisuus, kommentti suunnitelmassa):** Valaistu ylitys! Jos tulee valoristeys liian lähelle toista valoristeystä.

**Vastaus:** Kyseessä Viikinkaaren kohdalla oleva Pihlajamäentien ylittävä suojatie. Valo-ohjauksen tarve turvallisuuden kannalta on käsitelty liikenneturvallisuusauditoinnissa. Valo-ohjaus ei ole kohdassa toimiva ratkaisu huomioiden pääkadun kadun liikenteellinen välityskyky. Suojatiejärjestelyiden toimivuus varmistetaan toimivin ja selkein järjestelyin, rakentamalla jalankulkijoille riittävät odotustilat sekä parantamalla järjestelyä nykytilanteesta kaventamalla itäistä ajorataa suojatien kohdalla.

Katuvalaistus uusitaan hankkeen toimesta. Kadun valaisemistarve ja valopisteet on määritetty valaistussuunnittelijan toimesta. Valaisinpylväiden sijoittelu mukailee nykytilannetta. Suojatieylityksen vieressä oleva valaisinpylväs voidaan sijoittaa lähelle suojatietä, jolla varmistetaan suojatien käyttäjien näkyvyys autoilijalle.

### **Viikinkaari, osa 1**

**Palaute (asukastilaisuus):** Miten tilapäisissä liikennejärjestelyissä huomioidaan vilkas bussiliikenne Viikinkaarella?

**Vastaus:** Tilapäisiä liikennejärjestelyitä suunnitellaan parhaillaan. Bussien sujuvan liikennöinnin vuoksi tämän hetkisissä suunnitelmissa bussit siirretään kiertoreitille rakentamisen ajaksi, joka nopeuttaa rakentamista ja mahdollistaa luotettavamman työnaikaisen liikennöinnin.

## VUOROVAIKUTUSMUISTIO

Palaute (asukastilaisuus): Viikinkaarella sijaitsee tärkeitä bioalan yrityksiä; kuinka tärinän vaimentaminen on huomioitu suunnitelmissa? Miten kaikki liikennemuodot saadaan mahdollitettua kapeaan katutilaan? Miksi raitiotietä ei voida rakentaa vanhalle ratapohjalle myös Viikin tiedepuiston kohdalla?

Vastaus: Raide-Jokeri-hanke on kartoittanut teknisiä ratkaisuja, joilla voidaan vähentää herkkien laitteiden häiriötä sekä arvioinut näiden kustannusvaikutuksia. Erilaisia vaimennusratkaisuja on mahdollista toteuttaa sekä radassa että kiinteistöissä, joissa tutkimuslaitteet sijaitsevat. Tällä hetkellä Helsingin kaupunki ja Helsingin yliopisto etsivät parhaillaan yhdessä ratkaisuja, joilla pikaraitiotien sähkömagneettikentän ja tärinän vaikutuksia herkille tutkimuslaitteille voidaan lieventää.

Katusuunnittelussa esitettävät liikennesuunnitelmat perustuvat aiemmin hyväksytyihin liikennesuunnitelmiin. Raitiotien linjaus on määritelty aiemmissa suunnitteluvaiheissa, joissa on tutkittu maankäytön ja käyttäjien kannalta edullisin linjaus ja pysäkkien sijoittuminen. Kyseisessä kohdassa merkittäviä seikkoja ovat mm. tuleva maankäyttö sekä vaihtoyhteydet Lahdenväylän suunnan busseihin ja tulevaan Malmin raitiotiehen. Vanhan ratapohjan alue on kaavoitettu tonteiksi ja niille on myöhemmin tulossa aluetta täydentävää uudisrakentamista.

Palaute (Asukastilaisuus, kommentti suunnitelmassa): Nykyinen linja-autopysäkki palvelee mm. Prismalle kauppaliiikennettä. Nykyinen pysäkki tulisi säilyttää rakentamisen ajan.

Vastaus: Linja-autoliikenne joudutaan siirtämään jossain vaiheessa väliaikaisesti rakentamisen ajaksi pois, jolloin myös pysäkki joudutaan ottamaan pois käytöstä. Työnaikaisten järjestelyiden suunnittelussa minimoidaan haitat käyttäjille mahdollisuuksien mukaan.

**Viikinkaari, osa 2**

Palaute (Asukastilaisuus, kommentti suunnitelmassa): Myös näitä yrittäjiä tulisi kuunnella melu-/tärinäasioissa. (Tontti Viikinkaaren ja Pasteurinkadun kulmassa).

Vastaus: Raide-Jokeri-hanke on kartoittanut teknisiä ratkaisuja, joilla voidaan vähentää herkkien laitteiden häiriötä sekä arvioinut näiden kustannusvaikutuksia. Erilaisia vaimennusratkaisuja on mahdollista toteuttaa sekä radassa että kiinteistöissä, joissa tutkimuslaitteet sijaitsevat. Tällä hetkellä Helsingin kaupunki ja Helsingin yliopisto etsivät parhaillaan yhdessä ratkaisuja, joilla pikaraitiotien sähkömagneettikentän ja tärinän vaikutuksia herkille tutkimuslaitteille voidaan lieventää.

**Viikintie, osa 1**

Palaute (Asukastilaisuus, kommentti suunnitelmassa): Latokartano vain 30 polkupyöräpaikkaa, riittääkö?

Vastaus: Polkupyöräpaikkojen määrän riittävyyttä on tarkasteltu, jonka perusteella määrä on muutettu 30 paikkaan aiemmasta hankesuunnitelmasta (20 paikkaa).

**Viikintie, osa 4**

Palaute (Asukastilaisuus, kommentti suunnitelmassa): Jalankulun ja pyöräliikenteen reitti radan yli. Tämä on erittäin suosittu reitti. (Samassa kohdassa kuin Viikintien ylittävä valo-ohjattu suojaatie, noin 430 m Viikinojasta itään).

Vastaus: Reittejä ei ole lisätty eikä poistettu nykyisestä tilanteesta. Suunnitelman yhteydessä ei toteuteta uusia reittejä eikä siten myöskään uusia radan ylityskohtia peltoaukealle.

**Viikintie, osa 5**

**Palaute (asukastilaisuus):** Raitiotie menee suoraan liikenneympyrän läpi. Millainen etuajaoikeus ja millaiset liikennevalojärjestelyt on suunniteltu?

**Vastaus:** Kiertoliittymään toteutetaan valo-ohjaus vähintään autoliikenteelle. Jalankulku- ja pyöräliikenteen valo-ohjaus edellyttäisi nykyisten määräysten mukaan ylityksen porrastamista sivuttaisiirryksillä, mikä ei ole hyvä järjestely varsinkaan pyöräliikenteelle. Tästä syystä jalankulkua ja pyöräliikennettä ei välttämättä valo-ohjata. Mikäli valo-ohjausta ei tule, raitiovaunujen nopeus rajoitetaan turvalliselle tasolle ja jalankulkuylityksestä tulee lähtökohtaisesti suojatie, jolla raitiovaunut väistävät jalankulkijoita.

**Palaute (asukastilaisuus):** Valo-ohjaus ongelmaahan ei ole, kun liittymä poistuu Karhunkaatajan asemakaavan myötä.

**Vastaus:** Karhunkaatajan asemakaavassa kohdassa ei ole kiertoliittymää. Raide-Jokerin katusuunnittelu tehdään voimassa olevan asemakaavan mukaisena. Karhunkaatajan asemakaavan toteutuessa tavoitteena on, että kiertoliittymä poistuu ja järjestely on toimivampi raitiotien kannalta. Kiertoliittymän ohjausjärjestelyissä voidaan hyväksyä raitiovaunulle alhaisempi nopeus välivaiheen järjestelyinä. Karhunkaatajan asemakaava on kaavaehdotusvaiheessa (hyväksytty nähtäville kaupunkiympäristölautakunnassa 30.10.2018) ja sen toteutuminen edellyttää asemakaavan lainvoimaisuuden. Kaava-alueen toteuttamisesta ei ole siis vielä lopullista päätöstä.

**Palaute (asukastilaisuus):** Viikintie/Viilarintie kiertoliittymässä liikkuu paljon koululaisia Myllypuron ja Viikin välillä. Heille pitää olla selkeät ja turvalliset järjestelyt. Miten turvataan kävely-yhteys Viikintien eteläpuoliselle luonnonsuojelualueelle?

**Vastaus:** Nykyisen Viikintien ja Viilarintien kiertoliittymän kohdalla on valo-ohjattu suojatie. Mikäli Karhunkaatajan asuntoalue toteutuu, kiertoliittymä poistetaan ja kohdalle jää edelleen valo-ohjattu suojatie. Nykyisen kiertoliittymän länsipuolella on huoltoajoyhteys Hallainvuoren alla olevia luolastoja varten. Tuo ajoyhteys voitaneen varustaa valaistuksella, jolloin myös kiertoliittymän länsipuolella olevaa jalankulun ja pyöräilyn siltaa voidaan käyttää Viikintien ylittämiseen, mikäli jalankulkija kokee suojatien käyttämisen liian vaaralliseksi.

**Palaute (Asukastilaisuus, kommentti suunnitelmassa):** Tässä liikkuu paljon lapsia, välillä Myllypuro-Viikki. Lasten liikkuminen huomioitava.

**Vastaus:** Kiertoliittymä rajoittaa autoliikenteen nopeutta. Mikäli jalankulkijoiden valo-ohjausta ei toteuteta, raitiotien nopeutta rajoitetaan tarvittaessa. Tässä vaiheessa suunnitteluperiaatteena on korkeintaan 30 km/h nopeus ohjaamattomissa ylityksissä. Ylitykset jaetaan välisaarekkeilla osiin. Raitiotietä liikennöidään näköhavainnolla eli kuljettajat ajavat tarvittaessa hitaammin, jos ylityskohdan lähellä liikkuu lapsia.

**Palaute (Asukastilaisuus, kommentti suunnitelmassa):** Voiko tämän tammen säilyttää tai siirtää? (Etelän suunnasta Viikintietä tullessa, viimeinen puu vasemmalla)

**Vastaus:** Puun siirtäminen ja uudelleen istuttaminen niin, että puu ei vahingoitu ja jouduta myöhemmin korvaamaan uudella puulla on hankalasti toteutettavissa. Puun säilyttäminen nykyisellä paikallaan ei ole mahdollista tilan puutteen vuoksi.

**Viilarintie, osa 1**

## VUOROVAIKUTUSMUISTIO

Palaute (Asukastilaisuus, kommentti suunnitelmassa): Jos Karhunkaatajan asemakaavan mukainen uusi liittymä pohjoiseen rakennetaan asemakaavan myötä, tehkää siihen kiertoliittymäristeys, ei sumputtavaa x-risteystä.

Vastaus: Raide-Jokerin kaikki liittymät autoliikenteen kanssa ovat valo-ohjattuja. Valo-ohjaus toimii paremmin perinteisissä risteyksissä kuin kiertoliittymissä. Tämän vuoksi kaikista Viilarintien kiertoliittymistä on päätetty luopua jo Raide-Jokerin liitekennesuunnitteluvaiheessa.

**Varikkotie, osa 2****Raaseporintie ja Tallinnanaukio**

Palaute (asukastilaisuus): Ratikkapysäkki tulee nykyisten bussipysäkkien päälle. Ovatko ne samassa vai eri tasossa?

Vastaus: Pysäkit ovat samassa tasossa. Pysäkkijärjestelyihin tulee muutoksia, kuitenkin niin, että sujuvat vaihtoyhteydet niin metroon kuin busseihinkin säilyvät.

Palaute (asukastilaisuus): Mitä tapahtuu autoliikenteelle Turunlinnantien ja Kajaaninlinnantien kohdalla?

Vastaus: Autoliikenteen järjestelyt pysyvät muuten ennallaan, mutta liittymään tulee raitiotien ylitykseen valo-ohjaus.

Palaute (Asukastilaisuus, kommentti suunnitelmassa): Tämä on tärkeä siirtymäpaikka lapsille esim. liirikeskukseen. Tässä pitäisi huomioida lasten itsenäinen liikkuminen alueella ja yhteydet Itäväylän läpi.

Vastaus: Raide-Jokerin jalankulkuylitys Marjanientiellä on tarkoitus ohjata jalankulun liikennevaloin. Järjestely ei poikkea alueella nykyisin käytössä olevista ajoväylien ylitystavoista. Uudet Raide-Jokerin toteuttamat suojatiet Turunlinnantien ylitse suunnitellaan erikoistason esteettömyyden erikoistasolle kohdissa. Lisäksi Turunlinnantien eteläpuolella hankkeen toteuttama jalankulun ja pyöräilyn osuus linjataan toisistaan erilleen ja radan ylityskohtaan suunnitellaan näkövammaisille jalankulkijoille ohjaavat noppakiviraidat.

Palaute (Asukastilaisuus, kommentti suunnitelmassa): Esteetön ja informatiivinen kulkuväylä Iiris-talon asiakkaille. Merkintätavat mallia Espanjan systeemi.

Vastaus: Raide-Jokerin jalankulkuylitys Marjanientiellä on tarkoitus ohjata jalankulun liikennevaloin. Järjestely ei poikkea alueella nykyisin käytössä olevista ajoväylien ylitystavoista. Uudet Raide-Jokerin toteuttamat suojatiet Turunlinnantien ylitse suunnitellaan erikoistason esteettömyyden erikoistasolle kohdissa. Lisäksi Turunlinnantien eteläpuolella hankkeen toteuttama jalankulun ja pyöräilyn osuus linjataan toisistaan erilleen ja radan ylityskohtaan suunnitellaan näkövammaisille jalankulkijoille ohjaavat noppakiviraidat.

Palaute (Asukastilaisuus, kommentti suunnitelmassa): Runkomelun hallinta Tallinnanaukion osalta. Läheinen taloyhtiö Kajaaninlinnantie 1 sijaitsee osittain kallioperän päällä ja jo nykyisellään metro aiheuttaa hieman meteliä rakenteiden kautta.

Vastaus: Raide-Jokerin linja päättyy Tallinnanaukiolle. Alue on kovaa maaperää ja johtaa runkomelua. Kovan maaperän lisäksi kulkuneuvon nopeus on runkomelun herätteen synnyssä merkittävä tekijä, ja nopeuden kasvaessa lisääntyy suurella todennäköisyydellä myös runkomelu. VTT:n julkaisun *Maaliikenteen aiheuttaman runkomelun arviointi, VTT tiedotteita 2468* mukaan runkomeluhaitta on yleensä suurin, kun sekä väylän että rakennuksen



## VUOROVAIKUTUSMUISTIO

perustukset ulottuvat suoraan peruskallioon tai kovaan kitkamaahan. VTT:n julkaisussa esitetyn arvion mukaan kovalla maalla 40 km/h nopeudella liikkuvan raitiovaunun ja rakennuksen välinen etäisyys, jota kauempana väylästä tarkempi värähtelytarkastelu ei yleensä ole tarpeen, on 15 m. Julkaisun turvaetäisyysarvioinnissa pienin huomioitu nopeus on 40 km/h. Raide-Jokerin nopeudet ovat Tallinnanaukiolla alhaisia; raitiovaunu joko saapuu tai lähtee päätepysäkiltä eikä aiheuta varsinaista ohiajoa palautteen antajan taloyhtiön kohdalla. Raide-Jokerin kiskot (rata) sijoittuvat lähimmillään Kajaaninlinnantien kerrostaloa noin 60 metrin etäisyydelle. Turvaetäisyyden tarkastelun lisäksi on Raide-Jokerin suunnittelun yhteydessä tehty runkomelumallinnus. Mallinnuksen perusteella kohteessa ei ole todettu runkomeluriskiä. On mahdollista, että metron aiheuttama runkomelu on palautteen antajan kohteeseessä havaittavissa. Metron aiheuttamaan runkomeluun ei kuitenkaan ole mahdollista Raide-Jokerin suunnittelussa ottaa tarkemmin kantaa.

Palaute (Asukastilaisuus, kommentti suunnitelmassa): Jo nykyisellään Turunlinnantie on hyvin vilkkaasti liikennöity. Liikenteen pysäyttäminen Turunlinnantien / Kajaaninlinnantien liikenneympyrässä saattaa puurouttaa sitä entisestään.

Vastaus: Liikennevalo-ohjaus välittömästi kiertoliittymän läheisyydessä aiheuttaa aina jonkin verran haittaa kiertoliittymän autoliikenteelle. Tässä kohteessa ei kuitenkaan ole muuta mahdollisuutta, koska raitiotien linjaaminen Itäkeskukseen edellyttää valo-ohjauksen kyseiseen kohtaan.

Palaute (Asukastilaisuus, kommentti suunnitelmassa): Jalankulkijoita Kajaaninlinnantien suunnalta metroasemalle on paljon ja liikenneympyrä on melko turvaton. Voisiko tätä nykyistä ratkaisua muuttaa turvallisemmaksi tulevaisuudessa? Läheisissä kouluissa paljon lapsia ja nuoria.

Vastaus: Aiemmin Turunlinnantien ja Marjaniementien liittymä oli ohjattu liikennevaloin. Liittymä päätettiin myöhemmin muuttaa kiertoliittymäksi juuri liikenneturvallisuuden parantamisen vuoksi. Nykyisessä liittymäratkaisussa on siis jo huomioitu erityisesti liikenneturvallisuuskulma.

## Palautteet katusuunnitelmaluonnoksista kaduittain esillä olon aikana:

### Yleinen palaute

Palaute (sähköposti): Katualueista tulee erittäin leveitä. Toivottavasti pyritään hulevesien hallintaan ja puuston runsaaseen käyttöön. Lämpäisevää pintaa mahdollisimman paljon kisko- ja risteysalueille. Osa erotuskaistoista voisi toimia kukkivina kasvipainanteina. Kantavaa kasvualustaa puille, jotta saadaan mahdollisimman rehevää ja vihreää tilallista ympäristöä. Portlandin mallissa puita -kukkiviakin voidaan tuoda reilusti tiiviiseen katumiljööseen.

Vastaus: Kiskoalueille suunnitellaan mahdollisimman paljon lämpäisevää pintaa myös maisemallisista ja kustannussyistä. Kiinteitä pinnoitteita tulee vain niille alueille, joissa se on teknisistä syistä tarpeen. Tällaisia on mm. risteyksissä, suojateilla ja sillon, kun kiskoaluetta käyttävät myös muut ajoneuvot.

Erotuskaistojen kasvivalintoihin vaikuttavat monenlaiset tavoitteet ja vaatimukset mm. hoitotason ja ylläpidon suhteen. Niitypintaa suositaan kaikkialla missä se on mahdollista. Niitty on ekologisesti monimuotoisempi kuin nurmi ja myös kustannuksiltaan edullisin ratkaisu. Tiiveimmin rakennetuilla alueilla niittyä ei pidetä riittävän siistinä ratkaisuna ja varsinaiset perennastutukset ovat kustannuksiltaan niin korkeita, että niitä ei voida ajatella erotuskaistoille.

Puita on suunniteltu niin paljon kuin on mahdollista ja kantavaa kasvualustaa käytetään siellä, missä normaalia kasvualustaa ei voida käyttää. Puiden määrää rajoittaa maanalainen kunnallistekniikka. Sitä on erittäin runsaasti tiiveimmillä alueilla, jossa toisaalta puustutuksille olisi suurin tarvekin. Puiden mahdollistamiseksi putkien ja johtojen väliin tehdään paljon suunnittelutyötä.

Palaute (sähköposti): Melu- ja maisemasuojaukset puuttuvat Viikissä. Korjausehdotus: suunnitteluun rakenteellista melusuojausta ja viherrakentamista

Vastaus: Viikinkaarella ja Viikintiellä joudutaan uusimaan puurivejä rakennustöistä johtuen. Uudet puut korvaavat poistettavat. Viikintien eteläisen jalankulku ja pyöräilyväylän ja radan väliin on suunniteltu pensasistutukset lähes koko puolentoista kilometrin matkalle Viikinkaaren kiertoliittymästä lähes Viilarintien kiertoliittymään asti. Tarkoituksena on käyttää matalahkoja tai puolikorkeita pensaita peltojaksolla, jotta perinteisesti avoimena ollut peltomaisema ei sulkeutuisi enempää kuin se nyt on sulkeutunut vanhan radan ja Viikintien välisen alueen umpeenkasvun johdosta. Pensaat erottavat jalankulkijat ja pyöräilijät miellyttävästi rata-alueesta. Kaikkiin kiertoliittymiin on suunniteltu istutuksia.

### Maaherrantie, osa 6

Palaute (sähköposti): Suunnitelmissa on katuvalaisimet sijoitettu Maaherrantie 8:ssa sijaitsevan asunto-osakeyhtiön vuokratontille. Valaisimien tulisi sijaita katualueella ei tonttialueella. Valaisinpylväät on suunniteltu 10 m korkuisiksi ja valaisin on ylimpänä. Valaisinmalli tulee valita niin, etteivät ne häikäise Maaherrantie 8 rakennuksen ikkunoiden kautta makuuhuoneita.

Vastaus: Valaisinpylväät sijoitetaan katualueelle, katualueen reunaan. Valaisimet ovat häikäisyrajattuja ja suunnataan valaisemaan katua.

Palaute (sähköposti): Maaherrantiellä rakennettava uusi meluaita (2m) rivitalon äänisuojaaksi. Meluidan materiaalien äänen vaimennuskyky tulee valita sellaiseksi, että Maaherrantien 8 kohdalla voimassa olevan asemakaavan mukainen desibelimääräys seinärakenteelle riittää,

## VUOROVAIKUTUSMUISTIO

ylityksiä ei tule sallia (maaherrantie 8 seinäpinta on saumattu kovapintainen klinkkerilaatta). Pyydämme äänitekniistä tarkastelua, laskelmineen ja materiaalivalintoineen ja toimitetaan selvityksen asuntoyhtiön hallitukselle. Mikäli desibelivaateisiin ei päästä tulee Raide-Jokerihankeen kustannuksellaan suorittaa, kaikki ne toimenpiteet joilla nykyisen voimassaolevan kaavan mukainen äänitaso säilyy (kaikissa tien puoleisissa ikkunoissa on painovoimaiset raitisilman tuloventtiilit).

Vastaus: Meluesteen materiaalia ei suunnittelussa ole vielä valittu. Melumallinnuksessa on tutkittu ääntä heijastavan meluesteen vaikutus, joka on maaherrantie 8:n kohdalla enimmäisäänitasoon on noin 1 dB suuruinen (verrattuna tilanteeseen ilman meluestettä). Tällöin enimmäisäänitaso on suurimmillaan 73 dB, joten kaavan vaatimuksen mukaisella äänitasoerovaatimuksella ( $\Delta L$  30 dB), enimmäisäänitasolle asetettu tavoitearvo ( $L_{AFmax} < 45$  dB) ei ylity sisätiloissa. Melutasot säilyvät siis Maaherrantie 8:n kohdalla täysin asemakaavan vaatimuksien mukaisella tasolla.

Palaute (sähköposti): Maaherrantie 8 tontilta on tällä hetkellä kulku jalankulun ja pyöräilyn välille. Käyttäjät eivät ole pelkästään Maaherrantien 8 asukkaat vaan myös Maaherrantie 6 ja Hernepellontie 38 asukkaat käyttävät kyseistä kulkua. Luonnoksessa on myös näin. Mikäli nykyiset korkeuserot muuttuvat suuresti on mahdollisuus, että kulku tonttialueelle muodostuu liian jyrkäksi tai muodostuu porras jalankulkijoille. Tästä voi seurata vaaratilanteista liukastumisia, kompastumisia jotka tapahtuvat Maaherrantie 8 vastuualueella. Nykyiset korkeussuhteet tulee säilyttää ja mikäli mahdollista vielä pienempi kallistuma katualueelle on suotavaa.

Vastaus: Nykyinen kulkuyhteys säilyy ennallaan. Uusittavan jalkakäytävän korko osuu tontin reunaan niin, ettei korttelin kulkuyhteyttä tarvitse jyrkentää.

Palaute (sähköposti): Hissivaraus asemakaava-alueella, pysäkkialueen länsipäässä Harjannetien sillan muurirakenteen takana. Esitys: hissivaraus siirrettäisiin sijaansa tähän katusuunnitelmaan pysäkkialueen päähän. Näin on mahdollista välttyä paikasta jossa tapahtuisi huumaa-avien aineiden myyntiä kolme kertaa päivässä (nykyinen myynti tapahtuu Alepan edessä). Hissin käyttäjien turvallisuuteen olisi jonkinlaiset edellytykset. Nyt suunnitellulla sijainnilla sellaista mahdollisuutta ei tulla saavuttamaan ja hissien käyttöön ei ole mahdollisuutta niillä jotka sitä tarvitsevat (lastenvaunut, vanhukset rollattorien ja pyörätuolien käyttäjät).

Vastaus: Hissin sijainti on viitteellinen. Tontille rakentuu kauppakeskus, jonka kulkuyhteyteen hissi liittyy. Hissin sijaintia ei voida päättää katusuunnitelmassa, vaan sen sijainti tarkentuu kauppakeskuksen suunnitelmissa.

**Maaherrantie, osa 7, Viikintie**

Palaute (sähköposti): Kvl-yhteydet Lahdentien yli heikkenevät, kun katusuunnitelmaluonnoksessa on poistettu suora yhteys sillalta Viikinraitille. Eniten se haittaa Pihlajiston ja Viikinmäen asukkaita, joille Prisma toimii lähikauppana.

Vastaus: Ratkaisu on periaatteeltaan hanke- ja liikennesuunnitelman mukainen. Viikinraitin kohdalla raitiotien yli ei pystytä järjestämään liikenteellisesti toimivaa ja turvallista jalankulun ja pyöräliikenteen ylitystä.

Viikinportinkadun länsipuolelle rakennettavien portaiden kautta jalankulun reitti pitenee noin 100 metriä. Esteetön reitti ja pyöräliikenteen reitti pitenevät noin 300 metriä. Lisäksi kyseinen väli on mahdollista kulkea pikaraitiotiellä.

## VUOROVAIKUTUSMUISTIO

Palaute (sähköposti): Viikintien, Pihjalanmäentien ja Maaherrantien liikenneympyrässä vaarallinen tasoristeys. Korjausehdotus: linjataan Raide-Jokerin linjaus sillalla Viikintien eteläpuolelle ja muutetaan Raide-Jokerin linjaus Viikintien kautta ohi Viikinkaaren osuuden.

Vastaus: Katusuunnittelussa esitettävät liikenne- ja katusuunnittelun ratkaisut perustuvat aiemmin hyväksytyihin liikennesuunnitelmiin. Raitiotien linjaus on määritelty aiemmissa suunnitteluvaiheissa, joissa on tutkittu maankäytön ja käyttäjien kannalta kokonaisuutena edullisin linjaus ja pysäkkien sijoittuminen. Katusuunnittelussa ei ole mahdollista siirtää linjausta katuosuudelta toiselle ilman uusia katusuunnittelusta erillisiä päätöksiä linjauksen muutoksesta.

Kyseissä kohdassa kiertoliitymän liikennejärjestelyihin kiinnitetään erityistä huomiota turvallisuusnäkökulman huomiomiseksi. Kohdassa raitiovaunun ja radan ylittävä liikenne ohjataan liikennevaloin ja ylittävän liikenteen risteämiskulmat rataa nähden suunnitellaan niin että raitiotien kuljettaja havaitsee liikenteen hyvin ja ennakoitavasti. Lisäksi kohdassa raitiovaunun nopeus on alhainen jo raitiotien geometrian (kaarrekohta) johdosta.

**Pihlajamäentie**

Ei palautteita

**Viikinkaari, osa 1**

Palaute (sähköposti): Viikinkaaren raidelenkki on riskipaikka. Korjausehdotus: Raide-Jokeri linjataan kulkemaan Viikintien vartta ohi Viikinkaaren osuuden suoraan Maaherrantielle

Vastaus: Katusuunnittelussa esitettävät liikenne- ja katusuunnittelun ratkaisut perustuvat aiemmin hyväksytyihin liikennesuunnitelmiin. Raitiotien linjaus on määritelty aiemmissa suunnitteluvaiheissa, joissa on tutkittu maankäytön ja käyttäjien kannalta kokonaisuutena edullisin linjaus ja pysäkkien sijoittuminen. Katusuunnittelussa ei ole mahdollista siirtää linjausta katuosuudelta toiselle ilman uusia katusuunnittelusta erillisiä päätöksiä linjauksen muutoksesta.

Viikinkaarella raitiotiejärjestelyt eivät aiheuta katu ympäristössä normaalia poikkeavia riskejä, koska kyseisessä kohdassa raitiotien nopeus on alhainen ja osuudella on hyvät näkemät. Kadulta poistuu nykyinen pysäköinti, joka vähentää kadun liikennemäärää. Ajouradan joukkoliikenne (bussit ja raitiovaunut) on hyvin ennakoitavaa läpiajoliikennettä. Pasteurinkadun liittymän kohdalla valo-ohjaus parantaa liittymän turvallisuutta. Pysäkeille johtavat suojatiet suunnitellaan erikoistason esteetömyyden mukaisesti.

**Viikintie, osa 3**

Palaute (sähköposti): Viikin peltoaukean kohdalla puuttuvat turvalliset jalankulun ja pyöräilyn ylitysyhteydet Vanhankaupunginlahdelle. Korjausehdotus: Jalankululle ja pyöräilylle vihersillat

Vastaus: Suunnitelmassa on huomioitu nykyiset olemassaolevat jalankulun ja pyöräilyn yhteydet, jotka säilyvät ennallaan. Peltoaukean kohdalla sijaitseva Saunapellonpolun ylityskohta on suunnitelmassa valo-ohjattu. Suunnitelman yhteydessä ei toteuteta uusia reittejä eikä siten myöskään uusia ylityskohtia peltoaukealle.

**Viikintie, osa 4**

Ei palautteita

**Viikintie, osa 5**

Palaute (sähköposti): Viikintien ja Viilarintien kiertoliitymässä Raide-Jokeri-linja ja muu liikenne risteävät vaarallisesti suunnitelmassa. Miten tämä turvallisuusongelma korjataan nyt esitettyyn järjestelyyn?

## VUOROVAIKUTUSMUISTIO

Vastaus: Kiertoliittymään toteutetaan valo-ohjaus vähintään autoliikenteelle. Vastaavaa ohjausta käytetään Helsingissä nykyisin mm. Itä-Pasilassa. Jalankulku- ja pyöräliikenteen valo-ohjaus edellyttäisi nykyisten määräysten mukaan ylityksen porrastamista sivuttaisiirtymillä, mikä ei ole hyvä järjestely varsinkaan pyöräliikenteelle. Tästä syystä jalankulkua ja pyöräliikennettä ei välttämättä valo-ohjata. Mikäli valo-ohjausta ei tule, raitiovaunujen nopeus rajoitetaan turvalliselle tasolle ja jalankuylityksestä tulee lähtökohtaisesti suojatie, jolla raitiovaunut väistävät jalankulkijoita. Raitiotien nopeutta voidaan rajoittaa, koska tavoitteena on joka tapauksessa poistaa kiertoliittymä lähitulevaisuudessa Karhunkaatajan asemakaavan toteutuessa.

**Viilarintie**

Ei palautteita

**Raaseporintie ja Tallinnanaukio**

Ei palautteita

**Tiedoksi**

Palautteen antajat