



12.05.2015

STURENKADUN JA ALEKSIS KIVEN KADUN LIIKENNESUUNNITELMA

Hankenro 0926_14
HEL 2014-002242

SISÄLLYS

**Liikennesuunnitelma kommentoitavana Kerrokantasi-verkkopalvelussa
17.03.2015 - 08.04.2015**

t:\erillishankkeet\liikennemappi\kslk -tekstit\kslk -tekstit - valmiit\sturenkatu akk kslk 12052015\vuorovaikutusraportti_sturenkadun ja akkn
liikennesuunnitelma.doc

Postiosoite	Käyntiosoite	Puhelin	Faksi	Tilinumero	Y-tunnus
PL 2100 00099 HELSINGIN KAUPUNKI kaupunkisuunnittelu@hel.fi	Kansakoulukatu 3 HELSINKI 10 http://www.hel.fi/ksv	+358 9 310 1673	+358 9 310 37409	800012-62637	0201256-6 Alv. nro FI02012566



12.05.2015

Esitetyt mielipiteet ja vastineet

Sturenkadun ja Aleksis Kiven kadun liikennesuunnitelma oli julkisesti kommentoitavana 17.3. - 8.4.2015 Kerrokantasi-verkkopalvelussa. Verkkopalveluun kirjattiin 199 mielipidettä, jonka lisäksi liikennesuunnitteluosastolle saapui suoraan yksi yhteydenotto. Keskustelu oli asiallista ja kommentteihin sisältyi monta hyvin perusteltua mielipidettä, parannusehdotusta ja huomiota. Mielipiteet olivat hyvin suurelta osin erittäin positiivisia ja suuressa osassa kommentteista osoitettiin kannatusta tehdyille suunnitelmalle ilman muutosehdotuksia tai muuta suunnitelmaan mahdollisesti vaikuttavaa sisältöä.

Tilan jakaminen ja kulkumuotojen erottelu

Eri kulkumuotojen kaistaleveydet herättivät keskustelua puoleen ja toiseen. Eniten kommentoitiin pyöräkaistojen sekä pyöräkaistojen ja pysäköintikaistan välisen tilan kapeutta Aleksis Kiven kadulla. Pyörätien kapeus nousi esiin myös Sturenkadun osuudella, jossa pyöräily ja jalankulku ovat samassa tasossa tilan puutteen vuoksi. Tilaa pyöräteiden ja -kaistojen levennyksille ehdotettiin järjestettävän jalkakäytäviä kaventamalla tai pysäköintiä poistamalla. Toisaalta suunnitelman mukaisen 2,5 metrin leveyden yksisuuntaisilla kolmitasopyöräteillä ennakoitiin aiheuttavan väärään suuntaan pyöräilyä liian leveästä väylästä johtuen. Väärään suuntaan pyöräilyä ennakoitiin aiheuttuvan myös osuuksilla, joilla vastasuuntaan ajamalla voi välttää liikennevaloja. 2,0 metriä pidettiin liian kapeana pysäköintikaistana. Sturenkadun ajokaistoja kommentoitiin liian leveiksi ja niistä ennakoitiin aiheuttuvan ylinopeuksia. Kommenteissa kiinnitettiin huomiota lumitilan puuttumiseen.

Pyörätien ja jalkakäytävän tasoerolla erottamisen ennakoitiin aiheuttavan kaatumisia ja vaikeuttavan talvikunnossapitoa. Monessa kommentissa kolmitaso nähtiin tehokkaaksi tavaksi erotella jalankulkijat ja pyöräilijät ja tehdä molempien käyttäjäryhmien olosuhteet sujuviksi ja mukaviksi.

Vastine:

Aleksis Kiven kadun pyöräkaistojen leveys vaihtelee eri kortteliväleillä. Osalla matkaa mitoituksessa on käytetty minimimittoja. Aleksis Kiven kadun autoliikennemäärät ovat vähentyneet sellaiselle tasolle, että minimimittojen käyttäminen voidaan hyväksyä. Lisätilaa pyöräkaistoille on mahdollista järjestää kaventamalla jalkakäytäviä, mutta kustannussyistä tähän ei ole päädytty. Pyöräkaistat on mahdollista toteuttaa läntisintä kortteliväliä lukuun ottamatta ajoratamerkinnoilla ilman merkittäviä kustannuksia aiheuttavia reunakivien siirtoja. Asukaspysäköintipaikkojen poistaminen ei ole perusteltua, koska suunnitelmassa on mahdollista päästä tyydyttävään tilanteeseen pysäköintipaikat säilyttämällä. Sturenkadun jalkakäytävän tasossa kulkeva pyörätieratkaisu johtuu säilytettävistä katupuista.

t:\erillishankkeet\liikennemappi\kslk -tekstit\kslk -tekstit - valmiit\sturenkatu akk kslk 12052015\vuorovaikutusraportti_sturenkadun ja akkn liikennesuunnitelma.doc

Postiosoite	Käyntiosoite	Puhelin	Faksi	Tilinumero	Y-tunnus
PL 2100 00099 HELSINGIN KAUPUNKI kaupunkisuunnittelu@hel.fi	Kansakoulukatu 3 HELSINKI 10 http://www.hel.fi/ksv	+358 9 310 1673	+358 9 310 37409	800012-62637	0201256-6 Alv. nro FI02012566



12.05.2015

Yksisuuntaisia pyöräteitä vääriin suuntaan ajamista ehkäisevät risteysjärjestelyt, joissa pyörätie laskeutuu ajoradan tasoon kaistaksi. Ehdotettu kaistan kaventaminen materiaalierolla on hyvä idea ja mahdollista toteuttaa suunnitelman puitteissa.

2,0 metriä on pysäköintikaistan normaali mitoitussleveys ja 3,5 metriä on pääkatuluokan kadun ajokaistan normaalileveys. Lumitilaa ei kantakaupungin kaduilla ole mahdollista joka osuudelle järjestää sillä tavalla kuin se uusilla rakennusalueilla voidaan tehdä.

Kolmitasopyörätien leveys määräytyy osaltaan talvikunnossapidon asettamista vaatimuksista. 2,5 metrin levyinen tasoerolla eroteltu pyörätie voidaan aurata tavallisella kalustolla.

Risteysjärjestelyt:

Risteysjärjestelyihin ehdotettiin joitain muutoksia pyöräilyn ja autoilun osalta. Aleksis Kiven kadulta vasemmalle kääntymistä ehdotettiin autojen osalta kiellettäväksi tai siirrettäväksi pois joukkoliikennekaistalta. Kirstinkadun katkaisun uskottiin nostavan Sturenkadun ajonopeuksia sekä toisessa mielipiteessä sen sanottiin vaativan Läntisen Brahenkadun kaksisuuntaistamisen. Risteysalueiden liikennettä ehdotettiin rauhoitettavaksi Aleksis Kiven kadun osalta korotetuilla risteysalueilla. Sturenkadulle ehdotettiin ylijatkettuja jalkakäytäviä Nilsiänkadun ja Roineentien risteyskohtiin ja pyörätien korotusta Satamaradankadun risteyskohdalla. Pyöräilijöiden vauhtien hidastamisen ratkaisuksi ehdotettiin reunakivien ja korokkeiden lisäämistä risteyskohtiin.

Monessa mielipiteessä ehdotettiin muutoksia pyöräilijöiden vasemmalle kääntymiseen tai suunnitelman vasemmalle kääntymistä koskevia ratkaisuja pidettiin epäselvinä kohdissa, joissa Sturenkatua ajava kääntyy vasemmalle. Ratkaisuksi ehdotettiin pyörätaskuja ja kääntymiskaistoja. Suunnitelmasta kommentoitiin puuttuvan Sturenkadun ylittävät pyöräkaistat risteyskohtiin.

Vastine:

Suunnitelmaa tarkastettiin Aleksis Kiven kadun joukkoliikennekaistalta vasemmalle kääntyvien autojen osalta. Vasemmalle kääntymisen kieltäminen nähtiin verkollisesti hankalaksi. Sen sijaan vasemmalle kääntyvien siirtämisen suoraan ja oikealle jatkavien kaistalle todettiin olevan mahdollista. Ratkaisu sujuvoittaa raitiotieliikennettä ja poikittaista runkobussiliikennettä.

Poistamalla Sturenkadulta vasemmalle Kirstinkadulle kulkeva liikenne poistuu myös vasemmalle kääntyvien kaista, joka tuo lisää tilaa pyörätien, pysäköinnin ja pysäkin sijoittamiselle. Kirstinkadun katkaisun yksi peruste on Sturenkadun liikenteen sujuvuuden parantaminen. Liikennesuunnittelun periaatteiden mukaisesti liikenne keski-



12.05.2015

tetään pääkaduille priorisoimalla niiden sujuvuutta. Tällä rauhoitetaan osaltaan tonttikatujen liikennettä.

Aleksis Kiven kadun risteysten korottaminen ei ole hyvä ratkaisu, koska kadulla kulkee runsaasti bussiliikennettä. Jalkakäytävän jatkaminen korotettuna Nilsiäkadun ja Roineentien risteyksessä ei ole mahdollista rakennettavien liikennevalojen vuoksi. Satamaradankadun risteuksen liikenneturvallisuus paranee, kun pyöräily yksisuuntaistetaan. Risteys on tilastojen perusteella hyvin vaarallinen pyöräilijöille, jotka ajavat lounaaseen. Suunnitelmassa tämä ajosuunta poistuu. Reunakivien ja ylimääräisten korokkeiden lisäämistä risteysiin pyöräilijöiden hidastamiseksi ei voi pitää perusteltuna liikenneturvallisuuden kannalta. Korokkeiden ja reunakivien ylittäminen vie pyöräilijän huomion pois muun liikenteen seuraamisesta.

Sturenkadulta vasemmalle kääntyminen pyörällä on suunniteltu tapahtuvan suurimmaksi osaksi kaksiosaisesti ns. pitkänä käännöksenä, jossa ylitetään ensin risteävä katu ja sen jälkeen Sturenkatu. Tähän liittyen Sturenkadulle ei tehdä pyörätaskuja. T-risteyksiin pyörätielle tehdään lyhyt kaista vasemmalle kääntyviä varten.

Pysäkit ja pysäköinti

Bussipysäkkien järjestelyitä kommentoitiin bussimatkustajien ja ohi ajavien pyöräilijöiden erottelun osalta. Pyöräilijöiden ja bussimatkustajien väliset konfliktit voitaisiin estää rakentamalla kaide odotustilan ja pyörätien väliin ja merkitsemällä pyörätien ylityksiin suojatiet. Pyörätien näkyvyyttä tulisi lisätä pysäkkien kohdalla. Pysäkkijärjestelyissä huomioitavaa ovat myös tasoerot ja kynnykset, jotka tulevat matkustajille. Sturenkadun bussipysäkkejä ehdotettiin muutettavaksi ajoratapysäkeiksi. Aleksis Kiven kadun pysäkin pysäkkisaarekkeeksi muuttamisen perustelut jäivät kommenttien mukaan epäselviksi.

Sturenkatu 27 edustan pysäköintipaikkojen poistaminen nosti esiin kysymyksen asiointipysäköinnin järjestelyistä. Toisaalta kommentteissa huomioitiin pysäköintipaikkojen poistamisen vaikutukset liikenneturvallisuuden parantumiseen näkemien parantumisen myötä. Josafatinkadun ja Kirstinkadun väliselle osuudelle esitettiin asukaspysäköintipaikkojen osittaista muuttamista lastauspaikoiksi.

Vastine:

Pyörätien ja bussipysäkin odotustilan sekä jalkakäytävän erottelu tehdään tasoerolla sujuvuuden ja turvallisuuden parantamiseksi. Pyörätien reunakivet luiskataan pysäkillä kulun helpottamiseksi. Pysäkeille ei lähtökohtaisesti rakenneta kaiteita erottamaan odotustilaa ja pyörätietä. Pysäkkikatosten yhteyteen rakennetaan kaide näkemien turvaamiseksi. Ajoratapysäkit heikentävät liikenteen sujuvuutta, jonka vuoksi niiden käyttöä pääkaduilla tulee välttää. Aleksis Kiven kadun pysäkkisaareke rakennetaan, koska tällä järjestelyllä pyörät ohjataan pois kiskoalueelta.

t:\erillishankkeet\liikennemappi\kslk -tekstif\kslk -tekstit - valmiit\sturenkatu akk kslk 12052015\vuorovaikutusraportti_sturenkadun ja akkn liikennesuunnitelma.doc

Postiosoite	Käyntiosoite	Puhelin	Faksi	Tilinumero	Y-tunnus
PL 2100 00099 HELSINGIN KAUPUNKI kaupunkisuunnittelu@hel.fi	Kansakoulukatu 3 HELSINKI 10 http://www.hel.fi/ksv	+358 9 310 1673	+358 9 310 37409	800012-62637	0201256-6 Alv. nro FI02012566



12.05.2015

Sturenkatu 27 edustalta poistuu mahdollisuus pysäköidä kiinteistön edustalla. Alueella on kuitenkin asiointipysäköintiin sopivia pysäköintipaikkoja kiinteistön läheisyydessä. Huoltoliikenteelle erikseen varattavien pysäköintipaikkojen tarvetta tarkastellaan liikenteen ohjaussuunnitelmassa.

Aleksis Kiven kadun puukujanne

Aleksis Kiven kadun nykyisen pyörätien poistaminen kadun keskellä sijaitsevalta puukujanteelta ja sen korvaaminen ajoradan tasossa olevilla pyöräkaistoilla jakoi mielipiteitä. Suunnitelmaa vastustavissa argumenteissa nykyistä pyörätietä pidettiin helppona, nopeana ja turvallisena, jossa on hyvä erottelu jalankulkijoihin. Jäljelle jäävää kävelytietä ei nähty houkuttelevana. Nykyisellä pyörätiellä ajavilla ei ole vaaraa pysäköivien autojen ovista. Uusien kaistojen rakentamista pidettiin myös rahan tuhlausena. Kadun varren asukkailta saadussa mielipiteessä nykyistä pyörätietä pidettiin turvallisena ja kyseenalaistettiin pyöräilyn siirtäminen pysäköinnin ja muun liikenteen viereen. Pyöräkaistan huonona puolena nähtiin myös altistuminen autojen pakokaasuille ja autoista roiskuvalla loskalle.

Suunnitelmaa puolustettiin turvallisuuden parantumisella risteyksissä ja paremmalla jatkuvuudella. Nykyiselle pyörätielle pääsemistä ja poistumista pidetään hankalana alueen asukkaiden mielestä ja pääsy kadun varren kohteisiin on vaikeaa. Pyöräkaistojen uskotaan vähentävän jalkakäytäväpyöräilyä.

Puiden väliin jäävää tilaa ehdotettiin hyödynnettäväksi sijoittamalla sinne joukkoliikennekaistat, joka nopeuttaisi raitiovaunujen ja bussien kulkua.

Vastine:

Puukujanteen keskellä olevan pyörätien etuna on sen erottelu muusta liikenteestä risteysten välillä. Suunnitelman mukaiset pyöräkaistat mahdollistavat sujuvamat risteysjärjestelyt ja paremman saavutettavuuden kadun varren kohteisiin. Kaistat yhdistyvät hyvin muuhun pyörätieverkkoon. Raitiotien ja bussikaistojen siirtäminen puiden väliin Sturenkadun ja Fleminginkadun välillä on hyvä ratkaisu, mutta se ei ole kustannussyistä perusteltua. Raitiolinja 9 rakentamisen yhteydessä puukujanteen keskelle on sijoitettu paljon kunnallistekniikkaa, jonka siirtämisestä aiheutuu suuret kustannukset.

Muita huomioita

Yksisuuntaista pyörätie järjestelmää pidettiin selkeänä ja turvallisuutta lisäävänä esimerkiksi Satamaradankadun risteyksessä. Suunnitelman esitystapaa kommentoitiin epäselväksi sen osalta mitkä pyörätiet ovat yksi- ja mitkä kaksisuuntaisia. Yksisuuntaisuuden jatkuminen suunnittelualueen ulkopuolella herätti myös keskuste-



12.05.2015

lua. Yhdessä kommentissa ehdotettiin raitiotietä Sturenkadun koko matkalle toisten ajokaistojen tilalle, joka palvelisi kaupungin poikittaista liikkumista joukkoliikenteellä ja vaikuttaisi muiden Pasilan tason poikittaisten joukkoliikennelinjojen tarpeeseen.

Mielipiteissä huomattiin myös puutteita suojaiteiden ja kaistanuolien merkinnöissä, jotka on korjattu suunnitelmapiiirustuksiin.