



22.10.2013

Lsp/1

1

Nordenskiöldin aukion ja Mechelininkadun liikennesuunnitelma (a- asia)

HEL 2013-006377 T 08 00 00

Päätösehdotus

Kaupunkisuunnittelulautakunta päättäne hyväksyä liikennesuunnitteluosaston piirustusten 6237-7, 6238-7 ja 6239-7 mukaisen liikennesuunnitelman (VE2), jonka kustannusennuste on 7,0 miljoonaa euroa.

Tiivistelmä

Kantakaupungin pyöräliikenteen tavoiteverkon mukaisesti Mechelininkadulle on suunniteltu yksisuuntaiset pyörätiet. Kaupunkisuunnittelulautakunta on hyväksynyt niitä koskevan liikennesuunnitelman 29.4.2010 ja tarkistetun suunnitelman 24.1.2012. Yleisten töiden lautakunta kuitenkin palautti katusuunnitelman 19.3.2013 uudelleen valmisteltavaksi siten, että alueen asukkaiden ja yritysten sekä muiden sidosryhmien kanssa tehdään laaja vuorovaikutus ja että raitiovaunupysäkkiratkaisu sekä poistuvien pysäköintipaikkojen korvaaminen selvitetään. Lisäksi on selvitetty aiempaa perusteellisemmin mm. kadun ajokaistojen määrää, huoltoliikenteen järjestämistä sekä vaihtoehtoisia ehdotuksia sijoittaa eri toiminnot kadun poikkileikkaukseen. Toteutettavaksi esitetään liikennesuunnitelmaa, jossa on yksisuuntaiset pyörätiet kadun reunoilla pääosin jalkakäytävän tasossa. Aiemmin esitettyihin pyöräkaistoihin verrattuna tämä ratkaisu selkeyttää huoltoliikennettä ja kaventaa ajorataa, mitkä ovat olleet asukaspalautteessa yleisesti esiin tuotuja tavoitteita.

Lähtökohdat

Kantakaupungin pyöräteiden tavoiteverkossa on esitetty pääpyörätieyhteys Ruoholahden ja Pasilan välillä. Toteuttamatta on tällä hetkellä 1,9 km pituinen osuus Mechelininkadun varressa välillä Hietaniemenkatu Nordenskiöldinkatu.

Katualue rajautuu Sibeliuksen puiston kohdalla puistoalueeseen ja muualla kerrostaloihin. Mechelininkatu on 2 + 2 -kaistainen pääkatu, jonka nopeusrajoitus on 40 km/h. Suunnitteluvälillä Mechelininkadun liikennemäärä oli vuonna 2012 Eteläisen Hesperiankadun pohjoispuolella noin 24 000 ajon./vrk, Eteläisen Hesperiankadun ja Caloniuksenkadun välillä noin 18 500 ajon./vrk ja Caloniuksenkadun eteläpuolella noin 33 000 ajon./vrk.



Hietaniemenkadun ja Eteläisen Hesperiankadun välillä sekä Rajasaarentien pohjoispuolella kadunvarsipysäköinti on osittain sallittu iltaisin, öisin ja viikonloppuisin. Huolto- ja jakeluliikenne hoidetaan suunnittelualueella joko ajoradalta jalkakäytävän vierestä tai ruuhka-aikoihin jalkakäytävältä.

Mechelininkatu kuuluu yli 12 metristen moottoriajoneuvojen ajokieltoalueeseen (lukuun ottamatta erillisiä poikkeuksia). Suunnitteluvälillä on linjabussiliikennettä (linja 24) Eteläisen Hesperiankadun ja Nordenskiöldin aukion välillä.

Kaupunkikuvallisesti katua leimaa kaksirivinen puukujanne välillä Leppäsuonkatu – Sibeliuksenkatu. Kujanteessa kulkee raitiotie välillä Leppäsuonkatu – Caloniuksenkatu, mistä kujanne jatkuu jalankulkuyhteytenä Sibeliuksenkatuun saakka.

Kaupunkisuunnittelulautakunta hyväksyi 29.4.2010 pyörätiesuunnitelman Nordenskiöldinkadulle ja Mechelininkadulle. Suunnitelman pohjalta rakennusvirasto laati Nordenskiöldinkadulle katusuunnitelman, jonka yleisten töiden lautakunta hyväksyi 27.9.2011. Katusuunnittelun yhteydessä todettiin tarpeelliseksi tarkistaa liikennesuunnitelmaa Nordenskiöldin aukion ja Mechelininkadun osalta vastaamaan paremmin uusia pyöräliikenteen suunnitteluperiaatteita. Kaupunkisuunnittelulautakunta hyväksyi tarkistetun liikennesuunnitelman 24.1.2012. Suunnitelman pohjalta rakennusvirasto laati Mechelininkadulle katusuunnitelman, jonka yleisten töiden lautakunta kuitenkin palautti uudelleen valmisteltavaksi 19.3.2013. Liikennesuunnitteluun liittyviä palautuksen syitä olivat puutteellisuus aikaisempien suunnitteluvaiheiden vuorovaikutuksessa alueen asukkaiden ja yritysten kanssa, raitiovaunupysäkkien mitoituksen ja sijainnin tarkistaminen sekä korvaavien pysäköintipaikkojen selvittäminen kadunvarresta poistuvien tilalle.

Suunnitelma ja sen keskeiset vaikutukset

Liikennesuunnitelma on laadittu Nordenskiöldin aukiolle ja Mechelininkadulle Nordenskiöldinkadun ja Leppäsuonkadun väliselle osuudelle. Suunnitelma VE1 on esitetty liikennesuunnitteluosaston piirustuksissa 6234-7, 6235-7 ja 6236-7 ja VE2 on esitetty piirustuksissa 6237-7, 6238-7 ja 6239-7. Suunnitelmat VE1 ja VE2 ovat yhtenevät Pohjoisen Hesperiankadun liittymästä pohjoiseen päin. Katutilan jako eri kulkumuotojen kesken on sama molemmissa vaihtoehdoissa koko suunnitteluvälillä. Myös joukkoliikenteen pysäkkien sijainnit ja mitoitukset ovat yhtenevät.

Molemmissa vaihtoehdoissa jalankulun ja pyöräilyn erotteluun on kiinnitetty erityistä huomiota suojateiden kohdilla. Kun pyöräilijä on ajoradan tasossa ja jalankulkija odottaa suojatienylitystä reunakiven



takana, ei suoraan menevä pyöräliikenne aiheuta vaaraa suojatieylitystä odottaville jalankulkijoille. Moottoriajoneuvoliikenne ja pyöräliikenne on eroteltu joko kaistamerkinnoin tai rakenteella. Pyörätiet ja -kaistat päällystetään punaisella asfaltilla.

Molemmissa vaihtoehdoissa moottoriajoneuvoliikenteen kaistat kavennetaan minimissään 6,25 metriin (3,25m + 3,0m). Kaventuvat kaistat rauhoittavat ajonopeuksia. Mechelininkadun pohjoissuunnan liikenteelle tullaan lisäksi harkitsemaan nopeusvalvontakameraa ajonopeuksien hillitsemiseksi erityisesti vähäisemmän liikenteen aikaan.

Sibeliuksen puiston vieressä matkailuliikenteen pysähdyssyvennyksen kohdalla on molemmissa vaihtoehdoissa pyöräkaista. Syvennystä joudutaan siirtämään puistoon päin, jolloin se tulee siirtymään puiston puolelle enimmillään pyöräkaistan leveyden (1,75 m) verran. Puiston kohdalle tulee uusi keskisaarekkeellinen suojatie, joka yhdistää kadun molemmin puolin olevat puistokäytävät toisiinsa.

Molemmissa vaihtoehdoissa jalkakäytäviä joudutaan kaventamaan nykyisestä. Asuinkortteleiden kohdalla jalkakäytävien leveys vaihtelee 2,70 ja 4,00 metrin välillä. Sibeliuksen puiston kohdalla jalkakäytävä jää minimissään 2,00 metriä leveäksi, minkä kuitenkin katsotaan riittävän käyttäjämäärät ja ympäristö huomioon ottaen.

Raitiolinja 8 kehittämissuunnitelman (Kslk 9.6.2011) mukaisesti Caloniuksenkadun ja Hietaniemenkadun kohtien raitiovaunupysäkit on suunnitelmassa yhdistetty Arkadiankadun risteyskohdalle. Kehittämissuunnitelma sisältää esityksen 19 toimenpiteestä, joilla linjan 8 nopeutta ja luotettavuutta voidaan kehittää, jotta se palvelisi parhaiten koko kaupungin joukkoliikennejärjestelmän näkökulmasta. Ohjelmassa on esitetty pysäkkivälin pidentämistä muun muassa osuudella Marian sairaala - Caloniuksenkatu. Arkadiankadun yhdistetyn pysäkin myötä linjan ajoajat nopeutuvat ja Caloniuksenkadun liittymän liikennevaloetuuksien ohjelmointi helpottuu. Toimenpiteen arvioidut liikennöintikustannussäästöt ovat vuosittain noin 550 000 euroa. Arvioitu matkustajien yhteiskuntataloudellinen aikahyöty on lisäksi noin 500 000 euroa vuodessa. Raitiovaunupysäkkien sijoittamisesta Caloniuksenkadun ja Hietaniemenkadun välillä on keskusteltu HSL:n kanssa suunnitelmaa laadittaessa. Keskusteluissa on päädytty pysäkkien yhdistämiseen kehittämissuunnitelman mukaisesti.

Poistuvien pysäkkien kohdat rakennetaan istutuskaistaksi, jotta Mechelininkadun puurivistöt säilyvät yhtenäisinä. Uusilla pysäkkikohdilla puurivien jatkuvuus säilytetään nykyisen pysäkkikäytännön mukaisesti.



Raitiovaunupysäkin poistamisen myötä Hietaniemenkadun risteyksestä poistuu Mechelininkadun ylittävä pohjoisen puoleinen suojatie. Puukujannetta täydennetään uusilla puilla Hietaniemenkadun haarojen välissä.

Suunnitelmavaihtoehto 2 (VE2, esittelijän ehdotus)

Pyöräliikenne kulkee pääosin jalkakäytävän tasossa yksisuuntaisilla pyöräteillä (leveys 1,5m - 1,75m). Ennen liittymiä ja vilkkaita välisuojateita pyörätie tuodaan ajoradan tasoon pyöräkaistaksi. Myös linja-autopysäkkien kohdalla pyöräkaista tuodaan ajoradan tasoon, millä ehkäistään poistuvien/nousevien matkustajien ja pyöräilijöiden väliset konfliktit kapeassa katutilassa.

Koska jalkakäytävä ja pyörätie ovat samassa tasossa, on ne eroteltava selkeästi toisistaan erityisesti Mechelininkadun asuinkortteleiden kohdalla. Eteläisen Hesperiankadun ja Hietaniemenkadun välillä tehokas erottelu voitaisiin toteuttaa materiaalierolla esimerkiksi kiveämällä jalkakäytävä. Tällä alueella jalankulkijoita on erittäin paljon johtuen tiheästä asutuksesta ja kadunvarren lukuisista kivijalkayrityksistä. Jalkakäytävän ja pyörätien väri- ja materiaaliero parantaa jalankulun turvallisuutta. Eteläisen Hesperiankadun pohjoispuolella jalkakäytävän ja pyörätien erotteluun riittää kiviraita ja asfalttipäällysteen väriero. Erottelutapa ja päällystemateriaalit ratkaistaan katusuunnitelmassa.

Kortteleiden kohdalla katualueen kapeus ei mahdollista liikennemerkkien pystyttämistä ajoradan viereen, koska tällöin liikennemerkkitolpat tulisivat pyöräteille. Sen sijaan liikennemerkkit on kiinnitettävä rakennusten seiniin.

Ruuhka-ajan pysäyttämiskiellot poistetaan, jolloin jakelu- ja huoltoliikenteen hoitaminen jalkakäytävältä on aina kiellettyä. Purku ja lastaus hoidetaan lainsäädännön mukaisesti ajoradan oikeanpuoleiselta kaistalta.

Länsisataman vilkastunut matkustajaliikenne on lisännyt liikennettä Mechelininkadulla. Helsingin Satama arvioi Länsisataman henkilöautoliikenteen määrän kasvavan 2020-luvun alkuvuosiin mennessä nykyisestä noin 50 %. Sataman liikenne kuormittaa katuverkkoa merkittävästi myös normaalien ruuhka-aikojen ulkopuolella. Lisäksi liikenne-ennusteiden mukaan Helsingin uusien asuin- ja työpaikka-alueiden (mm. Jätkäsaari) tuottama liikenne tulee lisäämään Mechelininkadun liikennemääriä erityisesti muina aikoina kuin vilkkaimpina aamu- ja iltatunteina. Tämän vuoksi on tarpeen poistaa ilta- ja yö- ja viikonloppupysäköinti (noin 100 pysäköintipaikkaa) Eteläisen Hesperiankadun ja Hietaniemenkadun väliseltä osuudelta. Korvaavat asukaspysäköintipaikat järjestyvät Hietaniemen alueelta,



missä on mahdollista laajentaa Etu-Töölön asukaspysäköintivyöhykettä F länteen päin. Tämä toteutetaan muuttamalla yhteensä noin 300 rajoittamatonta pysäköintipaikkaa ja hautausmaan asiointipysäköintipaikkaa asukaspysäköintipaikoiksi tai maksullisiksi paikoiksi. Lisäksi Hiekkarannantien varressa oleva kenttä voidaan sitä hallinnoivan liikuntaviraston puolesta ottaa kokonaan ympärivuotiseen pysäköintikäyttöön. Kentällä on nykyisin yhden autokoulun ajoharjoittelutoimintaa, jonka täytyy tällöin siirtyä muualle. Kentälle mahtuu noin 170 pysäköintipaikkaa.

Suunnitelmavaihtoehto 1 (VE1)

Pohjoisen Hesperiankadun ja Hietaniemenkadun välisellä osuudella pyöräliikenne kulkee ajoradan tasossa olevilla pyöräkaistoilla. Pyöräkaistat erotetaan ja ajoradasta upotetulla reunakivellä. Pohjoisen Hesperiankadun pohjoispuolella pyöräliikenne kulkee pääosin jalkakäytävän tasossa yksisuuntaisilla pyöräteillä kuten suunnitelmassa VE2.

Pyöräkaistojen etuna yksisuuntaisiin pyöräteihin verrattuna on, että jalankulun ja pyöräilyn välillä on tasoero. Se lisää jalankulun turvallisuutta ja on tarpeen erityisesti suunnittelualueen eteläosassa, missä jalankulkijoita on paljon.

Haasteena pyöräkaistavaihtoehdossa on kuitenkin saada jakelu- ja huoltoliikenteen häiriöt hallintaan. Kivijalkayritysten huoltoliikenneselvityksen pohjalta ehdotetaan varattavaksi ajoradalta noin 12 m pituisia kohtia, joilla pysäyttäminen olisi sallittu. Näillä kohdilla pyöräkaista katkeaisi ja pyöräliikenne kiertäisi pysähtyneen ajoneuvon vasemmalta puolelta. Lastaus- ja purkupaikkoja tulisi suunnitteluvälille yhteensä kahdeksan. Myös sivukatuja voisi hyödyntää huoltoliikenteen hoitamiseen. Luonnos paikkojen sijoittelusta on esitetty liitteessä 8.

Jalkakäytävien kapeudesta johtuen liikennemerkkit kiinnitetään useassa kohdassa varrella rakennusten seiniin.

Suunnitelma ei mahdollista kadunvarsipysäköintiä Eteläisen Hesperiankadun ja Hietaniemenkadun välisellä osuudella. Noin 100 ilt- ja yö- ja viikonloppupysäköintiin soveltuvaa pysäköintipaikkaa poistuu Eteläisen Hesperiankadun ja Hietaniemenkadun väliseltä osuudelta. Korvaavat asukaspysäköintipaikat järjestetään Hietaniemen alueelta kuten suunnitelmassa VE2.

Nordenskiöldin aukion liikennejärjestelyt

Nordenskiöldin aukiolla pyöräilijät ohjataan pyöräkaistoja pitkin aukion läpi. Nordenskiöldin aukion suunnitteluratkaisuissa on huomioitu



pyöräliikenteen turvallisuus ja saavutettavuus. Välityskykyarvioihin perustuen autoliikenteen kaistajärjestelyitä muutetaan siten, että Mechelininkadulta Linnakoskenkadulle länteen sekä aukion eteläreunalla Nordenskiöldinkadun ja Linnankoskenkadun suuntaan poistuu toinen kaista. Uusien kaistajärjestelyjen seurauksena pyöräliikenteelle voidaan taata parempi jatkuvuus myös Linnakoskenkadun suuntiin. Kaistajärjestelyistä vapautunutta tilaa on osoitettu mahdollisimman paljon jalankululle.

Vuorovaikutus

Kaupunkisuunnitteluvirastossa laadittiin keskustelun pohjaksi kaksi vaihtoehtoista suunnitelmaluonnosta, jotka olivat nähtävillä 20.5. - 9.6.2013. Nähtävilläolosta tiedotettiin osallisille kaupungin virallisissa lehdissä (Helsingin Sanomat, Hufvudstadsbladet ja Metro). Töölöläinen -lehteen toimitettiin artikkeli aiheesta ja medialle lähetettiin lehdistötiedote. Suunnitelmaluonnosten nähtävilläolosta tiedotettiin myös Helsinki suunnittelee -facebook sivuilla ja kaupunkisuunnitteluviraston nettisivuilla. Alueen seuroille lähetettiin ennakkotietoa asiasta sähköpostitse. 30.5.2013 järjestettiin Töölön liikenneilta – keskustelutilaisuus ja näyttely, johon osallistui noin 100 henkeä. Tilaisuudessa asukasryhmä esitteli Mechelininkadun liikennejärjestelyistä oman vaihtoehtonsa. Suunnitelmavaihtoehtoihin oli mahdollista tutustua ja kommentoida myös Internetissä KSV Forumin keskustelupalstalla. Kannanottoja keskustelupalstalle tuli yhteensä 72. Liikennesuunnitteluosastolle on saapunut lisäksi kirjeitse kymmenen mielipidettä.

Mechelininkadun taloyhtiöiltä saatiin kaksi poikkileikkausehdotusta, jotka on esitelty ja kuvattu vuorovaikutusraportissa (liite 8). Ehdotusten toteuttamiskelpoisuus selvitettiin ja arviot ehdotuksista on esitetty vuorovaikutusraportissa.

Uudenmaan Autokoulu yhdistys ry. teki jäsenilleen kyselyn Hietaniemen kentän käytöstä ajoharjoitteluun. Mechelininkadun jakelu- ja huoltoliikennetarpeiden selvittämiseksi KSV teki kadun varren kivijalkayrityksille kyselyn, jonka tulokset kattavat noin 85 % alueen yrityksistä. Tulosten perusteella voitiin suunnitella suunnitelmaan liittyviä huoltoliikenteen järjestelyjä.

Mechelininkadun liikennesuunnitelman valmisteluun liittynyt vuorovaikutus ja sen pohjalta tehdyt selvitykset ovat parantaneet tietopohjaa osallisten näkemyksistä ja suunnitelman vaikutuksista. Suunnitelmaratkaisuissa on pyritty ottamaan mahdollisimman hyvin huomioon osallisten näkemysten ja vaikutustenarvioiden perusteella tarkentuneet lähtötiedot. Esimerkiksi suunnitelmavaihtoehdossa 2 on otettu huomioon monien asukkaiden huoli nykyistä leveämmästä



22.10.2013

Lsp/1

ajoradasta sen aiheuttamasta turvattomuuden tunteesta kaventuvan jalkakäytävän käyttäjille. Suunnitelmavaihtoehdossa 2 tämä on huomioitu nostamalla pyöräily jalankulun tasoon, jolloin kadun reunakivilinja siirtyy keskemälle ja ajorata kaventuu nykyisestä.

Toteutus ja kustannukset

Liikennesuunnitelman VE1 kustannusarvio on noin 5,7 miljoonaa euroa ja liikennesuunnitelman VE2 kustannusarvio on 7,0 miljoonaa euroa. Kustannusarviot sisältävät pyöräkaistojen rakentamisen, jalkakäytävien ja ajoratojen muutostyöt, puukujanteiden uusimisen ja raitiovaunupysäkkien muutostyöt. Suunnitelman VE2 päällystystöiden kustannusarvioon on laskettu mukaan jalkakäytävien graniittilaatta välillä Eteläinen Hesperiankatu Hietaniemenkatu. Investointiohjelmassa suunnitelma on varauduttu toteuttamaan vuosina 2014 - 2015.

Esittelijä

liikennesuunnittelupäällikkö
Ville Lehmuskoski

Lisätiedot

Mika Kaalikoski, liikenneinsinööri, puhelin: 310 37433
mika.kaalikoski(a)hel.fi

Liitteet

- 1 Sijaintikartta
- 2 Piirustus 6234-7
- 3 Piirustus 6235-7
- 4 Piirustus 6236-7
- 5 Piirustus 6237-7
- 6 Piirustus 6238-7
- 7 Piirustus 6239-7
- 8 Vuorovaikutusraportti
- 9 Jakelu- ja huoltoliikenteen järjestelyt VE:ssa 1

Tiedoksi

Yleisten töiden lautakunta
HKL-liikelaitoksen johtokunta