



9.6.2015

---

## URHEILULEHDON YMPÄRISTÖN KATUJEN LIIKENNESUUNNITELMA

Hankenro 0918\_12  
HEL 2015-005500

### SISÄLLYS

**Liikennesuunnitelma kommentoitavana 6.5.2015 - 20.5.2015**

**Yhteenveto KSV Forumin keskustelupalstalla esitetyistä mielipiteistä sekä vastineet niihin**

**Taloyhtiöiden ja toimijoiden esittämät mielipiteet ja vastineet niihin**



9.6.2015

## Liikennesuunnitelma kommentoitavana 6.5.2015 - 20.5.2015

Urheilulehdon ympäristön katujen liikennesuunnitelma oli julkisesti kommentoitavana 6.5. - 20.5.2015 KsvForumissa keskustelupalstalla. Verkkopalveluun kirjattiin 54 kommenttia/mielipidettä ja jotka ovat edelleen luettavissa osoitteessa <http://ksv.hel.fi/keskustelut/aiheet/reijolankatu>.

Suunnitelma saatekirjeineen lähetettiin postitse kommentoitavaksi yhteensä yhdeksälle liikennesuunnitelman vaikutuspiirissä olevalle taloyhtiölle ja kahdelle liikkeenharjoittajalle (Neste Oil Oyj ja McDonald's Oy). Suunnitelmasta saatiin 8 kirjallista mielipidettä tai lausuntoa.

## Yhteenveto KSV Forumissa keskustelupalstalla esitetyistä mielipiteistä sekä vastineet niihin

### Reijolankadun raitiovaunukaistat

Keskustelupalstalla esitettiin mielipiteitä Reijolankadun raitiotielinjauksesta sekä puolesta että vastaan. Kielteisiä kannanottoja perusteltiin kadun ruuhkaisuudella erityisesti ruuhka-aikoihin. Raitiovaunuliikenteen epäiltiin lisäävän ruuhkia kadulla entisestään. Myönteisenä seikkana nähtiin joukkoliikenteen poikittaisyhteyksien parantaminen Pasilan ja Meilahden välillä.

Eniten kommentoitiin auto- ja raitiovaunuliikenteen sekakaistaa länteen päin. Raitiovaunuliikenteen sujuvuuden ja palvelutason epäiltiin kärsivän autoliikenteen sujuvuuden kustannuksella. Muutamassa kommentissa perusteltiin raitiovaunujen omaa kaistaa sillä, että Nordenskiöldinkadulta kääntyy vain yksi autokaista Reijolankadulle. Sekakaista nähtiin mahdollisena, mikäli risteysten valo-ohjaus voidaan toteuttaa siten, että raitiovaunu pääsee ajamaan ensimmäisenä jonon ohi Reijolankadulle ja siten, että Reijolankadun länsipäässä sekakaista saadaan autoista tyhjäksi, jolloin raitiovaunu pääsee ensimmäisenä valotolpalle odottamaan.

Useassa kommentissa sanottiin idän suunnan raitiovaunukaistan 3,0 metrin leveyden olevan riittämätön. Mainittiin, että tämä on suunnitteluohjeen vastainen mitoitus ja että 3,2 metriä olisi minimileveys turvalliselle raitiovaunuliikenteelle. Myös Nordenskiöldinkadun raitiovaunukaistoja Reijolankadusta länteen päin moitittiin liian kapeiksi. Sanottiin, että raitiovaunukaistoja voitaisiin leventää kaventamalla autoliikenteen kaistoja.

### Vastine:

Sekakaista vähentää ajoneuvoliikenteen välityskykyä jonkin verran. Matkustajia täynnä oleva raitiovaunu vie kuitenkin huomattavasti vähemmän tilaa kuin saman matkustajamäärän kuljettamiseen tarvittavat henkilöautot.

t:\erillishankkeet\liikennemappi\ksk -tekstit\ksk -tekstit - valmiit\urheilulehto\vuorovaikutusraportti\_urheilulehdon ympäristön katujen liikennesuunnitelma.doc

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



9.6.2015

Nykyisin ruuhkaliikenteen ongelmana on se, että ruuhka-aikana Nordenskiöldinkadulta oikealle kääntyvän liikenteen välityskyky on enemmän kuin Reijolankadulta Mannerheimintielle kääntyvän liikenteen välityskyky. Käytännössä tämä johtaa siihen, että Reijolankadun lähteenpäin menevät autokaistat ovat ruuhka-aikaan täynnä autoja. Ylikapasiteetin ongelmaa voidaan pienentää Nordenskiöldinkadun ja Reijolankadun risteuksen valo-ohjauksessa vähentämällä vihreää aikaa Nordenskiöldinkadulta Reijolankadulle kääntyvältä liikenteeltä. Käytännössä tämä johtaa siihen, että jononpituudet Reijolankadun länteen päin menevillä kaistoilla lyhenevät ja vastaavasti jononpituudet Nordenskiöldinkadun länteen päin menevillä kaistoilla kasvavat.

Raitiovaunut pääsevät Nordenskiöldinkadun valoista lähdettyään ajamaan vapaasti Reijolankadulle. Autoliikenteelle on Nordenskiöldinkadun risteyksessä yksi Reijolankadulle oikealle kääntyvä kaista. Kaistalta on käännettävä Reijolankadun oikeanpuoleiselle kaistalle. Kääntyminen suoraan vasemmanpuoleiselle kaistalle raitiovaunun eteen estetään rakenteella ja sulkuviivalla osoitetaan kohta, jossa vasemmanpuoleiselle sekakaistalle voi siirtyä.

Suunnitelmaa on muutettu siten, että Reijolankadun itään päin menevän raitiovaunukaistan leveys on vähintään 3,2 metriä ja Nordenskiöldinkadun raitiotien leveys on vähintään 6,4 metriä.

### **Pysäkkiväli Auroran sairaala - Tullinpuomi**

Monessa mielipiteessä sanottiin pysäkkivälin Auroran sairaala - Tullinpuomi olevan liian pitkä. Sanottiin, etteivät pysäkit palvele riittävän hyvin Jäähallia ja Urheilukadun aluetta eivätkä Taka-Töölön asukkaita, joiden täytyy vaihtaa toiseen linjaan Auroran sairaalan pysäkillä. Vaihtoyhteydet Mannerheimintietä kulkeviin linjoihin nähtiin hankaliksi varsinkin etelään päin, jolloin pitäisi käydä koukkaamassa Tullinpuomin kautta.

*Vastine:*

HSL:n linjastosuunnitelman mukaisten raitiolinjoiden suunnitelmissa ei ole esitetty raitiovaunupysäkkiä Reijolankadulle. Reijolankatua liikennöivien linjojen tärkeimpänä vaihtopysäkinä tällä alueella toimii Töölön tullin pysäkki.

Alueen maankäytön kehittymisen myötä on mahdollista selvittää pysäkkijärjestelyiden sijoittamista Reijolankadulle.

### **Ajoyhteys Urheilukadun pohjoisosaan ja Lääkärinkadulle**

t:\erillishankkeet\liikennemappi\kslk -tekstit\kslk -tekstit - valmiit\urheilulehto\vuorovaikutusraportti\_urheilulehdon ympäristön katujen liikennesuunnitelma.doc

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



9.6.2015

Useassa kommentissa huomioitiin kiertoreitti, joka muodostuu, kun Reijolankadulta lännestä saavuttaessa kielletään raitiokiskojen yli vasemmalle kääntyminen Urheilukadun pohjoisosalle. Kiertoreitti Nordenskiöldinkadun kautta nähtiin ongelmalliseksi, koska tämä mm. vaikeuttaa paikallisten asukkaiden ja heidän vieraidensa kulkemista. Kiertoreittien etsimisen epäiltiin lisäävän liikennettä ruuhkaisella Nordenskiöldinkadulla ja myös Mannerheimintien länsipuolisilla asuntokaduilla. Kommenteissa ihmeteltiin myös miten Laakson sairaalan ja terveystieteiden keskuksen liikenne hoituu jatkossa Mannerheimintien pohjoissuunnasta saavuttaessa.

#### *Vastine:*

Suunnitelma pidentää Urheilukadun pohjoisosaan ja Lääkärinkadulle pyrkivien ajomatkaa Reijolankadun länsisuunnasta saavuttaessa n. 350m. Lisäksi kiertoreitille tulee kolme ylimääräistä liikennevaloristeystä. Urheilukadun pohjoisosaan ja Lääkärinkadun saavutettavuus lännen suunnasta siis heikkenee, mutta paikallisille asukkaille ja heidän vierailleen kiertoreitistä aiheutuvaa haittaa ei voida kuitenkaan pitää kohtuuttomana. Nordenskiöldinkadun liikennemäärä Mannerheimintien ja Reijolankadun välillä on vain noin puolet kadun liikennemäärästä Reijolankadun itäpuolella. Kiertoreitistä aiheutuva lisäliikenne ei siis lisää ruuhkaa Nordenskiöldinkadulla merkittävästi. Autoilijoiden ei normaalisti pitäisi harhautua etsimään kiertoreittiä Urheilukadun pohjoisosalle Mannerheimintien länsipuolisten asuntokatujen kautta.

#### **Yksisuuntaiset pyöräliikenteen järjestelyt**

Useassa kommentissa kehuttiin yksisuuntaisia tasoeroteltuja pyörätiejärjestelyjä toimiviksi. Niiden sanottiin selkeyttävän mm. risteysjärjestelyjä ja lisäävän turvallisuutta. Kommenteissa huomioitiin myös parannuksia Mannerheimintien ja Reijolankadun risteysten edelliseen liikennesuunnitelmaan verrattuna. Pääosin myönteisistä kommentteista huolimatta myös negatiivista palautetta annettiin jonkin verran.

Muutammat henkilöt kommentoivat, että pyöräilijöiden nopeudet kasvavat vaarallisen suuriksi pyöräväylien erottamisen myötä. Yhdessä kommentissa moitittiin pyöräliikenteen järjestelyitä sekaviksi, koska lyhyellä matkalla väylätyyppi vaihtuu niin usein. Tämän epäiltiin myös aiheuttavan ongelmia pyöräväylien talvikunnossapidolle. Yksisuuntaisuuden toteutumista käytännössä epäiltiin, koska järjestely ei jatku suunnittelualueen ulkopuolella. Kaksisuuntaisen pyöräilyn jatkuminen yksisuuntaisten järjestelyjen rakentamisen jälkeenkin nähtiin muutamassa kommentissa turvallisuusriskiksi.

Yhdessä kommentissa sanottiin, että Reijolankadun pyöräkaistat ovat liian kapeat ja että niiden tulisi olla vähintään 1,5m leveät 50 km/h -nopeusrajoitusalueella.



9.6.2015

Reijolankadun ja Nordeskiöldinkadun risteuksen pohjoisreunaan toivottiin yhdessä kommentissa pyörätien tasoerottelua ja toisessa kommentissa suoraan ajaville ja kääntyville pyöräilijöille omia kaistoja kaistanuolimerkintöineen.

Bussipysäkkien kohdilla toivottiin varmistusta sille, etteivät bussia odottavat matkustajat eksy odottamaan bussia pyörätielle. Ratkaisuksi ehdotettiin riittävän leveää pysäkin odotusaluetta, kaidetta pysäkkialueen ja pyörätien väliin sekä selkeää pyörätien ylityspaikkaa siirryttäessä jalkakäytävältä pysäkillä ja päinvastoin.

Yksisuuntaisuuden sanottiin hidastavan Itä-länsisuuntaista ajamista, silloin kun se edellyttää kadun ylittämistä. Yksittäisenä hankalana ajoreittinä mainittiin muutama kommentissa Jäähallin pihasta lännen suuntaan ajaminen. Ihmeteltiin, miksi Jäähallilta Hietaniemen suuntaan ajava haluaisi ajaa Reijolankadun oikealla puolella.

*Vastine:*

Erottamalla pyöräväylät mahdollisimman tehokkaasti jalkakäytävästä ja ajoneuvoliikenteestä vähennetään eri kulkumuotojen konfliktitilanteita ja siten parannetaan liikenneturvallisuutta. Kolmitasopyöräteillä pyöräily on eroteltu reunakivellä sekä jalkankulusta että autoliikenteestä ja se onkin väylätyypeistä kaikkein turvallisimman. Kuitenkin kolmitasoratkaisu vaatii kaikkein eniten katutilaa, joten sitä ei ole mahdollista käyttää joka paikassa. Kullekin katujaksolle on pyritty valitsemaan paras ja sopivin väylätyyppi huomioiden suunnittelualueen tiheä risteysväli. Rakenteellisesti jalankulusta erotellut pyörätiejärjestelyt ovat talvihoidon edellyttämän minimimitoituksen mukaisia.

Kantakaupungin tavoiteverkon mukaisia yksisuuntaisia pyörätiejärjestelyjä joudutaan suunnittelemaan ja rakentamaan pala palalta, koska kaikkea ei ole mahdollista tehdä kerralla. Tällöin muodostuu väistämättä epäjatkuvuuskohtia yksi- ja kaksisuuntaisten pyöräväylien katkoskohtaan. Näiden haitat pyritään kuitenkin minimoimaan. Pääasia joka tapauksessa on, että tavoiteverkosta pidetään kiinni ja että suunnittelu ja toteutus etenevät.

Pyöräkaistojen tavoitteellinen minimileveys pääreiteillä on 1,5m. Reijolankadulla katutilaa on kuitenkin käytössä niukasti jolloin pyöräilyn ja muidenkin kulkumuotojen vaatimien tilojen ohjelmista joudutaan tinkimään. Välillä Mannerheimintie Urheilukatu on pyöräkaista kapeudestaan huolimatta kokonaisuuden kannalta paras väylätyyppi.

Suunnitelmaa on muutettu siten, että Reijolankadun ja Nordeskiöldinkadun risteuksen pohjoisreunan järjestelyt ovat pyöräilijöille selkeämmät. Suoraan ajaville ja kääntyville pyöräilijöille merkitään omat kaistat nuolimerkintöineen.



9.6.2015

Bussipysäkeille ei lähtökohtaisesti rakenneta kaiteita erottamaan odotustilaa ja pyörätietä. Pysäkkien kohtien yksityiskohtia mm. reunakivijärjestelyjä tarkennetaan liikennesuunnitelman pohjalta tehtävän katu- ja rakennussuunnittelun yhteydessä.

Yksisuuntaiset pyöräliikenteen järjestelyt rinnastavat pyöräilijät selvemmin muuhun ajoneuvoliikenteeseen. Tämä tarkoittaa mm. sitä, että pyörät kulkevat kadun eri puolilla ajoneuvoliikenteen ajosuuntien mukaisesti. Tästä seuraa väistämättä pidempiä ajomatkoja tietyillä reiteillä ja kadun ylityksiä, joita kaksisuuntaisessa järjestelyssä ei aina tulisi. Risteysjärjestelyt on kuitenkin pyritty tekemään mahdollisimman helpoksi ja sujuviksi. Jäähallin pihasta lännen suuntaan ajaminen edellyttää Nordenskiöldinkadun ylitystä Reijolankadun risteyksessä. Hietaniemen suuntaan jatkettaessa suorin reitti kulkee Nordenskiöldinkadun pohjoisreunaa länteen eli Reijolankadun pohjoisreunalla ei tarvitse ajaa.

## Taloyhtiöiden ja toimijoiden esittämät mielipiteet ja vastineet niihin

### As Oy Luode (Mannerheimintie 49 A&B) ja As Oy Mannerheimintie 51

Kahdelta taloyhtiöltä (Mannerheimintie 49 ja 51) saatiin kirjalliset mielipiteet suunnitelmasta. Taloyhtiöt kommentoivat Reijolankadun tonttiliittymiin vasemmalle kääntymisen estämisen haittaavan korttelin pysäköintikellariin ajoa ja piha-alueilla tapahtuvaa huoltoajoa. Huoltoajon osalta mainittiin erityisesti jätekuljetukset ja asukkaiden pihalla suorittamat lastaus- ja purkutoiminnot. Osa asukkaista pysäköi Urheilukadun pohjoisosan asukaspysäköintipaikoilla ja Urheilukadulle vasemmalle kääntymisen kieltäminen sanottiin hankaloittavan vapaan pysäköintipaikan etsimistä. Lisäksi mielipiteissä huomautettiin, että pelastusreitit korttelin pohjoisosaan (Mannerheimintie 47C, 49 ja 51) kulkevat Reijolankadun tonttiliittymistä. Yksi asukas huomautti, että tapahtumat alueen useilla urheilupaikoilla aiheuttavat runsaasti pysäköintipaikan etsimisestä aiheutuvaa liikennettä, jota kääntymisrajoitukset Reijolankadun ja Urheilukadun risteyksessä lisäävät entisestään. Toisen taloyhtiön mielipiteessä sanottiin pyöräkaistojen erottamisen kadun molemmin puolin aiheuttavan haittaa alueen vilkkaalle jalankulkuliikenteelle. Mielipiteessä viitattiin nykyisiin Reijolankadun pyöräteihin, jotka on rakennettu leveämmiksi kuin viereinen jalkakäytävä. Bussipysäkkien siirtäminen pois Reijolankadulta mietitytti. Suunnitelman toteuttamisen uskottiin parantavan poikittaisen joukkoliikenteen tarjontaa, mutta liikennevälineiden vaihtomahdollisuuksista ei yksittäisen suunnitelman perusteella pysty saamaan kokonaiskuvaa.

#### *Vastine:*

Mannerheimintieltä Reijolankadulle vasemmalle kääntytään kahdelta kaistalta, jotka ruuhka-aikoina ovat molemmat tarpeen Mannerheimintien liikenteen toimivuudelle. Myös Reijolankadulla olisi siis oltava kaksi suoraan menevää kaistaa, jotta lii-



9.6.2015

kenne ei jonoutuisi Mannerheimintielle. Urheilukadun risteyksessä vasemmalle kääntyvä ajoneuvo estäisi vasemmassa kaistalla suoraan ajavien etenemisen. Reijolankadulla ei ole tilaa järjestää erillistä vasemmalle kääntyvien kaistaa Urheilukadun risteykseen. Ongelmatilanne syntyy ruuhka-aikoina, jolloin Reijolankadulla on paljon autoliikennettä eikä yksi suoraan menevä kaista itään päin riitä. Siton vuonna 2007 laatiman toimivuustarkastelun perusteella iltaruuhkassa Reijolankadun ja Urheilukadun liittymä kuormittuu ja odotusajat pitenevät. Iltaruuhkassa liittymän kokonaiskapasiteetti ylittyy, mikä johtaa säännöllisiin ruuhkiin Reijolankadulla. Vuoden 2007 tarkastelussa liittymässä ei esiintynyt toimivuusongelmia aamu- ja iltaruuhkien ulkopuolella. Mikäli Urheilukadulle kääntyminen kiellettäisiin vain ruuhka-aikana, olisi kiellon vaikuttavuus huono, eikä tehotonta järjestelyä kannata toteuttaa. Arvio perustuu kokemukseen tällaisista järjestelyistä.

Suunnitelmaessa uusia HSL:n linjastosuunnitelman mukaisia raitioiteitä on otettava huomioon raitiovaunuliikenteen sujuvuus, toimintavarmuus ja turvallisuus. Reijolankadulta lännestä Urheilukadulle vasemmalle kääntyvä autoliikenne aiheuttaisi merkittävää viiveettä risteystä lähestyville raitiovaunuille, jos autot jäävät keskelle risteystä (kiskoja päälle) odottamaan sopivaa aikaväliä vastaan tulevien autokaistojen ylittämiseen. Kääntyvät autoilijat ovat väistämismuuttajia raitiovaunuja kohtaan, mutta silti tilanne on vastaavista paikoista saatujen kokemusten perusteella hyvin todennäköinen. Vasemmalle kääntyvää autoliikennettä tulee lännen suunnasta usein, joten yksittäiselle raitiovaunulle kiskoilla seisovasta autosta aiheutuvan viiveen todennäköisyys on suuri. Raitiovaunujen liikennöintikustannusten kannalta pienetkin aikasäästöt ovat tärkeitä. Säästöillä on merkitystä myös linjan vuorovälille, koska matka-ajan hidastuessa pystytään samalla kalustomäärällä tarjoamaan entistä harvempaa vuoroväliä.

Suunnitelma pidentää Urheilukadun pohjoisosaa ja Lääkärinkadulle pyrkivien ajomatkaa Reijolankadun länsisuunnasta saavuttaessa n. 350m. Urheilukadulta pysäköintipaikkaa etsiville alueen asukkaille ja urheilutapahtumiin saapuville kiertoreitti Urheilulehdon ympäri ei ole kuitenkaan kohtuuttoman pitkä. Reijolankadun itäsuunnasta Urheilukadulle vasemmalle kääntyminen ei ole sallittua nykyisinkään.

Tonttiliittymien kohdille ei ole yleensä järjestetty raitiovaunukaistojen ylityspaikkoja. Suunnitelmassa raitiovaunut kulkevat Reijolankatua itään omalla reunakivin erotellulla kaistallaan. Reunakivikorotukset eivät mahdollista autojen kääntymistä idän suunnasta kiskoja yli kadun eteläreunan tonttiliittymiin. Kiskoja yli kääntyvä autoliikenne aiheuttaisi merkittävää haittaa risteystä lähestyville raitiovaunuille. Suunnitelma ei estä pelastusajoneuvojen ajamista Reijolankadun tonttiliittymiin idästä saavuttaessa.

Ajoradan tasossa kulkevat pyöräkaistat parantavat myös jalankulun turvallisuutta, koska jalkakäytävä on reunakivellä erotettu pyöräilystä eivätkä pyöräilijät vahingossa eksy jalkakäytävän puolelle. Nykyisin Reijolankadun eteläreunan jalkakäytävä on

t:\erillishankkeet\liikennemappi\kslk -tekstit\kslk -tekstit - valmiit\urheilulehto\vuorovaikutusraportti\_urheilulehdon ympäristön katujen liikennesuunnitelma.doc

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



9.6.2015

välillä Mannerheimintie - Urheilukatu n. 1,7m leveä ja pyörätie n. 1,8m leveä. Pohjoisreunalla on tällä välillä yhdistetty jalkakäytävä ja pyörätie, jonka leveys on 4,0 m. Suunnitelmassa tälle osuudelle on esitetty kadun molemmin puolin pyöräkaistat, joiden leveys on 1,25m ja jalkakäytävät joiden leveys on 2,65m. Jalankululle on siis eteläreunalle esitetty lähes metri lisää tilaa. Myös pohjoisreunan jalankulun järjestelyt paranevat pyöräilyn ja jalankulun erottelulla.

Reijolankadun bussipysäkkien poisto liittyy tulevan runkobussilinjan 500:n reittiin Reijolankatua pitkin. Runkobussilinjan aloittaessa linja 58 lopetetaan ja Reijolankadun pysäkeille ei ole tarvetta, koska runkobussilinjan pysäkkiväli on harvempi. Tämän hetkisten suunnitelmien mukaan lähimmät runkobussilinjan pysäkit ovat Tukholmankadulla Mannerheimintien risteyksessä ja Nordenskiöldinkadulla Auroran sairaalan kohdalla.

### **McDonald's Oy, Neste Markkinointi Oy, BC Real Estate Oy ja Töölön McDonald's yrittäjä**

BC Real Estate Oy hallinnoi pitkäaikaisella maanvuokrasopimuksella huolto-/jakeluasemakäyttöön kaavoitettua tonttia osoitteessa Reijolankatu 3.

BC Real Estate sitoutui vuokraamaan tontin pitkäaikaisella 2034 päättyvällä maanvuokrasopimukselle syksyllä 2014. Tontilla oleva rakennus on suojeltu. Maanvuokrasopimuksen pidennyksen edellytyksenä oli rakennuksen merkittävä peruskorjausinvestointi. BC Real Estate ja McDonald's peruskorjasivat kohteen loppuvuodesta 2014. Tontilla harjoitettavan liiketoiminnan edellytyksinä on ollut sen helppo saavutettavuus autoilla.

Neste Markkinointi Oy ja McDonald's Oy harjoittavat tontilla liiketoimintaa (polttonesteidenjakelu ja pikaruokailu). Toimijoiden mielestä liikennesuunnitelmassa esitetyt muutokset; poistetaan mahdollisuus kääntyä Reijolankadulta lännen suunnasta Urheilukadulle ja poistetaan mahdollisuus kääntyä tontilta Reijolankadun itään päin meneville kaistoille; heikentävät merkittävästi kiinteistöllä harjoitettavan liiketoiminnan mahdollisuuksia ja kannattavuutta. Kannattavuuden heikentyminen syö myös mahdollisuuden kehittää liiketoimintaa tulevaisuudessa. Töölön McDonald's ravintolan lisenssin haltija on sitoutunut 19 vuodeksi kohteeseen olettaen, että kohdetta voidaan kehittää ja tulosta parantaa. Toimijat katsovat, että saavutettavuus asiakkaille heikkenee merkittävästi ja että kohteen huolto- ja logistiikkaliikenne vaikeutuu selkeästi. Toimijat ehdottavat, että suunnitelmaluonnoksen mukaisia kääntymisrajoituksia Reijolankadulla ei toteuteta.

*Vastine:*

Toimijoiden kanssa järjestettiin kirjallisessa mielipiteessä toivottu tapaaminen, josta laadittiin kokousmuistio, *liite 4*.





9.6.2015

Suunnitelma heikentää tontin saavutettavuutta lännen ja pohjoisen suunnasta saavuttaessa. Mahdollisuus tontille ajamiseen kuitenkin säilyy myös näistä suunnista. Kiertoreitti Urheilulehdon ympäri Nordenskiöldinkadun ja Urheilukadun kautta pidentää matkaa noin 350m. Lisäksi reitille tulee kolme ylimääräistä liikennevaloristeyttä.

### HUS-kuntayhtymä

HUS-kuntayhtymä muistuttaa lausunnossaan, että Laakson sairaala-alueella on runsaasti sairaalatoimintoja ja että kaikki liikenne Tukholmankadun suunnasta ja Mannerheimintien pohjoissuunnasta kulkee alueelle Reijolankadun kautta kääntyen vasemmalle Urheilukadulle ja sieltä Lääkärikadulle. Myös Meilahden sairaala-alueen ja Laakson sairaala-alueen välillä on päivittäin runsaasti liikennettä (mm. potilaskuljetuksia), joka vaikeutuisi merkittävästi liikennesuunnitelman mukaisten liikennejärjestelyjen myötä. HUS-kuntayhtymä vaatii, että Laakson sairaalan liikenneyhteyksiä ei huononnetta ja että Reijolankadun liikennesuunnittelun yhteydessä suunnitellaan myös Lääkärikadun ja Laakson sairaalan liikenneyhteydet siten, että sairaalan saavutettavuus säilyy vähintään nykyisellä tasolla (myös Tukholmankadun ja Mannerheimintien pohjoissuunnasta saavuttaessa). HUS-kuntayhtymä vaatii myös, että Reijolankadun liikennejärjestelyihin ei ryhdytä ennen kuin Laakson sairaalan saavutettavuuden turvaavat liikennejärjestelyt on tehty.

#### *Vastine:*

Mannerheimintieltä Reijolankadulle vasemmalle käännetään kahdelta kaistalta, jotka ruuhka-aikoina ovat molemmat tarpeen Mannerheimintien liikenteen toimivuudelle. Myös Reijolankadulla olisi siis oltava kaksi suoraan menevää kaistaa, jotta liikenne ei jonoutuisi Mannerheimintielle. Urheilukadun risteyksessä vasemmalle kääntyvä ajoneuvo estäisi vasemmalla kaistalla suoraan ajavien etenemisen. Reijolankadulla ei ole tilaa järjestää erillistä vasemmalle kääntyvien kaistaa Urheilukadun risteykseen. Ongelmatilanne syntyy ruuhka-aikoina, jolloin Reijolankadulla on paljon autoliikennettä eikä yksi suoraan menevä kaista itään päin riitä. Siton vuonna 2007 laatiman toimivuustarkastelun perusteella iltaruuhkassa Reijolankadun ja Urheilukadun liittymä kuormittuu ja odotusajat pitenevät. Iltaruuhkassa liittymän kokonaiskapasiteetti ylittyy, mikä johtaa säännöllisiin ruuhkiin Reijolankadulla. Vuoden 2007 tarkastelussa liittymässä ei esiintynyt toimivuusongelmia aamu- ja iltaruuhkien ulkopuolella. Mikäli Urheilukadulle kääntyminen kielletäisiin vain ruuhka-aikana, olisi kiellon vaikuttavuus huono, eikä tehotonta järjestelyä kannata toteuttaa. Arvio perustuu kokemukseen tällaisista järjestelyistä.

Suunniteltaessa uusia HSL:n linjastosuunnitelman mukaisia raitioiteitä on otettava huomioon raitiovaunuliikenteen sujuvuus, toimintavarmuus ja turvallisuus. Reijolankadulta lännestä Urheilukadulle vasemmalle kääntyvä autoliikenne aiheuttaisi mer-

t:\erillishankkeet\liikennemappi\kslk -tekstit\kslk -tekstit - valmiit\urheilulehto\vuorovaikutusraportti\_urheilulehdon ympäristön katujen liikennesuunnitelma.doc

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



9.6.2015

kittävää viiveettä risteystä lähestyville raitiovaunuille, jos autot jäävät keskelle risteystä (kiskojen päälle) odottamaan sopivaa aikaväliä vastaan tulevien autokaistojen ylittämiseen. Kääntyvät autoilijat ovat väistämisvelvollisia raitiovaunuja kohtaan, mutta silti tilanne on vastaavista paikoista saatujen kokemusten perusteella hyvin todennäköinen. Vasemmalle kääntyvää autoliikennettä tulee lännen suunnasta usein, joten yksittäiselle raitiovaunulle kiskoilla seisovasta autosta aiheutuvan viiveen todennäköisyys on suuri. Raitiovaunujen liikennöintikustannusten kannalta pienetkin aikasäästöt ovat tärkeitä. Säästöillä on merkitystä myös linjan vuorovälille, koska matka-ajan hidastuessa pystytään samalla kalustomäärällä tarjoamaan entistä harvempaa vuoroväliä.

Suunnitelma heikentää Laakson sairaala-alueen saavutettavuutta lännen ja pohjoisen suunnasta saavuttaessa. Mahdollisuus sairaala-alueelle ajamiseen kuitenkin säilyy myös näistä suunnista. Kiertoreitti Urheilulehdon ympäri Nordenskiöldinkadun ja Urheilukadun kautta pidentää matkaa n. 350m. Lisäksi reitille tulee kolme ylimääräistä liikennevaloristeystä.

### **Helsingin seudun liikenne -kuntayhtymä (HSL)**

HSL toteaa lausunnossaan, että suunnittelussa olisi tärkeää ottaa huomioon joukkoliikenteen sujuvuuden parantamismahdollisuutena bussien ja raitiovaunujen yhteiset joukkoliikennekaistat. Tällaisten kaistojen leveyden tulisi olla 3,5 m tai vähintään 3,25 m. Suunnitelmassa Reijolankadulle esitetyn raitiovaunukaistan leveyden tulisi olla vähintään 3,2 m. Nordenskiöldinkadulla Urheilukadun ja Reijolankadun välisellä osuudella raitiovaunukaistojen yhteinen leveys on suunnitelmassa 6,15 m, tämän tulisi olla vähintään 6,4 m. Lisäksi HSL toteaa, että kääntymisen kieltäminen Reijolankadulta vasemmalle Urheilukadulle on hyvä ratkaisu.

#### *Vastine:*

Suunnitelmaa on muutettu siten, että raitiovaunukaistaa on levennetty 3,2 metriin Reijolankadulla. 20 cm:n lisätila on otettu kadun länsipäässä jalankäytävistä ja itäpäässä autokaistoista ja pyörätiestä. Myös Nordenskiöldinkadun raitiovaunukaistoja on levennetty yhteensä 6,4 metriin. Lisätila on otettu idän suuntaan kulkevista autokaistoista. Bussien ja raitiovaunujen yhteiskaistaa ei suunnitelmassa ole, koska bussien siirtymisen järjestäminen jouhevasti raitiovaunukaistoille ja sieltä takaisin autoliikenteen kaistoille ei ole mahdollista niin, ettei koko risteysjärjestelmän liikenteen välityskyky laske merkittävästi. Jos busseille ei näissä siirtymissä pystytä järjestämään etuisuuksia, jää raitiovaunukaistan käytöstä saatava hyöty busseilla pieneksi. Kadun poikkileikkauksessa ei myöskään ole enää mahdollisuutta leventää raitiovaunukaistaa bussien tarvitsemää 0,3 metriä.