



17.11.2015

Hämeentien liikennesuunnitelma

Hankenro 0926_13
HEL 2014-002244

Hämeentien liikennesuunnitelman vuorovaikuttamisprosessi

Hämeentien liikennesuunnitelman laadintaan on sisällytynyt vuorovaikutusta kahdessa osassa: heti suunnittelun alkuvaiheessa sekä loppuvaiheessa ennen suunnitelman viimeistelemistä. Kummassakin vaiheessa on järjestetty yleisötilaisuus sekä asetettu suunnittelumateriaalia kommentoitavaksi verkkoon.

Saatekeskustelu Hämeentien suunnittelun lähtökohdista 25.11.–31.12.2014

Kaupunkisuunnitteluvirastossa laadittiin keskustelun pohjaksi kolme yleispiirteistä ratkaisumallia Hämeentien liikennejärjestelyiksi. Nähtävilläolosta, asukastilaisuudesta sekä kommentointimahdollisuuksista tiedotettiin mediatiedotteella. Lisäksi tilaisuudesta ja suunnitelmista tiedotettiin myös Helsinki suunnittelee -Facebook sivuilla, Twitterissä ja kaupunkisuunnitteluviraston verkkosivuilla. Alueen asukasyhdistyksille sekä eri kulkumuotoja edustaville eturyhmille (Autoliitto, Helsingin polkupyöräilijät, Taksiliitto ja linja-auton kuljettajat) sekä Hakaniemen hallikauppiaille ja paikalliselle yrittäjäyhdistykselle lähetettiin ennakkotietoa asiasta sähköpostitse sekä pyydettiin heiltä puheenvuoroja asukastilaisuuteen.

Kaupunkisuunnitteluviraston Info- ja näyttelytila Laiturilla järjestettiin 26.11.2014 Hämeentien suunnittelun saatekeskustelu – keskustelutilaisuus, johon osallistui arviolta noin 100 henkeä. Myös rakennusviraston katu- ja puisto-osaston edustajat osallistuivat tilaisuuteen. Hämeentien suunnitelmien lisäksi tilaisuudessa kerättiin asukkaiden ajatuksia myös Hakaniementorin kehittämisestä.

Suunnitelmavaihtoehtoihin oli mahdollista tutustua ja kommentoida myös verkossa, Kerrokantasi -palvelussa joka oli avoinna 25.11. - 31.12.2014. Kannanottoja keskustelupalstalle tuli yhteensä 164. Keskustelu on edelleen luettavissa osoitteessa <https://kerrokantasi.hel.fi/hameentie>

Liikennesuunnitelmaluonnos nähtävillä 28.9.–11.10.2015

Liikennesuunnitelmaluonnoksen valmistuttua sen nähtävilläolosta tiedotettiin mediatiedotteella, sähköpostiviestillä asukasjärjestöille ja eri kulkumuotoja edustaville eturyhmille sekä noin 150 Hämeentien varren yrityksiin ja kerrostalojen rappukäytäviin jaetulla tiedotteella. Lisäksi tilaisuudesta ja suunnitelmista tiedotettiin myös Helsinki



17.11.2015

suunnittelee -Facebook- ja Twitter -sivuilla ja kaupunkisuunnitteluviraston verkkosivuilla.

Kaupunkisuunnitteluviraston Info- ja näyttelytila Laiturilla järjestettiin 6.10.2015 asukastilaisuus jossa suunnitelman laatijat olivat tavattavissa ja suunnitteluaineisto nähtävillä. Tilaisuuteen osallistui arviolta noin 50 henkeä.

Suunnitelmaluonnokseen oli mahdollista tutustua ja kommentoida myös verkossa, Kerrokantasi -palvelussa joka oli avoinna 28.9. - 11.10.2015. Kannanottoja keskustelupalstalle tuli yhteensä 860. Keskustelu on edelleen luettavissa osoitteessa <https://kerrokantasi.hel.fi/hameentiesuunnitelma>

Verkkokommenttien lisäksi kaupunkisuunnitteluviraston liikennesuunnitteluosastolle lähetettiin liikennesuunnitelmaluonnoksen nähtävilläolon aikana kuusi kirjettä.



17.11.2015

Saatekeskustelussa esiin nousseita seikkoja, jotka nähtiin tärkeäksi huomioida jatkosuunnittelussa:

- Yritysten huoltoliikenteen järjestäminen turvallisesti ja toimivasti
- Mahdollisimman tarkka tieto nykyisistä liikennemääristä, ennusteet tulevista ja liikenteen suuntautuminen katuverkkoon jos muutoksia tehdään. Ruuhkautuuko Sörnäisten rantatie ja mitä käy Kallion pikkukaduille?
- Useissa kommentteissa ehdotettiin bussien ja ratikoiden laittamista samoille kaistoille ja samoille pysäkeille.
- Hämeentielle kaivattiin mahdollisimman paljon puuistutuksia tuomaan viihtyisyyttä, estämään tuulta ja ilmavirtoja, sitomaan pölyä ja vähentämään liikenteen melua. Nykyisiä harvoja puita ei saisi missään nimessä poistaa
- Liikennejärjestelyt suunnittelualueen molemmissa päissä herättivät kysymyksiä; miten pyörätiet jatkuisivat Hakaniemen torilla ja kurvissa sekä Mäkelänkadulla
- Mahdollistavatko suunnitelmat liikennevalojen vähentämisen tai poistamisen ja saadaanko näin ratikkaliikennettä nopeutettua ja jos, niin kuinka paljon?
- Jalankulkuolosuhteita tulisi myös parantaa ja kehittää, esimerkiksi liikennevaloja vähentämällä.
- Liikenneturvallisuutta tulisi parantaa. Miten eri vaihtoehdot eroavat liikenneturvallisuuden kannalta?
- Bussiliikenne aiheuttaa paljon melua ja saasteita sekä heikentää viihtyvyyttä merkittävästi. Voidaanko bussiliikennettä vähentää ohjaamalla linjoja muille reiteille tai päättämällä joitakin linjoja ennen Hämeentietä ratikkapysäkkien tai metroasemien läheisyyteen?
- Jatkosuunnittelussa tulee huomioida myös pyörällä kääntymisen mahdollisuudet Hämeentieltä.
- Jos autojen läpiajoliikenne estetään Hämeentiellä, niin paljonko se vaikuttaa liikenteen meluun ja tätä kautta katuympäristön ja asumisen viihtyisyyteen?



17.11.2015

Liikennesuunnitelmaluonnoksen nähtävilläolon verkkokeskustelussa ja keskustelutilaisuudessa esitetyt mielipiteet ja vastineet

Verkkokeskustelussa ja keskustelutilaisuudessa kommentoitiin suunnitelmamateriaalia monesta näkökulmasta. Suunnitelma sai hyvin paljon kannatusta ja sitä pidettiin onnistuneena kokonaisuutena. Useissa myönteisissä kommentteissa suunnitelma nähtiin pyörätiehanketta laajempaan asiaan, jonka nähtiin tuovan parannuksia moneen nykytilassa parannusta kaipaavaan asiaan. Myönteisen palautteen osuus kaikista vastauksista oli noin puolet. Toinen puolikas palautteista jakautui melko tasan kielteisiin mielipiteisiin ja neutraaleihin vastauksiin, joissa esitettiin kysymyksiä tai parannusehdotuksia.

Monen vastaajan mielestä tärkeää oli autoliikenteen haittojen vähentäminen Hämeentiellä ja sen ansiosta parantava kadun viihtyisyys. Viihtyisyyttä parantavana tekijänä nähtiin myös bussiliikenteen siirtyminen kauemmas jalankulkijoista ja liikenneturvallisuuden parantuminen. Jalankulkijoiden ja pyöräilijöiden olosuhteiden parantamista kannatettiin laajasti samoin kuin joukkoliikenteen nopeuttamista. Moni kommentoija piti liikennesuunnitelman ratkaisuja merkinä "uudenlaisesta liikennesuunnittelusta", johon oltiin hyvin tyytyväisiä.

Suunnitelmalle myönteisissä kommentteissa esitettiin hyvin vähän parannusehdotuksia, jatkoselvitystarpeita tai muita kysymyksiä. Muutamassa kommentissa pohdittiin pyöriteiden jatkuvuutta suunnittelualueen päissä. Käenkujan pysäkin poistoa vastustettiin osassa muuten myönteisesti suunnitelmaan suhtautuvia kommentteja.

Liikennesuunnitelmaluonnos keräsi myös paljon kommentteja, joissa vastustettiin suunnitelmaratkaisuja tai joissa suhtauduttiin suunnitelmaan neutraalisti, mutta kaivattiin lisää tietoa. Suunnitelmaa vastustavissa mielipiteissä kommentoitiin erityisen paljon pyöräilyä koskevia asioita. Sävyllään kielteisissä tai neutraaleissa mielipiteissä esitetyt kysymykset, huomiot ja väitteet on tiivistetty tähän aiheittain ja niihin on laadittu vastineet.

Autoliikenteen siirtymien vaikutukset

Kritiikkiä, parannusehdotuksia ja kysymyksiä:

Läpiajavan autoliikenteen estäminen Hämeentiellä siirtää autoja muuhun katuverkkoon. Autoliikenteen epäillään ruuhkautuvan Hakaniemessä ja Kurvissa. Myös Sturenkatu, Viides linja ja Karhupuiston alue ruuhkautuu. Autoliikenteen uskotaan siirtyvän Kallion pienille kaduille ja Liisankadun liikenteen lisääntyvän.

Autoliikenteen ennakoitujen siirtymien uskotaan aiheuttavan myös saasteiden siirtymisen näille kaduille ja liikenneturvallisuuden heikentymisen esimerkiksi Kallion katuverkossa. Saasteiden määrän uskotaan kasvavan myös pidentyneiden ajomat-



17.11.2015

kojen vuoksi. Kalliossa on kouluja ja Kallion alueelle on muuttanut paljon lapsiperheitä, joiden turvallisuuden vaarantumisesta huolehditaan kommentoissa. Suunnitelman uskotaan siirtävän Hämeentien ongelmia Hakaniemenkadulle.

Autoilijoiden kerrotaan käyttävän Hämeentietä, koska se onärkevin reitti. Hämeentien sulkemisen läpiajolta uskotaan johtavan autoilijat huonommalle reitille. Läpiajon estämisen ennustetaan aiheuttavan tarpeen rakentaa lisäkaistat Sörnäisten rantatielle ja Hermannin rantatielle, tarpeen risteysjärjestelyiden uusimiselle Hämeentien, Junatien ja Sörnäisten rantatien risteyksessä sekä tarpeen parantaa Sörnäisten rantatien liittymistä Hakaniemen katuverkkoon sekä tarpeen parantaa Hermannin rantatien liittymistä Hämeentielle Arabian suuntaan. Kallion katuverkkoon siirtyvien autojen aiheuttamia haittoja on hillittävä puomeilla ja töyssyillä.

Helsingin uusien asuinalueiden rakentamisen Kalasatamaan ja Kruunuvuorenraantaan uskotaan ruuhkauttavan itäisen kantakaupungin liikenteen. Kommentoissa kysytään, miten suunnitelmassa on huomioitu matkustajaliikenteen satamat keskustassa ja vaikuttaako suunnitelma ambulanssien Meilahden saavutettavuuteen.

Autoliikenteen kapasiteetin pienentämisen ennustetaan ohjaavan ostovoimaa pois keskustasta ja läpiajon estämisen vievän asiakkaita Hämeentien yrittäjiltä.

Vastine:

Hämeentien läpiajoliikenteen estämisen vaikutuksia autoliikenteen suuntautumiseen ja katuverkon kapasiteetin riittävyyteen on tutkittu Dynameq-mallinnusohjelmalla. Mallinnettu verkko ulottui idässä Kulosaaren siltaan, etelässä Liisankadun eteläpuolelle, lännessä päärataan ja pohjoisessa Koskelantien pohjoispuolelle. Saatujen tulosten perusteella Kallion kokonaan ohittava autoliikenne siirtyy suurimmaksi osaksi Sörnäisten rantatielle, jonka liikennemäärä lisääntyy selvästi. Liikennemäärät kasvavat myös Kallion sisäisillä kokoojakaduilla. Mallinnuksen perusteella voidaan todeta Kallion kokoojakatujen lisäliikenteen muodostuvan Kalliosta lähtevistä tai Kallioon päättyvistä matkoista, jotka aiemmin ovat lähestyneet pitkin Hämeentietä. Mallinnetun verkon alueella kuormitus lisääntyi reiteillä, joilla on jo nykyään ajoittain kapasiteettipulaa, mutta pääkatuverkon kapasiteetin riittävyys ei huonontunut merkittävästi nykytilanteeseen verrattuna. Autoliikenteen kokonaismatka-ajan lisäys ruuhkatunnin aikana oli noin 5 %, joka on keskimäärin noin 0,5 minuuttia ajoneuvoa kohden. Matka-ajan lisäys ei kohdistu tasaisesti kaikkiin alueella liikennöiviin autoihin, mutta luku kuvaa keskimääräistä suuruusluokkaa yksilötasolla.

Autoliikenteen siirtyessä siirtyvät myös haitat. Haittojen vaikutus ihmisiin ei kuitenkaan ole suoraan verrannollinen liikennesuoritteeseen. Suoritteeseen lisäksi vaikutusta on myös kokonaisliikennemäärällä ja kaupunkirakenteen ominaisuuksilla. Hämeentielle kadun kuilumainen rakenne yhdistettynä liikennemäärään tekee siitä nykytilanteessa epäterveellisen ympäristön ihmisille. Kallion tonttikatujen liikennemäärä ei kasva niin suureksi, että päästöarvot ylittyisivät kaduilla. Sörnäisten rantatiellä

y:\virasto\los\liikennemappi\kslk -tekstit\kslk -tekstit - valmiit\hämeentie\05_vuorovaikutusraportti hämeentien 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



17.11.2015

asutus on kauempana ajoradasta kuin Hämeentiellä ja katu on rakenteeltaan avonaisempi ja siten paremmin tuulettuva, mistä syistä vaikutukset ihmisten terveyteen eivät ole yhtä suuret kuin Hämeentiellä.

Liikenneturvallisuuteen liittyviä vaikutuksia on tarkasteltu kokonaissuoritteen sijaan konfliktitilannetarkasteluna. Kokonaisuutena alueen liikenneturvallisuus paranee, kun Hämeentieltä poistuu erilaisia mahdollisia konfliktitilanteita. Liikenteen siirtymät kasvattavat kokonaisliikennemääriä jonkin verran muulla katuverkolla, mutta uusia konfliktitilanteita niillä ei synny.

Hämeentietä autolla läpiajavien matkat pidentyvät nykyiseen verrattuna jonkin verran. Läpiajo siirtyy Hämeentieltä, joka on katuluokituksestaan kokoojakatu, lähinnä Sörnäisten rantatielle, joka on pääkatu. Katuhierarkian periaatteiden mukaan läpiajava liikenne siirtyy sille tarkoitettulle kadulle. Liikenteen siirtymien ei ennusteta ruuhkauttavan pääkatuverkkoa itäisen kantakaupungin alueella. Kallion tonttikatuverkko ei myöskään näytä mallinnuksen perusteella houkuttelevalta läpiajoliikenteen reittinä. Näin Hämeentien muutosten ei ennakoida johtavan muutoksiin muulla katuverkolla.

Katajanokan terminaaliin ja Olympiaterminaaliin saapuvat laivat ruuhkauttavat hetkellisesti terminaaleihin johtavat kadut. Pohjoisrannan ja Sörnäisten rantatien kapasiteetti on niin paljon terminaaleista lähteviä katuja suurempi, että ne eivät enää ruuhkaudu laivojen liikenteestä. Laivojen saapumisajat eivät myöskään mene päällekkäin ruuhka-aiheiden kanssa. Meilahden sairaala-alueen saavutettavuuteen Hämeentien muutoksilla ei nähdä olevan vaikutusta. Kallion ohittava autoliikenne on jo nykytilanteessa pyritty viitoituksella ohjaamaan pois Hämeentieltä, jota ei ole tarkoitettu läpiajoliikenteelle Sturenkadun ja Hakaniemen torin välillä. Kalasataman ja Kruunuvuorenrannan tuottaman autoliikenteen kapasiteettitarpeita ei tulisi ratkaista käyttämällä Hämeentietä.

Poistamalla läpiajo Hämeentieltä keskustan saavutettavuus autolla heikentyy jonkin verran. Samalla saavutettavuus pyörällä, bussilla ja raitiovaunulla paranee nykyisestä. Hämeentien varren yrittäjien saavutettavuus autolla ei heikenny merkittävästi nykyiseen verrattuna, koska asiointipysäköinnille ei ole nykyäänkään varattu paikkoja kadulla kahta kortteliväliä lukuun ottamatta. Liikenteen aiheuttamien haittojen vähentyminen ja viihtyisyyden parantuminen saattavat vaikuttaa myös positiivisesti kadun varren liike-elämään.

Pyöräilijöiden vaihtoehtoiset ratkaisut ja Hämeentien pyörätien tarpeellisuus

Kritiikkiä, parannusehdotuksia ja kysymyksiä:

Hämeentien sijaan ehdotetaan, että pyöräilijät voivat käyttää Sörnäisten rantatien pyöräteitä. Pyöräily-yhteydet voidaan kommenttien mukaan vaihtoehtoisesti johtaa pitkin Kallion pikkukatuja.



17.11.2015

Hämeentien pyörätietä ei nähdä tarpeelliseksi, koska kadulla ei ole paljon pyöräilijöitä. Kommenteissa kysytään, mikä on autojen ja pyöräilijöiden lukumäärä Hämeentiellä nyt. Pyörätien rakentaminen autoilun kustannuksella koetaan epäoikeudenmukaiseksi, koska autoja on enemmän kuin pyöriä. Pyöräteitä ei pidetä tarpeellisenä myöskään siitä syystä, että Hämeentiellä ei ole juurikaan autoliikennettä.

Pyörätietä ei koeta tarpeelliseksi myöskään siksi, että helsinkiläinen pyöräilykulttuuri ei ole tarpeeksi kehittynyttä tällaiselle muutokselle, vaan jalankulkijat ja pyöräilijät törmäilevät toistensa tiellä. Pyöräilyn lisääntyessä myös pyörien tulee jatkossa ajaa jonossa. Kommenteissa kysytään, paljonko onnettomuuksia tapahtuu Hämeentiellä verrattuna muihin väyliin.

Vastine:

Pyöräliikenteelle on olemassa järjestelyt sekä Sörnäisten rantatiellä että Kallion tonttikaduilla. Sörnäisten rantatiellä on kaksisuuntaiset pyörätiet kummallakin puolella katua. Kallion tonttikaduilla autoliikennemäärät ja nopeusrajoitus ovat riittävän matalat, jotta pyöräliikenne voi kulkea sekaliikenteessä. Kumpikin Hämeentielle vaihtoehtoinen reitti pidentää Kallion läpiajavan pyöräliikenteen matkaa. Suorimmilla Kallion tonttikatuja pitkin kulkevilla reiteillä pyöräilijät lisäksi kulkevat osan matkasta samalla kaistalla raitiovaunujen kanssa ja reitin korkeuserot ovat Hämeentien reittiä suuremmat. Kumpikaan vaihtoehtoista reiteistä ei palvele hyvin Hämeentien varrelle suuntautuvilla pyörämatkoilla.

Hämeentien pyöräilijämäärät on laskettu vuonna 2011. Tuolloin vuorokausiliikennemäärä oli noin 600. Pyöräliikenteen nykyistä määrää ei ole kuitenkaan perusteltua käyttää mittarina pyöräteiden rakentamisen tarpeellisuutta arvioitaessa. Nykyliikennemäärän laskennalla saadaan selville kuinka moni kokee Hämeentien houkuttelevana reittinä nykyjärjestelyillä, jotka ovat pyöräliikenteen kannalta heikot. Liikennemäärien kehityksen ja etenkin pyöräliikenteen ennustaminen on vaikeaa. Tulvaisuudessa pyörällä tehtävien matkojen kokonaismäärään vaikuttavat maankäytön lisääntymisen ja uusien väylien rakentamisen lisäksi hyvin paljon asenteiden muutoksesta johtuvat kulkutapamuutokset. Pyöräilijämäärät ja pyöräilyn kulkumuu- to-osuus ovat parhaillaan voimakkaassa nousussa, vaikka uusien pyöräteiden toteutus on vasta alkamassa. Pyöräliikenteen katukohtaisista liikennemääristä laaditun ennusteen mukaan Hämeentien pyöräliikenteen määrä kymmenkertaistuu nykytilaan verrattuna tilanteessa, jossa pyöräliikenteelle toteutetaan järjestelyt Hämeentielle.

Hämeentiellä pyöräilijän paikka on bussikaistalla, jossa ruuhkatunnin aikana kulkee yli 130 bussia. Tämä järjestely on liikenneturvallisuuden ja sekä bussien että pyöräilijöiden sujuvuuden kannalta heikko. Myös henkilöautoliikenteen määrä Hämeentiellä on niin suuri, että pyöräliikenteelle tulee tehdä omat järjestelyt, eli pyörätiet tai -kaistat.



17.11.2015

Liikennejärjestelyjen selkeys ja toimivuus ohjaavat pyöräilijöiden ja jalankulkijoiden liikennekäyttäytymistä. Mitä selkeämmät ja toimivammat järjestelyt pyöräliikenteelle rakennetaan, sitä paremmin pyöräilijät käyttäytyvät liikenteessä. Hämeentiellä onnettomuusmäärät ovat kantakaupungin vilkkaasti liikennöityjen katujen tasoa, mutta tarkkaa vertailuasetelmaa on vaikea muodostaa eri katujen erilaisten liikenteellisten ja maankäytöllisten ominaisuuksien vuoksi.

Vaihtoehtoinen tilanjako Hämeentiellä

Kritiikkiä, parannusehdotuksia ja kysymyksiä:

Monissa kommentteissa ehdotettiin vaihtoehtoisia ratkaisuja järjestää pyöräteille tarvittava tila Hämeentiellä.

Laittamalla bussit ja ratikat samalle kaistalle saadaan pyöräteille tila ilman, että henkilöautojen läpiajoa tarvitsee poistaa. Vaihtoehtoisesti bussit ja ratikat voisivat kulkea yhteisellä kaistalla edes toiseen suuntaan. Bussilinjojen määrää voisi myös vähentää muuttamalla niitä ratikoiksi ja siirtämällä osan busseista Sörnäisten rantatielle. Bussilinjoja pitäisi päättää kauempana keskustasta sijaitseviin terminaaleihin. Bussiterminaali voisi sijaita Sörnäisissä.

Väinö Tannerin kentän kohdalla katualuetta voisi leventää ottamalla tilaa kentästä. Pyörätie voitaisiin maalata punaisena nykyisille jalkakäytävälle. Jalkakäytävät ovat tarpeettoman leveät etenkin kadun länsilaidalla. Jalkakäytäviä voidaan hieman leventää ja tehdä levennetyille jalkakäytävälle pyörätiet. Autokaistoja voidaan hieman kaventaa ja tehdä kapeat pyöräkaistat. Pyörätiet voisivat olla osan vuodesta autoliikenteen käytössä, koska pyöräilijämäärät ovat vähäiset talvella.

Vastine:

Bussit ja raitiovaunut voivat jakaa yhteisen kaistan, jos kaistan leveys on riittävä ja kaistalla kulkevien bussien ja raitiovaunujen määrä tarpeeksi pieni. Raitiovaunun pitkistä jarrutus- ja kiihdytysmatkoista sekä bussien ja raitiovaunujen erilaisesta pysäkkikäyttäytymisestä johtuen ne häiritsevät toistensa kulkua, jos vuoromäärä on liian suuri. Hämeentiellä bussien määrä on niin suuri, että ne haittaavat jo keskenään toistensa kulkua. Siirtämällä bussit raitiovaunukaistalle Hämeentien joukkoliikenteen nopeus ja houkuttelevuus romahtaisi ja liikennöintikustannukset kasvaisivat voimakkaasti. Hämeentien suuren bussimäärän pienentäminen on tavoiteltavaa pitkällä aikavälillä. Bussimäärän vähentäminen vaatii kuitenkin suuria investointeja raideliikenteeseen ja terminaaleihin, joiden toteutus ei ole realistista lähitulevaisuudessa. Liikennesuunnitelmassa on kuitenkin huomioitu se, että tulevaisuudessa autoliikenne voidaan palauttaa kadulle melko pienillä järjestelyillä, jos bussikaistoja ei enää tarvita. Bussien siirtäminen Sörnäisten rantatielle ei lisäisi henkilöautoliikenteen kaistakapasiteettia, koska Hämeentien kaistojen sijasta busseille tulisi osoittaa kaistat Sörnäisten rantatieltä. Reittimuutos lisäisi bussien matka-aikaa ja liikennöin-



17.11.2015

tikustannuksia. Toisaalta reittimuutos siirtäisi bussien aiheuttamia melu- ja päästöhaittoja kadulle, joka kestää niitä Hämeentietä paremmin.

Vaihtoehto B:n tarkastelussa on tutkittu, minkälaisia vaikutuksia aiheutuisi vaihtoehdosta, jossa pyöräkaistat sijoitetaan Hämeentielle poistamatta mitään nykyisistä kaistoista. Vaikutustarkastelun perusteella vaihtoehto ei ole kannattava, koska kaikkien nykyisten kulkumuotojen olosuhteet huonontuisivat ilman, että pyöräkaistojakaan voitaisiin rakentaa koko matkalle. Vaihtoehto B:n kustannukset olisivat myös samalla tasolla liikennesuunnitelmaehdotuksen kustannusten kanssa. Siten vaihtoehto B ei ole kaupungin strategiaohjelmassa olevan tasapainoisen talouden näkökulmasta perustelua, sillä yhtä kalliilla investoinnilla ei saada niitä hyötyjä mitä ehdotetulla liikennesuunnitelmalla tavoitetaan. Pyöräteiden käyttö autokaistoina ei ole mahdollista, koska autoliikenteen vaatimat liikennejärjestelyt poikkeavat pyöräteiden järjestelyistä. Vaihtoehtoiskäyttö ei olisi toimiva eikä turvallinen.

Bussien aiheuttamat haitat

Kritiikkiä, parannusehdotuksia ja kysymyksiä:

Hämeentien liikennemelun ja päästöjen suurimman lähteen uskotaan olevan bussit. Henkilöautoista ei väitetä tulevan typpidioksidipäästöjä, koska autoissa on katalysaattorit. Bussien uskotaan olevan suurin pyöräilijöiden liikenneturvallisuutta vaarantava asia. Bussien päätepysäkkiä ehdotetaan sijoitettavaksi Pasilaan. Asukasviihtyisyyden vuoksi raskasta liikennettä ehdotetaan ohjattavaksi pois Hämeentieltä Sörnäisten rantatielle.

Vastine:

On totta, että bussiliikenne on suurin liikennemelun ja -päästöjen lähde Hämeentiellä. Bussiliikenteen poistaminen tai merkittävä vähentäminen Hämeentieltä ei kuitenkaan ole realistista lähitulevaisuudessa, koska bussien tarjoaman joukkoliikennepalvelun korvaaminen muilla ratkaisuilla vaatii suuria investointeja raideliikenteeseen ja terminaaleihin. Hämeentiellä nykyään pyöräilevien suurin turvallisuusriski ovat bussit, koska pyörät ja bussit jakavat saman kaistan. Sekä henkilöautojen että bussien määrä Hämeentiellä on niin suuri, että pyöräliikenteelle on järjestettävä omat kaistat riippumatta siitä, mikä moottoriajoneuvoliikennemuoto kadulle jää.

Ratikkapysäkit ja metron sisäänkäynnit

Kritiikkiä, parannusehdotuksia ja kysymyksiä:

Käenkujan pysäkkien poistamisen uskotaan tekevän vanhusten itsenäisestä liikkumisesta mahdotonta. Käenkujan pysäkkien lähellä on paljon liikkeitä, työpaikkoja ja asukkaita. Käenkujan pysäkin poistamisen ja Haapaniemenpysäkin siirtämisen koetaan tekevän pysäkkivälistä liian pitkän. Nopeaa liikkumista varten Hakaniemen ja Kurvin välillä kulkee metro.



17.11.2015

Kurvin ratikkapysäkkien muutoksista luopumista toivotaan. Metroaseman sisäänkäyntien poistaminen koetaan heikennykseksi. Turvallisuuden kannalta pidetään tavoiteltavana, että vaihto metrosta bussiin ja bussista metroon voitaisiin tehdä ka-
tua ylittämättä.

Vastine:

Suunnitelmaluonnosta on palautteen pohjalta päivitetty Käenkujan raitiovaunu-
pysäkkien osalta siten, että pohjoisen suunnan pysäkki on säilytetty nykyisellä pai-
kallaan. Etelän suunnan pysäkki on poistettu. Sörnäisten ja Haapaniemenkadun
pysäkkien etäisyys on suunnitelman mukaan noin 650 metriä.

Kurvin raitiovaunupysäkkien muutoksilla mahdollistetaan etelän suunnan bus-
pysäkillä suurempi tila matkustajille. Etelän suunnan bussi- ja raitiovaunupysäkit
vaihtavat keskenään paikkaa, joten bussista metroon vaihtavien matkat lyhentyvät
ja raitiovaunusta metroon vaihtavien matkat pidentyvät. Etelän suunnan bussista
metroon vaihtaville matkustajille tulee yhden autokaistan ylitys, jota nykytilanteessa
ei ole. Toisaalta pysäkin järjestelyt selkeytyvät, kun pysäkin odotustila ja jalkakäyt-
vä erotellaan toisistaan. Pysäkkimuutoksella mahdollistetaan myös järjestely, jolla
estetään Hämeentien läpiajo henkilöautoilta etelän suuntaan. Metron kaksi sisään-
käyntiä poistetaan niiden jäädessä siirtyvien kiskojen ja pyörätien alle. Hämeentien
itäpuolella säilyy toinen portaikko ja sen myötä yhteys metroon kadun ali. Sen si-
jaan nykyinen suora yhteys metrosta pohjoisen suunnan raitiovaunupysäkillä muut-
tuu kadun yli kulkevaksi.

Hämeentien järjestelyt

Kritiikkiä, parannusehdotuksia ja kysymyksiä:

Kurvissa Hämeentietä suoraan etelään ajavan huomautetaan olevan suoraan aja-
va, mutta risteysjärjestelyiden mukaan Helsinginkadulle jatkavaa autoilijaa on väis-
tettävä. Tätä väistämisvelvollisuutta tulee kommentin mukaan selkeyttää.

Pyöriteiden epäillään olevan liian kapeita. Niiden tulisi olla autokaistan levyiset.
Kurvissa olevaa 1,5 m pyöräkaistaa epäillään liian kapeaksi tilanteessa, jossa pyö-
räilijälle tulee tarve ohittaa. Bussipysäkestä huomautetaan, että sen pitää olla riittä-
vän kaukana pyörätiestä etenkin Hakaniemen suuntaan, jotta pyöräilijä näkee bus-
sista poistuvat matkustajat ajoissa. Pyöriteitä kommentoidaan myös liian leveiksi.
Pyöräilyn erottamisen jalkakäytävästä tasoerolla uskotaan aiheuttavan vaaratilan-
teita pyöräilijöiden välisissä ohitustilanteissa.

Ratikkaradasta todetaan, että sen on hyvä olla nurmirataa. Raitiotietä ehdotetaan
kehitettäväksi kauemmas Pihlajamäkeen ja Viikkiin.

Kommenteissa ehdotetaan, että Hämeentielle tulisi jättää asiointipysäköintipaikkoja
Näkinkujan ja Haapaniemenkadun väliin sekä lisätä asukaspysäköintipaikkoja Hä-



17.11.2015

meentie 30 - 36 kohdalla sekä Toisen ja Neljännen linjan välissä. Lastauspaikkojen määrää pidetään liian vähäisenä.

Kommenteissa kysytään, mikä Hämeentien nopeusrajoitus tulee olemaan. Hämeentien läpiajoa ehdotetaan estettäväksi kaikilta polttomoottorikäyttöisiltä ajoneuvoilta ja kiellon valvontaa ehdotetaan tehtäväksi liikennevalvontakameroilla.

Monessa kommentissa ehdotettiin, että puita tulisi lisätä mahdollisimman paljon.

Vastine:

Kurvissa etelään suuntautuva pyöräliikenne ja Helsinginkadulle suuntautuva autoliikenne erotellaan toisistaan liikennevalo-ohjauksella. Pyöräteiden leveys on suunniteluohjeen mukainen leveys taso-erotellulle pyörätielle. Leveys mahdollistaa pyöräilijöiden ohittamisen sekä koneellisen talvikunnossapidon. Pyöräkaistan leveys Kurvissa ei mahdollista rinnakkain ajamista, mutta ohittaminen on mahdollista ajoradan puolelta. Bussipysäkit erotellaan kaiteella pyörätiestä niissä kohdin, jossa pysäkillä tulee näkemien kannalta haitallinen katos. Kaiteella ohjataan bussista poistuvat matkustajat näkemien kannalta turvalliseen pyörätien ylityskohtaan.

Raitiotien pintamateriaali määritetään katusuunnitelmavaiheessa. Radan tulee olla pinnaltaan sellainen, että se on ajettavissa hälytysajoneuvoilla. Säteittäisten raitioiteiden jatkamisia pidemmälle kantakaupungin ulkopuolelle on esitetty valmisteltavana olevassa yleiskaavaehdotuksessa. Raitioiteiden jatkamisia koskevia päätöksiä ei ole tehty, mutta Hämeentien liikennesuunnitelman mukaiset järjestelyt tukevat tätä mahdollisuutta.

Hämeentielle ei ole merkitty pysäköintipaikkoja, jotta kadun autoliikennemäärä olisi mahdollisimman pieni. Asiointi- ja asukaspysäköintipaikat sijaitsevat Hämeentien poikkikaduilla. Lastauspaikkojen määrää ja sijaintia on mahdollista tarkentaa jatko-suunnittelun yhteydessä.

Liikennesuunnitelmassa ei ehdoteta muutoksia nopeusrajoituksiin. Koko kaupungin nopeusrajoitusjärjestelmää uudistetaan omana työnään ja sen työn puitteissa tul- laan määrittelemään myös mahdolliset muutokset Hämeentien nopeusrajoituksille. Hämeentielle ei ole suunniteltu moottoriajoneuvojen käyttövoimaan perustuvia rajoi- tuksia.

Katupuita lisätään täydennysistutuksilla nykyisiin puuriveihin. Myös uusien puurivien istuttamismahdollisuuksia tutkitaan jatkosuunnittelussa.

Muita huomioita:

Rakentamisen ennakoidaan aiheuttavan melua pitkään ja vaikeuttavan kaikkien kulkemista rakentamisen aikana. Suunnitelman toteuttamista ei pidetä kannattavana sen aiheuttamien suurten kustannusten ja vähäisten, marginaaliseen ryhmään kohdistuvien hyötyjen vuoksi. Vaasanpuistikko olisi hyvä lisätä parannettaviin aluei-

y:\virasto\los\liikennemappi\kslk -tekstit\kslk -tekstit - valmiit\hämeentie\05_vuorovaikutusraportti hämeentien 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



17.11.2015

siin Hämeentien lisäksi. Yksisuuntaisten pyöräteiden yhdistyminen kaksisuuntaisiin pyöräteihin pohjoisessa herätti kysymyksiä samoin kuin pyöräteiden jatkuvuus Hakaniemen torin suunnalla ja Kurvin pohjoispuolella. Autoliikenteen järjestelyitä ehdotettiin muutettavaksi Arabiassa, Kumpulassa, Hermannissa ja Vallilassa sellaisiksi, että keskustaan suuntautuva henkilöautoliikenteen luonnollisimmalta tuntuva reitti olisi Rantatie eikä Hämeentie. Suunnitelman mukaista ratkaisua ehdotetaan jatkettavaksi Kurvin yli Sturenkadun risteykseen. Kommenteissa kysyttiin myös, missä moporeitti kulkee.

Vastine

Hämeentien raitiovaunukiskot ovat lähivuosina uusimisen tarpeessa, mikä merkitsee noin puolta suunnitelman kustannuksista. Muiden muutosten toteutus kannattaa yhdistää kiskojen saneeraukseen. Rakentamisen aikaisia haittoja ei voida välttää, mutta ne pyritään minimoimaan. Vaasanpuistikko Sörnäisten keskeisenä aukiona tulisi saada arvoiseensa kuntoon, ja vaikka sen saneeraus ei ole kustannusten puolesta realistista lähivuosina, suunnitelmaa kuitenkin luonnostellaan. Kun uusia pyöräliikenteen suunnitteluperiaatteita viedään käytäntöön, haasteena ovat vanhan kaksi- ja uuden yksisuuntaisen pyörätieverkon saumakohtat. Yksityiskohtat ratkaistaan liikenteen ohjaussuunnitelman yhteydessä. Helsingissä noudatetaan periaatetta, että mopojen paikka on pääsääntöisesti muun moottoriliikenteen joukossa ajoradalla. Moporeitti ohjataan pyörätielle vain silloin, jos kadun nopeusrajoitus on yli 50 km/h.

Liikennesuunnitelmaluonnoksen nähtävilläolon aikana saaduissa kirjeissä esitetyt mielipiteet ja vastineet niihin

Autoliiton Helsingin osasto ry (Mi1) toteaa, että sen on vaikea ymmärtää miksi Helsingin liikennesuunnittelussa suositetaan pyöräilyä autoilun kustannuksella, vaikka pyöräily on kulkumuotona vähäinen. Kaupunkisuunnitteluviraston suunnitelmaan liittyvän tiedotteen sisältöä pidetään vääristelevänä kahdesta syystä: ensinnäkin tiedotteessa mainitaan henkilöautojen tuottavan typpidioksiedeja ja toiseksi kerrotaan, että liikennevaloja voidaan poistaa jalankulkijan turvallisuuden heikentymättä ja että liikennevalojen poistaminen parantaa jalankulun toimivuutta. Mielipiteessä esitetään, että Hämeentien kaikki suojatiet tulee olla valo-ohjattuja. Mielipiteessä esitetään tutkittavaksi bussien määrän vähentämistä Hämeentiellä ja jäljelle jäävien bussien siirtämistä raitiovaunukaistoille. Busseja voitaisiin siirtää Hermannin rantatien kautta Sörnäisten rantatielle ja päättää linjoja Hakaniemeen. Bussiliikenne Hakaniementorille nopeutuisi, jos suunniteltu keskustatunneli toteutettaisiin. Myös Vaasanpuistikkoa voisi käyttää bussiterminaalina. Näillä toimenpiteillä Hämeentielle saataisiin pyörätiejärjestelyt, asukkaita häiritsevät liikennehaitat vähenisivät ja liikenneturvallisuus paranisi. Suunnitelman mukainen ratkaisu sen sijaan näivettäisi Kallion kaupunginosan liike-elämää autoilevien asiakkaiden kaikutessa. Hämeentien läpiajokiello ruuhkauttaisi Sörnäisten rantatien ja liikenne lisääntyisi Kallion pikukaduilla.

y:\virasto\los\liikennemappi\kslk -tekstit\kslk -tekstit - valmiit\hämeentie\05_vuorovaikutusraportti hämeentien 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



17.11.2015

Vastine:

Helsingin strategiaohjelma 2013 - 2016 painottaa kestävästä liikkumisesta edistämistä lisäämällä kävelyn, pyöräilyn ja joukkoliikenteen osuutta liikenteestä. Kestävästä liikumisesta edistävien toimenpiteiden toteuttaminen vastaa kaupungin tavoitteeseen parantaa kaupungin toimivuutta, elinvoimaa, kaupunkilaisten hyvinvointia sekä tasapainoista taloutta.

Valo-ohjauksen poistaminen osalta Hämeentien ylittävistä suojateistä on mahdollista ylitettävien kaistojen vähentämisen, lisättävien välisaarekkeiden rakentamisen ja pienentyvän liikennemäärän vuoksi. Valo-ohjaamattomilla suojateillä on suunnitelman mukaan aina korkeintaan kaksi kaistaa kerrallaan ylitettävänä, kun pyörätiet lasketaan mukaan ylitettäviin kaistoihin. Liikennemäärä vähentyy huomattavasti ja osuuden kummassakin päässä olevat liikennevalo-ohjatut risteykset rytmittävät raitiovaunu- ja bussiliikennettä siten, että jalankulkijalle jää riittävän pitkä aika ylittää katu. On totta, että bussien päästöillä on merkittävä vaikutus Hämeentien NO₂-päästöihin. Helsingin seudun ympäristöpalvelut -kuntayhtymä (HSY) on tehnyt mallilaskelmia Hämeentielle erilaisilla skenaarioilla. Mallinnuksen perusteella katukuilujen ilmanlaatuun voitaisiin vaikuttaa merkittävästi sillä, että liikennöivät bussit olisivat kokonaan päästöttömiä tai hybridibusseja. Kadun muuttaminen joukkoliikennekaduksi olisi kuitenkin myös tehokas keino vaikuttaa ilmanlaatuun. Skenaariolle, jossa Hämeentiellä liikennöisivät vain bussit, mallinnus tuotti Hämeentien NO₂-pitoisuuden vuosikeskiarvon laskun vuoden 2015 tilanteessa noin 10 %:lla ja vuonna 2020 noin 13 %:lla. Tämä tarkoittaisi sitä, että NO₂-raja-arvo 40 µg/m³ alittuisi vuonna 2020. Mallinnuksen mukaan raja-arvo saavutettaisiin jo vuonna 2015, jos kaikki Hämeentiellä liikennöivät bussit olisivat hybridibusseja tai täysin päästöttömiä.

Bussien määrä Hämeentiellä on nykytilanteessa suuri ja bussimäärän pienentäminen on tavoiteltavaa pitkällä aikavälillä. Bussimäärän vähentäminen vaatii kuitenkin suuria investointeja raideliikenteeseen ja terminaaleihin, joiden toteutus ei ole realistista lähitulevaisuudessa. Hämeentien varren yrittäjien saavutettavuus autolla ei heikenny merkittävästi nykyiseen verrattuna, koska asiointipysäköinnille ei nykyäänkään ole varattu paikkoja kadulla kahta kortteliväliä lukuun ottamatta. Liikenteen aiheuttamien haittojen vähentyminen ja viihtyisyyden parantuminen saattavat vaikuttaa myös positiivisesti kadun varren liike-elämään. Autoliikenteen siirtymien vaikutustarkastelujen perusteella Kallion ohittava autoliikenne siirtyy suurelta osin Sörnäisten rantatielle, jonka välityskyky ei romahda lisäliikenteen vuoksi. Kallion tonttikadut eivät mallinnuksen perusteella näyttäyty houkuttelevina läpiajoreitteinä.

Helsingin seudun kauppakamari (Mi2) toteaa, että suunnitelmaratkaisu on investointina kallis suhteessa saataviin hyötyihin ja että sillä on negatiivisia vaikutuksia koko liikennejärjestelmään mm. Sörnäisten rantatien ruuhkautumisen vuoksi ja keskusta-alueen saavutettavuuteen. Kantakaupungin liiketoiminnan kokonaiskannattavuus heikkenee logistiikkakustannusten kasvaessa ja asiakasvirtojen siirtyessä keskusta-alueen ulkopuolisiin keskuksiin. Kevyelle liikenteelle varattu tila on suuri.

y:\virasto\los\liikennemappi\kslk -tekstit\kslk -tekstit - valmiit\hämeentie\05_vuorovaikutusraportti hämeentien 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



17.11.2015

Helsingin keskusta-alueen saavutettavuuden turvaaminen kaikilla kulkumuodoilla on keskusta-alueen houkuttelevuuden ja elinvoimaisuuden kannalta ensiarvoisen tärkeää. Keskusta-alueelle suuntautuva huolto- ja jakeluliikenne tarvitsee sujuvat reitit esimerkiksi liittämällä Mäkelänkatu nykyistä paremmin Sörnäisten rantatiehen sekä toteuttamalla Sörnäisten tunneli ja keskustatunneli. Suunnitelman lähialueen kauppapaikkojen saavutettavuuden ja kaupan kannattavuusedellytysten oletetaan heikentyvän. Kivijalkaliikkeitä tarvitsevat asiakkailleen henkilöautoliikenneyhteydet ja pysäköintipaikat sekä huoltoliikenteen pääsyn liikkeiden välittömään yhteyteen. Huoltoliikennepaikkoja on liian vähän. Liikennesuunnitelmaluonnos on liian radikaali muutos. Jos se halutaan toteuttaa, pitää tutkia mahdollisuus sijoittaa bussit ja raitiovaunut samalle kaistalle, jolloin muu osa kadusta jää ajoneuvoliikenteen, pyöräliikenteen ja jalankulkijoiden alueeksi. Ennen muutosten toteuttamista niitä voisi testata jollain tavalla. Henkilöautoliikenteen rajoittaminen voisi tapahtua lievemmin vuorokaudenaikoihin sidottuina rajoituksina.

Vastine:

Liikennesuunnitelmaehdotuksella on positiivisia ja negatiivisia vaikutuksia liikennejärjestelmään. Jalankulun sekä pyörä- ja joukkoliikenteen olosuhteet paranevat laadullisesti. Pyörä- ja joukkoliikennematkat nopeutuvat selvästi. Autoliikenteen matkaajat kasvavat noin 5 % ruuhka-aikaan. Keskusta-alueen saavutettavuus paranee joukkoliikenteellä ja pyörällä liikkuville ja huononee autolla kulkeville.

Liikennelaskentojen mukaan Hämeentiellä kulkee vuorokaudessa noin 260 kuorma-autoa. Läpiajavien kuorma-autojen määrää ei ole tutkittu. Näistä suurin osa siirtyy Sörnäisten rantatielle, joka on nykyisin reitti noin 1750 kuorma-autolle päivittäin. Autoliikenteen mallitarkasteluiden perusteella Sörnäisten rantatien ruuhkaisuus ei muutu merkittävästi huonommaksi ruuhka-aikoinakaan.

Jokaiselle kiinteistölle ajo on mahdollista jatkossakin. Hämeentien kivijalkaliikkeiden huoltoajolle järjestetään suunnitelmassa nykyistä paremmat pysäyttämismahdollisuudet. Nykytilanteessa huoltoliikenteelle ei ole järjestetty pysäköintipaikkoja. Asiakkaiden pysäköintipaikkoja poistetaan Hämeentie 5 - 7 edustalta sekä Hämeentie 11 - 13 edustalta yhteensä 21 kappaletta. Jatkossa asiointipysäköintipaikat löytyvät poikkikaduilta, samoin kuin nykyäänkin suurimmalla osalla kadunvarren kortteleita.

Bussit ja raitiovaunut voivat jakaa yhteisen kaistan, jos kaistan leveys on riittävä ja kaistalla kulkevien bussien ja raitiovaunujen määrä tarpeeksi pieni. Hämeentiellä bussien määrä on niin suuri, että ne haittaavat jo keskenään toistensa kulkua. Siirtämällä bussit raitiovaunukaistalle Hämeentien joukkoliikenteen nopeus ja houkuttelevuus romahtaisi ja liikennöintikustannukset kasvaisivat voimakkaasti. Läpiajokielon testaamisella saataisiin selvitettyä mahdolliset negatiiviset vaikutukset, eli autoliikenteen siirtymien vaikutukset muun katuverkon toimintaan. Sen sijaan suurin osa positiivisten vaikutusten toteutumisesta vaatii kadun rakentamisen. Tilapäisillä liikennejärjestelyillä katua ei ole mahdollista muuttaa niin, että joukkoliikenne nopeutuisi, pyöräliikenteen houkuttelevuus kasvaisi ja katutilan viihtyisyys paranisi. Lä-

y:\virasto\los\liikennemappi\kslk -tekstit\kslk -tekstit - valmiit\hämeentie\05_vuorovaikutusraportti hämeentien 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



17.11.2015

piajavan henkilöautoliikenteen salliminen vuorokaudenaikoihin sidottuna tarkoittaisi todennäköisimmin sen sallimista lähinnä bussien liikennöintiaikojen ulkopuolella, jolloin se ei häiritsisi bussiliikennettä. Tähän vuorokauden aikaan kaikki muutkin reitit ovat hyvin sujuvia, joten erillisten aikarajoitusten asettaminen ei ole perusteltua.

Stockmann Oyj Abp (Mi3) toteaa, että Hämeentien suunnitelmassa on vaarana Helsingin ydinkeskustan saavutettavuuden ja toimintaedellytysten jääminen taka-alalle. Hämeentien suunnittelussa tulee ottaa huomioon sen asema Helsingin keskustan saavutettavuudessa asiakas- ja huoltoliikenteen kannalta. Sörnäisten rantatien kapasiteetti ei välttämättä riitä varsinkin, kun sitä tulevat jatkossa käyttämään myös Kalasataman asukkaat ja uuden kauppakeskus Redin asukkaat ja huoltoliikenne. Keskittämällä autoliikenne Sörnäisten rantatielle häiriöherkkyyttä lisääntyy. Keskusta-alueelle suuntautuva huolto- ja jakeluliikenne tarvitsee sujuvat reitit esimerkiksi liittämällä Mäkelänkatu nykyistä paremmin Sörnäisten rantatiehen sekä toteuttamalla Sörnäisten tunneli ja keskustatunneli. Kun Hämeentien raitiovaunukaistoja levennetään, pitää tutkia mahdollisuus sijoittaa bussit ja raitiovaunut samalle kaistalle, jolloin muu osa kadusta jää ajoneuvoliikenteen, pyöräliikenteen ja jalankulkijoiden alueeksi. Henkilöautoliikenteen rajoittaminen voisi tapahtua lievemmin vuorokaudenaikoihin sidottuina rajoituksina. Kivijalkaliikkeitä tarvitsevat asiakkailleen henkilöautoliikennedyhteydet ja pysäköintipaikat sekä huoltoliikenteen pääsyn liikkeiden välittömään yhteyteen.

Vastine:

Liikennesuunnitelmaehdotuksella on positiivisia ja negatiivisia vaikutuksia ydinkeskustan saavutettavuudelle. Pyörä- ja joukkoliikennematkat nopeutuvat selvästi. Autoliikenteen matka-ajat kasvavat noin 5 % ruuhka-aikaan. Keskusta-alueen saavutettavuus paranee joukkoliikenteellä ja pyörällä liikkuville ja huononee autolla kulkeville.

Liikennelaskentojen mukaan Hämeentiellä kulkee vuorokaudessa noin 260 kuorma-autoa. Läpiajavien kuorma-autojen määrää ei ole tutkittu. Näistä suurin osa siirtyy Sörnäisten rantatielle, joka on nykyisin reitti noin 1750 kuorma-autolle päivittäin. Autoliikenteen mallitarkasteluiden perusteella Sörnäisten rantatien ruuhkaisuus ei muutu merkittävästi huonommaksi ruuhka-aikoinakaan.

Bussit ja raitiovaunut voivat jakaa yhteisen kaistan, jos kaistan leveys on riittävä ja kaistalla kulkevien bussien ja raitiovaunujen määrä tarpeeksi pieni. Hämeentiellä bussien määrä on niin suuri, että ne haittaavat jo keskenään toistensa kulkua. Siirtämällä bussit raitiovaunukaistalle Hämeentien joukkoliikenteen nopeus ja houkuttelevuus romahtaisi ja liikennöintikustannukset kasvaisivat voimakkaasti. Läpiajavan henkilöautoliikenteen salliminen vuorokaudenaikoihin sidottuna tarkoittaisi todennäköisimmin sen sallimista lähinnä bussien liikennöintiaikojen ulkopuolella, jolloin se ei häiritsisi bussiliikennettä. Tähän vuorokauden aikaan kaikki muutkin reitit ovat hyvin sujuvia, joten erillisten aikarajoitusten asettaminen ei ole perusteltua. Jokaiselle kiinteistölle ajo on mahdollista jatkossakin. Hämeentien kivijalkaliikkeiden

y:\virasto\los\liikennemappi\kslk -tekstit\kslk -tekstit - valmiit\hämeentie\05_vuorovaikutusraportti hämeentien 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



17.11.2015

huoltoajolle järjestetään suunnitelmassa nykyistä paremmat pysäyttämismahdollisuudet. Nykytilanteessa huoltoliikenteelle ei ole järjestetty pysäköintipaikkoja. Asiakkaiden pysäköintipaikkoja poistetaan Hämeentie 5 - 7 edustalta sekä Hämeentie 11 - 13 edustalta yhteensä 21 kappaletta. Jatkossa asiointipysäköintipaikat löytyvät poikkikaduilta, samoin kuin nykyäänkin suurimmalla osalla kadunvarren kortteleita.

Metropolia Ammattikorkeakoulun opiskelijakunta METKA (Mi4) toteaa, että liikennesuunnitelmaluonnos parantaisi pyöräilijöiden asemaa ja turvallisuutta sekä nopeuttaisi heidän matkaansa. Suunnitelmassa hyvää on myös se, että se parantaa myös muiden liikennemuotojen asemaa. Hämeentie sijoittuu Metropolian Agricolan kadun ja Arabian kampuksille tehtävien matkojen reiteillä ja parantaa Hämeentien alueella asuvien opiskelijoiden yhteyksiä.

Vastine:

Liikennesuunnitelman mukaiset järjestelyt tuovat parannuksia jalankulkijoiden, pyöräilijöiden ja joukkoliikennematkustajien olosuhteisiin sekä nopeuttavat pyörä- ja joukkoliikenteen matkoja.

Mi5 toteaa, että Hämeentiellä ajavat 3000 bussia vuorokaudessa aiheuttavat suuren melu- ja saastehaitan. Ohiajavat bussit kuuluvat rakennuksiin sisälle ja aiheuttavat tärinää. Liikenteestä aiheutuvaa pölyä kulkeutuu rakennuksiin sisälle. Bussien päätepysäkki voisi olla pohjoisempana. Liikenteen aiheuttamat ilmansaasteet ovat huono asia etenkin, kun Kallioon on muuttanut paljon lapsiperheitä.

Vastine:

Bussiliikenne on suurin liikennemelun ja -päästöjen lähde Hämeentiellä. Bussiliikenteen poistaminen tai merkittävä vähentäminen Hämeentiellä ei ole realistista lähitulevaisuudessa, koska bussien luoman joukkoliikenteen palvelutason korvaaminen muilla ratkaisulla vaatii suuria investointeja raideliikenteeseen ja terminaaleihin.

Mi6 toteaa, että suunnitelmaluonnos on yleisesti ottaen hyvä, mutta sitä tulisi parantaa seuraavasti: Käenkujan pysäkkiä ei pidä poistaa, koska pysäkkivälistä muodostuu liian pitkä. Metron sisäänkäyntien poistamista tulisi harkita etenkin Lintulahden korttelista saapuvien matkojen pituuksien kannalta. Asiointiliikenteelle tarvitaan pysäköintipaikkoja etenkin Näkinkujan ja Haapaniemenkadun välissä sekä asukas-pysäköintipaikkoja Hämeentie 30 - 36 kohdalla. Hämeentien ja Kaikukadun risteyksen pohjoispuolelle tulisi lisätä suojatie. Sakarinkadun ja Lintulahdenkadun risteyksen katkaiseminen on toteutettava rakenteellisesti. Ratikkapysäkkien hajauttamista tulee vielä tutkia ja kaikille pysäkeille tulee lisätä kaiteet.

Vastine:

Suunnitelmaluonnosta on päivitetty Käenkujan raitiovaunupysäkkien osalta siten, että pohjoisen suunnan pysäkki on säilytetty nykyisellä paikallaan. Etelän suunnan pysäkki on poistettu. Sörnäisten ja Haapaniemenkadun pysäkkien etäisyys on suunnitelman mukaan noin 650 metriä. Hämeentien itälaidalla säilyy yksi porrasyh-



17.11.2015

teys metron lippuhalliin. Etäisyys Lintulahden korttelin suuntaan kasvaa 30 metriä. Hämeentielle ei järjestetä asiointi- tai asukaspysäköintipaikkoja, koska kadulla on tarkoitus ajaa henkilöautolla vain välttämättömät tontille ajo- ja huoltoajomatkat. Asukas- ja asiointipysäköintipaikat sijaitsevat poikkikaduilla. Kaikukadun risteuksen kohdalla on nähty riittäväksi vain yksi Hämeentien ylittävä suojatie. Kaikukadun kohdalla Hämeentien suuntainen jalkakäytävä jatkuu Kaikukadun yli, joten jalankulkijan on helppo käyttää kyseistä suojatietä huolimatta siitä, kumpaa puolta Kaikukadua risteykseen saapuu. Sakarinkadun ja Lintulahdenkadun risteykseen on suunniteltu rakenteelliset järjestelyt. Raitiovaunupysäkit hajauttamalla on saatu kaikille bussi- ja raitiovaunupysäkeille nykyistä leveämmät ja toimivammat odotustilat. Etelän suunnan bussipysäkin sijainnilla on myös tärkeä rooli läpiajavan autoliikenteen estämisessä. Kaikille auto- ja joukkoliikennekaistan välissä oleville pysäkeille tulee kaiteet.