



25.04.2017

Lsp/9

9

Läntisen Brahenkadun ja Helsinginkadun liikennesuunnitelma välillä Kaarlenkatu Sturenkatu (a-asia)

HEL 2016-003858 T 08 00 00

Hankennumero 0926_20

Päätösehdotus

Kaupunkisuunnittelulautakunta päättää hyväksyä liikennesuunnitteluosaston piirustuksen 6716-1 mukaisen Läntisen Brahenkadun ja Helsinginkadun liikennesuunnitelman välillä Kaarlenkatu Sturenkatu.

Tiivistelmä

Helsinginkadun raitioliikennettä kehitetään parantamalla raidegeometriaa ja erottamalla raitiovaunuliikenne ajoneuvoliikenteestä. Raitiovaunupysäkkejä järjestellään uudelleen toimivammaksi kokonaisuudeksi. Kantakaupungin pyöräliikenteen pääverkkoa täydennetään tavoitetilan mukaiseksi.

Esittelijän perustelut

Lähtökohdat

Helsingin liikennelaitoksen (HKL) raitiotiekiskot ovat elinkaarensa päässä Helsinginkadulla Sturenkadun ja Kaarlenkadun välillä, minkä vuoksi ratainfra uusiminen on HKL:n työohjelmassa 2018-19.

Raitiolinja 8:n kehittämissuunnitelmassa (kaupunkisuunnittelulautakunta 9.6.2011) on esitetty raidegeometrian parantamista sekä korotetun raitiovaunukaistan rakentamista välille Sturenkatu Kirstinkatu. Lisäksi ohjelma sisälsi Kaarlenkadun ja Urheilutalon pysäkkien yhdistämisen Brahen kentän päähän.

Kantakaupungin pyöräliikenteen tavoiteverkon mukaan (kaupunkisuunnittelulautakunta 22.5.2012) Helsinginkadulla on yksisuuntaiset pyöräliikenteen järjestelyt.

Autoliikenteen osalta Helsinginkatu on alueellinen kokoojakatu, jonka liikennemäärä Sturenkadun ja Brahen kentän välillä on noin 5 000 ajon./vrk. Pysäköinti on sallittu suurimmalla osalla Helsinginkadun varsia.

Kaupunkisuunnittelulautakunta on 12.11.2013 hyväksynyt Helsinginkadun liikennesuunnitelman Kaarlenkadusta itään. Suunnitelman mukaiset järjestelyt on toteutettu vuonna 2015. Syksyllä 2013 aloitettiin



HSL:n raitioliikenteen linjastosuunnitelma -työ, jossa tutkittiin koko linjaston uudelleen järjestämistä. Tuolloin ei tiedetty, vaikuttavatko mahdolliset linjastomuutokset Brahen kentän etelälaidalle suunnitellun pysäkkimuutoksen kannattavuuteen. Tämän vuoksi Kirstinkadun ja Kaarlenkadun välinen osuus rajattiin suunnittelualan ulkopuolelle.

Kaupunkisuunnittelulautakunta on 12.5.2015 hyväksynyt Sturenkadun liikennesuunnitelman, joka ulottuu Helsinginkadun risteykseen.

Suunnitelma

Jalankulku ja pyöräliikenne

Jalankulun olosuhteet paranevat risteyksissä ylijatkettujen jalkakäytävien vuoksi. Lisäksi Urheilutalon edustalla jalankulun olosuhteet ja jalankulkuympäristö selkiytyvät pyöräliikenteen siirtyessä pyöräkaistoille. Urheilutalon tontin lounaiskulmasta osa jalkakäytävää sijoitetaan tontin puolelle. Tontti on kaupungin omistama. Wallininkadun sillan itäpuolella oleva välisuojatie poistetaan liikenneturvallisuussyistä. Helsinginkadun kahta puolta olevia puistoja yhdistävä suojatie on ollut vähäisessä käytössä ja liittymien välillä olevat suojatiet ovat liikenneturvallisuuden kannalta ongelmallisia.

Helsinginkadulle suunnitellaan yksisuuntaiset pyöräjärjestelyt nykyisten kaksisuuntaisten järjestelyiden sijaan. Suunnittelualan itäosassa järjestelyt liittyvät vuonna 2015 toteutettuun katuun ja länsiosassa Sturenkadulle suunniteltuihin järjestelyihin. Urheilutalon edustaa lukuun ottamatta jalankulku ja pyöräily ovat samassa tasossa. Läntisen Brahenkadun itäreunan pyörätie muutetaan yksisuuntaiseksi pohjoisen suuntaan. Etelän suuntaan pyöräily tapahtuu pääosin ajoradalla autojen kanssa sekakaistalla ja urheilutalon edustalla erillisellä pyöräkaistalla.

Suunnitelma mahdollistaa pyöräkaistojen toteuttamisen Sturenkadun ja Kirstinkadun välille myöhemmässä vaiheessa esimerkiksi vesijohdon saneerauksen yhteydessä.

Joukkoliikenne

Raitiolinja 8 kehittämisselvityksessä esitetty Helsinginkadun, Kaarlenkadun ja Läntisen Brahenkadun risteuksen pysäkkien keskittäminen urheilukentän eteläpuolelle oli tavoitteena suunnittelun alkuvaiheessa. Suunnittelun edetessä päädyttiin kuitenkin säilyttämään lännen suuntaan johtava pysäkki urheilutalon edustalla. Idän suuntaan johtava pysäkki sijoittuu Brahen kentän eteläpäätyyn raitiolinjan 8 kehittämisselvityksen mukaisesti. Kaarlenkadulla säilyy linjojen 1, 3 ja 9 (linjaston muutuksessa linjojen 3 ja 9) pysäkki pohjoisen suuntaan ajettaessa ja etelänsuuntainen pysäkki poistuu.



Helsinginkadulla raitiovaunut kulkevat nykyisin Kirstinkadun ja Sturenkadun välillä sekakaistalla autoliikenteen kanssa, mikä aiheuttaa hitautta ja hajontaa ajoaikoihin. Suunnitelmassa raitiovaunuille varataan oma korotettu kaista kadun keskeltä, jolloin raitiovaunuliikenne ei joudu alttiiksi muun liikenteen häiriöille. Raitiovaunuliikenteelle varattu oma korotettu kaista selkiyttää lisäksi liikenneympäristöä ja parantaa liikenneturvallisuutta.

Raitiolinja 8:n kehittämissuunnitelmassa (2011) on arvioitu toimenpiteistä aiheutuvia säästöjä:

- Arvioidut liikennöintikustannussäästöt yhteensä n. 190 000 €
- Arvioidut matkustajien aikahyödyt yhteensä n. 1,5 M€

Liikennöintikustannussäästöt ja aikahyödyt on arvioitu 30 vuoden laskenta-ajalla.

Ajoneuvoliikenne

Koko raitiovaunukaistan korotetulla osuudella tonttiliittymät ovat suunnitelmassa, eli korotetun raitiovaunukaistan yli ei pääse ajamaan tonteille. Suunnittelualueen länsipäähän toteutetaan ajoneuvojen ylitys-/kääntöpaikka, jotta erityisesti Helsinginkatua idästä saapuvat pääsevät ajamaan Helsinginkadun etelänpuoleisille tonteille välillä Helsinginkatu 44 Kirstinkatu. Ilman ylityspaikkaa autoilijat joutuisivat käymään käännyksessä pääradan länsipuolella.

Pysäköinti

Korotetun raitiovaunukaistan toteuttaminen poistaa pysäköinnin kokonaan Helsinginkadun pohjoislaidasta välillä Kirstinkatu Sturenkatu.

Pysäköintipaikkojen määrä vähenee 42:lla. Poistettavia paikkoja on yhteensä 54 kappaletta ja uusia pysäköintipaikkoja vastaavasti 12. Raitiovaunukaistan korottaminen edellyttää 43 pysäköintipaikan poistamista Helsinginkadulta Kirstinkadun ja Sturenkadun väliltä. Pysäkkijärjestelyt edellyttävät vastaavasti kolmen autopaikan poistamista Kaarlenkadun ja Läntisen Brahenkadun väliltä. Lisäksi kolme autopaikkaa muutetaan pyöräpysäköintikäyttöön. Muut pyöräliikenteen järjestelyt edellyttävät viiden autopaikan poistamista. Uusia pysäköintipaikkoja saadaan poistettavien välisuojateiden ja pysäkkien tilalle.

Suunnittelualue sijoittuu asukas-pysäköintialueelle I ja J. Näillä alueilla tunnusten suhde paikkoihin on nykyään 0,91 (I) ja 0,83 (J) ja sen arvioidaan muuttuvan suunnitelman mukaisen vähenemän myötä 0,91 (I) ja



25.04.2017

Lsp/9

0,85 (J). Tilanne on verrattain kohtuullinen, sillä esimerkiksi kantakaupungissa alueilla A-F suhdeluku on keskimäärin 1,44.

Kustannukset

- o Kokonaiskustannukset 3,7 M€
 - o Raitiotien kustannukset 3,25 M€
 - o Muut järjestelyt 0,45 M€

Vuorovaikutus

- o Suunnitelmaa on tehty yhteistyössä Helsingin seudun liikenteen (HSL) kanssa
- o Liikennesuunnitelma on ollut nähtävillä Kerro kantasi -palvelussa.
- o Mediatiedote
 - o Artikkelit Helsingin sanomissa
 - o Artikkelit Metro -lehdessä
- o Sosiaalinen media

Jatkotoimenpiteet

Rakennusvirasto laatii alueesta katu- ja rakennussuunnitelman.

Toteutus

Rakentaminen ajoittunee vuodelle 2018 tai 2019.

Esittelijä

liikennesuunnittelupäällikkö
Reetta Putkonen

Lisätiedot

Juuso Helander, liikenneinsinööri, puhelin: 310 37134
juuso.helander(a)hel.fi

Liitteet

- 1 Sijaintikartta
- 2 Piirustus 6716-1
- 3 Vuorovaikutusraportti

Muutoksenhaku

Muutoksenhakukielto, valmistelu tai täytäntöönpano

Otteet



25.04.2017

Lsp/9

Ote

Helsingin seudun liikenne

Otteen liitteet

Esitysteksti

Muutoksenhakukielto, valmistelu tai
täytäntöönpano

Liite 2

Tiedoksi

Yleisten töiden lautakunta/Raimo K. Saarinen
HKL-liikelaitoksen johtokunta/Ville Lehmuskoski