



25.04.2017

Lsp/8

## 8 Caloniuksenkadun liikennesuunnitelma (a-asia)

HEL 2017-000929 T 08 00 04

Hankenumero 0923\_25

### Päätösehdotus

Kaupunkisuunnittelulautakunta päättää hyväksyä liikennesuunnitteluosaston piirustuksen 6701-2 mukaisen Caloniuksenkadun liikennesuunnitelman.

### Tiivistelmä

Caloniuksenkadun raitioliikennettä kehitetään parantamalla raitioliikenteen erottelua moottoriajoneuvoliikenteestä. Kantakaupungin pyöräliikenteen pääverkkoa täydennetään tavoitetilan mukaiseksi.

### Esittelijän perustelut

#### Lähtökohdat

Helsingin strategiaohjelman 2013–2016 yhtenä tavoitteena on kestävä liikumisen edistäminen lisäämällä kävelyn, pyöräilyn ja joukkoliikenteen osuutta liikenteestä. Tavoitteeseen tähtääviin toimenpiteisiin sisältyvät mm. jalankulku- ja pyöräilyverkostojen jatkuvuuden parantaminen ja muiden pyöräilynedistämishjelman suositusten toteuttaminen sekä joukkoliikenteen, kävelyn tai pyöräilyn osuutta nostavien hankkeiden priorisointi.

Caloniuksenkatu on osa kantakaupungin pyöräliikenteen pääverkko-suunnitelmaa. Kantakaupungin pyöräliikenteen pääverkkosuunnitelma on hyväksytty kaupunkisuunnittelulautakunnassa 22.5.2012. Pääverkossa Caloniuksenkadulle on merkitty yksisuuntainen pyöräliikenteen järjestely kumpaankin suuntaan Mechelininkadulta Runeberginkadulle. Tällä hetkellä Caloniuksenkadulla ei ole erillisiä pyöräliikenteen järjestelyitä.

Jalankulku Caloniuksenkadulla on varsin vilkasta. Kadun Mechelininkadun puoleisessa päässä on enemmän liiketiloja kuin Runeberginkadun puoleisessa päässä, jossa kuitenkin on paljon jalankulkuliikennettä tuottava päivittäistavarakauppa.

Caloniuksenkatu on katuluokitukseltaan alueellinen kokoojkatu. Ajo-neuvoliikenteen määrä suunnittelualueella on noin 10 400 autoa ja raitiovaunua vuorokaudessa. Nopeusrajoitus on 40 km/h. Caloniuksenka-



dulla on noin 38 maksullista pysäköintipaikkaa, joille saa pysäköidä asukastunnuksella. Pysäköintipaikat sijoittuvat kadun molemmin puolin.

Caloniuksenkadulla kulkee raitiolinja 8. Raitioliikenteellä ei ole omia kaistoja, mikä heikentää linjan luotettavuutta ja nopeutta. Linjan 8 keskimääräiset matkustajamäärät olivat Caloniuksenkadun kohdalla vuoden 2016 lokakuussa noin 2 300–2 400 vuorokaudessa suuntaansa. Kadulla ei ole reittiliikenteen bussilinjoja.

Raitiolinjan 8 kehittämiseksi on hyväksytty (kaupunkisuunnittelulautakunta 9.6.2011) kehittämisohjelma, jossa Caloniuksenkadulle on esitetty raitioliikenteen erottamista moottoriajoneuvoliikenteestä molempiin suuntiin.

Caloniuksenkatu on yksi harvoista Helsingin jäljellä olevista nupukivi-päällysteisistä kaduista. Etu-Töölö on kokonaisuutena määritelty Valtakunnallisesti merkittävä rakennettu kulttuuriympäristö -alueeksi (RKY), jonka tyylipiirteitä pyritään säilyttämään. Asukaspalautteiden perusteella kadun melutasot koetaan huomattavan korkeaksi, mikä on osaltaan seurausta kadun päällysteestä.

Caloniuksenkadulla on vuoden 2012 Helsingin kaupungin meluselvityksessä mitattu suosituksia korkeampia melutasoja. Mittauksissa julkisivujen keskiäänitasot olivat noin 69 dBA päiväaikaan. Kaupungin ympäristökeskuksen mukaan meluntorjunnan toimenpiteitä tulisi suunnata ensisijaisesti kaduille, joilla melutaso on yli 65 dBA.

HKL on ilmoittanut raitiokiskojen uusimistarpeesta lähivuosina. HSY:n mukaan kadulle rakennettaisiin todennäköisesti katurakentamisen yhteydessä uusi sadevesiviemäri ja vesijohto uusittaisiin.

## Suunnitelma

Caloniuksenkadun raitioliikenne Runeberginkadun suuntaan erotellaan moottoriajoneuvoliikenteestä omalle 3,2 m leveälle kaistalleen, jonka vieressä on 3,25 m leveä ajokaista. Kadun pohjoisreunalla moottoriajoneuvoliikenne ja raitiovaunuliikenne jakavat nykyisenlaisesti saman kaistan, jolloin kadun pohjoisreunalle voidaan jättää autojen pysäköintitilaa.

Raitiovaunuliikenne on myöhemmin mahdollista erottaa omalle kaistalleen myös Mechelininkadun suuntaan kieltämällä pysäköinti, jolloin myös pohjoisreunalle tulisi 3,25 m leveä ajokaista ja 3,2 m leveä raitiovaunukaista. Erottelun toteutustapaa arvioidaan muutoksen yhteydessä tehtävän katusuunnittelun yhteydessä. Tilaratkaisu on tässä vaiheessa mietitty siten, että muutos olisi mahdollista tehdä ilman kadun mittavaa remonttia.



Kadun eteläreunaan rakennetaan 2,2 m leveä ja pohjoisreunaan 2,5 m leveä pyörätie, jotka erotetaan sekä ajoradasta että jalkakäytävästä reunakivellä. Pohjoisreunan pyörätien mitoituksessa on otettu huomioon pysäköinnin vaatima ovenavaustila.

Kadun muutokset kaventavat jalkakäytävän leveyttä eteläreunassa noin 1,4 m ja pohjoisreunalla noin 1,7 m. Pohjoisreunan jalkakäytävä on noin 3,0 m leveä ja eteläreunan jalkakäytävä 3,3 m leveä.

Caloniuksenkadulle jää noin 21 autopaikkaa kadun pohjoisreunalle. Osa paikoista on mahdollista rajata purku- ja lastauskäyttöön. Jos toinen raitiovaunukaista jatkossa erotellaan, pysäköintipaikat joudutaan poistamaan. Runeberginkadun puoleisessa päässä kadun eteläreunalle sijoitetaan päivittäistavarakaupan lastaus- ja purkupaikka.

Liikennesuunnittelu esittää, että Caloniuksenkadun ajokaistat muutetaan melusyistä asfalttipinnaksi. Jatkosuunnittelussa tarkastellaan, voidaanko vanhaa kivipintaa säilyttää kadulla. Kadun pintamateriaalista päätetään katusuunnittelun yhteydessä.

#### Suunnitelman vaikutukset

##### Jalankulku

Jalankulun turvallisuus ja viihtyisyys paranevat, kun pyöräilijät eivät enää aja jalkakäytävällä. Jalankulun tila kapenee nykyisestä, mutta jalkakäytävän leveys säilyy riittävänä. Jalankulun etäisyys liikkuvaan autoliikenteeseen säilyy nykyisenlaisena. Caloniuksenkadun ylittävän suojatien keskisaareketta levennetään Runeberginkadun risteyksessä. Esteettömyys kadunylityksissä paranee.

##### Pyöräliikenne

Caloniuksenkadun yksisuuntaiset pyörätiet parantavat kadun pyöräilyolosuhteita ja yhteyksiä Mechelininkadulta Etu-Töölön alueelle. Kaupunkisuunnitteluviraston pyöräliikenteen ennusteissa Caloniuksenkadulle on ennustettu keskimääriin 1 050 pyöräilijää vuorokaudessa.

##### Joukkoliikenne

Raitioliikenteen linjan 8 nopeus ja luotettavuus paranevat etenkin Runeberginkadun suuntaan, jolle autoliikenne ei aiheuta häiriöitä. Mechelininkadun suuntaan autoliikenne voi ruuhkatilanteessa hidastaa raitiovaunuliikenteen kulkua.

Raitiolinja 8:n kehittämissuunnitelmassa (2011) on arvioitu molempien suuntien raitiovaunukaistojen erottelun vaikutuksia:



- Aikataulusuunnittelun kautta ajoajat nopeutuvat
- Arvioidut liikennöintikustannussäästöt yhteensä 272 000 €
- Arvioidut matkustajien aikahyödyt yhteensä 630 000 €

Liikennöintikustannussäästöt ja aikahyödyt on arvioitu 30 vuoden laskenta-ajalla. Vain toisen raitiovaunukaistan erottaminen ensi vaiheessa tarkoittaa, ettei raitioliikenteen hyötyjä saada täysimääräisesti. Suunnittelun aikana on yhdessä HSL:n kanssa arvioitu, että erottelua on tärkeitä kehittää alkuun Runeberginkadun suuntaan, johon linjan 8 reittiä on pitemmän matkaa jäljellä.

#### Tavaraliikenne

Runeberginkadun ja Caloniuksenkadun risteyksessä olevan päivittäistavarakaupan tavarantoimitus säilyy entisellään. Muiden liiketilojen osalta lastaustarve on vähäisempää eikä sille esitetä nykytilanteeseen muutosta.

#### Moottoriajoneuvoliikenne

Raitioliikenteen rakenteellinen erottelu vaikuttaa rajoittavasti kääntymismahdollisuuksiin Caloniuksenkadun tonttiliittymistä. Järjestely on tavanomainen kantakaupungin raitiovaunuliikenteen kaduilla.

Ajokaistojen kaventaminen hillitsee ajonopeuksia. Suunnitelma vähentää hieman autoliikenteen kapasiteettia ruuhka-aikoina Runeberginkadun risteyksessä toisen ryhmityskaistan lyhentyessä. Kapasiteetin vähennä voi myös vähentää läpiajoa Runeberginkadun kautta. Opastettu läpiajoreitti pohjoisen suuntaan kulkee Mechelininkadun kautta.

Caloniuksenkadulta suoraan ajo Lemminkäisenkujalle poistuu pyöräliikenteen turvallisuuden takia. Järjestely vähentää Mechelininkadun suuntaisen jalankulkuliikenteen viivytyksiä, kun liittymähaara voidaan jättää valo-ohjauksen piiristä pois. Luonnoksessa Mechelininkadun liittymäratkaisu oli toisenlainen. Liikennesuunnitelmaluonnoksen vuorovaikutuksen yhteydessä ehdotettiin hyväksi todettu ja suunnitelmaan päätynyt liittymäratkaisu. Liittymäjärjestelyn periaatteet ja vaikutukset vuorovaikutetaan katusuunnitelman luonnosvaiheessa uudelleen.

#### Autojen pysäköinti

Suunnitelma heikentää asukas- ja asiointipaikoitustilannetta alueella.

Etu-Töölön asukaspysäköintivyöhykkeellä (F) pysäköintitunnuksien suhde paikkamäärään oli vuoden 2017 alussa 1,42. A-F -vyöhykkeillä



suhdeluku oli keskimäärin 1,44. Noin 20 pysäköintipaikan poistuminen muuttaa F-alueen suhteeksi 1,43.

Korvaavia lisäpaikkoja ei ole mahdollista järjestää muiden katujen katu-tilan ollessa jo nyt laajasti pysäköintikäytössä. Hietaniemen alueella nykyisin vapaan pysäköinnin pysäköintipaikat muutetaan asukaspysäköintikäyttöön. Töölönkadulle valmistuva pysäköintilaitos voi vapauttaa katuverkossa pysäköintitilaa lähempänä Caloniuksenkatua. Pysäköinnin suunnitellut hinnankorotukset ja muut Helsingin pysäköintipolitiikan toimenpiteet tehostavat pysäköintipaikkojen käyttöä.

#### Melu ja ilmanlaatu

Suunnitelma parantaa kadun melutilannetta, jos nupukivipinnoite vaihdetaan asfaltiksi. Suunnitelmalla ei ole merkittäviä vaikutuksia autoliikenteen määriin, joten vaikutukset ilmanlaatuun jäävät vähäisiksi. Joukkoliikenteen nopeuttaminen parantaa joukkoliikenteen houkuttelevuutta ja siten suunnitelmassa esitetyt toimenpiteet voivat välillisesti ja pitkän ajan kuluessa vaikuttaa myös kulkumuotojakaumaan.

#### Kustannukset

Liikennesuunnitelman rakennuskustannusennuste on noin 980 000 euroa (150 €/m<sup>2</sup>). Hankekustannusennuste on noin 1,3 M€. Kustannukset jakaantuvat Rakennusviraston ja HKL:n kesken. Kustannukset ja niiden jakoperusteet tarkentuvat katusuunnitelmavaiheessa.

#### Vuorovaikutus

Liikennesuunnitelman periaatteet on laadittu yhteistyössä HKL:n ja HSL:n kanssa. Suunnitelman teknistä toteutettavuutta ja kustannuksia on arvioitu yhteistyössä HKR:n kanssa. Caloniuksenkadun melutasoista on keskusteltu ympäristökeskuksen kanssa.

Suunnitelmasta on pyydetty mielipidettä kaupunginmuseolta, joka ilmoitti vastustavansa kivipinnan vaihtamista asfalttiin.

Liikennesuunnitelmaluonnos oli Kerro kantasi -palvelussa kommentoitavana 10.2.- 5.3.2017. Luonnokseen tuli kommentteja 178 kappaletta. Lisäksi suunnitelmaluonnoksesta on käyty asukkaiden kanssa keskustelua sähköpostitse ja puhelimitse.

Suunnitelmaluonnoksesta pidettiin asukastilaisuus kaupunkisuunnitteluvirastossa 15.2 klo 16–19. Suunnittelusta tiedotettiin lähettämällä mediatiedote alueella ilmestyvään paikallislehteen sekä muihin tiedotusvälineisiin. Lisäksi asiasta uutisoitiin kaupungin verkkosivuilla ja sosiaalisen median kanavissa. Tiedote suunnittelusta kiinnitettiin myös suun-



25.04.2017

Lsp/8

nittelualueen talojen rappukäytävien oviin ja jaettiin kadun varressa toimiviin yrityksiin.

Vuorovaikutus tuotti runsaasti mielipiteitä sekä suunnitelman puolesta että vastaan. Mielipiteet ja vastineet niihin on kirjattu tarkemmin vuorovaikutusraporttiin. Vastustavat kannanotot liittyivät mm. pysäköintipaikkojen vähenemiseen, katumeluun ja raitioliikenteen sekakaistaa. Suunnitelmaluonnosta on tarkistettu ja tutkittu vaihtoehtoisia ratkaisuja kommenttien pohjalta.

#### Jatkotoimenpiteet

Rakennusvirasto laatii katu- ja rakennussuunnitelman.

#### Esittelijä

liikennesuunnittelupäällikkö  
Reetta Putkonen

#### Lisätiedot

Teppo Pasanen, liikenneinsinööri, puhelin: 310 37123  
teppo.pasanen(a)hel.fi  
Inga Valjakka, liikenneinsinööri, puhelin: 310 37087  
inga.valjakka(a)hel.fi

#### Liitteet

- 1 Piirustus 6701-2
- 2 Sijaintikartta
- 3 Vuorovaikutusraportti

#### Oheismateriaali

- 1 Kannanotot

#### Muutoksenhaku

Muutoksenhakukielto, valmistelu tai täytäntöönpano

#### Tiedoksi

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