



25.4.2017

LÄNTISEN BRAHENKADUN JA HELSINGINKADUN LIIKENNESUUNNITELMA VÄLILLÄ KAARLENKATU STURENKATU

Hankenro 0926_20
HEL 2016-003858

SISÄLLYS

**Liikennesuunnitelma kommentoitavana Kerrokantasi-verkkopalvelussa
12.9.2016 - 25.9.2016**



25.4.2017

Esitetyt mielipiteet ja vastineet

Läntisen Brahenkadun ja Helsinginkadun liikennesuunnitelma välillä Kaarlenkatu Sturenkatu oli julkisesti kommentoitavana 12.9. - 25.9.2016 Kerrokantasi - verkkopalvelussa. Nähtävillä olosta tiedotettiin mediatiedotteella ja suunnittelualueen rappukäytäviin jaetulla tiedotteella. Verkkopalveluun kirjattiin 161 mielipidettä. Mielipiteet käsittelivät osaksi samoja asioita, mutta joukossa oli myös yksittäisiä mielipiteitä. Keskustelu oli pääosin asiallista ja kommentteihin sisältyi monta hyvin perusteltua mielipidettä, parannusehdotusta ja huomiota. Osassa kommentteista osoitettiin myös kannatusta tehdyille suunnitelmalle ilman muutosehdotuksia tai muuta suunnitelmaan mahdollisesti vaikuttavaa sisältöä.

Jalankulkujärjestelyt:

Jalankulun tilavaraukset ja jalankulun olosuhteet nousivat joissakin palautteissa esille. Esimerkiksi terrassien (Kuikka) kohdalla kapeat jalkakäytävät ja suojatien poisto Wallininkadun kohdalla huolestuttivat. Lisäksi huonona pidettiin Helsinginkadun pohjoislaidan pysäköintialueen kiertävää jalkakäytävää Kaarlenkadun kohdalla. Eräessä kommentissa pohdittiin, että eniten kompromisseja on jouduttu tekemään jalankulun suhteen. Hyvänä pidettiin Urheilutalon edustalla levennettyä jalkakäytävää.

Vastine:

Yksisuuntaiset pyöräilyjärjestelyt parantavat myös jalankulkijan asemaa. Pyöräily kulkee jalankulkijan näkökulmasta loogisesti autoliikenteen suuntaisesti. Suojateiden kohdalla ajoradan tasoon laskettu pyöräily on selkeästi reunakivellä erotettu jalankulkijasta, joka on astumassa kadun ylitykseen. Urheilutalon edustalla pyöräily on siirretty kokonaan pyöräkaistalle.

Suunnitelmassa on pyritty huomioimaan kiinteistöjen ja yritysten tilantarve jalkakäytävältä. Mm. mielipiteissä mainitun Kuikan terrassin kohdalla pyörätien on laskettu ajoradan tasoon, jolla jalkakäytävää saadaan tuossa kohdassa lisää. Myös kaupungin työterveyshuollon edustan pyöräpysäköintiin on suunnitelmassa kiinnitetty huomiota, pyöräpysäköinnille on järjestetty lisää tilaa, jotta pyörät eivät tuki jalkakäytävää.

Wallininkadun kohdalta suojatie on tarkoitus poistaa. Kyseinen suojatie on välisuojatie, joka ei käytännössä ole yhteys kuin puistoja yhdistävänä suojatienä. Jos suojatietä ei ole lähellä, niin kadun saa lain mukaan ylittää myös muusta kohdasta.

Helsinginkadun ja Kaarlenkadun risteykseen, eikä viereiselle pysäköintialueelle ole tarkoitus tehdä suunnitelmassa muutoksia. Helsinginkadun ja Kaarlenkadun risteys on käsitelty jo toteutetun Helsinginkadun itäosan liikennesuunnitelman yhteydessä.



25.4.2017

Pyöräilyjärjestelyt:

Pyöräilyjärjestelyiden yksisuuntaisuutta pidettiin sekä järkevänä, että liikkumista vaikeuttavana tekijänä. Yksisuuntaisuuden arveltiin lisäävän kadunylityksiä. Yksisuuntaisuudesta toivottiin informoitavan alueen liikkujille.

Kommenteissa peräänkuulutettiin kolmitasopyöräteitä tai pyöräkaistoja Helsinginkadulle. Jalankulun kanssa samassa tasossa olevaa yksisuuntaista pyörätietä kritisoitiin. Läntiselle Brahenkadulle toivottiin pyörätietä tai -kaistaa myös etelän suuntaan.

Helsinginkadulta idästä Läntiselle Brahenkadulle kääntymiseen toivottiin omaa pyörätietä.

Läntisen Brahenkadun eteläpään pyydettiin pyörätaskua.

Joissakin palautteissa oltiin lisäksi huolissaan reunakivien käytöstä pyöräilyn saumakohdissa. Lisäksi pyydettiin pyörätien jatkeen rakentamista Helsinginkadun yli Läntisen Brahenkadun risteyksessä ylityksen helpottamiseksi.

Joissakin palautteissa kehoitettiin pyöräilyn osalta parempaan talvikunnossapitoon.

Vastine:

Pyöräilyjärjestelyjen yksisuuntaistamista puoltaa mm. järjestelyn turvallisuus, tilatehokkuus, sujuvuus ja esteettömyysjärjestelyt. Lisäksi eri kulkumuodot pystytään erottamaan paremmin toisistaan ja toisaalta yksisuuntaisilta pyöräiteiltä pystytään aina liittymään muuhun liikennevirtaan. Yksisuuntaisilla järjestelyillä pystytään lisäksi tuottamaan laadukkaampaa katutilaa tilatehokkaammin ja risteysjärjestelyt ovat selkeämpiä ja turvallisempia kuin kaksisuuntaisissa järjestelyissä.

Suunnittelualueella Helsinginkadulla ja Läntisellä Brahenkadulla yksisuuntaisia pyörätiejärjestelyitä voidaan pitää tavoitetilana. Helsinginkadun itäpään on jo toteutettu yksisuuntaiset järjestelyt ja Läntisen Brahenkadun pohjoispään, sekä Sturenkadun ja Helsinginkadun risteykseen on hyväksytyissä suunnitelmissa osoitettu yksisuuntaiset pyöräliikennejärjestelyt, joihin suunnitelma liittyy saumattomasti. Olisi sekavaa jättää näiden yksisuuntaisten pyöräliikennejärjestelyiden välille kaksisuuntaista pyöräinfraa. Myöhemmin laadittavassa liikenteen ohjaussuunnitelmassa otetaan kantaa yksisuuntaisten merkitsemiseen ja informointiin liittyviin kysymyksiin.

Suunnitelma on lähtökohtaisesti raitioliikenteen parantamiseen tähtäävä suunnitelma, joten pyöräily jätetään suurilta osin rinnakkain jalkakäytävän kanssa samaan tasoon. Pyöräilyn toteuttaminen eri tasoon jalankulun kanssa edellyttäisi reunakivien siirtoja ja kuivatuksen uusimista, mitkä lisäisivät kustannuksia. Suunnitelman risteyskohdat on toteutettu laadukasta yksisuuntaisuutta ajatellen siten, että pyöräi-



25.4.2017

lijä ohjautuu turvallisesti ja ymmärrettävästi kaikkiin sallittuihin suuntiin. Suunnitelma ei tilavarausten puolesta sulje pois pyöräilyn muuttamista jalankulun kanssa eri tasoon myöhemmässä vaiheessa. Asia arvioidaan uudelleen, mikäli esimerkiksi katusuunnitteluvaiheessa ilmenee, että kadulle toteutetaan laajempi peruskorjaus.

Suunnitelma liittyy hyväksytyyn Sturenkadun liikennesuunnitelmaan (piir. 6437-7, hyväksyty 12.5.2015), jossa on otettu kantaa Läntisen Brahenkadun pyöräilyjärjestelyihin. Sturenkadun suunnitelmassa Läntisen Brahenkadun pyöräily on ohjattu ajoradalle Sturenkadusta etelään. Läntisen Brahenkadun liikennemäärä on alle 2000 ajoneuvoa vuorokaudessa, joka myös tukee ajoradalla pyöräilyä.

Vuorovaikutuksen yhteydessä saatujen mielipiteiden pohjalta Brahen kentän lounaiskulmassa sijaitseva lyhyt puistokäytävä on muutettu yhdistetyksi pyörätieksi ja jalkakäytäväksi, jotta idästä saapuva pyöräilijä pääsee Läntisen Brahenkadun pyörätielle ajamatta ajoradan kautta.

Liikennesuunnitteluosaston nykyisten tiemerkinäperiaatteiden mukaan pyörätaskua käytetään vain liikennevalo-ohjatuissa risteyksissä. Pyörätieltä ylitykseen lähdettäessä merkitään risteysalueelle pyörätien jatke. Etuajo-oikeutetulla suunnalla pyöräkaistalta ylitykseen lähdettäessä merkitään myös risteysalueelle pyöräkaista. Sivusuunnalta pääsuunnan yli ei merkitä kaistaviivoja, ellei risteuksen geometria ole erityisen haastava (esim. Mannerheimintien ja Nordenskiöldinkadun risteys). Tiemerkinäohjeistus on liikennesuunnitteluosastolla asetettu vuoden 2017 aikana tehtäväksi töiksi, ja tiemerkinäperiaatteet saattavat tarkentua myöhemmin. Tiemerkinäistä päätetään liikenteen ohjaussuunnitelmassa.

Reunakivien käytöstä ja materiaaleista päätetään tarkemmin katusuunnittelussa.

Raitiotiejärjestelyt:

Raitiotiejärjestelyt herättivät vilkasta keskustelua. Joidenkin mielestä kaikki on tällä hetkellä hyvin, eikä mitään tulisi muuttaa, toisten mielestä pysäkkejä tulisi jopa lisätä nykyisestä ja joidenkin mielestä esitetty muutos on hyvä tai pysäkkejä saisi jopa karsia vielä enemmän. Näihin liittyviä kysymyksiä ja kommentteja olivat ainakin: Miksi pitää pysäkkejä siirrellä? Linjan 8 pysäkkejä on nyt niukasti, ei saa enempää vähentää. Parasta joukkoliikennepalvelua on tiheä pysäkkiverkosto. Eikö myös pohjoisen suunnan pysäkkejä saisi yhdistettyä, luulisi Tuossa Brahen kentän kohdalla olevan tilaa molemmille. Huonosti liikkuvat asukkaat on unohdettu täysin kun pysäkkejä vähennetään. Väli seuraavalle pysäkillä Hesarilla Sörkan suuntaan jää kovin lyhyeksi.

Epäiltiin, ettei pysäkkien uudelleen järjestelyllä ja uudella korokkeella saavuteta aika- tai kustannushyötyjä. Todettiin, että esitetty järjestely lisää vaihtamisen tarvetta ja jalankulkumatkojen pituutta. Koettiin ettei autoliikenteestä ole ollut haittaa raitiovaunujen kulkuun, jotta tarvitsisi rakentaa korotettu raitiotiekaista. Ihmeteltiin myös



25.4.2017

miksi verrattain harvoin kulkeva raitiovaunu tarvitsee pyhitetyn korokkeen. Koroketta toivottiin nurmetettavaksi raitiotiekorokkeeksi.

Todettiin, että nykyiset Urheilutalon pysäkit toimivat melkein raitiolinjojen 1,3 ja 8 yhteispysäkkinä, kun pysäkit sijaitsevat vierekkäin.

Nykyistä, poistettavaksi esitettyä Kaarlenkadun pysäkkiä pidettiin erittäin kätevänä, sillä siihen pysähtyvät sekä Fleminginkadun suunnasta tulevat raitiovaunut, että Läntisen Brahenkadun suunnasta tulevat. Pidettiin outona ajatuksena, ettei pohjoisen suuntaiselle Kaarlenkadun pysäkillä olisi jatkossa etelän suuntaan paria.

Ihmeteltiin, mihin perustuvat laskelmat ajoikasäästöistä katuosuudella pysäkkien siirtely- ja kaistan korottamisjärjestelyiden osalta. Lisäksi kysyttiin, onko laskelmissa huomioitu kokonaismatka-aikaa, kun kävelymatkat pietenevät.

Epäiltiin, että eniten raitiovanuja hidastavat liikennevalot.

Epäiltiin, että Brahen kentän etelälaidan pysäkistä voi ajoittain tulla melkoinen sumppu.

Eräissä mielipiteissä tuotiin esille, että raitiotiepysäkkien tulisi olla pareitain/vastakkain paremman hahmotettavuuden vuoksi.

Vastine:

Brahen kentän eteläpuolelle sijoittuva uusi raitiovaunupysäkki mahdollistaa vaihdon linjojen 1, 3 ja 8 välillä samalta pysäkkilaiturilta. Linjan 8 pysäkkimäärä pysyy nykyisenä. Lännen suunnassa Brahen kentän eteläpuolelle sijoitettava pysäkki johtaisi tilanteeseen, jossa linjalla 8 olisi pysäkki heti Kaarlenkadun risteuksen molemmin puolin. Tämä heikentää pysäkkien lähisaavutettavuutta enemmän kuin pysäkkien yhdistämisestä hyödyttäisiin. Tiheä pysäkkiväli lyhentää kävelymatkoja, mutta hidastaa koko linjan matkanopeutta. Liian tiheä pysäkkiväli vähentää pidempien matkojen houkuttelevuutta pitkän matka-ajan vuoksi. Joukkoliikennepalvelun kokonaisuuden kannalta tulee optimoida matkanopeuden ja kävelyetäisyyksien suhdetta parhaiten matkustajia palvelevan pysäkkivälin määrittämiseksi. Helsingin raitioverkon keskimääräinen pysäkkiväli on noin 350 metriä, joka on osaltaan johtanut raitiovaunujen matalaan keskinopeuteen. Kokonaisuuden laadun kannalta optimaalisempi pysäkkiväli on 400 - 500 metriä. Liikennesuunnitelmissa on viime vuosina poistettu maltillisesti raitiovaunupysäkkejä, jotta keskimääräinen pysäkkiväli ja sitä myötä raitiovaunujen matkanopeus nousisivat tavoitellulle tasolle.

Raitiovaunujen kulku yhteisellä kaistalla autojen kanssa hidastaa raitiovaunujen kulkua ja aiheuttaa hajontaa matka-aikoihin. Raitiovaunun pitkä jarrutusmatka johtaa siihen, että vaunua kuljetetaan kadun nopeusrajoitusta alemmalla nopeudella sekakaistalla, koska nopeammin pysähtyvän auton jarrutus on muutoin mahdoton



25.4.2017

turvallisesti ennakoida. Korotetulla radalla varmistetaan riittävä erottelu, joka estää muun liikenteen ohjautumisen raitiotielle, jolloin raitiovaunua voidaan kuljettaa nopeammin ja sujuvammin.

Hälytysajoneuvot:

Joissakin palautteissa pelättiin raitiotien korokejärjestelyn haittaavan hälytysajoneuvoliikennettä.

Vastine:

Korokkeen jatkosuunnittelussa on syytä ottaa huomioon myös pelastusajoneuvojen liikkuminen. Korokkeen reunakiven sopivasta korkeudesta on käyty alustavaa keskustelua pelastuslaitoksen edustajan kanssa. Katusuunnittelussa otetaan tarkemmin kantaa reunakivien osalta.

Autoliikenne ja pysäköintipaikat

Palautteissa pysäköintipaikkojen väheneminen herätti pääosin huolta ja vastustusta, 42 paikan väheneminen koettiin selvänä heikennyksenä nykytilaan. Toisaalta joissakin yksittäisissä mielipiteissä löytyi myös ymmärrystä pysäköinnin poistamiselle raitiotiejärjestelyiden parantamiseksi. Korvaava paikkoja peräänkuulutettiin, esimerkiksi vinoparkin rakentamista Läntiselle Brahenkadulle. Mielipiteiden mukaan erityisesti Brahenkentän, Linnanmäen ja ryhmäteatterin aukiolojen/tapahtumien aikaan alueella on pula pysäköintipaikoista. Myös huoli normaalista asiointipysäköinnistä nostettiin esille.

Palautteissa kysyttiin, miksei katua levennetä Josafatin kalliot -nimiseen puistoon sen verran, että myös pohjoisen puolen pysäköinti mahtuisi Helsinginkadulle.

Kysyttiin, miten idän suunnasta tullessa pääsee Kirstinkadun ja Sturenkadun välillä tonteille ja pysäköimään kadun etelälaidalle.

Eräässä mielipiteessä ehdotettiin Helsinginkadulta lännestä autoliikenteen kääntymiskaistaa Kaarlenkadulle.

Vastine:

Suunnittelualue sijoittuu asukaspysäköintialueelle I ja J. Näillä alueilla tunnusten suhde paikkoihin on 0,91 (I) ja 0,83 (J). Tilanne on verrattain hyvä, sillä esimerkiksi kantakaupungissa alueilla A-F suhdeluku on keskimäärin 1,44.

Korvaavien paikkojen osalta suunnittelualueelta kaikki mahdolliset korvaavat paikat on otettu käyttöön. Mielipiteissä ehdotettu Läntisen Brahenkadun vinoparkki ei ole



25.4.2017

mahdollinen. Ainoa paikka Läntisellä Brahenkadulla, jossa vinoparkille olisi katupoikkileikkauksessa tilaa, on Urheilutalon kohdalla. Tuossa kuitenkin kulkee pyöräkaista, jolle peruuttaminen vinoparkista ei olisi turvallisuuden näkökulmasta hyvä vaihtoehto, lisäksi katupuut jouduttaisiin poistamaan.

Josafatinkalliot on asemakaavassa puistoaluetta, jonka vuoksi katualuetta ei levenetä pysäköinnin vuoksi.

Idän suunnasta Kirstinkadun ja Sturenkadun välisille tonteille ja pysäköintipaikoille ajo tulee mahdollistaa raitiotiekorokkeen ylitse. Ylityspaikkoja ei kuitenkaan tehdä jokaisen kiinteistön edustalle, vaan paikka katsotaan jatkosuunnittelussa siten, että se palvelee hyvin kaikkia.

Helsinginkadun ja Kaarlenkadun risteykseen ei ole tarkoitus tehdä suunnitelmassa muutoksia. Helsinginkadun ja Kaarlenkadun risteys on käsitelty jo toteutetun Helsinginkadun itäosan liikennesuunnitelman yhteydessä, jonka vuoksi uutta ryhmityskaistaa ei tässä vaiheessa suunnitelmaan esitetä.

Postiosoite

PL 2100
00099 HELSINGIN KAUPUNKI
kaupunkisuunnittelu@hel.fi

Käyntiosoite

Kansakoulukatu 3
HELSINKI 10
<http://www.hel.fi/ksv>

Puhelin

+358 9 310 1673

Faksi

+358 9 310 37409

Tilinumero

800012-62637

Y-tunnus

0201256-6
Alv. nro
FI02012566