



25.4.2017

CALONIUKSENKADUN LIIKENNESUUNNITELMA

HEL 2017-000929

Hankennumero Ksv 0923_25

Vuorovaikutuksen prosessi

Caloniuksenkadun liikennesuunnitelman vuorovaikutusta tehtiin suunnitelmaluonnoksen valmistumisen jälkeen. Vuorovaikutuksessa esiteltiin yhtä luonnosvaihtoehtoa, koska valmistelun aikana laaditut vaihtoehdot eivät eronneet toisistaan merkittävästi.

Caloniuksenkadun liikennesuunnitelmaluonnos oli kommentoitavana 10.2.–5.3.2017 Kerrokantasi -verkkopalvelussa. Verkkopalveluun kirjattiin 178 mielipidettä, jonka lisäksi liikennesuunnitteluosastolle saapui useita yhteydenottoja puhelimitse ja sähköpostilla. Suunnitelmaluonnoksesta lähetettiin kaupungin kirjaamoon yksi taloyhtiön kannanotto. Kaupunginmuseo antoi lisäksi suunnitelmaluonnoksesta kannanoton. Kirjeet ovat sellaisenaan lautakunnan oheismateriaalissa.

Verkkokeskustelu on luettavissa osoitteessa:

<https://kerrokantasi.hel.fi/caloniuksenkatu>

Caloniuksenkadun liikennesuunnitelmaluonnosta esiteltiin Kaupunkisuunnitteluvirastossa keskiviikkona 15.2.2017. Kolmen tunnin aikana tilaisuudessa kävi noin 30–40 henkilöä. Suurin osa kommentoijista asui Caloniuksenkadun lähellä. Loput paikallaolijoista käyttivät kadun palveluita tai katuä läpikulkuun eri tavoin.

Suunnittelusta tiedotettiin lähettämällä mediatiedote alueella ilmestyvään paikallislehteen sekä muihin tiedotusvälineisiin. Lisäksi asiasta uutisoitiin kaupungin verkkosivuilla ja sosiaalisen median kanavissa. Tiedote suunnittelusta kiinnitettiin myös suunnittelualueen talojen rappukäytävien oviin ja jaettiin kadun varressa toimiviin yrityksiin.

Yhteenveto vuorovaikutuksessa tulleista mielipiteistä

Kerro kantasi -palvelun keskustelu oli asiallista ja kommentteihin sisältyi monta hyvin perusteltua mielipidettä, parannusehdotusta ja huomiota. Caloniuksenkadun suunnitelmaluonnoksen lisäksi keskusteluissa nousi esiin Mechelininkadun käynnissä oleva remontti ja raitiovaunupysäkkien muutokset sekä yleiset Töölön alueen liikennejärjestelyt.

Kadulla asuvien ja sitä pääasiallisesti läpikulkuun käyttävien mielipiteet erosivat paljon toisistaan. Caloniuksenkadun asukkaiden näkökulmassa korostuivat kadun meluisuus, läpiajoliikenne ja korkeat ajonopeudet sekä pysäköintipaikkojen poistuminen. Muualla asuvien



25.4.2017

mielipiteissä etenkin raitiliikenteen erottelu autoliikenteestä nähtiin tärkeimmäksi kuin pysäköintipaikat. Pyöräteiden osalta vastakkaisia mielipiteitä oli molemmissa ryhmissä.

Asukastilaisuudessa keskustelu oli myös vilkasta ja keskustelun aiheet olivat samoja kuin nettikeskustelussa. Tilaisuus antoi paljon kokemuseräistä tietoa ja detaljitason parannusehdotuksia suunnitteluun.

As Oy Mechelinkatu 21 kommentoi kannanotossaan Caloniuksenkadun suunnitelmaluonnoksen heikentävän alueen asukkaiden liikkumismahdollisuuksia. Lisäksi kannanotossa kritisoitiin suunnittelusta tiedottamista. Kaupunginmuseo otti kantaa kadun uudistamiseen rakennetun kaupunkiympäristön näkökulmasta ja ei puoltanut kadun nykyisen nupukivipäällysteen vaihtamista asfaltiksi.

Luonnoksesta tulleiden kommenttien perusteella suunnitelmaa on kehitetty eteenpäin.



25.4.2017

Vuorovaikutuksen aikana esitetyt mielipiteet ja vastineet

Jalankulun järjestelyt

- ***Jalkakäytävät kapenevat liian kapeiksi***

Vastine:

Luonnoksessa esitetyjä ajokaistoja kaventamalla jalkakäytäviä voidaan leventää noin 3,3 metriin (eteläreuna) ja 3 metriin (pohjoisreuna). Jalkakäytävien leveydet täyttävät mitoitusohjeiden vaatimukset ja ovat kaupunkialueilla varsin yleiset mitat. Nykyisiin jalkakäytäviin verrattuna pohjoisreunan jalkakäytävä kapenee noin 1,7 m ja eteläreunan jalkakäytävä noin 1,4 m. Jalankulkijoiden etäisyys liikkuvaan autoliikenteeseen säilyy nykyisenlaisena. Jalkakäytävien turvallisuus paranee, kun pyöräilijät eivät enää käytä jalkakäytävää.

- ***Runeberginkadun risteyksessä oleva keskisaareke on nykyisin liian kapea. Saareke tulisi sijoittaa mieluummin raiteiden keskelle***

Vastine:

Keskisaareketta on levennetty noin 2,5 m leveäksi. Suunnittelussa lähtökohtana on ollut, ettei Runeberginkadun risteysalueella tehdä suuria muutoksia mm. äskettäin uusittujen raitiokiskojen takia. Tästä syystä keskisaarekkeeseen ei tässä yhteydessä tehdä isompia muutoksia.



25.4.2017

Pyöräliikenteen järjestelyt

- **Miksi kaduille tarvitaan pyöräteitä?**
- **Voisiko pyörätie olla vain kadun toisessa reunassa?**
- **Voisiko pyörätie olla kapeampi ja samassa tasossa jalankulun kanssa?**
- **Voisiko ajoradan reunassa olla pyöräkaistat?**

Vastine:

Kaupungin tavoitteena on edistää jalankulun, pyöräilyn ja joukkoliikenteen käyttöä. Pyöräteiden tarve on todettu vuonna 2012 Kaupunkisuunnittelulautakunnassa hyväksytyssä kantakaupungin pyöräliikenteen tavoiteverkossa.

Caloniuksenkadun auto- ja raitioliikenteen määrät ovat n. 10 400 ajon./vrk. Niin suuri liikennemäärä tekee ajoradalla pyöräilyn suurimmalle osalle ihmisistä turvattoman tuntuiseksi ja myös todelliset riskit kasvavat. Nykyisin pyöräteiden puute aiheuttaa jalkakäytävällä ajoa ja toisaalta kadun vilkkaus vähentää pyöräilyn houkuttelevuutta kadulla.

Nykyisistä pyöräilijämääristä ei ole laskentatietoa. Pyöräteiden tai -kaistojen tarvetta ei suoraan voida arvioida kadun nykyisten käyttäjämäärien perusteella, sillä laadukkaiden pyöräliikenteen järjestelyiden tiedetään lisäävän pyöräilyä. Kaupunkisuunnitteluviraston pyöräliikenteen ennustemallissa Caloniuksenkadulle ennustetaan 1050 pyöräilijää keskimääräisenä vuorokautena pyöräilyn tavoiteverkon rakennuttua.

Yksisuuntaiset pyörätiet ovat tiiviillä katualueilla sujuvuuden ja turvallisuuden takia parhaimmat ratkaisut. Kaksisuuntainen pyörätie vain toisella puolella katuja aiheuttaisi merkittäviä ongelmia risteyksissä, joissa pyöräilijän ei olisi mahdollista jatkaa loogisesti eri kaduille.

Reunakivellä ajoradasta ja jalkakäytävästä erotetut pyörätiet erottavat tehokkaammin pyöräilyn jalankulusta kuin tasossa oleva pyörätie. Jos pyörätie olisi samassa tasossa jalankulun kanssa, tulisi ajoradan ja pyörätien väliin tehdä välikaista liikennemerkkeille, mikä kaventaisi jalankulun tilaa ja pyöräilijät käyttäisivät myös helpommin jalankulun tilaa ohituksiin. Jalankulun turvallisuus ja viihtyisyys heikkenisi.

Ajoradan tasossa olevaa pyöräkaistaa on myös tarkasteltu vaihtoehtona. Pyöräkaistalla ei saavuteta merkittävää hyötyä tilankäytössä ja kaista voi myös lisätä ajonopeuksia ajoradan leveyden kasvaessa. Pyöräteiden rakentamisen on todettu lisäävän enemmän pyöräilyä turvallisuuden tunteen ollessa pyöräkaistaa parempi.

- **Mechelininkadun risteyksen pyörätiejärjestely on vaarallinen.**

Vastine:

Luonnosta on palautteen myötä tarkistettu niin, että pyörätietä on jatkettu Mechelininkadulle asti, jolloin pyöräilijä voi ylittää Mechelininkadun turvallisemmin. Tämä edellyttää autoilta



25.4.2017

suoraan Lemminkäisenkujalle ajamisen estämistä. Järjestelyn hyödyt on kuitenkin arvioitu haittoja suuremmiksi.

Autoliikenteen nopeudet ja määrät

- **Voisiko autokaistoja kaventaa ajonopeuksien hillitsemiseksi?**
- **Voisiko kadulle asettaa töyssyjä?**

Vastine:

Suunnitelmaluonnosta on tarkistettu niin, että ajokaistat on kavennettu 3,25 metriin. Kavennuksen myötä voidaan jalkakäytävät säilyttää leveämpinä. Kavennus myös hillitsee ajonopeuksia.

Liikennesuunnitelmassa ei ole esitetty kadulle töyssyjä. Kadulla on melun lisäksi valitettu tärinästä, jota töyssyt voisivat lisätä.

- **Voisiko kadun katkaista, jotta liikennemäärät vähenisivät**
- **Voisiko liikennettä ohjata muita katuja pitkin tai yksisuuntaistaa Caloniuksenkadun**
- **Suunnitelma lisää läpiajoliikennettä**

Vastine:

Liikennesuunnitteluosaston kanta on, että Caloniuksenkatu säilyy katuluokitukseltaan läpiajettavana alueellisena kokoojakatuna. Kadun katkaisu tai yksisuuntaistaminen lisäisi todennäköisesti liikennettä muilla kaduilla, kuten Pohjoisella ja Eteläisellä Hesperiankadulla, joiden läheisyydessä on mm. Taivallahden peruskoulu. Kadun katkaisu tai yksisuuntaistaminen vaikeuttaisi myös tontilleajoa ja huoltoliikennettä. Ratkaisut vaikeuttaisivat myös raitioliikenteen kulkemista kiskojen ylitysten lisääntyessä.

Caloniuksenkadun kautta ei ohjata nykyisin läpiajoliikennettä, vaan opastettu reitti pohjoisen suuntaan kulkee Mechelininkadun kautta. Suunnitelma ei lisää autoliikennettä kadulla. Autoliikenteen tilaa joudutaan vähentämään, jotta raitioliikenteen ja pyöräliikenteen järjestelyt mahtuvat kadulle.

Autojen pysäköinti

- **Pysäköintipaikoille on löydettävä korvaavat paikat**
- **Pysäköinti tulee järjestää maksulliseksi myös viikonloppuisin**

Vastine:

Korvaavia lisäpaikkoja ei ole mahdollista järjestää muiden katujen katutilan ollessa jo nyt laajasti pysäköintikäytössä.

Hietaniemen alueella nykyisin vapaan pysäköinnin pysäköintipaikat muutetaan asukaspysäköintikäyttöön, mikä lisää asukkaiden mahdollisuuksia pysäköidä suhteellisen



25.4.2017

lähellä Caloniuksenkatua. Töölönkadulle valmistuva pysäköintilaitos voi vapauttaa katuverkossa vapaata tilaa lähempänä Caloniuksenkatua. Pysäköinnin suunnitellut hinnankorotukset ja muut Helsingin pysäköintipolitiikan toimenpiteet tehostavat pysäköintipaikkojen käyttöä.

Caloniuksenkadun pysäköintipaikkojen aikarajoitusten ja maksullisuuden periaatteita tarkastellaan liikenteenohjaussuunnittelun aikana.

Huoltoajo

- **Alepan huoltoliikenne ei toimi, jos lastauspaikka on kaukana ovesta**
- **Lastauspaikkaa ei käytetä nykyään, vaan huolto tapahtuu jalkakäytävältä**

Vastine:

Lastauspaikan sijaintia muutettiin luonnoksesta saatujen kommenttien perusteella lähemmäksi nykyistä sijaintia. Paikan käytettävyyttä voidaan edistää valvonnan ja tiedotuksen keinoin.



25.4.2017

Raitiovaunuliikenteen ratkaisut

- **Miksi molempien suuntien raitiokiskoja ei eroteta omalle kaistalleen?**
- **Voisiko kadulla olla vain yksi raide?**
- **Voisiko raiteet sijaita kadun reunassa?**

Vastine:

Tavoitetilanteessa molemmat suunnat on eroteltu omalle kaistalleen. Molempien suuntien erottaminen omille kaistoilleen edellyttäisi kaiken pysäköinnin poistoa. Vaihtoehtoisesti jalkakäytäviä kaventamalla pysäköintiä voisi säilyttää, mutta tällöin kadulle ei mahtuisi pyöräliikenteen järjestelyitä. Kallion suunta nähtiin ensisijaisen tärkeäksi erottaa omalle kaistalleen, koska kyseiseen suuntaan reittiä on vielä pitkä matka jäljellä ja viivytyksiä on vaikeampi ottaa aikataulusuunnittelussa huomioon.

Suunnitelmassa on otettu huomioon mahdollisuus erottaa toisen suunnan raitiokisko omalle kaistalleen jälkeensä kieltämällä pysäköinti, jolloin autoliikenteelle jää 3,25 m leveä ajokaista.

Yksiraiteinen vaihtoehto vähentäisi merkittävästi raitioliikenteen luotettavuutta ja edellyttäisi investointeja mm. kulunvalvontaan. Raiteiden sijainti keskellä on risteysjärjestelyiden kannalta paras. Reunassa olevat raiteet estäisivät myös tonttiliittymiin ajon.

- **Caloniuksenkadun pysäkkiä ei saa poistaa**

Vastine:

Mechelininkadun raitiovaunupysäkkien muutokset ovat hyväksytyt Mechelininkadun katusuunnitelman yhteydessä ja perustuvat raitiolinja 8:n kehittämissuunnitelmaan. Caloniuksenkadun liikennesuunnitelmalla ei ole vaikutusta Mechelininkadun pysäkkijärjestelyihin.

- **Raitiokiskoja ei saa estää**

Vastine:

Raitioliikenteen sujuvuuden ja turvallisuuden takia rakenteellinen erottelu muusta liikenteestä on tärkeää. Raitiovaunun jarrutusmatkat ovat suuren massan takia pitkät. Ajo tonttiliittymiin vaikeutuu, mutta järjestely on yleinen kantakaupungin ratikkakaduilla. Erottelutavan detaljit ratkaistaan katusuunnitteluvaiheessa.



25.4.2017

Kadun viihtyisyyden parantaminen

- Kadulle tulisi istuttaa puita

Vastine:

Liikennesuunnittelun lähtökohtana on ollut, että kadulla nykyisin olevat puut säilyvät. Puita on Runeberginkadun puoleisilla katuaukioilla.

Katupuiden lisäämisen mahdollisuutta tarkasteltiin suunnittelun aikana. Teknisesti puut olisivat helpompi sijoittaa kadun eteläreunalle, jossa maan alla on vähemmän putkia ja muuta infrastruktuuria. Puiden kasvu edellyttää kuitenkin riittävän määrän juuritilaa ja riittävän etäisyyden julkisivusta. Caloniuksenkadulla julkisivuetäisyys muodostui liian lyhyeksi ja sallisi vain kapealatvuksisten puiden istuttamisen, jos kaikkien liikennemuotojen kaistoja kavennettaisiin. Alueelle paremmin soveltuvat puut edellyttäisivät liikennesuunnittelun tavoitteista luopumista.

Katupuiden lisääminen Caloniuksenkadulle olisi alkuperäisen suunnitteluihanteen vastainen, kun puita on Etu-Töölössä suunniteltu lähinnä pääkaduille. Puiden lisäämistä Caloniuksenkadulle pidettiin kaupungimuseon kannanotossa ja KSV:n ja HKR:n asiantuntijoiden puolesta kadulle kuulumattomana ratkaisuna.

- Kadun päällyste tulee melun takia vaihtaa asfaltiksi

Vastine:

Kadun pintamateriaalit määritellään ja hyväksytään katusuunnitelmassa. Liikennesuunnittelu näkee hyväksi ratkaisun, että kadun meluisuutta vähennetään muuttamalla ajoradan pintamateriaalia vähemmän melua tuottavaksi. Katusuunnitteluvaiheessa voidaan tutkia, onko vanhaa kiveystä mahdollista säilyttää kadun muissa osissa.

Kaupunginmuseo on liikennesuunnitelman luonnoksen kannanotossaan ilmoittanut, ettei puolla nupukiveyksen muuttamista asfaltiksi. Kaupunginmuseo vetoaa yhtenäisen kaupunkikuvallisesti arvokkaan katunäkymän ja tunnistettavan kokonaisuuden säilymiseen sekä alueen arvoon valtakunnallisesti merkittävänä rakennettuna ympäristönä.



25.4.2017

Vuorovaikutuksen järjestäminen

- **Asukastilaisuudesta tiedotettiin liian myöhään**
- **Suunnittelussa ei huomioitu keskeisiä osallisia**

Vastine:

Liikennesuunnitelmaluonnoksesta järjestettiin nettikyselyn lisäksi asukastilaisuus. Asukastilaisuus haluttiin pitää aikaisessa vaiheessa, jotta vuorovaikutuksessa esitettyjen mielipiteiden käsittelyyn ja suunnitelmaluonnoksen kehittämiseen voitiin varata riittävästi aikaa. Näin nettikysely ja mielipiteet ovat vaikuttaneet esitettävään suunnitelmaan.

Suunnittelusta tiedotettiin lähettämällä mediatiedote alueella ilmestyvään paikallislehteen sekä muihin tiedotusvälineisiin. Lisäksi asiasta uutisoitiin kaupungin verkkosivuilla ja sosiaalisen median kanavissa. Tiedote suunnittelusta kiinnitettiin asukastilaisuutta edeltävällä viikolla myös suunnittelualueen talojen rappukäytävien oviin ja jaettiin kadun varressa toimiviin yrityksiin. Tiedotteissa oli suunnittelijan yhteystiedot, joten asukastilaisuuden ja nettikyselyn lisäksi myös suora yhteydenotto on ollut mahdollinen.

KAUPUNKISUUNNITTELULAUTAKUNNAN OHEISMATERIAALISSA LIITTEINÄ:

1. Kaupungimuseon kannanotto
2. Asunto-osaakeyhtiö Mechelininkatu 21 kannanotto