



4

Herttoniemen keskustan liikennesuunnitteluperiaatteet (a-asia)

Pöydälle 25.04.2017

HEL 2017-003841 T 08 00 00

Hankennumero 0924_17

Päätösehdotus

Kaupunkisuunnittelulautakunta päättää hyväksyä liikennesuunnitteluosaston selvityksen "Herttoniemen keskustan liikennesuunnitteluperiaatteet" jatkosuunnittelussa tavoitteellisesti noudatettavaksi.

Tiivistelmä

Kaupunkisuunnittelulautakunnan 12.6.2008 hyväksymä liikennesuunnitelma sisältää ajoneuvotunnelin Abraham Wetterintieltä Itäväylälle keskustan suuntaan.

Herttoniemen keskustan liikennesuunnitteluperiaatteissa

- parannetaan ja yhtenäistetään kävelyreittejä ja -alueita
- nykyaikaistetaan pyöräliikenteen järjestelyt uusien suunnitteluohjeiden mukaisiksi
- turvaavat kasvavan joukkoliikenneterminaalin toimintaedellytykset
- varaudutaan lokakuussa 2016 valtuuston hyväksymän yleiskaavan mukaiseen pikaraitiotiehen
- tuetaan liikennejärjestelyillä pienten liiketilojen elinvoimaisuutta
- tehdään alueen katuverkossa autoliikenteen kapasiteettia lisääviä toimia

Aiemman liikennesuunnitelman (2008) mukaiseen tunneliin ei ole varauduttu alustavassa kymmenvuotisessa investointiohjelmassa. Vuonna 2013 laaditussa liikenteellisessä selvityksessä (kaupunkisuunnittelulautakunta 18.2.2014) todettiin, että tunnelia ei ole tarkoituksenmukaista rakentaa lähitulevaisuudessa. Herttoniemen keskustan kohdalle ei myöskään esitetä suunnitteluperiaatteissa Itäväylän rinnakkaiskatuja, joille on annettu aikaisemmissa suunnitelmissa nimet Koodaajankatu ja Operaattorinkatu. Muutos vapauttaa Herttoniemen metroaseman yhteyteen suunnitellun bussiterminaalialueen laajentamiseen tarvittavan tilan ja selkeyttää liittymäjärjestelyitä itäväylän eritasoliittymän ramppien läheisyydessä. Sen sijaan varaudutaan rakentamaan vapaa-ajajärjestely Linnanrakentajantieltä suoraan Itäväylälle. Tämä suunnitellaan tarkemmin terminaalikorttelin ja sen lähiympäristön liikennejärjestelyihin liittyvänä asiana asemakaavoituksen edetessä.



Katuverkon toimivuus tavoitetilanteessa edellyttää, että Suunnittelijankadun katualuetta levennetään. Silloin Suunnittelijankadulle voidaan ohjata autoliikennettä ja rakentaa myös laadukkaat joukko- ja pyöräliikenteen järjestelyt kadulle.

Esittelijän perustelut

Lähtökohdat

Herttoniemen keskustan liikenteellistä nykytilaa leimaa voimakas läpikulkeva autoliikenne. Jalankulun ympäristö on kokonaisuutena puutteellinen ja ankea, vaikka esimerkiksi metroaseman ympäristössä on paljon kävelijöitä. Pyöräliikenteen yhteydet ovat heikkolaatuisia ja niiden jatkuvuus on sattumanvaraista.

Herttoniemen keskustan liikennesuunnitteluperiaatteissa on sovitettu yhteen eri vaiheissa olevien aluetta koskevien suunnitelmien sisältöä noudattaen hyväksytyjen yleiskaavan ja liikkumisen kehittämissuunnitelman tavoitteita.

Kaupunkisuunnittelulautakunnan 12.6.2008 hyväksymä liikennesuunnitelma sisältää ajoneuvotunnelin Abraham Wetterintieltä Itäväylälle keskustan suuntaan. Tunnelin rakentaminen ei sisälly seuraavan 10 vuoden investointiohjelmaan. Suunnitteluperiaatteiden lähtökohdiksi on selvitetty, millaisilla toimenpiteillä autoliikenne toimisi mahdollisimman hyvin ilman yhdystunnelin rakentamista.

Vuonna 2008 hyväksytyssä suunnitelmassa ei ole varauduttu Herttoniemen terminaalin kasvavaan tilantarpeeseen eikä joukkoliikenteen järjestelyjä ole tuossa vaiheessa vielä voitu esittää. Herttoniemen metroasemakorttelin asemakaavamuutos on vireillä. Asemakaavamuutoksen valmistelun yhteydessä suunnitellaan terminaalialueen ja siihen kytkeytyvien katujen liikennejärjestelyt tarkemmin, kun samalla selviää mitä toimintoja terminaalikortteliin tulee.

Tänä vuonna on aloitettu uuden Suunnittelijankadun sillan ja sille johtavien yhteyksien rakentaminen. Myös sillan liikennejärjestelyiden vuoksi on tarpeen tarkastella koko keskusta-alueen liikennejärjestelmä.

Suunnitelma

Parannetaan ja yhtenäistetään kävelyreittejä ja -alueita

Jalan kuljettavuus määrittelee keskusta-alueen laatua. Herttoniemen keskustassa jalankulun edellytyksiä ja houkuttelevuutta parannetaan merkittävästi sekä yleisillä alueilla että asemakaavoituksen keinoin tonteilla. Herttoniemen keskuksen laadukkaasta jalankulkualueesta muodostetaan yhtenäinen kokonaisuus, jonka täydentymistä kiinteistöjen si-



sällä tuetaan tekemällä sisäänkäynnit laadukkaasti tavoitettaviksi jalankulkualueilta.

Nyky aikaistetaan pyöräliikenteen järjestelyt

Herttoniemen keskustan kautta on esitetty kulkevaksi kaksi pyöräliikenteen baanaa. Toinen kulkee Itäväylän suuntaisesti ja toinen Laajasalon suuntaan. Näiden risteys muodostaa merkittävän risteysalueen ja sen tulee sijaita keskeisesti Herttoniemen keskuksessa korostaen myös perillä oloa. Baanojen lisäksi rakennettavat muut pyöräliikennejärjestelyt pyritään toteuttamaan yksisuuntaisina noudattaen päivitettyjä suunniteluohjeita.

Turvataan kasvavan joukkoliikennekysynnän toimintaedellytykset

Herttoniemen terminaaliin on tarvetta rakentaa lisää kapasiteettia bus-siliikenteelle vastaamaan tulevaisuuden joukkoliikenteen kysyntätarpeita. Terminaaliin rakennetaan uudet lähtölaiturit ja lisääntyvän lähtökapasiteetin edellyttämiä ajantasauspysäköintipaikkoja liikennöintiin tarvittavalle kalustolle. Terminaalin toiminta laajennetussa muodossa ei mahdu sen nykyiselle tontille. Terminaalin toiminnoille varatun alueen laajentaminen Itäväylän suuntaan parantaa ratkaisevasti edellytyksiä lisätä terminaalin lähtökapasiteettia. Suunnitteluperiaatteissa on huomioitu myös syksyllä 2016 hyväksytyn yleiskaavan mukainen varaus pikaraitiotieyhteydelle. Se voidaan toteuttaa myös runkobussiliikenteellä.

Tuetaan liikennejärjestelyillä pienten liiketilojen elinvoimaisuutta

Herttoniemen keskustan katuverkossa on paljon lähialueen toimitiloja palvelevaa tavaraliikennettä. Isoimmat myymälät hoitavat tavaraliikenteensä erillisten kiinteistöillä sijaitsevien lastauspihojen kautta, mutta kivijalkamyymälöitä huolletaan myös kadulta. Tavaraliikenne hoidetaan jatkossakin nykyisen kaltaisilla järjestelyillä. Katujen varteen sijoituville kivijalkamyymälöille tarjotaan hyvät edellytykset huollon järjestämiseksi ajoradalta. Liikenneturvallisuudesta ja tavaratoimitusten sujuvuudesta huolehditaan erottamalla raskaiden ajoneuvojen liikennöinti jalankulkuvirroista.

Tehdään alueen katuverkossa autoliikenteen kapasiteettia lisääviä toimia

Vuonna 2013 laaditussa Liikenteen pitkän aikajänteen kehittämismahdollisuuksia -selvityksessä (kaupunkisuunnittelulautakunta 18.2.1014) on tutkittu toimenpiteitä välityskyvyn parantamiseksi ilman tunnelia. Selvityksessä todettiin, että Herttoniemen tunnelin hyödyt jäävät melko pieniksi hankkeen investointikustannukseen suhteutettuna. Tämä johtuu siitä, että tunnelin käyttäjämäärä jää lopulta melko vaatimattomaksi



ja toisaalta siitä, että suurimmat hyödyt kohdistuvat lähinnä ruuhkahuippuihin ja erityisesti Helsingin suuntaan kulkevalle aamuruuhkaliikenteelle. Tunneliyhteyden toteuttamismahdollisuus on kuitenkin syytä säilyttää kauempana tulevaisuudessa, mikäli liikennekysyntä esimerkiksi Santahaminan mahdollisen rakentamisen myötä kasvaa selvästi nyt ennustetusta.

Katuverkon kapasiteettia lisäämällä parannetaan alueen autoliikenteen toimivuutta. Herttoniemen keskustan kohdalle ei rakenneta Itäväylän suuntaista uutta rinnakkaiskatua (Koodaajankatu), mikä vapauttaa terminaali-alueen laajentamiseen tarvittavan tilan. Edellytyksenä on, että Suunnittelijankadun katualuetta levennetään. Levennetylle Suunnittelijankadulle voidaan ohjata autoliikennettä ja rakentaa myös laadukkaat joukko- ja pyöräliikenteen järjestelyt.

Pysäköinti sijoitetaan pääosin tonteille. Vähäliikenteisimpien katujen varsille mahdollistetaan asiointipysäköintiä.

Kustannukset

Vuonna 2008 hyväksytyssä liikennesuunnitelman mukaisten liikennejärjestelyiden kustannusarvio oli 101 Milj.€. Tämä sisälsi tunnelin ja katuverkossa tehtävät muutokset mm. Itäväylän kaksi uutta suuntaista eritasoliittymää. Näistä eritasoliittymistä toinen eli Suunnittelijankadun eritasoliittymä on parhaillaan rakenteilla. Rakentaminen pitää sisällään myös kustannuksiltaan merkittäviä tukimuureja Itäväylän reunaan, jotka ovat hyödynnettävissä myös jatkossa.

Ehdotettujen suunnitteluperiaatteiden mukaiset liikennejärjestelyt vastaavat vuoden 2008 hyväksytyyn suunnitelman mukaisia liikennejärjestelyitä katuverkolla lukuun ottamatta Suunnittelijankadun itäpäätä, jossa rakennettavaa katupintaa on enemmän. Tästä koituu noin 400 000 euron lisäkustannus. Uusien suunnitteluperiaatteiden mukaisien toimenpiteiden kustannukset tarkentuvat yksityiskohtaisemmassa suunnittelussa.

Vuorovaikutus

Liikennesuunnitteluperiaatteita on laadittu yhteistyössä asemakaavotuksen, HKL:n ja HSL:n kanssa.

Valmistelun kuluessa on neuvoteltu niiden kiinteistöjen ja toimijoiden kanssa, joihin vaikutukset suurimmalta osaltaan kohdistuvat ja löydetty yhteiset näkemykset liikennesuunnittelun periaatteiksi.

Jatkotoimenpiteet



9.5.2017

Lsp/4

Varsinaiset liikennesuunnitelmat laaditaan myöhemmin. Herttoniemen metroterminaalien ympäristö (Hiihtäjätie, Hiihtomäentie, Koodaajankatu, Linnanrakentajantien liittymäjärjestely itäväylälle ja Operaattorinkatu) suunnitellaan yhteistyössä HKL:n kanssa, joka valmistelee terminaalien peruskorjausta. Suunnittelijankadun liikennejärjestelyt tehdään osana Työnjohtajankadun alueen asemakaavoitusta, kuten myös muut kyseisen kaava-alueen liikennejärjestelyt.

Toteutus

Liikennejärjestelyistä laaditaan liikennesuunnitelmien jälkeen katusuunnitelmat. Nämä toteutetaan alueen muun toteutuksen edistymisen mukaan.

Esittelijä

liikennesuunnittelupäällikkö
Reetta Putkonen

Lisätiedot

Markus Ahtiainen, liikenneinsinööri, puhelin: 310 37088
markus.ahtiainen(a)hel.fi

Liitteet

- 1 Herttoniemen keskustan liikennesuunnitteluperiaatteet selvitys
- 2 Sijaintikartta

Muutoksenhaku

Muutoksenhakukielto, valmistelu tai täytäntöönpano

Tiedoksi

Yleisten töiden lautakunta/Raimo K. Saarinen