



MECHELININKADUN LIIKENNESUUNNITELMA

Hankenro 0923_15
HEL 2013-006377

SISÄLLYS

Liikennesuunnitelmaluonnos nähtävillä 20.5.–9.6.2013

Yhteenvedo KSV Forumin keskustelupalstalla ja mielipidekirjeissä esitetyistä muutosehdotuksista sekä vastineet niihin

Vastineet kahteen Mechelininkadun asukkaiden esittämään periaateratkaisuun

Liikennesuunnitelmaluonnos nähtävillä 20.5.–9.6.2013

Kaupunkisuunnitteluvirastossa laadittiin keskustelun pohjaksi kaksi vaihtoehtoista suunnitelmaluonnosta Mechelininkadun liikennejärjestelyiksi. Nähtävilläolosta, asukastilaisuudesta sekä kommentointimahdollisuuksista tiedotettiin kaupungin virallisissa lehdissä (HS, Hbl ja Metro). Töölöläinen -lehteen toimitettiin artikkeli aiheesta ja medialle lähetettiin lehdistötiedote. Lisäksi tilaisuudesta ja suunnitelmista tiedotettiin Helsinki suunnittelee -Facebook sivuilla ja kaupunkisuunnitteluviraston Internet -sivuilla. Alueen seuroille lähetettiin ennakkotietoa asiasta sähköpostitse.

Kaupunkisuunnitteluvirastossa järjestettiin 30.5.2013 Töölön liikenneilta – keskustelutilaisuus ja näyttely, johon osallistui noin 100 henkeä. Mechelininkadun suunnitelmien lisäksi näyttelyssä ja keskustelutilaisuudessa olivat esillä Töölöntorin pysäköintijärjestelyt ja Runeberginkadun pyörätiesuunnitelma. Asukasryhmä esitteli Mechelininkadun liikennejärjestelyistä oman vaihtoehtonsa tilaisuudessa.

Suunnitelmavaihtoehtoihin oli mahdollista tutustua ja kommentoida myös Internetissä KSV Forumin keskustelupalstalla joka oli avoinna 20.5. - 9.6. Kannanottoja keskustelupalstalle tuli yhteensä 72. Keskustelu on edelleen luettavissa osoitteessa <http://www.ksv.hel.fi/keskustelu/>.



Suunnitelmasta on lisäksi saatu kymmenen kirjallista mielipidettä. Henkilötietojen ja henkilörekisterin esittämistä avoimessa verkossa rajoittavat henkilötietolaki ja laki viranomaistoiminnan julkisuudesta. Jäljennökset kaikista kannanotoista ja mielipiteistä ovat nähtävissä Helsingin kaupungin kirjaamossa, käyntiosoite: Kaupungintalo, Pohjoisesplanadi 11–13.

Yhteenveto KSV Forumin keskustelupalstalla ja mielipidekirjeissä esitetyistä muutosehdotuksista sekä vastineet niihin

Suunnittelun lähtökohdat

Useat kommentoijat pitivät suunnittelun lähtökohtia väärinä. Koettiin, että liikennesuunnitelmaa tehtiin ennen kaikkea autoilijoiden ja kasvavan liikenteen lähtökohdista ja kadun asukkaiden ja yrittäjien viihtyisyyden, turvallisuuden ja elinolosuhteiden kustannuksella. Autoilua ei tulisi edistää sen sujuvuutta lisäämällä ja sen kasvua ei tulisi ottaa annettuna, vaan eri toimenpitein pyrkiä vähentämään autoilua Mechelininkadulla. Joukkoliikennettä tulisi kehittää ja liikenteen ruuhkautumisen esitettiin itsessään vähentävän autoilun suosiota. Katuluokitusta ehdotettiin muutettavaksi niin, että Mechelininkatu ei olisi Helsingin pääkatu vaan Töölön alueen pääkokoojakatu.

Vastine: Mechelininkadun liikennesuunnitelman tavoitteena on kaupungin strategian mukaisesti parantaa joukkoliikenteen, kävelyn ja pyöräilyn edellytyksiä. Mechelininkadun suunnittelussa on otettava vastuullisesti huomioon liikenteen toimivuus itse suunnittelualuetta laajemmalla alueella, ennakoitava näköpiirissä olevia muutoksia ja ehkäistävä häiriöitä. Mechelininkadun suunnitelmalla ei voida vaikuttaa Länsisataman matkustajaliikenteeseen, joka on vilkastunut jo nyt lisäten liikennettä erityisesti normaalien ruuhka-aikojen ulkopuolella. Helsingin Satama arvioi Länsisataman henkilöautoliikenteen määrän kasvavan 2020-luvun alkuvuosiin mennessä nykyisestä noin 50 %. Sataman liikenne kuormittaa katuverkkoa merkittävästi myös normaalien ruuhka-aikojen ulkopuolella. Lisäksi liikenne-ennusteiden mukaan Helsingin uusien asuin- ja työpaikka-alueiden tuottama liikenne tulee lisäämään Mechelininkadun liikennemääriä erityisesti muina aikoina kuin vilkkaimpina aamu- ja iltatunteina. Mechelininkatu on luokiteltu pääkaduksi nykyisessä katuverkossa ja pääkatuna sen on tarkoitus palvella myös tulevaisuudessa. Pääkatu määritellään seudullista ja kaupungin osaluokituksen välistä liikennettä palvelevaksi kaduksi. Helsingin maankäytön kehittyessä Mechelininkatu tulee edelleen välittämään läpikulkevaa liikennettä tämän määritelmän mukaisessa tarkoituksessa.



Turvallisuus

Jalkakäytävien säilyttäminen nykyisen levyisenä nähtiin ennen kaikkea turvallisuuskysymyksenä. Myös kadunvarren pysäköinnin poistamisen vakavin vaikutus ei olisi pysäköintipaikkojen menetys vaan ennen kaikkea kasvavat ajonopeudet ja liikenneympäristön muuttuminen moottoritiemäiseksi. Vaadittiin selkeää vastausta siihen, että miten pidetään jo nykyisin liian suuret ajonopeudet aisoissa ja turvataan jalankulun turvallisuus kapenevilla jalkakäytävillä. Yhdessä kommentissa esitettiin valvontakameraa ajonopeuksia hillitsemään. Muutamat kommentoijat esittivät myös nopeusrajoituksen tiputtamista 30 km/h.

Vastine: Rajallinen katutila on jo muiden kulkumuotojen käytössä, joten pyöräilyolojen parantamiseksi on ollut välttämätöntä tehdä kompromisseja. Oman tilan varaaminen pyöräliikenteelle ja sen selvä erotaminen jalkakäytävästä parantavat jalankulun turvallisuutta, vaikka kaikkialla ei ole pystytty säilyttämään jalkakäytäviä nykyisellään. Moottoriajoneuvoliikenteen kaistat kavennetaan minimissään 6,25 metriin (3,25 m + 3,0 m). Kaventuvat kaistat rauhoittavat ajonopeuksia. Mechelinkadun pohjoissuunnan liikenteelle tullaan lisäksi harkitsemaan valvontakameraa ajonopeuksien hillitsemiseksi erityisesti vähäisemmän liikenteen aikaan. Eteläsuunnan ajonopeuksia hillitsevä valvontakamera on jo olemassa Eteläisen Hesperiankadun risteyksen eteläpuolella.

Jalkakäytävien kaventuminen

Suunniteltu jalkakäytävien kaventaminen oli yksi merkittävimmistä osallistujien huolenaiheista. Kapeammat jalkakäytävät nähtiin uhkana jalankulkijoiden, lasten rattaita työntävien vanhempien ja rullatuolilla kulkevien kannalta. Jo nykyisin jalkakäytävällä on pysäköityjä autoja runsaasti ja pelättiin, että jatkossa jalankulkijat joutuvat kiertämään niitä ajoradan kautta kiertämällä. Kaventuvien jalkakäytävien koettiin lisäävän myös yleistä turvattomuuden tunnetta varsinkin kaksikaistaisessa vaihtoehdossa. Kapenevien jalkakäytävien huomautettiin olevan suunnitteluohjeita kapeampia ja johtavan jalankulun vähenemiseen, mikä on kaupungin tavoitteiden vastaista. Jalkakäytävien kapeus haittaisi myös talvista lumenaurausta ja kunnossapitoa. Tuotiin esiin myös kapeampien jalkakäytävien talvisin mukanaan tuoma riski katoilta jalankulkijoiden päälle putoavasta lumesta ja jäästä Jalankulkijoiden turvallisuutta ei pitäisi uhrata pyöräilyn sujuvuuden nimissä vaan jalkakäytävät tulee säilyttää nykyisen levyisinä. Kapeampien jalkakäytävien koettiin myös muuttavan katumiljöötä niin, että kahden autokaistan vieressä oleva kapea kaistale muistuttaisi moottoritien piennarta.



Vastine: Vaikka kaikkialla ei ole pystytty säilyttämään jalkakäytäviä nykyisellään, oman tilan varaaminen pyöräilylle ja sen selvä erottaminen jalkakäytävästä parantaa jalankulun turvallisuutta. Nykyään jalankulua häiritsee laitton pysäköinti ja pyöräily jalkakäytävillä samoin kuin huoltoliikenteen purku- ja lastaustoiminta, joka sekin kuuluu lain mukaan hoitaa ajoradalta. Jalkakäytävän käyttö huoltoon on sallittua vain poikkeustilanteissa silloin, kun ajoradalla pysäyttäminen on kielletty. Jotta huolto siirtyisi jalkakäytäviltä ajoradalle, suunnitelmassa on poistettu Mechelininkadun ruuhka-aikaiset pysäyttämiskiellot. Liikenne-merkkien asettaminen rakennusten seiniin leventää esteetöntä jalankulutilaa ja helpottaa osaltaan talvihoitoa. Esitettävässä vaihtoehto 2:ssa jalkakäytävän ja pyörätien samassa tasossa oleva tila on selvästi nykyistä jalkakäytävää leveämpi.

Pyöräliikenteen periaateratkaisu

Useissa kommentteissa esitettiin, että pyöräily voitaisiin ohjata toisille reiteille, esimerkiksi Väinämöisenkadulle, Hietaniemenkadulle, Hietakannaksentielle tai että pyörätie voitaisiin tehdä lehmuskujanteen väliin, ratikkakiskoja viereen. Esitettiin myös, että pyöräilijät voivat ajaa hyvin ajoradalla. Pyöräilyn kehittämisessä tulisi huomioida myös paikalliset asukkaat ja heidän tarpeensa. Esitettiin myös, että pyöräily on niin vähäistä ja suurimman osan vuotta olematonta, ettei sen takia ole perusteltua hankaloittaa autoliikenteen sujuvuutta. Pyöräkaistojen puolesta puhujat pitivät kaistojen toteuttamista suunnitellulla tavalla tärkeänä ja kiireellisenä parannuksena. Vaihtoehtoisten reittien ei katsottu palvelevan varsinkaan työmatkapyöräilyä koska ne kiertävät turhaan. Useammassa kommentissa ehdotettiin, että pyörätie voisi kulkea kujanteella kiskoja vieressä. Monet pitivät parhaana ratkaisua, jossa pyöräkaistat olisivat jalankulun vieressä mutta eri korkeudella. Mechelininkadun liikenteen katsottiin olevan niin vilkasta, että jos ei ole mielekkäitä pyöräkaistoja tai teitä niin se johtaa jalkakäytävillä pyöräilyyn. Nykyistä jalkakäytävällä pyöräilyä paheksuttiin. Pidettiin myös tärkeänä että pyöräily olisi eri tasossa kuin autoliikenne. Näin autojen käytössä oleva tila olisi kapeampi ja se osaltaan hidastaisi nopeuksia. Näkemykset pyöräkaistoista jakoivat kannanottoja selkeästi. Toisaalta yksisuuntaisia kaistoja pidettiin hyvinä ja tarpeellisina parannuksina. Toisaalta niitä vastustettiin ennen kaikkea siksi, että ne veisivät tilaa jalankululta.

Vastine: Pyöräilyn edistämisen pääperiaatteita Helsingissä on luoda edellytykset polkupyörän käytölle arkisena kulkuvälineenä, jolla pääsee kaikille kaduille. Sen sijaan, että pyöräilylle osoitetaan kiertoreittejä hiljaisia katuja pitkin, kantakaupungin pyöräliikenteen tavoiteverkko (Kslk 22.5.2012) mahdollistaa turvallisen pyöräilyn Mechelininkadun tapaisilla pääkaduilla, jotka ovat muillekin ajoneuvoille suorimpia ja houkutte-



levimpia yhteyksiä. Myös Mechelininkadun varrella on paljon asukkaita ja toimintoja, jotka hyötyvät paranevista pyöräilyoloista. Pyörätien sijoittaminen puukujanteeseen raitiovaunukiskoja viereen ei tule kyseenalaisuuteen toimivuus- ja turvallisuussyistä (perusteltu lähemmin sivulla 10). Pyöräkaistojen ja yksisuuntaisten pyöräteiden hyviä ja huonoja puolia on vertailtu suunnitelman valmistelussa. Suunnitteluperiaatteiden mukaan ensisijainen olisi nk. kolmitasoratkaisu, mutta sille ei ole riittävästi tilaa Mechelininkadun poikkileikkauksessa. Pyöräkaistat olisivat periaatteessa suositeltavin vaihtoehto, mutta Mechelininkadun asuinkorttelien kohdalle on päädytty esittämään yksisuuntaisia pyöräteitä jalankulun tasoon. Ratkaisu on huoltoliikenteen kannalta selkeämpi, ja ajorata jää siinä pyöräkaistavaihtoehtoa kapeammaksi.

Autokaistojen lukumäärä

Vaihtoehtoihin kantaa ottaneista suuri osa kannatti 1+1-kaistaista vaihtoehtoa. Sitä perusteltiin sillä, että se turvaisi kadun asuntokadun luonteen, mahdollistaisi pyöräkaistat niin ettei jalankulku heikkene, pysäköinti ja huoltoliikenne turvataisiin samoin kuin jalankulkijoiden turvallisuus. Vaihtoehdon vaikutukset liikenteen sujuvuuden heikentymiselle nähtiin hyvänä asiana. Esitettiin, että ruuhkautuva liikenne vähentäisi autoilun suosiota ja sitä kautta autoilusta aiheutuvia terveys- ja ympäristöhaittoja, ohjaisi autoja tasapuolisemmin muille kaduille ja olisi alhaisen ajonopeuden myötä turvallisempaa. Esitettiin myös vastakkainen näkemys jonka mukaan sujuva liikenne vähentää päästöjä, melua ja lisää turvallisuutta. Vaihtoehtoa pidettiin huonona, koska se heikentäisi liikenteen sujuvuutta nykyisestäään. Koettiin myös, että kadun ruuhkat johtuvat Rautatiekadun ja Porkkalankadun risteyksien välityskyvystä, eivätkä Mechelininkadun kaistojen määrästä. Vaihtoehdon mahdollisena ongelmana nähtiin myös talvikunnossapito. Jos jatkuva pysäköinti kadunvarressa on sallittu, niin lumenpoisto hankaloituu merkittävästi.

2+2- kaistaisen vaihtoehdon moottoritiemäisyys koettiin turhana pelotelluna ja näkemystä perusteltiin sillä, että vastaavia matalan ajonopeuden ratkaisuja kaupungissa on paljon ja ne toimivat oikein hyvin, niin kuin nykyinenkin Mechelininkatu ruuhka-aikana. Kaksikaistainen vaihtoehto nähtiin ongelmallisena varsinkin öiseen aikaan, sillä sen arveltiin kasvattavan ajonopeuksia ja sitä kautta meluisuutta. Vaihtoehdon mahdollistaman liikennemäärän kasvun nähtiin lisäävän myös ilmaansaasteita. Kaksikaistaista vaihtoehtoa puolustettiin sen takia, että se parantaisi liikenteen sujuvuutta eikä huonontaisi sitä nykyisestä. Vaihtoehdon ongelmana nähtiin se, että pysäköinti siirtyisi pyöräkaistoille ja jalkakäytävälle ja tästä seuraa vaaratilanteita.



Vastine: Mechelininkadulle tehdyssä toimivuustarkastelussa verrattiin autoliikenteen toimivuutta 1+1 -kaistaisen ja 2+2 -kaistaisen vaihtoehdon välillä. Tarkastelu tehtiin nykyisillä liikennemäärillä ja ennustevuoden 2035 liikennemäärillä. Tulosten mukaan 1+1 -kaistainen vaihtoehto on liikenteenvälityskyvyltään selvästi 2+2 -kaistaista heikompi. Autoliikenteen kaistamäärän vähentäminen lisää huomattavasti Mechelininkadun autoliikenteen jonoutumista sekä viivytyksiä varsinkin ennustetuilla liikennemäärillä. 1+1 -kaistaisen vaihtoehdon liikenteenvälityskyky ylittyisi jo nykyisillä liikennemäärillä. Mechelininkadun 1+1-kaistaistamisella olisi siis merkittävät liikenteen sujuvuutta heikentävät vaikutukset, mikä ruuhkauttaisi Mechelininkatua ja siirtäisi liikennettä häiriöineen lähiympäristön asuinkaduille.

Puukujanne

Puukujannetta esitettiin siirrettäväksi jalkakäytävien, mahdollisten pyöräkaistojen ja ajoradan väliin. Myös pysäköintiä ehdotettiin puiden väliin. Puilla nähtiin olevan merkitystä melun ja muiden haittojen vähentäjänä ja koko puurivin uusimista kerralla vastustettiin. Ehdotettiin myös toisesta puurivistä luovuttavan jotta saadaan pyörätielle tilaa. Muutaman kommentoijan mielestä puukujanne on väitettyä paremmassa kunnossa ja mittavaa uudistamista ei tarvita.

Vastine: Kaksirivinen puukujanne välillä Leppäsuonkatu – Sibeliuksenkatu antaa Mechelininkadulle ominaisen kaupunkikuvallisen leiman. Kujanteessa kulkee raitiotie välillä Leppäsuonkatu – Caloniuksenkatu, mistä kujanne jatkuu jalankulkuyhteytenä Sibeliuksenkatuun saakka. Kadun poikkileikkauksen periaateratkaisu ja puurivien paikkaa on käsitelty lähemmin sivuilla 10 - 15. Puiden kuntoselvitysten asiantuntemus on rakennusvirastossa ja uudistamistarvetta käsitellään katusuunnittelun yhteydessä.

Pysäköinti

Eräs kommentoija viittasi maankäyttö- ja rakennuslakiin jonka mukaan kadun pitää täyttää toimivuuden, turvallisuuden ja viihtyisyyden vaatimukset (MRL 85 §), mutta yksityisautojen pysäköinnistä lakiin ei ole kirjattu mitään. Kadunvarsipysäköinnin poistamisen suurin haitta olisi ajonopeuksien kasvu ja liikenneympäristön muutos. Tuotiin esiin myös näkökulma että pysäköintipaikoilla on merkitystä kadun yrityksille ja taloyhtiöille kun tiloja vuokrataan ja huolletaan. Kadunvarsipysäköinnin säilyttämistarvetta perusteltiin myös talvisilla huonoilla olosuhteilla, Mechelininkadun talvikunnossapito on paljon parempaa kuin pienten sivukatujen joiden varsille lumitalvina on vaikea pysäköidä.



Vastine: Pysäköinnin salliminen Mechelininkadulla iltaisin, öisin ja viikonloppuisin (noin 100 pysäköintipaikkaa Eteläisen Hesperiankadun ja Hietaniemenkadun välisellä osuudella) on poikkeuksellinen järjestely, joka on tarpeen poistaa kadun toimivuuden turvaamiseksi. Käytännössä pysäköinti tekee kadusta 1 + 1-kaistaisen, mikä ei riitä kadun ennakoituille liikennemäärille. Korvaavat asukaspysäköintipaikat järjestyvät Hietaniemen alueelta, missä on mahdollista laajentaa Etu-Töölön asukaspysäköintivyöhykettä F länteen päin. Tämä toteutetaan muuttamalla yhteensä noin 300 rajoittamatonta pysäköintipaikkaa ja hautausmaan asiointipysäköintipaikkaa asukaspysäköintipaikoiksi tai maksullisiksi paikoiksi. Lisäksi Hiekkarannantien varressa oleva kenttä voidaan sitä hallinnoivan liikuntaviraston puolesta ottaa kokonaan ympärivuotiseen pysäköintikäyttöön, joskin yksi autokoulu on ilmoittanut tarvitsevänsä sitä säännöllisesti ajoharjoitteluun. Kentälle mahtuu noin 170 pysäköintipaikkaa.

Joukkoliikenne

Suunniteltu linjan 8 nopeuttaminen ja sen myötä pysäkin poisto sai useita vastustavia kannanottoja. Saavutettua nopeutumista pidettiin olemattomana, muutosta kalliina ja palvelutasoa heikentävänä. Esitettiin, että liikennevaloja parantamalla voidaan saavuttaa suurempia aikasäästöjä. Saavutettu 25 sekunnin aikataulusäästö koettiin myös teoreettisena ja koettiin, että todellisuudessa matkustajien matka-aika pitenee koska kävelymatka pysäkillä kestää aiempaa kauemmin ja samalla joukkoliikenteen houkuttelevuus heikkenee. Usea kommentoija ihmetteli, miksi kaikki bussilinjat on viety kadulta pois kun niitä pitäisi enneminkin suosia.

Vastine: Muutokset Mechelininkadun joukkoliikenteessä pohjautuvat HSL:n toteamiin linjaston kehittämistarpeisiin, joista on päätetty ao. suunnitelmien yhteydessä. Mechelininkadun raitiopysäkkimuutos perustuu raitiolinja 8:n kehittämisohjelmaan (Kslk 9.6.2011), jonka mukaisesti Caloniuksenkadun ja Hietaniemenkadun raitiovaunupysäkit on yhdistetty Arkadiankadun risteyksen kohdalle. Joukkoliikennelinjaston kehittäminen arvioidaan koko seudun joukkoliikennejärjestelmän näkökulmasta. Raitioliikenteen aikasäästö Mechelininkadulla parantaa jatkossa muun muassa Jätkäsaaren kasvavan kaupunginosan joukkoliikenteen palvelutasoa. Lisäksi liikenteen nopeutumisella on merkittävä vaikutus raitioliikenteen liikennöintikustannuksiin.

Vuorovaikutus

Suunnittelun aikaista vuorovaikutusta asukkaiden kanssa kommentoitiin. Vuorovaikutusta kritisoitiin siitä, että on tarjottu vain kaksi valmista



vaihtoehtoa eikä ole etsitty yhdessä asukkaiden kanssa hyväksyttävää ratkaisua. Yksi kirjoittaja epäili keskustelupalstalle kirjoittamisen vaikutavuutta ja piti sitä vain näennäisdemokratiana.

Vastine: Vuorovaikutuksen tavoitteena on ennakoida suunnitelman vaikutuksia ja tuottaa tietoa päätöksentekoa varten. Mechelininkadun liikennesuunnitelman valmisteluun on liittynyt poikkeuksellisen paljon vuorovaikutusta ja sen pohjalta tehtyjä selvityksiä, mikä on parantanut tietopohjaa osallisten näkemyksistä ja suunnitelman vaikutuksista. Mm. mahdollisuuksia vähentää Mechelininkadun kaistojen määrää selvittiin toimivuustarkasteluilla. Jakelu- ja huoltoliikennetarpeiden selvittämiseksi haastateltiin kadun varren kivijalkayritykset, joista noin 85 % vastasi kyselyyn. Myös vaihtoehtoisia tapoja korvata poistuvat pysäköintipaikat on selvitetty, mihin liittyen Uudenmaan Autokoulu yhdistys ry. teki kyselyn jäsenilleen.

Liikennehankkeiden vaikutukset ulottuvat itse suunnittelualueetta laajemmalle alueelle. Mechelininkatu palvelee koko kaupungin liikennejärjestelmää ja sille suunnitellut pyörätiet ovat saaneet laajaa kannatusta, kun taas lähiasukkaat ovat huolissaan muutoksista kotikadullaan. On epärealistista odottaa, että vuorovaikutuksen avulla saataisiin suunnitelma, jonka kaikki osalliset voisivat yksimielisesti hyväksyä. Päätöksentekijöiden ratkaistavaksi jää, minkälaisen painon saavat lähiasukkaiden ja laajempien osallisryhmien näkemykset, aiemmin hyväksytyt suunnitteluperiaatteet ja kaupungin strategiset linjaukset.

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



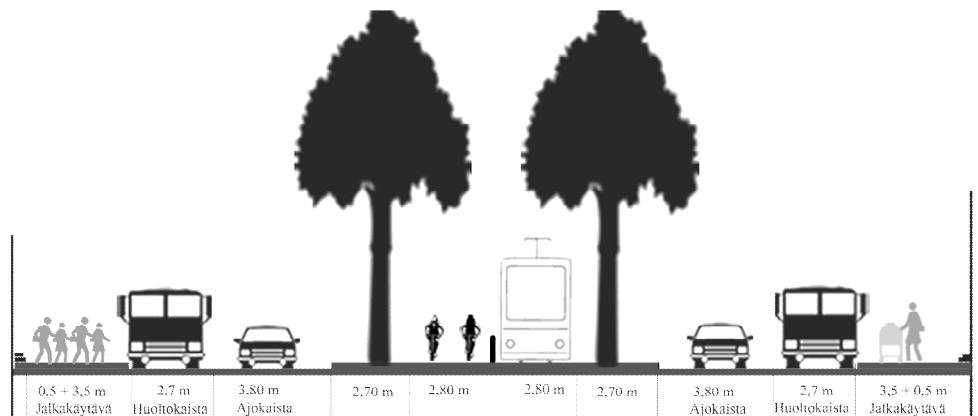
Vastineet kahteen Mechelininkadun asukkaiden esittämään vaihtoehtoiseen periaateratkaisuun

1. Useiden Mechelininkadun taloyhtiöiden ehdotus Mechelininkadun poikkileikkaukseksi

Töölön liikenneillassa 30.5.2013 esitetyn poikkileikkausluonnoksen lähtökohtana on sijoittaa kaksisuuntainen polkupyöräliikenne kadun keskellä olevaan puukujanteeseen. Hietaniemenkadun ja Caloniuksenkadun välillä puurivien välissä on vain yksiraiteinen raitiovaunukaista eli tällä välillä eri suuntiin kulkevien raitiovaunujen kohtaaminen ei ole mahdollista. Poikkileikkauksessa on yksi ajokaista (3,5 m) suuntaansa sekä jakelu- ja huoltoliikenteelle varattu kaista (2,7m) ajokaistan ja jalkakäytävän (3,5 m + 0,5 m) vieressä. Huoltoliikennekaista olisi iltaisin ja öisin asukaspysäköintikäytössä. Poikkileikkausluonnos on tehty 32 m leveään katutilaan. Ehdotuksen tavoitteita alkuperäiseen liikennesuunnitelmaan verrattuna:

- Pyöräliikenne sijoitettaisiin puukujanteen väliin tai kiertämään Väinämöisen kentän puiston puolelta.
- Mechelininkadun kiinteistöjen ja niissä sijaitsevien yritysten huolto ja jakeliikenne voitaisiin hoitaa helposti ja tehokkaasti omalta kaistaltaan.
- Asukkailla säilyisi mahdollisuus pysäköidä iltaisin ja öisin Mechelininkadun varteen.
- Jalkakäytävät säilyisivät leveinä ja niillä olisi hyvät lumitilat. Jalkakäytävät rauhoitettaisiin jalankulkuun eikä esim. huolto- sekä jakeliikenne häiritä jalkakäytävien käyttöä.

Ehdotettu poikkileikkaus välillä Hietaniemenkatu-Caloniuksenkatu:





Vastine

Pyöräily puukujanteessa

Pyöräiliikenteen sijoittamista puukujanteeseen on tarkasteltu pyöräilyn saavutettavuuden ja turvallisuuden sekä ajoneuvoliikenteen sujuvuuden kannalta.

Mechelininkadulle ei tehdä pyöräiliikenteen järjestelyjä ainoastaan läpiajavaa pyöräliikennettä varten vaan myös palvelemaan kadun asukkaita ja yrityksiä. Yksisuuntainen pyöräliikenne on järkevintä sijoittaa kadun reunaan muun ajoneuvoliikennevirran mukaan. Tällöin myös risteysjärjestelyistä saadaan mahdollisimman sujuvat ja loogiset. Mechelininkadun autoliikenteen sujuvuus kärsisi huomattavasti, jos pyöräliikenne sijoitettaisiin kadun keskelle ja siirtyminen sinne haluttaisiin tehdä sujuvaksi ja houkuttelevaksi. Jos taas pyöräiliikenteen siirtymistä kadun keskelle ei tehdä houkuttelevaksi, on riskinä, että pyöräily jalkakäytävillä jatkuu.

Pyöräiliikenteen sijoittaminen puukujanteeseen raitiovaunuliikenteen viereen ei ole suositeltavaa ehdotuksen poikkileikkausmitoituksella. Raitiovaunukaistan ja pyörätien välissä tulisi olla ainakin 0,5 metrin erotuskaista, joka taas kaventaisi pyöräilylle jäävää tilaa liian paljon. Kapea kaksisuuntainen pyörätie lisäisi pyöräilijöiden törmäysriskiä. Pyöräilijän kaatumisella liikkuvan raitiovaunun eteen voi olla erittäin vakavat seuraukset. Raitiovaunuilla on suuresta massasta johtuen pitkät jarrutusmatkat.

Pyörätien rakentaminen Väinämöisen puiston laitaan myötäillen Väinämöisenkatua

Pyöräiliikenteen verkkosuunnittelun lähtökohta on luoda edellytykset polkupyörän käytölle arkisena kulkuvälineenä. Tavoitteena on kehittää pyöräilyolosuhteita ja parantaa liikenneturvallisuutta kokonaisvaltaisesti sekä sovittaa pyöräilyä ja muuta liikennettä yhteen koko katuverkon laajuudessa.

Pyöräliikenneverkkoon lukeutuvat kaikki erilliset pyörätiet sekä kadut ja tiet, joilla on saavutettavuusmielessä merkitystä. Rakennetussa ympäristössä tämä tarkoittaa käytännössä lähes kaikkia pyöräilijöiden käytävissä olevia julkisia kulkuyhteyksiä. Tavoitteena on, että polkupyörällä voi siirtyä mahdollisimman helposti kaikkiin olennaisiin määränpäihin.

Tavoitteena on myös tuottaa pyöräiliikenteelle soveltuva ympäristö kaikille kaduille, joilla pyöräliikennetarvetta on. Mechelininkadulla Hieta-



lahdenkadun ja Hesperian puiston välisellä osuudella asuu satoja talouksia, joille pyörällä perille pääsy on tänä päivänä erittäin haasteellista. Läpikulkevan pyöräliikenteen osoittaminen esimerkiksi Väinämöisenkadulle ei tätä ongelmaa ratkaisisi. Väinämöisenkatu on vähäliikenteinen katu, eikä siellä ole tarvetta erilliselle pyöräliikenteen infrastruktuurille.

Myös läpikulkevalle pyöräliikenteelle suora yhteys Mechelininkadulla on luontevin ja selkein ratkaisu, koska pääkadun varrella reitin jatkuvuudesta ei ole epäselvyyttä ja pääkatuyhteys on lähes aina suorin. Mechelininkatu on lisäksi tasaisempi kuin Väinämöisenkatu. Mechelininkadun ylittäminen Väinämöisenkadulle päästäkseen hidastaisi matkantekoa. Näistä syistä useat pyöräilijät eivät tulisi käyttämään Väinämöisenkadun läpi kulkevaa reittiä, vaan kokisivat houkuttelevammaksi pyöräillä Mechelininkadun jalkakäytävillä.

Yksiraiteinen raitiovaunukaista välillä Hietaniemenkatu - Caloniuksenkatu

Yksiraiteiset ratayhteydet ovat teknisesti mahdollisia, mutta kulunvalvonta ja ylimääräiset vaihteet lisäävät sekä rakentamisen että ylläpidon kustannuksia tuntuvasti. Liikennöinnin kannalta yksiraiteinen rata on merkittävä rajoite. Yksiraiteisuuden vaikeus riippuu olennaisesti osuuden pituudesta ja vuorovälin tiheydestä. Ajoaikojen luotettavuus on olennainen tekijä, koska yksiraiteisuuden toimivuus vaatii tarkkoja kohtaamisia, joita Helsingin keskustassa usein ruuhkaisessa liikenneympäristössä ei ole mahdollista järjestää. Kohtaamiset myös määräävät miten aikataulun pystyy suunnittelemaan ja kuinka paljon aikatauluun on jätettävä merkittävää kustannuksia aiheuttavaa väljyyttä ajoaikojen mahdollisen hajonnan vuoksi. Käytännössä kohtaamispaikkoja pitäisi olla vähintään jokaisen pysäkin kohdalla. Poikkileikkaus ehdotuksen mukaisessa liikennejärjestelyssä ei ole mahdollista järjestää kohtaamispaikkoja.

Helsingin raitioliikenne on nykyisellään kansainvälisesti verrattuna erittäin hidasta. Hitaus vaikuttaa sekä liikennöinnin kustannuksiin että joukkoliikenteen houkuttelevuuteen. Raideliikenne vaatii suuret investoinnit rataan ja kalustoon, joten investointien vastapainoksi tarvitaan suurta hyötyä. Kaupungin strategiaohjelmassa tavoitteena on nopeuttaa raitioliikennettä ja parantaa sen luotettavuutta. HSL, HKL ja kaupunkisuunnitteluvirasto ovat yhteistyössä laatineet suunnitelman raitiolinja 8:n kehittämiseksi koko joukkoliikennejärjestelmän näkökulmasta mahdollisimman hyvin palvelevaksi ja taloudellisesti tehokkaaksi. Vastavia suunnitelmia muiden raitiolinjoiden osalta on tekeillä. Esitetyt



muutokset Mechelininkadulle ovat johdonmukaisia ja linjassa raitioliikenteen kehittämissuunnitelmien kanssa koko kaupungin laajuudessa.

Marian sairaalalta etelään Ruoholahden sillalle on aikaisemmin harkittu yksiraiteista osuutta sekaliikenteessä ajon poistamiseksi. Vaikka sekaliikenteestä aiheutuu nykyään suuria viivytyksiä ruuhkaisina aikoina, yksiraiteinen ratkaisu hylättiin liikennöintiongelmien takia jo alustavissa tarkasteluissa. Tarkasteluja tehtäessä oli käytössä Mikonkadulta saatuja kokemuksia lyhyen yksiraiteisen osuuden toimivuudesta.

Jakelu- ja huoltoliikenteelle varattu kaista

Päivisin vain jakelu- ja huoltoliikenteelle varattu kaista sekä muulloin asukkaiden pysäköintiin varattu kaista poistaisi käytännössä ajoradoilta toisen autoliikenteen kaistan. Tämän seurauksena Mechelininkadun liikenteenvälityskyky heikkenisi oleellisesti.

1+1 -kaistainen Mechelininkatu

Liikennesuunnitelman valmisteluun liittyen tehtiin toimivuustarkastelu, jossa verrattiin Mechelininkadun autoliikenteen toimivuutta 1+1 -kaistaisen ja 2+2 -kaistaisen vaihtoehdon välillä. Tarkastelu tehtiin nykyisillä liikennemäärillä ja ennustevuoden 2035 liikennemäärillä.

Toimivuustarkastelun perusteella 1+1 -kaistainen vaihtoehto on liikenteenvälityskyvyltään selvästi 2+2 -kaistaista heikompi. Autoliikenteen kaistamäärän vähentäminen lisäisi huomattavasti Mechelininkadun autoliikenteen jonoutumista sekä viivytyksiä varsinkin ennustetuilla liikennemäärillä. 1+1 -kaistaisen vaihtoehdon liikenteenvälityskyky ylittyisi jo nykyisillä liikennemäärillä. Mechelininkadun 1+1-kaistaistamisella olisi siis merkittävät liikenteen sujuvuutta heikentävät vaikutukset niin Mechelininkadulla kuin myös lähiympäristön katuverkolla.

Kaupunkisuunnitteluvirasto ei pidä tätä poikkileikkausta toteuttamiskelpoisena vaihtoehtona.



2. As Oy Mechelininkatu 11 ehdotus poikkileikkaukseksi välille Hietaniemenkatu Caloniuksenkatu

Poikkileikkausluonnoksen lähtökohtana on siirtää raitiovaunuliikenne ja puukaistat kadun keskeltä lähemmäs kadun reunaa autokaistojen ja pyörätien väliin. Pyörätie sijaitsisi jalkakäytävän vieressä ja niiden välillä olisi tasoero. Raitiovaunupysäkit sijaitsisivat puukaistalla, jonka etäisyys talojen julkisivulinjasta olisi noin 5 - 6 metriä. Puukaistaa käytettäisiin myös huolto ja lastaustilana sekä talvisin lumitilana. Poikkileikkausluonnos on tehty 32 m leveään katutilaan. Ehdotuksen tavoitteita alkuperäiseen liikennesuunnitelmaan verrattuna:

- Raskas ajoneuvoliikenne jäisi kadun keskelle ja puurivistön suojaama talojen vierustojen jalankulun ja pyöräliikenteen tila säilyttäisi Mechelininkadun puistokujanne- ja asuntokatuluonteen niin kadulla asuville kuin muille kadun käyttäjille.
- Sijoittamalla raitiovaunukiskot ajoradan reunaan pysäkit voitaisiin suunnitella puukaistoille.
- Puukaista olisi hyvä lumitila ajoradan reunoilla.

Ehdotettu poikkileikkaus:





Vastine

Liikennevalo-ohjaus

Hietaniemenkadun risteyksessä keskeltä reunaan ja päinvastoin menevä raitiovaunu tarvitsee oman vihreän valovaiheen. Tämä hidastaa samaan suuntaan kulkevaa raitio- ja autoliikennettä. Risteyksen pidentyvien liikennevalokiertojen myötä kaikkien liikennemuotojen sujuvuus kärsii.

Caloniuksenkadun risteyksessä ongelma on lisäksi se, että Mechelininkadulle etelään kääntyvät autot ryhmittyvät Caloniuksenkadun raitiovaunukaistalle, mutta autoja ja raitiovaunua ei voi ohjata yhtä aikaa eli ne estävät toistensa kulkemisen.

Etelästä tulevaa raitiovaunua ei voi päästää kääntymään Caloniuksenkadulle oikealle yhtä aikaa Caloniuksenkadun ylittävän suojatien vihreän valovaiheen kanssa. Tällöin Caloniuksenkadulle oikealle kääntyvät autot eivät voi ryhmittyä raitiovaunukaistalle.

Raitioliikenne

Raitioliikenne, joka on kulkumuodoista raskain ja jäykin, kannattaa sijoittaa risteysalueiden liikenneturvallisuuden kannalta kadun keskelle. Raitiovaunuilla on suuresta massasta johtuen pitkät jarrutusmatkat.

Ajoradan reunassa sijaitseva raitiovaunukaista heikentää raitioliikenteen sujuvuutta merkittävästi. Tämä johtuu siitä, että kaistaa käytettäisiin myös autojen ryhmittymiseen ennen risteysaluetta sekä jakelu- / huoltoajoliikenteen kauttakulkuun. Mm. näistä syistä raitiotie sijoitetaan ajoradan reunaan vain poikkeustapauksissa.

Mitoitus

Poikkileikkauksessa esitetyt kaistaleveydet eivät ole kaikilta osin vähimmäisvaatimusten mukaisia. Mm. toinen autokaista suuntaansa ja raitiovaunukaistat ovat liian kapeita. Pyöräliikenteen erottelu jalankulusta on alueella perusteltua, mutta esitetyssä poikkileikkauksessa jalankulun ja pyöräliikenteen erottelu tasoerolla ei ole mahdollista kunnossapitokaluston leveydestä johtuen. Pyöräliikenne jouduttaisiin nostamaan samaan tasoon jalankulun kanssa.

Yhtenäiset suojatieylitykset muodostuvat esitetyssä poikkileikkauksessa pitkiksi, eikä poikkileikkauksessa ole tilaa keskisaarekkeille, joilla ylityksiä voitaisiin jaksottaa.



Puuriviä ja raitiovaunukaistaa ei pystytä sijoittamaan aivan toistensa viereen, koska puiden oksisto ulottuisi tällöin raitiovaunun kulkuväylälle. Puurivi pitäisi siis siirtää keskemälle puukaistaa. Tämä taas veisi puut vähimmäismittaa lähemmäksi talojen julkisivulinjaa.

Asemakaava ja kaupunkikuva

Rakennussuojelun näkökulmasta esitetty muutos Mechelininkadun järjestelyille olisi mittava. Mechelininkatu on historiallisesti ja kaupunkirakennustaiteellisesti merkittävä osa Töölöä ja Helsinkiä. Etu- ja Taka-Töölön kerrostaloalueet ovat kulttuurihistoriallisesti merkittävää ympäristöä. Kadun keskellä sijaitseva puurivi ja käytävä tekevät Mechelininkadusta erityislaatuisen kaupunkibulevardin, mistä syystä Leppäsuolta Sibeliuksenkadulle jatkuva yhtenäinen bulevardi on tärkeää säilyttää yhtenäisenä.

Kaupunkikuvallisesti 3+3 -kaistainen yhtenäinen väylä keskellä asuin- aluetta on varsin leveä. Puurivit ajoradan reunoilla eivät välttämättä vähentäisi raskaan liikenteen jalankulkijoille ja pyöräilijöille aiheuttamaa häiriötä kovinkaan paljon. Mechelininkatu on pohjoisosaltaan 2 + 2 -kaistainen väylä, jonka reunoilla on puurivit. Täällä puuriveillä ei ole juurikaan pehmentävää puskurivaikutusta pyöräilijöihin ja jalankulkijoihin nähden.

Kaupunkisuunnitteluvirasto ei pidä tätä poikkileikkausta toteuttamiskelpoisena vaihtoehtona.