



Mannerheimintien liikennesuunnitelma välillä Reijolankatu - Nordenskiöldinkatu

HEL 2014-002791
Hankenro 0923_17

SISÄLLYS

Liikennesuunnitelmaluonnos nähtävillä 8.4. 27.4.2014

Yhteenveto KSV Forumin keskustelusta ja esitetyistä mielipiteistä sekä vastineet niihin
Tavoiteverkkoon liittyvä keskustelu
Pyöräliikenteen yksisuuntaisuus ja järjestelyt
Pysäkkijärjestelyt
Huoltoliikenne ja pysäköinti
Talvihoito

Sähköposti 7.5.2014

Liikennesuunnitelmaluonnos nähtävillä 8.4. 27.4.2014

Mannerheimintien liikennesuunnitelmaluonnos oli nähtävillä 8.4. - 27.4.2014 kaupungintalolla ja näyttelytila Laiturilla. Katuosuuden liikehuoneistoihin ja rappukäytäviin jaettiin asiasta tiedote. Nähtävillä olosta tiedotettiin mediatiedotteella, kaupungin verkkosivuilla sekä sosiaalisessa mediassa (facebook/fiilari & twitter/helsinkisuunnittelee). Asiasta uutisoivat ainakin Helsingin uutiset ja Radio City.

Suunnitelmaluonnokseen oli mahdollista tutustua ja kommentoida myös Internetissä KSV Forumin keskustelupalstalla. Kannanottoja keskustelupalstalle tuli yhteensä 33. Keskustelu on edelleen luettavissa osoitteessa <http://www.ksv.hel.fi/keskustelut/>.

Liikennesuunnitteluosastolle on saapunut lisäksi yksi sähköposti asiaan liittyen.

Yhteenveto KSV Forumin keskustelusta ja esitetyistä mielipiteistä sekä vastineet niihin

Enemmistö keskustelijoista piti suunnitelmaa positiivisena, mutta eriäviä mielipiteitä löytyi myös paljon. Eniten keskustelua herätti Mannerheimintien sopivuus pyörätieksi, yksisuuntaisuus ja jalankulun ja pyörä-



liikenteen tasoeron toimivuus kunnossapidon ja turvallisuuden kannalta.

Tavoiteverkkoon liittyvä keskustelu

Seitsemässä puheenvuorossa pidettiin pyöräilijöiden ohjaamista pääväylille kuten Mannerheimintielle järkevänä. Tätä perusteltiin pyöräilyn sujuvuudella. Kahdeksan keskustelijaa ohjaisi pyöräliikenteen Mannerheimintien sijaan pienemmille kaduille kuten Reijolankadulle, Urheilukadulle ja Stenbäckinkadulle.

Monimutkaisia reittivaihtoehtoja kuten Reijolankadulta siirtymistä Stenbäckinkadulle monen liikennevaloyhteyden kautta pidettiin turhauttavana.

Vastine:

Suunnitelmassa on esitetty kantakaupungin tavoiteverkon mukaiset järjestelyt Mannerheimintielle. Pyöräliikenteen järjestelyjä suunnitellaan ja rakennetaan pääsääntöisesti sinne missä niitä liikenteen vilkkauksen vuoksi tarvitaan. Näitä ovat yleensä pää- ja kokoojakadut. Rauhallisilla kaduilla, joilla ei ole liikenteen välitysfunktiota, ratkaisuna toimivat liikenteen rauhoittamistoimenpiteet. Pää- ja kokoojakadut ovat yleensä suorimpia yhteyksiä kaupungissa ja siksi sujuvuuden mielessä edullisia. Niiden varrella myös asuu paljon asukkaita ja palvelut ovat useimmiten sijoittuneita niiden varsille tiiviissä kaupunkirakenteessa.

Pyöräliikenteen kannalta olisi luontevaa päästä Mannerheimintien yli myös Reijolankadun pohjoispuolelta. Tällä hetkellä Stenbäckinkatu on ainoa varteenotettava poikittaisyhteys, kun taas Tukholman- ja Linnakoskenkadun järjestelyt ovat puutteelliset. Pohjoisella ylityksellä olisi kuitenkin merkittävä vaikutus Mannerheimintien ja Reijolankadun liikenteen sujuvuuteen, joten pohjoista ylitystä ei tässä vaiheessa esitetä järjestettäväksi. Tulevaisuudessa on tarkoitus tavoiteverkon mukaisesti pyrkiä ratkaisemaan Tukholman- ja Linnakoskenkadun järjestelyt, jolloin Stenbäckinkadun yhteyden merkitys ja Mannerheimintien ylitystarve vähenevät.

Pyöräliikenteen yksisuuntaisuus ja järjestelyt

Seitsemän keskustelijaa piti hyvänä järjestelynä yksisuuntaisia pyöräteitä, jotka tekevät pyöräilyä sujuvampaa ja turvallisempaa. Osa keskustelijoista tosin katsoi omien yksisuuntaisten pyöräteiden ja -kaistojen lisäävän pyöräilijöiden vauhtia, joka oli heidän mielestään jo



nyt liian korkea ja pyöräilijöiden asenne yleisesti välinpitämätön sekä jalankulku- että autoväylillä.

Kolmitasoista mallia piti hyvänä viisi keskustelijaa, kolmen mielestä pyörätien pitäisi olla samassa tasossa autotien kanssa. Yksi keskustelija ehdotti koko kantakaupungin alueella maalattuja pyöräkaistoja hyvänä väliaikaisratkaisuna, jos kolmitasopyöräteihin ei löydy heti varoja. Pääsääntöisesti kaivattiin nykyistä selkeämmin erotettuja jalankulku- ja pyöräkaistoja.

Vastine:

Tiivistä rakennetuilla alueilla pyöräliikenteen ja jalankulun erottelun merkitys korostuu. Pyöräliikenteen sujuvuus on tärkeä tavoite, jota on pyritävä edistämään ilman että heikennetään jalankulkijoiden turvallisuutta, turvallisuuden tunnetta tai kaupunkielämän viihtyisyyttä. Reunakivi ja tasoero jalankulun ja pyöräliikenteen välissä takaa hyvä erottelun jalankulun ja pyöräliikenteen välille. Laadukkaat ratkaisut edesauttavat myös pyöräilijöiden liikennekäyttäytymisen paranemista.

Pyöräkaista (ajoradan tasossa) tuottaa myös hyvän erottelun jalankulun ja pyöräliikenteen välille. Mannerheimintien moottoriajoneuvoliikenne on kuitenkin niin vilkasta, että osa pyöräilijöistä ei uskaltaisi ajaa pyöräkaistalla bussikaistan vieressä. Ajoradasta korotettu pyörätie tuottaa pyöräilijälle paremman järjestelyn.

Pysäkkijärjestelyt

Suurimpana ongelmana pidettiin suunniteltavan alueen bussipysäkkejä, joita käyttävät ihmiset kulkisivat pyörätien kautta. Tätä seikkaa pidettiin vaarallisena sekä pyöräilijöille että bussimatkestajille. Kaksi keskustelijaa esitti ratkaisuksi bussikaistojen siirtämistä keskikaistalle tai raitio- ja bussikaistojen yhdistämistä.

Vastine: Suunnitelmaa on päivitetty luonnosvaiheen jälkeen. Pysäkkiturvallisuutta on paranneltu bussimatkestajan ja pyöräilijän kannalta. Bussimatkestajan ja pyöräilijän väliset näkemät ovat paremmat, koska kyytiin astumistilaa ja jalkakäytäviä on levennetty. Parannustoimenpide voitiin tehdä poistamalla pohjoisen suunnan bussisyvennys. Bussisyvennyksen poistaminen pitää tilanteen bussien suhteen nykyisen kaltaisena, koska bussit harvoin ohittavat toisiaan kyseisessä kohdassa. Ohittaminen on edelleen mahdollista vasemmanpuoleisen kaistan kautta, esimerkiksi rikkoutumis- tai pidentyneissä pysäkkitoimintotapauksissa.



Syvennyksen poistaminen vaikuttaa hiukan taksien sujuvuuteen. Nykytilassa taksit ovat voineet ohittaa tässä bussit bussien siirtyessä syvennykseen. Ongelma on ollut, että myös muut yksityisautoilijat ovat käyttäneet tätä hyödyksi, ja bussien pääsy pois syvennyksestä on hankaloitunut. Ajoratapysäkkivaihtoehdossa bussi pysähtyy bussikaistalle ja varaa samalla kaistan joukkoliikenteelle varmistuen, ettei kaistan väärinkäyttöä pääse tapahtumaan.

Syvennyksen poistaminen vaikuttaa tavaraliikenteeseen hiukan heikentävästi. Tavaraliikenne on sallittu bussikaistalla vain ruuhka-aikojen ulkopuolella, jolloin liikenne sujuu myös vasenta kaistaa paremmin.

Huoltoliikenne ja pysäköinti

Huoltoliikenne puhututti myös. Tilapäispysäköinnin valvontaa kaivattiin lisää, sillä autot pysäköivät Mannerheimintien varrella väliaikaisesti juuri pyöräkaistoille. Mannerheimintien varren kortteleissa asuvat tosin korostivat väliaikaisen pysäköinnin tarvetta, eivätkä pitäneet Mannerheimintietä sopivana paikkana pyöräliikenteelle.

Vastine: Kantakaupungin pääkatujen huoltoliikenne on erityiskysymys, johon sisältyy monia ongelmia. Liikenteen ohjaussuunnitelman yhteydessä merkitään Stenbäckin- ja Päivärinnankadun päihin lastauspaikkoja. Tämä vähentää yhteensä neljä asukaspysäköintipaikkaa. Lastauspaikat ovat voimassa esim. 8 -17 ja yöaikaan asukkaiden pysäköintikäytössä. Erittäin raskaiden tavaroiden tapauksessa on toistaiseksi hyväksyttävä lastaaminen jalkakäytävältä ja pyörätieltä. Tulevaisuudessa harkittavaksi jää, onko tällaisen erityisen raskaan tai muuten vaikean lastaamisen paikka ajoradalla ruuhka-aikojen ulkopuolella vai jalkakäytävällä ja pyörätiellä. Lastauspaikkojen merkitseminen lähietäisyydelle kuitenkin vähentää jalkakäytävälle ja pyörätielle pysäyttämisen tarvetta.

Talvihoito

Pyöriteiden huono kunnossapito erityisesti talvella nousi keskustelussa esille viisi kertaa.

Vastine: Pyörätiet ovat hyvin hoidettavissa normaaleissa talviolosuhteissa. Suunnittelussa on käytetty aurasuunnitelman määrittelemiä tilavaatimuksia. Tulevaisuudessa, kun kantakaupungin pyörätieverkko täydentyy, kaupungin on perusteltua päivittää kunnossapitokalusto paremmin soveltuvaksi kantakaupungin olosuhteisiin. Kapeampi kalusto



mahdollistaa paremman tilajaon esimerkiksi jalkakäytävän ja pyörätien välisesti.

Sähköposti 7.5.

Sähköpostilla liikennesuunnitteluosastoa lähestynyt henkilö oli huolissaan Mannerheimintien varren puista.

Vastine: Suunnitelmaluonnoksessa oli esitetty ratkaisu, jossa turvallisuuden vuoksi oli jouduttu vähentämään puurivistön viimeiset puut. Reijolankadun raitiotien tarkastelun vuoksi Reijolankadun risteyksessä ei nyt tehdä merkittäviä toimenpiteitä. Tulevaisuudessa, jos raitiotie päätetään rakentaa, on syytä tarkastella Stenbäckin kadun katkaisua Mannerheimintien päässä. Jos tämä vaihtoehto on toteuttamiskelpoinen, voidaan puut säilyttää nykyisellä paikallaan myös jatkossa. Saattaa kuitenkin olla, että rivistön viimeinen puu muodostaa turvallisuusrisikin nyt rakennettavassa välivaiheessa tai että se joudutaan vaihtamaan rakentamisen yhteydessä kaivutöistä johtuen. Tavoitteena on kuitenkin säästää katuosuuden kaikki nykyiset puut tai vähintään korvata ne uusilla. Asia selviää katusuunnitelman yhteydessä.