



VUOROVAIKUTUSMUISTIO

MANNERHEIMINTIEN LIIKENNESUUNNITELMA VÄLILLÄ RONEBERGINKATU-
PÄIVÄRINNANKATU

28.9.2021

SISÄLTÖ

Vuorovaikutus suunnittelun aikana	2
Palaute ja siihen annetut vastineet aihepiireittäin	2
1. Suojatiet ja ylityspaikat	2
2. Joukkoliikenteen linjasto ja pysäkit	5
3. Pyöräliikenne.....	7
4. Jalkakäytävien kaventuminen	11
5. Katupuut ja viihtyisyys	11
6. Yksisuuntaistamisen vaikutukset ja muut autoilunäkökulmat	14
7. Ehdotuksia autokaistojen vähentämisestä ja nopeuksien laskemisesta	15
8. Lastaaminen	16
9. Muu palaute.....	17

Vuorovaikutus suunnittelun aikana

Tähän muistioon on kerätty tiivistelmä suunnittelun aikaisesta vuorovaikutuspalautteesta.

Suunnitteluhanke käynnistettiin syksyllä 2020 liikennesuunnitelmaluonnoksen laatimisella. Suunnitelmaluonnos valmistui vuorovaikutettavaksi huhtikuussa 2021. Suunnitelmaluonnoksesta sai antaa palautetta Kerrokantasi -kyselyssä verkossa 26.4. - 16.5.2021 välisenä aikana. Palautteita saatiin 162 kappaletta. Kyselyssä oli esillä varsinaisen suunnitelmapiirustuksen lisäksi teemakarttoja muuttuvista liikennejärjestelyistä ja katupuista. Kartat havainnollistavat suunnitelman muutoksia nykytilaan verrattuna.

Liikennesuunnitelmaluonnos esiteltiin verkkotilaisuudessa 10.5.2021 klo 18-19. Tilaisuus toteutettiin Teams Live -tapahtumana. Tilaisuuteen osallistui 19 henkilöä. Tilaisuudessa saatiin yhteensä 53 kysymystä ja kommenttia. Tilaisuuden tallenne oli katsottavissa tilaisuuden jälkeen 11.5 - 16.5. välisen ajan kaupunkiympäristön YouTube-kanavalla. Koostetta katsottiin 57 kertaa.

Kerrokantasi -kyselystä ja verkkotilaisuudesta kerrottiin asukkaille Helsingin kaupungin verkkosivuilla, Kaupunkiympäristön sosiaalisen median tileillä, mediatiedotteella ja Suunnitelmavahti-utiskirjeellä.

Sähköpostitse suunnitelmaluonnoksesta saatiin kaksi palautetta.

Kaikki vuorovaikutuksessa saatu palaute on vuorovaikutusmuistiossa koottuna aihepiireittäin ja vastaukset palautteisiin on myös laadittu kootusti aihepiireittäin. Monissa palautteissa otettiin kantaa useisiin eri seikkoihin liikennesuunnitelmaluonnoksessa. Verkkotilaisuudessa esitetyt kysymykset ja vastaukset niihin on myös esitetty alla.

Palaute ja siihen annetut vastineet aihepiireittäin

1. Suojatiet ja ylityspaikat

Palaute kootusti:

Palautteen mukaan tarvitaan edelleen valottomia suojateitä nopeaa ylitystä varten, sillä ihmiset eivät jaksakaan kierrää liikennevalo-suojatielle. Suojateiden poistaminen lisää vaarallisia ylityksiä kadulla, koska katu tullaan ylittämään monesta kohti, vaikkei suojatietä olisi. Palautteessa todetaan Mannerheimintien ylittämisen olevan nykyisellään monin paikoin vaarallista. Nykyisten suojateiden turvallisuutta tulisi kuitenkin parantaa hidasteilla. Turvallisemmat ylitykset toteutuisivat myös, jos ajokaistoja vähennettäisiin. Kommentteissa suojatiesuunnitelma Linnankoskenkadun pohjoispuolella arveluttaa: Väistäkö jalankulkija siinä ratikkaa? Savilankadun suojatien poisto tulee palautteen mukaan aiheuttamaan varsinkin matsien ja konserttien aikaan luvattomia ylityksiä, minkä vuoksi suojatie on pidettävä paikallaan. Kääntyvällä autoliikenteellä ja suoraan ajavalla pyöräliikenteellä ei saisi olla yhtä aikaa vihreä valoa. Jalankulun näkökulmasta myös sähköpotkulaudat aiheuttavat riskin

Vastaus palautteeseen:

Kaupungin yhtenä strategisena tavoitteena on kasvattaa raidejoukkoliikenteen osuutta ja sitä myöten sen palvelutasoa. Liikennevalo-ohjaamaton suojatie hidastaa raitiovaunun ja bussiliikenteen

kulkua. Lisäksi kaikki nyt Mannerheimintien ylitse poistetut suojatiet ovat kaupungin suunnitteluperiaatteiden mukaan erityisen vaarallisia suojatietyyppejä, joiden turvallisuusluokitus on huono. Vaarallista suojatietyyppiä ei kannata tehdä, jos lähetyvillä on turvallinen ylityskohta. Uusia huonon turvallisuusluokituksen saavia suojateita ei lähtökohtaisesti suunnitella Helsinkiin lainkaan. Jos yksittäiseen, risteuksen yhteydessä olevaan suojatiehen lisäisi liikennevalot, koko risteys pitäisi ohjata liikennevaloilla eikä tätä voida aina tehdä. Lisäksi liikennevalojen lisääminen heikentää liikenteen sujuvuutta Mannerheimintiellä, jolla on tällä hetkellä suunnitteluosuudella 5 kpl liikennevalo-ohjattuja risteys- tai ylityksiä.

Mannerheimintie on pääkatu, joka on merkittävä sisääntuloväylä keskustaan, ja jolla on vilkas seudullisesti ulottuva bussiliikenne. Kadulla on niin paljon raskasta liikennettä (noin 15-17 % keskimääräisen arkivuorokauden liikennemäärästä), että korotushidasteet olisivat erityisen poikkeuksellinen ratkaisu, jota Helsingissä pääkaduilla ei vielä ole. Nykyiset käytössä olevat hidasteet eivät suoraan sovi vastaavalle pääkadulle, vaan kyseessä olisi uudenlainen hidaste. Helsinki on parhaillaan kehittämässä pääkadulle soveltuvaa hidastetyyppiä, mutta niitä ei voida Mannerheimintielle rakentaa ennen kuin kaupungilla on käytännön kokemuksia uusien hidasteiden toimivuudesta. Risteävien raiteiden ylittäviä suojateita ei voida rakenneteknisistä syistä korottaa.

Suunnittelussa on pyritty mahdollisimman turvalliseen ja kokonaisuuden kannalta toimivaan ratkaisuun ylitysmahdollisuuksien osalta. Linnankoskenkadun pohjoispuolelle on esitetty jalankulun kadunylitysjärjestelyjen suunnitteluperiaatteiden mukainen suojatietön ylityspaikka.

Reunakivimadalluksilla tarjotaan ylitysmahdollisuus, mutta sitä ei korosteta muilla rakenteilla tai merkitä suojatieksi liikennemerkeillä. Tällaisessa kohdassa jalankulkija väistää muuta liikennettä aivan kuten olisi ylittämässä katua ilman suojatietä. Ylityspaikka ei ole esteetön rakenne, mutta esteetön reitti on järjestetty kyseisessä tapauksessa pysäkin toisesta päädyistä valo-ohjatun risteuksen kautta. Ylityspaikkoja on suunniteltu jo mm. Raidejokerin reitin varrelle.

Vähäliikenteisten sivukatujen risteyskohdissa ja välisuojateissa turvallisemmat ylitykset toteutuisivat, jos pääsuunnan ajokaistoja vähennettäisiin. Näin ei kuitenkaan käy välttämättä aina.

Todennäköisesti risteyksissä tarvittaisiin silti kaksi kaistaa, jolloin tilanne olisi suunnitelman kanssa samanlainen monessa risteyksessä. Ajokaistojen vähentäminen Mannerheimintiellä edellyttäisi laajaa liikennejärjestelmätason selvitystä, jotta kaistan poiston vaikutukset liikenteen siirtymiin muualle katuverkolla sekä edelleen sujuvuuteen ja turvallisuuteen voitaisi arvioida. Lisäksi tämä suunnitelma on vain osa Mannerheimintien kokonaisuutta, jossa muilla osuuksilla 2+2 -ajokaistat on suunniteltu säilytettäväksi. Ajokaistojen poistaminen suuntaansa ei alustavien tarkastelujen perusteella näyttäisi olevan toimiva ratkaisu kadun liikennemäärien ja linja-autoliikenteen osuuksien ollessa suuret.

Savilankadun kohdalle ei mahdu riittävän hyvää suojatiejärjestelyä, koska siihen ei saada mahtumaan keskisaarekkeita suojateille. Näin ollen suojatieylityksistä tulisi todella pitkiä ilman odotustilaa. Tämän tyyppisistä suojatieylityksistä Helsinki haluaa päästä eroon, koska ne on luokiteltu vaarallisiksi suojateiksi.

Oikealle kääntyvällä autoliikenteellä ja suoraan ajavalla pyöräliikenteellä oleva yhtäaikainen vihreä valo on normaali käytäntö Helsingissä sekä myös tyyppiratkaisu risteyksissä. Pyöräilijä tuodaan ajoradan viereen autoilijan näkökenttään riittävän ajoissa ennen risteystä. Oman valo-vaiheen osoittaminen pyöräilijälle risteyksessä lisäisi vaiheita valokierrossa ja heikentäisi risteuksen sekä Mannerheimintien toimivuutta, koska valokiertoon kuluu aikaa ei voida kasvattaa. Ajoneuvot kääntyvät oikealle nk. ”pallo-opastimella” ja varovat kääntyessään pyöräilijää sekä jalankulkijoita lainsäädännön edellyttämään tapaan.

Tieliikennelain mukaan sähköpotkulautojen paikka on pyörätiellä. Jatkossa sähköpotkulautojen pitäisi siis liikkua pyöräteillä, koska ne ovat polkupyörään rinnastettavissa olevia ajoneuvoja. Kaupunki järjestää edellytykset eri liikennemuodoille, mutta liikennesääntöjen noudattamisen valvonta kuuluu poliisille.

Yleisötilaisuudessa esitetyt kysymykset:

Helsingin kaupungin demokraattisesti päätetyissä liikennesuunnittelun prioriteeteissa jalankulku on ensimmäisenä. Millä mandaatilla liikennesuunnittelu toimii päinvastoin? Miksi suojatien "vaarallisuus" ratkaistaan poistamalla jalankulkijoilta oikeuksia, eikä hidastamalla vaaran aiheuttajaa eli autoliikennettä? Voisihan siihen laittaa liikennevalot, jos se on jonkun ohjelappusen vastainen.

Onko tarkoituksenmukaista tuoda ns. ylityspaikkoja keskelle vilkasta kaupunginkeskustaa? Tulee aika hurjia tilanteita, kun raitiovaunukuljettajat mittaavat ulos kaiken sen oikeuden, mikä heille näennäisesti annetaan jalankulkijoihin nähden. Saadaanpa mahtavia lehti-otsikoita.

Suojateiden poistaminen ei lisää turvallisuutta.

Vastaus:

Mannerheimintien liikennesuunnittelussa on huomioitu lähtökohtien asettamat tiukat reunaehdot, joiden puitteissa eri liikennemuotojen priorisointia on tehty. Kadun käyttöön on monia tarpeita ja pyrimme palvelemaan erilaisia käyttäjiä mahdollisimman hyvin. Suunnittelussa on huomioitu tavoiteverkon mukaiset pyöräilyjärjestelyt ja joukkoliikenteen tavoitteet. Suunnitteluohjeiden täydellinen noudattaminen on mahdotonta, koska liikennesuunnittelu on soveltamista ja se korostuu erityisesti tiiviissä olemassa olevassa kaupunkirakenteessa. Sujuvuuteen ja turvallisuuteen liittyen on tehty kompromisseja.

Helsingin kaupungilla on hyväksytty kadunylitysjärjestelyjen suunnitteluperiaatteet vuonna 2019, joissa erityyppiset suojatiet on luokiteltu eri turvallisuusluokkiin. Valo-ohjaamattomat suojatiet 2+2 -kaistaisilla kaduilla saavat punaisen luokituksen, mikä tarkoittaa, että suojatie tulee joko poistaa tai muuttaa kadunylityspaikaksi.

Mannerheimintiellä nämä suojatiet on poistettu tai muutettu kadunylityspaikoiksi, joissa jalankulkijalle on järjestetty rakenteellisesti mahdollisuus ylittää katu, mutta ilman suojatiemerkintää eli ylittäminen tapahtuu omalla vastuulla. Suojateiden poistaminen parantaa myös raitioliikenteen sujuvuutta. Pelkkä suojatiemerkintä ei takaa turvallisuutta.

Selittäisittekö ylityspaikan?

Vastaus: Ylityspaikka on sellainen, että se mahdollistaa rakenteellisesti jalankulkijan ylityksen. Tässä ei kuitenkaan käytetä suojatiemerkintää. Tällöin jalankulkija on väistämismorallinen. Kadunylittäjien halutaan käyttävän mieluummin liikennevaloja, ylityspaikka toimii optiona

Onhan myös "kadunylityspaikassa" väistämismorallisuus autoilijoilla?

Vastaus: Ylitayspaikassa jalankulkija väistää muuta liikennettä. Suunnitelman ainoa ylitayspaikka on Töölön hallin ratikkapysäkin yhdessä päässä. Toisessa päässä on liikennevaloin ohjattu suojatie.

Näkisin, että kyllin sujuvat ja tiheät suojatiet "kanavoivat" jalankulkijoiden ylitykset tavalla, joka hyödyttää myös muuta tieliikennettä. Tilanne, jossa ylityksiä tehdään mallia "thaimaa," ei varmaan ole toivottava.

Vastaus:

Ylitayspaikka (jalankulku ja pyöräliikenne) --> Onhan autoliikenne väistämisvelvollinen?

Vastaus: Autoliikenne ei ole väistämisvelvollinen. Ylitayspaikan väistämisvelvollisuudet on samat kuin missä tahansa muuallakin kadulla, paitsi suojatiellä.

"Ylitayspaikka" ei tarkoita mitään. Jalankulkija saa ylittää tien väistämisvelvollisena mistä tahansa paitsi "suojiatien läheltä".

Vastaus: Ylitayspaikka antaa rakenteellisesti ylitykseen mahdollisuuden.

Liikennesuunnittelu on kompromissien tekemistä. Mikäli kaikki vaaralliset valo-ohjaamattomat suojatiet tehtäisiin turvallisiksi liikennevaloin ja hidastetöyssyyn, olisihan tällä selvästi suurempi negatiivinen vaikutus kaikille muille kulkumuodoille (joukkoliikenne, autoliikenne) kuin mikä positiivinen vaikutus tällä olisi jalankululle. Hieno homma että päästään eroon vaarallisista suojateistä! Viereisistä risteyksistä löytyy kuitenkin valo-ohjatut suojatiet. Tuleehan valo-ohjattuihin suojateihin nyt sitten nopeasti jalankulkijan painallukseen reagoivat valot?

Vastaus: Vihreänaallon toteuttaminen liikennevaloissa edellyttää, että valot voivat vaihtua vihreäksi tietyssä kohtaa valokiertoa. Suojatievalojen vaihtuminen nopeasti vihreäksi aiheuttaisi huomattavaa haittaa muulle liikenteelle lisäten päästöjä ja pysähdyksiä, myös joukkoliikenteen sujuvuus kärsisi. Edellä mainituista syistä johtuen nopeasti vaihtuvia jalankulkuvaloja ei toteuteta.

2. Joukkoliikenteen linjasto ja pysäkit

Palaute kootusti:

Palautteen mukaan Sallinkadun pysäkkipari tulee poistaa, koska se hidastaa liikennettä. Osassa palautetta pysäkkien poistaminen nähdään heikennyksenä. Bussipysäkit ja raitiotiepysäkit tulisi sijoittaa lähemmäs toisiaan jatkossa. Onko Mannerheimintien ja Nordenskiöldinkadun risteykseen mahdollista mahduttaa pohjoisen suunnan raitiovaunupysäkki niin, että vaihto onnistuu samalta pysäkkiparilta? Raitiovaunu pysäkkiä Reijolankadulle toivotaan, koska Auroran sairaalan ja seuraavan Töölön tullin pysäkkien väli on pitkä.

Mannerheimintien ja Humalistonkadun kulmassa olevan raitiovaunupysäkin tulee olla saavutettava molemmista suunnista. Jos nykyiselle pysäkillä tulee pariksi vielä etelän suuntaan menevä pysäkki ja molemmille on kulku vain toisesta päästä, tulee pysäkillä ahdasta. Jo nykyinen pysäkki on liian kapea.

Pysäkkien lasikatokset tulee tehdä linnuille turvallisiksi riittävän tiheällä, kattavalla ja erottuvalla kuvioinnilla.

Raitiotien alue on palautteen mukaan jätetty 40 cm liian kapeaksi. Myös viereiset autokaistat ovat normaalia kapeampia, mikä johtaa siihen, että esimerkiksi kuorma-autot ajavat raitiotiessä kiinni, jolloin ratikat eivät voi ajaa kuorma-auton ohi. Tämä suurentaa raitiolinjojen häiriöherkkyyttä koko verkolla

Vastaus palautteeseen:

Bussipysäkkejä ja raitiotiepysäkkejä ei ole mahdollista sijoittaa enää lähemmäs toisiaan. Katutilan leveys on lähtökohtaisesti vain 30–32 metriä, johon on sovitettu eri liikennemuotojen tilatarpeet. Liikkumavaraa pysäkkien sijoittamisen suhteen on vähän.

Pysäkkien sijainnit perustuvat Kaupunkiympäristöautokunnan keväällä 2021 päättämään periaatesuunnitelmaan Raitioteiden pysäkkien ja jalankulkuylitysten kehittämistoimenpiteistä, jossa on suunniteltu tarkemmin koko Helsingin pysäkkiverkostoa. Töölön hallin pysäkki Sallinkadun risteuksen yhteydessä säilytetään. Töölö on tiivistä korttelikaupunkia ja jalankulkualuetta, jossa pysäkkien väliset n. 400 metrin etäisyydet ovat perusteltuja myös siinä tilanteessa, jossa Mannerheimintietä pitkin kulkee pikaraitiolinja keskustaan. Pysäkin poistosta syntyvä noin 800 metrin pysäkkiväli heikentäisi lähiympäristön saavutettavuutta liikaa. Suunnitelma-alueen kaikkien raitiopysäkkien käyttäjämäärät ovat suuria: näistä pienin Töölön hallin pysäkin vuorokautinen nousijamäärä on noin 2600 matkustajaa, kun raitiopysäkkien keskiarvo on noin 1500. Töölön hallin pysäkki Sallinkadun risteuksen yhteydessä säilytetään. Töölö on tiivistä korttelikaupunkia ja jalankulkualuetta, jossa pysäkkien väliset n. 400 metrin etäisyydet ovat perusteltuja myös siinä tilanteessa, jossa Mannerheimintietä pitkin kulkee pikaraitiolinja keskustaan. Pysäkin poistosta syntyvä noin 800 metrin pysäkkiväli heikentäisi lähiympäristön saavutettavuutta liikaa. Suunnitelma-alueen kaikkien raitiopysäkkien käyttäjämäärät ovat suuria: näistä pienin Töölön hallin pysäkin vuorokautinen nousijamäärä on noin 2600 matkustajaa, kun raitiopysäkkien keskiarvo on noin 1500.

Kulku Mannerheimintien ja Humalistonkadun kulmassa olevalle raitiovaunupysäkillä on mahdollistettu kummastakin päästä, mutta vain eteläpäässä jalankulku on valo-ohjattu suojatien kautta. Pysäkkien pohjoispäässä pysäkeille pääsee ylityspaikan kautta. Katutilaa on pysäkkien kohdalla levennetty nykyisen huoltoaseman tontille (Mannerheimintie 78), johon on tulossa uutta maankäyttöä. Huoltoaseman tontilla ei ole enää polttoaineen jakelutoimintaa ja katualueen laajennuksesta on sovittu kiinteistön vuokralaisen ja kaupungin kesken. Raitiovaunupysäkeistä saadaan lisäksi nykyistä leveämpiä.

Pysäkkikatosten suunnittelussa noudatetaan Helsingin käytössä olevia tyyppiratkaisuja.

Raitiotien 6,0 metrin leveys on tiedostettu kapeaksi ja ohjearvoista poikkeamisesta on sovittu erikseen. Mannerheimintien nykyinen raitiotieleveys on 5,6 metriä, joten raitiotie on esitetty suunnitelmissa nykyistä leveämmäksi. Linjaosuuden kapeat kaarrekohdat ja liittymäkaarteet on tarkistettu ajouramallinuksilla. Ohjemitoituksista on jokaisen liikennemuodon osalta jouduttu tinkimään, mutta toisaalta liikenneratkaisut ovat edelleen turvallisia ja toimivia.

Yleisötilaisuuden kysymykset:

Onko esimerkiksi Kansaneläkelaitoksen ratikkapysäkki saatu "kaksisuuntaiseksi?"

Vastaus: Kansaneläkelaitoksen pysäkkiratkaisuja ei ole muutettu nykyisestä.

3. Pyöräliikenne

Palaute kootusti. Palaute sisältää myös Helsingin Polkupyöräilijät ry:ltä saadun yksityiskohtaisen palautteen:

Pyöräilyyn kohdistuvaa palautetta annettiin eniten. Moni kokee, että pyörätiejärjestelyt Urheilukadulla riittävät, jolloin pyöräkaistat Mannerheimintielle ovat tarpeettomat. Toisaalta todetaan, että Mannerheimintiellä pitäisi olla paremmat opasteet pyöräilijöille, jotta heidät saataisiin käyttämään Urheilukatua. Osan mielestä pyörätiet Mannerheimintielle sen sijaan ovat tarpeelliset ja näitä on odotettu jo kauan.

Pyörätie tulee erottaa hyvin jalankulusta, mutta ei tasoeroilla. Tasoeroteltu koetaan erittäin vaarallisena. Pyörätiet tulee merkitä ja erottaa selvästi, esim. päällystys punaisella asfaltilla. Pyöräteiden ja jalankulun erottelua pidetään hyvänä ja katsotaan sen lisäävän turvallisuutta. Pyöräteiden pelätään kuitenkin olevan liian kapeita. Niiden tulee olla riittävän leveitä, jotta esim. ohitukset laatikkopyörillä onnistuvat.

Yksisuuntaisten pyöräteiden toimivuutta epäillään, sillä näitä ei osata ajaa, ja niitä tullaan ajamaan väärän suuntaan.

Pyöräteihin kriittisesti suhtautuvien mielestä jo ennestään vilkkaalle kadulle ei kannata tuoda pyöräteitä, koska kadulla on muutenkin vilskettä. Näin voitaisiin säästää esim. katupuita. Palautteessa kritisoidaan myös sitä, että pyöräliikenne ottaa tilaa jalankululta, palautteen mukaan tämä tulisi ottaa mieluummin autoliikenteeltä.

Palautteen mukaan Paavo Nurmen polkua pitkin tulisi voida jatkossakin ajaa suoraan Helsinginkadun ja Mannerheimintien risteyksestä. Suunnitelman mukainen ratkaisu edellyttäisi kiertoa jyrkkine käänöksineen, joten todennäköisesti suuri osa pyöräilijöistä jatkossakin ajaisi Paavo Nurmen polun kautta.

Kallistuksiin ja viemäröintiin tulee kiinnittää suunnitelma-alueella erityistä huomiota, jottei pyörätielle kerry kohtuuttomasti vettä esim. talojen katoilta. Risteyksiin sijoitetut, vasemmalle kääntyville pyöräilijöille tarkoitetut ruudut ovat merkitty suurelta osin ajoradalle juuri autojen ajourien kohdille. Tästä johtuen ruutujen massaus kuluu erittäin nopeasti pois, jonka jälkeen pyöräilijälle - tai autoilijalle - ei ole enää mitään merkkiä siitä, missä vasemmalle kääntyvän pitäisi odottaa vuoroaan.

Risteyksiin sijoitetut, vasemmalle kääntyville pyöräilijöille tarkoitetut ruudut ovat merkitty suurelta osin ajoradalle juuri autojen ajourien kohdille. Tästä johtuen ruutujen massaus kuluu erittäin nopeasti pois, jonka jälkeen pyöräilijälle - tai autoilijalle - ei ole enää mitään merkkiä siitä, missä vasemmalle kääntyvän pitäisi odottaa vuoroaan.

Suunnitelma-alueelle tulevat uudet yksisuuntaiset kadut Mannerheimintien ja Urheilukadun välillä tulisi sallia kaksisuuntaisiksi pyöräilijöille. Moottoriajoneuvoliikenne näillä kaduilla on vähäistä ja kaksisuuntainen pyöräliikenne parantaisi alueen pyöräilyedellytyksiä. Vinopysäköintipaikat olisivat todennäköisesti turvallisempi kuitenkin tällöin toteuttaa katujen pohjoisreunalle.

Mannerheimintie 62:n kohdalle on merkitty pyöräilijöille ylityspaikka, mutta jostain syystä yksisuuntaisena idästä länteen. Esimerkiksi Linnankoskenkadun suunnasta tulee pyöräliikennettä, jolle tässä olisi looginen ja toimiva yhteys lännen suuntaan, esimerkiksi Kisahallille tai Töölönlahdelle.

Ylitkessä on myös erittäin kapea odotustila raitiovaunukiskoja ja ajoradan välissä. Pidempi pyörä tai peräkärillä varustettu pyörä ei mahdu turvallisesti odottamaan tässä tilassa, jolloin pitää varmistaa se, että pyöräilijät pystyvät aina ylittämään koko Mannerheimintien ilman, että joutuvat jäämään odottamaan liikennevaloihin keskelle.

Stenbäckinkatu on ollut aina merkittävä itä-länsisuuntainen yhteys Reijolankadulle. Stenbäckinkadulta pääsee kohtuullisen sujuvasti Reijolankadun suuntaan, mutta toiseen suuntaan ei ole minkäänlaista yhteyttä. Risteykseen on saatava turvallinen ylitys lännen suuntaan ajaville. Nyt ainoa yhteys on liikennesuunnan vastaisesti kahden tai kolmen pyörätien jatkeen yli. Näin myös jatkuvasti pyöräillä nykyiselläänkin, mutta ongelma pahenee entisestään tämän suunnitelman mukaisen toteutuksen myötä, kun Mannerheimintiellä pyöräilijöiden määrä tulee lisääntymään. Risteykseen tulee saada pyörätien jatke yli Mannerheimintien omalla valovaiheellaan.

Linnankoskenkadun risteyksen tuntumassa on merkitty poistettavaksi suojatie ja se korvataan ylityspaikalla. Pelkkä ylityspaikka on vaarallinen ratkaisu erittäin vilkasliikenteisellä kadulla, jossa on neljän autokaistan lisäksi kaksi raitiovaunukaistaa. Pyörällä katua ylittäessä pyörä ei mahdu turvallisesti raitiovaunukiskoja ja ajoradan väliin, jolloin käytännössä koko turvallinen ylitys vaatisi sekä ajoradan että raitiovaunukaistan olevan vapaa. Linnankoskenkadun risteykseen tulee saada pyörätien jatke Mannerheimintien yli mahdollistamaan turvallisen ja sujuvan pyöräliikenteen myös länteen suuntautuvalla pyöräliikenteelle.

Nopeusrajoitus tulee palautteen perusteella muuttua 30 km/h kaistojen kapenemisen takia. 30 km/h on huomattavasti turvallisempi nopeus jalankulkijoita ja pyöräilijöitä ajatellen.

Palautteessa ollaan huolissaan myös autojen pysäköinnistä pyöräkaistalle. Tähän ehdotetaan ratkaisuksi esim. aita pyörätien ja ajoradan väliin. Lastauspaikkojen vähäisyys tulee aiheuttamaan pyöräkaistoille pysäköintiä. Päivärinnankadun lastauspaikkaan risteyksen tuntumassa tulee asentaa pollarit estämään jakeluautojen ajo pyörätielle ja jalkakäytävälle. Nordenskiöldinkadun ja Mannerheimintien risteykseen tulee saada lastauspaikka. Lastauspaikka voitaisiin merkitä Nordenskiöldinkadun puolelle tai vaihtoehtoisesti Mannerheimintien puolelle heti suojatien jälkeen. Savilankadun risteyksessä on kolme lastauspaikkaa. Näistä Mannerheimintien varressa oleva on kahden puun välissä. Palautteessa pidetään epätodennäköisenä, että tällainen kapeaan välikköön sijoitettu lastauspaikka olisi millään tavoin käyttökelpoinen jakeluliikenteelle. Humalistonkadun risteyksen eteläpuolelle Mannerheimintien varteen tulee asentaa pollarit estämään jakelupysäköintiä. Kisahallin ympärille ei ole merkitty yhtään lastauspaikkaa. Jos kaikki jakeluliikenne Kisahalliin kulkee Paavo Nurmen kujan kautta, tämä on hyväksyttävää, mutta muuten Mannerheimintien puolelle tulee saada lastauspaikka.

Vastaus palautteeseen:

Mannerheimintielle on jo suunniteltu pyörätiet suunnittelualueen ulkopuolelle kadun etelä- ja pohjoisosaan. Suunnitelmissa esitetyt pyöräliikenteen järjestelyt perustuvat pyöräliikenteen tavoiteverkkoon. Pyöräliikenteen verkon jatkuvuuden ja pääkatustatuksen kannalta on loogista, että Mannerheimintiellä on oma pyöräilyinfransa. Pääkadun tulisi palvella kaikkia liikennemuotoja. Nykyinen pyöräliikenteen infran puuttuminen johtaa jalkakäytäväpyöräilyyn.

Suunnittelun tavoitteena on ollut erotella jalkakäytävä ja pyörätie toisistaan rakenteellisesti, jotta eri kulkumuodot ohjautuisivat ja pysyisivät niille varatuissa tiloissa paremmin, vähentäen siten konfliktitilanteita. Kolmitasoerottelu reunakiven avulla on Mannerheimintien tapauksessa ainoa

kelvollinen rakenteellinen erottelumenetelmä, koska esimerkiksi minkäänlaisille erotuskaistoille ei yksinkertaisesti ole tilaa.

Pyöräliikenteen suunnitteluohjeiden mukaan pyöräilyä ei voi laittaa ajoradan tasolle pyöräkaistaksi suurten liikennemäärien takia. Pelkkää maaliviivaa tai kiviraitaa ei taas ole nähty tarpeeksi hyvänä erottelutoimenpiteenä jalkakäytävän ja pyörätien välissä silloin, kun jalankulku ja pyöräily on vilkasta. Lisähaasteen pyöräjärjestelyn valinnalle aiheuttavat katupuut ja kunnallistekniikka, joilla on tiettyjä tila- ja asemointitarpeita kadun poikkileikkauksessa. Kaikkien eri toimintojen yhteensovittaminen katutilassa sekä maan päällä että maan alla on vaatinut kompromisseja ja sovittamista suunnittelussa. Nyt esitetty ratkaisu on koettu parhaaksi, jotta kadulle on saatu kaikki tarvittavat toiminnot mahtumaan.

Pyöräteiden ja -kaistojen merkitsemisessä käytetään Helsingin kaupungin ohjeistuksia. Värillisen päällysteen / huomiovärin käytöstä päätetään erikseen katusuunnittelun yhteydessä.

Pyörätiet ovat lähtökohtaisesti 2,0–2,2 m leveitä, mikä mahdollistaa toisen pyöräilijän ohittamisen suurimmassa osassa suunnittelualuetta.

Suunnittelun aikana on tunnistettu riski jalkakäytävältä ja pyörätieltä tapahtuvaan ajoneuvojen purkuun ja lastaukseen, mistä syystä alueella on pyritty ohjaamaan kuormaus- ja lastausliikennettä niille osoitetuille huoltopaikoille. Aitaa ei voida liikenteellisistä eikä kunnossapitosyistä laittaa pyörätien ja ajokaistan väliin, koska se kaventaa eri liikennemuotojen käytössä olevaa tilaa.

Suomessa yksisuuntaisia pyöräliikenteen järjestelyjä on otettu asteittain käyttöön, mutta niiden käyttöön ei ole vielä muodostunut rutiinia. Helsingin pyöräliikenteen infran rakentuessa yksisuuntaisiin pyöräliikenteen järjestelyihin liittyvät liikennesäännöt tulevat ihmisille yhä enemmän tutuiksi. Pyöräilykulttuurin rakentuminen vaatii oman aikansa. Uuden tieliikennelain myötä pyörätiet ovat lähtökohtaisesti yksisuuntaisia, jolloin ne merkitään tiemerkinänuolilla yksisuuntaisiksi.

Paavo Nurmen polun pyörätieosuus on poistettu sen takia, että se johtaisi Mannerheimintien ja Helsinginkadun liittymässä viidenteen liittymähaaraan, mikä on liikennevalo-ohjauksen kannalta hankala kokonaisuus jo valmiiksi monimutkaisessa liittymässä, jossa on monia valovaiheita. Tärkeää on tukea käyttäjää intuitiiviseen liikkumiseen katu ympäristössä liikennesääntöjen noudattamisen lisäksi.

Kuivatukset ja kadun kallistukset suunnitellaan katusuunnitelmavaiheessa. Tiemerkinänt suunnitellaan liikenteen ohjaussuunnitelmassa.

Suunnitelmassa yksisuuntaisilla kaduilla sallitaan pyöräily molempiin suuntiin. Lisäksi näillä kaduilla vinopysäköinti on esitetty kadun pohjoisreunalle paremman turvallisuuden saavuttamiseksi.

Mannerheimintie 62:n kohdalla tilanpuutteen takia ei ole mahdollista saada pyöräily-ylitystä kaksisuuntaiseksi.

Stenbäckinkadun ja Reijolankadun liikennejärjestelyt on suunniteltu Reijolankadun suunnitelmassa. Niitä ei ole tässä työssä lähdetty muuttamaan, koska ovat suunnittelualueen ulkopuolella.

Linnakoskenkadun kohdalle ei esitetä erillistä pyöräilytystä liikenneturvallisuuden takia. Linnakoskenkadun pyöräjärjestelyitä on nyt parannettu suunnitelmaan ohjaamalla pyöräliikenne Humalistonkujan kautta Linnakoskenkadulle Mannerheimintieltä tultaessa.

Vuonna 2018 Helsingin kaupunki laati nopeusrajoitusjärjestelmäsuunnitelman koko kaupungin alueelle. Siinä Mannerheimintien nopeusrajoitus on 40 km/h. Jos nopeusrajoitusta lähdettäisiin

laskemaan, vaikuttaa se myös raitiotien ja linja-autoliikenteen nopeuksiin. Mannerheimintie on pääkatu ja pääkaduilla on lähtökohtaisesti nopeusrajoitus aina vähintään 40 km/h.

Lastauspaikkoja on sijoitettu katualueelle kohtiin, missä katutila antaa myöten ja niille on liiketilojen näkökulmasta eniten tarvetta. Kisahallin huolto tapahtuu pääovien edestä tontilta katoksen alla sekä Paavo Nurmen kujan kautta.

Yleisötilaisuuden kysymykset:

Miten jatkossa pääsee pyörällä Paavo Nurmen tieltä Mannerheimintietä etelään, kun viimeinen osio pyörätiestä poistetaan?

Vastaus: Mannerheimintie 62:n kohdalla on pyörätieylitys, josta pääsee etelän suuntaa.

Mikä järki on poistaa pätkä pyöräliikenteen suoraa yhteyttä pohjoisesta Paavo Nurmen polulle?

Vastaus: Paavo Nurmen polun pyörätieosuus on poistettu sen takia, että se johtaisi Mannerheimintien ja Helsinginkadun liittymässä viidenteen haaraan, mikä on liikennevalo-ohjauksen kannalta erittäin hankala kokonaisuus jo valmiiksi monimutkaisessa liittymässä, jossa on monia valovaiheita.

Yksisuuntainen pyöräilyliikenne ei toimi ilman että merkintöihin ja liikennemerkkeihin panostetaan!

Vastaus: Tiemerkinnot tehdään Helsingin ohjeiden mukaisesti.

Kivetyksellä jalkakäytävästä erotettu pyörätie voi olla vaarallinen pyöräilijälle poikkeus- ja väistämistilanteissa.

Vastaus: Tämän tyyppisessä pyörätiessä on toki tärkeä säilyttää riittävä leveys ohitustilanteita varten ja myös selkeä linjaus jota on helppo ajamalla seurata. Tähän suunnittelussa pyrimme.

Olisiko yksisuuntaista pyörätietä käyttökelpoisempi kaksisuuntainen pyörätie kadun toisessa reunassa? Vältettäisiin turhia kadunylityksiä.

Vastaus: Pyörätie tarvitaan usein molemmille puolille katua etenkin kun lähtö- ja määräpaikkoja on kummallakin puolen. Pääosa kantakaupungin katujen varrella olevista pyöräteistä tulee olemaan yksisuuntaisia. Taustatietoja tästä voi lukea esim. osoitteesta: www.pyöräliikenne.fi/blogi

Yksisuuntaiset pyörätiet ovat todella huonosti merkitty!

Vastaus: Uuden tieliikennelain myötä pyöräteiden merkitsemistapa muuttuu koko Suomessa. Jatkossa (siirtymäajan jälkeen) kaikki kaksisuuntaiset pyörätiet on merkitty erillisellä lisäkilvellä ja oletus on, että pyörätie on yksisuuntainen.

Katsoin piirroksia, niin siellä oli hyvin vaarallisesti toteutettu pyörätiet kääntyviin autoihin suhteutettuna: autojen pysäytyslinjat pitäisi saada vähintään 3m monessa paikkaa taemmaksi, kuinka tähän reagoidaan?

Vastaus: Kysyjä tarkoittanee pysähtymisviivoja liikennevaloissa, mihin pyöräliikenne ja autoliikenne pysäytetään. Tässä tarkistetaan, että toteuttaa pyöräilyohjeen mittoja. Tiemerkinnot ovat vielä luonnosmaisia tässä vaiheessa. Nämä tarkistetaan vielä.

Esitän että pyöräkaistojen osuus otetaan autokaistoista eikä jalkakäytävistä.

Vastaus: Mannerheimintielle on haluttu mahdollistaa kaikki kulkumuodot ja nyt suunnitelmassa on siihen päästy. Tämä tarkoittaa kaikille kulkumuodoille normaalia kapeampia tiloja.

Tätä "tärkeä reitti liikennemuodolle x" ei sovelleta silloin kun kyse on tärkeästä pyöräliikenteen reitistä, vaan niitä suojateitä tuupataan sinne vaikka reitti ei olisi lainkaan tärkeä jalankululle. Hieman mielivaltaiselta vaikuttaa tämä liikennesuunnittelun uudelleenpriorisointi vastoin kaupungin demokraattisesti päätettyjä prioriteetteja. Voisin uskoa näitä kaupungin selityksiä jos ne olisivat jotenkin johdonmukaisia. Mutta kun eivät ole, vaan niistä valikoidaan aina kulloiseenkin valmiiksi päätettyyn suunnitelmaan sopiva "periaate".

4. Jalkakäytävien kaventuminen

Palaute kootusti:

Jalankulkijoiden olosuhteet heikentyvät pyöräteiden vuoksi. Pyöräilyn tulisi pysyä Urheilukadulla. Tilaa jalankululle pitää ottaa mieluummin vähentämällä autokaistoja, jos pyörätiet on pakko toteuttaa. Palautteessa pohditaan, onko mittauksissa huomioitu talojen raput, jotka kaventavat jalkakäytävä entisestään. Kommenttien mukaan jalankulkijoiden turvallisuutta ei ole otettu huomioon suunnitelmissa ja suunnitelmat tähtäävät kaiken kaikkiaan jalankulkijoiden olosuhteiden huononemiseen. Sähköpotkulaudat aiheuttavat nykyisin merkittävän vaaran jalkakäytävillä. Jalkakäytävien talvikunnossapitoa tulee palautteen mukaan parantaa.

Vastaus palautteeseen:

Mannerheimintielle tarvitaan pyörätiet reittien jatkuvuuden, erottelutarpeen ja pyöräilyn tavoiteverkon perusteella.

Jalkakäytävien suunnittelussa on huomioitu sisäänkäyntien kohdalla olevat katualueelle ulottuvat porrasaskelmat, ja ne näkyvät liikennesuunnitelmassa ja poikkileikkauksissa. Jalkakäytävillä voi olla paikoin esimerkiksi portaikon kohdalla vähintään 1.8 metriä leveitä pullonkaulakohtia, mikä on liikenneteknisesti ja kunnossapidon kannalta edelleen toteuttamiskelpoinen mitoitus. Kaupungin kunnossapidon edustusta on kuultu suunnittelutyön aikana.

5. Katupuut ja viihtyisyys

Palaute kootusti:

Palautteessa kaivataan enemmän puita ja vehreyttä, koska ne parantavat kaupungin viihtyisyyttä ja helpottavat melu- ja pölyongelmia kadulla. Palautteessa todetaan, että uusien puiden asettuminen

ja kasvu kestävät pitkään, jopa kymmeniä vuosia. Tämän vuoksi nykyisiä puurivistöjä tulisi mieluummin säilyttää. Puita mahtuisi lisää myös parkkipaikoille: niiden päihin, niiden keskelle. Mm. Mannerheimintie 92-94 korttelin kohdalle tarvitaan lisää puita. Tuo on suunnitelmassa ainoa kortteli, jossa niitä ei Mannerheimintien puolella ole. Myöskään Savilankatu - Reijolankatu välillä ei ole yhtään puuta ja Gripenbergin korttelin kohdalta näyttäisi poistuvan iso osa puista. Suunnitelma puiden poistamiseksi väliltä Mannerheimintie 39-43 järkyttää palautteen antajia. Palautteessa pohditaan mm. miksi Savilankadun etelän puoleisesta kulmasta on suunnitelmassa poistettu kaksi puuta? Savilankadun pohjoispuolella olevien puiden poisto on vielä ymmärrettävä ratikkapysäkin tarvitseman tilan vuoksi, mutta etelän puoleisten puiden poistolle ei ole selitystä.

Puiden todetaan auttavat myös kesällä vanhojen rakennusten ylläpöngelmiin varjostamalla vanhoja rakennuksia, jotka lämpenevät kesäpäivinä tukahduttavan kuumiksi. Lisäksi puut tarjoavat näkösuojaa asuntoihin.

Yleisesti pohditaan, miten Helsingin kaupunkisuunnittelijat eivät osaa säilyttää vanhoja puita katuremonteissa kuten Manner-Euroopassa. Puiden vähenemistä on tapahtunut myös muissa Helsingin katuremonteissa, esim. Hämeentiellä. Hämeentien remontin katsotaan epäonnistuneen vehreyden suhteen. Puita katuvarsilla todetaan olevan Helsingissä yleensäkin liian vähän.

Palautteissa toivotaan, että puita lisätään niin paljon kuin niitä ikinä mahtuu. Esim. Linnankoskenkadun kahden uuden puun lisäksi siihen mahtuisi kolmaskin. Myös puita pitkäikäisyyssäköinnin sekaan sivukaduille tulee lisätä. Suunnitelma tulee käydä läpi uudelleen puiden määrän maksimoimiseksi. Palautteessa pohditaan voiko puurivi olla esim. jalkakäytävän osuudella, jos tilaa ei ole paljon.

Erään palautteen mukaan puiden uusiminen tuottaa positiivisen lopputuloksen: puurivit hahmottuvat jatkossa puuriveinä ja katu puistokatuna.

Palautteessa pohditaan olisiko raitiotie osuudelle mahdollista saada samanlaista ”golfkivityyppistä” ratkaisua kuin esimerkiksi Munkkiniemen puistotiellä, jossa nurmikko kasvaa tarkoituksella kivetyksen välistä? Tällainen läpäisevä pinta voisi auttaa myös kaupungin hulevesiongelmassa.

Vastaus palautteeseen:

Puiden säilyttämisen mahdollisuudet on arvioitu hankkeen alussa. Säilyttämisen arvioimiseksi puille on tehty kuntokartoitus. Kartoituksen tuloksen mukaan puissa ei havaittu lahovikaa, mutta monilla puilla on näkyviä vaurioita liikenteestä ja ahtaasta kasvutilasta johtuen. Kasvualustan heikentynyt kunto näkyy puiden kasvun heikentymisenä. Lisäksi säännöllinen katusuolaus on aiheuttanut osalle puista lehtien kuivumista. Puiden heikko elinvoima on ollut erityisen hyvin näkyvillä loppukesästä 2021. Kesän pitkä kuivuusjakso näkyy hyvin selvästi puiden ruskettuneina latvuksina. Aiempina vuosina osa vanhemmista puista on jouduttu poistamaan, kun ne kuivuivat kokonaan. Tästä seurauksena puurivissä on erityisesti Sallinkadun ja Savilankadun välillä kaupunkikuvaa heikentäviä aukkoja. Uusia täydentäviä puuistutuksia ei ole kannattanut tehdä, koska puiden nykyiset kasvuolosuhteet ovat niin heikot.

Olemassa olevien puiden säilyttäminen olisi edellyttänyt puiden kasvuolosuhteiden parantamista, joka tässä olisi tarkoittanut kasvualustan vaihtoa ja kasvualustan tilavuuden kasvattamista. Tämä työ olisi vahingoittanut nykyisiä puita entisestään.

Uusille istutettaville puille pystytään remontin yhteydessä rakentamaan paremmat kasvuolosuhteet, jolloin puut voivat kasvattaa kookkaamman latvuston. Suurempi latvusto toimii tehokkaammin melun torjuna. Pölyongelmien torjunnassa katupuiden merkitys on tutkimuksen mukaan ristiriitainen. Katupuut saattavat myös välillisesti heikentää katukuilun ilmanlaatua, koska puiden latvustot estävät katukuilun tuulettumisen.

Puiden säilyttäminen on ensisijainen vaihtoehto, mutta jos peruskorjauksissa tehdään töitä, joiden toteuttamisessa ei voida puiden säilyttämisen edellytyksiä turvata, vaihtoehtoksi jää uusien puiden istuttaminen.

Puiden säilyttämisen edellytykset ja haasteet ovat hyvin yhteneväisiä paikasta riippumatta. Myös muualla maailmassa tehdään mittavia puurivien uudistamisia. Esimerkkeinä Tukholman Kungsträdgården, jossa uusittiin vuosina 2003-2006 yhteensä 300 puuta, ja Berliinissä Unter der Linden –kadulla eri ikäisiä lehmusjaksoja. Etelämpänä uudet istutetut puut kuitenkin kasvavat nopeammin kuin Suomessa.

Välille Savilankatu ja Nordenskiöldinkatu puita ei saada mahtumaan raitiovaunupysäkin vuoksi. Savilankadun eteläpuolella Mannerheimintien itäreunan kaksi liittymää lähinnä olevaa puuta joudutaan poistamaan uusien liittymäalueen risteysjärjestelyiden myötä. Katusuunnitelmassa on mahdollista vielä tutkia, jos kyseiseen kohtaan olisi mahdollista lisätä yksi puu enemmän kuin nyt on esitetty liikennesuunnitelmassa.

Katupuut istutetaan minimissään kolmen metrin levyisiin istutuskaistoihin, joihin yhdelle puulle tulee taata riittävä kuutiomäärä kasvualustaa, sen laadusta ja puulajin koosta riippuen vähintään 9–25 m³. Varsinaisen istutuskaistan tilavarauksen lisäksi on varmistettava, miten puiden sijoitteluun vaikuttavat kadun muut toiminnot mm. kunnallistekniikka, huollon ym. vaatima infra, eri liikkumismuotojen vaatima tila, mahdolliset kansirakenteet, näkemäalueet, kasvuympäristövaatimukset, kaivuutilat, pysäkit ym. kalusteet, kadunvarsipysäköinti, valaistusratkaisut, liikennemerkkit, ilmajohtot sekä mainostaulut. Edellä luetelluista tekijöistä johtuen olemassa olevilla kaduilla puiden määrän lisääminen on haasteellista ja useimmiten mahdotonta. Puita istutetaan kuitenkin niin paljon kuin mahdollista ottaen huomioon puiden kasvun edellytykset.

Yleisesti ottaen Helsingin metsä- ja puustoverkoston tulisi kappalemäärän sijaan ensisijaisesti tarkastella laadullisilla kriteereillä esimerkiksi latvuspeittävyuden arvioinnilla. Suurikokoiset puut ovat pienikokoisia puita tehokkaampia ekosysteempipalvelun tuottajia suuremman latvuspeittävyytensä takia.

Nurmikiveystä ei yleensä käytetä raitiotiekiskojen kohdalla, kun se toimii hälytysajoneuvojen reittinä. Liikennesuunnitelma ei ota kantaa kadun päällysrakenteisiin, vaan ne ratkaistaan katu- ja rakennussuunnittelussa.

Yleisötilaisuuden kysymykset:

Miksi Savilankadun etelä-kulmasta on poistettu puut? Autoilijoiden näkyvyyteen kääntymisen suhteen niillä ei pitäisi olla merkitystä. Savilankadulle voisi sijoittaa STOP -merkin rauhoittamaan kääntymistä. Nuo puut ovat asukkaille todella tärkeät ja vehreyttävät muuten ankeaa katumaisemaa.

Vastaus: Tässä kohteessa ei ole tilaa puille samaan kohtaan, missä ratikkapysäkit ovat.

6. Yksisuuntaistamisen vaikutukset ja muut autoilunäkökulmat

Palaute kootusti:

Palautteen mukaan vinopysäköinti lisää peruutuskolareiden riskiä. Lisäksi vinopysäköinnissä tulee joka 3. tai 4. ruutu käyttää puita varten. Tuleeko Savilan- ja Sallinkaduille vinoparkkien lisäksi myös tavallisia kadunvarsiparkkeja?

Jos Savilankatu ja Sallinkatu muutetaan yksisuuntaisiksi Mannerheimintien suuntaan, mistä kohtaa on tarkoitus tulla Mannerheimintieltä Urheilukadulle?

Mannerheimintieltä tullessa Laakson sairaalaan ei saa kääntyä (vasemmalle). Oikealle Urheilukadulle kääntyminen on tehty palautteen mukaan ahtaaksi ja vaaralliseksi.

Ajoneuvoliikenneyhteyden katkaiseminen Humalistonkadulta Sallinkadulle ja siten Urheilukadulle on järjetöntä. Mannerheimintien itäpuolella olevien talojen asukkaille Savilan- ja Sallinkatujen muuttaminen yksisuuntaiseksi sekä suojateiden poisto tulee olemaan hankala ratkaisu. Jos esimerkiksi Savilankatu olisi yksisuuntainen Urheilukadulle päin ja Humalistonkadulta sallittaisiin vasemmalle kääntyminen Mannerheimintielle, niin myös Humalistonkadun puoleisille asukkaille jäisi nopeampi reitti itään ja Mannerheimintien itäpuolen asukkaille mahdollisuus ajaa ilman suuria kiertoteitä Urheilukadun puolelle.

Humalistonkadulta Mannerheimintiellä on kartassa merkitty niin, että kääntyminen pohjoiseen ei ole sallittua. Kääntyminen ei ruuhkauta liikennettä tai ole turvallisuusongelma.

Onko toimivaa muuttaa sivukatuja yksisuuntaisiksi? Jo nyt tässä ympäristössä pyöriminen on hankalaa, kun Mannerheimintieltä ei pysty kääntymään kuin ajosuunnassa oikealle.

Palautteessa esitetään lisättäväksi ajoestetolppia, jotta ajoreitti jakeluasemalle olisi selkeä.

Vastaus palautteeseen:

Vinopysäköinti on normaali käytäntö kadunvarsipysäköinnissä vähäliikenteisillä kaduilla, etenkin kantakaupungissa. Sivukatujen yksisuuntaistamisen taustalla on myös ollut pysäköintipaikkojen lisääminen, koska suunniteltujen liikennehankkeiden toteutumisen myötä kadunvarsipaikkojen määrät tulevat vähenemään Töölön alueella. Jos puita istutettaisiin vinopysäköinnin lomaan, ei pysäköintipaikkoja saataisi suunnittelualueella yhtään lisää verrattuna nykytilanteeseen. Sivukatut ovat varsin varjossa puiden hyvälle elinolosuhteille, ja lisäksi maan alla kulkee putkia ja kaapeleita niin paljon, ettei puiden istutus aina ole edes mahdollista. Savilankadulle, Sallinkadulle ja Ruusankadulle tulee kadunvarsipysäköintiä toiselle puolelle ajorataa vinopysäköinnin lisäksi.

Vähäliikenteisten tonttikatujen Savilankadun ja Sallinkadun ei kuulu verkollisesti olla pääreittejä Urheilukadulle. Urheilukadulle pääsee jatkossa mm. Nordenskiöldinkadun, Reijolankadun ja Toivonkadun kautta. Humalistonkadulta Sallinkadulle ja edelleen Urheilukadulle pääsee myös muuta kautta.

Muutettaessa suunnittelualueen katuja kaksisuuntaisista yksisuuntaisiksi on tarkasteltu kokonaisvaikutuksia liikennejärjestelmässä. Liikennesuunnittelun yhteydessä tehtiin verkollinen tarkastelu, missä selvitettiin eri vaihtoehtoja yksisuuntaistamisille. Tarkastelussa tutkittiin myös eri

vaihtoehtojen reitit. Siksi on päädytty ratkaisuun, jossa kaikki yksisuuntaisiksi muutettavat lyhyet tonttikadut ovat suunnitelmassa yksisuuntaisia Mannerheimintien suuntaan parantaen siten joukkoliikenteen sujuvuutta sekä kävely- ja pyöräliikenteen turvallisuutta, kun oikealle kääntyminen pääsuunnalta sivukaduille poistuu. Yksisuuntaistamisen myötä ympäröivien katujen liikennesuorite kasvaa hieman.

7. Ehdotuksia autokaistojen vähentämisestä ja nopeuksien laskemisesta

Palaute kootusti:

Liikkumismuodot tulisi asettaa selkeään järjestykseen niin, että joukkoliikenne ja kevyt liikenne ovat etusijalla ja vasta kolmantena yksityisautoilu. Mannerheimintietä tulisi kehittää, niin, että autokaistoja olisi 1+1 tai 2+1, jolloin kadusta kehittyisi rauhallisempi kaupunkibulevardi, jossa myös oleskelu olisi mahdollista ja kivijalkakaupat toimisivat. Nopeudet kadulla pitäisi laskea 30km/h. Mannerheimintietä tulisi suunnitella niin, että huomioon otettaisiin koko Mannerheimintie Reijonkadulta – Erottajalle. Kadusta tulisi kehittää joukkoliikennekatu, eikä läpikulkukatu

Vastaus palautteeseen:

Helsingin kaupungin strategian mukaan kaikille kulkumuodoille tulee turvata hyvät olosuhteet. Tässä suunnitelmassa on jouduttu karsimaan kaikilta kulkumuodoilta tilaa, jotta kaikki toiminnot on saatu mahtumaan kapeaan katutilaan.

Mannerheimintie on pääkatu, jolla myös autoliikenteen tulee päästä kulkemaan. Jos ajokaistoja vähennetään nykyisestä, tarkoittaa se sitä, että linja-autoliikenne ja muu ajoneuvoliikenne ovat samoilla kaistoilla. Tämä heikentää merkittävästi linja-autoliikenteen sujuvuutta.

Vuonna 2018 Helsingin kaupunki laati nopeusrajoitusjärjestelmäsuunnitelman koko kaupungin alueelle. Siinä Mannerheimintien nopeusrajoitus on 40 km/h. Jos nopeusrajoitusta lähdetäisiin laskemaan tästä, vaikuttaa se myös raitiotien ja linja-autoliikenteen nopeuksiin.

Nyt toteutettu suunnitelmaosuus on osa isompaa kokonaisuutta. Suunnittelualueen etelä- ja pohjoispuolelle on jo hyväksytty liikenne- ja katusuunnitelmat, joissa nykyiset ajokaistojen määrät säilyvät.

Mannerheimintie on pääkatu. Jos katuluokitusta lähdetäisiin muuttamaan, vaatisi se laajempaa verkostollista tarkastelua.

Yleisötilaisuuden kysymykset:

Onko moottoriajoneuvojen nopeutta laskettu?

Vastaus: Nopeusrajoituksia ei ole tässä työssä muutettu.

Autoliikenteen voisi ohjata Mechelininkatua/Topeliuksenkatua pitkin ja rauhoittaa siten Mannerheimintie kevyelle- ja joukkoliikenteelle.

Vastaus: Mannerheimintie on pääkatu, jolloin sille on tarkoituksenmukaista ohjata autoliikennettä, jotta pienemmät kadut olisivat vähäliikenteisempiä.

Onko mahdollista laskea nopeusrajoitus 30 km/h? Tällä olisi merkittävä vaikutus liikenneturvallisuuteen ja asumisviihtyvyyteen.

Vastaus: Vuonna 2018 Helsingin kaupunki laati nopeusrajoitusjärjestelmäsuunnitelman koko kaupungin alueelle. Siinä Mannerheimintien nopeusrajoitus on 40 km/h.

8. Lastaaminen

Palaute kootusti:

Palautteessa ollaan huolissaan siitä, ettei lastauspaikkoja ole ollenkaan tien länsipuolella, jolloin pyörätien pelätään olevan ympäri vuorokauden tukittuna autoilla ainakin jostakin kohtaa. Kolmitasopyörätieltä estettä ei voi väistää turvallisesti kumpaankaan suuntaan.

Lisäksi kivijalkakauppojen lastien purku tulee olemaan haaste tulevaisuudessa. Lastauspaikat sijaitsevat liian kaukana. Voidaan pysäyttäminen sallia Mannerheimintien puolella?

Vastaus palautteeseen:

Kadun länsipuolelle ei ole Mannerheimintielle katutilaan saatu mahtumaan lastauspaikkoja. Kadun länsipuolen huoltoa ja lastausta tarvitsevat kohdat on tunnistettu ja niiden lastauspaikkoja on sijoitettu poikkikaduille.

Yleisötilaisuuden kysymykset:

Kivijalkakauppojen lastien purku tulee olemaan haaste tulevaisuudessa. Halutaanko kaupat pois kantakaupungista?

Vastaus: Lastauspaikat on nyt suunniteltu palvelemaan mahdollisimman monia yrityksiä ja toimijoita Mannerheimintiellä sekä sen sivukaduilla.

Lastauspaikat ovat liian kaukana. Mannerheimintiellä olevat talot eivät noita tule kertaakaan käyttämään. Kai pysäyttäminen voidaan sallia Mannerheimintien puolella?

Vastaus: Lastauspaikkoja on pyritty laittamaan Mannerheimintielle niin tiheästi kuin mahdollista. Muut kadun toiminnot aiheuttavat tälle kuitenkin haasteita.

Kuinka aiotaan estää autojen väärin pysäköinti ja pysähtyminen pyörätielle ja kävelytielle, vaikka alueella on lastausalueet, kuten Hämeentie ja Meclu ovat esimerkkejä, kuinka autot ovat hyvin piittaamattomia lastausalueista, useimmiten "koska ei ole tarpeeksi lähellä
Onko moottoriajoneuvojen nopeutta laskettu?

Vastaus: Katujen väärinpysäköintiä valvoo kaupungin pysäköinninvalvonta ja poliisi. Lastauspaikat merkitään liikennemerkkein.

9. Muu palaute

Palaute kootusti. Koosteessa huomioitu myös yleisötilaisuuden muut-kysymykset:

Voidaanko osoitteessa Mannerheimintie 70 oleva bensa-asema poistaa ja tila käyttää rakentamiseen. Onko sähköautojen latauspisteitä huomioitu suunnitelmissa? Lisäksi yleisötilaisuudessa pohdittiin annetun palautteen merkitystä, jos suunnitelma on jo valmiiksi päätetty.

Vastaus palautteeseen:

Maankäyttö osoitteessa Mannerheimintie 70 tulee muuttumaan eli jatkossa kyseisessä kohtaa ei ole enää jakeluasemaa.

Sähköautojen latauspisteitä ei suunnitella liikennesuunnitelmassa, mutta niitä voidaan lisätä alueelle myöhemmissä suunnitteluvaiheissa, jos ne koetaan tarpeellisiksi.

Liikennesuunnitelmaa käsitellään kaupunkiympäristölautakunnassa syksyllä 2021, eikä suunnitelmaa ole täten vielä päätetty.