



20.05.2014

Vp/4

4

**Kaupunkisuunnittelulautakunnan lausunto kaupunginhallitukselle
valtuustoaloitteesta, joka koskee kävelykatukokeilun toteuttamista
Mannerheimintiellä (a-asia)**

HEL 2014-001952 T 00 00 03

Lausuntoehdotus

Kaupunkisuunnittelulautakunta antaa kaupunginhallitukselle seuraavan lausunnon:

Valtuustoaloitteessa ehdotetaan Mannerheimintien itäisen ajoradan muuttamista kokeiluluonteisesti kävelykaduksi. Aloitteen liitteeksi laaditussa piirustuksessa läntinen ajoradan osa on muutettu kaksisuuntaiseksi. Pohjoiseen suuntautuva liikenne siirtyisi Pohjoisesplanadin liittymässä läntiselle ajoradalle ja palaisi takaisin itäreunalle Postikadun liittymässä. Lisäksi on ehdotettu Kaivokadun autoliikenteen kaistojen sulkemista ja muuttamista jalankulkualueeksi. Valtuustoaloitteessa esitetyn kokeilun tarkoituksena olisi kerätä tietoa ja kokemuksia ehdotuksen vaikutuksista kohtuullisilla kustannuksilla.

Helsingin strategiaohjelmassa vuosille 2013-2016 on tavoitteena edistetään kestäväää liikkumista lisäämällä kävelyn, pyöräilyn ja joukkoliikenteen osuutta liikenteestä prosenttiyksiköllä vuosittain (4 prosenttiyksikköä valtuustokauden aikana). Tavoite on erittäin haastava ja edellyttää mittavia toimenpiteitä kestävään liikkumisen lisäämiseksi. Strategiaohjelmassa edellytetään myös priorisoitavan joukkoliikenteen, kävelyn tai pyöräilyn osuutta nostavia liikennehankkeita. Valtuustoaloite tukee edellä mainittujen strategiaohjelman tavoitteiden toteuttamista.

Strategiaohjelmassa tavoitteena on myös turvata kantakaupungin liikenteen toimivuus. Valtuustoaloitteen mukainen järjestely heikentäisi liikenteen toimivuutta henkilöautoliikenteen osalta.

Helsingin kaupunkisuunnitteluviraston johdolla vuonna 2013 valmistellussa liikkumisen kehittämissuunnitelmassa todetaan, että yleisenä suunnittelun periaatteena on huolehtia ensin liikenteen heikoimman osapuolen eli kävelijöiden tarpeista. Tämän jälkeen huomioidaan järjestyksessä pyöräliikenteen, joukkoliikenteen, elinkeinoelämän kuljetusten ja henkilöautoilun tarpeet. Periaatetta noudatetaan luonnollisesti tapauskohtaisesti soveltaen, mutta se ilmaisee selvästi tavoitteen kävelyn edistämiseksi. Kävelyn priorisointi on erityisen luontevaa keskustassa alueilla, joissa kävelijöiden määrä ja osuus kaikista liikkujista on huomattavan suuri. Mannerheimintien eteläpää kuuluu tällaisiin alueisiin.



Nykytilanne

Mannerheimintien eteläosa toimii Helsingin katuverkossa alueellisena kokoojakatuna. Alueellisen kokoojakadun tehtävänä on palvella kaupungin osa-alueen sisäistä liikennettä ja alueen yhteyksiä pääkatuverkkoon. Mannerheimintien eteläosan liikennemäärä on noin 22 800 autoa vuorokaudessa.

Mannerheimintien pyörätie ja pyöräkaista toimivat kantakaupungin pyöräliikenteen pääverkon osina. Pyöräilijöiden määrä oli vuonna 2006 laskennassa (Lasipalatsin kohta) noin 2700 pyöräilijää vuorokaudessa.

Raitiotielinjat 3, 4, 6 ja 10 sekä linja-autolinja 24 käyttävät Mannerheimintien eteläosaa reittikatunaan.

Mannerheimintie on yksi jalankulkijamääriltään vilkkaimpia alueita. Viimeisimmissä jalankulun liikennelaskennoissa Mannerheimintien länsipuoli oli itäpuolta vilkkaampi, sillä länsipuolella sijaitsee lukuisia myymäläsisäänkäyntejä ja itäpuolta enemmän näyteikkunajulkisivuja. Mannerheimintien itäpuolella taas on julkisia rakennuksia, tavarataloja ja vähemmän sisäänkäyntejä. Itäreuna ilmansuuntien näkökulmasta jalankululle länsipuolta suotuisampi, sillä se on valoisampi iltapäivään saakka, vaikkakin myös se on ilta-aikaan varjossa. Illansuussa Kolmensepänaukio ja uusittava Erottajan aukio pysyvät valoisina.

Kävelykeskustan suunnittelu

Yleiskaava 2002:ssa ydinkeskusta on merkitty kävelykeskusta-alueeksi, jossa jalankulku on pääliikkumismuoto. Kävelykeskusta tarkoittaa kävelykatuja, aukioita levennettyjä jalkakäytäviä sekä parannettuja kadunylityksiä. Ydinkeskustassa kävelyalueita täydentävät korttelein sisäiset jalankulkureitit ja lasikatteiset pihat. Kävelykeskustaa tukee maanalainen huoltoliikenne ja pysäköintilaitokset.

Kävelykeskustaa on toteutettu vaiheittain. Uusimman kävelykadun, Keskuskadun, pohjoisosa valmistuu elokuussa.

Kaupunkisuunnitteluvirastossa käynnistetään vuoden 2014 aikana jalankulikutkimus, josta saadaan tietoa erityyppisen jalankulun määristä eri paikoissa ja eri aikoina. Tutkimuksessa selvitetään myös ihmisten kävely-ympäristöön ja sen laatuun kohdistuvia mielipiteitä ja odotuksia. Tutkimus on tärkeää taustatietoa vuonna 2015 käynnistyvälle kävelykeskustan kaupunkirakenteelliselle ja liikenteelliselle yleissuunnitelmalle. Suunnitelmassa tullaan esittämään kävelykeskustan parantamiskohteet ja laajentamistarpeet ja muut kävelyä edistävät toimenpiteet. Tämän lisäksi kaupunkisuunnitteluvirastossa käynnistetään myös muun kantakaupungin kävelyolosuhteiden parantamista koskeva suunnittelu.



Mannerheimintien jalankulkuolosuhteiden parantaminen on kävelykeskustan kehittämistavoitteen mukaista. Kävelykeskustan kokonaissuunnittelun yhteydessä selvitetään Mannerheimintien kävelyolosuhteiden parantamisen tavoitteet, edellytykset ja vaihtoehdot. Työssä selvitetään jalankulkuutilan leventämistä itäpuolella katua tai molemmin puolin katua sekä suojateiden parantamismahdollisuuksia. Samalla keskusta-aluetta tarkastellaan kokonaisuutena ja selvitetään eri vaihtoehtojen liikenteellisiä, kaupallisia ja toiminnallisia vaikutuksia sekä vaikutuksia keskustan kehittämiseen kokonaisuutena.

Liikennejärjestelyt esitetyssä kokeilussa

Liikennesuunnitteluosasto on selvittänyt (liikennetekninen mitoitus) millaisia muutoksia katujen rakenteeseen ja liikenteen ohjaukseen tulisi tehdä liikenteen siirtämiseksi läntiselle ajoradalle. Kaivokadun sulkemista autoliikenteeltä (autot, linja-autot) ei ole katsottu mahdolliseksi linja-autoliikenteen vuoksi ainakaan ennen länsimetron liikennöinnin käynnistymistä, jolloin bussiliikenne Simonkadulla loppuu. Nykytilanteeseen tehtävät muutokset katuosuuden sulkemisen lisäksi ovat:

- Keskikorokkeita lyhennetään/poistetaan Pohjoisesplanadin ja Postikadun liittymissä.
- Ryhmitysjärjestelyjä muutetaan Pohjoisesplanadilla ja Simonkadulla.
- Liikennevalojen opastimien siirto Pohjoisesplanadin, Kalevankadun, Simonkadun ja Postikadun liittymissä. Liikennevalot tulee myös ohjelmoida vastaamaan uutta järjestelyä.
- Mannerheimintie 9 edustan pysäkin siirto Mannerheiminaukion edustalle.
- Kadunkalusteet sekä kadun toiminnan kuten esimerkiksi ulkotarjoilun ja tapahtumien edellyttämät kalusteet.

Mannerheimintien raitioliikenne joudutaan Pohjois-Esplanadin ja Postikadun liikennevaloissa ohjaamaan eriaikaisesti kuin Mannerheimintien pohjoiseen ajava ajoneuvoliikenne, sillä näillä kohdilla raitio- ja autoliikenteen ajolinjat risteävät toisin kuin nykytilanteessa. Eriaikainen ohjaus täytyy tehdä myös Kaivokadun risteyksessä, mikäli Mannerheimintieltä etelästä sallitaan kääntyminen Kaivokadulle. Eriaikainen ohjaaminen vähentää sekä pohjoiseen ajavien ajoneuvojen että raitioliikenteen välityskykyä ja aiheuttaa viivytyksiä.



Mannerheimintieltä etelästä oikealle Postikadulle kääntyminen on ehdotetussa järjestelyssä kiellettävä, sillä Postikadun ylittävä suojatie jää kauaksi kääntyvistä ajoneuvoista, jolloin väistämisvelvollisuus ei ole selvä. Kaivokadulle kääntymisen kieltä voidaan välttää, mikäli suojatietä tuodaan kyseisessä kohdassa lähemmäksi ajoneuvoliikenteen kääntymiskohtaa.

Mannerheimintietä etelästä Stockmannin pysäköintilaitokseen kääntyville autoilijoille ei ole mahdollista tehdä omaa kaistaa. Pysäköintilaitokseen kääntyvät autoilijat estävät suoraan ajavan liikenteen etenemisen väistäessään vastaantulijoita ja jalankulkijoita. Tämä haittaa pohjoiseen ajavaa liikennettä. Jos pysäköintilaitoksen ajorampille kääntyminen etelästä poistettaisiin, olisi tällä myös kaupallisia vaikutuksia.

Mannerheimintien itäpuolen kortteleiden edustalta poistuisi järjestelyssä saatto- ja invapysäköintipaikat.

Mannerheimintien itäisen ajoradan kävelykaduksi muuttamisen kustannuksien (reunakivimuutokset, liikennemerkit, liikennevalojen pylväät ja opastimet, liikennevalojen uudelleenohjelmointi) tarkkaa kustannusarviota ei ole tehty, mutta kustannus lienee muutamia satoja tuhansia euroja. Laskelma ei sisällä uuden käytön edellyttämiä muutoksia levennetyn alueen muuttamisesta ja varustamisesta uuteen käyttöön, kadun pintarakenteisiin eikä kadunkalusteisiin. Kokeiluksi järjestely on Helsingin mittakaavassa suuri.

Liikenteelliset vaikutukset

Liikennesuunnitteluosastolla on selvitetty karkealla tasolla muutoksen vaikutuksia liikenteeseen (ns. Emme-ennuste). Käytävissä olleen resurssi- ja aikataulutilanteen puitteissa on käytetty ainoastaan makrotason liikennemallinnusta. Makrotason liikennemalli ei kuitenkaan yksinään sovellu tällaisen yksityiskohtaisen järjestelyn tutkimiseen kovin hyvin ja tuloksia on pidettävä karkeina ja vain suuntaa antavina. Mikäli kokeilun valmistelua päätetään jatkaa, olisi tarkoituksenmukaista tehdä yksityiskohtaisempi selvitys sekä liikenteen makro- että mikro- tai mesosimulointimalleja iteratiivisesti hyödyntäen.

Liikennemallitarkastelussa on ollut kaksi vaihtoehtoa. Vaihtoehto 1 on täysin valtuustoaloitteen mukainen ja vaihtoehdossa 2 on muutettu valtuustoaloitteen ehdotusta siten, että Mannerheimintieltä vasemmalle Stockmannin pysäköintilaitokseen kääntyminen on kielletty. Molemmassa vaihtoehdoissa Mannerheimintien muuttaminen 1+1 -kaistaiseksi siirtää liikennettä Pohjoiselle Rautatienkadulle, Mechelininkadun eteläosaan sekä Sörnäisten rantatien ja Pohjoisrannan katuyhteydelle. On myös oletettavaa, että



Mannerheimintien eteläosan rinnakkaiselle alempiasteiselle katuverkolle siirtyä liikennettä. Kaistojen vähentäminen pienentää yhden kaistan kapasiteettiä, koska kääntyvät ajoneuvot ovat samalla kaistalla suoraan ajavan liikenteen kanssa. Esimerkiksi Stockmannin kohdalla pohjoiseen suuntautuvan liikenteen välityskyky on vain noin 40 % nykyisestä iltahuipputunnin aikana.

Kummassakin vaihtoehdossa henkilöautoliikenteen matka-aikatappiot ovat arkivuorokauden aikana useita satoja tunteja verrattuna nykyisiin liikennejärjestelyihin. Vaihtoehdossa 1 matka-aikatappiot ovat noin 1,5-kertaiset vaihtoehtoon 2 verrattuna. Henkilöautoliikenteen kasvavat matka-aikakustannukset olisivat enemmän kuin miljoona euroa vuositasona.

Raitioliikenteen osalta järjestely toisi sekä etuja että haittoja. Mannerheimintien raitioliikenne jouduttaisiin ohjaamaan eriaikaisesti kuin Mannerheimintien pohjoiseen ajava ajoneuvoliikenne Pohjois-Esplanadin ja Postikadun risteyksissä, joissa ajolinjat risteävät. Näin täytyy tehdä myös Kaivokadun risteyksessä, mikäli Mannerheimintieltä etelästä sallitaan autoliikenteen kääntyminen Kaivokadulle. Eriaikainen ohjaaminen vähentää liittymien välityskykyä ja aiheuttaa siten viivytyksiä myös raitioliikenteelle, vaikka valo-ohjaus pyrittäisiin tekemään raitioliikennettä mahdollisimman hyvin priorisoivalla tavalla. Raitioliikenteen hyötynä olisi mm., että Aleksanterinkadun ja Mannerheimintien liittymästä poistuisi auto- ja raitioliikenteen risteäminen.

Kävelyn hyödyt ovat vähäisiä, koska jalankulun tilaa on itäpuolella nykyisiin jalankulkumääriin nähden pääosin riittävästi. Kokeilutilanteessa itäreunaan muodostuisi uusi vyöhyke, jossa tilaa muodostuu ensisijaisesti kadun-kalusteille, istuskelulle, ulkomyyntille ja tapahtumille. Kokeilutilanteessa uuden vapaavyöhykkeen jatkuvuutta heikentää jossain määrin uusien risteysalueitten nykyistä laajemmat tilavaatimukset.

Länsireunan vilkkaamman jalankulun puolen olosuhteita kokeilu ei paranna. Sen sijaan länsireunalle painottuva kansisuuntainen ajoneuvoliikenne ja kokeilusta seuraava lisääntyvä jalkakäytävähuollon ja saaton tarve muodostaa nykyistä enemmän häiriöitä länsipuolen jalankululle.

Kävelyn ja pyöräilyn yhteiskuntataloudellisia hyötyjä (nopeutuvat matkat, kaupunkiympäristöllinen laatu) ei ole pystytty autoliikennettä vastaavalla tavalla arvioimaan, mutta liikennetaloudellisesti niiden saavuttama hyöty jäisi autoliikenteen tappioita pienemmäksi.

Vaikutukset keskustan kaupallisiin toimintoihin



20.05.2014

Vp/4

Keskeiset liikekorttelit ovat maanalaisen huoltoliikenteen ja pysäköinnin piirissä. Kuitenkin kokeilusta seuraava ajoneuvoliikenteen yleinen ruuhkautuminen sekä Mannerheimintien alaiseen pysäköintilaitokseen ajon erityinen ruuhkautuminen heikentää saavutettavuutta ja vaikuttaa kaupallisesti arviolta enemmän kuin uuden vyöhykkeen houkuttelevuusarvo. Samoin saatto- ja invapaikkojen siirto heikentää saavutettavuutta.

Vaikutukset kaupunkikuvaan

Keskustan kaupunkikuvalle ja katuympäristöille on ominaista suorat jatkuvat reunakivilinjat sekä huolellisesti muotoillut risteysalueet suojatieylityksineen. Mannerheimintien keskivyöhykkeen puurivit ja pysäkkialueet muodostavat selvästi hahmottuvan ja jäsentävän elementin alueelle keskelle katutilaa. Kokeilusta seuraavat uudet ajosuunnat, risteysalueitten väljentämistarpeet ja keskikorokkeiden purkutarpeet johtaisivat sekavaan kaupunkikuvalliseen ratkaisuun.

Yhteenveto

Kävelykeskustan kaupunkirakenteellinen ja liikenteellinen yleissuunnitelma on merkitty vuoden 2015 aikana käynnistyväksi suunnittelutyöksi. Mannerheimintien ajoneuvoliikenteen kaistojen vähentäminen ja kävelyalueen kasvattaminen on luontevaa tarkastella edellä mainitun kävelykeskustan kokonaissuunnitelman laatimisen yhteydessä. Kokonaissuunnitelman yhteydessä on myös paremmat edellytykset varautua kaistakapasiteetin vähentymisen vaikutuksiin.

Esittelijän perustelut

Valtuustoaloite

Valtuutetut Hannu Oskala ja 49 muuta allekirjoittanutta ovat tehneet 12.2.2014 seuraavan aloitteen:

"Viime vuosina yhä laajemmat kävelyalueet kaupunkien ydinkeskustoissa ovat saavuttaneet suosiota eri puolilla maailmaa. Hienoja esimerkkejä löytyy New Yorkista Kööpenhaminaan. Keskusta-alueiden houkuttelevuus on parantunut ja liike-elämä piristynyt.

Helsingissä kävelykeskustan laajentaminen on kuitenkin ollut hidasta. Välttämättömän liikenteen ja kävelyalueiden yhteensovittaminen on ymmärrettävästi haastavaa ahtaalla niemellämmme.

Toinen tuore yleismaailmallinen trendi on ollut kaupunkisuunnitteluratkaisujen kokeileminen. Kaikkea ei tarvitse rakentaa heti lopullisesti, vaan väliaikaisten ratkaisujen avulla voidaan kerätä tietoa ja kokemuksia uusien ideoiden vaikutuksista kohtuullisilla



20.05.2014

Vp/4

kustannuksilla. Kokeilutkin täytyy kuitenkin suunnitella ja toteuttaa huolellisesti yhteistyössä alueen toimijoiden kanssa.

Helsingin kaupunkisuunnitteluviraston julkaisun "Liikennemäärät Helsingin katuverkossa 2012" mukaan Ooppera- ja Finlandia-talon välillä kulkee päivittäin noin 32 000 - 35 000 ajoneuvoa. Kaistoja tässä kohdassa on henkilöautoliikenteelle yksi kumpaankin suuntaan (1+1) ja lisäksi on bussikaistat (1+1). Lasipalatsin ja Erottajan välillä liikennettä on vain 19000 ajoneuvoa vuorokaudessa, mutta kaistoja on sekä etelään että pohjoiseen henkilöautoliikenteelle kaksi (2+2) eli yhteensä neljä. Jos suurempi henkilöautoliikenteen määrä mahtuu Oopperan ja Finlandiatalon välillä kahdelle kaistalle, mahtunee se kahdelle kaistalle myös Lasipalatsin ja Erottajan välillä. Ainakin tätä voisi kokeilla.

Autoliikenteen siirtäminen 1+1 -kaistaisena Mannerheimintien länsipuolelle mahdollistaisi kävelyalueen laajentamisen Mannerheimintien itäpuolelle nykyisten ajokaistojen kohdalle ainakin Pohjois-Esplanadin ja Postikadun välisellä osuudella."

Lausuntopyyntö

Kaupunginkanslia on pyytänyt kaupunkisuunnittelulautakuntaa antamaan asiasta lausunnon kaupunginhallitukselle 13.6.2014 mennessä.

Esittelijä

virastopäällikkö
Mikko Aho

Lisätiedot

Pekka Nikulainen, liikenneinsinööri, puhelin: 310 37122
pekka.nikulainen(a)hel.fi
Paula Tuovinen, liikenneinsinööri, puhelin: 310 37093
paula.tuovinen(a)hel.fi
Pekka Tukiainen, liikenneinsinööri, puhelin: 310 37111
pekka.tukiainen(a)hel.fi
Petri Blomqvist, liikenneinsinööri, puhelin: 310 37109
petri.blomqvist(a)hel.fi
Ilpo Forssen, projektipäällikkö, puhelin: 310 37199
ilpo.forssen(a)hel.fi
Anne Karppinen, arkkitehti, puhelin: 310 37200
anne.karppinen(a)hel.fi