



HELSINGINKADUN LIIKENNESUUNNITELMA VÄLILLÄ KAARLENKATU - HÄMEENTIE

Hankenro 0926_8
HEL 2013-002235

SISÄLLYS

Liikennesuunnitelmaluonnos nähtävillä 9.–30.9.2013

Yhteenveto KSV Forumin keskustelupalstalla ja mielipidekirjeissä esitetyistä kannanotoista sekä vastineet niihin

Liikennesuunnitelmaluonnos nähtävillä 9.–30.9.2013

Kaupunkisuunnitteluvirastossa laadittiin keskustelun pohjaksi suunnitelmaluonnos joka oli nähtävillä 9. - 30.9.2013. Nähtävilläolosta tiedotettiin kaikkiin Helsinginkadun varren kotitalouksiin ja yrityksiin lähetyllä tiedotteella (2 300 kpl), lehti-ilmoituksin, mediatiedotteella ja kaupungin verkkosivuilla sekä sosiaalisessa mediassa. Asiasta uutisoitiin ainakin Helsingin Sanomissa, Helsingin Uutisissa, Metro -lehdessä sekä Ylen uutisissa ja Radio Cityssä.

Suunnittelijat olivat tavattavissa Kallion kirjastossa 18.9. ja suunnitelmaluonnokseen oli mahdollista tutustua ja kommentoida myös Internetissä KSV Forumin keskustelupalstalla. Kannanottoja keskustelupalstalle tuli yhteensä 54. Liikennesuunnitteluosastolle on saapunut lisäksi kirjeitse 12 mielipidettä.

Yhteenveto KSV Forumin keskustelupalstalla ja mielipidekirjeissä esitetyistä kannanotoista sekä vastineet niihin

Yleisesti ottaen pyörätiesuunnitelmaa pidettiin hyvänä. 35 kommentissa suunnitelmaan suhtauduttiin myönteisesti ja kuudessa kielteisesti. Kielteisesti suhtautuneet kokivat suunnitelman huonoksi koska se vähentäisi pysäköintipaikkoja, niukat resurssit tulisi kohdistaa tärkeämpiin pyörätiekohteisiin kuten Hämeentielle tai verovaroja ei pitäisi ylipäättään käyttää moottoriajoneuvoliikennettä haittaaviin hankkeisiin.

Pyöräliikenne



Pyöräliikenteen risteysjärjestelyiden osalta kiinnitettiin huomiota yksi- ja kaksisuuntaisen pyöräliikenteen liittymiskohtien selkeyteen, pyörätaskujen sijoitteluun sekä Vaasanpolun ja Pengerpolun risteyskohtiin. Yleisenä kommenttina kolmitasoratkaisu nähtiin pyöräkaistaa parempana ratkaisuna.

Vastine: Suunnittelualueella pyöräliikenne on kokonaan yksisuuntaista. Systeemimuutos huomioidaan Läntisen Brahenkadun risteysjärjestelyissä. Pyörätaskujen suunnittelu tehdään liikenteen ohjaussuunnitelmassa ja tämä liikennesuunnitelma mahdollistaa niiden sijoittamisen Fleminginkadun risteyskohtiin.

Autoliikenne

Mielipidekirjeissä esitettiin useiden Helsinginkadun poikkikatujen risteyskohtien muuttamista suuntaisliittymiksi ja vasemmalle ryhmityskaistojen poistamista raitioliikenteen nopeuttamiseksi ja liikennevalo-ohjauksen tehostamiseksi. Toisaalta mielipidekirjeissä oltiin myös huolissaan suunnitelmassa esitettyjen kääntymisrajoitusten haitallisesta vaikutuksesta autoliikenteen sujuvuudelle. Neljässä kirjeessä esitettiin Kaarlenkadun ja Fleminginkadun risteyskohtien liikennevalojen poistamista.

Vastine: Suunnitelmassa on parannettu raitioliikenteen toimintaympäristöä poistamalla kiskojen päällä olevat ryhmityskaistat valo-ohjaamattomista risteyskohtiin sekä muuttamalla Harjukadun risteyskohtiin suuntaisliittymiksi. Muiden risteyskohtien kääntymissuuntien rajoittaminen pidentäisi saavutettaviin hyötyihin nähden tarpeettomasti autoliikenteen reittejä ja keskittäisi liikennettä osalle tonttikaduista. Fleminginkadun risteyskohtiin kääntymiskastojen poistaminen lisäisi raitioliikenteen häiriöherkkyyttä. Kaarlenkadun risteyskohtien valo-ohjaus säilytetään, koska risteysalue on vaikeasti hahmotettava ja suojaiteilytykset ovat pitkiä. Fleminginkadun risteyskohtien liikennevalojen poistamisella ei ole niin suurta vaikutusta raitioliikenteen nopeutumiseen, että niiden poistaminen olisi perusteltua nykyisillä liikennemäärillä.

Pysäköintipaikat

Pysäköintipaikkojen väheneminen jakoi mielipiteitä. Toisaalta koettiin että pyörätietä ei pitäisi toteuttaa ollenkaan, jos pysäköintipaikkoja menetetään. Toisaalta oltiin sitä mieltä, että paikkoja jää tarpeeksi vaikka muutama vähenisikin. Ehdotettiin myös, että poistuvia paikkoja voitaisiin korvata lähistön kadunvarsipysäköintiä muuttamalla vinopysäköintipaikoiksi ja sijoittamalla pysäköintiä linjan 03N pysäkin tilalle. Koettiin myös että pysäköintipaikkojen vähentäminen on sinänsä hyvä asia tai että pysäköintipaikkojen tarve tulee tulevaisuudessa vähenemään kun



asukaspysäköinnin hintaa nostetaan ja autojen määrä vähenee sitä kautta. Neljässä mielipidekirjeessä oltiin erityisesti huolissaan suunnittelualueen länsipään 21 asiointipaikan poistamisen vaikutuksista Urheilutalon korttelin toimintaan.

Vastine: Helsinginkadulta poistuu uusien järjestelyiden myötä yhteensä 17 asukaspysäköintipaikkaa. Näiden korvaamiseksi Kustaankadulla ja Aleksis Kiven kadulla muutetaan 26 ilmaista, pitkäaikaiseen pysäköintiin varattua paikkaa asukaspysäköintipaikoiksi. Asukaspysäköintialueilla I ja J asukaspysäköintipaikkojen määrä suhteessa lunastettuihin asukaspysäköintitunnuksiin on hyvällä tasolla. Alueella I ja J yhteenlaskettu asukaspysäköintitunnusten suhde pysäköintipaikkoihin verrattuna on 1,04, kun alueiden A - F suhde on 1,70. Lähialueen kaduista Kina-porinkatu on osittain leveydeltään riittävä, jotta pysäköinti voidaan tarvittaessa muuttaa vinopysäköinniksi. Linjan 03N pysäkin siirtäminen lähemmäksi Hämeentietä huonontaisi pyöräliikenteen järjestelyitä Hämeentien risteyksessä. Urheilutalon ympäristön pysäköintipaikat säilyvät suunnitelmassa nykyisellään, koska alue on rajattu suunnittelualueen ulkopuolelle HSL:n keskeneräisen raitiolinjastotyön vuoksi.

Katupuut

Suunnitelman toteutumisen myötä poistuvat puut aiheuttivat huolta yhdentoista kommentoijan mielessä. Puita vaadittiin säilytettäväksi ja laadittavaksi sellainen suunnitelma joka mahdollistaa puiden jäämisen vaikka pyörätie esimerkiksi kaventuisi. Puita toivottiin myös lisää Helsinginkadulle ja ehdotettiin, että kadulla pitäisi olla yhtenäiset puurivit molemmin puolin kunnollisen bulevardin synnyttämiseksi.

Vastine: Suunnitelman mukaisesti Kaarlenkadun ja Fleminginkadun väliseltä osuudelta poistetaan 6 katupuuta. Puiden ja raitiovaunupysäkin väliseen tilaan ei mahdu samaan aikaan edes minimilevyinen autokais-ta ja pyöräkaista. Puiden säilyttäminen vaatisi toisen kaistan poistami-sen, joka ei jatkuvuuden vuoksi ole mahdollista.

Raitiolinja 8 kehittämissuunnitelma

Ratikkapysäkkien vähentäminen liikennöinnin nopeuttamiseksi jakoi myös mielipiteitä. Keskustelupalstalla 11 kommentoijaa piti nopeutta-missuunnitelmaa ja Kustaankadun pysäkin poistoa hyvänä. Neljä puo-lestaan vastusti pysäkin poistoa. Parhaiksi pysäkinpaikoiksi ehdotettiin Urheilutaltoa, Helsinginkatua ja Kurvia. Muutama kommentoija ehdotti myös Helsinginkatu 21 ja 23 edessä olevan pysäkin poistoa ja sen siir-tämistä Fleminginkadun pohjoisen suunnan pysäkin viereen. Myös linja 9 pysäkin siirtoa Fleminginkadulta Kaarlenkadulle ehdotettiin jotta vaih-



toyhteys olisi parempi. Myös mielipidekirjeissä pysäkkien poistaminen ja yhdistäminen jakoi mielipiteitä. Toisaalta ihmeteltiin pysäkkien poistamista Suomen tiheimmin asutulla alueella ja etenkin Urheilutalon pysäkkien muutoksia vastustettiin, mutta osassa mielipiteistä kannatettiin muutoksia. Raitiovaunukaistoja ja pysäkkikorokkeita esitettiin levennettäväksi.

Vastine: Kustaankadun pysäkin poistamisella nopeutetaan raitiolinjaa 8. Linjan seuraava pysäkki on ainoastaan noin 170 metrin päässä Kustaankadun pysäkistä. Pysäkin poistamisen myötä voidaan myös suorittaa nopeutta alentavat mutkat kiskoista. Fleminginkadun risteyksessä sijaitsevat pysäkit ovat tärkeät linjojen 8 ja 9 välisten vaihtojen kannalta. HSL:n keskeneräisen raitiolinjastosuunnitelmatyön vuoksi muutokset pysäkkeihin ja raitiotiehen Kaarlenkadun länsipuolella on rajattu suunnittelualueen ulkopuolelle.

Jatkosuunnittelutarpeita

18 kommentissa otettiin kantaa, että alueen suurimmat ongelmat pyöräilyssä eivät ole Helsinginkadulla vaan Hämeentiellä Hakaniemen torin ja Sörnäisten välillä ja näihin ongelmiin pitäisi etsiä ratkaisua ensisijaisesti tai mahdollisimman pian Helsinginkadun toteutuksen jälkeen.

Vastine: Hämeentien pyöräliikennejärjestelyiden suunnittelu on käynnistetty syksyllä 2013. Liikennesuunnitelman on tarkoitus valmistua alkuvuonna 2014.

Muita kommentteja

Yhdessä kommentissa esitettiin että myös pyöräteille tulisi maalata suojamiemerkit jotta pyöräilijät huomioisivat jalankulkijat paremmin. Pyöräteiden tulee olla yksisuuntaisia ja eri tasolla kuin jalkakäytävät. Suunnitelmaa voisi vielä parantaa niin, että kadun ilme olisi vieläkin kaupunkimaisempi ja katureunat katumaisen suorakulmaisia - ei pyöristettyjä. Täällä voisi kyllä hyvin harkita sellaista vaihtoehtoa että varsinkin eteläinen pyörätie olisi jalkakäytävän ja puurivin rinnalla, vaikka tämä ei puhtasoppinen ratkaisu olisikaan. Myös muutama pysäköintipaikka saattaisi säästyä näin. Vianorin parkkihallista ja Alppirinteen pysäköintipaikoilta tulevat autot näyttäisivät päätyvän suoraan suojielle - kannattaisiko suojieta siirtää lännen suuntaan yhden tai kaksi pysäköintipaikan mittaa.

Vastine: Pyöräliikenteen väylät voivat olla yksi- tai kaksisuuntaisia tilanteesta riippuen. Pyöräliikenteen suunnitteluohjeen mukaan pyöräily ja jalankulku erotetaan toisistaan tasoerolla. Helsinginkadun eteläreunalla



puiden ja jalkakäytävän ulkoreunan välillä ei ole riittävästi leveyttä, jotta pyöräliikenne mahtuisi niiden väliin tasoeroteltuna. Alpprinteen alue liikennesuunnitelmasta on jätetty suunnittelualan ulkopuolelle HSL:n keskeneräisen raitiolinjastotyön vuoksi.