



RUNEBERGINKADUN LIIKENNESUUNNITELMA VÄLILLÄ TÖÖLÖN TORI - MANNERHEIMINTIE

Hankenro 0923_16
HEL 2013-010837

SISÄLLYS

Liikennesuunnitelmaluonnos nähtävillä 20.5.–9.6.2013

Yhteenvedo KSV Forumin keskustelusta ja esitetyistä mielipiteistä sekä vastineet niihin

Pysäköintipaikat

Katupuut

Pyöräliikenteen järjestelyt

Muuta palautetta

Liikennesuunnitelmaluonnos nähtävillä 20.5.–9.6.2013

Runeberginkadun liikennesuunnitelmaluonnos oli nähtävillä 20.5. - 9.6. 2013. Nähtävilläolosta tiedotettiin kaupungin virallisissa lehdissä (HS, Hbl ja Metro), mediatiedotteella, kaupungin verkkosivuilla sekä sosiaalisessa mediassa. Töölöläinen -lehteen toimitettiin juttu aiheesta ja alueen seuroille lähetettiin ennakotietoa asiasta sähköpostitse.

Kaupunkisuunnitteluvirastossa järjestettiin 30.5.2013 Töölön liikenneilta – keskustelutilaisuus ja näyttely, johon osallistui noin 100 henkeä. Tilaisuudessa käsiteltiin Mechelininkadun ja Runeberginkadun liikennesuunnitelmia sekä Töölöntorin pysäköintisuunnitelmia.

Suunnitelmaluonnokseen oli mahdollista tutustua ja kommentoida myös Internetissä KSV Forumin keskustelupalstalla. Kannanottoja keskustelupalstalle tuli yhteensä 18. Keskustelu on edelleen luettavissa osoitteessa <http://www.ksv.hel.fi/keskustelut/>.

Liikennesuunnitteluosastolle on saapunut lisäksi kirjeitse mielipide Töölö-Seura ry:n hallitukselta 20.8.2013. Kirjeessä esitetään huoli lähinnä asukas- ja asiointipysäköintipaikkojen vähenemisestä Töölössä.



Yhteenveto KSV Forumin keskustelusta ja esitetyistä mielipiteistä sekä vastineet niihin

Yleisesti ottaen pyörätiesuunnitelmaa pidettiin hyvänä. 11 kommentissa suunnitelmaan suhtauduttiin myönteisesti ja viidessä kielteisesti. Myönteisesti suhtautuneet korostivat liikenneturvallisuuden ja pyöräilyolosuhteiden parantumista. Kielteisesti suhtautuneet kokivat suunnitelman huonoksi koska se vähentäisi pysäköintipaikkoja, kaupungin niukat resurssit tulisi kohdistaa tärkeämpiin asioihin kuin suuren osan vuodesta käyttämättöminä oleviin pyöräteihin ja katupuita ei pitäisi kaataa pyöräteiden takia. Esitettiin myös, että suunnitellut pyörätiejärjestelyt lisäävät autoliikenteen ruuhkia.

Pysäköintipaikat

Pysäköintimahdollisuuksien koettiin olevan nykyisellään Töölössä puutteelliset eikä pysäköintipaikkoja saisi poistaa, koska ne ovat tärkeitä asukkaille, yrityksille ja huoltotoiminnalle. Töölöntorin läheisyyteen tulevaa uutta maanalaista pysäköintilaitosta ei pidetty ratkaisuna, sillä siellä pysäköinnin arveltiin olevan kallista. Pidettiin myös nurinkurisena, että kadunvarresta ollaan valmiita poistamaan pysäköintipaikkoja ja toisaalta ollaan valmiita lisäämään niitä torille, joka pitäisi varata torikaukalle ja kahviloille. Vinopysäköintiä tulee tutkia esimerkiksi Sibeliuksenkadulla ja muilla kaduilla korvaavien paikkojen saamiseksi. Suunnitelmaan pitäisi lisätä lastaus ja taksien otto/jättöpaikkoja Runeberginkatu 61 - 69 molemmin puolin.

Vastine: Katuosalla on nyt 41 asukas- ja asiointipysäköintipaikkaa, joista yhteensä 24 joudutaan poistamaan uusien pyöräteiden/-kaistojen takia. Nykytilanteessa katuosuudella on lisäksi kolme lastauspaikkaa. Lastauspaikkojen tarve ja sijainti määritellään liikenteenohjauskuvan yhteydessä. Lastauspaikan mahdollinen merkitseminen Runeberginkadulle tai sivukadulle vähentää lisäksi kahdesta kuuteen paikkaa alueen asukaspysäköintikapasiteetista. Pysäköintikapasiteettia alueella lisää Töölönkadulle kaavoitettu maanalaisten noin 700-paikkainen pysäköintilaitos (asemakaava nro 12032, Kaupunginvaltuusto 29.2.2012). Osa Runeberginkadulle jäävistä paikoista varataan kivijalkakauppojen aukioloaikana asiointi- ja lastausliikenteeseen. Mäntymäen kentällä ja Mäntymäentien varressa muutettiin n. 300 paikkaa asukas- ja asiointipysäköintipaikoiksi (Kslk 17.1.2012). Muutos ei lisää pysäköintipaikkoja mutta turvaa olemassa olevat paikat paremmin asukkaiden käyttöön. Keskimääräinen etäisyys Runeberginkadulta poistuvilta paikoilta Mäntymäen kentälle on noin 300 m.

Pysäköinti olisi mahdollista säilyttää yhdellä puolella katua, jos raitiovaunukiskoja siirrettäisiin. Koska Ruusulankadun risteyksessä on kis-



koristeys, kasvavat kiskosiirron kustannukset korkeiksi. On arvioitu, että kiskojen siirron kustannus yksinään olisi noin 750 000€. Ilman kiskolinjauksen siirtämistä pysäköinnin järjestäminen ajoradan tasossa ei ole mahdollista kummallakaan puolella katua, vaikka käytettäisiin ratkaisuna pyöräkaistaa.

Lähikaduilta, esimerkiksi Sibeliuksenkadulta ei ole löydettävissä lisää pysäköintipaikkoja vinopysäköintijärjestelyillä nykyisten ajoratojen raajamassa tilassa.

Katupuut

Suunnitelman toteutumisen myötä poistuvat puut aiheuttivat huolta kuuden kommentoijan mielessä. Esitettiin, että puiden kaatamiselta vältyttäisiin jättämällä autojen ryhmityskaista pois tai laittamalla pyöräkaista puurivin ja jalkakäytävän väliin koska jalkakäytävä on tällä kohdalla varsin leveä. Neljän kommentoijan mielestä pyöriteitä ei pitäisi toteuttaa, jos se johtaa katukuvassa arvokkaiden puiden kaatamiseen. Huomautettiin myös että puiden poistaminen on vastoin katupuiden säilytysohjelman tavoitteita.

Vastine: Osuuden nykyiset katupuut ja näkymät ovat olleet suunnitelman lähtökohtia ja ne on pyritty säilyttämään kaupunkikuvallisesti tärkeinä. Tilanpuutteen vuoksi Runeberginkatu 69 edustalta joudutaan kuitenkin poistamaan neljä puuta. Suunnittelun lähtöoletuksena on ollut, että kadun reunakivilinjoja ei siirretä, koska katupuut eivät kestä kaivamista juurien vieressä. Suunnitelma on täten toteutettu olemassa olevien reunakivilinjojen sisäpuolella.

Runeberginkatu 69 kohdalla on tutkittu myös seuraavia vaihtoehtoja tavoitteena kaikkien nykyisten katupuiden säilyttäminen:

- Oikean puoleisen autoliikenteen ajokaistan poistaminen, jolloin kaikki puut voitaisiin säilyttää. Tätä ei pidetty mahdollisena ajoneuvoliikenteen kapasiteetin vähenemisen ja siitä aiheutuvien ruuhkien takia.
- Toisen autoliikenteen kaistan osoittaminen vain oikealle kääntyvälle autoliikenteelle ja sen yhdistäminen pyöräliikenteen kanssa, jolloin kaikki puut voitaisiin säilyttää. Pyöräilyn ja autoliikenteen sijoittaminen samaan tilaan olisi tässä liikenneturvallisuuden näkökulmasta mahdollista, sillä oikealle kääntyvää autoliikennettä on hyvin vähän. Vaikutukset autoliikenteen sujuvuuteen olisivat kuitenkin käytännössä lähes samat kuin kaistan poistamisella, jolloin autoliikenteen välityskyky heikkenisi liiaksi.
- Pyöräilyn osoittaminen autoliikenteen kanssa yhteiselle kaistalle ennen risteystä. Ratkaisu on erityisesti liikenneturvallisuuden näkökulmasta hyvin ongelmallinen. Suoraan kulkevan auto- ja



pyöräliikenteen yhdistämistä risteysalueella ei näin vilkkaassa ympäristössä voida pitää turvallisena ratkaisuna.

- Uusien puiden istuttaminen lähemmäksi rakennusta. Tutkittiin mahdollisuutta toteuttaa kaksi autoliikenteen kaistaa ja pyöräkaista minimimitoituksella ajoradalle. Tila ei kuitenkaan tällöinkään riitä, vaan puut tulisivat liian lähelle rakennusta.

Pyöräliikenteen järjestelyt

Pyörätien turvallisuudesta huolehdittiin kysymällä, olisiko kadun eteläpuolella kuitenkin turvallisempaa sijoittaa pyöräkaista pysäköityjen autojen kadun puolelle. Muuten risteysalueen lähelle pysäköity suuri pakettiauto voi estää oikealle kääntyvää autoilijaa havaitsemasta pysäköidyn auton takaa tulevaa pyöräilijää. Pyörätaskua esitettiin, jotta kääntymisen Runeberginkadulta vasemmalle Töölönkadulle helpottuisi. Ehdotettiin myös pyöräkaistojen merkitsemistä vuodenaikojen mukaan, koska vain harva pyöräilee joulukuusta - maaliskuussa. Myös pyöräpysäköintiä olisi hyvä miettiä myös tässä vaiheessa ihan niin kuin autojen pysäköintiäkin mietitään.

Vastine: Ratkaisu jossa pysäköidyt autot turvaavat pyöräilijöitä liikkuvalla autoliikenteellä, koetaan yleisesti turvallisemman tuntuiseksi kuin ratkaisu jossa on pyöräkaista pysäköityjen ja liikkuvien autojen välissä. Pysäköityjen autojen avautuvat ovet ovat aina vaaratilanne pyöräilijälle. Vakavimmat onnettomuusseuraamukset kuitenkin aiheutuvat siitä, jos pyöräilijä oveen törmäyksen seurauksena kaatuu liikkuvan liikenteen eteen. Vilkkaiden katujen varsilla pyritään ensisijaisesti suunnittelemaan pyöräliikenne pysäköityjen autojen ja jalkakäytävän väliin, jos katutila riittää ja erottelu jalankulkuun voidaan toteuttaa laadukkaasti. Näkemät on pyritty toteuttamaan mahdollisimman laadukkaiksi tuomalla pyöräilijät lähemmäksi autoliikennettä risteysalueella. Risteysgeometria pakottaa kääntyvän autoilijan hidastamaan niin paljon, että esitetty ratkaisu voidaan nähdä toimivana. Optimaalinen ratkaisu näkemien suhteen olisi vähentänyt yhden pysäköintipaikan lisää. Pysäköintipaikkojen väheneminen on alueella vaikea asia, ja suunnitelma on näiltä osin kompromissi turvallisuuden ja pysäköintipaikkojen välisestä.

Kadun keskellä kulkevan ratikan ja liikennevaloajoitusten vuoksi suunnitelmaan ei ole tässä vaiheessa merkitty pyörätaskuja Runeberginkadulle. Lähtökohtana on ollut, että vasemmalle Töölönkadulle kääntyminen on turvallisinta suorittaa ns. pitkän käännoksen avulla. Pyörätaskut ovat tiemerkinä ja ne ratkaistaan lopullisesti liikenteen ohjauskuvan yhteydessä.



Nykyään pyöräilijämäärien vaihtelu vuodenaikojen mukaan on suurta, mutta tavoitteena on polkupyörän käyttöä arkisena kulkuvälineenä ympäri vuoden. Rakenteellisesti jalankulusta erotellut pyörätiejärjestelyt ovat talvihoidon edellyttämän minimimitoituksen mukaisia.

Pyöräpysäköintipaikat tavanomaisesti esitetään katusuunnitteluvaiheessa.