

30.9.2013

Helsingin kaupunki
Kirjaamo
Kaupunkisuunnitteluvirasto
PL 10
00099 Helsingin kaupunki

KOMMENTTI HELSINGINKADUN ITÄ- JA LÄNSIPÄÄN PYÖRÄLIIKENNESUUNNITELMISTA

Helsingin Polkupyöräilijät pitää Helsinginkadun pyöräteitä ja -kaistoja erittäin tarpeellisina ja nyt esiteltäviä suunnitelmia päälinoiltaan oikeasuuntaisina. Erityisesti ratkaisu yksisuuntaisista pyöräväylistä kadun molemmilla reunoilla on Helsinginkadulla hyvä. Samalla tulee kuitenkin pitää huolta siitä, että yksi- ja kaksisuuntaisten väylien väliset liittymäkohdat suunnitellaan huolella, ja pyöräilijöiden ohjautuminen oikeaan suuntaan kulkevalle väylälle varmistetaan mahdollisimman tehokkaasti. Liikenteenohjausratkaisuiden tulee toimia luotettavasti sekä kesällä että talvella.

Kokonaisuuden kannalta on ongelmallista, että Helsinginkadun keskiosa on jätetty pois suunnitelmista. Pois jätetyllä osuudella sijaitsevat esimerkiksi Sturenkadun ja Vauhtitien risteykset, jotka tulisi suunnitella ja toteuttaa samaan aikaan itä- ja länsipään kanssa, sillä niissäkin on parannettavaa.

Esitämme seuraavassa joitakin yksityiskohtiin liittyviä huomioita, jotka pyydämme ottamaan huomioon jatkosuunnittelun aikana.

Helsinginkadun itäpää (suunnitelma 2013-002235)

Suunnitelmasta jää epäselväksi, ovatko Helsinginkadun pyörätiet yksi- vai kaksisuuntaisia Sturenkadun ja Kirstinkadun välisellä osuudella. Jos pohjoispuolen pyörätie on kaksisuuntainen, tulee Kirstinkadun risteysjärjestelyt suunnitella siten, että itäänpäin ajettaessa siirtyminen eteläpuolen yksisuuntaiselle väylälle on selkeä ja sujuva. Suunnitelman mukaisessa ratkaisussa on riski, että pyörällä jatketaan pohjoispuolen kaistaa väärään suuntaan.

Vastaavasti jos eteläpuolen pyörätie on kaksisuuntainen, pääsy sinne tulee suunnitella. Erityisesti Töölönlahden rannalle kuljettaessa tämä on merkittävä reitti, ja pyöräilijät joutuvat vaihtamaan kadun puolta jossain kohdassa. Sturenkadun risteys ei nykyisellään ole tähän sopiva paikka aivan liian ahtaan odotustilan ja hankalan geometrian takia.

Helsinginkadun itäpään suunnitteluratkaisuna on pyöräkaistat. Yksisuuntaiset kaistat ovat hyvä ratkaisu ja selkeyttävät pyöräilijän paikkaa nykyisin huonosti jäsennellyssä katutilassa. Pyöräkaistoja parempi ratkaisu olisi kolmitasoratkaisu, joka on erityisesti turvallisuuden tunteen kannalta kaistoja parempi. Kaistaratkaisu on kuitenkin jalkakäytävän tasoon tehty pyörätietä parempi sujuvuuden ja turvallisuuden osalta.

Pyörätien erottaminen ajoradasta tasoerolla parantaisi turvallisuutta erityisesti Kaarlenkadun risteysalueella. Risteysalueen mutkat aiheuttavat helposti sen, että varsinkin itään ajavat autoilijat oikaisevat pyöräkaistan kautta. Tätä voisi vähentää kolmitasoratkaisulla.

Jatketut jalkakäytävät Harjukadulla ja Kustaankadulla ovat erinomainen suunnitteluratkaisu kyseisiin risteyskohtiin. Samanlaista ratkaisua tulisi harkita myös Harjutorin risteyskohtiin sekä Kaarlenkadun pohjoisen osan risteyskohtiin.

Vaikka yhteys Hämeentieltä pohjoisesta Helsinginkadulle tulee myöhemmin kulkemaan Hämeentielle rakennettavien pyöräteiden kautta, eikä Kinaporinkadun ja Vaasanaukion kautta kuten nykyään, pyöräliikennettä kulkee kuitenkin myös Vaasanaukion läpi, joten Pengerpolun pyörätielle ja Vaasanpolulle tulee päästä pyöräkaistalta sujuvasti.

Fleminginkadun risteyksessä Helsinginkadulla tulee olla pyörätaskut molemmista suunnista tuleville, mikäli siinä on tarkoitus säilyttää liikennevalot. Ilman pyörätaskua lännestä tulevien on hankala kääntyä Fleminginkadulle vasemmalle, samoin kuin idästä tulevilla on hankalaa kääntyä etelään Fleminginkatua.

Helsinginkadulla ajonopeudet ovat suhteellisen alhaiset, joten Kaarlenkadun ja Fleminginkadun risteyksissä voisi harkita liikennevalojen poistoa. Liikennevalojen poisto tekisi liikenteestä tasaisemmin soljuvaa ja rauhallisempaa. Tämä palvelisi erityisesti pyöräliikennettä, koska mahdollisuus edetä tasaisella vauhdilla on tärkeää lihasvoimalla kulkevalle pyöräilijälle.

Helsinginkadun länsipää (suunnitelma 2013-011627)

Helsinginkadun länsipään osalta on syytä huomata, että ylivoimaisesti käytetyin kulkusuunta on nykyisellään Kallion suunnasta Helsinginkadun eteläreunaa pitkin Hesperian puistoon sekä sama toiseen suuntaan. Tilanne saattaa muuttua suunnitellun alikulun joskus rakentuessa, mutta toistaiseksi kaikkien muiden suuntien liikenne on tähän reittiin verrattuna toissijaista.

Helsinginkadun alikulkuvaraus Oopperankujan kohdalla mahdollistaa sujuvan ja liikennevalottoman yhteyden keskuspuiston baanalle. Alikulkuvaraus on tärkeä, mutta alikulun toteuttaminen ei saa mennä muiden pyöräliikenteen järjestelyiden edelle. Parhaassa tapauksessa alikulku toteutetaan samassa aikataulussa muiden järjestelyiden kanssa, mutta ei ennen niitä.

Alikulkuvarauksen sijaintia jatkosuunnittelussa tarkasteltaessa tulee huomioida Olympiastadionin eteläpuolisen alueen suunnitelmat. Alikululta tulee varmistaa suora yhteys pohjoiseen, eikä tätä yhteyttä saa katkaista rakennuksilla tai muilla esteillä.

Suunnitelmassa esitetty pyörätien siirto pois Ravintola Töölönrannan edestä on hyvä ja perusteltu ratkaisu. Vaikka pääsuunnan reitti hiukan pitenee, nykyinen ahdas ja näkemiltään huono vaaranpaikka poistuu. Lisäksi se mahdollistaa rannan kehittämisen kävelyalueena ja ravintolatoimintaa parantaen. Samaten Helsinginkadun pohjoisreunan pyörätien jatkaminen Mannerheimintielle asti on tarpeellinen ja erittäin tervetullut täydennys pyörätieverkon ongelmakohtaan.

Hesperian puistosta pyörätie kääntyy Oopperankujan suuntaan. Kyseisessä paikassa tulee olemaan pieni ylämäki, jonka jälkeen pyörätien ylittää suojatie. Etelästä tulevilla pyöräilijöillä ei ole tässä riittävää näkyvyyttä vasemmalle pensaiden tai puiden takia, jolloin risteyskohdalta tulisi poistaa istutuksia näkyvyyden takaamiseksi.

Oopperankujan vieressä, alikulkuvarauksen eteläpäässä pääsuunnan liikenne tekee ylimääräisen mutkan, johon pakotetaan pisanan muotoisella keskikorokkeella. Tämä mutka vaikuttaa tarpeettomalta ja vaaratilanteita aiheuttavalta. Pääsuunnan pyörätie tulee linjata suoraksi ja johdonmukaiseksi. Tämä on mahdollista toteuttaa leventämällä risteystä. Tarvittaessa eri suuntien pyöräliikennettä voidaan ohjata liikenteenjakkajalla. Alikulun mahdollisesti edellyttämät ratkaisut on syytä tehdä vasta kun alikulku rakennetaan.

Samassa risteyksessä on myös syytä huomioida kulkusuunta etelästä Oopperankujalle ja sitä pitkin Mäntymäenkentälle, mikä toimii reittinä etelästä pohjoiseen ennen alikulun rakentamista. Kulun etelästä Oopperankujalle on syytä olla suora ja selkeä. Nyt ehdotettu ratkaisu sisältää tarpeettomia 90 asteen mutkia.

Ennen alikulun rakentamista Helsinginkadun eteläreunan pyörätien muuttuminen kaksisuuntaisesta yksisuuntaiseksi vähän ennen Oopperankujaa on ongelma. Eteläreunan pyörätietä idästä tuleva pyöräilijä, joka jatkaa suoraan eteenpäin Runeberginkadulle, ei pysty tässä kohtaa ylittämään Helsinginkatua. Vaikka pyöräilijä tietäisikin, että hänen on vaihdettava puolta jo etukäteen, Mäntymäentien risteys ei sovellu puolen vaihtamiseen, koska tällöin pyöräilijän on odotettava kahdet liikennevalot, joiden välissä ei ole odotustilaa. Käytännössä Runeberginkadulle jatkavat pyöräilijät eivät tule kiertämään epäjohdonmukaista koukkausta Oopperankujalle päästäkseen Helsinginkadun yli, vaan ajavat suorinta reittiä yksisuuntaista pätkää väärään suuntaan. Pyörätien pitäisi jatkua kaksisuuntaisena ainakin Oopperankujan risteykseen asti, tai siihen asti kunnes pyöräilijän on mahdollista ylittää Helsinginkatu.

Helsinginkadun eteläpuolen pyörätie (välillä Linnunlauluntie-Oopperankuja) on jo nykyisellään liian kapea liikennemäärään nähden. Pyöräilyn suosion kasvaessa ongelma tulee korostumaan. Pyörätie pitäisi leventää vähintään 3 metriin koko pituudeltaan, tai vähintäänkin kaikissa kohdissa joissa se on kohtuudella mahdollista. Rannassa kulkevan kävelytien ja pyörätien välissä olevaa viherkaistaletta voisi kaventaa, jolloin siitä saataisiin lisäleveyttä pyörätielle. Erityisesti nyt suunniteltu uusi osuus Helsinginkadun varresta alikulkuvarauksen suulle on syytä leventää.

Helsinginkadulla on nykyisen pyörätien ja ajoradan välissä useita pylväitä, jotka haittaavat pyörätien puhdistusta lumesta. Tilannetta pahentaa lumen auraaminen ajoradalta pyörätielle. Pyörätiejärjestelyiden myötä pylväät tulisi siirtää pyörätien toiselle puolelle tehokkaan kunnossapidon helpottamiseksi.

Mäntymäentien ja Hammarskjöldintien välisellä osuudella on nykyisellään kaksi Helsinginkadun ylittävää suojetietä. Molempien suojeiden kohdilla pyöräilijöillä on huono näkyvyys rannan kävelytieltä tulevien jalankulkijoiden suuntaan puiden ja pensaiden takia. Näillä kohdilla turvallisuutta voitaisiin parantaa poistamalla pensaita suojeiden vierestä ja korvaamalla ne esimerkiksi nurmikolla.

Odotuspaikka Helsinginkadun eteläpuolella Mäntymäentien risteyksessä on ongelmallisen pieni. Kun eteläpuolella kulkee kaksisuuntainen vilkas pyöräliikenne, tarvitaan kääntyjille tilaa odottaa liikennevaloissa tukkimatta pyörätietä. Suunnitelmassa pyörätie on vedetty tällä kohdalla jonkin verran irti Helsinginkadusta, jolloin kääntyville pyöräilijöille voitaisiin varata pyörätien ja ajoradan väliin jäävästä tilasta odotustila. Kallion suunnasta tullessa tämä hoituisi merkitsemällä Mäntymäentien suuntaan kääntyville kääntyvä kaisla, keskustasta tulevat voitaisiin ohjata odottamaan suunnitelmassa olevaan nykyiseen odotustilaan. Keskustasta Mäntymäentielle kääntyviä ei nykyisellään kovin paljon ole ja jatkossa mahdollisen Oopperankujan alikulun myötä Mäntymäentien suuntaan kulkeva liikenne kulkee todennäköisesti alikulun kautta.

Hyvä yksityiskohta on aukko erotuskaistassa Mäntymäentien risteyskohdalla, jolla on huomioitu Mäntymäentien pyöräkaistalta Helsinginkadun eteläreunan pyörätielle ajavat pyöräilijät. Aukon tulee olla tarpeeksi leveä, jotta polkupyörän kääntösäde tulee huomioituksi ja oikealle kääntyvä pyöräilijä ei joudu koukkaamaan vastaan tulevan pyöräliikenteen puolen kautta.

Alikulkuvarauksen kohdalla oleva bussipysäkki tulee erottaa kaiteella pyörätiestä samaan tapaan kuin raitiovaunupysäkit erotetaan kaiteella ajoradasta. Tällöin jalankulkuliikenne pysäkiltä jalkakäytävälle ohjautuu suojateiden kohdalta, eikä leviä valtoimenaan pyörätielle aiheuttaen vaaratilanteita.

Yhteenveto

Edellä esitetyn mukaisesti ehdotamme seuraavia muutoksia ja jatkosuunnittelussa huomioitavia seikkoja liikennesuunnitelmaluonnoksiin.

- Kohdissa, joissa pyöräliikenteen reitti muuttuu yksisuuntaisesta kaksisuuntaiseksi tai päinvastoin varmistetaan, että pyöräliikenne ohjautuu oikeaan suuntaan kulkevalle väylälle ja että siirtyminen oikealle väylälle on sujuva.
- Varmistetaan sujuva yhteys Helsinginkadun eteläpuolen kaksisuuntaiselta pyörätieltä Runeberginkadulle.
- Harkitaan Helsinginkadun itäpään pyöräkaistojen muuttamista kolmitasoratkaisuksi, erityisesti mutkassa Kaarlenkadun kohdalla. Kaistoja ei kuitenkaan tule muuttaa jalkakäytävän tasossa kulkeviksi pyöräteiksi.
- Harkitaan liikennevalojen poistoa Helsinginkadulta Kaarlenkadun ja Fleminginkadun risteyksistä. Mikäli valot säilytetään, Fleminginkadun risteykseen lisätään pyörätaskut kaikkiin suuntiin.
- Varmistetaan sujuva pääsy Helsinginkadulta Pengerpolun pyörätielle ja Vaasanpolulle.
- Harkitaan suojateiden korvaamista jatketuilla jalkakäytävillä Harjutorin risteyksissä sekä Kaarlenkadun pohjoisen osan risteyksessä.
- Levennetään Helsinginkadun eteläpuolen pyörätie Linnunlauluntieltä Oopperakujalle vähintään 3 m leveyteen ja suurennetaan kääntyvän pyöräliikenteen odotustilaa Mäntymäentien risteyksessä.
- Parannetaan turvallisuutta ja sujuvuutta Oopperankujan vieressä kulkevalla pyörätiellä varmistamalla näkyvyydet ja suoristamalla pyörätien linjaus Hesperian puistosta Helsinginkatua itään. Lisäksi tehdään sujuva ja ohjeistettu kulku Hesperian puistosta Oopperankujalle.
- Erotetaan alikulkuvarauksen kohdalla oleva bussipysäkki sen takana kulkevasta pyörätiestä kaiteella.

Helsingissä 30. syyskuuta 2013

HELSINGIN POLKUPYÖRÄILIJÄT RY

Marjut Ollitervo
varapuheenjohtaja
marjut.ollitervo@hepo.fi

Otso Kivekäs
hallituksen jäsen
otso.kivekas@hepo.fi

Timo Hast
hallituksen jäsen
timo.hast@hepo.fi

Tapio Keihänen
liikennetyöryhmän jäsen
dio@iki.fi

Helsingin seudun Maan ystävät ry
Mechelininkatu 36B1
00260 Helsinki
helsinki@maanystavat.fi
Puh 045 6339217 (Anders Backström)



30.9.2013

MIELIPIDE HELSINGINKADUN LIIKENNESUUNNITELMISTA

Helsingin seudun Maan ystävät ry pitää Helsinginkadun itäpäähän uusia pyöräkaistoja ja länsipään pyöräteiden parantamista erittäin tarpeellisena. Myös raitiovaunuliikenteen nopeuttaminen ja pysäköintipaikkojen poistaminen pyöräkaistojen tieltä on perusteltua. Helsingin kaupungin strategiaohjelmassa 2013-2016 on sitovana tavoitteena pyöräilyn, jalankulun ja joukkoliikenteen yhteenlasketun liikenneosuuden kasvattaminen yhdellä prosenttiyksiköllä vuodessa. Helsinginkadun liikennesuunnitelmat tukevat tämän sinänsä vaatimattoman tavoitteen toteutumista. Helsinginkatu liittyy suoraan Hämeentiehen ja Runeberginkatuun, ja vaadimme, että myös näille kaduille rakennetaan yksisuuntaiset kolmetasopyörätiet tai pyöräkaistat ensi tilassa.

Pyöräkaistat ovat toimiva ratkaisu Helsinginkadun itäpäässä, sillä kadulla ei ole vilkasta raskasta liikennettä. Fleminginkadun itäpuolella olevat kadunvarsipysäköintipaikat ovat kuitenkin liian kapeita: mikäli autoilija pysäköi autonsa huolettomasti, on suuri riski että auto on vaarallisen lähellä pyöräkaistaa. Paras ratkaisu olisi poistaa pysäköintipaikat. Mikäli pysäköintipaikat kuitenkin halutaan säilyttää, tulisi ne rakentaa korotettuina, jolloin on todennäköisempää, että pysäköidyt autot pysyvät ruuduissa.

Fleminginkadun ja Helsinginkadun risteyksestä tulisi poistaa liikennevalot, sillä valot hidastavat varsinkin raitiovaunuliikennettä. Risteys olisi turvallisempi, jos vasemmalle kääntyvät kaistat Helsinginkadun etelälaidalta ja Fleminginkadulta risteuksen eteläpuolelta poistettaisiin. Toisen kaistan poistaminen mahdollistaa raitiovaunukaistan merkitsemisen myös Fleminginkadun ja Kaarlenkujan väliselle osuudelle. Jalankulkijoiden turvallisuuden parantamiseksi tulisi rakentaa odotussareke sekä Helsinginkadun etelälaitaan raitiovaunukaistan ja ajokaistan väliin, että Fleminginkadulle Helsinginkadun eteläpuolelle. Mikäli risteuksen liikennevalot säilytetään, kaikkiin neljään suuntaan tulee tehdä pyörätaskut.

Kaarlenkadun risteyksessä tulisi moottoriajoneuvoilta kieltää kääntyminen vasemmalle sekä idästä Helsinginkatua että etelästä Kaarlenkatua tullessa. Tällöin moottoriajoneuvoliikenne ei ylitä raitiovaunukiskoja, jolloin myös risteuksen liikennevalot voitaisiin poistaa. Korvaava, vain vähän pidempi reitti moottoriajoneuvoille järjestyisi Fleminginkadun kautta. Tästä järjestelystä olisi hyötyä erityisesti raitiovaunuliikenteelle. Kääntyminen vasemmalle tulisi kuitenkin olla sallittua pyöräilijöille. Tässä risteyksessä Helsinginkadun ajokaistan ja raitiovaunukaistojen väliin rakennettaisiin vasemmalle kääntyvä pyöräkaista. Siirtyminen pyöräkaistalle tapahtuisi Kaarlenkujan risteuksen pyörätaskun kautta. Poistuvan kaistan tilan voisi käyttää esimerkiksi puuriville tai istutuskaistalle, jolla voisi osittain kompensoida hieman idempänä poistettavat puut. (Havainnekuva Fleminginkadun ja Kaarlenkadun välisen osuuden muutosesityksistä löytyy liitteestä 1.)

Helsinginkadun länsiosalla myös etelänpuoleinen pyörätie tulisi yksisuuntaistaa jo tässä vaiheessa, sillä siellä ei ole tilaa riittävälle erotuskaistalle pyörätien ja ajoradan välille. Yksisuuntaistaminen tekisi myös mahdolliseksi kolmetasoratkaisun niissä kohdissa, joissa jalkakäytävä on pyörätien

rinnalla. Myös Helsinginkadun keskiosan pyörätiet tulisi samassa yhteydessä yksisuuntaistaa, jolloin syntyisi laadukas ja helposti hahmotettava yksisuuntainen pyöräyhteys aina Runeberginkadulta Hämeentielle.

Anders Backström,
puheenjohtaja

Angi Mauranen,
varapuheenjohtaja

LIITE 1:

Havainnekuva Fleminginkadun ja Kaarlenkadun välisen osuuden muutosesityksistä.

