



3

Helsinginkadun liikennesuunnitelma välillä Mannerheimintie Hamarskjöldintie (a-asia)

HEL 2013-011627 T 08 01 02

hankenro 0923_14

Päätösehdotus

Kaupunkisuunnittelulautakunta päättäneen hyväksyä Helsinginkadulle välille Mannerheimintie Hamarskjöldinkatu liikennesuunnitteluosaston piirustuksen 6242-7 mukaisen liikennesuunnitelman, jonka kustannusennuste on 900 000 euroa.

Tiivistelmä

Helsinginkadun liikennesuunnitelma vastaa kaupungin asettamia tavoitteita jalankulun, pyöräilyn ja joukkoliikenteen käytön edistämiseksi. Suunnitelmassa esitetään kantakaupungin pyöräliikenteen tavoiteverkon (kaupunkisuunnittelulautakunta 22.5.2012) mukaiset pyöräliikennejärjestelyt Helsinginkadun länsiosalle. Suunnitelma mahdollistaa tasapuoliset ja korkeatasoiset yhteydet eri liikennemuodoille.

Esittelijä

Lähtökohdat

Helsinginkatu on pääkatu, jota kulkee vuorokaudessa noin 28 800 autoa ja raitiovaunua. Kantakaupungin pyöräliikenteen tavoiteverkossa (kaupunkisuunnittelulautakunta 22.5.2012) on esitetty pääreitti Helsinginkadulle. Tavoitetilassa Helsinginkadulla on yksisuuntaiset pyörätiet koko matkalla. Helsinginkadun länsipää on tärkeä osa pidempää poikittaisyhteyttä, esimerkiksi Töölöntorin ja Sörnäisten välillä.

Suunnitelma ja sen keskeiset vaikutukset

Jalankulku

Jalkakäytävät ja jalankulkualueet ovat laadukkaita koko suunnitteluosuudella. Jalankulku erotellaan auto- ja pyöräliikenteestä rakenteellisesti, minkä ansiosta katualueiden turvallisuus ja esteettömyys voidaan turvata.

Katuosuuden varrella ei ole liikkeitä, ravintoloita tai muuta oleskelua synnyttävää toimintaa. Mäntymäentien puolella jalankulku on vähäistä, mutta Töölönlahden rannassa jalankulku, etenkin lenkkeily on vilkasta.



Töölönlahden jalankulku on selkeästi eroteltu pyöräliikenteestä. Jalankulun odotusalueita selkiytetään, kun pyöräliikenne erotellaan selkeästi jalankulusta risteysalueilla.

Pyöräliikenne

Pyöräliikenne on eroteltu moottoriajoneuvoliikenteestä Helsinginkadun vilkkauden vuoksi. Pyöräliikenteen järjestelyt ovat Helsinginkadulla pääosin yksisuuntaisia. Suunnitelma poikkeaa tavoiteverkosta Töölönlahden puolella, koska verkollisesti Töölönlahden puolen pyörätien yksisuuntaistaminen ei vielä ole perusteltua.

Yksisuuntaiset pyörätieosuudet toteutetaan Helsinginkadulla pääosin kolmitasoratkaisuna, jossa pyöräily on eroteltu reunakivellä omalle tasolleen moottoriajoneuvoista ja jalankulusta. Pyörätiet ovat 2,5 m leveitä kunnossapitokaluston vaatimusten mukaan. Pyöräkaistojen leveys on 1,5 - 1,75 m.

Uudet pyöräliikenteen järjestelyt parantavat pyöräliikenteen saavutettavuutta, sujuvuutta ja turvallisuutta. Myös nykyiset pyöräliikenteen olosuhteet paranevat, kun erottelua jalankulkuun parannetaan. Pyöräliikenteelle ja jalankululle on suunniteltu Mäntymäentien risteykseen nykyistä selkeämmät odotusalueet.

Suunnitelmassa varaudutaan myös Baanaverkon mukaiseen alikulkuun. Sitä ei kuitenkaan vielä esitetä rakennettavaksi, koska Mäntymäen kentän ympäristön kaavoitustyö on kesken. Toteutuessaan alikulku palvelee hyvin myös Stadionilta purkautuvan yleisömassan jalankulkua keskustan suuntaan.

Rakenteellisesti jalankulusta erotellut pyörätiejärjestelyt ovat talvihoidon edellyttämän minimimitoituksen mukaisia. Mitoitus mahdollistaa pyöräteiden ja -kaistojen talvihoidon nykyisillä urakointijärjestelyillä.

Joukkoliikenne

Helsinginkatua liikennöi raitiovaunu 8 omalla korotetulla kaistallaan. Raitiovaunujen kiskolinjaus ei muutu. Raitiolinjan 8 kehittämisohjelmassa (kaupunkisuunnittelulautakunta 9.6.2011) on esitetty Helsinginkadulle Oopperankujan risteykseen kääntymiskaistaa Oopperankujalle aikoville ajoneuvoille. Järjestely edistäisi raitioliikenteen sujuvuutta ja parantaisi liikenneturvallisuutta, mutta sillä voi olla negatiivisia vaikutuksia seutu- ja kaukobussien sujuvuuteen. Suunnitelmaan ei ole sisällytetty kääntymiskaistaa, mutta liikennesuunnitteluosasto esittää, että ratkaisua kokeillaan kevyin toimenpitein ajoesteillä ja tiemerkinnoin. Kokeilun avulla saadaan



todelliset vaikutukset kartoitettua ja mahdollinen pysyväluonteinen päätös voidaan perustaa saatuihin kokemuksiin.

Katuosuutta liikennöi useita kauko- ja seutuliikenteen busseja ja yksi kaupungin sisäisen liikenteen bussi. Bussipysäkkien kohdalla pyöräliikenne ohjataan bussipysäkin takaa. Pysäkkialueet rajataan kaiteilla, jotta mainoslaitteet eivät aiheuta näkemäestettä ja vaaratilanteita jalankulkijoille ja pyöräilijöille.

Moottoriajoneuvoliikenne

Helsinginkadun länsipää on pääkatu ja autoliikenteen sujuvuus siellä on tärkeää. Suunnitelmalla ei ole vaikutusta autoliikenteen sujuvuuteen. Moottoriajoneuvoliikenteen kaistat ovat pääsääntöisesti noin 3,5 metriä leveitä. Mannerheimintien risteyksen läheisyydessä kaistamitoitus on niukempi, mutta nykymitoitukseen ei kohdistu muutoksia.

Pysäköinti

Suunnitelmassa Mäntymäentiellä olevan uuden keskisaarekkeen myötä Mäntymäentien itäpäästä joudutaan poistamaan kaksi asukaspysäköintipaikkaa ja kaksi ilta- ja yöpysäköintipaikkaa. Muutoin suunnitelma ei vaikuta pysäköintijärjestelyihin.

Katupuut

Osuuden nykyiset katupuut ja näkymät ovat olleet suunnitelman lähtökohtia ja ne on pyritty säilyttämään kaupunkikuvallisesti tärkeinä. Helsinginkadulla jalkakäytävää on siirrettävä kohti Mäntymäkeä. Mäntymäen kohdalle joudutaan rakentamaan tukimuuri maastonmuodoista johtuen.

Vuorovaikutus

Kaupunkisuunnitteluvirastossa laadittiin keskustelun pohjaksi suunnitelmaluonnos, joka oli nähtävillä 9. - 30.9.2013. Nähtävilläolosta tiedotettiin kaikkiin Helsinginkadun varren kotitalouksiin ja yrityksiin lähetetyllä tiedotteella (2 300 kpl), lehti-ilmoituksin, mediatiedotteella ja kaupungin verkkosivuilla sekä sosiaalisessa mediassa. Suunnitelmiin oli mahdollista tutustua kaupungintalolla, Kallion kirjastossa ja Laiturilla 9.9. - 30.9. välisenä aikana. Suunnittelijat olivat tavattavissa Kallion kirjastossa 18.9. ja suunnitelmaluonnokseen oli mahdollista tutustua ja kommentoida myös Internetissä KSV Forumin keskustelupalstalla. Kannanottoja keskustelupalstalle tuli yhteensä 11.

KSV Forumin keskusteluissa viidessä kommentissa suunnitelmaan suhtauduttiin myönteisesti ja kolmessa kielteisesti. Myönteisesti suhtautuneet korostivat sujuvuuden ja turvallisuuden parantumista.



Kielteisesti suhtautuneet kokivat suunnitelman huonoksi koska se vähentäisi pysäköintipaikkoja ja verovarot pitäisi kohdistaa tärkeämpiin asioihin.

Helsingin seudun Maan ystävät ry on 30.9.2013 jättänyt liikennesuunnitteluosastolle kirjeen, jossa järjestö pitää Helsinginkadun länsipään pyöriteiden parantamista erittäin tarpeellisena. Maan ystävien mielestä tavoiteverkonmukaisista järjestelyistä pitäisi pitää tiukemmin kiinni ja kiirehtiä myös esimerkiksi Runeberginkadun pyöriteitä.

Helsingin polkupyöräilijät ry on jättänyt 30.9.2013 liikennesuunnitteluosastolle kirjeen, jonka mukaan HePo ry pitää Helsinginkadun pyöriteitä ja -kaistoja erittäin tarpeellisina ja nyt esitettäviä suunnitelmia päälinjoiltaan oikeansuuntaisina. HePo ry:n parannusehdotukset ovat pääsääntöisesti detaljiratkaisuja, jotka on pyritty sisällyttämään esitettävään suunnitelmaan.

Kustannukset

Liikennesuunnitelman kustannusennuste on noin 900 000 euroa.

Katuinvestointiohjelman mukaan rakentamista on kaavailtu vuodelle 2015.

Esittelijä

liikennesuunnittelupäällikkö
Ville Lehmuskoski

Lisätiedot

Niko Palo, liikenneinsinööri, puhelin: 310 37220
niko.palo(a)hel.fi
Paula Tuovinen, liikenneinsinööri, puhelin: 310 37093
paula.tuovinen(a)hel.fi

Liitteet

- 1 Sijaintikartta
- 2 Piirustus 6242-7
- 3 Mielipiteet

Otteet

Ote
Mielipiteensä esittäneet

Otteen liitteet
Oikaisuvaatimusohje,
kaupunkisuunnittelulautakunta
Liite 2

Tiedoksi

Yleisten töiden lautakunta