



11.04.2017

Lsp/3

### 3 Pääskylänkadun liikenteellinen selvitys (a-asia)

HEL 2017-004075 T 08 00 00

Hankenumero 5264\_44

#### Päätösehdotus

Kaupunkisuunnittelulautakunta päättää merkitä tiedoksi Pääskylänkadun liikenteellisen selvityksen.

#### Tiivistelmä

Kaupunginvaltuusto on päättänyt Hämeentien muuttamisesta joukkoliikennekaduksi, jolla on kielletty henkilöautoliikenteen läpiajo Kurvista Hakaniemeen ja päinvastoin. Muutosten myötä Hämeentielle siirtyy liikennettä muun muassa Sörnäisten rantatielle. Kaupunkisuunnittelulautakunnan lausunto Hämeentien päätöksen yhteydessä tehtyyn ponteen liikenteen sujuvuuden huomioisesta riittävällä tasolla jatkosuunnittelussa käsiteltiin 16.8.2016.

Lausuntoon liittyen Liikennesuunnitteluosasto on tämän jälkeen selvittänyt, voitaisiinko Pääskylänkadulta ja Itäväylän suunnasta saapuva liikenne ohjata samassa valovaiheessa Sörnäisten rantatielle etelään ja parantaisiko se liikenteen sujuvuutta. Sörnäisten rantatien kautta ohjataan jo nykyisin Tuusulanväylältä, Lahdenväylältä ja Itäväylältä saapuva liikenne keskustaan.

Pääskylänkadun ja Itäväylän suunnasta saapuva liikenne on mahdollista ohjata samassa valovaiheessa Sörnäisten rantatielle. Muutos heikentäisi Itäväylän suunnan autoliikenteen sujuvuutta. Keskustaan suuntautuvan autoliikenteen pullonkaulaksi muodostuvat seuraavat risteykset etelän suuntaan. Näissä risteyksissä on verrattain pitkät sivusuuntien valovaiheet, jotka tarvitaan kyseisissä valovaiheissa olevien Sörnäisten rantatien ylittävien jalankulkijoiden takia. Sörnäisten rantatiellä olevien suojateiden valovaiheet rajoittavat Sörnäisten rantatien autoliikenteen pääsuunnan kapasiteettia. Kadun kapasiteetti on ollut nykyisenkaltainen 2000-luvun alkupuolella, jolloin kadun liikennemäärät vuorokaudessa olivat suuremmat kuin Hämeentien muutoksesta aiheutuvat ennusteet ovat.

Selvityksen johtopäätös on, ettei muutosta Pääskylänkadun kaistajärjestelyihin tai liikennevaloihin kannata tehdä. Muutos aiheuttaisi liikenteen ruuhkautumisen etelämpänä eikä siitä siis ole verkostollisesti tarkasteltuna autoliikenteen välityskykyyn hyötyä.



## Esittelijän perustelut

### Johdanto

Liikennesuunnitteluosasto on selvittänyt mahdollisuuksia liikenteen sujuvoittamiseksi Sörnäisten rantatien osalta välillä Lautatarhankatu Vilhonvuorenkatu. Työ liittyy hyväksytyyn Hämeentien liikennesuunnitelmaan, jossa Hämeentien henkilöautoliikenteen läpiajo estetään Hakaniemen ja Sörnäisten välillä. Hämeentien muutoksen myötä kadulta on arvioitu siirtyvän autoliikennettä noin 5 000-7 500 ajon./vrk pääosin Sörnäisten rantatielle.

Sörnäisten rantatien, Junatien, Pääskylänkadun ja Lautatarhankadun liittymäalueiden kautta kulkee keskustan pääkatuliikennettä Itäväylän (Junatien), Lahdenväylän (Hermannin rantatien), Pasilan (Teollisuuskadun) ja Tuusulanväylän (Mäkelänkadun) suunnista.

Mäkelänkadulta Sörnäisten rantatielle ajoreitti kulkee Vääksyntien, Teollisuuskadun/Junatien ja Pääskylänkadun kautta. Reittimuutokset aiheuttavat ruuhka-aikana keskimäärin viivytystä noin 1 minuutin Pääskylänkadun liittymässä. Hermannin rantatieltä ja Itäväylältä viivytykset kasvavat noin 1,5 minuuttia.

Liittymäalueen liikennemäärät jakautuvat seuraavasti: Pääskylänkadulta saapuu n. 5 000 ajon./vrk Sörnäisten rantatielle. Lautatarhankadun, Tynnyrintekijänkadun ja Panimokadun suunnasta Sörnäisten rantatielle liittyy yhteensä n. 1 900 ajon./vrk. Itäväylän suunnasta Sörnäisten rantatielle saapuu yhteensä n. 20 000 ajon./vrk, josta 12 500 ajon./vrk Junatieltä (Itäväylältä) ja 7 500 ajon./vrk Hermannin rantatieltä. Kalasataman alueen rakentuminen ja Kalasataman keskuksen REDI:n pysäköintilaitoksen uusi ajoyhteys lisäävät liittymäalueiden kysyntää.

Sekä Pasila - keskusta että Tuusulanväylä - keskusta suunnat on jo nykyään opastettu Sörnäisten rantatien kautta. Nykyiset kaistajärjestelyt on mitoitettu pääkatuliikenteen tarpeisiin. Hämeentien kautta ei nykytilanteessa opasteta sisääntuloväylien liikennettä keskustaan.

Kaupunkisuunnittelulautakunta on jo 4.6.2013 tehnyt päätöksen Kalasataman pääkatuliikenteen sujuvuuden parantamiseksi tunneliyhteyden avulla. Liittymäalueiden kuormittuminen kevenee ja uudet kaistajärjestelyt ovat mahdollisia, kun Sörnäistentunneli rakennetaan. Tunneli on ajoitettu investointiohjelmassa 2020-luvun puoliväliin. Tässä selvityksessä on tarkasteltu tilannetta ennen Sörnäistentunnelin rakentamista. Tunneli ei tarjoa suoraan vaihtoehtoja ajoreittiä Pääskylänkadun autoliikenteelle, mutta tunnelilla on todettu olevan vaikutusta myös tähän liikennevirtaan, kun liittymissä risteävän liikenteen oletetaan vähentyvän tunnelin myötä.



## Työn tulokset

Selvityksessä tutkittiin Pääskylänkadulta ja Itäväylän suunnasta saapuvien ajoneuvojen yhtäaikaista liittymistä Sörnäisten rantatielle. Tarkastelussa käytettiin erilaisia kaistajärjestelyjä, joissa kaistakapasiteetti oli kussakin jaettu Pääskylänkadulta, Tynnyrintekijänkadulta ja Itäväylän suunnasta saapuvien kesken hieman eri tavoin.

Tulokset osoittavat, että Pääskylänkadun ja Sörnäisten rantatien risteyksessä on mahdollista ohjata idästä saapuvat suunnat samassa valovaiheessa Pääskylänkadun ja Tynnyrintekijänkadun suuntien kanssa. Itäväylän suunnan sujuvuus kuitenkin heikkenee ja Vilhonvuorenkadun risteys toimii pullonkaulana, jolloin Pääskylänkadun risteyksessä tehtävistä sujuvoittamistoimenpiteistä ei ole hyötyä, kun tarkastellaan koko matkaa keskustaan. Suurin kapasiteettia rajoittava tekijä on Vilhonvuorenkadun risteyksessä sivusuunnan liikennevalovaihe, joka on varsin pitkä johtuen sen kanssa samassa vaiheessa olevan Sörnäisten rantatien ylittävän suojatien pituudesta. Nykytilanteeseen verrattuna ylitysmatka lisäksi pitenee suunniteltujen autoliikenteen kaista- ja pyöräliikennejärjestelyjen takia, mikä lyhentää Sörnäisten rantatien suunnan valovaihetta.

Pääskylänkadun ja Sörnäisten rantatien risteyksen sujuvoittaminen ei siis parantaisi liikenteen sujuvuutta Vilhonvuorenkadun risteystä pidemmälle. Sujuvuuden kannalta on parempi, että Sörnäisten rantatiellä Pääskylänkadulta ja Itäväylältä saapuva autoliikenne ohjataan eri valovaiheissa. Eri valovaiheet estävät hallitsemattoman ruuhkautumisen ennen Vilhonvuorenkadun risteystä. Hallitsematon jonoutuminen vaikeuttaa mm. kaistanvaihtoja ja ryhmittymistä.

Myös pyöräliikenteen sujuvuus heikkenisi Pääskylänkadun liittymässä, sillä Itäväylän suunnasta Sörnäisten rantatielle kulkeva pyöräylitys joututtaisiin toteuttamaan kaksiosaisena.

Sörnäisten rantatien suunnan valovaihetta olisi mahdollista pidentää Vilhonvuorenkadun risteyksessä siten, että Sörnäisten rantatien jalankuylitys tapahtuisi kahdessa osassa. Tällöin jalankulkija joutuisi jäämään kadun keskelle odottamaan toisen suojatieosan vaihtumista vihreäksi. Pahimmillaan kadun ylitys kestäisi lähes kolme minuuttia. Tällä ratkaisulla Vilhonvuorenkadun risteyksen läpi olisi mahdollista ohjata lisää autoliikennettä, mutta pullonkaulaksi muodostuisivat seuraavat risteykset keskustan suuntaan ja jalankulkijoiden olosuhteet heikkenisivät merkittävästi. Tämän vuoksi jalankulkijan kaksivaiheista ylitystä ja sitä kautta pidempää autoliikenteen pääsuunnan vihreää valovaihetta ei pidetä järkevänä ratkaisuna.

## Esittelijä

Postiosoite  
PL 2100  
00099 HELSINGIN KAUPUNKI  
kaupunkisuunnittelu@hel.fi

Käyntiosoite  
Kansakoulukatu 3  
Helsinki 10  
www.hel.fi/kaupunkisuunnittelu

Puhelin  
+358 9 310 1673  
Faksi

Y-tunnus  
0201256-6

Tilinro  
FI0680001200062637  
Alv.nro  
FI02012566



11.04.2017

Lsp/3

---

liikennesuunnittelupäällikkö  
Reetta Putkonen

Lisätiedot

Juuso Helander, liikenneinsinööri, puhelin: 310 37134

juuso.helander(a)hel.fi

Johanna Iivonen, liikenneinsinööri, puhelin: 310 37137

johanna.iivonen(a)hel.fi

**Muutoksenhaku**

Muutoksenhakukielto, valmistelu tai täytäntöönpano