



24.11.2020

Asia/6

## § 689

### Koskelantien liikenteenohjaussuunnitelma välillä Kalervonkatu - Käpyläntie

HEL 2017-010740 T 08 01 07

#### Päätös

Kaupunkiympäristölautakunta päätti hyväksyä Koskelantien liikenteenohjaussuunnitelman välillä Kalervonkatu - Käpyläntie toteutettavaksi piirustuksen 6770 mukaisesti sekä lakkauttaa Koskelantien välillä Mäkelänkatu - Hämeentie etuajo-oikeutettuna tienä.

Lautakunta edellyttää, että suunnitelman toteutumisen jälkeen seurataan niin jalankulkijavirtoja kuin suunnitelman vaikutuksia onnettomuusriskeihin ja näistä raportoidaan lautakunnalle sopivan ajanjakson jälkeen.

#### Käsittely

Asian aikana kuultavana oli liikenneinsinööri Heikki Salko. Asiantuntija poistui kuulemisensa jälkeen kokouksesta.

Vastaehdotus:

Anni Sinnemäki: Lautakunta edellyttää, että suunnitelman toteutumisen jälkeen seurataan niin jalankulkijavirtoja kuin suunnitelman vaikutuksia onnettomuusriskeihin ja näistä raportoidaan lautakunnalle sopivan ajanjakson jälkeen.

Kannattaja: Atte Kaleva

Kaupunkiympäristölautakunta päätti yksimielisesti hyväksyä Anni Sinnemäen vastaehdotuksen.

#### Esittelijä

kaupunkiympäristön toimialajohtaja  
Mikko Aho

#### Lisätiedot

Heikki Salko, liikenneinsinööri, puhelin: 310 26548  
heikki.salko(a)hel.fi

#### Liitteet

- 1 Piirustus 6770
- 2 Suunnitelmaluonnos
- 3 Vuorovaikutusmuistio

#### Muutoksenhaku



24.11.2020

Asia/6

Muutoksenhakukielto, valmistelu tai täytäntöönpano

## Päätösehdotus

Kaupunkiympäristölautakunta päättää hyväksyä Koskelantien liikenteenohjaussuunnitelman välillä Kalervonkatu - Käpyläntie toteutettavaksi piirustuksen 6770 mukaisesti sekä lakkauttaa Koskelantien välillä Mäkelänkatu - Hämeentie etuajo-oikeutettuna tienä.

## Tiivistelmä

Koskelantie on leveä pääkatu, jonka ajoradoilla on kahdesta kolmeen samansuuntaista kaistaa. Tämä tekee valo-ohjaamattomista suojateista turvattomia. Suojateita on nykyisin tiheästi, yhteensä seitsemän kappaletta 700 metrin matkalla välillä Kalervonkatu - Käpyläntie. Järjestely ei vastaa nykyisiä jalankulkijoiden kadunylitysjärjestelyjen suunnitteluperiaatteita. Suunnitelman tärkeimpänä tavoitteena on parantaa liikenneturvallisuutta keskittämällä kävelyreitit kulkemaan valo-ohjattujen suojateiden kautta.

Suunnitelmaratkaisut parantavat lisäksi pyöräliikenteen järjestelyjä, yhtenäistävät pysäköintirajoituksia sekä pidentävät aamuruuhkan aikaan voimassa olevan linja-autokaistan lännen suuntaan alkamaan Käpyläntien risteyksestä.

Koskelantien etuajo-oikeus lakkautetaan kaupungin yleisen linjauksen mukaisesti. Taajama-alueella väistämisvelvollisuudet ja pysäköintirajoitukset merkitään aina tapauskohtaisesti, joten etuajo-oikeuden osoittaminen liikennemerkkein on tarpeetonta.

## Esittelijän perustelut

### Suunnitelman tausta

Kaupunkiympäristölautakunta on 10.12.2019 hyväksynyt Jalankulkijoiden kadunylitysjärjestelyjen suunnitteluperiaatteet ohjeellisena noudatettavaksi liikennesuunnittelussa. Koskelantiellä on aiemmin, vuonna 2016, tutkittu suojateiden käyttöasteita ja todettu alustavasti, että järjestelyjä olisi perusteltua muokata. Uusien suunnitteluperiaatteiden myötä on laadittu Koskelantielle suunnitelmaluonnos (liite 2), joka on esitelty esimerkkinä periaatteista.

Suunnitelmaluonnoksesta on kerätty palautetta Kerro kantasi - palvelussa sekä asukastilaisuudessa kevään 2020 aikana. Palautteesta on koostettu vuorovaikutusraportti (liite 3) ja suunnitelmaa on kehitetty saadun palautteen perusteella.

### Esitetyt toimenpiteet

**Postiosoite**

PL 58200  
00099 HELSINGIN KAUPUNKI  
Kaupunkiymparisto@hel.fi

**Käyntiosoite**

Työpajankatu 8  
Helsinki 58  
<https://www.hel.fi/>

**Puhelin**

09 310 1691

**Faksi****Y-tunnus**

0201256-6

**Tilinro**

FI06 8000 1200 0626 37

**Alv.nro**

FI02012566



Suunnitelmaluonnoksessa katuosuudelle Sofianlehdonkatu - Käpylän-tie jää yhteensä viisi valo-ohjattua suojatietä. Neljä näistä on nykyisiä ja viides toteutetaan vanhan valo-ohjaamattoman suojatien tilalle. Liikennevalojen ohjelmointia kehitetään, jotta kadunylitys onnistuu nykyistä sujuvammin.

Yksi vähän käytetty valo-ohjattu suojatie poistetaan, kuten myös kaksi valo-ohjaamatonta suojatietä. Poistuvat suojatiet muutetaan suojatietömiksi kadunylityspaikoiksi. Niiden rakenteet siis säilyvät pääosin ennallaan, mutta kaikki suojatien merkinnät poistetaan, jolloin jalankuljijasta tulee näiden kolmen kadunylityspaikan kohdalla väistämisvelvollinen ylittäessään katua. Muutoksen myötä kadun liikenneympäristö tukee liikenneturvallisuutta ohjaten eri kulkumuodoin liikkuvia turvallisuutta edistäviin ratkaisuihin. Edelleen kadulla on riittävästi suojateita, jotta turvallinen ylitys on varmistettu ja pääkadun estevaikutus on mahdollisimman vähäinen. Lisäksi kadulla on myös suojatietömiä ylityspaikkoja, joita erityisesti hiljaisina aikoina voi hyödyntää ymmärtäen huolehtia myös varovaisuudesta.

#### Ylityspaikkojen sijoittelun perusteet

Suunnitelman lähtöaineistona ovat mittaukset nykyisten suojateiden käyttöasteesta. Säilytettävillä suojateilla on jopa yli tuhat ylitystä päivässä. Poistettavilla suojateilla määrä jää alimmillaan noin sataan, mikä tarkoittaa ruuhka-aikaankin vain yksittäisiä käyttäjiä muutamien minuuttien välein.

Merkittävät erot käyttäjämäärissä selittyvät pitkälti sillä, että osa nykyisistä suojateista on reitillisesti epäjatkuvia: yhdestä tai kummastakaan päästä ei jatku minkäänlaista merkittävää yhteyttä eteenpäin. Niinpä tarve päästä kadun yli juuri kyseisessä kohdassa on vähäinen. Tämä korostuu Koskelantiellä keskimääräistä enemmän, sillä muodoltaan pitkulainen Kisakylä ja siirtolapuutarha aitoineen muodostavat noin 400 metrin pituisen ”muurin” kadun etelälaidalle. Kalervonkadun ja Vallinkoskentie risteyksiin tämän osuuden päihin jää edelleen suojatiet. Katuosuuden välittömässä läheisyydessä ei ole maankäyttöön valmisteilla muutoksia, jotka olennaisesti vaikuttaisivat kävelyreitteihin.

Jatkuvien kävelyreittien lisäksi bussipysäkit ja palvelut luovat ylitystarpeita. Katuosuuden keskivaiheilla, lähikaupan ja pysäkkiparin kohdalla, säilyy nykyinen suojatie. Yhtä pysäkkiä (Joukolan puisto, H3064) siirretään noin 60 metriä, jotta se sijaitsee jatkossakin heti suojatien vieressä.

#### Muut vaikutukset



Puukujanteessa sijaitsevien pyörätien ja jalkakäytävän saavutettavuus heikkenee hieman, kun vähän käytettyjä suojateitä poistetaan. Kadun keskellä kulkeva pyörätie ei täysin vastaa nykyisiä suunnitteluperiaatteita. Pyöräliikenteen tavoiteverkossa on kuitenkin päädytty olemassa olevaan ratkaisuun, koska se palvelee verkollista kokonaisuutta kohtuullisen hyvin. Muutokset aiheuttaisivat muihin katujärjestelyihin hankaluuksia. Pieniä parannuksia pyöräliikennejärjestelyihin toteutetaan Käpyläntien ja Joukolantien risteysiin.

Valtaosa pyörätien käyttäjistä ajaa katuosuuden päästä päähän osana pidempää reittiä, joten suunnitelmassa esitettyjen muutosten vaikutus on kokonaisuuden kannalta vähäinen. Paikallisia yhteystarpeita palvelevat pohjoispuolella Untamontie ja eteläpuolella Kisakylän tonttien sisäinen ajoväylä. Untamontiellä sallitaan kaksisuuntainen pyöräliikenne muutoin yksisuuntaisella ajoradalla nyt, kun uusi tieliikennelaki mahdollistaa tämän.

Linja-autokaistan pidentämisellä parannetaan joukkoliikenteen luotettavuutta ruuhka-aikaan. Asiassa on tehty yhteistyötä Helsingin seudun liikenteen kanssa.

Suunnitelmassa yhtenäistetään pysäköintirajoituksia. Koskelantien pohjoislaidalla sekä Käpyläntiellä osoitetaan liiketilojen läheisyyteen asiointipaikkoja linja-autokaistan voimassaoloajan jälkeen 60 minuutin aikarajoituksella. Etelälaidalla rajoitetaan pysäköintiaika 24 tuntiin, sillä pitkäaikaispysäköinti suoraan pääkadulla ei ole tarkoituksenmukaista kaupunkitilan käyttöä. Untamontiellä vaihdetaan pysäköinnin puolta kaksisuuntaisen pyöräliikenteen turvallisuuden parantamiseksi.

**Esittelijä**

kaupunkiympäristön toimialajohtaja  
Mikko Aho

**Lisätiedot**

Heikki Salko, liikenneinsinööri, puhelin: 310 26548  
heikki.salko(a)hel.fi

**Liitteet**

- 1 Piirustus 6770
- 2 Suunnitelmaluonnos
- 3 Vuorovaikutusmuistio

**Muutoksenhaku**

Muutoksenhakukielto, valmistelu tai täytäntöönpano