

23.3.2023

VUOROVAIKUTUSMUISTIO

MECHELININKATU VÄLILLÄ LÄNSILINKKI –MECHELININAUKIO JA BAANA VÄLILLÄ RUOHOLAHDENKATU- LAPINLAHDENKATU

Palautteet katusuunnitelmaluonnoksista 31654/1 ja 31655/1 (esillä 22.2. – 07.03.2023)

Tähän muistioon on kerätty tiivistelmä katusuunnitelmaluonnoksien esillä olon aikaisesta vuorovaikutuspalautteesta.

Katusuunnittelu perustuu voimassa oleviin asemakaavoihin ja katujen suunnittelulla mahdollistetaan asemakaavan nro. 12629 toteuttaminen.

Tiedote katusuunnitelmien esillä olosta on lähetetty 8.2.2023 kadun varren kiinteistöille. Suunnitelmaluonnoksen esillä olosta on julkaistu tiedote Helsingin Uutisissa 26.1.2022. Katusuunnitelmaluonnos oli esillä Helsingin kaupungin verkkosivulla osoitteessa www.hel.fi/suunnitelmat 26.01 – 08.02.2022 välisenä aikana.

Mahdolliset kommentit suunnitelmiin pyydettiin toimittamaan 07.03.2022 mennessä. Sähköpostilla saatiin neljä (2) palautetta määräajassa.

1. Palaute:

Ehdotukseni liikenteen sujuvoittamiseen ja kävely/pyöräily-ympäristön parantamiseen:

1) Mechelininkadulta oikealle kääntyminen Itämerenkadulle pitäisi olla vain kääntyville. Vilkas pyörä- ja kävelyliikenne luo vaaratilanteita kääntyvien kanssa jos samalta kaistalta voi ajaa myös suoraan. Oikealle kääntyvät ja ennen risteystä kaistaa vaihtavat (Länsiterminaalin suuntaan) aiheuttavat kasautumista/jonoutumista. Selkeämpi, itsenäisillä kaistoilla ajava liikenne on sujuvampaa.

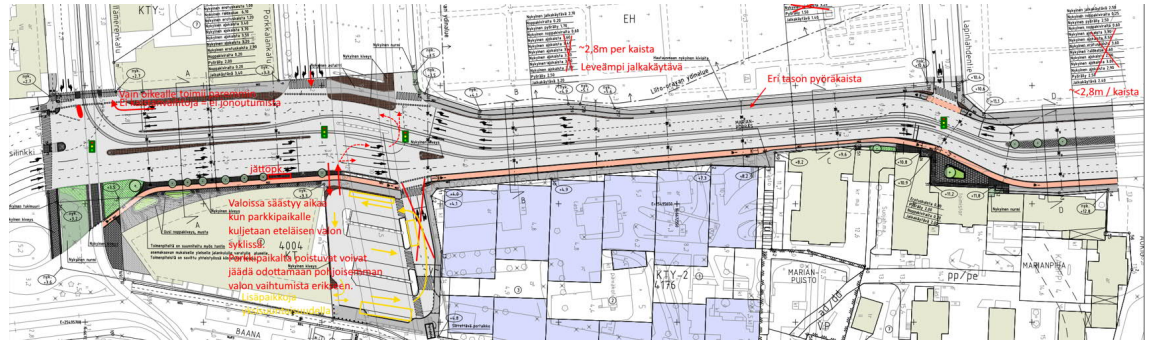
2) Mechelininkatu 1:n parkkipaikalle ajo pitäisi tapahtua Länsilinkineteläisten liikennevalojen kautta. Kun Porkkalankadulta ajetaan suoraan parkkipaikalle, aiheuttaa se vähemmän jonoutumista kuin kääntyilevä ajaminen. Länsilinkin valot säästävät myös aikaa ja ovat sujuvammat, kun parkkipaikalta poistuvilla ei ole omaa valojaksoa vaan siirtyvät jonottamaan pohjoisemmille valoille erikseen. Eli: Kun Mechelininkatua pohjoisesta etelään (P-E) ajavilla on vihreä, voi parkkipaikalta päästää autot odottamaan pohjoisille liikennevaloille. Tämän jälkeen E-P suunnan valot muuttuvat vihreäksi.
Ks. kuva.

3) Keskustan suuntaan, Mechelininkatua pohjoiseen eivät rekat saa ajaa. Nopeusrajoitus on 40km/h. Nykysuunnitelmassa ajoratojen leveys on aivan ylimitoitettu. Mainitut muuttajat huomioiden, ajoradoille riittää minimaalinen ~2,8m ajorata. Tällä muutoksella saamme leveämmän, turvallisemman ja viihtyisemmän jalankulkuympäristön.

VUOROVAIKUTUSMUISTIO

Liitteessä havainnollistava kuva.

Liitetiedoston kuva:



Vastaus:

- 1) Suoraan ajava liikenne ei aiheuta vaaratilanteita Itämerenkatua ylittävän jalankulun ja pyöräilyn liikenteelle. Merkittävien liikennemäärien vuoksi Mechelininkadulla tarvitaan kolme suoraan menevää ajokaistaa moottoriajoneuvoliikenteen sujuvuuden varmistamiseksi. Mechelininkatu on katuluokitukseltaan pääkatu ja Länsisatamaan kulkevan liikenteen pääreitti.
- 2) Pysäköintipaikalle ajon liittymän siirtäminen Ruoholahdensillan eteläpuolelle ei mahdollista sujuvampia liikennejärjestelyjä liikennevalo-ohjauksen osalta. Katusuunnitelmaan on suunniteltu uusi sisäänajo pysäköintialueelle Ruoholahdensillan eteläiselle puolelle, jolloin näkemät paranevat kääntyvien autoilijoiden ja pyöräilijöiden välillä. Ulosajo tapahtuu edelleen nykyisestä liittymästä.
- 3) 2,8 m leveä ajokaista ei ole riittävä mitoitus moottoriajoneuvoliikenteen kaistalle pääkadulla eikä katusuunnittelun ohjeistusten mukainen ratkaisu. Mechelininkadun liikennemäärät ovat merkittäviä ja kadun ajokaistoilla kulkee myös raskasta liikennettä. Katusuunnitelmaluonnokseen on kavennettu Mechelininkadun itäreunan ajoratoja nykyisestä niin paljon kuin mahdollista liikenneturvallisuus huomioiden. Marian kampusalueen säilyvien rakennusten kohdalla lisätilaa ajokaistoille ei ole mahdollista järjestää. Jalankulun ja pyöräilyn kapean osuuden pituus on pyritty minimoimaan mm. poistamalla Lapinlahdentielle vasemmalle kääntyvä moottoriajoneuvoliikenteen ajokaista ja hyödyntämällä tila jalankulun ja pyöräilyn tilan leventämiseen.

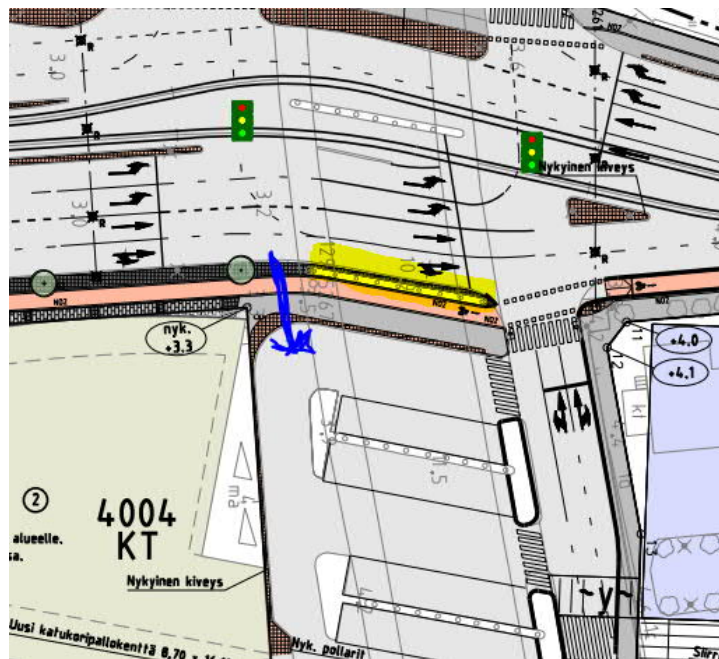
2. Palaute:

Hienoa että vihdoinkin tapahtuu Mechelininkadulla. Selkeämmät järjestelyt on kaikkien etu. Liitetiedostossa on pari kehitysehdotusta mitkä toivottavasti otatte huomioon jotta saadaan vielä parempi suunnitelma lautakunnalle esitettäväksi.

Liitetiedoston sisältö:

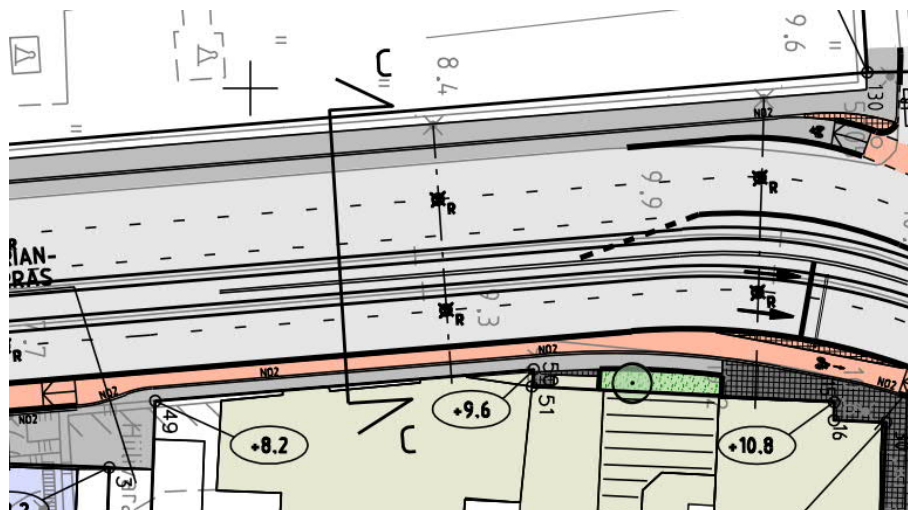
Keltaisella merkitty tolpparivistö aiheuttaa näköesteen kääntyvien autojen ja pyörätien välille, turvallisuusuhka pyöräilijöille. Sisäänajo tulisi siirtää sinisen nuolen kohdalle. Tämä myös mahdollistaisi yksisuuntaisen kierron parkkialueelle joka voisi mahdollistaa lisäparkkipaikkojen rakentamisen.

VUOROVAIKUTUSMUISTIO



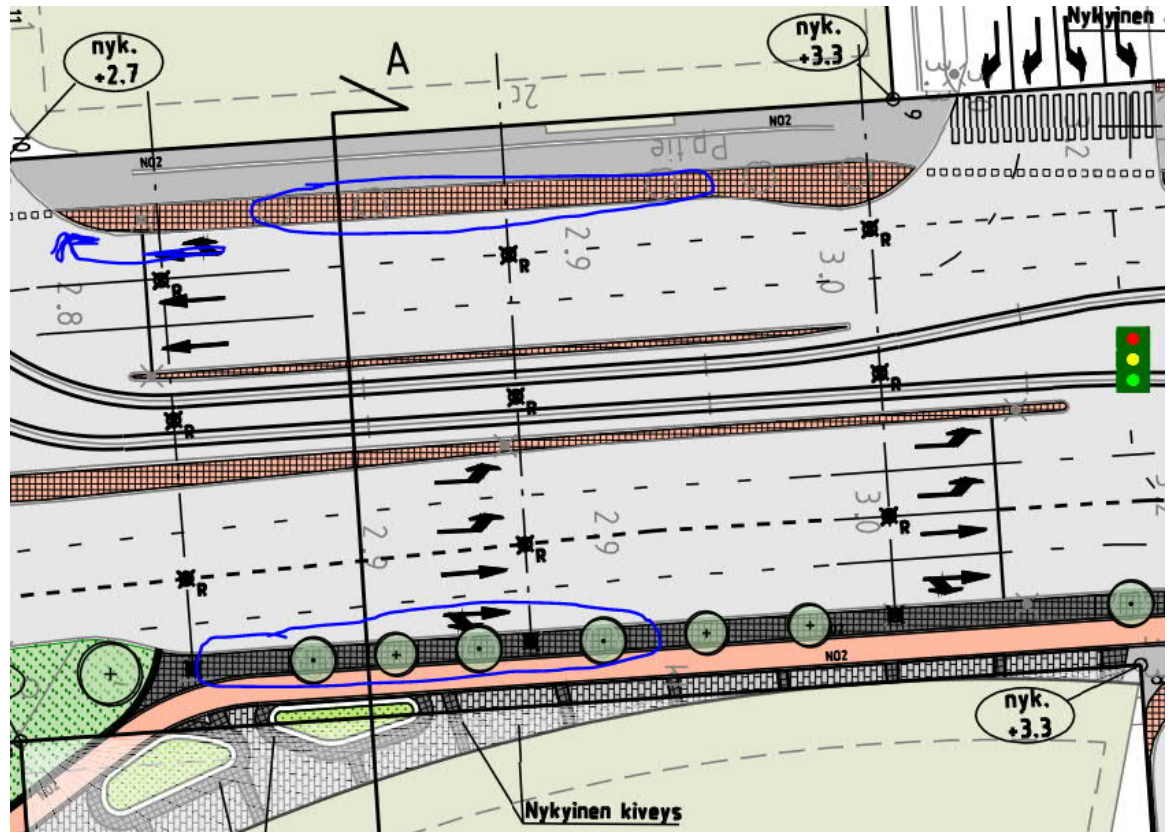
C-C välin pyörätie on aivan liian kapea kesän liikennemääriä varten ajatellen ja talvikunnossapito ei tule onnistumaan näin kapealla kaistalla siten että jalankulku ja pyöräily ei sekoittuisi.

Ajoratoja pitäisi kaventaa jotta pyöräilylle ja jalankululle tulisi edes hieman lisää tilaa. Pyörätiestä tulisi luopua ja sen sijaan tien itäpuolelle C-C kohdalle tulisi tehdä yhdistetty pyörä ja jalankulun väylä yhdessä tasossa. Lisäksi Lapinlahdentien yhteyteen pitäisi saada suojatie, nyt yhteys Lapinlahdentielle nykyisten suojateitten kautta on turhan pitkä.



Molemminpuolin Mechelininkatua olisi hyvä saada lastauspaikat, muuten kuljetukset (DHL, Posti jne.) tapahtuu pyörätieltä. Pysäköinninvalvonnalla ja poliisiilla ei ole halua/mahdollisuutta kytkeä ongelmaa.

Myös kääntyminen Mechelinkadulta Itämerenkadulle tulisi tapahtua dedikoidulta kääntymiskaistalta, suoraan ja Jätkäsaareen kääntyvät kannattaisi ohjata kahdelta suoraan menevältä kaistalta. Nykyisin rekoilla on joskus vaikeuksia päästä Jätkäsaareen kääntyvälle kaistalle koska henkilöautot kiihdyttävät kuolleesta kulmasta rekkujen sivulle. Tämä poistaisi myös paineen Itämerenkadulle kääntyviltä, jää enemmän aikaa tarkistaa ja väistää pyörätietä pitkin tulevia pyöriä ja jalankulkijoita suoja tiellä.



Vastaus:

Uusi sisääajo pysäköintialueelle parantaisi näkemä-alueita moottoriajoneuvoliikenteen, jalankulun ja pyöräliikenteen kesken. Uuden sisäänajon kohdalle jalankululle ja pyöräliikenteelle tulisi kuitenkin uusi liikennevalo-ohjattu risteysalue, joka heikentäisi hieman kulkumuotojen liikkumista Mechelininkadulla. Näkemää häiritsevää tolpparivi on yläpuolisen Ruoholahdensillan perustuspilareita, joiden osalta ei voida tehdä muutoksia. Katusuunnitelmaan on suunniteltu uusi sisäänajo pysäköintialueelle Ruoholahdensillan eteläiselle puolelle, jolloin näkemät paranevat kääntyvien autoilijoiden ja pyöräilijöiden välillä. Ulosajo tapahtuu edelleen nykyisestä liittymästä.

C-C leikkauksen kohdalla ajoratoja ei voi kaventaa esitetystä. Katusuunnitelmaluonnokseen on kavennettu Mechelininkadun itäreunan ajoratoja nykyisestä niin paljon kuin mahdollista liikenneturvallisuus huomioiden. Marian kampusalueen säilyvien rakennusten kohdalla lisätilaa ajokaistoille ei ole mahdollista järjestää. Jalankulun ja pyöräilyn kepeän osuuden pituus on pyritty minimoimaan mm. poistamalla Lapinlahdentielle vasemmalle kääntyvä moottoriajoneuvoliikenteen ajokaista ja hyödyntämällä tila jalankulun ja pyöräilyn tilan

VUOROVAIKUTUSMUISTIO

leventämiseen. Pyöräliikenteen 1-suuntainen järjestely on kantakaupungin pyöräliikenteen tavoiteverkon mukainen ratkaisu. Poikkileikkauksen kapeimmassa kohdassa jalankulku ja pyöräliikenne kulkevat samassa tasossa, mutta noppakivellä eroteltuna, joka mahdollistaa myös talvikunnossapidon.

Lapinlahdentien jatkoksi Mechelininkadun yli tutkittiin mahdollisuus tehdä suojatie. Uusi suojatie palvelisi ensisijaisesti Mechelininkadulta eteläisestä Helsingistä saapuvia Lapinlahdentielle suuntaavia jalankulkijoita. Jalankulun kohteita Lapinlahdessa ovat puistot sekä hautausmaat. Kohteesta on noin 90 metrin matka lähimmälle suojatielle pohjoisessa (Mechelininkadun sekä Pohjoisen Rautatiekadun risteys) ja 400 metrin matka lähimmälle suojatielle etelässä (Itämerenkadun sekä Mechelininkadun risteys). Uusien jalankulkijoiden kadunylitysjärjestelyiden suunnitteluperiaatteiden mukaisesti suojatie on perusteltua toteuttaa, jos kadun yli on arvioitu kulkevan yli 20 jalankulkijaa huipputuntina. Suojatieyhteystä tutkittiin kaksi eri vaihtoehtoa; suojatieyhteys keskisaarekkeella sekä suojatie ilman keskisaarekettä. Keskisaarekkeellisen suojatien sovittaminen Mechelininkadun keskelle aiheuttaisi raitioliikenteen kiskoja siirtämisen noin 80 metrin matkalta. Raitiokiskoja siirto aiheuttaisi turvattomien liikennejärjestelyiden muodostumisen Mechelininkadulla, sillä kiskoja ei saada sovitettua yhden ajokaistan leveydelle. Keskisaarekkeettoman suojatien toteuttaminen vähentäisi Mechelininkadun pääsuunnan vihreän valon aikaa risteyksessä noin 20 % etelästä ja pohjoisesta saavuttaessa. Suojatie heikentäisi raitioliikenteen ja moottoriajoneuvoliikenteen sujuvuutta Mechelininkadulla. Voimakkaimmin suojatien vaikutus näkyi Mechelininkadun osuudella Pohjoisen Rautatiekadun risteyksestä pohjoiseen, jossa jonojen keskimääräiset pituudet kasvoivat iltahuipputunnin aikana 15–80 % nykyisestä. Jonojen pituuksiin ja prosentuaalisiin muutoksiin nykytilanteeseen verrattuna vaikutti keskeisesti Pohjoisen Rautatiekadun liikennemäärä, josta tämän tarkastelun yhteydessä ei ollut tarkkaa tietoa.

Kiinteistöjen puolelta ei ole tullut tarvetta lastauspaikkojen sijoittamisesta esitetyille paikoille Mechelininkadulle. Lastauspaikkojen tarvetta ja paikkaa tarkastellaan kuitenkin tarkemmin liikenteen ohjaussuunnitelmasa.

Mechelininkatua suoraan ajava moottoriajoneuvoliikenne ei aiheuta vaaratilanteita Itämerenkatua ylittävän jalankulun ja pyöräilyn liikenteelle. Merkittävien liikennemäärien vuoksi Mechelininkadulla tarvitaan kolme suoraan menevää ajokaistaa moottoriajoneuvoliikenteen sujuvuuden varmistamiseksi. Mechelininkatu on katuluokitukseltaan pääkatu ja Länsisatamaan kulkevan liikenteen pääreitti.

Projektinjohtaja

Katariina Verkamo

Tiedoksi

Palautteen antajat, kartta.hel.fi