

Kaupunkiympäristön toimiala
Maankäyttö- ja kaupunkirakenne
Liikenne- ja katusuunnittelu
Suunnitteluyksikkö

4.4.2020

Aleksis Kiven kadun ja Fleminginkadun katusuunnitelmien hyväksyminen

Katusuunnitelmista tehtyjen muistutusten käsittely

Katusuunnitelmien nähtävillä olo

Aleksis Kiven kadun ja Fleminginkadun katusuunnitelmat ovat olleet nähtävillä maankäyttö- ja rakennusasetuksen 43 §:n mukaisesti 12.–25.2.2020 välisen ajan. Suunnitelmien nähtävillä oloista on ilmoitettu kirjallisesti suunnittelualueen kiinteistöjen omistajille.

Suunnitelmista on tehty kolme muistutusta, jotka on käsitelty seuraavassa.

1. Muistutus 1

Aleksis Kiven kadun ja Teollisuuskadun risteys on ongelmallinen pyöräliikenteen kannalta, sillä siinä on pyöräiltävä vähän matkaa taaksepäin päästäkseen Aleksis Kiven kadulta Teollisuuskadun pohjoispuolen pyörätielle. Teollisuuskadulle pitäisi lisätä ylityskohta Vääksyntien risteuksen itäpuolelle.

Toinen vaihtoehto on pyöräillä Teollisuuskadun suuntaan jo Harjukadun risteyksessä, mutta tämän reitin löytäminen intuitiivisesti maastossa on vaikeaa.

Paras ja selkein ratkaisu olisi siirtää koko risteys kohtisuoraan Vääksyntien risteuksen kanssa, jolloin risteyksestä tulisi selkeä ja ymmärrettävä.

Vastaus muistutukseen

Kyseinen risteys on rakennettu vuonna 2018 kaupunkiympäristölautakunnassa 6.3.2018 hyväksytyjen katusuunnitelmien mukaisesti. Vääksyntien itäpuoleisesta ylityskohdasta luovuttiin kaupunkisuunnittelulautakunnassa 12.5.2015 hyväksytyn liikennesuunnitelman 6576-3 mukaisesti. Tällä ratkaisulla saatiin pidennettyä kyseisessä liikennevalo-ohjatussa risteyksessä idästä länteen suuntaavan liikenteen vihreää valovaihetta. Tällä minimoidaan Junatien/Teollisuuskadun jonoutuminen, jotta jonot eivät ulottuisi Kalasataman tunneliin asti. Liittymäjärjestelyt haluttiin toteuttaa myös siten, että liittymään ei tule valo-ohjausta runkobussilinjalle 500, joka kääntyy Aleksis Kiven kadulta Teollisuuskadulle. Näin se palvelee bussiliikennettä paremmin.

Länneistä päin tulevan pyöräliikenteen ohjaamiseen Teollisuuskadun varteen Harjukadun kohdalta pyritään kiinnittämään huomiota liikenteenohjaussuunnitelmassa.

Pyörätiejärjestelyihin Teollisuuskadun risteyksessä pyritään saamaan parannusta Teollisuuskadun akseli-nimisen kaavarunkotyön yhteydessä, jossa kokonaisuutta katsotaan laajemmin.

2. Muistutus 2

Muistutuksessa esitetään, että pyöräkaistasta pysäköityjen autojen vasemmalla puolella luovuttaisiin.

Kaupunkiympäristön toimiala
Maankäyttö- ja kaupunkirakenne
Liikenne- ja katusuunnittelu
Suunnitteluyksikkö

4.4.2020

Pyöräliikenne tulisi toteuttaa kolmitasoratkaisuna tai vähintään 1,75 m leveinä pyöräkaistoina. Liikenteellisen ratkaisun tulee pysyä samana koko kadun pituudelta yhtenäisyyden ja selkeyden vuoksi.

Onko autoliikenteen yhteys Aleksis Kiven kadun pohjoispuoleiselle Fleminginkadulle välttämätön? Jos Fleminginkadun katkaisisi autoliikenteeltä tai jalkakäytävän tekisi ylijatkettuna, ei valo-ohjauksessa tarvitsisi ottaa huomioon pohjoista tulosuuntaa. Lisäksi jos risteuksen toteuttaisi T-risteyksenä voisi risteuksen valo-ohjauksessa riittää pelkät jokerivalot, sillä Aleksis Kiven kadulla varsin vähän liikennettä.

Fleminginkadun pohjoisen tulosuunnan pyörätaskussa katkoviivoitettu osuus on liian lyhyt ja sulkuviiva jatkuu liian lähelle pyörätelineitä, jolloin pyöräilijän ajolinjoista tulee turhan tiukkoja. Pyörätunnukset on risteysalueilla merkitty liian keskelle. Merkintöjen pitäisi olla lähempänä risteysalueen alkua suunnitteluohjeiden mukaan.

Teollisuuskadun ja Vääksyntien risteykseen pitäisi saada ylityspaikka risteuksen itäpuolelle. Jos tämä ei ole tehtävissä, pitäisi yhteyttä helpottaa siten, että Dallapénpuiston poikki rakennettaisiin uusi yksisuuntainen pyörätie Aleksis Kiven kadun pyörävälille.

Tiemerkintöjen avulla pitäisi lännestä saapuvaa pyöräliikennettä opastaa Teollisuuskadun suuntaan suunnitelmassa esitetyn ajoyhteyden kautta.

Tulisi harkita onko pyöräkaistat tarpeen välillä Teollisuuskatu – Hämeentie, sillä autoliikennettä ei ole paljoa. Sekaliikennerratkaisu pitäisi olla toimiva. Kun pyöräliikenne on ajokaistoilla, on sillä rauhoittava vaikutus autoliikenteen ajonopeuksiin.

Vastaus muistutukseen

Nyt suunnitellussa ratkaisussa pyöräkaistan ja auton välissä on ovenavaustila. Aleksis Kiven kadulla kyseessä on lähinnä asukaspysäköintiä, jolloin pysäköintipaikkojen käyttö ei ole niin vilkaista kuin vaikka ostoskadulla. Lautasaarentien ja Helsinginkadun pyöräkaistoilla on sama ratkaisu ja näillä kaduilla ei ole onnettomuustilastoissa nähty nousua. Myöskään palautetta ei kaistoista ole juuri tullut, ja pyörämäärät ovat nousseet laskennoissa. Pyöräkaista pysäköityjen autojen oikealla puolella on uusi ratkaisu Helsingissä, mutta sitä tullaan hyvin todennäköisesti käyttämään tulevaisuudessa.

Pyöräliikenteen kolmitasoratkaisu tai 1,75m leveät pyöräkaistat eivät ole mahdollisia välillä Sturenkatu – Fleminginkatu, kun huomioidaan puiden tuomat reunaehdot. Puukujanteen rytmitys halutaan säilyttää samanlaisena koko suunnittelualueella ja siksi jalkakäytävän poistaminen kadun keskeltä ei ole mahdollista. Suunnittelun aikana puiden uusimisen tuomat mahdollisuudet käytiin läpi, mutta kokonaisuutta tarkastellessa päätettiin, ettei nuoria puita uusita tällä välillä. Puiden siirtäminen, siten että jalkakäytävä olisi poistettu puukujanteen keskeltä, olisi johtanut maanalaisen infran ja mahdollisesti myös raitiokiskojen uusimiseen nyt suunniteltua huomattavasti laajemmin. Nyt esitetty ratkaisu ei ole paras mahdollinen, mutta tämän ratkaisun valinta on tehty harkiten ja eri vaihtoehtoja punniten teknistaloudellisesti kuin puitakin kunnioittaen.

Fleminginkatu toimii paikallisena kokoojakatuna, jonka tehtävänä on yhdistää tonttikadut korkeamman luokan katuihin eli tässä tapauksessa välittää liikennettä etelään Aleksis Kiven kadulle ja pohjoisen suuntaan Teollisuuskadulle. Fleminginkadun pohjoispäässä ei tällä hetkellä ole joukkoliikennettä, mutta mahdollisuus laajentaa bussilinjastoa tälle reitille halutaan turvata. Ylijatkettu jalkakäytävä on valo-ohjatuissa liittymissä mahdollinen ratkaisu, jos sivukadun liikennemäärä on hyvin vähäinen. Fleminginkadun pohjoispäässä on liian suuri

Kaupunkiympäristön toimiala
Maankäyttö- ja kaupunkirakenne
Liikenne- ja katusuunnittelu
Suunnitteluyksikkö

4.4.2020

liikennemäärä tällaiselle ratkaisulle. Liittymä sisältää pitkiä, kaksi samansuuntaista kaistaa ylittäviä, suojateita. Valo-ohjaus on tämän takia välttämätön ratkaisu suojateiden ja Aleksis Kiven kadun oppilaiden koulureitin turvallisuuden varmistamiseksi. Helsingin uusi kadunylitysohje ei käytännössä tarjoa muita ratkaisuja Aleksis Kiven kadun ylitykselle. Suojatien lyhentäminen keskisaarekkeilla ei tilanpuutteen takia ole mahdollista. Korotettuja suojateita ei voida soveltaa raitiotiekiskojen takia. Kokonaan valo-ohjaamaton T-liittymä pelkillä jokerivaloilla ei tästä syystä ole turvallinen ratkaisu.

Ajoratamerkinnot toteutetaan erillisen liikenteenohjaussuunnitelman mukaan. Asiaan kiinnitetään huomioita sitä laadittaessa.

Asiaa on käsitelty muistutus 1:n vastauksessa. Lisäksi pyörätien toteuttaminen Dallapénpuiston poikki ei ole helposti tehtävissä bussipysäkin, puistokumpareen raudoituksien ja puiston maisemallisten tavoitteiden vuoksi.

Asiaan on vastattu muistutus 1:n yhteydessä.

Kyseessä on 6 prosentin mäkiosuus, jolloin pyöräilijän kannalta voi olla miellyttävämpää, että risteykseen voi ajaa rauhassa omaa kaistaa. Liikennelaskennoissa tässä on 2700 ajon. /vrk sekä huomioiden yhtenevä liikenteellinen ratkaisu erottelu on perusteltu.

3. Muistutus 3

Muistutuksessa esitetään, että lastauspaikkoja tarvitaan Aleksis Kiven kadun pohjoisreunaan välillä Sturenkatu-Fleminginkatu.

Sturenkadun ja Aleksis Kiven kadun risteykseen ehdotetaan riittävää odotustilaa pyöräliikenteelle siten, että pyöräliikenteen pysäytysviiva olisi useamman metrin autoliikenteen pysäytysviivaa edempänä. Tällöin edistettäisiin oikealle kääntyvän autoilijan ja suoraan jatkavan pyöräilijän turvallisuutta. Lisäksi jotkut voisivat pyöräillä käännöksen vasempaan kuin siinä olisi pyörätasku ns. lyhyenä käännöksenä.

Aleksis Kiven katu tulee muuttaa koko pituudeltaan samanaikaisesti yksisuuntaiseksi.

Vastaus muistutukseen

Aleksis Kiven kadun liikennesuunnittelussa on katsottu, että Sturenkadun ja Fleminginkadun välillä ei ole tarvetta järjestää lastauspaikkoja kadun pohjoisreunassa. Korttelivälin huolto tapahtuu Fleminginkadun huoltopihojen kautta.

Autoliikenteen pysäytysviiva toteutetaan 5 m ennen suojatietä ja pyöräliikenteen pysäytysviiva on juuri ennen suojatietä. Pyörätaskua ei voida tehdä ratikkakiskojen ja valovaiheiden takia. Sturenkadun risteyksessä on siis tehtävä pitkä käännös. Ajoratamerkinnot toteutetaan erillisen liikenteenohjaussuunnitelman perusteella.

Aleksis Kiven kadun muusta osasta on käynnissä suunnittelu, jossa pyörätiet yksisuuntaistetaan. Se on tarkoitus toteuttaa samoihin aikoihin.

4. Muutokset katusuunnitelmiin

Muistutukset eivät aiheuta muutoksia laadittuihin katusuunnitelmiin.



Muistio

4(4)

Kaupunkiympäristön toimiala
Maankäyttö- ja kaupunkirakenne
Liikenne- ja katusuunnittelu
Suunnitteluyksikkö

4.4.2020

Muistion vakuudeksi
Jari Hurskainen