



2

**Runeberginkadun liikennesuunnitelma välillä Tykistönkatu
Mannerheimintie (a-asia)**

HEL 2013-002546 T 08 00 04

hankenro 0923_7

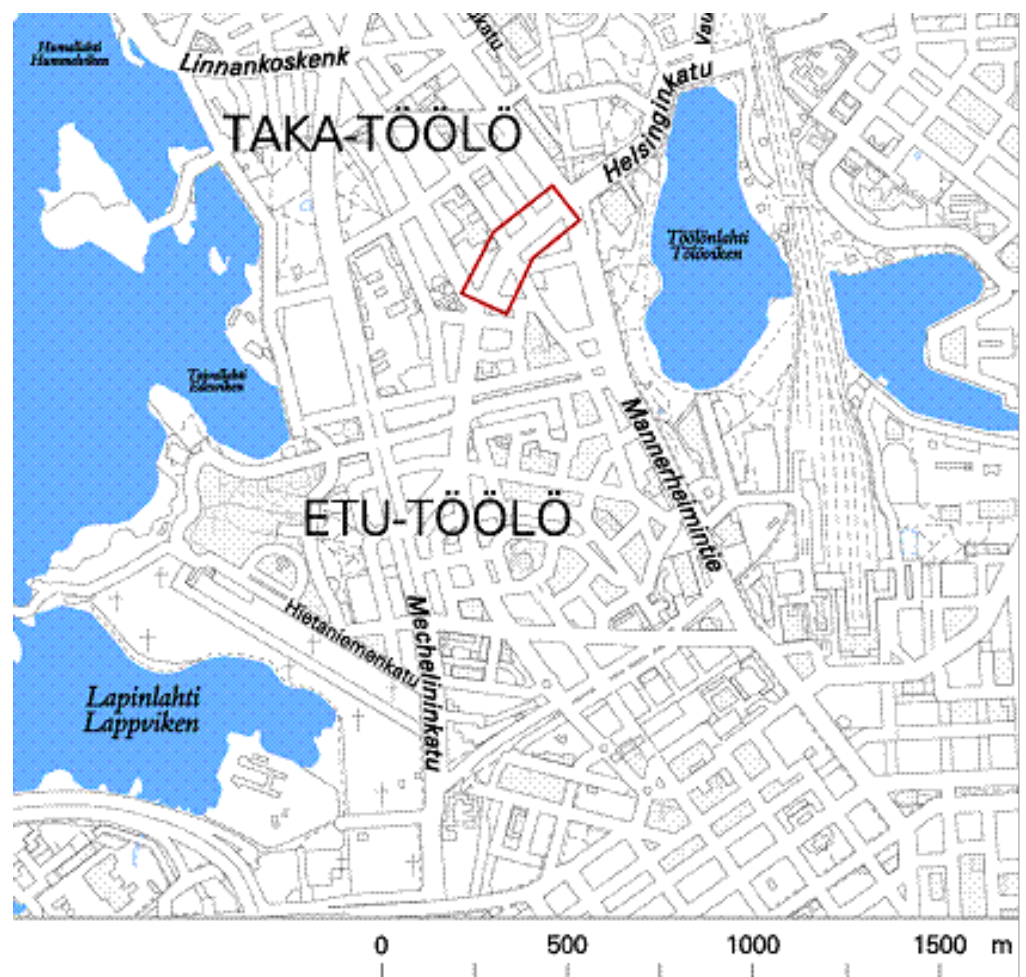
Päätösehdotus

Kaupunkisuunnittelulautakunta päättäneen hyväksyä Runeberginkadulle välillä Tykistönkatu Mannerheimintie liikennesuunnitelman, jonka kustannusennuste on 500 000 euroa.

Päätöksen jakelu:

- yleisten töiden lautakunta

Esittelijä





Tiivistelmä

Runeberginkadun liikennesuunnitelma mahdollistaa tasapuoliset ja korkeatasoiset yhteydet eri kulkumuodoille. Suunnitelma vastaa kaupungin asettamia tavoitteita jalankulun, pyöräilyn ja joukkoliikenteen käytön edistämiseksi.

Lähtökohdat

Runeberginkatu on alueellinen kokoojakatu, jota kulkee vuorokaudessa noin 12 300 autoa ja raitiovaunua.

Kantakaupungin pyöräliikenteen tavoiteverkossa (kaupunkisuunnittelulautakunta 22.5.2012) on esitetty pääreitti Runeberginkadulle. Toteuttamatta on tällä hetkellä osuus Mannerheimintieltä Arkadiankadulle. Nyt suunniteltu osuus koskee väliä Mannerheimintie - Töölöntori.

Suunnitelma

Jalankulku

Jalkakäytävät ja jalankulkualueet ovat laadukkaita koko suunnitteluosuudella. Jalankulku erotellaan ajoneuvoliikenteestä rakenteellisesti, minkä ansiosta myös esteettömyys paranee.

Pyöräliikenne

Pyöräliikenne on eroteltu moottoriajoneuvoliikenteestä Runeberginkadun vilkkauden vuoksi. Pyöräliikenteen järjestelyt ovat yksisuuntaisia, ja pyörätieosuudet toteutetaan kolmitasoratkaisuna, jossa pyöräily on eroteltu reunakivellä omalle tasolleen niin moottoriajoneuvoista kuin jalankulustakin. Pyörätiet ovat 2,5 m leveitä kunnossapitokaluston vaatimusten mukaan. Pyöräkaistojen leveys on 1,75 m. Bussipysäkkien kohdalla pyöräliikenne ohjataan bussin odotustilan läpi, koska bussiliikenne ei ole erityisen vilkasta tällä katuosuudella.

Joukkoliikenne

Runeberginkatua liikennöi raitiovaunu 8 omilla kaistoillaan. Raitiovaunujen kiskolinjaus ei muutu. Uuden suunnitelman myötä raitiovaunukaistat voidaan toteuttaa korotettuina, mikä ohjaa paremmin henkilöautot niille tarkoitetulle alueelle, vähentää siten raitioliikenteelle aiheutuvia häiriöitä ja parantaa raitioliikenteen luotettavuutta. Nykyisin kiskoaluetta ei ole korotettu. Raitiovaunukaistan leveys on vähintään 6,1m. Suunnitelmassa on myös mahdollistettu raitiovaunupysäkkien levennys Töölöntorin pysäkeillä. Raitiovaunukaistan korotus ja



pysäkkilevennykset esitetään suunnitelmakuvassa, mutta niitä ei ole sisällytetty kustannusennusteeseen.

Katuosuutta liikennöi tällä hetkellä yksi linjaliikenteen bussi. Töölöntorin päässä nykyinen pysäkki sijaitsee Runeberginkatu 57 edessä. Se siirretään Runeberginkatu 55 eteen, jolloin pysäkki sijaitsee heti risteyksen jälkeen suoralla katuosuudella. Pysäkki Runeberginkatu 60 edessä pysyy ennallaan.

Moottoriajoneuvoliikenne

Runeberginkatua kulkee vuorokaudessa noin 12 300 autoa ja raitiovaunua. Moottoriajoneuvoliikenteen kaistat ovat pääsääntöisesti 3,5 metriä ja kaksikaistaisena 6,25 metriä (3,25 m + 3,0 m) leveitä.

Merkittävin muutos autoliikenteen välityskyvyn kannalta on toisen kaistan poistuminen Runeberginkatu 46 edustalta Töölön torin suuntaan. Runeberginkatu 67 kohdalla toinen autoliikenteen ryhmityskaistoista Helsinginkadun suuntaan lyhennetään tilan puutteen vuoksi. Muutoin kaistajärjestelyt säilyvät nykyisellään.

Pysäköinti

Uudet pyörätiet/-kaistat aiheuttavat pysäköintipaikkojen uudelleen järjestämistä, minkä yhteydessä asukas- ja asiointipysäköintipaikkoja poistuu yhteensä 22 kpl nykytilanteeseen verrattuna. Pysäköintikapasiteettia alueella lisää kuitenkin Töölönkadulle kaavoitettu maanalainen noin 700-paikkainen pysäköintilaitos. Kivijalkakauppojen aukioloaikana asiointi- ja lastausliikenteeseen varataan osa Runeberginkadulle jäävistä paikoista.

Suunnitelman vaikutukset

Katuosuudella on lukuisia kivijalkakauppoja. Jalankulkijoita on kohtalaisesti kummallakin puolella katua. Pyöräliikenne erotellaan jalankulusta rakenteellisesti, jotta voidaan jatkossa turvata jalankulkijoille rauhoitettu oma katutila. Laadukkaat pyöräliikenteen järjestelyt parantavat sekä jalankulun että pyöräilyn turvallisuutta, saavutettavuutta ja houkuttelevuutta.

Rakenteellisesti jalankulusta erotellut pyörätiejärjestelyt ovat talvihoidon edellyttämän minimimitoituksen mukaisia. Mitoitus mahdollistaa pyöräteiden ja -kaistojen talvihoidon nykyisillä urakointijärjestelyillä. Pyöräkaistat ja jalankulusta rakenteellisesti erotellut pyörätiet eivät kuitenkaan ole ihanteellisia nykyisten talvihoitojärjestelyjen kannalta. Korkealaatuisen ja kustannustehokkaan talvihoidon varmistamiseksi kantakaupungin tavoiteverkon mukaisia pyöräliikennejärjestelyjä ollaan suunnittelemassa yhdenmukaisiksi



reittikokonaisuuksiksi, jotka ovat vaiheittain sisällytettävissä reittikohtaisen urakoinnin piiriin. Reittikohtaiseen urakointiin siirtyminen tuo merkittävän laadullisen parannuksen pyöräily-yhteyksien talvikunnossapitoon.

Runeberginkatu on alueellinen kokoojakatu ja autoliikenteen sujuvuus siellä on tärkeää. Toisen ajoneuvoliikenteen kaistan poistaminen Runeberginkatu 46 edustalta vaikuttaa autoliikenteen sujuvuuteen. Suunnan välityskyky pienenee ruuhka-aikoina noin 30 % (200 ajon/h). Kaistan poistamisen jälkeen nykyinen ajoittainen ruuhkautuminen lisääntyy sekä aamu- että iltaruuhkassa. Haittaa voidaan vähentää lyhentämällä valo-ohjauksessa Topeliuksenkadun vihreää vaihetta tai lieventämällä Topeliuksenkadun joukkoliikenne-etuuksia. Toisaalta toinen vastaanottava kaista Runeberginkadulla Töölön torin eteläpuolella koillisesta tultaessa on bussikaista, jolle valtaosa oikeanpuoleista ryhmityskaistaa käyttäneistä autoista on jatkanut. Voidaankin arvioida, että kaistajärjestelyillä on myös positiivinen vaikutus bussikaistan toimivuuteen Töölön torin eteläpuolella. Suunnitteleamalla pyörätie autokaistan tilaan jalka-käytävän leveys voidaan säilyttää laadukkaana ja pyörätie voidaan suunnitella jatkuvana risteykseen asti. Lisäksi on mahdollista leventää kapeaa raitiovaunupysäkin odotustilaa. Kokonaisuutena järjestelyllä saavutettavat liikennejärjestelmätason edut ovat haittoja suuremmat.

Myös Runeberginkatu 55 edessä olevaa raitiovaunupysäkkiä on mahdollista leventää. Bussipysäkin kohdalla kaistan leveys on 5,65 m, mikä mahdollistaa bussin rauhallisen ohittamisen bussin ollessa pysäkillä.

Runeberginkatu 67 kohdalla autoliikenteen oikeanpuoleinen kaista on suunniteltu vastaamaan tulosuunnan ruuhka-ajan keskimääräistä vihreän pituutta. Kaistan lyhentäminen pienentää hiukan välityskykyä iltaruuhkassa ja lisää hiukan jonon pituutta.

Nykyiset pysäköintipaikat ovat sekä asukas- että asiointipysäköintikäytössä. Kivijalkakauppojen aukioloaikana kadun varresta varataan tila myös asiointi- ja lastausliikenteelle. Lähistölle on kaavoitettu maanalainen pysäköintilaitos (asemakaava nro 12032, Kaupunginvaltuusto 29.2.2012, ns. Töölönkadun pysäköintilaitos), joka toteutuessaan luo Töölöön lisää pysäköintikapasiteettia.

Raitiolinja 8 kehittämisohjelmaa (kaupunkisuunnittelulautakunta 9.6.2011) mukaillen raitiovaunujen kiskolinjaukset toteutetaan mahdollisimman jouhevina. Kehittämis-ohjelmassa suositeltua koroketta Ruusulankadun risteykseen ei mahdu. Suunnitelmassa esitetyllä kiskoalueen korottamisella on koroketta vastaava vaikutus liikenneturvallisuuteen ja raitioliikenteen sujuvuuteen.



Osuuden nykyiset katupuut ja näkymät ovat olleet suunnitelman lähtökohtia ja ne on pyritty säilyttämään kaupunkikuvallisesti tärkeinä. Tilanpuutteen vuoksi Runeberginkatu 69 edustalta jouduttaneen kuitenkin poistamaan neljä puuta.

Tutkitut vaihtoehdot ja vuorovaikutus

Runeberginkatu 69 kohdalla tutkittiin myös seuraavia vaihtoehtoja tavoitteena mm. kaikkien nykyisten katupuiden säilyttäminen:

- Oikean puoleisen autoliikenteen ajokaistan poistaminen, jolloin kaikki puut voitaisiin säilyttää. Tätä ei pidetty mahdollisena ajoneuvoliikenteen kapasiteetin vähenemisen ja siitä aiheutuvien ruuhkien takia.
- Toisen autoliikenteen kaistan osoittaminen vain oikealle kääntyvälle autoliikenteelle ja sen yhdistäminen pyöräliikenteen kanssa, jolloin kaikki puut voitaisiin säilyttää. Pyöräilyn ja autoliikenteen sijoittaminen samaan tilaan olisi tässä liikenneturvallisuuden näkökulmasta mahdollista, sillä oikealle kääntyvää autoliikennettä on hyvin vähän. Vaikutukset autoliikenteen sujuvuuteen olisivat kuitenkin käytännössä lähes samat kuin kaistan poistamisella, jolloin autoliikenteen välityskyky heikkenisi liiaksi.
- Pyöräilyn osoittaminen autoliikenteen kanssa yhteiselle kaistalle ennen risteystä. Ratkaisu on erityisesti liikenneturvallisuuden näkökulmasta hyvin ongelmallinen. Suoraan kulkevan auto- ja pyöräliikenteen yhdistämistä risteysalueella ei näin vilkkaassa ympäristössä voida pitää turvallisena ratkaisuna.
- Uusien puiden istuttaminen lähemmäksi rakennusta. Tutkittiin mahdollisuutta toteuttaa kaksi autoliikenteen kaistaa ja pyöräkaista minimimitoituksella ajoradalle. Tila ei kuitenkaan tällöinkään riitä, vaan puut tulisivat liian lähelle rakennusta.

Runeberginkatu 46 kohdalla tutkittiin myös seuraavaa vaihtoehtoa:

- Säilytetään kaksi autokaistaa Runeberginkadulla etelään ja suunnitellaan pyöräkaista ottaen tila nykyisestä jalkakäytävästä. Eritoten jalankulkuympäristön heikentämistä on pyritty välttämään ja siten tätä ratkaisua ei nähty parhaana kokonaisuuden kannalta. Jalkakäytävä olisi erittäin kapea, kun huomioidaan liikennemerkkien ja -valotolppien sijoittaminen jalkakäytävän reunaan. Myöskään nykyistä kapeaa raitiovaunupysäkkiä ei voitaisi leventää. Pyöräkaista pyörätien sijaan on pieni laadun heikennys, mutta lyhyellä matkalla se ei



ole ongelmallista.

- Suunnitelmaa on valmisteltu yhdessä kaupunkisuunnitteluviraston, HKL:n ja rakennusviraston asiantuntijoiden kanssa. Periaatetasolla suunnitelma on ollut esillä myös yleisessä keskustelussa. Perusteellinen vuorovaikutus asukkaiden ja muiden osallisten kanssa toteutetaan katusuunnitelman yhteydessä.

Kustannukset

Liikennesuunnitelman kustannusennuste on noin 500 000 euroa. Kustannusennuste ei pidä sisällään mahdollisia suunnitelmassa esitettyjä raitiovaunukaistojen korotuksia tai pysäkkien levennyksiä, jotka toteutetaan HKL:n investointeina.

Rakennusvirasto on kiirehtinyt päätöstä liikennesuunnitelmasta voidakseen käynnistää katusuunnittelun ja varautua rakennustyön aloittamiseen mahdollisimman pian. Katuinvestointiohjelmassa rakentamista on kaavailtu jo vuodelle 2013.

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

Piirustus 6106-44