

A wide-angle photograph of a busy city street. In the foreground, a yellow tram with a red stripe is stopped at a station. The tram's destination sign reads "St-Louis Green". A large number of pedestrians are walking across the street, some carrying shopping bags. The street is paved with dark grey tiles and has tram tracks embedded in it. In the background, there are modern buildings, trees, and a tram stop shelter with a sign that says "E" and "10 Wellington - Rautatiekatu" and "11 St. Louis Green".

Kävelykeskusta vai keskustatunneli?

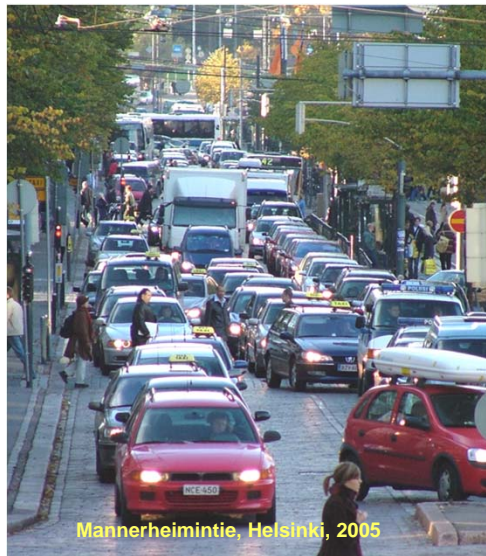
Antero Alku, Alkutieto Oy
16.5.2019

Esittely

- Itsenäinen konsultti, Alkutieto Oy
 - Raide-Jokeri, Laajasalon raitiotievarikko, Ruskeasuon raitiotievarikko 2018–
 - Tampereen raitiotien ja kaluston hankinta ja toteutus 2014–2017
 - Tampereen ja Turun raitioteiden suunnittelu, tilaajan asiantuntijakonsultti 2012–2014
 - HKL:n raitiovaunuhankinta 2009–2013, 2018–
- Alustava yleissuunnitelma Pulkovon lentokentän pikaraitiotiestä, Pietarin kaupunki 2010
- Varsinais-Suomen paikallisjunaselvitykset 2003–2007

Katuliikenteen luonne

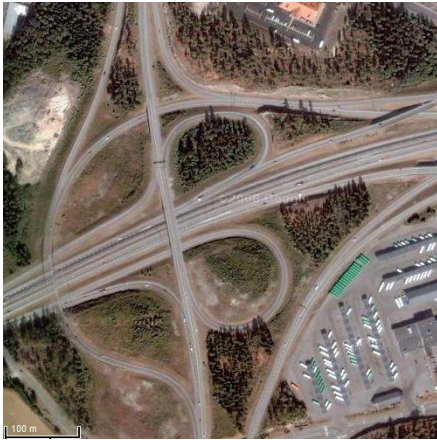
- Nykyaikaisessa kaupungissa katuverkon autoilun kapasiteetti on täydessä käytössä
- Kiinteistöjen henkilöliikenteen tarvetta ei kateta katuverkon autoilulla
 - Helsingin rakennustehokkuudella noin 30 % henkilöliikenteestä voidaan hoitaa autoilla
- Mikään ratkaisu ei voi tuoda katutilaa autoilulle tarpeeksi
 - Ei ole mahdollista tehdä 4-kerroksista katuverkkoa



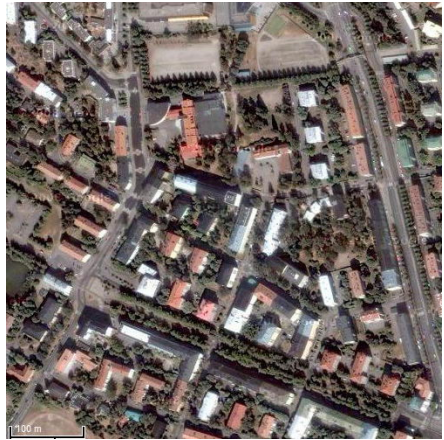
Mannerheimintie, Helsinki, 2005

Autoilun tilantarve käytännössä

Samankokoiset alueet...



...toisella monipuolisempi käyttö



Autoilun tilantarve käytännössä

Samankokoiset alueet...



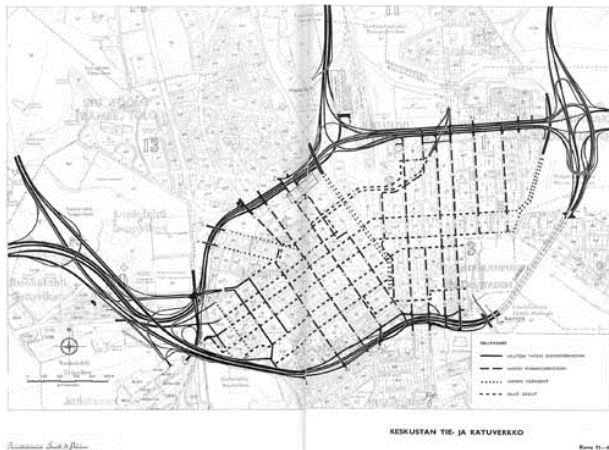
...toisella monipuolisempi käyttö



Molemmilla suunnilleen
Yhtä suuri kapasiteetti,
mutta eri nopeus.

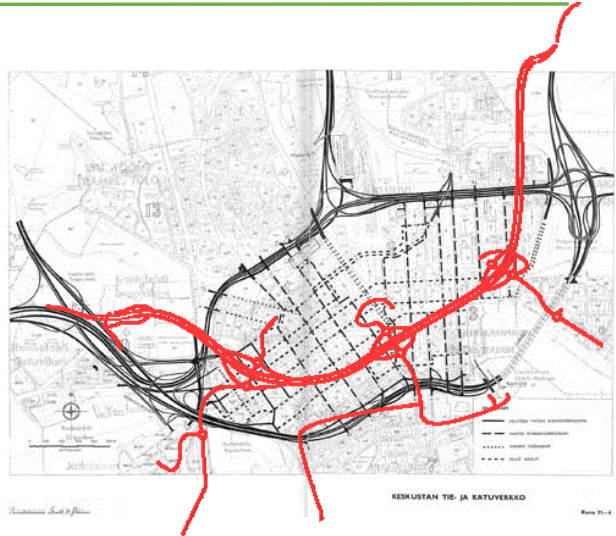
Keskustatunnelin tausta

- Autoliikennesuunnittelijoiden toteutumaton 1960-luvun unelma
 - Smith-Polvisen liikennesuunnitelma Helsinkiin
- Maanteiden muuttaminen kaduiksi loppui Helsingissä 1960-luvulla
 - Koska suunniteltiin katujen muuttamista moottoriteiksi



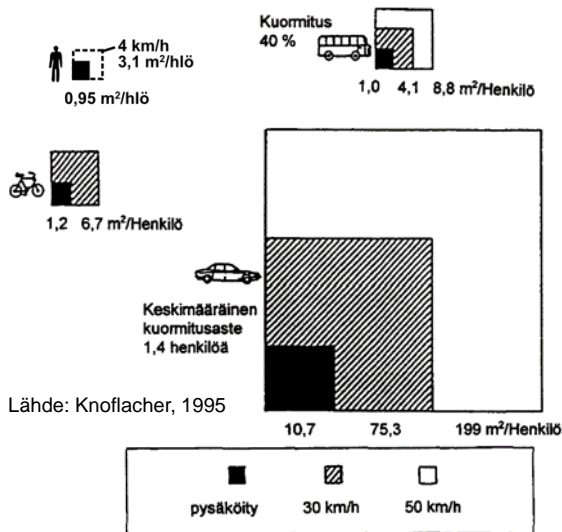
Keskustatunnelin tausta

- Uusi keskustatunneli ("kokoojakatu") ja Smith-Polvinen
- Keskustan eteläinen kehäväylä, mutta nyt kokonaan tunnelissa
- 2+2 kaistaa = noin 4000 hlö/h
 - Metro (90 m) = n. 12.000 hlö/h



Autoliikenteen määrä

- Kokemus on osoittanut, että kaupungeissa autoilun määrä on riippuvainen käytettävissä olevasta katutilasta
- Seuraus: autoilua ei voi vähentää lisäämällä katutilaa
- Kävelykeskustaa ei tehdä tekemällä lisää tilaa autoille



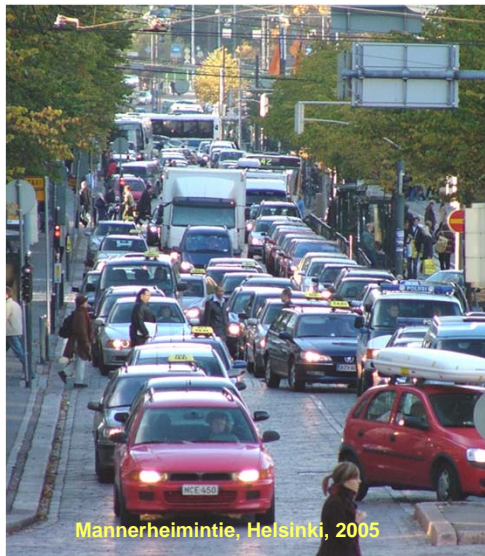
Kävelykeskusta ja liikennemäärä

- Kävelykeskusta ei rajoita keskustaan tulevan henkilöliikenteen määrää
- Joukkoliikenteen kapasiteetti riittää koko nykyiselle henkilöliikenteen määrälle (noin 100.000 hlö.)
 - Kasvu on joka tapauksessa hoidettava joukkoliikenteellä



Automaattiset autot...

- Mikä kuvassa muuttuisi, jos autot ovat automaattisia tai sähköllä kulkevia?
- Kävelyn, autoilun ja joukkoliikenteen roolit ovat kysymys kaupungin tilasta, ei kuljettajasta tai käyttövoimasta.
- Tekniikka ei ratkaise eikä muuta kaupungin tilaa.



Kaupunkitila elintilana

- Mihin käyttöön katutila annetaan?
- Kaikissa kuvissa suurempi henkilöliikenteen kapasiteetti kuin keskustatunnelissa



Karlsruhe 2005



Düsseldorf 2005



Freiburg 2004

Kiitos!