

Tutkitut vaihtoehdot

Tavanomainen vaihtoehto

- Puita sinne minne mahtuu
- Vähemmän viherratkaisuja
- Yksisuuntaiset pyörätiet
- Pysäköinti ajoradan reunassa
- Risteyksissä vähemmän tilaa jalankululle ja pyöräilylle
- Enemmän tilaa pysäköinnille

Kunnianhimoinen vaihtoehto

- Putkia siirretään puiden tieltä
- Reilusti viherratkaisuja
- Tasoerotellut pyörätiet (3-taso)
- Pysäköinti erillisissä taskuissa
- Risteyksissä enemmän tilaa jalankululle ja pyöräilylle
- Enemmän tilaa oleskelulle



Yleissuunnitelman tavoitteiden toteutuminen vaihtoehtoilla

TAVOITETEEMA	TAVOITTEEN TOTEUTUMISEN ARVIOINTIMITTARI	NYKYTILANTEEN ARVIOINTI		TAVANOMAINEN VAIHTOEHTO		KUNNIAHIMOINEN VAIHTOEHTO	
KATUTILAN ILMEEN UUDISTAMINEN	Katuvihreän määrä	--	Suunnitteluosuudella on harvakseltaan lähinnä vanhoja palokujannepuita, joista suurimman osan elinkaari on päättymässä. Länsiosassa sadevesien tulvimisen kanssa haasteita. Vanhoja puita Itäisen Pitkädäun katualueella 12 kpl, joista yksi huonokuntoinen sovituu poistettavaksi Vanhoja puita Kupittaankentän pohjoisreunalla 9 kpl	+/-	Katupuita ja muuta katuvihreää saadaan lisättyä lähinnä kadun pohjoisreunalle jonkun verran siten, että lisääminen ei vaadi teknisten verkostojen siirtoja. Kriittisellä alueella mahdollisesti kaksi uutta hulevesien viivytysaluetta. Uusia katupuita ~60 kpl Vanhoja puita Itäisen Pitkädäun katualueella 11 kpl Vanhoja puita Kupittaankentän pohjoisreunalla 8 kpl	++	Katupuita ja muuta katuvihreää saadaan lisättyä kadun molemmin puolin lähes koko suunnittelualueen matkalta. Kriittisellä alueella kaksi uutta hulevesien viivytysaluetta. Uusia katupuita ~200 kpl Vanhoja puita Itäisen Pitkädäun katualueella 11 kpl Vanhoja puita Kupittaankentän pohjoisreunalla 8 kpl
	Kävely-ympäristön viihtyisyys ja kaupunkikuvan parantaminen	--	Jalankululle varattu tila on paikoin alimittainen. Katuvihreää ja erotuskaistoja autoliikenteeseen ei käytännössä ole, eikä myöskään leveitä oleskelun tai kaupallisen toiminnan mahdollistavia alueita. Katupoikkileikkaus vaihtelee merkittävästi ja siitä suurin osa on varattu ajoradoille ja autojen pysäköinnille. Jalkakäytävien betonilaatoitus on paikoin huonossa kunnossa.	+	Jalankululle varattu tila on yhtenäinen molemmin puolin katua ja lähtökohtaisesti vähintään 2,5 m leveä koko suunnitteluosuudella, mikä mahdollistaa leveämmissä paikoissa paremmin myös oleskelutoiminnot. Sivukatuojen ylijatketut jalkakäytävät lisäävät kävelyn turvallisuutta ja kävelyn priorisointia. Kadun pohjoisreunalla on mahdollisuus lisätä katuvihreää ja myös puita ilman teknisten verkostojen merkittäviä siirtoja, mutta kokonaisuudessa uusien puiden ja katuvihreän määrä jää melko vähäiseksi.	++	Jalankululle varattu tila on yhtenäinen molemmin puolin katua ja lähtökohtaisesti vähintään 2,5 m leveä koko suunnitteluosuudella, mikä mahdollistaa leveämmissä paikoissa paremmin myös oleskelutoiminnot. Sivukatuojen ylijatketut jalkakäytävät lisäävät kävelyn turvallisuutta ja kävelyn priorisointia. Katutila on varustettu katuvihreällä ja puilla molemmin puolin katua koko suunnitteluosuudella, ja muutos nykytilaan nähden on merkittävä.





TAVOITETEEMA	TAVOITTEEN TOTEUTUMISEN ARVIOINTIMITTARI	NYKYTILANTEEN ARVIOINTI		TAVANOMAINEN VAIHTOEHTO		KUNNIAHIMOINEN VAIHTOEHTO	
LIIKKENNE- TURVALLISUUDEN PARANTAMINEN (myös merkittävä elinkaaren kustannusvaikutus)	Kävelyn turvalliset risteämiskäytävät	-	Itäisen Pitkätien yli merkittävä määrä saarekkeellisia suojateitä, joista osan kohdalla kaistaleveydet kuitenkin turhan suuret. Suurten ajonopeuksien takia saarekkeiden hyöty myös pienenee. Valo-ohjatuissa liittymissä saarekkeet osin puuttuvat tai ovat alimittaisia. Sivukatuojen ylitykset ovat saarekkeettomia ja pääosin ylileveitä.	++	Alempiluokkaisten katujen sivuhaarat toteutettu ylijatkettuina jalkakäytävänä. Saarekkeelliset suojatiet on säilytetty koulujen kohdalla joukkoliikenteen ja koulureittien kannalta tärkeissä ylityskohdissa. Saarekkeettomissa kohdissa on varattu jalankulkijoille odotustilat ajoradan ja pyörätien väliin molemmin puolin katua.	++	Alempiluokkaisten katujen sivuhaarat toteutettu ylijatkettuina jalkakäytävänä. Saarekkeelliset suojatiet on säilytetty koulujen kohdalla joukkoliikenteen ja koulureittien kannalta tärkeissä ylityskohdissa. Saarekkeettomissa kohdissa on varattu jalankulkijoille odotustilat ajoradan ja pyörätien väliin molemmin puolin katua.
	Pyöräliikenteen turvalliset risteämiskäytävät	--	Pyöräkaistat eivät ole turvallinen ratkaisu suurilla liikennemäärillä ja pysäköintipaikkamäärillä. Risteävien Kaskenkadun pyöräkaistojen odotustilat liikennevaloissa eivät sovellu pääkatukohteeseen. Järjestelyt pakottavat pyöräliikenteen toimimaan täysin autoliikenteen ehdoilla, ja autoliikenteen jäsentymätön katutila on liikenneturvallisuusriski pyöräliikenteelle.	+/-	Alempiluokkaisten katujen sivuhaarat toteutettu ylijatkettuina pyöräteinä. Ylityspaikkoja toteutettu kolmihaaraisiin liittymiin. Pää- ja kokoojakatuliittymiin suunniteltu liikenneturvallisuuden kannalta ongelmalliset yhdistetyt pyöräily- ja autojen kääntymiskaistat, jotta autot saavat kyseisen kääntymiskaistan. Lisäksi vasemmalle kääntymisen odotustilat sijaitsevat ajoradalla.	++	Alempiluokkaisten katujen sivuhaarat toteutettu ylijatkettuina pyöräteinä. Ylityspaikkoja toteutettu kolmihaaraisiin liittymiin. Isoissa liittymissä on toteutettu pääosin autoliikenteestä erotellut odotustilat sekä liittymien liikennevalo-ohjauksen turvallisen ohittamisen oikealle kääntymisissä.
	Autoliikenteen turvalliset kaista- ja liittymäratkaisut	--	Autoliikenteen kaistamäärät osin epäselviä ylileveiden kaistojen takia, mikä ei tue nopeusrajoituksen noudattamista. Uudenmaankadun ja Kaskenkadun liittymissä kääntymiskaistat parantavat autoliikenteen toimivuutta ja turvallisuutta. Myös kadunvarsipysäköinnin jäsentymättömyys antaa vaikutelman leveistä ajokaistoista. Pienten sivukatuojen liittymät ylileveitä. Vinopysäköinti on pääkadun liikennemäärillä liikenneturvallisuusriski.	++	Autoliikenteen kaistat on suunniteltu 1+1 – kaistaisen pääkadun mukaiseksi, ja entinen ylileveä kaistatila on suunniteltu muiden katutilan toimintojen käyttöön. Merkittävämmit autoliikenteen liittymät on suunniteltu normaaleina liikennevaloliittyminä ja vähäisemmän autoliikenteen sivukaadut ylijatkettuina jalkakäytävänä ja pyöräteinä, mikä palvelee myös pääsuunnan liikenteen turvallisuutta ja sujuvuutta.	++	Autoliikenteen kaistat on suunniteltu 1+1 – kaistaisen pääkadun mukaiseksi, ja entinen ylileveä kaistatila on suunniteltu muiden katutilan toimintojen käyttöön. Merkittävämmit autoliikenteen liittymät on suunniteltu normaaleina liikennevaloliittyminä ja vähäisemmän autoliikenteen sivukaadut ylijatkettuina jalkakäytävänä ja pyöräteinä, mikä palvelee myös pääsuunnan liikenteen turvallisuutta ja sujuvuutta.
PYÖRÄLIIKENTEEN JÄRJESTELYIDEN PARANTAMINEN	Autoliikenteestä ja jalankulusta erotellut pyöräliikenteen järjestelyt	-	Itäisen Pitkätien pyöräliikenteen järjestelyt toteutettu vain suunnitteluosuuksien itäpäässä pyöräkaistoina, mikä ei ole turvallisin ratkaisu pyöräliikenteelle. Länsipäässä lyhyt ja kapea pyöräteiosuus Stålarinkadulla. Muualla pyöräily ajokaistoilla eli autojen seassa.	+	Pyöräliikenne eroteltu jalankulku- ja autoliikenteestä. Pyöräliikenne ja jalankulku kokonaan samassa tasossa, mikä lisää mahdollisuutta väärinkulkemiseen. Isoissa liittymissä autoliikenne ja pyöräliikenne osittain samalla kaistalla.	++	Pyöräliikenne eroteltu jalankulku- ja autoliikenteestä. Pyöräliikenne ja jalankulku eri tasossa, missä mahdollista, mikä lisää molempien turvallisuutta.



TAVOITETEEMA	TAVOITTEEN TOTEUTUMISEN ARVIOINTIMITTARI	NYKYTILANTEEN ARVIOINTI		TAVANOMAINEN VAIHTOEHTO		KUNNIAHIMOINEN VAIHTOEHTO	
AUTOLIIKENTEEN SUJUVUUDEN VARMISTAMINEN SEKÄ PYSÄKÖINNIN JA HUOLLON JÄRJESTELYIDEN UUDISTAMINEN	Autoliikenteen sujuvuus	+/ -	Autoliikenne pääosin sujuvaa, mutta epäselvät kaistaratkaisut ja erityisesti vinopysäköinnistä peruuttavat ajoneuvot voivat aiheuttaa paikoin häiriöitä sujuvuuteen.	+	Moottoriajoneuvoliikenne sujuvaa selkeiden kaistaratkaisuiden ja jäsennellyn pysäköinnin ansiosta. Suurissa liittymissä osin erilliset oikealle kääntymiskaistat, joiden sujuvuutta heikentää yhteiskäyttö pyöräliikenteen kanssa.	+	Moottoriajoneuvoliikenne sujuvaa selkeiden kaistaratkaisuiden ja jäsennellyn pysäköinnin ansiosta. Suurissa liittymissä osin erillisten oikealle kääntymiskaistojen puute voi ruuhka-aikoina jonottaa liikennettä.
	Pysäköintipaikkojen määrä Itäisellä Pitkädellä	++	351 autopaikkaa	+/-	141 autopaikkaa	+/-	124 autopaikkaa
	Huoltoliikenteen järjestelyt	+/ -	Huoltoliikenteelle ei ole lainkaan varattuja paikkoja katualueella, joten on riski, että huoltoajoneuvot tukkivat jalkakäytävät kokonaan. Toisaalta ajoradalla mahtuu monin paikoin pysähtymään lastausta varten siten, että ohittaminen on mahdollista.	+	Huoltoliikenteelle on osoitettu virallisia lastauspaikkoja joko ajoradan reunaan tai leveille jalkakäytävälle. Lisäksi muita leveitä jalkakäytäväosuuksia, joissa huolto mahdollista. Suunnitelmassa oleva paikkamäärä 8 huollon lastauspaikkaa, joista 5 kpl pysäköinnin tasalla ja 3 kpl leveällä jalkakäytävällä.	+	Huoltoliikenteelle on osoitettu virallisia lastauspaikkoja joko ajoradan reunaan tai leveille jalkakäytävälle. Lisäksi muita leveitä jalkakäytäväosuuksia, joissa huolto mahdollista. Suunnitelmassa oleva paikkamäärä 8 huollon lastauspaikkaa, joista 5 kpl pysäköinnin tasalla ja 3 kpl leveällä jalkakäytävällä.
KUNNOSSAPIDON TOIMIVUUS (myös merkittävä elinkaaren kustannusvaikutus)	Kunnossapidon helppous	+/ -	Leveän ajoradan kunnossapito kohtuullisen helppoa, mutta vaihtelevat pysäköintiratkaisut ja suuri määrä pysäköintiä sekä varsinaisten lumitilojen puute voivat aiheuttaa ongelmia (tai pysäköintipaikkoja käytetään lumitiloina). Erityisesti kadunvarsipysäköinnin takana sijaitsevien kapeiden jalkakäytävien kunnossapito hankalaa.	++	Lumia mahdollista kasata erotuskaistoille. Pyörätiet jalkakäytävien tasossa, mikä helpottaa näiden alueiden kunnossapitoa. Yhtenäinen pysäköinti ajoradan tasossa.	+	Lumia mahdollista kasata erotuskaistoille. Pyörätiet osin eritasossa jalkakäytävien kanssa, mikä monimutkaistaa näiden alueiden kunnossapitoa. Yhtenäinen pysäköinti madalletun reunakiven takana.
RAKENTAMISEN AIKAISTEN VAIKUTUSTEN MINIMOINTI	Poikkeusjärjestelyt kulkutavoittain ja niiden kesto	++	Ei suunniteltuja rakentamistoimia.	-	Suunnitteluosuudella uudistetaan pintarakenteet ja hulevesikaivot sekä osa kaapeliverkosta.	--	Suunnitteluosuudella uudistetaan pintarakenteet ja laaja osa teknistä verkostoa siirretään uuteen sijaintiin, mikä aiheuttaa laajoja syviä kaivantoja. Tämä pidentää työaikaisten vaikutusten kestoa.