

Komitean mietintö n:o 1 katu- ja liikenteenjärjestelystä kaupungin alueella.

Helsingin Kaupunginvaltuustolle.

Kokouksessaan toukokuun 2 päivänä 1923 päätti Kaupunginvaltuusto, myöntyen insinööri E. von Frenckellin tekemään ehdotukseen (ks. oheen pantua liitettä I), asettaa komitean laatimaan ehdotusta katu- ja liikenteenjärjestelystä kaupungin alueella, ja olisi komiteassa, paitsi kahdelle valtuutetulle, varattava sijaa yhdelle kunkin alempana mainitun viranomaisen, osakeyhtiön ja liittymän edustajalle, nimittäin maistraatin, poliisimestarin, rahatoimikamarin, rakennuskonttorin, raitiotie- ja omnibusosakeyhtiön, automobiiliklubin ja arkkitehtiliiton. Kaupunginvaltuusto valitsi samalla mainitussa kokouksessa puolestaan komiteaan insinööri von Frenckellin ja toimittaja Artturi Aallon. Sittenkuin muut edellä mainitut viranomaiset y. m. sen jälkeen edustajikseen komiteaan olivat valinneet kunnallispormestari J. von Haartmanin, poliisimestarinapulaisen Kaarlo Soinion, kansliapäällikkö Jarl W. Andersinin, kaupungininsinööri Gunnar Lindqvistin, insinööri G. Idströmin, johtaja Helmer Lindellin ja arkkitehti Harald Andersinin, perustautui komitea viime elokuun 17 päivänä ja valitsi silloin puheenjohtajakseen allekirjoittaneen von Frenckellin.

Sittenkuin komitea oli tarkastanut puheenjohtajansa asiasta laatimaa pro-memoriaa ja siitä keskustellut, tutustunut rakennuskonttorin aikaisemmin laati-miin katu- ja liikenteenjärjestelyä tarkoittaviin suunnitelmiin ja pariin yleis-öltä komiteaan saapuneeseen, samaa tarkoittavaan kirjalliseen ehdotukseen sekä käynyt eräissä kaupungin liikennekeskuksissa ja liikenneväylillä, on komitea havainnut tehtävänsä siinä määrin laajaperäiseksi, että sen työn tulokset lieene sopiva saattaa tiedoksi useammassa mietinnössä, sitäkin suuremmalla syyllä, kuin kustannukset eri ehdotusten toteuttamisesta näyttäivät olevan jaettava useammalle vuodelle. Esillä olevassa mietinnössä n:o 1 on komitealla kunnia esittää Kaupunginvaltuustolle eräitä ehdotuksia, jotka ovat näyttäneet olevan siksi tärkeitä, että varoja niiden toteuttamiseen olisi osoitettava jo kaupungin 1924 vuoden menosäännössä.

Viime aikoina useissa kohdin kaupunkia ilmenneet liikennevaikeudet johtuvat epäilemättä suurimmaksi osaksi suuresta liikenteen lisääntymisestä ajoteillä, etusijassa raitioteiden ja moottoriajoneuvojen liikenteessä. Tämän lisääntymisen laajuutta viimeksi kuluneina viitenätoista vuonna valaisevat osaltaan seuraavat numeroluvut:

V u o n n a.	Raitiotieliikenne.		Rekisteröityjä automobiileja vuoden päättyessä.	Rekisteröityjä moottoripyöriä vuoden päättyessä.
	Kuljettuja vau- nukilometrejä.	Kuljetettuja matkustajia.		
1907	1,672,774	4,955,827	40	Tietoja
1912	3,317,303	11,042,536	261	puuttuu.
1917	4,991,004	32,378,247	609	160
1922	7,113,408	39,593,949	868	252

Raitiotieliikenne ja liikenne moottoriajoneuvoilla on siten Helsingissä vuodesta 1907 lähtien lisääntynyt moninkertaisesti. Aivan ala-arvoinen merkitys on tähän verraten sillä seikalla, että pika-ajurien lukumäärä samana aikana on jonkin verran vähentynyt (794:stä 1907 vuoden lopussa 713:een 1922 vuoden lopussa).

Yhtärinnan liikenteen lisääntymisen kanssa on viime aikoina käynyt itse kulkuvälineiden suuren osan muutos, verkkaammat hevosajoneuvot kun, niin-kuin edellä olevista numeroistakin käy selville, yhä enemmän ovat väistymässä nopeampain moottoriajoneuvojen tieltä, kehitys joka, kaikesta päättäen, on asteettain jatkuva.

Lisääntynyt ja yhä nopeampi liikenne asettaa tietenkin etusijassa entistä suurempia vaatimuksia liikennöitsijöille. Näihin nähden vallitsee epäilemättä useita korjausta kaipaavia epäkohtia. Tyytyväisyydellä voidaan kuitenkin todeta, että kaupungin poliisilaitos on alkanut omistaa liikenteelle ja liikennöitsijöille lisättyä huomaavaisuutta ja silloin m. m. eritoten valvonut kaupungin uuden, kuluvana vuonna vahvistetun liikenneohjesäännön noudattamista.

Mutta kunnallekin täytyy liikenteen muutoksen katsoa asettavan eräitä vaatimuksia sikäli, että kunnan puolestaan pitää koettaa poistaa semmoisia lisääntyneessä ja nopeammassa liikenteessä esiintyviä epäkohtia ja vaikeuksia, jotka ovat vähemmän sopivain liikennejärjestelyjen varassa, esim. raitiotieraitteiden ja odotuskorokkeiden sijoitukseen nähden, sekä, missä mahdollista on, poistaa liikenneohjesäännön soveltamista haittaavat esteet.

Näiden näkökohtain johdolla ja soveltuviissa tapauksissa myös ottaen huomioon vastaavain liikennekysymysten ratkaisun eräissä ulkomaan isommissa kaupungeissa on komitea yhtynyt alempana oleviin, perusteltuihin ehdotuksiin.

Niitä kaupungin paikkoja, missä lisääntyvä liikenne on viime vuosina aiheuttanut yhä suurempia vaaroja ja hankaluuksia, on Hakaniementori. Tähän ahtaaseen liikennekeskustaan päättyy kokonaista kuusi liikenneväylää, nimittäin Siltasaarenkatu, Sörnäsin rantatie, Itäinen viertotie, Hämeenkatu, Eläintarhantie ja Säästöpankinranta, joista eritoten Siltasaarenkatu ja Itäinen viertotie välittävät erittäin vilkasta liikennettä, ensin mainittu epäilemättä vilkkainta koko kaupungissa. Mahdollisuuden mukaan ehkäistäkseen tungosta, yhteentörmäyksiä ja tapaturmia tällä paikalla on komiteasta näyttänyt tarpeelliselta siellä järjestää liikenne siten, että jokaisella ajotien osalla liikenne sallitaan ainoastaan yhteen suuntaan, niinkuin samantapaisilla ahtailla paikoilla useissa ulkomaan kaupungeissa on määrätty. Tämä on tehtävissä ainoastaan vetämällä ajotie kehään liikenneväyläin risteyksen ympärille, mikä taas vaatii muuttamaan raitiotiepysäkkejä ja järjestämään eräitä uusia odotuskorokkeita jalankulkijoille sopiviin paikkoihin.

Sittenkuin kaupungin rakennuskonttori oli komitean pyynnöstä ja siinä lausuttuja toivomuksia noudattaen laatinut erinäisiä luonnospiirustuksia uusien odotuskorokkeiden laittamiseksi torille, joihin piirustuksiin myös ajoliikenteen suunta oli merkitty, on komitea puolestaan yhtynyt tähän mietintöön liittyvään suunnitelmaan (ks. liite II). Muistuttaa tosin voi, että sen mukaisesti toimeenpantu ajoliikenteen järjestely jossain määrin pitentäisi matkaa vähäiselle osalle tätä liikennettä, nimittäin etusijassa niille ajoneuvoille, jotka kulkevat Siltasaarenkadulta Eläintarhantielle, Sörnäsin rantatieltä Siltasaarenkadulle ja Hämeenkadulta Sörnäsin rantatielle. Mutta toiselta puolen olisivat semmoisen järjestelyn edut ilmeiset. Kun liikennöitsijät näkisivät olevansa pakotettuja täällä säännöstä poikkeamatta noudattamaan sitä liikenneohjesäännössä olevaa määräystä, että aina on ajettava oikealle — voitto jo sinänsä — eikä toisiaan kohtaavia tahi ristikkäin käyviä kulkusuuntia siten enää olisi millään ajotien osalla, vähenisi ajoneuvojen yhteentörmäysten vaara mahdollisimman vähään. Niinikään vähenisi melko lailla vaara ajotien poikki kulkeville jalankävijöille ja eritoten raitiotievaunumatkustajille, joista osan nykyään vaunuun noustessaan tai vaunusta poistuessaan on kuljettava eri suuntiin liikennöidyn ajotien poikki. Myöskin järjestyksen voimassapito, joka nykyään ajoliikenteen lukuisain risteyksien vuoksi tuottaa tuntevia vaikeuksia, helpottuisi olennaisesti. — Suunnitelman käsittämät uudet isommat ja pienemmät korokkeet tyydyttäisivät, niinkuin näkyy, kahta tarkoitusta; osin ne lisääisivät jalankulkijain turvallisuutta, osin olisivat ajoneuvoliikenteen jakajina.

Edellä mainittua suunnitelmaa puoltaa komitea kaikilta kohdin. Sen toteuttamisesta on rakennuskonttori laskenut olevan kustannuksia 112,000 markkaa.

Liikenneoloja vastaan sillä osalla Läntistä viertotietä, joka on Museo- ja Huma-listonkadun välillä, on jo kauan voitu esittää oikeutettuja muistutuksia. Osin on ajotie sinänsä paikoitellen liian kapea yhäti lisääntyvälle ajoneuvoliikenteelle, osin aiheuttaa raitiotieraiteiden sijoitus ajotien itälaitaan vaaroja ja vaikeuksia

matkustajain vaunuun noustessa ja vaunusta poistuessa. Liikenteen järjestämiseksi täällä tarkoituksenmukaisesti pitää komitea välttämättömänä voimassa olevan kaupunginasemakaavan mukaisesti laajentaa itse viertotietä siinä määrin, että raitiotieraiteet sijaitsisivat keskellä ajotietä ja siten jakaisivat kaupunkiin ja kaupungista tulevan ajoneuvoliikenteen kahteen, vastakkaiseen suuntaan käyvään virtaan. Tämä laajennus kohdistuisi etusijassa viertotien itäosaan, mutta koskisi myös eräissä paikoin länsipuolista osaa. Lyhyemmillä matkoilla pitäisi sitä paitsi muuttaa olemassa olevia raiteita.

Komitea on tähän järjestelyyn nähden yhtynyt puoltamaan rakennuskonttorin kaupungin poliisimestarin aloitteen johdosta laatimaa ehdotusta (ks. liite III¹⁾). Kun konttori on laskenut tämän ehdotuksen toteuttamisesta olevan kustannuksia kaikkiaan tasaluvuin 1,500,000 markkaa, olisi ne rahallisista syistä jaettava useammalle vuodelle. Sopivimmalta näyttää aluksi tarpeellisiin töihin ryhtyä ja ne suorittaa viertotien itälaidalla ja vasta sitten länsilaidalla, sikäli kuin tontteja tällä laidalla tulee rakennetuksi.

Puheenalaisten töiden aloittamiseksi on komitean mielestä kaupungin 1924 vuoden menosääntöön merkittävä 500,000 markan määräraha.

Niihin ahtaisiin liikenneväyliin, jotka kaipaavat pikaista järjestelyä, kuuluu edelleen Ruotsalaisen teatterin ja Henrikinesplanadin välinen ajotie. Erittäinkin aikoina, jolloin yleisö saapuu teatterinäytäntöihin ja poistuu niistä, aikaansaa kova tungos tällä paikalla liikenteen arveluttavia häiriöitä ja esteitä. Nämä ovat tuskin poistettavissa muulla tavoin kuin katkaisemalla osa Henrikinesplanadin kaakkoispäätä ja yhdistämällä se ajotiehen. Jalkamiesliikenteen turvaamiseksi olisi sitä paitsi teatterin kohdalla oleva erittäin kapea jalkakäytävä laajennettava tavallisen jalkakäytävän levyiseksi. Sen ohessa näyttää ajotielle olevan sijoitettava pari liikennettä jakavaa odotuskoroketta.

Komitea puoltaa näiden töiden suorittamista sen ehdotuksen mukaisesti (ks. liite IV), jonka rakennuskonttori on laatinut komitean pyynnöstä ja jonka toteuttamisesta konttori on laskenut olevan kustannuksia 71,000 markkaa.

Kun ehdotettuihin muutoksiin ei ryhdyttäisi sen johdosta, että asianomainen tontinomistaja, Uusi teatteritalo-osakeyhtiö, olisi laiminlyönyt kadunkunnossapitovelvollisuutensa, vaan yksinomaan liikenteen etua silmälläpitäen, lie nee työn kustannus, samoin kuin aikaisemmin samanlaisessa tapauksessa Ylioppilastalontorin varrella, kokonaan kaupungin suoritettava. Laajennetun jalkakäytävän ja hieman muuttuneen ajotien osan kunnossapito sitä vastoin tulisi työn valmistuttua tietenkin olemaan mainitun osakeyhtiön velvollisuutena.

Ajoliikenteelle kaikkein vaarallisimpia paikkoja kaupungissa on Sauna- ja Vuorimieskadun kulmaus (»merenkulkuhallituksen kulmaus»), missä raitiotieraide juuri itse kulmauksessa kulkee aivan läheltä Saunakadun länsipuolista jalkakäy-

¹⁾ Liitteet III—X ovat nähtävinä Kaupunginvaltuuston kansliassa.

Ruotsalaisen teatterin ja Henrikinesplanadin välinen ajotie.

Sauna- ja Vuorimieskadun kulmaus.

tävää. Tällä paikalla voi yhteentörmäyksiä helposti sattua osin viimeksi mainitulla kadulla eteläiseen suuntaan kulkevien raitiovaunujen ja ajoneuvojen, osin näiden ja pitkin Vuorimieskatua kulmausta lähestyvien ajoneuvojen kesken. Liikennevarmuuden kannalta on sentähden komitean mielestä välttämätöntä laajentaa Saunakadun ajotietä tässä kohden sikäli, että pohjoisesta kulmausta lähestyvän ja säännönmukaisesti oikealle pysyttäytyvän ajoneuvon siinä voi sivuuttaa samaan suuntaan kulkeva raitiovaunu. Tämä voi käydä päinsä yhdistämällä nykyinen jalkakäytävä ajotiehen ja leikkaamalla jalkakäytäväksi vähäinen osa Vuorimieskadun tontin n:o 1 itäpuolista istutusta, joka osa samalla louhittaisiin kadun tasalle, sekä mainitun, valtiolle kuuluvan tontin etupihan itäkulmaus.

Tähänkin työhön on rakennuskonttori komitean pyynnöstä laatinut ehdotuksen (ks. liite V), ja on kustannuksia sen toteuttamisesta laskettu olevan 40,000 markkaa. Komitea yhtyy tähän ehdotukseen.

Ennen töiden aloittamista tällä paikalla on kuitenkin välttämätöntä, että kaupunki valtiolta lunastaa edellä mainitun Vuorimieskadun n:o 1 tontin kulmauksen. Kun tämän tontin osan, joka on ainoastaan 32 m²:n laajuinen ja jota voimassa olevan kaupunginasemakaavan mukaan ei saa rakentaa, omistusoikeus on vailla merkitystä valtiolle, ei mainitun suuntainen esitys kohdanne estettä valtioneuvoston puolelta eikä myöskään hinta nousse mainittavaan määrään. Komitea puolestaan on tässä kohden ajatellut kohtuulliseksi 100 markan yksikköhintaa neliömetriltä ja siis laskenut tämän lunastuksen kustannuksen 3,200 markaksi.

Siinä Saunakadun pohjoispään paikassa, missä raitiotieraide Länsirannasta Saunakadu mainitulle kadulle siirtyen kaartuu kaakkoissuuntaan — tässä kaarteessa on nykyään puhelinkioski —, on raiteen ja kadun länsipuolisen jalkakäytävän välinen ajotie liian kapea toisiaan kohtaaville isommille ajoneuvoille. Kun osan mainittujen katujen välisessä kulmauksessa olevaa istutusta leikkaaminen ajotieksi jyrkästi kaltevan maaperän johdosta tuottaisi melko suuria kustannuksia, näyttää yhteentörmäysten välttämiseksi paikalla välttämättömältä johtaa etelästä käsin pitkin Saunakatua tulevain ajoneuvojen liikenne ennen tuota vaarallista paikkaa raitiotieraitteen toiselle (itäiselle) puolelle. Sellainen siirtyminen voidaan sopivimmin toimeenpanna kadun itäpuolisen jalkakäytävän pohjoispäässä. Tässä tarkoituksessa olisi jalkakäytävää jonkin verran lyhennettävä, kaksi sinne asetettua valaistus- ja johtopatsasta muutettava muuanne sekä sinne pantava sopivia ajoliikenteen ohjeita.

Näistä muutoksista, tehtyinä rakennuskonttorin komitean pyynnöstä laatiman ehdotuksen mukaan (ks. liite VI), on laskettu olevan kustannuksia 1,500 markkaa.

Länsi Heikinkadun itäpuolella ja n. s. Turun kasarmialueen pohjoispuolella Turun ka sijaitseva avoin paikka, johon Arkadiankatu ja Salomoninkatu päättyvät, on nykyisessä kunnossaan jalkamiesliikenteeseen nähden erittäin epätäydellisesti

sarmin pohjoispuole

avoin
paikka.

ja sopimattomasti järjestetty. Niiden varsin lukuisain jalankävijäin, jotka kulkevat Töölön kaupunginosaan pitkin Länsi Heikinkadun kasarmi- ja sotatontin sivu- ja taakse johtavaa, korkealla sijaitsevaa länsipuolista jalkakäytävää, on ensin pakko laskeutua jyrkkää ja puutteellisesti tasoitettua rinnettä, eikä heidän käytettäväänään sittemmin ole minkäänlaista jalkakäytävää, vaan täytyy heidän jatkaa matkaansa ketokivillä päällystetyn avonaisen paikan poikki. Edelleen on sikäläinen hevosten juomakaukalo niin huonosti sijoitettu, että kaukalon pohjoispuolelleen pysähtyneet hevosajoneuvot usein kokonaan tahi osaksi jäävät seisomaan ohitse vievälle jalkakäytävälle ja siten estävät jalkamiesliikennettä. Huomautetut haitat pitäisi komitean mielestä poistaa teettämällä noppakivistä uusi jalkakäytävä Länsi Heikinkadun länsipuolisen jalkakäytävän jatkoksi, joka jalkakäytävä veisi luoteiseen suuntaan jonkin verran tasoitettavalta rinteeltä ja vihdoinkin yhtyisi paikan poikki ennestään teetettyyn jalkakäytävään, sekä muuttamalla vesikaukalo toiseen, sopivampaan paikkaan.

Komitea puoltaa näiden töiden suorittamista rakennuskonttorin laatiman ehdotuksen mukaan (ks. liite VII), johon myös on merkitty pitkin Arkadiankatua kulkeva uusi raitiotielinja siihen kuuluvine odotuskorokkeineen, joita ei kuitenkaan teetetäisi tässä yhteydessä. Komitean ehdottamain töiden kustannukset on rakennuskonttori arvioinut 33,000 markaksi.

Kaisaniemen itäisen sisäänkäytävän kohdalla oleva avoin paikka.

Siinä avoimessa paikassa, missä Kaisaniemenkatu Kaisaniemen puiston itäisen sisäänkäytävän edustalla haarautuu Unioninkadusta, ei jalkamiesliikenne raitiotiepysäkillä ja sieltä pois ole täysin tyydyttävästi turvattu, ainoa siellä oleva odotuskoroke kun ei ole tarkoituksenmukaisesti sijoitettu ja on vähemmän sopivaa muotoa. Nämä epäkohdat lienee parhaiten autettavissa poistamalla mainittu odotuskoroke ja sen sijaan rakentamalla kaksi uutta, hiukan pienempää, toinen heti raitiotieraitteen itäpuolelle Kaisaniemenkadulle ja toinen heti raitteen länsipuolelle Unioninkadulle.

Näistä muutoksista, tehtyinä rakennuskonttorin laatiman ehdotuksen mukaisesti (ks. liite VIII), johon komitea yhtyy, on arvioitu olevan kustannuksia 12,000 markkaa.

Laivurikat.

Siinä Laivurikatun kohdassa, missä mainittu katu Tehtaanpuiston sivu- ja taakse tekee mutkan, on kadun länsipuolisen jalkakäytävän ja raitiotieraitteen välinen ajotie liian kapea, jotta pohjoisesta tuleva raitiotievaunu ja samalta taholta tulevat, oikealla puolella kulkevat ajoneuvot siinä voisivat sivuuttaa toisensa. Tästä helposti aiheutuvain yhteentörmäysten välttämiseksi olisi itse mutkassa vähäinen osa jalkakäytävää erotettava ajotieksi ja jalkakäytävää sen sijaan länsipuolella laajennettava vastaavalla pinta-alalla puistoalueesta.

Komitea puoltaa tämän työn teettämistä rakennuskonttorin laatiman ehdotuksen mukaan (ks. liite IX), jonka toteuttamisen on laskettu maksavan 5,300 markkaa.

Osin raitiotiepysäkeille ja näiltä suuntautuvan, osin leveämmillä liikenneväylillä esiintyvän jalkamiesliikenteen turvaamiseksi on komitea havainnut toistaiseksi olevan teetettävä seuraavat uudet odotuskorokkeet: Uusia odotuskorokkeita.

1) odotuskoroke Länsirannalle vanhan pakkahuoneen edustalla olevan raitiotiepysäkin itäpuolelle; kustannus 3,000 markkaa;

2) kaksi pienempää odotuskoroketta Keskuskadulle, toinen kadun pohjois-, toinen sen eteläpäähän; yhteenlaskettu kustannus 3,000: — markkaa;

3) kaksi isompaa odotuskoroketta Rautatientorin lounaisosassa olevan raitiotiepysäkin kumpaisellekin puolelle, joita varten jo on olemassa rahatoimikamarin hyväksymä piirustus; yhteenlaskettu kustannus 11,000 markkaa;

4) odotuskoroke Itäiselle viertotielle raitiotiepysäkin kohdalle Kaikukadun ja viertotien yhtymäkohdan lounaispuolelle (lähelle Haapaniemen urheilukenttää); kustannus 3,000 markkaa;

5) odotuskoroke Itäiselle viertotielle Helsinginkadun ja viertotien yhtymäkohdassa (Sörnäsintien apteekin edustalla) olevan avonaisen paikan varrella sijaitsevan raitiotiepysäkin kohdalle; kustannus 3,000 markkaa;

6) odotuskoroke Itäiselle viertotielle kohta Sörnäsintien rautatien poikki vievän sillan eteläpuolisen raitiotiepysäkin kohdalle; kustannus 3,000 markkaa;

7) odotuskoroke Läntiselle viertotielle kohta Cygnaeuskadun ja viertotien yhtymäkohdan pohjoispuolella olevan raitiotiepysäkin kohdalle; kustannus 3,000 markkaa; sekä

8) odotuskoroke Läntiselle viertotielle Kammionkadun ja viertotien yhtymäkohdassa olevan avonaisen paikan raitiotiepysäkin kohdalle (sirkusrakennuksen edustalle), minkä ohessa paikan laajentamiseksi, kunnes itse viertotietä laajennetaan, viertotien sikäläinen länsipuolinen jalkakäytävä olisi väliaikaisesti siirrettävä noin 2 m. lännemmäksi ja siten syntyvä joutilas tila yhdistettävä ajotiehen (ks. liite X); kustannus 10,000 markkaa.

Laivuri-, Pursimies- ja Tarkkaampujakadun risteyksessä olevalla avonaisella paikalla kulkevat ajoneuvot usein sikäläisen odotuskorokkeen väärältä puolelta. Tämän välttämiseksi lyhennettäneen odotuskorokkeen pohjoispäätä noin 2 m. ja eteläpäätä pitennettäneen yhtä paljon. Tämän yhteydessä näyttää jalkakäytävä Fredrikin- ja Pursimiehenkadun kulmauksen kohdalla olevan jossain määrin pyöristeltävä (ks. liite IX). Näistä töistä olisi kustannuksia 1,700 markkaa.

Lisääntynyt liikenne on useissa paikoin ajoteillä, eritoten eräissä kadunkulmauksissa ja missä raitiotieraitteet on sijoitettu ajotien toiseen laitaan eikä sen keskikohtaan, synnyttänyt liikenteenjakajain tarvetta. Semmoisina voivat tiettenkin olla tavalliset korokkeet, mutta niissä tapauksissa, jolloin odotuskorokkeita ei ole tarpeen jalankulkijain turvaksi, näyttää sekä tarkoituksenmukaisemmalta että halvemmalta jakaa liikenne, n. s. reimareilla, s. o. pienehköillä, ajotiehen (tavallisesti sen keskikohtaan) sijoitetuilla korokkeilla, joiden keskikohdassa on

Odotuskorokkeen muutto y. m.

N. s. reimarit.

tahi ei ole lyhyttä patsasta. Tämän laatuksia liikenteenjakajia on menestyksellä käytetty erinäisissä isommissa ulkomaan kaupungeissa.

Komitean pyynnöstä ja sen ohjeiden mukaan on rakennuskonttori laatinut suunnitelman puolipallon muotoisiksi kivireimareiksi, joiden läpimitta on 60 sm. ja joista kohoaa 2 m. korkea takorautainen patsas; viimeksi mainittu on pidetty tarpeellisenä siihen nähden, että kaupungin liikenneväylät suurehkon osan talvea ovat lumen peitossa. Sellaisten reimarien hankinnasta ja paikallepanosta on konttori arvioinut olevan kustannuksia 300 markkaa kappaleelta.

Kun Suomessa ei toistaiseksi ole kokemusta tämän laatuisten liikenteenjakajain hyödystä, ei komitea kuitenkaan vielä ole katsonut voivansa ehdottaa isompaa määrää reimareita sijoitettavaksi kaupunkiin, vaan on arvellut, että niiden tarkoituksenmukaisuus sitä ennen on koeteltava käytännössä. Komitea on tässä tarkoituksessa yhtynyt mielipiteeseen, että toistaiseksi 20 reimaria koetteeksi olisi rakennuskonttorin sijoitettava liikenteenjakajiksi sopiviin paikkoihin kaupungissa, ja olisi konttorille tätä tarkoitusta varten myönnettävä tarpeellinen määräraha.

Samalla kuin komitea varaa itselleen tilaisuuden myöhemmissä mietinnöissään antaa ehdotuksia muiksi siitä tarpeellisiksi näyttäneiksi katu- ja liikenteenjärjestelyiksi, on komitealla edellä lausutun nojalla kunnia esittää, että Kaupunginvaltuusto päättäisi:

1) kaupungin yleisten töiden hallitukselle antaa toimeksi suorittaa komitean tässä mietinnössä ehdottamat katu- ja liikenteenjärjestelyt sekä tarkoitukseen myöntää seuraavat kaupungin 1924 vuoden menosääntöön otettavat määrärahat:

- a) Hakaniementorin järjestelyitä varten 112,000 markkaa;*
- b) Lätisen viertotien laajennustöiden aloittamista varten 500,000 markkaa;*
- c) Ruotsalaisen teatterin ja Henrikinesplanadin välisen ajotien laajentamista y. m. varten 71,000 markkaa;*
- d) Sauna- ja Vuorimieskadun kulmauksessa olevan ajotien laajentamista varten 43,200 markkaa;*
- e) Saunakadun järjestelyitä varten 1,500 markkaa;*
- f) Turun kasarmin pohjoispuolella olevan avoimen paikan järjestelyitä varten 33,000 markkaa;*
- g) Kaisaniemen puiston itäisen sisäänkäytävän kohdalla olevan avoimen paikan järjestelyitä varten 12,000 markkaa;*
- h) Laivurikadun ajotien laajentamista varten Tehtaanpuiston kohdalla 5,300 markkaa; sekä*

i) odotuskorokkeiden teettämistä ja muuttamista varten y. m. 40,700 markkaa;

2) sen lisäksi antaa hallituksen toimeksi sopiviin paikkoihin ajoteille kaupungissa asettaa n. s. reimareita sekä tätä tarkoitusta varten myöntää 6,000 markan määrärahan, niinikään merkittäväksi ensi vuoden menosääntöön; sekä

3) antaa rahatoimikamarin toimeksi ryhtyä valtion kanssa keskusteluihin valtion omistaman Vuorimieskadun tontin n:o 1 oheen pannussa piirustuksessa (ks. liite V) merkityn osan lunastamisesta kaupungille sekä senjälkeen tehdä Valtuustolle esityksen asiassa.

Helsingissä, lokakuun 6 päivänä 1923.

E. von Frenckell.

J. von Haartman.

Artturi Aalto.

Kaarlo Soinio.

Jarl W. Andersin.

Gunnar Lindqvist.

G. Idström ¹⁾.

Helmer Lindell.

Harald Andersin ¹⁾.

Harald Dalström.

¹⁾ Ei ollut saapuvilla mietintöä tarkistettaessa.

Helsingin Kaupunginvaltuustolle.

Sittenkuin Helsingin kaupungin liikenneohjesääntö nyttemmin on vahvistettu, näyttää olevan sopiva ajankohta ratkaista erinäisiä tärkeitä, useita vuosia päiväjärjestyksessä olleita liikennekysymyksiä.

Mainitun ohjesäännön kautta ovat ainoastaan liikenteen suuntaviivat määritellyt, jota vastoin uusien periaatteiden soveltaminen vaatii erinäisiä käytännöllisiä toimenpiteitä. Niinpä on erinäisiä katuja ja katukäytäviä levitettävä, vaarallisia kulmauksia pyöristettävä, liikenneväylät erinäisillä toreilla rajoitettava ja jyrkkiä mäkiä louhittava.

Kaupungin keskiosassa olisi Pohjois-Esplanadikatua laajennettava leventämällä Fabianin- ja Unioninkadun välistä osaa sekä mainitun kadun pohjoispuolista katukäytävää levennettävä noin 2 metrillä, mikä työ voitaisiin suorittaa ilman mainittavia kustannuksia. Samoin olisi Heikinkatujen katukäytävät siirrettävä ulommaisten puurivien *sisäpuolelle*, minkä johdosta mainitut kadut tulisivat noin 3 metriä leveämmiksi. Raidelaitteet Ylioppilastalontorilla sekä ennen kaikkea Kauppatorilla olisi järjestettävä liikenteelle paljoo sopivammalla tavalla.

Vaarallisista kulmauksista, jotka olisi pyöristettävä, voidaan mainita n. s. Brondinin kulmaus, josta kaupungin pormestari useita kertoja on huomauttanut, Hakaniementorin kulmaus ja lopuksi Saunakadulla olevat hengenvaaralliset kulmaukset Katolisen kirkon ja Laivaveistämön kohdalla. Unioninkadulla Nikolainkirkon kohdalla oleva mäki on kai lähitulevaisuudessa louhittava. Erottajan, Palotornin, Mariankadun ja Kanavakadun mäkien tasoitus näyttää myöskin olevan ratkaisua vaativa tulevaisuuden kysymys.

Uuden liikenneohjesäännön hyväksymisen kautta on meidän kaduillemme tähän saakka ominaisena ollut maantien luonne, missä liikenne yleensä tapahtuu tien keskustassa, sikäli muuttunut, että ne vastedes ovat todellisia suurkaupunkikatuja, joilla liikenteen aina tulee käydä ajotien oikeaa puolta. Tämän liikennejaon helpottamiseksi on rakennettava erinäisiä suurempia ja pienempiä odotuskorokkeita. Sitä paitsi näyttää tarpeelliselta, eritoten viertoteille, pystyttää erinäisiä ilmoitustauluja, joissa on lyhyt, mutta ehdoton määräys »Oikealle».

Valmistelevaan näitä kysymyksiä, joitten ratkaisu vaatii osaksi paljon työtä ja myöskin aikaa, olisi sopivimmin komitea asetettava. Tässä tarkoituksessa rohkenen ehdottaa Kaupunginvaltuuston päätettäväksi:

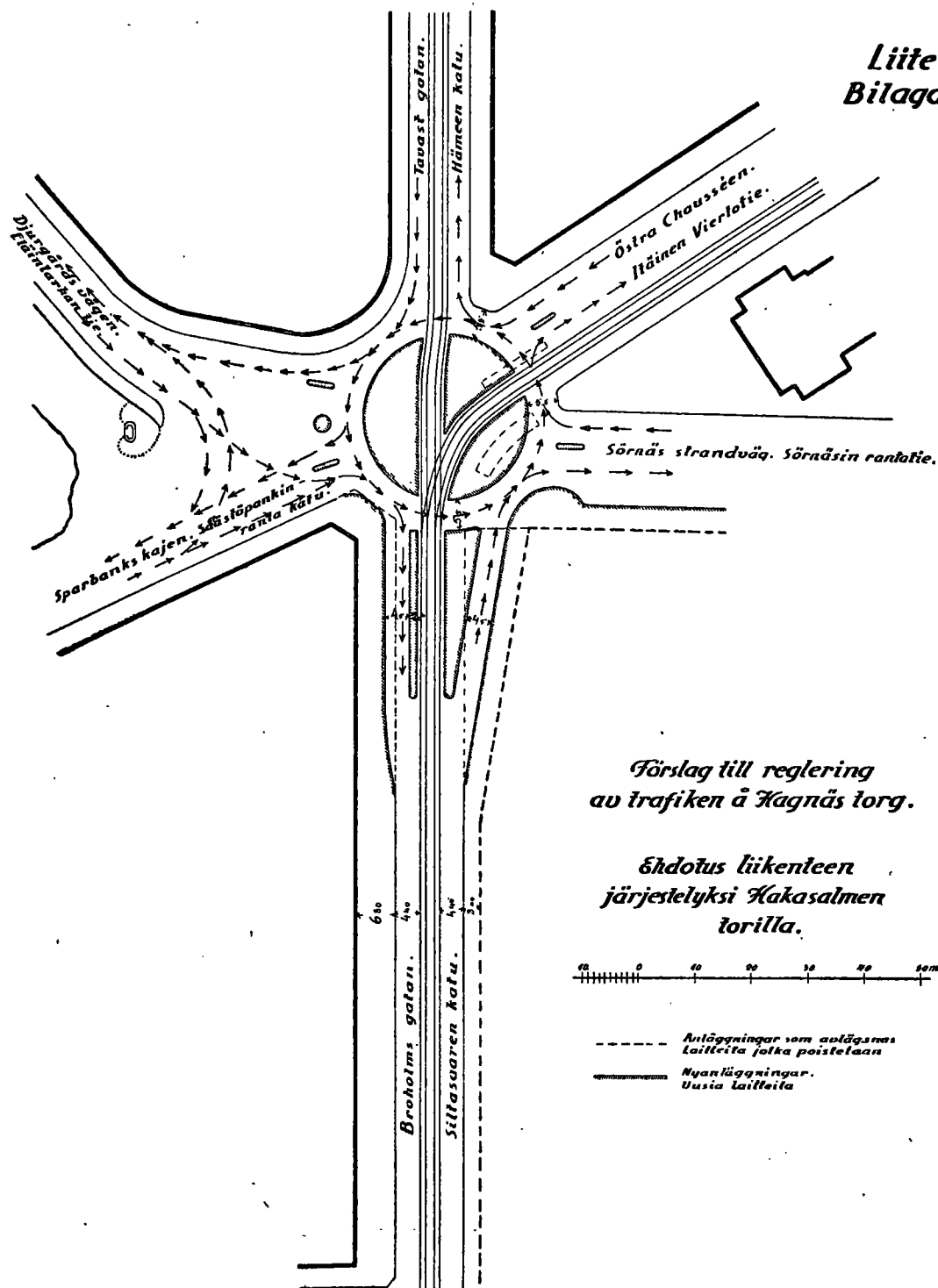
että asetetaan komitea valmistelevaan kysymyksiä katujen ja liikenteen järjestelämisestä kaupungin alueella.

Samalla alistan Valtuuston harkittavaksi, eikö olisi syytä tähän komiteaan, paitsi kahta valtuutettua, valita yksi maistraatin, poliisimestarin, rahatoimikamarin, rakennuskonttorin, raitiotieyhtiön, automobiiliklubin ja arkkitehtiliiton edustaja.

Helsingissä, huhtikuun 16 päivänä 1923.

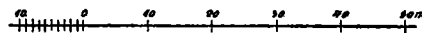
E. von Frenckell.

**Liite II.
Bilaga II.**



*Förslag till reglering
av trafiken å Åkagårds torg.*

*Ehdotus liikenteen
järjestelyksi Kakasalmien
torilla.*



----- *Autäggningar som autäggsmas
laitteita jotka poistetaan*
———— *Nyautäggningar.
Uusia laitteita*