

Kaupunkiympäristön toimiala
Maankäyttö- ja kaupunkirakenne
Liikenne- ja katusuunnittelu
Suunnitteluyksikkö

23.3.2022

Jätkäsaarenlaituri välillä Tyynenmerenkatu - Mechelininkatu katusuunnitelman hyväksyminen

Katusuunnitelmasta tehtyjen muistutusten käsittely

1. Katusuunnitelman nähtävillä olo

Jätkäsaarenlaituri välillä Tyynenmerenkatu - Mechelininkatu katusuunnitelma on ollut nähtävillä maankäyttö- ja rakennusasetuksen 43 §:n mukaisesti 6. - 19.10.2021 välisen ajan. Suunnitelman nähtävillä olosta on ilmoitettu kirjallisesti suunnittelualan kiinteistöjen omistajille ja haltijoille sekä Jätkäsaariseuralle.

Suunnitelmasta on tehty kuusi muistutusta, jotka on käsitelty seuraavassa.

2. Muistutus 1

Kaupunkistrategian esityksessä lukee näin:

"Älykkäät liikenneratkaisut ovat sujuvan arjen perusta

Kasvavan Helsingin liikenne suunnitellaan aina yhdessä maankäytön kanssa. Maankäyttöä kehitetään Helsingissä siten, että liikenne on järjestettävissä kestäväällä tavalla niin taloudellisesti, sosiaalisesti kuin ekologisesti. Tiivistyvän kaupungin liikennejärjestelmän riittävä kapasiteetti ja toimivuus varmistetaan suunnittelemalla kaikki kulkumuodot ja huomioimalla niiden kytkeytyminen toisiinsa. Joukkoliikenteen, kävelyn ja pyöräliikenteen kulkumuoto-osuutta kasvatetaan"

Kuulostaa kivalta, mutta minä en näe tätä näkökulmaa juuri ollenkaan esitetyssä suunnitelmassa. Esitys näyttää jalankulkijan ja pyöräilijän näkökulmasta hankalalta, aikaa vievältä ja epämiellyttävältä. Odotettavaa on että se ei kannusta jalankulkuun ja pyöräilyyn koska ne nähdäkseni eivät ole olleet ensisijaisina suunnittelukriteereinä. Minä haluaisin, että:

- Koko suunnitelmaa muokataan siten että se on kaupunkistrategian mukaisesti optimoitu jalankulun, pyöräilyn ja joukkoliikenteen näkökulmasta.
- Pyöräkaistoja ei tulisi käyttää ollenkaan koska ne on talvella käyttökeltottomia kun lumet aurataan pyöräkaistoille eikä ne muutenkaan ole pyöräilijöille yhtä hyvät kun pyörätiet. Erilliset pyörätiet käyttöön aina kun mahdollista. Tuossa on niin paljon tilaa että ei voi sanoa että ei mahdu. Kyse on siitä mihin halutaan panostaa. Kaupunki on strategiassa lausunut tahtotilansa siitä, että pyöräilyyn halutaan panostaa.
- Käytetyt liikennevalot ovat sellaisia että ne ovat joko heti tai jälkeenpäin ohjelmoitavissa halutun prioriteettijärjestyksen mukaan. Esim 1) jos nappia tarvitsee ollenkaan painaa niin jalankulkija ehtii vielä samoihin vihreisiin, odottamatta kokonaista sykliä. 2) Sateella pyöräilijöiden vihreitä priorisoidaan. 3) Pyöräsensorit jotka muuttavat valot vihreiksi pyöräilijöille. 4) Ei vihreitä autoille siten että ne kääntyvät vihreillä ajavien pyöräilijöiden eteen.

Haluaisin että selvitetään jos Hietalahdenrannasta Clarion hotellilla eteläinen pyörätie voisi olla kaksisuuntainen. Tämä mahdollistaisi paljon nopeamman kulun Jätkäsaaren suuntaan. Muuten tie pitää ylittää kolme kertaa ja matka on n. 110 pidempi.

Siihen risteysalueeseen voisi myös selvittää jos sinne mahtuu kääntymisruudut.

Kaupunkiympäristön toimiala
Maankäyttö- ja kaupunkirakenne
Liikenne- ja katusuunnittelu
Suunnitteluyksikkö

23.3.2022

Vastaus muistutukseen

Suunnitelmalla parannetaan risteysalueen sujuvuutta kaistajärjestelyjen muutoksilla. Lisäkaistalla vähennetään risteysruuhkaisuutta ja häiriöherkkyyttä.

Alueella on panostettu myös jalankulkuun ja pyöräilyn olosuhteisiin. Molemmille on erilliset erotellut alueet molemmilla puolilla katuja. Valitettavasti niitä ei voida leventää enempää sillan leveydestä johtuen. Kaistojen mitoitukset on ohjeiden mukainen ja yhdenmukainen koko Jätkäsaarenlaiturin katualueella. Raitiovaunuille on kadun keskellä oma erillinen raitiotiealue. Myös autoliikenne on huomioitava suunnittelulla tavalla, koska kadulla on paljon mm. sataman matkustajaliikennettä.

Liikennevalojen toiminnassa pyritään parhaaseen mahdolliseen priorisointiin useiden kulkusuuntien ja kulkumuotojen kesken hyödyntäen myös ilmaisimia.

Pyöräliikenteen järjestelyt on esitetty Jätkäsaarenlaiturilla yksisuuntaisiksi koko kantakaupunkia koskevan pyöräliikenteen tavoiteverkon mukaisesti. Yksisuuntaiset pyöräliikenteen järjestelyt parantavat pyöräliikenteen sujuvuutta ja turvallisuutta.

Pyöräliikenteen kääntymisruutuja käytetään tyyppillisesti risteysalueella, kun pyöräliikenne on ohjattu ajoradan tasoon. Jätkäsaarenlaiturilla pyöräily on eroteltu risteysalueilla erillisille pyöräteille, jolloin kääntymisruutujen käyttäminen ei ole ensisijainen ratkaisu.

3. Muistutus 2

Tyynenmerenkadulla kolmannen kaistan pidennys on aivan ok, mutta neljäs kaista oikealle on aivan turha ja vie pahasti tilaa ahtaimmasta paikasta. Sitä ei pidä rakentaa.

Nykyisellä kolmella kaistalla pärjäisi itseasiassa paremmin jos yksi kolmesta olisi vain etelään kääntyville. Kyltit risteysalueen päällä neuvovat ryhtymään oikeammalle kaistalle jos on menossa pohjoiseen. Kun pohjoiseen ja etelään menevät ryhtyvät samalle kaistalle, tämä tukkii keskimmäisen ja pidemmältä koko oikean kaistan, koska etelään kääntyvä estää koko jonon etenemisen jalankulkijaa väistäessään. Etelään kääntyminen on myös hitaampaa jyrkemmän kulman ja varoivaisuuden takia.

Kun kahdelta kaistalta ohjataan Länsiväylälle ja pohjoiseen ryhmitetään vasta risteysalueen jälkeen, sujuu liikenne ripeästi ja tökkimättä nykyisillä kaistoilla kun vain etelään kääntyvät pääsevät ns. pois alta omalle kaistalleen.

Bonusena jos halutaan valojaksoja vähentää voi Kalevankadulta autoliikenteen kieltää kokonaan. Hotellin edestä pääsee ryhtymään Hietalahdenrannalle, se on aika vaivaton 100m kieppi autolle.

Vastaus muistutukseen

Oikealle kääntyville ajoneuvoille on esitetty lyhyttä ryhmittymiskaistaa, jotta oikealle kääntyvät ajoneuvot eivät estä vasemmalle kääntyvien ajoneuvojen kulkua odottaessaan risteysalueen suojatietä ylittäviä jalankulkijoita. Risteysruuhkautumisen yhtenä syynä on ollut oikealle kääntyvien ryhmittymiskaistan puuttuminen. Nyt esitetyllä ratkaisulla pyritään

Kaupunkiympäristön toimiala
Maankäyttö- ja kaupunkirakenne
Liikenne- ja katusuunnittelu
Suunnitteluyksikkö

23.3.2022

parantamaan risteyksen välityskykyä. Tyynenmerenkatu on satamaliikenteen tärkeä yhteys ja liikenteen sujuvuus halutaan varmistaa.

Kalevankadun jatkeena olevaa katuyhteyttä ei ole haluttu sulkea kokonaan Jätkäsaarenlaiturin sillan korjauksen yhteydessä. Yhteyttä käyttää autoliikenteen lisäksi ajoittain myös joukkoliikenne.

4. Muistutus 3

Katusuunnitelmassa ehdotetaan uutta autokaistaa Jätkäsaarenlaiturille. Kyseinen kohta ruuhkautuu ajoittain ainoastaan johtuen huonosti organisoidusta Sataman toiminnasta. Lisäkaistalla olisi myös varsin rajallinen vaikutus kadun ruuhkautumiseen.

Sen sijaan kevyen liikenteen osalta ko. risteysalue on erittäin ahdas, ja Jätkäsaarenlaiturin leventämisellä tulee antaa lisää tilaa kevyelle liikenteelle. Leveämpi Jätkäsaarenlaituri mahdollistaisi myös nykyistä laajemman ravintolalaivatoiminnan kyseisessä kohtaa.

Vastaus muistutukseen

Oikealle kääntyville ajoneuvoille on esitetty lyhyttä ryhmittymiskaistaa, jotta oikealle kääntyvät ajoneuvot eivät estä vasemmalle kääntyvien ajoneuvojen kulkua odottaessaan risteyksen suojatietä ylittäviä jalankulkijoita. Risteyksen ruuhkautumisen yhtenä syynä on ollut oikealle kääntyvien ryhmittymiskaistan puuttuminen. Nyt esitetyllä ratkaisulla pyritään parantamaan risteyksen välityskykyä. Tyynenmerenkatu on satamaliikenteen tärkeä yhteys ja liikenteen sujuvuus halutaan varmistaa.

Sillan leventäminen suunnitelmassa esitettyä leveämmäksi ei ole mahdollista telakkatoiminnoista johtuen. Telakalta valmistuvan uuden laivan ulos tuonti vaatii tilaa Jätkäsaarenkannakselle asti.

5. Muistutus 4

Muistutus koskee Jätkäsaaren kannaksen sillan alittamista veneellä. Se on nykyään mahdollista perämoottoriveneellä ja tämä onkin tärkeä reitti etenkin pienille veneille koska tällä tavalla voi tietyissä tuuliolosuhteissa välttää pahin aallokko Jätkäsaaren edustalla. Suunnitelmien perusteella näyttää siltä, että Jätkäsaaren kannaksen sillan alittaminen perämoottoriveneellä ei enää tule olemaan kaikissa olosuhteissa mahdollista koska syväys ei ole riittävä matalan veden aikaan. Suunnitelmissa pitääkin ottaa huomioon sillan alittaminen perämoottoriveneillä kuten nykyään on mahdollista, ei vain soutuveneellä. Veneaspekti olisi lisäksi hyvä tuoda esille asiakirjoissa, ja lisätä suunnitelmiin maininta putkien olennaisista mitoista veneilyn kannalta. Lisäksi nähtävillä olleista asiakirjoista ei käy ilmi, ovatko suunnitellut putket riittävät Ruoholahdenkanavan veden vaihtumiseen.

Jätkäsaaren kannaksen silta kannattaisi oikeastaan lyhentää n. 1/3, koska nykyinen leveys on perua tavarasataman ajoilta, eikä nykyinen ja suunniteltu katu hyödynnä sillan nykyisestä leveydestä kuin 2/3. Tämä voisi tuoda kustannussäästöä ja mahdollistaisi sillan parantamisen nykyisillä veneilyyn sopivilla mitoilla, sekä olisi maisemallisesti parempi ratkaisu kun Ruoholahden kanava vesielementtinä pidentyisi noin 20 metriä. Ruoholahdenkanavan pään kävelyosuuden voisi tarvittaessa korvata kevyellä puisella sillalla tai ohjata jalan kulkeminen pelkästään ajoradan viereiselle jalkakäytävälle.

Vastaus muistutukseen

Kaupunkiympäristön toimiala
Maankäyttö- ja kaupunkirakenne
Liikenne- ja katusuunnittelu
Suunnitteluyksikkö

23.3.2022

Sillan uusimisen vaihtoehtojen vertailun yhteydessä on myös selvitetty veden vaihtumista Ruoholahden kanavan ja Hietalahdenaltaan välillä. Mittausten perusteella kanavan vesi virtaa hitaasti Hietalahdenaltaaseen. Sillan uusimisen vaihtoehtojen vertailun yhteydessä on myös selvitetty veden vaihtumista Ruoholahden kanavan ja Hietalahdenaltaan välillä. Mittausten perusteella kanavan vesi virtaa hitaasti Hietalahdenaltaaseen. Uuden sillan vaikutuksesta veden virtaukseen on laadittu virtausmallinnus. Mallinnuksen tuloksia on verrattu tehtyihin virtausmittauksiin. Mallinnuksesta käy ilmi, että uudella siltarakenteella on vähäinen virtausta heikentävä vaikutus.

Jatkossa silta on mahdollisuus alittaa kanootilla tai soutuveneellä. Yläveden (HW) vallitessa kulkuaukossa ei ole tilaa sillan alittamiseen veneellä (n. puoli metriä). Tilanne on harvinainen. Keskiveden (MW) vallitessa alikulkuun jää tilaa n. 2 m. ja syväys on n. 1,2 m. Alaveden (NW) tilanteessa tilaa alittamiseen jää n. 2,8 m. ja syväys on tällöin n. 0,4 m.

Sillan kunto on todettu huonoksi eikä sen korjaaminen ole kannattavaa. Tehdyssä teknistaloudellisessa vertailussa vertailtiin kolmen eri vaihtoehdon toteuttamista. Vaihtoehdot olivat:

1. Sillan korvaaminen nykyisen kaltaiseksi sillaksi
2. Sillan korvaaminen maakannaksella jonka läpi johdetaan vettä pumppaamalla putkia pitkin
3. Sillan korvaaminen rummuilla

Vertailussa otettiin huomioon työnaikaiset liikennejärjestelyt, rakentamiskustannukset, kustannukset työn aikaisista liikennejärjestelyistä, käyttö- ja ylläpitokustannukset ja työn aikaiset liikennehaitat. Lisäksi vertailussa huomioitiin sataman liikenteen toimivuus, raitiotieliikenteen sujuvuus rakennustyön aikana, turvallisen jalankulun ja pyöräliikenteen järjestäminen työn aikana ja reittien pysyvyys työn eri vaiheissa. Vesiliikenteelle pyrittiin järjestämään mahdollisimman hyvät olosuhteet.

Haasteita suunnittelulle on asettanut myös sillan rakenteissa oleva runsas kunnallisteknisten putkien määrä ja niiden koon kasvattamisen tarve. Nykyisellään sillan rakennekorkeus on liian pieni, jotta putket mahtuisivat kunnolla rakenteeseen. Rumpuvaihtoehdossa saadaan lisää tilaa putkille.

Raitiotieliikenteen vuoksi kadun pinnan tasausta ei voi juurikaan muuttaa. Sillä olisi laajat vaikutukset Hietalahdenrannan ja Länsilinkin alueeseen.

Suunnitelmassa on haluttu säilyttää kanavan päätte nykyisellään. Kanavan päätteessä on näköalatasanne jolta näkee kanavan kokonaisuudessaan. Puinen kevyt kävelysilta ei ole valitettavasti ylläpidon kannalta mahdollinen näin haastavaan paikkaan.

6. Muistutus 5

Muistutuksessa vastustetaan katusuunnitelmaa koska:

Suunnitelma on ristiriidassa Helsingin Sataman tunnelisuunnitelman kanssa ja siksi pelkkä kuluerä.

Suunnitelma ei helpota Jätkäsaaren liikennettä, jossa ruuhkautuminen tapahtuu Mechelinin- ja Porkkalankatujen risteyksessä, jossa Länsiväylälle on vasemmalle kääntyen kaksi kaistaa, kun nyt jo Jätkäsaarenlaiturilta tulee kolme kaistaa, joista oikeanpuolimmaisesta on myös kääntyminen oikealle. Parhaimmillaankin esitetty järjestely siirtää ongelmaa vain muutamilla kymmenillä metreillä.

Suunnitelma on poukkoilevine vesilinjoinen kömpelö, ruma ja kaupunkikuvallisesti huono.

Kaupunkiympäristön toimiala
Maankäyttö- ja kaupunkirakenne
Liikenne- ja katusuunnittelu
Suunnitteluyksikkö

23.3.2022

Suunnitelma tuhoaa Jätkäsaarenlaiturin miljöön juuri valmistuneine puuistutuksineen, yhteiskäyttöpylväineen ja vaikuttaa ilmeisesti myös Itämeri-taideteokseen.

Juuri valmistuneella alueella alkaa jälleen uusi rakentaminen.

Sillan muutostyöt katkaisevat rantaa mukailevan venereitin, soutuveneitä ei alueella juurikaan ole.

Siltaa korjattiin muutama vuosi sitten, joten sen kunto ei voine olla kovin huono.

Juuri valmistunut puisto puuistutuksineen ei kaipaa uusimista eikä varsinkaan kumpareita.

Suunnitelma on ristiriidassa Helsingin kaupunkistrategiaesityksen kanssa, josta ote: Rakennus- ja liikennehankkeissa selvitetään aina vaihtoehto säästää mahdollisimman paljon puustoa ja kasvillisuutta. Merellisen Helsingin kehittämistä jatketaan kunnianhimoisesti merellisiä yhteyksiä, rantareittejä, laitureita ja tukikohtia parantaen sekä merellistä yrittäjyyttä edistäen.

Vastaus muistutukseen

Satamatunnelin lisäksi tarvitaan sujuvat maanpäälliset liikenneyhteydet sillä kaikki sataman liikenne ei tulisi kulkemaan satamatunnelin kautta. Jätkäsaarenlaiturin kautta tulee jatkossa kulkemaan entistä suurempi määrä alueen asukkaiden ja palveluiden liikennettä Jätkäsaaren rakentuessa. Satamatunneli voidaan myös tulevaisuudessa joutua ajoittain sulkemaan liikenteeltä, jolloin liikenne täytyy ohjata katuverkon kautta.

Jätkäsaarenlaiturin risteys on tunnistettu yhdeksi liikenteen kapasiteettia rajoittavaksi risteykseksi sataman ja Länsiväylän välillä. Risteyksen häiriöherkkyyttä on perusteltua vähentää.

Sillan uusiminen vaatii paljon tilaa, sillä työnaikaisissa liikennejärjestelyissä lähtökohtana on ollut, että liikenne häiriintyy rakentamisen aikana mahdollisimman vähän. Siltaa käyttää raitiolinjat 7 ja 9, joiden tulee olla asukkaiden ja satamaan matkaajien käytössä myös työnaikaisesti. Jätkäsaaren kannaksen silta on myös raskaan liikenteen pääväylä satamaan sekä tärkeä jalankulun ja pyöräilyn reitti. Valitettavasti työnaikaisten reittien tilantarve sekä uusittavien kunnallistekniikan linjojen kaivannot levittäytyvät myös ajorajan ulkopuolelle.

Silta on tullut teknisen käyttöikänsä päähän. Nykyisen sillan vanhimmat osat ovat valmistuneet vuonna 1914. Siltaa on levennetty 1950-luvulla sekä lisätty erkkerirakenne Ruoholahden kanavan rakentamisen yhteydessä. Vaurioituneita alusrakenteita on korjattu kesällä 2018, mutta sillan yleiskunto on silti huono. Kansilaatassa on mm. laajoja ruostevaurioita ja vedeneristys on pahasti vaurioitunut.

Sillan uusimisen vaihtoehtojen vertailun yhteydessä on myös selvitetty veden vaihtumista Ruoholahden kanavan ja Hietalahdenaltaan välillä. Mittausten perusteella kanavan vesi virtaa hitaasti Hietalahdenaltaaseen. Uuden sillan vaikutuksesta veden virtaukseen on laadittu virtausmallinnus. Mallinnuksen tuloksia on verrattu tehtyihin virtausmittauksiin. Mallinnuksesta käy ilmi, että uudella siltarakenteella on vähäinen virtausta heikentävä vaikutus.

Suunnitelman vesilinjan muoto noudattelee asemakaavarajan muotoa. Levennykset katualueen ulkopuolelle merialueelle ovat vähäisiä ja sillä mahdollistetaan erotellulle jalankululle ja pyöräilylle riittävä leveys.

Kaupunkiympäristön toimiala
Maankäyttö- ja kaupunkirakenne
Liikenne- ja katusuunnittelu
Suunnitteluyksikkö

23.3.2022

Sillan työmaan tieltä joudutaan puustoa poistamaan. Samalla alueen mittavat järjestelyt mahdollistavat viheralueen uudelleen järjestelyt. Suunnitelmassa on haluttu laatia mahdollisimman laaja ja monilajinen viheralue tähän Jätkäsaaren sisääntuloalueelle.

Jatkossa silta on mahdollisuus alittaa kanootilla tai soutuveneellä. Yläveden (HW) vallitessa kulkuaukossa ei ole tilaa sillan alittamiseen veneellä (n. puoli metriä). Tilanne on harvinainen. Keskiveden (MW) vallitessa alikulkuun jää tilaa n. 2 m. ja syväys on n. 1,2 m. Alaveden (NW) tilanteessa tilaa alittamiseen jää n. 2,8 m. ja syväys on tällöin n. 0,4 m.

Sillan kunto on todettu huonoksi eikä sen korjaaminen ole kannattavaa. Tehdyssä teknistaloudellisessa vertailussa vertailtiin kolmen eri vaihtoehdon toteuttamista. Vaihtoehdot olivat:

4. Sillan korvaaminen nykyisen kaltaiseksi sillaksi
5. Sillan korvaaminen maakannaksella jonka läpi johdetaan vettä pumppaamalla putkia pitkin
6. Sillan korvaaminen rummuilla

Vertailussa otettiin huomioon työnaikaiset liikennejärjestelyt, rakentamiskustannukset, kustannukset työn aikaisista liikennejärjestelyistä, käyttö- ja ylläpitokustannukset ja työn aikaiset liikennehaitat. Lisäksi vertailussa huomioitiin sataman liikenteen toimivuus, raitiotieliikenteen sujuvuus rakennustyön aikana, turvallisen jalankulun ja pyöräliikenteen järjestäminen työn aikana ja reittien pysyvyys työn eri vaiheissa. Vesiliikenteelle pyrittiin järjestämään mahdollisimman hyvät olosuhteet.

Haasteita suunnittelulle on asettanut myös sillan rakenteissa oleva runsas kunnallisteknisten putkien määrä ja niiden koon kasvattamisen tarve. Nykyisellään sillan rakennekorkeus on liian pieni, jotta putket mahtuisivat kunnolla rakenteeseen. Rumpuvaihtoehdossa saadaan lisää tilaa putkille.

Raitiotieliikenteen vuoksi kadun pinnan tasausta ei voi juurikaan muuttaa. Sillä olisi laajat vaikutukset Hietalahdenrannan ja Länsilinkin alueeseen.

Itämeriteos on ei kuulu kaupunginmuseon kokoelmiin. Se on yksityinen rakenne ja on yleisellä alueella sijoitusluvalla. Itämeriteokselle pyritään löytämään Jätkäsaaren alueelta uusi paikka tai se saa jäädä paikalleen. Lopullista päätöstä asiasta ei ole tehty. Teoksen mahdollinen siirto tehdään yhteistyössä omistajan kanssa.

7. Muistutus 6

Muistutuksessa kiitetään katusuunnitelmaan palautteen perusteella tehdyistä muutoksista etenkin eteläpuoleisen pyörätien osalta, mutta samalla muistutuksessa todetaan, että pyörätien linjaus kaipaasi vielä suoristamista, etenkin kohdasta, jossa pyörätie leikkaa puukujan pohjois-eteläsuuntaisen linjan. Myös pohjoispuoleisen ajoradan kaarteeseen kohdalla sijaitsevaa viheralueen levennystä voisi hieman kaventaa kevyen liikenteen väylän tarpeettomien mutkien välttämiseksi.

Kevyen liikenteen väylien pinnoitteista todetaan muistutuksessa edelleen, että jalkakäytävän pinnoitteen tulisi olla asfalttia, jotta pienipyöräisten matkalaukkujen kanssa liikkuvat jalankulkijat pysyisivät jalkakäytävällä. Tasainenkin kiveys aiheuttaa tärinää, jonka takia matkalaukun kanssa liikkuva etsiyty mieluiten asfaltilla pinnoitetulle väylälle, riippumatta siitä, onko kyseessä pyörätie, kuten voi havaita esimerkiksi rautatieaseman ympäristössä. Eteläpuoleinen jalkakäytävä on suurin yhteys jalankulkijoille Hietalahdenaltaan ympäri sataman ja esimerkiksi Seaside-hotellin välillä.

Kaupunkiympäristön toimiala
Maankäyttö- ja kaupunkirakenne
Liikenne- ja katusuunnittelu
Suunnitteluyksikkö

23.3.2022

Sillan alittavan tunnelin poikkileikkausta ei tule pienentää nykyisestä. Tunnelin poikkileikkauksen pieneminen heikentää Hietalahdenaltaan käyttöä veneliikenteeseen, kun se pakottaa käytännössä muut kuin kaikkein pienimmät veneet kiertämään Länsisataman kautta. Myös tunnelin profiilin ylöspäin kapeneva muoto on ongelmallinen esimerkiksi veden korkeuden vaihteluiden kannalta. Mikäli tunnelin lasketaan olevan käytössä seuraavat 100 vuotta, tulisi tunnelin käyttöarvioissa ottaa huomioon myös mahdollinen merenpinnan kohoaminen.

Muilta osin muistutuksessa viitataan edelleen edelliseen lausuntoon Jätkäsaarenlaiturin katusuunnitelmasta 1.6.2021.

1.6.2021 annettu lausunto:

Lausunnossa kannatetaan Jätkäsaarenlaiturilta oikealle Hietalahdenrantaan kääntyvän autokaistan erottamista omaksi kaistakseen, kunhan tätä ei tehdä kevyen liikenteen väyliä kaventamalla. Laiturin leventäminen on tässä tapauksessa kaikille liikennemuodoille paras ratkaisu. Viheralueiden lisääminen on myös perusteltua, joskin olisi toivottavaa, että Jätkäsaarenlaiturin puukujaa jatkettaisiin myös Mechelininkadun/Hietalahdenrannan risteykseen asti, kun laituria kerran ollaan leventämässä.

Kevyen liikenteen näkökulmasta lausunnossa toivotaan, että pyöräkaistat korostetaan huomiovärisin pinnoittein ja maalauksin Mechelininkadun/Hietalahdenrannan risteyksestä alkaen, ja että pyöräkaistan ja autokaistan välisen erotuskaistan materiaali vaihdetaan nupukivestä tasapintaiseksi kiveykseksi. Samoin tulisi harkita Jätkäsaarenlaiturin eteläisen jalkakäytävän pinnoitteen vaihtamista asfalttiin. Matkatavaroineen kulkevat jalankulkijat käyttävät usein asfaltoitua pyöräkaistaa, joka on pienipyöräisille matkalaukuille helpompi pinnoite kuin Jätkäsaarenlaiturin jalkakäytävän nykyinen kiveys, jolloin pyöräilijät joutuvat väistämään erotuskaistalle. Lisäksi olisi toivottavaa, että pyörätiehen ei tehtäisi ylimääräisiä mutkia, kuten nykyisessä suunnitelmassa on eteläisellä pyöräkaistalla. Mutkaisuus haittaa ajettavuutta ja talvikunnossapitoa. Myös Sillilaiturin luiskalle johtava pinnoite tulisi vaihtaa tasapintaisemmaksi, sillä nykyinen pinnoite on pienipyöräisille kulkuvälineille hankala.

Lausunnossa ei kannateta Jätkäsaaren kannaksen sillan alittavan tunnelin korvaamista esitetyn kaltaisilla putkisilloilla. Esitetty ratkaisu pienentäisi tunnelin poikkileikkausta ja häittäisi pienveneiden kulkua Hietalahdenaltaan ja Ruoholahden kanavan välillä. Tällöin näiden veneiden ainoa kulkureitti Hietalahdenaltaaseen olisi Länsisataman laivalaiturien ohitse, mitä ei voi pitää liikenneturvallisena ratkaisuna. Lisäksi pienveneiden kulun estäminen sillan alitse häittäisi esimerkiksi veneilyyn perustuvaa yritystoimintaa, kuten Sillilaiturissa toimivaa kylpylouttayritystä.

Lausunnossa edellytetään, että tunnelin poikkileikkaus säilyy entisellään.

Vastaus muistutukseen

Viheralue on haluttu esittää mahdollisimman leveänä, jotta saadaan tehtyä riittävät kasvialustat monilajiselle istutukselle. Liikennesuunnittelija on arvioinut, että pieni mutka pyörätiessä ei haittaa liikenteen sujuvuutta. Jätkäsaareen toivotaan lisää kasvillisuutta ja puita. Tässä meillä on mahdollisuus lisätä asukkaiden toivomia viheralueita.

Kannaksen alueella jalkakäytävät ja pyörätiet on eroteltu pääosin materiaaleilla. Tässä suunnitelmassa tarkennetaan ja yhtenäistetään tätä ratkaisua. Jatkossakin on tarkoitus, että kävelytiet ovat kivettyjä sileällä laattalla ja pyörätiet ovat asfalttia. Tällä ratkaisulla halutaan erottaa liikennemuodot toisistaan.

Sillan uusimisen vaihtoehtojen vertailun yhteydessä on myös selvitetty veden vaihtumista Ruoholahden kanavan ja Hietalahdenaltaan välillä. Mittausten perusteella kanavan vesi virtaa hitaasti Hietalahdenaltaaseen. Uuden sillan vaikutuksesta veden virtaukseen on

Kaupunkiympäristön toimiala
Maankäyttö- ja kaupunkirakenne
Liikenne- ja katusuunnittelu
Suunnitteluyksikkö

23.3.2022

laadittu virtausmallinnus. Mallinnuksen tuloksia on verrattu tehtyihin virtausmittauksiin. Mallinnuksesta käy ilmi, että uudella siltarakenteella on vähäinen virtausta heikentävä vaikutus. Sillan voi jatkossakin alittaa kanooteilla ja soutuveneillä. Haasteita suunnittelulle on asettanut myös sillan rakenteissa oleva runsas kunnallisteknisten putkien määrä ja niiden koon kasvattamisen tarve. Nykyisellään sillan rakennekorkeus on liian pieni, jotta putket mahtuisivat kunnolla rakenteeseen. Rumpuvaihtoehdossa saadaan lisää tilaa putkille.

Raitiotieliikenteen vuoksi kadun pinnan tasausta ei voi juurikaan muuttaa. Sillä olisi laajat vaikutukset Hietalahdenrannan ja Länsilinkin alueeseen.

1.6.2021 annettuun lausuntoon on vastattu aiemmin laaditusta vuorovaikutusmuistiossa.

8. Muutokset katusuunnitelmiin

Muistutukset eivät aiheuta muutoksia laadittuun katusuunnitelmaan.

Muistion vakuudeksi
Petra Rantalainen