

Liikenne- ja katusuunnittelu
Suunnittelu
Teemu Vuohtoniemi

20.11.2019

Länsilinkin ympäristön liikenteen yleissuunnitelma

Vuorovaikutusraportti

Sisältö

- 1. Liikenteen yleissuunnitelman vuorovaikutusprosessi**
- 2. Suunnitteluvaihtoehtojen vuorovaikutus 26.08.-11.09.2019**
 - Yhteenveto mielipiteistä vastauksineen
 - Muistio asukastilaisuudesta 29.08.2019
 - Jätkäsaari-seuran mielipide
 - HSL:n kannanotto suunnitelmaan

1. Liikenteen yleissuunnitelman vuorovaikutusprosessi

Liikenteen yleissuunnitelmaluonnokset olivat esillä Kerro kantasi -palvelussa verkossa 26.08.-11.09.2019 mielipiteiden antamista varten. Suunnitelmista järjestettiin yleisötilaisuus 29.08.2019 Jätkäsaaren kirjasto ja infokeskuksessa. Yleisötilaisuuteen osallistui noin 100 henkilöä.

Alustavista vaihtoehtoista tehtyjen toimivuustarkastelujen sekä saatujen asiantuntijalauseuntojen ja mielipiteiden pohjalta suunnittelua jatkettiin esillä olleen suunnitteluvaihtoehdon 1 pohjalta, jossa raitiliikenteen linjat 7 ja 9 säilyvät nykyisellä reitillään Ruoholahdenrannassa. Liikenteen yleissuunnitelmaa on päivitetty vuorovaikutuksen jälkeen lisäämällä kolmas ajokaista Ruoholahdensillan pohjoisreunalle Mechelininkadulta länteen.

2. Kolmen suunnitteluvaihtoehdon vuorovaikutus 28.08.-11.09.2019

Yhteenvedo mielipiteistä vastauksineen

Yksityishenkilöiltä saatuja mielipiteitä oli 292. Suurimmassa osassa mielipiteistä silta- ja ramppiratkaisua vastustettiin jyrkästi. Vastustuksen perusteena olivat lähinnä ratkaisun kaupunkikuvalliset ja liikenteelliset vaikutukset. Osa piti ratkaisua kannatettavana, mutta heitä oli alle 10 % kantansa ilmaiseista. Lisäksi Jätkäsaari-seura lähetti oman hanketta vastustavan mielipiteensä. Myös HSL jätti kannanoton uusista silta- ja ramppisuunnitelmista.

Kerro kantasi –palvelun kautta tulleet mielipiteet ovat sellaisenaan luettavissa osoitteessa <https://kerrokantasi.hel.fi/lansilinkki>. Seuraavaan koosteeseen niitä on muokattu stilistisesti ja ryhmitelty aihepiireittäin.

Kaupunkikuvalliset vaikutukset ja kaupunkirakenne

Suurimmassa osassa mielipiteistä esitettiin huoli rampin kaupunkikuvallisista vaikutuksista. Todettiin, että uuden ajoneuvorampin ja sillan muodostama ympäristö ei sovellu kantakaupunkiin ominaiseen katu- ja korttelirakenteeseen. Siltojen arkkitehtuuria pidettiin havainnekuvien perusteella tylsänä. Rampilla olevan istutuskaisian tilaa ei pidetty tarpeellisena ja sen koettiin leventävän siltaa turhaan.

Pelättiin, että suunnitellut rampit ja sillat leikkaavat Ruoholahden ja Jätkäsaaren entistä voimakkaammin irti kantakaupungista ja että autoväylät eristävät kantakaupungin arvokkaasta merenrannasta. Ramppien aiheuttamia muutoksia näkymissä läheisien rakennuksien ikkunoista ei pidetty hyvänä. Pelättiin myös, että ramppi vahvistaa segregatiota Jätkäsaaren ja muun kantakaupungin välillä.

Länsilinkin taideteoksen yhteyteen rakentamisesta ei pidetty. Koettiin, että rampit ahdistavat lisäksi Länsilinkin kahvilaa ja työntyvät miltei ortodoksisen hautausmaan päälle.

Toivottiin, että uusista silloista ja rampista rakennetaan kauniit. Haluttiin myös viherseinä uudelle rampille. Baanan eteläpään toivottiin kadun elävöittämistä lisäämällä puita katutilaan. Haluttiin myös, että Länsilinkin alikulkua ei kavenneta ja alikulun valaistusolosuhteet pysyvät nykyisenlaisina.

Vastaus: Suunnittelualueen katualueilla ei ole nykytilanteessa kantakaupungille ominaista mittakaavaa, rakennetta ja kaupunkikuvaa. Katuympäristö on liikennepainotteista väyläympäristöä. Suunnitelma laajoine silta- ja ramppijärjestelyineen ei muokkaa kaupunkikuvaa kantakaupunkimaisemmaksi tai urbaanimmaksi, mutta laadukkaalla katu- ja silta-arkkitehtuurilla liikennealuetta voidaan paremmin sopeuttaa ympäristöönsä ja tuoda uutta ilmettä Helsingin merkittävän työpaikka-alueen läheisyyteen.

Kaupunkikuvassa sillan ei ole tarkoituksenmukaista toimia maamerkinä vaan pikemminkin laadukkaana taustana ihmisten liikkumiselle. Rakennerratkaisut ovat mitoitukseltaan optimoituja ja siten mahdollisimman siroja. Tarkemmassa jatkosuunnittelussa pyritään nostamaan viimeistelyn astetta, jotta vaikutelma myös läheltä tarkasteltaessa olisi laadukas.

Liikenne- ja katusuunnittelu
Suunnittelu
Teemu Vuohtoniemi

20.11.2019

Nykyisen Länsilinkin rakenteet on pyritty säilyttämään mahdollisimman pitkälle nykyisellään. Länsilinkin rakenteisiin joudutaan kuitenkin tekemään hie-
man muutoksia etenkin sillan itäreunalle, jonne uusi ramppiyhteys on suunnit-
teltu. Länsilinkin vieressä olevaa Cargo Coffeen konttikahvilaa joudutaan siir-
tämään uuden ramppiyhteyden tieltä.

Strategian mukaisuus

Suunnitelmia pidettiin ristiriitaisena kaupunkistrategian kanssa, jonka mukaan kävelyä, pyö-
räilyä ja joukkoliikennettä priorisoidaan. Tärkeänä tavoitteena pidettiin autoliikenteen vä-
hentämistä eikä lisäämistä. Suunnitelmaa pidettiin hiilineutraaliustavoitteiden vastaisina.
Osa puolestaan piti uutta ramppia tervetulleena suunnitelmana alueen liikenneongelmiin
vastaamiseen ja selvänä parannuksena nykyolosuhteisiin.

Vastaus: Syksyllä 2017 Helsingin kaupunginvaltuuston hyväksymässä kau-
punkstrategiassa on erilaisia tavoitteita, joiden yhteen sovittaminen on haas-
teellista. Länsilinkin ympäristön yleissuunnitelmalla pyritään vastaamaan stra-
tegian tavoitteisiin kehittää liike-elämän logistisia yhteyksiä, elinkeinoelämän
kilpailukykyä parantavia liikennejärjestelyjä sekä Helsingin ja Tallinnan välistä
kaksoiskaupunkikonseptia. Länsisatama on linjattu myös valtakunnallisesti
osaksi keskeistä kansainvälistä reittiä, jonka liikenneyhteyksien sujuvuus tu-
lee varmistaa (mm. EU:n TEN-T –hanke).

Suunnitelman hyödyt autoliikenteelle ovat selkeämpiä kuin kävelylle, pyöräi-
lylle ja joukkoliikenteelle, mistä syystä sen ei voi katsoa tukevan strategian
tavoitetta priorisoida kestäviä kulkutapoja vaan pikemminkin edistävän liiken-
nepoliittisten tavoitteiden vastaista kehitystä. Vaikutukset kulkumuotoja-
kaumaan ovat kuitenkin lieviä. Autoliikenteen sujuvuuden ohella suunnitelma
parantaa etenkin joukkoliikenteen edellytyksiä, ja myös kävelyn ja pyöräliiken-
teen tarpeista on huolehdittu.

Vaikutusarvion mukaan suunnitelma ei juuri vaikuta liikenteen päästöihin. Se
ei siis edistä myöskään päästövähennystavoitteiden toteutumista. Suunnitel-
man myötä kuorma-autoliikenteen CO₂-päästöt vähenevät 90 t/v ja henkilö-
autoliikenteen CO₂-päästöt lisääntyvät 323 t/v. Kilometrisuoritteiden perusteella
lasketut ajoneuvoliikenteen CO₂-kokonaispäästöt lisääntyvät 233 t/v, mikä on
0,02 % Helsingin työssäkäyntialueen kokonaispäästöistä vuoden 2030 ennus-
tetilanteessa.

Liikenne- ja katusuunnittelu
Suunnittelu
Teemu Vuohtoniemi

20.11.2019

Liikenteelliset vaikutukset

Liikenteellisissä vaikutuksissa suurin osa kommentoijista kritisoi raskaiden toimenpiteiden toteuttamista, kuten uuden ajorampin rakentamista. Huomattavasti pienempi osa kommentoijista puolestaan piti esitettyjä vaihtoehtoja tarpeellisina alueen liikenneongelmiin. Osa kommentoijista halusi, että vain osa ehdotetuista muutoksista toteutettaisiin.

Jalankulku ja pyöräliikenne, yleistä

Mielipiteissä todettiin, että jalankulun ja pyöräilyn sujuvuuteen ja yhteyden laatuun vaikuttaa merkittävästi reitin oikea mitoitus ja koettu turvallisuus. Jalankulun ja pyöräiliikenteen osalta haluttiin reittikohtaiset sujuvuus- ja laatutarkastelut. Suunnitelmaa kritisoitiin näiden seikkojen tarkastelutta jättämisestä.

Huolta esitettiin myös jalankulun ja pyöräiliikenteen reittien monimutkaistuessa nykyisiin liikennejärjestelyihin nähden. Kaikkien kolmen vaihtoehdon katsottiin heikentävän kävely-ympäristöä suoranaisesti katkaisten kulkuyhteyksiä tai välillisesti lisäämällä autoliikennettä ja sen tuomia haittoja. Toivottiin, että jalankulun yhteydet säilyisivät nykyisellään.

Vastaus: Suunnitelman yhteydessä liikenteellisiä vaikutuksia on arvioitu kaikkien kulkumuotojen osalta. Jalankulun ja pyöräiliikenteen osalta kaikki nykyiset yhteydet tulevat säilymään, eikä yhtään kulkuyhteyttä katkaista. Jalankulun ja pyöräiliikenteen yhteyksille on jätetty suunnitelmassa riittävät tilavaraukset. Katuympäristö pyritään aina suunnittelemaan mahdollisimman turvalliseksi kaikille kadulla liikkuville.

Porkkalankadun ja Ruoholahdensillan yhteydet sujuvoituvat ja johdonmukaisuus parantuu nykyisistä. Pyöräiliikenteen ja jalankulun erottelua parannetaan Ruoholahdensillalla ja Porkkalankadulla, joka parantaa kummankin kulkumuodon turvallisuutta. Porkkalankadulta poistetaan kaksi liikennevalo-ohjattua suojatietä säilyttäen nykyiset jalankulun ja pyöräiliikenteen yhteydet sillalla. Ruoholahdensillalle tulee yksi uusi liikennevalo-ohjattu suojatie jalankululle.

Suunnitelma lisää henkilöautomatkojen määrää vuorokausitasolla noin 800 matkalla, mikä vastaa 1-2% Mechelininkadun ja Porkkalankadun yhteenlasketusta autoliikennemäärästä. Kasvavasta autoliikenteen määrästä ei koidu merkittävää haittaa jalankululle tai pyöräiliikenteelle.

Jalankulku ja pyöräliikenne, parannusehdotuksia

Arviota suunnitelman vaikutuksista Jätkäsaarenlaiturin kävely- ja pyöräily-yhteyksiin pidettiin puutteellisena. Kävelylle ja pyöräilylle varattua tilaa Jätkäsaarenlaiturilla pidettiin nykyisellään ahtaana. Kysyttiin, miten Jätkäsaarenlaiturin ja Mechelininkadun risteykseen voidaan toteuttaa autoliikenteen lisäkaista heikentämättä Jätkäsaarenlaiturin jalankulku- ja pyöräily-yhteyden laatua nykyisestä. Pelättiin, että jalankulkijoiden ja pyöräilijöiden tilaa kaventetaan nykyisestä. Toivottiin parannuksia Jätkäsaarenlaiturin jalankulun ja pyöräiliikenteen yhteyksiin. Todettiin, että rannassa pitäisi kulkea keskeinen virkistyskävelyreitti, mutta reitti on jäämässä ahtaammalle, kun ajokaistoja lisätään. Jätkäsaarenlaiturilla sijaitsevan viherkaistan ja taideteoksen poisto huolettivat. Toivottiin, että Jätkäsaarenlaiturin ja Hieta-lahdenrannan välille rakennettaisiin uusi siltayhteys jalankululle ja pyöräiliikenteelle.

Liikenne- ja katusuunnittelu
Suunnittelu
Teemu Vuohtoniemi

20.11.2019

Todettiin myös, että Mechelininkadun suuntaisella Jätkäsaarenlaiturin ylittävällä suojatiellä pyöräilijöillä ei ole paljoa tilaa risteystä ylittäessä. Parannusta toivottiin Itämerenkadun päässä olevalle Mechelininkadun suuntaiselle suojatielle. Huomautettiin, että Itämerenkadulla kadun ylitse ei pääse yhdellä liikennevalokierrolla. Todettiin, että pyörän kanssa ei mahdu odottamaan erotuskaistalle.

Toivottiin alikulkuja Itämerenkadun ylittävälle Mechelininkadun suuntaisesti kulkevalle suojatielle sekä Länsiväylän ylittävän suojatien kohdalle.

Oltiin huolissaan, että Baanan ja Ruoholahden kanavan yhdistävälle pyöräreitille tulisi ylimääräiset liikennevalot. Toivottiin, että Kalevankadun jatkeelta pääsisi kävellen tulevaisuudessa edelleen Jätkäsaareen yhdessä tasossa.

Pyöräteiden yksisuuntaisuutta ei pidetty Porkkalankadulla ja Ruoholahdensillalla perusteltuna ratkaisuna huomioiden kadun ylityksen hankaluuden.

Uusi liikennevalo-ohjatta risteys Ruoholahdensillalla huolestutti, sillä risteyksessä pyöräliikenne ja raskas sataman tuottama liikenne risteävät.

Pohdittiin miksi Länsiväylän ylittävä suojatie on jätetty nykyiselle paikalle, kun linja-autopysäkki on siirretty Länsiväylän risteuksen länsipuolelle ja linja-autoja ei enää kulje vuoden 2023 jälkeen. Mietittiin myös olisiko hyvä idea ohjata kaikki jalankulku ja pyöräliikenne kulkemaan alueella nykyisen Länsilinkin alikulun kautta.

Vastaus: Jätkäsaarenkannaksen sillan peruskorjaus on ajoitettu tämän hetken arvion mukaan vuosille 2022-2023. Kaupunkisuunnittelulautakunta hyväksyi 12.6.2018 päätöksessään Jätkäsaarenlaiturin kolmannen ajokaistan pidentämisen, jonka yhteydessä Jätkäsaarenlaiturin eteläreunalla olevaa jalkakäytävää jouduttiin kaventamaan. Kolmannen ajokaistan pidentämisen myötä myös Jätkäsaarenlaiturilla olevaa taideteosta joudutaan siirtämään.

Jätkäsaarenlaiturin sillan katusuunnitelmaa valmistellaan nykyistä katualuetta leveämpänä siltana, jolloin Jätkäsaarenlaiturin hyväksytyyn liikennesuunnitelman mukaista jalkakäytävän kaventamista ei olisi tarpeellista toteuttaa ollenkaan. Jätkäsaarenlaiturin sillalla on tavoitellussa liikennetilanteessa nykyiset tilavaraukset jalankululle ja pyöräliikenteelle sekä ajoneuvoliikenteelle uusi ryhmittymiseen varattu ajokaista Hietalahdenrannan suuntaan kääntyville. Suunnitelmat edellyttävät asemakaavamuutoksen ja katusuunnitelman. Jätkäsaarenlaiturin katusuunnitelmista ei päätetä tämän hankkeen yhteydessä.

Jätkäsaarenlaiturin ja Mechelininkadun liittymässä pyöräliikenteen kapeaa ylitystilaa on levennetty nykyisestä yhdellä metrillä, joka parantaa pyöräliikenteen sujuvuutta ja turvallisuutta. Jätkäsaarenlaiturin ja Hietalahdenrannan ylittävillä suojateilla kadunylitysmatka kasvaa noin 3 metriä, joka heikentää hiekan jalankulkijan olosuhteita.

Uutta siltaratkaisua Jätkäsaaren ja Hietalahdenrannan välille on pohdittu yleissuunnitelman yhteydessä. Uusi silta tulisi toteuttaa avattavana siltana johtuen telakan toiminnoista. Muun muassa uuden avattavan sillan kustannuksista johtuen suunnitelmaa ei ole lähdetty edistämään.

Helsinki toteuttaa yksisuuntaisen pyöräliikenteen verkon kantakaupunkiin, koska yksisuuntaiset väylät ovat turvallisempia, tilatehokkaampia ja yhdistyvät

Liikenne- ja katusuunnittelu
Suunnittelu
Teemu Vuohtoniemi

20.11.2019

loogisesti myös sekaliikenteeseen. Porkkalankadulla on hyväksytty liikennesuunnitelma, jossa pyöräliikenteen järjestelyt muutetaan 1-suuntaisiksi. Ruoholahdenkadulla on jo toteutettu 1-suuntaiset pyöräliikenteen järjestelyt. Ruoholahdensillan järjestelyiden muuttaminen 1-suuntaiseksi muuttaa verkon loogisemmaksi ja helpommin hahmotettavaksi.

Ruoholahdensillalta poistetaan kaksi liikennevalo-ohjattua suojatietä parantaen jalankulun ja pyöräliikenteen sujuvuutta alueella. Ruoholahdensillan ja uuden rampin risteykseen muodostuu kuitenkin yksi uusi risteys jalankulun, pyöräliikenteen ja autoliikenteen välille.

Itämerenkadun ylittävällä suojatiellä jalankulkijan tulisi päästä ylittämään katu yksien vihreän valojen aikana. Vihreän valon aika on mitoitettu keskimääräisen jalankulkijan kävelynopeuden mukaan.

Itämerenkadun ylittävän suojatien toinen keskisaareke on nykyisien suunniteluohjeiden mukaan liian kapea. Saarekkeen leventäminen vaatisi raitioliikenteen kiskojen siirtämisen, jonka vuoksi saareketta ei levennetä. Itämerenkadun ylittävällä suojatiellä toinen keskisaarekkeista on 2,5 metriä leveä, johon on mahdollista jäädä turvallisesti odottamaan liikennevalojen vaihtumista myös polkupyörän kanssa.

Itämerenkadun jatkeena olevaa Mechelininkadun ylittävän suojatien keskisaareketta levennetään nykyisestä, joka parantaa jalankulun ja pyöräliikenteen turvallisuutta. Itämerenkadun risteykseen alikulun rakentaminen olisi haastavaa. Itämerenkadun päässä on raitioliikenteen pysäkki, joten suojatie tarvittaisiin risteykseen myös maan tasolle. Tilaa erilliselle alikululle sekä kadulla kulkevalle suojatielle ei ole.

Jalankulun ja pyöräliikenteen yhteyksiä ei ole haluttu lähteä yleissuunnitelman myötä heikentämään nykyisestä. Suunnittelualueella etenkin Mechelininkadun tai Hietalahdenrannan ylittävät suojatiet ovat vilkkaita jalankulun ja pyöräliikenteen osalta. Suojateiden poistaminen aiheuttaisi jalankululle ja pyöräliikenteelle ylimääräistä kiertämistä, joka heikentäisi kulkumuotojen sujuvuutta alueella.

Ajoneuvoliikenteen ja pyöräliikenteen risteäminen on tyypillinen tilanne kanta-kaupungissa eikä satamaliikenteen kanssa risteäminen poikkea tällaisesta tilanteesta merkittävästi. Pyöräliikenne risteää sataman tuottaman liikenteen kanssa myös muissa risteyksissä kantakaupungissa. Uuden ramppiyhteyden pituuskaltevuudet on suunniteltu niin, että uudelta rampilta nousevat ajoneuvot kulkevat lähes tasaisella osuudella n. 100 metrin matkan ennen risteämistä jalankulun ja pyöräliikenteen kanssa, joka parantaa uuden risteuksen turvallisuutta. Risteyksessä on hyvät näkemät autoilijoiden ja pyöräilijöiden välillä. Liikennevalo-ohjaus ja 1-suuntainen pyöräliikenne parantavat myös risteuksen turvallisuutta.

Länsiväylän ylittävää suojatietä ja pyörätien jatketta ei ole tarkoituksenmukaista poistaa sillä yhteys Länsiväylän yli on osa 1-suuntaista pyöräliikenteen verkkoa Lauttasaaren ja Kampin välillä. Kyseinen Länsiväylän liittymä ei myöskään toimi verkollisesti ajoneuvoliikenteen pullonkaulana, joten tämänkään syyn vuoksi suojatien ja pyörätien jatkeen poistaminen ei ole tarkoituksenmukaista.

Liikenne- ja katusuunnittelu
Suunnittelu
Teemu Vuohtoniemi

20.11.2019

Länsiväylän alitse ei ole mahdollista rakentaa alikulkua jalankululle ja pyöräliikenteelle johtuen maanalaisista rakenteista.

Baanan ja Ruoholahden kanavan yhdistävälle pyöräliikenteen reitille ei ole tulossa suunnitelman myötä uusia liikennevaloja. Kalevankadulta pääsee tulevaisuudessa edelleen kävellen kulkemaan Jätkäsaareen yhdessä tasossa.

Joukkoliikenne, yleistä

Pidettiin tärkeänä kehittää raitiovaunuyhteyksiä Jätkäsaaresta eteläisiin kaupunginosiin ja varayhteyksien säästämistä Jätkäsaarenlaiturilta Ruoholahdenrantaan ja Kalevankadulle. Todettiin, että suoraa ja nopeaa raitiovaunuyhteyttä keskustaan ei saa heikentää nykyisestä. Oltiin huolissaan, että raitioliikenne hidastuu turhaan hitaissa liikennevaloissa ja autoliikenteen takia. Oman kaistan varaamista raitiolinjalle 8 pidettiin hyvänä ratkaisuna.

Pysäkkialueen siirtäminen Porkkalankadulla Länsiväylän risteyksen länsipuolelle pelättiin hidastavan kaukoliikenteen linjojen aikatauluja, koska bussit joutuisivat kiertämään Porkkalankadun ja Salmisaarenkadun kautta Länsiväylälle.

Vastaus: Raitioliikenteen varayhteydet säilytetään Jätkäsaarenlaiturilta Ruoholahdenrantaan. Raitioliikenne saa liikennevaloissa joukkoliikenne-etuudet, joilla pyritään parantamaan joukkoliikenteen sujuvuutta ja häiriöherkkyyttä. Raitioliikenteen valoetuuksia kehitetään jatkuvasti. Tullaajankujan sulkeminen autoliikenteeltä parantaa raitiolinjojen 7 ja 9 sujuvuutta ja vähentää häiriöherkkyyttä Jätkäsaarenlaiturin ja Mechelininkadun liittymässä.

Kaukoliikenteelle ei tule koitumaan merkittäviä muutoksia aikatauluihin uudella reitillä Porkkalankadun ja Salmisaarenkadun kautta.

Joukkoliikenne, parannusehdotuksia

Kysyttiin olisiko mahdollista huomioida kaukoliikenteen pysäkkitarve säilyttämällä pysäkki Länsiväylän suuntaan nykyisellä paikallaan tai siirtämällä se Länsiväylän alkuun.

Osa kommentoijista halusi poistaa raitiovaunut kokonaan Jätkäsaarenlaiturin ja Mechelininkadun risteyksestä ja ohjata raitiovaunut Länsilinkin alitse. Kysyttiin myös, onko raitiovaunulinja 6T onohdettu kokonaan suunnitelmista.

Raitiovaunuille toivottiin hidasteita, sillä ne aiheuttavat äänettömästi vaaratilanteita päivittäin Ruoholahdenrannassa.

Jätkäsaarenlaiturin liittymään toivottiin joukkoliikennekatua.

Vastaus: Bussipysäkin siirtäminen Länsiväylän varteen ei olisi turvallinen ratkaisu. Bussipysäkkiä ei ole tarkoituksenmukaista pitää nykyisellä paikallaan, jotta pysäkillä pysähtyvät kaukoliikenteen linja-autot eivät sulje yhden ajoneuvoliikenteen kaistan käyttöä matkustajien kyytiin ottamisen aikana. Ruoholahdensillalle suunnitellun kolmannen ajokaistan vuoksi myös Länsiväylän liittymään tarvitaan kolmas autoliikenteen käytössä oleva kaista. Bussipysäkin siirto parantaa myös pyöräliikenteen ja jalankulun itä-länsi suuntaisia yhteyksiä leventäen kulkumuotojen tilavaruuksia kadun poikkileikkauksessa.

Liikenne- ja katusuunnittelu
Suunnittelu
Teemu Vuottoniemi

20.11.2019

Raitiovaunujen ohjaaminen Länsilinkin alitse vaatisi koko Länsilinkin tasauksen laskemista. Tasausta jouduttaisiin laskemaan niin, että Länsilinkin ympäristöstä ei saataisi enää esteetöntä. Raitioliikenne joutuisi tällöin myös kulkemaan painanteessa, joka halkoisi jalankulun ja pyöräliikenteen pääyhteyksiä alueella. Nykyisen Länsilinkin sillan tasausta ei voi nostaa johtuen nykyisen sillan pituuskaltevuuksista. Raskaan liikenteen reitille ei suositella yli 4% pituuskaltevuuksia.

Raitiolinjaa 6T ei tarvita enää tulevaisuudessa, kun Jätkäsaaren raitioliikenteen verkko on rakentunut valmiiksi. Raitiolinja 6 siirtyy liikennöimään Herneisaaren Telakkakadun katutöiden valmistuttua. Jätkäsaaren joukkoliikennepalveluksi riittävät raitiolinjat 7,8 ja 9. Raitiolinja 6T on mahdollista kuitenkin ottaa tulevaisuudessa takaisin liikennöitäväksi sillä raitioliikenteen varayhteydet tullaan säilyttämään Jätkäsaarenlaiturin liittymässä.

Raitioliikenteen sujuvuustavoitteiden, raidegeometrian sekä matkustusmukavuuden kannalta raitiovaunuille ei ole tarkoituksenmukaista suunnitella hidasteita. Ruoholahdenrannassa jalkakäytävät on eroteltu ajoradasta, jossa raitiovaunut kulkevat. Nykyinen suunnitteluratkaisu on jalankulkijoiden kannalta turvallinen.

Ajoneuvoliikenteen sujuvuuden vuoksi joukkoliikennekatu ei ole ensisijainen suunnitteluratkaisu Jätkäsaarenlaiturin liittymään.

Autoliikenne

Mielipiteissä kritisoitiin, että suunnitelmassa annetaan ajoneuvoliikenteelle liikaa tilaa, joka lisää ajonopeuksia ja siten myös vaarallisia kolareita. Osa mielipiteen esittäjistä ei pitänyt autoliikenteen sujuvoittamista tärkeänä tavoitteena tällä paikalla ja että kaupungissa autoliikenteen sujuvuutta ei tulisi parantaa ollenkaan vaan päinvastoin heikentää. Todettiin, että hidas ajoneuvoliikenne kuuluu kantakaupunkiin, jossa kävelyä, pyöräilyä ja joukkoliikennettä tulee ensisijaisesti suosia. Huomautettiin, että ajoneuvoliikenteen kapasiteetin kasvattaminen lisää ruuhkia. Parempina keinoina ruuhkiin ehdotettiin kaistojen vähentämistä, ruuhka-maksuja ja kestävien liikkumismuotojen edellytysten parantamista.

Osa kommentoijista puolestaan piti esitettyjä liikennelratkaisuja tervetulleina alueelle.

Vastaus: Laaditussa yleissuunnitelmassa on kehitetty kaikkien kulkumuotojen yhteyksiä suunnittelualueella. Kaupunkistrategian mukaisesti Helsingin kaupunki kehittää myös elinkeinoelämän logistisia yhteyksiä. Matka-aikojen tulisi olla ennustettavia kaikilla kulkumuodoilla, myös autoliikenteellä. Ajoneuvoliikenteelle on annettu riittävä määrä tilaa, jotta autoliikenteen yhteydet saadaan sujuvammaksi alueella. Ajokaistojen leveydet pohjautuvat viimeksiin suunnitteluohjeisiin. Uusien nopeusrajoitusperiaatteiden mukaisesti Helsingin niemen alueella nopeusrajoituksena käytetään rajoitusta 30km/h ja satamaan johtavilla reiteillä 40km/h. Porkkalankatu on katuluokituksestaan pääkatu, jonka vuoksi nopeusrajoitus Porkkalankadulla on uusien periaatteiden mukaisesti 50km/h.

Liikenne- ja katusuunnittelu
Suunnittelu
Teemu Vuohtoniemi

20.11.2019

Uudet liikenneratkaisut siirtävät ajoneuvoliikennettä hieman kantakaupungin kokoojakaduilta pääkaduille ja pääväylille, kuten Länsiväylälle, Mechelininkadulle ja Porkkalankadulle. Suunnitelman myötä kantakaupungin alueellisilla kokoojakaduilla liikenne vähenee 1,7%, vaikka kantakaupungin kokonaisliikennesuorite kasvaa 0,2%. Suunnitelma lisää henkilöautomatkojen mallinnettua määrää vuorokausitasolla noin 800 matkalla, mikä vastaa 1-2% Mechelininkadun ja Porkkalankadun yhteenlasketusta autoliikennemäärästä. Henkilöautomatkojen kasvu kohdistuu pääosin Espoon ja Helsingin kantakaupungin välisiin matkoihin. Helsingin keskusta kohdistuvien henkilöautomatkojen määrä kasvaa suhteellisesti noin 0,5% ja muualle kantakaupunkiin noin 0,2%. Liikenteen siirtyminen kokoojakaduilta pääkaduille ja väylille vaikuttaa myönteisesti myös liikenneturvallisuuksiin, koska kokoojakaduilla liikennesuoritteeseen suhteutettu onnettomuusriski on pääkatuja ja väyliä suurempi.

Autoliikenne, parannusehdotuksia

Ruoholahdensillan toisen ajokaistan poistamista lännestä itään ajettaessa ei pidetty hyvänä suunnitteluratkaisuna ja sen pelättiin aiheuttavan ruuhkia. Haluttiin säilyttää kaksi ajokaistaa autoliikenteelle Ruoholahden sillalla ja Ruoholahdenkadulla myös itään päin.

Sataman raskaan liikenteen keskittämistä Tyynenmerenkadulle ja Mechelininkadulle ei pidetty hyvänä suunnitteluratkaisuna, koska molemmat kadut ovat asuntokatuja.

Uuden rampin toimivuutta kritisoitiin talviolosuhteissa, koska kaikilla kuljettajilla ei ole kunnollisia talvirenkaita ja uudelle rampille nousu on jyrkkä.

Ehdotettiin, että sallitaan Porkkalankadulta Mechelininkadulle johtavalta rampilta autoliikenteelle kääntyminen Porkkalankadun sillan ali rampille, joka johtaa Mechelininkadulta Länsiväylälle. Tällöin Ruohoparkista tulevat autot pääsisivät suoraan Länsiväylän suuntaan viedessä Mechelininkadun risteuksen kapasiteettia. Todettiin, että tällä hetkellä sillanalus toimii epämääräisenä varastoalueena.

Toivottiin, että Mechelininkadulta pohjoisesta Itämerenkadulle ajavien ajokaista olisi vain Itämerenkadulle kääntyville ja Jätkäsaareen ajavien kaista alkaisi vasta Itämerenkadun risteuksen jälkeen, jolloin Mechelininkadun liikenteen sujuvuus paranisi ja estettäisiin ongelma jossa Itämerenkadulle kääntyvät ajoneuvot jumittavat liikenteen.

Kalevankadun päästä ajoyhteyden poisto Mechelininkadulle ja Itämerenkadulta yhteyden poisto Länsiväylälle Mechelininkadun kautta koettiin heikentävinä asioina alueen asukkaiden ja työntekijöiden liikkumisen kannalta.

Toivottiin uusia pilareja Ruoholahdensillalle, jotka vievät vähemmän tilaa ja tekevät Mechelininkatua etelästä tulevien ajoneuvojen mutkan loivemmaksi.

Toivottiin, että Itämerenkadulle voisi kääntyä vain Mechelininkadun etelään meneviltä kaisoilta ja Itämerenkadulta vain oikealle, jolloin risteuksen liikennevalot voisi poistaa. Tällä koettiin saavutettavan täsmälleen sama matka-ajan lyhentyminen kuin ehdotetulla ratkaisulla.

Toivottiin, että Länsisataman asuinaluetta palveleva autoliikenne kulkisi ensisijaisesti Ruoholahden kautta.

Vastaus: Suunnitelman mukaan Ruoholahdensillalta ei poisteta autoliikenteeltä ajokaistoja. Liikennesuunnitelmassa on ollut lähtökohtana, että metron

Liikenne- ja katusuunnittelu
Suunnittelu
Teemu Vuohtoniemi

20.11.2019

kanssa päällekkäisellä bussiliikenteellä on vain täydentävä rooli joukkoliikennejärjestelmässä. Metro toimii alueella runkokuljetusmuotona ja kuljettaa valtaosan matkustajista. Pienen matkustajamäärän vuoksi ei ole järkevää käyttää katutilaa bussiliikenteelle yksinomaan osoitetuilla ratkaisuilla. Täten esimerkiksi Ruoholahdensillan bussikaistasta on luovuttu. Suunniteltujen liikennejärjestelyiden myötä Ruoholahdensillan kautta kulkevalle liikenteelle ei muodostu sujuvuushyötyjä.

Länsisataman tuottaman raskaan liikenteen ensisijainen ajoyhteys on Tyynenmerenkadun ja Mechelininkadun reitti. Tyynenmerenkatu ja Mechelininkatu ovat alueellisia kokoojakatuja, joille ajoneuvoliikenne ensisijaisesti ohjataan. Länsisatamankatua ei ole suunniteltu raskaan liikenteen läpikulkureitiksi, sillä kadulla on useita koululaisten käyttämiä reittejä ja kadunylitystarpeita.

Uuden rampin n. 4% pituuskaltevuus asettaa vaatimuksia myös kadun kunnossapidolle. Pituuskaltevuus on sama, kun nykyisen Länsilinkin siltayhteydellä. Uudelle rampille Itämerenkadun liittymästä uudelle Ruoholahdensillalle on suunniteltu noin 100 metrin matkalta lähes tasaista osuutta kahdelle ajokaistalle. Tällöin suuri osa risteykseen saapuvista ajoneuvoista ei joudu pysähtymään ylämäessä.

Ruohoparkista poistuvan autoliikenteen kääntyminen Porkkalankadun rampilta Länsiväylän suuntaan heikentäisi liikenteen sujuvuutta sekä liikenneturvallisuutta katuyhteydellä, jonka vuoksi ratkaisua ei mahdollisteta. Alueen liikenteen kokonaismääriin verrattuna Ruohoparkista Länsiväylälle suuntautuva liikennevirta on hyvin marginaalinen. Ruohoparkista on mahdollista ajaa Länsiväylälle muun muassa Itämerenkadun kautta.

Mechelininkadun ajokaistan muuttaminen oikealle kääntyvien kaistaksi vähentäisi Itämerenkadun ja Mechelininkadun risteuksen välityskykyä pohjoisesta etelään ajettaessa. Ratkaisu olisi myös haasteellinen Länsisataman ja Jätkäsaareen opastuksen kannalta, sillä kaistanvaihto Mechelininkadulla olisi tehtävä hyvin lyhyen katuosuuden välillä.

Kalevankadun päässä sijaitsevan ns. ”Tullaajankujan” ajoyhteyden poistuminen ei heikennä merkittävästi Ruoholahdenrannasta saapuvan autoliikenteen kulkua alueella. Ruoholahdenrannasta on katuyhteys edelleen Hietalahdenrannan kautta Mechelininkadulle noin 100 metrin päässä suljettavasta katuyhteydestä.

Autolla pääsee edelleen kulkemaan sujuvasti Itämerenkadulta Länsiväylälle, vaikka Mechelininkadun kautta tämä ei olekaan enää suunnitelmaehdotuksen liikennejärjestelyillä mahdollista. Itämerenkadulta Länsiväylän suuntaan ajo tapahtuisi tulevaisuudessa Länsisatamankadun ja Salmisaarenkadun kautta.

Nykyisen Ruoholahdensillan pilareita ei voida uusia helposti purkamatta siltarakennetta. Sillan purkamisen ja uudelleen rakentamisen yhteydessä sillan pilareiden uusiminen on mahdollista. Ehdotetussa suunnitelmassa eteläiseltä Mechelininkadulta Länsiväylälle ja Porkkalankadulle suuntautuvan liikenteen vasemmalle kääntyminen on suunniteltu loivaksi, joka parantaa risteysalueen välityskykyä.

Liikenne- ja katusuunnittelu
Suunnittelu
Teemu Vuohtoniemi

20.11.2019

Itämerenkadulta on tärkeää päästä kulkemaan myös Mechelininkatua pohjoiseen. Itämerenkadulta vasemmalle kääntyvää ajoyhteyttä ei ole tarkoituksenmukaista sulkea.

Yksittäisen asuinalueen asukkaiden autoliikenteen ohjaaminen toista reittiä muun kadulla liikkuvan autoliikenteen kanssa ei ole tavoiteltava suunnitteluratkaisu ja se olisi muun muassa opastuksen kannalta erittäin hankalaa.

Pysäköinti

Toivottiin, että Ruoholahdensillan alla olevia pysäköintipaikkoja ei poisteta.

Vastaus: Ruoholahdensillan alla olevat pysäköintipaikat pyritään säilyttämään mahdollisuuksien mukaan. Tarkemmassa hankesuunnitelmassa selvitetään tarvitseeko sillan alta poistaa autopaikkoja.

Katualue

Pelättiin, että suunnittelussa on unohdettu valaisintolpat ja raitiovaunujohdinten kannatinkankojen ripustimet ja nämä sijoitettaisiin yksityiskohtaisemmassa suunnittelussa joko jalakäytävälle tai pyörätielle.

Todettiin, että nykyinen puusto sillan ympäristössä ei ole riittävää. Toivottiin havupuita sillan ympäristöön sitomaan ilmansaasteita.

Vastaus: Suunnittelussa ei ole unohdettu kadulle tulevia kalusteita. Niille on varattu riittävästi tilaa suunnitelman poikkileikkauksissa. Uusien siltarakenteiden osalta suunnitteluratkaisujen tilavarauksia tarkistetaan mahdollisessa hankesuunnitelmassa, jotta kadun kalusteille on riittävästi tilaa sillan poikkileikkauksessa. Ruoholahdensillan ja uuden rampin rakenteet pyritään kuitenkin pitämään mahdollisimman kapeina ja siroina huomioiden sillan toiminnallisuuden vaatimat tilatarpeet.

Uusien mahdollisten puuistutuksien osalta suunnitelmat tarkentuvat mahdollisissa myöhemmissä suunnitteluvaiheissa.

Liikennevaloja koskevia ehdotuksia

Ehdotettiin, että alueelta voisi poistaa ajokaistoja liikennevaloja vähentämällä jolloin myös liikenne sujuvoituisi nykyisestä. Toivottiin, että Ruoholahdenkadun ja Hietalahdenkadun risteyksestä poistettaisiin liikennevalot, jotta risteyksen liikenneturvallisuus ja sujuvuus parantuisi nykyisestä.

Toivottiin älykkäämpää liikennevalo-ohjausta suunnittelualueen risteyksiin. Haluttiin myös, että otetaan käyttöön laajamittainen tekoälypohjainen liikennevalojen ohjaus.

Vastaus: Liikennevalojen toiminnan suunnittelussa ensisijaisena lähtökohdana on aina liikenneturvallisuus. Suunnittelussa huomioidaan lisäksi myös muita seikkoja, kuten esimerkiksi jalankulkijoiden, pyöräilijöiden, joukkoliikenteen ja autoliikenteen sujuvuus eri tulosuunnista. Liikennevalo-ohjaus edellyttää erilaisten ja osittain ristiriitaisten tavoitteiden yhteensovittamista.

Liikenne- ja katusuunnittelu
Suunnittelu
Teemu Vuohtoniemi

20.11.2019

Alueella kulkee useita verkollisesti hyvin merkittäviä liikennevirtoja. Liikennevaloja ei ole tarkoituksenmukaista poistaa suunnittelualueelta esitettyjä liikennevalojen poistoja lukuunottamatta liikenteen sujuvuuden sekä liikenneturvalisuusvaikutusten vuoksi.

Jätkäsaaren liikenteellisiä haasteita ratkotaan myös älyliikenteen keinoin. Jätkäsaari Mobility Lab on Helsingin älyliikenteen sateenvarjohanke ja Jätkäsaaren alueen liikkumispalveluiden kehitysalusta, joka yhdessä Helsingin kaupungin eri toimialojen kanssa edistää ja mahdollistaa sujuvan, turvallisen ja kestävä liikumisen kokeiluita sekä pilotointia. Jätkäsaari Mobility Lab käynnistyy marraskuussa 2019. Jätkäsaaren liikenteen sujuvuutta on tarkoitus parantaa erinäisillä Mobility Lab:n kokeiluilla.

Jätkäsaari Smart Junction –projekti on Aalto yliopiston tutkimushanke, jossa Helsingin Kaupunkiympäristön toimiala ja Helsingin satama ovat mukana. Tutkimushankkeen tavoitteena on toteuttaa älykästä liikennevalo-ohjausta, joka perustuu muun muassa liikennevalodataan sekä tutka- kamera ja päästömittaussensoreihin. Älykkäämmän liikennevalo-ohjauksen tavoitteena on liikenteen sujuvuuden parantaminen. Hanke keskittyy Tyynenmerenkadun ja Mechelininkadun reitille. Jätkäsaarenlaiturin ja Mechelininkadun liittymä pyritään ensisijaisesti varustamaan uusilla sensoreilla.

Länsisataman liikenteen tilannekuva projektissa pyritään tehostamaan Länsisatamaan saapuvan laivan purkamista ja liikenteen saamista pois Jätkäsaaren katuverkolta. Palvelu välittää ajantasaista tietoa liikenteenhallintakeskukseen, jossa voidaan reagoida paremmin pistemäiseen satamasta purkautuvaan ajoneuvokuormaan. Data on avointa myös palveluntuottajille, jotka voivat kehittää esimerkiksi tiedotus- ja opastuspalveluita alueella liikkujille.

Yleissuunnitelman vaikutusten arvioinnit

Toivottiin, että vaikutusten arviointi laaditaan kaikkien kulkumuotojen osalta siten, että kaupungin liikennesuunnittelun periaatteet tulevat huomioiduksi.

Autoliikenteen matka-aikojen säästöjä ei pidetty merkittävänä. Henkilöautoliikenteen kulun helpottamisen koettiin lisäävän autoliikennettä eikä helpottavan ruuhkia. Huomautettiin, että suunnitelmassa matka-aikojen muutoksia on tarkasteltu rajallisesti rampin välittömältä vaikutusalueelta. Toivottiin, että ajoaikojen tarkastelualuetta laajennettaisiin keskustaan päin Ruoholahdenkatuun, Hietalahdenkatuun, Telakkarantaan, Uudenmaankatuun ja Bulevardille sekä lännessä Salmisaarenkatuun ja Länsisatamankatuun. Pelättiin, että autoliikenteen ruuhkat siirtyvät uuteen paikkaan joko suunnittelualueelle tai suunnittelualueen ulkopuolelle.

Pohdittiin myös uuden liikennevalo-ohjatun risteyksen vaikutuksia liikenteen sujuvuuteen Länsiväylän ja Kampin välillä. Pelättiin suunnitelman heikentävän Kampin saavutettavuutta Länsiväylältä. Toivottiin ajoikatarkasteluja Kampin ja Länsiväylän väliltä.

Pohdittiin, että autoliikenteen sujuvuus paranisi alueella, kun Länsiväylän ylittävä suoja tie poistettaisiin ja Porkkalankadulta olisi vapaa kulku Länsiväylälle.

Toivottiin liikennekapasiteetin määrää ja raskaan liikenteen erittelyä omana kohtanaan.

Liikenne- ja katusuunnittelu
Suunnittelu
Teemu Vuohtoniemi

20.11.2019

Pohdittiin kuinka Ruoholahdensillan kapasiteetti voi riittää idästä keskustasta saapuvalla ajoneuvoliikenteelle sekä uudelta rampilta saapuvalla liikenteelle, kun esitetyssä suunnitelmassa sillan pohjoisreunalla on vain kaksi ajokaistaa.

Kysyttiin myös johtuvatko iltapäivän ruuhkat siitä, että Länsiväylällä ei ole riittävästi kaistoja ja että rakennetaanko suunnitelmalla perusteita Länsiväylälle ajokaistojen lisäämiselle.

Toivottiin toimivuustarkastelujen tuloksia raitioliikenteen matka-ajoista. Huomautettiin, että suunnitelmista ei käy ilmi, miten raitioliikenteen matka-aika Jätkäsaaresta päärautatieasemalle muuttuu.

Esitetyjä vaihtoehtoja pidettiin kalliina. Rahallista investointia pidettiin erittäin suurena säävutettaviin hyötyihin nähden.

Pelättiin, että suunnitelmien toteutuessa lieveilmiöt, kuten meluhaitta, pienhiukkasten määrä ja saasteet lisääntyvät. Pelättiin, että uuden rampin korkea (4%) pituuskaltevuus lisää raskaan liikenteen aiheuttamia saastemääriä/päästöjä.

Vastaus: Vaikutusten arviointi on laadittu kaikkien kulkumuotojen osalta. Laaditussa yleissuunnitelmassa on kehitetty kaikkien kulkumuotojen yhteyksiä suunnittelualueella. Kaupunkistrategian mukaisesti Helsingin kaupunki kehittää myös elinkeinoelämän logistisia yhteyksiä. Matka-aikojen tulisi olla ennustettavia kaikilla kulkumuodoilla, myös autoliikenteellä.

Uusilla ehdotetuilla liikennejärjestelyillä parannetaan eteläisen ja läntisen kantakaupungin liikenneyhteyksiä, jolloin autoliikenteen verkollinen toimivuus paranee. Seudullisella liikenteen ennustemallilla tehdyillä tarkasteluilla suunnitelman matka-aikojen aikasäästöt lasketaan koko seudun liikenneverkolta. Tarkastelussa suunnitelman ei havaittu aiheuttavan uusia pullonkaularisteyksiä muualle katuverkolle. Suunnitelma ohjaa autoliikennettä alemmalta katuverkolta pääkaduille ja väylille.

Suunnittelualueella liikenteen välityskykyyn vaikuttaa kaistamäärän ohella muun muassa risteysalueen järjestelyt ja liikennevalo-ohjaus. Suunnittelun yhteydessä on havaittu, että Ruoholahdensillan pohjoisreunalle on tarpeellista lisätä kolmas ajokaista, jotta uuden sillan ja Porkkalankadun rampin välinen risteysalue välittää uudelta rampilta sekä Ruoholahdenkadulta saapuvan autoliikenteen.

Suunnitelmalla on positiivisia vaikutuksia raitioliikenteen sujuvuuteen. Tullajankujan sulkeminen autoliikenteeltä parantaa raitiolinjojen 7 ja 9 sujuvuutta ja vähentää häiriöherkkyyttä Jätkäsaarenlaiturin ja Mechelininkadun liittymässä. Raitiolinjan 8 sujuvuus paranee ja häiriöherkkyyks vähenee, kun raitioliikenne siirretään sekaliikenteestä omalle kaistalleen.

Hankkeen liikennetaloudellisia vaikutuksia on arvioitu käyttäen liikenneviraston tie- ja raitatieliikenteen hankearvioinnin yksikköarvoja. Uuden liikenne-ratkaisun liikenteellisten hyötyjen arvo on yhteiskuntataloudellisesta näkökulmasta noin 3,1 miljoonaa euroa vuodessa vuoden 2030 ennusteskennäriossa. Suurin hyötyerä on henkilö- ja pakettiautoliikenteen aikasäästöt n. 2,4 miljoonaa euroa vuodessa. Kuorma-autoliikenteelle kohdistuvat hyödyt ovat yhteensä noin 0,4 miljoonaa euroa.

Liikenne- ja katusuunnittelu
Suunnittelu
Teemu Vuohtoniemi

20.11.2019

Liikenneinvestointi edesauttaa osaltaan Länsisataman liikenteen ja edelleen Helsingin matkailuelinkeinon kasvua.

Suunnitelman myötä kuorma-autoliikenteen CO₂-päästöt vähenevät 90 t/v, mutta henkilöautoliikenteen CO₂-päästöt lisääntyvät 323 t/v. Kilometrisuoritteiden perusteella ajoneuvoliikenteen CO₂-kokonaispäästöt lisääntyvät 233 t/v.

Liikennemäärät kasvavat liikenne-ennusteiden ja Länsisataman kasvuennusteiden perusteella, mikä lisää liikennemelua ja heikentää ilmanlaatua alueella. Melua voidaan kuitenkin torjua rakenteellisesti.

Iltapäivän ruuhkat Helsingin kantakaupungissa eivät johdu Länsiväylän kaistojen määrästä.

Kaikki Länsisataman tuottama raskas liikenne suuntautuu kohti Länsiväylää Jätkäsaarenlaiturin ja Mechelininkadun kautta. Länsisatamasta Länsiväylälle hakeutuva henkilöautoliikenne hakeutuu ennusteessa kulkemaan Länsisatamankadun ja Salmisaarenkadun kautta, joka on selvästi Jätkäsaarenlaituria ruuhkattomampi reitti. Uuden rampin liikenteestä vain noin 10% on Länsisatamasta peräisin olevaa liikennettä. Mechelininkadulla raskaan liikenteen osuus on noin 3-5% kadun kokonaisliikennemäärästä. Jätkäsaarenlaiturilla vastaava luku on noin 13%.

Länsiväylän ylittävää suojatietä ja pyörätien jatketta ei ole tarkoituksenmukaista poistaa sillä yhteys Länsiväylän yli on osa 1-suuntaista pyöräliikenteen verkkoa Lauttasaaren ja Kampin välillä. Kyseinen Länsiväylän liittymä ei myöskään toimi verkollisesti ajoneuvoliikenteen pullonkaulana, joten tämänkään syyn vuoksi suojatien ja pyörätien jatkeen poistaminen ei ole tarkoituksenmukaista.

Suunnitelmilla ei myöskään rakenneta perusteita Länsiväylän lisäkaistojen rakentamiselle. Suunnitelmalla sujuvoitetaan ensisijaisesti eteläisen ja läntisen kantakaupungin ja vilkkaan matkustajasataman autoliikenteen yhteyksiä.

Ehdotukset, jotka koskevat kaikkia kulkumuotoja

Pohdittiin miten eri kulkumuotojen sujuvuus eroaisi esitetystä vaihtoehdosta, jos nykyinen Ruoholahdensilta purettaisiin ja kaikki ajokaistat kulkisivat maantasossa Mechelininkadun ja Porkkalankadun liikennevalo-ohjattuun risteykseen.

Vastaus: Kaikkien ajosuuntien kulkiessa saman risteysalueen läpi eteläisen ja läntisen kantakaupungin kaikkien kulkumuotojen liikenteen sujuvuus heikkenisi nykytilanteeseen nähden. Ratkaisu ei vastaisi suunnitelman tavoitteisiin.

Ehdotettiin Porkkalankadun sillan kaventamista neljänneksellä nykyisestä, niin että sillan pohjoisin neljännes, mukaanlukien kaksi pohjoisinta pylväsriiviä puretaan sillan länsiosasta alkaen aina Mechelininkadun kohdalle asti. Tällöin Ruoholahdensillalla säilyisi kaksi ajokaistaa keskustasta poispäin, mutta keskustaan johtava toinen ajokaista alkaisi vasta Mechelininkadun ylityksen jälkeen (kuitenkin riittävän aikaisin Hietalahdenkadun risteyksen ryhmittymisen kannalta).

Liikenne- ja katusuunnittelu
Suunnittelu
Teemu Vuohtoniemi

20.11.2019

Ruoholahdensillan eteläisempi kevyen liikenteen väylä säilyisi, mutta pohjoisempi suljettai-
siin.

Sillalta vapautuneeseen tilaan rakennettaisiin Mechelininkadulta Länsiväylälle johtavalle
rampille kolmas ajokaista.

Mechelininkadulla lännen puoleinen jalkakäytävä ja pyörätie siirrettäisiin kadun itäpuolelle,
jolloin Mechelininkadulta pohjoisesta tullessa autoliikenteen kaistajärjestelyt muutetaan
seuraaviksi:

- Läntisin Mechelininkadun kaista kulkisi Länsiväylälle ohittaen liikennevalot. Yhden kaistan
kapasiteetti olisi tällöin suurempi kuin tällä hetkellä kahden kaistan kapasiteetti.
- 2 ajokaistaa kulkisi Mechelininkadulta etelään.
- 1 ajokaista varattaisiin raitiovaunuille.

Ehdotettiin, että Mechelininkadulta etelästä tullessa kaistajärjestelyt säilyisivät ennallaan,
jolloin läntisimmällä kaistalla olisivat raitiovaunut, kahdelta seuraavalta kaistalta käännyt-
täisiin Länsiväylän suuntaan vastaanottavista kaistoista kahdelle eteläisimmälle, sillä pohjois-
sin ajokaista olisi varattu samaan aikaan pohjoisesta Mechelininkadulta tuleville ajoneu-
voille. Etelästä saapuville ajokaistoille voitaisiin näyttää enemmän vihreää valoa kuin nykyi-
sin, koska jalankulkijoiden vihreää valoa ei tarvitsisi odottaa.

Tällöin Mechelininkadulta Länsiväylän suuntaan johtavien kolmen ajokaistan liikenne se-
koittuisi ennen Porkkalankadun sillan risteystä seuraavasti:

- 2 pohjoisinta kaistaa johtaisi Länsiväylälle ohittaen Ruoholahdensillalta tulevan liikenteen
liikennevalot
- eteläisimmällä kaistalla olisi liikennevalot ja siltä pääsisi Lauttasaaren suuntaan

Porkkalankadun sillalta johtavilla kahdella kaistalla olisi puolestaan:

- Pohjoisemmalla kaistalla liikennevalot ja siltä pääsisi Länsiväylän suuntaan
- Eteläisempi kaista ohittaisi liikennevalot ja siitä pääsisi Lauttasaaren suuntaan

Vastaus: Ruoholahdensillan keskustaan johtavan ajokaistan poistaminen ja
ajokaistan aloittaminen vasta Mechelininkadun risteyksen jälkeen vaikuttaisi
pyöräliikenteen pääreitit Baanan toimintaan. Autoliikenteen ja baanan risteä-
minen samassa tasossa ei ole tavoiteltava suunnitteluratkaisu. Autoliikenteen
noustessa mahdolliselle uudelle siltayhteydelle Mechelininkadun jälkeen Baa-
nan tasausta jouduttaisiin todennäköisesti laskemaan, jotta uusi ajoyhteys
kerkeäisi nousta riittävän korkealle ja Baanalla kulkeville jäisi korkeussuun-
nassa riittävästi tilaa. Uusi ajoyhteys heikentäisi myös Ruoholahdensillan vi-
reisen kiinteistön pysäköintilaitokseen sisäänajoa.

Ruoholahdensillan jalankulun ja pyöräliikenteen yhteyksiä ei ole tarkoituksen-
mukaista sulkea kummaltakaan sillan reunalta. Helsinki toteuttaa yksisuuntais-
en pyöräliikenteen verkon kantakaupunkiin, koska yksisuuntaiset väylät ovat
turvallisempia, tilatehokkaampia ja yhdistyvät loogisesti myös sekaliikentee-
seen. Porkkalankadulla on hyväksytty liikennesuunnitelma, jossa pyöräliiken-
teen järjestelyt muutetaan 1-suuntaisiksi. Ruoholahdenkadulla on jo toteutettu
1-suuntaiset pyöräliikenteen järjestelyt. Ruoholahdensillan järjestelyiden
muuttaminen 1-suuntaiseksi muuttaa pyöräliikenteen verkon loogisemmaksi
ja helpommin hahmotettavaksi.

Jalkakäytävän ja pyörätien siirtäminen Mechelininkadun itäpuolelle ei ole tar-
koituksenmukaista. Mechelininkadulle suunnitellaan 1-suuntaisia pyöräliiken-
teen järjestelyitä sillä pyöräliikenteen tavoiteverkon mukainen 2-suuntainen

Liikenne- ja katusuunnittelu
Suunnittelu
Teemu Vuohtoniemi

20.11.2019

järjestely edellyttäisi kadulle lisätilaa, eikä 2-suuntaista järjestelyä ole mahdollista toteuttaa kadulle laadukkaasti. Mechelininkadun itäpuolella on myös olemassa olevia rakennuksia, jotka rajaavat katutilaa. Olemassa olevien rakennuksien vuoksi 2-suuntaisen pyöräliikenteen ja jalankulun järjestäminen turvallisesti Mechelininkadun itäpuolelle ei ole mahdollista.

Liikenneturvallisuusvaikutusten vuoksi liikennevaloja ei ole mahdollista ohjelmoida esitetyllä tavalla.

Ehdotettiin, että sataman raskas liikenne ohjattaisiin Länsisatamankadun tai Atlantinkadun kautta Länsiväylälle, uuden ajoneuvoliikenteen yhteyden rakentamista vielä rakentamattaan osaan Jätkäsaarta tai tunnelina/uutena siltana satamasta Länsiväylän päähän.

Osa ei pitänyt esitettyä hanketta tarpeellisena ennen maanalaisen kokoojakadun toteutusta. Osa puolestaan piti tunnelia ainoana mahdollisena ratkaisuna. Jätkäsaaresta Länsiväylälle rakennettavan tunnelin lisäksi tunneleita toivottiin Mechelininkadulle Hesperiankadulta Ruoholahteen sekä nykyisen Ruoholahdensillan kohdalle Porkkalankadulta Ruoholahdenkadulle. Toivottiin myös yhden kaistan uutta ajoramppia Porkkalankadulta Mechelininkadulle.

Vastaus: Länsisataman tuottaman raskaan liikenteen ensisijainen ajoyhteys on Tyynenmerenkadun ja Mechelininkadun yhteys. Länsisatamankatua ei ole suunniteltu raskaan liikenteen läpikulkureitiksi, sillä kadulla on useita koulu- ja liikenteen käyttämiä reittejä ja kadunylitystarpeita. Sataman tuottama henkilöautoliikenne voi kuitenkin käyttää Länsisatamankadun ajoreittiä. Ennusteiden mukaan lähes kaikki satamasta poistuva Länsiväylälle suuntautuva henkilöautoliikenne käyttää tulevaisuudessa tätä yhteyttä.

Tunneleiden rakentaminen on kallista, jonka vuoksi tunnelihankkeita on haastava saada hyöty-kustannussuhteeltaan kannattavaksi. Tunnelit eivät saa myöskään jonoutua pelastusturvallisuuden vuoksi, minkä vuoksi tunneleiden suuaukkojen järjestäminen tiiviiseen kantakaupunkiin ei ole helppoa. Jätkäsaaren asuinalueen liikenteen ohjaaminen tunneliin olisi haastavaa sillä katualueelta maanpinnalta ajokaistoja ei pystyisi juurikaan poistamaan muutamia poikkeuksia lukuunottamatta. Ainoastaan Länsisataman tuottaman liikenteen ohjaaminen mahdolliseen tunneliin ei tekisi tunnelia hyöty-kustannussuhteeltaan kannattavaksi. Maanalaisen kokoojakadun selvitys on päätetty kaupunkiympäristölautakunnan päätöksellä 8.10.2019.

Osa kommentoijista piti laivojen aiheuttamia ruuhkia niin lyhytaikaisia, ettei niiden takia pitäisi rakentaa mitään uutta. Huomautettiin, että Länsilinkkiä ympäröivät risteysalueet tulevat olemaan täysin vajaakäytöllä muulloin kuin ruuhka-aikana.

Vastaus: Moni risteysalue on täysin vajaakäytöllä ruuhka-aikojen ulkopuolella. Suunnitelmaa ei ole laadittu ainoastaan Länsisataman ajoneuvoliikenteen ruuhkien sujuvoittamiseksi. Suunnitelma parantaa ensisijaisesti läntisen ja eteläisen kantakaupungin liikenneyhteyksiä. Uuden ramppiyhteyden liikenteestä ainoastaan noin 10% on sataman tuottamaa liikennettä.

Porkkalankadun ja Jätkäsaarenlaiturin väliin toivottiin suunnitteluratkaisuna liikenneympeyriä sillä tällä hetkellä autot joutuvat jonottamaan liikennevalo-ohjatuissa risteyksissä. Todettiin, että liikenneympyrät sujuvoittaisivat liikennettä.

Liikenne- ja katusuunnittelu
Suunnittelu
Teemu Vuohtoniemi

20.11.2019

Vastaus: Mechelininkadun ja siihen liittyvien katuyhteyksien liikennemäärät ovat liian suuria, jotta liikenneympyröistä saataisiin kaikille ajosuunnille liikennettä sujuvoittava ratkaisu. Liikenneympyrät ovat myös haasteellisia risteys-raideliikenteen ja autoliikenteen kohtaamiselle. Suurien liikennemäärien vuoksi liikenneympyröistä tulisi tehdä monikaistaisia, jotka eivät ole toivottavia ratkaisuja jalankulun ja pyöräliikenteen turvallisuuden kannalta.

Täydennysrakentaminen

Hyvänä pidettiin suunnitelmassa aikomusta etsiä paikkoja täydennysrakentamiselle. Huonona pidettiin ajoneuvoliikenteelle varatun katualueen leveyttä, jonka pelattiin estävän täydennysrakentaminen alueella.

Osa kommentoijista puolestaan piti täydennysrakentamista Länsilinkkiin huonona ajatuksena, koska uusi ramppi ja asuinrakennukset heikentävät ilman liikkumista alueella. Huomautettiin myös, että Länsiväylän bulevardisoinnin myötä Porkkalankatu tulisi täyttymään kortteleista.

Vastaus: Täydennysrakentaminen Länsilinkin ympäristössä edellyttää yhteistyötä naapurikiinteistöjen kanssa pysäköinnin ja teknisten järjestelyiden osalta. Paikkoja täydennysrakentamiselle Länsilinkin ympäristössä on vähän. Uusi ramppiyhteys ei kuitenkaan estä täydennysrakentamista. Täydennysrakentaminen ja uuden rampin melusuojaus vaikuttavat liikenteen hiukkaspäästöjen leviämiseen alueella. Selvityksiä tarkennetaan tulevan hankesuunnitelman yhteydessä.

Korkeimman hallinto-oikeuden päätöksen mukaisesti kaupunginvaltuuston 26.10.2016 hyväksymästä yleiskaavasta kumottiin eräitä osia, joista yksi osa oli Länsiväylän muuttaminen kaupunkibulevardiksi. Muilta osin yleiskaava saa lainvoiman ja on asemakaavoituksen ja liikennesuunnittelun lähtökohta Helsingissä.

Porkkalankadulle Länsiväylän ja Mechelininkadun väliselle katuosuudelle ei olla suunnittelemassa täydennysrakentamista.

Rakentamisen aikaiset haitat

Pelättiin, että uusien liikennejärjestelyiden rakennusaikainen hidastusvaikutus liikenteeseen on merkittävä ja kyseenalaistaa koko hankkeen liikennevaikutukset. Todettiin, että uusien liikennejärjestelyiden rakentaminen haittaa kaikkia alueella liikkuvia sekä alueen asukkaita.

Ruoholahden sillan remontti huolestutti. Toivottiin, että remontin yhteydessä taataan sillan alla olevien parkkipaikkojen käytettävyys.

Länsilinkin osittaisesta purkamisesta ei pidetty. Jalankulun ja pyöräliikenteen alikululle va-
loa antavan kattolyhdyn poistamista ei pidetty hyvänä ratkaisuna.

Vastaus: Uuden rampin ja Ruoholahdensillan rakentaminen aiheuttaa liikenteelle tilapäistä sujuvuushaittaa läntisessä kantakaupungissa. Ruoholahden-silta voidaan purkaa vaiheittain, jolloin osa sillasta on jatkuvasti käytössä autoliikenteelle. Sillan purkamisen vaiheistus määrittää väliaikaisten liikennejärjestelyiden toteuttamista.

Liikenne- ja katusuunnittelu
Suunnittelu
Teemu Vuohtoniemi

20.11.2019

Länsilinkin rakenteet on pyritty säilyttämään suunnitelmissa mahdollisimman pitkälle nykyisellään. Länsilinkin kattolyhdyn poistamista tutkitaan tarkemmin jatkosuunnittelussa.

Ruoholahdensillan purkamisen ja uudelleen rakentamisen aikana sillan alla olevat yleisessä käytössä olevat pysäköintipaikat eivät todennäköisesti voi olla käytössä.

Kuvamateriaalit

Silloista ja uudesta rampista toivottiin maantasokuvia. Nykyisiä kuvamateriaaleja ei pidetty riittävinä.

Vastaus: Ruoholahdensilloista ja uudesta rampista on tuotettu maantasokuvia.

Mielipiteet kolmesta esillä olleesta vaihtoehdosta

Vaihtoehdon 1 kannatus 26 kpl ja vastustus 3 kpl

Vaihtoehtoa yksi pidettiin hyvänä ratkaisuna sillä siinä raitioliikenne pysyy nykyisellä reitillä ja Länsilinkin raitioliikenteen pysäkki säilyy nykyisellä paikalla. Vaihtoehtoa pidettiin myös alueen jalankulun ja pyöräilyn turvallisuuden ja sujuvuuden kannalta parhaana ratkaisuna esillä olleista vaihtoehdoista. Hyvänä pidettiin myös, että ratkaisu on helpompi toteuttaa muihin vaihtoehtoihin nähden.

Toisaalta vaihtoehtoa yksi kritisoitiin siitä, että se haittaisi raitioliikennettä ja autoliikennettä eniten. Autoliikenteen osalta ei pidetty raitioliikenteen risteämisestä autoliikenteen kanssa Jätkäsaarenlaiturin ja Mechelininkadun risteyksessä. Pelättiin, että risteyksen sujuvuutta ei saada autoliikenteen osalta riittävän hyväksi. Nykyistä ratageometriaa pidettiin myös mutkittavana. Pelättiin myös, että vaihtoehdossa yksi raitiovaunujen sujuva eteneminen on kiinni risteyksen muusta liikenteestä.

Vaihtoehdon 2 kannatus 4 kpl ja vastustus 11 kpl

Vaihtoehtoa kaksi pidettiin hyvänä ratkaisuna sillä autoliikenne ja raitioliikenne eivät risteä Mechelininkadun ja Jätkäsaarenlaiturin risteyksessä etelästä ja satamasta autolla tullessa.

Toisaalta vaihtoehtoa kaksi kritisoitiin siitä, että raitioliikenteen risteäminen baanun alun kanssa heikentäisi baanun laatutasoa. Raitioliikenteestä ei myöskään pidetty samassa tasossa jalankulkijoiden ja pyöräilijöiden kanssa. Suunnitteluratkaisua pidettiin jopa vaarallisena. Pelättiin, että rakennuksen kulma estää näkyvyyden molemmin puolin. Raitioliikenteen osalta oltiin huolestuneita raitioliikenteen palvelutasosta uusilla reiteillä, joissa raitioliikenne kulkee useampien valo-ohjattujen risteysalueiden läpi. Pelättiin, että raitioliikenne muodostuisi matka-ajaltaan ja mukavuudeltaan erittäin huonoksi vaihtoehdoksi. Raitioliikenteen ratageometriaa pidettiin myös ongelmallisena vaihtoehdossa. Pysäkin siirtoa Ruoholahdenkadulle ei pidetty hyvänä, sillä Ruoholahden villat pysäkki on lähellä tätä pysäkkiä.

Vaihtoehdon 3 kannatus 2 kpl ja vastustus 9 kpl

Vaihtoehtoa kolme pidettiin hyvänä ratkaisuna sillä autoliikenne ja raitioliikenne eivät risteä Mechelininkadun ja Jätkäsaarenlaiturin risteyksessä etelästä ja satamasta autolla tullessa. Pyöräiliikenteen osalta uutta alikulkua pidettiin kuitenkin turvallisena ratkaisuna.

Liikenne- ja katusuunnittelu
Suunnittelu
Teemu Vuohtoniemi

20.11.2019

Toisaalta vaihtoehtoa kolme kritisoitiin siitä, että raitioliikenteen osalta oltiin huolestuneita raitioliikenteen palvelutasosta uusilla reiteillä, joissa raitioliikenne kulkee useampien valo-ohjattujen risteysalueiden läpi. Uutta pysäkin paikkaa ei myöskään pidetty hyvänä. Pelättiin, että raitioliikenne muodostuisi matka-ajaltaan ja mukavuudeltaan erittäin huonoksi vaihtoehdoksi. Pelättiin myös, että raitioliikenne Mechelininkadulla heikentää autoliikenteen sujuvuutta. Baanan tasauksen laskemista ja upottamista alikulkuun ei pidetty hyvänä ratkaisuna. Todettiin, että ratkaisu heikentää baanan sujuvuutta lisäämällä ylä- ja alamäkien määrää. Osa kommentoijista ei pitänyt uutta alikulkua turvallisena ratkaisuna ellei alikulkua suunnitella valoisaksi. Osa ei nähnyt järkevänä suunnitella näin järeitä alikulkuja tähän kohtaan.

Vaihtoehdon kolme pelättiin aiheuttavan pingispöytien poiston Baanalta. Huonona pidettiin myös, että jalankulun ja pyöräilyn yhteyksiä heikennetään Köydenpunojankadulta sekä ajo-yhteys poistuu Ruoholahdenkadulta. Ruoholahdensillan alla olevien parkkipaikkojen poistoa ei pidetty toivottavana.

Kolmosvaihtoehdon havainnekuvassa ihmetytti miksi pyöräkaistat on piirretty ratikan alikulkutunneliin itäpuolelle, jolloin jalankulkijat, jotka nousevat Baanalta Lastenkodinkadulle, joutuisivat tarpeettomasti ylittämään pyöräkaistat.

Vastaus: Nykyinen raitioliikenteen pysäkin paikka mahdollistaa vaihtoehdoista joukkoliikenneverkon kannalta parhaan kohdan raitioliikenteen pysäkille. Pysäkin nykyinen sijainti on hyvä Hietalahdenrannan ja Kampin asukkaille, joita pysäkki ensisijaisesti palvelee. Hietalahdenrannan ja Kampin joukkoliikenteen palvelutaso heikkenee raitiolinjan 6 kääntyessä kohti Hernesaarta vuoden 2021 aikana.

Vaihtoehdoissa 2 ja 3 raitioliikenteen pysty- ja vaakaraidegeometriat ovat haastavat Itämerenkadun ja Mechelininkadun sekä Jätkäsaarenlaiturin ja Mechelininkadun risteyksissä. Liittymäalueiden tasauksia jouduttaisiin nostamaan, jotta raitioliikenteen suunnittelun vaatimat minimiarvot täyttyisivät. Haastavat pysty- ja vaakageometriat aiheuttavat heikennystä joukkoliikennevälineen kyydissä oleville matkustajille sekä lisäävät raitiovaunun suistumisriskiä.

Vaihtoehdossa 1 jalankulun ja pyöräiliikenteen pääreitille Baanalle ei tule nykytilanteeseen nähden uusia risteämisiä tai nousuja ja laskuja alikulkuun, jotka heikentäisivät Baanan toimivuutta pyöräiliikenteen pääväylänä. Jalankulun ja pyöräiliikenteen yhteydet pystytään järjestämään suunnittelualueella vaihtoehdossa 1 sujuvammin ja turvallisemmin vaihtoehtoihin 2 ja 3 nähden.

Kaikkien vaihtoehtojen väliset alustavasti arvioidut autoliikenteen kokonaisaikasuuritteiden säästöt olivat hyvin lähellä toisiaan. Vaihtoehdot 2 ja 3 olivat satamaliikenteen kannalta hieman sujuvampia vaihtoehtoon 1 nähden, mutta merkittäviä eroavaisuuksia keskimääräisissä matka-ajoissa ei havaittu. Raitioliikenteen matka-ajoissa ei havaittu myöskään merkittäviä eroavaisuuksia kolmen vaihtoehdon välillä.

Vaihtoehdot 2 ja 3 olisivat aiheuttaneet selvästi haastavimmat tilapäiset liikennejärjestelyt alueelle johtuen uuden raitiokiskon rakentamisesta Mechelininkadun keskelle sekä liittymäalueiden nostosta Jätkäsaarenlaiturin ja Itämerenkadun kohdalla. Ajoneuvoliikenteen tulee sujua kohtuullisesti myös rakentamisen aikana.

Vaihtoehdossa kolme jouduttaisiin poistamaan kaikki pysäköintipaikat Ruoholahdensillan alta.

Liikenne- ja katusuunnittelu
Suunnittelu
Teemu Vuohtoniemi

20.11.2019

Asukastilaisuuden palaute

Suunnitelmista järjestettiin yleisötilaisuus 29.08.2019 Jätkäsaaren kirjasto ja infokeskuk- sessa. Yleisötilaisuuteen osallistui noin 100 henkilöä.

Asukastilaisuudessa kolmesta esillä olleesta vaihtoehdosta Vaihtoehtoa 1 pidettiin par- haana, sillä joukkoliikenteen reitti ei muutu nykyisestä. Vaihtoehto 2 koettiin turvattomana ratkaisuna sillä vaihtoehdossa raitioliikenne risteää jalankulun ja pyöräliikenteen kanssa Itämerenkadun kohdalla olevalla aukiolla.

Suunnitteluratkaisuja pidettiin kannatettavana ratkaisuna alueen liikenneongelmiin.

Vastaus: Asukastilaisuuden palautteeseen on vastattu aiemmissa vuorovai- kutusmuistion vastauksissa.

Jätkäsaari –seura ry. Kannanotto

Jätkäsaaren ja Ruoholahden kaupunginosien asukasyhdistys Jätkäsaari-seura ry. esittää kannanottonaan suunnitelmaan Ruoholahden alueen liikennejärjestelyjen parantamiseksi seuraavan:

Yleistä

Kuten Jätkäsaari-seura on jo aiemmissa kannanotoissaan Jätkäsaaren liikennejärjestelyi- hin (esim. 25.9.2018) edellyttänyt, Länsisataman liikenne-ruuhkiin on löydettävä pitkällä ai- kavälillä kestävä kokonaisratkaisu kevyen liikenteen edellytyksiä heikentämättä. Suunnitel- massa esitettyä siltarakennetta ei voi pitää tällaisena ratkaisuna, sillä se ei poista perim- mäistä ongelmaa, Jätkäsaaren ja Ruoholahden katuverkon riittämättömyyttä nykyisen laa- juiselle satamaliikenteelle. Kuten suunnitteluaineistossa todetaan, siltarakenne ei toisi mer- kittävää helpotusta satamaliikenteen ruuhkahuippuihin eikä parantaisi olennaisesti raitioli- kenteen sujuvuutta.

Jätkäsaari-seura pitääkin ensisijaisena pitkän aikavälin vaihtoehtona siltojen rakentamiselle maanalaisista yhteyttä Länsisatamasta Helsingin kaupungin strategian mukaisesti mahdolli- seen keskustan maanalaiseen kokoojakatuun liittyen tai suoraan Länsiväylälle. Siltaa toi- vottavampana väliaikaisena vaihtoehtona seura pitää myös lauttojen autoliikenteen ohjaa- mista Vuosaaren satamaan hintaohjauksen keinoin.

Yleissuunnitelma

Jätkäsaari-seura ei pidä yleissuunnitelmassa esitettyä siltarakennetta kannatettavana esi- tetyssä laajuudessa. Silta aiheuttaisi lähiympäristölleen huomattavaa kaupunkikuvallista haittaa ja haittaisi etenkin kevyen liikenteen yhteyksiä, vaikka myös Helsingin kaupungin strategia velvoittaa suosimaan kevyttä liikennettä. Siltarakenne haittaisi erityisesti Länsilin- kin kevyen liikenteen alikulkua, joka on merkittävä kevyen liikenteen solmukohta paitsi Jät- käsaaresta ja Ruoholahdesta, myös lännen suunnasta tulevalle kevyelle liikenteelle. Jätkä- saari-seura suhtautuu epäillen siihen, että sillan suunnittelulla ja viherrakentamisella pystyt- täisiin tehokkaasti vähentämään siltarampeista aiheutuvaa kaupunkikuvallista haittaa, vaan esimerkiksi viheralueet jäävät pirstaleisiksi autokaistojen väliin ja siltojen alle jää paljon on- gelmallista hukkatilaa.

Liikenne- ja katusuunnittelu
Suunnittelu
Teemu Vuohtoniemi

20.11.2019

Jätkäsaari-seura pitää päätöksentekoprosessin kannalta ongelmallisena, että yleissuunnitelmassa esitetty siltarakenne esitetään ainoana perusvaihtoehtona, jossa valinnanvaraa on lähinnä raitiotien linjausten osalta. Julkisuudessa ei ole esitelty suunnitteluprosessin aikana muunlaisia vaihtoehtoja esitetulle siltarakenteelle. Koska suunnitelman lähtökohdaksi on otettu nykyisen Porkkalankadun sillan purkamisen peruskorjauksen sijaan ja julkisen liikenteen merkittävä väheneminen sillalla, Jätkäsaari-seuran mielestä suunnitelmalle tulisi selvittää tasaveroisena vaihtoehtona nykyisen sillan korvaamista esitettyä huomattavasti suppeammalla rakenteella.

Esimerkiksi sillan korvaaminen joko kokonaan tai osittain Mechelininkadun itäpuolelle rakennettavalla lyhyellä rampilla vapauttaisi tilaa Mechelininkadun länsipuolelta Porkkalankadulta Länsiväylän liityntäkaistojen uudelleenjärjestelyyn ja vähentäisi tarvetta esitetyn kaltaisille massiivisille ja myöskin kalliille siltarakenteille. Pelkän kevyen liikenteen väylän ylittävä ramppi olisi mahdollista rakentaa nykyistä siltaa matalammaksi Mechelininkadun ja Köydenpunojankadun välille Baanan nykyisen tason yli kevyen liikenteen kulkua olennaisesti haittaamatta.

Jätkäsaari-seura toivoo, että yleissuunnitelma palautetaan valmisteluun ja selvitetään mahdollisuus esitettyä merkittävästi suppeampiin siltavaihtoehtoihin, jotka eivät aiheuta haittaa Länsilinkin kautta kulkeville kevyen liikenteen väylille. Vähintään yhden vaihtoehdon tulee perustua yksitasoiseen risteykseen.

Raitioliikenteen vaihtoehdot

Vaikka Jätkäsaari-seura ei esitettyä yleissuunnitelmaa esitettyssä laajuudessa kannatakaan, seuran mielestä vaihtoehto 1 (nykyinen linjaus) on suunnitelluista raitioliikenteen linjauksista liikenteellisesti vähiten huonoin. Raitiovaunupysäkkiä voi tarvittaessa siirtää lähemmäksi suunniteltua Marian kampusta.

Vaihtoehdot 2 ja 3 olisivat liikenteellisesti selvästi huonompia eivätkä seuran mielestä kannatettavia. Vaihtoehdossa 2 on selvästi vaarallinen risteyskohta Ruoholahdenkadun jatkeena olevalla aukiolla, missä lännestä tuleva raitioliikenne risteää Baanalla idän suunnasta ajoittain kovaa vauhtia tulevan kevyen liikenteen kanssa ja rakennuksen kulma estää näkyvyyden molemmiin puoliin. Varoitusvaloilla varustettu risteys kenties lisää aukion turvallisuutta, mutta heikentäisi merkittävästi Baanan toimivuutta kevyen liikenteen väylänä.

Vaihtoehto 3 ei ole edellistä kovinkaan paljon parempi. Kevyen liikenteen alikulun rakentaminen heikentäisi Baanan toimivuutta kevyen liikenteen väylänä lisäämällä ylä- ja alamäkien määrää. Raitiotien linjaus myös katkaisisi huomattavasti enemmän nykyisiä kulkuyhteyksiä kuin muut vaihtoehdot.

Helsingissä
10.9.2019
Jätkäsaari-seura ry.

Vastaus: Yleissuunnitelmassa on etsitty ratkaisuja alueen liikenteellisiin haasteisiin. Suunnittelussa on pyritty huomioimaan mahdollisimman hyvin kaikkien kulkumuotojen tarpeet. Laaditussa yleissuunnitelmaehdotuksessa onkin kehitetty kaikkien kulkumuotojen yhteyksiä suunnittelualueella.

Suurimmat hyödyt uusista ehdotetuista liikennejärjestelyistä kohdistuvat henkilö- ja pakettiautoliikenteelle.

Liikenne- ja katusuunnittelu
Suunnittelu
Teemu Vuohtoniemi

20.11.2019

Ruoholahdensillan korvaaminen esitettyä suppeammalla rakenteella tai uuden ramp-piyhteyden toteuttamatta jättäminen ei mahdollistaisi samoja hyötyjä, kun esitetty vaihtoehto.

Suunnitelluista vaihtoehtoista on päädytty jatkaa vaihtoehdolla 1, joka oli Jätkäsaari-seuran toivoma ratkaisu vaikkakin seura ei yleissuunnitelmaa tässä laajuudessa kannattanutkaan. Jätkäsaari-seuran muihin mielipiteisiin on vastattu aiemmissa vuorovai-kutusmuistion vastauksissa.

Viite Kerrokantasi.hel.fi -palvelu 28.8.2019

HSL:N KANNANOTTO RUOHOLAHDEN ALUEEN LIIKENNEJÄRJESTELYIDEN PARANTAMISESTA

Helsingin kaupunki suunnittelee Länsilinkin ympäristöön Ruoholahteen ja Kamppiin uusia liikennejärjestelyjä. Tavoitteena on sujuvoittaa merkittävästi Etelä-Helsingin ja Länsisataman matkustajasataman liikennettä.

Helsingin seudun liikenne -kuntayhtymä (HSL) lausuu kannanottonaan seuraavaa:

Länsisataman ja eteläisen Helsingin liikenteen toimivuus on tärkeää liikennejärjestelmän ja logistiikan kannalta koko Helsingin seudulla ja laajemminkin. Hankkeella ratkaistaan osittain satamaliikenteessä havaittuja haasteita.

Satamaliikenteen sujuvoittamisen tavoite on kannatettava, mutta hanketta ei tule toteuttaa pelkästään henkilöauto- ja tavaraliikenteen ehdoilla. Jotta kasvavan kaupungin liikenne säilyy toimivana, on yhä useammat matkat tehtävä tehokkailla ja tilaa säästäväillä kulkumuodoilla – kävellen, pyörällä ja joukkoliikenteellä. Täten suunnitelmissa tulisi varmistaa näiden kulkumuotojen sujuvuus ja toimintaedellytykset, sekä niiden kehittäminen.

Vaihtoehdon 1 ominaisuutena on mainittu, että raitiotien kulku Jätkäsaarenlaiturin ja Mechelininkadun risteyksen keskeltä pysäyttää autoliikenteen pääsuunnista Hietalahdenrannasta ja Jätkäsaarenlaiturilta. Tämän vaihtoehdon toteutuessa ei tule autoliikenteen sujuvuutta parantaa raitioliikenteen kustannuksella.

Vaihtoehtoissa 2 ja 3 esitetty kiskojen siirto Ruoholahdenranta-kadun keskelle ja koukkaaminen Ruoholahdenkadulle uuden Porkkalankadun sillalle johtavan rampin alta johtaa epäedulliseen pysäkkimuutokseen. Uusi pysäkki tulisi hyvin lähelle Ruoholahden villat -nimistä pysäkkiä, ja etäisyys Huutokonttorin pysäkkiin kasvaisi. Täten koko alueen pysäkkiverkkoa tulisi

Liikenne- ja katusuunnittelu
Suunnittelu
Teemu Vuohtoniemi

20.11.2019

tarkastella uudelleen kokonaisuutena. Samalla tapahtuva nykyisen Länsilinkki-pysäkin poistuminen heikentäisi entisestään linjan 6 reittimuutoksen myötä heikentyvää joukkoliikennepalvelua Hietalahdentorin länsipuolisissa kortteleissa. Siirto myös johtaisi haastaviin kiskogeometrioihin risteyksissä, eikä tämä ole toivottavaa, sillä tämä hidastaisi raitiovaunujen kulkua.

Suunnitelman toteuttaminen tulisi vaikuttamaan merkittävästi joukkoliikenteeseen rakentamisen aikana. Toteutuksen suunnittelussa tulee huomioida se, että Jätkäsaaren joukkoliikennepalveluun tulee tulevaisuudessa vaikuttamaan merkittävästi myös Jätkäsaaren kannaksen sillan uusimisen rakennustyöt. Koko 21 000 asukkaan Jätkäsaari on suunniteltu raitiovaunuilla toteutettavan joukkoliikenteen varaan, joten kaksi peräkkäistä pitkää raitioliikenteeseen vaikuttavaa työmaata aiheuttaisivat alueelle kohtuutonta haittaa. Alueen asukkaiden lisäksi vaikutukset kohdistuisivat myös Länsisataman matkustajaliikenteeseen, jonka joukkoliikennepalvelun järjestäminen on haasteellista poikkeustilanteissa.

Raitioliikenteen sujuvuuden ja nopeuden kehittäminen tulisi pitää keskiössä uusia liikennejärjestelyjä suunniteltaessa, jotta joukkoliikenteen houkuttelevuus säilyisi hyvällä tasolla. Oma kaista raitiolinjalle 8 Mechelininkadulle on erinomainen parannus raitioliikenteen sujuvuuteen.

Suunnitelman yhteenvedossa mainitaan, että HSL:n bussiliikenne olisi poistumassa Ruoholahdensillalta, kun Länsimetron jatke Kivenlahteen valmistuu. Tämä ei kuitenkaan ole varmaa. Etelä-Espooseen perustettiin syksyllä 2018 neljä suoraa ruuhkalinjaa leikkaamaan metron kysynnän huipputuntien matkustajamääriä ja lyhentämään matka-aikoja liityntäliikennealueelta. Linjoilla on tällä hetkellä 18 lähtöä tunnissa.

Metron jatkeen valmistuminen pienentää liityntäliikenteen varassa olevaa aluetta, mutta ei poista metron kapasiteetin riittävyyteen liittyvää epävarmuutta tulevaisuudessa. Täten on mahdollista, että Espoosta liikennöidään edelleen suoraan Kamppiin myös metron jatkeen valmistuttua. Tämä on syytä ottaa huomioon pysäkkien mitoituksessa. Bussikaistan poistaminen Kampin suuntaan kasvattaa matka-aikoja erityisesti aamuruuhkassa, ja lisää liikenteen kustannuksia huomattavasti.

Ruoholahdesta (ja laajemmin Etelä-Helsingistä) puuttuu länsisuunnan busseille sopiva päätepysäkki. Tällä hetkellä Lauttasaaren bussilinjat päättyvät Hietalahdenrantaan sekä Eiraan, mutta myös näihin on suunnitteilla muutoksia. Sopivia päätepysäkkejä Lauttasaaren bussilinjoille on niukasti, joten yhtenä mahdollisuutena on huomioitava Kamppi, joka tarkoittaisi linjojen liikennöimistä Ruoholahden siltaa pitkin. Suunnitelmissa esitetty ajoyhteyden poistuminen Ruoholahdenrannasta Hietalahdenrantaan poistaa mahdollisuuden käyttää nykyistä Ruoholahdenranta 3 edustalla sijaitsevaa linjan 20 päätepysäkkiä. Tämän päätepysäkin poistumisen pääasiallinen vaikutus on bussiliikenteen kustannusten kasvu. Alueen joukkoliikenteen

Liikenne- ja katusuunnittelu
Suunnittelu
Teemu Vuohoniemi

20.11.2019

palvelutasoon tällä ei ole vaikutusta, mikäli linjaa 20 jatketaan Ruoholahdenrannasta eteenpäin. Tämän päätepysäkin käyttötarve voi poistua Lauttasaaren liityntälinjaston tarkastelun lopputulemana.

Jalankulun ja pyöräilyn reitteihin tulee kiinnittää huomiota, jotta näiden reittien sujuvuus ja turvallisuus voidaan varmistaa. Huomiota täytyy kiinnittää etenkin vaihtoehdon 2 uudessa raitiotien linjauksessa pyöräilyn ja raitiotien risteämiseen tasossa baanan eteläpäädyssä Länsilinkin viereisellä aukiolla. Tämä eri liikennemuotojen risteäminen on liikenneturvallisuuden näkökulmasta huono ratkaisu.

Lisätietoja antaa lausunnon ja raitioliikenteen järjestelyiden osalta joukkoliikennesuunnittelija Teuvo Syrjälä sekä bussiliikenteen järjestelyiden osalta liikennesuunnittelija Hanna Pund, sähköpostiosoitteet muodossa etunimi.sukunimi@hsl.fi.

Helsingin seudun liikenne -kuntayhtymä (HSL)

Suvi Rihniemi
toimitusjohtaja

Vastaus: Suunnitelluista vaihtoehdoista on päädytty jatkaa suunnittelua vaihtoehdolla 1.

Liikennesuunnitelmassa on ollut lähtökohtana, että metron kanssa päällekkäisellä bussiliikenteellä on vain täydentävä rooli joukkoliikennejärjestelmässä. Metro toimii alueella runko-kuljetusmuotona ja kuljettaa valtaosan matkustajista. Pienen matkustajamäärän vuoksi ei ole järkevää käyttää katutilaa bussiliikenteelle yksinomaan osoitetuilla ratkaisuilla. Täten esimerkiksi Ruoholahdensillan ja Porkkalankadun bussikaistoista on luovuttu. Metroliikenteen kapasiteetin on ennustettu loppuvan ensimmäisenä välillä Tapiola – Matinkylä. Tähän mahdolliseen kapasiteettiongelmaan tulee löytää toisenlainen ratkaisu kuin varmuuden vuoksi Ruoholahdessa säilytettävät bussikaistat.

Linjan 20 nykyistä päätepysäkkiä voidaan tarvittaessa käyttää tulevaisuudessakin. Asiaa voidaan tarkastella jatkosuunnittelussa ja ajoyhteys on järjestettävissä, mikäli bussien kääntöpaikka säilyy Ruoholahdenranta 3:ssa.

HSL:n muihin mielipiteisiin on vastattu aiemmissa vuorovaikutusmuistion vastauksissa.

Liikenne- ja katusuunnittelu
Suunnittelu
Teemu Vuohtoniemi

20.11.2019

Suunnittelualueen ulkopuolelle liittyvät kommentit

Toivottiin Hernesaaren metroa, josta toinen sisäänkäynti palvelisi Jätkäsaaren satamaa. Toivottiin myös, että raitiovaunujen tulisi ajaa Länsiterminaalin sisään.

Toivottiin, että Jätkäsaaren ja rautatieaseman välisen raitioliikenteen sujuvoittamista esim. liikennevaloetuuksia parantamalla, sekä rakentamalla raitioliikenteelle omat kaistat edellä mainitulle välille.

Haluttiin kieltää autolautojen saapuminen kaikkiin keskustan satamiin 06-09 ja 15-17 aikaan, jolloin ruuhka-aika Helsingissä on pahimmillaan.

Pohdittiin, jos autoja ei joskus tulevaisuudessa ole lainkaan, niin kaikkien maailman kaupunkien logistiikkarakenteet tulevat mullistumaan ennennäkemättömällä tavalla. Sitä odotellessa tarvitaan kuitenkin riittävä infrastruktuuri, joka tukee kävelijäystävällistä, toimivaa, elinvoimaista ja viihtyisää kaupunkia.

Pohdittiin, että kaupungin pitäisi katsoa tällaisissa ratkaisuissa kauemmas tulevaisuuteen ja miettiä, miten esimerkiksi itseohjautuvat autot vaikuttavat liikennemääriin 10-20 vuoden aikajaksolla, todennäköisesti automäärät putoavat murto-osaan nykyisistä.

Toivottiin, että Länsisatamankadun välityskykyä voitaisiin lisätä kadun liikennejärjestelyjä muuttamalla.

Satamatoiminnot

Monet toivoivat, että koko Länsisataman laivaliikenne tai ainoastaan rahtiliikenne siirrettäisiin Vuosaaren. Toivottiin myös, että raskasta liikennettä ohjattaisiin maksujen avulla Vuosaaren satamaan. Toivottiin myös, että laivalla kulkevien henkilöautojen maksuja korotettaisiin ja varustamoiden laivalippuun sisältyisi automaattisesti julkisen liikenteen lippu.

Osa kommentoijista kuitenkin totesi, että Vuosaari on suunniteltu rahtisatamaksi. Vaatisi isot investoinnit matkustajaterminaalin lisäksi henkilöautojen ja kevyenliikenteen kuluväylien sekä pysäköintipaikkojen rakentamiseen, jottei sataman toiminta häiriinny siellä hortoilevista turisteista.

Toivottiin, että sataman alueelta säädellään ajoneuvojen pääsyä katuverkolle niin, että katuverkolle ei päästetä enemmän ajoneuvoja kuin mitä kadun kapasiteetti sallii.

Vastaus: Tämän yleissuunnitelman tavoitteena on ollut etsiä ratkaisuja Länsilinkin ympäristön liikenteen ruuhkautumiseen. Ratkaisulla ei pyritä vaikuttamaan Sataman liiketoimintaan, toimintojen siirtämiseen Vuosaaren tai sataman sisäiseen logistiikkaan.