

30.11.2024

Mariantunnelin yleissuunnitelmaluonnoksen vuorovaikutusmuistio

Vuorovaikutuksen prosessi

Mariantunnelin yleissuunnitelman lähtökohtana Marian sairaalan alittavasta baanayhteydestä laadittu alustava tarkastelu (2020), jonka pohjalta Kaupunkiympäristölautakunta on päättänyt alueen asemakaavamuutoksen (nro 12629) käsittelyn yhteydessä 9.6.2020, että tunnelin suunnittelua Marian sairaala-alueen ali jatketaan alustavan tarkastelun vaihtoehdon 1b pohjalta. Asemakaavan valmistelun aikana on käyty laajaa vuorovaikutusta alueen asukkaiden ja toimijoiden kanssa.

Tähän muistioon on kerätty tiivistelmä yleissuunnitelmaluonnoksen esillä olon (7.-25.11.2024) aikaisesta vuorovaikutuspalautteesta. Mielenpitojen perusteella ei ole tehty muutoksia yleissuunnitelmaan, kannanotot otetaan huomioon jatkosuunnittelussa sekä edelleen tunnelin toteutuksessa.

Yleissuunnitelmaluonnos ja siihen liittyvä havainnevideo olivat esillä Helsingin kaupungin verkkosivulla osoitteessa www.hel.fi/lansibaana. Tiedote yleissuunnitelmaluonnoksen esillä olosta ja mahdollisuudesta mielipiteiden jättämiseen julkaistiin 7.11.2024 ja lähetettiin keskeisiksi sidosryhmiksi tunnistetuille tahoille, kuten Helsingin seurakuntayhtymälle ja Ortodoksiselle seurakunnalle.

Yleissuunnitelmatyön alkuvaiheessa tammikuussa 2024 järjestettiin keskeisiksi sidosryhmiksi tunnistetuille tahoille työpaja. Tilaisuuteen osallistui kolme henkilöä Helsingin seurakuntayhtymästä. Maria 01 -kampukselta osallistui kaksi henkilöä. Paikalla oli myös Kaupungin museon edustaja. Lisäksi paikalla oli Helsingin seudun polkupyöräilijät ry:n edustaja ja Business Helsingin edustaja.

Kutsu lähetettiin myös seuraaville tahoille: Ortodoksinen seurakunnan kiinteistöjaosto, Museovirasto, lähimmät taloyhtiöt (Asunto Oy Lapinlahdenkatu 14, As Oy Helsingin Kampin Helmi), Kampin kaupunginosayhdistys, Töölö-seura, Lapinlahden lähde, Suomen luonnonsuojeluliiton Helsingin yhdistys. Työpajan jälkeen suunnitelmasta keskustelua jatkettiin ortodoksisen ja luterilaisen seurakunnan edustajien sekä Museoviraston kanssa Teams-tapaamisissa.

Yleissuunnitelmaluonnoksesta jätettiin 15 kannanottoa.

VUOROVAIKUTUSMUISTIO

Yleissuunnitelmaluonnosta koskevat kannanotot

Kannanotto 1: Helsingin kaupunginmuseo

Helsingin kaupunginmuseo ottaa hankkeeseen kantaa kulttuuriympäristön vaalimisen näkökulmasta. Kaupunginmuseon näkökulmasta on valitettavaa, että historiallisia kivimuureja joudutaan hankkeen yhteydessä purkamaan. Lapinlahdentien 1800-luvun puolivälistä varsin muuttumattomana säilyneeseen historialliseen maisemaan baanan myötä tuleva tunnelin pää ramppeineen on myös uusi elementti, jolla on merkittävä vaikutus alueen kulttuurihistoriallisesti arvokkaaseen ympäristöön. Museo pitää tärkeänä, että historialliset kivimuurit dokumentoidaan mahdollisimman hyvin ja niiden uudelleen rakentaminen toteutetaan laadukkaasti.

Kaupunginmuseon näkökulmasta valaistuksessa ja Lapinlahdentien rampin suunnittelussa tulee erityisesti kiinnittää huomiota alueen arvokkaaseen kulttuuriympäristöön, eivätkä uudet rakenteet saa korostua liikaa, vaan ne tulee sovittaa muuhun ympäristöön hienovaraisesti. Satamatunnelin asemakaavassa varataan Länsibaanalle alue Satamatunnelin kohdalle. Länsibaanan puistossa kulkeva linjaus pienentäisi entisestään suojeltua kulttuurihistoriallisesti arvokasta puistoaluetta. Kaupunginmuseon näkökulmasta Länsibaanan puistoon sijoittuvalla alustavalla tilavarauksella on kielteisiä yhteisvaikutuksia Satamatunnelin kanssa Lapinlahden sairaalapuiston alueelle.

Vastine

Lapinlahdentien varrella oleva ortodoksisen hautausmaan kivimuri dokumentoidaan huolellisesti ja rakennetaan uudelleen käyttämällä samaa ladontatapaa kuin vanhassa muurissa. Muurin tekijältä edellytetään kokemusta vastaavista tehtävistä ja korkeaa ammattitaitoa.

Valaistuksen suunnittelussa sovitaan yhteen kulttuuriympäristön arvot ja turvallisuusnäkökohdat parhaalla mahdollisella tavalla.

Kannanotto on toimitettu tiedoksi Satamatunnelin asemakaavamuutoksen valmisteluun.

Kannanotto 2: Museovirasto

Museovirasto ottaa kantaa suunnitelmaan siltä osin, kuin se koskee Lapinlahdentien eteläreunaan ulottuvan ortodoksisen hautausmaan ja Lapinlahdentien pohjoisreunaan ulottuvan evankelis-luterilaisen hautausmaan 1800-luvulla rakennettuja kivimuureja ja välittömästi niiden takana hautausmailla sijaitsevia kulttuurihistoriallisesti arvokkaita hautaholveja, muistomerkkejä ja rakennuksia. Mikäli yleissuunnitelma etenee jatkosuunnitteluun, tulee varautua riittävien resurssien Lapinlahdentien molemmin puolin sijaitsevien hautausmaiden kivimuurien, rakennusten, hautamuistomerkkien ja hautaholvien kunnon kartoitukseen sekä toteutussuunnitteluun, jossa aitamuurien purkamistarve ja kaikkien hautausmaan puolella olevien rakenteiden vaurioituminen voidaan välttää, tai ainakin minimoida.

Yleissuunnitelmaluonnoksen mukaisen tunnelin alueella ei ole tiedossa arkeologista kulttuuriperintöä. Hankkeessa on kuitenkin huomioitava, että mikäli maata kaivettaessa tulisi esiin muinaisjäännökseen viittaavia kerrostumia tai rakenteita tulisi muinaismuistolain 295/1963/14 pykälän mukaisesti kaivuutyöt keskeyttää ja ottaa välittömästi yhteyttä Museovirastoon jatkotoimenpiteistä sopimiseksi. Museovirasto seuraa jatkosuunnittelua hautausmaiden aitamuurien, rakennusten ja rakenteiden osalta.

Vastine

Jatkosuunnitteluun otetaan varhaisessa vaiheessa mukaan tärinäkonsultti, tehdään louhintaympäristöselvitys, selvitetään kuinka kauas louhintatöiden vaikutukset voivat ulottua ja määritellään tärinärajat. Vaikutusalueella oleville rakennuksille, rakenteille ja hautamuistomerkeille tehdään ennakkokatselmus ja kuntoarviointi. Ennen louhintatyöhön ryhtymistä dokumentoidaan lähtötilanne ja huolehditaan tarvittavista suojauksista. Työn valmistuttua tehdään jälkikatselmointi ja korjataan mahdolliset vauriot.

Jatkosuunnittelussa huomioidaan kaivuutöiden yhteydessä mahdollisesti esiin tulevat muinaisjäännöksiin viittaavat kerrostumat ja ollaan yhteydessä Museovirastoon jatkotoimenpiteistä sopimiseksi.

Kannanotto 3: Helsingin seurakuntayhtymä

Helsingin seurakuntayhtymä pitää tärkeänä, että kadun ja tunnelin rakentamisen yhteydessä tulee huomioida rakentamisen vaikutukset historialliseen kivimuuriin, kivimuurin osana olevaan hautamuistomerkkeihin sekä hautaholvien seinämiin mm. tärinämittauksin, aloituskatsemuksin sekä oikeiden työtapojen valinnoin. Rakentamisen yhteydessä tulee huomioida Lapinlahdentien ja Hietaniemen hautausmaan rajalla kasvavat puut ja muu kasvillisuus, ja välttää oksistojen tarpeeton poistaminen. Samoin tulee huomioida liikenteen sujuvuus rakentamisen aikana hautastilaisuudet huomioiden.

Kannannotossa muistutetaan, että pysäköintipaikkojen vähennys vaikuttaa hautausmaalle tulevien omaisten toimintaan, autoilu ja autojen pysäköinti lisää hautausmaan turvattomuutta ja esitetään, että kaupunki tutkii mahdollisuutta lisätä kadun päähän autoille pysäköintipaikkoja. Helsingin seurakuntayhtymä esittää, että pyöräkatua ei tulisi sijoittaa Lapinlahdentien kääntöpaikan keskelle, vaan se tulisi viedä kääntöpaikan ohitse, sillä nykyinen pyöräkadun suunnitelma nähdään turvattomana. Pyöräilijöitä ja muita alueen käyttäjiä toivotaan muistutettavan oikeasta tilannenopeudesta. Suunnitelmassa tulee huomioida hautausmaan huoltoliikenne ja sen tarvitsevat tilat ja näkymät. Helsingin seurakuntayhtymä kysyy, onko suunnitelmassa huomioitu pyöräpysäköintitarpeet.

Suunnitelmapakartalla näkyvää yleisökäymälää pidetään hyvänä, mutta sitä toivotaan sijoitettavan kauemmas kääntöpaikasta. Suunnitelmassa toivotaan esitettävän kadun ja sen eri osien kunnossapitovastuut, sillä ne vaikuttavat eri toimijoiden kustannuksiin ja mahdollisiin korvausvastuisiin.

Vastine

Yleissuunnitteluvaiheessa on tunnistettu, että hautamuistomerkit ja puusto ovat huomattavasti lähempänä muuria Lapinlahdentien pohjoisosassa. Muun muassa tämän vuoksi tunneliin vievä ramppi on sijoitettu kadun eteläpuolelle. Lapinlahdentien puut on tunnistettu suunnittelutyössä arvokkaina. Oksistoa tältä puolelta katua ei ole tarpeen karsia rakennustyön aikana, ellei oksisto ulotu pitkälle kadun puolelle.

Rakentamisen aikaisten sujuvien liikennejärjestelyjen luominen on tunnistettu hankalaksi tehtäväksi. Erityisesti Lapinlahdentien ja Mechelininkadun risteyskohta on tunnistettu vaativaksi kohteeksi työnaikaisen liikenteen osalta. Jatkosuunnittelussa ja urakoitsijan tarkemmassa suunnittelussa tähän tulee kiinnittää erityistä huomiota. Rakentaminen tullaan toteuttamaan osissa.

VUOROVAIKUTUSMUISTIO

Tämän hankkeen yhteydessä ei olla suunnittelemassa uutta pysäköintialuetta puiston alueelle.

Liikennesuunnitelmassa on esitetty periaatteellinen liikenneratkaisu Lapinlahdentien muuttamisesta pyöräkaduksi. Pyöräkadun kääntöpaikan materiaaleja tarkennetaan tulevassa katusuunnitelmassa. Kadun leveys ei mahdollista laadukasta ratkaisua, jossa pyöräliikenne ohjattaisiin puistoon ennen kääntöpaikkaa. Auton kääntämisessä tulee olla erityisen tarkkana kyseisessä kohdassa. Pyöräkatu merkitään pyöräkatu-liikennemerkillä. Tämän lisäksi Helsingin kaupunki on käyttänyt infotauluja, joissa muistutetaan pyöräkadulla ajamisesta. Tämä on kohdennettu enemmänkin muistuttamaan autolla ajavia ajamaan pyöräliikenteen tahtiin pyöräkadulla. Helsingin kaupunki on tutkinut pyöräkadun toimivuutta Kulosaaren pyöräkadulla vuonna 2022, jossa on todettu kadulla vallitsevan maltilliset tilannenopeudet. Pyöräpysäköintipaikat määritellään tarkemmin katu- ja rakennussuunnitteluvaiheessa. Ortodoksinen hautausmaa ei ole ilmaissut tarvettaan pyöräpysäköintipaikoista.

Suunnitelmassa on huomioitu hautausmaille pääsy nykyisten porttien ja tonttiliittymien kohdalla. Kadulla ei ole esitetty pysäköintipaikoja näihin kohtiin, jotta huoltoliikenteen ajo tontille on mahdollista. Turvallisista ympäristöön sopivia näkemiä on myös tarkasteltu suunnitelmassa. Hautausmaiden porttien ja tonttiliittymien kohtia tarkennetaan tulevassa katu- ja rakennussuunnitteluvaiheessa.

Puisto-wc:n sijoittumisesta on päätetty jo aikaisemmin. Alueella noudatetaan yleisiä kadun kunnossapidon vastuurajoja.

Kannanotto 4: Helsingin ortodoksinen seurakunta

Helsingin ortodoksinen seurakunta toteaa, että yleissuunnitelma on laadittu huolellisesti ja huomioiden seurakunnan suunnitteluvaiheessa esittämät huolet. Ortodoksisen seurakunnan hautausmaalla on kulttuurisesti ja historiallisesti arvokkaita, herkkiä rakenteita, joiden suojele ja suojaaminen on otettu kiitettävästi huomioon työn aikana. Myös Museoviraston huomioiden on hyvin otettu mukaan selvityksiin ja itse suunnitelmaan. Suunnittelutyön aikana on tutkittu eri suunnitteluvaihtoehtoja, joilla yritettiin löytää ratkaisua, jossa Ortodoksisen hautausmaan muuria ei tarvitsisi purkaa ja rakentaa ennallistaen takaisin. Tärkeät toiveet, kuten muuria koskeva historiaselvitys ja tärinäherkkien kohteiden katselmus toteutettiin.

Pysäköintipaikkoja määrässä, saattoliikennepaikoissa, kappelin edustan järjestelyissä on huomioitu seurakunnan tarpeet. Myös rakentamisen aikaisten haittojen lieventämiseen on varauduttu.

Tunnelin toteuttaminen ja Lapinlahdentien eteläreunan kivimuurin purkamisella on suuri haitallinen vaikutus alueen historiallisille arvoille. Kivimuuri ei uudelleen rakentamisen jälkeen ole enää sama vanha muuri, eikä näytä vanhalta pitkään aikaan, kun sammaloituminen kestää kauan. Lapinlahdenkadun varrella tiilimuurin uusimisesta aiheutuva haitallista vaikutusta voidaan pitää vähäisenä. Lapinlahdenkadun varrella oleva vaahtera joudutaan kaatamaan, millä on pitkäaikainen vaikutus lähimaisemaan. Lapinlahdentien varrella oleva ortodoksisen hautausmaan kivimuuri tulee dokumentoida huolellisesti ja rakentaa uudelleen käyttämällä samaa ladontatapaa kuin vanhassa muurissa. Muurin tekijältä vaaditaan kokemusta vastaavista tehtävistä ja korkeaa ammattitaitoa.

Helsingin ortodoksinen seurakunta toivoo, että suunnittelu jatkuu yhtä paneutuvana ja että seurakunta saa edelleen osallistua ja vaikuttaa suunnittelun etenemiseen.

Vastine

Ortodoksisen seurakunnan hautausmaalla on kulttuurisesti ja historiallisesti arvokkaita, herkkiä rakenteita, joiden suojele ja suojaaminen otetaan huomioon jatkosuunnittelussa. Tämän vuoksi seuraavissa suunnitteluvaiheissa pidetään aktiivisesti yhteyttä Ortodoksisen seurakuntaan, kuten myös Helsingin seurakuntayhtymään.

Ortodoksisen hautausmaan kivimuuri dokumentoidaan huolellisesti ja rakennetaan uudelleen käyttämällä samaa ladontatapaa kuin vanhassa muurissa. Muurin ennallistajalta tullaan edellyttämään kokemusta vastaavista tehtävistä ja korkeaa ammattitaitoa.

Kannanotto 5: Helsingin seudun pyöräilijät (Hepo)

Kannanoton mukaan Mariantunneli on tervetullut yhteys keskustasta länteen ja se muodostunee merkittävimmäksi pyöräreitiksi Lauttasaaren ja Espoon suuntaan. Kaisantunnelin kokemuksiin peilaten, Mariantunnelin tarkempaa suunnittelua tehtäessä tulee huomioida mahdollisten kaivojen ja huoltoluukkujen sijoittelu tunneliin, jotta ne eivät osuisi pyöräilijän ajolinjalle. Tunnelista tulevan pyöräliikenteen väistämisvelvollisuutta Lapinlahdentien liikenteeseen nähden toivotaan tarkasteltavan uudelleen. Lapinlahdentien pyöräkadun muuttuessa pyörätieksi tulee kiinnittää erityistä huomiota siihen, etteivät autoilijat harhaudu pyörätielle ainakaan vahingossa.

Kannanotossa kiinnitetään huomiota ratakuilun Baanan liikenteen sujuvuuteen työmaan aikana ja esitetään, että järjestelyt olisi pitänyt huomioida kattavammin jo yleissuunnitteluvaiheessa. Työmaaajärjestelyt tulee ehdottomasti toteuttaa siten, etteivät Ratakuilun baanan pyöräliikenne tai jalankulku katkea missään vaiheessa.

Vastine

Kaikki tunnelissa olevat luukut ja kaivot pyritään sijoitetaan jalankulkuväylälle. Jokunen kansi saatetaan joutua sijoittamaan pyöräväylälle, mutta näiden määrä pyritään minimoimaan.

Tunnelista tulevien väistämisvelvollisuutta Lapinlahdentien liikenteeseen nähden tutkittiin suunnitteluvaiheessa ja sitä pidettiin ensisijaisena vaihtoehtona. Kadun kapeus ei kuitenkaan mahdollistanut turvallista risteämistä, kun huomioitiin kaikki tulosuunnat ja ryhmittymiset pyörä- ja autoliikenteen osalta. Suurempi kadun leveys olisi mahdollistanut suuremman sivuttaissiirtymän risteyksessä, mikä rakenteellisesti olisi tehnyt tunnelista tulevan suunnan aidosti pääsuunnaksi. Tässä suunnitelmassa päätettiin priorisoida turvallista ratkaisua, kun samanaikaisesti tiedetään, että kadun ajoneuvojen liikennemäärä on vähäinen. Näin ollen väistämistarve pyöräliikenteelle esiintyy vain toisinaan. Autojen ajo pyöräkadun päästä pyörätielle kielletään liikennemerkein. Rakenteelliset ratkaisut tukevat autojen pysymistä ajoradalla.

Baanan toiminnan turvaamista työmaaajärjestelyjen aikana pidetään hyvin tärkeänä. Louhintatyön alkuvaiheessa Lapinlahdenkadun sillan alla käy tila kuitenkin ahtaaksi ja pyöräliikenne joudutaan hetkellisesti katkaisemaan tai baanaa joudutaan vähintään kaventamaan hetkellisesti. Louhittu kiviaines joudutaan myös kuljettamaan pois baanan kautta, jolloin baanaa joudutaan kaventamaan etelän suuntaan. Asiasta on keskusteltu paljon yleissuunnitteluvaiheessa, ja jatkosuunnittelussa tähän tulee kiinnittää edelleen huomiota. Turvallisuuden vuoksi louhintatyö edellyttää myös etäisyyttä baanalla kulkijoihin, mikä aiheuttaa vähintään lyhyitä käyttökatkoksia baanalle.

Kannanotto 6: Lapinlahti-yhteisön mielipide Mariantunnelin yleissuunnitelmaan

Lapinlahtiyhteisö, joka koostuu Lapinlahden entisellä sairaala-alueella sijaitsevan mielen hyvinvoinnin, tieteiden, taiteiden, kulttuurin ja pienyrityksyyden keskuksen pääoperaattoreista, asukkaista, vuokralaisista, henkilöstöstä, vapaaehtoisista, tukijoista ja muista toimijoista pitää yleisesti hyvänä, että jalankulun ja pyöräliikenteen kulkuyhteyksiin panostetaan Helsingissä. Mechelininkadun estevaikutus Kampin ja Lapinlahden alueiden välissä on pyritty suunnitelmassa vähentämään. Pohjoinen Rautatiekatu – Itämerenkatu välillä kevyen liikenteen turvallisiin kulkumahdollisuuksiin tulee panostaa merkittävästi.

Lapinlahdentien muuttamista virallisesti pyöräkaduksi pidetään hyvänä suunnitelmana. Tulee varmistaa, että huoltoyhteydet Lapinlahden sairaala-alueella säilyvät ja että hautausmaa-alueiden saavutettavuus pysyy riittävänä. Autoilla tapahtuvan huolto liikenteen tulee päästä Lapinlahden sairaala-alueelle myös Mechelininkatua etelästä saavuttaessa, sillä Lapinlahdentie on ainoa autoille soveltuva ajoväylä sairaala-alueelle. Mechelininkadun ja Lapinlahdentein liittymään toivotaan valo-ohjattua jalankulkijoiden ylitysmahdollisuutta ja risteyskorrotaamista ja raidoittamista nopeuksien hillitsemiseksi ja risteysalueen vapaana säilymiseksi. Uusia valo-ohjattuja ylitysmahdollisuuksia pidetään sekä ajonopeuksien laskua nopeusrajoitusten että rakenteellisten keinojen avulla pidetään kokonaistaloudellisesti tarkoituksenmukaisempana.

Kannanotossa kiitetään, että kestävä kehityksen tavoitteet ja luontopositiivisuutta on pidetty suunnittelun keskiössä ja esitetään, että kestävä kehityksen huomioiminen tulisi jatkossa sisällyttää Helsingin kaupungin yleissuunnitteluohjeeseen. Mariantunnelin suunnitelmaan pidetään teknisesti laadukkaana ja hienona, erityistä kiitosta annetaan Marian entiselle sairaala-alueelle johtavalle porrasyhteydelle, valaistusratkaisulle, pelastusajoneuvojen huomioinnille, liikennejärjestelyjen selkeydelle, esteettömyydelle ja turvallisuudelle sekä liito-oravien elinympäristöjen huomioinnille. Hautausmaan historiallisen kivimuurin purkamista pidetään kuitenkin huolestuttavana. Pyydetään tutkimaan vielä mahdollisuuksia toteuttaa tunneli niin, ettei Baanan varrella olevaa vanhaa vaahteraa tarvitsisi kaataa.

Länsibaanan tarkemman linjauksen suunnittelussa tulee varmistaa, ettei linjausta uloteta Lapinlahden puiston viheralueille, sillä etenkin puiston eteläreuna on luontoarvoiltaan hyvin herkkää. Baanan linjauksen toivotaan Lapinlahden puiston kohdalla hyödyntävän olemassa olevia kevyen liikenteen väyliä ja olevan baanastandardeja kapeampi. Kannanotossa edellytetään Mariantunnelin ja Länsibaanan suunnittelun kytkemistä Länsiväylän ympäristön osayleiskaavatyöhön, mutta ei lukittavan liian tiiviisti Satamatunnelin linjausvaihtoehtoihin. Länsibaanan kehittämisen yhteydessä toivotaan tutkittavan muitakin mahdollisuuksia lounaisen Helsingin pyöräliikenteen kehittämiseksi sekä kaupunkipyöräasemaa Lapinlahden entisen sairaalan päärakennuksen yhteyteen.

Rakentamisen aikana tulee huolehtia hultoyhteydestä, saavutettavuudesta ja kävelyn ja pyöräliikenteen yhteyksistä. Louhinnan ja maamassojen kuljetuksen aiheuttaman rekkaliikenteen aiheuttamasta liikennehaitasta ollaan huolissaan.

Sidosryhmien aito ja riittävä yhteistyö tulee varmistaa myös jatkossa.

Vastine

Mechelininkadulle on laadittu uusi katusuunnitelma Pohjoisen rautatiekadun ja Itämerenkadun välille, jossa kadun pyöräliikenteen olosuhteita on parannettu nykyisestä. Kadun itäiselle reunalle suunnitellaan uusi pyörätie ja pyöräliikenteen järjestelyt muutetaan samalla

VUOROVAIKUTUSMUISTIO

yksisuuntaisiksi. Liikennejärjestelyt eivät heikkene Mechelininkadulta Lapinlahdentielle jo suunniteltuun tilanteeseen nähden. Rakentamisen aikana joudutaan alueella tekemään poikkeusjärjestelyjä. Ajoyhteys Mechelininkadulta etelästä Lapinlahdentielle on katkaistu jo katusuunnitelman Mechelininkatu välillä Pohjoinen Rautatiekatu - Hietaniemenkatu, numero 31432/1, päätöksellä. Katusuunnitelman mukaisia liikennejärjestelyjä ei ole kuitenkaan vielä toteutettu.

Tunnelista on tehty alustava selvitys asemakaavamuutosta varten. Alustavan selvityksen linjaus olisi edellyttänyt useampien puiden poistamista. Alustavan selvityksen linjausta on kehitetty ja nyt on löydetty linjaus, jolla pystytään säästämään useita puita. Baanaa ei valitettavasti ole mahdollista viedä enempää pohjoiseen, jotta vanhaa vaahteraa voitaisiin säästää. Puu ei kuitenkaan ole suoraan tunnelin alapuolella, mutta suurella todennäköisyydellä se ei selviä hengissä kyseisessä kohdassa, kun rakentaminen alkaa.

Länsibaanaa on viimeisimpänä suunniteltu osana Satamatunnelin asemakaavoitusta Lapinlahden puiston kohdalla. Suunnittelussa on kartoitettu alueen luontoarvot ja ne otetaan huomioon yhteyksiä suunniteltaessa. Baanalinjaus on sijoitettu niin lähelle Satamatunnelin pohjoispuolista seinärakennetta kuin mahdollista. Jatkosuunnittelussa tutkitaan myös, voiko linjaus sijoittua osin Satamatunnelin kansirakenteen päälle, jolloin baanaväylän aiheuttamaa vaikutusta puistoalueeseen minimoitaisiin. Satamatunnelin rakentuessa nykyisiin reitteihin kohdistuu väistämättä muutoksia. Suurilla käyttäjämäärillä liian kapeat väylät aiheuttavat konflikteja jalankulun ja pyöräliikenteen kesken. Kaupungin tavoitteena on lisätä pyöräliikenteen kulkumuoto-osuutta ja samalla parantaa myös jalankulun olosuhteita, joten väylien rakentaminen tavoitteiden mukaisiksi nähdään tärkeänä. Myös lähempänä Lapinlahdentietä nykyistä väylää esitetään levennettäväksi, jotta kulkumuotojen erottelu mahdollistuu. Tämä vaikuttaa positiivisesti etenkin jalankulun miellyttävyyteen, kuin myös pyöräliikenteen sujuvuuteen. Tarkempi väylän suunnittelu tehdään katu- ja puistosuunnitteluvaiheessa. Kannanotto on toimitettu tiedoksi Satamatunnelin asemakaavamuutoksen valmisteluun. Mariantunnelin yleissuunnitelman suunnitteluratkaisu on mahdollista toteuttaa riippumatta satamatunnelin ratkaisusta.

Viime vuosina kaupunki on kehittänyt erityisesti Lauttasaarentien kautta kulkevaa pääreittiä, jonka kautta tuleva pyöräliikenne suuntautuu suurelta osin myös Lapinlahdentien kautta kulkeville reiteille. Tämän reitin lisäksi pyöräliikenteen olosuhteiden parantamista tehdään muualla lounaisella Helsingin alueella. Kaupunkipyöräasemien paikat on suunniteltu kokonaisuutena, eikä järjestelmän laajuutta ole mahdollista enää laajentaa. Pyöräasemien sijainneissa painotetaan mm. sijaintia joukkoliikenneasemien läheisyydessä. Uuden kaupunkipyöräjärjestelmän kilpailutus on käynnissä, jolloin tulevien vuosien aikana tarkastellaan myös asemapaikkojen sijainteja.

Mechelininkadun ja Lapinlahdentien risteykseen on suunniteltu liikennevalot. Tarkemmassa katusuunnittelussa tarkastellaan tarkemmin liikennevalo-ohjausta. Tavoitteena on valo-ohjauksen suosiminen pyöräilijöitä mahdollisimman hyvin yhdessä Mechelininkadun vilkkaan joukkoliikenteen ja ajoneuvoliikenteen kanssa. Jalankulkijoiden korotusta ei ole nähty tarpeellisena sillä risteys on jo ohjattu liikennevalo-ohjauksella, kadulle kääntyvien moottoriajoneuvoliikenteen määrä on vähäinen ja korotus heikentäisi Lapinlahdentietä Mechelininkadulle kulkevien pyöräilijöiden liikkumista. Kaupungin liikenneverkko on jäsennetty sujuviin pääkatuihin ja rauhallisempiin paikalliskatuihin. Mechelininkatu on kaupungin

VUOROVAIKUTUSMUISTIO

katuluokassa pääkatu, jonka kautta kulkee suuri osa keskustaan saapuvasta autoliikenteestä sekä vilkas raitiovaunuliikenne. Jo suurien liikennemäärien myötä katu muodostaa merkittävän estevaikutuksen sitä ylittävälle jalankulkijoille ja pyöräliikenteelle. Kadunylitysten turvallisuus on keskeistä pääkatujen suunnittelussa, mutta lisäksi suunnittelussa painotetaan paikalliskatuja enemmän myös liikenteen sujuvuutta. Hidasteita käytetään yleisesti paikallisverkon kaduilla. Pääkaduilla turvallinen ylitys voidaan toteuttaa liikennevalojen avulla. Mechelininkadun liikennevaloviiteitä ole mahdollista poistaa kokonaan kadun vilkkauden ja leveyden takia.

Kadun alittavalla tunneliyhteydellä on arvioitu olevan lähes 50 sekunnin nopeutus pyöräliikenteen matka-aikaan Lapinlahdentieltä ratakuilun Baanalle. Vaikka tunnelin kustannus on yksittäisenä hankkeena merkittävä, on se tärkeä osa laajemman verkoston kehittämistä ja edesauttaa siten kaupungin tavoitteita kestävien kulkumuotojen edistämiseksi.

Tunnelin louhinnasta syntyvien maamassojen vienti tulee aiheuttamaan häiriötä muulle liikenteelle. Tämä tulee huomioida jatkosuunnittelussa ja urakoitsijan työsuunnittelussa.

Kannanotto 7: Helsingin luonnonsuojeluyhdistys

Kannanotossa pidetään tärkeänä kehittää turvallisia jalankulun ja pyöräliikenteen väyliä mutta tunneleita ei-toivottuna ratkaisuna sillä ne pienentävät mahdollisuutta kaupunkiluonnon aistimiseen ja kokemiseen ja ovat kalliita, sekä tuottavat hiilidioksidipäästöjä ja maamassoja. Puiden kaatamista tulee välttää, jos puita joudutaan kaatamaan ne tulee jättää maapuiksi. Kannanotossa vastustetaan tunnelin länsipään sijoittamista liito-oravan ydinalueelle eikä sieltä tule kaataa lainkaan puita. Niittyverkoston yhteyttä ei tule vaarantaa eikä aluetta pienentää. Hietaniemen hautausmaa on myös tärkeä lintualue ja rakennusajan räjäytykset ja massojen kuljettaminen tulee toteuttaa lintujen pesimäajan ulkopuolella. Polkupyörien, skuuttien yms pysäköintialueiden rakentamisesta kysytään. Autopaikkojen määrä vähenee ja kaikki uudet pysäköintipaikat toivotaan esitettävän suunnitelmassa.

Vastine

Mariantunnelin lisäksi myös nykyiset väylät maanpinnalla Pohjoisella Rautatiekadulla ja Mechelininkadulla säilyvät edelleen käytössä, joten ihmisillä on mahdollisuus valita reitti mieltymystensä mukaan. Tunneliyhteyden positiivisena puolena voidaan nähdä vähempi altistuminen Mechelininkadun päästöille ja melulle. Tunnelin suunnittelussa on mm. valaistuksen avulla panostettu siihen, että tunnelista muodostuisi miellyttävä kokemus käyttäjille. Kaupungin baanaverkosta suurin osa väylistä kulkee maan pinnalla ja irrallaan katuverkosta, jolloin kaupunkiluontoa voi kokea myös pyörän selästä.

Hankkeen vuoksi ei kaadeta puita liito-oravan ydinalueelta. Hankealueen läheisyydessä, ortodoksisen seurakunnan hautausmaan puolella (Mechelininkadun ja Lapinlahdentien kulmassa) on yksi puu, jonka voi vaurioitua rakennustyön yhteydessä, minkä vuoksi puu saatetaan joutua kaatamaan. Mahdollisen kaadetun puun lahoppuiksi sijoittamisesta hautausmaan alueelle vastaa ortodoksinen seurakunta.

Toive räjäytysten ja massojen kuljettamisesta lintujen pesimäajan ulkopuolella tulee ottaa huomioon jatkosuunnittelussa. Lisäksi jatkosuunnittelussa tulee huomioida arvokkaiden kasvillisuus- ja niittykohteiden riittävä työmaa-aikainen suojaus.

Pyöräpysäköintipaikat määritellään tarkemmin katu- ja rakennussuunnitteluvaiheessa. Autojen pysäköintipaikat alueella vähenevät 69:stä 24:een, eikä niiden tilalle tulla tämän hetkisten

VUOROVAIKUTUSMUISTIO

suunnitelmien mukaan rakentamaan korvaavia pysäköintipaikkoja alueella. Kadunvarren pysäköintipaikat on muutettu maksulliseksi 9.6.2023 Liikenne- ja katusuunnittelupäällikön päätöksellä, jonka jälkeen pysäköinnin kysyntä on vähentynyt aikaisemmasta.

Kannanotto 8: Keva

Yleisellä tasolla pyöräilymahdollisuuksien parantaminen ja kaupungin toimivuuden edistäminen ovat kannatettavia. Mariantunneli parantaa Mechelininkadun ylityksen hankalia pyöräilyjärjestelyjä ja on ensimmäinen vaihe sujuvan yhteyden Baanalta tulevalle Espoon Länsibaanalle. Kannanotossa pyydetään harkitsemaan, onko ratakuilun Baanan ja Länsibaanan risteykselle tehtävissä jotain joka parantaisi risteyksen turvallisuutta, kun Baanalla ajonopeudet voivat olla korkeita. Liikenteen yleisen sujuvuuden ja naapuruston kiinteistönomistajien kannalta pyydetään vielä harkitsemaan hissiyhteyttä tunnelista Marian kampusalueelle sekä pyöräpysäköinnin toteuttamista, jotta voidaan parantaa kampuksen pyöräilyn houkuttelevuutta ja helpottaa yleistä liikennepainetta alueella. Tunnelin tasolle rakennettava pyöräparkki poistaisi tarpeen siirtää pyöriä katutasolle hissillä tai portaita työntämällä. Tunnelin käytön epäillään muodostuvan epäsymmetriseksi, kun Lauttasaaren sillan suunnasta yksisuuntaisten pyörätiejärjestelyjen takia kätevimmän reitin nähdään kulkevan keskustan suuntaan Porkkalankadun, Itämerenkadun ja olemassa olevan Baanan eteläpään kautta, kun taas keskustasta länteen luonteva reitti kulkisi Mariantunnelin kautta Lauttasaarentien pohjoiselle kaistalle.

Vastine

Suunnitelmassa on avarrettu risteyksen näkemiä niin paljon kuin rakenteiden puolesta on ollut mahdollista. Suunnitelmassa on osoitettu myös väistämismahdollisuus Mariantunnelista tulevalle, mikä on luonnollinen väistämissuunta tullessa tunnelista T-risteykseen. Tunnelista kiivetään ylös ramppia, joka luonnostaan hidastaa nopeutta, jolloin väistämismahdollisella suunnalla on myös hyvä motivaatio noudattaa väistämismahdollisuutta ja antaa tietä ratakuilun Baanalla ajaville. Ratakuilun Baanan suunnalla nopeuksien madaltaminen on haastavampi tehtävä, ilman että vaikutetaan merkittävästi ajomiellyttävyyyteen.

Tunnelista ylösnousevat portaat tarvitaan joka tapauksessa poistumistienä. Toistaiseksi Mariantunnelista ei olla suunnittelemassa hissiyhteyttä Marian kampusalueelle. Marian kampusalueelle on rakentumassa Lastenkodinkadunsillan rakentamisen yhteydessä luiska Ratakuilun baanalta, mikä parantaa alueen saavutettavuutta pyörällä. Mariantunnelin yhteyteen ei ole suunniteltu pyöräpysäköintiä. Yleisesti pyöräpysäköintitilan rakentaminen maan alle on hintavaa. Kaupungin toimesta pyöräpysäköintilaitoksia rakennetaan ensisijaisesti joukkoliikenteen asemille, joissa käyttö suurta ja luonteeltaan yleistä liityntäliikennettä. Joukkoliikenneasemien pyöräpysäköintilojen operointi on Helsingissä Kaupunkiliikenne OY:n vastuulla. Marian kampusalueella pyöräpysäköinnin järjestäminen kuuluu tonteille. Pyöräpysäköintitilan tarvetta voidaan tutkia jatkosuunnittelussa.

Lauttasaarentien kautta kulkeva pyöräliikenne joutuu ylittämään Porkkalankadun ja kulku keskustan suuntaan on siten todella hieman hankalampaa kuin toiseen suuntaan. Reitin yhteyteen on suunniteltu pyöräliikenteen opasteet selkeyttämään reittiä. Kun Länsibaanan jatko Länsiväylän linjaukseen toteutetaan, muuttuu reitti huomattavasti suoremaksi.

Kannanotto 9:

Kannanotossa pidetään yleissuunnitelmaa ja liikennesuunnitelmaa hyvin ja huolella tehtyinä. Tunnelin arvioidaan selkeyttävän ja nopeuttavan lännen suunna pyöräily-yhteyksiä sekä jalan kuljettujen matkojen nopeutta, turvallisuutta ja miellyttävyyttä. Rautatiekadun ja Mechelininkadun sekä Itämerenkadun ja Mechelininkadun risteysten sujuvuuden autoille ja raitioliikenteelle arvellaan parantuvan ja siten satamaliikenteen helpottuvan. Tunnelin valaistusta pidetään tärkeänä turvallisuus- ja viihtyisyystekijänä, josta ei toivota tingittävän.

Kannanotto 10:

Kannanotossa pidetään hienona, että Mariantunneli etenee ja ehdotettuja ratkaisuja pidetään toimivina. Suunnitelmaratkaisun nähdään tuovan merkittävän parannuksen Mechelininkadun risteämiseen ja baanaverkon kehittämiseen. Lapinlahdenkadun pyöräkatua pidetään hyvänä ratkaisuna kunhan järjestelyillä varmistetaan ajonopeudet turvallisina.

Kannanotto 11:

Kannanotossa pidetään hanketta erinomaisena ja pyöräilyn edistämistä hyvänä kaupungin elinvoiman kannalta. Toivotaan pyöräilyn Helsingissä olevan vähemmän rajoitettua ja enemmän hauskaa ja nautinnollista. Suorien väylien sijaan kaartuva reitti voi olla mukavampi pyöräillä. Tunneliin ehdotetaan lisäksi pyöräpajaa tai kahvilaa.

Vastine

Pyöräliikenteen väylien suunnittelussa ei tavoitella mahdollisimman suorita linjoja, mutta monesti tämä on välttämättömyys tilasyiden takia. Suunnittelussa pyritään välttämään esimerkiksi nykyisten puiden kaatamista. Loivien kaarteiden lisääminen linjaukseen voi olla mahdollista esimerkiksi puistoalueilla.

Lisätilojen toteuttaminen tunneliin on kallista. Lisäksi suunnittelussa tunnelissa on poikittaissuunnassa merkittävää tilaontausta nykyisten rakennusten ja rakenteiden takia.

Kannanotto 12:

Kannanotossa esitetään tunnelista luopumista sen kustannusten takia ja ehdotetaan varojen suuntaamista kevyen liikenteen väylien kunnossapitoon tai Bulevardin pyöräteiden kunnostamiseen.

Vastine

Kaupunki on talousarviossa päättänyt investoida jalankulun ja pyöräväylien rakentamiseen vuosittain merkittävästi ja pyöräliikenteen edistäminen nähdään kaupungin strategiassa tärkeänä tavoitteena. Pyöräliikenteen määrien kasvattaminen edellyttää uusien yhteyksien kehittämistä, mutta myös nykyisten väylien ylläpitoa ja laadukasta talvikunnossapitoa. Kaupunki on panostunut viime vuosina enemmän myös pyöräväylien kunnossapitoon rahoituksen osalta, mutta myös menetelmiä kehittämällä. Bulevardin pyöräteissä on paljon parantamistarvetta. Kadulla on kuitenkin myös muita suunnittelutarpeita, joten suunnittelua tehdään tulevana vuosina kokonaisuutena.

VUOROVAIKUTUSMUISTIO

Kannanotto 13:

Kannanotossa pyydetään lopettamaan pyöräteiden suunnittelu.

Kannanotto 14:

Kannanotossa kannetaan huolta Helsingin asukkaiden tarpeista terveydenhuoltoon liittyen ja ilmaistaan huoli joukkoliikenteen pysäkkivälien pidentymisen vaikutuksista joukkoliikenteen houkuttelevuuteen.

Vastine

Kaupungin liikennehankkeita rahoitetaan kaupungin investointimenoista, jotka on päätetty poliittisissa talousarvioneuvotteluissa. Mariantunnelin suunnitelmassa ei esitetä joukkoliikenteen pysäkkivälejä pidennettäväksi.

Kannanotto 15:

Kannanotossa epäillään Mariantunnelin vahvistavan Satamatunnelin toteuttamisedellytyksiä, mitä ei pidetä toivottavana.

Vastine

Satamatunneli on oma erillinen hankkeensa, josta tehdään oma hankepäätös. Länsibaanaa on suunniteltu Satamatunnelin asemakaavan yhteydessä, jotta tunnelin rakentaminen ei estäisi Länsibaanan rakentamista myöhemmin. Länsibaanan suunnittelua voidaan kuitenkin jatkaa omalla linjauksellaan, vaikka Satamatunnelia ei päätettäisi rakentaa. Kannanotto on toimitettu tiedoksi Satamatunnelin asemakaavamuutoksen valmisteluun.