



26.4.2016

KRUUNUSILLAT, RAITIOTIEYHTEYS LAAJASALON, YLEISSUUNNITELMA

Hankenro 0855_1
HEL 2016-002187

SISÄLLYS

Kruunusillat-hankkeen Laajasalon raitiotieyhteyden yleissuunnitelma lausunnoilla 9.3–8.4.2016

Tiivistelmät lausunnoista ja vastineet

Kruunusillat-hankkeen Laajasalon raitiotieyhteyden yleissuunnitelma kommentoitavana 15.2.–26.2.2015

Yhteenveto yleisötilaisuudesta 15.2.2016 (Siltailta)

Tiivistelmät saaduista palautteista ja vastineet



26.4.2016

Kruunusillat-hankkeen Laajasalon raitiotieyhteyden yleissuunnitelma lausunnoilla 9.3.–8.4.2016

Yleissuunnitelmasta saatiin yleisten töiden lautakunnan, Helsingin kaupungin liikennelaitos -liikelaitoksen, Helsingin seudun liikenne -kuntayhtymän, Korkeasaaren eläintarhan, kiinteistölautakunnan, pelastuslautakunnan, ympäristölautakunnan, Helsingin Satama Oy:n, Helen Oy:n, Helen Sähköverkko Oy:n, Liikenneviraston, Uudenmaan elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskuksen, HSY Vesihuollon, Museoviraston ja Liikuntaviraston lausunnot.

Lausuntojen tiivistelmät ja vastineet

Yleisten töiden lautakunta toteaa (22.3.2016), että yleisten töiden lautakunnalla ei ole huomautettavaa raitiotien yleissuunnitelmaan.

Lausunnossa todetaan, että rakennusviraston ja HKL-liikelaitoksen kymmenen vuoden investointiohjelmissa on varauduttu hankkeen rakentamiseen vuosina 2018–2025. Talousarvioehdotuksen valmistelun yhteydessä varmistetaan rakennusviraston investointimäärärahat yleissuunnitelman kustannusarvion ja kustannusjaon mukaisesti.

Hankkeen toteutusaikataulu on tiukka, mutta toteutus on mahdollista aloittaa kaupunginhallituksen asettaman tavoiteaikataulun mukaisesti, jos hankkeesta tehdään syksyllä 2016 toteutuspäätös. Hankkeen onnistunut läpivieminen edellyttää riittävää panostusta projektinjohtoon ja siihen välittömästi liittyvään hankeviestintään. Myös asemakaavojen ja liikennesuunnitelmien valmistuminen sekä Hanasaaren voimalan meriteitse tapahtuvien polttoainekuljetusten loppuminen ovat edellytyksenä aikataulun mukaiselle toteutukselle.

Vastine

Kaupunkisuunnitteluvirasto tulee toimimaan tiiviissä yhteistyössä rakennusviraston ja HKL-liikelaitoksen kanssa varmistaakseen Kruunusillat-hankkeen toteutusmahdollisuudet ja siihen liittyvien asemakaavojen ja liikennesuunnitelmien valmistumisen tavoiteaikataulun mukaisesti.



26.4.2016

Helsingin kaupungin liikennelaitos -liikelaitos (HKL) toteaa lausunnossaan (17.3.2016), että HKL:n johtokunnalla ei ole huomautettavaa laadittuun raitiotien yleissuunnitelmaan. Yleissuunnitelmassa on esitetty perustellut vaihtoehdot raitiotien linjaukseen ja raitiotien toteuttamiseen.

Liikennelaitos toteaa, että Rakennusviraston ja HKL-liikelaitoksen budjeteissa on varauduttu Kruunusilltojen ja siihen sisältyvän raitiotieyhteyden rakentamiseen vuosina 2018–2025. Hanke toteutetaan HKL-liikelaitoksen ja rakennusviraston yhteistyössä siten, että rakennusvirasto vastaa projektin johtamisesta.

Lisäksi lausunnossa nostetaan esille, että hankkeen toteutuminen tulee edellyttämään kaksisuuntaisten raitiovaunujen käyttöä. Uudenlaisen raitiovaunukaluston käyttöönottoon tulee varautua, ja päätös kaluston hankinnasta tehdä riittävän ajoissa. Laajasalon raitiotieyhteyden toteutuminen tulee myös edellyttämään raitiovaunuvarikon rakentamista Laajasaloon ja alueen myöhemmässä kaavoituksessa tulee varautua varikon toteuttamiseen.

Vastine

Kaupunkisuunnitteluvirasto tulee toimimaan tiiviissä yhteistyössä rakennusviraston ja HKL-liikelaitoksen kanssa varmistaakseen Kruunusillat-hankkeen toteutusmahdollisuudet ja siihen liittyvien asemakaavojen ja liikennesuunnitelmien valmistumisen tavoiteaikataulun mukaisesti.

Helsingin seudun liikenne -kuntayhtymä (HSL) lausuu (29.3.2016), että Kruunusillat-hankkeen raitiotien yleissuunnitelman tavoitteet ovat erittäin kannatettavia ja yhteneviä Helsingin seudun liikennejärjestelmäsuunnitelman (HLJ 2015) tavoitteiden kanssa. Kruunusillat-hanke kasvattaa raideliikenteen runkoverkon piirissä asuvien ja työskentelevien määrää merkittävästi, mikä vastaa HSL:n strategiaan tavoitteisiin.

Helsingin seudun yhteisesti laatimassa maankäyttösuunnitelmassa (MASU) Laajasalo on merkitty seudun ensisijaisesti kehitettäväksi vyöhykkeeksi. Kruunusillat-hankkeen raitiotieyhteys on HLJ 2015:ssä ohjelmoitu vuosien 2026–2040 aikana aloitettavaksi infrastruktuurin kehittämishankkeeksi. Hanke on kuitenkin mahdollista toteuttaa aiemmin osana Helsingin kaupungin investointiohjelmaa, mikäli Helsingin kaupunki varmistaa rahoitusosuutensa myös seudullisesti kiireellisemmille, HLJ-suunnitelmassa priorisoiduille hankkeille ja hanke neuvotellaan erikseen HSL-alueen infrasopimuksen piiriin.

Raitiotieyhteys tuo pelivaraa metron automatisoinnin hankesuunnitteluun antaen mahdollisuudet toteuttaa automatisointi ilman erittäin merkittävää riskiä metron kapasiteetin loppumisesta.



26.4.2016

Hanketta on yleissuunnitelmassa verrattu nk. tehostettuun liityntäbussivaihtoehtoon, jossa bussiliikenteellä tarjotaan raitiotieyhteyttä vastaava palvelutaso Laajasalon alueelle. Vertailuvaihtoehto ei täytä Helsingin kaupungin ja HSL:n tavoitteita joukkoliikenteen kulkumuoto-osuuden kasvattamisesta hankevaihtoehtoa vastaavalla tavalla. Vertailuvaihtoehtoon liittyy merkittäviä joukkoliikennejärjestelmän toimivuuteen ja luotettavuuteen liittyviä riskejä, joita ei ole yleissuunnitelman puitteissa arvioitu vielä riittävästi. Riskien vuoksi vertailuvaihtoehtoa ei voida pitää riittävänä ratkaisuna Laajasalon alueen joukkoliikenteen järjestämiseksi Laajasalon asukasa- ja työpaikkamäärän kasvaessa.

Kruunusillat-hankkeessa toteutettava pyöräbaana parantaa merkittävästi pyöräliikenteen olosuhteita.

Lausunnossa todetaan, että yleissuunnitelmassa ja hankesuunnitelman tiivistelmässä kuvattu raitiotieyhteys sekä jalankulun ja pyöräliikenteen väylät on suunniteltu pääosin erittäin korkeatasoisesti. Raitiotien linjaus noudattaa viimeisimpiä raitiotien suunnitteluperiaatteita ja mitoitusohjeita, mikä mahdollistaa nopean ja luotettavan raitioliikenteen. Siltayhteyksillä jalankulun ja pyöräliikenteen liikenteelliset ratkaisut eivät täysin vastaa väylien mitoitukselle asetettuja ohjeita.

Yleisesti hanke on yleissuunnitelmassa ja hankesuunnitelman luonnoksessa kuvattu kuitenkin tavoitteisiinsa nähden toteutuskelpoisena.

HSL on valmis parantamaan Laajasalon alueen bussiliikenteen palvelutasoa ja laajentamaan liityntälinjastoa alueen maankäytön kehittymisen mukaisessa tahdissa. HSL osallistuu mielellään raitiotieyhteyden jatkosuunnitteluun mahdollisen hankepäätöksen jälkeen.

Vastine

Yleissuunnitelman ja hankearvioinnin vertailuvaihtoehto on suunniteltu yleissuunnittelutason tavanomaisella tarkkuudella. Hankearvioinnin perusteella vertailuvaihtoehto ei pysty vastaamaan siihen palvelutasotarpeeseen, jota Laajasalon täydennysrakentaminen edellyttää. Vertailuvaihtoehtoon liittyy merkittäviä riskejä, joita ei ole laadittu.

Siltayhteyksillä jalankulun ja pyöräliikenteen liikenteelliset ratkaisut ja mitoitus ovat suunnittelun ohjeiden mukaiset. Kaupunkisuunnittelulautakunnan päättämässä baanojen yleistetyissä suunnitteluperiaatteissa ja laatuksissa määritetään baanojen tavoitepoikkileikkaukseksi neljä metriä. Poikkeustapauksena poikkileikkaus voi olla 3,0 m. Silloilla Nihdistä itään baanan minimileveys on kustannussyistä kolme metriä. Nihdin ja keskustan välillä, jossa pyöräliikennettä on ennusteen mukaan enemmän, myös baanavaraus on neljä metriä leveä.



26.4.2016

Helsingin Satama Oy toteaa (22.3.2016), että Hakaniemen ja Nihdin välisen sillan rakentamisaikataulussa on otettava huomioon energiantuotannon merikuljetukset Hanasaaren laiturille ja rakentaminen on ajoitettava siten, että laivaväylän, laiturin ja satama-altaan käyttäminen on mahdollista niin kauan kuin Helen Oy:n tuotanto Hanasaassa sitä vaatii. Sillan rakentamisen kaikissa vaiheissa on otettava huomioon hiililaituria käyttävien alusten kääntösäde ja liikennöinti laituriin.

Lausunnossaan Helsingin Satama Oy esittää, että Hakaniemi-Nihti-välille tulevan sillan alituskorkeus (2 metriä) on täysin riittämätön turvallisuuden kannalta ja lisäksi riittämätön mm. vesiteitse tai veden puolelta tapahtuvan laituri- ja rantarakennekunnossapidon kalustosiirtojen, ym. vesiliikenteen kannalta. Mikäli silta toteutetaan avattavanakin, on laiturin ja rantarakenteiden kunnossapito ja vesiliikenteen turvallisuus otettava huomioon sillan operointia suunniteltaessa.

Edellä esitettyjen näkökulmien lisäksi Helsingin Satama Oy:llä ei ole huomautettavaa Kruunusillat-hankkeen yleis- ja hankesuunnitelmaan.

Vastine

Helsingin Satama Oy:n esittämät asiat koskien Hakaniemi-Nihti-siltayhteyden toteutusaikataulua on otettu hankesuunnittelussa huomioon. Aikataulu sovitetaan yhteen Helen Oy:n kanssa. Osapuolten kesken on mm. järjestetty palaveri 12.4.2016 yhteensovitukseen liittyen.

Hakaniemi-Nihti-sillan korkotaso on esitetty matalana alueen kaavoittajien toiveesta. Sillan korkotasoa koskeva palaute huomioidaan jatkosuunnittelun yhteydessä.

Pelastuslautakunta lausuu (12.4.2016) Kruunusillat-hankkeesta seuraavaa:

Kevyen liikenteen ja raitiovaunukaistojen keskikaiteeseen tulee sijoittaa nostolava-auton mitoituksella tehtävä ajoportti tai puomi pylonin läheisyyteen. Pylonin kohdalla olevan leveän portin lisäksi keskikaiteeseen tulee sijoittaa sairausautolla ajettavia portteja 200 metrin välein.

Pelastuslaitos suosittelee sillan suuntaisesti aukeavia portteja tai puomeja talvikunnossapidon helpottamiseksi ja muulle liikenteelle aiheutuvien riskien minimoimiseksi.

Kaikilla Kruunusilltojen kokonaisuuteen kuuluvien siltojen raide-alueilla tulee olla mahdollisuus ajaa pelastusajoneuvoilla.

Rata-alueen pinnoitteen osalta tulee varmistaa, että raitiovaunun nostaminen tunkkikalustolla on mahdollista. Raitiovaunun rungon ja sillan kaiderakenteiden väliin tulee jäädä 1200 mm vapaata tilaa pelastustilanteita varten.



26.4.2016

Asuinalueille sijoitettavat raitiovaunukiskot tulee pyrkiä sijoittamaan siten, että virroitinlankojen ja rakennusten väliin jää vähintään 7 metrin vapaa väli, jotta nostolava-autoilla pelastaminen on mahdollista.

Asema-aukion ja Kaivokadun kannen alapuolisen alueen poistumisjärjestelyt ja savunpoistoratkaisut tulee jatkosuunnittelussa osoittaa toimivan kokonaisuutena. Ratkaisut tulee hyväksyttävä erillisneuvotteluin pelastuslaitoksella.

Vastine

Pelastuslautakunnan esittämät asiat on pääosin jo huomioitu yleissuunnitelmassa ja hankesuunnitelmassa. Pelastustoimen toimintaedellytykset Kruunusillat-hankkeen uudella raitiotieyhteydellä varmistetaan yhteistyössä Pelastuslaitoksen kanssa ja huomioidaan jatkosuunnittelussa.

Ympäristölautakunta (5.4.2016) pitää hyvänä, että joukkoliikenteelle sekä kävelyille ja pyöräilylle suunnitellaan sujuvia liikenneyhteyksiä.

Lautakunta toteaa lausunnossaan, että hankkeen myötä muodostuu uusi liikennelähtö, joka paikoin muuttaa alueiden ääniympäristöjä. Raideyhteys muodostaa täysin uuden melulähteen muun muassa Kruunuvuoren ja Yliskylän välillä. Yleissuunnitelmassa on arvioitu, että uusi raideyhteys aiheuttaa melua ympäristöön, mutta tarkempia selvityksiä meluvaikutuksista ei ole esitetty yleissuunnitelmassa. Raideliikenne voi aiheuttaa myös tärinää ja runkomelua, mutta myös näiden tarkemmat selvitykset puuttuvat. Jatkosuunnittelussa edellä mainitut tekijät tulee selvittää ja selvityksissä pitää huomioida myös rakentamisen aikaiset melu- ym. haitat. Erityisesti tulee kiinnittää huomiota nykyisen rakennuskannan melun- ja tärinätorjuntaan, johon voidaan käytännössä vaikuttaa vain kalusto- ja raideratkaisuissa. Lisäksi on huomioitava, että rakentamisella on vaikutuksia lintujen ja kalojen elinolosuhteisiin, jotka tulee pyrkiä minimoimaan esimerkiksi rakentamisvaiheiden ajoituksella.

Esimerkiksi tulevaisuuden autottomien kaupunginosien tai hiilineutraalien kaupunkirakenteen logistisia tarpeita varten on mahdollisuuksien mukaan varauduttava mahdolliseen tavarankuljetusliikenteeseen pikaraitiotiereitillä tulevaisuudessa. Käytännössä suunnittelutyössä on vaikkapa pohdittava, kuinka mahdolliset raitiotiellä kulkevat eri tavoin toteutettavat telit ja niille kiinnitetyt koko- ja puolipitkät standardikokoiset kontit mahtuvat kulkemaan reiteillä.

Vastine

Yleissuunnitelman liitteenä on esitetty seuraavat melua ja tärinää käsittelevät selvitykset:

- Laajasalon raideliikenteen vaihtoehdot. Ympäristövaikutusten arviointiselostus. Kaupunkisuunnitteluvirasto 2014. Sito Oy.



26.4.2016

- Selvitys Kruunusiltojen rakentamisen aikaisesta ympäristömelusta. WSP Finland Oy 7.6.2015
- Kruunuvuoren joukkoliikenneyhteyden melu-, runkomelu- ja tärinäselvitys – yhteenvetoraportti. WSP Finland Oy 30.4.2015.

Tämän lisäksi yleissuunnitelman valmistumisen jälkeen on laadittu seuraavat selvitykset:

- Kruunusillat, raitiotieyhteys Laajasaloon. Kruunuvuorenranta–Yliskylä, liikenteen meluselvitys. WSP Finland Oy 10.2.2016
- Kruunusillat, raitiotieyhteys Laajasaloon. Asiantuntijalausunto keskustalinjausvaihtoehtojen raitiotieliikenteen aiheuttamista melu- ja runkomeluvaikutuksista. WSP Finland Oy 18.2.2016
- Kruunusillat, raitiotieyhteys Laajasaloon. Arvio raitiotieliikenteen aiheuttamista tärinävaikutuksista eri keskustalinjausvaihtoehtoissa. WSP Finland Oy 29.2.2016
- Kruunusillat-hankkeen rakentamisen aikaisen melun seuranta. WSP Finland Oy 27.1.2016.

Kruunuvuoren asemakaavaehdotuksessa (12330) on raitiotien rakentamiseen liittyvä tärinän ja runkoäänen vaimentamista koskeva kaavamääräys. Rakentamisen aikaista melua tullaan seuraamaan laaditun seurantaohjelman mukaisesti.

Mahdollisia raiteisiin perustuvia logistiikkainnovaatioita pidetään kannatettavina, mutta näihin erikseen varautuminen tilallisesti tai järjestelmätasolla on mahdotonta. Innovaatiot tuleekin kehittää siten, että ne sopeutuvat rakennettavaan järjestelmään.

Kiinteistölautakunta toteaa lausunnossaan (7.4.2016), että Kruunusillat-hanke on välttämätön edellytys vain yhden siltayhteyden varassa olevan Laajasalon täydennysrakentamiselle sekä sen uusien asuinalueiden Kruunuvuorenrannan ja Vartiosaaren rakentumiselle. Alueet muodostavat olennaisen osan kaupungin lähivuosikymmenen asuntotuotantotavoitteiden toteuttamispotentiaalista. Lautakunta pitää erittäin tärkeänä, että sitova päätös Kruunusiltojen rakentamisesta tehdään mahdollisimman nopeasti.

Lautakunta toivoo, että Hanasaaren voimalan hiilenkuljetukseen olisi löydettävissä sellaisia ratkaisuja, jotka mahdollistaisivat Sompasaari-Nihti-yhteyden rakentamisen muun hankkeen tahdissa.

Lautakunnalla ei ole huomauttamista raitiotien yleissuunnitelman linjauksen johdosta.

Lautakunta toteaa, että Merihaka ja Hakaniemenranta ovat tulvavaara-alueita,



26.4.2016

joiden suojaaminen vaatii uusia tulvarakenteita. Lautakunta esittää, että hankkeen ja lähialueiden kaavoituksen ja kaavatarkistusten yhteydessä tutkitaan mahdollisuuksia (meri)täytöin edistää sekä tulvasuojelua että kalliiseen raitiolinjaan tukeutuvaa lisärakentamista.

Lausunnossa todetaan, että uusi raitiotieyhteys tulee nostamaan erityisesti Kruunuvuorenrannan tulevien, pääosin kaupungin omistamien tonttien arvoa. Hankkeen toteutusaikataulun epävarmuus on vaikuttanut jonkin verran tontinsaajien maksuhalukkuuteen. Pikainen, selkeä toteutuspäätös ja rakennustöihin ryhtyminen hälventäisi epävarmuuksia ja nostaisi kaupungin saamia tonttituloja, vaikka suurin tonttimaan arvonnousu toteutuukin vasta niillä tonteilla, joiden asuntomyynti ajoittuu raitoliikenteen aloittamiseen.

Vastine

Kruunusillat-hankkeelle on eduksi Hanasaaren voimala-alueelle kulkevan hiililaiva-liikenteen mahdollisimman varhainen loppuminen. Laivaliikenteen lopettamisesta ja sen korvaavista ratkaisuista sekä hankkeen rakentamisaikatauluista käydään keskustelua Helenin kanssa. Yhteensovituksesta on järjestetty palaveri 12.4.2016 osapuolten kesken.

Kiinteistölautakunnan esitys meritäytöistä, jotka edistäisivät tulvasuojelua ja raitiolinjaan tukeutuvaa lisärakentamista, huomioidaan alueiden kaavoituksen yhteydessä.

Helen Oy toteaa lausunnossaan (8.4.2016), että Helen Oy:n kehitysohjelma toteutetaan kaupunginvaltuuston 2.12.2015 päätöksen mukaisesti erilliseen lämmöntuotantoon perustuvan hajautetun ratkaisun mukaisena. Helen valmistautuu sulkemaan Hanasaaren voimalaitoksen 31.12.2024 mennessä. Siihen saakka voimalaitos on tuotantokäytössä. Taatakseen häiriöttömän energiantuotannon Hanasaaren voimalaitoksen tuotantokäytön lopettamiseen saakka Helen Oy tarvitsee polttoainekuljetuksiin väylää Hanasaaren polttoainesatamaan kesään 2024 asti. Siltayhteyden Hakaniemi-Nihti rakentaminen tulee ajoittaa tämän ajankohdan jälkeen.

Siltaa suunniteltaessa on hyvä huomioida, että Helen Oy tarvitsee energiahuollon putkistoille ja kaapeleille sijoituspaikan siltarakenteeseen välillä Nihti-Korkeasaari. Välille Korkeasaari-Kruunuvuorenranta tällaista tarvetta ei ole. Kruunuvuorenrannan energiahuolto hoidetaan Laajasalossa jo olevan verkoston kautta.

Helen Oy:llä ei ole muuta huomauttamista suunnitelmaan.

Vastine

Kruunusillat-hankkeen toteutusaikataulu sovitaan yhteen Hanasaaren voimalaitoksen sulkemisaikataulun kanssa. Toteutuksen vaiheistuksesta käydään keskustelua Kruunusillat-hankkeen ja Helen Oy:n kesken.

Postiosoite

PL 2100
00099 HELSINGIN KAUPUNKI
kaupunkisuunnittelu@hel.fi

Käyntiosoite

Kansakoulukatu 3
HELSINKI 10
<http://www.hel.fi/ksv>

Puhelin

+358 9 310 1673

Faksi

+358 9 310 37409

Tilinumero

800012-62637

Y-tunnus

0201256-6
Alv. nro
FI02012566



26.4.2016

Helen Oy:n esittämät putkisto- ja kaapelitarpeet huomioidaan jatkosuunnittelun yhteydessä.

Helen Sähköverkko Oy pyytää lausunnossaan (24.3.2016) huomioimaan suunnittelussa, että sekä Hakaniemensillan itäreunassa että Laajasalontien länsireunassa sijaitsee Helen Sähköverkko Oy:n 110 kV kaapeleita. Helen Sähköverkko Oy:llä ei ole yleissuunnitelmaan eikä alustavaan hankesuunnitelmaan huomauttamista.

Vastine

Helen Sähköverkko Oy:n esittämät sähköverkon kaapeleiden sijainnit huomioidaan jatkosuunnittelun yhteydessä.

Uudenmaan elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus käsittelee lausunnossaan (6.4.2016) Kruunusillat-hanketta kaupunkirakenteen, kulttuuriympäristön, tulvasuojelun, liikenteen, melun, tärinän ja runkomelun sekä luontovaikutusten näkökulmista.

Kaupunkirakenteen osalta Uudenmaan ELY-keskus toteaa, että hanke edesauttaa täydennysrakentamista ja yhdyskuntarakenteen tiivistämistä joukkoliikenteen piirissä. ELY-keskuksen näkemyksen mukaan yleissuunnitelmassa valittu Hakaniemen linjaus on kulttuuriympäristön kannalta luontevin linjaus. Lausunnossa toivotaan hankesuunnitelmassa esitettävän kulttuuriympäristöön liittyvät seikat, kuten yleissuunnitelmassa. Lisäksi todetaan, että detaljisuunnittelun tulee kiinnittää erityistä huomiota erityisesti rautatieaseman ympäristössä, silloissa sekä Korkeasaaren rannan muutoksissa.

Tulvasuojelun osalta lausunnossa todetaan, että meriveden nousun aiheuttaman tulvariski tulee huomioida tulevissa suunnittelun vaiheissa riittävällä varmuudella. Hankkeen toteutuksessa on syytä ottaa huomioon alin suositeltava rakentamiskorkeus, joka on Helsingin rannikolla N2000 +2,80 metriä + paikallinen aaltoiluvара.

Liikenteen osalta Uudenmaan ELY-keskus toteaa, että nyt kokonaisvaikutukset on selvitetty ja valittu linjaus jatkosuunnittelun pohjaksi.

Melun, tärinän ja runkomelun aiheuttamat haitat elinympäristön viihtyisyydelle ja terveydelle on torjuttava tai minimoitava asemakaavoituksessa ja katusuunnittelussa.

Hankkeen vaikutusalueella sijaitsee lintujen pesimäluodot Emäntä ja Nimismies. Hankearvioinnissa esitetty rakentamisen ajoitus lintujen pesimäajan ulkopuolelle on tarpeen.



26.4.2016

Vastine

Lausunnossa esitetyt seikat koskien kulttuuriympäristön suunnittelua, tulva-alueille rakentamista sekä melua, tärinää ja runkomelua on pääosin jo huomioitu yleissuunnitelmassa. Asioita täsmennetään edelleen jatkosuunnittelussa sekä alueiden asemakaavoituksen yhteydessä.

Helsingin seudun ympäristöpalvelut -kuntayhtymä toteaa lausunnossaan (7.4.2016), ettei sillä ole lausuttavaa.

Vastine

-

Museovirasto käsittelee lausunnossaan (7.4.2016) Kruunusillat-hanketta Suomenlinnan maailmanperintökohteen ja vedenalaisen kulttuuriperinnön kannalta.

Lausunnossa todetaan, että raitiotieyhteyden suunnittelualue ei kuulu Suomenlinnan suojavyöhykkeeseen. Yhteyden toteuttamisella ei ole jo etäisen sijaintinsa vuoksi haitallista vaikutusta maailmanperintökohteen arvoihin. Yleissuunnitelmassa on tuotu esille Suomenlinna yhtenä kulttuurihistoriallisesti arvokkaana kohteena, mutta hankkeen vaikutuksia ei ole arvioitu sen kannalta. Vaikka vaikutukset eivät ole haitallisia, on ne hyvä todeta, jotta asia on todettavissa käsitellyksi.

Lausunnossa todetaan, että koska Helsingin vedenalaisesta kulttuuriperinnöstä ei ole käytävissä kattavaa tietoa, Museovirasto on esittänyt inventoinnin tekemistä hankevalmistelun yhteydessä, mikä onkin toteutunut. Lausunnon mukaan vedenalainen kulttuuriperintö on otettu riittävällä tavalla huomioon raitiotieyhteyden valmistelussa ja tilanne todetaan asiallisesti sekä Laajasalon raitiotieyhteyden yleissuunnitelmassa että Kruunusillat -hankesuunnitelman tiivistelmässä.

Lausunnossa todetaan, että raitiotieyhteyden yleissuunnitelmassa ja Kruunusillat-hankkeen tiivistelmässä mainitusta Hakaniemen sillan uusimishankkeesta tulee pyytää lausunto Museovirastolta vedenalaiselvityksen tarpeen arvioimiseksi.

Vastine

Kruunusillat-hankkeen vaikutuksia Suomenlinnan UNESCO:n maailmanperintökohteen arvoon on selvitetty eri yhteyksissä suhteessa maisema- ja kaupunkikuvaan, kansallismaisemaan, valtakunnallisesti merkittävään rakennettuun kulttuuriympäristöön sekä maailmanperintökohteen ”itseisarvoon” (Outstanding Universal Value). Maisema-arvoja on käsitelty muun muassa Laajasalon raideliikenteen vaihtoehtojen ympäristövaikutusten arviointiselostuksessa (2014), Kruunuvuorenrannan joukkoliikennedyhteyksien asemakaavaselostuksessa (2015) sekä Nihti–Kruunuvuorenranta-vesitaloushankkeen vesilupahakemuksessa (nähtävillä 14.4.2016 asti). Vesilupa-

Postiosoite

PL 2100
00099 HELSINGIN KAUPUNKI
kaupunkisuunnittelu@hel.fi

Käyntiosoite

Kansakoulukatu 3
HELSINKI 10
<http://www.hel.fi/ksv>

Puhelin

+358 9 310 1673

Faksi

+358 9 310 37409

Tilinumero

800012-62637

Y-tunnus

0201256-6
Alv. nro
FI02012566



26.4.2016

hakemuksessa hankkeella ei ole arvioitu olevan välittömiä kielteisiä vaikutuksia Suomenlinnaan maailmanperintökohteena.

Hakaniemen sillan uusimisesta on tehty alustava yleissuunnitelma. Tarkempi suunnittelu sekä vesilupatarpeiden selvittäminen on alkanut. Suunnittelun yhteydessä neuvotellaan Museoviraston kanssa, onko 28.7.2014 laaditun arkeologisen vedenalaiselvityksen täydentäminen tarpeen.

Liikennevirasto toteaa lausunnossaan (11.4.2016), että yleissuunnitelmassa tai hankearvioinnissa ei ole esitelty tai käsitelty vesiliikennettä vastaavalla tasolla kuin muita liikennemuotoja. Siten hankkeen vaikutusten arviointi aineiston pohjalta ei ole täysin mahdollista. Lausunnossa esitettyinä asioina mainitaan mm.

- hyötyliikennettä (risteilyalukset, työalukset, puolustusvoimien alukset ym.) ei käsitellä suunnitelmissa lainkaan
- veneilyn käsittely on suppeaa
- siltaratkaisujen vaikutuksista on tuotu esille vesiliikenteelle mahdollisesti aiheutuva haitta, mutta vesiliikenteelle mahdollisesti aiheutuvaa turvallisuusriskiä ei ole tuotu esille.
- Finkensilta on suunniteltu toteutettavaksi 7 m alikulkukorkeudella vesiliikenneaukon ollessa 20 m leveä. Tämä mitoitus riittänee sillan taakse jäävien venesatamien veneliikenteen tarpeisiin, mutta suunnitelmissa ei ole esitetty alueen veneliikenteestä tietoja, joiden perusteella tämän voisi arvioida luotettavasti
- Kruununvuorensillan suunniteltu alikulkukorkeus (20 m) ja tämän vesiliikenneaukon leveys (30 m) ovat todennäköisesti riittäviä eikä silta siten aiheuttaisi merkittävää haittaa alueen vesiliikenteelle. Suunnitelmissa ei ole esitetty tietoja siitä, liikkuuko alueella nykyisin yli 20 m alikulkukorkeutta edellyttävää vesiliikennettä, joten vaikutuksia ei voida siten arvioida luotettavasti.
- Silta, etenkin rakennusaikana, muodostaa potentiaalisen turvallisuusriski vesiliikenteelle. Näitä mahdollisia turvallisuusvaikutuksia ja niiden lieventämistä ei ole käsitelty suunnitelmissa lainkaan, mikä on selkeä puute suunnitelmissa.

Liikennevirasto ohjeistaa, että hankkeen edellyttämät julkisten kulkuväylien muutokset edellyttävät muutoksista sopimista etukäteen Liikenneviraston kanssa ja vesilain mukaista lupaa väylämuutosten toteutukselle. Hankkeen rakennusaikaisista muutoksista ja niistä tiedottamisesta tulee sopia Liikenneviraston kanssa ennen niiden toteuttamista.

Liikennevirasto esittää lausunnossaan, että hankkeen yleissuunnitelmaa ja sen hankearviointia tulisi täydentää vesiliikenteen osalta lausunnossa esitetyillä asioilla, jotta niiden tuottama tieto olisi riittävällä tasolla päätöksentekoa varten.



26.4.2016

Vastine

Hankkeen suunnittelussa on huomioitu alueen vilkas vesiliikenne ja sen tarpeet. Vesiliikenteen osalta on laadittu seuraavat raportit, joissa on käsitelty nykytilaa ja vaikutuksia:

- Raportti, Kruunusiltojen vene- ja laivaliikenteen selvitys, 23.1.2015 (WSP).
- Kruunusillat, Eri vaihtoehtojen vaikutusten lieventäminen, Hankesuunnitelma korvaavista veneilyn tiloista ja venesatamapaikoista, Veneväyläjärjestelyt, 7.9.2015 (WSP ja Meritaito).

Siltojen ali kulkeva liikenne tulee koostumaan pääosin veneilyliikenteestä. Lisäksi on odotettavissa, että ainakin Helsingin edustan vesibussi- ja risteilyliikenne tulee käyttämään väyliä. Finkensillan ali tulee suuntautumaan liikenne Sörnäistensalmea pohjoiseen Kalasatamaan ja Vanhankaupunginlahdelle. Kruunuvuorensillan ali tulee kulkemaan Herttoniemeen ja sen itäpuolelle suuntautuva liikenne.

Rakentamisen aikana joudutaan rajoittamaan veneliikennettä, mistä tiedotetaan riittävällä tavalla ja rajoitusalueet merkitään asianmukaisesti. Kruunuvuorensillan tunkkauksen aikana vesiliikenne sillan poikki joudutaan katkaisemaan todennäköisesti usean päivän ajaksi.

Venekerhojen viikkokilpailuihin osallistuu köli- ja kevytveneitä. Kruunuvuorenselän kilpailujen järjestäjät käyttävät usein olevia väylämerkkejä kiertopoijuina ja rata-alue kattaa siten koko selän. Sillan välituet vaikuttavat rata-alueiden muodostamiseen ja tuuliolosuhteisiin. Vaikutuksia on myös rakentamisen aikana.

Kyselyjen ja tehtyjen havaintojen perusteella Kruunuvuorensillan pohjoispuolella liikkuu jonkin verran purjevereneitä, joiden pääsyn alueelle silta tulisi estämään. Varrattuja laituripaikkoja mastonkorkeudeltaan 20 metriä tai yli oleville suurille veneille ei kuitenkaan venekerhojen tiedoista löytynyt (2014).

Vaikutukset Kruunuvuorensillan pohjoispuolisille telakoille arvioitiin kyselyssä seuraavasti:

- Hopeasalmen Telakka: Alituskorkeus vaikuttaa taloudellisesti siten, että huollettavasta venekannasta 7-8 venettä hankkisi palvelut muualta. Kruunusiltojen pääsillan 20 m alituskorkeus on telakan näkökulmasta sopiva.
- Boatman Group Mustikkamaa: Telakalla on noin 10 asiakasvenettä, joissa mastonkorkeus on 19 m. Sikäli 20 m alituskorkeus sillan alittavalla väylällä ei aiheuta vaikutuksia Boatman Groupin toiminnalle.
- Waltic Boat Oy: Ei vaikutuksia toiminnalle.

Vesiliikennettä alueella harjoitettavia toimijoita on kartoitettu, ja tiedot näistä on koottu yllä mainittuihin vesiliikenneselvityksiin.

Vesiliikenteen turvallisuusriskiä on käsitelty Kruunusillat-hankkeen riskityöpajassa ja riskienhallinta turvallisuusnäkökohtineen erityisesti rakentamisvaiheessa on



26.4.2016

olennainen osa Kruunusillat-hankkeen riskienhallinnan toimintasuunnitelmaa (luonnos 12.6.2015).

Lisäksi vesiliikennettä on käsitelty Nihti–Kruunuvuorenranta vesitaloushankkeen vesilupahakemuksessa (nähtävilläoloaika päättyi 14.4.2016, lisälausuntoaikaa annettu 15.5.2016 saakka).

Jatkosuunnittelussa ollaan yhteydessä Liikennevirastoon ja varmistetaan lupamennettelyt ja mahdolliset lisäselvitystarpeet sekä niiden ajoittaminen.

Korkeasaaren eläintarha toteaa lausunnossaan (8.4.2016) Korkeasaaren eläintarhan kannalta Kruunusillat ja uusi raitiotieyhteys parantavat eläintarhan saavutettavuutta huomattavasti ja luovat mahdollisuuden lisätä kävijämääriä etenkin talvikaudella.

Lausunnossa edellytetään, että liikennesuunnittelussa olisi syytä huomioida mahdollinen vesiliikenneyhteys Mischan ja Maschan aukion yhteyteen suunniteltavan laiturin kautta. Koko aukion liikennöinti tulee suunnitella huomioiden huomattava vierailijoiden määrä, joka nykyisinkin aiheuttaa ruuhkaa Mustikkamaalla ja Kulosaarissa.

Eläintarhatoiminta edellyttää alueen rajaamista ulkopuolisilta ja myös siten, että mahdollinen karannut eläin ei pääse poistumaan alueelta. Uudessa tilanteessa rajaamisesta tulee huolehtia sekä rakentamisen aikana että lopullisessa tilanteessa.

Pelastussuunnittelussa täytyy varautua myös tilanteeseen, jossa koko saari täytyy evakuoida.

Lumenpoisto silloilta ja aukiolta tulee suunnitella.

Korkeasaaren ja Palosaaren välinen täyttömaan alueelta ei saa aiheuttaa jatkuvaa melua, joka läheisissä eläintiloissa ylittää 60 dB. Rakentamisen aikaisessa käytössä tulee huomioida alueen tuleva käyttö eläintarha-alueena. Alueella ei saa päästää maaperään aineita, jotka voivat haitata tulevaa käyttöä tai alue on tarvittaessa puhdistettava

Määritettäessä sallittua melutasoa villieläinsairaalan sisällä ja välittömässä ympäristössä on huomioitava, että kyseessä eivät ole tuotantoeläimet vaan kuntoutettavat villieläimet, joiden toipumiselle rauhallinen ympäristö voi olla erittäin merkittävä. Villieläinten melunsiedosta on erittäin vähän tutkimuksia, mutta tiedetään, että petolintujen häiriöherkkyys on suuri. Sairaalarakennuksen piha-alueella on kuntoutushäkkejä, joiden käyttö tulee olla mahdollista myös raitiovaunuliikenteen (ja sen rakentamisen) aikana.



26.4.2016

Korkeasaaren huoltoliikenteen pitää toimia koko rakentamisen ajan päivittäin. Mikäli Korkeasaaren siltaa tarvitaan rakentamisen aikana työmaaliikenteeseen, niin liikennöinti pitää suunnitella yhteistyössä Korkeasaaren kanssa ja tapahtuvaksi aukioloaikojen ulkopuolella.

Kruunusiltojen valmistuttua Mustikkamaalle tarvitaan toimiva tekninen ratkaisu liikenteen rajoittamiseen Korkeasaaren sillalle ja tämän toteuttaminen pitäisi suunnitella osana siltaprojektia. Korkeasaaren eläintarha voi valvoa sillan liikennettä myös tulevaisuudessa. Korkeasaaren valvomo siirtyy Mustikkamaalta uuteen vastaanottorakennukseen Korkeasaarella.

Vastine

Kruunusillat-hanketta ja erityisesti Korkeasaarella tapahtuvaa suunnittelua ja rakentamista tehdään tiiviissä yhteistyössä Korkeasaaren eläintarhan kanssa. Lausunnossa esitetyt seikat otetaan huomioon hankesuunnitelmaa laadittaessa sekä tarkemman jatkosuunnittelun yhteydessä. Tarkemmista ratkaisuista neuvotellaan eläintarhan kanssa.

Liikuntavirasto toteaa lausunnossaan (19.4.2016) pitävänsä Kruunusiltojen keskustalinjausta Hakaniemen ja Merihaan kautta parempana, korkeita aluksia ei juuri-kaan tarvitse uudelleen sijoittaa ja vesiliikenteen kotisatama voi jatkaa toimintaansa nykyisellään.

Liikuntavirasto suosittelee, että siltojen alituskorkeudet olisivat mahdollisimman korkeita vesiliikenteen tarpeita ajatellen.

Suunnitelmissa on arvioitu vaikutuksia liikennejärjestelmään jalankulun ja pyöräliikenteen kannalta. Tämän lisäksi hankesuunnitelma luonnoksen jatkoselvitettäviin asioihin pitäisi lisätä vesiliikenteen toiminnan varmistaminen siltojen rakentamisen aikana.

Vastine

Kruunusillat-hankkeen jatkosuunnittelua tehdään yhteistyössä Liikuntaviraston kanssa. Rakentamisen aikana joudutaan rajoittamaan veneliikennettä, mistä tiedotetaan riittäväällä tavalla ja rajoitusalueet merkitään asianmukaisesti. Liikuntaviraston lausunto huomioidaan hankesuunnitelman valmistelussa.

Postiosoite

PL 2100
00099 HELSINGIN KAUPUNKI
kaupunkisuunnittelu@hel.fi

Käyntiosoite

Kansakoulukatu 3
HELSINKI 10
<http://www.hel.fi/ksv>

Puhelin

+358 9 310 1673

Faksi

+358 9 310 37409

Tilinumero

800012-62637

Y-tunnus

0201256-6
Alv. nro
FI02012566



26.4.2016

Kruunusillat-hankkeen Laajasalon raitiotieyhteyden yleissuunnitelma kommentoitavana 15.2.–26.2.2015

Kruunusillat-hanke on ollut esillä Helsingin kaupunkisuunnitteluviraston ratikkanäyttelyssä 13.1.–24.3.2016 näyttelytila Laiturilla. Raitiotieyhteys Laajasaloon - yleissuunnitelma julkaistiin 15.2.2016 pidetyn esittelytilaisuuden yhteydessä ja yleissuunnitelma oli kommentoitavana ratikkanäyttelyn yhteydessä 15.2.–24.3.2016 näyttelytila Laiturilla sekä Kruunusillat-hankkeen internetsivuilla Uutta Helsinkiä - sivustolla. Yleissuunnitelmasta on voinut antaa palautetta 15.2.–26.2.2016 välisenä aikana. Mielipiteitä kerättiin useiden kanavien kautta (palautelomake ja virtuaalimalli Laiturilla sekä hankkeen ja vastuuhenkilöiden sähköpostiosoitteet).

Yhteenvedo yleisötilaisuudesta 15.2.2016 (Siltailta)

Siltaillassa 15.2.2016 julkistettiin raitiotien yleissuunnitelma ja siihen liittyvä aineisto. Tilaisuudessa esiteltiin Kruunusillat-hanketta, uutta raitiotieyhteyttä ja sen palvelutasoa, kävelyn ja pyöräilyn yhteyksiä sekä koko hankkeen vaikutuksia. Tilaisuudessa kerrottiin hankkeeseen liittyvästä päätöksentekoprosessista ja aikataulusta. Lisäksi esiteltiin Nihti–Korkeasaari–Kruunuvuorenranta-osuuden katusuunnitelma- luonnokset.

Tilaisuudessa keskusteltiin muun muassa linjausvaihtoehdoista, rahoituksesta, alueiden yleisestä kehittämisestä sekä yhteyksistä. Yleisöä kiinnosti eritoten Hakaniemien linjaus ja sen vaikutukset. Useassa puheenvuorossa otettiin esille Merihaan pohjoispuolinen linjausvaihtoehto, jonka tarkastelua toivottiin. Merihakalaisia huolestutti ranta-alueen rakentaminen ja sen vaikutukset koko alueeseen, rantojen virkistyskäytön menettäminen sekä meriveden nouseminen. Lisäksi heitä kiinnostivat melu- ja värinävaikutukset.

Laajasalolaisia huolestutti muun muassa Laajasalon liikenneyhteyksien mahdollinen heikkeneminen yksityisautoilun ja bussiyhteyksien osalta. Konkreettisine esimerkkeinä nousivat esiin parkkipaikat, liityntäpysäköinti ja yhteysbussiliikenne Herttoniemen metroasemalle. Myös varikon rakentaminen ja sen vaikutukset nostettiin esiin. Keskustelussa nousi esille Laajasalon ja Yliskylän alueiden ja palveluiden kehittäminen sekä tulevaisuuden näkymät asukasmäärän kasvaessa.

Kiinnostusta herätti myös se, miten erilaiset sääolosuhteet on huomioitu Kruunuvuorensillan suunnittelussa ja kunnossapidossa. Yleisön kysymyksiin annettiin tilaisuudessa suulliset vastaukset.



26.4.2016

Tiivistelmät saaduista kommenteista ja vastineet

Yleissuunnitelmasta jätettiin 27 kirjallista palautetta. Yleissuunnitelman julkistamisen yhteydessä ohjeistettu palautteenantoaika oli 15.2.–26.2.2015, mutta tässä vuorovaikutusraportissa on huomioitu kaikki 8.4.2016 mennessä esitetyt Kruunusillat-hanketta koskeneet mielipiteet.

Kirjallisen palautteen ohella suullisia mielipiteitä esitettiin 15.2.2016 järjestetyssä esittelytilaisuudessa, Siltaillassa. Lisäksi työn aikana on huomioitu sosiaalisessa mediassa, esimerkiksi Facebookissa käytävä keskustelu hankkeeseen liittyen. Näitä kommentteja ei kuitenkaan ole osoitettu suoraan projektinjohdolle/suunnittelulle, eikä näitä ole kerätty kattavasti. Näin ollen näitä ei ole kirjattu tämän vuorovaikutusraportin yhteyteen.

Seuraavassa mielipiteen tai palautteen esittäjät on ilmaistu koodein, kun kyseessä on yksityishenkilö. Koska henkilötietojen ja henkilörekisterin esittämistä avoimessa verkossa rajoittavat henkilötietolaki ja laki viranomaistoiminnan julkisuudesta, ei koodien selitystä yksityishenkilöiden osalta ole julkaistu vuorovaikutusraportin internet-versiossa.

Saaduissa kirjallisissa mielipiteissä tuotiin esille kriittistä palautetta Merihaan eteläpuolitse kulkevasta linjauksesta. Palautetta annettiin myös Kruunusillat-yhteyden reiteistä ja vaihtoehtoisista liikennöintitavoista, liikenteen toimivuudesta sekä hankkeen toteutuksesta. Palautteiden joukossa oli myös myönteistä palautetta hanketta ja sen ratkaisuja kohtaan.

Palautteet aihepiireittäin:

1) Linjaosuuksia koskeva palaute

(Pa7, Pa11, Pa22, Pa23, Pa24, Pa25 ja Pa27)

Saaduissa palautteissa kommentoitiin Merihaan lisäksi myös Kruunusillat-raitiotieyhteyden muita osuuksia seuraavasti:

- Toivottu, että uuden raitiotieyhteyden päätepysäkki tulee toteuttaa niin lähelle keskustaa kuin mahdollista.
- Uusi raitiotieyhteys tulisi linjata kantakaupungissa Hakaniemen sijaan Korkeasaaresta Kruunuhakaan, ellei jopa etelämmäksi.
- Helsingin polkupyöräilijät ry toi omassa kommentissaan esille mm. Baanosten verkkosuunnitelmassa esitettyjä laatukriteereitä, jotka tulisi huomioida suunnittelussa. Pyörätien tulisi olla vähintään 3,5 metriä ja baanakriteerien mukaan neljä metriä leveä.
- Kaksisuuntaisen pyörätien tulisi kulkea Finkensillan eteläreunalla. Nykyisissä suunnitelmissa pyörätie kulkee sillan pohjoisreunalla.
- Esitetty, että uusi raitiotieyhteys ei saisi liikennöidä ainoastaan Kalasataman ja Laajasalon välillä.



26.4.2016

- Tiedusteltu, missä vaiheessa Nihdin ja Kalasataman välinen raideosuus valmistuu. Milloin Kalasataman suunnittelua jatketaan?
- Korkeasaaren alue tulisi suunnitella toimivaksi siten, että pyörätie, jalankulkualueet ja ratikkapysäkki on selvästi eroteltu toisistaan. Mikäli ratkaisua ei muuteta, tulee Korkeasaarella kiskojen ylitys tehdä loivemmin 45 asteen kulmassa. Kaikissa kiskojen ylityspaikoissa tulisi käyttää kumitäytettä kiskourissa pyöräilijöiden turvallisuuden takia.
- Tiedusteltu, onko Koirasaarentielle tulossa linja-autoyhteyttä metroon ja milloin?
- Raitiovaunuvarikon toteuttamista Reposalmentien eteläpuolelle vastustetaan. Vaihtoehtoisena ratkaisuna esitetään varikon siirtämistä maan alle ja raitiolinjauksen päättymistä Marunakujalle tai Kiiltomadonpolun ja Ilomäentien risteykseen.
- Tiedusteltu tulevien siltojen alituskorkeuksia. Toiveena on vähintään seitsemän metrin alituskorkeus, mieluummin vielä enemmän. Siltojen rakentamisen aikana kesäkaudella tulisi varmistaa veneiden liikennöinti, jolloin noin seitsemän metrin mastokorkeuden purjeveneellä pääsisi siltojen alta Vanhankaupunginlahdelta ulommas ja takaisin.

Vastine: Saatu palaute huomioidaan jatkosuunnittelun yhteydessä hankesuunnitelmassa, alueiden kaavoituksessa ja/tai katusuunnitelmissa. Saatu palaute on välitetty alueiden kaavoittajien ja liikennesuunnittelijoiden tietoisuuteen.

Raitiotien yleissuunnitelmassa on esitetty Yliskylään päättyvän raitiotien päätepysäkin sijoittamista rautatieaseman edustalle ja Haakoninlahden päätepysäkkiä Kolmikulmaan. Hankkeessa on valittu Hakaniemen linjaus jatkosuunnittelun pohjaksi.

Kalasatamaan on suunnitteilla raitiovaunulinjasto omana kokonaisuutenaan. Se ei ole vaihtoehto Kruunusillat-hankkeen raitiotielle, vaan hankkeet täydentävät toisiaan ja Nihdistä tulee yhteys myös Kalasataman keskukseen, jos suunnitelmat toteutuvat. Suunnittelu käynnistyy vuoden 2016 aikana.

Siltayhteyksillä jalankulun ja pyöräliikenteen liikenteelliset ratkaisut ja mitoitus ovat suunnittelun ohjearvojen mukaiset. Kaupunkisuunnittelulautakunnan päättämässä baanojen yleistetyissä suunnitteluperiaatteissa ja laatuksiteereissa määritetään baanojen tavoitepoikkileikkaukseksi neljä metriä. Poikkeustapauksena poikkileikkaus voi olla kolme metriä. Silloilla Nihdistä itään baanaminimileveys on kustannussyistä kolme metriä. Nihdin ja keskustan välillä, jossa pyöräliikennettä on ennusteen mukaan enemmän, myös baanavaraus on neljä metriä leveä. Muut pyöräreittejä koskevat kommentit huomioidaan tarkemman suunnittelun yhteydessä.

Uuden raitiotieyhteyden yhteydessä Laajasalon alueelle toteutetaan raitiovaunujen säilytysvarikko. Varikon sijaintia suunnitellaan alueen kaavoittajien toimesta.



26.4.2016

Hankkeen suunnittelussa on huomioitu alueen vilkas vesiliikenne ja heidän tarpeensa. Pohjoissataman, Sompasaarensalmen, Katajanokan alueen ja Kruunuvuorenselän alueella on vilkasta vesibussi- ja lauttaliikennettä, jolle rakentaminen voi aiheuttaa tilapäistä haittaa tai rajoituksia. Osa rakennusmateriaaleista tuodaan alueelle ja osa kuljetetaan alueelta pois vesiteitse, mikä voi aiheuttaa jonkin verran haittaa vapaa-ajan veneilylle ja kilpapurjehdustoiminnalle.

Finkensillan silta-aukon korkeus on N2000 +7,2 m eli MW2015 +7,0 m, jolloin turvallisuusväli huomioiden alikulkukorkeudeksi muodostuu 6,0...6,5 m. Silta-aukon vapaaksi leveydeksi on määritetty 20 m. Alikulkukorkeus sekä vapaa leveys on vastaava kuin jo rakennetussa Isoisänsillassa, sekä suurempi kuin Korkeasaarensillassa.

Kruunuvuorensillan silta-aukon korkeudeksi on suunnitelmassa ilmoitettu N2000 +20,0 m eli MW2015 +19,8 m, jolloin turvallisuusväli huomioiden alikulkukorkeudeksi muodostuu 18,8...19,3 m. Silta-aukon vapaaksi leveydeksi on määritetty 30 m.

Koirasaarentiellä HSL aloittaa bussiliikenteen pidentämällä linjan 84 reittiä Koirasaarentien ja Gunillantien risteykseen kesäkuussa 2016. Vuoroväliä tihennetään syksyllä. Reittejä pidennetään kohti Kruunuvuorenrantaa sitä mukaa kuin alueen uudet kadut ja asuintalot valmistuvat.

2) Merihaan linjausvaihtoehtoa koskeva palaute (Pa1, Pa4, Pa5, Pa9, Pa10 ja Pa18)

Merihakaa koskevissa palautteissa esitetään raitiotien linjaamista Merihaan pohjoispuolitse Hakaniemen rannan sijaan. Pääosa palautteista esittää vaihtoehtoja reittiä Sörnäisten rantatien laidassa Merihaan pohjoispuolitse siltayhteydellä Hanasaareen ja tästä edelleen Nihtiin. Osassa palautteista on puolestaan esitetty linjausta Merihaan lävitse kävelykansien kautta sillalle ja edelleen Hanasaareen/Nihtiin.

Yleissuunnitelmassa esitetty linjaus aiheuttaa erityistä huolta lähinnä rannan taloyhtiöiden asukkaissa. Raitiotien koetaan heikentävän rannan viihtyisyyttä, huoltoliikennettä, kevyen liikenteen yhteyksiä ja turvallisuutta. Eteläisellä linjauksella todetaan olevan ”huomattavia vaikutuksia Merihaan asukkaiden asumisviihtyvyyteen ja elämänlaatuun”. Asukkaiden mielestä tavoitteena tulisi olla ”ranta-alueiden varaaminen ensisijaisesti virkistyskäyttöön”.

Vaihtoehtoisen linjauksen perusteluina esitetään Hakaniemen rannan ahtautta ja rauhoittamista puistomaiseen virkistyskäyttöön. Pysäkin sijoittuminen Merihaan pohjoispuolelle toisi myös uudet asuinalueet Kruunusillat-raideyhteyden vaikutuspiiriin. Pohjoisempi linjaus mahdollistaisi pysäkin myös Hanasaareen



26.4.2016

rakentuvan maankäytön yhteyteen. Myös rannan matala korkotaso ja tulvakorkeusvaatimukset esitetään perusteluina yleissuunnitelmasta poikkeavalle linjaukselle.

Jatkotoimenpiteinä esitetään, että ”ennen lopullista päätöstä, tulisi arvioida vielä riittäväällä yksityiskohtaisuudella Sompasaari–Hakaniemi-välillä Merihaan pohjoispuolitse linjattava vaihtoehto”.

Vastine: Merihaan pohjoispuolitse kiertävää linjausvaihtoehtoa on tutkittu jo aiempien suunnitteluvaiheiden yhteydessä sekä alkuvuodesta 2016 saadun palautteen pohjalta. Pohjoispuolitse kiertävät linjaukset eivät toteuta keskustan ja Laajasalon väliselle linjalle asetettuja nopeus- ja matka-aikatavoitteita. Pidempi matka-aika heikentää uuden yhteyden tarjoamaa palvelutasoa Laajasalon asukkaille, eikä täten palvele suorana nopeana yhteytenä kantakaupungin ja kasvavan Laajasalon välillä. Pikaraitiotien toteuttaminen omalla kaistalla vilkkaan Sörnäisten rantatien ja mahdollisen keskustatunnelin suuaukon läheisyyteen on haastavaa. Merihaan pohjoispuolitse kiertävä linjaus on pidempänä myös hie- man kalliimpi toteuttaa. Hanasaaren kautta kulkeva linjaus on mahdollista toteuttaa vasta kun Hanasaaren voimalatoiminta on päättynyt, maaperä on puhdistettu ja alue on muuten esirakennettu. Tämä lykkäisi Kruunusiltojen keskustaosuu- den valmistumisen arviolta 2020-luvun loppuun.

Jatkosuunnittelussa alueen asemakaavoituksen ja liikennesuunnittelun yhteydessä varmistetaan Hakaniemenrannan toimivuus, turvallisuus ja virkistyskäyt- tömahdollisuudet erityisesti Merihaan kohdalla. Jatkosuunnittelussa tullaan huomioimaan raitiopysäkin tarkempi sijainti vaikutuksineen, eri liikennemuotojen erottelu Merihaan edustalla, pelastustoiminta ja huoltoliikenne Hakaniemenran- nan talojen 16 ja 18 piholle, venesatamaan ja Kulttuurisaunalle, sekä rantojen viheralueiden ratkaisut.

3) Laajasalon joukkoliikenneyhteyden vaihtoehtoiset toteutustavat (Pa2, Pa17, Pa21)

Palautteessa esitettiin, että nopea lauttayhteys olisi edullinen, notkea, miellyttä- vä ja hyvin monet siltojen ongelmat ratkaiseva. Sitä pitäisi tutkia tarkemmin ja esittää päättäjille. Toisessa palautteessa puolestaan esitettiin, että henkilöauto- jen pitäisi saada ajaa sillan yli samalla kaistalla raitiovaunujen kanssa. Palaut- teissa esitetään myös, että autotonta siltaa käyttäisi vain murto-osa asukkaista, ja jatkoyhteydet olisivat hitaita ja hankalia. Kommenttina on myös esitetty, että bulevardin sijaan tarvitaan kunnolliset väylät paisuvalle bussi- ja autoliikenteelle.

Vastine: Aikaisempien suunnitteluvaiheiden yhteydessä on selvitetty eri liiken- teen järjestämismahdollisuuksia kantakaupungin ja Laajasalon välillä. Raportis- sa Laajasalon raidevaihtoehtojen järjestelmätarkastelu 2008 (*Helsingin kaupun- kisuunnitteluviraston julkaisuja 2008:10, HKL:n julkaisusarja D:5/2008*) tutkittiin



26.4.2016

tunneli- ja siltavaihtoehtoihin perustuvia raitiotie- ja metroratkaisuja. Vaihtoehtoiset mahdollisuudet on lisäksi arvioitu YVA-menettelyn yhteydessä ja raportoitu julkaisussa *Laajasalon raideliikenteen vaihtoehdot, Ympäristövaikutusten arviointiselostus (Helsingin kaupunkisuunnitteluviraston julkaisuja 2014:2)*. Tällöin tarkasteltiin jatkosuunnitteluun esitetyn raitotievaihtoehdon lisäksi myös raitiotien tunnelivaihtoehtoa, metrovaihtoehtoja, bussilauttayhteyttä, köysirataa, raitiotie- ja ajoneuvoyhteyttä sekä nykyisen bussi- ja metrojärjestelmän kehittämistä.

YVA-selostuksessa on todettu, että bussilauttayhteyden ei arvioida lisäävän joukkoliikennematkoja merkittävästi eikä vaikuttavan juurikaan kulkumuotojakaumaan. Suurin osa joukkoliikenteen käyttäjistä kulkisi edelleen Herttoniemen kautta metrolla keskustaan.

Moottoriajoneuvoliikenteen lisääminen silloille on teknisesti toteutettavissa lisäämällä sillan leveyttä. Ratkaisu kuitenkin lisää liikennettä paljon kantakaupungissa ja Kalasataman alueella, jolloin liikenne ruuhkautuu pahoin. Ratkaisu aiheuttaa merkittäviä haittoja laajalla alueella ja vähentää joukkoliikenteen käyttöä. Siltojen leventäminen moottoriajoneuvoliikennettä varten olisi lisäksi huomattavasti kalliimpaa kuin nyt ehdotettu ratkaisu.

Helsingin kaupunginvaltuuston päätöksen (2008) mukaisesti yhteyttä suunnitellaan raitiotieyhteytenä. Laajasalon ja Helsingin keskustan välille on esitetty Helsingin voimassa olevassa yleiskaavassa (2002) joukkoliikennenyhteys sekä uudessa yleiskaavaehdotuksessa (2015) pikaraitiotie.

Laajasalon kaupunkibulevardin toteuttaminen on Kruunusilltojen raitiotiestä erillinen hanke. Kaupunkibulevardin toteutuminen on esitetty yleissuunnitelmassa, sillä kaupunkibulevardin suunnitteluperiaatteet on hyväksytty kaupunkisuunnittelulautakunnassa (15.6.2015) jatkossa laadittavien asemakaavamuutosten suunnittelun pohjaksi. Kruunusillat-raiotieyhteys on kuitenkin toteutettavissa ilman Laajasalontien bulevardisointia.

Suora ja nopea joukkoliikennenyhteys keskustan ja Laajasalon välillä vähentää henkilöautoliikenteen kasvupainetta kasvavassa Laajasalossa, mikä vaikuttaa myös Laajasalon ja Herttoniemen välisen yhteyden toimivuuteen. Laajasalosta lähtevistä joukkoliikennematkoista suuntautuu ennusteen mukaan noin 64 % raitiotieyhteyttä pitkin keskustan suuntaan ja noin 36 % busseilla Herttoniemen suuntaan. Joukkoliikennematkoista 30 % suuntautuu ydinkeskustaan.

4) Liikenteen toimivuus keskusta-alueella (Pa3, Pa12 ja Pa26)

Palautteissa nousee esille huoli liikenteen toimivuudesta erityisesti keskusta-alueella. Haastavina yksittäisinä kohteina mainitaan mm. Unioninkatu, Liisanka-

Postiosoite	Käyntiosoite	Puhelin	Faksi	Tilinumero	Y-tunnus
PL 2100 00099 HELSINGIN KAUPUNKI kaupunkisuunnittelu@hel.fi	Kansakoulukatu 3 HELSINKI 10 http://www.hel.fi/ksv	+358 9 310 1673	+358 9 310 37409	800012-62637	0201256-6 Alv. nro FI02012566



26.4.2016

tu, Hakaniemi sekä Pitkäsilta, joissa toivotaan raitiotielle omia kaistoja sekakais-tojen sijaan.

Vastine: Helsingin keskustan liikenneympäristö tulee kehittymään seuraavan kymmenen vuoden aikana, myös Kruunusillat-hankkeesta riippumatta. Lisäksi Helsingin raitiotieverkkoa kehitetään ja sen liikennöinnin nopeutta ja toiminta-varmuutta pyritään kehittämään jatkuvasti. Hankkeessa toteutettavat pysäkei-den pidentämiset ja rautatieaseman läheisyyden päätepysäkkiratkaisut lisäävät liikennöinnin joustavuutta ja kapasiteettia. Uuden nopean ja luotettavan joukko-liikenneyhteyden toteuttaminen lisää joukkoliikenteen kysyntää ja haastaa hou-kuttelevuudellaan yksityisautoilun.

5) Toteutus (Pa16 ja Pa20)

Palautteessa esitetään, että ”tulevan sillan on oltava kaunis katseenvangitsija kaikilta puolilta”. Sillalle tulee sijoittaa kauniita penkkejä sillalla molemmin puolin. Palautteessa toivotaan että raitiovaunut ovat nopeita ja niiden vuoroväli on 5–10 minuuttia. Vaunuissa tulee olla polkupyörien ja lastenvaunujen kuljetusmahdollisuus. Lisäksi ambulansseilla, paloautoilla ja mieluiten myös takseilla tulee olla mahdollisuus ajaa sillalla raitiovaunun kaistalla. Lisäksi toteutuksessa tulee huomioida tärinä, joka palautteen esimerkin mukaan on saatu Helsinginkadulla poistettua.

Vastine: Palautteissa mainitut kaupunkikuvalliset, viihtyisyyteen ja tärinään liit-tyvät asiat huomioidaan tarkemmassa jatkosuunnittelussa. Raitiovaunujen vuo-rovälin on suunniteltu olevan 5–10 minuuttia Yliskylään päättyvällä linjalla ja 10 minuuttia Haakoninlahden linjalla. Raitiovaunuissa on runsaasti tilaa lastenvau-nuille. Polkupyörien kuljetusmahdollisuuksia raitiovaunuissa selvitetään kalusto-hankinnan yhteydessä.

Pelastusajoneuvot saavat käyttää uutta siltayhteyttä hälytysajossa.

6) Sekalaista Kruunusillat-yhteydestä (Pa3, Pa5, Pa11, Pa13, Pa14, Pa15, Pa16, Pa23 ja Pa25)

Pääosa palautteesta on positiivista ja niissä kiitellään Kruunusillat-hankkeen to-teuttamista; ”Toivottavasti Kruunuvuoren siltahankkeen rakennuspäätös valmis-tuu mahdollisimman pian. Hanke vaikuttaa perustellusti ihmisten hyvinvointia li-säävästi.” ; ”Helsingin polkupyöräilijät toivottaa tervetulleeksi uuden joukkoliiken-teen, pyöräliikenteen ja jalankulun siltayhteyden Laajasalosta Helsingin kanta-kaupunkiin.” ; ”Yhteydellä on merkittävä potentiaali lisätä joukkoliikenteen ja pyöräliikenteen kulkutapaosuutta. Kruunusillat on askel kohti viihtyisämpää, toi-mivampaa ja terveellisempää Helsinkiä.” ; ”Hanke on hyvä ja kannatettava ja pe-rustelut sen toteuttamiseksi pätevät.”.

Postiosoite

PL 2100
00099 HELSINGIN KAUPUNKI
kaupunkisuunnittelu@hel.fi

Käyntiosoite

Kansakoulukatu 3
HELSINKI 10
<http://www.hel.fi/ksv>

Puhelin

+358 9 310 1673

Faksi

+358 9 310 37409

Tilinumero

800012-62637

Y-tunnus

0201256-6
Alv. nro
FI02012566



26.4.2016

Hanketta vastustavissa mielipiteissä puolestaan kommentoitiin, että ”ylimitoiteltulta tuntuva raitiovaunusilta ja yhteys ei ole tarpeellinen” ja ”Kruunuvuorenranta aiheuttaisi valtavan kaaoksen työmatkaliikenteelle Laajasalosta keskustan sekä lännen, idän ja pohjoisen suuntaan.”.

Vastine: Työmaa-aikaiset järjestelyt suunnitellaan ja aikataulutetaan jatkosuunnittelun yhteydessä. Huolellisella suunnittelulla pyritään minimoimaan vaikutukset sekä niiden kesto.

Suora ja nopea joukkoliikenneyhteys keskustan ja Laajasalon välillä vähentää henkilöautoliikenteen kasvupainetta kasvavassa Laajasalossa, mikä helpottaa myös Laajasalosta suuntautuvaa työmatkaliikennettä.

7) **Sekalaista Kruunusillat-hankkeen suunnittelusta (Pa6, Pa8, PA16 ja Pa19)**

Palautteissa esitetään kiitosta suunnittelusta ja 15.2.2016 järjestetystä Siltaillasta: ”kiitos ansiokkaasta suunnittelusta Laajasalon ja Keskustan välisen liikenteen nopeuttamiseksi” ; ”Siltailla oli tietorikas ja hyvä ja eritoten arvostan että ihmiset joita siltaprojekti koskee hyvinkin läheltä tai muuten ovat kiinnostuneet kaupungin rakennusprojekteista saivat mahdollisuuden ilmaista mielipiteensä”.

Hämmennystä puolestaan aiheutti se, että Siltaillassa (15.2.) esiteltiin Kruunusillat raitiotien yleissuunnitelmaa koko osuudelta, mutta katusuunnitelmaan vain osuudelta Nihti–Korkeasaari–Kruunuvuorenranta. Palautetta annettiin myös internetissä julkaistun pdf-raportin kuvien laadusta.

Palautelomakkeella pyydettiin myös liikennesuunnittelijaa esitelmöimään aiheesta *Laajasalon tieliikenne lähitulevaisuudessa*.

Vastine: Osuudella Nihti–Kruunuvuorenranta suunnittelu on edennyt muita suunnittelualueita pidemmälle, jonka vuoksi Siltaillassa (15.2.2016) oli ko. yhteysvälin katusuunnitelma esittelyssä. Muilta osiin esiteltiin kyseisenä päivänä julkaistua Kruunusillat-raiotien yleissuunnitelmaraporttia.

Uutta Helsinkiä -sivustolla julkaistu pdf-muotoinen raportti päivitettiin saman päivän aikana saadun palautteen perusteella. Sivustolla oli alun perin tallennettu vain matalaresoluutioinen versio, jonka lataaminen on nopeaa. Sivustolle lisättiin tämän rinnalle korkearesoluutioinen versio, jossa kuvien laatu on parempi.

Tiedostonimi: Liite_7_Kruunusillat_vuorovaikutusraportti_2016-04-20_viim.doc
Hakemisto: Y:
Malli: Q:\O2K7\Työryhmämallit\virasto\kkk3_kirje_su.dotm
Otsikko: Vuorovaikutusraporttipohja ohjeineen Kslk, luonnosvaihe
Aihe:
Tekijä: LeppaPaM
Avainsanat:
Kommentit:
Luontipäivä: 29.3.2016 10:12:00
Version numero: 89
Viimeksi tallennettu: 20.4.2016 9:39:00
Viimeksi tallentanut: Niko Setälä
Kokonaismuokkausaika: 1 841 minuuttia
Viimeksi tulostettu: 20.4.2016 10:24:00
Viimeisestä täydestä tulostuksesta
Sivuja: 22
Sanoja: 5 653 (noin)
Merkkejä: 45 793 (noin)