

Liikenne- ja katusuunnittelu
Suunnittelu
K. Hämäläinen

1.11.2018

Lauttasaaren sillan katusuunnitelman hyväksyminen

Katusuunnitelmista tehtyjen muistutusten käsittely

Katusuunnitelmien nähtävilläolo

Lauttasaarentien ja Porkkalankadun liikennesuunnitelmaan liittyvä Lauttasaaren sillan katusuunnitelma on ollut nähtävillä maankäyttö- ja rakennusasetuksen 43 §:n mukaisesti 10. – 23.10.2018 välisen ajan. Suunnitelmien nähtävillä olosta on ilmoitettu julkaisemalla yleistiedote kaupunginosalehdissä; Lauttasaari lehdessä, Ruoholahden sanomissa ja Helsingin uutisissa (metropainos). Suunnitelmista käytiin lisäksi eri sosiaalisen median kanavissa runsaasti keskustelua.

Suunnitelmista on tehty 25 muistutusta, jotka on käsitelty seuraavassa. Saadut muistutukset on ryhmitelty niissä esiintyneiden katusuunnitelmaan liittyneiden aihepiirien mukaan. Kaikki alkuperäiset muistutukset on toimitettu kaupunkiympäristölautakunnan jäsenille esityslistan oheismateriaalina.

1 Kaistojen määrä sillalla

Autoliikenteen kaistojen määrä oli muistutusten yleisin aihe.

Muistutuksissa esitetään mm., että Lauttasaaren sillan ajokaistojen määrää ei saa vähentää nykyisestä. Sillalla tulisi olla entisen kaltainen liikennejärjestely tai sillan liikennejärjestely tulisi muuttaa esillä olleen katusuunnitelmaluonnoksen 2+2 kaistaisen vaihtoehdon mukaiseksi.

Toisaalta osassa muistutuksia esitetään, että autokaistojen määrä tulisi vähentää katusuunnitelmaesityksestä aiemmin esillä olleen katusuunnitelmaluonnoksen mukaiseen 1+1 kaistaan tai että katusuunnitelmaehdotus toteutettaisiin nykyisellään ajokaistojen määrältä, mutta lisättäisiin myös pyöräilyn ja jalankulun väliin erotuskaista. Myös 1+1 -kaistaisen vaihtoehdon ajokaistojen leveyksiä ehdotettiin kavennettavaksi, jotta niiden väliin mahtuisi 1,5 metriä leveä keskialue hälytysajoneuvojen käyttöön.

Muistutusten mukaan katusuunnitelmaehdotuksen autokaistojen vähentäminen lisäisi ruuhkia ja päästöjä sekä aiheuttaisi autoliikenteelle tarpeetonta haittaa Lauttasaarella ja Ruoholahdessa. Esitettiin myös huolta siitä, että autoliikennettä siirtyisi käyttämään asuntokatuja tai muita kiertoteitä ruuhkien ohittamiseen ennen Lauttasaaren siltaa.

Muistutuksissa esitettiin myös ruuhkasuuntaan vaihtuvia kaistajärjestelyjä. Lisäksi ehdotettiin, että yksi sillan ajokaistoista 2+2 kaistaisessa vaihtoehdossa muutettaisiin Länsiväylän tapaan joukkoliikenne- ja vähäpäästöisten autojen kaistaksi.

Liikenne- ja katusuunnittelu
Suunnittelu
K. Hämäläinen

1.11.2018

Yksi muistuttaja epäili, että katusuunnitelmassa esitetty ajokaistojen vähentäminen ei olisi kaavoittajan alkuperäisen tarkoituksen mukaista.

Vastaus

Katusuunnitelma perustuu voimassa oleviin asemakaavoihin ja katusuunnitelmassa on huomioitu samanaikaisesti laadinnassa oleva liikennesuunnitelma. Liikennesuunnitelman lähtökohtia ovat liikkumisen kehittämissuunnitelma (Kh 12.1.2015), pyöräliikenteen tavoiteverkko (Kslk 22.5.2012) ja autoliikenteen verkkoselvitys (kslk 9.5.2017).

Katusuunnitelmaehdotuksen mukaiset ajoratojen kaistojen leveydet ovat 3,5 metriä uloimmilla kaistoilla ja 3,3 metriä keskimmaisella ajokaistalla Ruoholahdesta Lauttasaareen. Mitoitus noudattaa alueellisen kokoojakadun ja joukkoliikennereitin suunnitteluohjeita ja kaistojen leveyksiin päädyttiin Helsingin seudun liikenteeltä saadun palautteen johdosta. Kolme ajokaistaa vastaa myös 1+1 –kaistaista paremmin liikenteen häiriötilanteisiin. Pelastusajoneuvojen kulkemista on selostettu tarkemmin tämän muistion kohdassa 4.

Katusuunnitelman mukaista kaistajärjestelyä on tarkasteltu laajempaa aluetta koskevan liikennesuunnitelman yhteydessä. Tehtyjen tarkastelujen mukaan autoliikenteen toimivuus koko suunnittelualueella on vähintään kohtuullinen sekä aamu- että iltaruuhka-aikana. Lauttasaaren ja keskustan välisen alueen autoliikenteen sujuvuusongelmat sijoittuvat Porkkalankadun ja Mechelininkadun risteyskohtiin, joiden toimivuuteen katusuunnitelman ratkaisulla ei vaikuteta.

Vaihtuvasuuntaista kaistajärjestelyä on muualla käytössä tunneleissa, joissa opastus on mahdollista muuttaa valo-ohjauksen avulla kaukaa ennen vaihtuvaa kaistaa. Sitä käytetään myös lyhyillä maantiesilloilla, joilla liikenne on vähäistä ja silta on muuta väylää kapeampi. Lauttasaaren tapauksessa tilanne on päinvastainen eli välityskyvyn kriittiset kohdat eivät ole sillalla vaan risteyksissä, joten erikoisjärjestely sillalla ei ole tarpeen. Järjestelyä olisi lisäksi vaikea toteuttaa liikenteen ohjauksen puolesta turvallisesti, koska mm. risteysten korokejärjestelyt ja kaistamerkinnyt ovat kiinteitä ja opastusta pitäisi vaihdella ajosuuntien mukaan varsin pitkällä matkalla ennen sillalle tuloa.

Joukkoliikenne- ja vähäpäästöisten autojen kaistoja ei ole harkittu Lauttasaaren sillalle, koska liikenne sujuu kokonaisuudessaan eivätkä erityiskaistat siis toisi lisäetua. Lisäksi linja-autoliikenteen määrä on merkittävästi pienentynyt.

Lauttasaaren sillan voimassa olevissa asemakaavoissa 6004 ja 6209 tai niiden selostuksissa ei ole otettu kantaa sillan liikennejärjestelyjen mittoihin. Katusuunnitelmaehdotus on voimassa olevien asemakaavojen mukainen.

Liikenne- ja katusuunnittelu
Suunnittelu
K. Hämäläinen

1.11.2018

2 Liikennemäärät ja toimivuustarkastelut

Muistutuksissa esitettiin liikennemääriin ja liikenteen toimivuuteen liittyviä näkökohtia. Muistutusten sisältöä tiivistetysti:

- Katusuunnitelmaselostuksessa annetaan totuudenvastainen tai jopa tarkoituksenmukainen kuva Lauttasaaren sillan liikenteen määrästä katusuunnitelmavaihtoehtoa tukemaan.
- Katusuunnitelman liikenteellisiä vaikutuksia ei ole otettu riittävällä laajuudella huomioon.
- Katusuunnitelmassa ei ole otettu huomioon Lauttasaaren, Jätkäsaaren ja Koivusaaren lisääntyvän asukasmäärän mukana tuoman autoliikenteen merkittävää kasvua.
- Länsibaanan toteuttamisesta aiheutuva pyöräilijöiden määrän vähentyminen tulee huomioida Lauttasaaren sillan pyöräilylle varattujen tilojen mitoituksessa.
- Mechelininkadun ja Jätkäsaaren nykyisiä ja tulevia liikenneuhkia ei ole huomioitu katusuunnitelmassa.
- Länsiväylän tulevaa bulevardisointia ei ole huomioitu katusuunnitelmassa.
- Ennen tämän katusuunnitelman toteuttamista tulisi toteuttaa sataman liikenneparannushankkeet, kuten tunneli hankkeet.
- Katusuunnitelmasta puuttuu ennusteet harrastuksiin kulkemissuunnista, harrastusten sisällöstä sekä lasten ja nuorten kuljetustarpeesta.
- Sillalla tulisi järjestää käytännön kokeilu eri katusuunnitelmaluonnos- ja ehdotusvaihtoehdoista ennen katusuunnitelmasta päättämistä.

Vastaus

Katusuunnitelmaselostuksessa (päivätty 28.9.2018) on mainittu autoliikenteen vuorokausiliikenteen vähentyneen vajaaseen 13 000 ajoneuvoon vuorokaudessa. Autoliikenteen määrä perustuu jatkuvatoimiseen automaattiseen laskuriin sillalla. Toimivuustarkasteluja varten Lauttasaaren risteyksissä tehtiin lisäksi käsin laskentoja keväällä 2018, jotta saatiin tarkat tiedot kääntyvien ajoneuvojen määrästä. Toimivuustarkasteluissa käytettiin liikennelaskentojen tuloksia aamun- ja illan huipputunneista. Porkkalankadun ja Tallberginkadun risteyksestä ei ollut saatavissa tuoreita liikennelaskentoja, mistä syystä Ruoholahden päädyssä käytettiin vuodelta 2014 peräisin olevia liikennelaskentatietoja Porkkalankadun ja Länsisatamankadun risteyksestä. Vuoden 2014 liikennemäärät olivat huomattavasti suuremmat kuin vuoden 2018 vastaavat, joten Ruoholahden päässä liikennemäärät tasoitettiin vastaamaan tuoreempia Lauttasaaren puolen laskentoja. Uudet laskennat Lauttasaaren päädyssä oli tehty jokaisesta liikennesuunnasta erikseen ja näin ollen arvio nykyisistä Ruoholahteen tulevasta liikennemäärästä on luotettava. Katusuunnitelmaa varten on siten luotettavat tiedot Lauttasaaren sillan yli kulkevasta liikenteestä, joka on lähtöisin eri tarpeista, kuten harrastuksiin suuntautuvan liikenteen tarpeesta.

Katusuunnitelman selostuksen lähtötietoja koskevassa kappaleessa on mainittu sillan olevan Helsingin vilkkain pyöräilyn väylä, jolla kulkee päivittäin 4300-9300

Liikenne- ja katusuunnittelu
Suunnittelu
K. Hämäläinen

1.11.2018

pyöräilijää. Pyöräilijöiden määrä perustuu sillalla olevien pysyvien laskureiden jatkuviin mittaustuloksiin. Katusuunnitelmaselostuksessa annettu vaihteluväli kuvaa kesäkuukausien pyöräilijöiden määrä. Sekä auto- että pyöräliikenteen kaistat mitoitetaan vastaamaan ajankohtia, jolloin liikenne on vilkkaimmillaan: autoliikenteen suunnittelussa mitoitavana ovat syksyn arkipäiväliikenteen aamu- ja iltapäivähuiput ja pyöräliikenteen suunnittelussa kesäkauden vuorokausiliikenne.

Aamun huipputuntina liikennettä on eniten lännestä itään kohti Helsingin keskustaa ja jonoutumisalttein kohta oli Pohjoiskaaren ja Meripuistotien välinen katuosuus. Illan huipputuntina ruuhkasuunta on länteen, keskustasta poispäin. Tehdyissä toimivuustarkasteluissa Porkkalankadun ja Tallberginkadun risteuksen välityskyky todettiin toimivuustarkasteluissa ylittävän, mikäli vain yksi kaista jatkuu sen yli länteen. Illan huipputuntin tilanne on huomattavasti kuormittuvampi kuin aamun, joten autoliikenteen sujuvuuden turvaamiseksi on perusteltua säilyttää kaksi kaistaa lännen suuntaan Lauttasaaren sillalla.

Seuraavan kymmenen vuoden aikana Lauttasaaren asukasmäärä kasvaa edelleen, mutta kaupungin väestöennusteen mukaan tähänastista maltillisemmin. Koivusaaresta suunnitellaan noin 5 000 asukkaan merellistä aluetta, mutta sen liikenne ei tukeudu Lauttasaaren sillaan vaan Länsiväylään. Koivusaaren toteutusaikataulusta ei ole päätöstä. Muiltakin osin on pidemmällä aikavälillä mahdollonta esittää tarkkoja väestöennusteita, koska Lauttasaaresta on paljon yksityistä maanomistusta ja täydennysrakentamisesta kiinnostuneita taloyhtiöitä. Muistuksissa esitetty kasvuennuste ”vähintään 70 prosenttia” ei vastaa suuruusluokaltaan kaupungin näkemystä. Lisäksi koko kaupunginosan asukasmäärän kasvu heijastuu vain osittain Lauttasaaren sillan liikennemääriin.

Lauttasaaren sillalla liikennemäärät ovat vähentyneet 18 vuoden aikana 46 % johtuen jalankulun, pyöräilyn joukkoliikenteen matkaosuuden kasvusta. Samaan aikaan Lauttasaaren asukasmäärä on kasvanut noin 30 %. Kestävien liikenne- ja muotojen osuuden ennakoitaan edelleen kasvavan kaupungin jatkokehittymisen myötä.

Autoliikenteen sujuvuuden kannalta on sitä parempi mitä useampi siirtyy jalankulun, pyöräilyn ja joukkoliikenteen käyttäjiksi. Keskustan kyky ottaa autoliikennettä vastaan on rajallinen. Mitä vähemmän yksityisautoja kulkee keskustan ruuhkiin, sitä vähemmän tulee päästöjä. Lauttasaarelaisilla on kaksi vaihtoehtoista reittiä keskustaan, Lauttasaaren silta ja Länsiväylä. Lauttasaaren silta on osa alueellista kokoojakatua, kun taas Länsiväylä on moottoriväylä ja sille pyritään ohjaamaan suuret liikennemäärät ja läpiajoliikenne. Länsiväylä on TomTom-navigointilastojen mukaan nopeampi reitti Lauttasaaresta keskustaan Lauttasaaren sillan verrattuna.

Liikenteen sujuvuuden kannalta kaistojen määrä Lauttasaaren sillalla ei ole merkittävää vaan välityskykyä rajoittavat sillan päissä olevat liikennevalo-ohjatut risteykset. Autoliikenteen toimivuus koko suunnittelualueella on vähintään kohtuullinen sekä aamu- että iltaruuhka-aikana. Lauttasaaren ja keskustan välisen alu-

Liikenne- ja katusuunnittelu
Suunnittelu
K. Hämäläinen

1.11.2018

een autoliikenteen sujuvuusongelmat sijoittuvat Porkkalankadun ja Mechelininkadun risteyskohtiin, joiden toimivuuteen katusuunnitelman ratkaisulla ei vaikuteta. Mechelininkadun sujuvuus paranee työmaan valmistuttua ennen Lauttasaaren sillan peruskorjausta. Jätkäsaaren satamaliikennettä ei ole otettu huomioon suunnitelmassa, koska sitä ei ole jatkossakaan tarkoitus ohjata Lauttasaaren sillalle.

Länsibaanan valmistuttua on alustavasti arvioitu, että pyöräliikenteen määrästä jää noin puolet Lauttasaaren sillalle. Tämäkin määrä on merkittävä. Länsibaana on tällä hetkellä vasta rakennettavuus selvitysvaiheessa. Sen toteuttaminen on todennäköisesti pitkällä tulevaisuudessa eikä sen toteuttamisesta ole päätöstä. Keskustatunnelin asemakaavoitus on vielä kesken eikä hankkeen toteuttamisesta myöskään ole vielä päätöstä. Maanalaisen kokoojakadun edellytyksiä tutkitaan tämän valtuustokauden aikana. Kumpikaan edellä mainituista tunnelihankkeista ei liity fyysisesti Lauttasaaren sillan peruskorjaukseen tai sen katusuunnitelmaehdotukseen.

Katu- ja liikennesuunnitelmien eri vaihtoehtojen toimivuutta suunnitteluvaiheessa tutkitaan tietokonepohjaisilla liikenteen simulointiohjelmilla, jotka perustuvat todellisiin liikennemääriin ja niiden jakaantumisiin risteyksissä. Käytännön kokeiluja eri katusuunnitelmien vaihtoehtoista ei järjestetä, sillä tietokoneella tehtävät simuloinnit antavat liikenteen toimivuuksista luotettavan kuvan.

3 Pyöräliikenne ja jalankulku

Muistutuksissa kiinnitettiin huomiota pyöräliikenteen ja jalankulun järjestämiseen. Tiivistelmä muistutusten sisällöstä:

- Pyöräliikenne tulisi olla joko molemmin puolin kaksisuuntainen tai toiselta reunalta kaksisuuntainen ja toiselta reunalta yksisuuntainen. Pyöräilijöiden ohjaamista kulkemaan ajoradalla ehdotettiin.
- Sillan järjestely voisi olla nykyinen, mutta pyöräliikenne yksisuuntainen.
- Pyöräteiden tulisi olla leveämmät ja ohitustilaa enemmän.
- Sillan pyöräteiden muuttaminen yksisuuntaiseksi lisää pyöräilijöiden turhia ylitstarpeita sillan päätyosissa ja lisää pyöräilijöiden nopeuksia tai pyöräilijöiden ruuhkia.
- Jalankulun ja pyöräilyn erottaminen 5 cm korkealla reunatuella toisistaan on vaarallista ja haittaa talvikunnossapitoa. Lisäksi sen koetaan olevan esteettömyysvaatimusten vastainen. Ajoradan ja pyöräilyn välisen reunatuon tulisi olla sillan nykyistäkin reunatukea korkeampi.
- Sillalle esitetyt jalankulun väylät tulisi olla kapeammat ainakin eteläiseltä puolelta.
- Polkupyöräilijöille tulisi laittaa nopeusrajoitus sillalle.
- Yksisuuntaisella pyörätiellä siirtyminen sillan päissä puolelta toiselle.

Liikenne- ja katusuunnittelu
Suunnittelu
K. Hämäläinen

1.11.2018

Vastaus

Katusuunnitelmassa esitetty yksisuuntainen pyörätieratkaisu perustuu pyöräliikenteen tavoiteverkkoon, jonka lähtökohtana ovat yksisuuntaiset pyörätiet vilkasliikenteisillä kaduilla. Yksisuuntaisten pyöräteiden etuina kaksisuuntaisiin nähden on parempi liikenneturvallisuus ja mahdollisuus järjestää jatkuvat pyöräliikenneyhteydet kaikille alueille. Ajoradalla pyöräily sopii liikenteeltään vähäisille kaduille, kuten tonttikaduille. Lauttasaaren sillalla pyöräliikennemäärät ovat niin suuret, että pyöräily ajoradalla ei ole turvallisesti järjestettävissä.

Suunnitelmassa on pyritty huomioimaan nykytilanteessa tunnistettuja turvallisuusriskejä. Erityisesti jalankulun ja pyöräilyn olosuhteet ovat heikot ja niistä on saatu paljon asukaspalautetta liittyen mm. läheltä piti tilanteisiin ja turvattomuuden tunteeseen. Nykytilanteessa 4,75 metriä leveällä jalankulun ja pyöräilyn väylällä syntyy helposti ruuhkatilanteissa konflikteja, kun jalankulkijoiden ja pyöräilijöiden kulkulinjat risteävät. Pelkästään maaliviivalla toteutettu erottelu ei ole riittävä vilkkaalle pääreitille. Lauttasaaren läpi kulkevan pyöräliikenteen määrä on ollut jatkuvassa kasvussa ja nykyisin määrä on jopa suurempi kuin vilkasliikenteisillä baanoilla. Pyöräteiden leveydeksi katusuunnitelmaehdotuksessa on esitetty Helsingin pyöräliikenteen suunnitteluohjeen mukainen 2,5 metriä. Tämä pääreitien perusleveys mahdollistaa sujuvan ja turvallisen liikumisen eri nopeuksilla, talvikunnossapidon ja mm. tilaa vievän tavarapyörän ajamisen. Talvikunnossapidon helpottamiseksi pyörätien viereen on lisäksi suunniteltu 80 cm leveä lumitila. Tämä 80 cm erotuskaista ajoradan vieressä lisää myös turvallisuutta ja viihtyisyyttä pyöräilylle.

Pyörätien erottaminen 5 cm tasoerolla jalankulusta on tavanomainen suunnitteluratkaisu vilkasliikenteisillä pyöräteillä. Tasoerottelu on perusteltua myös jalankulkijan näkökulmasta, kun jalankulku selvästi rauhoitetaan erilleen. Ratkaisu perustuu pyöräliikenteen suunnitteluohjeeseen ja Helsingin kaupungin tyyppiopirustuksiin. Jatkosuunnittelun yhteydessä tutkitaan, voidaanko jalankulun ja pyöräilyn välistä reunakiven havaittavuutta parantaa. Eri tasoon toteutetut jalkakäytävät ja pyörätiet täyttävät talvikunnossapidon leveysvaatimukset ja ovat talvikunnossapidettävissä koneellisesti. Ajoradan ja pyöräilyn väliseen reunatuen korkeuteen on vaikuttanut pelastuslaitokselta saatu kannanotto. Tästä on selostettu tarkemmin muistion kohdassa 4.

Katusuunnitelmassa on esitetty jalankulkuväylän leveydeksi 2,8 metriä sillan pohjoispuolelle ja 4 metriä sillan eteläpuolelle. Nykyisin sillalla huonoimmassa asemassa ovat jalankulkijat, joilla ei ole riittävästi tilaa ja omaa rauhaa. Jalankululle on varattu nykyisin pyörä- ja jalankuluväylästä 2,25 metriä, kun suunnitteluohjeen mukainen leveys on 3 metriä. Sillan eteläisellä jalkakäytävällä kulkee 75 % jalankulkijoista ja se on rantaa kiertävän pääulkoilureitin osa. Siksi leveämpi eteläinen jalkakäytävä on perusteltu. Kaksisuuntainen jalankulkuliikenne mahtuu myös paremmin kohtaamaan leveämmällä jalankulkuväylällä, esimerkiksi kahden lastenvaunun kohdatessa.

Liikenne- ja katusuunnittelu
Suunnittelu
K. Hämäläinen

1.11.2018

Sillasta vuosien aikoina saadussa palautteessa on useasti toistunut kalastuksen tarpeiden huomioiminen. Lauttasaaren silta on ainoa silta Helsingissä, missä kalastus on sallittua. Kalastuksen salliminen sillalla toteuttaa merellisen Helsingin monimuotoisuutta. Lisäksi kalastuksen sesonki on samaan aikaan, kun jalankulkijoiden määrä sillalla on suurimmillaan.

Pyöräilijöille asetettavista nopeusrajoituksista ei päätetä katusuunnitelmien yhteydessä. Liikennemerkkeistä päätetään erikseen liikenteenohjaussuunnitelmasa.

Katusuunnitelma koskee Lauttasaaren siltaa ja tämän katusuunnitelman yhteydessä ei päätetä sillan päätyosien muutoksista. Yksisuuntaisten pyöriteiden jatkuvuutta on tarkasteltu Lauttasaaren siltaa laajempaa aluetta koskevan liikennesuunnitelman yhteydessä. Liikennesuunnitelmassa on esitetty, että Porkkalan kadulle tulisi kaksi valo-ohjattua pyörätien jatketta, joista toinen suoraan Itämerenkadun kohdalle. Porkkalan kadun voisi lisäksi alittaa Salmisaarenrannan ja Tammisaarenlaiturin välisen alikulun kautta, mikä varattaisiin pyöräilyn ja jalankulun käyttöön. Pyörätien jatke Lauttasaarentieltä Meripuistotielle ohjattaisiin mäen alapuolella siten, ettei tarvitse pyöräillä ylämäkeen. Pyöräilijät ohjattaisiin risteyksestä samoilla valoilla autoilijoiden kanssa.

4 Pelastusajoneuvot, joukko- ja huoltoliikenne

Muistutuksissa kiinnitettiin huomiota hälytys-, huolto- ja joukkoliikenteen sujuvuuteen. Muistutusten sisältöä tiivistetysti:

- Silta tulisi peruskorjauksen yhteydessä korjata niin, että sillalle voitaisiin rakentaa raitiovaunulinja Lauttasaareen.
- Katusuunnitelma ruuhkauttaa Lauttasaaren sillan ja estää / hidastaa pelastusajoneuvojen, joukko- ja huoltoliikenteen pääsyä Lauttasaareen. Katusuunnitelma haittaa Lauttasaaren tavarankuljetus palveluiden kulkemista ja heikentää yritysten toimintaympäristöä.
- Katusuunnitelmassa ei ole huomioitu keskustan ja lähikaupunginosien sosiaali- ja terveystalvelujen keskittämisen yhteistyötä.
- Lauttasaaren nykyisiä joukkoliikenneyhteyksiä erityisesti linja-autoliikenteen osalta tulee parantaa / lisätä.

Vastaus

Lauttasaaren raitiotie on mainintana mukana raitiovaunuliikenteen kehittämissuunnitelmassa, mutta linjausta ei ole tarkemmin tutkittu. Tämän raitiotien toteutuminen on HSL:n ja Helsingin kaupungin asiantuntijoiden näkemyksen mukaan hyvin epätodennäköistä ja vaatisi tarkempaa selvitystä. Raitiolinja sinänsä mahtuisi Lauttasaaren sillalle, mutta sitä ei ole huomioitu sillan kantavuudessa eikä kuormien lisääntyminen sillan kannelle ole toivottavaa. Raitiolinja joutuisi kulke-

Liikenne- ja katusuunnittelu
Suunnittelu
K. Hämäläinen

1.11.2018

maan Lauttasaaressa sekaliikenteessä, mikä olisi vaikea järjestää ja käytännössä liikennöinti olisi hyvin hidasta.

Pelastuslaitoksen kanssa on käyty katusuunnitelmaratkaisua läpi ja heidän mukaansa katusuunnitelma on hyväksyttävissä. Ajoradan ja pyörätien erotuskaistan välistä reunatuen korkeutta on madallettu pelastuslaitoksen toiveesta tavanomaisesta 12 cm nyt katusuunnitelmassa esitettyyn 10 cm. Matalampi reunatuki mahdollistaa ja helpottaa häiriötilanteissa vikaantuneen ajoneuvon siirtoa tilapäisesti pois ajoradalta omatoimisesti vähentäen näin liikennehäiriöitä. Pelastusajoneuvot voivat myös käyttää kolmen ajoradan lisäksi reunoilla olevia pyöriteitä häiriökohdan ohittamiseen. Katusuunnitelmassa on esitetty sillalle yhteensä 10,3 metriä ajoratatilaa, joten sillalla on mahdollista väistää tavanomaiseen tapaan ajoradan reunoille. Pelastuslaitos pääsee Lauttasaareen myös käyttämällä Länsiväylää. Länsiväylä on TomTom- navigointitilastojen mukaan myös nopeampi reitti Lauttasaaresta keskustaan Lauttasaaren siltaan verrattuna. Katusuunnitelman mukaista kaistajärjestelyä on tarkasteltu laajempaa aluetta koskevan liikennesuunnitelman yhteydessä. Tehtyjen tarkastelujen mukaan autoliikenteen toimivuus koko suunnittelualueella on vähintään kohtuullinen sekä aamu- että iltaruuhka-aikana. Lauttasaaren ja keskustan välisen alueen autoliikenteen sujumuusongelmat sijoittuvat Porkkalankadun ja Mechelininkadun risteykseen, joiden toimivuuteen katusuunnitelman ratkaisulla ei vaikuteta. Katusuunnitelmalla ei heikennetä yritysten toimintaympäristöä tai palveluiden kulkemista.

Lauttasaaren sillan kautta kulkee tällä hetkellä noin 20 bussia ruuhkatunnissa. Joukkoliikenteen reittien suunnittelusta vastaa HSL, jonka mukaan bussiliikenteen määrä Lauttasaaren sillalla ei ole näillä näkymin lähivuosina merkittävästi muuttumassa.

5 Sillan kuivatus ja leventäminen tai uusi silta

Muistutusten sisältöä tiivistetysti:

- Sillan kuivatusvesiä ei voisi ohjata suoraan alapuoliseen vesistöön, jos silta jatkossakin suolataan ja hiekoitetaan.
- Katusuunnitelmassa ei ole kiinnitetty huomiota lumenpoistoon.
- Sillalla oleville kalastajille tulisi toteuttaa erilliset ulokkeet sillasta, siltaa levenittää tai rakentaa kokonaan uusi silta nykyisen viereen kevyen liikenteen tai kalastuksen käyttöön.
- Kolmitasopyörätien kaadot tulisi suunnitella katusuunnitelmaehdotuksesta poiketen niin, että jalankulun väylä kallistetaan pyörätielle päin ja pyörätien kallistus jalankululle päin.

Vastaus

Lauttasaaren sillan kuivatustapa tai talvihoidon luokka ei muutu nykyisestä. Siltojen kuivattaminen suoraan alapuoliseen vesistöön on tavanomainen käytäntö pidemmissä vesistöosilloissa, jotka on varustettu kuivatuslaittein. Lauttasaaren sil-

Liikenne- ja katusuunnittelu
Suunnittelu
K. Hämäläinen

1.11.2018

lalta pystytään lumi poistamaan myös katusuunnitelman mukaisessa tilanteessa, lunta ei aurata sillalta mereen jatkossakaan, vaan satanut lumi aurataan ja kuljetetaan pois.

Silta peruskorjataan nykyisiin mittoihin, joten erillisiä ulokkeita tai uusia siltoja ei ole tarkoitus suunnitella. Sillan nykyiset jalankulun ja pyöräilyn tilat ovat jo ulokkeena sillasta, näiden lisäksi uusien ulokkeiden rakentamista nykyiseen siltaan ei pidetä rakenteellisen toiminnan kannalta suositeltavana.

Katusuunnitelman mukainen kuivatusjärjestely on valittu siltateknisistä syistä. Sillan jalankulun kuivatus kallistetaan ulospäin, koska pyöräkaistalle kallistaminen olisi tarkoittanut tasauksen nostamista sillan reunaosassa ja se taas lisää kuormitusta kantaville rakenteille. Sillan reuna-alueet ovat sillasta ulokkeina ja niiden kuormalisäykset eivät ole toivottavia.

6 Sillan tuulisuus, melu, viihtyisyys, materiaalit ja peruskorjausremontin kesto

Muistutusten sisältöä tiivistetysti:

- Sillalla kalastaminen tulisi kieltää tai sitä ei tulisi huomioida suunnitteluratkaisussa etenkin jalankulun leventämisen perusteena.
- Katusuunnitelma on ristiriidassa Helsingin kaupungin hiilineutraaliustavoitteen kanssa ja lisää autoliikenteen päästöjä.
- Sillan peruskorjauksen alustavasti arvioitu kolmen vuoden kesto on liian pitkä aika.
- Katusuunnitelmassa tulisi esittää keinoja sillan tuulisuuden vähentämiseksi.
- Katusuunnitelmassa ei ole huomioitu ilmastonmuutoksen aiheuttamiin sääntömuutoksiin.
- Katusuunnitelmaehdotuksessa erotuskaistalle esitetty nupukivi tulisi korvata betonilaatoilla.
- Sillan nopeusrajoituksen alentamisesta tulisi luopua.

Vastaus

Sillasta vuosien aikoina saadussa palautteessa on useasti toistunut kalastuksen tarpeiden huomioiminen. Lauttasaaren silta on ainoa silta Helsingissä, missä kalastus on sallittua. Kalastuksen salliminen sillalla toteuttaa merellisen Helsingin monimuotoisuutta.

Hiilineutraali Helsinki-ohjelman liikenteelliset toimenpiteet liittyvät kestävien kulkumuotojen edistämiseen, mikä on päätavoitteita myös Lauttasaaren sillan suunnittelussa. Lauttasaaren sillalla liikennemäärät ovat vähentyneet 18 vuoden aikana 46 % johtuen jalankulun, pyöräilyn joukkoliikenteen matkaosuuden kasvusta. Samaan aikaan Lauttasaaren asukasmäärä on kasvanut noin 30 %. Kestävien liikennemuotojen kulkuosuuden ennakoidaan edelleen kasvavan kaupungin jatkokehittämisen myötä.

Liikenne- ja katusuunnittelu
Suunnittelu
K. Hämäläinen

1.11.2018

Katusuunnitelmalla pyritään parantamaan kestävien liikennemuotojen, kuten pyöräilyn ja jalankulun edellytyksiä hiilineutraaliustavoitteen mukaisesti. Katusuunnitelmalla ei lisätä autoliikenteen päästöjä. Katusuunnitelman mukaista kais-tajärjestelyä on tarkasteltu laajempaa aluetta koskevan liikennesuunnitelman yh-teydessä. Tehtyjen tarkastelujen mukaan autoliikenteen toimivuus koko suunnit-telualueella on vähintään kohtuullinen sekä aamu- että iltaruuhka-aikana. Lautta-saaren ja keskustan välisen alueen autoliikenteen sujuvuusongelmat sijoittuvat Porkkalankadun ja Mechelininkadun risteyskoihin, joiden toimivuuteen katusuunni-telman ratkaisuilla ei vaikuteta.

Sillan peruskorjauksen kestoksi on alustavasti arvioitu kolme vuotta. Sillan pe-ruskorjauksen tuleva urakka-aika selviää tarkemmin vasta, kun sillan peruskor-jauksen urakkatarjoukset saadaan. Arvioitu urakka-aika ei suoraan tarkoita sitä, että kaikki tehtävät työt aiheuttaisivat haittaa sillan käyttäjille. Sillan poikkileik-kauksien mukaisilla liikennejärjestelyillä ei ole merkittävää vaikutusta peruskor-jauksen kestolle.

Tuulensuojalevyt on alustavasti arvioiden toteutettavissa Lauttasaaren sillalle tuulisuuden vähentämiseen. Tuulensuojalevyjen tulisi olla melko korkeita, mikä puolestaan tulisi peittämään maisemaa ja estämään sillan käyttöä esim. onki-paikkana. Tätä ei ole tarkasteltu vielä riittävästi, mutta on todennäköistä, että be-tonirakenteen reunan heikoimman kohdan kestävyys tulee vastaan tuulensuojale-vyn aiheuttamasta kaiteen lisääntyneestä painosta ja tuulikuormasta. Sillan reu-nat on mitoitettu jalankulun ja pyöräilyn väylien kuormille ja painon kasvattami-nen etenkin reunassa on kyseenalaista. Suunnitelmissa sillalle esitetty kaiderat-kaisu ei kuitenkaan estä myöhemmin laittamasta tuulensuojalevyjä, mikäli tar-keimmassa laskelmissa todetaan sillan rakenteen sen kestävä. Lauttasaaren sil-lan peruskorjauksessa tuulensuojalevyjen asentamiseen ei kuitenkaan tässä yh-teydessä tulla varautumaan.

Katusuunnitelmassa on varauduttu ilmastonmuutoksen tuomiin ääri-ilmiöihin esit-tämällä ajoradan ja pyörätien väliin erotuskaistat. Ne palvelevat lumitiloina ja li-säävät myös viihtyisyyttä ja turvallisuutta.

Katusuunnitelmaehdotuksessa on esitetty erotuskaistalle nupukiveys, koska ma-teriaalina se kestää betonikiveä paremmin kunnossapitoajoneuvojen rasitusta.

Sillan nopeusrajoituksen alentamisesta on päätetty kaupunginhallituksen 9.4.2018 tekemässä päätöksessä ja sen mukaisesti Lauttasaaren sillan nopeus-rajoitus muutetaan 50 km/h:sta 40 km/h:iin.

7 Muut

Osassa muistutuksia on annettu myös kiitoksia katusuunnitelmasta ja osassa muistutuksia katusuunnitelmasta on toisaalta toivottu luovuttavan. Osassa muis-tutuksia otettiin kantaa katusuunnitelman ulkopuolisiin osiin, joita ei ole esitetty

Liikenne- ja katusuunnittelu
Suunnittelu
K. Hämäläinen

1.11.2018

katusuunnitelmassa. Osassa muistutuksia esitetään, että kaikkia liikennemuotoja tulisi kehittää tasapuolisesti.

Muutokset katusuunnitelmiin

Muistutukset eivät aiheuta muutoksia laadittuun katusuunnitelmaan.

Muistion vakuudeksi
Katariina Hämäläinen