

2.11.2018

VUOROVAIKUTUSMUISTIO
Esillä olo 15.8.-28.8.2018

Lauttasaaren silta

Mielipiteet katu- ja liikennesuunnitelmaluonnoksista 30921/1, 30921/2, ja sillan kahdesta poikkileikkausvaihtoehdosta VE1 ja VE2 (esillä 15.8-28.8.2018)

Tähän muistioon on kerätty tiivistelmä katu- ja liikennesuunnitelmien samanaikaisen esillä olon aikaisesta vuorovaikutuspalautteesta.

Lauttasaaren sillan katusuunnitelman lähtökohtana on liikenne- ja katusuunnittelupalvelussa samaan aikaan laadinnassa oleva liikennesuunnitelma ja kaksi sillan poikkileikkausvaihtoehtoa VE1 (2+2 ajokaistaa) ja VE2 (1+1 ajokaistaa).

Katu- ja liikennesuunnitelmaluonnokset olivat esillä Helsingin kaupungin info- ja näyttelytila Laiturissa 23.8-28.8.2018 välisenä aikana, Helsingin kaupungin verkkosivulla osoitteessa www.hel.fi/suunnitelmat sekä Jätkäsaaren kirjasto & infokeskuksessa 15.8-28.8.2018 välisenä aikana. Jätkäsaaren kirjasto & infokeskuksessa oli esillä palautelomakkeita sekä palautelaatikko mahdollisia kommentteja varten 22.8-28.8.2018.

Katusuunnitelma- ja liikennesuunnitelmaluonnoksia koskeva yleisötilaisuus pidettiin Jätkäsaaren kirjasto & infokeskuksessa 22.8.2018 klo 17 – 19. Tilaisuudessa oli paikalla edustajia maankäyttö ja kaupunkirakenteen liikenne- ja katusuunnittelupalvelusta sekä katu- ja siltasuunnittelukonsultilta. Suunnitelmaluonnosten esillä olosta ja samalla asukastilaisuudesta lähetettiin tiedote Lauttasaaren sillan päätyjen lähimpien kiinteistöjen isännöitsijöille, Lauttasaari-Seuralle sekä Lauttasaari lehdelle. Lauttasaari lehti julkaisi kaksi uutista, 2.8.2018 ja 16.8.2018, joissa kerrottiin suunnitelmien esilläolosta ja asukastilaisuudesta. Helsingin kaupungin omilla verkkosivuilla ja kaupunkiympäristön Twitter tilillä julkaistiin ilmoitus suunnitelmien esillä olosta ja asukastilaisuudesta. Lisäksi Helsingin kaupungin liikenneinsinööri kävi esittelemässä liikennesuunnitelmaluonnoksia Lauttasaari-Seuran hallituksen kokouksessa 15.8.2018.

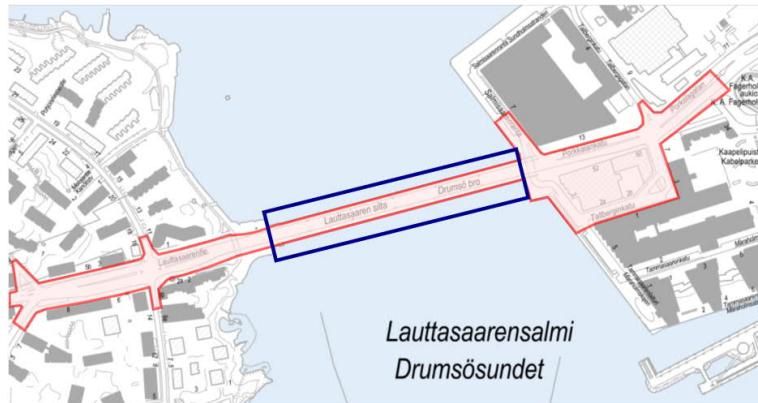
Esillä olon aikana oli mahdollista antaa mielipiteitä sähköpostitse, puhelimitse ja palautelomakkeilla. Mahdolliset kommentit suunnitelmiin pyydettiin toimittamaan 28.8.2018 mennessä.

Yhteensä esillä olon aikana saatiin 91 mielipidettä, joista 85 oli sähköpostilla lähetettyjä ja kolme puhelimitse annettua, kirjattavaksi haluttua mielipidettä. Jätkäsaaren kirjasto & infokeskuksen palautelaatikkoon oli jätetty 3 mielipidettä. Helsingin kaupungin pelastuslaitokselta ja HSL:ltä pyydettiin asiantuntijalausunnot. Lisäksi mielipiteet saatiin Lauttasaari-Seuralta ja Helsingin polkupyöräilijät HePo ry:ltä.

Suunnitelmista käytiin lisäksi sosiaalisen median kanavissa runsaasti keskustelua ja mm. Iltasanomat julkaisi suunnitelmien esillä olon aikana uutisjutun.

Esillä (15.8-28.8.2018) olleet katu- ja liikennesuunnitelmaluonnokset

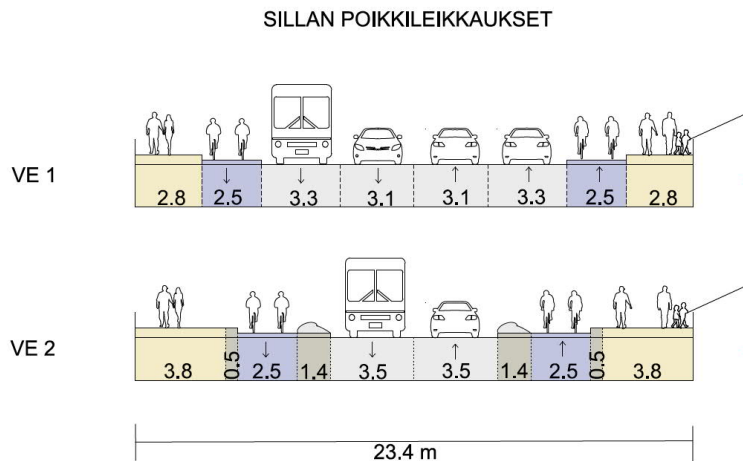
Esillä oli kaksi vaihtoehtoista liikenne- ja katusuunnitelmaluonnosta. Esitetyt katusuunnitelmaluonnokset VE1 ja VE2 rajautuivat asemakaavojen mukaisen Lauttasaaren sillalle. Esillä ollut liikennesuunnitelman asemapiirustusluonnos oli laadittu Lauttasaarentielle välillä Meripuistotie-Lauttasaaren silta ja Porkkalankadulle välillä Lauttasaaren silta-Itämerenkatu.



Kuva 1 Punaisella värillä esitetty liikennesuunnitelman rajaus ja sinisellä esitetty katusuunnitelman rajaus

Esillä ollut liikennesuunnitelma

Esitettyjä liikennesuunnitelmavaihtoehtoja Lauttasaaren sillan poikkileikkaukseksi oli kaksi, VE1 ja VE2, liikennesuunnitelmasta oli esillä yksi asemapiirustusluonnos VE2, mutta siinä esitettyjen päätyosien liikennetarkaisut olivat molempiin sillan poikkileikkauksiin samat.



Kuva 2 Lauttasaaren sillan liikennesuunnitelman poikkileikkauksenvaihtoehdot VE1 ja VE2

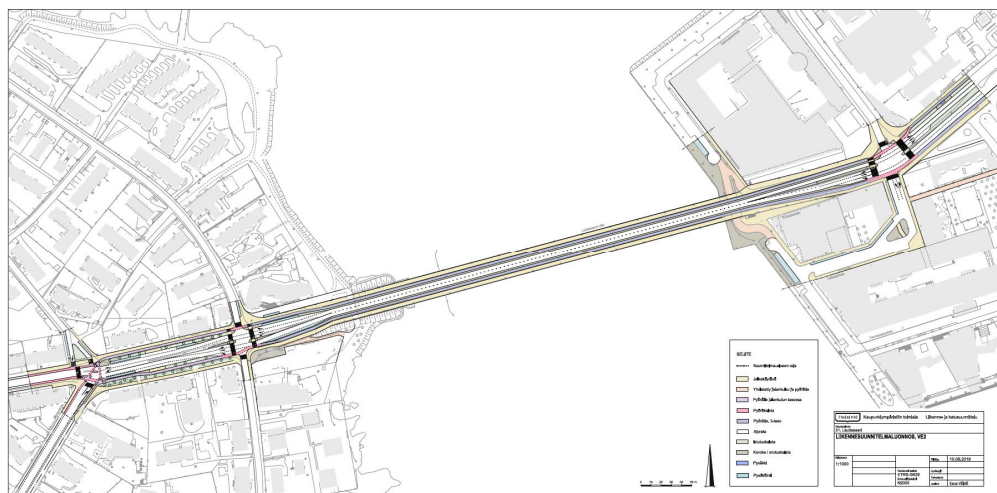
Molemmat vaihtoehtoluonnokset sisälsivät kantakaupungin pyöräliikenteen tavoiteverkon mukaiset yksisuuntaiset pyörätiet, jotka on eroteltu omalle tasolleen jalkakäytävän ja ajoradan

VUOROVAIKUTUSMUISTIO
 Esillä olo 15.8.-28.8.2018

väliin (nk. kolmitasoratkaisu). Molemmassa vaihtoehdoissa pyöräteiden leveys oli esitetty kunnossapidon edellyttämän 2,5 metriä levyisenä.

Vaihtoehdot poikkesivat toisistaan merkittävimmin autoliikenteen kaistojen määrän osalta. Vaihtoehto 1:ssä on säilytettyin Lauttasaaren sillan nykyisen kaltaiset 2+2 kaistaa, kun taas vaihtoehto 2:ssa kaistat esitettiin vähennettävän 1+1:een.

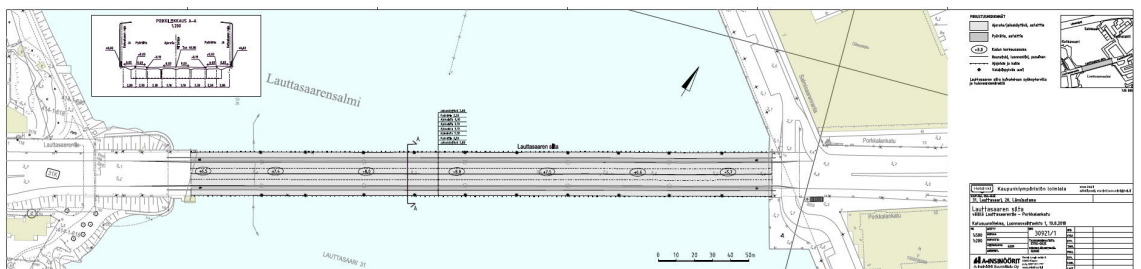
Vaihtoehto 1:ssa pyöräteiden tarvitseman lisätilan vuoksi sekä autokaistat ja jalkakäytävät oli mitoitettu tavanomaista kapeammiksi. Vaihtoehto 2:ssa esitettiin ajoradan ja pyörätien väliin 1,4 metrin levyinen välikaista mm. lumi- ja häiriötila käyttöä varten.



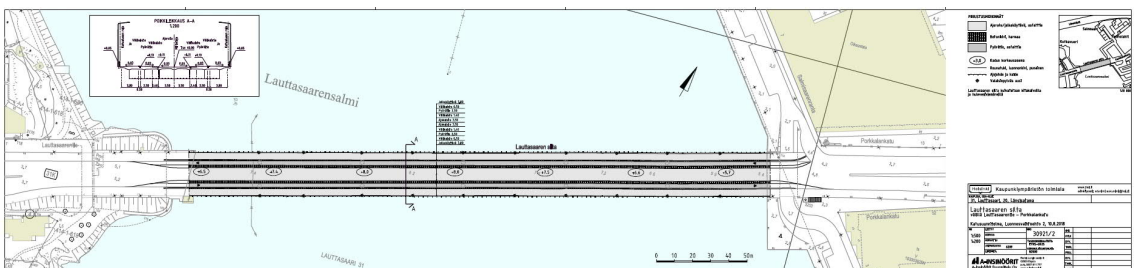
Kuva 3 Asemapiirustus liikennesuunnitelma

Esillä olleet katusuunnitelma vaihtoehdot

Esillä olleita katusuunnitelma vaihtoehtoja oli kaksi, pohjautuen liikennesuunnitelma vaihtoehtoihin VE1 ja VE2.



Kuva 4 Katusuunnitelma luonnos VE1, 30921/1



Kuva 5 Katusuunnitelma luonnos VE2, 30921/2

Molemmissa katusuunnitelmavaihtoehdoissa Lauttasaaren sillan ajoratojen, jalkakäytävien ja pyöräteiden päällysteeksi esitettiin asfalttia ja reunatueksi harmaata luonnonkiveä. Vaihtoehdossa 2 pyörätien ja jalkakäytävän sekä pyörätien ja ajoradan väliset erotuskaistat esitettiin päällystettäväksi harmaalla betonikiveyksellä. Molemmissa vaihtoehdoissa Lauttasaaren sillan valaistus perustui uusiin pylväsvalaisimiin sijoitettuna sillan reunapalkkeihin. Vaihtoehdosuunnitelmien tasaus noudatti pääpiirteissään olemassa olevan sillan nykyistä tasausta niin, että silta liittyisi länsipäästään Lauttasaarentien ja itäpäästään Porkkalankadun tasaukseen. Sillan kuivatusratkaisuksi esitettiin vesien johtamista edelleen Lauttasaaren salmeen, mikä hoidettaisiin ajoradan ja pyöräteiden osalta hulevesiviemäreillä ja syksytorvilla ja jalkakäytävältä sillan reunapalkin yli.

Kooste esillä olon (esillä 15.8-28.8.2018) aikana saaduista mielipiteistä ja vastaukset niihin

Kaistojen määrä sillalla

Suurin osa mielipiteistä, 78 kpl, koski eri vaihtoehtojen autokaistojen määriä. Ajoneuvoliikenteelle 1+1 kaistaista vaihtoehtoa kannatettiin 24:ssä palautteessa ja 2+2 kaistaa kannatettiin 54:ssä. Osassa mielipiteitä peräänkuulutettiin syytä, miksi ajoneuvokaistoja vähennettäisiin ja heikennettäisiin yhden liikennekäyttäjryhmän edellytyksiä. Kysyttiin myös, onko tutkittu miten Lauttasaaren liikenne toimii eri vaihtoehdoissa, jos Länsiväylällä aiheutuu häiriötilanne.

Kaistojen vähentäminen 1+1:een pelättiin aiheuttavan ruuhkia, pidentävän matka-aikoja ja luovan tarpeettoman pullonkaulan keskustaan ja takaisin. Lisäksi sen pelättiin heikentävän linja-autoliikenteen, pelastusajon, tavarankuljetusten ja yksityisautoilun toimintaedellytyksiä. Yksikaistaisessa sillan poikkileikkauksessa ei ole myöskään ajoneuvoille ohitusmahdollisuutta. Haluttiin myös tilastotietoa onnettomuuksista, koska ajokaistojen vähennystä perustellaan turvallisuuden lisäämisellä. Liikenne sujuu monen mielestä hyvin nykyisellään.

1+1 kaistaisen vaihtoehdon kannattajien mielestä liikenne sujuu nykyisillä automäärillä sillan osalta hyvin yhdelläkin autokaistalla suuntaansa. Vaihtoehdon hyvinä puolina pidettiin sitä, että liikennettä ohjautuu Länsiväylälle. Samoin 1+1 kaistaisessa vaihtoehdossa esitetty erotuskaistaa pyöräilyn ja ajoradan välissä pidettiin turvallisuutta lisäävänä tekijänä, toisaalta osassa palautetta sen koettiin vievän turhaa tilaa. Kysyttiin voisiko esitetty 1,4 m erotuskaista olla kapeampi. Moni piti erotuskaistaa ajoradan ja pyöräilijöiden välissä turvallisuutta lisäävänä tekijänä riippumatta siitä montako ajoneuvokaistaa he kannattivat.

Ajoneuvoliikenteen säilyttämistä sillalla 2+2 kaistaisena perusteltiin mm. sillä, että kaikki eivät syystä tai toisesta pysty pyöräilemään tai julkiset kulkuyhteydet ovat heikot. Moni ilmaisi auton käytön olevan pakottavaa työperäisistä syistä tai siksi, että monet palvelut, kuten päivähoito, sijaitsevat Ruoholahdessa ja lasten kuljettamiseen tarvitaan autoa. 2+2 kaistaiseen vaihtoehtoon liittyen ehdotettiin voisiko ulommat kaistat olla pelkästään joukkoliikenteen käytössä. Ehdotettiin myös säilytettäväksi sillan nykyinen järjestely, mutta niin, että otettaisiin yksi keskustaan menevä kaista pyöräilijöiden käyttöön kalastuksen sesonkiviikoille.

Toisaalta kysyttiin myös voisiko sillan kohdalla poikkileikkaus olla epäsymmetrinen, esimerkiksi niin, että eteläpuoleisempi jalkakäytävä olisi leveämpi tai ajokaistoja olla kolme. Ehdotettiin myös, että kolmas ajokaista olisi käytössä ruuhkatilanteen mukaan vaihtuvaan suuntaan.

Vastaus:

Lauttasaaren sillan katusuunnitelman ja laajempaa tarkastelualueetta kattavan liikennesuunnitelman lähtökohtana on ollut mm. Helsingin kaupungin strategian mukaiset kehittämissuunnitelmat, kuten pyöräilyn ja autoilun tavoiteverkkoselvitykset ja liikkumisen kehittämissuunnitelma. Liikkumisen kehittämissuunnitelman mukaan kasvava liikkumisen tarve pyritään ohjaamaan kestäviin kulkumuotoihin, mikä vähentää autoliikenteen kasvupaineita. Liikkumisen kehittämissuunnitelmassa on tavoitteena, että liikenteen kasvu pyritään ohjaamaan kestäviin kulkutapoihin ja niiden saavutettavuus nostetaan kilpailukykyiseksi autoliikenteen saavutettavuuden kanssa.

Liikennemäärät ovat vähentyneet 18 vuoden aikana 46 % johtuen jalankulun, pyöräilyn ja joukkoliikenteen matkaosuuden kasvusta. Kestävien liikennemuotojen kulkuosuuden ennakoitua kasvavan kaupungin jatkokehittymisen myötä. Liikenneturvallisuuden parantamisella tarkoitettiin sitä, että nykytilanteessa tunnistettuja turvallisuusriskejä poistetaan. Erityisesti jalankulun ja pyöräilyn olosuhteet ovat heikot ja niistä on saatu paljon asukapalautetta 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.

Autoliikenteen sujuvuuden kannalta on sitä parempi mitä enemmän käyttäjiä siirtyy jalankulun, pyöräilyn ja joukkoliikenteen käyttäjiksi. Keskustan kyky ottaa autoliikennettä vastaan on rajallinen. Liikenteen sujuvuuden kannalta kaistojen määrä sillalla ei ole merkittävää vaan välityskykyä rajoittavat sillan päissä olevat liikennevalo-ohjatut risteykset.

Kolmas vaihtuvasuuntainen ajokaista parantaisi autoliikenteen sujuvuutta, mutta ratkaisua ei pystytä toteuttamaan riittävän turvallisesti ja käyttäjille yksiselitteisesti. Lisäksi Suomen liikennelainsäädännössä ei vielä tunneta tällaista järjestelyä.

Sillan kannen poikkileikkauksen ei tarvitse olla täysin symmetrinen. Sillan betonikannen muoto on symmetrinen ja jos päällysteiden muotoilu eroaa tästä merkittävästi se lisää kuormitusta rakenteille. Etenkin laakereille pysyvän kuormituksen lisääntyminen voi olla ongelma. Laakereita ei ole sillan peruskorjauksen yhteydessä tarkoitettu vaihtaa. Sillan tulevan poikkileikkauksen reunaehdot ovat myös sillan nykyinen leveys, sillan reunojen heikompi kantavuus ja sillan kantavien palkistojen sijainti vs. tulevien kuivatusrakenteiden sijaintien kanssa.

Sillalle esitettävää poikkileikkausta suunnitellaan tiiviissä yhteistyössä sillan korjaussuunnittelijoiden kanssa. Myös kolmikaistainen vaihtoehto on mahdollinen.

Kaistajärjestelyt risteyksissä:

Liikennesuunnitelmaluonnoksessa esitettyihin kaistajärjestelyihin sillan päissä toivottiin parannuksia mm. Lauttasaaren aamuruuhkien helpottamiseksi ehdotettiin Ruoholahden päädyssä Kaapelille kääntyvien ohjaamista eri kautta, sillä ko. suuntaan kääntyvien pelättiin aiheuttavan ruuhkaa suoraan ajaville. Lauttasaaren päässä puolestaan toivottiin kaistajärjestelyjä muutettavan niin, että myös kääntyviltä kaistoilta pääsee suoraan.

Meripuistotien ja Lauttasaarentien risteyksessä, sekä Porkkalankadun ja Tallbergintien risteyksissä koettiin olevan jo nyt ajoittain ruuhkaa. Välityskyvyn parantamiseksi näissä risteyksissä ehdotettiin tutkittavaksi kaksikaistaisia kiertoliittymiä ja Ruoholahden puolella

eritasoliittymää, jossa Porkkalankatu johdettaisiin lyhyeen tunneliin ja ainoastaan kääntyvä liikenne käyttäisi muutaman metrin korotettua siltaa. Esitetystä liikennesuunnitelmaluonnoksessa Pohjoiskaaren risteykseen kääntyville autoille varattu tila koettiin ylimitoitetuksi.

Eräässä palautteessa kysyttiin voisiko Pohjoiskaaren risteuksen omat kääntyvien kaistat poistaa molemmin puolin ja suunnitella risteysaluekin 1+1 kaistaisena, lisätilan voisi antaa Mutterikioskin kohdalla pyöräilijöille. Klaraantien ja Meripuistotien risteysten pyöräjäjärjestelyihin ehdotettiin vaihtoehtoisia ratkaisutapoja.

Vastaus:

Risteysten kaistajärjestelyt olivat esillä olleessa materiaalissa luonnosvaiheessa, ja liikennesuunnitelmiin on tehty tarkistuksia.

Risteysten suunnittelemista kiertoliittyminä tutkittiin suunnittelun alkuvaiheessa. Todettiin, ettei risteyksissä ole riittävästi tilaa yksikaistaiselle kiertoliittymälle pyöräkaistoineen eivätkä myöskään katualueen ja ympäristön tasoerot mahdollista kiertoliittymiä. Kaksikaistaiset kiertoliittymät veisivät vielä enemmän tilaa. Ne ovat lisäksi liikenneturvallisuuden kannalta ongelmallisia eikä niitä siitä syystä suositeta Heisingin liikennesuunnittelussa.

Eritasoristeysten suunnittelu vaatisi kiertoliittymääkin isomman tilan. Porkkalankadun johtaminen tunneliin ei ole kustannus-hyöty-suhteen kannalta mielekäs. Ajoittain esiintyvät ruuhkat ovat ratkaistavissa yksinkertaisemmillä suunnitteluratkaisuilla.

Risteysten ja linjaosuuksien tarkempia pyöräjäjärjestelyitä tarkastellaan saadun palautteen perusteella ja esillä olleisiin luonnoksiin tullaan tekemään muutoksia.

Liikennemäärät ja toimivuustarkastelut:

Toimivuustarkastelu- sanaa ei ymmärretty ja toivottiin liikennemäärien ja toimivuustarkastelutietojen tarkempaa avaamista asukkaille.

Eri liikennemuotojen määrien koettiin olevan paikkansapitämättömiä, erityisesti autoliikenteen vähenemää ja pyöräliikenteen suurta määrää epäiltiin. Kyseenalaistettiin myös sitä, että liikennemäärätietoja ja niiden mahdollista vähenemistä ei ole tarkasteltu riittävän pitkältä ajalta.

Kaistojen vähentämisen 1+1:een pelättiin aiheuttavan ruuhkia, pidentävän matka-aikoja ja luovan tarpeettoman pullonkaulan keskustaan ja takaisin. Erityinen huoli oli Lauttasaaren kasvavasta asukasmäärästä johtuva autoliikenteen mahdollinen kasvu, jonka johdosta haluttaisiin säilyttää sillalla 2 + 2 autokaistaa. Nykyisen sillan kapasiteetin optimointi koettiin tärkeäksi, sillä sen koetaan olevan ainoa reitti Helsingin keskustaan.

Osassa mielipiteitä kerrottiin, että jo nyt sillan välityskyky on ruuhka-aikaan koetuksella ja että autot jonottavat Meripuistotien ja Lauttasaarentien sekä Porkkalankadun ja Tallbergintien risteyksissä. Pelko lisääntyvistä ruuhkista kaistavähennyksien vuoksi herätti myös huolta lisääntyvistä päästöistä, kun autoliikenne seisoo tyhjäkäynnillä pitkään paikoillaan.

Koettiin, että suunnitelmaluonnoksissa on vähätelty Jätkäsaaren ruuhkien hejastumista Lauttasaaren sillalle asti ja ettei ongelmaa ole otettu riittävällä vakavuudella huomioon. Lisäksi eräässä mielipiteessä ilmaistiin, että Koivusaaren liikennesuunnitelmat ovat ristiriitaiset Lauttasaaren sisäisen liikenteen ja Länsiväylän liittymien osalta.

Vastaus:

Toimivuustarkastelulla tarkoitetaan ajoneuvoliikenteen sujuvuuden/toimivuuden tarkastelemista liikennevalo-ohjatuissa risteyksissä tähän käyttöön tarkoitetulla suunnitteluohjelmalla (tässä tapauksessa VISSIM-ohjelmalla). Simulointimallissa ei ole mallinnettu jalankulkijoita tai pyöräilijöitä erikseen, mutta valo-ohjattujen suojateiden vihreiden valojen kesto on mitoitettu siten, että jalankulkijat ehtivät ylittää tieosuudet vihreän aikana vihreän vaiheen käynnistyessä. Pyöräilijät ajavat risteyksissä pyöräkaistoilla, joten he noudattavat autoliikenteen liikennevaloja.

Lauttasaaren silta on osa alueellista kokoojakatua, jota kulkee nykyisin vajaat 13 000 ajoneuvoa vuorokaudessa. Toimivuustarkasteluissa käytettiin liikennelaskentojen tuloksia aamun- ja illan huipputunneista. Lauttasaaren puolelta liikennelaskennat ovat keväältä 2018. 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. Lauttasaaren sillalla on myös pysyvä automaattinen liikennelaskuri, josta saadut tulokset ovat linjassa toimivuustarkastelussa käytettyjen liikennemäärien kanssa.

Liikennelaskentojen mukaan aamun huipputuntina liikennettä oli eniten lännestä itään kohti Helsingin keskustaa. Tällöin jonoutumisalttein kohta oli Pohjoiskaaren ja Meripuistotien välinen kohta. Illan huipputuntina ruuhkasuunta on länteen, keskustasta pois päin. Tehdyissä toimivuustarkasteluissa Porkkalankadun ja Tallberginkadun risteyksen välityskyky todettiin toimivuustarkasteluissa ylittyvän, mikäli vain yksi kaista jatkuu sen yli länteen. Illan huipputunnin tilanne on huomattavasti pahempi kuin aamun. Autoliikenteen sujuvuuden turvaamiseksi olisi perusteltua säilyttää kaksi kaistaa lännen suuntaan Lauttasaaren sillalla.

Lauttasaaren asukasmäärä on kasvanut vuosien 2000-2017 välisenä aikana lähes 30 % ja vastaavasti autoliikenteen määrä Lauttasaaren sillalla on vähentynyt samanaikaisesti 46 %. Jos kehitys jatkuu nykyisen kaltaisena, autoliikennemäärä sillalla saattaa asukasmäärän kasvusta huolimatta pienentyä. Se ei kuitenkaan ole suunnittelun lähtökohtana vaan jatkosuunnittelussa toimivuustarkasteluja tarkennetaan kasvattamalla niissä käytettyjä liikennemääriä, jotta voidaan varautua tulevaisuudessa myös autoliikenteen mahdolliseen kasvuun.

Pyöräliikenne ja jalankulku:

Yksisuuntaisia pyörätieratkaisuja kommentoitiin 23:ssa mielipiteessä, joista 17:ssä kannatettiin yksisuuntaisuutta ja kuudessa kaksisuuntaisuutta. Yksisuuntaisten pyöräteiden riskinä pidettiin, että niiden yksisuuntaisuudesta huolimatta pyöräiltäisiin molempiin suuntiin. Lisäksi tuotiin esiin, että pyöräilijät ajavat keskenään eri nopeuksia ja että ohitustilaa tarvitaan erityisesti ruuhka-aikoina. Toivottiin, että jos pyörätiet toteutetaan yksisuuntaisina, niiden merkintöihin kiinnitetään erityistä huomiota ja pyöräilyn säännöistä tiedotetaan. Monessa palautteessa tuotiin esiin huoli pyöräilijöiden kovista nopeuksista ja yksisuuntaisten pyöräteiden pelättiin kasvattavan niitä entisestään. Ehdotettiin myös pyöräilijöiden ajonopeuksien rajoittamista.

Kolmitasoista tai muuten eri käyttäjämuodot selvästi erottavaa ratkaisua kommentoitiin 29 mielipiteessä: 22:ssa palautteessa pidettiin tärkeänä, että eri liikennemuodot on selvästi eroteltu omille tasoilleen ja 7:ssä pidettiin kolmitasoa huonona tai tarpeettomana. Jälkimmäisissä koettiin, että tasoero haittaa pyöräilijöiden väistämistä ja siirtymistä kaistalta toiselle, mutta se ei estä jalankulkijoiden tuloa pyöräkaistalle. Katsottiin myös, että pyörän tai lapsiperäkärryn ajautuminen tasoerolle voi aiheuttaa vaaratilanteen ja että talvikunnossapito voi vaikeutua.

Samassa tasossa olevien pyöräilyn ja jalankulun osuuksien koettiin olevan eri käyttäjämuotojen käyttöastevaihteluihin paremmin vastaava vaihtoehto. Suurin osa kuitenkin kannatti tasoeroa ja piti erottelua turvallisuuden kannalta tärkeänä.

Osassa mielipiteitä toivottiin leveämpiä pyöräteitä, kuin nyt luonnosvaihtoehdoissa esitetyt 2,5 m leveät pyörätiet. Toisaalta, pyöräilyn käyttöasteen myös koettiin vaihtelevan merkittävästi kesä- ja talvikauden välillä. Esitettiin myös vaihtoehtoa missä vain sillan toisessa reunassa mahdollistettaisiin pyöräily ja toinen puoli olisi jalankulkijoiden käytössä, jolloin puolien vaihdossa voisi hyödyntää molempien päiden alikulkua.

Osa mielipiteen antajista koki, ettei sillalla ole ruuhkaa eri käyttäjien välillä muulloin kuin kalastusaikaan keväisin ja satunnaisesti aamu- ja iltaruuhkassa hyvällä säällä. Toisaalta monissa palautteissa sillan koettiin olevan ruuhkainen erityisesti pyöräilijöiden suuren määrän vuoksi.

Monissa palautteissa toivottiin leveämpää tilaa jalankululle, osin siitä syystä että sitä käytetään ajoittain kalastukseen, mutta myös siksi, että jalankulkijoita ovat myös lastenrattaita työntävät, rollaattoria käyttävät yms. leveämpää tilaa tarvitsevat jalankulkijat. Toisaalta osassa mielipiteitä myös kyseenalaistettiin tarve sille, että jalankulun tilaa levennetään kalastuksen vuoksi. Mielipiteet jakautuivat erityisesti siinä, pitäisikö jalankulkijoille vai pyöräilijöille antaa enemmän tilaa. Urban Helsinki- ryhmä esitti tämän suuntaisen vaihtoehtosuunnitelman <http://www.urbanhelsinki.fi/project/lauttasaaren-silta/>.

Pyöräreitien jatkuvuuteen ja sujuvaan siirtymiseen puolelta toiselle sillan molemmissa päissä haluttiin kiinnitettävän jatkosuunnittelussa erityistä huomiota. Erityisesti risteyskohtiin toivottiin riittävän pitkiä viistettyjä tasoeroja. Esimerkiksi Baanan suunnasta Lauttasaaren Vattuniemeen olisi matkan jatkuvuuden kannalta parempi jatkaa eteläpuolta, mutta jos pyörätiet muutetaan yksisuuntaisiksi, pyöräilijä joutuisi ajamaan sillan pohjoista puolta. Ruoholahden päädyssä Kaapelitehtaan kohdalle toivottiin sujuvaa ylityspaikkaa. Kääntyvien pyöräilijöiden ajolinjojen maalamista katuun ehdotettiin ja pyydettiin kiinnittämään jatkosuunnittelussa huomiota myös kääntyvien pyöräilijöiden riittäviin odotusalueisiin.

Mainittiin, että Espoosta ja Katajaharjusta tulevat pyöräilijät eivät käytä Lauttasaaren pyörätietä vaan tulevat Pohjoiskaaren kautta sillalle ja päinvastoin. Lauttasaarentien ja Pohjoiskaaren risteys koetaan vaaralliseksi pyöräilijöiden ja jalankulkijoiden kohdatessa. Pidemmällä aikavälillä toivottiin Espoosta pyöräilevien ohjaamista Lauttasaaren sijasta Länsiväylälle.

Liikennesuunnitelmassa Meripuistotielle esitettyä pyöräkaistayhteyttä Lauttasaarentien pohjoispuolelta pidettiin hyvänä ratkaisuna. Samanlaista ylitysyhteyttä toivottiin myös Pohjoiskaarelle. Turvallinen ja tilava yhteys Pohjoiskaarelta sillalle ja toisin päin koettiin tärkeäksi parannukseksi alueen liikenteeseen.

Klaarantien ja Lauttasaarentien risteuksen koettiin nykyisin hidastavan pyöräliikenteen sujuvuutta ja risteykseen toivottiin valo-ohjauksen sijasta autoille Stop- merkintää. Lisäksi tuotiin esiin, että liikennevaloristeykset eivät tunnista pyöräilijää ja että tilausnappi autotien puolelle sijoitettuna on vanhanaikainen. Pyöräilijöiden, erityisesti kääntyvien pyöräilijöiden, priorisointia liikennevalokierrossa toivottiin.

Helsingin polkupyöräilijät HePo ry kannatti mielipiteessään yksisuuntaisten pyöräteiden rakentamista kolmitasoratkaisuna. Esillä olleista luonnosvaihtoehdoista HePo ilmaisi kannattavansa ajoneuvoliikenteen yksikaistaista vaihtoehtoa, sillä se mahdollistaa sillalle leveämmän jalkakäytävän lisäksi erotuskaistat ajoradan ja pyöräilijöiden väliin ja pyöräilijöiden ja kävelijöiden väliin. Lisäksi erotuskaistaa voidaan käyttää lumensäilytyspaikkana. HePo ry toivoi jatkosuunnittelussa kiinnitettävän huomiota siihen, että pyörätien kallistukset suuntautuvat

jalkakäytävää kohti ja että hulevesien poisto on pyörätien jalkakäytävän puoleisessa reunassa. Näin jalkakäytävältä valuvat vedet eivät valu pyörätien poikki ja jäädy siihen vaarallisesti. HePo ry esitti myös toiveita yksisuuntaisten pyöräteiden merkitsemiseen, pyöräliikenteen ylityksien sujuviin suunnitteluratkaisuihin ja riittäviin kääntyvien pyöräilijöiden odotustiloihin.

Vastaus:

Molemmissa esillä olleissa vaihtoehdoissa pyörätiet ovat yksisuuntaiset, mikä pohjautuu kaupunkisuunnittelulautakunnan 22.5.2012 hyväksymään kantakaupungin pyöräliikenteen tavoiteverkkoon. Yksisuuntaiset pyörätiet ovat kaksisuuntaisia turvallisempi ratkaisu etenkin risteyksissä, koska pyöräliikenne kulkee autoliikenteen kanssa samaan suuntaan. Lisäksi pyöräliikenteen välityskyky on parempi. Tavoitteena on, että pyörällä on miellyttävä saavuttaa mm. kaikki kodit ja palvelut kaupungissa. Yksisuuntaisuutta noudatetaan sitä paremmin ja sen edut saavutetaan sitä mukaa, kun koko reitistö täydentyy yksisuuntaiseksi. Pyöräteiden leveydeksi on esitetty molemmissa vaihtoehdoissa Helsingin pyöräliikenteen suunnitteluohjeen mukainen 2,5 metriä. Tämä pääreitien perusleveys mahdollistaa sujuvan ja turvallisen liikumisen eri nopeuksilla, talvikunnossapidon ja mm. tilaa vievän tavarapyörän ajamisen. Pyöräteiden mitoituksessa huomioidaan lisäksi talvikunnossapidon vaatimukset. Jalkakäytävästä tasoerotettu pyörätie ja esitetty ajoradan ja pyörätien välinen erotuskaista lisäävät turvallisuutta ja viihtyisyyttä.

On arvioitu, että Lauttasaaren sillalla samaan tasoon toteutettujen jalkakäytävien ja pyöräteiden kunnossapito olisi n. 6 000 € halvempaa vuositasolla kuin kolmitasoratkaisulla toteutettuna. Kustannusero selittyy sillä, että samaan tasoon toteutetut jalkakäytävät ja pyörätiet aurattaisiin vain osittain, eli pyörätiet eivät tulisi kokonaan auratuiksi vaan osa niiden yhteisestä leveydestä käytettäisiin talvella lumitilana. Kolmitasoratkaisussa ne molemmat aurataan erikseen.

Pyöräilijöiden kadunylitysmahdollisuuksia tutkitaan ja niihin esitetään parannuksia jatkosuunnittelussa. Esillä olleessa liikennesuunnitelmaluonnoksessa esimerkiksi Salmisaarensaarenrannan ja Tammasaarenlaiturin alikulku oli esitetty rauhoitettavaksi pyöräliikenteen valo-ohjaamattomaksi yhteydeksi reitillä Itämerenkadulta Porkkalankadun pohjoisreunalle. Pohjoiskaarella ei ole tilaa pyöräkaistoille, joten sieltä tulevat pyöräilijät ylittävät kadun liikennevaloissa autoliikenteen mukana.

Jalankulun turvallisuuden vuoksi kokoojakaduilla tulee olla molemmin puolin jalkakäytävä. Lauttasaaren silta on Helsingin ainoa silta, jolla kalastus on sallittua. Ajoittaisen kalastuksen ja jalankulun yhteen sovittamiseen kiinnitetään huomiota jatkosuunnittelussa. Kalastajien määrä voi enimmillään olla toistasataa, ja kalastuskeson aikana myös jalankulkijoiden ja pyöräilijöiden määrät ovat huipussaan.

Länsibaanan suunnittelu on käynnistynyt, suunnittelun yhtenä tavoitteena on ohjata Espoosta pyöräileviä käyttämään tulevaa Länsibaanan yhteyttä.

Pyöräliikenne on tarkoitus ohjata kaikissa risteyksissä autoliikenteen kanssa samoissa liikennevalovaiheissa. Liikennevalovaiheistus tullaan suunnittelemaan tarkemmin pyöräliikenteen mukaan ja valontilauspylväät (ns. painonapit) aiotaan sijoittaa pyöräteiden oikealle puolelle. Yksityiskohdat ratkaistaan katusuunnitelmassa ja sen yhteydessä tehtävässä liikenteenohjaussuunnitelmassa.

Lauttasaaren sillan katusuunnitelmassa on esitetty jalankulun kallistus sillan reunaa kohti, eli hulevedet ohjautuvat sillan reunan yli mereen. Pyöräkaistan kallistus on suunniteltu ajoradalle. Silta on suunniteltu kuivatettavan kaivoilla ja syöksytörillä. Kaivojen ja syöksytörvien sijoitusta tarkennetaan sillan peruskorjauksen jatkosuunnittelussa.

Ajoratamaalaukset ja liikennemerkkit suunnitellaan tarkemmin liikenteenohjaussuunnitelmassa. Pyöräilyn liikennesäännöistä tiedottaminen on tärkeää, ja mm. kuluvan syksyn aikana HSL kampanjoi aiheesta.

Vaaralliseksi koetut kohdat:

Pyöräilijöiden ja jalankulkijöiden risteäminen Lauttasaarentien ja Pohjoiskaaren risteyksessä koetaan vaaralliseksi. Monet Pohjoiskaarelta tulevat ja sillalle päin kääntyvät pyöräilijät oikaisevat jalkakäytävän puolelle. Myös vastasuunnassa sillalta Isokaarelle tulevat pyöräilijät oikaisevat jalkakäytävän kautta.

Vaarallisiksi koettuihin pyöräilijöiden ja jalankulkijöiden risteämiskohtiin ehdotettiin aita tai selvää korkoerottelua ohjaamaan eri kulkumuotoja.

Lauttasaaren sillan eteläpuoleinen, nykyisin yhdistetty pyörätie ja jalkakäytävä, koettiin monissa palautteissa vaaralliseksi kalastusaikaan.

Lauttasaarentien alku sillan jälkeen, erityisesti parillisen puolen osuus Lauttasaarentieltä koetaan vaaralliseksi. Kohdassa on alamäki, jossa pyöräillään vilkkaasti molempiin suuntiin, lisäksi Lauttasaarentien 6 kohdalla on bussipysäkki, josta kulkee ihmisiä ja joka haittaa näkyvyyttä. Liikennesuunnitelmaluonnoksessa ko. kohdalle pyörätien ja jalankulun väliin esitettyä puukaistaa kannatettiin.

Maamonlahdessa koettiin pyöräilijöiden liikkuvan myös suurella nopeudella erityisesti länteen suuntautuvan paluuliikenteen aikana ja aiheuttavan vaaratilanteita muille kevyen liikenteen väylää käyttäjille. Ratkaisuksi toivottiin hidasteita tai portteja.

Vastaus:

Jalankulkijöiden ja pyöräilijöiden välisiä riskitilanteita pyritään ehkäisemään erottamalla eri kulkumuodot toisistaan omille tasoilleen. Lauttasaaren tiellä erotteluna toimii puurivi.

Lauttasaaren sillan kalastuksen huomioon ottamista kiinnitetään jatkosuunnittelussa tarkempaa huomiota.

Lauttasaarentien 6 kohdalla olevaa bussipysäkkiä siirretään kauemmaksi tonttiliittymästä liikenneturvallisuuden parantamiseksi. Pysäkkikatoksen jatkeeksi on suunniteltu kaide, joka auttaa bussimatkustajia ja pyöräilijöitä havaitsemaan toisensa.

Palaute, Pysäkkijärjestelyt ja joukkoliikenne:

Yksikaistaisen sillan poikkileikkauksen pelättiin aiheuttavan bussiliikenteeseen viivästystä ja takkuilua.

Neljässä mielipiteessä toivottiin sillan poikkileikkaus suunniteltavaksi niin, että raitiovaunu Lauttasaaren siltaa pitkin olisi mahdollista, osin myös siksi, että suoria bussiyhteyksiä on vähennetty metron avautumisen myötä.

Esitettiin, ettei sillalle tarvita joukkoliikennekaistaa, vaan joukkoliikennettä toivottiin ohjattavaksi Länsiväylällä oleville joukkoliikennekaistoille. Lauttasaaren sisäinen joukkoliikenne toivottiin suunniteltavan siten, että päätepisteet ovat metroasemien kohdalla.

Osassa mielipiteitä koettiin, että yksityisautoilulle on vaihtoehto lisätyn metron liityntäliikenteen vuoksi. Ja on hyvä asia, jos autoilijoita siirtyy lisääntymissä määrin käyttämään joukkoliikennettä.

Monissa palautteissa koettiin, että Lauttasaaren joukkoliikenneyhteydet, erityisesti bussiliikenne on riittämätön ja hidas.

Lauttasaarentien bussipysäkkien toivottiin säilyvän nykyisillä paikoillaan. Kysyttiin liityntäliikenteen jatkosta, jos bussipysäkkejä poistettaisiin. Lisäksi haluttiin tietää, onko jatkossa suoria bussivuoroja mantereelle. Salmisaaren keskustan suunnan pysäkillä tulisi lisätä ajoradan ja pyörätien väliin bussien odotustila.

HSL:n asiantuntijalausunnossa toivottiin, että valittava suunnitteluratkaisu ei heikentäisi liikenteen sujuvuutta. Sillan poikkileikkauksen vaihtoehto 1:ssä kaistojen leveydet ovat alle suositusleveyksien. Liikenne sujuu HSL:n mukaan niilläkin, mutta suositusten mukaiset kaistaleveydet toisivat pelivaraa liikenteelle. Salmisaaren keskustan suunnan pysäkillä tulisi lisätä ajoradan ja pyörätien väliin bussien odotustila. Toivottiin, että esillä olleeseen liikennesuunnitelmaluonnokseen lisättäisiin suoraan ajamisen mahdollisuus busseille Pohjoiskaaren ja Tallberginkadun risteyksessä myös kääntyvien kaistalta.

Vastaus:

Joukkoliikenteen sujuvuus on yksi suunnittelun tavoitteista. Jatkosuunnittelussa tarkennetaan eri luonnosvaihtoehtojen toimivuustarkasteluja myös joukkoliikenne-etuuksien osalta.

Lauttasaaren sillan kautta kulkee tällä ruuhkatunneissa noin 20 bussia. HSL:ltä saadun palautteen perusteella bussiliikenteen määrä Lauttasaaren sillalla ei ole näillä näkymin lähivuosina merkittävästi muuttumassa. Joukkoliikenteen reittien suunnittelusta vastaa HSL.

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.

Bussipysäkkien määrä säilyy ennallaan ja niiden sijainnit muuttuvat vain hieman. Salmisaaren keskustan suunnan pysäkillä bussien odotustila on nykyisinkin ajoradan ja pyörätien välissä. HSL:n esittämää suoraan ajamisen mahdollisuutta busseille Pohjoiskaaren ja Tallberginkadun risteyksessä myös kääntyvien kaistalta tarkastellaan jatkosuunnittelun yhteydessä.

Lauttasaaren sillan kantavuudessa ei ole huomioitu raitiovaunulinjaa eikä kuormien lisääntyminen sillan kannelle ole toivottavaa. 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 joutuisi kulkemaan Lauttasaareissa sekaliikenteessä, mikä olisi hidasta eikä se toisi mitään erityistä etua.

Pelastusajoneuvot:

Monissa mielipiteissä esitettiin, että ambulanssien ja pelastusajoneuvojen kulku sillalla on varmistettava. Tämän osalta 1+1 -kaistainen vaihtoehto koettiin huonommaksi erityisesti häiriö- ja ruuhkatilanteissa.

Helsingin kaupungin pelastuslaitoksen asiantuntijalausunnossa todettiin, että Lauttasaaren saavutettavuus vasteaikojen puitteissa on nykytilanteessa hankalaa. Pelastuslaitos käyttää ensisijaisena reittinään Lauttasaaren siltaa, koska reitti on Länsiväylää suurempi.

Pelastuslaitoksen mukaan esillä ollut 1+1 -kaistainen vaihtoehto kestää huomattavasti huonommin liikenteellisiä poikkeustilanteita. Hälytysajoneuvojen väistämisen todettiin olevan autoilijoille hankalaa ja tästä syystä pelastuslaitos ilmoitti kannattavansa 2+2- kaistaista vaihtoehtoa. Pelastuslaitoksen mielestä kummassakaan esillä olleessa luonnosvaihtoehdossa hälytysajoneuvolla väistäminen pyörätien puolelle ei onnistuisi jos pelastusajoneuvo on jo sillalla.

Vastaus:

Lauttasaaren sillan 1+1 -kaistaisessa vaihtoehdossa pelastusajoneuvojen mahdollisesti tarvitsema ohitustila oli suunniteltu niin, että autot olisivat voineet väistää ajoradan ja pyörätien väliselle 1,4 metriä leveälle erotuskaistalle. Ajoradan ja erotuskaistan välinen reunakivi olisi ollut tavanomaista matalampi ja mahdollistanut näin väistämisen. 2+2 -kaistaisessa vaihtoehdossa autojen väistäminen olisi tapahtunut ulommaiselle kaistalle siirtymällä. Molemmissa vaihtoehdoissa pelastuslaitos olisi voinut käyttää häiriö- ja ruuhkatilanteissa myös jalankulku- ja pyöräilykaistoja. Helsingissä ei ole poikkeuksellista, että ajokaistoja on vain 1+1 ja on myös esitettyä siltaa kapeampia katuja, joilla pelastusajoneuvot liikkuvat ja pystyvät operoimaan. Kaupungin katuverkossa ei ole mahdollista varata pelastusajoneuvoille kaistaa, joka olisi aina vapaana.

Pelastusajoneuvojen toimintaedellytyksiin tullaan kiinnittämään jatkosuunnittelussa erityistä huomiota ja tarkentuvaa jatkosuunnitteluvaihtoehtoa tullaan vuorovaikuttamaan Helsingin pelastuslaitoksen kanssa.

Palaute, Pysäköinti, huolto- ja lastaus:

Lastauksen kerrottiin olevan ongelma Lauttasaarentiellä ja toivottiin kiinnitettävän erityistä huomiota toimivuuteen sekä siihen, ettei lastausta suunniteltaisi tehtäväksi pyöräteillä tai -kaistoilla.

Lauttasaari-Seuran mielestä liikennesuunnitelmassa tulee säilyttää nykyiset lyhytaikaiset pysäköintipaikat Mutteri-kahvilan luona ja Lauttasaarentien pohjoispuolella.

Vastaus:

Lauttasaarentien nykyiset pysäköinnin, huollon ja lastauksen edellytykset/järjestelyt on todettu heikoiksi. Suunnitelmaluonnoksissa on lisätty asiantipysäköinnin määrää, ja myös huolto- ja lastaustoimintaan voi käyttää suunniteltuja lyhytaikaisia pysäköintipaikkoja. Jatkosuunnittelussa tarkastellaan myös muita mahdollisuuksia parantaa huolto- ja lastausyhteyksiä.

Nykyiset asiointipaikat Mutterikioskin edustalla ja Lauttasaarentien pohjoispuolella on esitetty säilytettäväksi.

Sillan päällyste ja kuivatus

Sillan päällystemateriaaleihin toivottiin kiinnitettävän jatkossa huomiota, koska nykyinen sillan päällyste koetaan epätasaiseksi.

Sillan kuivatusvesien ohjaamista suoraan Lauttasaaren salmeen kyseenalaistettiin, jos siltaa jatkossakin suolataan.

Vastaus:

Lauttasaaren sillan nykyinen päällyste on kumibitumivaluasfalttia. Jälki on jyrättävään asfalttiin nähden vähän epätasaisempaa, mutta sillan rakenteiden kannalta se on paras vaihtoehto vesitiiveytensä takia. Nykyinen päällyste on todettu olevan huonosti tehty, eikä sitä pidä käyttää vertailukohtana. Laadukkaasti tehty kumibumiasfaltti on tasaista. Ns. tavanomaisten jyräasfattiin käyttö ei välttämättä muutenkaan ole mahdollisia sillan reunalla, johtuen reunan heikosta kantavuudesta.

Lauttasaaren sillan kuivatustapa tai talvihoidon luokka/ -tapa ei muutu nykyisestä. Siltojen kuivattaminen suoraan alapuoliseen vesistoon on tavanomainen käytäntö pidemmissä vesistösilloissa, jotka on varustettu kuivatuslaittein. Tämä johtuu osin käytännön syistä, koska pitkät ja pienellä pituuskallistuksella olevat putket tukkeutuvat hyvin helposti ja nopeasti hiekotushiekasta, eikä meren päällä putkien aukipitäminen ole käytännössä mahdollista.

Tuulisuus, melu ja viihtyisyys

Sillan kaiteille toivottiin tuuliesteitä. VE2 esitetty erotuskaista ajoneuvojen ja pyöräkaistan välissä koettiin turvallisuuden tunnetta ja osin viihtyvyyttä lisäävänä, erityisesti syksy- ja talviaikaan.

Autokaistojen vähentämisen ja nopeusrajoituksen laskemisen koettiin mahdollistavan sen, että melusaaste vähenee. Erityisesti sillalla kävely ruuhka-aikaan koetaan epämiellyttäväksi autojen aiheuttaman melun vuoksi.

Viihtyvyyden tuntua parantaa monen mielipiteen antajan mukaan se, että pyöräily ja jalankulku on selvästi erotettuna toisistaan ja uskottiin, että jos jalkakäytävä olisi nykyistä miellyttävämpi siinä kävelisi mielummin ja olisi mukava pysähdellä katsomaan maisemia. Nykyisin jalankulkijoiden tulee tarkkailla pyöräilijöitä eikä tilaa ole niin hyvin. Toivottiin myös mahdollisuutta lisätä sillalle penkkejä ja muita alueen viihtyvyyttä lisääviä elementtejä, kuten istutuksia.

Lauttasaarentietä toivottiin kehitettävän rauhalliseksi asuinkaduksi Isokaaren tapaan mm. hidasteilla ja istutuksilla. Liikennesuunnitelmaluonnoksessa esitettyjä puukaistoja pidettiin hyvänä lisänä katukuvaan.

Vastaus:

Lauttasaaren sillan kattaminen ei ole tässä suunnitteluvaiheessa mukana ja sitä ei ole koettu kaupungin suunnitteluorganisaation puolelta vaihtoehtona. Tuulensuojalevyt on toteutettavissa, mutta niiden laittaminen tulee vaikeuttamaan sillan puhtaanapitoa ja hiekkannostoa. Tuulensuojalevyjen tulisi olla myös melko korkeita, joka puolestaan tulisi estämään sillan käyttöä esim. onkipaikkana. Tätä ei ole tarkasteltu vielä riittävästi, mutta on todennäköistä, että reunapalkin "kaulan" kantavuus tulee vastaan tuulensuojalevyn aiheuttamasta kaiteen lisääntyneestä painosta ja tuulikuormasta. Sillan reunat on mitoitettu kevyen liikenteen kuormille ja painon kasvattaminen etenkin reunassa on kyseenalaista. Suunnitelmissa sillalle esitetty kaideratkaisu ei kuitenkaan estä myöhemmin laittamasta tuulensuojalevyjä, mikäli tarkemmissa laskelmissa todetaan sillan rakenteen sen kestävän. Lauttasaaren sillan peruskorjauksessa tuulensuojalevyjen asentamiseen ei kuitenkaan tässä yhteydessä tulla varautumaan.

Sillan nopeusrajoitus alennetaan 40 km/h:iin, ja ajonopeuksien rauhoittaminen vähentää osaltaan myös melua. Kulkumuotojen nykyistä selkeämpi erottelu toisistaan parantaa kävelyn ja pyöräilyn olosuhteita ja lisää viihtyvyyttä.

Istutuksia ei valitettavasti ole mahdollista teknisesti toteuttaa Lauttasaaren sillalle. Sillalle asennettavat penkit haittaisivat myös kunnossapitoa ja saattaisivat lisätä vaaratilanteita.

Yleisötilaisuus 22.8.2018 liikenne- ja katusuunnitelmavaihtoehtoista

Yleisötilaisuus pidettiin 22.8.2018 klo 17-19 Jätkäsaaren kirjasto & infokeskuksessa. Tilaisuudessa oli paikalla edustajia kaupungilta sekä suunnittelukonsultilta.

Tiedote suunnitelmaluonnosten esillä olosta ja samalla yleisötilaisuudesta lähetettiin Lauttasaaren siltaan rajautuvien lähimpien kiinteistöjen isännöintitoimistoille, Lauttasaari-Seuralle ja Lauttasaari lehteen. Lauttasaari lehti julkaisi kaksi uutista, 2.8.2018 ja 16.8.2018, joissa kerrottiin suunnitelmien esilläolosta ja asukastilaisuudesta. Helsingin kaupungin omilla verkkosivuilla ja kaupunkiympäristön Twitter tilillä julkaistiin ilmoitus suunnitelmien esilläolosta ja asukastilaisuudesta.

Tilaisuudessa kävi 10 henkilöä. Tilaisuuden keskustelun aiheet käsittelivät samoja aiheita, kuin sähköpostitse ja puhelimitse saadut mielipiteet.

Yhteenveto mielipiteistä

Esillä olon aikana saadut mielipiteet koskivat lähinnä liikennesuunnittelua ja vaihtoehtoluonnosten autokaistojen määriä. Monissa mielipiteissä pidettiin eri liikennemuotojen erottamista omille tasoilleen hyvänä ja toivottuna parannuksena nykytilanteeseen.

Saadut mielipiteet on pyritty ottamaan mahdollisimman hyvin huomioon suunnittelussa. Liikennesuunnitelmaa samoin kuin lokakuussa 2018 nähtäville asetettavaa Lauttasaaren sillan katusuunnitelmaa on monilta osin kehitetty mielipiteissä esitettyyn suuntaan.