



§ 646 Länsilinkin ympäristön yleissuunnitelma

HEL 2019-011697 T 08 00 00

Päätös

Kaupunkiympäristölautakunta päätti panna asian pöydälle vuoden 2020 ensimmäiseen kokoukseen.

Käsittely

Asian aikana kuultavina olivat liikenneinsinööri Teemu Vuohtoniemi ja arkkitehti Teo Tammivuori. Asiantuntijat poistuivat kuulemisensa jälkeen kokouksesta.

Pöydällepanoehdotus:

Risto Rautava: Pyydän asian pöydälle vuoden 2020 ensimmäiseen kokoukseen.

Kaupunkiympäristölautakunta päätti yksimielisesti panna asian pöydälle.

Esittelijä

kaupunkiympäristön toimialajohtaja
Mikko Aho

Lisätiedot

Teemu Vuohtoniemi, liikenneinsinööri, puhelin: 310 37490
teemu.vuohtoniemi(a)hel.fi

Muutoksenhaku

Muutoksenhakukielto, valmistelu tai täytäntöönpano

Päätösehdotus

Kaupunkiympäristölautakunta päättää hyväksyä liikenteen yleissuunnitelman nro 7018 mukaiset järjestelyt jatkosuunnittelun pohjaksi.

Esittelijän perustelut

Lähtökohdat

Kaupunkisuunnittelulautakunta päätti merkitä tiedoksi 3.11.2015 Länsisataman liikenneratkaisuvaihtoehtojen arviointi -selvityksen ja hyväksyä jatkosuunnittelun pohjaksi selvityksessä parhaaksi todetun kehittämissuunnitelman eli pienimuotoiset parantamistoimenpiteet. Jatko-suunnittelun lähtökohtana olivat myös joukkoliikenteen ja jalankulun sujuvuuden sekä esteettömyyden parantaminen.



Länsisataman liikennevaihtoehtojen arviointi -selvityksen 2015 mukaisten toimenpiteiden tarkemmissa selvityksissä kuitenkin todettiin, että Länsisatamasta Länsiväylälle Mechelininkadun kautta kulkevalla reitillä ainoastaan Jätkäsaarenlaiturille esitetyllä toimenpiteellä (kolmannen ryhmittymiskaistan pidentäminen) on autoliikennettä sujuvoittava vaikutus. Koko reitillä välityskykyä rajoittavat eniten Jätkäsaarenlaiturin ja Mechelininkadun sekä Mechelininkadun ja Porkkalankadun ramppien väliset risteysalueet.

Hyväksyessään Jätkäsaarenlaiturin kaistajärjestelyä koskevan liikennesuunnitelman 12.6.2018 kaupunkiympäristölautakunta edellytti, että kaupunkiympäristön toimiala selvittää 1.5.2019 mennessä yhdessä Helsingin Sataman kanssa, miten voitaisiin sujuvoittaa sataman liikennettä ja vähentää liikenteen aiheuttamia haittoja asujaimistolle konkreettisilla keinoilla. Lisäksi edellytettiin, että jatkosuunnittelussa varmistetaan alueen jalankulun sujuvuus.

Jätkäsaarenlaiturin sillan peruskorjaus on aikataulutettu tällä hetkellä vuodelle 2022. Peruskorjauksen yhteydessä Jätkäsaarenlaiturin siltaa on mahdollista leventää. Laiturin leventäminen edellyttää asemakaavamuutoksen. Jätkäsaarenlaiturin leventäminen parantaa kaikkien kulkumuotojen sujuvaa liikkumista alueella. Tällöin muun muassa Jätkäsaarenlaiturin hyväksytyyn liikennesuunnitelman mukaista jalkakäytävän kaventamista ei olisi tarpeellista toteuttaa ollenkaan, jolloin jalankulun ja pyöräliikenteen tilavaraukset säilyisivät nykyisellään ja autoliikenteelle rakennettaisiin 4. ryhmittymiskaista. Sillan peruskorjauksen kustannuksissa nykyisen katualueen ja katualueen leventämisen välillä ei ole merkittävää eroa. Jätkäsaarenlaiturin sillan katusuunnitelmaa on päädytty lähteä valmistelemaan nykyistä katualueutta leveämpänä versiona.

Porkkalankadulla olevan Ruoholahdensillan peruskorjaustarve on arvioitu noin 20–25 vuoden päähän, ellei raskaiden ajoneuvojen kuormitus aiheuta kantavuuden heikkenemistä jo aiemmin. Sen ehkäisemiseksi sillalle on asetettu painorajoitukset, jotka eivät kuitenkaan rajoita linja-autojen kulkua sillalla. Alustavien arvioiden mukaan sillan peruskorjausta ja rakenteiden vahvistamista ei olisi välttämättä kannattavaa toteuttaa vaan silta kannattaisi purkaa ja uusia kokonaan. Kustannusarvioksi sillan purkamiselle ja uusimiselle on arvioitu alustavasti 15 miljoonaa euroa.

Helsingin kaupunginvaltuuston syksyllä 2017 hyväksymässä kaupunkistrategiassa tavoitellaan kaksoiskaupunkikonseptiä Helsingin ja Tallinnan välille. Strategiassa edellytetään myös aktiivista kehittämistä liike-elämän logistisiin yhteyksiin ja elinkeinoelämän kilpailukykyä parantaviin liikennejärjestelyihin. Länsisataman liikenneyhteyksien sujuvoittaminen vastaa näihin tavoitteisiin ja kehittämistarpeisiin. Länsisatama



on linjattu myös valtakunnallisesti osaksi keskeistä kansainvälistä reittiä, jonka liikenneyhteyksien sujuvuus tulee varmistaa (mm. EU:n TEN-T –hanke).

Helsingin satama on EU-ydinsatama. EU-asetus koskien Euroopan laajuisen liikenneverkon kehittämistä määrittelee ydinverkon liikenneyhteyksien toteuttamisesta vuoteen 2030 mennessä. Eräänä tavoitteena on liikenteen pullonkaulojen poistaminen, johon Helsingin kaupunki ja Helsingin Satama Oy ovat aiemmin hakeneet ja saaneet rahoitusta. Rahoitushaut toistuvat kausittain, ja rahoitusta voi ohjelmasta riippuen saada enimmillään 20–30 % hankkeen kokonaiskustannusarviosta.

Helsingin Satama on investoinut uuteen Länsiterminaaliin 115 miljoonaa euroa sekä varustamot uusiin aluksiin (Tallink Silja 480 miljoonaa euroa ja Eckerö Line 110 miljoonaa euroa). Tämän lisäksi kaupunki on investoinut Länsiterminaali 2:een johtavaan katu- ja raideinfraan. Investoinnit pohjautuvat valtuustostrategiaan 2013 - 2016, jonka mukaan Länsisatamassa varaudutaan Itämeren kasvaviin matkustajavirtoihin. Länsisatama muodostaa pääreitit Helsingin ja Tallinnan välisessä kasvavassa liikenteessä.

Jätkäsaaren liikenteellisiin haasteisiin etsitään ratkaisuja myös älyliikenteen keinoin. Marraskuussa 2019 käynnistynyt Jätkäsaari Mobility Lab on liikkumispalveluiden kehitysalusta erilaisille piloteille ja kokeiluille, jotka liittyvät mm. älykkäämpään liikennevalo-ohjaukseen sekä avoimen ajantasaisen datan hyödyntämiseen liikkujien opastamisessa.

Suunnitelma

Länsilinkin ympäristön yleissuunnitelmasta laadittiin kolme vaihtoehtoista suunnitteluratkaisua sekä 0+-vaihtoehto katualueen parannellusta nykytilasta.

Suunnitelmien lähtökohtana on peruskorjausikää lähestyvän Ruoholahdensillan purkaminen ja uusiminen. Samalla Mechelininkadulta rakennettaisiin kokonaan uusi ramppiyhteys Ruoholahdensillalle. Uudelle ramppiyhteydelle ohjattaisiin kaikki autoliikenne, joka tulee etelän suunnasta Mechelininkatua kohti Länsiväylää.

Nykytilanteessa Mechelininkadulta etelästä vasemmalle länteen kääntyvä liikennevirta risteää samassa tasossa Porkkalankadulta lännestä Mechelininkadulle pohjoiseen vasemmalle kääntyvän, Mechelininkadulta pohjoisesta Porkkalankadulle länteen oikealle kääntyvän sekä Mechelininkadulta pohjoisesta suoraan etelään kulkevan liikennevirran kanssa. Kaikki nämä liikennevirrat ovat varsin suuria, ja nykyisen liittymä välityskyky on ruuhka-aikoina ajoittain käytetty loppuun. Liikenteellä ei ole ruuhkahuippuina kasvuvaraa.



Mechelininkadulta etelästä vasemmalle länteen kääntyvän liikennevirran poistuessa risteysalueelta Mechelininkadun ja Porkkalankadun risteysalueen muiden liikennesuuntien sujuvuus paranisi. Muiden liikennesuuntien sujuvuuden parantuessa Mechelininkadulta poistettaisiin yksi autoliikenteen käytössä oleva ajokaista ja tila annettaisiin raitiolinjalle 8 Mechelininkatua pohjoisesta etelään kulkevalle ajosuunnalle. Tällä hetkellä raitioliikenne kulkee eteläisellä Mechelininkadulla sekaliikenteessä ja on altis häiriöille.

Ruoholahdensillan siltaremontin yhteydessä Porkkalankadulta poistetaan bussikaistat. Tämä on mahdollista, koska bussiliikenteen tarve Porkkalankadulla on vähentynyt Länsimetron liikennöinnin alettua ja tulee vähenemään edelleen, kun Länsimetron jatke Kivenlahteen valmistuu. Metron kanssa päällekkäisellä bussiliikenteellä on vain täydentävä rooli joukkoliikennejärjestelmässä.

Yleissuunnitelmassa on suunniteltu Jätkäsaarenlaiturille ja Hietalahdenrantaan lisäkaistat autoliikenteelle. Lisäksi Ruoholahdenrannan ja Kalevankadun risteyksessä on tarkoitus sulkea nykyinen ajoyhteys Ruoholahdenrannasta ns. Tullaajankujalta Mechelininkadulle. Muutos nopeuttaa raitio- ja autoliikennettä Jätkäsaarenlaiturin ja Mechelininkadun risteysalueen muista suunnista.

Ruoholahdensillalta jalankululta ja pyöräliikenteeltä poistuu kaksi liikennevalo-ohjattua suojatietä säilyttäen nykyiset jalankulun ja pyöräliikenteen yhteydet. Ruoholahdensillan pyörätiet muutetaan 1-suuntaisiksi parantaen pyöräliikenteen sujuvuutta ja turvallisuutta. Ruoholahdensillalle muodostuu yksi uusi liikennevalo-ohjattu liittymä uuden siltarampin ja Ruoholahdensillan välille.

Vaikutukset

Vaihtoehtoisten ratkaisujen vaikutuksia liikenteen toimivuuteen on arvioitu seudullisella Helmet-liikenne-ennustemallilla sekä paikallisesti Vissim-simulointimallilla hyödyntäen Helmet-mallin liikenne-ennusteita.

Vaihtoehtoisia suunnitteluratkaisuja on verrattu katualueen paranneltuun nykytilaan, jossa Jätkäsaarenlaiturille on toteutettu autoliikenteelle 4. ryhmittymiskaista ja parannettu jalankulun ja pyöräliikenteen edellytyksiä kaupunkiympäristölautakunnan 12.6.2018 hyväksymän Jätkäsaarenlaiturin liikennesuunnitelman mukaisista liikennejärjestelyistä. Katualueen parannellussa nykytilanteessa autoliikenteen Tullaajankujan ajoyhteys on suljettu Ruoholahdenrannasta Mechelininkadulle. Ajoyhteyden sulkeminen parantaa raitioliikenteen ja autoliikenteen sujuvuutta alueella. 0+-vaihtoehdon toimenpiteet ovat myös osana vaihtoehtojen suunnitteluratkaisuja.



Aikasäästöihin perustuvan vaikutusarvion mukaan suunnitelma synnyttää vuositasolla yli 3 miljoonan euron liikenteelliset hyödyt, jotka kohdistuvat pääosin henkilö- ja pakettiautoliikenteelle. Kuorma-autoliikenteelle hyötyjä kohdistuu 0,5–0,6 miljoonaa euroa vuodessa.

Suunnitelluista liikennejärjestelyistä eniten hyötyvät liikennevirrat ovat Hietalahdenrannan suunnasta Länsiväylälle suuntautuva liikenne, Mechelininkadulta pohjoisesta Länsiväylälle tai etelään suuntautuva liikenne, Porkkalankadulta Mechelininkadulle pohjoiseen suuntautuva liikenne, Länsisataman rekkaliikenne, joka kulkee Mechelininkadun kautta Länsiväylälle sekä muu Jätkäsaaresta ja Länsisatamasta Mechelininkadun kautta kulkeva liikenne.

Suunnitelman hyödyt autoliikenteelle ovat selkeämpiä kuin joukkoliikenteelle, kävelyille ja pyöräliikenteelle. Vaikutukset kulkumuotojakaumaan ovat lieviä, mutta suunnaltaan ne eivät vastaa LIIKE- ja SUMP-ohjelmien mukaista liikennepoliittista tavoitetta ohjata liikenteen kasvu keskeisiin kulkutapoihin ja nostaa kestävien kulkutapojen saavutettavuus kilpailukykyiseksi autoliikenteen kanssa.

Aluetaloudellisen laskelman mukaan siltarampin investointieron kokonaisvaikutus tuotokseen Helsingissä on 6–7 miljoonaa euroa ja vaikutus työvoiman kysyntään 60 henkilötyövuotta. Siltarampin synnyttämät ajoneuvo- ja aikakustannussäästöt lisäävät 30 vuoden aikana Etelä-Suomen alueen kokonaistuotosta noin 7 miljoonaa euroa ja työvoiman kysyntää 20 henkilötyövuotta. Hanke on yhteiskuntataloudellisen laskeman mukaan kannattava. Investoinnin hyötykustannussuhteen on arvioitu olevan 2,4-3,4 (liite 3).

Liikenneinvestointi edesauttaa osaltaan Länsisataman liikenteen ja edelleen Helsingin matkailuelinkeinon kasvua.

Kustannukset

Länsilinkin ympäristön yleissuunnitelman investointikustannusarvio on noin 38 miljoonaa euroa. Kustannukset eivät sisällä Jätkäsaarenlaiturin peruskorjauksen tai Tullaajankujan sulkemisesta aiheutuvia kustannuksia.

Vuorovaikutus

Vaihtoehdot olivat esillä Kerro kantasi -palvelussa 28.8.–11.9.2019. Suunnitelmia esiteltiin myös Jätkäsaaren asukastilaisuudessa 29.8.2019.

Suurimmassa osassa mielipiteistä silta- ja ramppiratkaisua vastustettiin jyrkästi. Vastustuksen perusteena olivat lähinnä ratkaisun kaupunkiku-



valliset ja liikenteelliset vaikutukset. Osa piti ratkaisua kannatettavana, mutta heitä oli alle 10 % kantansa ilmaiseksi.

Jatkotoimenpiteet

Suunnitelmasta valmistellaan tarkempi hankesuunnitelma, joka tullaan viemään kaupunginvaltuustoon saakka.

Toteutus

Liikenne ja katusuunnittelupalvelu valmistelee Länsilinkin ympäristön yleissuunnitelmasta hankesuunnitelman vuoden 2021 aikana.

Asemakaavapalvelu valmistelee hankkeen edellyttämät asemakaavan muutokset Porkkalankadun varrella olevalle KTY korttelialueelle tonteille 9 ja 2. Jätkäsaarenlaiturin katualueen leventämisestä edistetään asemakaavapalvelussa, jotta Jätkäsaarenlaiturin peruskorjaus voidaan toteuttaa niin, että laiturin leventäminen on mahdollista toteuttaa nykyistä leveämpänä mahdollistaen kaikkien kulkumuotojen sujuvamman liikumisen alueella.

Esittelijä

kaupunkiympäristön toimialajohtaja
Mikko Aho

Lisätiedot

Teemu Vuohtoniemi, liikenneinsinööri, puhelin: 310 37490
teemu.vuohtoniemi(a)hel.fi

Liitteet

- 1 Liikenteen yleissuunnitelma piirustus nro 7018
- 2 Yleissuunnitelma selostus
- 3 Kaupunkitaloudellinen arviointi
- 4 Vaihtoehtojen kustannusvertailu
- 5 Laajennettu hankearviointi
- 6 Havainnekuvat
- 7 Vuorovaikutusraportti

Muutoksenhaku

Muutoksenhakukielto, valmistelu tai täytäntöönpano

Otteet

Ote

Helsingin seudun liikenne

Otteen liitteet

Esitysteksti

Muutoksenhakukielto, valmistelu tai täytäntöönpano

Liite 1

Liite 2



10.12.2019

Asia/10

Liite 3
Liite 4
Liite 5
Liite 6

Tiedoksi

HKL-liikelaitoksen johtokunta/Ville Lehmuskoski