

Helsingin kaupunki
kirjaamo
kaupunkiympäristölautakunta

23.10.2018

Tiedoksi Eeva Väistö, eeva.vaisto@hel.fi

Asiat: Lauttasaari-Seuran muistutus Lauttasaaren sillan katusuunnitelmasta ja seuran mielipide Lauttasaaren sillan ympäristön liikennesuunnitelmasta

Lauttasaari-Seuran [jäljempänä seura] mielestä Lauttasaaren sillan katusuunnitelma tulee laatia 2 + 2 ajokaistaisena. Seura uudistaa katusuunnitelmaluonnoksesta antamassaan mielipiteessä esitetyt perustelut, sillä katusuunnitelman muuttaminen luonnoksessa esitetystä 1 + 1 kaistaisesta 2 + 1 kaistaiseksi ei muuta tilannetta paremmaksi. Katusuunnitelman rinnalla esitetty Lauttasaaren sillan ympäristön liikennesuunnitelman ajokaistaratkaisu siirtää ruuhkat Lauttasaaren tielle.

Seuran kannanotolla on laaja lauttasaarelaisten tuki, sillä seuran adressin ”Turvataan sujuva liikenne Lauttasaareissa” on allekirjoittanut per 23.10.2018 jo yli 2000 henkilöä. Allekirjoitukset on toimitettu 23.10.2018 Helsingin kirjaamoon liitettäväksi tämän muistutuksen ja mielipiteen liitteiksi.

Katusuunnitelman ja siihen liittyvän liikennesuunnitelman myönteisenä asiana voidaan todeta pyöräreittien muuttaminen yksisuuntaiseksi. Pyöräliikenne tulee toimivammaksi ja turvallisemmaksi, kun yhdensuuntaiset pyöräkaistat jatkuvat yhtenäisinä Lauttasaarentieltä asti. Mutterin kohtaan suunniteltu lisätila on myös myönteinen asia, sillä se pienentää jalankulkijoiden ja pyöräilijöiden risteämisvaaraa. Nämä parannukset voidaan kuitenkin tehdä ilman ajokaistojen vähentämistä.

Liikennesuunnitelmassa esitetyt tietyt ratkaisut ovat kannatettavia, mutta nekin voitaisiin tehdä ajokaistoja vähentämättä.

Perustelut katusuunnitelman 2 + 2 kaistaisen vaihtoehdon säilyttämiseksi

2 + 1 kaistaista vaihtoehtoa perustellaan ensi sijaisesti automäärien vähentymisellä ja sillä, että silta on Helsingin vilkain pyöräilyreitti. Perusteluista puuttuu ainakin seuraavat oleelliset asiat. Ne tulee tuoda päättäjien tietoon asian jatkovalmistelussa:

1. Liikennepoliittiset tavoitteet – Länsibaanan merkitys unohdettu

Seuran mielestä Lauttasaaren sillan katusuunnitelma on esitelty lauttasaarelaisille yksittäisenä teknisenä liikennehankkeena, vaikka todellisuudessa kyse on laajamittaisesta liikennepoliittisesta koko Helsinkiä koskevan suurhankkeen osasuunnitelmasta. Seura kannattaa toimia kasvihuonekaasupäästöjen vähentämiseksi, mutta sillan autoliikenteen hankaloittaminen ei ole siihen toimiva keino.

Pyöräliikenteen kokonaissuunnitelmista on kattava laadukkaiden pyöräteiden – baanojen – verkko. Suunnitelma käsittää koko Helsingin ollen kokonaisuudessaan 130 kilometrin pituinen.

Lauttasaaren silta on tärkeä pyöräilyväylä, mutta silta ei sisälly pyöräilyn kehittämisen tavoiteohjelmaan. Seuran tiedossa myöskään ei ole, että pyöräilijät olisivat erityisemmin valittaneet väylän leveydestä eikä sitä olekaan tarkoitus muuttaa katusuunnitelmalla.

Seuran mielestä on kohtuutonta, että valmisteluaineistossa ei mainita mitään Länsiväylän varrelle rakentuvasta Länsibaanasta, jonka sen suunnittelu on aikataulutettu vv:lle 2018-2020. Keväällä käynnistynyt suunnitteluosuus käsittää välin Lapinlahti-Katajaharju. Tekeillä olevassa konsulttiselvityksessä siltakohdan teknistä ratkaisua ja kustannuksia selvitetään parhaillaan. On selviö, että valmistuessaan Länsibaana vie Espoon suunnasta tulevien pyörien määrät Lauttasaaren sillalla vähintään puoleen.

Sillan eteläpuolen jalankulkuväylä on esitetty osana eteläisen Helsingin pääulkoilureittiä. Seuran mielestä jalankulkijoiden määrä sillalla ei osoita sillan olevan niin merkittävä reitti, että sillan jalkakäytävän leventämiselle olisi tosiasiallisesti perusteita.

2. Sillan kapasiteetissä tulee varautua Lauttasaaren asukasmäärä rajuun kasvuun

Kuulemistilaisuudessa liikennesuunnittelija toi esiin liikenteen ajoneuvomäärien vähenemisen – vuosina 2000-2018. Määrät ovat suunnittelijan mukaan vähentyneet ennätyselliset 46 %. On selvää, että Länsimetron käynnistyminen on muuttanut liikennekäyttäytymistä. Menneen kehityksen rinnalla on oleellisempaa tarkastella tulevia kapasiteettitarpeita, sillä katusuunnitelman kesto-aika on vuosikymmeniä.

Suunnitelmassa tulee ottaa huomioon Lauttasaaren asukasmäärän raju kasvu. Koivusaaren rakentaminen tuo uusia asukkaita yli 5000 ja tuhansia työpaikkoja. Vattuniemen alueen tiivistämiseen tähtäävät suunnitteluperiaatteet hyväksyttiin juuri. Katajaharjun asemakaavan tehokkuuden nostoa koskeva suunnittelu on alkamassa. Vireillä olevien kaavojen vaikutus asukasluukuun on huomattava – asukasluku nousee 24 000:sta jopa 37 000:een. Kaavoitusta ohjaava yleiskaava odottaa korkeimmassa hallinto-oikeudessa lainvoimaisuutta. Yleiskaavan vaikutus asukasluukuun on erittäin suuri – asukasluku nousisi vuoteen 2050 mennessä jopa 40 000 asukkaaseen.

3. Julkisen liikenteen vaihtoehdot ovat heikentyneet

Metrolikenteen käynnistymisen myötä etenkin Vattuniemessä asuvien matka-ajat pitenevät merkittävästi. Liikennesuunnittelussa tulee muistaa, että metro ei palvele hyvin kaikkia lauttasaarelaisia. Saarelaisten liikkumismahdollisuudet julkisilla välineillä heikkenivät entisestään, kun linja 21 siirrettiin päättymään Eiraan.

4. Lauttasaaren julkisten palvelujen ja harrastusmahdollisuuksien sijainti

On ymmärrettävää, että keskustaan suuntautuvaa autoliikennettä halutaan vähentää, mutta on huomattava, että kaikki siltaa käyttävät eivät mene keskustaan, vaan suuntaavat Ruoholahdesta pohjoiseen. Yksityisautojen käyttötarvetta lisää sekin, että saarelta joudutaan edelleenkin viemään lapsia hoitoon muualle hoitopaikkojen puuttuessa. Monet lasten harrastusmahdollisuudet ovat muissa kaupunginosissa. Myös SOTE-palveluja on viety pois saarelta.

5. Riskien hallinta

Suunnitelmissa ei ole otettu huomioon poikkeusoloja, onnettomuuksia, yllättäviä liikennetukoksia jne. Pelastuslaitoksen ajoneuvojen esteetön pääsy saarelle ja saarelta pois tulee turvata kaikissa olosuhteissa. Kuvitelma, että hälytysajoneuvot voisivat ajaa vauhdilla sillan keskikaistaa niin, että vastaantuleva liikenne onnistuisi väistämään reunakaistalle, on aika teoreettinen. Ei ole perusteltua esittää tällaista vaarallista ratkaisua ja esittää otettavan vapautuva tila lumen kasaamiseen.

Esitetty pyöräliikenteen ja jalankulun erottaminen tasoerolla on merkittävä riskitekijä. Tasoero lisää kokemusten mukaan pyöräilyonnettomuuksia.

6. Sillan tulee palvella liikennettä

Asuinkiinteistöjen sekä liike- ja toimistotilojen huolto tapahtuu autoilla. Tätä toimintaa ei voi korvata muilla kulkuneuvoilla. Huoltoliikenteelle tarvitaan tilaa, se ei tapahdu aina silloin, kun muita autoja ei ole liikkeellä.

Sillan ratkaisut tulee perustua liikenteen ja liikkumisen tarpeisiin. Siltaa ei kuulu kehittää julkisena oleskelutilana. Sellaiseksi tuulille altis Lauttasaaren silta on liian kallis ratkaisu. Onkiminen sillalla on vain ajoittaista. Tarvittaessa se voidaan ohjata Kaapelitehtaan rantaan, missä on hyvin tilaa tähän tarkoitukseen.

7. Ruuhkat aiheuttavat myös päästöjä

Seuran jäsenten omien kokemusten ja saadun palautteen perusteella silta toimii nytkin liikenteellisesti hyvin. Siellä on riittävästi tilaa pyöräilijöille ja jalankulkijoille. Tilannetta voidaan parantaa muuttamalla pyörätiet yksisuuntaisiksi ja kehittämällä pyöräilykulttuuria. Keinotekoinen liikenteen hidastaminen ja ruuhkaannuttaminen ei ole kenenkään etu. Pahimmillaan se lisää liikenteen päästöjä.

Seuran mielestä edellä esitetyn perusteella Lauttasaaren silta tulee säilyttää 2 + 2 ajokaistaisena.

Mielipiteitä Lauttasaaren sillan ympäristön liikennesuunnitelmasta

Seuran mielestä suunnitelman jatkokehittämisessä tulisi ottaa huomioon seuraavaa:

- Yleisesti valitetaan, että pyöräilijät ajavat liian kovaa Lauttasaaren tiellä. Pyöräilijöiden vauhtia voidaan hiljentää töyssyillä.
- Kolmitasoinen ratkaisu pyörä-, jalankulku- ja autoliikenteen erottamiseksi on huono ratkaisu. Se lisää pyöräilyonnettomuuksia. Parempi vaihtoehto on merkitä pyörätie punaisella.
- Lauttasaarentien alkupään suunnitelma siirtää aiemmin Ruoholahteen syntyneen liikenteen tulpan Lauttasaareen.
- Aineiston taulukossa vertaillaan matka-aikojen eroja Lauttasaaren ja Lapinlahden silloilla. Taulukossa ei esitetä sitä, mikä on lähtöpiste Lauttasaareessa. Taulukko ei ole tästä syystä yleispätevä. Reitin valintaan ja matka-aikaan vaikuttaa se, mistä kohden Lauttasaarta matka alkaa.
- Ennen kohtaa suunnitelmavaihtoehdot: ei ole perusteltua syytä poistaa oikealle kääntyvää kaistaa.

- Selostuksessa todettu joukkoliikenteelle annettava etuisuus lisää entisestään liikenteen tukkoisuutta.
- Eri kaistavaihtoehtojen tarkastelussa puhutaan kohtuullista. Ei kuitenkaan ole määritelty, mikä on kohtuullista ja kenen kannalta.
- Ehdotettu järjestely välillä Meripuistontie – Lauttasaaren silta, esitetty kaistoitus lisää entisestään sillan katusuunnitelman ongelmallisuutta.
- Selostuksessa ollaan huolissaan näkyvyydestä bussipysäkeillä. Jää epäselväksi, miten ehdotettu kaide auttaa.
- Meripuistontien ja Lauttasaarentien risteykseen esitetty idempi pyöräväylä on turha. Kyseisessä kohdassa liikenne suuntautuu oikealle ja pyöräliikenne menisi tavallaan kiellettyyn ajosuuntaan. Ehdotus hidastaa muuta liikennettä.
- Lauttasaarentien alkupään parkkipaikat ja bussipysäkki olisi parempi järjestää toisin siten, että idempi bussipysäkki jää ja kaikki parkkipaikat ovat yhdessä kohden.
- Meripuistontie jää kapeaksi ja sitä voisi leventää ottamalla tilaa jalkakäytävästä Lauttasaarentien risteuksen kohdalla.

Ystävällisesti

Lauttasaari-Seura – Drumsö-Sällskapet ry

Katri Penttinen
puheenjohtaja

Leena Valtola
hallintopäällikkö

Liite Adressin allekirjoittajat

