

Lähtettäjä:
Kaupunkisuunnitteluvirasto
Liikennesuunnitteluosasto
Petri Blomqvist

Vastaanottaja:
Laajasalo-Degerö Seura ry
markku.tilli@poyry.com

Vastaus asiaan "Laajasalon liikenteen kehittäminen"

- *kohdasta, "Laajasalon ja erityisesti Kruunuvuorenrannan liikenneyhteyksiä ja saavutettavuutta voidaan tehokkaasti parantaa Kruununsiltojen avulla. Raitioyhteys tasapainottaa liikennekuormitusta Herttoniemen suunnalla ja keventää selvästi metron kuormitusta sen matkustajamäärältään suurimmassa kohdassa, Kulosaaren sillalla.", LDS toteaa, ettei kyseinen perustelu auta mitenkään laajasalolaisten enemmistön tulevia liikenneongelmia.*

Selvityksen mukaan ratikkasilta parantaa Yliskylän alueen työmatkojen kokonaissaavutettavuutta 15 % (kaikki kulkutavat huomioiden) verrattuna tilanteeseen jossa ratikkasiltaa ei ole. Herttoniemen tunneli parantaisi Yliskylän alueen työmatkojen kokonaissaavutettavuutta 5 %.

- *kohdist, "Kruununsiltojen rinnalla Laajasalon liikenneyhteyksiä on tarpeen kehittää myös autoliikenteen osalta.", "Kruununsiltojen avaaminen autoliikenteelle vaikuttaa olevan selvästi Linnanrakentajantien tunneliyhteyttä kustannustehokkaampi ratkaisu Herttoniemen liikenneongelmiin." ja "Kruununsiltojen avaaminen autoliikenteelle ei siksi ole perusteltua.", LDS toteaa, ettei tässäkökään "kokonaisuudessa" ole ajateltu yhtään laajasalolaisten enemmistön (laajasalolaisia nyt 17.000 ja n. 40.000 vuonna 2050) tulevia liikenneongelmia*

Selvityksen mukaan Laajasalosta Herttoniemeen saapuva henkilöautoliikenne tuplaantuu vuoteen 2050 mennessä. Ruuhkien aiheuttamat viivytykset kasvavat nykyisestä noin minuutista 4-5 minuuttiin (aamuruuhka) ilman merkittäviä kehittämishankkeita. Tämä on ongelma sekä Laajasalon nykyiselle, että tulevalle väestölle. Siihen on tarpeen löytää kustannustehokas ratkaisu, Herttoniemen tunneli ei ole sellainen.

"Kruunusillat autoliikenteelle" -hanke lisäisi henkilöautoliikenteen kokonaismäärää, mikä on vastoin Helsingin liikenteen kehittämissuunnitelman tavoitteita. Lisäksi se aiheuttaisi ongelmia Helsingin niemen liikenteen sujuvuudelle. Nämä ovat näkökohtia, jotka puhuvat hanketta vastaan.

Kaupunkisuunnitteluvirasto on tiedostanut Laajasalon liikenteen tulevat ongelmat ja etsii niihin aktiivisesti suunnittelun keinoin ratkaisua, tai ainakin helpotusta.

- *kohdasta, "Joukkoliikenteen käyttäjien, kävelijöiden ja polkupyöräilijöiden näkökulmista raitiosilta tarjooa selvästi suurimmat hyödyt investointiin nähden.", LDS hämmästelee, kuinka monta kävelijää ja polkupyöräilijää oikeasti käyttää siltaa loka-huhtikuussa (7 kk) ja miten sellaisen vähemmistön kantaa voidaan painottaa enemmistön sijaan, joka on täysin toista mieltä tarvitessaan siltaa henkilö- ja bussiliikenteelle? Eikö selvityksen tekijät ole perehtyneet ollenkaan esim. VR:n kiskoliikenteen ongelmiin talviaikaan?*

Suurimmat hyödyt sillasta kohdistuvat joukkoliikenteelle. Myös kävely- ja polkupyöräliikenne hyötyvät lyhyemmästä reitistä Helsingin niemelle. Niille koitua hyöty on kuitenkin selvästi pienempi vähäisemmän käyttäjämäärän vuoksi, erityisesti talvisaikaan. Helsingin kaupungilla on hyvin pitkä kokemus raitioliikenteen operoinnista myös talviaikana.

- kohdasta, ”Herttoniemen ja Laajasalon alueelle tulisi laatia kokonaisvaltainen liikennesuunnitelma, jonka lähtökohdانا on raitiosillan toteutuminen ja toisaalta (Herttoniemen) tunnelin siirtyminen kaukaiseen tulevaisuuteen”, **LDS toteaa tuon selvitystyön olleen tarpeellinen jo ennen kuin Laajasalon öljysataman, nykyisen Kruunuvuorenrannan, aluerakennushankkeen tarkempaa suunnittelua lähdettiin tekemään, puhumattakaan sitoa sitä raitiovaunuliikenteeseen, mille ei Laajasalon saarella ole mitään virkaa verrattuna nykyiseen bussiliikenteeseen ja/tai sen linkittämistä tulevaisuuden pienoismetroot. Kehittämissuunnitelman rajaaminen esitetyllä tavalla tässä vaiheessa, YVA -selvitysten ollessa kesken, on ennen kuulumatonta ja tuomittavaa.**

Herttoniemen ja Laajasalon liikennettä on suunniteltu jo pitkään yhdessä alueen maankäytön kanssa. Kyseessä oleva selvitys on kuitenkin ensimmäinen, jossa on laskettu Herttoniemen tunnelihankkeen yhteiskuntataloudelliset hyödyt suhteessa kustannuksiin. Hankkeen alhainen kannattavuus tuli yllätyksenä myös asiaa valmistelleille suunnittelijoille. Tämän vuoksi vaihtoehtoiset suunnitelmat ovat tarpeen. Sekä kyseessä olevassa selvityksessä saadut tulokset, että YVA-selvityksen tulokset otetaan huomioon kehittämissuunnitelman teossa.

Helsingin suurimmalle saarelle, Laajasaloon, on edesvastuutonta suunnitella ja rakentaa asuntoja kymmenille tuhansille asukkaille suunnittelematta heidän henkilöautoliikenteen toimivuuden parantamista asukaslukujen kehityksen suhteessa. Lisäksi yhden autoliikennesillan varassa oleva lähes 40.000 asukkaan saari on pelastus- ja huoltoiminnan kannalta aivan lähitulevaisuudessakin kestävä, ellei jopa laiton ratkaisu.

Helsingin tavoitteena on, että entistä suurempi osa kaupunkilaisista pystyy käyttämään joukko-liikennettä, kävelyä ja pyöräilyä päivittäisessä liikkumisessa. Myös Laajasalon henkilöautoliikenteen sujuvoittamiseksi on tehtävä toimenpiteitä. Ratikkasilta on myös pelastusajoneuvojen käytettävissä.

Terveisin,

Petri Blomqvist 2.4.2014