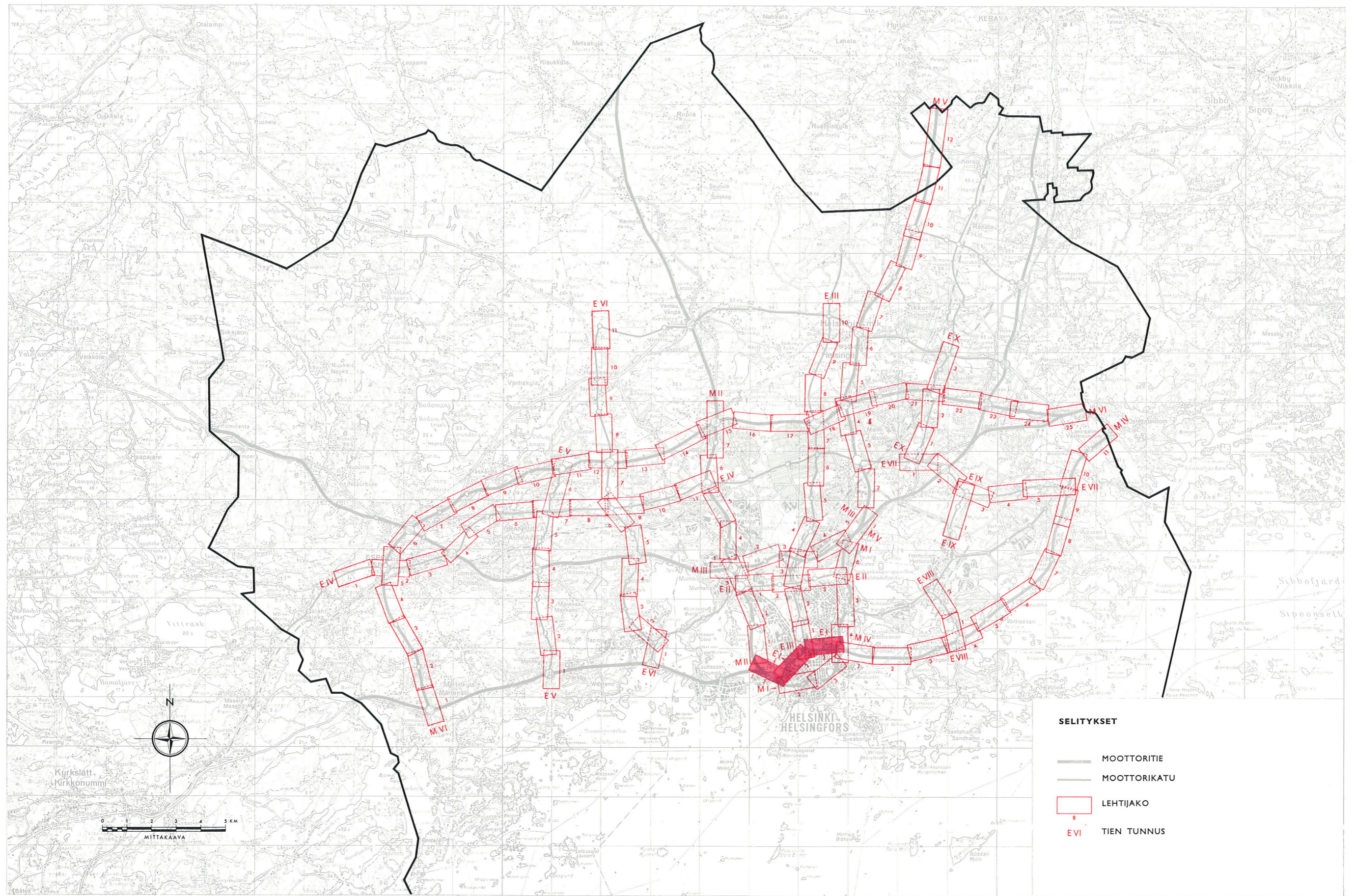


**MOOTTORIKATU E I
RUOHOLAHTI-KRUUNUHAKA**



Tämän moottorikatuosuuden keskeinen tehtävä on eri suunnista tulevan liikenteen johtaminen liikekeskukseen ja sen lähiympäristöön. Yhdessä moottoritieosuuden Ruoholahti — Eteläsatama — Liisankatu eli Eteläväylän kanssa tämä moottorikatu muodostaa liikekeskustaa kiertävän kehän. Tieosuuden tehtävänä on paitsi välittää keskustaan suuntautuvaa liikennettä, myös hoitaa tätä tietä käyttävää läpimeneväksi liikenteeksi katsottavaa liikennettä. Tämä kaksinainen tehtävä on tien muodossa johtanut siihen, että jakeleva liikenne hoidetaan rinnakkaisilla katuyhteyksillä. Tien sijainti erittäin aralla alueella kaupungin sydämessä, kaupunkikuva, taloudelliset arvot sekä korkeiden liikennemäärien edellyttämät näkökohdat asettavat tiensuunnittelulle korkeat vaatimukset. Suunnittelutehtävää on osaltaan auttanut se, että aikaisemmin tällä suunnalla on laadittu suunnitelmia tien johtamiseksi kaupungin läpi. Välillä Kaisaniemenpuisto — Liisankadun itäpää on sen sijaan jouduttu hakeutumaan uudelle alueelle.

Tieosuuden pituus on 4.3 km, josta siltaa 540 m. Tieosuuden rakennuskustannukset ovat 91.8 milj. mk, josta välin Ruoholahti — Rautatieasema osuus on 42 % ja välin Rautatieasema — Liisankadun liittymä 58 %. Jälkimmäisen kustannukset kilometriä kohti ovat niinkin korkeat kuin 38 milj. mk.

Tieosuuden toteuttaminen on suunniteltu tapahtuvan kolmessa vaiheessa. Vapaudenkadun rakentamisen yhteydessä välillä 1976—1980 rakennetaan Rautatieaseman liittymä ja yhteys itään Kaisaniemenkadulle asti ja lounaaseen ehdotettuun liikennekeskukseen Kampilla. Tällöin Vapaudenkadun liikenne voidaan johtaa keskustan katuverkkoon. Seuraavana vaiheena toteutetaan väli Kamppi — Ruoholahti välillä 1981—1985, eli kolmannessa toteuttamisvaiheessa. Viimeiseksi rakennetaan väli Kaisaniemi — Liisankadun liittymä. Tämä tapahtuisi IV rakennusvaiheessa (1986—1990).

Kyseinen tieosuus on suora jatke Jorvaksentielle. Itämerenkadun suunnasta tultaessa Ruoholahden liittymä-

mässä linja kaartuu voimakkaasti koilliseen kulkien Marian sairaala-alueen itäpuolitse Rautatiekatujen suuntaan. Aikaisemmin satamarata on suunniteltu tien pohjoispuolelle, mutta tässä suunnitelmassa rata on siirretty eteläpuolelle. Tämä ratkaisu on suonut sekä rata-
piha-alueella, Töölönlahden eteläpuolella, että Ruoholahdessa aikaisempaa vaihtoehtoa edullisemmän asemelman liittymäsuunnittelulle. Koko matkalla Ruoholahti — Rautatieasema linja kulkee avoleikkauksessa nykyisten katutasojen alapuolella. Välittömästi rautatieaseman pohjoispuolella linja ylittää raiteet ja kulkee Kaisaniemenpuiston eteläosan kautta ensin siltana ja sen jälkeen maanpinnan tasossa. Unioninkadun kohdalla tie on nykyisen katutasojen alapuolella. Tämän jälkeen linja jatkuu Liisankadun eteläpuolitse suoraan itään rakennettujen kortteleiden läpi.

On luonnollista, että korkealuokkaisen väylän sijoittaminen kyseiselle alueelle aiheuttaa nykyisten rakennusten purkamisen. Näihin kuuluu kaksi sellaista rakennusta, jotka inventoinnissa on todettu kulttuurihistoriallisesti arvokkaiksi. Muiden rakennusten osalla taloudellisten arvojen menetystä voidaan pienentää sallimalla rakentaminen tien yläpuolelle. Tien tasaus on tälläkin osuudella suunniteltu siten, että nykyinen katutaso voidaan käyttää paikalliseen liikenteeseen. Rakennetun alueen läpi kulkemista pyrittiin välttämään tutkimalla vaihtoehto, joka kiertää Kruunuhaan pohjoispuolitse Siltavuoren salmen rantaa pitkin aseman pohjoispuolelle Kaisaniemenpuiston läpi. Tämä vaihtoehto jouduttiin kuitenkin hylkäämään lähinnä sen vuoksi, että risteysjärjestelyt tieosuuksien molemmissa päissä olisivat tulleet erittäin komplisoiduiksi ja Kruunuhaan paikalliskatujen liittäminen tähän järjestelmään ei ollut edullisesti järjestettävissä. Lisäksi paikallisyhteydet liikekeskukseen olisivat suureksi osaksi turmelleet Kaisaniemen puiston.

Liikennemäärät koko vuorokautena ja kaistalukumäärät ovat seuraavat:

	LIIKENNE V. 2000 ¹⁾	KAISTOJA
Ruoholahti—Runeberginkatu	55 000	3 + 3
Runebergink.—Mannerheimint.	18 000	2 + 2
Kaisaniemi—Pohjoisranta	39 000	3 + 3

¹⁾ Henkilö-, paketti- ja kuorma-autoja, koko vrk.

Ruoholahden liittymän kautta moottorikadulta on suorat yhteydet Jorvaksentielle ja Ruoholahti — Kaarela moottoritiele. Lisäksi ramppien välityksellä moottorikadulta on yhteys Eteläväylälle ja paikallinen yhteys Länsisatamaan. Runeberginkadun kohdalla Leppäsuolla moottorikatuun liittyy etelästä rampit, joitten välityksellä tieltä on yhteydet Runeberginkadulle, Fredrikinkadulle ja Annankadulle. Mannerheimintien länsipuolella olevalta moottoritieosuudelta on suorat yhteydet Vapaudenkadulle, Liisankadun moottorikadulle ja Kruunuhaan paikalliskatuverkkoon.

Rautatieaseman liittymä Vapaudenkadun eteläpäässä on kolmitasoinen ja liittymän suhteellisen komplisoiu muoto johtuu yhteyksistä pääväyliltä paikalliseen katuverkkoon. Kampin alueelta itään yhteydet ovat olemassa Vapaudenkadulle ja Liisankadun moottorikadulle. Kruunuhaan ja Kampin alueen välinen paikallisliikenne ei voi käyttää ko. moottorikatuosuutta. Välillä Kaisaniemi — Pohjoisranta moottorikadulle ei ole rampeja, mikä merkitsee sitä, että paikalliseen katuverkkoon pyrittäessä valinnan on tapahduttava aikaisemmin. Moottorikatua molemmin puolin seuraavilla rinnakkaiskaduilla on lännestäpäin yhteydet Vapaudenkadulta ja Kampin alueen kautta kulkevalta moottorikadulta. Vastaavasti itäänpäin on yhteydet Laajasalon moottoritiele ja pohjoiseen moottoritiele Ruoholahti — Koskela mutta ei Eteläväylälle.

Tien standardia kuvaavat geometriset vähimmäisarvot vastaavat sisemmän alueen ohjearvoja ja pienin vaakatason kaarresäde on 350 m ja maksimikaltevuus 3.8 %.

