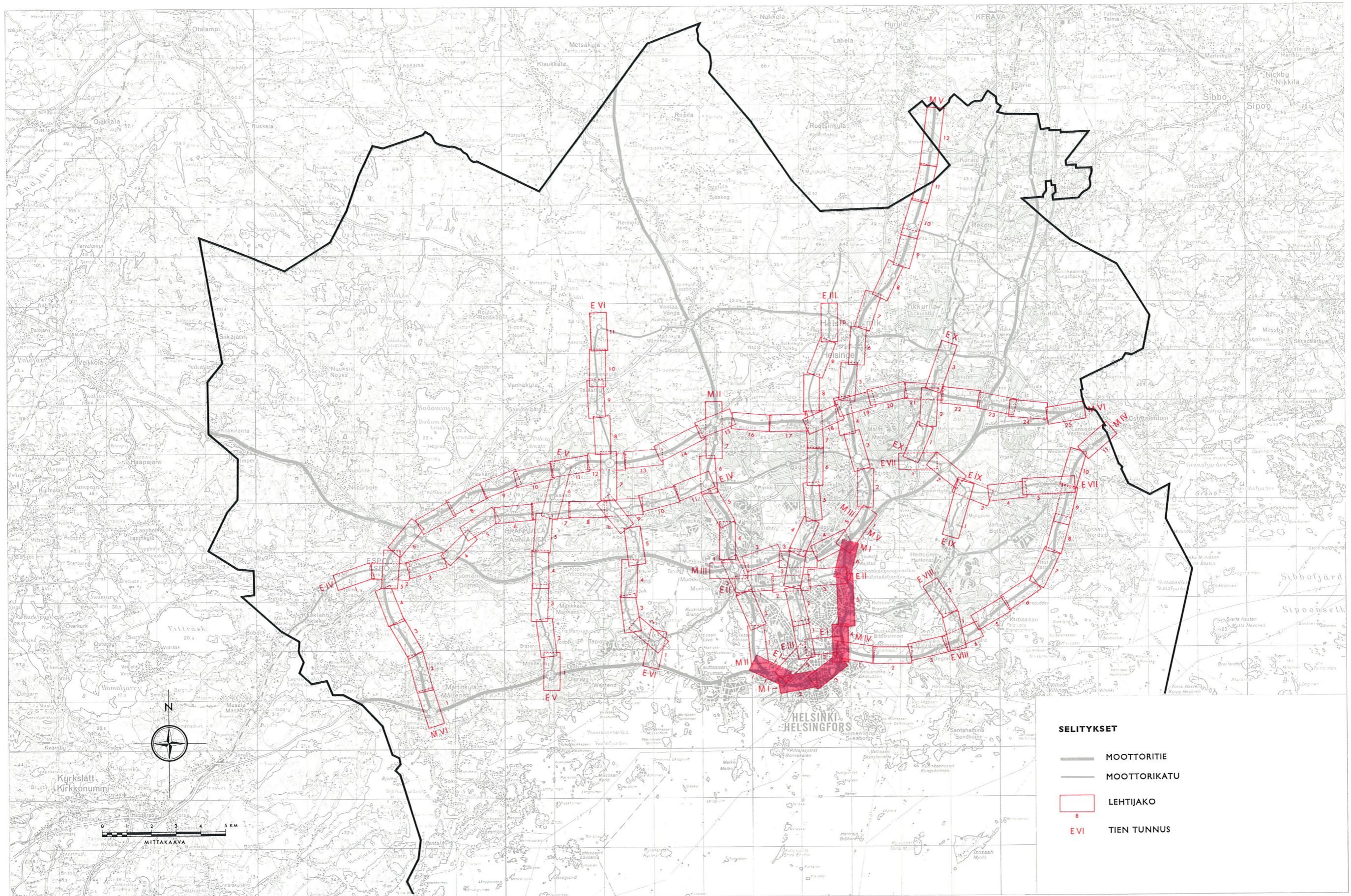


**MOOTTORITIE M I
RUOHOLAHTI-KOSKELA**



Tieosuus on tärkeä osa Kantakaupungin liikenneverkon runkoa ja sen Ruoholahti—Eteläsatama välisen osan tehtävänä on johtaa Niemelle suuntautuva liikenne paikalliseen katuverkkoon. Osalla Eteläsatama—Koskela tien luonne on edellisestä poikkeava, se johtaa liikennettä keskustasta koilliseen Pääradan suuntaan.

Tieosuuden pituus on 8.9 km, josta 2 760 m on vesialueella. Liittymiä on yhteensä seitsemän, joten keskimääräinen väli on 1.5 km. Tieosuuden rakennuskustannukset ovat yhteensä 302.1 milj. mk, josta väli Ruoholahti—Liisankatu 223.1 milj. mk ja loppuosaa 79.0 milj. mk. Eteläsataman tunneliosuuden kustannukset ovat 114.8 milj. mk. Tieosuuden toteuttaminen on suunniteltu tapahtuvan kolmessa vaiheessa, joista väli Kyläsaari—Koskela III rakennusvaiheessa (1981—1985). Seuraavana on väli Liisankatu—Kyläsaari, joka toteutettaisiin IV rakennusvaiheessa (1986—1990). Tieosuuden kaikkein kallein osa, väli Ruoholahti—Liisankatu, toteutettaisiin vasta VI vaiheessa (1996—2000).

Kyseisen tien suunnalla olevan huomattavan liikennetarpeen tyydyttäminen on ollut vaikea tehtävä, koska aikaisempia aluevarauksia tähän tarkoitukseen ei ollut olemassa. Tämän vuoksi onkin jouduttu linjaus johtamaan osittain keskustan asunto- ja liikealueelle välillä Ruoholahti—Eteläsatama, mikä aiheuttaa rakennusten purkamista. Tässä menetetty rakennusoikeus voidaan jälleen korvata ainakin osittain sallimalla rakentaminen leikkauksessa olevan suunnitellun moottoritien yläpuolelle. Välillä Ruoholahti—Eteläsatama moottoritien linjaukselle on päädytty suuntaan, mikä vahingoittaa mahdollisimman vähän olevaa rakennuskantaa ja rakennustaiteellisesti arvokkaita rakennuksia. Tällöin on ollut käytettävissä rakennusten iän ja mahdollisen rakennustaiteellisen arvon osoittava kartta-aineisto. Eteläsatamasta pohjoiseen mentäessä tie sijaitsee suureksi osaksi teollisuuden käytössä olevalla tai sille varatulla alueella. Tien linjaus on viety neljässä kohteessa vesialueelle, Ruoholahdessa, Hietalahdessa, Eteläsatamassa ja Pohjoisrannan—Sörnäisten edustalla. Ruoholahdessa ja Hietalahdessa on pyritty rajoittamaan satama- ja telakkatoiminnalle aiheutuva haitta mahdollisimman vähäisiin. Eteläsatamassa on käytetty tunneliratkaisua, jolloin alueen esteettiset arvot ovat säilyneet ennallaan. Katajanokan pohjoispuolella Sompasaaren ja Hanasaaren satamat ovat rajoittaneet huomattavasti käytettävissä olevaa aluetta ja esitettyä suuntaa idempänä sijaitsevat vaihtoehdot linjat eivät tästä syystä olleet mahdollisia.

Suositeltu tielinja lähtee Ruoholahden liittymästä ylittäen Ruoholahden altaan aivan sen itäpäässä. Ylitettyään Länsisataman rautatieraitteet linja johtaa Hietalahden satama-altaan rantaa pitkin satamaradan yläpuolella Punavuorenkadun ja Merimiehenkadun väliselle korttelialueelle, missä tie on sijoitettu leikkaukseen. Tarkoituksena on, että paikalliskadut voivat olla moottoritien yläpuolella entisessä korkeudessaan. Johanneksen kirkon kohdalla tielinja kääntyy voimakkaasti kaakkoon suuntautuen Tähtitorninvuoren puistoon kiertäen Saksalaisen kirkon eteläpuolitse ja painuen samalla alas Eteläsataman satama-altaan alittavaan tunneliin. Tähtitorninvuoren kohdalla voidaan tieleikkaus kattaa ja puisto säilyttää lähes ennallaan. Katajanokan puoleisen laiturin edustalla vesisyvyys on 10 metriä, mutta Olympialaiturin pohjoispuolella tunnelin katto nousee lähes veden pintaan, joten nykyisen laiturin käyttö tunnelin kohdalla ei ole mahdollista. Katajanokalla tie kulkee tunnelissa Satamakadun suuntaisena, joten ainoastaan kaksi taloa joudutaan purkamaan. Veden pinnan yläpuolelle tie nousee välittömästi Katajanokan pohjoispuolella.

Tämän jälkeen tielinja kulkee Siltavuoren salmen ylittämällä Sörnäisten rantatielle ylittäen sen vinosti eri tasossa, ja jatkuu keskusvankilan itäpuolitse Kustaa Vaasankadulle yhtyen Munkkivuori—Vanhakaupunki linjaan.

Koko vuorokauden liikennemäärät ja tien kaistalukumäärät liittymäväleille ovat seuraavat:

	LIIKENNE V. 2000 ¹⁾	KAISTOJA
Ruoholahti—Albertinkatu	64 000—71 000	4 +4
Albertinkatu—Unioninkatu	19 000—50 000	2 +2—4 +4
Unioninkatu—Liisankatu	69 000	4 +4
Liisankatu—Lautatarhankatu	59 000	3 +3
Lautatarhankatu—Kyläsaari	85 000	4 +4
Kyläsaari—Koskela	87 000	4 +4

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

Tielinjalla olevan Ruoholahden liittymän tehtävänä on toisaalta yhdistää Jorvaksentie ja moottoritie Ruoholahti—Kaarela toisiinsa ja toisaalta tarjota välttämättömät yhteydet paikalliseen katuverkkoon. Lukuisien yhteyksien muodostaminen joustaviksi on luonnolli-

sesti johtanut komplisoituun ratkaisuun ja liittymää varten tarvittava alue on verraten laaja. Alue on tällä hetkellä teollisuus- ja varastoalueena eikä sillä ole arvokkaita rakennuksia. Erityistä huomiota on kiinnitetty Länsisataman vaatimiin yhteyksiin, jotka kyseiseltä tielinjalta ovat olemassa lännestäpäin Ruoholahdenkadun ja Mechelininkadun tasoliittymän kautta sekä itäänpäin silmukkaramppien välityksellä. Edellämäinutun tasoliittymän välityksellä tieltä on yhteys lisäksi Ruoholahdenkadulle ja siten myös muuhun paikalliseen katuverkkoon. Liittymässä on lisäksi yhteys Kampin kautta kulkevan moottorikadun E I ja Eteläväylän, M I väliselle liikenteelle, joskaan tämä suunta ei ole kovin joustava.

Tärkeimmät liikennesuunnat Ruoholahti — Kaarela moottoritieltä tultaessa ovat: Eteläväylälle 29 000, ja tieosuudelle Ruoholahti — Kruunuhaka 17 000 autoa. Lauttasaaren suuntaan liikenne on 10 000 autoa yhteensä molempiin suuntiin. Paikalliseen katuverkkoon ja Länsisatamaan suuntautuva liikenne on yhteensä 16 500 autoa. Ruoholahden liittymän välittämä kokonaisliikenne on 324 000 autoa, mikä saadaan laskemalla yhteen liittymään saapuva ja siitä lähtevä liikenne.

Eteläväylällä on kaksi liittymää. Ajettaessa lännestä itään on erkanevia rampeja kaksi, Perämiehenkadulle ja Unioninkadulle. Liittyvät rampit tulevat tässä suunnassa Albertinkadulta ja Fabianinkadulta. Vastakkaisessa suunnassa itä-länsi on erkanevia rampeja kaksi, Kasarminkadulle ja Fredrikinkadulle. Liittyviä rampeja on sen sijaan kolme, Fabianinkadulta, Albertinkadulta ja Hietalahdenrannasta. Moottoritien molemmin puolin ovat yksisuuntaiset rinnakkaiskadut katutasossa. Näiden tehtävänä on sekä kerätä moottoritiele suuntautuva liikenne että jakaa siltä tuleva liikenne paikalliseen katuverkkoon.

Eniten kuormitettu tulee olemaan lännestä Perämiehenkadulle ja Merimiehenkadulle tuleva ramppi (28 000 autoa). Vastakkaiseen suuntaan hoitavat liikennettä rampit Albertinkadulta ja Hietalahdenrannasta. Näistä Albertinkadun ramppi on enemmän kuormitettu (21 000 autoa). Itään suunnatut rampit Albertinkadulta ja Fabianinkadulle välittävät mainitussa järjestyksessä 18 000 ja 13 000 autoa. Länteen suunnatut rampit Unioninkadulle ja Fabianinkadulta ovat suhteellisen kevyesti kuormitettuja, 6 000 autoa kumpikin. Sensijaan itään suunnatut rampit Fabianinkadulta ja Kasarminkadulle välittävät 13 000 ja 18 000 autoa. Jotta lii-

kenne voidaan joustavasti hoitaa paikallisessa katuverkossa, kadut joudutaan yksisuuntaistamaan ja valo-ohjaus järjestämään.

Liisankadun liittymä välittää kaikkiaan 277 000 autoa vuorokaudessa. Tämä on samaa suuruusluokkaa kuin Ruoholahden liittymäkin. Tärkeimmät pääteiden väliset kääntyvät liikennemäärät ovat välillä etelä-itä (23 000 autoa) ja etelä-länsi (15 000 autoa). Sensijaan välillä itä-pohjoinen liikenteen määrä on alle 2 000 autoa, joten tämän yhteyden sujuvuudesta on voitu tinkiä. Pääteiden välisten yhteyksien lisäksi liittymässä on yhteys Liisankadun paikalliskatuverkkoon ja samoin Katajanokalle. Pohjoisesta Liisankadun suuntaan, paikalliskaduille, liikenteen määrä on 11 000 autoa. Mainituilta paikalliskaduilta itään ja takaisin liikenteen määrä on 13 000 autoa. Myös Katajanokalle suuntautuu huomattavia liikennemääriä. Välillä pohjoinen — Katajanokka liikenne on 13 000 autoa ja välillä Katajanokka — itä 6 000 autoa. Jälkimmäisessä tapauksessa yhteys idästä Katajanokalle ei ole kovin sujuva.

Liittymän sijainti pääasiassa merialueella aiheuttaa vaikeat perustamisolosuhteet. Tältä alueelta oli käytettävissä hyvät tiedot pohjan laadusta. Kovan pohjan syvyys vedenpinnasta mitattuna vaihtelee 4—24 metrin välillä. Perustamisolosuhteita ja esteettisiä näkökohtia silmäläpäitien liittymä on pyritty suunnittelemaan pieniä korkeuseroja aiheuttavaksi.

Kaasutehtaan liittymässä Pääskylänkadun ja Lautatarhankadun kohdalla pohjoisesta tultaessa moottoritieltä on yhteys Kulosaaren sillan suuntaan ja Hämeentien alitavalle päätielle. Kääntyvä liikenne välillä pohjoinen-itä on n. 16 000 autoa ja välillä pohjoinen-länsi n. 10 000 autoa. Kyseisen liittymän suunnittelu on ollut vaikeata paikallisten katuyhteyksien ja Kulosaaresta tulevan metrolinjan vuoksi. Pasilan korkeudella olevan Kyläsaaren liittymän kautta moottoritieltä on sekä pohjoisesta että etelästä yhteys Pasilan suuntaan. Tässä liittymässä suunnalla pohjoinen-länsi kääntyvä liikenne on 18 000 autoa ja suunnalla etelä-länsi 16 000 autoa.

Koskelassa moottoriteiltä on laajan haarautuman kautta yhteys Porvoon ja Lahden moottoriteille sekä Koskelan — Korson moottoritiele. Haarautuma on suurien liikennemäärien vuoksi suunniteltu siten, että sekoittumista ei tapahdu. Haarautuman välittämä liikenne on yhteensä n. 294 000 autoa vuorokaudessa.

