



KÄNNEN KUVA-ARKKITEHTITOIMISTO B & M

Vaikutukset liikenteeseen



Sörnäistenrannan-Hermanninrannan osayleiskaavaehdotus,
vaikutusten arvioinnit

Vaikutukset liikenteeseen

5

Yleiskaavan liikenneratkaisuja

Yleiskaavassa korostetaan sellaisia kaupunkirakenteellisia ratkaisuja, jotka lisäävät vähiten liikennesuoritetta ja luovat edellytyksiä tehokkaalle joukkoliikennejärjestelmälle.

Yleiskaavan joukkoliikennejärjestelmä perustuu raideliikenteen kehittämiseen ja laajentamiseen sekä liityntäliikenteen lisäämiseen. Kantakaupungin sisäinen joukkoliikenne perustuu raitioliikenteen kehittämiseen. Joukkoliikenteen ja muun hyötyliikenteen toimintaedellytyksiä parannetaan ja sujuvuutta lisätään ennustetusta autoliikenteen kasvusta huolimatta.

Työpaikka- ja asuntoalueiden sekä palvelujen sijoittaminen edullisesti lomittain ja lähelle toisiaan lyhentävät matkapituuksia. Tämän tyyppinen maankäyttö suosii jalankulkua ja pyöräilyä ja lisää näiden matkojen osuutta. Kävely ja pyöräily ovat perusliikkumismuotoja ja myös osa moottoriajoneuvoilla tapahtuvan liikkumisen matkaketjua.

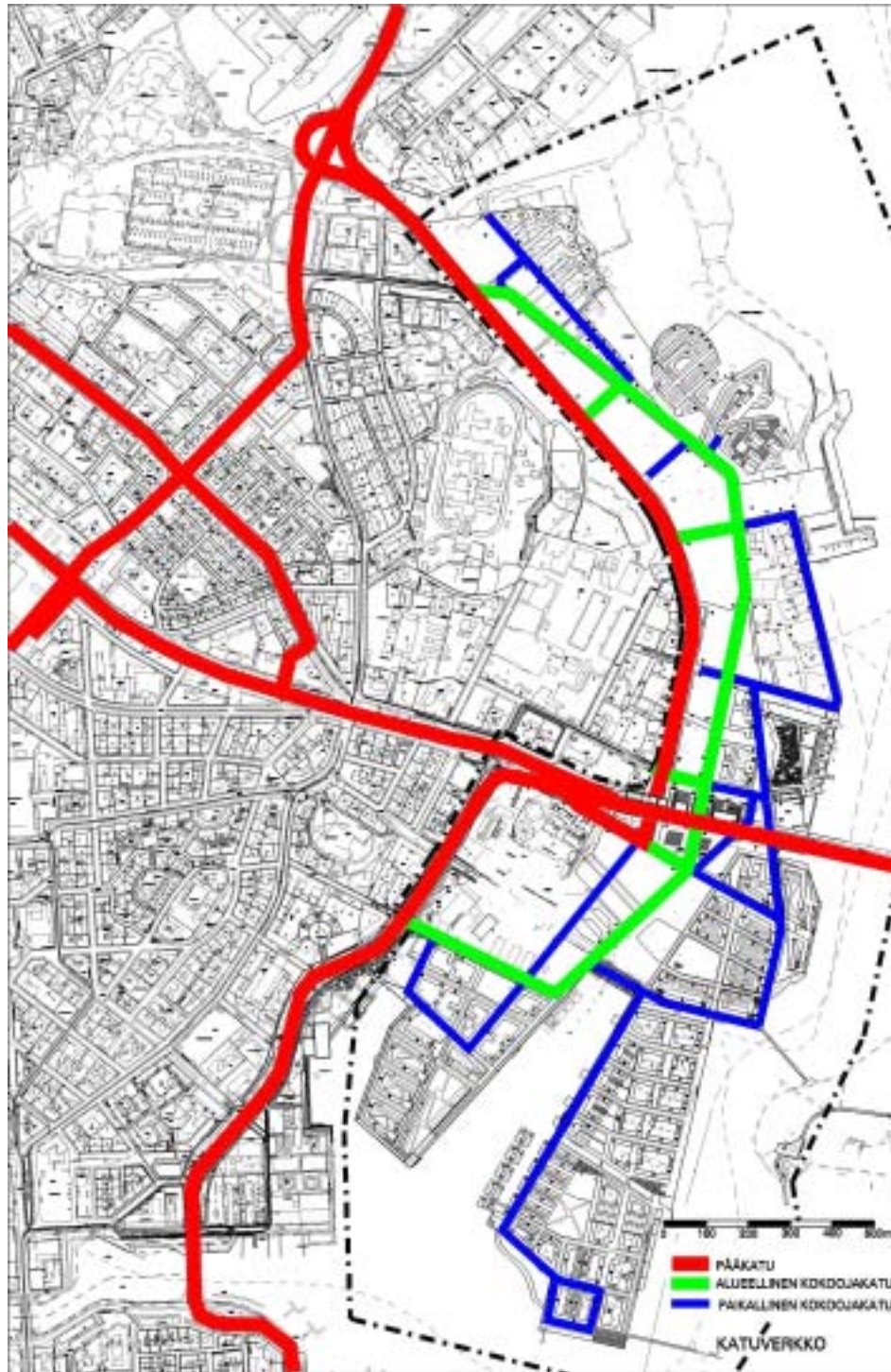
Liikenteellinen perusrakenne

Osayleiskaavaluonnoksen liikenteellinen perusrakenne on perinteinen. Joukkoliikenne kulkee alueen keskiosissa. Ajoneuvo-liikenteen pääväylät joko ohittavat alueen sen vierestä tai yläpuolelta. Pääkaduilta liikenne johdetaan alueen läpi kulkevalle alueelliselle kokoojakadulle, joka samalla on raitiovaunuliikenteen pääyhteytenä. Alueelliselta kokoojakadulta on yhteydet paikallisille kokoojakaduille ja edelleen tonttikaduille.

Katuverkko

Sörnäisten rantatie, Hermannin rantatie, Junatie ja Itäväylä ovat osayleiskaava-alueen pääkatuja.

Sörnäistenrannan alueellinen kokoojakatu liittyy Sörnäisten rantatiehen nykyisen Parrukadun liittymän kohdalla ja suuntaisliittymänä Itäväylään metroaseman luoteispuolella. Hermanninrannan alueellinen kokoojakatu liittyy Hermannin rantatiehen enintään viidellä liittymällä (kuva ohessa).



Alueen katuverkko suunnitellaan kortteleita kiertäväksi lukuun ottamatta joitakin ranta-alueita, jotka varataan rantapromenadia tai omarantaista asumista varten.

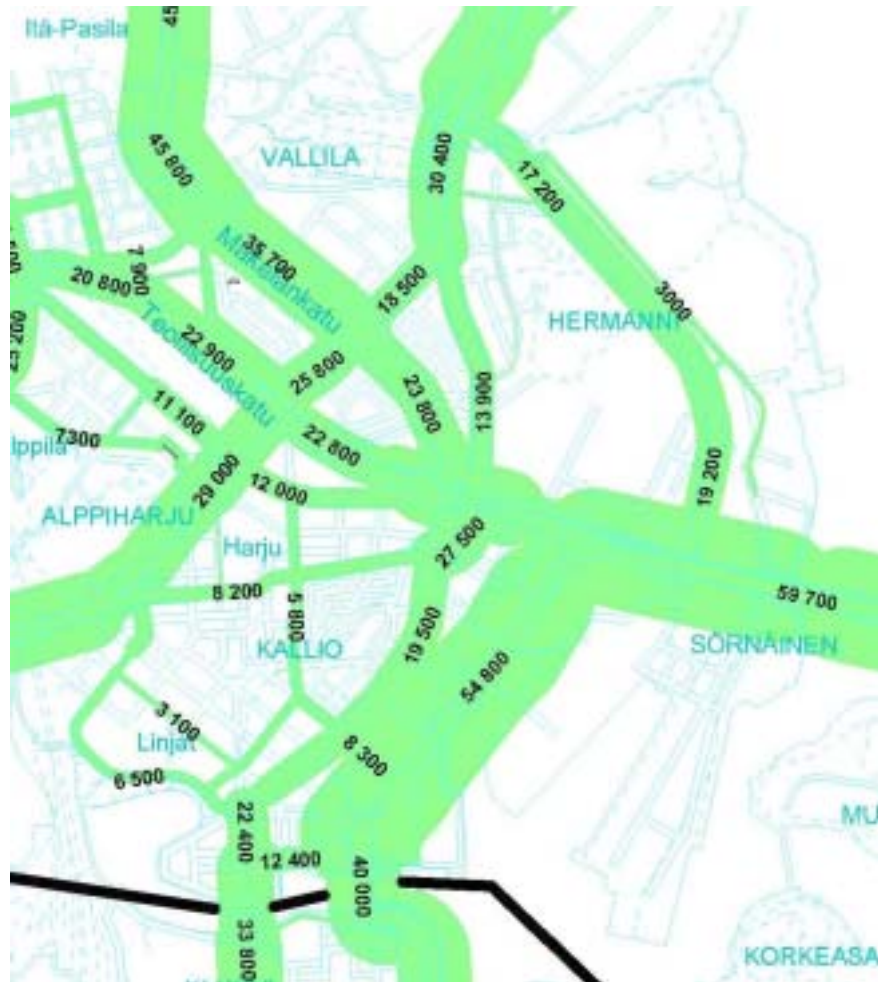
Alueellisten kokoojakatujen tilatarve vaihtelee ja on suurin niillä katujaksoilla, joilla tarvitaan joukkoliikenteelle omat kaistat. Paikallisille kokoojakatuille varataan leveytilaa noin 20... 25 m ja tonttikatuille noin 12 ... 17 m.

Vaikutukset liikenne- ja matkamääriin

Syksyn 2005 ja vuoden 2025 liikenne-ennusteen mukaiset arki-
vuorokauden liikennemäärät alueen pääkaduilla ovat:

Katu vs liikenne- määrä	Itäväylä	Sörnäisten rantatie	Hermannin rantatie	Junatie
Kavl 2005	60 000	55 000	19 000	24 000
Kavl 2025	71 000	73 000	41 000	42 000

Sörnäisten ja Hermannin alueen nykyiset ja vuoden 2025 liikenne-ennusteen mukaiset arki-
vuorokauden liikennemäärät käyvät ilmi oheisista kuvista.



Kuva. Sörnäisten ja Hermannin arki-
vuorokauden liikennemäärät
syksyllä 2005.



Alueen nykyinen ulkoinen liikenne eli Hanasaarenkadun, Parrukadun, Kaasutehtaankadun, Agroksenkujan ja Kyläsaarenkadun liikenne on yhteensä noin 14 000 autoa vuorokaudessa. Tämä vastaa 21 000 henkilöautoyksikköä raskaan liikenteen osuuden ollessa 26 %.

Sörnåisten- ja Hermanninrannan synnyttämä ulkoinen liikenne vuonna 2025 on ennusteen mukaan 32 000 autoa vuorokaudessa eli 36 000 henkilöautoyksikköä (raskaan liikenteen osuus 7 %) jakautuen edellä mainittujen liittymiskohtien kesken. Osayleiskaava-alueen ja pääkatuverkon välinen liikennemäärä tulee kasvamaan 18 000 autoa vuorokaudessa. Lisäys on vain

15 000 henkilöautoyksikköä. Näin ollen Sörnäisten- ja Hermanninrannan uuden maankäytön aiheuttama liikenne vähentää pääkatuverkon kapasiteettia kohtuullisen vähän.

Sörnäistenrannan autoliikenteen suuntautuminen muualle näkyy oheisessa kuvassa.



Joukkoliikenne

Metro

Metro on Sörnäisten- ja Hermanninrannan joukkoliikenteen selkäranka. Metrorata kulkee suunnittelualueen keskikohdan läpi Itäväylän ja Junatien pohjoispuolella. Kalasataman metroaseman rakennustyöt alkoivat kesällä 2005. Metroaseman liikenne aloitetaan 1.1.2006.

Metroaseman toisen rakennusvaiheen ajoitus riippuu alueen asemakaavoituksesta ja satamatoimintojen siirtymisestä pois alueelta. Rakennusvaihe käsittää mm. aseman varsinaisen lippuhallin rakentamisen Hermannin rantatien itäpuolelle.

Kalasataman metroaseman päivittäinen matkustajamäärä on vuonna 2007 noin 6 000 matkustajaa ja sen ennustetaan kasvavan noin 25 000 matkustajaan vuonna 2025.

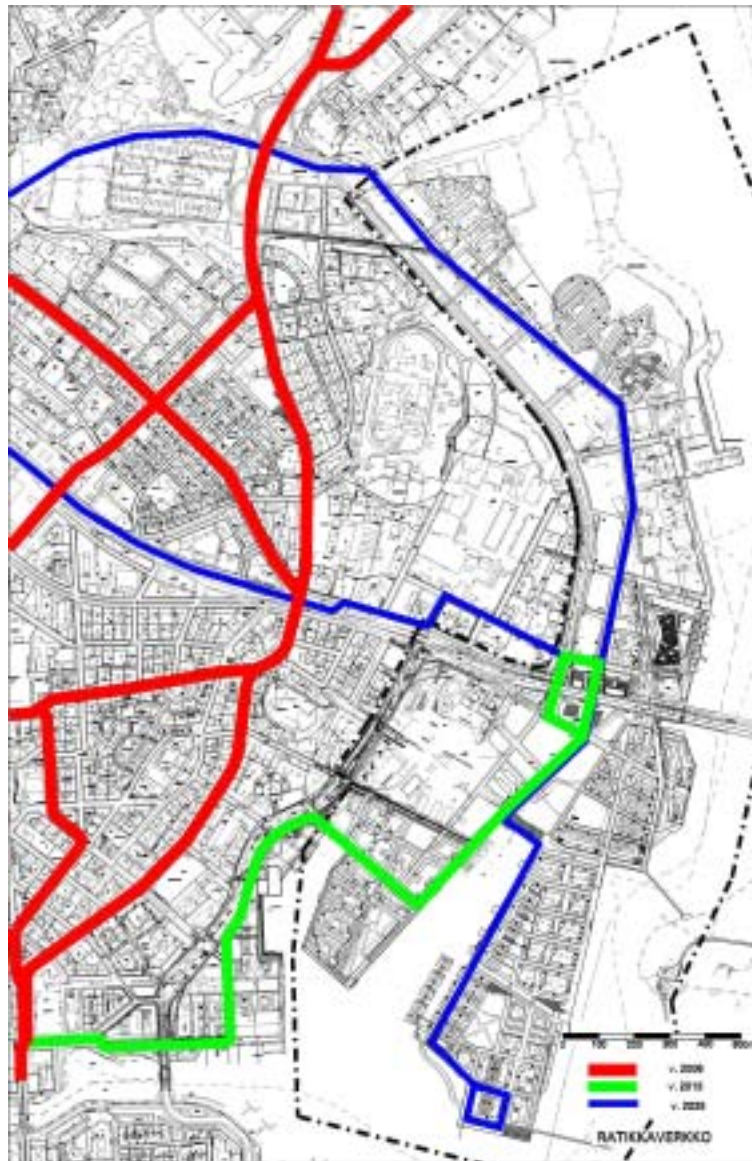
Metroaseman yhteyteen muodostetaan tehokas joukkoliikenteen solmukohta eli pienoismatkakeskus, josta on hyvät yhtey-

det Arabianrannan ja Koillis-Helsingin suuntiin sekä Pasilan ta-
son seudulliseen poikittaisliikenteeseen.

Raitioliikenne

Uusi raitiolinja suunnitellaan kulkeväksi keskeisesti osayleis-
kaava-alueen läpi metroaseman vieritse. Kalasataman raitiolin-
joiden suunnittelussa otetaan huomioon koko kaupungin raitiotie-
linjasto ja sen kehittämisperiaatteet, joita parhaillaan laaditaan
yhteistyössä liikennelaitoksen kanssa. Tutkittavana olevat vaih-
tehdot tarkentuvat ja karsiutuvat jatkosuunnittelussa.

Tavoitteena on rakentaa alueelle raitiotie vuoden 2015 paikkeil-
la laadittavana olevan raitioliikenteen kehittämisselvityksen mu-
kaisesti ja johtaa raitiolinja koko Hermanninrannan - Kalasata-
man – Sompasaaren alueen läpi suoraan Hakaniemeen ja ydin-
keskustaan (luonnoskuva ohessa).



Bussiliikenne

Pohjoisen suunnasta tulee alustavan suunnitelman mukaan kolme Kalasataman metroasemalle päättyvää bussilinjaa. Niille varataan metroaseman viereen tarpeelliset tulo- ja lähtölaituritilat.

Itäväylälle rakennetaan poikittaisille bussilinjoille pysäkit Kalasataman metroaseman kohdalle vuonna 2006. Vaihtokävely-yhteydet metroon saadaan kuitenkin toimiviksi vasta metroaseman toisen rakennusvaiheen toteuduttua.

Kävely ja pyöräily

Kävely ja pyöräily perusliikkumismuotoina ovat tärkeässä asemassa aluetta suunniteltaessa. Alueen tasainen maasto luo hyvät edellytykset moottorittomalle liikenteelle.

Osayleiskaava-alueen läpi kulkee itä- ja koillissuuntien tärkeimmät työmatkapyöräilyn reitit sekä Arabianrannan suunnasta että Itäväylältä keskustaan. Alueen pohjoisosassa on Arabianrannan puistoalueeseen liittyviä puistokäytäviä.

Pääkaduilla on jalkakäytävien lisäksi molemminpuolisesti pyörätiet lukuunottamatta Hermannin rantatietä. Sen länsireunan pyörätie/jalkakäytävä rakennetaan sen jälkeen kun satamarata on poistettu käytöstä.

Alueellisille kokoojakaduille rakennetaan liikenneturvallisuuksista yksisuuntaiset pyörätiet. Joillekin paikallisille kokoojakaduille tulee yhdistetyt kävely- ja pyörätiet.

Panimokadun kohdalle suunniteltu Itäväylän alikulkukäytävä parantaa selvästi alueen pohjois-etelä – suuntaisia jalankulku- ja pyöräily-yhteyksiä.

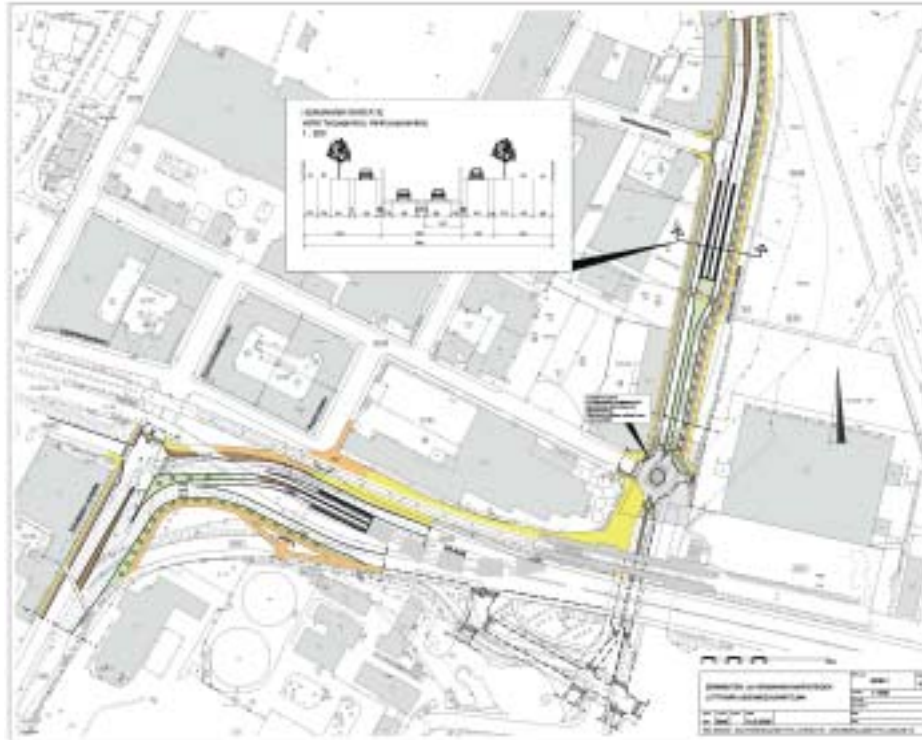
Kulosaaren sillan pyörätiet yhdistävät polkupyöräilyn rannan tuntumassa oleviin, läpimeneviin pyöräteihin. Kulosaaren sillan ja metrosillan välistä rakennetaan suoraan Kalasataman rantaan johtava jalankulku- ja pyöräramppi.

Mustikkamaalle ja Korkeasaareen johtavien uusien raittisiltojen sijainti tutkitaan.

Virkistyskävely ja –pyöräily tukeutuvat ensisijaisesti rannoille rakennettaviin reitteihin. Rantapromenadit palvelevat sekä työmatkapyöräilijöitä että kiireettömiä kulkijoita.

Autoliikenne

Pääkatuliikenne siirretään tunneliin Sörnäisten rantatien ja Hermannin rantatien välillä. Kaupunkisuunnittelulautakunta hyväksyi osaltaan 15.9.2005 Sörnäisten ja Hermannin rantateiden liittymän (katutunnelin) liikennesuunnitelman (*Kaupunginhalitus tekee päätöksen suunnitelmasta vuonna 2007*). Tunnelin eteläinen suuaukko (kuva ohessa) on Itäväylän länsipäässä ja pohjoinen suuaukko Hermannin rantatiellä Työpajankadun liittymän pohjoispuolella.



Katutunneli parantaa rantateiden välisen pääkatuyhteyden liikenteen sujuvuutta ja tulevan metroaseman alueen jalankulkijoiden ja pyöräilijöiden liikkumisen turvallisuutta ja olosuhteita, koska Sörnäisten ja Hermannin rantateiden välinen autoliikenne alittaa metroaseman alueen.

Tavara- ja huoltoliikenne

Alueen katuverkko kortteleita kiertävine katuineen tarjoaa hyvät edellytykset tavara- ja huoltoliikenteen hoitamiselle.

Huoltopihat ja jätteidenkeruupaikat sijoitetaan mahdollisimman lähelle katua.

Vesiliikenne ja venesatamat

Uudet sillat muuttavat veneilyreittejä sekä venesatamien käyttömahdollisuuksia. Vanhankaupunginlahdelle pääsevät kuitenkin

kin yhtä korkeat veneet kuin nykyisinkin Korkeasaaren ja Musikkamaan itäkautta kiertäen.

Alueelle on tarkoitus rakentaa venesatamat Kulosaarensillan sekä pohjois- että eteläpuolelle palvelemaan vesibusseja sekä mahdollisesti myös vierasveneitä ja kalastuslaivoja.

Verkkosaareen rakennetaan pienvenesatama.

Katajanokan kärjen tuntumasta Helsingin Energian Hanasaareen laituriin tuleva 9 metrin laivaväylä säilyy ainakin niin kauan kuin hiilikuljetukset Hanasaareen jatkuvat.

Pysäköinti

Alueen pysäköinti järjestetään maanpäällisiin pysäköintitaloihin ja pihakannen alaisiin laitoksiin asuntokortteleissa sekä lisäksi perinteiseen tapaan katujen varsille.

Metroaseman läheisyyteen Kulosaaren sillan tason alapuolelle rakennetaan lähes 1 000 autopaikan pysäköintilaitos. Laitoksen autopaikosta huomattava osa varataan liityntäliikenteelle.

Osayleiskaavaehdotuksen mukaisella maankäytöllä alueen tonseille tulee yhteensä noin 7 000 autopaikkaa.

Toimitilojen ja asuntojen läheisyys tarjoaa mahdollisuuden vuorittaipysäköintiin toimitilojen käytön painottuessa päiväsaikoihin ja asuntojen käytön iltoihin ja viikonloppuihin. Näin voidaan vähentää pysäköintipaikkojen rakentamista tukeutumalla liike- ja toimistotalojen pysäköintiin.

Kadunvarsipysäköintiä tulee kaikkialle kokoojakaduilla ja asuntokaduilla. Kadunvarsipysäköinti on tarkoitettu asiakkaille ja vierailijoille sekä lisäksi asukas-pysäköintiin.

Kaupunkisuunnittelulautakunnan vuonna 1994 hyväksymien pysäköinnin suunnitteluohjeiden mukaan alueelle tulisi asuntojen osalta 1 autopaikka / 125 - 140 k-m². Maankäytön luonnosten laatimisen yhteydessä selvitetään lievemmän normin seurausvaikutuksia ja erilaisten pysäköintijärjestelmien edellytyksiä.

Pysäköintilaitosten asteittaiseen laajentamiseen varaudutaan.

Autopaikan kustannukset pyritään irrottamaan asuntojen hinnasta niin, että alueen pysäköintitarjonnasta vastaa alueellinen osakeyhtiöpohjainen pysäköintiyhtiö, joka tarjoaa sekä pitkäaikaisia että lyhytaikaisia pysäköintipaikkoja.

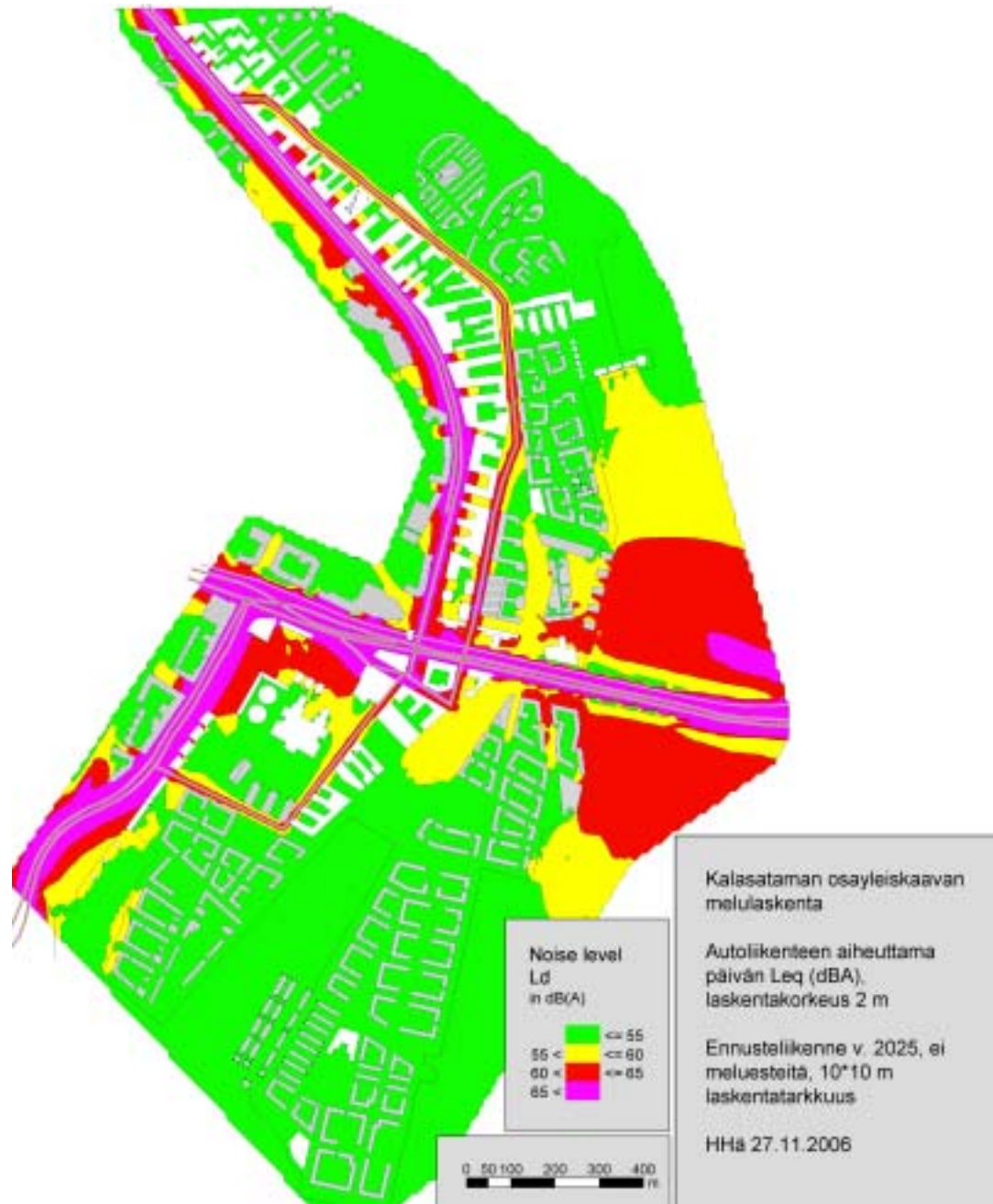
Yhteiskäyttöautoille (car pool) tullaan varaamaan riittävät ja sijainniltaan hyvät pysäköintipaikat. Näin kannustetaan tämän

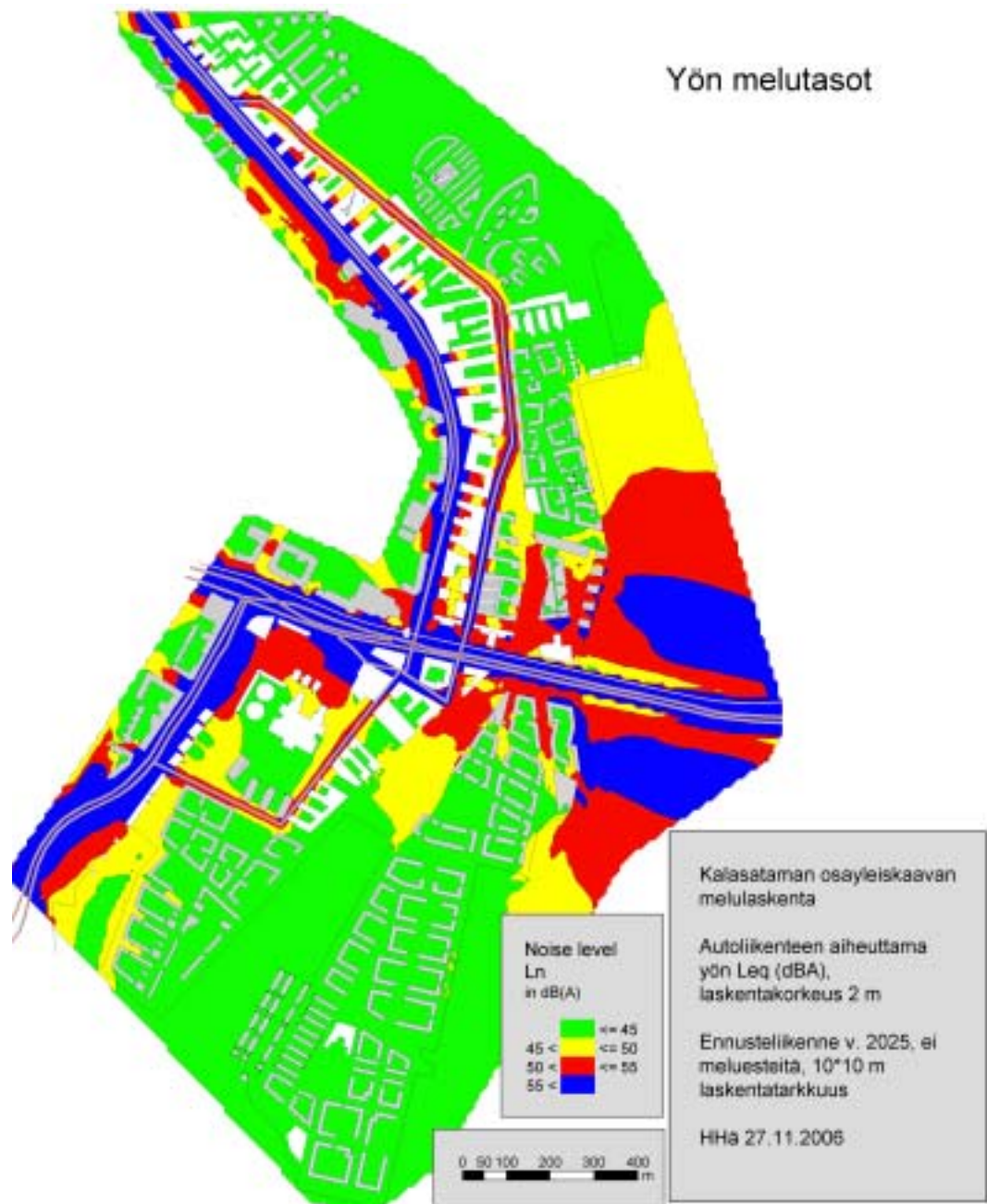
toimintamuodon yleistymistä ja samalla alueen autopaikkojen tarve saattaa vähentyä.

Liikennemelu

Osayleiskaava-alueen päivän ja yön melutilanne 2025 (kuvat ohessa) on selvitetty maastomalliin perustuvalla melulaskennalla. Laskenta on tehty v. 2025 ennusteliikenteellä.

Alueen suurimmat melulähteet ovat Itäväylä sekä Sörnäisten ja Hermannin rantatiet. Myös metroliikenne aiheuttaa melua. Kuloosaaren sillalle voidaan rakentaa melukaiteita, joilla saadaan alennettua melutasoja mereen rajoittuvissa itäisissä asuntokortteleissa. Melualueilla sijaitsevien asuinrakennusten sisämelutasoihin voidaan vaikuttaa julkisivurakenteita koskevilla kaavamääräyksillä.





Liikenteeseen liittyviä selvityksiä ja suunnitelmia

- Kalasataman metroaseman esisuunnittelu, Rata-tekniinen ja liityntäliikenteen selvitys, 18.12.1995, HKR, Maa ja Vesi Oy
- Kalasataman metroaseman hankesuunnitelma, 10.5.2000, HKR - Rakennuttaja, Arkkitehtitoimisto Hyvämäki - Karhunen – Parkkinen
- Kantakaupungin uudet ranta-alueet, asuinkorttelien pysäköintiselvitys, Helsingin kaupunkisuunnitteluviraston julkaisu 8, 18.5.2000

- Kalasatama – Fiskehamn, Joukkoliikenneselvitys, Helsingin kaupunkisuunnitteluviraston julkaisuja 2000: 9, 18.5.2000
- Kalasataman kallioresurssiselvitys, 8.6.2000 Kaupunkisuunnitteluvirasto, Maa ja Vesi Oy (Raportti pysäköintijärjestelyistä Englantilaiskallion kohdalla)
- Kalasataman metroaseman ympäristön maankäyttö- ja liikenneselvitys 01/2001, Kaupunkisuunnitteluvirasto, Arkkitehtuuritoimisto B & M, LT- Konsultit Oy
- Kalasataman metroaseman ympäristö, kaupunkirakenteellinen suunnitelma, 14.3.2001 Kaupunkisuunnitteluvirasto, IRA, MicS
- Sörnäisten tunneli, rakennetekninen yleissuunnitelma, 3.1.2002, Kaupunkisuunnitteluvirasto, yleissuunnitteluosasto, teknistaloudellinen toimisto, Kalliosuunnittelu Oy
- Liikennejärjestelyjä Verkkosaarenrannassa ja Hermannin rantapuistossa, Kaupunkisuunnittelulautakunta 27.2.2003, liikennesuunnitteluosaston piirustukset nro 4815 – 33 ja 4816 – 33
- Kalasataman metrokorttelit, yleissuunnitelma, 26.11.2003, Kaupunkisuunnitteluvirasto, asema-kaavaosasto, Arkkitehtitoiminta Kaj Wartainen Oy
- Kalasataman metroaseman ensimmäisen vaiheen liikennesuunnitelma, Kaupunkisuunnittelulautakunta 16.12.2004, liikennesuunnitteluosaston piirustus nro 5310 – 7
- Sörnäisten ja Hermannin rantateiden liittymän liikennesuunnitelma, Kaupunkisuunnittelulautakunta 15.9.2005, liikennesuunnitteluosaston piirustus nro 5038 - 1