

# Ote Kalasataman raitioteiden yleissuunnitelmaluonnoksesta 25.1.2017

Kalasataman alueelle on parhaillaan tekeillä raitioteiden yleissuunnitelma, joka kuvaa millainen raitiotiejärjestelmä palvelisi parhaiten Kalasatamaa ja siihen liittyviä alueita. Lähtökohtina ovat nykyiset joukkoliikenteen järjestelyt ja tiedossa olevat uudet yhteydet, kuten Kruunusillat, joka tuo raitiotieyhteyden Kalasataman alueen eteläkärjestä Nihdistä Helsingin keskustaan ja Laajasaloon.

Kalasataman raitioteiden yleissuunnitelmassa vahvistetaan tarvittavat varaukset raitioteille, määritellään tulevat raitiotien reitit, kuvataan toteuttamisen tavoiteaikataulu ja laaditaan alustava kustannusarvio. Samalla esitetään millainen linjasto Kalasataman raitioteillä kulkisi yhteyden avausvaiheessa, ja toisaalta vuonna 2040, kun Kalasataman alue on valmistunut suunniteltuun laajuuteensa.

Yleissuunnitelmaluonnos asetetaan nähtäville alkukesällä 2017 ja esitellään uudelle kaupunkiympäristölautakunnalle syksyllä 2017 hyväksyttäväksi jatkosuunnittelun pohjaksi. Yleissuunnitelman hyväksyminen antaa valmiuden käynnistää tarkempi hankesuunnittelu, jonka perusteella voidaan tehdä varsinainen hankepäätös raitioteiden toteuttamisesta.

Yleissuunnitelmaa laaditaan Helsingin kaupunkisuunnitteluvirastossa yhteistyössä Helsingin seudun liikenteen (HSL), HKL-liikelaitoksen ja Helsingin rakennusviraston kanssa.

Tähän yleissuunnitelmaluonnoksen otteeseen on koottu tiedot Kalasataman joukkoliikennejärjestelmän nykytilanteesta ja joukkoliikenteelle tehdyistä varauksista.

## 1.1 Joukkoliikennejärjestelmän nykytilanne

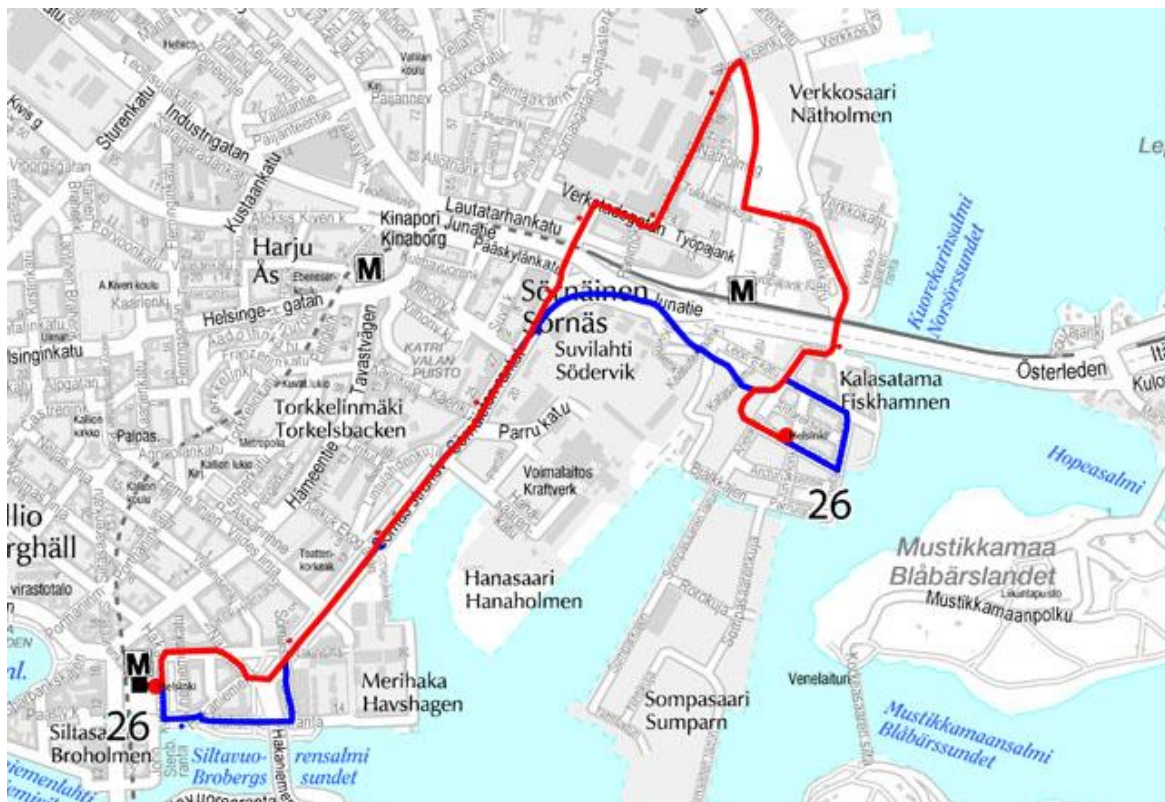
### 1.1.1 Metroliikenne

Kalasataman keskuksessa on metroasema, joka on toiminnassa myös Redin rakennustöiden ajan. Metrolinja kulkee toistaiseksi lännessä Ruoholahteen ja idässä Mellunmäkeen ja Vuosaareen. Länsimetron liikenteen alkaessa metrolla pääsee lännessä Matinkylään asti. Länsimetron liikenteen alkamisaika ei ole tiedossa, mahdollisesti tämä tapahtuu kesällä 2017. Metrolinjan rakentaminen Matinkylästä Kivenlahteen on käynnissä ja valmistuu 2020-luvun alkupuolella.

### 1.1.2 Bussiliikenne

Kalasataman läpi kulkee kaksi säteittäistä bussilinjaa. Linja 16 kulkee Rautatientorilta Kruununhaan ja Merihaan kautta Sörnäisten rantatietä ja Itäväylää pitkin Kulosaareen ja Korkeasaareen. Linja 55 kulkee Rautatientorilta Hakaniemen ja Sörnäisten rantatien kautta Hermannin rantatielle ja edelleen Koskelaan.

Kalasatamaa ja erityisesti Sörnäistenniemen aluetta palvelee toistaiseksi myös lähibuslinja 26, joka kulkee Hakaniemen torilta Sörnäistenniemelle ja palaa Verkkosaaren kautta takaisin Hakaniemeen. Linjaa liikennöidään pienkalustolla.



*Bussilinjan 26 reitti (HSL)*

Kalasatama on poikittaislinjan 56 itäinen pääte pysäkki. Linja lähtee Kalasatamasta Hermannin rantatietä pitkin ja kulkee Käpylän kautta Kannelmäkeen.

Kalasataman läpi Itäväylää kulkevat myös poikittaislinjat 50 Herttoniemi–Suursuo, 58 Itäkeskus–Munkkivuori, 58B Itäkeskus–Meilahden klinikat sekä 59 Herttoniemi–Pajamäki. Nämä linjat kulkevat kaikki Pasilan aseman kautta.

Kalasataman alueen bussiliikenteen reitit voivat muuttua Redin rakennustöiden edetessä.

### **1.1.3 Raitioliikenne**

Kalasataman alueella ei nykytilanteessa kulje raitioliikennettä. Aluetta lähin raitiotie kulkee Hämeentietä pitkin. Raitiolinjaston muutosten jälkeen syksystä 2017 alkaen Hämeentiellä Sörnäisten pohjoispuolella kulkevat raitiolinja 6 ja 8 Arabianrantaan. Sörnäisistä etelään keskustaan suuntaan kulkevat linjat 6 ja 7. Linja 1 ja 8 kulkevat Helsinginkatua länteen ja linjat 1 ja 7 Mäkelänkatua pohjoiseen.

## **1.2 Joukkoliikenteen suunnitelmat**

### **1.2.1 Kalasataman joukkoliikenneselvitys 2000**

*Helsingin kaupunkisuunnitteluviraston julkaisuja 2000:9; Kalasatama - Fiskehamn Joukkoliikenneselvitys; 18.5.2000*

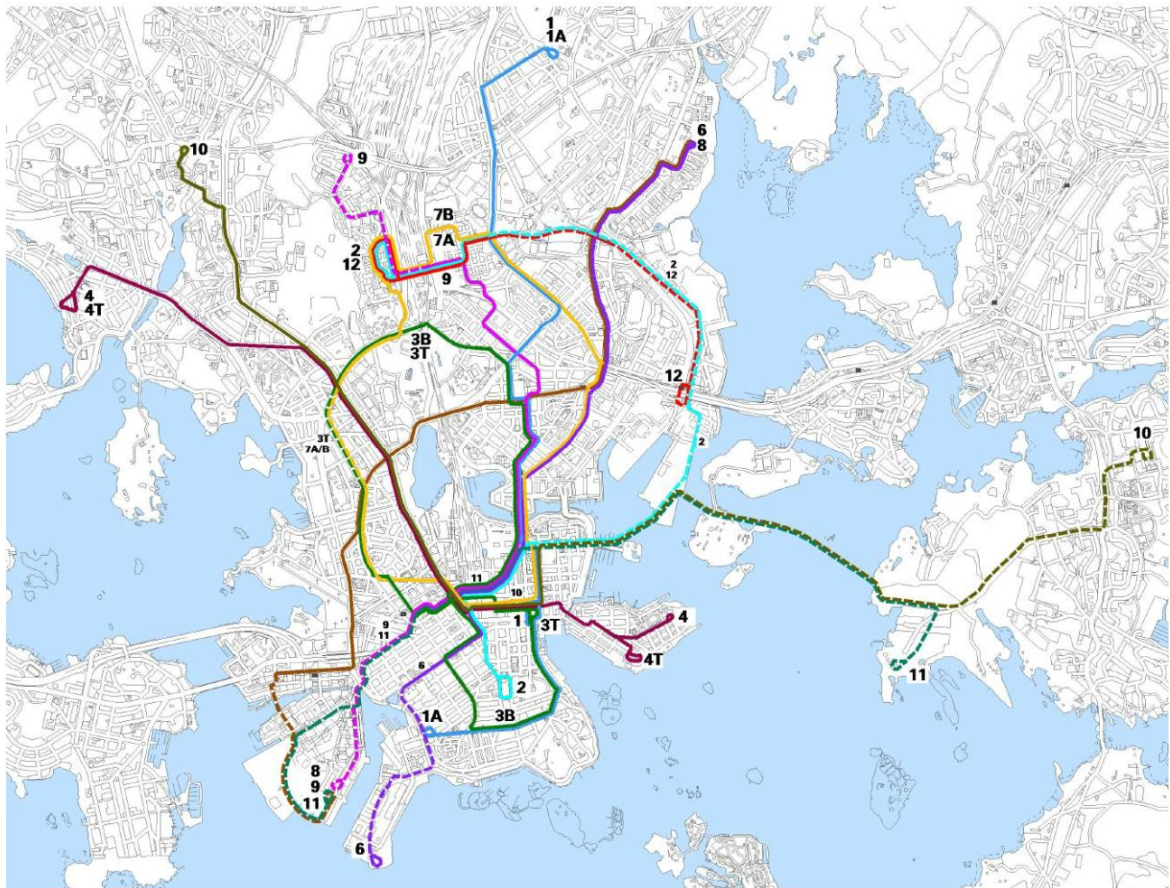
Ensimmäinen laajempi selvitys Kalasataman alueen joukkoliikenteestä tehtiin vuonna 2000. Tässä selvityksessä suositeltiin varautumaan Kalasataman metroaseman yhteydessä joukkoliikenteen vaihtoterminaaliin sekä liityntäpysäköintiin, säilyttämään Vallilanlaakson joukkoliikennekatuvaraus tavararadan kohdalla sekä varautumaan poikittaisliikennettä palvelemaan raitiotierataan Junatien-Teollisuuskadun suunnalla. Lisäksi kehoitettiin pyrkimään poikittaisliikenteen korkeaan palvelutasoon raitiovaunuliikennettä painottaen.

Työssä oli luonnosteltu raitiotien reittiä Kalasatamasta Teollisuuskadulle reittiä Työpajankatu–Tynnyrintekijänkatu–Lautatarhankatu–Junatie.

### **1.2.2 Kalasataman joukkoliikenneselvitys 2011**

*Kalasataman keskus, Asemakaavan muutoksen nro 12070 selvitys; 6: Kalasataman joukkoliikenneselvitys 2011; 7.11.2010*

Joukkoliikenneselvitys 2011 tehtiin osana Kalasataman keskuksen asemakaavoitusta. Selvityksessä tehtiin suositus Kalasataman alueen joukkoliikenteen järjestämisestä, lähtökohtana Kruunusillat-yhteyden toteutuminen reitille Liisankatu–Nihti–Korkeasaari–Laajasalo. Raitiotien reitiksi esitettiin rataa Nihdistä Kalasataman keskuksen kautta Hermannin rantatielle ja sieltä edelleen Vallilanlaakson rataa pitkin Pasilaan. Nihdissä raitiotie liittyy Kruunusillat-raitiotiehen. Ehdotetussa linjastossa Pasilasta kulkisi raitiolinja Vallilanlaakson kautta Kalasatamaan ja edelleen Nihdin kautta keskustaan. Hanasaaren alueen liikenne ja Teollisuuskadun-Itäväylän poikittainen runkolinja hoidettaisiin bussiliikenteenä.



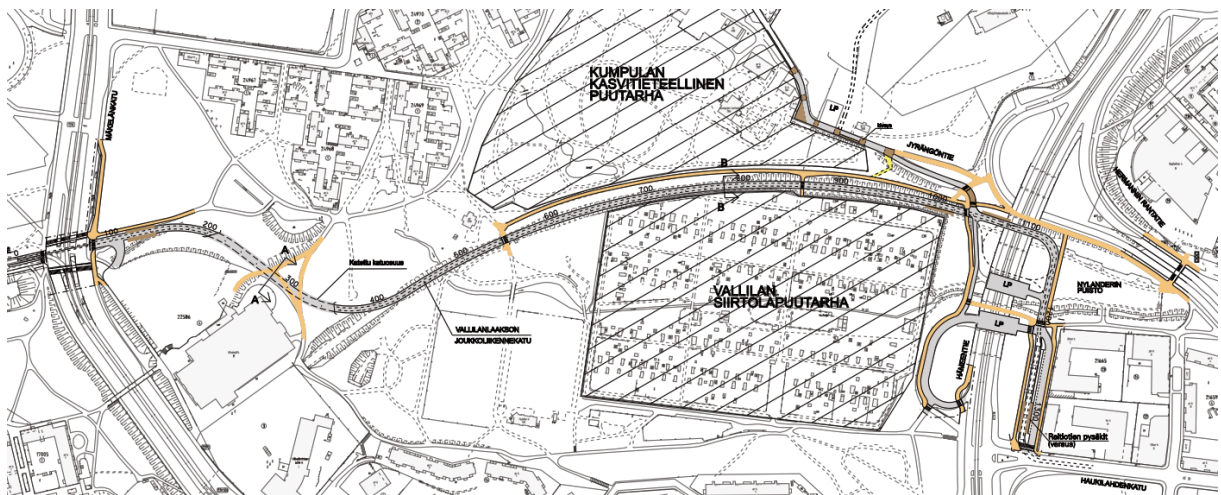
*Kalasataman joukkoliikenneselvitys 2011, mahdollinen raitiolinjasto 2025*

### 1.2.3 Vallilanlaakson joukkoliikennekatu

Vallilanlaakson joukkoliikennekadun mahdollistavaa asemakaavaa käsiteltiin kaupunginvaltuustossa 6.6.2012. Tämän suunnitelman mukaisesti yhteys olisi rakennettu ensin busseilla liikennöitäväksi ja raitiotie olisi toteutettu myöhemmin osana Kalasataman raitiotietä. Raitiotien toteuttamiselle ei annettu tavoiteaikataulua suunnitelman yhteydessä. Yhteyttä käyttävä bussilinjasto olisi koostunut Viikintien ja Lahdenväylän linjoista, jotka olisivat kulkeneet Vallilanlaakson kautta Pasilaan ja edelleen eri kohteisiin Pasilan länsipuolella. Valtuusto hylkäsi ehdotuksen joukkoliikennekadun mahdollistavasta asemakaavasta.

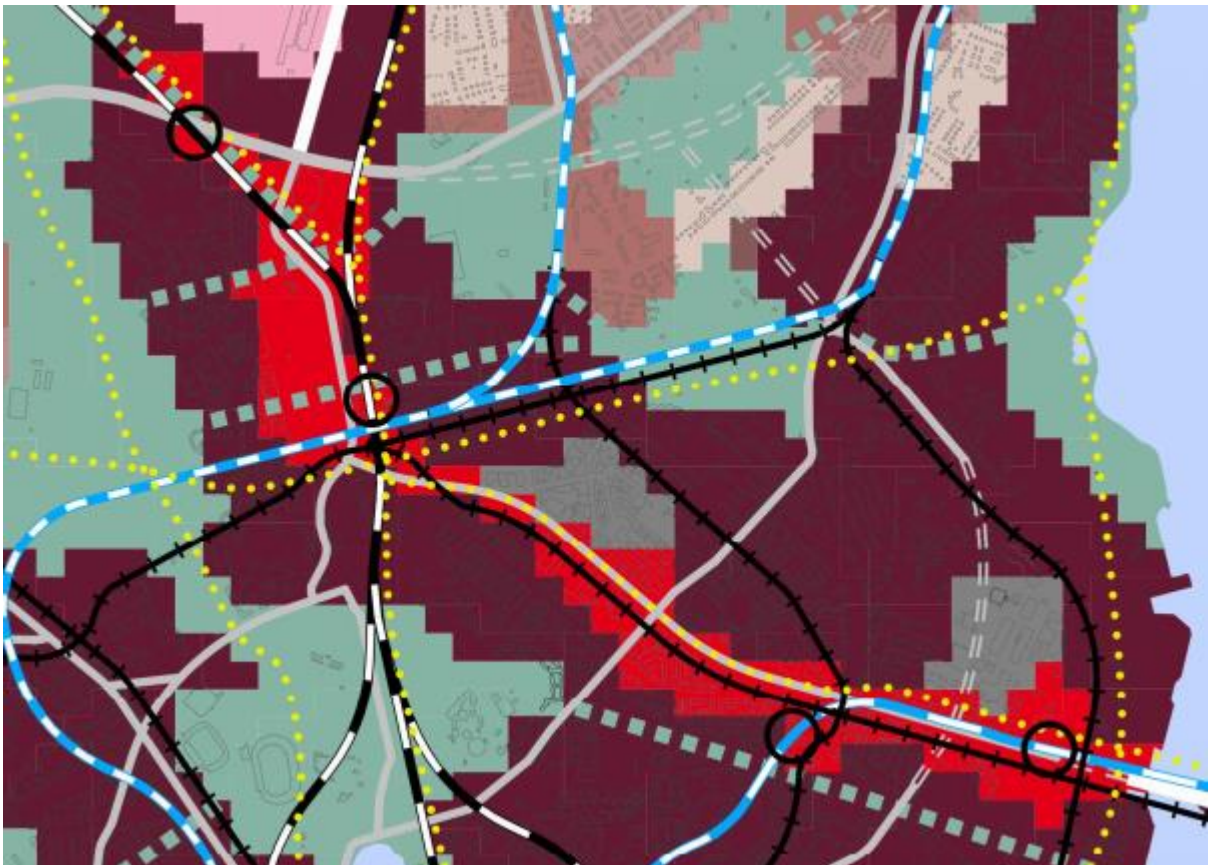
Vallilanlaakson joukkoliikennekatua tarkasteltiin seuraavan kerran 2014 selvityksessä "Liikenteen pitkän aikajänteen kehittämismahdollisuuksia", jonka kaupunkisuunnittelulautakunta merkitsi tiedoksi 8.4.2014. Tämän selvityksen mukaan "*Joukkoliikennekatu olisi todennäköisesti kustannustehokas investointi myös lyhyellä aikajänteellä*". Joukkoliikennekadun ratkaisu oli tässä aiemman suunnitelman mukainen.





*Vallilanlaaksontien joukkoliikennekadun liikennesuunnitelma 5.5.2011*

Uudessa kaupunginvaltuuston 26.10.2016 hyväksymässä yleiskaavassa Vallilanlaaksoon Mäkelänkadun ja Hämeentien välille on merkitty pikaraitiotie-yhteys, selitteenä "Joukkoliikenteen nopea runkoyhteys, joka voidaan toteuttaa bussiratkaisuna."



*Ote yleiskaavakartasta Vallilanlaakson kohdalta (kvsto 26.10.2016)*

#### **1.2.4 Raitioliikenteen linjastosuunnitelma**

*HSL:n julkaisu 13/2015; Raitioliikenteen linjastosuunnitelma; 7.7.2015*

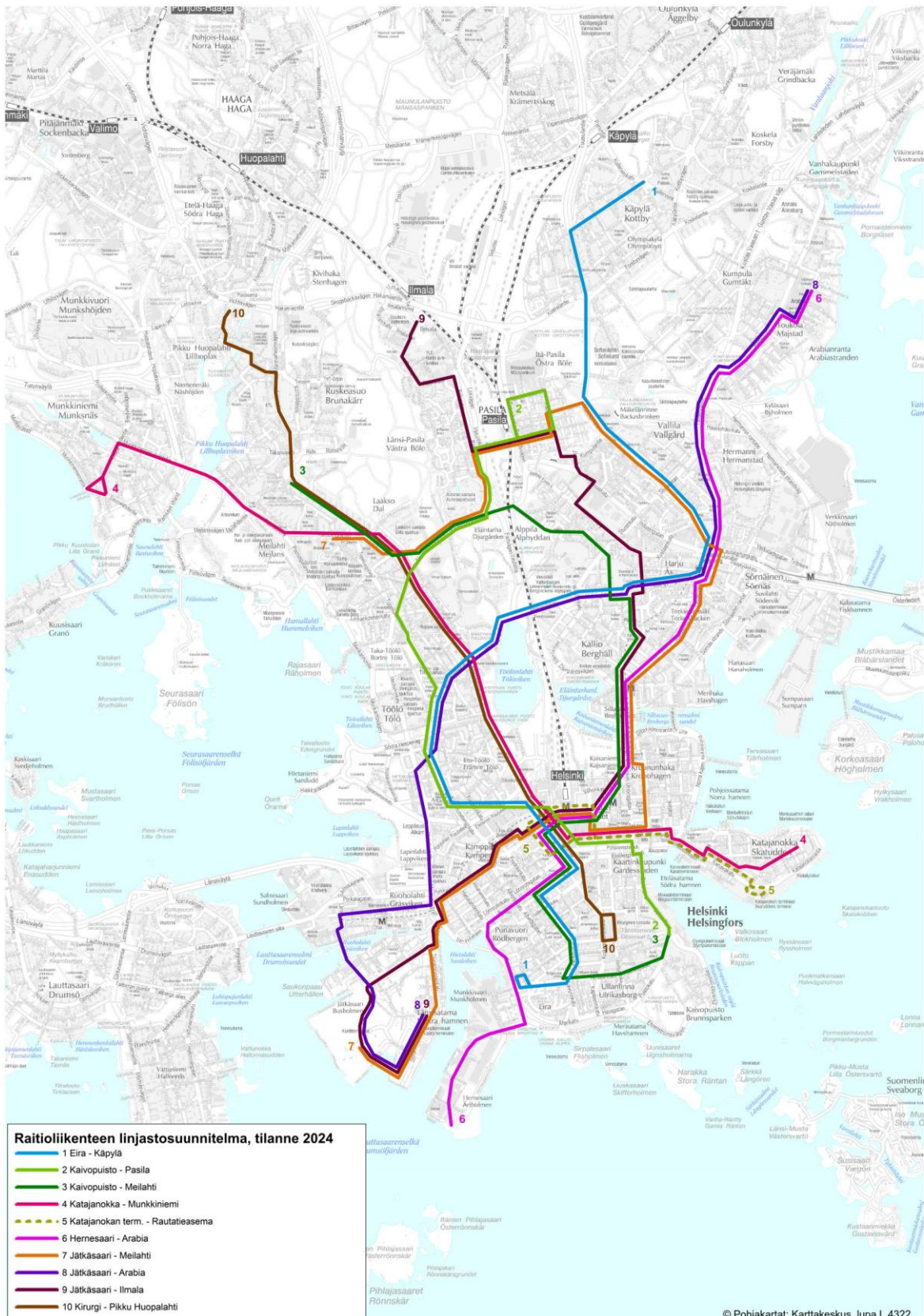
HSL:n laatimassa raitioliikenteen linjastosuunnitelmassa on laadittu uusi linjastorakenne tilanteeseen, jossa raitioliikenne laajenee Jätkäsaareen, Hernesaareen ja Ilmalaan. Lisäksi on tunnistettu linjaston kehittämisen kannalta tarpeellisia uusia raideyhteyksiä erityisesti poikittaisliikenteen kehittämiseksi.

Kalasataman alueella ei suunnitelmassa ole raitioliikennettä. Suunnitelma käsittää raitiolinjaston muutokset ennen Kruunusiltojen ja Kalasataman raitioteiden valmistumista, koska niiden suhteen on ollut vielä paljon avoimia asioita. Nykyisin ja suunnitelman lopputilanteessakin lähin raitiotie kulkee Hämeentietä pitkin. Linjaston muutosten jälkeen Hämeentiellä Sörnäisten pohjoispuolella kulkevat raitiolinja 6 ja 8 Arabianrantaan. Sörnäisistä etelään keskustan suuntaan kulkevat linjat 6 ja 7. Linja 1 ja 8 kulkevat Helsinginkatua länteen ja linjat 1 ja 7 Mäkelänkatua pohjoiseen.

Kruunusiltojen ja Kalasataman raitiotiet on otettu huomioon suunnitelmassa. Suunnitelmassa lähtökohta raitiotien linjaukselle on reitti keskustasta Liisankadun ja Kruunuhaka–Nihti -sillan kautta.

Helsingin muiden raitiolinjoiden oletetaan kehittyvän tämän suunnitelman mukaisesti ja Kalasataman linjastoa sovitetaan vuoden 2024 linjastotilanteeseen.





Raitiliikenteen linjastosuunnitelma 2024 (HSL)

### 1.2.5 Kruunusillat, raitiotien yleissuunnitelma (2016)

Kruunusillat-hankkeen raitiotien yleissuunnitelma valmistui vuoden 2016 alussa ja hyväksyttiin kaupunkisuunnittelulautakunnassa 3.5.2016. Kaupunginhallitus hyväksyi hankesuunnitelman 22.8.2016. Kruunusillat-hankkeen toteuttamisesta päätettiin kaupunginvaltuustossa 31.8.2016.

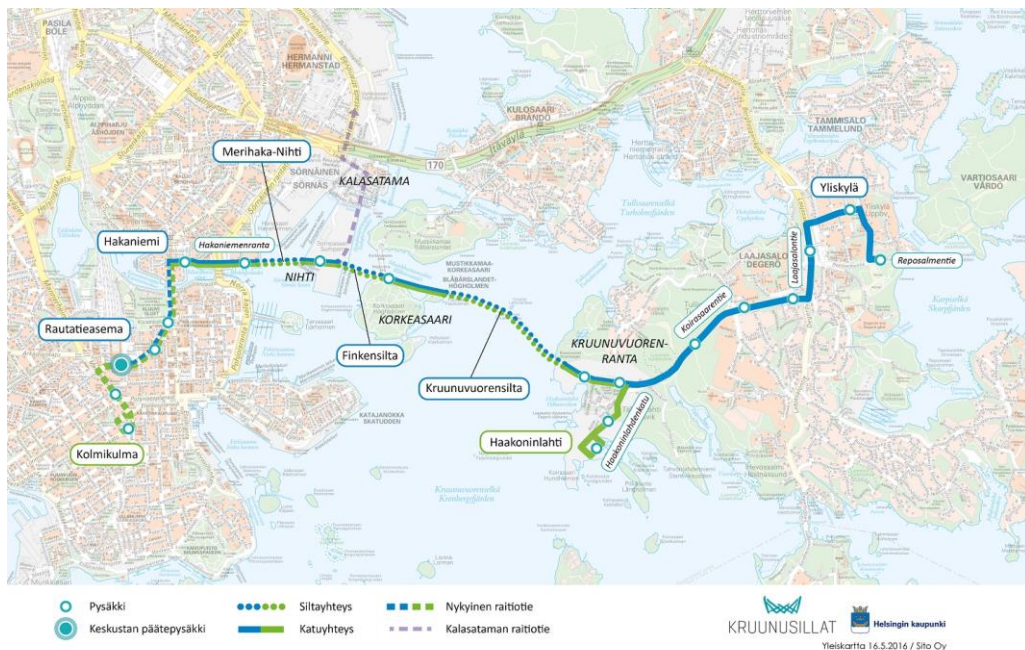
Yleissuunnitelmassa vertailtiin raitiotien linjausvaihtoehtoja rautatieaseman ja Nihtin välillä. Parhaaksi vaihtoehdoksi Kruunusillat-hankkeen kokonaisuuden kannalta osoittautui rautatieasemalta Hakaniemen kautta Nihtiin kulkeva linjaus. Tässä rata erkane nykyisestä rataverkosta Siltasaarenkadulla ja kääntyy Hakaniemenranta-kadulle, jota pitkin rata kulkee Merihaan edustalle asti. Merihaasta rata kulkee kiinteää silytystehtyä pitkin Nihtiin. Pysäkit uudelle osuudelle tulevat Hakaniemen torin etelälaidalle, Merihaan kohdalle sekä Nihtiin.

Valittu linjaus eroaa Kalasataman joukkoliikenneselvitys 2011:ssä esitetystä linjauksesta, Nihdistä on ratayhteys nyt Hakaniemeen Kruununhaan sijasta.

Hanasaaren voimalaitostoiminta vaatii merikuljetusyhteyttä kesään 2024 asti, joten Kruunusillat-hankkeen keskustayhteys rautatieaseman ja Nihtin välille – ja erityisesti Merihaka–Nihti -silta – voidaan toteuttaa valmiiksi vasta tämän jälkeen. Kruunusillat-hankkeen on arvioitu valmistuvan kokonaisuudessaan vuonna 2026.

Kruunusillat-hankkeen valmistuessa on suunniteltu liikennöitävän kahta raitiolinjaa Laajasaloon. Rautatieasema–Yliskylä -linjaa liikennöidään 45-metriä pitkillä kaksisuuntaisilla raitiovaunuilla 5–10 minuutin vuorovälein. Kolmikulma–Kruunuvuorenranta (Haakoninlahti) -linjaa liikennöidään noin 30-metrillä nykyisenkaltaisilla raitiovaunuilla 10 minuutin vuorovälein. Nämä linjat tarjoavat Nihdistä 3–5 minuutin vuorovälin rautatieasemalle ja Hakaniemeen.

Kruunusillat-raitiotien yleissuunnitelma ei ole ottanut kantaa Kalasataman alueen raitiolinjastoon, muuten kuin olettamalla Nihdistä olevan raitiotieyhteyden Kalasataman keskukseen ja edelleen Vallilanlaakson kautta Pasilaan.



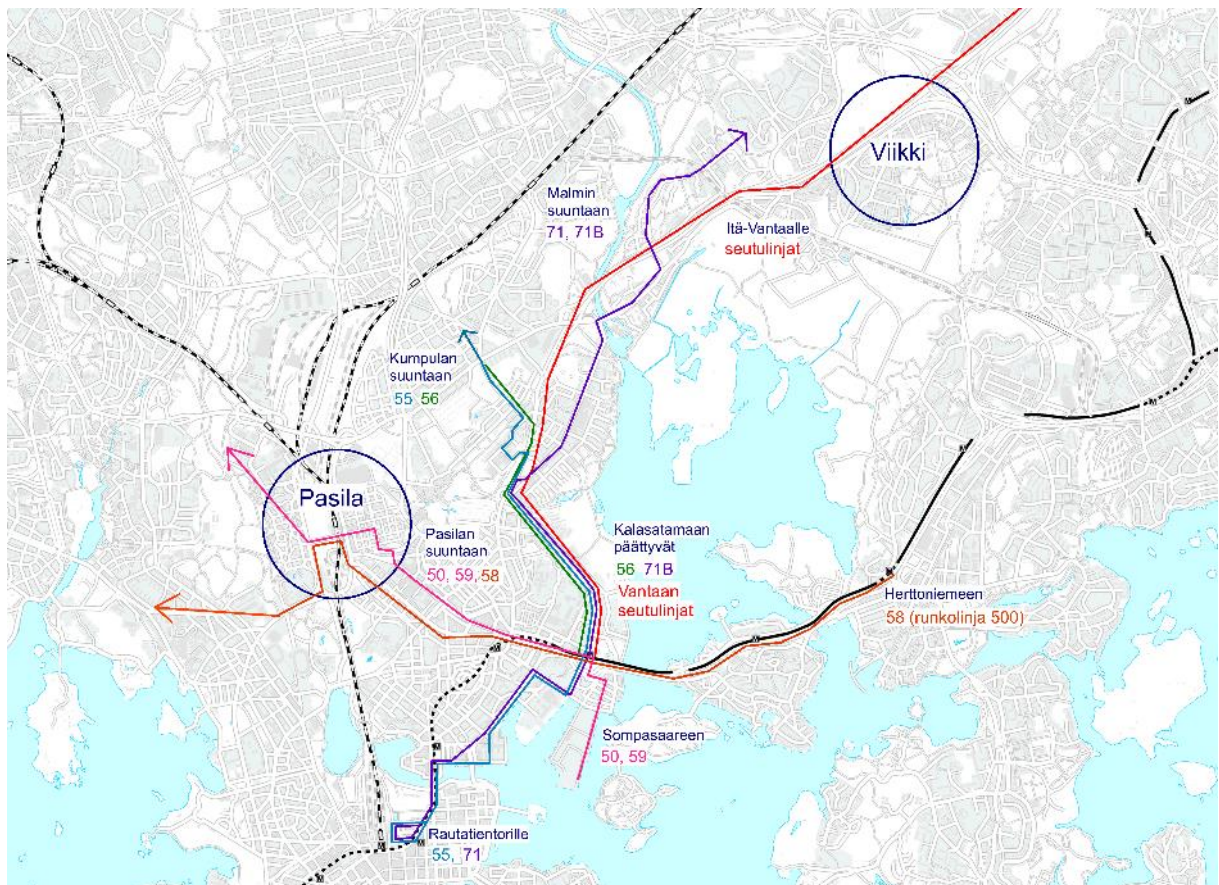
*Kruunusillat-raitiotien linjasto*



### 1.2.6 Kalasataman bussilinjasto

Osa nykyisin Hämeentietä kulkevasta bussiliikenteestä siirtyy kauppakeskus Redin ja Kalasataman koojakatuverkon valmistuttua kulkemaan Hermannin rantatien ja Vilhonvuorenkadun jatkeen kautta Sörnäisten rantatielle. Lahdenväylän suunnan seutulinjoihin päätepysäkit siirretään Rautatientorilta ja Hakaniemestä Kalasatamaan. Myös Helsingin sisäisen bussilinjan 56 päätepysäkki siirtyy Kalasataman keskukselle.

Sörnäistenniemen, Sompassaaren ja Nihdin joukkoliikenneyhteys perustuu bussiliikenteeseen linjoilla 50 ja 59. Linjat alkavat kulkea kaikkina viikonpäivinä ja niiden reitti kulkee Kalasataman keskuksen kautta Pasilaan ja edelleen Pasilan luoteispuolelle.



*Kalasataman bussilinjaston suunnitelma (HSL)*

### 1.2.7 Runkolinja 500

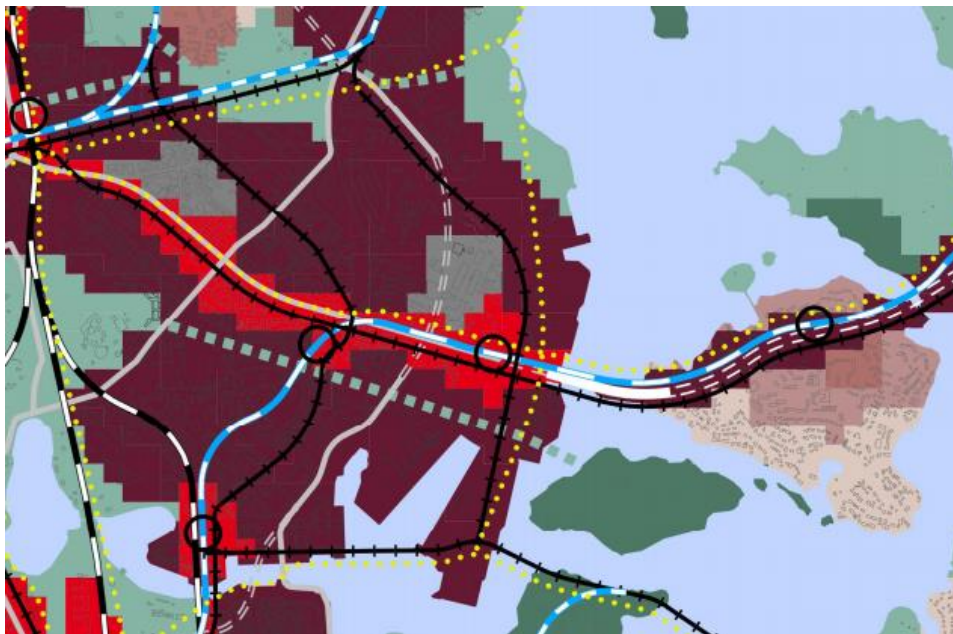
Bussilinjat 58 ja 58B on tarkoitus korvata uudella runkolinjalla 500 Munkkivuori–Pasila–Herttoniemi. Linja kulkee Kalasataman kohdalla Itäväylää pitkin ja sille tulee pysäkki metroaseman kohdalle. Linjan liikennöinti on tarkoitus aloittaa syksyllä 2018. Linjan vuoroväli on ruuhka-aikana korkeintaan 5 minuuttia ja muina aikoina 10 minuuttia.

### 1.2.8 Tarkistettu yleiskaavaehdotus (2016)

Tarkistettu yleiskaavaehdotus hyväksyttiin kaupunginvaltuustossa 26.10.2016.

Yleiskaavassa Kalasataman alueelle on merkitty kolme pikaraitiotieyhteyttä. Pikaraitiotie-termin selitteenä kaavakartassa on: "Joukkoliikenteen nopea runkoyhteys, joka voidaan toteuttaa bussiratkaisuna".

- Teollisuuskadun-Itäväylän suuntainen poikittainen pikaraitiotie Pasilan ja Herttoniemen välille. Tämä on tarkoitus toteuttaa ensi vaiheessa bussirunkolinjana 500.
- Lahdenväylän suunnasta Hermannin rantatietä saapuva säteittäinen pikaraitiotie Kalasataman keskukseen ja Nihtiin
- Kruunusillat-pikaraitiotie rautatieasemalta Hakaniemen kautta Nihtiin ja Korkeasaaren kautta Laajasaloon



*Ote yleiskaavakartasta Kalasataman kohdalta (kvsto 26.10.2016)*

### 1.2.9 Käynnissä olevia selvityksiä ja suunnitelmia

Pasilan aseman ympäristön muuttuessa myös alueen raitioteitä tullaan uudistamaan. Parhailaan suunnitellaan Pasilan aseman edustalle Pasilansillalle tulevaa joukkoliikenneterminaalia, johon myös raitiotiepysäkit siirtyvät, Asemapäällikönkadun kaksisuuntaista ratayhteyttä ja yhteyksiä siitä sekä Rata-mestarinkadulle että Radanrakentajantielle sekä raitiotietä Ilmalaan. Samalla suunnitellaan myös Länsi-Pasilaan raitiovaunujen ympäriajomahdollisuutta. Tämän jälkeen sekä itä- että länsisuunnasta Pasilaan saapuvat ja sinne päättyvät raitiolinjat voivat palvella aseman uutta terminaalia. Pasilan alueen raitioteiden yleissuunnitelmien on tarkoitus valmistua vuoden 2017 aikana.

Malmin lentokentän raitiotieyhteydestä laadittiin vuoden 2016 aikana periaatesuunnitelma kaupunkisuunnitteluvirastossa. Raitiotie yhdistää Malmin lentokentän uuden asualueen Helsingin keskustaan Lahdenväylän käytävässä kulkevalla pikaraitiotiellä. Raitiotie palvelee Malmin lentokenttäalueen lisäksi myös Viikin ja Viikinmäen alueita nopealla keskustayhteydellä. Raitiotie saapuu kantakaupunkiin Kustaa Vaasan tietä pitkin liittyen nykyiseen rataverkkoon Koskelan varikon kohdalla. Malmin raitiolinjan reittiä keskustassa ei ole vielä päätetty. Raitiotien yleissuunnitelma on tarkoitus laatia vuonna 2018, raitiotien toteuttaminen sijoittuu alustavasti 2020-luvun loppupuolelle.



## 1.3 Joukkoliikenteelle tehdyt varaukset

### 1.3.1 Raitioliikenteen varaukset

Kalasataman alueen suunnittelussa on alusta alkaen varauduttu raitioteihin. Peruslinjauksena on ollut yhteys Hämeentieltä Kalasataman keskukseen Haukilahdenkatua ja Hermannin rantatietä pitkin ja edelleen Sörnäistenniemen ja Sompasaaren kautta Nihtiin. Varauksiin on varauduttu tähän mennessä tehdyssä asemakaavoituksessa, liikennesuunnittelussa ja katusuunnittelussa tilavarauksin, joiden riittävyys tarkistetaan tämän työn yhteydessä. Raitiotielle on pyritty varaamaan tilat omille kaistoille muualla kuin Sörnäistenniemen alueella.



*Raitiotievaraukset Kalasataman alueella*



### 1.3.2 Bussiliikenteen varaukset

Kalasataman alueella on varauduttu myös bussiliikenteen tarpeisiin. Bussiliikenteen reittikaduiksi on suunniteltu Hermannin rantatie, Koksikatu, Vilhonvuorenkatu, Sörnäisten rantatie sekä välivaiheessa myös yhteys Hermannin rantatieltä Leonkadun ja Aallonhalkojan kautta Nihtiin.

Bussikaistamahdollisuudet ovat Koksikadulla ja Vilhonvuorenkadulla. Hermannin rantatiellä on varauduttu bussiliikenteen sijoittamiseen aluksi raitiotievarauksen kohdalle kadun keskelle. Erillisille bussikaistoille ei Hermannin rantatiellä ole toistaiseksi varauksia.

Kalasataman metroaseman yhteyteen ja sen lähikortteleissa on varauduttu bussiliikenteen terminaali-toimintojen järjestämiseen. Terminaalin pääpysäkit ovat Hermannin rantatiellä metroaseman ja raitiotien pysäkkien kohdalla. Kalasatamaan päättyvien bussilinjojen vaatimat odotustilat on varauduttu sijoittamaan Kalasataman keskuksen lounaispuolisen korttelin ympärille kadunvarsipaikkoina. Korttelia ympäröivät kadut on suunniteltu niin, että Kalasataman keskukseen päättyvät bussilinjat kiertävät korttelialueen myötäpäivään. Kuljettajien sosiaalilat on tarkoitus järjestää kortteliin.

Itäväylälle Kalasataman keskuksen kohdalle rakennetaan kahden bussin vaihtopysäkit. Nihdissä varaudutaan bussien kääntöpaikkaan ainakin alueen rakentamisvaiheessa.

### 1.4 Kalasataman raitioteiden tavoitteet

Kalasataman joukkoliikennejärjestelmän tavoitteet ovat seuraavat:

- Yhdistää Kalasatama kiinteästi ja tiiviisti ympäröiviin kaupunginosiin, kantakaupungin osana
- Tuoda koko Kalasataman alue ja sen palvelut helposti saavutettavaksi osaksi seudullista joukkoliikenneverkkoa
- Toteuttaa joukkoliikennejärjestelmä kustannustehokkaasti
- Tehdä joukkoliikenteestä aidosti kilpailukykyinen kulkumuoto Kalasataman alueen asukkaille, työssäkäyville ja asioijille; paras palvelutasoluokka \*\*\*\*\*
- Mahdollistaa kantakaupungille tyypillinen autoriippumaton elämäntapa alueella
- Mahdollistaa uuden yleiskaavan mukaiset pikaraitiotielinjaukset
- Raitioliikenteen osalta noudatetaan kaupunginhallituksen 16.11.2015 hyväksymiä raitioliikenteen kehittämistavoitteita
  - Nopeustavoite: raitioliikenteen keskinopeus Kalasataman rataverkolla on vähintään 17 km/h
  - Sujuvuustavoite: raitiovaunut pysähtyvät ainoastaan pysäkeillä
  - Luotettavuustavoite: raitiovaunut kulkevat aikataulun mukaisesti
  - Häiriöttömyystavoite: väärin pysäköidyt autot ja liikenneonnettomuudet eivät aiheuta häiriötä raitioliikenteeseen

Kalasataman yhdistäminen kiinteästi ja tiiviisti ympäröiviin kaupunginosiin kantakaupungin osana on ennen kaikkea kaupunkirakenteellinen ja maankäytöllinen asia: alueen reunalle ei saa jäädä vaikeakulkuisia tai käytöltään vähäisiä alueita, jotka eristävät uuden maankäytön vanhasta. Joukkoliikennejärjestelmä rakentaa yhteyksiä eri alueiden välille: metro tuo ihmisiä suoraan alueen keskelle, kadulla kulkevat raitiotiet ja bussireitit sitovat myös alueen reunat sen keskukseen sekä ympäröiviin alueisiin: Hakaniemeen, Kallioon, Vallilaan ja erityiskohteena Teollisuuskadun käytävään. Raitiotiet koetaan perinteisesti Helsingin kantakaupunkia määrittäväksi tekijäksi.

Kalasataman tuominen seudullisen joukkoliikenneverkon osaksi tarkoittaa, että Kalasatamasta tulee päästä helposti joka suuntaan ympäri seutua ja toisaalta Kalasataman tulee olla helposti saavutettavissa joka puolelta pääkaupunkiseutua. Kalasatama on luontaisesti saavutettavissa useasta suunnasta, lisäksi muutaman solmupisteen kautta saadaan hyvä saavutettavuus koko seudulle.

Tavoite toteutuu, kun Kalasataman kautta kulkee useita runkolinjoja, niin raiteilla kuin kumipyörillä, jotka yhdistävät Kalasataman seudun joukkoliikenneverkon muihin solmukohtiin. Merkittävimpiä solmuja tässä suhteessa ovat Helsingin päärautatieasema ja Pasilan asema. Yhteydet Kalasataman ja näiden solmujen välillä yhdistävät alueen luontevasti keskustaan, Hakaniemeen, Sörnäisiin ja koko Teollisuuskadun käytävään. Kalasatama on myös luontaisesti saavutettavissa koillisesta Lahdenväylän varrelta, itäsuunnasta metroradan varrelta sekä tulevaisuudessa Laajasalosta Kruunusillat-yhteyttä pitkin.

Runkolinjat kulkevat Kalasataman keskuksen kautta. Koska Kalasataman alue ylettyy puolentoista kilometrin päähän Kalasataman keskukselta eri suuntiin, on selvää että yhteyksiä ei voida tarjota ainoastaan Kalasataman keskuksen kautta vaihdollisina. Suoria yhteyksiä eri suuntiin on tarkoituksenmukaista toteuttaa siten, että ne tarjoavat sekä yhteyksiä alueen sisältä paikalliseen keskukseseen, että tuovat koko Kalasataman alueen paremmin saavutettavaksi.

Näillä verkostollisilla edellytyksillä ja joukkoliikenteen sujuvuuden varmistamisella on helppo luoda joukkoliikenteestä aidosti kilpailukykyinen kulkumuoto Kalasatamaan, niin asukkaille, työssäkäyville kuin asioijillekin. Kalasatamaan rakentuva tiivis asutus ja suuri työpaikkamäärä puolestaan takaavat edellytykset tiiviille vuorotarjonnalle ja kustannustehokkaalle liikennöinnille.

Joukkoliikenteen palvelutasomäärittelyn tekee toimivaltainen joukkoliikenneviranomaisena, joka Helsingin seudulla on HSL. Palvelutasot ja niiden määrittely on laadittu vuonna 2016 vuosille 2016–2021 (*Joukkoliikenteen suunnitteluohje HSL-liikenteessä 2016, HSL:n julkaisuja 13/2016*). Kalasataman alueella palvelutasoluokka on jo nyt korkein mahdollinen eli "joukkoliikenne ensisijaisena kulkumuotona (\*\*\*\*)". Tässä luokassa tavoitteellinen maksimivuoroväli Helsingin keskustaan ja omaan aluekeskukseen kulkevilla linjoilla on 10 minuuttia ruuhka-aikoina ja tavoitteellinen linnuntie-etäisyys raide- tai muun runkoliikenteen pysäkille alle 500 metriä.

Raitioliikenteen kehittämistavoitteet otetaan huomioon raitiotien suunnittelussa. Raitiotie pyritään toteuttamaan omille erotelluille kaistoille niin pitkälti kuin mahdollista. Jos erottelu ja omat kaistat eivät ole mahdollisia, pyritään muun liikenteen haittoja vähentämään muilla liikennejärjestelyillä. Esimerkiksi kadunvarsipysäköintiä ei toteuteta raitiotien välittömään läheisyyteen. Raitiotien pysäkkiväli Kalasataman alueella tukee nopeampaa liikennöintiä tarjoten silti kattavan palvelun.