

20.06.2023

160/10.02.03/2023
[Sörnäistenrannan
asemakaavan muutos]

Helsingin kaupunki
Kaupunkiympäristölautakunta
helsinki.kirjaamo@hel.fi

Viite
Lausuntopyyntönnö 2.6.2023
Kymp/HEL 2018-009468

Lausunto Sörnäistenrannan asemakaavan muutosehdotuksesta

Helsingin kaupunki on pyytänyt HSL:ltä lausuntoa Sörnäistenrannan asemakaavan muutosehdotuksesta. Kaavoitettavalla alueella sijaitsee nykyisin Sörnäisten rantatie, sekä puisto- ja vesialuetta. Esitetty kaavaratkaisu mahdollistaa kaupungin mukaan alueen kaupunkirakenteen täydentämisen asuin- ja toimitilakortteleilla sekä pysäköintilaitoksella. Uusia asukkaita alueelle tulee kaavaehdotuksen mukaan noin 1 400. Kaavaratkaisun yhteydessä on laadittu liikennesuunnitelma, jossa Sörnäisten rantatien linjaus on esitetty voimassa olevan asemakaavan mukaisesti Vilhonvuoren korttelirakenteen reunan myötäiseksi.

HSL on 31.10.2016 lausunut osin myös nykyistä kaava-aluea koskevasta Hakaniemenrannan ja Sörnäistenrannan asemakaavan ja asemakaavan muutoksen osallistumis- ja arviointisuunnitelmasta. Vuoden 2016 osallistumis- ja arviointisuunnitelman jälkeen kaava-alueen raja-alue on kuitenkin merkittävästi muuttunut. Asemakaavasta ei ole julkaistu päivitettyä osallistumis- ja arviointisuunnitelmaa nykyisellä kaavarajauksella.

Helsingin seudun liikenne -kuntayhtymä (HSL) lausuu kannanottonaan seuraavaa:

Sörnäisten rantatien järjestelyt, mitoitukset ja estevaikutus

Yleiskaavassa kaava-alue ympäristöineen on merkitty kantakaupungiksi C2 ja kaava-alue reunustaa pääkatuyhteys (Sörnäisten rantatie). HSL muistuttaa, että yleiskaavan määräysten mukaan kantakaupunki C2 -alueita tulee kehittää kestävien kulkumuotojen, erityisesti kävelyn ja pyöräilyn, ehdoilla. Lisäksi kaikkia keskusta-alueita, joihin myös kantakaupunki C2 sisältyy, suunniteltaessa on kiinnitettävä erityistä huomiota jalankulkijan mittakaavaan sekä jalankulku-, pyöräily-, pysäköinti-, huolto- ja julkisen liikenteen järjestelyjen toimivuuteen. Kaavaselselötyksen mukaan kaavaratkaisun tavoitteena on alueen täydennysrakentaminen siten, että alue muodostuu osaksi kantakaupungin kaupunkirakennetta ja kytkee Hanasaaren tulevan

20.06.2023

160/10.02.03/2023
[Sörnäistenrannan
asemakaavan muutos]

maankäytön luontevasti Vilhonvuoren olemassa olevaan kaupunkirakenteeseen.

Nyt esitetyssä kaavaratkaisussa Sörnäisten rantatietä levennetään merkittävästi nykyisestä. Nykyisin noin 40 metriä leveää katualuetta esitetään levennettävän kokonaisuudessaan lähes 60-metriseksi, mikä on muihin kantakaupungin pääkatuihin verrattuna poikkeuksellisen leveä katualue. Leveä katualue aiheuttaa kaupunkirakenteeseen merkittävän estevaikutuksen, joka estää tehokkaasti alueen kytkeytymisen Vilhonvuoren ja Kallion suuntaan, haittaa kaava-alueen jalankulun merkittävimpien yhteyssuuntien toimivuutta ja joukkoliikenteen runkoyhteyksien saavutettavuutta sekä vähentää yleiskaavan edellyttämää jalankulkijan mittakaavaa. Esitetty kaavaratkaisu ei siten toteuta kaavan tavoitetta alueen kytkeytymisestä Vilhonvuoren suunnan olemassa olevaan kaupunkirakenteeseen, ja on Sörnäisten rantatien alueen osalta ristiriidassa edellä mainittujen yleiskaavan kantakaupunkialueita koskevien määräysten kanssa.

HSL:n näkemyksen mukaan katualuetta olisi mahdollista kaventaa koko Kaikukadun ja Hanasaarenkadun välisellä alueella kiinnittämällä huomiota muun muassa rinnakkaiskatujen järjestelyiden tilatehokkuuteen ja erotusviherkaistojen kadun kantakaupunkimaisen luonteen kannalta tarkoituksenmukaisiin mitoituksiin. Vapautunut tila voitaisiin tällöin hyödyntää tonteille ilman, että sillä olisi merkittävää vaikutusta kadun toimintoihin tai välityskykyyn. Katutilan mitoittaminen todellisen tarpeen mukaan muun muassa vapauttaa tilaa rakentamiselle, lisää yleiskaavan edellyttämää ihmisen mittakaavaisuutta, rauhoittaa ajoneuvoliikenteen nopeuksia, ja parantaa kävelyolosuhteita lyhentämällä kadunylityksiä.

Sörnäisten rantatien autoliikenteen nopeusrajoituksen laskeminen viidestäkymmenestä neljäänkymmeneen kilometriin tunnissa on kävelyolosuhteiden, turvallisuuden, liikennemelun ja alueen viihtyisyyden kannalta erinomainen muutos. Kadun mitoituksen ja geometrian, kuten kaarresäteiden risteyksissä, tulee kuitenkin tukea viestiä, jotta haluttu vaikutus liikenneympäristön rauhoittamiseksi ja turvallisuuden lisäämiseksi saavutetaan ja ajonopeuksia noudatetaan.

Sörnäisten rantatien ollessa 3+3-kaistainen, tulee kadulla HSL:n näkemyksen mukaan yhden kaistaparin olla varattu logistiikan ja joukkoliikenteen käyttöön. Joukkoliikenteen ja logistiikan priorisointi mahdollisesti ruuhkautuvalla erityisen vilkkaan ajoneuvoliikenteen katuosuudella noudattaa Helsingin liikkumisen kehittämisohjelmassa määriteltä kulkumuotojen priorisointijärjestystä, jossa joukkoliikenteestä, kuljetuksista ja jakelusta huolehditaan ennen henkilöautoilua, ja johon myös yleiskaava 2016 perustuu.

20.06.2023

160/10.02.03/2023
[Sörnäistenrannan
asemakaavan muutos]**Kävelyn reitit ja joukkoliikenteen saavutettavuus**

Kävelyn reittejä erityisesti Vilhonvuoren ja Hämeentien suuntaan, kävely-yhteyksiä kaava-alueen linja-autopysäkeille ja Sörnäisten rantatien ylitysmahdollisuuksia tulee ennen kaavan hyväksymistä kehittää.

Alueen merkittävimmät joukkoliikenteen yhteydet ovat Hämeentien raitiovaunu- ja bussiyhteydet, joka on alueen joukkoliikenteen pääreitti, sekä Sörnäisten metroasema. Lisäksi Sörnäisten rantatietä kulkee muutama bussilinja, jotka tarjoavat yhteyksiä muun muassa keskustan ja Kalasataman suuntaan. Myös Kruunusiltojen raitiotien Merihaan pysäkki palvelee kaava-alueen tulevaisuudessa. Lähimpien joukkoliikenteen runkoyhteyksien (Hämeentie, Sörnäinen) lisäksi kävelyn ja pyöräilyn yhteydet tulee olla sujuvat lähimpiin aluekeskuksiin Kalasatamaan ja Hakaniemeen.

Esitetyssä liikennesuunnitelmassa Kaikukadun ja Hanasaarenkadun suojaiteiden etäisyys Sörnäisten rantatiellä on yli 300 metriä, mikä ei ole linjassa yleiskaavan määräyksen kanssa kehittää aluetta kävelyn ja pyöräilyn ehdoilla ja kiinnittää erityistä huomiota kävelyn ja pyöräilyn järjestelyiden toimivuuteen. Sörnäisten rantatielle tulee lisätä suojatie Lintulahdenkadun kohdalle. Uusi suojatie palvelee kävely-yhteyksiä kaava-alueelta Sörnäisten rantatien etelän suunnan bussipysäkeille ja Hämeentien joukkoliikennedyhteyksien saavutettavuutta Lintulahdenkadun kautta. Suojatie parantaa merkittävästi joukkoliikenteen saavutettavuutta kaava-alueelta ja alueen kytkeytymistä Vilhonvuoren suuntaan.

Sörnäistentunnelin eteläinen suuaukko poistaa toteutuessaan jalankulun ja pyöräilyn ylitysmahdollisuuden Käenkujan liittymän kohdalla (liikennesuunnitelman vaihe 2). Liikennesuunnitelmassa ei ole osoitettu poistuneelle yhteydelle korvaavaa ratkaisua. Liikennesuunnitelman vaiheen 2 suunnitelmaa tulee täydentää niin, että Käenkujan kohdalle merkitään kävely- ja pyöräiliikenteen ylikulkusiltayhteys kaupunginvaltuuston 24.11.2021 hyväksymän Sörnäistentunnelin yleissuunnitelman mukaisesti.

Joukkoliikenteen pysäkkijärjestelyt

Esitetyssä liikennesuunnitelmassa alueelle on sijoitettu yksi bussipysäkipari Sörnäisten rantatielle. Lintulahdenkadun kohdalle suunniteltu etelän suunnan bussipysäkki on sijoitettu pysäkin kulkuyhteyksien ja linja-autojen kulun kannalta ongelmallisesti. Vaikka pysäkki sijaitsee kaavoitettavia uusia kortteleita reunustavalla kadulla, kävelymatkat kaava-alueen kortteleista pysäkeille muodostuvat lyhyimmilläänkin usean sadan metrin pituisiksi ja sisältävät useita valo-ohjattuja suojatieylityksiä, sillä pysäkin lähettävillä ei ole mahdollisuutta ylittää Sörnäisten rantatietä. Myöskään Hanasaarenkadun länsipuolella ei ole suojatietä, mikä voi aiheuttaa pysäkkimatkaan jopa usean minuutin viiveen ylityksen muodostuessa kaksivaiheiseksi. Pysäkin kohdalle

20.06.2023

160/10.02.03/2023
[Sörnäistenrannan
asemakaavan muutos]

tulee suunnitelmaan lisätä suojatie edellä kuvatun mukaisesti. Pysäkin sijoittaminen ulkokaarteeseen on ajoneuvoliikenteen näkökulmasta ongelmallista. Linja-auton ajaminen lähelle ulkokaarteessa sijaitsevan pysäkin reunakiveä on haastavaa erityisesti pysäkin sijaitessa syvennyksessä, minkä vuoksi esteettömyyden toteutuminen pysäkillä on hankalaa. Pysäkki tulee jatkosuunnittelussa pyrkiä sijoittamaan kadun suoralle osuudelle.

Bussiliikenteen tarpeet Sörnäisten rantatiellä eivät edellytä pysäkkien sijoittamista syvennykseen. Pysäkkien sijoittaminen ajoradalle parantaa pysäkkien esteettömyyttä mahdollistamalla linja-auton ajamisen lähemmäs reunakiveä ajolinjan ollessa suora, helpottaa pysäkkialueiden talvikunnossapitoa, sekä mahdollistaa tilatehokkaamman ratkaisun säästäten tilaa kadun poikkileikkauksessa. Kun pysäkkien sijoittaminen syvennykseen ei kyseisillä sijainneilla ole esimerkiksi joukkoliikenteen ajantasaustarpeen vuoksi perusteltua, on pysäkin sijoittamisella syvennykseen etua ainoastaan muun ajoneuvoliikenteen sujuvuuden kannalta. Yleiskaavan määräysten mukaisesti alueella tulee priorisoida joukkoliikenteen toimivuutta, ei autoliikenteen sujuvuutta.

Pyöräliikenteen järjestelyt

Kulkumuotojen erotteluun pyöräilyn ja kävelyn välillä tulee tarkemmassa suunnittelussa kiinnittää erityistä huomiota. Nyt esitetty kaavan liikennesuunnitelma on kulkumuotojen erottelun osalta puutteellinen. Jalkakäytävän ja pyörätien väliin ei ole suunnitelmassa varattu lainkaan tilaa erottelulle, mikä ei katualueen leveys huomioiden ole perusteltua. Pyöräily ja kävely on syytä erottaa toisistaan esimerkiksi istutuskaisilla tai rakenteellisilla elementeillä, mikäli se on käytettävissä olevan tilan puolesta mahdollista. Kunnollinen erottelu pyöräilyn ja kävelyn välillä parantaa erityisesti jalankulkijoiden olosuhteita ja turvallisuutta.

Lintulahdenkuja on merkittävä pyöräliikenteen läpiajoreitti, jolla sijaitsee pyöräilyn kaksisuuntainen pääväylä. Autoliikenteellä Lintulahdenkujalla sen sijaan ei ole verkostollisesti merkittävää läpiajoliikenteen roolia, vaan autoliikenteessä se palvelee ensisijaisesti kadun varrella olevia kiinteistöjä ja tonteille ajoa. Autoliikenteen rauhoittaminen nopeusrajoituksin, kadun mitoituksella ja läpiajtoa hillitsemällä mahdollistaa pyöräliikenteen sijoittamisen sekaliikenteeseen ajoradalle, mikä parantaisi erityisesti kävelyn olosuhteita ja mahdollistaa tilatehokkaamman kokonaisratkaisun. Myös Lintulahdenkujan autoliikenteen muuttamista yksisuuntaiseksi tulee harkita, ellei autoliikenteen kaksisuuntaisuudelle ole vahvoja perusteita. Suunnittelun aiemmissa vaiheissa (kaavaluonnos 2017) Lintulahdenkujan ratkaisuksi oli esitetty pyöräkatua. Nyt esitetty ratkaisu, jossa Lintulahdenkuja on autoliikenteen 2-suuntainen läpiajettava katu ja pyöräliikenne on erotettu omalle väylälleen jalankulun tasoon, aiemmassa suunnittelun vaiheessa kokonaan jalankululle varattuun tilaan, ei parhaalla tavalla noudata yleiskaavan määräystä kehittää

20.06.2023

160/10.02.03/2023
[Sörnäistenrannan
asemakaavan muutos]

aluetta kävelyn ja pyöräilyn ehdoilla, eikä pyöräliikenteen suunnitteluohjeen tavoitetta toteuttaa pyöräliikenne tonttikaduilla ensisijaisesti sekaliikenteenä autoliikennettä tarvittaessa rauhoittamalla. HSL:n näkemyksen mukaan sekä jalankulun että pyöräilyn olosuhteiden parantamiseksi pyöräliikenne tulisi Lintulahdenkujalla sijoittaa sekaliikenteeseen ajoradalle autoliikennettä rauhoittamalla.

Lisätietoja lausunnosta antaa liikennesuunnittelija Markus Nevalainen (markus.nevalainen@hsl.fi).

Helsingin seudun liikenne -kuntayhtymä (HSL)

Jussi Saarinen
Toimitusjohtajan sijainen

Asiakirja on sähköisesti allekirjoitettu asianhallintajärjestelmässä 29.06.2023. Allekirjoituksen oikeellisuuden voi todentaa HSL:n kirjaamosta.