

12.04.2024

33/10.02.02/2022
[Viikinrannan–Lahdenväylän
osayleiskaava]**Vastaanottaja**

Helsingin kaupunki
Kaupunkiympäristön toimiala
Maankäyttö ja kaupunkirakenne -palvelukokonaisuus
Maankäytön yleissuunnittelu
Yleiskaavoitus
helsinki.kirjaamo@hel.fi

Viite

Lausuntopyyntönnö 5.4.2024
HEL 2021-011524 T 10 03 02 00
Hankenumero 6684_2

Lausunto Viikinrannan-Lahdenväylän osayleiskaavaluonnoksesta

Viikinrannan–Lahdenväylän osayleiskaavalla laajennetaan kantakaupunkia Lahdenväylän suunnassa Viikin–Malmin pikaraitiotien varressa sekä eheytetään yleiskaavallinen kokonaisuus Korkeimman hallinto-oikeuden Yleiskaavasta 2016 kumoamalta osalta. Alueesta suunnitellaan monipuolinen, urbaani kaupunginosa, joka yhdistää Arabianrannan Viikkiin.

Osayleiskaavan rinnalla laaditussa Lahdenväylän esiselvityksessä tarkastellaan edellytyksiä muokata tätä moottoritien lähestymisjaksoa kaupunkiin siten, että liikenteen ympäristövaikutuksia vähennetään kuitenkin säilyttäen valtakunnallisen väylän riittävä palvelutaso. Selvityksen pohjalta nopeusrajoitus voidaan alentaa 80 km/h tasolle, ja jatkotyössä selvitetään mahdollisuuksia 60 km/h nopeustasolle.

Osayleiskaavassa Viikin–Malmin pikaraitiotie on linjattu Lahdenväylän varteen. Pikaraitiotien pysäkki sijoittuu Hernepellontien alikulun koillispuolelle, ja tämän ympärille on suunniteltu Viikinrannan alueen keskus aukioineen ja kaupallisine palveluineen. Keskusaukiolta on suunniteltu jalankulkuyhteydet ympäröivään kantakaupunkirakenteeseen.

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

Kaavahanke tukee MAL-tavoitteita tiivistyvän kaupunkirakenteen osalta tukeutumalla joukkoliikenteeseen ja kestävään liikkumiseen. HSL:n liikenteen lisäksi on huomioitava myös pidemmältä tulevan joukkoliikenteen tarpeet etenkin solmupisteissä ja vaihtoyhteyksien osalta.

12.04.2024

33/10.02.02/2022

[Viikinrannan–Lahdenväylän
osayleiskaava]

Helsingin seudun tieverkon luokitus ja palvelutasotavoitteet 2040 -työssä valtatie 4 on Kehä III-Kehä I välillä maakunnallisesti merkittävä tiejakso ja tärkeä pitkämatkaiset tavara- ja joukkoliikenteen reitti. Maakunnallisesti merkittävien tiejaksojen nopeusrajoitustavoite on vähintään 80 km/h, tavara- ja joukkoliikenne priorisoidaan tarvittaessa. Tiejaksojen kehittämisessä huomioidaan valtakunnallisesti merkittävien terminaalilyhteyksien toimintavarmuuden lisäksi myös lähialueen maankäytön kehittämisen synnyttämät tarpeet sekä yhteyksien että liikenteen haittojen osalta.

HSL kiittää, että on päässyt kaavahankkeeseen mukaan heti alusta alkaen. Raitiotieverkon kehitys aidosti seudulliseksi on tärkeää ja tämän vuoksi tulee luoda seudullisessa yhteistyössä näkemys siitä, miten tämä toteutetaan.

Bussiliikenne

Lahdenväylä on joukkoliikenteen kannalta merkittävä väylä ja se tuo nopeutusta pidemmältä HSL-alueelta Helsinkiin tuleville busseille palvellessa samalla myös valtakunnallista bussiliikennettä. Joukkoliikenteen tulee olla väylällä jatkossakin sujuvaa.

HSL ei näe Viikki-Malmi pikaraitiotien poistavan bussiliikennettä Lahdenväylältä merkittävässä määrin, mikä tarkoittaa, että bussit tarvitsevat edelleen oman tilansa ja niille tulee suunnitella tiheän liikenteen mukaiset korkeatasoiset kaista- ja pysäkkijärjestelyt sekä mahdolliset muut etuudet. Huomionarvoista on, että mikäli Lahdenväylän nopeutta alennettaisiin, voisi se mahdollistaa pysäkkien toteuttamisen nykyistä joustavammin ja optimoiden. Tässä yhteydessä on syytä tarkastella, onko Lahdenväylän ja Kehä I:n liittymään mahdollista toteuttaa pysäkit. Ilmasillan liittymään tulee pysäkit, mutta nämä ovat liian kaukana Kehä I:stä ja Kehä I:lle jää edelleen merkittävää poikittaisliikennettä, jonka määrä todennäköisesti ennemmin lisääntyy kuin vähenee. Laadukkaat vaihtoyhteydet nähdään tärkeänä, kun Kehä I:n rooli joukkoliikenteelle kasvaa tulevaisuudessa entisestään. Kehä I:llä on tunnistettu merkittävää potentiaalia joukkoliikenteen kysynnän lisäämiseen ja syksyllä 2024 on tarkoitus aloittaa uusi Kehä I:stä pitkin kulkeva bussilinja 554.

Raitiotieverkon kehitystä tarkastellessa tulee myös tarkastella saman alueen bussiliikennettä. Nykyisessä taloustilanteessa tulee varautua myös korkeatasoiseen bussiratkaisuun, jos raidevaihtoehto todetaan liian kalliiksi. Viikki-Malmi pikaraitiotien osalta on myös vielä tarkentamatta, toimisiko se nopeana runkoyhteytenä Helsingin keskustaan vai entisen lentokentän alueen pääyhteytenä. Joukkoliikennesuunnittelun kannalta oleellisten pysäkkien tarve on hyvä tunnistaa jo tässä vaiheessa, jotta niille saadaan varmistettua tarvittavat tilat ja sujuvat vaihtoyhteydet. On tutkittava, ovatko solmupisteet vielä joukkoliikenteen kannalta oleellisissa kohdissa ja tarvittaessa näihin

12.04.2024

33/10.02.02/2022

[Viikinrannan–Lahdenväylän
osayleiskaava]

tehtävä tilavaraukset, jotta reitit pysäkkien väliltä ovat sujuvat, viihtyisät ja esteettömät.

Raideliikenne

Koillis-Helsingin raitiotiet

Osayleiskaavan alueelle on suunniteltu Viikin-Malmin pikaraitiotie -nimellä (Viima) kulkevaa pikaraitiotiehanketta. Viima-ratikka on osa laajempaa Koillis-Helsingin pikaraitioliikenteen verkostoa, joka kaksihaaraisen Viiman lisäksi sisältää Raide-jokeri 2 - linjan (pikaraitiolinja 560) sekä Tiederatikka-nimeä kantavan linjan. Jälkimmäisen näistä on suunniteltu operoivan myös osayleiskaavan alueella. Pikaraitiolinja 570 eli Vantaan ratikka kuuluu myös laajemmassa perspektiivissä koilliseen pikaraitiotiekokonaisuuteen.

Jatkotarkasteluna olisi hyödyllistä käynnistää yksittäisiä hankkeita laajempi Koillis-Helsingin raitiotiehankkeiden kokonaistarkastelu, jonka avulla hankelaajuudet, hankkeiden keskinäiset riippuvuudet ja reunaehdot sekä tarkoituksenmukainen toteutusjärjestys saataisiin määritettyä. Tämän ”Koillis-Helsingin raitiotieverkkoselvityksen” tavoitteena tulisi olla myös hankkeiden ja rataosuuksien roolin kirkastaminen liikennejärjestelmätasolla. Suunnitelma voisi koota yhteen myös ratikkaratkaisujen vaikutukset alueen bussiliikenteeseen ja niiden linjaston vaiheistukseen.

Maankäytön runko vai joukkoliikenteen runkoyhteys

Viikin-Malmin pikaraitiotie kulkee koko suunnittelualueen läpi. Rataosuudelle on Viiman vielä julkaisemattomassa yleissuunnitelmassa suunniteltu kuutta pysäkkiä. On tunnistettava, että Viima-ratikka ei voi samaan aikaan toimia Malmin lentokenttä -alueen nopeana ja houkuttelevana keskustayhteytenä ja Viikin alueen paikallista liikkumista mahdollistavana joukkoliikenneyhteytenä. Raitiotien houkuttelevuus ja käyttökelpoisuus pidempiä matkoja palvelevana keskustayhteytenä laskee linjan varren pysäkkiverkon tiheydessä – olkoonkin, että maankäyttö linjan varrella perustelisikin siirtymäosuutta tiheämmän pysäkkiverkon. Kysymys siitä, onko pikaraitiorata Lahdenväylän käytävässä sekä Viikin-Malmin alueella maankäytön runko vai joukkoliikenteen liikennejärjestelmätason nopeat siirtymät mahdollistava runkoyhteys, tulee ratkaista jatkosuunnittelussa.

Perusteltukin hitaus käytävässä tarvitsee rinnalleen nopeammat siirtymät Helsingin keskustan ja Malmin lentokentän välillä mahdollistavan bussiliikenteen, jotta seudullinen saavutettavuus ei kärsi. Mikäli Lahdenväylän nopeusrajoitusta lasketaan esimerkiksi pohdittuun 60–80 km/h, niin erillisradalla ja erillisnopeusrajoituksella operoivan pikaraitiotien nopeus muuttuu kilpailukykyiseksi nykyisenkaltaiseen moottoritiebussiliikenteeseen nähden. Vastaavasti nopeusrajoituksen alentaminen kasvattaa

12.04.2024

33/10.02.02/2022
[Viikinrannan–Lahdenväylän
osayleiskaava]

bussiliikenteellä tarjottavien keskustamatkojen matka-aikaa ja heikentää siten koillissuunnan joukkoliikennepalvelua nykyisestä.

Lisätietoja lausunnosta antaa Teija Visa. HSL osallistuu mielellään jatkosuunnitteluun kestävien kulkumuotojen osalta ja jatkosuunnittelussa yhteyshenkilönä on liikennesuunnittelija Teija Visa.

Helsingin seudun liikenne -kuntayhtymä (HSL)

Silfver Vesa
Vs. Toimitusjohtaja

Asiakirja on sähköisesti allekirjoitettu asianhallintajärjestelmässä 8.5.2024. Allekirjoituksen oikeellisuuden voi todentaa HSL:n kirjaamosta.