

# Hernesaaren liikennejärjestelmäselvitys



Helsingin Kaupunkisuunnitteluvirasto  
Liikennesuunnitteluosasto  
Sanna Ranki  
31.1.2017

## Sisällysluettelo

---

Alkusanat .....	2
Liikkuminen suunnittelualueella nykytilanteessa .....	3
Jalankulku, pyöräliikenne ja virkistysreitit .....	3
Joukkoliikenne.....	4
Ajoneuvoliikenne ja katuverkko.....	4
Risteilyliikenne .....	4
Liikennejärjestelmän tavoitetilanne .....	5
Jalankulku.....	5
Pyöräliikenne.....	6
Joukkoliikenne.....	7
Ajoneuvoliikenne ja katuverkko.....	8
Pysäköinti .....	9
Risteilyliikenne .....	9
Vaikutukset liikennejärjestelmässä .....	10
Mallinnuksen lähtökohdat .....	10
Liikennemäärät .....	10
Kulikutapajakauma.....	11
Matkojen suuntautuminen .....	12
Lähteet.....	14

---

## Alkusanat

---

Hernesaari, Etelä-Helsingissä sijaitseva alue, on toiminut vuosikymmeniä telakka-alueena. Risteilysatama tuo kesäkuukausina alueelle runsaasti matkailijoita, josta syystä Hernesaarenrantaan on tuotettu viime vuosina vapaa-ajanpalveluita.

Hernesaaren kaavoitus on tullut vireille vuonna 2006 kaupungin aloitteesta. Osayleiskaavaehdotusta on käsitelty kaupunkisuunnittelulautakunnassa vuonna 2012 sekä tarkastettua versiota vuonna 2013. Kaupunginhallitus päätti 19.6.2013 palauttaa osayleiskaavan siten valmisteltavaksi, että nykyisen selvitysalueen varauksesta luovutaan ja asuntorakentamisen ja risteilijälaivasataman tilatarpeet toteutetaan ensisijaisesti olemassa olevan Hernesaaren puitteissa.

Alueen joukkoliikennetarkaisu perustuu raitiotieyhteyteen, joka kulkee Hernesaaresta Telakkakadun ja Bulevardin kautta keskustaan. Ajoneuvoliikenteen pääyhteys pohjoiseen kulkee Telakkakadun kautta. Hernesaari kuuluu kantakaupungin pyöräliikenteen pääverkkoon.

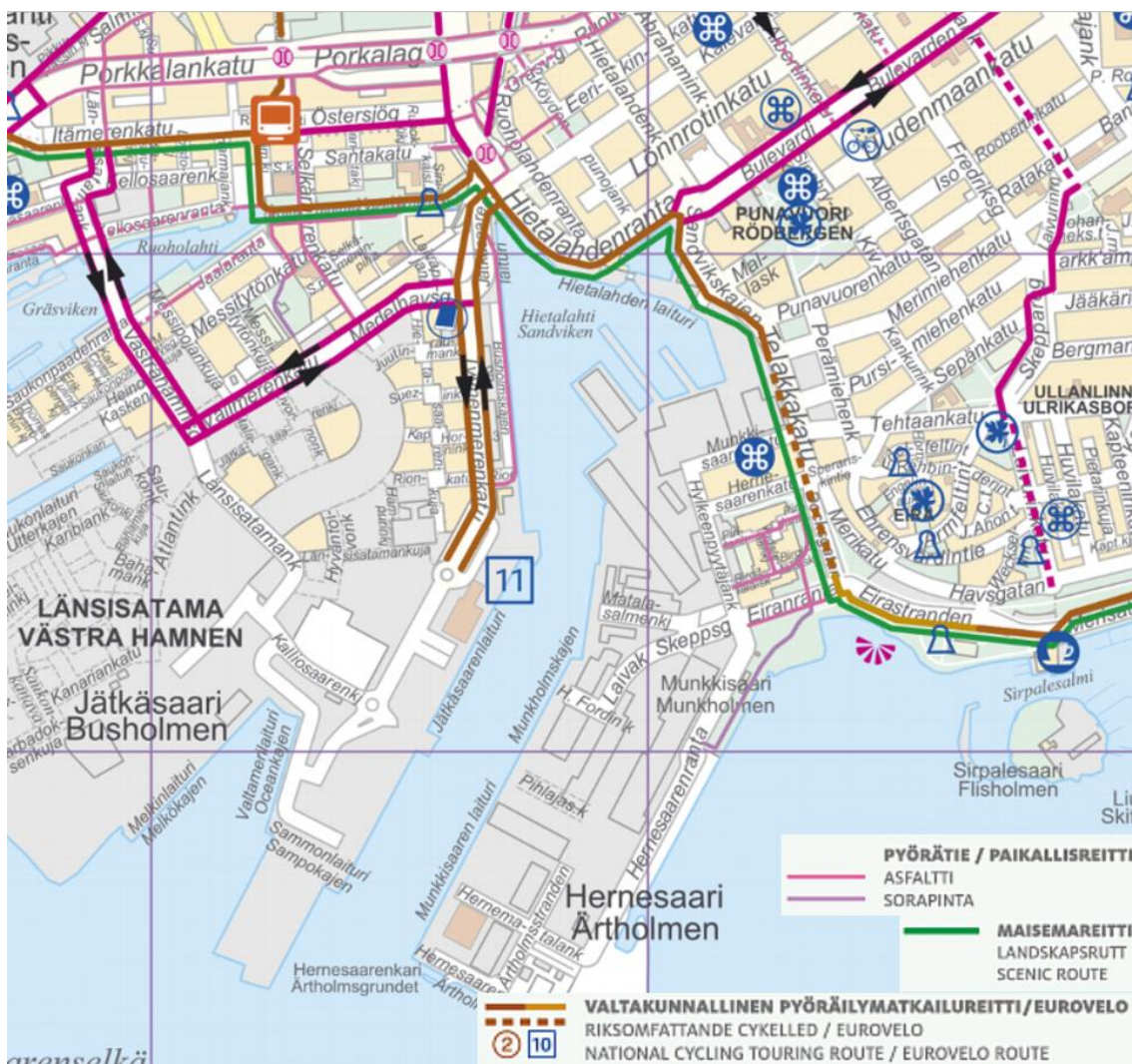
Hernesaaren liikennejärjestelmäselvitystä on tehty osayleiskaavatyön yhteydessä Helsingin kaupunkisuunnitteluviraston liikennesuunnitteluosaston toimesta.

---

## Liikkuminen suunnittelualueella nykytilanteessa

### Jalankulku, pyöräliikenne ja virkistysreitit

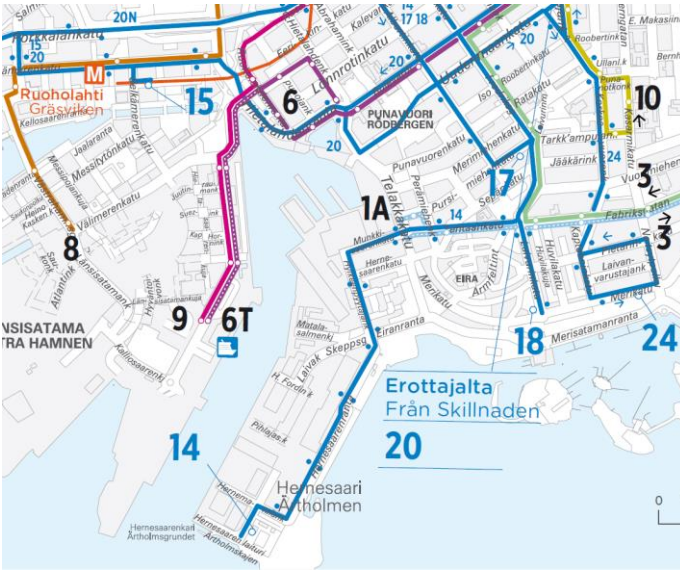
Hernesaarenranta jatkaa Kaivopuiston ja Merisatamanrannan merellistä ulkoilureittiä, Helsingin rantareittiä. Pääosin alueella on jalkakäytävät katujen varsilla ja pyöräilijät ajavat ajoradalla. Alueella on työpaikkoja ja harrastusmahdollisuuksia, jotka tuottavat jonkin verran jalankulku- ja pyöräliikennettä. Hernesaarenrantaan on keskittynyt erilaisia vapaa-ajan toimintoja, jotka lisäävät jalankulkua ja pyöräliikennettä erityisesti itäisessä rantapuistossa sekä Hernesaarenrannassa. On suunniteltu, että kaupunkipyöräverkko laajenee kesällä 2017 Hernesaaren, kun Eiranrannan ja Hylkeenpyytäjänkadun kulmaan on suunniteltu kaupunkipyöräasemaa.



Kuva 1: Hernesaaren alueen pyöräliikennereitit. Kuva Ulkoilukartta (2016).

## Joukkoliikenne

Hernesaaresta kulkee bussilinja 14 Kampin suuntaan. Lisäksi osayleiskaava-alueen läheisyyteen, Tehtaankadun päähän, liikennöi raitiolinja 1A.



Kuva 2: Hernesaaren alueen joukkoliikenneyhteydet. Kuva HSL (2016).

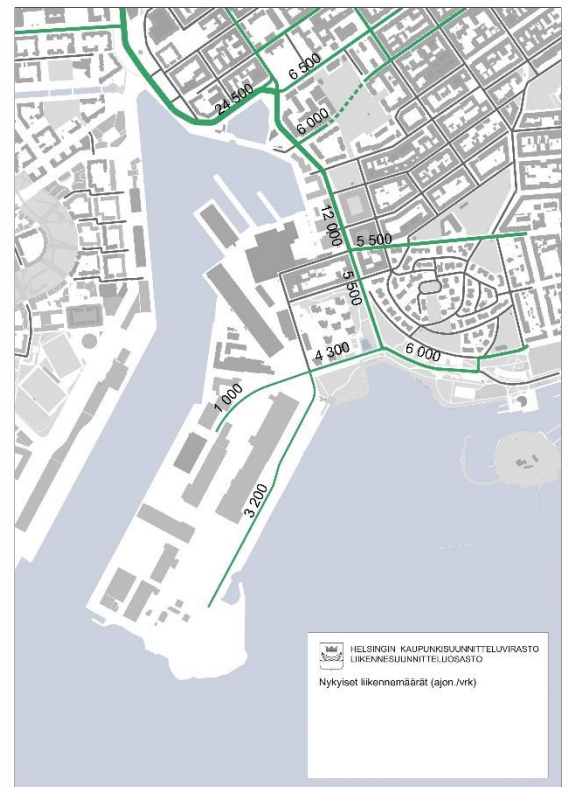
## Ajoneuvoliikenne ja katuverkko

Hernesaari liittyy ympäröivään katuverkkoon Laivakadun ja Hernesaarenrannan kautta. Alueen katujen liikenne on vähäistä. Hernesaarenrannassa ja Laivakadulla on pysäköintipaikkoja katujen varsilla. Suurimmat liikennemäärät ovat Hernesaarenrannassa, noin 3 200 autoa arkivuorokautena. Telakan toiminta, risteilijäsatama sekä lumen vastaanottopaikka tuovat alueelle myös raskasta liikennettä.

Osayleiskaava-alueen ja koko eteläisen Helsingin ajoneuvoliikenteen pääyhteys pohjoiseen kulkee Telakkakadun kautta. Yhteys itään päin on Eiranranta -katua pitkin Merikadulle ja Merisatamanrantaan.

## Risteilyliikenne

Kesäisin Hernesaaren risteilysataman toiminta lisää liikennettä alueella. Helsingissä käy vuosittain keskimäärin 300 risteilyalusta. Risteilymatkustajien määrä ja alusten koko on kasvanut vuosittain. Hernesaarella ja Melkinlaiturissa vieraili vuonna 2015 noin 390 000 risteilyvierasta. Aluskäyntejä oli vastaavasti 170. Kaikki yli 214 metriä pitkät risteilyalukset ohjataan Hernesaareen. Suurimpiin aluksiin mahtuu 2000–3000 matkustajaa. Hernesaaren risteilylaituriin mahtuu kaksi 300 metriä pitkää alusta yhtä aikaa. Yleensä risteilyvieraat tekevät ohjatun päiväkierroksen linja-autoilla, joita saatetaan tarvita jopa 60 laivaa kohden. Risteilymatkustajia palveleva alue on aidattu ja sen pinta-ala on noin 2,1 hehtaaria. Alueella on matkamuistomyymälöitä ja muuta pienimuotoista palvelutoimintaa. Risteilyliikennettä on toukokuusta syyskuuhun. Risteilyalukset ovat toistaiseksi tehneet päivävierailuita eivätkä ole yöpyneet Hernesaarella.



Kuva 3: Hernesaaren alueen nykyiset liikennemäärät.

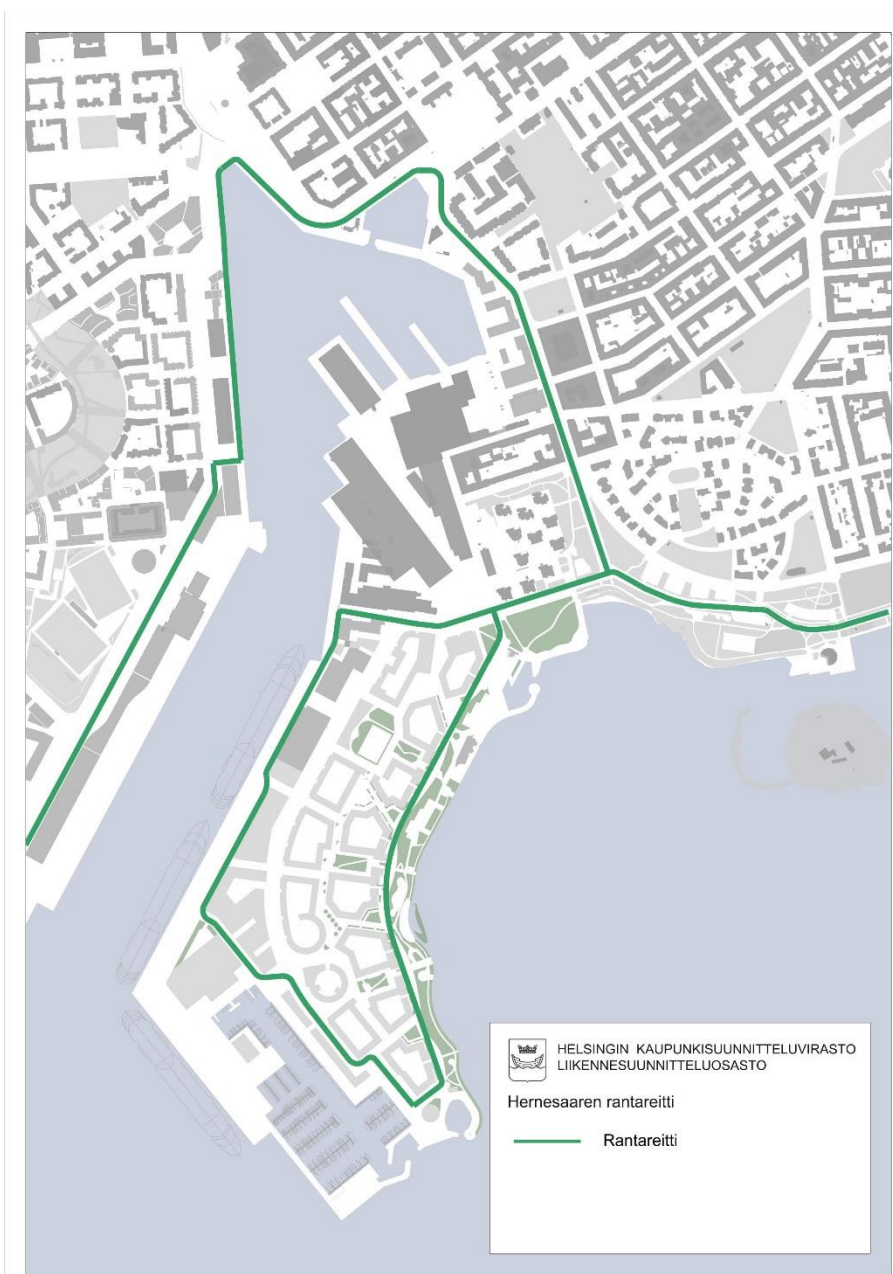
## Liikennejärjestelmän tavoitetilanne

Alueen joukkoliikennetarkaisu perustuu raitiotieyhteyteen, joka kulkee Hernesaaresta Telakkakadun ja Bulevardin kautta keskustaan. Hernesaari kuuluu kantakaupungin pyöräliikenteen pääverkkoon. Hernesaareen suunnitellaan sujuvat ja esteettömät jalankulun ja pyöräilyn reitit.

### Jalankulku

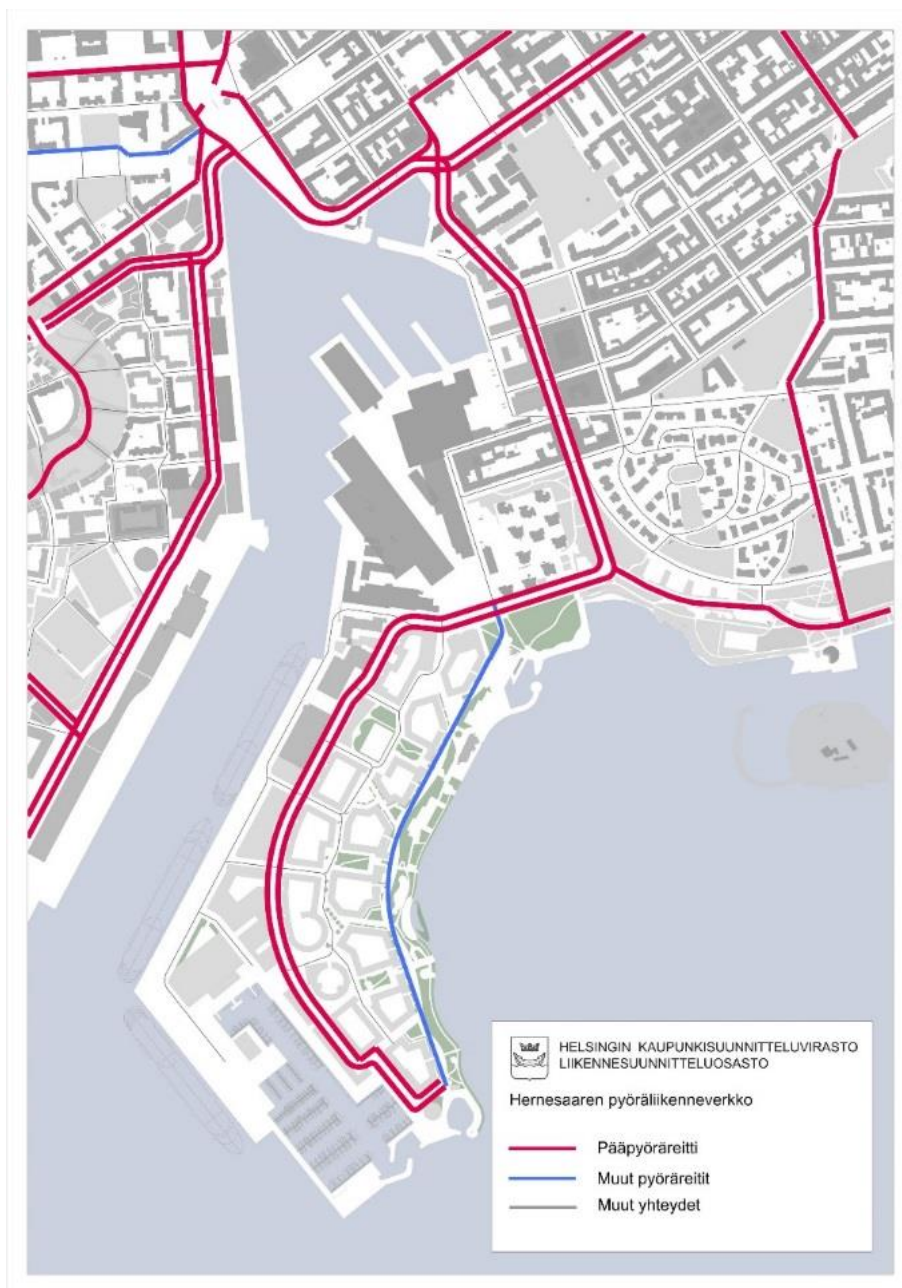
Hernesaari on jalankulkijoille sopiva ja mieluinen paikka. Kävelyetäisyydet ovat lyhyitä, kaikista asunnoista raitiotiepysäkki, meri ja virkistysmahdollisuudet ovat noin 300 m etäisyydellä. Alueelta löytyy yleisimmät lähipalvelut, kuten peruskoulu ja kauppa. Katuympäristöistä tehdään viihtyisiä. Yhteydet joukkoliikenteen pysäkeille suunnitellaan helposti hahmotettavaksi ja houkutteleviksi käyttää. Esteettömyys huomioidaan katujen suunnittelussa, jotta yhteydet ovat kaikkien saavutettavissa.

Hernesaaren itärannalle suunnitellaan korkeatasoinen rantapuisto, joka laajentaa Merisatamanrannan suosittua kävelyaluetta. Lähellä rakennuksia kulkee esteetön jalankulun ja pyöräilyn virkistysyhteys, Helsingin rantareitti. Lähempänä rantaviivaa kulkee rinnakkainen jalankulun reitti, joka sijoittuu noin 3 metrin korkeustasolle, suojaan korkeimmilta aalloilta. Rantareitin varrelle on suunniteltu oleskeluun soveltuvia rakenteita ja alueita sekä lähiliikuntaa varten pelikenttiä ja kuntoiluvälinealueita. Puisto tarjoaa alueen asukkaille, kaupunkilaisille ja risteilymatkustajille monipuolisia merellisiä virkistys- ja liikuntamahdollisuuksia. Rantapuisto sijoittuu Kaivopuistosta alkavan kantakaupungin etelärannan puistoketjun ja jalankulkuympäristön läntiseksi jatkeeksi. Rantapuisto on lisäksi oleellinen osa Yleiskaava 2002:ssa määriteltyä Helsingipuistona kehitettävää viheraluekokonaisuutta.



## Pyöräliikenne

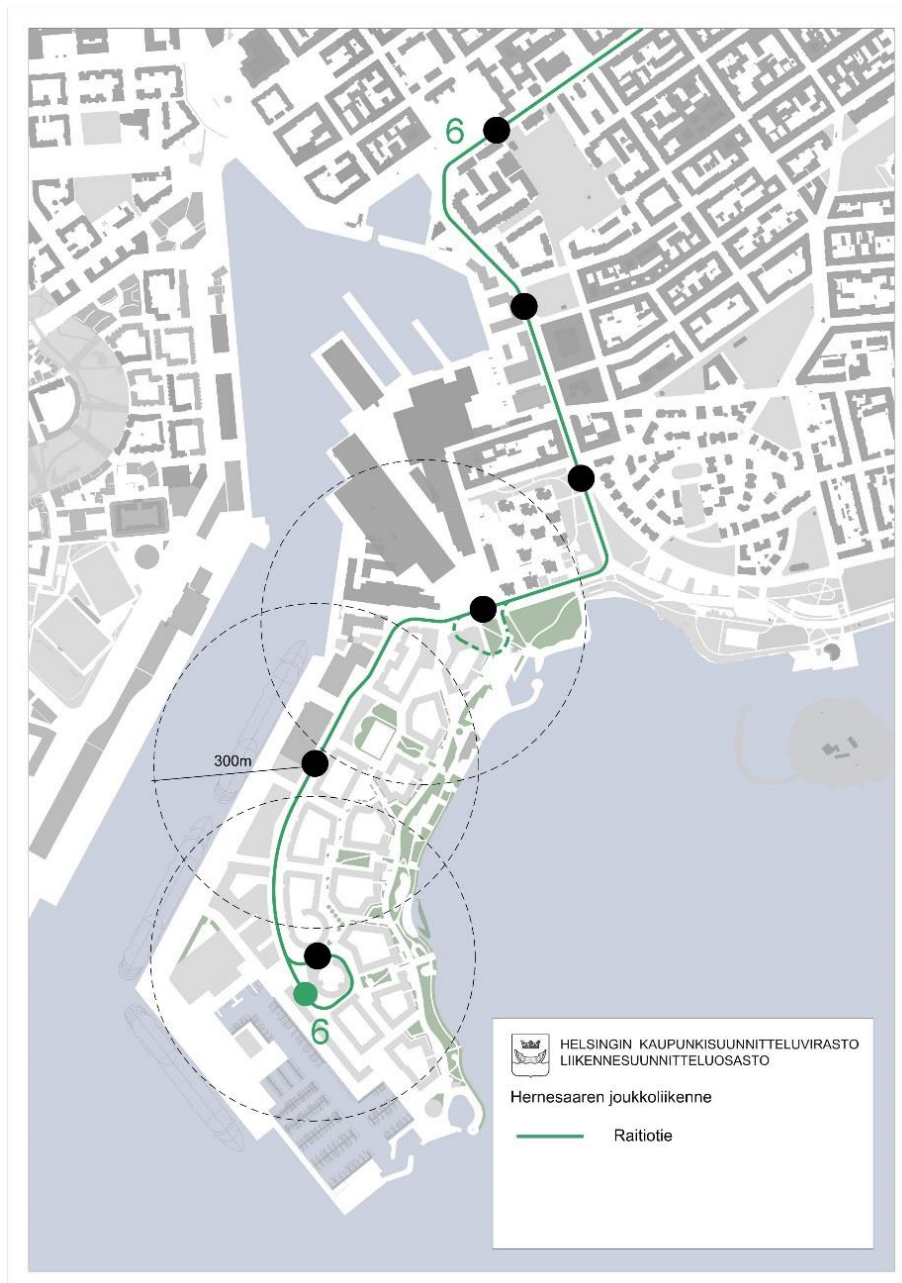
Hernesaari kuuluu kantakaupungin pyöräliikenteen pääverkkoon. Kokoojakadulle on suunniteltu yksisuuntaiset pyörätiet ja itäiseen rantapuistoon jalankulun ja pyöräilyn virkistysreitti. Telakkakadun uusien liikennejärjestelyiden myötä pyöräilyn pääreitteinä toimivalle kadulle on suunniteltu pyöräkaistat, mikä mahdollistaa sujuvan pyöräyhteyden Hernesaaresta myös pohjoisen suuntaan.



Kuva 5: Hernesaaren pyöräliikenneverkko. Kuva KSV/Los.

## Joukkoliikenne

Hernesaaren joukkoliikenne perustuu raitiotieyhteyteen, joka kulkee Hernesaaresta Eiranrannan, Hietalahdenrannan ja Telakkakadun kautta Bulevardille. Kyseisille kaduille on laadittu liikennesuunnitelma, jossa varaudutaan Hernesaaren raitiotieyhteyteen. Hernesaaressa raitioliikenteelle varataan kokoojakadulla oma autoliikenteestä erotettu kaista ja alueen eteläosaan mitoitetaan raitiovaunun kääntöpaikka. Hernesaareen on tulossa kolme pysäkkiä. Hernesaareen suunnitellut toiminnot sijaitsevat noin 300 metrin etäisyydellä lähimmästä pysäkistä. Hernesaaren pohjoisosaan suunnitellaan väliaikaista raitiotien kääntöpaikkaa, jolloin Telakkakadun ja Eiranrannan osuus raitiotiestä voitaisiin ottaa käyttöön ennen raitiotien valmistumista Hernesaaren eteläiseen kärkeen. Lopullisen kääntöpaikan valmistuttua väliaikaisen kääntöpaikan tila otetaan muuhun käyttöön.



Kuva 6: Hernesaaren joukkoliikenne. Kuva KSV/Los.



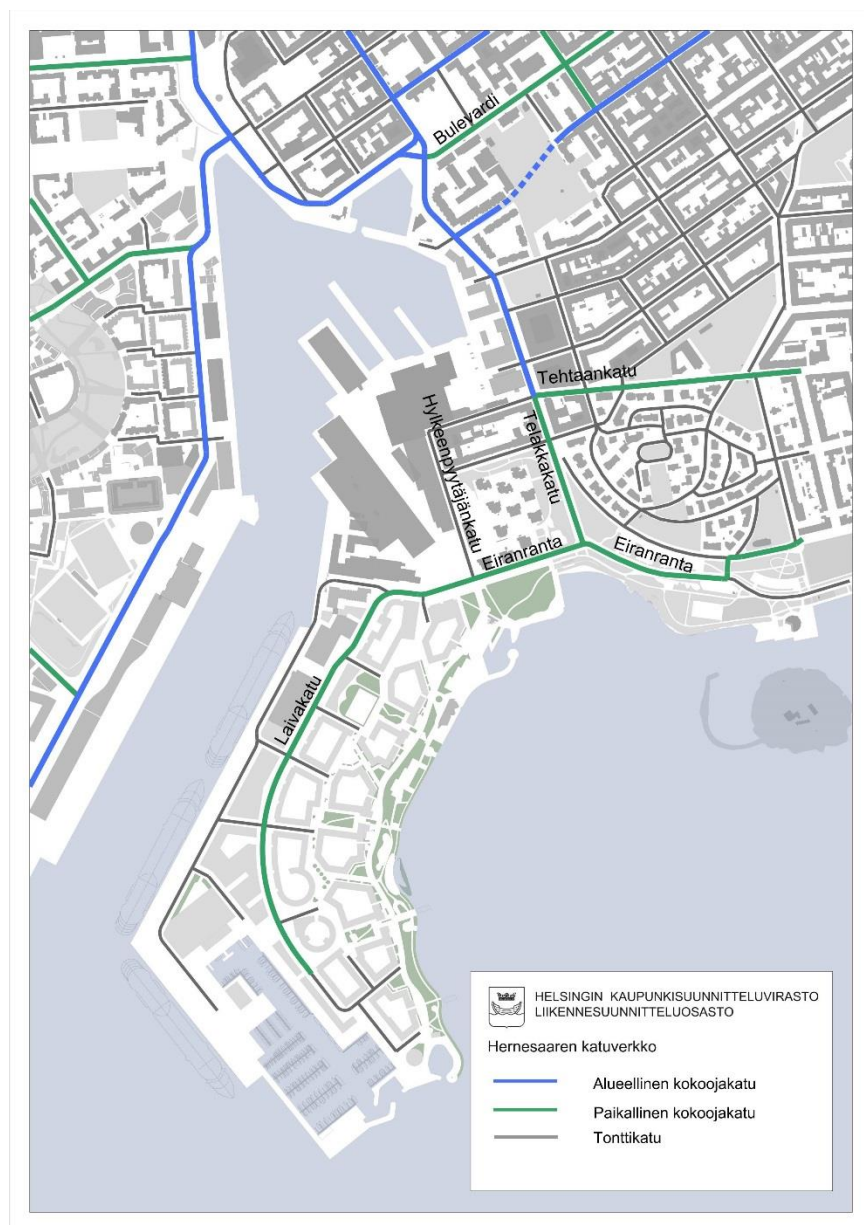
## Ajoneuvoliikenne ja katuverkko

Alueen katuverkko on suunniteltu liikenneturvallisuutta ja joukkoliikenteen sujuvaa kulkua korostaen. Alueen läpi pohjois-eteläsuunnassa kulkee paikallinen kokoojaku, Laivakatu, joka yhdistää alueen Eiranrannan, Hylkeenpyytäjänkadun ja Telakkakadun kautta nykyiseen katuverkkoon. Kokoojakadun kautta liikenne ohjautuu alueen tonttikaduille. Risteilijäsataman toiminta kesäisin ja lumen vastaanotto talvisin tuovat satama-alueen viereiselle kadulle myös raskasta liikennettä. Kokoojakadulla ja asuinalueen tonttikaduilla raskaan liikenteen määrä tulee olemaan vähäistä, sillä jätehuolto suunnitellaan järjestettävän imukeräysjärjestelmällä.

Hernesaaren osayleiskaavaehdotuksen mukainen maankäyttö tuo alueelle liikennettä noin 8000 ajoneuvoa arki vuorokaudessa. Liikenteestä noin kaksi kolmasosaa suuntautuu Telakkakatua pohjoiseen ja yksi kolmasosa Eiranrantaa itään. Liikenteen lisäys Etelä-Helsingin tonttikaduilla on ennusteen mukaisesti vähäistä.

Asemakaavoituksen yhteydessä alueen pelastus- ja huoltoreitit suunnitellaan tarkemmin. Pelastusreitteinä toimivat katuyhteyksien lisäksi itärannan puiston sekä asuinkortteleiden keskellä kulkevat jalankulun ja pyöräilyn yhteydet.

Kokoojaku Laivakadulle on suunniteltu puuistutuksia hillitsemään alueen tuulisuuden vaikutuksia ja lisäämään katutilan viihtyisyyttä.



Kuva 7: Hernesaaren katuverkko. Kuva KSV/Los.

## Pysäköinti

Hernesaaren henkilöautojen pysäköinnin osalta lähtökohtana on asuinkerrostalojen osalta keskitetyt pysäköintiratkaisut ja nimeämättömät paikat. Tämä mahdollistaa pysäköinnin tehostamisen ja vuorottaispysäköinnin asuntojen sekä työpaikkojen kesken. Pysäköintipaikkojen monikäyttöisyys ja keskitetty pysäköinti ovat kaupunginhallituksessa vuoden 2014 helmikuussa hyväksytyn Helsingin pysäköintipolitiikan kärkitoimenpiteitä. Lähtökohtaisesti asuinkerrostalojen pysäköinti sijoitetaan kannenalaisiin pysäköintilaitoksiin ja venesataman toiminnan edellyttämä pysäköinti sijoitetaan venesatama-alueelle.

Työpaikkojen autopaikkatarvetta tulee analysoida tarkemmin, kun tiedetään, kuinka ne sijoittuvat joukkoliikenneyhteyksiin nähden. Jatkosuunnittelun edetessä selviää myös tarkemmin, millaisia työpaikkoja alueelle tulee. Keskitettyjen pysäköintilaitosten kokoon vaikuttavat paikalliset olosuhteet, esimerkiksi kävelyetäisyydet laitoksiin. Laitosten koko ja lukumäärä tarkentuvat tarkemmassa suunnittelussa.

Hernesaaren asemakaavoitus tehdään käyttäen sillä hetkellä voimassa olevaa autopaikkamäärien laskentaohjetta. Asukkaille tarkoitettujen pysäköintipaikkojen lisäksi tulee varata lyhytaikaisia, maksullisia pysäköintipaikkoja asukkaiden vieraille ja asukkaiden kuorma-autoille. Vieraspaidat ja asukkaiden kuorma-autojen paikat voivat sijaita katu- tai yleisillä alueilla.

Asemakaavoituksen yhteydessä varmistetaan riittävä ja laadukas pyöräpysäköinti tonteille. Julkista vieras- ja asiointipyöräpysäköintiä sijoitetaan katujen varsille. Paikat sijoitetaan hajautetusti kadun varrelle kadunvarsitoimintojen läheisyyteen. Joukkoliikenteen pysäkkien yhteyteen varataan pyöräpysäköintiä riittävästi matkaketjuja varten. Asiakaspöytäpysäköinnit sijoitetaan aina pääsisääntäytymän viereen.

## Risteilyliikenne

Satamatoiminnan edellyttämä jalankulku-, bussi- ja huoltoliikenne otetaan huomioon koko alueen suunnittelussa. Satama-alueelle sijoitetaan erotellut jalankulku- ja huoltoyhteydet ja varustamoiden tilaamien retkibussien ajoväylät. Satama-alueen rajaavan katualueen mitoituksessa on varauduttu siihen, että kolmen laivapaikan läheisyydessä on kussakin matkustajaportti jalkamatkustajille ja riittävästi matkailuliikenteelle osoitettavia pysäköintipaikkoja.

## Vaikutukset liikennejärjestelmässä

### Mallinnuksen lähtökohdat

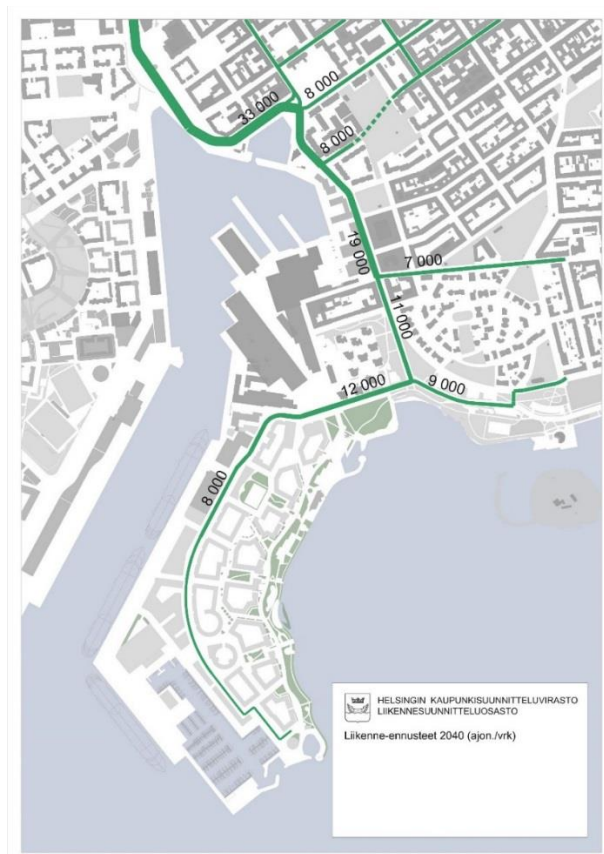
Tulevaisuuden liikkumiskäyttäytymistä on mallinnettu HSL:n Helsingin työssäkäyntialueen HELMET 2.1-liikenne-ennustemallilla, joka perustuu HLJ2015 raporttiin. Mallissa ennustevuosille on oletettu ajoneuvoliikenteen hinnoittelu käyttöön otetuksi. Malli ennustaa tulevaisuuden liikkumiskäyttäytymistä nykytilanteessa tehtyjen liikkumisvalintoihin perustuen. Alueiden matkojen kokonaismäärät riippuvat alueiden maankäytöstä. Suuntautumiseen ja kulkutapajakaumaan vaikuttaa pääosin asukasmäärä sekä työpaikkamäärä ja sijainti, sosioekonomiset taustatekijät, liikenneyhteydet ja niiden sujuvuus eri kulkutavoilla sekä liikkumisen kustannukset. Malli tehtiin Helmet 2.1-malliin vuodelle 2040 skenaarioon v1L. Malliin on päivitetty Helsingin projektialueiden tarkentunut maankäyttö sekä liikenneverkko.

### Liikennemäärät

Osayleiskaava tuottaa liikennettä noin 8000 ajoneuvoa vuorokaudessa ja luonnollisesti liikenteen lisäys heikentää omalta osaltaan liikenteen sujuvuutta ruuhka-aikaan Telakkakadulla, jonne noin kaksi kolmasosaa Hernesaaren liikenteestä suuntautuu. Yksi kolmasosa suuntautuu Eiranrantaa itään ja liikenteen lisäys Etelä-Helsingin tonttikaduilla on ennusteen mukaan vähäistä.

Telakkakadulle on laadittu liikennesuunnitelma (kaupungin valtuusto, 8.6.2014). Autoliikenteen kapasiteettiä ei ole lisätty, sillä muista toiminnoista vapautuva tila on varattu raitiotielle. Autoliikenteen sujuvuutta pyritään lisäämään rajoittamalla vasemmalle kääntymistä, mutta autoliikenteen kapasiteettiä ei voida kadulle lisätä.

Hernesaaren tuottama liikenne heikentää liikenteen sujuvuutta entisestään Hietalahdenrannassa, Mechelininkadulla sekä Porkkalankadun rampeilla: liikenne ruuhkautuu nykyistä pahemmin ja ruuhka-ajan kesto kasvaa. Liikenteen lisääntyminen vaikuttaa suhteellisesti eniten Telakkakadulla, sillä Hernesaaren tuottama liikenne jakautuu katuverkkoon ennen jo ennestään suuriliikenteistä Mechelininkatua.

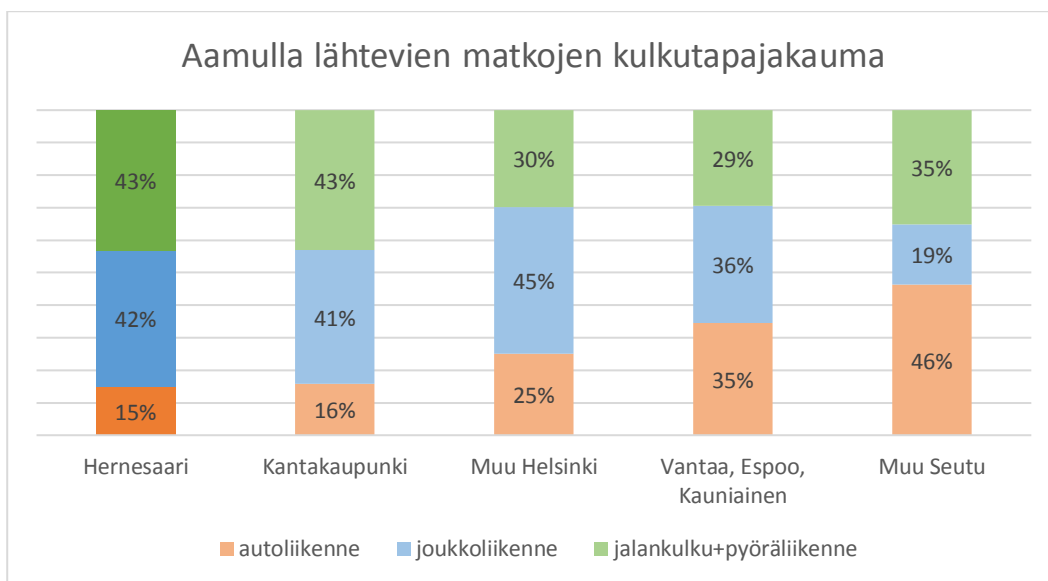


Kuva 8: Hernesaaren liikenne-ennuste vuonna 2040. Kuva KSV/LOS.

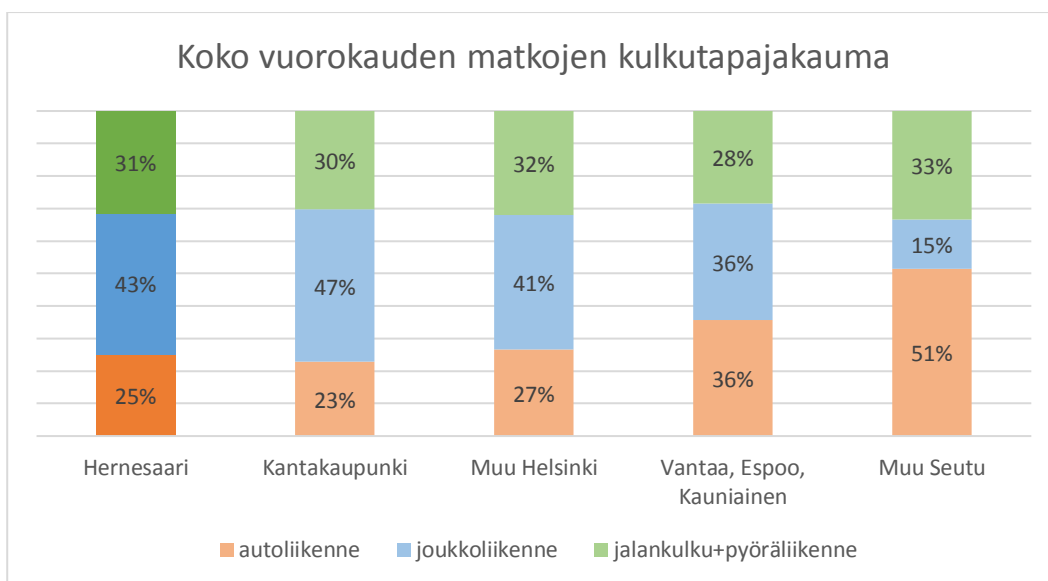
## Kulikutapajakauma

Hyvät joukkoliikenne- sekä jalankulun ja pyöräilyn yhteydet vähentävät henkilöauton käytön tarvetta. Joukkoliikenteen palvelutaso paranee, kun Telakkakadulle saadaan raitiotieyhteys. Uusi raitiolinja palvelee Hernesaaren lisäksi nykyisiä asukkaita Etelä-Helsingin länsiosassa. Hernesaaren tulee uusia jalankulun ja pyöräilyn yhteyksiä alueen kokoojakadulle ja rantapuistoon. Hernesaaren jalankulun ja pyöräilyn yhteydet täydentävät Helsingin rantoja kiertävää reittiä.

Aamulla Hernesaaresta lähtevistä matkoista tehdään 43 % jalan tai pyörällä, 42 % joukkoliikenteellä ja 15 % autolla (Kuva 9). Tämä vastaa hyvin keskimääräistä kantakaupungin kulikutapajakaumaa. Helsingin esikaupunkialueilla auton osuus aamun lähtevistä matkoista on hieman suurempi 25 %, eli Hernesaaren keskeinen sijainti sekä tehokas raitiotieyhteys ohjaa hyvin kestävien kulkumuotojen käyttöön. Koko vuorokauden matkoista, jotka alkavat tai päättyvät Hernesaaren tehdään 25 % autolla, 42 % joukkoliikenteellä ja 31 % kävellen tai pyörällä (Kuva 10). Tämä on hyvin lähellä kantakaupungin keskimääräistä kulikutapajakaumaa.



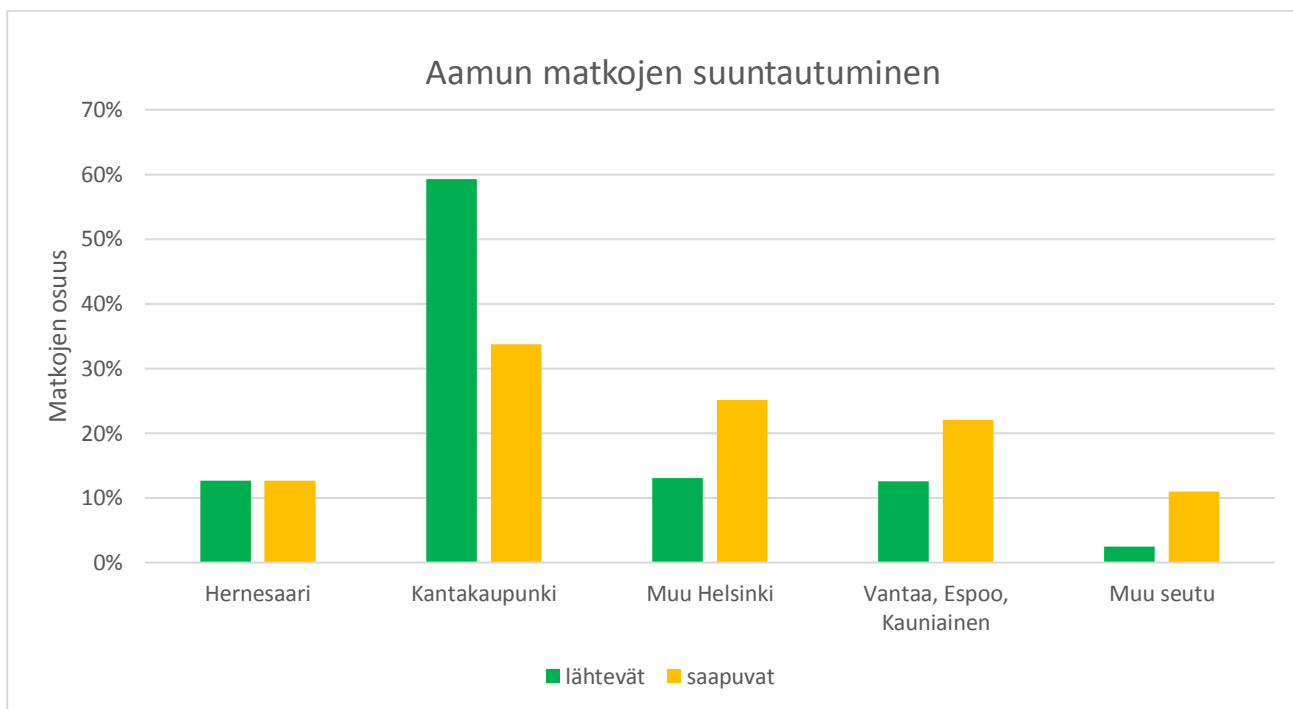
Kuva 9: Aamulla Hernesaaresta lähtevien matkojen kulikutapajakauma



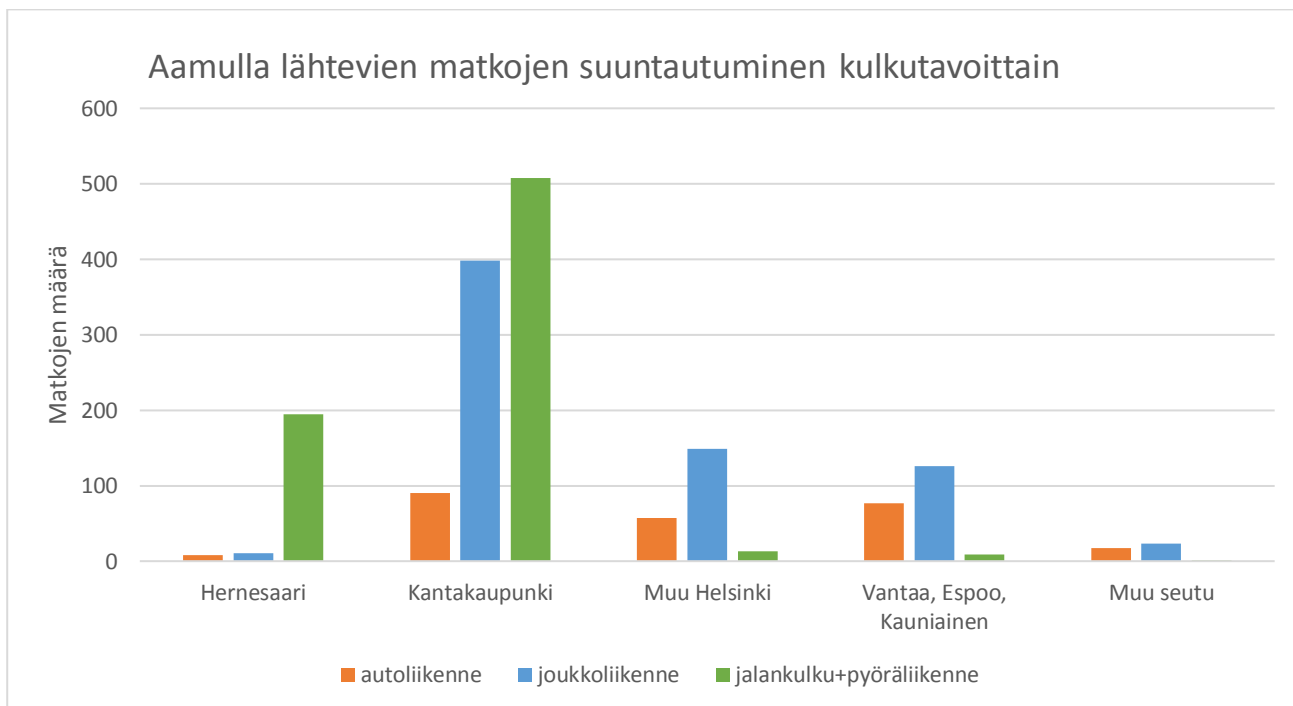
Kuva 10: Hernesaaren koko vuorokauden kaikkien matkojen kulikutapajakauma

## Matkojen suuntautuminen

Hernesaaresta aamulla lähtevistä matkoista 13 % suuntautuu Hernesaareen eli on alueen sisäisiä matkoja (Kuva 11) Nämä matkat tehdään pääosin jalan tai pyörällä (Kuva 12). Pääosa, 59 % Hernesaaren aamulla lähtevistä matkoista suuntautuu kantakaupunkiin, ja nämä matkat tehdään pääosin jalan, pyörällä tai joukkoliikenteellä. Hernesaaresta aamulla lähtevistä matkoista muualle Helsinkiin suuntautuu 13 % osuus matkoista ja Vantaalle, Espooseen tai Kauniaisiin samansuuruinen osuus matkoista. Kantakaupunkia pidemmälle aamulla suuntautuviissa matkoissa pääsääntöinen kulkumuoto on joukkoliikenne.

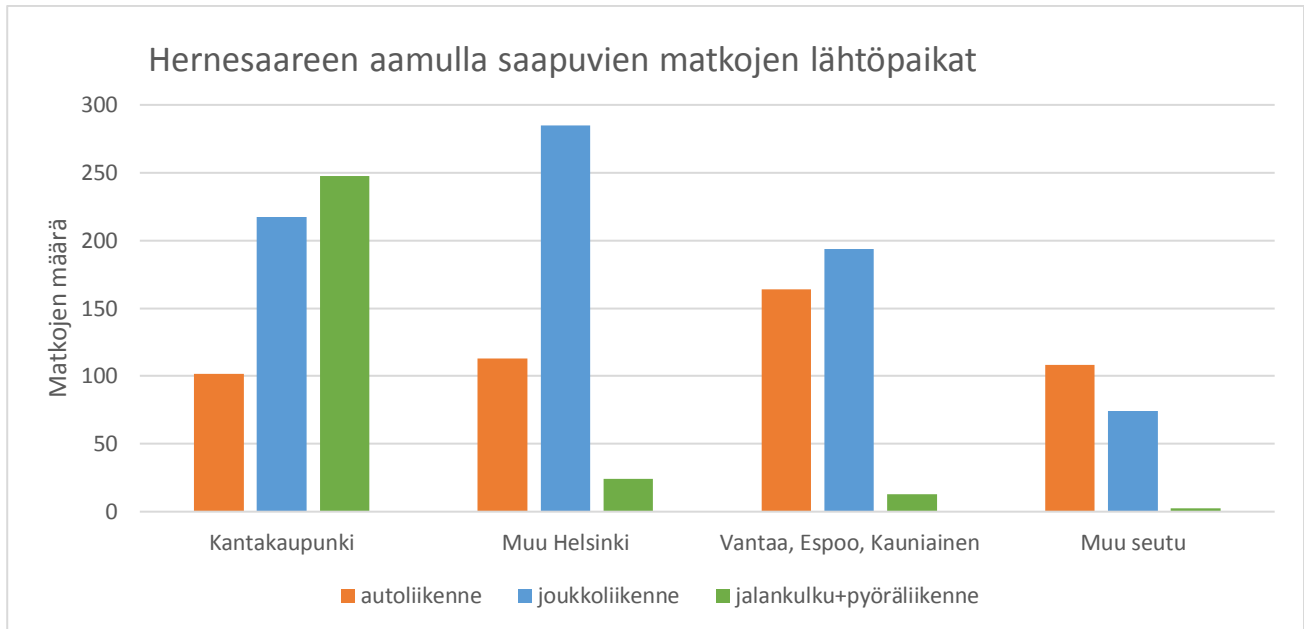


Kuva 11: Hernesaaresta aamulla lähtevien ja saapuvien matkojen suuntautuminen Helsingin seudulla



Kuva 12: Hernesaaresta aamulla lähtevien matkojen suuntautuminen Helsingin seudulla kulkutavoittain

Hernesaareen aamulla saapuvista matkoista 34 % on kantakaupungista, 25 % muualta Helsingistä ja 22% Vantaalta, Espoosta tai Kauniiaisista (Kuva 11). Kantakaupungista pääosin matkat tehdään jalan tai pyörällä, muualta Helsingistä, Espoosta ja Vantaalta suurin osa matkoista tehdään joukkoliikenteellä (Kuva 13).



Kuva 13: Hernesaareen aamulla saapuvien matkojen lähtöpaikat

## Lähteet

---

<https://www.hsl.fi/sites/default/files/uploads/keskusta.pdf>

<http://www.ulkoilukartta.fi/>

Kannen kuva: Tietoa Oy, 2017