



3.5.2011

8

8.3.2011 pöydälle pantu asia

ARCTURUKSENKADUN KATUSUUNNITELMAN (NRO 29669),  
PARRULAITURIN KATUSUUNNITELMAN (NRO 29675) JA  
CAPELLANAUKION JA SÖRNÄISTENLAITURIN  
KATUSUUNNITELMAN (29692) HYVÄKSYMINEN, SÖRNÄINEN,  
KALASATAMA

HKR 2011-269, 2011-270, 2011-272

Palautettu uudelleen valmisteltavaksi 15.3.2011.

EHDOTUS Yleisten töiden lautakunta päättäneenä hyväksyä  
Arcturuksenkadun katusuunnitelman nro 29669, Parrulaiturin  
katusuunnitelman nro 29675 sekä Capellanaukion ja Sörnäistenlaiturin  
katusuunnitelman nro 29692.

Pöytäkirjanote piirustusarkistoon ja katu- ja puisto-osastolle, jonka tulee  
huolehtia tiedoksiannosta asianosaisille.

Lisätiedot:

Lahti Juha T., projektinjohtaja, puhelin 310 38561

## LIITTEET

- Liite 1 [Suunnitelmaselostus nro 29669](#)  
Liite 2 [Suunnitelmapiirustus nro 29669](#)  
Liite 3 [Suunnitelmaselostus nro 29675](#)  
Liite 4 [Suunnitelmapiirustus nro 29675/1](#)  
Liite 5 [Suunnitelmapiirustus nro 29675/2](#)  
Liite 6 [Suunnitelmaselostus nro 29692](#)  
Liite 7 [Suunnitelmapiirustus nro 29692](#)

./.. Suunnitelmapiirustukset ja suunnitelmaselostukset (liitteet  
1–7) on jaettu esityslistan liitteenä lautakunnan jäsenille kokouksessa  
8.3.2011.

Lähtökohdat ja tavoitteet

Arcturuksenkadun, Parrulaiturin sekä Capellanaukion ja  
Sörnäistenlaiturin katusuunnitelmat ovat vahvistetun Sörnäistenniemen  
asemakaavan nro 11780 mukaisia.

Tavoitteena on liittää Sörnäistenniemen kaava-alueen eteläosa



3.5.2011

---

kiinteästi seudun kaupunkirakenteeseen ja kantakaupunkiin. Kaupunkirakenne ja kaupunkikuva muodostetaan kantakaupunkimaiseksi; monipuoliseksi ja tiiviiksi. Alue tuetaan ensisijaisesti tehokkaaseen joukkoliikenteeseen ja sitä kehitetään asumisen ohella elinkeinotoimintojen alueena.

Suunnittelualueen läheisyydessä sijaitsevaan Kalasataman metroaseman yhteyteen muodostetaan tehokas joukkoliikenteen solmukohta, joka yhdistää alueen Hakaniemen, Arabianrannan ja Pasilan suuntaan sekä seudun poikittaisliikenteeseen ja koilliseen Helsinkiin. Keskeisenä suunnittelun tavoitteena on ollut luoda sujuvat ja turvalliset kevyen liikenteen reitit. Ranta muodostaa osan itärannan virkistysreittiä ja Parrulaiturin itäpäähän rakennetaan varaus myöhemmin toteutettavaa Mustikkamaan kevyen liikenteen siltaa varten.

Parrulaituri on paikallinen kokoojakatu.

Arcturuksenkatu on alueen tonttikatu.

Sörnäistenlaituri on jalankululle ja pyöräilylle varattu tonttikatu.

Capellanaukio on katuaukio.

Katusuunnitelmien laadinnassa on noudatettu Kalasataman katujen ja julkisen tilan laatukriteerejä jatkosuunnittelulle (kaupunkisuunnitteluvirasto 11.4.2008) sekä kaupunkisuunnitteluviraston luomia periaatteita Kalasataman kevyestä liikenteestä.

### **Katusuunnitelman lautakuntakäsittely 15.3.2011**

**Yleisten töiden lautakunta päätti palauttaa asian uudelleen valmisteltavaksi 15.3.2011, 157 §. Yleisten töiden lautakunnan mielestä pyöräilyä ei pitäisi tuoda samaan tasoon jalankulun kanssa, vaan se pitäisi erottaa reunakivellä omaksi tasokseen tai siirtää kokonaan omalle kaistalleen ajoradalle.**

**Katu- ja puisto-osasto pyysi lausuntopyyntönsä 16.3.2011 kaupunkisuunnitteluviraston liikennesuunnitteluosastoa antamaan lausunnon asiasta ja esillä olleista katusuunnitelmassa esitetyistä ratkaisuista.**



3.5.2011

**Kaupunkisuunnitteluviraston liikennesuunnitteluosasto on antanut Sörnäistenniemen pyörätiejärjestelyistä lausunnon 1.4.2011.**

**”Kalasataman Sörnäistenniemen alueen asemakaavan tilavaraukset samoin kuin katujen yleissuunnittelu perustuivat Helsingissä tuolloin käytössä olleisiin perinteisiin pyöräilyn suunnitteluperiaatteisiin. Kun alueen katusuunnittelu alkoi, sovittiin yhteistyössä kaupunkisuunnitteluviraston ja rakennusviraston kanssa, että tiukasti mitoitettujen katujen suunnittelulähtökohdat ja poikkileikkaukset säilytetään pääosin yleissuunnitteluvaiheen mukaisina kuitenkin niin, että yksityiskohtia muokataan pyöräily-ystävällisempään suuntaan mm. risteysjärjestelyiden osalta. Lisäksi katujen molemmin puolin sijoitettujen pyöräteiden pyöräilysuuntia yksisuuntaistettiin ja yhdistetyt jalkakäytävät ja pyörätiet poistettiin.**

**Sörnäistenniemen jo kaavoitettujen katujen osalta jalankulun ja pyöräilyn systemaattinen tasoerotus minimileveysvaatimuksen (2.5 m) puitteissa ei järjestyisi kuin muiden toimintojen kustannuksella. Reunakivierottelu voitaisiin juuri ja juuri mahdollistaa Parrulaiturin poikkileikkaukseen, mutta Capellan puistotien poikkileikkauksen uudelleenjäsentely johtaisi vähintään puiden karsimiseen, mikä taas vähentäisi oleellisesti katutilan viihtyisyyttä. Leonkadulle ei erotus mahtuisi ilman pysäköinnin vähentämistä. Muiden uusien asuinalueiden tapaan on asiointi- ja vieraspysäköinti sijoitettu katujen varsille, joten paikkojen karsiminen ei juurikaan ole mahdollista.**

**Pyöräilyn laatutason nostoa voidaan toteuttaa monin eri tavoin. Tasoerotus on hyvä keino alueilla, joilla sekä jalankulkua että pyöräilyä on paljon. Pyöräkaistat toimivat parhaiten paikoissa, joissa kadunvarsipysäköinti on vähäistä. Pyöräteiden karsiminen vähäliikenteisillä kaduilla tuo pyöräilyn paremmin osaksi muuta ajoneuvoliikennettä. Pyöräilyn sujuvoittamisessa on kuitenkin tärkeintä risteysalueiden yksityiskohtien huolellinen suunnittelu reunakivijärjestelyineen.**

**Pyöräilyn suunnitteluohjeistuksen muutostyö on edelleen kesken. Työtä hidastaa yhteensovittaminen kunnossapito- ja esteettömyysohjeiden kanssa. Ohjeiden on kuitenkin määrä valmistua syksyyn 2011 mennessä, jolloin käydään kaikkien uusien alueiden, myös Sörnäistenniemen alueen,**



3.5.2011

**suunnitelmaratkaisut vielä kerran läpi ja pyritään korjaamaan mahdollisesti vielä löytyvät ristiriitaisuudet yksityiskohdissa.**

**Uusien ohjeiden tavoitteena on selkeyttää pyörätiejärjestelyitä ja vahvistaa pyöräilyn asemaa kaupunkiliikenteessä. Jo tehtyjen suunnitelmien muuttamisesta aiheutuu valitettavasti ylimääräistä vaivaa ja kustannuksia, mutta lopputuloksen kannalta ratkaisujen hiominen on kuitenkin ensiarvoisen tärkeää.”**

### Suunnitelma

Alueen katutilan suunnittelussa eräänä lähtökohtana on ollut varautuminen tulevaan raitiotieliikenteeseen. Läheiseen Kalasataman liikekeskukseen muodostuu joukkoliikenteen solmupiste, jossa metro, raitiotie ja bussilinjat yhtyvät.

Kalasataman aloitusalueelle on tavoitteena luoda uusi edustava osa keskustan kaupunkirakennetta. Kalasataman julkiset kaupunkitilat ja puistot raitteineen liittyvät rantoja kiertävään reittiin sekä alueen keskellä kulkevaan kevyen liikenteen yhteyteen välillä Arabianranta - Sörnäisten rantatie.

Katujen ajoradat, pyörätiet ja jalkakäytävät päällystetään pääosin asfaltilla. Pyöräteiden asfaltti on punaista.

Parrulaiturin rannanpuoleisella jalkakäytävällä on käytetty harmaata graniittilaatoitusta. Rantaan rakennetaan rantamuureja, luiskia, portaita ja laiturirakenteita. Materiaaleina käytetään betonia, luonnonkiveä ja puuta.

Capellanaukio ja Sörnäistenlaituri päällystetään monivärisellä graniittilaatalla. Rantaan rakennetaan rantamuureja, luiskia, portaita ja laiturirakenteita. Materiaaleina käytetään betonia, luonnonkiveä ja puuta.

Reunakivet ovat harmaata graniittia. Erotuskaistat ja liikennesaarekkeet kivetään noppa- ja nupukiveyksellä.

### Vuorovaikutus

Suunnittelu on tehty yhteistyössä kaupunkisuunnitteluviraston, liikennelaitoksen, HSY:n vesihuollon, Helsingin Energian ja Helsingin



3.5.2011

---

Sataman kanssa.

Suunnitelmien nähtävillä olosta on ilmoitettu kirjallisesti suunnittelualueeseen rajautuville kiinteistöille ja Hermanni-Vallila-seuralle. Katusuunnitelmat ovat olleet maankäyttö- ja rakennusasetuksen 43 §:n mukaisesti nähtävillä 2.–15.2.2011. Niistä ei ole tehty yhtään muistutusta.

Kustannukset ja aikataulu

Katusuunnitelmien arvonlisäveroton rakentamiskustannusennuste on noin 10,22 milj. euroa, keskimäärin 470 euroa/m<sup>2</sup> jakaantuen kaduittain seuraavasti:

-	Arcturuksenkatu	0,21 milj. euroa
-	Parrulaituri (sis. rantarakenteet ja Arielinkadun sillan)	7,04 milj. euroa
-	Capellanaukio ja Sörnäistenlaituri	2,97 milj. euroa

Katujen rakentaminen sisältyy katu- ja puisto-osaston vuosien 2011–2013 investointiohjelmaan.

Suunnitellun katualueen vuotuinen ylläpitokustannus on noin 65 000 euroa (alv 0 %). Rannassa olevilla alemmilla laituritasoilla ei ole talvikunnossapitoa.