



Antopäivä 29.4.2021

Dnro 20882/03.04.04.04.16/2020  
20924/03.04.04.04.16/2020

**Asia**

Asemakaavaa koskevat valitukset

**Valittajat**

- 1) Asunto Oy Helsingin Eiranrantakanava, Asunto Oy Helsingin Eiranrantakallio, Asunto Oy Helsingin Eiranrantapuisto, Asunto Oy Helsingin EiraMare, Asunto Oy Helsingin Eiranrannan Estella ja Asunto Oy Eiran Kommodori
- 2) Eteläiset kaupunginosat ry, Pro Eira ry ja Punavuoriseura ry

**Päätös, josta valitetaan**

**Helsingin kaupunginvaltuusto 22.4.2020 § 124**

Kaupunginvaltuusto on hyväksynyt Helsingin 6. kaupunginosan (Eira) vesialuetta, 20. kaupunginosan (Länsisatama, Hernesaari, Jätkäsaari) osia kortteleista 20243, 20854, 20855, 20862, 20864, 20868, kortteleita 20856, 20857, 20863, 20866 ja 20867, katu-, puisto-, satama-, venesatama-, erityis- ja vesialueita koskevan asemakaavan sekä 6. kaupunginosan (Eira) katu-, pysäköinti-, venesatama-, puisto- ja vesialueita, 20. kaupunginosan (Länsisatama, Hernesaari) osaa korttelin 20176 tontista 19, kortteleita 20181, 20235-20237, 20240-20243, katu-, satama-, rautatie-, puisto- ja vesialueita (muodostuvat uudet korttelit 20850-20871) koskevan asemakaavan muutoksen 12.3.2019 päivätyn ja 10.12.2019 muutetun piirustuksen nro 12510 mukaisena ja asemakaavaselostuksesta ilmenevin perustein (Hernesaaren asemakaava ja asemakaavan muutos).

**Valituksissa esitetyt vaatimukset**

*1) Asunto Oy Helsingin Eiranrantakanavan ja sen asiakumppaneiden valitus*

Kaupunginvaltuuston päätös on kumottava ja Hernesaaren asemakaavan muuttamista koskeva asia on palautettava kaupunginvaltuuston käsiteltäväksi. Asemakaavasta on poistettava kaikki määräykset, jotka mahdollistavat jätelumen kippaamisen Itämereen.

Asemakaava on maankäyttö- ja rakennuslain säännösten vastainen. Kaupunginvaltuusto on ylittänyt lakiin perustuvan toimivaltansa. Asemakaava perustuu liikennejärjestelyjen toimivuuden suhteen sellaisiin tekemättä oleviin päätöksiin, toimenpiteisiin ja yhteiskunnalliseen kehitykseen, joiden osalta kaupunginvaltuustolla ei ole ratkaisu- tai päätösvaltaa. Kaupunginvaltuuston päätös on siten syntynyt hyvän hallintotavan vastaisesti valittajien etuja loukaten.

Kaavaselostuksessa esitetty valtuuston päätöksen perusteena oleva kuvaus asemakaavan liikennevaikutuksista on puutteellinen ja harhaanjohtava, ja se antaa olennaisesti väärän ja virheellisen kuvan valmisteluaineistoon sisältyvän erillisen liikenneselvitysraportin sisällöstä ja johtopäätöksistä. Valtuusto on hyväksynyt lainvastaisen kaavan perustelemalla päätöstä tulevaisuudessa tehtävillä jatkoselvityksillä ja tekemättä olevilla toimenpiteillä ja päätöksillä.

Asemakaava aiheuttaa liikenteellisen painajaisen, koska maantieteellisesti Hernesaari on pääosin täyttömaalle rakennettu umpilisäkkeen kaltainen pitkänomainen uloke, joka kytkeytyy kantakaupunkiin liikenteellisesti hyvin pienen läpäisykyvyn omaavan katuyhteyden kautta. Lisäksi asemakaava lisää alueen asukasmäärää noin 7 600 asukkaalla, minkä jälkeen alueen asukasmäärä olisi noin 9 000. Työpaikkojen määräksi on kerrottu asukastilaisuuksissa noin 3 000. Asukas- ja työpaikkaliikenteen lisäksi Hernesaarella on poikkeuksellisen paljon muuta erityisliikennettä, joka johtuu Hernesaaren laituriin saapuvista risteilylavoista sekä kaavaan sisällytetyistä pienvenesatamasta ja lumen vastaanottoalueesta. Kaikki liikenne Hernesaaren tapahtuu yhtä ainoaa väylää, Eiran rantakatua ja sen jatkeena olevaa Laivakatua pitkin. Kaikki liikenne kulkee yhden ainoan, Hylkeenpyytäjänkadun ja Eiranrannan kulmauksessa sijaitsevan risteuksen kautta. Kaavaehdotukseen ei sisälly vaihtoehtoisia reittejä eikä muita liikenteen läpäisykykyä lisääviä määräyksiä. Alueelle ei ole alueen sijainnista ja telakka-alueen rakennuksista johtuen kiertotietä. Kaava lisää erityisesti henkilöautoliikennettä siinä osoitetun ylitehokkaan rakentamisen vuoksi.

Kaava tulee johtamaan liikenteelliseen katastrofiin koko Etelä-Helsingin alueella. Telakkakadun läpäisykapasiteetti ei tule riittämään liikenteen lisääkseen ja voimakkaasti kasvavat liikennevirrat tulevat tukkimaan eteläisen Helsingin muita katuja, ensisijaisesti Laivurinkatua ja Kapteeninkatua, mutta oletettavasti myös Neitsytpolku-Kasarmikatu-väylää ja mahdollisesti myös Puistokatua. Vuorovaikutusarviointia ei ole ulotettu riittävälle tasolle, eli koko eteläisen Helsingin liikennejärjestelyihin ja mittavan asukas- ja työpaikkamäärän lisääntymisen aiheuttamiin ongelmiin. Asiassa annettu palaute ei ole saanut aikaan muutoksia kaavasunnittelussa.

WSP Finland Oy:n liikenneselvitys ei näytä asemakaavan selostuksessa väitetysti vihreää valoa asemakaavaehdotuksen vaikutuksille Hernesaaren liikenteeseen. Liikenneselvityksen mukaan Hernesaaren liikenne voisi varmuudella toimia ilman mittavia häiriöitä alueen sisällä ja eteläisessä Helsingissä vain silloin, jos liikenteen ja pysäköintimaksujen hinnoittelua on radikaalisti muutettu ja korotettu kantakaupungissa, seudulliset ruuhkamaksut on otettu käyttöön, Länsilinkin rampit on rakennettu, ennuste Hernesaaresta

lähtevien matkojen kulkutapajakaumasta toteutuu siten, että jalan tai polkupyörällä tehtävät matkat muodostavat vähintään 50 prosenttia matkojen kokonaismäärästä ja maanalainen sisäänajo- ja ulosajorampin Eiranrannan ja Telakkakadun kulmassa sisältävä kokoojakatu on rakennettu. Näitä varauksia ei ole selostettu kaavaselostuksessa.

Vaikka liikenneselvityksessä on ainakin osittain tuotu esille Hernesaaren asemakaavan liikenneongelmia, raportti on tietyiltä osin puutteellinen ja antaa todellisuutta positiivisemmän kuvan kaavan vaikutuksista Hernesaaren ja eteläisen Helsingin liikenteelle. Liikenneselvityksessä on yliarvioitu kävelen ja pyöräillen tapahtuvan liikkumisen määrä. Raitiotieyhteyden kapasiteetti on Hernesaaren kohdalla realistisesti huomattavasti liikenneselvityksessä esitettyä pienempi. Selvityksessä ei ole tältä osin edes pyritty arvioimaan, kuinka paljon kapasiteetiltaan puutteellinen joukkoliikennetarkaisu voisi aiheuttaa henkilöautoliikenteen lisästarvetta ja mikä vaikutus tällä olisi koko eteläisen Helsingin liikenteen ruuhkautumiseen. Selvityksen arviot henkilöauto-liikenteen määrästä ovat optimistisia eikä niitä ole perusteltu laskelmilla. Risteilyaluksia palvelevaa linja-autoliikennettä ja pienvenesatamaan liittyvää liikennettä ei ole otettu liikenneselvityksessä huomioon.

Kaavoitettavan alueen liikenteen tulisi toimia myös poikkeuksellisissa tilanteissa. Hernesaaren asemakaava ei täytä tätä vaatimusta, sillä alueelle johtavan ainoan kulkuyälän joutuminen korjaustyön alle voi pahimmillaan estää sekä joukkoliikenteen että autoliikenteen koko kaava-alueelle. Tilanteen vakavuusastetta voitaisiin vähentää olennaisesti alemmalla kaavan tehokkuusluvulla. Väljemässä kaupunkirakenteessa myös pandemian hallitseminen helpottuu.

Asemakaava perustuu liikennejärjestelyjen osalta sellaisiin päätöksiin, joita ei ole olemassa. Helsingin kaupunki ei ole kaavaa hyväksyessään tehnyt päätöksiä toimenpiteistä, joilla asemakaavoituksen liikennejärjestelyjen toivomusluonteiset oletukset toteutuisivat. Asemakaavan valmistelun aikana on lopetettu kaksi merkittävää liikenneverkkoon kohdistuvaa parannussuunnitelmaa, keskustatunnelin ja Länsilinkin rampin jatkosuunnittelu. Näiden suunnitelmien tilalle ei ole tuotu muuta ratkaisua. Länsilinkin rampin rakentaminen on liikenneselvityksen kaikkien kolmen skenaarion perusoletus. Samoin selvityksessä on esitetty keskustatunneli edellytykseksi sille, että Hernesaaren ylitehokkaan kaavan tuottama liikenne voidaan saada toimimaan. Kaikki liikenneselvityksessä tarkoitettut toimenpiteet eivät myöskään ole yksin Helsingin kaupungin päätettävissä. Ruuhkamaksujen käyttöönotto edellyttää valtakunnallisia toimenpiteitä, eikä niiden toteutumisesta ole varmuutta.

Jätelumen kippaaminen Itämereen saastuttaa merta ja Helsingin kaupungin omaa ranta-aluetta. Jätelumen kippaaminen Itämereen on maankäyttö- ja rakennuslain 54 §:n vastaista, koska se alentaa alueen terveellisyttä ja viihtyisyyttä merialueen saastumisen, ilmanlaadun heikkenemisen ja melun lisääntymisen myötä.

2) *Eteläiset kaupunginosat ry:n ja sen asiakumppaneiden valitus*

Kaupunginvaltuuston päätös on kumottava ja asia palautettava uudelleen valmisteltavaksi.

Kaava on maankäyttö- ja rakennuslain 5 §:n 1 momentin ja muiden kaavoitusta koskevien säännösten vastainen. Lakia ei ole noudatettu, koska on hyväksytty asemakaava, josta puuttuu toimiva liikennesuunnitelma. Viheralueita ei ole kaavassa osoitettu riittävästi, ja vuorovaikutus on toteutunut maankäyttö- ja rakennuslain vastaisesti.

Valtuusto on hyväksynyt kaavan, mutta on erikseen vaatinut liikenteeseen syntyvien ongelmien ratkaisemista. Liikenne on jo nykyisin ruuhkautunut eteläisten kaupunginosien alueilla, vaikka Jätkäsaaren rakentaminen on vasta osittain valmis, Telakkarannan rakentaminen on juuri alkamassa ja Hernesaaren asuntorakentaminen ei ole vielä alkanut. Autoilu on yleisin liikkumismuoto. Risteilyihin liittyy linja-autoliikennettä. Lisäksi pienvenesatama ja kaavassa osoitettu hotelli lisäävät huoltoliikennettä. Asemakaavassa osoitettu mittava rakentaminen aiheuttaa massiivisesti liikennettä. Kaikki Hernesaaresta tuleva ja sinne menevä liikenne ohjataan kulkemaan Telakkakadun ja Eiranrantakadun liikenneympyrään, jonka ruuhkautuminen on väistämätöntä. Ruuhkautumista pahentaa edelleen raitiotien kulku liikenneympyrän kautta. Lisäksi pyöräilijät ohjataan liikenneympyrässä kaiken muun liikenteen sekaan autokaistalle, mikä on turvallisuusuhka.

Asemakaavan mukaisesta rakentamisesta johtuva liikenne aiheuttaa elinympäristön merkittävää heikkenemistä ympäröivien kaupunginosien asuntokaduilla. Asemakaavaa varten laaditussa WSP Finland Oy:n liikenneselvityksessä on todettu, että Hernesaaren liikenne ei tule toimimaan, vaan se ruuhkautuu Telakkakadulla ja ympäröivissä kaupunginosissa. Ainoa esitetty ratkaisu, joka olisi helpottanut ruuhkautumista, olisi ollut maanalaiseen kokoojakatuun liittyvä eteläinen Hernesaaren tunnelihaara. Kaupunginvaltuusto on kuitenkin hylännyt maanalaisen tunnelikadun suunnittelun. Kaupunginvaltuusto ei siten asemakaavaa hyväksyessään ole ottanut huomioon liikenneselvityksen osoittamia kaavan liikenteellisiä puutteellisuuksia. Liikenteen ongelmien korjaamiseksi asemakaavassa osoitetun kerrosalan määrää on vähennettävä. Asemakaava on sen liikennevaikutusten vuoksi maankäyttö- ja rakennuslain 54 §:n 2 ja 3 momentin vastainen.

Maakuntakaavassa ranta-alueelle on osoitettu viheryhteystarve, joka ei toteudu asemakaavassa. Asemakaava on maakuntakaavan vastainen. Hernesaaren puistoalueeksi osoitettu kapea maakaistale rikkoutuu liiallisten rakennelmien ja poikittaisten liikenneyhteyksien vuoksi. Osayleiskaavassa viheryhteys on jatkuva. Hernesaaren kortteleiden asukkaille ei ole kaavoitettu riittävästi lähivirkistykseen soveltuvia alueita. Uimaranta on sijoitettu liikenneympyrän ja meren väliin alimitoitettuun ja kapeaan paikkaan. Uimaranta estää kaiken muunlaisen virkistyskäytön ja katkaisee suositun rantareitin.

Asemakaavan liiallisen kerrosalamäärän takia viheralueiden määrä on jäänyt alimitoitetuksi. Tämä on johtanut kaavoitusalueen rajauksen ulottamiseen viereisen Eiran kaupunginosan ranta-alueille ja sen kaavoitettujen puistoalueiden hyödyntämiseen asemakaavan viheraluelaskelmissa. Viheralueen kokonaisuus ei kasva laskentarakoa siirtämällä. Viheralueiden puuttumisen vuoksi Eiran kaupunginosan asukkaiden elinympäristön laatu heikkenee merkittävästi. Koirapuistolle ei ole löytynyt tilaa.

Valittajien ehdotuksia kaavan muuttamiseksi tai parantamiseksi ei ole kaavan suunnittelussa otettu huomioon. Valittajat ovat huomauttaneet muun ohella kerrosalan ylityksestä ja katujen nimistä. Katujen nimistö on valmisteltava uudelleen. Vuorovaikutus on toteutunut maankäyttö- ja rakennuslain 62 §:n vastaisesti.

## Asian käsittely ja selvittäminen

**Helsingin kaupunki** on antanut lausunnon. Tonttien keskimääräinen tehokkuusluku ja aluetehokkuus vastaavat tehokkaasti ja tiiviisti rakennetun kantakaupungin rakentamistehokkuutta. Rakentamisen määrä vastaa Hernesaaren osayleiskaavan kerrosalatavoitetta ja kaupungin strategian linjauksia. Hernesaaren osayleiskaava ja Helsingin yleiskaava 2016 ovat olleet ohjeena kaavaratkaisua laadittaessa. Koska kaavaratkaisun alueella on voimassa oikeusvaikutteinen osayleiskaava ja yleiskaava, maakuntakaavan ohjausvaikutus ei koske kaavaratkaisua.

Kaavaratkaisun tavoitteena on tukea ekologisesti ja ilmastollisesti kestäviä liikkumismuotoja ilmastomuutoksen torjumiseksi. Alueen merellinen maisema, meri ja puistot kävely-yhteyksineen ja pyöräteineen tukevat jalankulun ja pyöräliikenteen houkuttelevuutta yhdessä kaavaratkaisun maankäytön suunnittelun kanssa.

Kaavaratkaisun yhteydessä laaditussa liikennesuunnitelmassa on esitetty tarkemmat suunnitelmat liikennejärjestelyjen osalta. Sen mukaan alueella liikkuminen perustuu turvallisiin kävely- ja pyöräily-yhteyksiin, raideliikenteeseen perustuvaan joukkoliikenteeseen sekä vesi- ja ajoneuvoliikenteeseen. Joukkoliikenne on osoitettu omalle kaistalle Laivakadulle, jolloin muun liikenteen mahdollinen ruuhkautuminen ei vaikuta raitiotievaunun toimivuuteen. Kaavaratkaisu mahdollistaa päätepysäkille jättölaiturin ja kahden lähtölaiturin tekemisen, millä voidaan varautua siihen, että tulevaisuudessa Hernesaarissa voi liikennöidä kaksi raitiolinjaa. Kaksi raitiovaununlinjaa riittää palvelemaan Hernesaaren nykyisen ja uuden maankäytön tuottamaa liikennettä sekä kesäisin risteilymatkailijoita. Liikennesuunnitelma on alustava ja tavoitteellinen, ja se tarkentuu yksityiskohtaisemmassa katusuunnitelmassa.

Alueella ei ole asuinrakentamiselle autopaikkavelvoitetta. Hernesaari toimii markkinaehtoisena pysäköinnin pilottialueena, jossa rakennuttajat voivat itse määrittellä asuinkortteleihin toteutettavien pysäköintipaikkojen määrän. Pysäköintiratkaisulla tavoitellaan sitä, että se vähentäisi Hernesaareen

toteutettavien tarpeettomien autopaikkojen määrää ja sitä kautta autojen kokonaismäärää alueella.

Hernesaaren kaavaratkaisun liikenteellinen ratkaisu perustuu Hernesaaren osayleiskaavassa osoitettuun liikenteen järjestämiseen ja osayleiskaavan yhteydessä laadittuun liikenneselvitykseen. Osayleiskaavan yhteydessä laaditun liikennejärjestelmäselvityksen lisäksi liikenteen vaikutuksia on arvioitu kaavaselostuksessa, Hernesaaren liikenneselvitys -raportissa (WSP Finland Oy 13.9.2019) ja vuorovaikutusraportissa. Lisäksi kaavaratkaisun selvitysaineistoon sisältyy liikennesuunnitelma.

13.9.2019 päivätyssä WSP Finland Oy:n liikenneselvityksessä on tarkasteltu Hernesaaren suunnittelualueen läheisen katuverkon välityskykyä etenkin Telakkakadun, Hietalahdenrannan ja Eiranrannan osalta. Liikenteen kehityksestä on muodostettu erilaisia alueellisia ja paikallisia kehityskulkuja, joilla on suuri vaikutus suunnittelualueen kulkumuotojakaumaan ja läheisen katuverkon toimivuuteen. Liikenneselvityksen tarkastelu perustuu Helsingin seudun maankäyttö, asuminen ja liikenne MAL 2019 -suunnitelman mukaiseen maankäyttö- ja liikenneverkkoon, jolloin liikenteen sujuvuutta arvioitaessa on otettu huomioon myös lähialueiden muuta mahdollista tarkastelualueen liikenneverkkoon vaikuttavaa rakentamista. Siten vaikutusten arviointi ei rajoitu vain Hernesaaren toteuttamiseen vaan myös muuhun arvioituun maankäytönsuunnitteluun sekä liikennepoliittisiin toimenpiteisiin. MAL 2019 -suunnitelman mukaisella liikenteen kehittymisellä ja toimenpiteillä vuodelle 2030 Telakkakadun, Hietalahdenrannan ja Eiranrannan katuverkko välittää autoliikennettä kohtuullisen hyvin liikenneselvityksen skenaariossa ”2030 Perus”.

Liikenne sujuu sitä paremmin, mitä pienempi rooli henkilöautolla on tulevien hernaarelaisten ja alueella vierailevien kulkumuotojakaumassa. Kuten selvityksessä on todettu, kaavoitusvaiheessa tähän voidaan vaikuttaa huolehtimalla kävelyn, pyöräilyn ja joukkoliikenteen edellytyksistä sekä pysäköintiratkaisuilla. Kaavaratkaisun liikenneratkaisuissa on painotettu etenkin kestävien kulkumuotojen, kuten jalankulun, pyöräilyn ja raideyhteyteen perustuvan joukkoliikenteen, sujuvuutta ja sitä kautta on tavoitteena lisätä näiden kulkumuotojen kulkutapaosuutta. Liikenne on tarkoituksenmukaisesti järjestetty huolehtien ensisijaisesti raideyhteyteen perustuvan joukkoliikenteen, jalankulun ja pyöräilyn sujuvuudesta.

Liikenneselvityksessä esitettyjen skenaarioiden ”2030 Perus” ja ”2030 Nykyura Maksimi” välillä on eroavaisuuksia henkilöautojen matka-aikojen osalta. Liikenneselvityksessä eri skenaarioiden kohdalla on puhuttu myös liikenneverkon välityskyvyn ylittymisestä. Liikenneverkon välityskyvyn ylittymisellä tarkoitetaan, että liikenne ruuhkautuu katuverkon jossain pisteessä, jolloin esimerkiksi kaikki ajoneuvot eivät pääse läpi liittymästä liikennevalokierrossa ja liikenne alkaa jonoutumaan. Tämä on kuitenkin tavallista etenkin ruuhka-aikaan myös muualla Helsingin katuverkossa. Liikenneselvityksen skenaariossa ”2030 Nykyura Maksimi” autoliikenteen matka-aikojen kasvusta huolimatta kokonaisuuden kannalta vaikutukset eivät ole sellaisia, että ne aiheuttaisivat merkittävää haittaa ja elinympäristön

merkityksellistä heikkenemistä läheisille asuinalueille tavalla, joka ei olisi perusteltua asemakaavan tarkoitus eli uuden kaupunginosan toteuttaminen ja kantakaupungin laajentaminen huomioon ottaen.

Telakkakadulle, Eiranrantaan ja Munkkisaarenlaiturille on varattu riittävästi tilaa raskaan liikenteen kulkemiselle katualueella. Risteilyalukset saapuvat Hernesaaren satama-alueelle tyypillisesti aamulla, jolloin retkibussien tuottama liikenne kulkee kaduilla ruuhkasuunnan vastaisesti. Retkibussit saapuvat takaisin satama-alueelle eri aikaisesti, jolloin liikennevaikutukset katuverkon muun liikenteen sujuvuudelle ovat vähäisiä. Venesataman tuottama liikenne ei kohdistu millekään tietylle vuorokauden ajalle, eli se ei aiheuta merkittävää kuormitusta katuverkon toimivuudelle.

Meluun ja ilmanlaatuun liittyvää vaikutustenarviointia on tehty kaupungin omien liikenne- ja ympäristöasiantuntijoiden kanssa sekä huomioon ottaen osayleiskaavaa ja asemakaavaa varten laaditut selvitykset. Kaava-alueen ulkopuolelle aiheutuvia ilmanlaatuvaikutuksia on lisäksi arvioitu Hernesaaren osayleiskaavan valmistelun yhteydessä vuonna 2012 tehdyssä leviämismalliselvityksessä (Ilmatieteen laitos 2012). Ilmanlaatu ei heikkene siinä määrin, että terveysperusteiset ilmanlaadun raja-arvot ylittyisivät. Liikenteen typenoksidi- ja pienhiukkaspäästöjen leviämismallinnuksen ja olemassa olevan ilmanlaadun mittaustiedon pohjalta voidaan arvioida, ettei Hernesaaren asemakaavan toteuttamisen aiheuttama liikenteen kasvu merkittävästi heikennä lähialueiden ilmanlaatuutilannetta. Liikenteen ruuhkautuminen, ajoittainen runsas raskas liikenne ja epäedulliset meteorologiset olosuhteet voivat kuitenkin jatkossakin heikentää lähialueiden ilmanlaatua paikallisesti ja lyhytaikaisesti. Tällöin typpidioksidin ja hengitettävien hiukkasten vuorokausipitoisuudelle asetettu ohjearvotaso voi edelleen ylittyä lähinnä Telakkakadun varrella kuten muuallakin Helsingin vilkasliikenteisissä ympäristöissä.

Lumenvastaanottoaikan ja siihen liittyvän liikenteen aiheuttamat haitat on otettu huomioon arvioitaessa kaavaratkaisun melu- ja ilmanlaatuvaikutuksia. Asemakaavassa on annettu asemakaavamääräyksiä, joilla vähennetään asukkaiden altistumista liikenneperäisille haitoille siten, että kaavaratkaisu luo edellytykset terveellisen ja viihtyisän asuin ympäristön toteuttamiselle. Kaava-alueen ulkopuolella lumenkuljetusliikenteen aiheuttama melu tai ilman epäpuhtauksien kuormitus ei olennaisesti muutu nykytilanteesta, koska tiedossa ei ole, että Hernesaaren kuljetettavien lumikuormien määrät kasvaisivat nykyisestä tasosta.

Lumenkaadosta meriveden laatuun ja sedimentteihin kohdistuvien paikallisten haittavaikutusten katsotaan olevan merkityksettämiä Hernesaaren vastaanottoaikalla tehdyn Lumen vastaanottoaikat -selvityksen (Helsingin kaupungin rakennusvirasto 2010) mukaan. Mahdolliset haitta-aineet leviävät laajalle alueelle ympäristöön, jolloin pitoisuudet laimenevat ja kokonaisvaikutusta ei pystytä erottamaan muusta taustakuormituksesta. Roskaantumisen on koettu olevan vähäisempää Hernesaareissa verrattuna useimpiin muihin lumen vastaanottoaikoihin. Viime kädessä lumenkaadon

mahdollisten vaikutusten arvio ja rajoittaminen tapahtuvat ympäristönsuojelulain tai vesilain mukaisessa menettelyssä.

Hernesaaren osayleiskaavassa puistoalueen osalta on kaavamääräys, jonka mukaan alueelle saa sijoittaa liikunta-, virkistys- ja vapaa-ajan toimintoja palvelevia vesialtaita, rantarakenteita, rakennuksia ja rakennelmia. Tämä huomioon ottaen viheralueiden jatkuvuus toteutuu hyväksytyssä asemakaavassa. Virkistysalueiden määrä Hernesaaren uudessa asemakaavassa on arvioitu riittäväksi. Riittävyyttä arvioidaan alueen kokonaiskuvan perusteella eikä kaupunginosarajojen mukaisesti. Telakkakadun varressa sijaitsee suuri Rantakallionpuiston kaksiosainen koira-aitaus. Asemakaava täyttää maankäyttö- ja rakennuslain 54 §:n mukaisen vaatimuksen viheralueista.

Hernesaaren asemakaavoitus on järjestetty ja suunnittelun lähtökohdista, tavoitteista ja mahdollisista vaihtoehdoista kaavaa valmisteltaessa on tiedotettu siten, että alueen maanomistajilla ja niillä, joiden asumiseen, työntekoon tai muihin oloihin kaava saattaa huomattavasti vaikuttaa, sekä viranomaisilla ja yhteisöillä, joiden toimialaa suunnittelussa käsitellään, on ollut mahdollisuus osallistua kaavan valmisteluun, arvioida kaavoituksen vaikutuksia ja lausua kirjallisesti tai suullisesti mielipiteensä asiasta. Vuorovaikutus on toteutunut maankäyttö- ja rakennuslaissa edellytetyllä tavalla.

**Asunto Oy Eiranrantakanava ja sen asiakumppanit** ovat antaneet vastaselityksen ja toimittaneet lisäselvitystä. Ajoneuvoliikenteen ruuhkautuminen tulee vaikuttamaan Hernesaaren oman liikennöinnin lisäksi myös kaikkiin niihin Etelä-Helsingin kaupunginosaan, joihin liikenneruuhkat aikanaan tulevat purkautumaan. Hernesaaren kaavaratkaisua ei siten voida arvioida liikenteen sujuvuuden osalta pelkästään Hernesaaren omien liikennöintilukujen perusteella, vaan asiaa tulee arvioida huomattavasti laajemmasta näkökulmasta; alkaen Länsiväylän syöttöliikenteestä ja Jätkäsaaren liikenneongelmista sekä lähes kaikkien Bulevardin eteläpuolisten kaupunginosien liikenteen kannalta. Kaksi raitiovaunulinjaa ei riitä alueen tarpeisiin.

**Eteläiset kaupunginosat ry ja sen asiakumppanit** ovat antaneet vastaselityksen. Hernesaari on kantakaupungista erillinen lisäke, joka on rakennettu täyttömaalle kantakaupungin ulokkeeksi. Hernesaaren asukkaat joutuvat hakemaan palvelunsa kantakaupungin puolelta, eikä asemakaava tuo asiaan merkittävää muutosta. Ilmanlaatuvaikutuksista koskevat mittaustiedot ovat vuodelta 2012 ja siten vanhentuneita. Risteilyliikenteen kasvu ja siihen liittyvä bussiliikenne on jäänyt ottamatta huomioon ilmanlaadun merkittävänä heikentäjänä. Kaavassa osoitettu lumenkaato lisää raskasta liikennettä, ja se aiheuttaa lähialueiden asukkaille haittaa.

## Hallinto-oikeuden ratkaisu

Hallinto-oikeus kumoaa kaupunginvaltuuston päätöksen.



## Perustelut

### *Vuorovaikutus*

Maankäyttö- ja rakennuslain 62 §:n 1 momentin mukaan kaavoitusmenettely tulee järjestää ja suunnittelun lähtökohdista, tavoitteista ja mahdollisista vaihtoehdoista kaavaa valmisteltaessa tiedottaa niin, että alueen maanomistajilla ja niillä, joiden asumiseen, työntekoon tai muihin oloihin kaava saattaa huomattavasti vaikuttaa, sekä viranomaisilla ja yhteisöillä, joiden toimialaa suunnittelussa käsitellään (*osallinen*), on mahdollisuus osallistua kaavan valmisteluun, arvioida kaavoituksen vaikutuksia ja lausua kirjallisesti tai suullisesti mielipiteensä asiasta.

Asemakaavan osallistumis- ja arviointisuunnitelma sekä kaavan valmisteluaineistoa on ollut esillä 29.1.–16.2.2018. Kaavaan liittyvä asukastilaisuus on pidetty 6.2.2018. Tämän lisäksi on järjestetty useita tilaisuuksia, joissa osallisilla on ollut mahdollisuus osallistua kaavan valmisteluun, arvioida kaavoituksen vaikutuksia ja lausua kirjallisesti tai suullisesti mielipiteensä asiasta. Kaavaehdotus on ollut julkisesti nähtävillä 8.4.–7.5.2019. Kaavaehdotukseen on tehty muutoksia, ja kaavaehdotus on asetettu uudelleen nähtäville 24.9.–23.10.2019.

Eteläiset kaupunginosat ry:n ja sen asiakumppaneiden valituksen mukaan kaupunki ei ole ottanut kaavoituksessa huomioon yhdistysten esittämiä huomautuksia kerrosalan ylimitoituksesta ja katujen nimistä. Hallinto-oikeus toteaa, että kaavoitusmenettelyyn liittyvän vuorovaikutuksen pääasiallisena tarkoituksena on mahdollistaa asiaan osallisten mielipiteiden saattaminen kaavoittajan tietoon ja turvata maankäyttö- ja rakennuslain 62 §:n tavoite osallistumismahdollisuudesta kaavan valmisteluun. Osallistumista ja vuorovaikutusta koskevalla sääntelyllä ei rajoiteta valtuuston toimivaltaa päättää kaavan sisällöstä maankäyttö- ja rakennuslain ja muiden lakien asettamissa rajoissa. Vuorovaikutusmenettelyllä ei myöskään sidota kaavan sisältöä kuulemisten yhteydessä esitettyihin mielipiteisiin. Se, etteivät annetut muistutukset ole johtaneet kaavaehdotuksen muuttamiseen, ei tee menettelyä lainvastaiseksi. Vuorovaikutus on toteutunut maankäyttö- ja rakennuslaissa edellytetyllä tavalla.

### *Selvitysten riittävyys*

#### *Sovellettavat oikeusohjeet*

Maankäyttö- ja rakennuslain 9 §:n 1 momentin mukaan kaavan tulee perustua kaavan merkittävät vaikutukset arvioivaan suunnitteluun ja sen edellyttämiin tutkimuksiin ja selvityksiin. Kaavan vaikutuksia selvittäessä otetaan huomioon kaavan tehtävä ja tarkoitus.

Pykälän 2 momentin mukaan kaavaa laadittaessa on tarpeellisessa määrin selvittävä suunnitelman ja tarkasteltavien vaihtoehtojen toteuttamisen ympäristövaikutukset, mukaan lukien yhdyskuntataloudelliset, sosiaaliset,

kulttuuriset ja muut vaikutukset. Selvitykset on tehtävä koko siltä alueelta, jolla kaavalla voidaan arvioida olevan olennaisia vaikutuksia.

Maankäyttö- ja rakennuslain 50 §:n 1 momentin mukaan alueiden käytön yksityiskohtaista järjestämistä, rakentamista ja kehittämistä varten laaditaan asemakaava, jonka tarkoituksena on osoittaa tarpeelliset alueet eri tarkoituksia varten ja ohjata rakentamista ja muuta maankäyttöä paikallisten olosuhteiden, kaupunki- ja maisemakuvan, hyvän rakentamistavan, olemassa olevan rakennuskannan käytön edistämisen ja kaavan muun ohjaustavoitteen edellyttämällä tavalla.

Maankäyttö- ja rakennuslain 54 §:n 2 momentin mukaan asemakaava on laadittava siten, että luodaan edellytykset terveelliselle, turvalliselle ja viihtyisälle elinympäristölle, palvelujen alueelliselle saatavuudelle ja liikenteen järjestämiselle. Rakennettua ympäristöä ja luonnonympäristöä tulee vaalia eikä niihin liittyviä erityisiä arvoja saa hävittää. Kaavoitettavalla alueella tai sen lähiympäristössä on oltava riittävästi puistoja tai muita lähivirkistykseen soveltuvia alueita.

Pykälän 3 momentin mukaan asemakaavalla ei saa aiheuttaa kenenkään elinympäristön laadun sellaista merkityksellistä heikkenemistä, joka ei ole perusteltua asemakaavan tarkoitus huomioon ottaen. Asemakaavalla ei myöskään saa asettaa maanomistajalle tai muulle oikeuden haltijalle sellaista kohtuutonta rajoitusta tai aiheuttaa sellaista kohtuutonta haittaa, joka kaavalle asetettavia tavoitteita tai vaatimuksia syrjäyttämättä voidaan välttää.

#### *Asemakaavan kuvaus ja liikennettä koskevat selvitykset*

Asemakaavaan liittyvän selostuksen mukaan asemakaava ja asemakaavan muutos koskee Hernesaarta ja sitä ympäröiviä vesi- ja puistoalueita Matalasalmenkujan, Eiranrannan ja Merikadun eteläpuolella. Alue sijaitsee Helsingin kantakaupungin eteläisellä ranta-alueella Ullanlinnan länsipuolella.

Kaavaratkaisu mahdollistaa asumisen ja työpaikkojen sekä puistoalueiden sijoittamisen lisäksi risteily- ja venesatamien sekä lumen vastaanottoalueen sijoittamisen alueelle. Kaavan tavoitteena on, että alueesta kehittyy vetovoimainen asuinalue sekä matkailu- ja vapaa-ajan palveluiden merellinen keskittymä. Uutta asuntokerrosalaa on noin 316 000 k-m<sup>2</sup> ja työpaikka- ja palvelukerrosalaa on noin 139 000 k-m<sup>2</sup>. Yhteensä alueen kerrosala on 495 000 k-m<sup>2</sup>, josta kaupallisia palveluita on noin 26 000 k-m<sup>2</sup>. Tonttien keskimääräinen tehokkuusluku on  $et=3,0$  ja aluetehokkuus  $ea=1,0$ . Asukasmäärän lisäys on 7 600 asukasta ja työpaikkojen lisäys noin 3 000. Risteilymatkustajia alueella on kesäisin noin 400 000. Asemakaava-alueen nykyisen maa-alueen pinta-ala on noin 41 hehtaaria. Merialueille tehtäviä lisätäyttöjä on noin 8 hehtaaria ja kaivuja 2 hehtaaria, jolloin maapinta-ala tulee olemaan

47 hehtaaria. Virkistysaluetta on 11,7 hehtaaria, josta puistoa on noin 9,7 hehtaaria, venesatama-aluetta noin 1 hehtaari ja uimaranta-aluetta noin 1 hehtaari.

Kaavaselostuksen mukaan kaavaratkaisun yhteydessä on laadittu liikennesuunnitelma (piir. nro 6819), jonka mukaan alueella liikkuminen perustuu turvallisiin kävely- ja pyöräily-yhteyksiin, raideliikenteeseen perustuvaan joukkoliikenteeseen sekä vesi- ja ajoneuvoliikenteeseen. Raskas liikenne ohjataan alueen länsireunaan Munkkisaarenlaiturille. Alueen asuinkerrostalotonttien autojen pysäköintipaikkojen osalta sovelletaan markkinaehtoisien pysäköintijärjestelmän periaatteita. Pysäköintipaikat sijoittuvat alueelle markkinaehtoisesti. Kaupungin muilla ohjauskeinoilla, kuten tontin luovutuksella, on mahdollista ohjata autopaikkojen sijoittamista ensisijaisesti pysäköintilaitoksiin.

Kaavaselostuksen liikenteen lähtökohtia koskevan kappaleen mukaan Hernesaari liittyy ympäröivään katuverkkoon Laivakadun ja Hernesaarenrannan kautta. Hernesaaren alueella suurimmat liikennemäärät ovat Hernesaarenrannassa, noin 3 200 autoa arkivuorokautena, eli alueen sisäiset liikennemäärät ovat vähäisiä. Telakan toiminta, kesäkautena risteilijäsatama ja talvikautena lumen vastaanottoaika tuovat alueelle myös raskasta liikennettä. Eiranrannassa liikennemäärä on noin 6 000 ajoneuvoa arkivuorokautena ja Merikadulla 5 500 ajoneuvoa arkivuorokautena.

Kaavaselostuksen liikennettä kaavaratkaisun toteuttamisen jälkeen kuvaavan kappaleen mukaan alueen katuverkko on suunniteltu painottaen liikenneturvallisuutta sekä hyviä edellytyksiä kävelylle, pyöräilylle ja joukkoliikenteelle. Alueen läpi pohjois-eteläsuunnassa kulkee paikallinen kokoojakatu, Laivakatu, joka yhdistää alueen Eiranrannan ja Hylkeenpyytäjänkadun kautta nykyiseen katuverkkoon. Kokoojakadun kautta liikenne ohjautuu alueen tonttikaduille. Risteilijäsataman toiminta kesäisin ja lumen vastaanotto talvisin tuovat satama-alueen viereiselle Munkkisaarenlaituri-kadulle myös raskasta liikennettä. Kokoojakadulla ja asuinalueen tonttikaduilla raskaan liikenteen määrä tulee olemaan vähäistä, sillä jätehuolto suunnitellaan järjestettävän imukeräysjärjestelmällä. Alueen raskas liikenne pyritään ohjaamaan Matalasalmenkujan kautta Munkkisaarenlaiturille, jolloin raskaasta liikenteestä koituisi mahdollisimman vähän haittaa alueen tuleville asukkaille. Hernesaaren joukkoliikenne perustuu raitiotieyhteyteen, joka kulkee Hernesaaresta Eiranrannan, Hietalahdenrannan ja Telakkakadun kautta Bulevardille.

Kaavaselostuksen kaavan vaikutuksia liikenteeseen koskevassa kohdassa on todettu, että asemakaavaehdotuksen yhteydessä keväällä 2019 laaditun liikenne-ennusteen mukaan Hernesaaren suunniteltu maankäyttö tuottaisi moottoriajoneuvoliikennettä noin 9 500 autoa arkivuorokaudessa, mistä kaksi kolmasosaa suuntautuisi Telakkakadulle ja yksi kolmasosa Eiranrantaan. Liikenteen lisäys heikentäisi autoliikenteen sujuvuutta ruuhka-aikaan etenkin Telakkakadulla. Hernesaaren tuottama liikenne heikentää autoliikenteen sujuvuutta myös Hietalahdenrannassa, Mechelininkadulla sekä Porkkalankadun rampeilla.

Kaavaselostuksessa on todettu, että Hernesaaren asemakaavan mukaisen maankäytön tuottamista liikenteellisistä vaikutuksista on laadittu erillinen selvitys (WSP Finland Oy 13.9.2019). Selostuksen mukaan uudessa liikenneselvityksessä on tarkasteltu perusteellisemmin Hernesaaren suunnittelualueen läheisen katuverkon välityskykyä etenkin Telakkakadun, Hietalahdenrannan ja Eiranrannan osalta. Liikenteen kehityksestä on muodostettu erilaisia Helsingin seutua ja Hernesaaren kaava-aluetta koskevia kehityskulkuja, joilla on suuri vaikutus Helsingin niemen ja Hernesaaren alueen kulkumuotojakaumaan ja läheisen katuverkon toimivuuteen. Helsingin seudun maankäyttö, asuminen ja liikenne MAL2019 -suunnitelman mukaisella liikenteen kehittymisellä ja toimenpiteillä vuodelle 2030 Telakkakadun, Hietalahdenrannan ja Eiranrannan katuverkko välittää autoliikennettä kohtuullisen hyvin. Liikenne sujuu sitä paremmin, mitä pienempi rooli henkilöautolla on tulevien hernaarelaisten ja alueella vierailevien kulkumuotojakaumassa. Kaavoitusvaiheessa tähän voidaan vaikuttaa huolehtimalla kävelyn, pyöräilyn ja joukkoliikenteen edellytyksistä sekä pysäköintiratkaisuilla. Paikallisesti Hernesaareen muodostuvalla autonomistuksella ja alueellisella pysäköinnin hinnoittelulla on myös vaikutusta alueen kulkumuotojakaumaan ja lähialueen katuverkon sujuvuuteen.

WSP Finland Oy:n 13.9.2019 päivätyn Hernesaaren liikenneselvityksen mukaan selvityksen tavoitteena on ollut selvittää, miten Hernesaaren kasvava liikenne vaikuttaa liikenteeseen Helsingin kantakaupungissa ja miten katuverkon välityskyky riittää Hernesaaren rakentamisen jälkeen. Työssä on muodostettu Hernesaaren ja laajemmin koko Helsingin niemen alueelle liikenne-ennusteet vuodelle 2030, jotka sisältävät erilaisia skenaarioita autoliikenteen kehityksen osalta. Vuoden 2030 liikenne-ennusteen vertailukohdaksi selvityksessä on laadittu nykytilannetta vastaava vuoden 2021 nykyennuste. Vuoden 2021 ennusteen liikennemäärät vastaavat vuosilta 2012–2018 kerättyjä liikennelaskentoja. Ennusteessa on kuitenkin huomioitu Länsilinkin rampit ja Telakkakadun katujärjestelyt liikenteen reitityksessä.

Liikenneselvityksessä on tutkittu seuraavia skenaarioita seuraavilla lähtöoletuksilla:

*2021*

Alueellisesti:

- Nykyinen liikenneverkko
- Lisäksi Länsilinkin rampit ja Telakkakadun katujärjestelyt
- Asukas- ja työpaikkamäärät 2016 ja 2014
- Ei ruuhkamaksua
- Pysäköintimaksut ennen vuotta 2016

Paikallisesti:

- autonomistus vuoden 2016 mukaisena
- ilmainen pysäköinti

*2030 Perus*

## Alueellisesti:

- MAL 2019 -suunnitelman vuoden 2030 (Ve3) maankäyttö ja liikenneverkko
- Lisäksi Läntisen kantakaupungin raitiotie, Hernesaaren raitiotiet, Länsilinkin rampit ja Telakkakadun katujärjestelyt
- Ruuhkamaksu (porttimalli) ja pysäköintimaksun laajentaminen kantakaupungissa (pysäköintipolitiikka)
- Hernesaaren asukas- ja työpaikkamäärä kaavaehdotuksen mukaisena

## Paikallisesti:

- Autonomistus vastaava kuin kantakaupungissa keskimäärin nykytilanteessa (250 autoa / 1 000 asukasta)
- Työ- ja asiointimatkojen pysäköintimaksut laajennettu keskustasta Hernesaareen (vyöhyke 2)

*2030 Nykyura Minimi*

## Alueellisesti:

- Vastaava kuin 2030 Perus
- Ruuhkamaksu poistettu ja pysäköintimaksut nykytilanteen mukaisena

## Paikallisesti:

- Autonomistus vastaava kuin Punavuorella nykytilanteessa (190 autoa / 1 000 asukasta)
- Työ- ja asiointimatkojen pysäköintimaksut laajennettu keskustasta Hernesaareen (vyöhyke 2)

*2030 Nykyura Maksimi*

## Alueellisesti:

- Vastaava kuin 2030 Nykyura Minimi

## Paikallisesti:

- Autonomistus vastaava kuin koko Helsingissä keskimäärin nykytilanteessa (330 autoa / 1 000 asukasta)
- Ei pysäköinnin hinnoittelua työ- ja asiointimatkoilla

Liikenneselvityksen mukaan alueellisella tasolla ”2030 Perus” -skenaariossa autoliikenteen määrät vähenevät Helsingin niemellä nykytilannetta kuvaavasta vuodesta 2021. Vaikka rakennettavilta alueilta lähtevien automatkojen määrät lisääntyvät nykytilanteesta, aiheuttavat pysäköintimaksujen korotukset ja ruuhkamaksut tätä suuremman siirtymän muihin kulkutapoihin muilla alueilla. Auton kulkutapaosuus niemen kaikista matkoista laskee nykytilanteen 23 prosentista noin 15 prosenttiin kaikista lähtevistä matkoista.

Alueellisesti vaihtoehtoinen ”2030 Nykyura” -skenaario vastaa tilannetta, jossa autoliikenteen määrien ei oleteta hinnoittelun myötä vähenevän ja kulkutapajakauma on nykytilanteen mukainen. Tässä skenaariossa matkamäärät kasvavat Jätkäsaaren ja Hernesaaren uuden maankäytön myötä merkittävästi. Vaikka uusien alueiden kulkutapajakauma painottuu kävelyyn,

pyöräilyyn ja joukkoliikenteeseen, uusien alueiden rakentuminen aiheuttaa noin 14 000–17 000 uutta lähtevää automatkaa vuorokaudessa.

Paikallisella tasolla Hernesaaren matkamäärät painottuvat kaikissa ennusteissa jalankulkuun, pyöräilyyn ja joukkoliikenteeseen. Kulkutapajakauma painottuu kuitenkin koko niemeä voimakkaammin jalankulkuun, koska alueella ei ole yhtä paljon työpaikoille ja asiointikohteeseen saapuvia pidempiä joukkoliikennematkoja kuin Helsingin keskustassa. Matkojen kokonaismäärä on kaikissa vuoden 2030 skenaarioissa noin 21 000 matkaa vuorokaudessa. Hernesaaren asiointi- ja työmatkojen pysäköintimaksu ja autonomistuksen kehittyminen vaikuttavat voimakkaasti automatkojen määrään. Lähtöoletukset autonomistuksesta ja alueen pysäköintimaksusta vähentävät vuorokauden aikana lähtevien henkilöautomatkojen määrää 45 prosenttia. Päivän aamu- ja iltahuipputuntien aikana liikennemäärät kasvavat katuverkolla 200–600 ajoneuvoa suuntaansa. Keskimääräiset ajoneuvojen vuorokausiliikennemäärät välillä Laivakatu-Eiranranta ovat:

-2021:	1 200 ajoneuvoa vuorokaudessa
-2030 Perus:	4 700 ajoneuvoa vuorokaudessa
-2030 Nykyura Minimi	5 300 ajoneuvoa vuorokaudessa
-2030 Nykyura Maksimi	9 700 ajoneuvoa vuorokaudessa

Liikenteen välityskyvyn on selvityksessä katsottu olevan ennusteella ”2021” aamuhuippuna riittävä. Iltahuipputunnin liikennemäärillä liikenne jonoutuu aamuhuipun tapaan erityisesti etelän suuntaan Hietalahdenrannan ja Mallaskadun liittymässä sekä Telakkakadun ja Tehtaankadun liittymässä. Raitioliikenteen sujuvuus on pääosin hyvä.

Ennusteella ”2030 Perus” liikenteen sujuvuuden on selvityksessä arvioitu heikentyvän tarkastelualueen eteläosassa suhteessa nykytilanteeseen. Tarkastelualueen pohjoisosassa viivytykset kuitenkin paikoin pienenevät, joten vaikutus autojen matka-aikaan jää pieneksi. Aamuhuipputunnin aikana jonoja syntyy edelleen herkimmin Hietalahdenrannan ja Bulevardin liittymään, Hietalahdenrannan ja Mallaskadun liittymään sekä Telakkakadun ja Tehtaankadun liittymään. Jonot pääsevät kuitenkin purkaantumaan eikä ruuhkaisuuden vaikutus pääse yltämään tarkastelualueen ulkopuolelle. Raitioliikenteen sujuvuudessa ei ole merkittävää eroa vuoden 2021 tilanteeseen. Iltahuipputunnin liikennemäärissä tai liikenteen sujuvuudessa ei ole merkittäviä eroja aamuhuipputuntiin.

Skenaariossa ”2030 Nykyura Minimi” liikennemäärät kasvavat selvityksen mukaan kaikkialla tarkastelualueella suhteessa nykytilanteeseen. Aamuhuipputunnin aikana välityskyky riittää tarkastelualueella, mutta liikenne jonoutuu vuoden 2021 tarkastelun tapaan Hietalahdenrannan ja Bulevardin, Hietalahdenrannan ja Mallaskadun sekä Telakkakadun ja Tehtaankadun liittymissä. Jonot pääsevät aamuruuhkassa kuitenkin purkautumaan, eikä ruuhkaisuuden vaikutus yllä tarkastelualueen ulkopuolelle. Iltahuipputunnin liikennemäärät kasvavat kaikkialla tarkastelualueella suhteessa nykytilanteeseen. Iltahuipputunnin aikana välityskyky ylittyy Hietalahdenrannan ja Bulevardin liittymäalueella ja Hietalahdenrannan ja

Mallaskadun liittymäalueella. Välityskyvyn ylittyminen johtaa kasvaviin jonoihin etelästä ja lännestä saavuttaessa. Liikennemäärien tulisi vähentyä noin 30 prosenttia Hernesaaresta Mechelininkadulle ja 20 prosenttia Mechelininkadulta Hernesaareen, jotta verkon välityskyky olisi riittävä. Ylimääräisen raitiovaunujen vaiheen poistaminen lisää raitioliikenteelle kohdistuvaa viivytystä liittymässä sekä aamuhuipputunnin että iltahuipputunnin aikana. Muilta osin raitioliikenteen sujuvuus tarkastelualueella vastaa ennusteen 2021 tilannetta.

Skenaariossa ”2030 Nykyura Maksimi” liikennemäärät kasvavat aamuhuipputunnin aikana kaikkialla tarkastelualueella. Ennustetilanteessa välityskyky ylittyy Hietalahdenrannan ja Bulevardin, Hietalahdenrannan ja Mallaskadun sekä Telakkakadun ja Tehtaankadun liittymissä. Jonot kasvavat tarkastelualueen ulkopuolelle. Raitioliikenteen sujuvuus heikkenee muun liikenteen ruuhkautumisesta johtuen. Iltahuipputunnin liikennemäärät kasvavat aamuhuipputunnin tavoin merkittävästi nykyisestä koko tarkastelualueella. Välityskyky ylittyy kuten aamuruuhkassa.

Liikenneselvityksen johtopäätöksien mukaan skenaariossa ”2030 Perus” Telakkakadun ja Hietalahdenrannan verkko välittää kohtuullisen hyvin autoliikennettä. Liikenne jonoutuu osassa Hietalahdenrannan ja Telakkakadun liittymistä, mutta jonot pääsevät purkautumaan eikä ruuhkaisuus heijastu tarkastelualueen ulkopuolelle. Ennusteen ”2030 Nykyura Maksimi” mukaisilla liikennemäärillä liikenneverkon välityskyky ylittyy ja autoliikenteen matkaajat kasvavat kohtuuttomasti. Tässä tilanteessa oletuksilla Hernesaaren autonomistuksen kehittymisestä ei ole ratkaisevaa vaikutusta sujuvuuden kannalta, vaan liikenne ruuhkautuu siitä riippumatta. Skenaariosta riippumatta raitioliikenteen luotettavuus ja matka-ajat ovat hyvällä tasolla.

Asemakaavaselostuksen muussa asemakaavaa koskevassa aineistossa on mainittu Helsingin kaupunkisuunnitteluviraston 31.1.2017 Hernesaaren osayleiskaavaa varten laatima liikennejärjestelmäselvitys. Mainitun selvityksen liikennemääriä koskevassa kohdassa on todettu seuraavaa:

”Osayleiskaava tuottaa liikennettä noin 8 000 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 (kaupunginvaltuusto, 8.6.2014). Autoliikenteen kapasiteettia ei ole lisätty, sillä muista toiminnoista vapautuva tila on varattu raitiotielle. Autoliikenteen sujuvuutta pyritään lisäämään rajoittamalla vasemmalle kääntymistä, mutta autoliikenteen kapasiteettia 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.”

### ***Oikeudellinen arviointi ja lopputulos***

Asemakaavalla osoitettu rakentaminen ja toiminnot johtavat Hernesaaren alueen asukasmäärän, työpaikkojen ja toimintojen määrän huomattavaan lisääntymiseen, mikä vääjäämättä johtaa myös alueen liikenteen määrän kasvamiseen. Koska kaikki Hernesaaren autoliikenne kulkee yhden tien ja vain muutaman risteyksen kautta, kaavaratkaisussa osoitetusta asuntojen ja työpaikkojen määrän lisäyksestä aiheutuu erityiset vaatimukset sen selvittämiseksi, luoko kaava maankäyttö- ja rakennuslain 54 §:n 2 momentissa tarkoitetut edellytykset liikenteen järjestämiselle. Aluetta koskevassa Hernesaaren osayleiskaavassa ei ole osoitettu rakentamisen määrää eikä liikenteen järjestämistä yksityiskohtaisesti ja nämä seikat on tullut selvittää ja ratkaista asemakaavoituksella.

Kaavaselostuksessa on todettu, että vuodelle 2030 laaditulla ennusteella kaava-alueella ja välittömästi sen ulkopuolella sijaitseva katuverkko välittää autoliikennettä kohtuullisen hyvin. Kaavaselostuksessa viitataan ilmeisesti WSP Finland Oy:n liikenneselvityksessä mainittuun skenaarioon ”2030 Perus”. Mainitun skenaarion lähtöolettamina ovat muun ohella Länsilinkin ramppien rakentaminen, ruuhkamaksujen käyttöönotto ja pysäköintimaksun laajentaminen kantakaupungissa. Näihin edellytyksiin liittyen kaava-alueen autonomistuksen määrä on skenaariossa arvioitu vastaavaksi kuin kanta-kaupungissa keskimäärin ja kävellen kuljettavien matkojen osuus huomattavan suureksi. Hallinto-oikeus toteaa, että ruuhkamaksujen käyttöönottoa ja pysäköintimaksun laajentamista kantakaupungissa ei ole ratkaistu eikä ole voitukaan ratkaista asemakaavalla, vaan niiden toteuttaminen edellyttää muun ohella erillisiä päätöksiä, joita ei ole vielä tehty. Tämän vuoksi mainittujen toimenpiteiden aikataulusta ja toteuttamisesta ei ole varmuutta. Myös Länsilinkin ramppien rakentamisen toteuttaminen ja aikataulu on epävarmaa eikä valituksenalaisen asemakaavan toteuttamista ole sidottu niiden rakentamiseen. Skenaarioon ”2030 Perus” liittyvien edellä mainittujen epävarmuustekijöiden vuoksi kaavaratkaisun liikennevaikutusten arvioinnissa on tarkasteltava myös muita WSP Finland Oy:n liikenneselvityssä esitettyjä skenaarioita.

Kahteen muuhun liikenneselvityksen arvioon vuoden 2030 liikennetilanteesta, eli skenaarioihin ”2030 Nykyura Minimi” ja ”2030 Nykyura Maksimi”, ei sisälly lähtöolettamina ruuhkamaksun käyttöönottoa eikä pysäköintimaksun laajentamista kantakaupungissa eli ne eivät sisällä vastaavaa määrää kaavaratkaisun ulkopuoliseen kehitykseen liittyviä lähtöolettamia kuin skenaario ”2030 Perus”, vaikka niissäkin Länsilinkin ramppien on oletettu olevan rakennettu ja jalan kuljettavien matkojen osuus kaava-alueelta on arvioitu huomattavan suureksi koko Helsingin niemen vastaavaan verrattuna.



Liikenneselvityksen skenaariossa ”2030 Nykyura Minimi” liikennemäärät kasvavat ja liikenneverkon välityskyky ylittyy ajoittain. Skenaariossa ”2030 Nykyura Maksimi” liikenteen määrä lisääntyy, liikenneverkon välityskyky ylittyy ja autoliikenteen matka-ajat kasvavat liikenneselvityksessä esitetyn arvion mukaan kohtuuttomasti. Hallinto-oikeus toteaa, että lisäksi jää epäselväksi, millä tavoin selvityksessä on otettu näiden tai muidenkaan skenaarioiden yhteydessä huomioon risteilyalusten Hernesaaren alueella aiheuttamaa linja-autoliikennettä, lumen vastaanottoalueen aiheuttamaa raskasta liikennettä ja venesatamaan liittyvää liikennettä.

Kun otetaan huomioon edellä kerrotuista skenaarioista ilmenevä hyväksytyn asemakaavan toteuttamisesta aiheutuva kaava-alueen ja sen lähiympäristön ajoneuvoliikenteen kehityskulku, selvityksen edellä mainitut puutteet ja useat epävarmuustekijät sekä Hernesaaren osayleiskaavaa varten laaditussa liikenneselvityksessä liikennemääristä todettu, esitetyn selvityksen perusteella ei voida riittävästi varmistua siitä, että kaavaratkaisu täyttää maankäyttö- ja rakennuslain 54 §:n 2 momentissa tarkoitettua vaatimuksen edellytysten luomisesta liikenteen järjestämiselle. Asemakaavan vaikutuksia liikenteelle ei ole siten selvitetty maankäyttö- ja rakennuslain 9 §:ssä ja 54 §:n 2 momentissa edellytetyllä tavalla. Tämän vuoksi kaupunginvaltuuston päätös on kumottava. Edellä kerrottu huomioon ottaen kaavaratkaisun sisältöä koskevista muista valitusperusteista ei ole tarpeen lausua.

### **Sovelletut oikeusohjeet**

Perusteluissa mainitut

### **Muutoksenhaku**

Maankäyttö- ja rakennuslain 188 §:n 1 momentin mukaan hallinto-oikeuden päätökseen saa hakea muutosta valittamalla vain, jos korkein hallinto-oikeus myöntää valitusluvan.

Maankäyttö- ja rakennuslain 191 §:n 4 momentin mukaan muilla kuin kunnalla ei ole oikeutta hakea muutosta hallinto-oikeuden päätökseen, jolla hallinto-oikeus on kumonnut kunnan viranomaisen tekemän kaavan hyväksymistä koskevan päätöksen.

Valitusosoitus on liitteenä (HOL julkipano).

**Hallinto-oikeuden kokoonpano**

Asian ovat ratkaisseet hallinto-oikeuden jäsenet Jaana Moilanen, Jukka Reinikainen (t) ja Joonas Ahtonen.



Esittelijäjäsen

Joonas Ahtonen

Tämä päätös on sähköisesti varmennettu ja tulostettu hallinto-oikeuden asianhallintajärjestelmästä.

**Jakelu ja oikeudenkäyntimaksu**

Päätös	1) Asunto Oy Helsingin Eiranrantakanavan ja sen asiakumppaneiden asiamiehelle
	Maksutta
	Tiedote oikeudenkäyntimaksusta korkeimmassa hallinto-oikeudessa
	2) Eteläiset kaupunginosat ry:lle ja sen asiakumppaneille
	Maksutta
	Tiedote oikeudenkäyntimaksusta korkeimmassa hallinto-oikeudessa
Jäljennös	Helsingin kaupunginhallitus