



§ 540

Kaupunkiympäristölautakunnan lausunto kaupunginhallitukselle valtuutettu Otso Kivekkään ym. valtuustoaloitteesta sataman pa- remmasta yhdistämisestä kaupunkiin

HEL 2018-007174 T 00 00 03

Lausunto

Kaupunkiympäristölautakunta antoi kaupunginhallitukselle seuraavan lausunnon:

Tavoitteet ja kehitys

Helsingin kaupunkistrategiassa tavoitellaan kaksoiskaupunkikonseptia Helsingin ja Tallinnan välille. Strategiassa edellytetään myös aktiivista kehittämistä liike-elämän logistiin yhteyksiin ja elinkeinoelämän kilpailukykyä parantaviin liikennejärjestelyihin. Länsisataman liikenneyhteyksien sujuvoittaminen vastaa näihin tavoitteisiin ja kehittämistarpeisiin. Länsisataman yhteys on myös osa Euroopan laajuista TEN-T -verkkoa, jonka liikenneyhteyksien sujuvuus tulee varmistaa.

Helsinki ja Tallinna ovat kahden naapurimaan pääkaupunkeja, joiden etäisyys toisistaan on vain noin 80 kilometriä. Helsingin ja Tallinnan seuduilla asuu yhteensä noin 2,5 miljoonaa asukasta. Alueella on mahdollisuus kasvaa yhdeksi Pohjois-Euroopan merkittävistä keskuksista Tukholman ja Pietarin väliin. Tänäkin kaupungit yhdistää tiheävuorovälinen autolauttaliikenne, ja matka meritse kestää vain kaksi tuntia.

Tallinna ja Helsinki sijaitsevat molemmat Euroopan reuna-alueella. Tallinnan tilanne tulee radikaalisti muuttumaan vuonna 2026, kun Rail Baltica rautatieyhteys Varsovasta Tallinnaan valmistuu. Rail Balticalla tulee olemaan suuri vaikutus Baltian maiden keskinäiseen yhdentymiseen ja työmarkkinoihin. Rail Baltica palvelee myös Baltian maiden ja Suomen rahtiliikennettä Via Baltican ohella.

Viimeiset kaksikymmentä vuotta matkustajamäärät Helsingin ja Tallinnan välillä ovat kasvaneet jopa hämmästyttävää tahtia verrattuna maiden kokoon. Vuonna 2017 matkustajia oli jo yli 9 miljoonaa. Henkilöautojen määrän merkittävä kasvu alkoi vuonna 2004 ja on nyt jo lähes 1,4 miljoonaa vuodessa. Suurin osa matkustajista on Suomesta tulevia vapaa-ajan matkustajia, mutta työmatkaliikenteen osuus kasvaa tasaisesti. Helsingille Tallinnasta tuleva työvoima on elintärkeää. Virolaistaustaisia työntekijöitä on noin 60 000. Tallinna onkin merkittävin yksittäinen pääkaupunkiseudun ulkopuolelta tulevien työntekijöiden kotipaikka. Virolaiset tekevät Suomeen myös vapaa-ajan matkoja lähes sa-



man verran kuin työmatkoja. Lisäksi suuri osa kaikista Virossa lähtevistä on matkalla johonkin muuhun maahan kuin Suomeen, yleensä Helsinki-Vantaan lentokentän kautta.

Länsisataman liikennemäärät ovat kasvaneet Jätkäsaaren suunnittelun alettua todella voimakkaasti eikä alueen osayleiskaavassa varauduttu näin suureen kasvuun. Vuosina 2007–2017 laivakäyntien määrä Länsisatamassa on pysynyt samalla tasolla, mutta aluskoko on kasvanut huomattavasti. Kasvua on tapahtunut sekä laivojen matkustaja- että ajoneuvokapasiteetissa, jotka molemmat ovat alusta kohden nykyisin keskimäärin noin 40 % suuremmat kuin vuonna 2007. Aluskokojen merkittävää kasvua ei osattu aikanaan ennustaa oikein. Suuremmat aluskoot aiheuttavat myös suuremman pistemäisen liikennekuorman katuverkolle.

Matkustajasatamien joukkoliikenteen sekä kävely- ja pyöräliikenneyhteyksien kehittäminen ja näiden kulkumuotojen suunnitteleminen autoliikenteen ruuhkista riippumattomiksi mahdollistaa osaltaan satamien matkustajamäärien kasvun ja liikenteen ohjaamisen kestäviin kulkumuotoihin. Myös lippujärjestelmien tulee tukea tavoitetta ohjata kasvu kestäviin kulkumuotoihin. HSL on jo mahdollistanut oman päivälippunsa yhdistämisen laivan matkalippuun. Uusi liikkumispalvelulaki edellyttää myös muiden joukkoliikennejärjestelmien lippuihin avoimet maksurajapinnat.

Satamien autoliikenteen kasvun ohjaaminen Vuosaaren

Etelä-Helsingin rakentaminen mm Jätkäsaaren ja Hernesaaren lisäksi liikennettä Hietaniemenrannassa ja Ruoholahdessa. Myös Länsisataman laivojen rahti- ja henkilöautoliikenne ruuhkauttaa ajoittain pahoin sataman ympäristön katuverkon liikennettä. Liikenteen jatkuva kasvu voi pahentaa ruuhkatilannetta tulevaisuudessa ja siksi etsitään keinoja autoliikennemäärien kasvun hillintään erityisesti kysyntähuipun ajan-kohtina. Yhtenä keinona on tunnistettu myös rahtiliikenteen kasvun ohjaaminen Vuosaaren satamaan.

Helsingin ja Tallinnan välillä kulkee vuosittain yli 300 000 kuorma-autoa ja perävaunua. Helsingissä pääosa liikenteestä kulkee Länsisatamasta, mutta myös Vuosaaren kautta ja Katajanokalta kuljetetaan kuorma-autoja autolautoilla. Vuosaaren kautta kuorma-autoja kuljettava autolautta aloitti liikennöinnin 2015 ja vuonna 2017 laiva siirtyi Tallinnassa käyttämään Muugan rahtisatamaa. Koska liikenne toimii Vuosaaresta yhdellä laivalla, on lähtöjäkin vain muutama päivässä. Liikenne on kuitenkin kasvanut koko ajan ja vähentänyt paineita Länsisatamassa. Olisi toivottavaa, että linjaa liikennöisi tulevaisuudessa useampi laiva. Kaupunkiympäristölautakunta katsoo myös, että Helsingin kaupungin tulisi yh-



teistyössä Helsingin Satama Oy:n kanssa selvittää mahdollisuuksia siirtää kumipyöräliikennettä Vuosaaren satamaan pitkällä aikavälillä.

Helsingin kaupungin ja Helsingin sataman tulisi tukea kuorma-autoliikenteen kasvua juuri Vuosaarella. Vuosaari on Helsingin rahtiliikenteen pääsatama ja sinne on hyvät yhteydet Kehä III:n kautta koko Suomesta. Vuosaaren kuorma-autoliikennettä voisi edistää esim. hintaohjauksen keinoin ja lisäämällä yritysten informointia tarjonnasta. Näin toimitaan jo Länsi-Suomessa, jossa rekat hyödyntävät Turun matkustajasatamaa enemmän Naantalin rahtisatamaa. Tulevaisuudessa tulisi tarkastella myös mahdollisuutta tarjota henkilöautoille yhteyttä Vuosaaresta Muugaan Vuosaaren nykyisen matkustajaterminaalin tai sen laajenuksen kautta. Henkilöautojen määrän kasvu Vuosaarella edellyttää investointeja satama-alueelle, joten muutos vaatii aikaa. Toisaalta varustamot ovat puolestaan investoineet nopeisiin matkustaja-autolauttoihin, joiden liiketoimintamalli perustuu ajoneuvo- (ml. raskasliikenne) ja matkustajaliikenteen tehokkaaseen yhdistämiseen siten, että satama ja matkustusajat on saatu lyhyiksi. Matkustaja-autolauttakonseptin on arvioitu olevan myös ympäristöystävällisempi kuljetusmuoto kuin matkustajien ja rahdin kuljettaminen erillisillä aluksilla.

Raitioliikenneyhteyksien kehittäminen

Länsisataman joukkoliikenneyhteydet perustuvat Jätkäsaaren raitioliikenteeseen ja sen kehittämiseen. Jätkäsaaren osayleiskaavasta alkaen tavoitteena on ollut tuoda Länsisataman terminaaleille kolme raitiolinjaa, joista kaksi kulkee Helsingin keskustaan ja Rautatieasemalle ja edelleen itäiseen kantakaupunkiin (linjat 7 ja 9) ja kolmas raitiolinja (linja 8) terminaaleilta Ruoholahden metroaseman kautta Töölöön ja edelleen poikittaisyhteytenä Sörnäisten kautta Arabiaan. Nykyisten suunnitelmien mukaan tavoitetilanteeseen päästään syksyllä 2020, kun Atlantinkadun silta ja Bunkkerin kääntöpaikka valmistuessaan mahdollistavat raitioliikenteen Länsiterminaalilta myös Ruoholahden suuntaan. Jätkäsaaren rakentamisen alkuvaiheissa kokonaisuuden oli tarkoitus valmistua vasta 2025, joten tavoitetilanteen saavuttaminen on tältä osin aikaistunut merkittävästi. Helsinki on saanut EU:lta investointiin osarahoituksen TwinPort 3 -hankkeen muodossa. Länsisataman matkustajamäärä ja sen kasvu on ollut merkittävä tekijä Jätkäsaaren raitioteiden nopeassa laajentamisessa. Joukkoliikenteen hyvästä palvelutasosta hyötyvät myös alueen asukkaat.

Nykyisin raitioliikennettä Länsiterminaalista on keskustan suuntaan yhdellä kokopäiväisellä (linja 7) ja yhdellä laivaliikenteen ruuhka-aikoihin kulkevalla (linja 6T) raitiolinjalla. Suoraa joukkoliikenneyhteyttä Ruoholahden metroasemalle ei vielä ole. Raitiotietä pidennettiin Länsitermi-



naali T2:n edustalle terminaalin auetessa ja samalla myös T1:n edustalle rakennettiin uudet leveät pysäkkilaiturit.

Länsiterminaalin raitioliikenteen toimivuudelle olennaista on ollut kuljetajalipunmyynnin lopettaminen raitiovaunuissa. Samalla lipunmyyntiyhteistyötä laivayhtiöiden kanssa on lisätty ja mobiililippujen käyttöä laajennettu eli matkustajilla on yhä paremmat mahdollisuudet hankkia matkaliput jo ennakkoon. Pysäkkiajat ovat lyhentyneet ja niiden hajonta on pienentynyt suurilla nousijamäärillä. Säästynyt ajoaika on jo huomioitu aikatauluissa, mikä on tehnyt liikennöinnistä kustannustehokkaampaa.

Riittävästi erotellut raitiovaunukaistat ovat myös keskeisiä sujuvan raitioliikenteen kannalta. Länsisatamassa ongelmakohtana on Jätkäsaa-renlaituri, jonka kaarteissa radan puolelle jäävät rekkojen perävaunut toisinaan estävät raitiovaunun kulun. Tehokkaat liikennevaloetudet mahdollistavat raitioliikenteen sujuvan kulun Länsilinkin liittymässä ja niiden toimintaa kehitetään edelleen. Raitioliikenteen sujuvuuteen kiinnitetään huomiota myös Hietalahden puolella.

Olympiaterminaalin joukkoliikenneyhteydet perustuvat raitolinjoihin 2 ja 3, joiden päätepysäkki on terminaalin kohdalla. Molemmilla linjoilla pääsee Helsingin keskustaan, Rautatieasemalle tai Lasipalatsille. Laiva-aikataulut eivät vaikuta raitiolinjojen vuoroväleihin ja ne voivat ruuhkautua hetkellisesti aamupäivisin laivan saapuessa.

Katajanokan terminaalia palvelemaan on perustettu vuonna 2016 raitiolinja 5, jonka aikataulut suunnitellaan laivaliikenteen aikataulujen mukaisesti. Linja kulkee terminaalin ja Rautatieaseman välillä palvelen tehokkaasti laivamatkustajia molempiin suuntiin. Terminaalin pysäkkilaituria levennettiin kesällä 2018, mikä helpottaa suurien matkustajamäärien kulkua raitiovaunuihin. Olemassa oleva raitiotieverkko mahdollistaa linjan 5 nopean käännön Rautatieasemalla. Myös raitiolinjan 4 pysäkit ovat kävelymatkan päässä Katajanokan terminaalista.

Joukkoliikenteen houkuttelevuutta laivamatkan liityntäyhteytenä voidaan kasvattaa tekemällä sen käytöstä mahdollisimman helppoa. Tähän hyviä keinoja ovat mm. joukkoliikennelippujen myyminen jo laivoilla, mikä vähentää sataman pysäkkien ruuhkautumista. Tavoitteena on saada laivalippuihin kytkettyä myös HSL:n joukkoliikennelippu. Teknisesti HSL:n puolelta tämä on jo mahdollistettu avoimen lippurajapinnan kautta. Kokonaisuuden kannalta olisi myös eduksi, jos laivayhtiöt markkinoisivat joukkoliikenneyhteyksiä satamiin nykyistä tehokkaammin asiakkailleen. Kulkumuotovalintaan vaikuttavat myös laivamatkan toisen sataman kulkumahdollisuudet.

Pyöräliikenteen yhteyksien kehittäminen



Helsingin satamien saavutettavuus polkupyörällä paranee, kun kanta-kaupungin pyöräliikenteen tavoiteverkon toteutus etenee suunnitellusti. Länsisataman pyöräliikenteen yhteydet paranevat Ruoholahden suunnasta Atlantinkadun ja Länsisatamankadun rakentuessa. Hyväntoivonpuiston rakentuessa avautuu myös katuverkosta pääosin irrallaan kulkeva uusi pyörätieyhteys. Samalla paranevat myös jalankulkuyhteydet Länsisatamaan. Tavoiteverkon rakentaminen parantaa pyöräliikenteen saavutettavuutta lopputilanteessa, mutta samalla tuo haasteita rakentamisen aikana myös pyöräliikenteelle.

Jotkin henkilöauto- ja tavaraliikenteen sujuvoittamistoimet ovat vaikeuttaneet selkeiden ja laadukkaiden pyöräliikenteen järjestelyiden toteuttamista satamien läheisyydessä. Haasteina alueilla ovat olleet esimerkiksi vasemmalle kääntymisten toteuttamistavat risteyksissä sekä katutilan riittävyys pyöräliikenteen järjestelyille. Myös järjestelyiden keskeneräisyys ja useat muutokset ovat heikentäneet pyöräreittien nykyistä selkeyttä.

Olympiaterminaalin ja Katajanokan terminaaleihin johtavat pyöräliikenteen väylät eivät ole nykysuunnitteluohjeen mukaiset. Kauppatorin kaavan yhteydessä tarkistetaan sekä pyöräliikenteen että jalankulun järjestelyitä, mikä osaltaan parantaa näiden kohteiden saavutettavuutta.

Pyöräpysäköinnin kehittäminen on keskeistä matkustajaliikenteen ja satamien työntekijöiden pyöräilyn edistämiseksi. Länsiterminaalin kaavaehdotuksessa on määräykset pyöräpaikkojen rakentamisesta matkustajille ja työntekijöille. Tarvittavaa pyöräpaikkamäärää on syytä arvioida tarkemmin jatkosuunnittelussa. Myös pyöräpysäköinnin laatuun panostaminen on tärkeää. Kaupunkipyöräjärjestelmän laajentamista Länsiterminaalille selvitetään, tavoitteena on uusien pyöräasemien ottaminen käyttöön jo vuonna 2019.

Helsingin satamien keskeinen sijainti on eduksi kasvavan pyörämatkailun osalta. Katualueiden lisäksi myös satama-alueilla pyöräily olisi syytä ottaa nykyistä paremmin huomioon mm. turvallisen ja selkeän laivaan pääsyn osalta. Turvallinen pyöräpysäköinti myös matkan aikana edistää osaltaan pyörämatkailua.

Autoliikenteen yhteyksien kehittäminen

Länsisataman autoliikenteen yhteyksien kehittämistä on suunniteltu pienimuotoisten parantamistoimenpiteiden kautta, joissa lähtökohtina ovat olleet myös joukkoliikenteen ja jalankulun sujuvuuden sekä esteettömyyden parantaminen. Länsisatamankadun reitille on suunniteltu parannuksia autoliikenteen kapasiteetin lisäksi jalankulun ja pyöräliikenteen erotteluun sekä liittymäjärjestelyihin ja ne rakentuvat vuoden 2018 aikana. Lisäksi Länsimetron liikennöinnin alettua Ruoholahdessa on



voitu ohjelmoida liikennevalot Mechelininkadulta Länsiväylälle ajavien autojen sujuvoittamiseksi. Tämä on myös auttanut sataman autoliikenteen sujuvuutta.

Tyynenmerenkadun-Jätkäsaarenlaiturin-Mechelininkadun-Porkkalankadun-Länsiväylän reitillä pullonkauloiksi on nähty Länsilinkin sekä Porkkalankadun liikennevaloliittymät. Näihin kohteisiin on etsitty ratkaisuja kaistalisäysten ja suojateiden poistojen kautta (kaupunkisuunnittelulautakunnan päätös 3.11.2015). Esillä olleet suojateiden poistot heikentävät jalankulun ja pyöräliikenteen yhteyksiä, eivätkä ne sujuvoita autoliikenteen kokonaisreittiä, joten niistä on toistaiseksi luovuttu ja selvitetään syntyvien haittojen kompensoimista muilla keinoin. Mikäli katuverkolta poistuu suojateita, tulee selkeästi osoittaa niiden positiivinen vaikutus kokonaisliikenteen toimivuuteen. Raitioliikenteen etuuksia Länsilinkin liittymässä ei ole rajoitettu, vaikka niillä olisikin vaikutusta risteyksen autoliikenteen välityskykyyn, sillä raitioliikenteellä saadaan palveltua hyvin tehokkaasti suurta joukkoa sataman matkustajia. Rekkaliikenne tullaan keskittämään Tyynenmerenkadulle. Tavoitteena on rakentaa raskaan liikenteen reitti sekä satamaan että satamasta vain Tyynenmerenkadun kautta jo ensi vuoden aikana. Tällöin Jätkäsaaren asuinalue jää lähes kokonaan sataman raskaan liikenteen suoran vaikutusalueen ulkopuolelle. Nykyisin väliaikaisratkaisuna rekkaliikennettä on saapunut Länsisatamaan myös Länsisatamankadun kautta.

Länsisataman liikenneratkaisujen pidemmän aikavälin kehittämismahdollisuuksiin liittyen jatketaan tarkasteluita kokonaisvaltaisen maankäytön ja liikennejärjestelyiden ratkaisun löytämiseksi. Tarkastelut sovitaan yhteen maanalaisen kokoojakadun edellytyksiä tutkivan selvitystyön kanssa. Muun muassa Ruoholahden siltaan kohdistuvia uusia liikennejärjestelyitä tullaan tarkastelemaan kokonaisvaltaisesti huomioiden kaikki kulkumuodot ja alueen maankäytön kehittäminen. Keskipitkän aikavälin liikennejärjestelyiden ja maankäytön yleissuunnitelma on tarkoitus viedä kaupunkiympäristölautakunnan käsittelyyn keväällä 2019.

Lautakunta katsoo, että kaupungin tulisi yhteistyössä Helsingin sataman kanssa selvittää mahdollisuudet edellyttää keskustan satamiin saapuvalta raskaan liikenteen ajoneuvoilta päästöluokkaa euro 6, joka asettaa enimmäisrajat terveydelle haitallisille päästöille.

Käsittely

Vastaehdotus:

Risto Rautava: Henkilöautojen määrän kasvu Vuosaassa edellyttää investointeja satama-alueelle, joten muutos vaatii aikaa. Tämän jälkeen lisäys: "Toisaalta varustamot ovat puolestaan investoineet nopeisiin



matkustaja-autolauttoihin, joiden liiketoimintamalli perustuu ajoneuvo- (ml. raskasliikenne) ja matkustajaliikenteen tehokkaaseen yhdistämiseen siten, että satama- ja matkustusajat on saatu lyhyiksi. Matkustaja-autolauttakonseptin on arvioitu olevan myös ympäristöystävällisempi kuljetusmuoto kuin matkustajien ja rahdin kuljettaminen erillisillä aluksilla."

Kannattaja: Jape Lovén

Vastaehdotus:

Jape Lovén: Korvaava 9) kohta:

Helsingin ja Tallinnan välillä kulkee vuosittain yli 300 000 kuorma-autoa ja perävaunua. Helsingissä pääosa liikenteestä kulkee Länsisatamasta, mutta myös Vuosaaren kautta ja Katajanokalta kuljetetaan kuorma-autoja autolautoilla. Vuosaaren kautta kuorma-autoja kuljettava autolautta aloitti liikennöinnin 2015 ja vuonna 2017 laiva siirtyi Tallinnassa käyttämään Muugan rahtisatamaa. Koska liikenne toimii Vuosaaresta yhdellä laivalla, on lähtöjäkin vain muutama päivässä. Liikenne on kuitenkin kasvanut koko ajan ja vähentänyt paineita Länsisatamassa. Olisi toivottavaa, että linjaa liikennöisi tulevaisuudessa useampi laiva. Kaupunkiympäristölautakunta katsoo myös, että Helsingin kaupungin tulisi yhteistyössä Helsingin Satama Oy:n kanssa selvittää mahdollisuuksia siirtää kumipyöräliikennettä Vuosaaren satamaan pitkällä aikavälillä.

Kannattaja: Anni Sinnemäki

Kaupunkiympäristölautakunta päätti yksimielisesti hyväksyä Jape Lovénin vastaehdotuksen.

Vastaehdotus:

Anni Sinnemäki: Lautakunta katsoo, että kaupungin tulisi yhteistyössä Helsingin sataman kanssa selvittää mahdollisuudet edellyttää keskustan satamiin saapuvalla raskaan liikenteen ajoneuvoilta päästöluokkaa euro 6, joka asettaa enimmäisrajat terveydelle haitallisille päästöille.

Kannattaja: Kaisa Hernberg

Kaupunkiympäristölautakunta päätti yksimielisesti hyväksyä Anni Sinnemäen vastaehdotuksen

1 äänestys

JAA-ehdotus: Esityksen mukaan

EI-ehdotus: Henkilöautojen määrän kasvu Vuosaareissa edellyttää investointeja satama-alueelle, joten muutos vaatii aikaa. Tämän jälkeen lisäys: "Toisaalta varustamot ovat puolestaan investoineet nopeisiin matkustaja-autolauttoihin, joiden liiketoimintamalli perustuu ajoneuvo-



(ml. raskasliikenne) ja matkustajaliikenteen tehokkaaseen yhdistämiseen siten, että satama- ja matkustusajat on saatu lyhyiksi. Matkustaja-autolauttakonseptin on arvioitu olevan myös ympäristöystävällisempi kuljetusmuoto kuin matkustajien ja rahdin kuljettaminen erillisillä aluksilla. "

Jaa-äännet: 6

Kaisa Hernberg, Mai Kivelä, Silvia Modig, Tuomas Rantanen, Anni Sinnemäki, Osmo Soininvaara

Ei-äännet: 7

Sirpa Asko-Seljavaara, Eveliina Heinäluoma, Nuutti Hyttinen, Kristiina Ilvonen, Jape Lovén, Risto Rautava, Laura Rissanen

Kaupunkiympäristölautakunta hyväksyi Risto Rautavan vastaehdotuksen äänin 7-6.

Esittelijä

kaupunkiympäristön toimialajohtaja
Mikko Aho

Lisätiedot

Niko Setälä, projektipäällikkö: 310 37031
niko.setala(a)hel.fi

Liitteet

1 Otso Kivekkään aloite sataman paremmasta yhdistämisestä kaupunkiin

Muutoksenhaku

Muutoksenhakukielto, valmistelu tai täytäntöönpano

Lausuntoehdotus

Kaupunkiympäristölautakunta antaa kaupunginhallitukselle seuraavan lausunnon:

Tavoitteet ja kehitys

Helsingin kaupunkistrategiassa tavoitellaan kaksoiskaupunkikonseptia Helsingin ja Tallinnan välille. Strategiassa edellytetään myös aktiivista kehittämistä liike-elämän logistiin yhteyksiin ja elinkeinoelämän kilpailukykyä parantaviin liikennejärjestelyihin. Länsisataman liikenneyhteyksien sujuvoittaminen vastaa näihin tavoitteisiin ja kehittämistarpeisiin. Länsisataman yhteys on myös osa Euroopan laajuista TEN-T -verkkoa, jonka liikenneyhteyksien sujuvuus tulee varmistaa.

Helsinki ja Tallinna ovat kahden naapurimaan pääkaupunkeja, joiden etäisyys toisistaan on vain noin 80 kilometriä. Helsingin ja Tallinnan



seuduilla asuu yhteensä noin 2,5 miljoonaa asukasta. Alueella on mahdollisuus kasvaa yhdeksi Pohjois-Euroopan merkittävistä keskuksista Tukholman ja Pietarin väliin. Tänä päivänä kaupungit yhdistää tiheävuorovälinen autolauttaliikenne, ja matka meritse kestää vain kaksi tuntia.

Tallinna ja Helsinki sijaitsevat molemmat Euroopan reuna-alueella. Tallinnan tilanne tulee radikaalisti muuttumaan vuonna 2026, kun Rail Baltica rautatieyhteys Varsovasta Tallinnaan valmistuu. Rail Balticalla tulee olemaan suuri vaikutus Baltian maiden keskinäiseen yhdentymiseen ja työmarkkinoihin. Rail Baltica palvelee myös Baltian maiden ja Suomen rahtiliikennettä Via Baltican ohella.

Viimeiset kaksikymmentä vuotta matkustajamäärät Helsingin ja Tallinnan välillä ovat kasvaneet jopa hämmästyttävää tahtia verrattuna maiden kokoon. Vuonna 2017 matkustajia oli jo yli 9 miljoonaa. Henkilöautojen määrän merkittävä kasvu alkoi vuonna 2004 ja on nyt jo lähes 1,4 miljoonaa vuodessa. Suurin osa matkustajista on Suomesta tulevia vapaa-ajan matkustajia, mutta työmatkaliikenteen osuus kasvaa tasaisesti. Helsingille Tallinnasta tuleva työvoima on elintärkeää. Virolaistaustaisia työntekijöitä on noin 60 000. Tallinna onkin merkittävin yksittäinen pääkaupunkiseudun ulkopuolelta tulevien työntekijöiden kotipaikka. Virolaiset tekevät Suomeen myös vapaa-ajan matkoja lähes saman verran kuin työmatkoja. Lisäksi suuri osa kaikista Virosta lähtevistä on matkalla johonkin muuhun maahan kuin Suomeen, yleensä Helsinki-Vantaan lentokentän kautta.

Länsisataman liikennemäärät ovat kasvaneet Jätkäsaaren suunnittelun alettua todella voimakkaasti eikä alueen osayleiskaavassa varauduttu näin suureen kasvuun. Vuosina 2007–2017 laivakäyntien määrä Länsisatamassa on pysynyt samalla tasolla, mutta aluskoko on kasvanut huomattavasti. Kasvua on tapahtunut sekä laivojen matkustajajonon ajoneuvokapasiteetissa, jotka molemmat ovat alusta kohden nykyisin keskimäärin noin 40 % suuremmat kuin vuonna 2007. Aluskokojen merkittävää kasvua ei osattu aikanaan ennustaa oikein. Suuremmat aluskoot aiheuttavat myös suuremman pistemäisen liikennekuorman katuverkolle.

Matkustajasatamien joukkoliikenteen sekä kävely- ja pyöräliikennetyksien kehittäminen ja näiden kulkumuotojen suunnitteleminen auto liikenteen ruuhkista riippumattomiksi mahdollistaa osaltaan satamien matkustajamäärien kasvun ja liikenteen ohjaamisen kestäviin kulkumuotoihin. Myös lippujärjestelmien tulee tukea tavoitetta ohjata kasvu kestäviin kulkumuotoihin. HSL on jo mahdollistanut oman päivälippunsa yhdistämisen laivan matkalippuun. Uusi liikkumispalvelulaki edellyttää myös muiden joukkoliikennejärjestelmien lippuihin avoimet maksurajapinnat.



Satamien autoliikenteen kasvun ohjaaminen Vuosaaren

Etelä-Helsingin rakentaminen mm Jätkäsaaren ja Hernesaaren lisäävät liikennettä Hietaniemenrannassa ja Ruoholahdessa. Myös Länsisataman laivojen rahti- ja henkilöautoliikenne ruuhkauttaa ajoittain pahoin sataman ympäristön katuverkon liikennettä. Liikenteen jatkuva kasvu voi pahentaa ruuhkatilannetta tulevaisuudessa ja siksi etsitään keinoja autoliikennemäärien kasvun hillintään erityisesti kysyntähuipun ajan kohtina. Yhtenä keinona on tunnistettu myös rahtiliikenteen kasvun ohjaaminen Vuosaaren satamaan.

Helsingin ja Tallinnan välillä kulkee vuosittain yli 300 000 kuorma-autoa ja perävaunua. Helsingissä pääosa liikenteestä kulkee Länsisatamasta, mutta myös Vuosaaren kautta ja Katajanokalta kuljetetaan kuorma-autoja autolautoilla. Vuosaaren kautta kuorma-autoja kuljettava autolautta aloitti liikennöinnin 2015 ja vuonna 2017 laiva siirtyi Tallinnassa käyttämään Muugan rahtisatamaa. Koska liikenne toimii Vuosaaresta yhdellä laivalla, on lähtöjäkin vain muutama päivässä. Liikenne on kuitenkin kasvanut koko ajan ja vähentänyt paineita Länsisatamassa. Olisi toivottavaa, että linjaa liikennöisi tulevaisuudessa useampi laiva.

Helsingin kaupungin ja Helsingin sataman tulisi tukea kuorma-autoliikenteen kasvua juuri Vuosaarella. Vuosaari on Helsingin rahtiliikenteen pääsatama ja sinne on hyvät yhteydet Kehä III:n kautta koko Suomesta. Vuosaaren kuorma-autoliikennettä voisi edistää esim. hintaohjauksen keinoin ja lisäämällä yritysten informointia tarjonnasta. Näin toimitaan jo Länsi-Suomessa, jossa rekat hyödyntävät Turun matkustajasatamaa enemmän Naantalın rahtisatamaa. Tulevaisuudessa tulisi tarkastella myös mahdollisuutta tarjota henkilöautoille yhteyttä Vuosaaresta Muugaan Vuosaaren nykyisen matkustajaterminaalin tai sen laajenuksen kautta. Henkilöautojen määrän kasvu Vuosaarella edellyttää investointeja satama-alueelle, joten muutos vaatii aikaa.

Raitioliikenneyhteyksien kehittäminen

Länsisataman joukkoliikenneyhteydet perustuvat Jätkäsaaren raitioliikenteeseen ja sen kehittämiseen. Jätkäsaaren osayleiskaavasta alkaen tavoitteena on ollut tuoda Länsisataman terminaaleille kolme raitiolinjaa, joista kaksi kulkee Helsingin keskustaan ja Rautatieasemalle ja edelleen itäiseen kantakaupunkiin (linjat 7 ja 9) ja kolmas raitiolinja (linja 8) terminaaleilta Ruoholahden metroaseman kautta Töölöön ja edelleen poikittaisyhteytenä Sörnäisten kautta Arabiaan. Nykyisten suunnitelmien mukaan tavoitetilanteeseen päästään syksyllä 2020, kun Atlantinkadun silta ja Bunkkerin käänköpaikka valmistuessaan mahdollistavat raitioliikenteen Länsiterminaalilta myös Ruoholahden suuntaan. Jätkäsaaren rakentamisen alkuvaiheissa kokonaisuuden oli tarkoitus



valmistua vasta 2025, joten tavoitetilanteen saavuttaminen on tältä osin aikaistunut merkittävästi. Helsinki on saanut EU:lta investointiin osarahoituksen TwinPort 3 -hankkeen muodossa. Länsisataman matkustajamäärä ja sen kasvu on ollut merkittävä tekijä Jätkäsaaren raitioteiden nopeassa laajentamisessa. Joukkoliikenteen hyvästä palvelutasosta hyötyvät myös alueen asukkaat.

Nykyisin raitioliikennettä Länsiterminaalista on keskustan suuntaan yhdellä kokopäiväisellä (linja 7) ja yhdellä laivaliikenteen ruuhka-aikoihin kulkevalla (linja 6T) raitiolinjalla. Suoraa joukkoliikenneyhteyttä Ruoholahden metroasemalle ei vielä ole. Raitiotietä pidennettiin Länsiterminaalilla T2:n edustalle terminaalin auetessa ja samalla myös T1:n edustalle rakennettiin uudet leveät pysäkkilaiturit.

Länsiterminaalin raitioliikenteen toimivuudelle olennaista on ollut kuljetajalipunmyynnin lopettaminen raitiovaunuissa. Samalla lipunmyyntiyhteistyötä laivayhtiöiden kanssa on lisätty ja mobiililippujen käyttöä laajennettu eli matkustajilla on yhä paremmat mahdollisuudet hankkia matkaliput jo ennakkoon. Pysäkkiajat ovat lyhentyneet ja niiden hajonta on pienentynyt suurilla nousijamäärillä. Säästynyt ajoaika on jo huomioitu aikatauluissa, mikä on tehnyt liikennöinnistä kustannustehokkaampaa.

Riittävästi erotellut raitiovaunukaistat ovat myös keskeisiä sujuvan raitioliikenteen kannalta. Länsisatamassa ongelmakohtana on Jätkäsaarenlaituri, jonka kaarteissa radan puolelle jäävät rekkojen perävaunut toisinaan estävät raitiovaunun kulun. Tehokkaat liikennevaloetudet mahdollistavat raitioliikenteen sujuvan kulun Länsilinkin liittymässä ja niiden toimintaa kehitetään edelleen. Raitioliikenteen sujuvuuteen kiinnitetään huomiota myös Hietalahden puolella.

Olympiaterminaalin joukkoliikenneyhteydet perustuvat raitolinjoihin 2 ja 3, joiden päätepysäkki on terminaalin kohdalla. Molemmilla linjoilla pääsee Helsingin keskustaan, Rautatieasemalle tai Lasipalatsille. Laiva-aikataulut eivät vaikuta raitiolinjojen vuoroväleihin ja ne voivat ruuhkautua hetkellisesti aamupäivisin laivan saapuessa.

Katajanokan terminaalia palvelemaan on perustettu vuonna 2016 raitiolinja 5, jonka aikataulut suunnitellaan laivaliikenteen aikataulujen mukaisesti. Linja kulkee terminaalin ja Rautatieaseman välillä palvelen tehokkaasti laivamatkustajia molempiin suuntiin. Terminaalin pysäkkilaituria levennettiin kesällä 2018, mikä helpottaa suurien matkustajamäärien kulkua raitiovaunuihin. Olemassa oleva raitiotieverkko mahdollistaa linjan 5 nopean käynnön Rautatieasemalla. Myös raitiolinjan 4 pysäkit ovat kävelymatkan päässä Katajanokan terminaalista.



Joukkoliikenteen houkuttelevuutta laivamatkan liityntäyhteytenä voidaan kasvattaa tekemällä sen käytöstä mahdollisimman helppoa. Tähän hyviä keinoja ovat mm. joukkoliikennelippujen myyminen jo laivoilla, mikä vähentää sataman pysäkkien ruuhkautumista. Tavoitteena on saada laivalippuihin kytkettyä myös HSL:n joukkoliikennelippu. Teknisesti HSL:n puolelta tämä on jo mahdollistettu avoimen lippurajapinnan kautta. Kokonaisuuden kannalta olisi myös eduksi, jos laivayhtiöt markkinoisivat joukkoliikenneyhteyksiä satamiin nykyistä tehokkaammin asiakkailleen. Kulkumuotovalintaan vaikuttavat myös laivamatkan toisen sataman kulkumahdollisuudet.

Pyöräliikenteen yhteyksien kehittäminen

Helsingin satamien saavutettavuus polkupyörällä paranee, kun kanta-kaupungin pyöräliikenteen tavoiteverkon toteutus etenee suunnitellusti. Länsisataman pyöräliikenteen yhteydet paranevat Ruoholahden suunnasta Atlantinkadun ja Länsisatamankadun rakentuessa. Hyväntoivonpuiston rakentuessa avautuu myös katuverkosta pääosin irrallaan kulkeva uusi pyörätieyhteys. Samalla paranevat myös jalankulkuyhteydet Länsisatamaan. Tavoiteverkon rakentaminen parantaa pyöräliikenteen saavutettavuutta lopputilanteessa, mutta samalla tuo haasteita rakentamisen aikana myös pyöräliikenteelle.

Jotkin henkilöauto- ja tavaraliikenteen sujuvoittamistoimet ovat vaikeutaneet selkeiden ja laadukkaiden pyöräliikenteen järjestelyiden toteuttamista satamien läheisyydessä. Haasteina alueilla ovat olleet esimerkiksi vasemmalle kääntymisten toteuttamistavat risteyksissä sekä katutilan riittävyys pyöräliikenteen järjestelyille. Myös järjestelyiden keskeneräisyys ja useat muutokset ovat heikentäneet pyöräreittien nykyistä selkeyttä.

Olympiaterminaalin ja Katajanokan terminaaleihin johtavat pyöräliikenteen väylät eivät ole nykysuunnitteluohjeen mukaiset. Kauppatorin kaavan yhteydessä tarkistetaan sekä pyöräliikenteen että jalankulun järjestelyitä, mikä osaltaan parantaa näiden kohteiden saavutettavuutta.

Pyöräpysäköinnin kehittäminen on keskeistä matkustajaliikenteen ja satamien työntekijöiden pyöräilyn edistämisessä. Länsiterminaalin kaavaehdotuksessa on määräykset pyöräpaikkojen rakentamisesta matkustajille ja työntekijöille. Tarvittavaa pyöräpaikkamäärää on syytä arvioida tarkemmin jatkosuunnittelussa. Myös pyöräpysäköinnin laatuun panostaminen on tärkeää. Kaupunkipyöräjärjestelmän laajentamista Länsiterminaalille selvitetään, tavoitteena on uusien pyöräasemien ottaminen käyttöön jo vuonna 2019.

Helsingin satamien keskeinen sijainti on eduksi kasvavan pyörämatkailun osalta. Katualueiden lisäksi myös satama-alueilla pyöräily olisi syy-



tä ottaa nykyistä paremmin huomioon mm. turvallisen ja selkeän laivaan pääsyn osalta. Turvallinen pyöräpysäköinti myös matkan aikana edistää osaltaan pyörämatkailua.

Autoliikenteen yhteyksien kehittäminen

Länsisataman autoliikenteen yhteyksien kehittämistä on suunniteltu pienimuotoisten parantamistoimenpiteiden kautta, joissa lähtökohtina ovat olleet myös joukkoliikenteen ja jalankulun sujuvuuden sekä esteettömyyden parantaminen. Länsisatamankadun reitille on suunniteltu parannuksia autoliikenteen kapasiteetin lisäksi jalankulun ja pyöräliikenteen erotteluun sekä liittymäjärjestelyihin ja ne rakentuvat vuoden 2018 aikana. Lisäksi Länsimetron liikennöinnin alettua Ruoholahdessa on voitu ohjelmoida liikennevalot Mechelininkadulta Länsiväylälle ajavien autojen sujuvoittamiseksi. Tämä on myös auttanut sataman autoliikenteen sujuvuutta.

Tyynenmerenkadun-Jätkäsaarenlaiturin-Mechelininkadun-Porkkalankadun-Länsiväylän reitillä pullonkauloiksi on nähty Länsilinkin sekä Porkkalankadun liikennevaloliittymät. Näihin kohteisiin on etsitty ratkaisuja kaistalisäysten ja suojateiden poistojen kautta (kaupunkisuunnittelulautakunnan päätös 3.11.2015). Esillä olleet suojateiden poistot heikentävät jalankulun ja pyöräliikenteen yhteyksiä, eivätkä ne sujuvoita autoliikenteen kokonaisreittiä, joten niistä on toistaiseksi luovuttu ja selvitetään syntyvien haittojen kompensoimista muilla keinoin. Mikäli katuverkolta poistuu suojateita, tulee selkeästi osoittaa niiden positiivinen vaikutus kokonaisliikenteen toimivuuteen. Raitioliikenteen etuuksia Länsilinkin liittymässä ei ole rajoitettu, vaikka niillä olisikin vaikutusta risteyksen autoliikenteen välityskykyyn, sillä raitioliikenteellä saadaan palveltua hyvin tehokkaasti suurta joukkoa sataman matkustajia. Rekkaliikenne tullaan keskittämään Tyynenmerenkadulle. Tavoitteena on rakentaa raskaan liikenteen reitti sekä satamaan että satamasta vain Tyynenmerenkadun kautta jo ensi vuoden aikana. Tällöin Jätkäsaaren asuinalue jää lähes kokonaan sataman raskaan liikenteen suoran vaikutusalueen ulkopuolelle. Nykyisin väliaikaisratkaisuna rekkaliikennettä on saapunut Länsisatamaan myös Länsisatamankadun kautta.

Länsisataman liikenneratkaisujen pidemmän aikavälin kehittämismahdollisuuksiin liittyen jatketaan tarkasteluita kokonaisvaltaisen maankäytön ja liikennejärjestelyiden ratkaisun löytämiseksi. Tarkastelut sovitaan yhteen maanalaisen kokoojakadun edellytyksiä tutkivan selvitystyön kanssa. Muun muassa Ruoholahden siltaan kohdistuvia uusia liikennejärjestelyitä tullaan tarkastelemaan kokonaisvaltaisesti huomioiden kaikki kulkumuodot ja alueen maankäytön kehittäminen. Keskipitkän aikavälin liikennejärjestelyiden ja maankäytön yleissuunnitelma on



tarkoitus viedä kaupunkiympäristölautakunnan käsittelyyn keväällä 2019.

Esittelijän perustelut

Valtuustoaloite

Valtuutettu Otso Kivekäs ja 27 muuta valtuutettua ovat tehneet 20.6.2018 seuraavan valtuustoaloitteen:

"Helsingin sataman kautta kulki 12,3 miljoonaa matkustajaa vuonna 2017. Tämä tekee Helsingin satamasta Euroopan, mahdollisesti koko maailman vilkkaimman matkustajasataman. Matkustajaliikenteen tärkein satama on Länsisatama, mutta myös Eteläsataman liikenne on mittavaa.

Liikennemäärien kasvu edellyttää toimia siinä vaiheessa, kun matkustajat etenevät terminaalista kohti kaupunkia. Länsisatamaan on rakennettu kaksi raitiovaunulinjaa ja kävely- ja pyöräily-yhteyksiä on parannettu, mutta liikenteen kasvaessa toimia tarvitaan lisää. Kun matkustajaliikenteen määrä kasvaa näin keskellä kaupunkia, ainoa toimiva mahdollisuus on lisätä erityisesti joukkoliikenteen roolia sataman liityntäliikenteessä.

Matkustajaliikenteen lisäksi Helsinki on merkittävä tavaraliikenteen satama, ennen kaikkea Vuosaaren tavarasataman ansiosta. Länsisataman ja Eteläsataman tavaraliikenteen rooli on kokonaisuudessa vähäisempi.

Länsisataman ympäristöön selvitetään nyt raitioliikenteen merkittävää heikentämistä ja kävely-yhteyksien huonontamista, jotta rekkaliikenteelle saataisiin lisää tilaa. Tämä heikentäisi maailman vilkkaimman sataman liikenneyhteyksiä merkittävästi, kun niitä päin vastoin pitäisi parantaa. Tämä ei ole sellaisen kaupungin etu, jonka matkailijamäärä kasvaa vuosi vuodelta.

Kasvavaa matkustajaliikennettä ja runsaasti tilaa vievää tavaraliikennettä on vaikea sovittaa yhteen ahtaassa keskustassa. Siksi me allekirjoittaneet valtuutetut esitämme, että kaupunki yhteistyössä Sataman kanssa selvittää mahdollisuudet ohjata Sataman rekkaliikennettä sekä henkilöautoliikenteen kasvua suuremmalta osin Vuosaaren satamaan muun muassa hintaohjauksen keinoin. Lisäksi esitämme Länsi- ja Eteläsatamien joukkoliikenne- kävely- ja pyöräyhteyksien parantamista, jotta matkustajamäärän kasvu ei johtaisi autoruuhkien kasvuun."

Lausuntopyyntö



06.11.2018

Asia/5

Kaupunginkanslia on pyytänyt kaupunkiympäristölautakuntaa antamaan lausunnon kaupunginhallitukselle 30.10.2018 mennessä.

Esittelijä

kaupunkiympäristön toimialajohtaja
Mikko Aho

Lisätiedot

Niko Setälä, projektipäällikkö: 310 37031
niko.setala(a)hel.fi

Liitteet

1 Otso Kivekkään aloite sataman paremmasta yhdistämisestä kaupunkiin

Muutoksenhaku

Muutoksenhakukielto, valmistelu tai täytäntöönpano

Päätöshistoria

Kaupunkiympäristölautakunta 30.10.2018 § 531