



28.01.2019

Asia/16

§ 78

V 13.2.2019, Valtuutettu Otso Kivekkään aloite sataman paremmasta yhdistämisestä kaupunkiin

HEL 2018-007174 T 00 00 03

Päätös

Kaupunginhallitus esitti kaupunginvaltuustolle seuraavaa:

Kaupunginvaltuusto katsoo valtuutettu Otso Kivekkään aloitteen loppuun käsitellyksi.

Esittelijä

kansliapäällikkö
Sami Sarvilinna

Lisätiedot

Timo Lindén, vs. kaupunginsihteeri, puhelin: 310 36550
timo.linden(a)hel.fi

Liitteet

- 1 Otso Kivekkään aloite sataman paremmasta yhdistämisestä kaupunkiin
- 2 Helsingin Satama Oyn lausunto valtuustoaloite Sataman paremmasta yhdistämisestä kaupunkiin

Muutoksenhaku

Muutoksenhakukielto, valmistelu tai täytäntöönpano

Päätösehdotus

Päätös on ehdotuksen mukainen.

Esittelijän perustelut

Valtuutettu Otso Kivekäs ja 27 muuta valtuutettua esittävät aloitteessaan, että kaupunki yhteistyössä Sataman kanssa selvittää mahdollisuudet ohjata Sataman rekkaliikennettä sekä henkilöliikenteen kasvua suuremmalta osin Vuosaaren satamaan muun muassa hintaohjauksen keinoin. Lisäksi esitetään Länsi- ja Etelä-Satamien joukkoliikenne-, kävely- ja pyöräyhteyksien parantamista, jotta matkustajaliikenteen kasvu ei johtaisi autoruuhkien kasvuun.

Hallintosäännön 30 luvun 11 §:n 2 momentin mukaan kaupunginhallitus esittää kaupunginvaltuuston käsiteltäväksi aloitteen, jonka on allekirjoittanut vähintään 15 valtuutettua.

Helsingin kaupunkistrategia

Postiosoite

PL 1
00099 HELSINGIN KAUPUNKI
kaupunginkanslia@hel.fi

Käyntiosoite

Pohjoisesplanadi 11-13
Helsinki 17
<http://www.hel.fi/kaupunginkanslia>

Puhelin

+358 9 310 1641

Faksi

+358 9 655 783

Y-tunnus

0201256-6

Tilinro

F10680001200062637

Alv.nro

F102012566



Helsingin kaupunkistrategian mukaan kaksoiskaupunkikonseptia Helsingin ja Tallinnan kanssa kehitetään. Strategiassa edellytetään aktiivista kehittämistä liike-elämän logistiisiin 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.

Kaupunkistrategian mukaan Helsingissä suunnitellaan liikenneinvestoinnit ja maankäyttö aina yhdessä Liikenneinvestoinneilla huolehditaan koko liikennejärjestelmän toimivuudesta. Kestävien liikennemuotojen kulkumuoto-osuutta kasvatetaan. Samalla huolehditaan kaikkien liikennemuotojen kehittämisestä ja elinkeinoelämän edellyttämän liikenteen kilpailukyky turvataan. Kaupungissa kehitetään aktiivisesti liike-elämän logistiikan edellytyksiä.

Helsingin satama

Helsingin Satama Oy on TEN-T- ydinsatama, kauppamerenkulun matka- ja kuljetusketjun risteyskohta ja Suomen suurin yleissatama. Satama on yksi maailman vilkkaimmista matkustajasatamista, jonka kautta kulki vuonna 2017 yli 12,3 miljoonaa matkustajaa. Matkustajaliikenteessä korostuu Länsisataman rooli Tallinnan liikenteen pääsatamana. Länsisataman vuosittainen matkustajamäärä on tällä hetkellä noin 7 miljoonaa matkustajaa. Matkustajamäärän kasvun ennakoidaan jatkuvan.

Helsingin Satama on sekä tuonti- ja vientisatama. Satamatoimintaa on keskusta-alueella ja Vuosaassa. Sataman kautta kulkee pääosa koko Suomen kulutus- ja päivittäistavaroista sekä teollisuuden ja palveluiden raaka-aineita ja tuotteita, yhteensä noin 14,3 miljoonaa tonnia vuodessa. Pääosa tavaraliikenteestä kulkee Vuosaaren sataman kautta. Osa tavaraliikenteestä kulkee keskustan satamiin liikennöivillä matkustaja-autolautoilla. Keskustan satamien kautta kulki vuonna 2017 noin 1,86 miljoonaa ajoneuvoa, joista noin 20 % on raskasta liikennettä.

Ympärivuotinen matkustajaliikenne tapahtuu matkustaja-autolautoilla. Helsingin Satama Oy on edellisen valtuustostrategian (2013-2016) linjausten mukaisesti toteuttanut Länsisatamaan uuden matkustajaterminaalin ja rakentanut yhdessä kaupungin kanssa Jätkäsaaren katujen katu- ja raideinfraa. Varustamot ovat puolestaan investoineet nopeisiin matkustaja-autolauttoihin, joiden liiketoimintamalli perustuu ajoneuvo- ja matkustajaliikenteen tehokkaaseen yhdistämiseen siten, että satama- ja matkustusajat ovat saatu lyhyiksi.

Päivittäiset 10 lähtöä tarjoavat matkustajille ja seudun elinkeinoelämälle korkean palvelutason Helsingin ja Tallinnan välisessä liikenteessä.



Säännölliset ja tehokkaat kauppamerenkulun yhteydet ovat kilpailukykytekijä Suomen elinkeinoelämälle.

TEN-T -ydinsatama ja -ydinverkko

Euroopan Unionin TEN-T -ydinverkon liikennekäytävistä kaksi kulkee Helsingin kautta. Helsingin Satama on näiden käytävien risteyskohta. Euroopan laajuinen liikennekäytävä (TEN-T) perustuu Euroopan parlamentin ja neuvoston asetukseen, jossa määritellään verkolle mm. teknisen infrastruktuurin taso ja palvelutaso.

Helsingin kaupunki on yhdessä Helsingin Sataman kanssa hakenut ja saanut Euroopan Unionilta merkittävää CEF/TEN-T -tukirahoitusta erityisesti Länsisataman kokonaisinvestointien kehittämiseen vuosille 2012 - 2023, yhteensä 43,1 miljoonaa euroa. Rahoituksen edellytyksenä on edistää Helsingin ja Tallinnan välisen merenkulun maa- ja meriyhteyksien osana Euroopan laajuisia liikenteen verkostoa. Toimenpiteiksi on määritelty mm. Länsisataman liikenneyhteyksien parantaminen ja olemassa olevien liikenteen pullonkaulojen poistaminen.

Taustaa

Matkustajamäärät Helsingin ja Tallinnan välillä ovat kasvaneet. Vuonna 2017 matkustajia oli jo yli 9 miljoonaa. Henkilöautojen määrän merkittävä kasvu alkoi vuonna 2004 ja on nyt jo lähes 1,4 miljoonaa vuodessa.

Länsisataman liikennemäärät ovat kasvaneet enemmän kuin mihin alueen osayleiskaavassa varauduttiin. 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.

Ruoholahden ja Jätkäsaaren kokonaisliikennemääristä satamatoiminnasta johtuva liikenne on noin 6 - 10 %. Vaikka satamasta aiheutuvan liikenteen suhteellinen osuus on pieni, ruuhkauttaa se hetkellisesti aluetta. Lisäksi Jätkäsaaren ja Hernesaaren asuinalueiden rakennuttua Ruoholahden alueen liikennemäärät tulevat edelleen kasvamaan.

Matkustajasatamien joukkoliikenteen sekä kävely- ja pyöräliikenneyhteyksien 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 Vuosaareen

Jätkäsaaren ja Hernesaaren rakentaminen lisää liikennettä Hietaniemenrannassa ja Ruoholahdessa. Myös Länsisataman laivojen rahti- ja henkilöautoliikenne ruuhkauttaa ajoittain pahoin sataman ympäristön katuverkon liikennettä. Liikenteen jatkuva kasvu voi pahentaa ruuhkatielannetta entisestään ja siksi etsitään keinoja autoliikenteen kasvun hillintään erityisesti kysyntähuipun ajankohtina. Yhtenä keinona on rahtiliikenteen kasvun ohjaaminen Vuosaaren satamaan.

Helsingin ja Tallinnan välillä kulkee vuosittain yli 300 000 raskaanliikenteen ajoneuvoa. Pääosa liikenteestä kulkee Länsisatamasta, mutta myös Vuosaaresta ja Katajanokalta kuljetetaan kuorma-autoja autolauttoilla. Vuosaaresta kuorma-autoja kuljettava autolautta aloitti liikennöinnin 2015 ja vuonna 2017 laiva siirtyi Tallinnassa käyttämään Muugan rahtisatamaa. Vuosaaresta liikennöi yksi laiva, jolloin lähtöjäkin vain muutama päivässä. Liikenne on kuitenkin kasvanut ja vähentänyt paineita Länsisatamassa. Olisi toivottavaa, että linjaa liikennöisi tulevaisuudessa useampi laiva.

Raskaan liikenteen kasvun ohjaaminen Vuosaaren on tavoiteltavaa. Vuosaari on Helsingin rahtiliikenteen pääsatama ja sinne on hyvät yhteydet Kehä III:n kautta koko Suomesta. Vuosaaren kuorma-autoliikennettä pyritään edistämään hintaohjauksen keinoin ja lisäämällä yritysten informointia tarjonnasta. Tulevaisuudessa tulisi tarkastella myös mahdollisuutta tarjota henkilöautoille yhteyttä Vuosaaresta Muugaan Vuosaaren nykyisen matkustajaterminaalin tai sen laajennuksen kautta. Henkilöautojen määrän kasvu Vuosaareissa edellyttää kuitenkin investointeja satama-alueelle ja 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.

Helsingin Sataman hinnoittelu vahvistetaan vuosittain. Helsingin Satama Oy veloittaa liikenteestä alus-, tavara- ja matkustajamaksuja sekä palvelumaksuja kuten laivojen jätehuoltoon liittyvät maksut. Henkilöautoliikenteen veloitus tapahtuu matkustajamaksuin. Raskaan liikenteen osalta on käytössä tonniperusteiset tavaramaksut. Helsingin Satama



Oy on selvittänyt mahdollisuuksia siirtyä tulevaisuudessa dynaamisempaan hinnoitteluun ja neuvotellut varustamoiden ja kuljetusyhtiöiden kanssa rekkaliikenteen hinnoittelun ohjauskeinoista eri satamanosissa ja eri vuorokauden aikoina.

Joukkoliikenne

HSL:n tekemän Satamien matkustajaliikennetutkimuksen (2016) mukaan Helsingin sataman matkustajista noin puolet käyttää joukkoliikennettä ja puolet henkilöautoa. Yli puolet matkustajista saapuu satamaan pääkaupunkiseudulta. Uudeltamaalta tai ulkomailta saapuu noin neljäsosa, ja muualta Suomesta noin neljäsosa.

Kaikkiin Helsingin keskustan satamiin on toimiva raitioliikennedyhteys ja niiden läheisyydessä on tai sinne pyritään saamaan kaupunkipyöräsema.

Raitioliikennedyhteyksien kehittäminen

Länsisataman joukkoliikennedyhteudet perustuvat Jätkäsaaren raitioliikenteeseen ja sen kehittämiseen. Tavoitteena on ollut kolme raitiolinjaa Länsisataman terminaaliin, joista kaksi kulkee Helsingin keskustaan ja Rautatieasemalle ja edelleen itäiseen kantakaupunkiin (linjat 7 ja 9) ja kolmas raitiolinja (linja 8) Ruoholahden metroaseman kautta Töölöön ja edelleen poikittaisyhteytenä Sörnäisten kautta Arabiaan. Nykyisten suunnitelmien mukaan tavoitetilanteeseen päästään loppuvuodesta 2020, kun Atlantinkadun silta ja Bunkkerin käänköpaikka valmistuessaan mahdollistavat raitioliikenteen Länsiterminaalilta myös Ruoholahden suuntaan. Alun perin kokonaisuuden oli tarkoitus valmistua vasta 2025. 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.

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

Länsiterminaalin raitioliikenteen toimivuutta on parantanut kuljettajaliipunmyynnin lopettaminen raitiovaunuissa. Samalla lipunmyyntiyhteistyötä laivayhtiöiden kanssa on lisätty ja mobiililippujen käyttöä laajennettu eli matkustajilla on yhä paremmat mahdollisuudet hankkia matkaliput jo ennakoon. Pysäkkiajat ovat lyhentyneet ja niiden hajonta on



pienentynyt suurilla nousijamäärillä. Lyhentynyt 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 liikennevaloetuedet 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 palvelten 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 paranee myös jalankulkuyhteys Länsisatamaan. Tavoiteverkon rakentaminen parantaa pyöräliikenteen



saavutettavuutta lopputilanteessa, mutta samalla tuo haasteita rakentamisen aikana myös pyöräliikenteelle.

Osa henkilöauto- ja tavaraliikenteen sujuvoittamistoimista on vaikeuttanut 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 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 pienimuotoisilla parantamistoimenpiteillä, joissa lähtökohtina ovat olleet myös joukkoliikenteen ja jalankulun sujuvuuden sekä esteettömyyden parantaminen. Länsisatamankadun reitille on suunniteltu parannuksia autoliikenteen kapasiteetin lisäksi jalankulun ja pyöräliikenteen erotteiluun sekä liittymäjärjestelyihin ja ne ovat rakentuneet vuoden 2018 aikana. Lisäksi Länsimetron liikennöinnin käynnistyttyä Ruoholahdessa on voitu ohjelmoida liikennevalot Mechelininkadulta Länsiväylälle ajavien autojen kulun sujuvoittamiseksi. Tämä on myös auttanut sataman autoliikenteen sujuvuutta.

Tyynenmerenkadun-Jätkäsaarenlaiturin-Mechelininkadun-Porkkalankadun-Länsiväylän reitillä pullonkauloina ovat Länsilinkin sekä Porkkalankadun liikennevaloliittymät. Näihin kohteisiin on etsitty ratkaisuja kaista-



lisäysten ja suojateiden poistojen kautta (kaupunkisuunnittelulautakunnan päätös 3.11.2015 § 326). Esillä olleet suojateiden poistot heikentävät jalankulun ja pyöräliikenteen yhteyksiä, eivätkä 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 kuluvan vuoden aikana. Tällöin Jätkäsaaren asuinalue jää lähes kokonaan sataman raskaan liikenteen suoran vaikutusalueen ulkopuolelle. Nykyisin rekkaliikennettä on saapunut Länsisatamaan myös Länsisatamankadun kautta.

Lopuksi

Helsingin Satama Oy on selvittänyt rekkaliikenteen ohjaavia toimenpiteitä ja ottanut keskustan satamissa käyttöön rekkaliikenteen hinnoittelurakenteen kapasiteetin käytön kannalta vuorokauden vilkkaimpina aikoina. Tavoitteena on dynaamisella hinnoittelulla rekkaliikenteen kasvun ohjaaminen Vuosaaren ja hiljaisempiin lähtöihin. Helsingin Satama Oy pyrkii samanaikaisesti Vuosaaren sataman kapasiteetin parempaan käyttöön asettamalla vastaavia taloudellisia kannustimia rekkaliikenteelle. Helsingin Satama käy varustamojen kanssa neuvotteluja Vuosaaren ja Viron välisen laivaliikenteen lisäämisestä, joka toteutessaan voisi palvella myös rajallista määrää automatkustajia. Hinnoitteluohjauksen muutokset ovat määräaikaista ja niiden vaikutuksia tarkastellaan vuosittain.

Länsisataman liikennejärjestelyjen pidemmän aikavälin kehittämismahdollisuuksiin liittyen jatketaan tarkasteluja kokonaisvaltaisen maankäytön ja liikennejärjestelyiden ratkaisun löytämiseksi. Helsingin Sataman ja erityisesti Länsisataman roolin TEN-T -ydinsatamana tulee ottaa kehittämisessä huomioon Tarkastelut tehdään osana keskustan läpiajoliikennettä ja sataman raskasta liikennettä katutilassa vähentävän 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.



28.01.2019

Kaupunkiympäristölautakunta on lausunnossaan todennut, 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.

Esittelijä

kansliapäällikkö
Sami Sarvilinna

Lisätiedot

Timo Lindén, vs. kaupunginsihteeri, puhelin: 310 36550
timo.linden(a)hel.fi

Liitteet

- 1 Otso Kivekkään aloite sataman paremmasta yhdistämisestä kaupunkiin
- 2 Helsingin Satama Oyn lausunto valtuustoaloite Sataman paremmasta yhdistämisestä kaupunkiin

Muutoksenhaku

Muutoksenhakukielto, valmistelu tai täytäntöönpano

Päätöshistoria

Kaupunginhallitus 21.01.2019 § 38

HEL 2018-007174 T 00 00 03

Päätös

Kaupunginhallitus päätti panna asian pöydälle 28.1.2019 saakka.

Käsittely

21.01.2019 Pöydälle

Kaupunginhallitus päätti yksimielisesti panna asian pöydälle 28.1.2019 saakka Maria Ohisalon ehdotuksesta.

Esittelijä

kansliapäällikkö
Sami Sarvilinna

Lisätiedot

Timo Lindén, vs. kaupunginsihteeri, puhelin: 310 36550
timo.linden(a)hel.fi

Kaupunkiympäristölautakunta 06.11.2018 § 540

Postiosoite

PL 1
00099 HELSINGIN KAUPUNKI
kaupunginkanslia@hel.fi

Käyntiosoite

Pohjoisesplanadi 11-13
Helsinki 17
<http://www.hel.fi/kaupunginkanslia>

Puhelin

+358 9 310 1641

Faksi

+358 9 655 783

Y-tunnus

0201256-6

Tilinro

FI0680001200062637

Alv.nro

FI02012566



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 logistisiin 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

Postiosoite

PL 1
00099 HELSINGIN KAUPUNKI
kaupunginkanslia@hel.fi

Käyntiosoite

Pohjoisesplanadi 11-13
Helsinki 17
<http://www.hel.fi/kaupunginkanslia>

Puhelin

+358 9 310 1641

Faksi

+358 9 655 783

Y-tunnus

0201256-6

Tilinro

F10680001200062637

Alv.nro

F102012566



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 pyöräliikennetyksien 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 Vuosaareen

Etelä-Helsingin rakentaminen mm Jätkäsaareen ja Hernesaareen 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. Kaupunkiympäristölautakunta katsoo myös, että Helsingin kaupungin tulisi yhteistyössä Helsingin Satama Oy:n kanssa selvittää mahdollisuuksia siirtää kumipyöräliikennettä Vuosaaren satamaan pitkällä aikavälillä.

Helsingin kaupungin ja Helsingin sataman tulisi tukea kuorma-autoliikenteen kasvua juuri Vuosaaressa. Vuosaari on Helsingin rahtiliikenteen pääsatama ja sinne on hyvät yhteydet Kehä III:n kautta koko Suo-



mesta. 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 Vuosaaresta 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 Länsiterminaalilla T2:n edustalle terminaalin auetessa ja samalla myös T1:n edustalle rakennettiin uudet leveät pysäkkilaiturit.

Länsiterminaalın 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 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 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 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 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 Pork-



28.01.2019

kalankadun 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 palvelua 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

06.11.2018 Esittelijän ehdotuksesta poiketen

Vastaehdotus:

Risto Rautava: Henkilöautojen määrän kasvu Vuosaarella 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 Vuosaarella 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



28.01.2019

Asia/16

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.

30.10.2018 Pöydälle

Esittelijä

kaupunkiympäristön toimialajohtaja
Mikko Aho

Lisätiedot

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