

26.11.2020

644/00.02.03/2020
[Lähiliikenteen juna-
asemien kehittäminen]Helsingin kaupunki
kaupunginkanslia
helsinki.kirjaamo@hel.fiViite
Lausuntopyyntönnö 25.9.2020
HEL 2020-010632 T 00 00 03**Kannanotto valtuustoaloitteeseen lähijunaliikenteen asemien kehittämisestä****Johdanto**

Kaupunginkanslia pyytää Senaatti-kiinteistöjen lausuntoa valtuutettu Hannu Oskalan aloitteesta, jossa esitetään selvitettäväksi Helsingin lähiliikenteen juna-asemien omistusolosuhteet ja vastuut, nykyistä selkeämpi toimintamalli ja vastuutus, asemaseutujen kaavoituspotentiaali asunto- ja toimitilarakentamiselle, sekä Väyläviraston, VR:n, Senaatin ja HSL:n kannat toiminnallisiin muutoksiin.

Aloitteessa on tuotu esiin lähijuna-asemien omistus- ja ylläpitovastuiden kirjo ja ehdotetaan kokonaisuuden selkeyttämistä. Aloitteessa todetaan, että olisi selkeämpää, jos Helsingin juna-asemista vastaisi metrolinjan tapaan HKL ja että asemien toimintamalli olisi samantyyppinen kaikilla lähijunaliikenteen asemilla. Helsingin kaupungilla on suurempi intressi asemien kaupallisen potentiaalin kehittämiseen ja aluekehittämiseen.

HSL toteaa kannanotossaan seuraavaa:

Asemien nykyiset omistussuhteet jakautuvat nykytilanteessa usealle toimijalle ja eri toimijoiden välisiä rajapintoja muodostuu myös eri asemien sisälle. Esimerkiksi Helsingin asemista VR omistaa Malmin aseman ja Helsingin päärautatieaseman, HKL omistaa Kannelmäen, Pohjois-Haagan ja Malminkartanon asemat ja Kiinteistö Oy Pasilan Asema omistaa Pasilan aseman. Muut asemat ovat pääosin Väyläviraston ja osin myös Senaatin Asema-alueet Oy:n omistuksessa. Matkustaja-asemia koskee Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi 2012/34/EU yhtenäisestä eurooppalaisesta rautatiealueesta ja asemat on määritelty palvelupaikoiksi. Käytännössä tämä tarkoittaa, että matkustaja-asemille, niihin kuuluiin rakennuksiin ja muihin tiloihin, ja palveluihin on annettava käyttöoikeus, kun ne ovat olemassa.

Väylävirasto omistaa ja ylläpitää asemalaiturit. Tämä tarkoittaa sitä, että esimerkiksi talvisin lumenpoisto laitureilta on Väyläviraston tilaaman

kunnossapidon vastuulla. Mikäli asemalaiturilla tehdään lumenpoistoa työkoneella, vaatii se luvan Finrailin rautatieliikenteenohjaukselta ja se tulee koordinoita yhteen junaliikenteelle myönnetyn ratakapasiteetin kanssa.

Asemalaiturialueella olevat dynaamiset opasteet kuten **matkustajainformaationäytöt ja kuulutukset** ovat Finrailin vastuulla. Väyläviraston vastuulla ovat **staattiset opasteet** kuten laiturinumerot, aikataulukkaapit ja opastekyltit. Aikataulukkaappien sisällöstä (**aikataulutulosteet**) HSL-alueella vastaa käytännössä HSL.

Asemat toimivat usein eri joukkoliikennemuotojen solmupisteinä. Liityntäyhteyksien ja bussiliikenteen toimintaedellytysten turvaamisen kannalta olisi hyvä, että asemalaitureihin välittömästi liittyvät alueet, kuten rautatieasemien yhteydessä sijaitsevat liityntäliikenteen bussiterminaalit, olisivat saman toimijan ylläpitovastuulla kuin myös ympäröivä katuverkko. Käytännössä nämä alueet ovat useimmiten kuntien vastuulla. Näin vältetään tilanteet, joissa esimerkiksi lumien poisto olisi tehty epätarkoituksenmukaisesti toimivaltarajojen vuoksi.

Helsingin kaupunki on siirtänyt hallinnassaan olevan **autojen ja polkupyörien liityntäpysäköinti-infran** HKL:lle. Tämä tarkoittaa HSL:n käsityksen mukaan myös lähiliikenteen juna-asemien liityntäpysäköinti-infraa (sekä autot että pyörät) jo aiemmin kaupungin hallinnassa olleiden alueiden osalta.

Liityntäpysäköintiä on kehitetty ja on jatkossakin tarpeen kehittää **seudullisesta näkökulmasta**. Monessa tapauksessa aseman sijaintikunnalla ei ole intressiä liityntäpysäköinnin kehittämiseen, vaikka muuten asemanseudun kehittäminen olisi kunnan tavoitteiden mukaista. Yhteistyö kuntien kanssa on kuitenkin toiminut hyvin, ja myös seudulliset tarpeet tunnistetaan. Liityntäpysäköinnin osalta HSL:n näkemys on, että Helsingin tulisi jatkossakin vastata liityntäpysäköinti-infrasta alueellaan. HKL on ottanut roolin liityntäpysäköinnin infrasta vastaavana erittäin hyvällä kehittämisotteella, ja useita kehittämishankkeita on suunnitteilla tai jo toteutettu HKL:n toimesta.

Pitkällä tähtäimellä **asemien omistuksen ja toimintojen yhtenäistäminen** olisi järkevää ja tuottaisi synergiahyötyjä. Asematoimintojen uudelleen organisointi on kuitenkin laajempi seudullinen kysymys, jota ei voida tarkastella pelkästään Helsingin näkökulmasta. Sama toimintamalli ja omistus pohja olisi järkevää laajentaa koko HSL-alueelle, jotta esimerkiksi tulevista liikenteen kilpailutuksista saataisiin maksimaalinen hyöty.

Asemien ylläpitovastuusiin liittyy myös **paljon rajapintoja rataverkon haltijan ja liikenteenohjauksen tehtäviin ja vastuusiin** ja nämä tulee huomioida myös tarkoituksenmukaisia vastuurajoja määritettäessä. Tavoitetilanteessakaan ei todennäköisesti ole perusteltua, että yksi toimija vastaisi kaikesta asemiin liittyvästä toiminnasta, koska muu toimintaympäristö rautateiden osalta on hajaantunut. Toimivat yhteistyömuodot eri toimijoiden välillä on avainasemassa, kun asemia halutaan kehittää. **HSL pitää hyvänä nykyistä selvemman toimintamallin selvittämistä.** Ratkaisun tulee HSL:n näkemyksestä olla sellainen, että se ei synnytä uusia rajapintoja suhteessa muihin asemanseutuihin seudulla. Ratkaisun tulee huomioida myös rajapinnat ja vastuut eri toimijoiden välillä rautatieliikennemympäristössä.



Lisätietoja antaa ryhmäpäällikkö Johanna Wallin, etunimi.sukunimi@hsl.fi

Helsingin seudun liikenne -kuntayhtymä (HSL)

Suvi Rihtniemi
toimitusjohtaja

Asiakirja on sähköisesti allekirjoitettu asianhallintajärjestelmässä 26.11.2020.
Allekirjoituksen oikeellisuuden voi todentaa HSL:n kirjaamosta.