



15.12.2014

Kaj/2

## § 1336

### Helsingin liikkumisen kehittämisohjelman hyväksyminen

HEL 2013-013534 T 08 00 00

#### Päätös

Kaupunginhallitus päätti panna asian pöydälle seuraavaan kaupunginhallituksen kokoukseen 7.1.2015 asti.

#### Esittelijä

apulaiskaupunginjohtaja  
Hannu Penttilä

#### Lisätiedot

Katri Erroll, vs. kaupunginsihteeri, puhelin: 310 36024  
katri.erroll(a)hel.fi

#### Päätösehdotus

Kaupunginhallitus päättää merkitä tiedoksi liitteenä olevan Helsingin liikkumisen kehittämisohjelma -asiakirjan ja hyväksyä ohjelmassa esitetyt tavoitteet ja toimintalinjaukset ohjeellisina noudatettaviksi tulevien liikennesuunnittelua ohjaavien toimenpideohjelmien valmistelussa.

#### Tiivistelmä

Helsingin kaupungin strategiaohjelmassa vuosille 2013 - 2016 on esitetty, että liikkumista ja liikennettä koskevien eri toimenpidealueiden tavoitteet ja valinnat yhdensuuntaistetaan laatimalla Helsingin kokonaisvaltainen liikenteen kehittämisohjelma. Helsingin liikkumisen kehittämisohjelma pyrkii vastaamaan kaupungin strategiaohjelmassa, kaupungin muissa strategisissa ohjelmissa sekä seudullisissa suunnitelmissa liikenteelle ja liikkumiselle asetettuihin tavoitteisiin. Laadittu liikkumisen kehittämisohjelma toimii välittävänä portaana strategisten ohjelmien ja yleiskaavan visiotyön sekä liikennesuunnittelun toiminnanohjaamisen välillä. Kehittämisohjelma konkretisoi osaltaan Helsingin seudun liikennejärjestelmäsuunnittelussa (HLJ) sovittuja seudun liikennejärjestelmän kehittämislinjauksia. Ohjelman tavoitteena on parantaa liikkumiseen kohdistettavien kaupungin resurssien vaikuttavuutta ja tuottavuutta ja antaa suuntaviivat tarkempien toimenpiteiden suunnitteluun.

Liikkumisen kehittämisohjelmassa on määritelty Helsingin liikennejärjestelmälle kahdeksan tavoitetta. Tavoitteet perustuvat edellä mainittuihin strategisiin lähtökohtiin ja ne on jaettu kolmeen teemaan:



sujuva arki, elinvoima ja resurssitehokkuus. Tavoitteena on varmistaa asukkaiden ja työssäkävijöiden arjen liikkumisen sujuvuus ja toimivuus samalla, kun ajoneuvoliikenteen haittavaikutuksia vähennetään. Elinkeinoelämän menestyksen tukemiseksi tavaraliikennettä tehostetaan ja työvoiman ja asiakkaiden liikkuvuutta parannetaan. Kaupungin vetovoimaisuuden ja kilpailukyvyn parantamiseksi kaupunkitilan viihtyisyyttä kehitetään. Kaupungin kasvun vaatimuksiin ja ilmastotavoitteisiin vastataan tehostamalla tilan ja muiden resurssien käyttöä.

Tavoitteiden ja nykytilan kuvauksen pohjalta on muodostettu toimintalinjaukset, jotka ohjaavat liikennesuunnittelua pitkäjänteisesti kohti tavoitetilaa. Toimintalinjaukset on jaettu neljään teemaryhmään: liikennejärjestelmän toimivuus, keskusta-alueet, keskusten väliset runkoyhteydet ja suunnittelukäytännöt.

Ohjelmassa esitetyt tavoitteet ja toimintalinjaukset ovat alustavia linjauksia, joiden sisältöä ja keskinäistä suhdetta tullaan tarkastelemaan lähemmin myöhemmin laadittavien toimenpideohjelmien valmistelun yhteydessä.

Helsingin liikkumisen kehittämisohjelma on valmisteltu kaupunkisuunnitteluviraston johdolla eri hallintokuntien ja muiden viranomaisten yhteistyönä. Kehittämisohjelman valmistelun aikana on lisäksi järjestetty tilaisuuksia joihin kutsuttiin sidosryhmien edustajia ja asukkaita.

## Esittelijän perustelut

Helsingin kaupungin strategiaohjelmassa vuosille 2013–2016 on esitetty, että liikkumista ja liikennettä koskevien eri toimenpidealueiden tavoitteet ja valinnat yhdensuuntaistetaan laatimalla Helsingin kokonaisvaltainen liikenteen kehittämisohjelma.

Helsingin liikkumisen kehittämisohjelmaa on valmisteltu kaupunkisuunnitteluviraston johdolla alkuvuodesta 2013 alkaen. Kehittämisohjelma pyrkii vastaamaan Helsingin strategiaohjelmassa, kaupungin muissa strategisissa ohjelmissa sekä seudullisissa suunnitelmissa liikenteelle ja liikkumiselle asetettuihin korkean tason tavoitteisiin. Helsingin liikkumisen kehittämisohjelman keskeisiä lähtökohtia ovat kaupungin kasvu, strategiaohjelman tavoitteet ja valmisteilla olevan yleiskaavan visio.

Ohjelman valmistelun jälkeen on valmistunut yleiskaavan luonnos, Helsingin seudun liikennejärjestelmäsuunnitelman (HLJ 2015) luonnos, Helsingin seudun maankäyttösuunnitelman (MASU 2050) luonnos sekä Helsingin seudun asuntostrategian (Asuntostrategia 2015) luonnos.



Lisäksi kaupunginhallitus on keväällä 2014 antanut lausunnon liikenne- ja viestintäministeriölle oikeudenmukaista ja älykästä liikennettä – loppuraportista. Koska suunnittelu ympäristössä on tapahtunut monia muutoksia liikkumisen kehittämissuunnitelman luonnoksen valmistelun jälkeen, on ohjelman linjauksia tarkasteltava alustavina.

Ohjelman valmistelussa on pyritty ennakoimaan Helsingin kaupungin ja sitä ympäröivän seudun kasvun vaikutuksia liikennejärjestelmän toimivuuteen asukkaiden ja elinkeinoelämän kannalta ja pyritty löytämään tapoja kaupungin elinvoimaisuuden ja asukkaiden arjen sujuvuuden turvaamiseksi liikennesuunnittelun keinoin.

Helsingin väkiluvun on arvioitu nousevan vuoteen 2050 mennessä 860 000 asukkaaseen ja koko seudun väkiluvun 2 miljoonaan. Uudet asukkaat ja työpaikat tuottavat lisää liikennettä, joka kuormittaa koko seutua, mutta erityisesti jo nykyisin ruuhkautunutta Helsingin niemeä. Helsingin seudun liikennejärjestelmätyö HLJ 2011:n yhteydessä tehdyissä skenaario- ja ennustetarkasteluissa on arvioitu, että vuoteen 2035 mennessä henkilöautoilla ja joukkoliikenteellä tehtyjen matkojen määrä Helsingin sisäisessä liikenteessä kasvaa noin viidenneksellä ja Helsingin ja muun pääkaupunkiseudun välisten matkojen määrä noin kolmanneksella. Tarkastelujen perusteella joukkoliikenteen osuus laskee jopa Helsingin sisäisillä matkoilla, vaikka HLJ 2011:n luonnoksessa esitetyt toimenpiteet toteutettaisiin. Helsingin keskustasta tehtyjen tarkastelujen (Helsingin kantakaupungin autoliikenteen kehittyminen, kaupunkisuunnittelulautakunta 12.3.2013) mukaan kantakaupungin liikenneverkko kuormitus tulee jatkossa kasvamaan merkittävästi muun muassa kantakaupungin maankäytön tiivistymisestä johtuen (Jätkäsaari, Hernesaari, Kalasatama, Koivusaari, Keski-Pasila ym.).

Helsingin strategiaohjelman 2013–2016 mukaan Helsingin kaupunkirakennetta tiivistetään hyvien joukkoliikenteen yhteyksien varten. Kaupunkirakenteen tavoitteeksi asetetaan energiatehokkuus. Kaupungin keskustan asema turvataan panostamalla alueen viihtyisyyteen, elävyyteen ja hyvään saavutettavuuteen eri liikennemuodoilla. Kantakaupungin liikenteen toimivuus turvataan. Kaupunginosien keskusten vetovoimaisuutta vahvistetaan panostamalla niiden monipuolisuuteen, viihtyisyyteen ja eri toimintojen limittymiseen. Julkista kaupunkitilaa kehitetään. Palveluiden ja työpaikka-alueiden saavutettavuutta parannetaan kehittämällä joukkoliikenneyhteyksiä sekä kävely- ja pyörätieverkostoja. Painopistealueena ovat erityisesti poikkittaiset joukkoliikenneyhteydet ja raideliikenteen asemanseudut.



Strategiaohjelma asettaa haastavia tavoitteita kestävästä liikkumisesta edistämiseksi: kävelyn, pyöräilyn ja joukkoliikenteen osuutta liikenteestä kasvatetaan prosenttiyksiköllä vuosittain eli 4 prosenttiyksikköä valtuustokauden aikana. Jalankulku- ja pyöräilyverkostojen jatkuvuutta ja turvallisuutta parannetaan. Terveystta edistävää liikuntaa lisätään ja liikkumattomuutta vähennetään.

Valmisteilla olevan yleiskaavan vision mukaan Helsinki on vuonna 2050 monikeskustainen verkostokaupunki, jossa tiivis kaupunkimainen asutus on keskittynyt useisiin laajentuviin kaupunkikeskustoihin, joissa on asuntojen ja työpaikkojen lisäksi myös kattava palvelutarjonta. Kaupungin sisäinen, kansallinen ja kansainvälinen saavutettavuus perustuvat ensisijaisesti nopeisiin ja tehokkaisiin julkisen liikenteen yhteyksiin. Kävely, pyöräily ja joukkoliikenne muodostavat autoilulle aidosti kilpailukykyisen vaihtoehdon. Visiossa on tunnistettu, että liikennejärjestelmä vaikuttaa voimakkaasti kaupungin kehitykseen ja rakenteen tiivistämisen edellytyksiin. Vastaavasti kaupunkirakenteen tiivistyminen lisää kestävien kulkutapojen kilpailukykyä, joten liikennejärjestelmän tehokkuuden kasvu ja kaupungin tiivistäminen tukevat toisiaan.

Tiivis kaupunkirakenne vaatii tehokkaan liikennejärjestelmän, joka pystyy liikuttamaan mahdollisimman paljon ihmisiä ja tavaroita mahdollisimman pienessä tilassa. Henkilöautolla on tärkeä rooli myös kaupungissa, mutta henkilöautoilun toimivuus suurkaupungissa edellyttää, että useimmat valitsevat jonkin toisen kulkutavan. Kävelyyn, pyöräilyyn ja joukkoliikenteeseen panostaminen on myös henkilöautoilun ja elinkeinoelämän kuljetusten toimivuudelle välttämätöntä.

#### Liikkumisen kehittämissuohjelmassa määritellyt tavoitteet

Liikkumisen kehittämissuohjelmassa on määritelty Helsingin liikennejärjestelmälle kahdeksan tavoitetta. Tavoitteet perustuvat edellä mainittuihin strategisiin lähtökohtiin. Tavoitteena on varmistaa asukkaiden ja työssäkävijöiden arjen liikkumisen sujuvuus ja toimivuus samalla, kun ajoneuvoliikenteen haittavaikutuksia vähennetään. Elinkeinoelämän menestyksen tukemiseksi tavaraliikennettä tehostetaan ja työvoiman ja asiakkaiden liikkuvuutta parannetaan. Kaupungin vetovoimaisuuden ja kilpailukykyyn parantamiseksi kaupunkitilan viihtyisyyttä kehitetään. Kaupungin kasvun vaatimuksiin ja ilmastotavoitteisiin vastataan tehostamalla tilan ja muiden resurssien käyttöä.

Tavoitteet on jaettu kolmeen teemaan: sujuva arki, elinvoima ja resurssitehokkuus.



### Sujuva arki

Saavutettavuus kestäväillä liikennemuodoilla nostetaan kilpailukykyiseksi autoliikenteen saavutettavuuden kanssa arjen matkoilla.

Matka-ajat ovat ennustettavia kaikilla kulkutavoilla.

Liikennesuunnittelun valinnoilla vähennetään liikennejärjestelmän asukkaille aiheuttamia haittoja.

### Elinvoima

Varmistetaan työvoiman ja työpaikkojen sekä kuluttajien ja kaupan kohtaaminen.

Viihtyisät katutilat luovat edellytykset vilkkaalle kaupunkielämälle ja urbaanille liiketoiminnalle.

Tavaraliikennettä tehostetaan ja jakelun kustannuksia vähennetään yhteistyössä elinkeinoelämän kanssa.

### Resurssitehokkuus

Liikennejärjestelmän suunnittelua ohjaa resurssien tehokas käyttö ja kaupungin toiminnalliset tarpeet.

Ohjataan liikenteen kasvu kestäviin kulkutapoihin.

### Liikkumisen kehittämissuunnitelmassa määritellyt toimintalinjaukset

Tavoitteiden ja nykytilan kuvauksen pohjalta on muodostettu toimintalinjaukset, jotka ohjaavat liikennesuunnittelua pitkäjänteisesti kohti tavoitetilaa. Toimintalinjaukset on jaettu neljään teemaryhmään.

#### Liikennejärjestelmän toimivuus

1. Tehostetaan liikennejärjestelmän käyttöä liikenteen ohjauksella ja tietopohjaisella ohjauksella. Edistetään liikkumisen tarjoamista palveluna.
2. Huolehditaan tavaraliikenteen terminaalien hyvästä saavutettavuudesta ja terminaalien välisistä hyvistä liikenneyhteyksistä.
3. Kehitetään liikenteen hinnoittelua siihen suuntaan, että kysynnän ja tarjonnan määrä tasapainottuu.
4. Lasketaan ajonopeuksia liikenteen häiriöherkkyyden ja liikennemelun vähentämiseksi ja liikenneturvallisuuden parantamiseksi.

### Keskusta-alueet

---

**Postiosoite**

PL 10  
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



5. Kaupunkikeskustat suunnitellaan ihmisten mittakaavaan: kaupunkitila suunnitellaan kokonaisuutena ja huolehditaan kävely-yhteyksien jatkuvuudesta, virikkeisyydestä, esteettömyydestä ja turvallisuudesta.
6. Keskusta-alueiden katuverkoille järjestetään parhaiden käytäntöjen mukaiset pyöräilyolosuhteet.
7. Ajoneuvoliikenteen määrä, nopeus ja pysäköinti mitoitetaan ympäröivän kaupungin mukaan niin, että keskustojen vetovoima kasvaa.
8. Tehostetaan kaupunkijakelua yhteistyössä elinkeinoelämän kanssa mm. toteuttamalla jakelun ohjausta tukeva tietojärjestelmä, varmistamalla soveltuvat lastauspaikat ja säätelämällä toiminta-aikoja ja kaluston laatua.

#### Keskusten väliset runkoyhteydet

9. Joukkoliikenteen runkolinjastosta tehdään selkeä ja sujuva kokonaisuus, jolle taataan ruuhkista riippumaton kulku ja vaihdot suunnitellaan kokonaisuutena.
10. Joukkoliikenteen keskeiset vaihtopaikat suunnitellaan käyttäjälähtöisesti ja niiden lähisaavutettavuutta kaikilla kulkutavoilla parannetaan.
11. Toteutetaan pyöräliikenteen runkoyhteysverkko.
12. Kehitetään liikenneverkkoa niin, että tuetaan kaupungin tiivistymistä.

#### Suunnittelukäytännöt

13. Hankkeiden arviointia kehitetään niin, että otetaan huomioon maankäyttövaikutukset ja kaupungin toiminnalliset tarpeet.
14. Muodostetaan ja ylläpidetään rahoitukseltaan realistista pitkän aikavälin toimenpideohjelmia.
15. Liikennejärjestelmän suunnittelu ja päätöksenteko perustetaan strategiaan tavoitteisiin ja taloudellisten toteutusmahdollisuuksien arviointiin.
16. Seutu- ja viranomaisyhteistyöllä parannetaan yhteisten tavoitteiden toteuttamismahdollisuuksia.



Kehittämishjelmassa ei määritellä varsinaisia toimenpiteitä tai hankkeita, vaan se toimii pohjana tulevien toimenpideohjelmien laadinnassa.

Helsingin liikkumisen kehittämishjelma on laadittu vuorovaikutteisesti. Painopisteenä on ollut erityisesti vuorovaikutus lähihallintokuntien kanssa ja kaupunkisuunnitteluviraston sisällä. Kehittämishjelman laadinnan kuluessa on järjestetty useita työpajoja ja muita tilaisuuksia. Kehittämishjelman tavoitteista ja toimintalinjauksista järjestettiin yhteiset työpajat rakennusviraston, talous- ja suunnittelukeskuksen, ympäristökeskuksen, HKL-liikelaitoksen ja Helsingin seudun liikenne - kuntayhtymän (HSL) kanssa. Toimintalinjauksista pidettiin työpaja seudullisille viranomaistahoille. Työn ohjausryhmään on kuulunut HSL:n liikennejärjestelmäosaston edustaja ja kehittämishjelman tavoitteet ovat yhdensuuntaiset Helsingin seudun liikennejärjestelmäsuunnittelun (HLJ) tavoitteiden kanssa. Valmistelun aikana järjestettiin myös kaksi tilaisuutta, joihin kutsuttiin sidosryhmien edustajia ja asukkaita. Lisäksi työtä on esitelty kahdesti Helsingin seudun kauppakamarin edustajille.

#### Liikkumisen kehittämishjelman käsittely

Kaupunkisuunnittelulautakunta päätti 26.11.2013 merkitä tiedoksi raporttiluonnoksen "Helsingin liikkumisen kehittämishjelma" ja osaltaan hyväksyä luonnoksen alkuvuonna 2014 tapahtuvan viimeistelyn pohjaksi. Lautakunta lähetti luonnoksen kaupunginhallitukselle lausuntojen pyytämistä varten.

Lautakunta teki ehdotuksensa kaupunginhallitukselle äänestyksen jälkeen. Äänestyksen sisältö ilmenee päätöshistoriasta.

Kaupunginhallitus pyysi lausunnot Autoliitto ry:ltä, Enemmistö ry:ltä, Helsingin invalidien yhdistys ry:ltä, Helsingin kuljetusyrittäjät ry:ltä, Helsingin Luonnonsuojeluyhdistykseltä, Helsingin Polkupyöräilijät ry:ltä, Helsingin seudun liikenne kuntayhtymältä (HSL), Helsingin taksiautoilijat ry:ltä, Helsingin yrittäjät ry:ltä ja Uudenmaan ELY-keskukselta. Lisäksi pyydettiin viraston tai lautakunnan/johtokunnan lausuntoa rakennusvirastolta, ympäristökeskukselta ja kiinteistövirastolta sekä Liikennelaitos liikelaitokselta (HKL).

Määräaikaan mennessä lausunnot saatiin Uudenmaan ELY-keskukselta, HSL:ltä, Helsingin kuljetusyrittäjät ry:ltä, Helsingin Taksiautoilijat ry:ltä, Helsingin yrittäjät ry:ltä, Helsingin seudun kauppakamarilta, Stockmann Oyj Abp:ltä ja Autoliitto ry:ltä sekä HKL-liikelaitoksen johtokunnalta, yleisten töiden lautakunnalta ja ympäristölautakunnalta. Kiinteistövirasto/kiinteistölautakunta ei antanut asiasta pyydettyä lausuntoa.



Lausunnoissa kommentoitiin mm. kehittämisohjelman tavoitteita, kulkutapojen priorisointia ja tavoitteiden ja toimintalinjausten mahdollisia ristiriitoja, liikenteen hinnoittelua, seutuyhteistyötä ja seudullisuutta, sekä liikkumisen ohjausta. Kommentteja esitettiin myös toimintalinjausten muotoilusta, aikakustannuksista ja seurantamittareista. Lisäksi joissakin lausunnoissa nostettiin esiin kysymyksiä, jotka on käsitelty tai käsitellään muissa selvityksissä. Lausunnoissa esitettyihin kommentteihin ja toiveisiin on vastattu yksityiskohtaisesti liitteenä olevassa vastineessa. Lausunnot olivat pääosin myönteisiä. Kielteisissä kommentteissa mm. kritisoitiin kestävien liikkumismuotojen priorisointia suhteessa henkilöautoiluun.

Kaupunkisuunnittelulautakunta päätti 3.6.2014 antaa kaupunginhallitukselle liitteen mukaisen vastineen liikkumisen kehittämisohjelman luonnoksesta saatuihin lausuntoihin ja muihin kannanottoihin ja lähettää liikkumisen kehittämisohjelman kaupunginhallitukselle hyväksyttäväksi. Lautakunta katsoi lausuntoja ja kannanottoja käsitellessään, etteivät ne edellytä muutoksia liikkumisen kehittämisohjelmaan.

Kaupunginkansliassa asiaa on valmisteltu yhteistyössä talous- ja suunnitteluosaston sekä elinkeino-osaston kanssa. Kommenteissa on katsottu, että liikkumisen kehittämisohjelmassa esitettyjä linjauksia tulisi pitää alustavina kun otetaan huomioon valmisteilla olevat kaupungin ja seudun maankäyttöön ja liikenteen suunnitteluun liittyvät strategiset linjaukset. Toimenpideohjelman linjauksiin kohdistuvissa kommentteissa on korostettu pääkeskuksen kilpailukyvyyn kehittämistä ja katsottu, että sen rooli elinkeinoelämän pääkeskuksena edellyttää hyvää saavutettavuutta kaikilla liikennemuodoilla. Elinkeinoelämän tarpeiden ja kaikkia väestöryhmiä palvelevan joukkoliikenteen tulee nousta ohjelman toimintatapalinjauksissa järjestyksessä korkeammalle. Joukkoliikenteen runkolinjaston jatkovalmistelussa tulee ottaa huomioon vaikutukset ajoneuvoliikenteen sujuvuuteen joukkoliikennekaistoja suunniteltaessa. Elinkeino-osasto on lisäksi nostanut esiin kansainvälisen saavutettavuuden merkityksen ja katsonut, että liikennejärjestelmän tavoitteisiin ja toimintalinjauksiin tulisi lisätä viides aihealue "Kaupungin ulkoinen saavutettavuus".

Päätösehdotus on kaupunkisuunnittelulautakunnan esityksen mukainen kuitenkin niin, että Helsingin liikkumisen kehittämisohjelma esitetään merkittäväksi tiedoksi ja että ohjelmassa esitetyt tavoitteet ja toimintalinjaukset esitetään hyväksyttäväksi ohjeellisina noudatettavaksi.

Esittelijä

apulaiskaupunginjohtaja  
Hannu Penttilä





15.12.2014

Kaj/2

Lisätiedot

Katri Erroll, vs. kaupunginsihteeri, puhelin: 310 36024  
katri.erroll(a)hel.fi

Liitteet

- 1 Raporttiluonnos: Helsingin liikkumisen kehittämisohjelma
- 2 Lausunnot
- 3 Vastineet Liikkumisen kehittämisohjelman luonnoksen lausuntoihin ja muihin kannanottoihin

Otteet

Ote

Otteen vastaanottajat

Otteen liitteet

Esitysteksti

Muutoksenhakukielto, valmistelu

Tiedoksi

Kaupunkisuunnittelulautakunta  
Kaupunkisuunnitteluvirasto  
Kiinteistövirasto  
Liikennelaitos -liikelaitos (HKL)  
Rakennusvirasto  
Talous- ja suunnitteluosasto  
Ympäristökeskus

Päätöshistoria

Kaupunkisuunnittelulautakunta 03.06.2014 § 179

HEL 2013-013534 T 08 00 00

Päätös

Kaupunkisuunnittelulautakunta päätti antaa kaupunginhallitukselle liitteen mukaisen vastineen liikkumisen kehittämisohjelman luonnoksesta saatuihin lausuntoihin ja muihin kannanottoihin.

Kaupunkisuunnittelulautakunta päätti lähettää liikkumisen kehittämisohjelman kaupunginhallitukselle hyväksyttäväksi.

26.11.2013 Ehdotuksen mukaan

19.11.2013 Pöydälle

05.11.2013 Pöydälle

Esittelijä

liikennesuunnittelupäällikkö

Postiosoite

PL 10  
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



Ville Lehmuskoski

Lisätiedot

Lauri Kangas, liikenneinsinööri, puhelin: 310 37455  
lauri.kangas(a)hel.fi

Hanna Strömmer, liikenneinsinööri, puhelin: 310 37106  
hanna.strommer(a)hel.fi

Anna Pätynen, liikenneinsinööri, puhelin: 310 37110  
anna.patynen(a)hel.fi

Liikennelaitos -liikelaitoksen johtokunta (HKL) 27.03.2014 § 57

HEL 2013-013534 T 08 00 00

Esitys

Liikennelaitos –liikelaitoksen johtokunta päätti antaa seuraavan lausunnon.

Kaupunkisuunnitteluviraston laatima luonnos Helsingin liikkumisen kehittämisohjelmasta on laaja ja monipuolinen strateginen selvitys. HKL näkee tällaisten pitkällä aikavälille tehtävien selvitysten olevan tärkeitä toiminnan ohjauksen kannalta ja kannustaa siksi jatkamaan suunnittelua tehdyn selvityksen pohjalta.

Liikkumisen kehittämisohjelman tavoitteet ovat yleviä: helsinkiläisten helppo arki, Helsingin elinvoimaisuus ja liikkumisen resurssitehokkuus. Liikkumisen kehittämisohjelma sisältää olennaiset liikkumiseen vaikuttavat ratkaisut; kaupungin ja sen asukkaiden eri toimintojen sijoittuminen ja niihin liittyvä liikkuminen. Valitut toimintalinjaukset kestävien liikkumismuotojen ja liikkumisen luotettavuuden lisäämiseksi kulkumuodosta riippumatta voidaan katsoa olevan hyviä.

HKL joukkoliikenteen tuottajana tulee osallistumaan etenkin kaupunkiraideliikenteen liikkumispalveluiden tuottamiseen. Helsingin yleiskaavan visiossa on todetaan tulevaisuuden usean keskuksen kaupungin liikkumisen perustuvan verkostomaiseen raideliikenteeseen. Toteutusmallina on pidetty metron, junien ja pikaraitioteiden verkostoa, joka muodostaisi runkolinjaverkon keskusten välille.

Liikkumisen kehittämisohjelmassa ei mainita juuri raitiotieverkon ja raitiotiejärjestelmän kehittämistä yhtenä liikkumisen kehittämistoimenpiteenä. HKL näkee, että visioidun ja Helsingin strategian mukaisen raideliikenteen verkoston kehittäminen edellyttää raitioliikenteen entistä parempaa huomioimista suunnittelun kaikissa vaiheissa. Jotta raitiovaunuliikenteellä voidaan toteuttaa vision mukaista runkolinjojen liikennettä, on Helsingin raitiovaunujärjestelmää etenkin runkolinjaosuuksilla kehitettävä kohti pikaraitiotietä. HKL olisi



näin suonut myös liikkumisen kehittämissuunnitelmassa tehdyn painotuksia myös joukkoliikenteen runkolinjaverkon toteutustavan suhteen.

06.03.2014 Pöydälle

Esittelijä

yksikön johtaja  
Juha Saarikoski

Lisätiedot

Artturi Lähdetie, projektipäällikkö, puhelin: 310 35245  
artturi.lahdetie(a)hel.fi

Yleisten töiden lautakunta 18.03.2014 § 117

HEL 2013-013534 T 08 00 00

Päätös

Yleisten töiden lautakunta antoi kaupunginhallitukselle seuraavan lausunnon:

Liikkumisen kehittämissuunnitelman laatimisessa on ollut laaja sidosryhmäyhteistyö ja sitä on työstyetty vuorovaikutteisesti eri hallintokuntien kanssa. Rakennusviraston edustajat ovat osallistuneet hallintokuntayhteistyöhön tarkoitettuihin työpajoihin.

Kehittämissuunnitelma painottuu kävelyn, pyöräilyn ja joukkoliikenteen edistämiseen ja muun ajoneuvoliikenteen kasvun hillitsemiseen. Valittu arvoperusta on yhtenevä kaupungin strategiaohjelman linjausten kanssa ja sikäli perusteltu. Ohjelman toimintalinjausten priorisoinnissa tulee kiinnittää erityistä huomiota jalankulun ja joukkoliikenteen yhteensovittamiseen siten, että niiden muodostamasta matkaketjusta tulee mahdollisimman mukava ja sujuva (kulkuyhteydet pysäkeille, pysäkki- ja terminaalijärjestelyt, joukkoliikenteen verkkojärjestelyt). Kehittämissuunnitelman suunnittelun yleisen periaatteen mukaan kävelijöiden tarpeista tulee huolehtia ensimmäisenä. Jalankulun asema tulee myös toimintalinjauksissa nostaa samalle tasolle kuin pyöräilyolosuhteet ja joukkoliikenteen runkolinjaston sujuvuus.

Liikkuminen niin jalan, polkupyörällä, julkisilla liikennevälineillä kuin henkilöautolla on kokonaisuus, joka käsittää teknisten ratkaisujen ohella katuverkon toimivuuden varmistamisen kaikissa olosuhteissa. Yleisten alueiden ylläpidon tärkeys ja rooli puuttuvat toimenpiteiden taustalta. Ylläpidon asettamat reunaehdot tulisi huomioida reittien ja katutilan käytön suunnittelussa jo mahdollisimman aikaisessa vaiheessa. Liikennejärjestelmän toimivuus on melko riippuvainen yleisten alueiden ylläpidosta, etenkin talvella. Häiriöherkkyyteen ja



joukkoliikenteen luotettavuuteen vaikuttavat erityisesti ajoratojen talvihoito ja kunto. Liian tiukasti mitoitettujen joukkoliikenteelle osoitetun ajoradat kaventuvat talvisin hankaloittaen bussien liikennöitävyyttä ja samalla vaarantaen liikenneturvallisuutta.

Mahdollinen liikenteen hinnoittelun kehittäminen (joukkoliikenteen tariffit, pysäköintimaksut, sujuvuusmaksut) henkilöautoliikenteen määrän säätämiseksi tulee suunnata riittävän laaja-alaisesti, jotta säätelyn vaikutukset kohdistuvat tasapainoisesti. Suunnittelua tulee tehdä koko liikennejärjestelmän kautta, missä on samanaikaisesti huomioitu myös liityntäpysäköinti ja pyöräily joukkoliikenteen ohella. Muutoinkin toimintalinjaa tulee arvioida rinnan mahdollisen tiemaksujärjestelmän kehittämisen kanssa.

Huolto- ja jakeluliikenteen toimintaedellytysten varmistaminen on etenkin keskusta-alueiden toimivuuden ja viihtyisyyden ehto. Vallitsevan sekasortoisuuden vähentäminen tulee nostaa keskeiseksi toimintalinjaksi, koska siinä saavutettavat parannukset paitsi säästävät jakelukustannuksia heijastuvat suotuisasti myös jalankulun ja pyöräilyn mahdollisuuksiin. Jakeluliikennettä voitaisiin tehostaa esimerkiksi yritysten tavarantoimituksia kehittämällä. Laadukkaalla kalustolla ja ilta- tai yöaikaisella jakelulla niihin soveltuvissa liikkeissä saataisiin aamupäivän jakeluruuhkaa helpotettua.

Toimenpiteiden toteutuminen vaatii ensisijaisesti suurta liikennekulttuurin ja ajattelutavan muutosta kaikissa liikkujissa. Tähän asiaan panostaminen viestinnän ja markkinoinnin keinoin tulisi olla yksi ohjelman tärkeimmistä toimenpiteistä. Pelkästään toteutetun infran avulla ei voida ohjata ihmisiä liikkumaan ympäristöystävällisemmin ja toiset paremmin huomioon ottavammin.

Pyöräilyn ja jalankulun lisääminen vaatii hyvän reitistön lisäksi ylläpidon parantamista. Vaikka reitistö olisi kuinka hyvä tahansa, jos sen hoitoon ei voida talvella riittävästi varautua, niin kulkumuotojen saavutettavuus heikkenee oleellisesti. Jalankulun ja pyöräilyn käytettävyyttä vähentää myös katupölyn ja pakokaasupäästöjen aiheuttama huono ilmanlaatu. Tähän tulee suunnittelussa ja ylläpidossa paneutua, erityisesti katukuiluissa.

Yleiskaavan visiot tiiviimmästä kaupunkitalasta lisäävät kulutusta ja ylläpidon tarvetta. Kehittämissuunnitelmassa halutaan investoida laadukkaaseen kaupunkiympäristöön. Myös ylläpidon resurssit tulee huomioida, ettei kaupunkiympäristö pääse rapautumaan rahoituksen puutteessa ennen suunnitellun elinkaarensa mukaista uudistamistarvetta tai joiltakin osin loppua.



Yleisten töiden lautakunta puoltaa kehittämisohjelman luonnoksen hyväksymistä edellä esitetyin huomautuksin.

#### Käsittely

18.03.2014 Esittelijän muutetun ehdotuksen mukaan

Esittelijän muutokset: Siirretään lausuntoehdotuksen seitsemäs kappale ehdotuksen neljänneksi kappaleeksi.

Korvataan ehdotuksen kolmannen kappaleen viimeinen virke seuraavasti: "Kehittämisohjelman suunnittelun yleisen periaatteen mukaan kävelijöiden tarpeista tulee huolehtia ensimmäisenä. Jalankulun asema tulee myös toimintalinjauksissa nostaa samalle tasolle kuin pyöräilyolosuhteet ja joukkoliikenteen runkolinjaston sujuvuus."

#### Esittelijä

kaupunginarkkitehti  
Jukka Kauto

#### Lisätiedot

Marko Jylhänlehto, suunnitteluinsinööri, puhelin: 310 38237  
marko.jylhanlehto(a)hel.fi  
Anni Tirri, suunnitteluinsinööri, puhelin: 310 38335  
anni.tirri(a)hel.fi

#### Ympäristölautakunta 18.03.2014 § 101

HEL 2013-013534 T 08 00 00

#### Päätös

Ympäristölautakunta päätti antaa kaupunginhallitukselle Helsingin liikkumisen kehittämisohjelman luonnoksesta seuraavan lausunnon:

On erittäin myönteistä, että kaupunkisuunnitteluvirasto on laatinut kokonaisvaltaisen ja korkeatasoisen liikkumisen kehittämisohjelman, joka korostaa selkeästi liikennesuunnittelun tulevia painopistealueita.

Ohjelmassa esiin nostetut tavoitteet ja korostukset ovat hyvin kannatettavia, erityisesti ohjelman kantava ajatus liikennejärjestelmien kehittämisestä kestäväällä tavalla liikenteen hiilidioksidi- ja pakokaasupäästöt sekä melu huomioiden. On lisäksi tärkeää, että liikennemuotojen hierarkiassa jalankulku ja pyöräily on nostettu ensimmäisiksi ja henkilöautoliikenne tulee vasta joukkoliikenteen jälkeen.



Kehittämishjelmassa on tunnistettu, että ennustevetoinen suunnittelu johtaa herkästi ennusteiden toteutumiseen, joten liikennesuunnittelun periaatteeksi kannattaa valita sen sijaan tavoitevetoisuus. Helsingin ja koko seudun liikkumistarve tulee kasvamaan lähivuosina ja - vuosikymmeninä huomattavasti uusien asuin- ja työpaikka-alueiden myötä. On erittäin tärkeää asettaa tehokkaat toimenpiteet hiilidioksidipäästöjen vähentämisen ja kestävien kulutusapojen edistämistavoitteiden saavuttamiseksi sekä liikenteen ilmanlaatu- ja meluhaittojen torjumiseksi. Kehittämishjelmassa tulisi myös huomioida alueen laivaliikenteen ja lentoliikenteen tarpeet ja vaikutukset. On tärkeää, että pääkaupunkiseudun sisäisen liikenteen kokonaisuuteen verrattuna suhteelliselta liikennemääriltään vähäiset mutta käytännössä alueen toimintaan merkittävästi vaikuttavat liikennemuodot huomioidaan riittävästi. Tällaisina kysymyksenä nousevat esimerkiksi helikopterikenttien sijoittuminen alueelle, pienkonekenttäjärjestelyt, mahdolliset vesijoukkoliikenteen järjestelyt tai henkilö- ja tavaraliikenne satamiin.

#### Toimenpideohjelma ja linkittyminen muihin ohjelmiin

Kehittämishjelman tarkoituksena on konkretisoida muun muassa Helsingin strategiaohjelmassa, kaupungin muissa strategisissa ohjelmissa sekä seudullisissa suunnitelmissa liikkumiselle ja liikenteelle asetettuja tavoitteita. Ohjelmassa ei kuitenkaan esitetä varsinaisesti käytännön toimenpiteitä. Olisikin tärkeää laatia pikaisesti toimenpide- tai toteuttamishjelma, johon toimenpiteet konkretisoidaan sekä aikataulutetaan ja vastuutetaan, jotta varmistetaan tavoitteiden toteutuminen käytännössä. Toteuttamishjelmassa tulisi tunnistaa lyhyen ja pitkän aikavälin toimet sekä kustannusvaikutukset.

On hyvin tärkeää, että ohjelma linkittyy kiinteästi muihin ohjelmiin ja suunnitelmiin, joissa on esitetty samansuuntaisia tavoitteita. Parhailtaan Helsingin kaupungilla on ympäristökeskuksen koordinoimana meneillään selvitys siitä, kuinka kaupunki saavuttaa tavoitteensa vähentää kasvihuonekaasupäästöjä 30 % vuoteen 2020 mennessä vuoden 1990 tasosta. Selvitys valmistuu huhtikuussa 2014, ja siihen on tulossa useita liikennettä ja liikkumista koskevaa toimenpidettä. Näitä toimenpiteitä olisi hyvä linkittää liikkumisen kehittämishjelmaan tai sen mahdolliseen toimenpideohjelmaan.

Tulisi varmistua, että myös muualla kirjatut tavoitteet ovat tämän ohjelman tavoitteiden kanssa yhteismitallisia. Ohjelman sivulla 38 on mainittu, että ongelmaksi voi tulla yhteisistä tavoitteista sopiminen ja mahdollinen ristiriitaisuus muiden kuntien tai valtion eri organisaatioiden edustamien tavoitteiden kanssa. Olisi hyvin tärkeää tunnistaa nämä mahdolliset ristiriidat ennen toteutusvaihetta.



Kehittämishjelman lopullisessa versiossa olisi hyvä olla prosessinkuvaus eli kuvaus siitä miten liikkumisen kehittämisen toimenpiteiden toteuttaminen tulee jatkumaan.

#### Tavoitteiden toteutumisen turvaaminen

Ympäristölautakunta pitää erittäin kannatettava tavoitteena sitä, että kokonaismatkamäärän kasvu tullaan ohjaamaan kokonaisuudessaan julkiseen liikenteeseen sekä kävelyyn ja pyöräilyyn. Tavoitteen saavuttaminen vaatii kuitenkin erittäin voimakkaita toimia ja panostusta erityisesti joukkoliikenteen kehittämiseen.

Ympäristölautakunta ilmaisee huolensa siitä, kuinka pyörä- ja joukkoliikenteen kehittämisen toimet pystytään tulevana vuosina toteuttamaan ja kuinka kaupungin investointikatto vaikuttaa tähän. Investointimäärärahojen riittämisen turvaaminen onkin ensiarvoisen tärkeää esitettyjen tavoitteiden toteutumiseksi. Siltä varalta, että kaikki merkittävät, erityisesti raideliikennettä edistävät hankkeet eivät mahdu investointiraamiin, olisi syytä arvioida myös väliaikaisratkaisujen vaikuttavuutta ja toteutettavuutta.

Helsingin seudun asukas- ja työpaikkamäärät kasvavat tulevana vuosikymmeninä merkittävästi. Jotta liikkumistarve saataisiin suunnattua kestäviin kulkumuotoihin, tulisi varmistua että joukkoliikenteen ja erityisesti raideliikenteen kapasiteetti on myös tulevaisuudessa riittävä.

#### Seuranta

On hienoa, että kehittämishjelmassa on jo huomioitu tavoitteiden seuranta. Toimenpideohjelmassa tulisi seurantamittarit kuitenkin määritellä tarkemmin. Ilmanlaadun seuranta voisi olla yksi mittari, jolla seurataan liikenteen kasvua ja sen ohjautumista kestäviin kulkutapoihin sekä terveysvaikutuksia. Ilmanlaatua mitataan kattavasti pääkaupunkiseudulla HSY:n toimesta.

#### Kaupunkirakenteen tiivistäminen

Maankäytön tiivistäminen on perusteltua, jotta muun muassa liikkumisen kysyntää on mahdollista vähentää ja kestävien liikkumismuotojen tarjontaa samalla lisätä. Nämä yhdessä vaikuttavat positiivisesti liikkumisen energiankulutukseen, hiilidioksidipäästöihin, ilmanlaatuun ja meluun. Ympäristölautakunta kuitenkin korostaa, että tiivistämisessä ja vilkkaiden väylien varsille asuntoja kaavoitettaessa tulee aktiivisesti huomioida asukkaiden altistumisen vähentäminen ilman epäpuhtauksille ja melulle.



Suurien väylien muuttaminen bulevardimaisemmiksi ja ajonopeuksien laskeminen ovat kannatettavia suunnitelmia. Tällöin tulee kuitenkin huolehtia siitä, ettei liikenne pääse ruuhkautumaan. Se lisää liikenteen päästöjä sekä ilmanlaatu- ja meluhaittoja. Ruuhkautuminen voisi johdattaa liikennevirtoja ja sitä kautta myös päästöjä ja muita haittoja pienemmille asuinalueiden kaduille.

#### Ilmanlaatu

Ympäristölautakunta pitää myönteisenä, että taustatietoa on koottu ohjelmaan runsaasti. Selkeyden ja luettavuuden vuoksi taustat, nykytilat ja trendit olisi hyvä esittää raportin alussa.

Nykytila-kappaleessa sivulla 42 todetaan, että ”ilmanlaatu on pääasiassa hyvä, vaikka ohjearvojen (ylityksiä) voikin tapahtua muun muassa katukuiluissa”. Kuitenkin nykytilanne on se, että eivät pelkästään ohjearvot, vaan lisäksi myös EU:n yhteinen, valtioneuvoston asetuksella asetettu typpidioksidipitoisuuden vuosikeskiarvopitoisuuden raja-arvo 40 µg/m<sup>3</sup> ylittyy arviolta noin kahdeksan kilometrin katuosuuksilla Helsingin kantakaupungissa. Ylittymisen syynä ovat liikenteen päästöt. Erityisen kriittisiä paikkoja ilmanlaadun huononemiselle ovat vilkasliikenteiset katukuilut, joissa päästöt eivät pääse laimenemaan.

Kaupungin tulee huolehtia siitä, että pitoisuudet pysyvät raja-arvojen alapuolella. Uusia alueita, joilla ilmanlaadun raja-arvot ylittyvät, ei tule rakentaa. Tulisikin selvittää mahdollisuuksia vaikuttaa liikennesuunnittelulla siihen, ettei uusien katukuilumaisten väylien ilmansaastepitoisuudet nouse liian korkeiksi.

Helsinki on saanut raja-arvon saavuttamiselle jatkoaikaa EU:n komissiolta 1.1.2015 saakka. Ilmanlaadun mittaus- ja mallinnustulosten perusteella on ilmeistä, että pahimmissa katukuilussa raja-arvo ylittyy edelleen v. 2015, mistä Ympäristöministeriö ja Helsingin kaupunki joutuvat vastaamaan komissiolle ja mahdollisesti myös EY-tuomioistuimelle.

Ympäristölautakunta muistuttaa, että vaikka ajoneuvojen yksikköpäästöt tulevat todennäköisesti tulevaisuudessa laskemaan, aiheuttaa liikenne edelleen karkeita hiukkasia eli ns. katupölyä sekä melua, joilla on merkittäviä terveyshaittoja. Lisäksi uusien ajoneuvojen todelliset mitatut päästöt eivät ole vastanneet toiveita, vaan esimerkiksi uuden raskaan kaluston suorat typpidioksidipäästöt ovat jopa vanhempia ajoneuvoja suurempia, ja uusien bensäkäyttöisten henkilöautojen pienhiukkaspäästöt on havaittu hyvin korkeiksi. Puhtaamman tekniikan yleistymisen ei ole tapahtunut toivotussa aikataulussa. Kaupunki voisikin edistää vähäpäästöisen ja hiljaisen





ajoneuvo- ja työkonekaluston lisääntymistä muun muassa kannustimin ja omalla esimerkillään.

Koska satamiin suuntautuvien rekkakuljetusten vaikutus kaupunkikeskustan ilmanlaatuun ja melutasoon on useilla alueilla merkittävä, olisi kehittämissuunnitelmassa esitettävä malleja näiden haittojen vähentämiseen. Rekkaliikenteen ja muun kuin matkustajaliikenteen Vuosaaren satamaan suuntaamisen lisäksi olisi harkittava erilaisia liikenteen ajoitukseen liittyviä mahdollisuuksia siten, että erilaiset ruuhka-aiheet eivät esiinny samanaikaisesti.

#### Linkittyminen yleiskaavatyöhön ja asemaakaavoitukseen

Liikennejärjestelmäratkaisut linkittyvät kiinteästi maankäytön suunnitteluun ja erityisesti uuden yleiskaavan valmisteluun. Monet maankäyttöratkaisut, kuten sisääntuloväylien ympäristöjen rakentaminen, ovat riippuvaisia liikennejärjestelmien muutoksista. Yleiskaavan visio perustuu raideliikenneverkkoon, joka yhdistää kaupunkikeskustat toisiinsa. Kehittämissuunnitelma koskee sekä maankäytön että liikenteen suunnittelua, joten tavoitteet ja toimet tulisi sovittaa yhteen yleiskaavatasolla.

Liikennejärjestelmän kehittämisen kannalta yleiskaava on keskeinen maankäytön suunnittelun väline. Kuitenkin myös asemakaavoituksen ja liikennesuunnittelun tiivis vuoropuhelu erityisesti vilkkaasti liikennöityjen alueiden kaavoituksessa olisi tärkeää. Nykyisin väylien varsien kaavoituksessa käytetään YTV:n (nyk. HSY) Liikenteen jäljet-julkaisussa esitettyjä suositus- ja minimietäisyyksiä, joilla pyritään vähentämään asukkaiden altistumista liikenteen päästöille. Koska yhdyskuntarakennetta tiivistettäessä ei aina ole mahdollista noudattaa näitä etäisyyksiä väylistä, tulisi selvittää muita keinoja, joilla altistumista ilmansaasteille ja melulle tiiviissä kaupunkirakenteessa vähennetään. Koska altistumisen vähentäminen ei suojaamalla ja muilla asemakaavoituksen keinoin ole aina riittävää, tulisi kartoittaa mahdollisuuksia liikennesuunnittelun erilaisin, innovatiivisinkin tapauskohtaisin ratkaisuin vaikuttaa itse päästölähteeseen eli autoliikenteeseen.

Varsinkin satamiin ja lentoasemille tai helikopterikentille suuntautuvan maaliikenteen ja niiltä lähtevän meri ja ilmaliikenteen ympäristövaikutukset (melu ja ilmanlaatu, ilmastovaikutukset) tulee arvioida suhteessa koko pääkaupunkiseudun liikennejärjestelmän ja yleiskaavoituksen kokonaisuuteen. Vain esimerkkinä mainittakoon melkein Vuosaaren satamaan ulottuva metroinjasto.



Uusilla alueilla joukkoliikenteen sekä jalankulun ja pyöräilyn tavoitteelliset kulkutapaosuudet tulisi asettaa huomattavasti keskimääräistä korkeammiksi.

#### Vaikutusten arviointi

Suunnittelukäytännöt –kappaleessa todetaan, että liikennehankkeiden arviointia kehitetään nykyisestä. Ympäristölautakunta pitää tätä erittäin tärkeänä. Olisi kuitenkin erittäin tärkeää huomioida vaikutusten arvioinnissa myös ympäristövaikutukset, kuten ilmanlaatuun vaikuttavat päästöt sekä melu sekä vaikutukset ihmisten terveyteen. Ilmanlaadulla sekä melulla on osoitettu selvä yhteys sairastumisiin ja ennenaikaisiin kuolemiin. Tätä kautta niiden yhteiskuntataloudelliset vaikutukset ovat erittäin merkittäviä. Tiivis vuorovaikutus asukkaiden kanssa on liikenne- ja liikkumissuunnitelmien vaikutusten arvioinnissa hyvin oleellista.

#### Logistiikan kehittäminen

Logistiikan kehittäminen kantakaupungissa sekä koko Helsingin seudulla on välttämätöntä sekä ympäristösyistä että elinkeinoelämän kannalta. Onkin hienoa, että kaupunkisuunnitteluvirasto on käynnistänyt citylogistiikan kehittämisen yhteistyössä muiden hallintokuntien ja tiiviissä vuorovaikutuksessa elinkeinoelämän kanssa. Kaupungin oman kaluston logistiikka ja kaluston laatu linkittyvät kiinteästi tähän asiakokonaisuuteen. Sivulla 16 todetaan, että ”Tavaraliikenteen tehostumista seurataan arvioimalla kuljetusten sujuvuutta ja täsmällisyyttä sekä käyttöastetta ja kaluston laatua.” Toteamus jättää hieman epäselväksi, onko kyseessä yksityinen kuljetustoiminta vai myös kaupungin oma kalusto.

Keskusta-alueilla kuljetuksia varten voitaisiin innovatiivisesti harkita myös raitiokiskojen ja metroratojen käyttöä erilaisen tavara- ja konttiliikenteen kuljetuksien väylinä. Tulevaisuuden tarpeita varten asiaa olisi syytä selvittää.

#### Pyöräilyn edistäminen

Ympäristölautakunta pitää erittäin myönteisenä, että pyöräilyn kehittäminen on yksi painopistealue ja se on nostettu yhdenvertaiseksi kulkutavaksi autoliikenteen ja joukkoliikenteen kanssa. Pyöräiteiden käyttäjien ei tulisi suoraan altistua vilkkaimpien liikenneväylien liikenteen aiheuttamille terveysvaikutuksille.

#### Palveluiden saavutettavuus

Kehittämissuunnitelmassa todetaan, että palveluiden sijoittelulla voidaan merkittävästi vaikuttaa eri kulkutapojen käytettävyyteen. Tämä on



erittäin tärkeä näkökohta nykypäivänä palveluiden keskittämisen trendin vallitessa. Keskittäminen voikin lisätä huomattavasti liikkumistarvetta ja vaikeuttaa palveluiden saavutettavuutta erityisesti kävellen ja pyöräillen.

#### Käsittely

18.03.2014 Esittelijän muutetun ehdotuksen mukaan

Merja Kurki-Suonio: kohta 13 ...kaavoitettaessa tulee aktiivisesti...

Vastaehdotus:

Timo Pyhälähti: Kappaleen 4 jälkeen

Kehittämishjelmassa tulisi myös huomioida alueen laivaliikenteen ja lentoliikenteen tarpeet ja vaikutukset. On tärkeää, että pääkaupunkiseudun sisäisen liikenteen kokonaisuuteen verrattuna suhteelliselta liikennemääriltään vähäiset mutta käytännössä alueen toimintaan merkittävästi vaikuttavat liikennemuodot huomioidaan riittävästi. Tällaisina kysymyksinä nousevat esimerkiksi helikopterikenttien sijoittuminen alueelle, pienkonekenttäjärjestelyt, mahdolliset vesijoukkoliikenteen järjestelyt tai henkilö- ja tavaraliikenne satamiin.

Kannattajat: Leo Stranius

Vastaehdotus:

Timo Pyhälähti: Kappaleen 24 jälkeen omaksi kappaleekseen:

Keskusta-alueilla kuljetuksia varten voitaisiin innovatiivisesti harkita myös raitiokiskojen ja metroratojen käyttöä erilaisen tavara- ja konttaliikenteen kuljetuksien väylinä. Tulevaisuuden tarpeita varten asiaa olisi syytä selvittää.

Kannattajat: Leo Stranius

Vastaehdotus:

Timo Pyhälähti: Kappaleen 19 jälkeen omaksi kappaleekseen

Koska satamiin suuntautuvien rekkakuljetusten vaikutus kaupunkikeskustan ilmanlaatuun ja melutasoon on useilla alueilla merkittävä, olisi kehittämishjelmassa esitettävä malleja näiden haittojen vähentämiseen. Rekkaliikenteen ja muun kuin matkustajaliikenteen Vuosaaren satamaan suuntaamisen lisäksi olisi harkittava erilaisia liikenteen ajoitukseen liittyviä mahdollisuuksia siten, että erilaiset ruuhkahuiput eivät esiinny samanaikaisesti.

Kannattajat: Leo Stranius



Vastaehdotus:

Timo Pyhälähti: Kappale 21 jälkeen

Varsinkin satamiin ja lentoasemille tai helikopterikentille suuntautuvan maaliikenteen ja niiltä lähtevän meri ja ilmaliikenteen ympäristövaikutukset (melu ja ilmanlaatu, ilmasto-vaikutukset) tulee arvioida suhteessa koko pääkaupunkiseudun liikennejärjestelmän ja yleiskaavoituksen kokonaisuuteen. Vain esimerkkinä mainittakoon melkein Vuosaaren satamaan ulottuva metrolinjasto.

Kannattajat: Leo Stranius

1 äänestys

JAA-ehdotus: Esityksen mukaan

Ei-ehdotus: Kappaleen 24 jälkeen omaksi kappaleekseen: Keskusta-alueilla kuljetuksia varten voitaisiin innovatiivisesti harkita myös raitiokiskojen ja metroratojen käyttöä erilaisen tavara- ja konttiliikenteen kuljetuksien väylinä. Tulevaisuuden tarpeita varten asiaa olisi syytä selvittää.

Jaa-äännet: 2

Matti Niemi, Anita Vihervaara

Ei-äännet: 5

Alviina Alametsä, Joonas Haavisto, Sirpa Norvio, Timo Pyhälähti, Leo Stranius

Tyhjä: 2

Timo Latikka, Hanna Lähteenmäki

Poissa: 0

Muut vastaehdotukset hyväksyttiin yksimielisesti.

Esittelijä

ympäristönsuojelupäällikkö  
Päivi Kippo-Edlund

Lisätiedot

Suvi Haaparanta, ympäristötarkastaja, puhelin: +358 9 310 32061  
suvi.haaparanta(a)hel.fi