



13.02.2019

Ärende/14

§ 47

Den av ledamoten Otso Kivekäs väckta motionen om bättre förbindelser mellan hamnen och staden

HEL 2018-007174 T 00 00 03

Beslut

Stadsfullmäktige betraktade den av ledamoten Otso Kivekäs väckta motionen som slutbehandlad.

Föredragande

Stadsstyrelsen

Upplysningar

Timo Lindén, stf. stadssekreterare, telefon: 310 36550
timo.linden(a)hel.fi

Bilagor

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

Sökande av ändring

Förbud mot sökande av ändring, beredning eller verkställighet

Beslutsförslag

Beslutet stämmer överens med förslaget.

Föredragandens motiveringar

Ledamoten Otso Kivekäs och 27 andra ledamöter föreslår i sin motion att staden i samarbete med Helsingfors Hamn Ab ska utreda möjligheterna att i större omfattning styra hamnens långtradartrafik och ökningen i passagerartrafiken till Nordsjö hamn bland annat genom prisstyrning. Dessutom föreslås det att förbindelserna för kollektivtrafiken och gång- och cykeltrafiken till Västra hamnen och Södra hamnen ska förbättras i syfte att hindra att ökningen i passagerartrafiken leder till ökade stockningar i biltrafiken.

Enligt 30 kap. 11 § 2 mom. i förvaltningsstadgan ska stadsstyrelsen förelägga fullmäktige en motion som undertecknats av minst 15 ledamöter.

Helsingfors stadsstrategi



13.02.2019

Enligt Helsingfors stadsstrategi utvecklas tvillingstadskonceptet med Tallinn. I strategin förutsätts det att näringslivets logistiska förbindelser och trafikarrangemang som förbättrar konkurrenskraften aktivt ska utvecklas. En förbättring av trafikförbindelserna till Västra hamnen svarar mot dessa mål och utvecklingsbehov. Förbindelsen till Västra hamnen utgör också en del av det europeiska trafiknätverket TEN-T för vilket smidiga trafikförbindelser ska säkerställas.

Enligt stadsstrategin planeras trafikinvesteringarna och markanvändningen i Helsingfors alltid tillsammans. Med trafikinvesteringar tryggas hela trafiksystemets funktionalitet. Färdsätsandelen för hållbara trafikformer ökas. Samtidigt sköts utvecklingen av alla trafikformer och den konkurrenskraft inom trafiken som näringslivet kräver säkerställs. Förutsättningarna för näringslivets logistik utvecklas aktivt i staden.

Helsingfors Hamn Ab

Helsingfors Hamn Ab är en stomhamn inom TEN-T, en korsningspunkt för handelssjöfartens rese- och transportkedja och den största allmänna hamnen i Finland. Hamnen är en av världens livligaste passagerarhamnar och mer än 12,3 miljoner passagerare reste genom hamnen år 2017. Inom passagerartrafiken framhävs Västra hamnens roll som huvudhamn för Tallintrafiken. Västra hamnens passagerarantal uppgår för tillfället till ca 7 miljoner årligen. Ökningen i passagerarantalet väntas fortsätta.

Helsingfors hamn är både import- och exporthamn. Hamnverksamhet finns i centrumområdet och i Nordsjö. Genom Helsingfors hamnar transporteras huvuddelen av hela Finlands konsumtions- och dagligvaror och industrins råvaror och produkter på sammanlagt ca 14,3 miljoner ton årligen. Största delen av godstrafiken löper via Nordsjö hamn. En del av godstrafiken kommer på passagerarbilfärjor som trafikerar till hamnarna i centrum. Hamnarna i centrum passerades år 2017 av ca 1,86 miljoner fordon, av vilka ca 20 % var tunga fordon.

Passagerartrafiken året runt sker med passagerarbilfärjor. Helsingfors Hamn Ab har i enlighet med riktlinjerna för den föregående fullmäktige strategin (2013–2016) byggt en ny passagerarterminal i Västra hamnen och tillsammans med staden anlagt gatu- och spårinfrastruktur på gatorna på Busholmen. Rederierna har å sin sida investerat i snabba passagerarbilfärjor vars affärsverksamhetsmodell grundar sig på att på ett effektivt sätt kombinera fordons- och passageratrafiken, så att det har blivit möjligt att förkorta hamn- och resetiderna.

Tio dagliga avgångar erbjuder passagerarna och regionens näringsliv en hög servicenivå i trafiken mellan Helsingfors och Tallinn. Regel-



bundna och effektiva förbindelser inom handelssjöfarten är en konkurrenskraftsfaktor för Finlands näringsliv.

Stomnätverket TEN-T och stomhamnar

Två av trafikkorridorerna i Europeiska unionens stornätverk TEN-T löper genom Helsingfors. Helsingfors Hamn är korridorernas korsningspunkt. Det europeiska trafiknätverket TEN-T baserar sig på Europaparlamentets och rådets förordning i vilken bl.a. den tekniska infrastrukturens nivå och servicenivån fastställs för trafiknätet.

Helsingfors stad har tillsammans med Helsingfors Hamn sökt och fått avsevärd CEF/TEN-T-finansiering på sammanlagt 43,1 miljoner euro hos Europeiska unionen speciellt för utveckling av Västra hamnens helhetsinvesteringar åren 2012–2023. En förutsättning för finansieringen är att det Europaomfattande trafiknätet främjas som en del av land- och sjöförbindelserna i sjöfarten mellan Helsingfors och Tallinn. Åtgärder som har fastställts hänför sig till bl.a. förbättring av trafikförbindelserna till Västra hamnen och avskaffande av befintliga flaskhalsar i trafiken.

Bakgrund

Antalet passagerare mellan Helsingfors och Tallinn har ökat. Passagerarantalet var mer än 9 miljoner år 2017. Antalet personbilar började öka väsentligt år 2004 och är i nuläget nästan 1,4 miljoner årligen.

Trafikmängderna genom Västra hamnen har ökat mer än vad man förberedde sig på i delgeneralplanen för området. Åren 2007–2017 har antalet fartygsbesök i Västra hamnen stannat på samma nivå men fartygsstorleken har ökat väsentligt. Ökningen gäller både fartygens passagerar- och fordonskapacitet som båda nu är i genomsnitt ca 40 % större per fartyg än år 2007. Den avsevärda ökningen i fartygens storlek prognostiserades inte rätt vid planläggningstidpunkten. Större fartyg orsakar också större punktbelastning i trafiken i gatunätet.

Av den totala trafikmängden i Gräsviken och på Busholmen orsakas ca 6–10 % av hamnverksamheten. Fastän den hamnrelaterade trafikens relativa andel är liten orsakar den tidvis stockningar i området. Efter att bostadsområdena på Busholmen och Ärtholmen blir färdiga kommer trafikmängderna i Gräsviken att öka ytterligare.

Utvecklingen av kollektivtrafiken och gång- och cykelförbindelserna till passagerarhamnarna och planeringen av dessa färdformer så att de är oberoende av stockningar i biltrafiken gör det för sin del möjligt att öka passagerarantalen i hamnarna och styra trafiken till hållbara färdvägar. Dessutom ska biljettsystemen stödja målet att styra ökningen till hållbara



ra färdsätt. HRT har redan gjort det möjligt att kombinera HRT:s dygnsbiljett med en båtbiljett. I den nya lagen om transportservice förutsätts öppna betalningsgränssnitt också för biljetterna i andra kollektivtrafiksystem.

Styrning av ökningen i hamnarnas biltrafik till Nordsjö

Byggandet på Busholmen och Ärtholmen ökar trafiken på Sandvikskajen och i Gräsviken. Också frakt- och personbilstrafiken till Västra hamnen får trafiken tidvis att stocka sig ordentligt i gatunätet kring hamnen. Den fortsatta ökningen i trafiken kan försämra stockningarna ytterligare och därför söker man sätt att dämpa ökningen i biltrafiken speciellt under tidpunkterna för den största efterfrågan. Ett möjligt sätt är att styra ökningen i frakttrafiken till Nordsjö hamn.

Mellan Helsingfors och Tallinn trafikerar årligen mer än 300 000 tunga fordon. Största delen av trafiken använder Västra hamnen, men lastbilar använder också bilfärjor som trafikerar via Nordsjö och Skatuddens terminaler. Den bilfärja som transporterar lastbilar från Nordsjö började trafikera år 2015, och år 2017 övergick fartyget till att använda Muuga frakthamn i Tallinn. Bara ett fartyg trafikerar från Nordsjö, och därför finns det bara ett par avgångar per dag. Trafiken har ändå ökat och minskat trycket i Västra hamnen. Det är önskvärt att linjen trafikeras i framtiden av flera fartyg.

Det är eftersträvansvärt att styra ökningen i den tunga trafiken till Nordsjö. Nordsjö hamn är huvudhamn för frakttrafiken genom Helsingfors och hamnen har goda trafikförbindelser via Ring III från hela Finland. Man strävar att främja lastbilstrafiken till Nordsjö genom prisstyrningsmetoder och öka informationen om utbudet till företag. I framtiden ska man även granska möjligheten att tillhandahålla en förbindelse för personbilar från Nordsjö till Muuga genom den befintliga passagerarterminalen i Nordsjö eller dess tillbyggnad. Ökningen i antalet personbilar i Nordsjö förutsätter dock investeringar i hamnområdet och ändringarna kräver tid. Å andra sidan har rederierna investerat i snabba passagerarbilfärjor vars affärsverksamhetsmodell grundar sig på att på ett effektivt sätt kombinera fordons- (bl.a. tung trafik) och passagerartrafiken, så att det har blivit möjligt att förkorta hamn- och resetiderna. Passagerarbilfärjor har enligt uppskattningar också beräknats vara en miljövänligare transportform än att transportera passagerare och frakt på separata fartyg.

Helsingfors Hamn Ab:s prissättning fastställs årligen. Helsingfors Hamn Ab tar ut fartygs-, gods- och passageraravgifter för trafiken och serviceavgifter, såsom avgifter för fartygens avfallshantering. I personbilstrafiken debiteras passageraravgifter. I den tunga trafiken används



godsavgifter per ton. Helsingfors Hamn Ab har utrett möjligheterna att i framtiden övergå till en mer dynamisk prissättning och har förhandlat med rederier och transportbolag om möjliga sätt att styra prissättningen inom långtradartrafiken i olika delar av hamnen och under olika tider av dygnet.

Kollektivtrafik

Enligt HRT:s passagerartrafikundersökning (2016) använder ungefär hälften av passagerarna i Helsingfors hamnar kollektiva trafikmedel och hälften personbil. Mer än hälften av passagerarna kommer till hamnen från huvudstadsregionen. Ungefär en fjärdedel kommer från Nyland eller från utlandet och ungefär en fjärdedel från det övriga Finland.

Det finns en fungerande spårvägsförbindelse till alla hamnar i Helsingfors centrum. I närheten av hamnarna antingen redan finns en stadscykelstation eller man strävar att installera en sådan nära hamnen.

Utveckling av spårvägsförbindelserna

Kollektivtrafikförbindelserna till Västra hamnen baserar sig på spårvägstrafiken på Busholmen och dess utveckling. Målet har varit att få tre spårvägslinjer till Västra hamnens terminal. Två av linjerna kör till Helsingfors centrum och Järnvägsstationen och vidare till östra innerstaden (linjerna 7 och 9), och den tredje spårvägslinjen (linjen 8) till Tölö via Gräsvikens metrostation och som en tvärgående linje vidare till Arabia via Sörnäs. Enligt de nuvarande planerna förverkligas den målsatta situationen i slutet av 2020, då Atlantgatans bro och vändplatsen vid Bunkern blir färdiga och möjliggör spårvägstrafik från Västra terminalen också i riktningen mot Gräsviken. Ursprungligen var det meningen att helheten skulle ha blivit färdig först år 2025. Helsingfors har fått delfinansiering från EU för investeringen i form av ett TwinPort 3-projekt. Västra hamnens passagerarantal och dess ökning har varit en avgörande faktor i den snabba utbyggnaden av spårvägsnätet på Busholmen. Också invånarna i området får nytta av kollektivtrafikens goda servicenivå.

För tillfället trafikerar en spårvägslinje (linjen 7) från Västra hamnen till centrum hela dagen och en spårvägslinje (linjen 6T) under färjetrafikens rusningstider. Det finns ännu inte någon direkt kollektivtrafikförbindelse till Gräsvikens metrostation. Spårvägen förlängdes till området framför Västra terminalen T2 när terminalen öppnades och samtidigt byggdes dessutom nya breda hållplatsplattformar framför terminalen T1.

Funktionaliteten hos Västra terminalens spårvägstrafik har blivit bättre i och med att biljettförsäljningen i spårvagnarna slutade. Samtidigt har



samarbetet inom biljettförsäljningen med rederibolag ökat och användningen av mobilbiljetter utvidgats. Passagerarna har alltså allt bättre möjligheter att skaffa biljetterna på förhand. Hållplatstiderna har blivit kortare, och spridningen i tiderna har minskat då antalet påstigningar är stort. Den kortare körtiden har redan beaktats i tidtabellerna, vilket har gjort att trafikeringen blivit mer kostnadseffektiv.

Spårvagnskörfält som har separerats med tillräckligt stort marginal är också viktiga för en smidig spårvägstrafik. I Västra hamnen har problem uppstått på Busholmskajen där långtradersläp ibland stannar på spårvägen i kurvorna och hindrar spårvagnens framfart. Effektiva signalprioriteringar möjliggör smidig spårvägstrafik i Västra länkens anslutning och signalprioriteringarnas funktion utvecklas vidare. Uppmärksamhet ägnas dessutom åt spårvägstrafikens smidighet i Sandviken.

Olympiaterminalens kollektivtrafikförbindelser grundar sig på spårvägslinjerna 2 och 3 som har ändhållplats vid terminalen. Med båda linjerna kommer man till Helsingfors centrum, Järnvägsstationen och Glaspalatset. Färjornas tidtabeller påverkar inte spårvägslinjernas turintervaller och tidvis kan det uppstå stockningar i spårvagnarna på förmiddagen då färjan anländer.

För Skatuddens terminaltrafik inrättades år 2016 spårvägslinjen 5 vars tidtabeller planeras så att de passar ihop med färjetrafikens tidtabeller. Linjen trafikerar dagligen mellan terminalen och Järnvägsstationen och betjänar färjepassagerarna effektivt i båda riktningarna. Terminalens hållplatsplattform gjordes bredare sommaren 2018, vilket underlättar påstigningen för stora passagerarmängder. Det befintliga spårvägsnätet gör det möjligt för linjen 5 att snabbt vända vid Järnvägsstationen. Också spårvägslinjen 4 har hållplatser på gångavstånd från Skatuddens terminal.

Kollektivtrafiken kan göras mer attraktiv som båtresans anslutningsförbindelse genom att den görs så lätt som möjligt att använda. Goda sätt att uppnå detta är att bl.a. sälja kollektivtrafikbiljetter redan på färjorna, vilket minskar rusningarna på hållplatserna i hamnen. Målet är att få också HRT:s kollektivtrafikbiljett hopkopplad med båtbiljetterna. HRT har redan gjort detta tekniskt möjligt med ett öppet biljettgränssnitt. Med tanke på helheten skulle det dessutom vara en fördel om rederibolagen marknadsförde kollektivtrafikförbindelserna till hamnarna mer effektivt än i nuläget till passagerarna. Valet av färdssätt påverkas också av de möjliga trafikformerna i båtresans andra hamn.

Utveckling av cykeltrafikförbindelser



Åtkomligheten av hamnarna i Helsingfors med cykel blir bättre då förverkligandet av det målsatta cykelnätet i innerstaden fortskrider enligt planerna. Cykelförbindelserna från Gräsviken till Västra hamnen blir bättre när Atlantgatan och Västrahamnsgatan blir anlagda. Då Godahoppsparken anläggs öppnas också en ny cykelförbindelse som till största delen löper separat från gatunätet. Samtidigt blir också gångförbindelsen till Västra hamnen bättre. Byggandet av det målsatta cykelnätet förbättrar åtkomligheten för cykeltrafiken i slutläget, men skapar samtidigt utmaningar också för cykeltrafiken under byggandet.

En del av åtgärderna för att göra personbils- och godstrafiken smidigare har gjort det svårare att genomföra klara och högkvalitativa arrangemang för cykeltrafiken i hamnarnas närhet. Utmaningarna i områdena hänför sig till bl.a. lösningarna för vänstersväng i korsningar och gaturummets tillräcklighet för cykeltrafikarrangemang. Dessutom har bristfälliga arrangemang och flera ändringar försämrat de nuvarande cykelrutternas klarhet.

Cykeltrafikförbindelserna till Olympiaterminalen och Skatuddens terminaler följer inte de nuvarande anvisningarna för planering av cykelvägar. I samband med detaljplanen för Salutorget granskas arrangemangen för både cykel- och gångtrafiken, vilket för sin del förbättrar terminalernas åtkomlighet.

För främjandet av cykelåkningen bland passagerarna och de anställda i hamnarna är det av central vikt att cykelparkeringen utvecklas. I förslaget till detaljplan för Västra hamnen ingår bestämmelser om anläggande av cykelplatser för passagerare och anställda. Det är skäl att noggrannare beräkna det behövliga antalet cykelplatser under den fortsatta planeringen. Det är också viktigt att satsa på cykelparkeringens kvalitet. Möjligheterna att utvidga stadscykelssystemet till Västra terminalen utreds och målet är att nya cykelstationer tas i bruk redan år 2019.

Helsingfors hamnars centrala läge är till fördel för den ökade cykelturismen. Förutom gatuområden är det skäl att bättre än i nuläget beakta cykelåkningen i hamnområdena bl.a. med tanke på att ingången till fartygen ska vara trygg och klar. En trygg cykelparkering också under resan främjar cykelturismen för sin del.

Utveckling av förbindelserna för biltrafiken

Enligt planerna utvecklas förbindelserna för biltrafiken i Västra hamnen genom små förbättringsåtgärder som har utgått från att även kollektivtrafikens och gångtrafikens smidighet och tillgängligheten ska förbättras. På förbindelsen utmed Västrahamnsgatan har förbättringar planerats förutom i biltrafikens kapacitet också i separering av gång- och cykeltrafiken och i anslutningsarrangemangen. Dessa har förverkligats år



2018. Efter att Västmetron börjat trafikera har det dessutom varit möjligt att i Gräsviken programmera trafiksignalerna i syfte att göra genomfarten smidigare för bilar från Mechelingatan till Västerleden. Detta har bidragit till en smidigare biltrafik också till hamnen.

Flaskhalsar på ruten Stillahavsgatan-Busholmskajen-Mechelingatan-Porkalagatan-Västerleden är Västra länkens och Porkalagatans signalreglerade korsningar. I dessa objekt har man sökt lösningar som går ut på att antalet körfält ökas och övergångsställen avlägsnas (stadsplaneringsnämndens beslut 3.11.2015 § 326). Att avlägsna övergångsställen försämrar gång- och cykelförbindelserna och gör inte förbindelsen för biltrafiken smidigare som helhet. Därför har man hittills avstått från dessa åtgärder, och möjligheterna att kompensera olägenheterna på andra sätt utreds. Om övergångsställen i gatunätet avlägsnas, ska den positiva inverkan på trafikens funktion som helhet klart påvisas. Spårtrafikens prioriteringar i Västra länkens anslutning har inte begränsats fastän de påverkar korsningens kapacitet för biltrafik eftersom spårtrafiken betjänar den stora passagerarmängden till hamnen mycket effektivt. Långtradartrafiken kommer att centraliseras till Stillahavsgatan. Målet är att år 2019 anlägga en förbindelse som bara löper längs Stillahavsgatan både till och från hamnen för den tunga trafiken. Då förblir bostadsområdet på Busholmen nästan helt utanför den tunga trafikens direkta influensområde. I nuläget har långtradar kört till Västra hamnen också via Västrahamnsgatan.

Till slut

Helsingfors Hamn Ab har utrett styråtgärder för långtradartrafiken och tagit i bruk en prissättningsstruktur för långtradartrafiken i hamnarna i centrum under de livligaste tiderna på dygnet med tanke på kapacitetsanvändningen. Målet är att genom dynamisk prissättning styra ökningen i långtradartrafiken till Nordsjö och till lugnare avgångar. Helsingfors Hamn Ab strävar samtidigt att bättre utnyttja kapaciteten i Nordsjö hamn genom att komma med motsvarande ekonomiska incitament för långtradartrafiken. Helsingfors Hamn Ab förhandlar med rederierna om ökning av båttrafiken mellan Nordsjö och Estland som skulle kunna betjäna också ett begränsat antal bilpassagerare. Ändringarna i styrningen genom prissättning är tillfälliga och konsekvenserna av dessa granskas årligen.

I syfte att kunna utveckla trafiklösningarna i Västra hamnen på längre sikt fortsätter granskningarna för att hitta en helhetsbetonad lösning för både markanvändningen och trafikarrangemangen. Helsingfors Hamn Ab:s och speciellt Västra hamnens roll som stomhamn för trafiknätet TEN-T bör beaktas i utvecklingen. Granskningarna genomförs som en del av utredningen av förutsättningarna för en underjordisk matargata



13.02.2019

Ärende/14

som minskar genomfartstrafiken i centrum och den tunga trafiken till och från hamnarna i gaturummet. Bland annat de trafikarrangemang som gäller Gräsvikens bro kommer att granskas som helhet med beaktande av alla färdstätt och utvecklingen av markanvändningen i området. Det är meningen att en översiktsplan för trafikarrangemangen och markanvändningen på medellång sikt föreläggs stadsmiljönämnden våren 2019.

Stadsmiljönämnden har i sitt utlåtande konstaterat att staden i samarbete med Helsingfors Hamn Ab ska utreda möjligheterna att förutsätta utsläppsklass euro 6, som är gränsen för hälsovådliga utsläpp, av de tunga fordon som använder hamnarna i centrum.

Föredragande

Stadsstyrelsen

Upplysningar

Timo Lindén, stf. stadssekreterare, telefon: 310 36550
timo.linden(a)hel.fi

Bilagor

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

Sökande av ändring

Förbud mot sökande av ändring, beredning eller verkställighet

Beslutshistoria

Kaupunginhallitus 28.01.2019 § 78

HEL 2018-007174 T 00 00 03

Päätös

Kaupunginhallitus esitti kaupunginvaltuustolle seuraavaa:

Kaupunginvaltuusto katsoo valtuutettu Otso Kivekkään aloitteen loppuun käsitellyksi.

21.01.2019 Pöydälle

Esittelijä

kansliapäällikkö
Sami Sarvilinna

Lisätiedot



13.02.2019

Ärende/14

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

Kaupunkiympäristölautakunta 06.11.2018 § 540

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. Tänäpäin 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. Henkilöautotojen 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. Virolaistauksia 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 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 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 ajankohtina. 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 pitkillä aikavälillä.

Helsingin kaupungin ja Helsingin sataman tulisi tukea kuorma-autoliikenteen kasvua juuri Vuosaassa. 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 Vuosaassa 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 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 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 kantakaupungin 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 katu-tilan riittävyys pyöräliikenteen järjestelyille. Myös järjestelyiden keskenäisyys 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 ajavi-
en autojen sujuvoittamiseksi. Tämä on myös auttanut sataman autoliik-
enteen sujuvuutta.

Tyynenmerenkadun-Jätkäsaarenlaiturin-Mechelininkadun-Porkkalan-
kadun-Länsiväylän reitillä pullonkauloiksi on nähty Länsilinkin sekä
Porkkalankadun liikennevaloliittymät. Näihin kohteisiin on etsitty ratkai-
suja kaistalisäysten ja suojateiden poistojen kautta (kaupunkisuunnit-
telulautakunnan päätös 3.11.2015). Esillä olleet suojateiden poistot he-
ikentävät jalankulun ja pyöräliikenteen yhteyksiä, eivätkä ne sujuvoita
autoliikenteen kokonaisreittiä, joten niistä on toistaiseksi luovuttu ja sel-
vitetään syntyvien haittojen kompensoimista muilla keinoin. Mikäli katu-
verkolta poistuu suojateitä, 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. Rek-
kaliikenne 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 vaik-
utusalueen ulkopuolelle. Nykyisin väliaikaisratkaisuna rekkaliikennettä
on saapunut Länsisatamaan myös Länsisatamankadun kautta.

Länsisataman liikenneratkaisujen pidemmän aikavälin kehittämismah-
dollisuuksiin liittyen jatketaan tarkasteluita kokonaisvaltaisen
maankäytön ja liikennejärjestelyiden ratkaisun löytämiseksi. Tarkastelut
sovitaan yhteen maanalaisen kokoojakadun edellytyksiä tutkivan sel-
vitystyön kanssa. Muun muassa Ruoholahden siltaan kohdistuvia uusia
liikennejärjestelyitä tullaan tarkastelemaan kokonaisvaltaisesti huomio-
iden kaikki kulkumuodot ja alueen maankäytön kehittäminen. Keskipit-
kän aikavälin liikennejärjestelyiden ja maankäytön yleissuunnitelma on
tarkoitus viedä kaupunkiympäristölautakunnan käsittelyyn keväällä
2019.

Lautakunta katsoo, että kaupungin tulisi yhteistyössä Helsingin sata-
man kanssa selvittää mahdollisuudet edellyttää keskustan satamiin
saapuvilta 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 Vuosaassa edellyttää
investointeja satama-alueelle, joten muutos vaatii aikaa. Tämän jälkeen



13.02.2019

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 saapuvalta raskaan liikenteen ajoneuvoilta päästoluokkaa 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



13.02.2019

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.

30.10.2018 Pöydälle

Esittelijä

kaupunkiympäristön toimialajohtaja
Mikko Aho

Lisätiedot

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