



03.06.2014

Lsp/4

§ 179

Vastineet Liikkumisen kehittämissohjelman luonnoksen lausuntoihin ja muihin kannanottoihin

HEL 2013-013534 T 08 00 00

Päätös

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

Kaupunkisuunnittelulautakunta päätti lähettää liikkumisen kehittämissohjelman kaupunginhallitukselle hyväksyttäväksi.

Esittelijä

liikennesuunnittelupäällikkö
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

Liitteet

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

Päätösehdotus

Päätös on ehdotuksen mukainen.

Esittelijän perustelut

Kaupunkisuunnittelulautakunta päätti 26.11.2013 osaltaan hyväksyä Helsingin liikkumisen kehittämissohjelman luonnoksen alkuvuonna 2014 tapahtuvan viimeistelyn pohjaksi. Lisäksi kaupunkisuunnittelulautakunta päätti lähettää Helsingin liikkumisen kehittämissohjelman luonnoksen kaupunginhallitukselle lausuntopyyntöjä varten.

Lausuntopyynnöt luonnoksesta lähetettiin Autoliitto ry:lle, Enemmistö ry:lle, Helsingin invalidien yhdistys ry:lle, Helsingin kuljetusryttäjät ry:lle, Helsingin Luonnonsuojeluyhdistykselle, Helsingin Polkupyöräilijät



ry:lle, Helsingin seudun liikenne kuntayhtymälle (HSL), Helsingin taksiautoilijat ry:lle, Helsingin yrittäjät ry:lle ja Uudenmaan ELY-keskukselle. Lisäksi lausuntoa pyydettiin Helsingin kaupungin rakennusvirastolta, Liikennelaitos liikelaitokselta (HKL), ympäristökeskukselta ja kiinteistövirastolta.

Määräaikaan mennessä lausunnot saatiin HKL-liikelaitokselta, rakennusvirastolta, ympäristökeskukselta, 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. Kiinteistövirastolla ei ollut huomautettavaa tai lisättävää liikkumisen kehittämisohjelman luonnokseen.

Lausunnoissa kommentoitiin mm. kehittämisohjelman tavoitteita, kulkutapojen priorisointia ja tavoitteiden ja toimintalinjausten mahdollisia ristiriitoja, liikenteen hinnoittelua, seutuyhteistyötä ja seudullisuutta, sekä liikkumisen ohjausta. Pienempiä kommentteja esitettiin 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.

Lausunnot eivät edellytä muutoksia liikkumisen kehittämisohjelmaan.

Esittelijä

liikennesuunnittelupäällikkö
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

Liitteet

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

Päätöshistoria



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 kehittämisohjelmassa 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 kehittämisohjelman laatimisessa on ollut laaja sidosryhmäyhteistyö ja sitä on työstetty vuorovaikutteisesti eri hallintokuntien kanssa. Rakennusviraston edustajat ovat osallistuneet hallintokuntayhteistyöhön tarkoitettuihin työpajoihin.

Kehittämisohjelma 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). Kehittämisohjelman 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 osoitetut ajoradat kaventuvat talvisin hankaloittaen bussien liikennöitävyyttä ja samalla vaarantaen liikenneturvallisuutta.

Mahdollinen liikenteen hinnoittelun kehittäminen (joukkoliikenteen tariffit, pysäköintimaksut, sujuvuusmaksut) henkilöautoliikenteen määrän säätelämiseksi 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 elinehto. 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 soveltuviin 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 kehittämissuunnitelman 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: "Kehittämishjelman 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 kehittämishjelman luonnoksesta seuraavan lausunnon:

On erittäin myönteistä, että kaupunkisuunnitteluvirasto on laatinut kokonaisvaltaisen ja korkeatasoisen liikkumisen kehittämishjelman, 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 kulkutapojen 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 kysymyksinä nousevat esimerkiksi helikopterikenttien sijoittuminen alueelle, pienkonekenttäjärjestelyt, mahdolliset vesijoukkoliikenteen järjestelyt tai henkilö- ja tavaraliikenne satamiin.

Toimenpideohjelma ja linkittyminen muihin ohjelmiin

Kehittämisohjelman 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 toteuttamisohjelma, johon toimenpiteet konkretisoidaan sekä aikataulutetaan ja vastuutetaan, jotta varmistetaan tavoitteiden toteutuminen käytännössä. Toteuttamisohjelmassa 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 kehittämisohjelmaan tai sen mahdolliseen toimenpideohjelmaan.

Tulisi varmistua, että myös muualla kirjatut tavoitteet ovat tämän ohjelman tavoitteiden kanssa yhteismittaisia. 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.

Kehittämisohjelman 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 kehittämissuunnitelmassa on jo huomioitu tavoitteiden seuranta. Toimenpidesuunnitelmassa 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 lisäisi 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/m³ 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 karkeitä 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 bensakäyttöisten henkilöautojen pienhiukkaspäästöt on havaittu hyvin korkeiksi. Puhtaamman tekniikan yleistymisen ei ole tapahtunut toivotussa aikataulussa. Kaupunki voisikin edistää vähäpäästöisen ja hiljaisen ajoneuvo- ja työkalukaluston lisääntymistä muun muassa kannustimin ja omalla esimerkillään.

Koska satamiin suuntautuvien rekkakuljetusten vaikutus kaupunkikeskustan ilmanlaatuun ja melutasoon on useilla alueilla merkittävä, olisi kehittämisohjelmassa 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.

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. Kehittämishjelma 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 metrolinjasto.

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 ympäristöystävällistä 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. Pyöräteiden käyttäjien ei tulisi suoraan altistua vilkkaimpien liikenneväylien liikenteen aiheuttamille terveystaakkoille.

Palveluiden saavutettavuus

Kehittämishjelmassa 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

Kehittämissuunnitelmassa 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 kysymyksiä 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 tavaraj- ja konttiliikenteen 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 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 ruuhkauhput 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, ilmastovaikutukset) tulee arvioida suhteessa koko pääkaupunkiseudun liikennejärjestelmän ja yleiskaavoituksen kokonaisuuteen. Vain esimerkkinä mainittakoon melkein Vuosaaren satamaan ulottuva metrolinjasto.



03.06.2014

Lsp/4

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 Pyhälä, 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

Kaupunkisuunnittelulautakunta 26.11.2013 § 384

HEL 2013-013534 T 08 00 00

Päätös

Kaupunkisuunnittelulautakunta päätti merkitä tiedoksi raporttiluonnoksen "Helsingin liikkumisen kehittämisohjelma".

Kaupunkisuunnittelulautakunta päätti osaltaan hyväksyä esitetyn Helsingin liikkumisen kehittämisohjelman luonnoksen alkuvuonna 2014 tapahtuvan viimeistelyn pohjaksi.



Kaupunkisuunnittelulautakunta päätti lähettää Helsingin liikumisen kehittämisohjelman luonnoksen kaupunginhallitukselle lausuntopyyntöjä varten.

Käsittely

26.11.2013 Ehdotuksen mukaan

Kaupunkisuunnittelulautakunta päätti muuttaa asioiden käsittelyjärjestystä siten, että käsitteli asian Lsp/1 asian Vp/2 jälkeen.

Vastaehdotus:

Risto Rautava: Päätösehdotusta muutetaan kuulumaan seuraavasti:

(2) Kaupunkisuunnittelulautakunta päättäneen osaltaan hyväksyä esitetyn Helsingin liikumisen kehittämisohjelman luonnoksen alkuvuonna 2014 tapahtuvan viimeistelyn pohjaksi siten, että "Liikennejärjestelmän toimivuus" -kohtaan lisätään omaksi alakohdaksi: "Eri liikennemuotojen sujuvuutta parannetaan esimerkiksi maanalaisilla väyläratkaisuilla."

Kannattajat: Matti Niiranen

1 äänestys

JAA-ehdotus: Esityksen mukaan

Ei-ehdotus: Päätösehdotusta muutetaan kuulumaan seuraavasti:

(2) Kaupunkisuunnittelulautakunta päättäneen osaltaan hyväksyä esitetyn Helsingin liikumisen kehittämisohjelman luonnoksen alkuvuonna 2014 tapahtuvan viimeistelyn pohjaksi siten, että "Liikennejärjestelmän toimivuus" -kohtaan lisätään omaksi alakohdaksi: "Eri liikennemuotojen sujuvuutta parannetaan esimerkiksi maanalaisilla väyläratkaisuilla."

Jaa-äännet: 5

Eija Loukoila, Jape Lovén, Elina Moisio, Osmo Soininvaara, Heta Välimäki

Ei-äännet: 4

Hennariikka Andersson, Matti Niiranen, Tom Packalén, Risto Rautava

Tyhjä: 0

Poissa: 0

Suoritettussa äänestyksessä esittelijän ehdotus voitti äänin 5-4.

19.11.2013 Pöydälle

05.11.2013 Pöydälle



03.06.2014

Lsp/4

Esittelijä

liikennesuunnittelupäällikkö
Ville Lehmuskoski

Lisätiedot

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