



25.01.2021

Asia/16

§ 69

Lausunto Uudenmaan liitolle Itä-Uudenmaan liikennejärjestelmäsuunnitelmasta

HEL 2020-012631 T 00 01 06

109/07.00.04.03/2020

Päätös

Kaupunginhallitus antoi Uudenmaan liitolle Itä-Uudenmaan liikennejärjestelmäsuunnitelmasta seuraavan lausunnon:

Liikennejärjestelmäsuunnitelman tavoitteet edistää kestävästä liikkumisesta, vähentää kasvihuonekaasupäästöjä, parantaa alueiden saavutettavuutta ja elinvoimaisuutta, tukea elinkeinoelämän toimintaedellytyksiä, lisätä liikkumisen ja liikenteen turvallisuutta ja terveellisyyttä ja parantaa liikkumisympäristön laatua sekä kehittää liikennejärjestelmää tehokkaasti ja taloudellisesti ovat yhdenmukaisia Helsingin kaupungin strategisten tavoitteiden, kuten Hiilineutraali Helsinki 2035 -tavoiteohjelman tavoitteiden kanssa. Tavoitteiden saavuttamiseksi on tärkeää, että Helsinkiin suuntautuvien matkojen kasvua ohjataan yhä enemmän joukkoliikenteeseen.

Liikennejärjestelmäsuunnitelmassa on määritetty kehittämistoimet joukkoliikenteen, jalankulun, pyöräliikenteen ja tieverkon kehittämiseksi. On hyvä, että kaikkien kulkumuotojen kehittäminen on huomioitu. Toimenpiteitä on esitetty infran ja palvelujen parantamiseksi ja myös kestävästä liikkumisesta ja kuljetusten edistämiseksi. Helsinkiin konkreettisesti vaikuttava toimenpide on joukkoliikenteen vaihtoyhteyksien kehittäminen Helsingin seudulla. Keskeisiksi vaihtopaikoiksi on tunnistettu Viikki, Malmi ja Kehä III:n ja Länsimäentien liittymäalue.

Liikennejärjestelmäsuunnitelmassa esitetään kaksi joukkoliikennejärjestelmää, joista toinen perustuu vahvasti bussiliikenteeseen ja toinen Itärataan ja Itämetroon. Molemmissa on Kerava–Nikkilä -rata henkilöliikenteelle. Sekä Itämetro että Itärata on aikataulutettu vuoden 2035 jälkeen toteutettaviksi. Lentorata on edellytys Itäradan toteutukselle. Helsingin yleiskaavassa ja maanlaisessa yleiskaavassa on varauduttu Lentoradan toteutumiseen. Esitetty bussiyhteyksien parantaminen lisäämällä Pasilan kautta kulkevia yhteyksiä ja ohjaamalla osa linjoista Kalasataman ja Hakaniemen kautta on perusteltua.

Idän suunnan joukkoliikennettä kehitettäessä Itämetroon tukeutuminen sisältää hankkeen toteuttamiseen liittyviä riskejä, jotka on tunnistettava. Helsingin hallinto-oikeus on kumonnut Östersundomin yleiskaavan hyväksymispäätöksen. Hallinto-oikeuden päätöksestä on valitettu kor-



keimpaan hallinto-oikeuteen (KHO). Östersundomin maakuntakaavaa ei ole kumottu, mutta myös siitä on valitettu KHO:on. Jos yleiskaava hylätään, alueen ja myös metron rakentaminen siirtyy pitkälle tulevaisuuteen. Jos Östersundomin maankäyttö toteutuu esim. Natura -rajoitteiden johdosta merkittävästi suunniteltua kevyempänä, ei metron toteuttaminen alueelle ole kannattavaa.

Junaliikenteen kehittämisessä Kerava–Nikkilä -radan henkilöliikenteen aloittaminen kannattaa toteuttaa ketteränä kokeiluna, koska se ei vaadi suuria investointeja. Olemassa olevan sähköistetyn radan hyödyntäminen myös henkilöliikenteessä olisi kustannustehokasta. Kokeilu osoittaisi onko matkustajakysyntä sellaisella tasolla, että alueen joukkoliikennepalvelu kannattaa tuottaa junaan tukeutuen.

Joukkoliikennettä ehdotetaan kehitettäväksi linjastorakenteella, joka pohjautuu runkoyhteyksiin sekä niitä tukevaan muuhun linjastoon. Runkoyhteydet voidaan toteuttaa aluksi bussiin ja myöhemmin juniin perustuvina. Tällaisen linjastorakenteen tuottamiseen antaisi parhaat edellytykset joukkoliikenteen järjestäminen ostopalveluna. Myös yhteisen lippujärjestelmän muodostaminen olisi ostoliikenteessä helpompaa kuin markkinaehtoisessa joukkoliikennejärjestelmässä. Ostoliikenteen tilaajasta tulisi vahva toimija, joka vastaisi joukkoliikenteen kokonaisuuden kehittämisestä.

Joukkoliikenteen houkuttelevuuden kannalta lippujärjestelmän yhtenäisyydellä ja matkan hinnalla on suuri merkitys. Mahdollisuus käyttää samalla lipulla matkaketjun osana myös HSL:n liikennevälineitä parantaisi merkittävästi joukkoliikenteen kilpailuasemaa henkilöautoon verrattuna. Matkustajan kannalta katsottuna tämä lisäpalvelu tulisi saada hyvin pienellä lisämaksulla.

Ostopalveluna hankittavan joukkoliikenteen palvelutasoa ja sitä kautta subventioastetta ei ole välttämätöntä virittää yhtä korkealle tasolle kuin mihin pääkaupunkiseudulla on totuttu. Painopisteenä voisivat olla työmatka- sekä koulu- ja asiointimatkojen mahdollistaminen joukkoliikenteellä.

Itämetron osalta esitetty aikataulu metron jatkamisesta Östersundomiin ja siitä mahdollisesti eteenpäin on yhtenevä Helsingin kaupungin tämän hetkisten alustavien suunnitelmien kanssa. Metron jatkaminen Söderkullaan edellyttää rakentamisen, hallinnon ja rahoituksen osalta huolellista ja tiivistä yhteistyötä kuntien (ainakin Helsinki ja Sipoo) välillä, jotta varmistetaan metron toiminnallinen ja yhteiskuntataloudellinen kannattavuus. Raideliikenne- ja ratkaisu edellyttävät pääsääntöisesti tuekseen riittävää varikkotilaa kalustolle. Itämetron osalta varikkoa ei kuitenkaan tarvita Roihupeltoa idemmäs . Metron suunnittelussa on kuitenkin syytä



tehdä riittävät tilavaraukset mm. junien käännölle, liikennöintiaikojen väliselle paikottamiselle ja mahdollisille kevyemmille ylläpitotoimenpiteille itämetron päätepisteessä.

Liityntäpysäköinnin osalta ei ole kannatettavaa rajata liityntäpysäköintipaikkojen määrän lisäämistä kysynnän kehittymisen myötä vain henkilöautojen pysäköintipaikkoihin. Myös pyöräpysäköintiä on syytä kehittää kysyntäperusteisesti, mm. ennakoivasti käyttöastetta seuraamalla. Pyöräpysäköinnin osalta on huomattu, että korkealaatuiset ratkaisut luovat kysyntää.

Henkilöautojen liityntäpysäköinnin järjestämisessä ja mahdollisissa oheispalveluissa sähköautojen latausmahdollisuudet on syytä ottaa uusia liityntäpysäköintialueita luotaessa ja olemassa olevia kehitettäessä aina huomioon. Tämän lisäksi autojen pysäköinnin kohdalla huomioitava asioita ovat mm. alueen asianmukainen valaistus, ylläpito, opastus ja muu informaatio kohteesta sekä mahdolliset aikarajoitukset pysäköinnille kohteessa. Tavoitteena tulee olla liityntäpysäköinnin helppous ja mahdollisimman korkea käyttöaste.

Käsittely

Vastaehdotus:

Anna Vuorjoki: Poistetaan kappale 9 "Ostopalveluna hankittavan joukkoliikenteen palvelutasoa ja sitä kautta subventioastetta ei ole välttämätöntä virittää yhtä korkealle tasolle kuin mihin pääkaupunkiseudulla on totuttu. Painopisteenä voisivat olla työmatka- sekä koulu- ja asiointimatkojen mahdollistaminen joukkoliikenteellä".

Kannattaja: Veronika Honkasalo

Äänestys

JAA-ehdotus: Esityksen mukaan

Ei-ehdotus: Anna Vuorjoen vastaehdotuksen mukaisesti muutettuna

Jaa-äännet: 10

Otto Meri, Pia Pakarinen, Mika Raatikainen, Marcus Rantala, Nasima Razmyar, Wille Rydman, Daniel Sazonov, Tomi Sevander, Anni Sinemäki, Jan Vapaavuori

Ei-äännet: 5

Veronika Honkasalo, Reetta Vanhanen, Sanna Vesikansa, Anna Vuorjoki, Ozan Yanar

Kaupunginhallitus hyväksyi esittelijän ehdotuksen äänin 10 - 5.

Esittelijä



25.01.2021

Asia/16

kansliapäällikkö
Sami Sarvilinna

Lisätiedot

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

Liitteet

- 1 Lausuntopyyntö 17.11.2020
- 2 Lausuntopyyntö 17.11.2020, liite, Itä-Uudenmaan liikennejärjestelmäsuunnitelma

Muutoksenhaku

Muutoksenhakukielto, valmistelu tai täytäntöönpano

Otteet

Ote
Uudenmaan liitto

Päätösehdotus

Päätös on ehdotuksen mukainen.

Esittelijän perustelut

Lausuntopyyntö

Uudenmaan liitto pyytää Helsingin kaupungin lausuntoa Itä-Uudenmaan liikennejärjestelmä luonnoksesta. Lausuntoa on pyydetty 18.1.2021 mennessä. Lausunnon antamiselle varattua määräaikaa on pidennetty 26.1.2021 asti.

Itä-Uudenmaan liikennejärjestelmäsuunnitelma

Uudenmaan liiton raporttiluonnos sisältää ehdotuksen Itä-Uudenmaan liikennejärjestelmäsuunnitelmaksi. Liikennejärjestelmäsuunnitelma on kokonaisvaltainen, strateginen ja pitkän tähtäimen liikenteen suunnitelma, jossa käsitellään eri liikennemuotoja, liikenteen osa-alueita ja liikenteeseen vaikuttavia tekijöitä. Liikennejärjestelmäsuunnitelmaa voidaan käyttää osana kuntien liikenteen ja maankäytön suunnittelua, hankkeiden taustatietoina sekä lähtökohtana Uudenmaan elinkeino-, liikenne ja ympäristökeskuksen (ELY) eri ohjelmia laadittaessa sekä hankkeita priorisoitaessa esimerkiksi ELY:n hankekorien sisällä.

Länsi-Uudenmaan liikennejärjestelmäsuunnitelma 2035 valmistui vuonna 2014 ja Itä-Uudenmaan liikennestrategia vuodelle 2030 valmistui vuonna 2009. HSL:n vastuulla oleva Helsingin seudun liikennejär-



jestelmäsuunnitelma, joka käsittää Helsingin-seudun 14 kuntaa, valmistui keväällä 2019 osana MAL2019-kokonaisuutta.

Liikennejärjestelmäsuunnitelman yltäason tavoitteiksi on asetettu:

1. Edistetään kestävästä liikkumista ja vähennetään liikenteen kasvihuonekaasupäästöjä
2. Parannetaan alueiden saavutettavuutta ja elinvoimaisuutta sekä tuetaan elinkeinoelämän toimintaedellytyksiä
3. Lisätään liikkumisen ja liikenteen turvallisuutta ja terveellisyyttä sekä parannetaan liikkumisympäristön laatua
4. Kehitetään ja hoidetaan liikennejärjestelmää tehokkaasti ja taloudellisesti kestäväällä tavalla

Saadut lausunnot

Asiasta on saatu kaupunkiympäristön toimialan ja HKL:n lausunnot. Esitys on saatujen lausuntojen mukainen.

Esittelijä

kansliapäällikkö
Sami Sarvilinna

Lisätiedot

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

Liitteet

- 1 Lausuntopyyntö 17.11.2020
- 2 Lausuntopyyntö 17.11.2020, liite, Itä-Uudenmaan liikennejärjestelmäsuunnitelma

Muutoksenhaku

Muutoksenhakukielto, valmistelu tai täytäntöönpano

Otteet

Ote
Uudenmaan liitto

Päätöshistoria

Kaupunginhallitus 18.01.2021 § 45

HEL 2020-012631 T 00 01 06



25.01.2021

Asia/16

109/07.00.04.03/2020

Päätös

Kaupunginhallitus päätti panna asian pöydälle.

Käsittely

18.01.2021 Pöydälle

Kaupunginhallitus päätti yksimielisesti panna asian pöydälle Anna Vuorjoen ehdotuksesta.

Esittelijä

kansliapäällikkö
Sami Sarvilinna

Lisätiedot

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