



26.11.2014

Kj/21

§ 379

Kj / Den av ledamoten Jape Lovén väckta motionen om omreglering av den ökade fraktrafiken på Busholmen

HEL 2014-008244 T 00 00 03

Beslut

Stadsfullmäktige beslutade i enlighet med stadsstyrelsens förslag anse den av ledamoten Jape Lovén väckta motionen vara slutligt behandlad.

Behandling

Efter att ha förklarat diskussionen avslutad anförde ordföranden såsom redogörelse att ledamoten Jape Lovén understödd av ledamoten René Hursti under diskussionen hade föreslagit följande hemställningskläm:

Stadsfullmäktige förutsätter då den fattar beslut i ärendet att stadens olika förvaltningar och Hamnen, nästa år Helsingfors Hamn Ab, utreder hur den framtida verksamheten på längre sikt kan gå ut på att styra sjöfraktrafiken bort från Helsingfors centrum. I centrumområdet görs sålunda inga ytterligare investeringar i ny infrastruktur för sjöfraktrafiken.

Redogörelsen befanns vara riktig.

På förslag av ordföranden godkände stadsfullmäktige först stadsstyrelsens förslag enhälligt.

Ordföranden framställde och fullmäktige godkände följande omröstningsproposition: Den som godkänner ledamoten Jape Lovéns förslag till hemställningskläm röstar ja; den som motsätter sig klämman röstar nej.

14 omröstningen

JA-förslag: Stadsfullmäktige förutsätter då den fattar beslut i ärendet att stadens olika förvaltningar och Hamnen, nästa år Helsingfors Hamn Ab, utreder hur den framtida verksamheten på längre sikt kan gå ut på att styra sjöfraktrafiken bort från Helsingfors centrum. I centrumområdet görs sålunda inga ytterligare investeringar i ny infrastruktur för sjöfraktrafiken.

NEJ-förslag: Motsätter sig

Ja-röster: 42

Zahra Abdulla, Jussi Chydenius, Yrjö Hakanen, Jasmin Hamid, Mari Holopainen, Veronika Honkasalo, Rene Hursti, Nina Huru, Nuutti



Hyttinen, Sirkku Ingervo, Ville Jalovaara, Jukka Järvinen, Seppo Kanerva, Helena Kantola, Jessica Karhu, Otso Kivekäs, Dan Koivulaakso, Tuuli Kousa, Minerva Krohn, Harri Lindell, Eija Loukoila, Jape Lovén, Petra Malin, Silvia Modig, Sami Muttillainen, Terhi Mäki, Johanna Nuorteva, Henrik Nyholm, Maria Ohisalo, Tom Packalén, Erkki Perälä, Sirpa Puhakka, Mari Puoskari, Mika Raatikainen, Tuomas Rantanen, Jukka Relander, Osmo Soininvaara, Leo Stranius, Johanna Sumuvuori, Tuomo Valokainen, Sanna Vesikansa, Anna Vuorjoki

Nej-röster: 3

Gunvor Brettschneider, Björn Månsson, Jan D Oker-Blom

Blanka: 34

Hennariikka Andersson, Maija Anttila, Pentti Arajärvi, Sirpa Asko-Seljavaara, Mika Ebeling, Matti Enroth, Juha Hakola, Veronica Hertzberg, Fatbardhe Hetemaj, Arja Karhuvaara, Kauko Koskinen, Timo Laaninen, Hannele Luukkainen, Pekka Majuri, Seija Muurinen, Sari Mäkimattila, Lasse Männistö, Jarmo Nieminen, Matti Niiranen, Sara Paavolainen, Pia Pakarinen, Anniina Palm, Terhi Peltokorpi, Marcus Rantala, Risto Rautava, Nasima Razmyar, Laura Rissanen, Wille Rydman, Tomi Sevander, Kaarin Taipale, Pilvi Torsti, Ulla-Marja Urho, Jan Vapaavuori, Markku Vuorinen

Frånvarande: 6

Harry Bogomoloff, Eero Heinäluoma, Päivi Lipponen, Osku Pajamäki, Jaana Pelkonen, Johanna Sydänmaa

Stadsfullmäktige hade inte godkänt ledamoten Jape Lovéns förslag till hemställningskläm.

Föredragande

Stadsstyrelsen

Upplysningar

Juha Viljakainen, projektchef, telefon: 310 36276
juha.viljakainen(a)hel.fi

Bilagor

1 Jape Lovénin aloite (18.6.2014)

Utdrag

Utdrag
Aloitteen tekijä

Bilagor till utdrag
Muutoksenhakukielto, valmistelu

Beslutsförslag

Beslutet stämmer överens med förslaget.



Föredragandens motiveringar

Ledamoten Jape Lovén och 43 andra ledamöter lämnade 18.6.2014 in följande fullmäktigemotion:

Helsingfors har gjort en betydande satsning på bostadsproduktion och en ökad boendetrivsel i innerstaden genom att flytta Busholmens och Sumparns frakthamnar till Nordsjö. Nu är vi dock i ett läge där fraktmängderna och biltrafiken i största allmänhet ökar kraftigt på Busholmen. Det här är i konflikt med stadens målsättningar. För att inte tala om de helsingforsare som har flyttat till det "fraktfria" Busholmen. Det är också sant att turister behövs i centrum, men problemet är växande och bör åtgärdas.

Härmed förutsätter vi ledamöter som undertecknat motionen att Helsingfors stad vidtar omedelbara åtgärder för att styra den växande gummihjulstrafiken mellan Helsingfors och Tallinn bort från innerstaden, med andra ord till Nordsjö. Åtgärderna kan bestå av styrning genom hamnavgifter och olika slags incitament som styr rederierna så att de flyttar sina linjer, inklusive frakt, bussar och bilar, till Nordsjö hamn.

Stadsstyrelsen hänvisar till utlåtandena som kommit in och konstaterar att Helsingfors stad har organiserat och utvecklat sin hamnverksamhet systematiskt under de senaste decennierna. Västra hamnens godstrafik har flyttat till Nordsjö hamn som inledde sin verksamhet år 2008. Västra hamnens passagerarhamn har i enlighet med den år 2006 godkända delgeneralplanen för Busholmen byggts ut på ett cirka fem hektar stort område med fyllningsjord, där det kommer att färdigställas två kajplatser år 2015. Kajplatserna som tas i bruk år 2017 förutsätter byggande av en ny passagerarterminal.

I det av stadsfullmäktige godkända strategiprogrammet 2013–2016 är ett mål att göra Helsingfors till Finlands företagsvänligaste stad. En åtgärd för att uppnå målet är att bygga en ny passagerarterminal i Västra hamnen för den ökande passagerartrafikens behov och utreda alternativa sätt att få trafikförbindelserna till Västra terminalen smidigare.

Stadsplaneringsnämnden godkände 17.6.2014 utkastet till detaljplan för Västra hamnen. Målet med detaljplanen är att utveckla Västra hamnen till en attraktiv del av stadsdelen Busholmen. I beredningen av detaljplanen har särskild uppmärksamhet fästs vid utvecklingen av trafiklösningarna för hamnverksamheten i det växande området. I utkastet till detaljplan reserveras områden för passagerarterminalen och dess trafikarrangemang. Området som blir ledigt då hamnområdet tätnar har anvisats för bostadsbyggande.



Två av trafikkorridorerna som hör till Europeiska unionens kärnnätverk TEN-T löper via Helsingfors. Östra delen av korridoren Skandinavien–Medelhavet är E18-korridoren för sjö- och landtrafik från Stockholm till S:t Petersburg. Norra delen av korridoren Nordsjön–Östersjön är en del av Via/Rail Baltica till Tallinn och slutar i Helsingfors. Helsingfors Hamn är alltså i korsningen av två korridorer som hör till kärnnätverket i TEN-T. Västra hamnens nya passagerarterminal och landtrafikförbindelse är en del av trafikkorridoren i kärnnätverket, för vilken det också finns planer på att anhålla om EU-finansiering år 2015.

Hamnarna som betjänar Helsingfors passagerartrafik ligger på Skatudden, i Södra hamnen och i Västra hamnen. Huvuddelen av trafiken på Tallinn, S:t Petersburg och till en liten del Stockholm sköts via Västra hamnen. Trafiken i Västra hamnen har i jämn takt ökat och blivit mångsidigare under de senaste åren. Största delen av tillväxten förklaras av tvillingstaden Helsingfors–Tallinns starka utveckling, som betydligt har ökat resebehovet till följd av arbetsresor och av andra orsaker.

All passagerartrafik i Helsingfors som löper året runt sker med passagerarbilfärjor. Rederierna har under de senaste åren investerat i nya snabba bilfärjor vars verksamhetsidé är att kombinera fordons- och passagerartrafik effektivt så att hamn- och restiderna kan hållas korta. För tillfället trafikeras dagligen 8–9 avgångar (kl. 7.30–22.30) från Västra hamnen till Tallinn, vilket erbjuder passagerare och näringslivet i Helsingforsregionen en hög servicenivå i trafiken mellan Helsingfors och Tallinn.

En majoritet av fraktrafiken via Helsingfors hamnar löper via Nordsjö hamn, men för tillfället är förbindelsen till Estland med passagerarfärjorna en viktig transportled även för fraktrafiken.

Helsingfors och Tallinn bildar ett betydande pendlingsområde. Det förekommer betydande underleverans och samarbete mellan finländska och estniska företag. I Estland fungerar aktivt redan 3 500 finländska företag. På samma vis är estniska pendlare en betydande del av Helsingfors arbetskraftsutbud särskilt inom byggandet och servicebranscherna. För tvillingsstadsutvecklingen mellan Helsingfors och Tallinn har det varit viktigt att bilfärjorna mellan städernas centrum erbjuder en förmånlig, snabb och tätt trafikerad förbindelse mellan centrumen.

De utländska passagerare som passerade genom hamnarna i Helsingfors centrum bringade år 2011 in drygt 300 miljoner euro till Finland, varav cirka hälften riktades till Helsingfors och särskilt



inkvarterings-, restaurang- och kafétjänster och inköp i Helsingfors. Över 60 % av Helsingfors Hamns årliga passagerarmängd passerar genom Västra hamnen.

Västra terminalens passagerarhamn har också haft betydande positiva verkningar för både näringsverksamheten och serviceutbudet på Busholmen och även för tjänsterna i centrum. Tyngdpunkten för de kommersiella tjänsterna på Busholmen har för tillfället uppstått på Stillahavsgatan där affärslokalerna delvis på grund av passagerarhamnen har varit efterfrågade. Hamnen har även lockat regionalt betydande affärsverksamhet och några betydande hotellprojekt till Busholmen. Passagerarhamnens läge intill centrum ökar centrumets livskraft och Helsingfors attraktivitet som ett turistmål vid Östersjön.

Trafikmässigt orsakar bilfärjorna rusningstoppar då passagerare och fordon från inkommande färjor strömmar ut i gatunätet. Då färjan avgår samlas fordon och passagerare under en längre tid till hamnen varvid motsvarande trafikkoncentration inte sker. I medeltal har passagerarfärjorna till och från Tallinn som trafikerar till Västra hamnen på en gång 900 passagerare, 130 personbilar, 28 långtradare och lastbilar och 3 bussar. Det inbördes förhållandet mellan olika fordonstyper varierar i viss mån beroende på resesäsongen.

Personbilarna sprids i gatunätet efter Västra hamnen huvudsakligen mot Västerleden, Mechelingatan och delvis mot centrum. Däremot kör långtradarna nästan uteslutande ut till Västerleden. I korsningen av Porkalagatan och Mechelingatan är dygnstrafiken under vardagar 57 000 fordon (stadsplaneringskontorets trafikräkning 2012). Trafiken till och från Västra hamnen utgör högst 5 % av den totala trafikvolymen i korsningsområdet.

Det är meningen att byggandet av ett extra körfält på Stillahavsgatan kommer i gång under år 2015. Det här bidrar till en smidigare utfart från Busholmen. Då Busholmen fortfarande håller på att byggas ut och trafikprestationerna ökar blir den ovannämnda korsningen av Porkalagatan och Mechelingatan en huvudsaklig flaskhals, varför förbättringen av dess genomsläpplighet utreds. Även en utredning om de stadsekonomiska verkningarna av trafiklösningarna i Västra hamnen håller på att inledas.

För att minska trafikolägenheterna är det också meningen att öka kollektivtrafikens kapacitet i området. Samkommunen Helsingforsregionens trafik (HRT) kommer att öka turtätheten inom kollektivtrafiken på Busholmen från ingången av år 2015. I HRT:s verksamhetsplan finns också planer på att flytta spårvagnslinje 7 så att



den kör längs Stillahavsgatan. Efter det här kan området nås med tre spårvagnar.

Stadsstyrelsen konstaterar att Västra terminalens passagerarhamn har många positiva verkningar för Helsingfors centrum livskraft, det ökande fritidsresandet och tvillingstadsutvecklingen mellan Helsingfors och Tallinn. Även med tanke på näringslivet i Helsingfors centrum och resandet på Östersjön mera allmänt är det av högsta värde att passagerartrafiken även i fortsättningen sker via hamnarna i centrum. Västra hamnens nya passagerarterminal med dess landtrafikförbindelser är utöver Nordsjö hamn en viktig del av en trafikkorridor i Europas kärnätverk. Det finns anledning att fortsätta utveckla Västra hamnen i fråga om markanvändning och detaljplaneläggning och enligt stadsfullmäktiges strategiska riktlinjer med syftet att bevara den höga servicenivån i betjäningen av passagerarna. Bevarandet av den nuvarande servicenivån och rimliga biljettpriser förutsätter att passagerare och fordon kan transporteras på samma fartyg.

En åtgärd för att minska trafikolägenheterna och förbättra smidigheten är att bygga ett extra körfält på Stillahavsgatan. Möjligheterna att förbättra genomsläppligheten i korsningen av Porkalagatan och Mechelingatan utreds. Trafikolägenheterna minimeras också genom att turtätheten i kollektivtrafiken ökas.

Helsingfors Hamn har i sin prissättning höjt fältavgifterna för den tunga trafiken i hamnarna i centrum och bereder för år 2015 också tilläggsavgifter för långradare som kör tomma via passagerarhamnarna i centrum.

Hamnarna i Helsingfors och Tallinn har kommit överens om att främja återinförandet av färjeförbindelsen mellan Nordsjö och Estland som upphörde år 2012. Enligt de preliminära uppskattningarna kan en bilfärjeförbindelse mellan Nordsjö och Estland etableras i början av år 2015, vilket gör det möjligt att den tunga trafiken i viss mån flyttar till Nordsjö.

Stadsfullmäktige ändrade 4.6.2014 (§ 217) sin arbetsordning i fråga om motionerna. Ledamoten Jape Lovéns motion väcktes 18.6.2014, och den behandlas därför i enlighet med den ändrade arbetsordningen.

Föredragande

Stadsstyrelsen

Upplysningar

Juha Viljakainen, projektchef, telefon: 310 36276
juha.viljakainen(a)hel.fi



26.11.2014

Kj/21

Bilagor

1 Jape Lovénin aloite (18.6.2014)

Utdrag

Utdrag
Aloitteen tekijä

Bilagor till utdrag
Muutoksenhakukielto, valmistelu

Beslutshistoria

Kaupunginhallitus 17.11.2014 § 1195

HEL 2014-008244 T 00 00 03

Päätös

Kaupunginhallitus esitti kaupunginvaltuustolle seuraavaa:

Kaupunginvaltuusto päättää katsoa valtuutettu Jape Lovénin aloitteen loppuun käsitellyksi.

10.11.2014 Pöydälle

Esittelijä

kaupunginjohtaja
Jussi Pajunen

Lisätiedot

Juha Viljakainen, hankepäällikkö, puhelin: 310 36276
juha.viljakainen(a)hel.fi

Helsingin Satama -liikelaitos 22.9.2014

HEL 2014-008244 T 00 00 03

Jape Loven ja 43 muuta valtuutettua ovat tehneet 18.6.2014 valtuustoaloitteen, jossa edellytetään Helsingin kaupungilta välittömiä toimenpiteitä kasvavan kumipyöräliikenteen ohjaamista kantakaupungista Vuosaareen. Toimenpiteinä esitetään satamamaksuihin liittyviä ohjauskeinoja ja insentivejä, jotka ohjaavat varustamoja siirtämään linjansa Vuosaaren satamaan rahteineen, linja- ja henkilöautoineen.

Taustaa

Helsingin kaupunki on järjestänyt ja kehittänyt viime vuosikymmeninä satamatoimintaansa suunnitelmallisesti. Vuonna 1992 hyväksytyssä yleissuunnitelmassa tavarasatamatoiminnalle varattiin alue Vuosaaren



silloiselta telakka-alueelta ja käynnistettiin valmistelut tavarasatamatoimintojen siirtämiseksi keskustan alueelta Vuosaaren rakennettavan uuteen satamaan. Kaupunginvaltuusto hyväksyi Vuosaaren sataman perustamissuunnitelman vuonna 1996. Vuonna 2006 kaupunginvaltuusto hyväksyi Jätkäsaaren osayleiskaavan, jossa nykyisin käytössä olevien ja matkustajalauttaliikennettä palvelevien laituripaikkojen lisäksi on varattu mahdollisuus laajentaa matkustajasatamatoimintaa noin viiden hehtaarin täyttöalueelle sijoitettavalla kahdella laituripaikalla. Kaupunginvaltuuston hyväksymässä strategiaohjelmassa 2013 – 2016 on mainittu tavoitteeksi rakentaa Länsisatamaan uusi matkustajaterminaali kasvavan matkustajaliikenteen tarpeisiin sekä selvittää Länsisatamaan johtavien liikenneyhteyksien parantamismahdollisuuksia. Kaupunkisuunnittelulautakunta hyväksyi 17.6.2014 Länsisataman asemakaavaluonnoksen. Asemakaavan tavoitteena on kehittää Länsisatamaa vetovoimaiseksi osaksi Jätkäsaaren kaupunginosaa. Asemakaavan valmistelussa on erityistä huomiota kiinnitetty kasvavan alueen ja satamatoiminnan liikenne- ja palvelu- ja ympäristö- ja sosiaalisen kehittäminen.

Matkustajasatamat ja Länsisataman liikenne

Helsingin matkustajaliikennettä palvelevat satamat sijaitsevat Katajanokalla, Eteläsatamassa ja Länsisatamassa. Pääosa Tallinnan liikenteestä, Pietarin liikenne ja pieneltä osin Tukholmaan suuntautuva liikenne hoidetaan Länsisatamassa. Länsisataman liikenne on viime vuodet kasvanut ja monipuolistunut tasaisesti. Suurinta osaa kasvusta selittää Helsinki – Tallinna kaksoiskaupungin voimakas kehitys, joka on lisännyt huomattavasti työmatkoista ja muista eri syistä johtuvaa matkustustarvetta.

Helsinki - Tallinna linjan vuosittaisen liikenteen kehitys 2010 – 2014 ja Länsisataman osuus liikenteestä

	Matkustajat, miljoonaa			Ajoneuvot,			
	Helsinki - Tallinna	Länsisatama		Helsinki - Tallinna	Länsisatama		
2014 enn. ¹	8,29	100 %	5,95	72 %	1,54 milj.	100 %	1,23 milj.
2013	7,86	100 %	5,71	73 %	1,40	100 %	1,10
2012	7,56	100 %	5,37	71 %	1,37	100 %	1,04
2011	7,31	100 %	5,16	71 %	1,29	100 %	0,95
2010	6,97	100 %	4,88	70 %	1,20	100 %	0,87

Lähde: Helsingin Satama

¹ Ennuste vuoden 2014 liikenteestä perustuu vuoden 2014 1-8 kk toteutuneeseen liikenteeseen.

Kaikki Helsingissä toimiva ympärivuotinen matkustajaliikenne tapahtuu matkustaja-autolautoilla. Varustamot ovat viime vuosina investoineet uusiin nopeisiin autolauttoihin, joissa toiminta-ajatuksena on yhdistää ajoneuvo- ja matkustajaliikenne tehokkaasti siten, että satama- ja matkustajat on saatu lyhyiksi. Tällä hetkellä Länsisatamasta



Tallinnaan on päivittäin 8 – 9 lähtöä (klo 7.30 – 22.30), mikä tarjoaa matkustajille ja Helsingin seudun elinkeinoelämälle korkean palvelutason Helsingin ja Tallinnan välisessä liikenteessä

Liikenteellisesti autolautat aiheuttavat näkyviä ruuhkapiikkejä purkaessaan satamaan saavuttuaan matkustajat ja ajoneuvot katuverkkoon Laivan lähtiessä ajoneuvot ja matkustajat kerääntyvät pidemmän ajan kuluessa satamaan, jolloin vastaavaa liikenteen tihentymää ei tapahdu. Keskimäärin Länsisatamaan liikennöivät Tallinnan matkustajalautat purkavat kerralla 900 matkustajaa, 130 henkilöautoa, 28 rekkaa ja kuorma-autoa sekä 3 bussia. Eri ajoneuvolajien keskinäinen suhde vaihtelee jonkin verran matkustussesongista riippuen.

Henkilöautot hajaantuvat katuverkossa Länsisataman jälkeen pääosin Länsiväylän Mechelininkadun ja jonkin verran keskustan suuntaan. Rekat sen sijaan suuntaavat lähes poikkeuksetta Länsiväylälle. Helsingin Satama selvitti keväällä 2013 raskaan liikenteen ajoaikoja ja sitä, kuinka hyvin Mechelininkadun rekkojen ajokieltoa noudatetaan. Ajokieltoa Mechelininkadun suuntaan rikkoi 1,5 % rekoista ja ajoajat Länsisatamasta Porkkalankadulle vaihtelivat 8 – 14 minuutin välillä.

Porkkalankadun ja Mechelininkadun risteuksen arkivuorokausiliikenne on 57 000 ajoneuvoa (kaupunkisuunnitteluviraston liikennelaskenta 2012). Länsisatamaa käyttävän liikenteen osuus muodostaa risteysalueen kokonaisliikenteestä enintään 5 %.

Jätkäsaaren rakentuessa ja liikennesuoritteiden kasvaessa pullonkaulaksi muodostuu ensisijaisesti edellä mainittu Porkkalankadun ja Mechelininkadun risteys. Risteuksen läpäisykyvyn parantamiseksi Helsingin Satama osallistuu kaupunkisuunnitteluviraston käynnistämiin liikenneselvityksiin, joissa vertaillaan tällä hetkellä eri parannusvaihtoehtojen tuomia hyötyjä ja kustannuksia.

Tyynenmerenkadulle on laadittu 2014 katusuunnitelma, joka mahdollistaa satama-alueelta johtavan kadun leventämisen Länsisatamasta pois ajettaessa toisella kaistalla. Toisen kaistan rakentaminen pyritään aloittamaan lähiaikoina.

Toimenpiteet raskaan liikenteen ohjaamiseksi vaihtoehtoiselle reitille

Helsingin ja Tallinnan muodostaman alueen taloudellisen toimeliaisuuden lisääntymisen lisäksi ajoneuvomäärien kasvu johtuu myös osittain vaihtoehtoisen rekkapainotteisen lauttaliikenneyhteyden puuttumisesta Vuosaaren satamasta. Aiemmin Vuosaaresta liikennöitiin Viroon kahden varustamon toimesta, mutta viimeisenä yhteytenä Eckerö Line lopetti vuonna 2012 Vuosaaren ja Tallinnan



välillä liikennöineen lauttalinjansa. Tällä hetkellä Helsingin matkustajasatamien lisäksi ainoa vaihtoehto Suomenlahden ylitykseen sijaitsee Hangossa, jonne etenkin raskasta liikennettä on siirtynyt merkittävästi.

Valtaosa Helsingin satamien kautta kuljetettavasta rahtiliikenteestä kulkee Vuosaaren sataman kautta, mutta tällä hetkellä matkustajalauttojen muodostama Viron yhteys on tärkeä väylä myös rahtiliikenteelle.

Helsingin Satama on tiedostanut tarpeen saada Vuosaaren ja Viron välinen lauttayhteys palautettua ja sen vuoksi onkin käynnistetty joukko toimenpiteitä. Helsingin ja Tallinnan satamat ovat tehneet yhteismarkkinointia eri varustamojen suuntaan Vuosaari – Muuga (tavarasatama, Tallinnan itäpuolella) liikenteen uudelleen aloittamiseksi. Satamat solmivat Toukokuussa 2014 MoU – sopimuksen, jossa ne sitoutuivat edistämään eri tavoin hanketta.

Vuoden 2014 aikana Helsingin Sataman ja varustamojen johdon kanssa on myös aktiivisesti haettu ratkaisuja Vuosaaren ja Viron välisen liikenteen uudelleen avaamiseksi.

Hinnoittelussaan Helsingin Satama on korottanut raskaaseen liikenteeseen kohdistuvia kenttämaksuja keskustan satamissa ja valmistelee ensi vuodelle myös lisämaksuja, jotka kohdistuvat tyhjinä keskustan matkustajasatamien kautta kuljetettaviin rekkoihin.

Helsingin Satama pitää otsikkoasian mukaisen valtuustoaloitteen vaatimusta ohjata kasvavaa kumipyöräliikennettä Vuosaaren perusteltuna. Länsisatamaan liikennöivien matkustaja- autolauttojen siirto Vuosaaren edellyttäisi kuitenkin mittavia kaavoitus ja liikenneratkaisuja sekä satamarakenteisiin ja matkustajapalveluihin liittyviä muutoksia. Helsingin Sataman aiemmin tekemän arvion mukaan uusi matkustajalauttasatama Vuosaareissa edellyttää noin 500 milj. euron investointeja, jotka eivät ole toteutettavissa lähitulevaisuudessa. Helsingin Satama jatkaa Länsisataman kehittämistä maankäytön, kaavoituksen sekä kaupunginvaltuuston strategisten linjausten mukaisesti tavoitteena säilyttää matkustajia palveleva korkea palvelutaso. Nykyisen palvelutason ja kohtuullisten lipunhintojen säilyttäminen edellyttää, että matkustajia ja ajoneuvoja voidaan kuljettaa samoilla aluksilla.

Helsingin Satama tulee myös jatkamaan toimenpiteitä, joilla pyritään luomaan vaihtoehtoinen autolauttayhteys Vuosaaren ja Viron välille, huomioiden satamien välinen kilpailutilanne ja matkustajaliikenteen osalta määräävä markkina-asema, joka asettaa omat rajoitukset taloudellisten ohjauskeinojen käytölle. Tehtävillä toimenpiteillä pyritään



vaikuttamaan ensisijaisesti raskaan liikenteen reitteihin siten, että Vuosaaren satamasta saadaan muodostettua houkutteleva vaihtoehto nykyisille reiteille. Alustavien tietojen mukaan Vuosaaren ja Viron väliseen liikenteeseen ollaan saamassa raskasta liikennettä palveleva autolauttayhteys vuoden 2015 alussa.

Lisätiedot

Kari Noroviita, Matkustajasatamat, johtaja, puhelin: 310 33510
kari.noroviita(a)hel.fi

Kaupunkisuunnittelulautakunta 09.09.2014 § 270

HEL 2014-008244 T 00 00 03

Lausunto

Kaupunkisuunnittelulautakunta antoi asiasta kaupunginhallitukselle seuraavan lausunnon:

Lausunto

Helsingin keskustan elinvoimaisuus perustuu osaltaan kasvavaan vapaa-ajan matkailuun ja liikematkustamiseen Helsingin ja Tallinnan välillä. Keskustan saavutettavuus satamasta ja hyvät joukkoliikenneyhteydet ovat tärkeitä matkailijoille ja työmatkaliikenteelle. Matkustajasataman sijainti keskustan tuntumassa lisää keskustan elinvoimaisuutta ja Helsingin vetovoimaa Itämeren matkailukohteena. Lisäksi sataman sijainti keskustassa tukee varustamoiden liiketoimintakonseptia, jossa vapaa-ajan ja työperäinen matkustaminen yhdistämällä mahdollistetaan matkojen edullinen hintataso ja tiheä liikennöinti. Helsinki-Tallinna - kaksoiskaupunkikehityksen kannalta on ollut tärkeää, että keskustojen välillä liikennöivät autolautat ovat tarjonneet nopean ja tiheästi liikennöidyn yhteyden keskustojen välille. Autolauttaliikenteessä siirtyä matkustajien lisäksi rekoja, jotka kuljettavat rahtia kehäteiden logistiikkakeskuksiin.

Jätkäsaareen on laadittu oikeusvaikutteinen osayleiskaava (kaupunginvaltuusto 21.6.2006, tullut kaava-alueella voimaan 18.8.2006), jonka mukaan matkustajasatama jää Jätkäsaareen. Helsingin kaupungin strategiaohjelman 2013–16 mukaisesti Länsisatamaan rakennetaan uusi matkustajaterminaali vastaamaan Itämeren kasvavaan matkustajamäärään. Tässä yhteydessä selvitetään myös vaihtoehdot Länsiterminaalin liikenneyhteyksien sujuvuuden parantamiseksi.



Kaupunkisuunnittelulautakunta hyväksyi Jätkäsaaren matkustajasataman asemakaavaluonnoksen 17.6.2014. Asemakaavan tavoitteena on kehittää Jätkäsaaren matkustajasatamaa, Länsisatamaa, vetovoimaiseksi osaksi Jätkäsaaren laajentuvaa kantakaupunkia. Matkustajasataman toiminnallisten vaatimusten ja matkustajaliikenteen kasvu sekä Jätkäsaaren tuleva aluerakentaminen edellyttävät satamatoimintojen ja -liikenteen uudelleenjärjestelyä nykyisellä satama-alueella. Asemakaavan valmistelun yhteydessä kaupunkisuunnitteluvirastossa tutkitaan erilaisia ratkaisuja Mechelininkadun eteläpään ja lähialueiden ruuhkan helpottamiseksi. Vaihtoehtojen kartoittaminen on käynnissä ja niiden vaikutuksia liikenteen sujuvuuteen selvitetään.

Helsingin uuden yleiskaavan ennusteiden mukainen väestönkasvu tarvitsee yhä enemmän materiaalivirtoja sekä suoraan kulutukseen, pienteollisuudelle että palveluille, mikä puolestaan lisää satamien kautta kulkevan tavarán määrää. Tallinnan liikenteen kasvu tulee tulevaisuudessa näkymään myös Vuosaaren liikenteessä. Rahtiliikenteen osalta pyritään löytämään keinoja Vuosaari - Muuga yhteyden kehittämiseksi jo nykyisten tilavarausten puitteissa. Tavaraliikenteen kasvu tulee lisäämään logistiikka-alueiden toimintaa ja työpaikkamääriä. Pidemmällä aikavälillä Vuosaaren sataman kehittämiseen tulee vaikuttamaan mm. Östersundomin yritysalue, joka sijoittuisi Kehä III:n, Porvoonväylän ja Uuden Porvoontien liittymien yhteyteen. Satamaa käyttävän yritystoiminnan sijoittuminen alueelle on omiaan tehostamaan sataman toimintaa ja lisäämään liikennettä.

Matkustajaliikenteen osalta Vuosaaren sataman tämän hetkiset matkustajaterminaali-järjestelyt mahdollistavat nykyisenkaltaisen ropax-liikenteen matkustajamäärien kasvun noin kaksinkertaiseksi. Varsinaisen matkustaja- tai matkustaja-autolauttaliikenteen käynnistäminen Vuosaaresta edellyttäisi kokonaan uuden terminaalin ja nykyisestä satamarakenteesta erillisen satamanosan sekä siihen liittyvien liikennejärjestelyiden toteuttamista. Ratkaisu vaatisi todennäköisesti satojen miljoonien eurojen investointia. Tällaiselle järjestelylle kaavoitetaan varaus Vuosaaren satama-alueen lounaiskulmaan.

Liikennejärjestelmänäkökulmasta (liikenteen toimivuus, turvallisuus, kävelyn ja pyöräilyn viihtyisyys) on sitä parempi, mitä enemmän Länsisataman kautta kulkevasta rekka- ja henkilöautoliikenteestä saadaan siirtymään käyttämään Vuosaaren satamaa. Länsisataman moottoriajoneuvoliikenteen vähenemisellä olisi merkittävä vaikutus erityisesti Ruoholahden - Jätkäsaaren alueen katuverkkoon, joka liikenteelliseltä toimivuudelta on jo nykyisin koko kaupungin



ruuhkaisimpia alueita. Sataman aiheuttama ajoneuvoliikenne synnyttää lisäksi paljon kielteistä asukaspalautetta.

Helsingin keskustan elinkeinoelämän, muulla kuin henkilöautolla Helsingin ja Tallinnan välisillä laivoilla matkustavien sekä laajemmin Itämerimatkailun kehittämisen näkökulmasta on kuitenkin ensiarvoisen tärkeää, että matkustajaliikenne tapahtuu myös jatkossa keskustan satamien kautta. Rekkaliikenteen erottaminen matkustajaliikenteestä on osoittautunut varustamoiden nykyisessä liiketoimintamallissa haastavaksi. Satamamaksuilla ja eri insentiiveillä voidaan kuitenkin ainakin jossain määrin ohjata ja kannustaa sellaista liikennettä käyttämään Vuosaaren satamaa, jolla saapumisesta nimenomaan Länsisatamaan ei ole toiminnallista hyötyä. Aloitteessa esitetyt taloudelliset ohjauskeinot voisivat tästä näkökulmasta olla hyvä ratkaisu.

Esittelijä

liikennesuunnittelupäällikkö
Ville Lehmuskoski

Lisätiedot

Anna Nervola, liikenneinsinööri, puhelin: 310 37135
anna.nervola(a)hel.fi
Ulla Tapaninen, kansainvälisen logistiikan asiantuntija, puhelin: 310 37350
ulla.tapaninen(a)hel.fi