



26.11.2014

Kj/21

## § 379

### Kj / Valtuutettu Jape Lovénin aloite Jätkäsaaren kasvavan rahtiliikenteen uudelleenohjauksesta

HEL 2014-008244 T 00 00 03

#### Päätös

Kaupunginvaltuusto päätti kaupunginhallituksen ehdotuksen mukaisesti katsoa valtuutettu Jape Lovénin aloitteen loppuun käsitellyksi.

#### Käsittely

Julistettuaan keskustelun päättyneeksi puheenjohtaja esitti selontekona, että keskustelun kuluessa valtuutettu Jape Lovén oli valtuutettu Rene Hurstin kannattamana ehdottanut hyväksyttäväksi seuraavan toivomusponnen:

Päätöksessään asiasta valtuusto edellyttää kaupungin ja Sataman, ensi vuonna Helsingin Satama Oy:n selvittävän kuinka tulevassa toiminnassa tähdättäisiin pidemmällä aikavälillä merirahtiliikenteen ohjaamiseen pois Helsingin keskustasta. Ja ettei jatkossa investoinneilla rahtiliikenteen lisä-infraan enää houkuteltaisi merirahtiliikennettä keskusta-alueelle.

Selonteko myönnettiin oikeaksi.

Puheenjohtajan ehdotuksesta kaupunginvaltuusto hyväksyi ensin yksimielisesti kaupunginhallituksen ehdotuksen.

Puheenjohtajan tekemä ja valtuuston hyväksymä äänestysesitys kuului seuraavasti: Ken hyväksyy valtuutettu Jape Lovénin ehdottaman toivomusponnen, äänestää jaa, ken sitä vastustaa äänestää ei.

14 äänestys

JAA-ehdotus: Päätöksessään asiasta valtuusto edellyttää kaupungin ja Sataman, ensi vuonna Helsingin Satama Oy:n selvittävän kuinka tulevassa toiminnassa tähdättäisiin pidemmällä aikavälillä merirahtiliikenteen ohjaamiseen pois Helsingin keskustasta. Ja ettei jatkossa investoinneilla rahtiliikenteen lisä-infraan enää houkuteltaisi merirahtiliikennettä keskusta-alueelle.

EI-ehdotus: Vastustaa

Jaa-äännet: 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 Mutttilainen, 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

Ei-äännet: 3

Gunvor Brettschneider, Björn Månsson, Jan D Oker-Blom

Tyhjä: 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

Poissa: 6

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

Kaupunginvaltuusto ei ollut hyväksynyt valtuutettu Jape Lovénin ehdottamaa toivomuspontta.

Esittelijä

Kaupunginhallitus

Lisätiedot

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

**Liitteet**

1 Jape Lovénin aloite (18.6.2014)

**Otteet**

**Ote**

Aloitteen tekijä

**Otteen liitteet**

Muutoksenhakukielto, valmistelu

**Päätösehdotus**

Päätös on ehdotuksen mukainen.

**Postiosoite**

PL 10  
00099 HELSINGIN KAUPUNKI  
kaupunginkanslia@hel.fi

**Käyntiosoite**

Pohjoisesplanadi 11-13  
Helsinki 17  
<http://www.hel.fi/kaupunginkanslia>

**Puhelin**

+358 9 310 1641

**Faksi**

+358 9 655 783

**Y-tunnus**

0201256-6

**Tilinro**

FI0680001200062637

**Alv.nro**

FI02012566



## Esittelijän perustelut

Valtuutettu Jape Lovén ja 43 muuta valtuutettua ovat tehneet 18.6.2014 seuraavan valtuustoaloitteen:

Helsinki on tehnyt merkittävän panostuksen asuntotuotantoon ja kantakaupungin asumismukavuuden nostoon siirtäessään Jätkäsaaren ja Sompasaaren rahtisatamat Vuosaareen. Nyt on kuitenkin tilanne, jossa rahtimäärät ja autoliikenne muutenkin ovat voimakkaassa kasvussa Jätkäsaarella. Tämä on ristiriidassa kaupungin tavoitteiden kanssa. Puhumattakaan niistä helsinkiläisistä, jotka ovat muuttaneet "rahtivapaaseen" Jätkäsaareen. On myös totta, että turisteja kaivataan keskustassa, mutta ongelma on kasvava ja siihen on puututtava.

Täten me allekirjoittaneet valtuutetut edellytämme, että Helsingin kaupunki ryhtyy välittömiin toimenpiteisiin ohjatakseen Helsinki-Tallinna välillä kasvavan kumipyöräliikenteen pois kantakaupungista, siis Vuosaareen. Toimenpiteinä voi olla satamamaksuilla ohjaus sekä erilaiset insentiivit, jotka ohjaavat varustamoja siirtämään linjansa Vuosaaren satamaan rahteineen, linja- ja henkilöautoineen.

Kaupunginhallitus viittaa saatuihin lausuntoihin ja toteaa, että Helsingin kaupunki on järjestänyt ja kehittänyt viime vuosikymmeninä satamatoimintaansa suunnitelmallisesti. Länsisataman tavaraliikenne siirtyi vuonna 2008 toimintansa aloittaneeseen Vuosaaren satamaan. Länsisataman matkustajasatamaa on laajennettu vuonna 2006 hyväksytyyn Jätkäsaaren osayleiskaavan mukaisesti noin viiden hehtaarin suuruiselle täyttöalueelle, johon on valmistumassa vuonna 2015 kaksi laituripaikkaa. Vuonna 2017 käyttöön otettavat laituripaikat edellyttävät uuden matkustajaterminaalin rakentamisen.

Kaupunginvaltuuston hyväksymässä strategiaohjelman 2013 – 2016 tavoitteena on Suomen yritysmyönteisin kaupunki. Tavoitteen toimenpiteenä on rakentaa Länsisatamaan uusi matkustajaterminaali kasvavan matkustajaliikenteen tarpeisiin sekä selvittää vaihtoehdot Länsiterminaalin liikenneyhteyksien sujuvuuden parantamiseksi.

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 liikennetarkaisujen kehittämiseen. Asemakaavaluonnoksessa on varattu matkustajaterminaalin ja sen liikennejärjestelyjen tarvitsemat alueet. Tiivistyvältä satama-alueelta vapautuvalle alueelle on osoitettu asuntorakentamista.



Euroopan Unionin TEN-T ydinverkon liikennekäytävistä kaksi kulkee Helsingin kautta. Skandinavia-Välimeri – käytävän itäinen osa on meri- ja maaliikenteen E18-käytävä Tukholmasta Pietariin. Pohjanmeri-Itämeri – käytävän pohjoinen osa on Via/Rail Baltica Tallinnaan ja päättyen Helsinkiin. Helsingin Satama on siis TEN-T ydinverkon kahden käytävän risteyskohdassa. Länsisataman uusi matkustajaterminaali ja maaliikenneyhteys ovat osa ydinverkon liikennekäytävää, jolle on tarkoitus hakea vuonna 2015 myös EU-rahoitusta.

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.

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 matkustusajat 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.

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

Helsinki ja Tallinna muodostavat merkittävän työssäkäyntialueen. Suomalaisten ja virolaisten yritysten välillä on merkittävästi alihankintaa ja yhteistyötä. Virossa toimii aktiivisesti jo 3500 suomalaisyritystä. Samoin erityisesti rakentamisessa ja palvelualoilla virolaiset pendelöijät ovat merkittävä osa Helsingin työvoimatarjontaa. Helsinki-Tallinna - kaksoiskaupunkikehityksen kannalta on ollut tärkeää, että keskustojen välillä liikennöivät autolautat ovat tarjonneet edullisen, nopean ja tiheästi liikennöidyn yhteyden keskustojen välille.

Helsingin keskustan satamien kautta kulkeneet ulkomaiset matkustajat toivat Suomeen vuonna 2011 yhteensä runsaat 300 miljoonaa euroa, josta noin puolet kohdentui Helsinkiin ja erityisesti Helsingin majoitus-,



ravintola- ja kahvilapalveluihin sekä ostoksiin. Helsingin Sataman vuotuisesta matkustajamäärästä yli 60 % kulkee Länsisataman kautta.

Länsiterminaalin matkustajasatamalla on ollut myös huomattavia myönteisiä vaikutuksia sekä Jätkäsaaren elinkeinotoimintaan ja palvelutarjontaan että myös keskustan palveluihin. Jätkäsaaren kaupallisten palveluiden painopiste on tällä hetkellä muodostunut Tyynenmerenkadulle, missä liiketilat ovat olleet osin matkustajasataman vaikutuksesta kysytyjä. Satama on houkutelut Jätkäsaareen myös seudullisesti merkittävää yritystoimintaa sekä muutamia merkittäviä hotellihankkeita. Matkustajasataman sijainti keskustan tuntumassa lisää keskustan elinvoimaisuutta ja Helsingin vetovoimaa Itämeren matkailukohteena.

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

Tyynenmerenkadun lisäkaistan rakentaminen on tarkoitus käynnistää vuoden 2015 aikana. Tämä mahdollistaa liikenteen nykyistä sujuvamman poistumisen Jätkäsaaresta. Jätkäsaaren edelleen rakentuessa ja liikennesuoritteiden kasvaessa pullonkaulaksi muodostuu ensisijaisesti edellä mainittu Porkkalankadun ja Mechelininkadun risteys, jonka läpäisykyvyn parantamista selvitetään. Länsisataman liikenne- ja ratkaisuihin on käynnistymässä myös kaupunkitaloudellisten vaikutusten selvitys.

Liikennehaittojen vähentämiseksi on tarkoitus myös lisätä joukkoliikenteen kapasiteettia alueella. Helsingin seudun liikenne –kuntayhtymä (HSL) on tihentämässä joukkoliikenteen vuorovälejä Jätkäsaaressa vuoden 2015 alusta lähtien. HSL:n toimintasuunnitelmassa on myös suunniteltu raitiovaunulinja 7



kulkemaan Välimerenkatua pitkin. Tämän jälkeen alueelle pääsee kolmella raitiovaunulla.

Kaupunginhallitus toteaa, että Länsiterminaalien matkustajasatamalla on paljon myönteisiä vaikutuksia Helsingin keskustan elinvoimaisuuteen, kasvavaan vapaa-ajan matkailuun ja Helsinki-Tallinna – kaksoiskaupunkikehitykseen. Myös Helsingin keskustan elinkeinoelämän sekä laajemmin Itämerimatkailun kehittämisen näkökulmasta on ensiarvoisen tärkeää, että matkustajaliikenne tapahtuu myös jatkossa keskustan satamien kautta. Länsisataman uusi matkustajaterminaaliliikenne maaliikenneyhteyksineen on Vuosaaren Sataman ohella tärkeä osa Euroopan ydinverkon liikennekäytävää. Länsisataman kehittämistä maankäytön, kaavoituksen sekä kaupunginvaltuuston strategisten linjausten mukaisesti tavoitteena säilyttää matkustajia palveleva korkea palvelutaso on syytä jatkaa. Nykyisen palvelutason ja kohtuullisten lipunhintojen säilyttäminen edellyttää, että matkustajia ja ajoneuvoja voidaan kuljettaa samoilla aluksilla.

Liikennehaittojen vähentämiseksi ja sujuvuuden parantamiseksi on toimenpiteinä Tyynenmerenkadun lisäkaistan rakentaminen. Porkkalankadun ja Mechelininkadun risteyksen läpäisykyvyn parantamista selvitetään. Liikennehaittoja pyritään ehkäisemään myös joukkoliikenteen vuorovälejä lisäämällä.

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

Helsingin ja Tallinnan satamat ovat sopineet edistävänsä vuonna 2012 päättyneen Vuosaaren ja Viron välisen lauttayhteyden palauttamista. Alustavien arvioiden mukaan Vuosaaren ja Viron välisen liikenteeseen ollaan saamassa raskasta liikennettä palveleva autolauttayhteys vuoden 2015 alussa, joka mahdollistaa raskaan liikenteen siirtymistä jossain määrin Vuosaareen.

Kaupunginvaltuusto muutti 4.6.2014 (§ 217) työjärjestystään aloitteiden osalta. Valtuutettu Jape Lovénin aloite on jätetty 18.6.2014. Aloitteen käsittelyjärjestys on muutetun työjärjestyksen mukainen.

Esittelijä

Kaupunginhallitus

Lisätiedot

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



26.11.2014

Kj/21

## Liitteet

1 Jape Lovénin aloite (18.6.2014)

## Otteet

### Ote

Aloitteen tekijä

### Otteen liitteet

Muutoksenhakukielto, valmistelu

## Päätöshistoria

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

#### Postiosoite

PL 10  
00099 HELSINGIN KAUPUNKI  
kaupunginkanslia@hel.fi

#### Käyntiosoite

Pohjoisesplanadi 11-13  
Helsinki 17  
<http://www.hel.fi/kaupunginkanslia>

#### Puhelin

+358 9 310 1641

#### Faksi

+358 9 655 783

#### Y-tunnus

0201256-6

#### Tilinro

FI0680001200062637

#### Alv.nro

FI02012566



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-kehittämiseen.

#### 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. <sup>1</sup>	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

<sup>1</sup> 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 lipuhintojen 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 eteläpäähän 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 tavarantoiminnan 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



26.11.2014

Kj/21

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