



Seudulle tärkeiden maankäyttö- ja liikennehankkeiden edistäminen

Haaste 9: Helsingin seutu tarvitsee toimivan liikennejärjestelmän

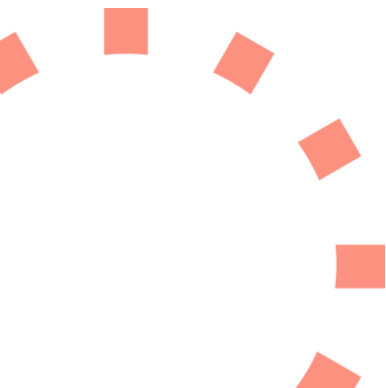
Satamien saavutettavuus on turvattava paitsi vesi- myös muiden väylien osalta. On äärimmäisen tärkeää, ettei esim. kansainvälisesti merkittävien satamien saavutettavuutta ja kehittämisedellytyksiä heikennetä alueellisella tai kuntakohtaisella maankäytön ja liikenteen suunnittelulla. Helsingin satamat ovat osa EU:n TEN-T-ydinverkkoa ja niiden merkitys koko Suomen saavutettavuudelle sekä logistiikan että matkustamisen osalta on suuri.

Helsingin seudun MAL-sopimuksissa on ollut nähtävissä valtion pyrkimys pienentää osuuttaan Helsingin seudun liikenneinvestoinneissa (vuosien 2012-2019 sopimuksissa 85 % => 28 %) samanaikaisesti, kun seudun asuntotuotantotavoitteita on kasvatettu. Vielä Kehäradan rahoitukseen valtio osallistui n. 70 % osuudella, mutta tuoreimmassa MAL-sopimuksessa sitoutui yhtä lailla valtakunnallisesti tärkeään Espoon kaupunkiradan rahoitukseen vain 50 % osuudella.

Uusien raideyhteyksien mahdollistama lähijunaliikenteen lisääminen edellyttää uusia varikoita junien huoltamiseen ja säilytykseen. Junavarikoille pitäisi löytää sijaintipaikat mahdollisimman pian, mutta asiasta ei ole kyetty tekemään päätöstä. Ongelmaksi on muodostunut potentiaalisten sijaintikuntien haluttomuus ottaa paljon tilaa vaativa ja muuta maankäyttöä hankaloittava varikko alueelleen.

Pääkaupunkiseudulla on jo pitkään ollut pula raskaalle liikenteelle tarkoitetuista taukopaikoista. Viimeisimmän selvityksen mukaan seudulla on välitön tarve 2-3 taukopaikalle enintään 30 minuutin ajoajan päässä Helsingin satamista, lento-asemalta, Kehä III:n logistiikka-alueilta sekä suurista rakennustyömaista. Kysymyksessä on ennen kaikkea seudullinen maankäytön ongelma, jonka ratkaisemisesta kunnat eivät ole päässeet yhteisymmärrykseen. Ongelman ratkaisemiseksi ei riitä, että raskaalle liikenteelle järjestetään väliaikaisia alueita, vaan alueiden sijaintipaikat on turvattava osoittamalla kaavoissa pysyväksi tarkoitettuja taukopaikka-alueita. Uudenmaan ELY-keskuksen selvitys: Raskaan liikenteen taukopaikat Helsingin seudun MAL-prosessissa <https://www.doria.fi/handle/10024/169578>.

Liikenteen sujuvuus ja sen päästöjen vähentäminen edellyttävät, että liikkuminen seudulla perustuu tulevaisuudessa yhä enemmän joukkoliikenteeseen – erityisesti raideliikenteeseen. Seudulla on kuitenkin paljon alueita, joille ei kannata järjestää joukkoliikennettä. Niiden osalta joukkoliikenteen saavutettavuutta tulee parantaa lisäämällä liityntäpysäköintimahdollisuuksia.





Helsingin seudulle tärkeitä ratahankkeita

Helsinki – Pasila ratakapasiteetin lisääminen

Helsingin seudulla merkittävä ratoja koskeva kysymys on Helsinki-Pasila –välin tulevaisuuden ratkaisut. Helsinki-Pasila-välin ratakapasiteettia ja liikennekysyntää ollaan selvittämässä. Siinä huomioidaan tulevaisuuden raideliikenteen kasvutarpeet Helsingin seudulla ja valtakunnallisesti (mm. nopeat yhteydet, lentorata) sekä toimintaympäristön muutokset: uudet varikot (huoltoraiteiden käyttömahdollisuus), Digirata, aseman toimintamallien muutosmahdollisuudet, vaihteistomuutokset. Ratakapasiteettia arvioidaan sekä Pisaran kanssa, että ilman Pisaraa.

Päärata Pasila – Riihimäki 3. vaihe (sisältyy Valtion väyläverkon investointiohjelmaan 2023–2030)

Päärata kuuluu TEN-T-ydinverkkoon ja pääväyläasetuksen mukaisiin pääväyliin sekä henkilö- että tavaraliikenteen osalta. Pääradan liikenne on häiriöherkkää ja pääosin kaksiraiteisella radalla on tarvetta junatarjonnan lisäämiseen. Ilman kapasiteetin lisäystä lähiliikenteen häiriöherkkyys kasvaa eikä Helsingin ja Riihimäen välistä lähiliikennejunien tarjontaa voida merkittävästi lisätä. Helsingin sataman (Vuosaaren) ja Sköldvikin tavaraliikenteelle ei voida tarjota riittävän hyvää palvelutasoa. Helsinki - Tampere -ratayhteys on välityskyvyn riittävyyden kannalta rataverkon haastavin osuus. Liikenne on myös häiriöherkkää. Hankkeen 3. vaiheen tarkoituksena on täydentää aiempia vaiheita ja jatkaa lisäraiteiden rakentamista kapasiteetin lisäämiseksi Jokelasta Riihimäelle.

Vantaan pikaraitiotie

Itä-Helsingin ja Keski-Vantaan yhdistävä pikaraitiotie (Helsinki-Vantaan lentoasema – Aviapolis – Tikkurila – Hakunila – Mellunmäki) on paitsi tärkeä seudullinen joukkoliikennehanke myös merkittävä kaupunkikehittämishanke.

Lähijunaliikenteen varikot

Uusien raideyhteyksien mahdollistama lähijunaliikenteen lisääminen edellyttää uusia varikoita junien huoltamiseen ja säilytykseen. Lähijunaliikenteen lisääntyessä nykyinen Ilmalan varikko käy riittämättömäksi. Uudet varikot lisäävät varikkokapasiteettia sekä mahdollistavat liikennöinnin aloittamisen ja päättämisen matkustustarpeen kannalta optimaalisista paikoista, mikä vapauttaa kapasiteettia Helsingin ratapihalta.



Helsingin seudulle tärkeitä tiehankkeita

Vt 4 parantaminen välillä Kehä I – Kehä III (sisältyy Valtion väyläverkon investointiohjelmaan 2023–2030)

Valtatie 4 (Lahdenväylä) on osa TEN-T-ydinverkkoa ja pääväyläasetuksen mukainen I tason pääväylä. Helsingin ja Järvenpään välillä tie palvelee sekä valtakunnallista että seudullista liikennettä, erityisesti työmatka- ja asiointiliikennettä. Merkitys tavaraliikenteelle ja joukkoliikenteelle on suuri. Parannustoimenpiteet tähtäävät vilkkaan yhteyden ruuhkakohtien turvallisuuden ja liikennöitävyyden parantamiseen. Tavoitteena on turvata Lahdenväylän liikennöitävyys sekä mahdollistaa Malmin uuden maankäytön liikenneyhteydet mm. toteuttamalla Ilmasillan eritasoliittymä. Ilmasiltaa tulisi käyttämään myös Viikki–Malmi-pikaraitiotie.

Vt 3 Hämeenlinnanväylän parantaminen välillä Kehä I - Kaivoksela

Hämeenlinnanväylä on yksi pääkaupunkiseudun tärkeimmistä valtakunnallisista sisääntuloväylistä. Hämeenlinnanväylällä on välityskykyongelmia ja ruuhkia, erityisesti välillä Kannelmäki–Kaivoksela. Ruuhkautuminen haittaa myös väylän tavara- ja linja-autoliikennettä. Hankkeen vaikutusalueella on vireillä useita maankäytön ja liikenneverkon kehittämistoimia. Väliille Kannelmäen eritasoliittymä – Kaivokselan eritasoliittymä esitetään kolmansia kaistoja sekä pikaparannustoimenpiteitä Kehä I -eritasoliittymään.

Vt 2 Nummela – Karkkila (sisältyy Valtion väyläverkon investointiohjelmaan 2023–2030)

Valtatie 2:lla on merkittävä rooli sekä henkilö- että raskaan liikenteen reittinä valtakunnallisesti, mutta myös seudullisesti. Tien merkitys korostuu suoran rautatieyhteyden puuttuessa. Suuri raskaan liikenteen osuus ja heikot ohittamismahdollisuudet heikentävät liikenteen sujuvuutta. Keskimääräinen onnettomuusaste on korkeampi kuin valtateilla yleensä. Tavoitteena on pääväyläasetuksen mukainen tavoitetila liikenteen sujuvuuden ja turvallisuuden suhteen, mahdollistaen kuitenkin myös alueen kehittämisen etenkin taajamaosuuksilla Nummelan, Vihdin kirkonkylän ja Karkkilan alueilla.

Valtatie 25 Hanko–Mäntsälä 1. vaihe (sisältyy Valtion väyläverkon investointiohjelmaan 2023–2030)

Valtatie 25 Hanko–Mäntsälä kuuluu maanteiden pääväyliin ja on Länsi-Uudenmaan pääyhteys pääkaupunkiseudun suuntaan ja merkittävin poikittaisyhteys Länsi- ja Keski-Uudellamaalla lähellä pääkaupunkiseutua. Tie palvelee Suomen vientiä ja tuontia, koska se on keskeinen yhteys Hangon satamaan, Kilpilahden öljynjalostamolle ja satamaan sekä Vaalimaan ja Nuijamaan raja-asemille. Tien varteen on keskittynyt raskasta teollisuutta ja logistiikka-alueita. Tavoitteena on pitkämatkaisten kuljetusten ja henkilöliikenteen turvallisuuden ja sujuvuuden parantaminen keskeisimmissä ongelmakohteissa.



E18 Kt 50 Kehä III Vanhakartano-Vantaankoski

Kehä III on osa TEN-T-ydinkäytävää, E18-tietä sekä pääväyläasetuksen mukaista pääväyläverkkoa. Se on Helsinki-Vantaan lentoaseman maaliikenteen tärkein syöttöyhteys, Vuosaaren sataman tavaraliikennevirtojen välittäjä ja erittäin tärkeä pääkaupunkiseudun sisäinen runkoyhteys. Kehä III:n liikennemäärät Vanhakartanon ja Vantaankosken välillä ovat suuria, minkä lisäksi ongelmia aiheuttavat ramppien ja linja-autopysäkkien liian lyhyet kiihdytyskaistat. Tavoitteena on liikenteen sujuvuuden ja turvallisuuden parantaminen Kehä III:lla ja siihen liittyvillä väylillä.

Kehä I:n kehittäminen (Maarinsolmu)

Kehä I on Suomen vilkasliikenteisin väylä ja valtakunnallisesti tärkeän Länsisataman tavaraliikenne kulkee Maarinsolmun kautta. Lisäksi Kehä I kehittämisellä on merkittäviä vaikutuksia maankäyttöön. Maarinsolmun tavoitteena on korvata eritasoliittymällä Kehä I:n liikenteen sujuvuutta ja liikenneturvallisuutta jo pitkään heikentänyt liikennevaloliittymä.

Keski-Uudenmaan logistiikan poikittaisyhteydet

Keski-Uudenmaan epäjatkuvat poikittaiset yhteydet aiheuttavat ongelmia sekä henkilöautoliikenteelle että raskaalle liikenteelle. Yhteyksistä kiireellisin on eteläisin yhteys Kehä IV, joka tukee lentokentän pohjoispuolisten alueiden maankäytön kehittämistä, parantaa Keski-Uudenmaan poikittaisia yhteyksiä myös henkilöliikenteen kannalta ja keventää ruuhkaisen Kehä III:n liikennettä.

