

19.1.2021

779/08.00.00.03/2020

Uudenmaan liitto
Esterinportti 2 B
00240 Helsinki
toimisto@uudenmaanliitto.fi

Viite:

Helsingin seudun liikenne -kuntayhtymän lausunto Länsi-Uudenmaan liikennejärjestelmäsuunnitelmasta

Länsi-Uudenmaan liikennejärjestelmäsuunnitelma

Liikennejärjestelmäsuunnitelma on kokonaisvaltainen, strateginen ja pitkän tähtäimen liikenteen suunnitelma, jossa käsitellään eri liikennemuotoja, liikenteen osa-alueita ja liikenteeseen vaikuttavia tekijöitä.

Uudenmaan liiton vastuulla oleva edellinen Länsi-Uudenmaan liikennejärjestelmäsuunnitelma 2035 valmistui vuonna 2014. HSL:n vastuulla oleva Helsingin seudun liikennejärjestelmäsuunnitelma, joka käsittää Helsingin seudun 14 kuntaa sekä Siuntion, valmistui keväällä 2019 osana MAL 2019 -kokonaisuutta.

Länsi- ja Itä-Uudenmaan liikennejärjestelmäsuunnitelmia on valmisteltu rinnakkain. Molempien suunnitelmien yhteiseksi lähtökohdaksi on laadittu 8.6.2020 valmistunut Uudenmaan liikenteen kokonaistarkastelu, jossa on tarkasteltu mm. Uudenmaan liikennejärjestelmän kansainvälisiä ja valtakunnallisia kytkentöjä sekä muodostettu yhteiset liikennejärjestelmän kehittämistavoitteet. Suunnitelman aikajänne on vuodessa 2035.

Liikennejärjestelmäsuunnitelmaa voidaan käyttää osana kuntien liikenteen ja maankäytön suunnittelua, hankkeiden taustatietoina sekä lähtökohtana Uudenmaan ELY-keskuksen eri ohjelmia laadittaessa sekä hankkeita priorisoitaessa esimerkiksi ELY:n hankekorien sisällä. Näiden pohjalta voidaan neuvotella valtion ja kuntien välisiä sopimuksia tai laatia muu asiakirja, jolla voidaan edistää osapuolien hyväksymiä toimia ja sitoutua niihin. Liikennejärjestelmäsuunnitelmaa voidaan myös hyödyntää valtakunnallisen liikennejärjestelmätyön yhtenä tausta-aineistona. Liikennejärjestelmän kehittämiselle on asetettu tavoitteet ja niiden toteuttamiseksi on määritetty strategiset kehittämislinjaukset. Tavoitteet ja kehittämislinjaukset ovat samat Itä- ja Länsi-Uudenmaan liikennejärjestelmäsuunnitelmissa.

19.1.2021

779/08.00.00.03/2020

Länsi-Uudenmaan liikennejärjestelmäsuunnitelman tavoitteet:

1. Edistetään kestävästä liikkumisesta 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.

Valtakunnallinen ja myös Uudellemaalle asetettu liikenteen CO₂-päästöjen vähentämistavoite (vähintään -50 % vuoteen 2030 mennessä vuoden 2005 tasosta) on kohdistettu sellaisenaan Länsi-Uudenmaan alueelle kohdistuviin matkoihin ja maakuljetuksiin. Liikennejärjestelmäsuunnitelman vaikutusten arvioinnin mukaan tästä tavoitteesta saavutetaan käytetyillä oletuksilla noin 83 %.

Uudenmaan liitto pyytää lausuntoja Länsi-Uudenmaan liikennejärjestelmäsuunnitelmasta 18.1.2021 mennessä. Lausunnoissa pyydetään erityisesti kiinnittämään huomiota kehittämistoimiin (luku 7). HSL lähettää lausuntoluonnoksen määräaikaan mennessä ja lopullisen lausunnon hallituskäsittelyn (19.1.2021) jälkeen.

Länsi-Uudenmaan liikennejärjestelmäsuunnitelman raporttiluonnos löytyy osoitteesta:

https://www.uudenmaanliitto.fi/uudenmaan_liitto/uutishuone/aineistoja/lansi-uudenmaan_ljs

Helsingin seudun liikenne -kuntayhtymä (HSL) lausuu kannanottonaan Länsi-Uudenmaan liikennejärjestelmäsuunnitelmasta seuraavaa:

Yleistä

Helsingin seudun liikenne -kuntayhtymä vastaa joukkoliikenteen järjestämisestä yhdeksään jäsenkuntaansa (Helsinki, Espoo, Kauniainen, Vantaa, Kerava, Kirkkonummi, Sipoo, Siuntio ja Tuusula) sekä liikennejärjestelmäsuunnitelman laatimisesta Helsingin seudun 14 kunnan (Helsinki, Espoo, Kauniainen, Vantaa, Kerava, Kirkkonummi, Sipoo, Tuusula, Hyvinkää, Järvenpää, Mäntsälä, Nurmijärvi, Pornainen ja Vihti) alueelle sekä Siuntioon. Uusin Helsingin seudun liikennejärjestelmäsuunnitelma on laadittu osana seudun yhteistä maankäytön, asumisen ja liikenteen suunnitelmaa MAL 2019.

Kirkkonummi, Siuntio ja Vihti kuuluvat sekä Länsi-Uudenmaan liikennejärjestelmäsuunnitelman että Helsingin seudun MAL-suunnitelman alueisiin. Kirkkonummi ja Siuntio ovat myös HSL:n jäsenkuntia. Siuntio ei kuulu Helsingin seudun MAL-sopimuksen 2020-2031 piiriin. MAL-suunnitelman kuntien osalta liikennejärjestelmän kehittämistä ohjaa

19.1.2021

779/08.00.00.03/2020

ensisijaisesti Helsingin seudun MAL-suunnitelma ja sen pohjalta laadittu MAL-sopimus kaudelle 2020–2031.

Länsi-Uudenmaan liikennejärjestelmäsuunnitelmassa esitetyt tavoitteet, toimenpiteet ja kehittämissuunnitelmat ovat kannatettavia sekä hyvin linjassa MAL 2019 -suunnitelman kanssa. Länsi-Uudenmaan ominaispiirteet on otettu suunnittelussa hyvin huomioon.

Valtakunnallinen ja myös Uudellemaalle asetettu liikenteen CO₂-päästöjen vähentämistavoite (vähintään -50 % vuoteen 2030 mennessä vuoden 2005 tasosta) on kohdistettu sellaisenaan Länsi-Uudenmaan alueelle kohdistuviin matkoihin ja maakuljetuksiin. Länsi-Uudenmaan liikennejärjestelmäsuunnitelman vaikutusten arvioinnin mukaan tästä tavoitteesta saavutetaan käytetyillä oletuksilla noin 83 %. **HSL toteaa, että tavoite on oikea, mutta liikennejärjestelmäsuunnitelmassa tulisi vahvemmin esittää toimenpiteitä, joilla päästötavoitteet voidaan saavuttaa.**

Joukkoliikennejärjestelmän ja matkaketjujen kehittäminen

Länsi-Uudenmaan liikennejärjestelmäsuunnitelman periaatteena on ohjata erityisesti pääkaupunkiseudulle suuntautuvaa henkilöautoliikennettä joukkoliikenteeseen ja kuntien sisällä tapahtuvaa lyhytmatkaista henkilöautoliikennettä pyöräilyyn ja muihin kestäviin liikkumismuotoihin. Joukkoliikenteen houkuttelevuutta parannetaan kehittämällä Helsingin suunnan runkoyhteyksiä, lippujärjestelmiä ja matkustajainformaatiota, parantamalla liityntä- ja syöttöyhteyksiä sekä solmukohtia Länsi-Uudellamaalla sekä kehittämällä jatkoyhteyksiä pääkaupunkiseudulla. **HSL pitää periaatteita ja kehittämissuunnitelmia hyvinä ja kannatettavina ja on mielellään mukana joukkoliikennettä ja liikennejärjestelmää koskevassa yhteistyössä.**

Länsi-Uudenmaan liikennejärjestelmäsuunnitelman mukaan lippu- ja maksujärjestelmiä sekä matkainformaatiota kehitetään siten, että kestävä matkaketjut näyttäytyvät käyttäjälle yhtenä, helposti hahmotettavana kokonaisuutena. **HSL pitää linjausta hyvänä ja haluaa osaltaan edistää yhteistä lippujärjestelmää (tilipohjainen lippu- ja maksujärjestelmä ABT) tai ainakin mahdollisuutta ostaa matkaketjuja HSL-alueelta Länsi-Uudellemaalle ja päinvastoin.**

Maakunnallisesti merkittävät kehittämistoimet

Liikenneverkon maakunnallisesti merkittävien kehittämishankkeiden ja niiden vaiheistuksen lähtökohtana on ollut Uusimaa-kaavan toteuttamisohjelma.

Länsi-Uudenmaan liikennejärjestelmäsuunnitelmassa on tunnistettu seuraavat maakunnallisesti merkittävät tieverkon kehittämishankkeet:

1. Valtatien 25 vaiheittain kehittäminen (useita kehittämiskohteita)

19.1.2021

779/08.00.00.03/2020

2. Kantatien 51 parantaminen välillä Kirkkonummen keskusta – Siuntion ja Inkoon raja
3. Valtatien 2 parantaminen välillä Nummela-Vihdin kirkonkylä
4. Kantatien 50 (Kehä III) parantaminen välillä kt 51 – Espoon raja.
5. Valtatien 1 parantaminen välillä Espoon raja – vt 2 (ESA-ratakäytävän voimakkaan maankäytön kasvun edellyttäessä)
6. Koverharin sataman tieyhteys
7. Hangon sataman katuyhteys.

Tieliikennehankkeet 1.-5. sijoittuvat ainakin osittain Helsingin seudulle. Kaikkien toimien tarvetta ei ole tunnistettu MAL 2019 -suunnitelmassa. MAL-suunnitelmassa on keskitytty erityisesti Helsingin seudun kannalta keskeisiin tieyhteyksiin ja suuntiin. Länsi-Uudenmaan liikennejärjestelmäsuunnitelmaan nostetut kehittämistoimet parantavat kuitenkin osaltaan maakunnan sisäisiä sekä valtakunnallisia yhteyksiä.

HSL:n näkemyksen mukaan valtatie 25 kehittäminen on tärkeää Etelä-Suomen logististen yhteyksien kannalta. Valtatie 25 on tunnistettu merkittäväksi tavaraliikenteen reitiksi sekä Uudenmaan maakuntakaavoituksessa että MAL 2019 -työssä. Kantatien 50 (Kehä III) välillä kt 51 – Espoon raja kehittämisen ensimmäisenä toimenpiteenä on tarkoitus parantaa tievalaistusta KUHA-rahoituksella (Helsingin seudun MAL-sopimus 2020-2031).

Länsi-Uudenmaan liikennejärjestelmäsuunnitelmassa esitetyt maakunnallisesti merkittävät rautatieliikennehankkeet ovat:

- A. Hanko–Hyvinkää -radan sähköistys, taseysteysten parantaminen ja junaliikenteen kehittäminen
- B. Espoo–Salo (Hki–Tku) -rata, asemat ja henkilöliikenne
- C. Rantaradan junaliikenteen kehittäminen
- D. Ratayhteys Lohjan keskusta
- E. Inkoon sataman ratayhteys.

HSL pitää rantaradan junaliikenteen kehittämistä erittäin tärkeänä. Myös suunnittelu ja varautuminen Espoo–Salo -oikorataan ja uuden ratakäytävän lähiliikenteeseen on syytä varmistaa. **HSL:n näkemyksen mukaan keskeistä on lähi- ja kaukojunaliikenteen yhteen sovittaminen sekä kehittäminen kokonaisuutena molemmissa ratakäytävissä.**

Liikennöintiratkaisuihin vaikuttavat merkittävästi toimivaltakysymykset. HSL:n toimivalta ulottuu tällä hetkellä Rantaradalla Siuntioon ja ESA-radan käytävässä vain Kirkkonummelle (Veikkolaan) asti. **HSL korostaa, että liikennöintiratkaisujen suunnittelua sekä Rantaradan että ESA-radan suunnalla täytyy jatkaa ja tarkentaa huomioiden ratakapasiteetti, kalustokierrot ja toimivaltakysymykset.**

Hanko–Raasepori -käytävän kehittämistarpeet

19.1.2021

779/08.00.00.03/2020

Länsi-Uudenmaan liikennejärjestelmäsuunnitelmassa todetaan, että Hanko - Hyvinkää -radan sähköistyksen myötä Hangon ja Karjaan välinen kiskobussiliikenne voidaan muuttaa vaihdottomaksi sähköjunayhteydeksi Helsinkiin. **HSL:n näkemyksen mukaan kaluston käytön tehokkuuden ja liikennöintikustannusten sekä ratakapasiteetin käytön ja liikenteen luotettavuuden kannalta olisi parempi, jos vaihdoton yhteys olisi vain Kirkkonummelle asti.** Kirkkonummella olisi liityntä HSL:n järjestämään lähiliikenteeseen sujuvasti samalta laiturilta. Tällöin matka-aika Hangosta Helsinkiin olisi samaa luokkaa kuin nykyisin tai hieman lyhyempi vaihdon pituudesta riippuen. Yhdellä junayksiköllä voisi olla mahdollista saavuttaa kahden tunnin vuoroväli, mikäli pysähdyksiä hiljaisemmilla seisakkeilla poistetaan suunnitelmassa ehdotetulla tavalla. Toisen junayksikön lisääminen puolittaisi vuorovälin yhteen tuntiin.

Liikennejärjestelmäsuunnitelmassa mainittu tavoitteellinen 45 minuutin vuoroväli Tammisaaresta Helsinkiin on vakioaikataulurakenteen kannalta ongelmallinen ja käytännössä joko 30 tai 60 minuutin vuoroväli olisi realistisempi, mikäli Tammisaaren junat ajetaan Helsinkiin asti.

HSL haluaa muistuttaa, että liikennöinnin tarkempi suunnittelu edellyttää yksityiskohtaisempaa raidejärjestelyjen, aikataulurakenteiden ja junakiertojen suunnittelua. Kokonaisuuteen liittyvät myös toimivaltakysymykset. HSL:n toimivalta ei ulotu Karjaalle ja tämän tyyppinen liikenne ei välttämättä tule toteutumaan. Turun suunnan kaukojunaliikenne on tällä hetkellä markkinaehtoista liikennettä. Uuden oikoradan myötä markkinaehtoinen liikenne siirtyy todennäköisesti oikoradan käytävään, jolloin vanhalle rantaradalle ei jää markkinaehtoista liikennettä. Käytännössä liikennetarjonnan syntyminen sinne onkin valtion ostoliikennepäätösten varassa.

Karjaa–Inkoo–Siuntio–Kirkkonummi -käytävän kehittämistarpeet

Espoon kaupunkiradan toteutuessa Kirkkonummen ja Helsingin väliset lähijunat nopeutuvat selvästi, kun välipysähdykset Espoon ja Leppävaaran välillä vähenevät. Kaukoiteiden kapasiteetti kasvaa, kun junien nopeuserot pienenevät. Tämä luo edellytyksiä Kirkkonummen suunnan lähijunatarjonnan lisäämiselle neljään junaan tunnissa.

Liikennejärjestelmäsuunnitelmaraportissa todetaan, että junaliikennettä Helsingistä Karjaalle ja edelleen Hangon suuntaan on tarpeen kehittää varsinkin siinä vaiheessa, kun Helsinki–Turku -kaukojunat siirtyvät uudelle ESA-radalle. **Liikennöintiratkaisuihin vaikuttavat merkittävästi toimivaltakysymykset. HSL:n toimivalta ulottuu tällä hetkellä Rantaradalla Siuntioon asti.**

Kasvavan lähijunaliikenteen tarpeisiin tarvitaan huoltovarikko Rantaradan yhteyteen Kirkkonummelle tai Kirkkonummen ja Espoon rajalle. Uusi varikko myös mahdollistaa liikennöinnin aloittamisen ja päättämisen matkustustarpeen kannalta optimaalisesta paikasta. **HSL pitää tärkeänä,**

19.1.2021

779/08.00.00.03/2020

että tämä keskeinen varikkotarve tunnistetaan kaikissa alueen suunnitelmissa ja toteaa, että rantaradan varikko tarvitaan jo lähivuosina. Kaikkien toimijoiden tulee edistää varikoiden toteuttamista.

Raportissa todetaan, että Karjaan ja Espoon metrokäytävän välinen nopea linja-autoliikenne täydentää lähijunaliikennettä kantatien 51 käytävässä. **HSL haluaa muistuttaa, että kantatien 51 suunnan linjojen mahdolliset päättämiset asemille Espoon metrokäytävässä edellyttävät tiivistä yhteistyötä HSL:n kanssa niin terminaalien kuin vaihtoyhteyksienkin osalta.**

Lohja–Vihti–Karkkila–Veikkola -käytävän kehittämistarpeet

Länsi-Uudenmaan liikennejärjestelmäsuunnitelmassa pidetään tärkeänä, että Lohjan ja Vihdin suunnista pääkaupunkiseudulle suuntautuvia linja-autojen runkoyhteyksiä täydennetään mm. Pasilan ja kehäteiden kautta kulkevilla linjoilla ennen ESA-radan toteutumista. Tällöin vaihtoyhteydet Helsingin kantakaupungin ulkopuolelle paranevat selvästi. Tämä edellyttää riittäviä terminaalivalmiuksia pääkaupunkiseudulla. Tärkeiksi vaihtopaikoiksi nousevat erityisesti Leppävaara ja Pasila. **Terminaalien ja vaihtoyhteyksien kehittäminen edellyttää tiivistä yhteistyötä HSL:n kanssa.**

ESA-radan toteutuessa tavoitteena on, että Helsinki–Turku -IC-junat pysähtyvät Lohjan Lempolassa tai Vihti-Nummelassa noin kerran tunnissa. IC-junat pysähtyvät Helsingin päärautatieaseman ja Pasilan lisäksi myös Leppävaarassa.

Lähijunaliikenteen kokonaisuuden ja ratakapasiteetin tehokkaan käytön kannalta olisi parempi, jos myös nopea express-juna pysähtyisi Leppävaarassa. Tämä yhdenmukaistaisi kaikkien junien ajoajat Helsinki-Espoo välillä ja alustavien aikataulutarkastelujen perusteella mahdollistaisi neljä junaa tunnissa Kirkkonummen suuntaan ja neljä junaa tunnissa Lohjan/Histan suuntaan tasaisilla 15 minuutin vuoroväleillä. Mikäli express-junan matka-aikaa ei hidasteta parilla minuutilla, joidenkin lähijunien matkaajat kasvavat ja junien vuoroväleistä tulee huomattavasti epätasaisemmat.

Helsinki–Lohja -lähijunien tavoitteellinen vuoroväli on ruuhka-aikoina noin 30 minuuttia. Lähijunat pysähtyvät Länsi-Uudenmaan alueella ainakin Veikkolassa, Vihti-Nummelassa sekä Lohjalla. Lähijunaliikenteen myötä avautuu vaihdottomat yhteydet Lohjan suunnalta myös mm. Espoon keskukseen ja Huopalahteen. **Liikennöintiratkaisuihin vaikuttavat merkittävästi toimivaltakysymykset. HSL:n toimivalta ulottuu tällä hetkellä ESA-radan käytävässä Kirkkonummelle (Veikkolaan) asti.**

Toimenpideohjelma vuosille 2021-2024

Länsi-Uudenmaan liikennejärjestelmäsuunnitelmassa on asetettu joukkoliikenteen ja matkaketjujen kehittämisen kärkitoimiksi lippujärjestelmien yhteensovittaminen, solmupaikkojen tarkempi määrittely sekä Rantaradan ja

19.1.2021

779/08.00.00.03/2020

Hangon suunnan henkilöjunaliikenteen kehittäminen. **HSL pitää joukkoliikenteen ja matkaketjujen kärkitoimia tärkeinä ja kannatettavina ja osallistuu mielellään jatkotoimiin erityisesti joukkoliikenteen lippujärjestelmien yhteen toimivuuden varmistamiseksi.**

Kävelyn ja pyöräilyn kärkitoimiksi on Länsi-Uudenmaan liikennejärjestelmäsuunnitelmassa asetettu kuntakohtaisten jalankulun ja pyöräilyn kehittämisohjelmien laadinta tai päivitys kaikkien Länsi-Uudenmaan kuntien osalta, haja-asutusalueiden pyöräilyverkon seudullisen kehittämissuunnitelman toteuttaminen, Lohjan nauhataajaman pyöräilyn laatuikäytävän suunnittelu sekä viisi maanteiden jalankulku- ja pyöräteiden kehittämishanketta. **HSL pitää kävelyn ja pyöräilyn edistämistä erittäin tärkeänä.** Helsingin seudun pyöräiliikenteen tavoiteverkko on tarkoitus päivittää MAL 2023 -suunnittelun yhteydessä.

Tieverkon kehittämisen osalta kärkitoimiksi on asetettu jatkosuunnittelun käynnistäminen valtatie 2 jaksosta Nummela–Karkkila sekä valtatie 25 jaksosta kantatie 51 - Tammisaari. Kärkitoimiksi on listattu myös yksittäisiä jatkosuunnittelu- ja kehittämistoimia mm. valtatiellä 25, kantatiellä 51 sekä kantatiellä 50 (Kehä III). HSL toteaa, että Kehä III:n (kt 50) ja valtatie 25 kehittämistarpeita on tunnustettu myös MAL 2019 -suunnitelmassa.

Muiden kuljetusyhteyksien kehittämisen osalta Länsi-Uudenmaan liikennejärjestelmäsuunnitelman lähtökohtana on Hango–Hyvinkää –radan sähköistys ja tasoristeysten parantaminen. Kärkitoimiksi on listattu satamien tie- ja katu-yhteyksien parantamistoimia sekä raskaan liikenteen palvelualueiden kehittämistarpeen selvittäminen. Raskaan liikenteen palvelualueet riittävän lähellä Helsingin seudulla sijaitsevia satamia ja muita logistisia solmupisteitä parantavat merkittävästi logististen ketjujen toimivuutta ja mahdollistavat kuljettajien lepoaikojen pitämisen. **HSL pitää erittäin tärkeänä, että raskaan liikenteen palvelualueiden sijainteja selvitetään ja että niitä toteutetaan Helsingin seudun lisäksi myös Länsi-Uudellamaalla.**

Muita Länsi-Uudenmaan liikennejärjestelmäsuunnitelmassa esiin nostettuja kärkitoimia ovat esimerkiksi maankäytön, palveluverkkojen ja liikennejärjestelmän suunnittelun yhteistyön kehittäminen, liikkumisen ohjauksen suunnitelmien laadinta yhteistyössä kuntien ja merkittävien työantajien kanssa sekä liityntäpysäköintialueiden sähköautojen latauspaikkojen rakentaminen. **HSL pitää mainittuja kärkitoimia hyvinä ja toivoo, että niitä edistetään voimakkaasti jatkosuunnittelussa.**

Helsingin seudun liikenne -kuntayhtymän hallitus

Lisätietoja:
toimitusjohtaja Suvi Rihtniemi

19.1.2021

779/08.00.00.03/2020

osastonjohtaja Sini Puntanen, p. 040 501 3362