

Kaupunkikehityslautakunta
Kaupunginhallitus

§ 240
§ 493

08.12.2020
21.12.2020

Salon kaupungin lausunto Länsi-Uudenmaan liikennejärjestelmäsuunnitelmasta

4358/08.00.00.00/2020

Kaupunkikehityslautakunta 08.12.2020 § 240

Valmistelija: yleiskaava-arkkitehti Marjo Saukkonen,
marjo.saukkonen@salo.fi, p. 044 778 5100, yleiskaavapäällikkö Timo
Alhoke, timo.alhoke@salo.fi, p. 044 778 5113

Lausuntopyyntö ja siihen liittyvä oheisaineisto

Uudenmaan liitto on pyytänyt Salon kaupungin lausuntoa Länsi-Uudenmaan liikennejärjestelmäsuunnitelmasta (Luonnos 16.11.2020). Lausunnossa on pyydetty kiinnittämään erityisesti huomiota kehittämistoimiin, jotka on esitetty raportin luvussa 7.

Liikennejärjestelmäsuunnitelmasta annetut lausunnot ja niissä esitetyt muutosehdotukset tullaan käsittelemään liikennejärjestelmäsuunnitelmaa valmisteleivassa ohjausryhmässä ja raportti viedään Uudenmaan liiton maakuntavaltuustoon hyväksyttäväksi.

Liikennejärjestelmäsuunnitelma löytyy Uudenmaan liiton verkkosivuilta osoitteesta www.uudenmaanliitto.fi/ljsslansi.

Liikennejärjestelmäsuunnitelmatyö ja sen tavoitteet

Liikennejärjestelmäsuunnitelma on kokonaisvaltainen, strateginen ja pitkän tähtäimen liikenteen suunnitelma, jossa käsitellään eri liikennemuotoja, liikenteen osa-alueita ja liikenteeseen vaikuttavia tekijöitä. Liikennejärjestelmätö on kuntien ja valtion viranomaisten jatkuvaa yhteistyötä, joka sovittaa yhteen eri toimijoiden ja eri hallinnonalojen tarpeita, tavoitteita ja toimenpiteitä.

Länsi-Uudenmaan liikennejärjestelmäsuunnitelma kattaa Kirkkonummen, Vihdin, Lohjan, Karkkilan, Siuntion, Inkoon, Raaseporin ja Hangon kunnat. Työn aikajänne ulottuu vuoteen 2035 saakka. Länsi-Uudenmaan liikennejärjestelmäsuunnitelmassa otetaan kantaa myös maakunnallisesti ja seudullisesti merkittävien toimien tarpeeseen ja toteuttamisaikatauluun.

Liikennejärjestelmän kehittämisen päätavoitteet/kehittämislinjaukset:

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 terveellisyttä sekä parannetaan liikkumisympäristön laatua.

4. Kehitetään ja hoidetaan liikennejärjestelmää tehokkaasti ja taloudellisesti kestäväällä tavalla.

Tavoitteena on myös vähentää liikenteen kasvihuonekaasupäästöjä (CO₂) vähintään 50 % vuoden 2005 tasosta vuoteen 2030 mennessä.

Liikennejärjestelmän kehittäminen

Länsi-Uudenmaan liikennejärjestelmäntyössä periaatteena on ohjata erityisesti pääkaupunkiseudulle suuntautuvaa henkilöautoliikennettä joukkoliikenteeseen ja kuntien sisällä tapahtuvaa lyhytmatkaista henkilöautoliikennettä pyöräilyyn ja muihin kestäviin liikkumismuotoihin.

Kehittämistoimien kohteena ovat sekä sisäiset että maakunnallisesti merkittävät yhteydet. Yhtenä maakunnallisena kehittämiskohteena on ESA-rata, joka pidemmällä aikavälillä yhdessä rantaradan kanssa tulevat muodostamaan joukkoliikenteen pääyhteydet Länsi-Uudeltamaalta pääkaupunkiseudulle. Helsinki-Turku -junien siirtyessä ESA-radalla hoidetaan väli Karjaa-Tammisaari-Salo linja-autoyhteydellä, jonka vuorovälitavoite ruuhka-aikoina on noin 1 tunti.

Toimenpiteitä liikkumis- ja kuljetusyhteyksien kehittämiseksi:

- Joukkoliikenteen houkuttelevuutta on tarkoitus parantaa kehittämällä Helsingin suunnan runkoyhteyksiä, lippujärjestelmiä ja matkustajainformaatiota, parantamalla liityntä- ja syöttöyhteyksiä sekä solmukohtia Länsi-Uudellamaalla sekä kehittämällä jatkoyhteyksiä pääkaupunkiseudulla.
- Jalankulun houkuttelevuus liittyy katu- ja liikenneympäristön laatuun. Merkittävä osa kestävästä liikkumisesta (erityisesti kävelyn ja pyöräliikenteen) fyysisistä edellytyksistä luodaan jo kaavoitusvaiheessa. Kaupunki- ja kuntakeskustoissa tulee määritellä jalankulkupainotteiset alueet.
- Pyöräliikenteen tärkein ja vaikuttavin edistämiskeino on infrastruktuurin ja pyöräilyolosuhteiden kehittäminen. Tavoitteena on kehittää pyöräilyolosuhteita ja parantaa liikenneturvallisuutta kokonaisvaltaisesti. Toimivan pyöräily-ympäristön suunnittelu lähtee pyöräliikenneverkon määrittämisestä.
- Tieverkkoa ja kuljetusyhteyksiä kehitetään poistamalla tie- ja katuverkon ongelmakohteita, joita ovat jalankulku- ja pyöräily-yhteyksien puutteiden ohella tyypillisesti turvattomat tasoliittymät ja rautateiden tasoristeykset sekä mm. valaistuspuutteet.

Liikkumis- ja kuljetusyhteyksien kehittämisen lisäksi kestävästä liikkumisesta ja kuljettamisesta on tarkoitus edistää myös muilla keinoin. Erityisesti maankäytön, palveluverkkojen ja liikennejärjestelmän suunnittelun yhteistyöllä voidaan vaikuttaa merkittävästi kestävästä liikkumisesta edellytyksiin ja saavutettavuuteen.

Osa liikkumisvalintoihin ja mm. liikennepäästöihin vaikuttavista keinoista liittyy toimintaympäristön kehitykseen tai pääosin muiden kuin alueellisten liikennejärjestelmätoimijoiden toimenpiteisiin. Näitä ovat esimerkiksi etätyöskentelyn yleistyminen, fossiilisten polttoaineiden verotus sekä

liikennejärjestelmän kehittämistoimet Länsi-Uudenmaan ulkopuolisilla alueilla, erityisesti Helsingin seudulla.

Lausunto

Länsi-Uudenmaan liikennejärjestelmäsuunnitelma on hyvin laadittu, perusteltu ja kattava. Kehittämistoimia on käsitelty monipuolisesti. Joukkoliikenteen ja matkaketjujen kehittäminen on tunnistettu avainkeinoksi asetettujen tavoitteiden saavuttamiseksi. Lisäksi on tärkeää, että myös maankäytön, palveluverkkojen ja liikennejärjestelmän suunnittelun yhteistyön merkitys sekä muut keinot kestävän liikkumisen, saavutettavuuden ja ilmastotavoitteiden edistämiseksi on tunnistettu.

Salon kaupunki pitää hyvänä, että Länsi-Uudenmaan liikennejärjestelmäsuunnitelmassa on nostettu Espoo-Salo-oikorata yhtenä keskeisenä maakunnallisena hankkeena. Sen lisäksi, että tulevaisuudessa ESA-rata yhdessä rantaradan kanssa muodostavat joukkoliikenteen pääyhteydet Länsi-Uudeltamaalta pääkaupunkiseudulle, Helsinki-Turku nopea junayhteys yhdistää myös Helsinki-Turku välin yhdeksi kehityskäytäväksi ja työssäkäyntialueeksi.

Kaupunkikehitysjohtaja:

Kaupunkikehityslautakunta ehdottaa kaupunginhallitukselle, että se esittää Salon kaupungin lausuntona valmistelutekstissä esitetyn lausunnon.

Päätös:

Jerina Wallius esitti, että lautakunta ei kannata ko. lausuntoa, koska ESA-rata tulee toteutuessaan aiheuttamaan merkittävää haittaa Salon kuntalaisille.

Walliuksen esitys raukesi kannattamattomana.

Kaupunkikehityslautakunta hyväksyi esittelijän päätösehdotuksen.

Jerina Wallius jätti asiassa seuraavan eriävän mielipiteen:

”Esa-oikorata tulisi toteutuessaan aiheuttamaan merkittävää haittaa salolaisille. Salon kaupungille hankkeesta ei tule olemaan hyötyä, koska sen aiheuttamat haitat tulisivat olemaan erittäin mittavat, eivätkä alun perin luvatut asematkaan tulisi toteutumaan. Jo nyt tiedetään asemien menetyksen lisäksi, etteivät nopeat junavuorot tulisi edes pysähtymään Salossa, joten nopean junan sijasta me salolaiset kuntalaiset saisimme tulevasta juna-liikenteestä vain melu- ja turvallisuushaittaa sekä harvemmin kulkevat junat.”

Vt. kaupunginjohtaja:

Kaupunginhallitus päättää esittää Salon kaupungin lausuntona valmistelutekstissä esitetyn lausunnon.

Päätös:

Kaupunginhallitus hyväksyi päätösehdotuksen.