



HLJ-  
katsaus  
6/10  
.....  
1.9.2010

Helsingin seudun liikennejärjestelmä-  
suunnitelma (HLJ 2011)

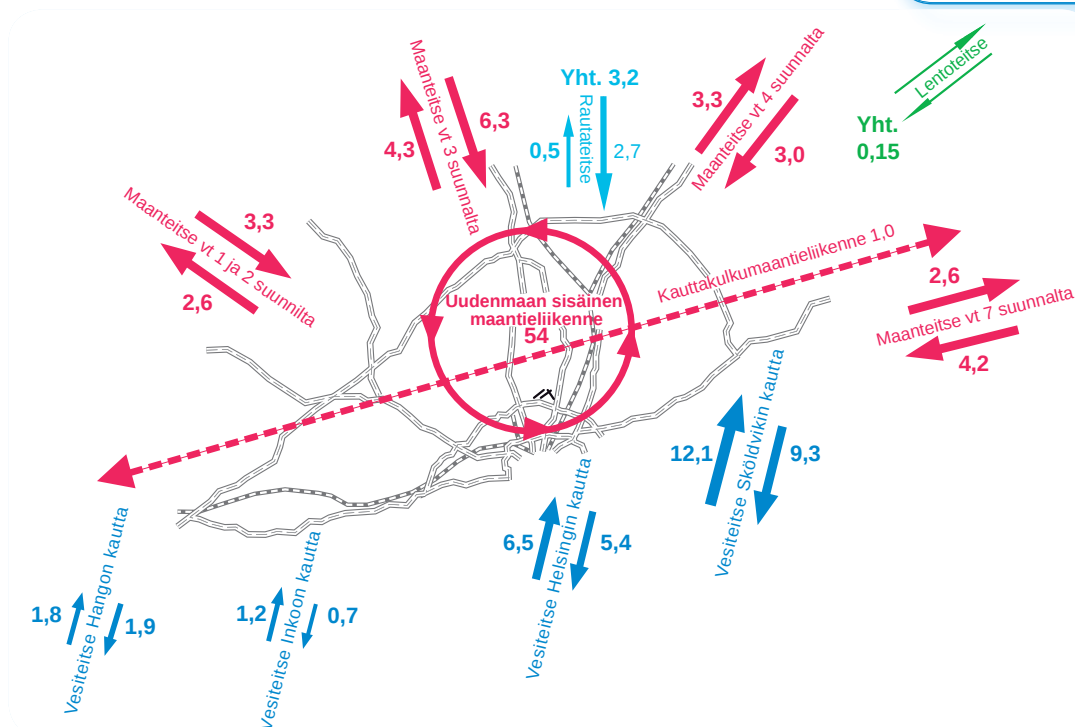
## Tavaraliikenne Helsingin seudulla



[www.hsl.fi](http://www.hsl.fi)

Helsingin seudun ja Uudenmaan tavaraliikenteen nykytilannetta kuvaavan osaselvityksen tavoitteena on palvella Helsingin seudun liikennejärjestelmäsuunnitelman (HLJ 2011) laatimista ja strategisten tavoitteiden asettamista tavaraliikenteen osalta. Selvityksessä on kuvattu tavaraliikenteen nykytilaa ja kehitysnäkymiä Helsingin seudulla. Tärkeä osa työtä on ollut 2010 pidetty tavaraliikenteen työpaja, jossa alan toimijat esittivät näkemyksiään tavaraliikenteen kehittämistarpeista.

Helsingin seudun liikennejärjestelmäsuunnitelmassa (HLJ 2011) suunnitellaan seudullista liikennepolitiikkaa ja määritellään liikennejärjestelmän kehittämisen suuntaviivat. HLJ 2011:tä tehdään koko Helsingin seudun yhteisenä hankkeena. Suunnittelualue kattaa pääkaupunkiseudun kunnat, Kuuma-kunnat ja Kuntaryhmä Neloset. Suunnitelmassa tarkastellaan liikennejärjestelmän kehittämistä aina vuoteen 2050 saakka. Liikennejärjestelmäluonnos valmistuu syksyllä 2010 lausuntoja ja kannanottoja varten. Suunnitelma viimeistellään siten, että liikennejärjestelmäpäätös voidaan tehdä vuoden 2011 alussa.



Merkittävimmät Helsingin seudun ja Uudenmaan tavaraliikenteen virrat (milj.t/v) kuljetusmuodoittain.

### Tavaraliikenneselvityksen tarkastelualue

Tarkastelualue kattaa pääkaupunkiseudun lisäksi suuren osan Uudenmaan aluetta. Maantieliikenteen osalta mukana on pääteiden liikenne Hanko-Mäntsälä valtatie 25 ja Mäntsälä-Porvoo kantatie 55 tasolle asti. Meriliikenteestä selvityksen piirissä ovat Helsingin satamien lisäksi myös Sköldvik, Hanko ja Inkoo, joiden liikenteellinen vaikutus ulottuu Helsingin seudun tie- ja rataverkkoon. Rautatieliikenteestä on tarkasteltu päärataa Riihimäelle asti, Lahden oikorataa sekä ratayhteyksiä Hangon ja Sköldvikin satamiin. Ilmaliikenteessä tarkastelu kattaa Helsinki-Vantaan lentoaseman rahtiliikenteen.

### Tavaraliikenteen nykytila

Suomen ulkomaanliikenteessä merikuljetuksilla on tärkeä rooli. Kotimaan liikenteessä puolestaan maantiekuljetukset ovat erittäin merkittävässä asemassa. Lähes poikkeuksetta tavaraliikenteen kuljetusketjun yhtenä osana on maantiekuljetus. Vuonna 2008 kotimaan tavaraliikenteestä 67 % kuljetettiin maanteitse ja 26 % rautateitse. Eri kuljetusmuotojen väliset suhteet ovat pysyneet melko samoina jo pitkään.

Helsingin seudun rataverkon tavaraliikenne on melko vähäistä useisiin muihin ratasuuntiin verrattuna. Koko maan rautatiekuljetuksista alle 15 % kulkee Helsingin seudun ja Länsi-Uudenmaan rataverkolla. Sen sijaan meriliikenteen kuljetuksista ainakin 35 % sijoittuu Uudenmaan alueelle. Lentorahdin markkinat keskittyvät pääkaupunkiseudulle ja ne ovat euroilla mitattuna huomattavan suuret esimerkiksi rautatieliikenteeseen verrattuna.

## Tavaraliikenteen toimintaympäristön muutokset

Tavaraliikenteen toimintaympäristön muutoksilla on suuri merkitys kuljetusten määriin, kuljetettaviin tavaralajeihin ja tavaraliikenteen suuntautumiseen. Esimerkiksi seuraavat toimintaympäristön muutokset vaikuttavat Helsingin seudun tavaraliikenteeseen:

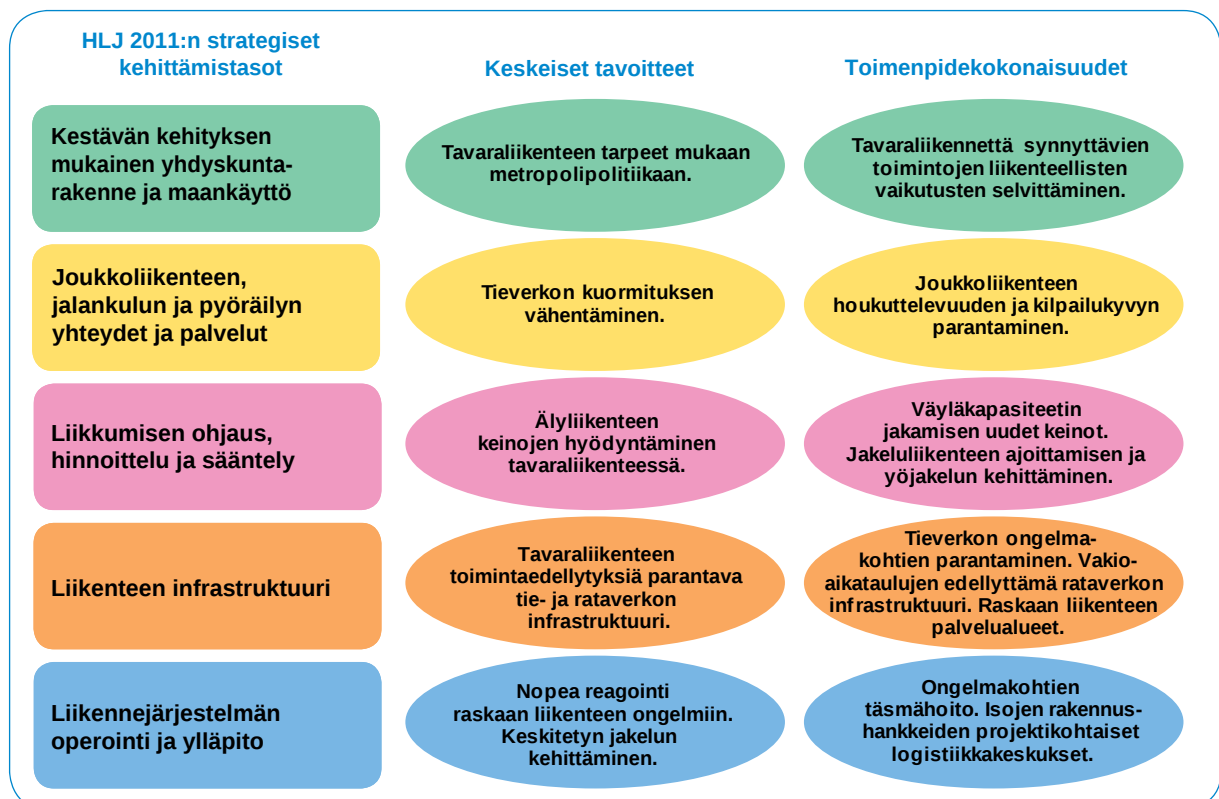
- seudun kuntien energia- ja kaukolämpöratkaisut
- kiinteistöjen lämmitykseen kuluvan energian tarpeen väheneminen
- metsä- ja metalliteollisuuden vientikuljetusten väheneminen
- yhdistettyjen kuljetusten lisääntyminen
- sähköisen kaupan yleistyminen
- teollisuuden rakennemuutos
- ilmastonmuutos ja sen hillintä.

Suomi on pinta-alaltaan suuri ja etäisyydet ovat pitkiä, mikä kasvattaa kuljetuskustannuksia. Lisähaastetta tuovat talven vaikeat keliolosuhteet. Maantieteellisten seikkojen lisäksi ympäristötekijöillä on yhä suurempi merkitys logistiikassa ja tavarankuljetuksissa. Ilmastonmuutoksen hillintätoimet, kuten päästörajoitukset, vaikuttavat myös tavaraliikenteeseen.

## Kehittämistarpeita ja -ehdotuksia

Tavaraliikenteen infrastruktuurin suurimmat kehittämistarpeet koskevat pääradan ruuhkaisuutta, poikittaisten ja säteittäisten pääväylien kapasiteettiongelmia sekä raskaan liikenteen palvelualueiden ja pysäköinti- ja välilastauspaikkojen puutteita. Tieverkon kehittämistarpeita tavaraliikenteen kannalta käsitellään myös HLJ 2011:n Ajoneuvoliikenteen verkkoselvityksessä, joka valmistuu syyskuussa 2010.

Etelä-Suomen rataverkon välityskyky on riittämätön, mikä aiheuttaa tavarajunille ylimääräisiä viivästyksiä ja lisää kuljetusten kustannuksia. Lisäksi tavaraliikenteen kulkua rajoittavat suuri liikennekuormitus ja suuret nopeuserot henkilö- ja tavarajunien välillä. Etelä-Suomen vilkasliikenteisimmille rataosuuksille tarvitaan tavaraliikenteen vakioaikataulurakenne, joka sovitetaan yhteen henkilöliikenteen vakioaikataulujen kanssa. Järjestelmän käyttöönotto edellyttää uusien ohituspaikkojen rakentamista eri rataosuuksille.



*Tavaraliikenteen keskeiset tavoitteet ja toimenpidekokonaisuudet.*

Tavaraliikenne kilpailee tilasta muun ajoneuvoliikenteen kanssa tie- ja katuverkolla. Jakelu tapahtuu pääosin aamun ruuhka-aikana. Henkilöautoliikennettä vähentävät ratkaisut vapauttavat tiekapasiteettia tavaraliikenteen käyttöön. Joukkoliikenteen houkuttelevuuden parantaminen on tärkeä keino vähentää yksityisautoilua. Muita keinoja tavaraliikenteen olosuhteiden parantamiseksi ovat mm. tavaraliikenteen yöjakelun kehittäminen ja liikenne-etuuksien (hyötyliikennekaistat, liikennevaloetuuudet) myöntäminen tavaraliikenteelle.

Paljon liikennettä aiheuttavien toimintojen sijainnilla on suuri merkitys liikennejärjestelmän toimivuuden kannalta. Logistiikkatoiminnot ovat siirtymässä yhä kauemmas Helsingin seudun ydinalueelta maan hinnan ja maankäytön muutosten takia, mikä kasvattaa keskikuljetusmatkoja. Pidemmät kuljetusmatkat lisäävät liikenneverkon kuormitusta, ruuhkia, päästöjä ja melua. Helsingin seudulle suunniteltujen uusien logistiikkakeskittymien sijainti on jo tiedossa. Olemassa olevien ja suunniteltujen logistiikkakeskittymien yhteisvaikutukset liikennejärjestelmän toimintaan on kuitenkin syytä selvittää. Logistiikkatoiminnot ja niiden tarvitsemat tuki- ja huoltopalvelut tulisi keskittää samalle alueelle, jolloin alueen sisäisten huoltoajojen yms. määrä vähenee.

Jakelukuljetuksissa on paljon toimintamalleihin ja infrastruktuuriin liittyviä kehittämistarpeita. Tavaraliikenteessä suurimmat päästövähennykset saadaankin kehittämällä jakelukuljetuksia. Parhaisiin tuloksiin päästään parantamalla monipuolisesti toimintamalleja, yhteistoimintaa, infrastruktuuria, opastusta ja tiejärjestelmiä. Tavarantoiminnan yhteisvastaanottoa voidaan tukea järjestämällä katualueelle lastaussyvennyksiä tai kiinteistöihin yhteisvastaanottopisteitä, joista on hyvät yhteydet jakeluosoitteisiin. Suurissa aluerakennushankkeissa alueen rakentamisesta vastaavalta yhtiöltä voisi edellyttää projektiluonteisen logistiikkakeskuksen perustamista; tämä vähentäisi työmaakuljetuksia merkittävästi.

**HLJ-katsauksia:**

1/10 HLJ 2011 Valmistelun tilanne keväällä 2010  
2/10 HLJ 2011 Laaja liikennetutkimus (LITU 2008) ja liikennemallien käyttö HLJ 2011:n laadinnassa  
3/10 HLJ 2011 Joukkoliikennestrategia  
4/10 HLJ 2011 Kävely ja pyöräily Helsingin seudulla  
5/10 HLJ 2011 Liikenteen hallinta ja liikkumisen ohjaus HLJ 2011:ssä  
6/10 HLJ 2011 Tavaraliikenne Helsingin seudulla  
7/10 HLJ 2011 Pysäköintipolitiikkaselvitys  
8/10 HLJ 2011 Ajoneuvoliikenteen verkkoselvitys  
9/10 HLJ 2011 Maankäyttö- ja raideverkkoselvitys (MARA)  
1/09 HLJ 2011 Puiteohjelma  
2/09 HLJ 2011 Liikenteen nykytila  
3/09 HLJ 2011 Tulevaisuustarkastelu  
4/09 HLJ 2011 Visio ja strategiakehikko  
5/09 HLJ 2011 Vuorovaikutus ja vaikutusten arviointi valmistelussa  
6/09 HLJ 2011 Valmistelun tilanne syksyllä 2009

**HSL Helsingin seudun liikenne**

Opastinsilta 6A, Helsinki  
PL 100, 00077 HSL  
puh. (09) 4766 4444  
etunimi.sukunimi@hsl.fi

**HRT Helsingforsregionens trafik**

Semaforbron 6 A, Helsingfors  
PB 100, 00077 HRT  
tfn (09) 4766 4444  
fornamn.efternamn@hsl.fi

[www.hsl.fi](http://www.hsl.fi)