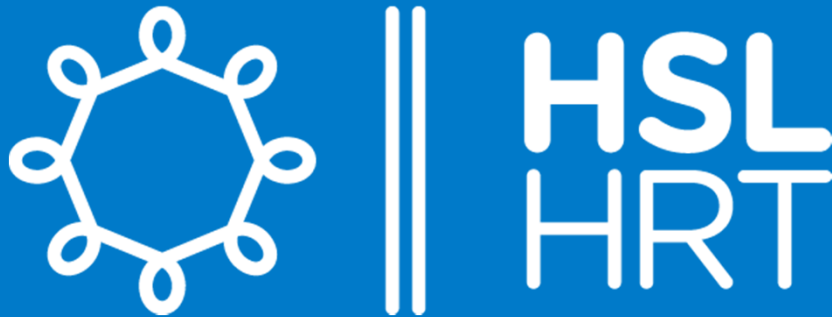




HLJ 2015 Toimenpidekortit

Liikennejärjestelmäsuunnitelman tausta-aineisto,
linjausten ja hankkeiden toimenpidekortit

20.2.2015

Helsingin seudun liikenne -kuntayhtymä

Sisällysluettelo 1/3

Teemoja täsmentävät toimenpidekortit

Nostetaan kestävien kulkutapojen palvelutasoa

Joukkoliikenteen palvelut vuoteen 2025 mennessä	6
Joukkoliikenteen palvelut vuoteen 2040 mennessä	7
Seudullinen pääpyöräilyverkko	8
Liityntäpysäköinti	9

Hyödynnetään informaatio ja ohjauskeinoja tehokkaasti

Ajoneuvoliikenteen hinnoittelu	11
Kaikki kulkutavat kattava informaatio ja häiriöhallinta	12
Liikkumisen ohjaus	13
Seudullinen pysäköintipolitiikka	14

Huolehditaan logistiikan tarpeista sekä tieliikenteen toimivuudesta

Tavaraliikenteen palvelualueet	16
--------------------------------	----

Saavutetaan tulokset tehokkailla toimintatavoilla

Resurssitehokkaat toimintamallit	18
Yhtenäinen joukkoliikennealue	19
Joukkoliikenteen varikot	20

Sisällysluettelo 2/3

Infrastruktuurin kehittämishankkeet 2016-2025

1 a. Pienet kustannustehokkaat toimet (jatkuva)	23
1 b. Helsingin kantakaupungin raitioverkko (jatkuva)	24
2. Keravantien Mt 148 parantaminen	25
3. Pasilan läntinen lisäraide	26
4. Pasila–Riihimäki -rataosuus, 1.vaihe	26
5. Metro Matinkylä–Kivenlahti	27
6. Pisara-rata	28
7. Klaukkalan ohikulkutie Mt 132	29
8. Hyrylän itäinen ohikulkutie, 1.vaihe	30
9. Helsingin ratapihan toiminnallinen parantaminen (HELRA)	31
10. Päätieverkon seuranta- ja ohjausjärjestelmän kehittäminen	32
11. Keskisuuret tiepaketit (Joukkoliikenne, ruuhkautumisen hallinta)	33
12. Keski-Uudenmaan logistiikan yhteystarve, 1.vaihe	34
13. Espoon kaupunkirata	35
14. Raide-Jokeri	36
15. Ruskeasannan asema	37
16. Kehä I, 2. vaihe	38

Sisällysluettelo 3/3

Infrastruktuurin kehittämishankkeet 2026-2040

Raidehankkeet

Laajasalon raideyhteys	42
Metro Mellunmäki–Majvik	43
Kerava–Nikkilä -rata	44
Lentorata	45

Tiehankkeet

Hyrylän itäinen ohikulkutie 2.vaihe	30
Keski-Uudenmaan logistiikan yhteystarve, 2. vaihe	34
Hämeenlinnanväylä (Vt 3)	47
Länsiväylä (Kt 51), Koivusaaren eritasoliittymä	48
Lahdenväylä (Vt 4)	49
Kehä III	50
Turunväylä (Vt 1)	51
Valtatien 25 parantaminen	52
Tuusulanväylä (Kt 45)	53
Sörnäisten tunneli	54
Östersundomin tie- ja katuyhteydet	55
Itäväylä (Mt 170) Kehä I-Kehä III	56
Vihdintie (Mt 120)	57

Nostetaan kestävien kulkutapojen palvelutasoa

Joukkoliikenteen palvelut 2025 mennessä

20.2.2015

Merkitys liikennejärjestelmässä ja yhdyskuntarakenteessa

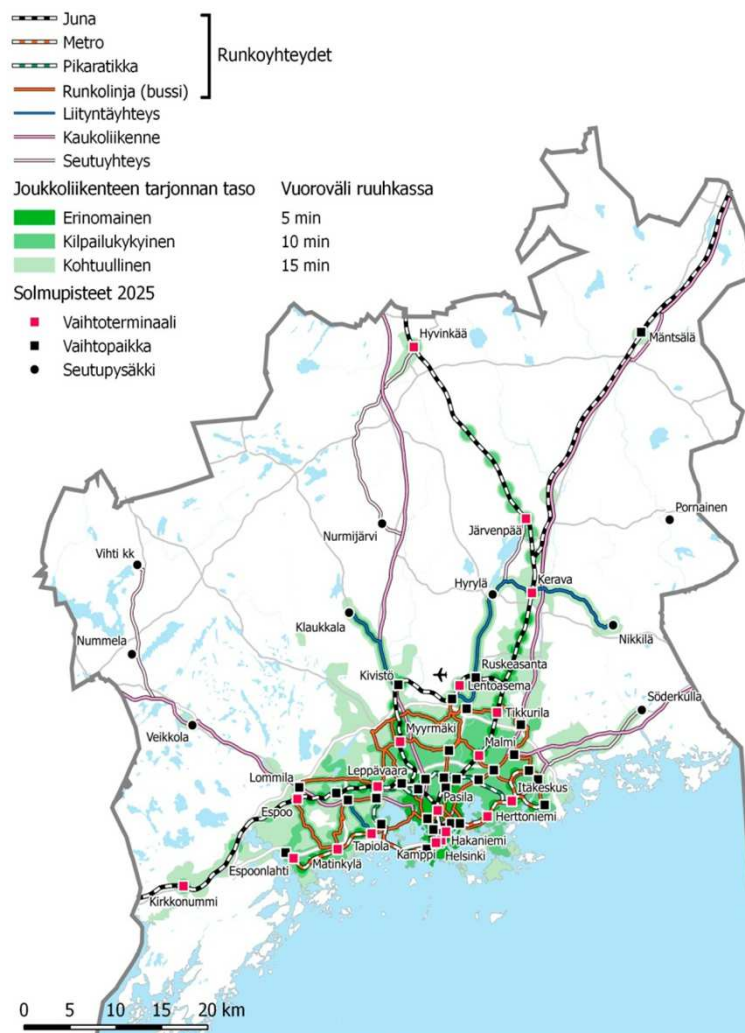
Selkeä ja luotettava joukkoliikennejärjestelmä lisää joukkoliikenteen käyttöä ja mahdollistaa seudun kestävä kasvun. Joukkoliikenteen palvelutasoa parannetaan erityisesti tiiviin maankäytön alueilla lisäämällä vuorotarjontaa sekä kehittämällä raide- ja bussiliikenteen verkkoa. Runkoverkkoon ja liityntäyhteyksiin tukeutuva järjestelmä parantaa joukkoliikenteen luotettavuutta. Joukkoliikenteen kulkutapaosuuden kasvaminen parantaa liikennejärjestelmän toimivuutta ja vähentää liikenteen ympäristöhaittoja.

Kehittämistarve

Joukkoliikenteen kulkutapaosuutta tulee kasvattaa jotta seudun liikennejärjestelmän toimivuus varmistetaan väestön kasvaessa. Joukkoliikenteen kehittämällä vähennetään ympäristöhaittoja, lisätään liikkumisen tasa-arvoa ja säästetään katutilaa.

Suunnitellut toimet

- Laajennetaan joukkoliikenteen hyvän tarjonnan alueita erityisesti Kehä I:n sisällä sekä nykyisten ja rakennettavien raidekäytävien varrella.
- Muodostetaan pääkaupunkiseudulle kattava bussiliikenteen runkoverkko (viisi poikittaista ja neljä säteittäistä linjaa).
- Muodostetaan hyvän palvelutason liityntäyhteydet Nikkilästä Keravalle, Klaukkalasta Kivistöön (2015–2020) ja Hyrylästä Ruskeasantaan (2020–2025). Liitynnän toimivuus kehyskunnista edellyttää yhteistä lippujärjestelmää.
- Parannetaan bussien runko- ja liityntäyhteyksien infraa KUHA-rahoituksella ja keskisuurten tiepakettien avulla. Investoidaan bussiliikenteen laatuikätyviin erityisesti Lahdenväylällä, Hämeenlinnanväylällä sekä Vihdintiellä
- Toteutettavat ja parannettavat solmut:
 - Meilahden ja Pasilan vaihtopysäkit
 - Yhdyskunnantien vaihtopysäkit
 - Jokiniementien vaihtopysäkit
 - Ruskeasannan asema
- Raidehankkeet 2016–2025:
 - Helsingin kantakaupungin raitioverkko
 - Pasilan läntinen lisäraide
 - Pasila–Riihimäki -rataosuus 1.vaihe
 - Metro Matinkylä–Kivenlahti
 - Pisara-rata
 - Helsingin ratapihan toiminnallinen parantaminen HELRA
 - Espoon kaupunkirata (Leppävaara-Espoo)
 - Raide-Jokeri



Liikennejärjestelmän toimivuus

Runkoverkon kehittäminen lisää joukkoliikenteen kapasiteettia ja parantaa täsmällisyyttä. Koko liikennejärjestelmän toimivuus paranee, kun sellaiset alueet laajenevat, joilla joukkoliikenne on ensisijainen kulkumuoto.

Vastuullisuuden ohjaaminen

Kestävästi liikkumiseen perustuva elämäntapa on mahdollista yhä useammalle. Joukkoliikenteen käytön kasvu vähentää tieliikennettä ja sen ympäristö- ja terveyshaittoja.

Tehokkuus ja kilpailukyky

Seudun joukkoliikennejärjestelmä tehostuu kokonaisuutena. Seutu on elinvoimainen kun liikkuminen on sujuvaa. Solmupisteiden matkustajavirrat mahdollistavat uusien palvelukeskittymien syntymistä.

Pitkäjänteinen ennakointi

Runkoyhteyksien lisäämisellä varmistetaan joukkoliikenteen kapasiteetin riittäminen pitkällä aikavälillä. Edistetään joukkoliikenteeseen tukeutuvan yhdyskuntarakenteen kehittämistä, maankäyttö suunnitellaan joukkoliikenteen yhteydet ja saavutettavuus huomioon ottaen.

Joukkoliikenteen palvelut 2040 mennessä

20.2.2015

Merkitys liikennejärjestelmässä ja yhdyskuntarakenteessa

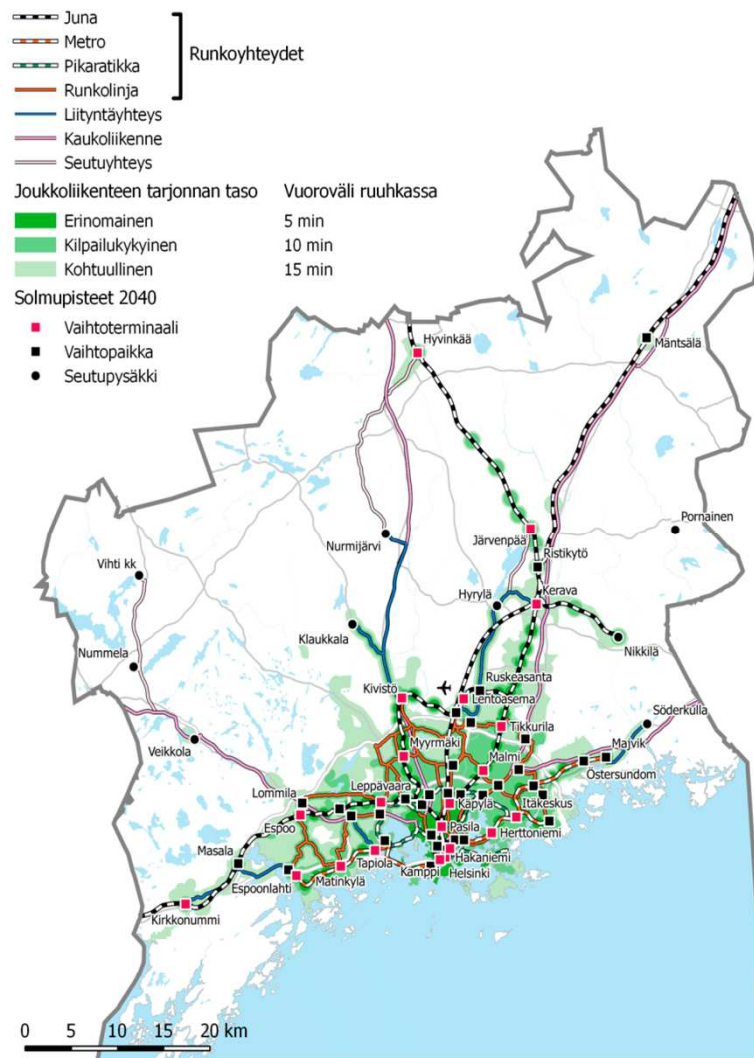
Selkeä ja luotettava joukkoliikennejärjestelmä lisää joukkoliikenteen käyttöä ja mahdollistaa seudun kestävä kasvun. Joukkoliikenteen palvelutasoa parannetaan maankäytön kehittymisen myötä lisäämällä vuorotarjontaa sekä kehittämällä raide- ja bussiliikenteen verkkoa. Runkoverkkoon ja liityntäyhteyksiin tukeutuva järjestelmä parantaa joukkoliikenteen luotettavuutta. Joukkoliikenteen kulkutapaosuuden kasvaminen parantaa liikennejärjestelmän toimivuutta ja vähentää liikenteen ympäristöhaittoja

Kehittämistarve

Joukkoliikenteen kulkutapaosuutta tulee kasvattaa, jotta seudun liikennejärjestelmän toimivuus varmistetaan myös pitkällä aikavälillä. Maankäytön tiivistyminen mahdollistaa hyvät joukkoliikenteen palvelut yhä useammalle, ja myös uusia alueita saadaan hyvän joukkoliikennepalvelun piiriin. Pitkän aikavälin suunnitteluun liittyy epävarmuutta mm. uusien alueiden rakentamisen ajoittumisessa.

Suunnitellut toimet

- Laajennetaan joukkoliikenteen hyvän tarjonnan alueita edelleen erityisesti uusien raidekäytävien varrella.
- Täydennetään runkolinjastoa maankäytön kehittymisen myötä. Varaudutaan muuttamaan runkolinjoja pikaraitiotieiksi
- Muodostetaan uusia hyvän palvelutason liityntäyhteyksiä maankäytön ja raideverkon kehittymisen myötä.
- Jatketaan seudullisten bussien runko- ja liityntäyhteyksien infran parantamista.
- Toteutetaan uusia solmupisteitä maankäytön ja liikenneverkon kehittymisen mukaisesti, esimerkiksi Kehäradan asemavaraukset (Lapinkylä, Petas ja Viinikkala) sekä Ristikyttö.
- Raidehankkeet 2026–2040:
 - Helsingin kantakaupungin raitioverkko
 - Laajasalon raideyhteys
 - Pasila–Riihimäki -rataosuus, 2. vaihe
 - Tiederatikka (voi olla ensivaiheessa bussiratkaisu)
 - Metro Mellunmäki–Majvik
 - Kerava–Nikkilä -rata
 - Lentorata (aloitetaan)



Liikennejärjestelmän toimivuus

Runkoverkon kehittäminen lisää joukkoliikenteen kapasiteettia ja parantaa täsmällisyyttä. Koko liikennejärjestelmän toimivuus paranee, kun sellaiset alueet laajenevat, joilla joukkoliikenne on ensisijainen kulkumuoto.

Vastuullisuuteen ohjaaminen

Kestävään liikkumiseen perustuva elämäntapa on mahdollista yhä useammalle. Joukkoliikenteen käytön kasvu vähentää tieliikennettä ja sen ympäristö- ja terveyshaittoja.

Tehokkuus ja kilpailukyky

Seudun joukkoliikennejärjestelmä tehostuu kokonaisuutena. Seutu on elinvoimainen kun liikkuminen on sujuvaa. Solmupisteiden matkustajavirrat mahdollistavat uusien palvelukeskittymien syntymistä.

Pitkäjänteinen ennakointi

Runkoyhteyksien lisäämisellä varmistetaan joukkoliikenteen kapasiteetin riittäminen pitkällä aikavälillä. Edistetään joukkoliikenteeseen tukeutuvan yhdyskuntarakenteen kehittämistä, maankäyttöä suunnitellaan joukkoliikenteen yhteydet ja saavutettavuus huomioon ottaen.

Seudullinen pääpyöräilyverkko

20.2.2015

Merkitys liikennejärjestelmässä ja yhdyskuntarakenteessa

Laadukas ja toimiva pyöräily-ympäristö tekee pyöräilystä todellisen kulkutapavaihtoehdon ja on keskeinen edellytys pyöräilyn lisäämiselle. Laadukäytävät muodostavat Helsingin seudun pyöräliikenteen nopeat runkoreitit seudun suurimpien asutus- ja työpaikkakeskittymien välillä. Seutureitit täydentävät laadukäytäviä tai kytkevät asuinalueita laadukäytäviin. Pyöräilyn kasvupotentiaalin hyödyntäminen edellyttää Helsingin seudulla investointeja pyöräliikenteen infrastruktuuriin ja palvelutasoon. Helsingin seudun pääpyöräilyverkko mahdollistaa sujuvan ja turvallisen pyöräilyn seudulla.

Kehittämistarve

Pyöräilyn kilpailukykyä tulee parantaa. Nykyisen verkon suurimpina ongelmia ovat epäjatkuvuus, turvattomuus, työmaanaikaisista järjestelyistä huolehtiminen sekä puutteellinen kunnossapito ja informaatio.

Suunnitellut toimet

Pääpyöräverkon toteuttaminen laatuso vaatimusten mukaiseksi.

Pääpyöräverkon yhteyksien merkitystä pyöräilyn kilpailukyvyn kannalta on arvioitu nykyisten ja ennustettujen käyttäjämäärien, työpaikkojen saavutettavuuden ja joukkoliikenteen palvelutason perusteella. Arvioinnin perusteella on osoitettu pyöräilyn kilpailukyvyn kannalta keskeisiä yhteyksiä.

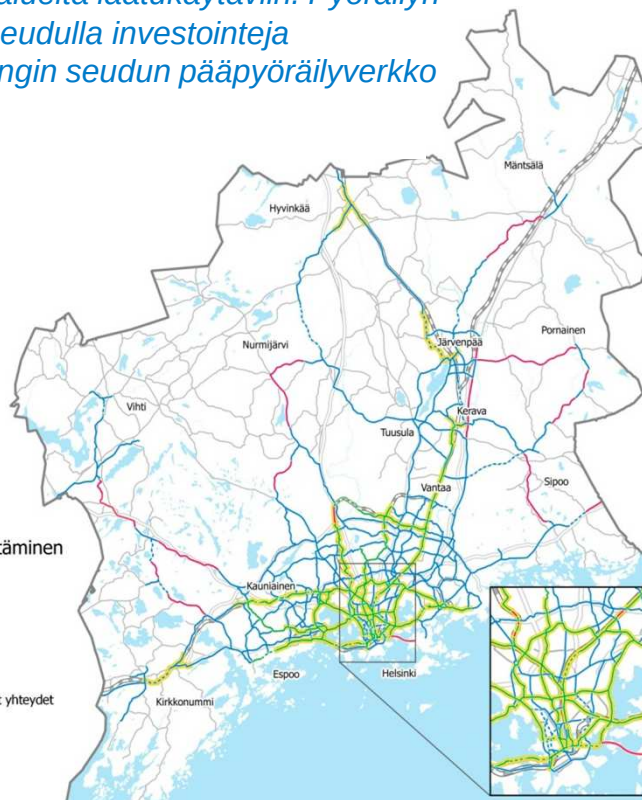
Keskeisillä yhteyksillä puuttuvien osuuksien pituus on n.50 km ja parannettavien osuuksien pituus n.65 km. Seudullisen pääpyöräilyverkon brändäämiseksi sekä palvelujen kehittämisen alustaksi toteutetaan ensisijassa seudullinen laadukäytävä. Pilotin yhteydessä toteutetaan myös kattava ennen-jälkeen -seuranta vaikutusten arvioimiseksi.

Toisessa vaiheessa puuttuvien osuuksien pituus on n.30 km, parannettavien osuuksien pituutta ei ole määritetty.

Koko pääpyöräilyverkon (PÄÄVE) toteutus tarkistetaan säännöllisesti KUHA-ohjelmoinnin yhteydessä yhteyksien toteuttamisedellytykset ja paikalliset tarpeet huomioiden. Pyöräilyn lähiympäristöjen kehittäminen suunnitellaan kuntien pyöräilyn kehittämisohjelmissa.

Seudun pääpyöräilyverkon kehittäminen

- Laadukäytävä
- Seutureitti
- Rakennettava laadukäytävä
- Rakennettava seutureitti
- Mahdollinen yhteystarve 2025 jälkeen
- Pyöräilyn kilpailukyvyn kannalta keskeiset yhteydet



Liikennejärjestelmän toimivuus

Pyöräilyverkon ja liittämisyhteyksien kehittäminen parantaa pyöräilyn edellytyksiä ja tukee samalla joukkoliikenteen käyttöä. Pyöräily tarjoaa ruuhkista riippumattoman liikkumisvaihtoehdon ja kulkumuoto-vaikutusten kautta parantaa hieman myös tieliikenteen sujuvuutta.

Vastuullisuuteen ohjaaminen

Pyöräilyn kulkutapaosuuden kasvattaminen parantaa liikennejärjestelmän toimivuutta sekä vähentää liikenteen ympäristöhaittoja. Pääpyöräilyverkon rakentamisesta aiheutuvan lisääntyneen pyöräilyn terveysvaikutusten laskennallinen arvo on keskimäärin 40 milj. € vuodessa.

Tehokkuus ja kilpailukyky

Pyöräily on monilla matkoilla kokonaistaloudellisesti edullisin kulkutapa. Toimet tukevat pyöräilyä vartenotettavana liikkumismuotona ja lisäävät pyörällä tehtävien matkojen määrää sekä pituutta.

Pitkäjänteinen ennakointi

Toimet tukevat kestäviin kulkutapoihin tukeutuvan liikennejärjestelmän ja yhdyskuntarakenteen muodostumista sekä vähentävät autoriippuvuutta. Pääpyöräilyverkkoa päivitetään määräajoin erityisesti maankäytön kehittämiseen liittyvien mahdollisten yhteystarpeiden osalta.

TOIMEN-PIDE	AJOITUS	KUSTANNUS	VASTUU-TAHO	SUUNNITELMAVALMIUS	LISÄTIEDOT
Vaihe 1, priorisoitavat yhteydet	2015-2025	100 M€	Kunnat, ELY, LIVI	Vaihtelee verkon eri osilla. Osa verkosta kuntien toteuttamisohjelmissa.	PÄÄVE –raportti Kuha-hankkeet
Seudullinen laadukäytävä-pilotti	2015-2017		Kunnat, ELY, LIVI		
Vaihe 2 Täydentävät yhteydet	2025-2040	40 M€	Kunnat, ELY	Vaihtelee verkon eri osilla. Osa verkosta kuntien toteuttamisohjelmissa.	Hinnassa on mukana vain uusien osuuksien rakentaminen. Kuha-hankkeet

Liityntäpysäköinti

20.2.2015

Merkitys liikennejärjestelmässä ja yhdyskuntarakenteessa

Helsingin seudun asukasmäärän kasvu ja erityisesti työssäkäyntialueen laajentuminen ovat lisänneet liikennemääriä, hajauttaneet yhdyskuntarakennetta ja johtaneet pääväylillä aika-ajoin merkittävään ruuhkautumiseen. Liityntäpysäköinnin kehittäminen osana joukkoliikenteen matkaketjua vähentää tieverkon ruuhkia, lisää pyöräilyä ja parantaa joukkoliikenteen saavutettavuutta. Tavoitteena on päästä mahdollisimman lyhyisiin autoliityntämatkoihin eli tarjota liityntäpysäköintimahdollisuus mahdollisimman aikaisessa vaiheessa matkaa erityisesti liikenneverkon tärkeissä solmukohtissa.

Kehittämistarve

Liityntäpysäköinnin järjestämiseen tarvitaan seudulliset periaatteet, jotta vastuista ja kustannuksista sopiminen helpottuu.

Suunnitellut toimet

Seudullisten liityntäpysäköintialueiden julkinen rahoitusosuus hoidetaan kustannus- ja vastuunjaon periaatteiden mukaisesti sijaintikunnan, kohdekunnan, kotikunnan ja valtion kesken. Kustannus- ja vastuunjaon periaatteen taustalla on tarve jakaa julkisen sektorin liityntäpysäköinnin rakentamis- ja ylläpitokustannukset oikeudenmukaisesti. Kustannus- ja vastuunjakomallia sovelletaan sekä laitos- että kenttämuotoiseen liityntäpysäköintiin. Liityntäpysäköinnin kehittämisessä pyritään yksityisten toimijoiden kanssa toteutusratkaisuun esim. kaavoituksen avulla.

Liityntäpysäköinnin seudullisen hinnoittelun ja aikarajoituksen periaatteiden avulla liityntäpysäköinti pyritään ohjaamaan etäämmäksi ruuhkavyöhykkeestä. Ydinvyöhykkeellä varaudutaan maksullisuuteen ja siellä pyöräpysäköinti on ensisijainen liityntäpysäköintimuoto.

Kustannus- ja vastuunjakoa pilotoidaan Pasila-Riihimäki -ratahankkeen yhteydessä. Tarkoitus on esimerkkien prosessinkuvaamisen kautta jalkauttaa periaate laajemmin osaksi uusien ja olemassa olevien liityntäpysäköintialueiden investointeja.

Liityntäpysäköinnin käyttöasteita ja uusien paikkojen rakentamista seurataan 1-2 vuoden välein.



TOIMENPIDE	AJOITUS	VASTUUTAHO	LISÄTIEDOT
Kustannus- ja vastuunjaon pilotointi	2015	HSL, Liikennevirasto, ratakäytävän kunnat	Pasila-Riihimäki 1. vaihe: Järvenpää aseman liityntäpysäköinti
Hankeohjelman toteuttaminen	jatkuva	HLJ-toimikunnan johdolla	Toteutetaan KUHA -hankkeina tai osana suurempia infraruktuurihankkeita

Liikennejärjestelmän toimivuus

Liityntäpysäköinnin kehittäminen osana joukkoliikenteen matkaketjua vähentää tieverkon ruuhkia kriittisimpinä aikoina. Liityntäpysäköinnin ratkaisulla, mm. hinnoittelulla, pyritään siihen että auto pysäköidään lähelle matkan alkupistettä.

Vastuullisuuden ohjaaminen

Pyörien liityntäpysäköinti parantaa pyöräilymahdollisuuksia. Autojen liityntäpysäköinti lyhentää automattojen pituuksia ja siirtää osan autoilijoista joukkoliikenteeseen.

Tehokkuus ja kilpailukyky

Liityntäpysäköinnin avulla houkutellaan lisää matkustajia joukkoliikenteeseen. Ajantasainen liityntäpysäköinti-informaatio helpottaa matkaketjujen suunnittelua.

Pitkäjänteinen ennakointi

Liityntäpysäköintistrategialla luodetaan pitkän aikavälin tavoitteita seudullisen kehityksen osalta. Liityntäpysäköinti pidetään uusien ratahankkeiden suunnittelussa alusta alkaen mukana.

Hyödynnetään
informaatio- ja
ohjauskeinoja
tehokkaasti

Ajoneuvoliikenteen hinnoittelu

20.2.2015

Merkitys liikennejärjestelmässä ja yhdyskuntarakenteessa

Ajoneuvoliikenteen hinnoittelu vaikuttaa liikennejärjestelmässä monitahoisesti ja laajasti. Hinnoittelu ohjaa tehokkaasti kulkumuodon valintaa ja toimii liikennejärjestelmän rahoituselementtinä. Keskeistä on hinnoittelutuottojen kohdentaminen seudun liikennejärjestelmän kehittämiseen. Ilman hinnoittelua monet investoinnit viivästyvät, mikä aiheuttaa liikenteellisten ongelmien kasvua. Liikennemäärien kasvupaineen väheneminen myös vähentää tieverkon kehittämisen ja ylläpidon investointitarvetta.

Kehittämistarve

Kasvavalla metropolialueella tarvitaan sekä liikenteen kysynnän ohjaamista että liikennejärjestelmän kehittämisen rahoitus pohjan vahvistamista.

Alustavat vaikutustarkastelut osoittavat, että ajoneuvoliikenteen hinnoittelu vaikuttaa tehokkaasti kulkumuodon valintaan ja liikennesuoritteisiin ja siten liikennepoliittisten tavoitteiden saavuttamiseen.

Suunnitellut toimet

Selvitetään toteuttamiskelpoiset ajoneuvoliikenteen hinnoittelun teknistoiminnalliset vaihtoehdot ja kuinka ne toteuttavat liikennejärjestelmän tavoitteita.

Jatkotarkastelussa tutkitaan esimerkiksi:

- hinnoittelun alainen verkko ja ajoneuvoryhmät
- käytettävä teknologia ja kehittämisen vaiheistus
- valvontaratkaisut
- yksityisyys
- kytkytyminen osaksi mahdollista valtakunnallista järjestelmää

Selvitetään ajoneuvoliikenteen hinnoittelun edellyttämät lainsäädännön muutostarpeet sekä hallintoon ja päätöksentekoon liittyvät kysymykset.

Mahdollisesta ajoneuvoliikenteen hinnoittelun käyttöönotosta ja toteutusmallista päätetään erikseen osana koko liikennejärjestelmän rahoitus pohjaa.



TOIMENPIDE	AJOITUS	VASTUUTAHO	LISÄTIEDOT
HLJ 2015 jatkoselvitykset ajoneuvoliikenteen hinnoittelun toteutusmalleista, vaikutuksista ja lainsäädännön muutostarpeista	2015-2017	HSL	Jatkoselvitykset ohjelmoidaan HLJ-päätöksen jälkeen

Liikennejärjestelmän toimivuus

Liikennemäärien kasvupaine vähenee, ruuhkat lievenevät, henkilö ja tavaraliikenteen matka-ajat lyhenevät. Bussi-, tavarajä ja henkilöautoliikenne hyötyvät hyvästä palvelutasosta.

Vastuullisuuden ohjaaminen

Joukkoliikenteen kilpailukyky kasvaa, liikenneturvallisuus paranee ja liikenteen aiheuttamat päästöt vähenevät. Hinnoittelu edistää liikennejärjestelmän tasa-arvoa.

Tehokkuus ja kilpailukyky

Hinnoittelun mahdollistama saavutettavuuden paraneminen nostaa maan arvoa. Mahdollistaa joukkoliikennejärjestelmän kehittämisen.

Pitkäjänteinen ennakointi

Hinnoittelusta saatavat tuotot ovat HLJ 2015 -strategiassa keskeinen rahoituksen lähde liikennejärjestelmän pitkäjänteisessä kehittämisessä. Hinnoittelu tiivistää maankäyttöä ja hillitsee seudun yhdyskuntarakenteen hajaantumista.

Kaikki kulkutavat kattava informaatio ja häiriönhallinta

20.2.2015

Merkitys liikennejärjestelmässä ja yhdyskuntarakenteessa

Helsingin seutu on vilkkaain liikenteellinen alue Suomessa. Seudulla tapahtuu satoja häiriöitä vuodessa tie- ja joukkoliikenteessä, jotka voivat olla paikallisia tai laajasti vaikuttavia. Väylillä on eripituisia työmaita ja poikkeustilanteita, jotka häiritsevät liikkumista ja kuljettamista. Liikennejärjestelmän käyttäjien tulee saada helposti ajantasaista tietoa liikkumisesta seudulla: kulkutavoista, reiteistä, olosuhteista, palveluista, kustannuksista ja päästöistä. Häiriönhallinta parantaa liikennejärjestelmän palvelutasoa ja luotettavuutta, mikä tukee seudun kilpailukykyä.

Kehittämistarve

Häiriönhallinnan ja informaation kehittäminen edellyttää ensisijassa kaikkia kulkutapoja koskevan tilannekuvatiedon keruuta liikenneverkoilta sekä erilaisia tiedon ja ohjauksen jakelukanavia. Informaation ja häiriönhallinnan kokonaisuuden kehittämisessä on tarpeita erityisesti eri kulkutapojen yhteistoiminnassa sekä pyöräilyn huomioimisessa.

Suunnitellut toimet

Tietojen välittäminen toimijalta toiselle ja kaupallisten palveluiden kehittäjille vaatii liikkumiseen ja liikenneolosuhteisiin liittyvien tietojen keruun, jalostuksen ja jakelun organisoimisen. Kattavaa informaatiota ja häiriönhallintaa kehitetään viranomaisten ja palvelutuottajien kesken. Tavoitteena on, että käyttäjille on informaatiota tarjolla omiin mobiililaitteisiin sekä näyttöihin pysäkeillä, asemilla, kauppakeskuksissa ja kadun- ja teiden varsilla.

Erityisesti eri joukkoliikennetyyppien yhteistyö, pyöräilyn informaatio ja autoliikenteen ennakoiva ja nopea tiedottaminen vaativat paljon kehittämistä ja yhteistyötä. Verkolliselle liikenteen ohjaukselle laaditaan toimintaperiaatteet häiriötilanteisiin.

Seudun liikenteenhallintakeskusta kehitetään hoitamaan kaikkien ajoneuvojen (henkilöautot, bussit, junat, metro, ratikka, pyörät, tavaraliikenne) häiriönhallintaa ja ajantasaista tiedottamista.



TOIMENPIDE	AJOITUS	VASTUUTAHO	LISÄTIEDOT
Kehittämisen yhteistyö	2015-2017	Helsingin seudun liikenteenhallinnan johtoryhmä	
Liikenteen verkollisen ohjauksen toimintaperiaatteet	2015-2017	Helsingin seudun liikenteenhallinnan johtoryhmä	
Operatiivisen toiminnan yhteentoimivuus	2015-2017	Helsingin seudun liikenteenhallinnan johtoryhmä	

Liikennejärjestelmän toimivuus

Liikenteen tilannekuva ja siihen pohjautuva häiriönhallinta mahdollistavat liikennejärjestelmän tehokkaan ja joustavan käytön informoimalla vaihtoehtoista ja ennakoimalla häiriöitä. Häiriöherkkyyks vähenee ja eri kulkutapojen palvelutaso paranee.

Vastuullisuuden ohjaaminen

Tasapuolinen kaikkia kulkutapoja koskeva häiriönhallinta ja tiedottaminen lisäävät kestävää liikkumista.

Tehokkuus ja kilpailukyky

Luotettavuuden kasvu antaa elinkeinoelämälle ja asukkaille edellytyksiä tehostaa toimintaansa. Järjestelmien ja palveluiden rakentaminen-luo liiketoimintamahdollisuuksia.

Pitkäjänteinen ennakointi

Liikenteen tilannekuva on perusta tulevaisuuden liikkumisen palvelujen kehittämiselle. Tietoa voidaan kerätä mittauspisteistä sekä hyödyntämällä liikennejärjestelmän käyttäjien keräämää dataa.

Liikkumisen ohjaus

20.2.2015

Merkitys liikennejärjestelmässä ja yhdyskuntarakenteessa

Liikkumisen ohjaus tarkoittaa neuvonnan, markkinoinnin, liikkumisen suunnittelun sekä palvelujen koordinoinnin ja kehittämisen hyödyntämistä kulkutapavalintoihin vaikuttamisessa. Vaikuttamalla kulkutapavalintoihin voidaan liikennejärjestelmän käyttöä tasapainottaa ja tehostaa. Kestävän liikkumisen lisääntyminen vähentää liikennejärjestelmän haitallisia vaikutuksia. Liikkumisen ohjauksen keinot ovat pääsääntöisesti kannustavia ja siten helposti hyväksyttävissä.

Kehittämistarve

Liikkumisen ohjauksen potentiaalia ei nykyisin hyödynnetä riittävästi.

Suunnitellut toimet

Kartoitetaan seudun paljon matkoja synnyttävät toimet (kuten koulut ja työpaikat) ja edistetään liikkumissuunnitelmien tekoa niissä. Liikkumissuunnitelmat ohjaavat toimipisteiden pidemmän aikavälin toimintaa ja edistävät kestävää liikkumista. Vuodessa seudulla tehdään pelkästään työ- ja koulumatkoja yli 500 miljoonaa, joiden kulkutapavalintoihin vaikuttamalla voidaan saavuttaa merkittäviä hyötyjä.

Edistetään yhteistyötä seudun kuntien, HSL:n sekä muiden sidosryhmien välillä ja hyödynnetään liikkumisen ohjauksen keinoja systemaattisesti. Keskeistä on osallistaa liikenne sektorin ulkopuolisia toimijoita mukaan. Yhteistyön avulla voidaan levittää tietoisuutta toimenpiteistä laajalle ja hyödyntää käytettävissä olevat resurssit tehokkaasti.

Tehostetaan viestintää liikennejärjestelmän kehittämisessä ja lisätään asiakaslähtöisyyttä. Liikkumisen ohjauksen toimenpiteitä hyödynnetään aktiivisesti poikkeustilanteissa.



TOIMENPIDE	AJOITUS	VASTUUTAHO	LISÄTIEDOT
Liikkumissuunnitelmat	2015-2025	HSL, kunnat	Työkalut ja menetelmät valmiina
Yhteistyö ja liikkumisen ohjauksen systemaattinen hyödyntäminen	2015-2025	HSL, kunnat, ELY, LIVI, LVM	Työkalut ja menetelmät valmiina
Viestinnän tehostaminen	2015-2025	HSL, kunnat, ELY, LIVI, LVM	

Liikennejärjestelmän toimivuus

Kestävien liikennemuotojen kulkutapaosuuden kasvu vähentää teiden ja katujen ruuhkia. Liikkumissuunnitelmat ja muut toimet voivat kansainvälisten kokemusten mukaan siirtää 2-5 % autoilijoista vuosittain kestäviin kulkutapoihin.

Vastuullisuuden ohjaaminen

Liikkumissuunnitelmat ja liikkumisen ohjaus lisäävät kestävää liikkumista, mikä puolestaan vähentää liikenteen aiheuttamia haittoja ja lisää liikenteestä saatavia terveyshyötyjä.

Tehokkuus ja kilpailukyky

Liikennejärjestelmä kehittyä nykyistä tasapainoisemmin, kuormitus jakautuu eri kulkutavoille, kustannustehokkuus kasvaa.

Pitkäjänteinen ennakointi

Liikkumissuunnitelmat edistävät toimintojen sijoittumista hyvien joukkoliikenne-, kävely- ja pyöräily-yhteyksien varrelle.

Seudullinen pysäköintipolitiikka

20.2.2015

Merkitys liikennejärjestelmässä ja yhdyskuntarakenteessa

Pysäköintipolitiikka ohjaa liikkumisvalintoja. Seudun eri alueille sovitettavilla pysäköintilinjauksilla voidaan pysäköinnin subventiota vähentää ja ehkäistä pysäköinnistä aiheutuvia tilaongelmia. Tarve pysäköinnin ohjaamiselle on huomattavasti suurempi pääkaupunkiseudulla kuin kehyskunnissa.

Kehittämistarve

Pysäköinnin järjestämisen kustannus- ja resurssitehokkuuden lisääminen. Pysäköintiin on totuttu ilmaisena tai lähes ilmaisena hyödykkeenä. Oikeudenmukaisessa hinnoittelussa hyötyjä tai käyttäjiä maksaa aina pysäköintinsä. Käyttäjän tai pysäköintipalvelusta hyötävän tahon vastuuta tulee lisätä.

Suunnitellut toimet

Vahvistetaan seudulla hyötyjä maksaa - periaatetta pysäköintipolitiikan kehittämisessä. Tällöin pysäköintijärjestelyt tuotetaan kustannustehokkaasti liiketaloudellisin perustein.

Määritellään seudulliset periaatteet toimitilojen pysäköinnille, jotka toimivat lähtökohtana seudulliselle pysäköintipolitiikalle. Näin voidaan välttää pysäköinnin toimimista kilpailutekijänä toimitilojen työntekijöille ja asiakkaille.

Uudistetaan pysäköintinormeja ja edistetään pysäköinnin keskitettyjä ratkaisuja siten, että voidaan lisätä kestävien kulkutapojen houkuttelevuutta keskuksissa ja vähentää arvokkaan katutilan käyttöä pysäköintiin. Vaihteluvälillä on mahdollista löytää sopiva haarukka asuintonttien pysäköintipaikkojen lukumääräksi kullakin alueella.



TOIMENPIDE	AJOITUS	VASTUUTAHO	LISÄTIEDOT
Määritetään seudulliset periaatteet toimitilojen pysäköintipolitiikalla	2015-2016	Kunnat, HSL	
Kartoitetaan parhaita käytäntöjä seudulta ja ohjelmoidaan pysäköintipolitiikan laatiminen	2015-2016	Kunnat, HSL	
Vahvistetaan seudullista pysäköintipolitiikkaa	2016-2020	Kunnat, HSL	

Liikennejärjestelmän toimivuus

Maksullinen pysäköinti työ- ja asiointipaikoissa ohjaa liikkumista kestäväan liikkumiseen. Kestävien liikennemuotojen kulkutapaosuuden kasvu vähentää tie- ja katuverkon ruuhkia ja lisää sujuvuutta.

Vastuullisuuden ohjaaminen

Pysäköintiratkaisut lisäävät kestäväan liikkumista, mikä puolestaan vähentää liikenteen aiheuttamia haittoja. Pysäköinnin mitoituksessa maksiminormilla mahdollistetaan paremmin tiivis rakentaminen.

Tehokkuus ja kilpailukyky

Pysäköintimaksuja voidaan käyttää liikenteen ohjauksena sekä pysäköintituloja liikennejärjestelmän rahoittamisessa. Pysäköinnin järjestämisen kustannukset katetaan tuloista. Maanpäällistä tilaa vapautuu muuhun käyttöön (kävely, pyöräily, joukkoliikenne, palvelut).

Pitkäjänteinen ennakointi

Pitkällä tähtäimellä seudulle on tarpeen luoda yhteiset pysäköintilinjaukset, jotka huomioivat seudun eri osien erilaisuuden. Pysäköintiratkaisuja tehdään jo kaavoissa, joten pysäköintipolitiikka on pitkän tähtäimen liikkumissuunnittelua.

Huolehditaan
logistiikan tarpeista
sekä tieliikenteen
toimivuudesta

Tavaraliikenteen palvelualueet

20.2.2015

Merkitys liikennejärjestelmässä ja yhdyskuntarakenteessa

Tavaraliikenteen kuljettajien ajo- ja lepoaikasäädökset, logistiikkakeskusten ja muiden vastaanottajien tiukentuvat aikaikkunat ja jonot sekä lasti- ja kuljettajaturvallisuuden merkityksen nousu lisäävät tarpeita tavaraliikenteen pysäköinti- ja levähdysalueiden verkon kehittämiseksi.

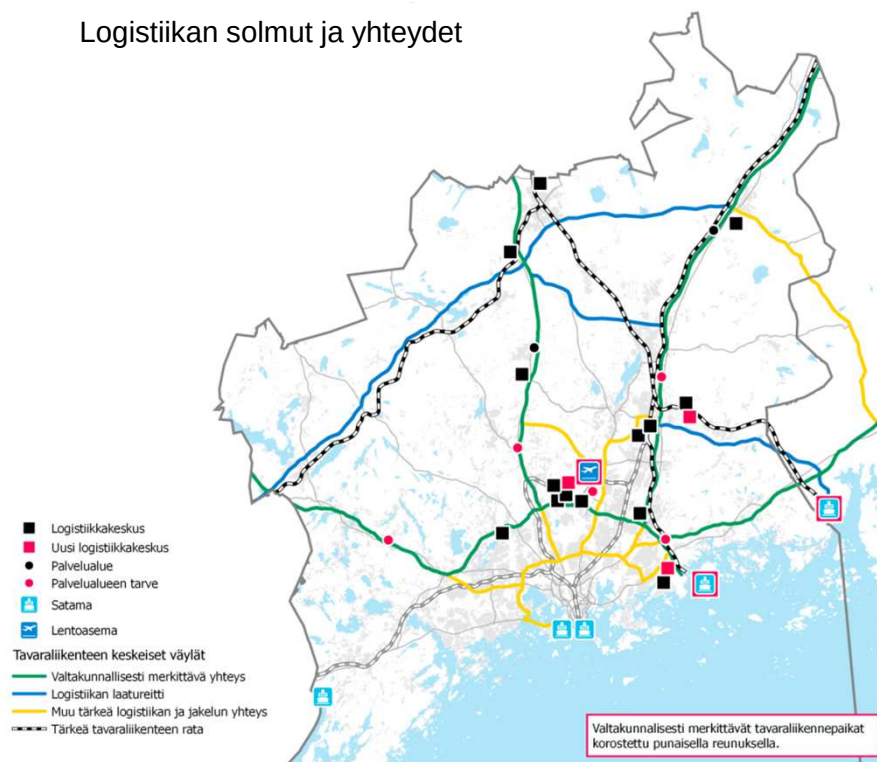
Kehittämistarve

Kiireellisimmät tarpeet ovat Vantaalla, josta on poistumassa Keimolanportin alue. Myös Helsinki-Vantaan lentoaseman lähetyville on todettu levähdysalueen tarve. Uusien alueiden täsmällinen sijainti, palvelutaso ja toteutusaikataulu vaativat vielä tarkennusta sekä neuvotteluita ELY-keskuksen, kuntien ja yksityisten toimijoiden välillä. Myös palvelualueiden vastuunjako- ja toteuttamismalli puuttuu julkisten ja yksityisten tahojen väliltä.

Suunnitellut toimet

- Kaavoituksessa huolehditaan riittävästä ja oikein sijoitetusta palvelualueesta.
- Tavaraliikenteen palvelualueiden vastuunjako- ja toteuttamismalli.
- Puuttuvien palvelualueiden toteuttaminen:
 - Vt 3 (Luhtaanmäki)
 - Vt 1 (Ämmässuo)
 - Vt 4 (Vaarala, Tuuliruusu)
 - Helsinki-Vantaan lentoaseman ympäristö

Logistiikan solmut ja yhteydet



TOIMENPIDE	AJOITUS	KUSTANNUS	VASTUUTAHO	LISÄTIETOJA
Laaditaan tavaraliikenteen palvelualueiden vastuunjako- ja toteuttamismalli.	2015-		ELY-keskus, Liikennevirasto, kunnat	
Toteutetaan puuttuvat tavaraliikenteen palvelualueet, ensimmäisenä Keimolan korvaava alue. (Luhtaanmäki)	2016-2025	Infra yhteensä noin 10 milj. euroa (ei sisällä palveluja)	ELY-keskus, kunnat, yksityiset toimijat (palvelunjärjestäjät)	Toteutetaan KUHA-hankkeina

Liikennejärjestelmän toimivuus

Pääteiden varten optimaalisesti sijoitetuilla palvelualueilla annetaan mahdollisuus sille, että raskas liikenne voisi välttää liikkumista pääkaupunkiseudun sisällä ruuhkaisimpina aikoina

Vastuullisuuden ohjaaminen

Palvelualueiden avulla parannetaan raskaan liikenteen mahdollisuuksia noudattaen lakisääteisiä lepoaikamääräyksiä, millä on oleellinen vaikutus liikenneturvallisuuteen.

Tehokkuus ja kilpailukyky

Tavaraliikenteen palvelualueet parantavat valtakunnallisen ja kansainvälisen logistiikan toimintaympäristöä.

Pitkäjänteinen ennakointi

Varaudutaan logistiikka-alan ja maankäytön muutoksiin.

Saavutetaan tulokset
tehokkailla
toimintatavoilla

Resurssitehokkaat toimintamallit

20.2.2015

Merkitys liikennejärjestelmässä ja yhdyskuntarakenteessa

Henkilöliikenteen rakennemuutostarve ja jakamistalouden kehittyminen kannustavat liikennesektorin muutosta kohti käyttäjälähtöistä, palveluihin perustuvaa liikennejärjestelmää. Keskeistä on löytää toimintamalleja, joilla ihmisten liikkumistarpeeseen voidaan vastata nykyistä tehokkaammin ja kestävämmiin. Erilaisilla palveluilla voidaan vastata yksilön tarpeisiin tehokkaasti ja vähentää tarvetta auton omistukseen ja yksityisautoiluun.

Kehittämistarve

Liikkumisen palvelujen käyttöönoton mahdollistaminen ja edistäminen.

Suunnitellut toimet

Lisätään yhteistyötä palveluiden käyttöönottamiseksi. Pilotoidaan uudenlaisia liikennepalveluja ja toimintatapoja ennakkoluulottomasti. Kehitetään ja otetaan käyttöön älykkäät tilausjärjestelmät.

Tarkastellaan liikenne palveluna – konseptia yhteistyössä eri toimijoiden kanssa. Mahdollistetaan palveluiden kehittäminen tarjoamalla avointa ja kattavaa dataa.

Liikennehallinnon tilaajaviranomaiset edistävät vähäpäästöisyyttä toiminnassaan ja kalustohankinnoissaan.

Kehitetään infraa uudentyypisten sähköisten ajoneuvojen yleistymisen mahdollistamiseksi. Edistetään yleistymistä piloteilla ja kannustimilla.

Edistetään tulevaisuuden teknologioiden käyttöönottoa luomalla kattava tietopohja kehityksen mahdollistamiseksi.



Liikennejärjestelmän toimivuus

Yksityisautoilun väheneminen parantaa liikennejärjestelmän toimintaa ja vähentää merkittävästi liikennejärjestelmän haitallisia vaikutuksia.

Vastuullisuuden ohjaaminen

Kestävä liikkuminen lisääntyy. Kun autoja hankitaan vähemmän, kotitalouksien liikkumiseen käytetty raha voidaan suunnata eri tavalla kuin ennen. Seurauksena liikennejärjestelmää voidaan kehittää monipuolisesti.

Tehokkuus ja kilpailukyky

Liikennejärjestelmä kehittyy nykyistä tasapainoisemmin, kuormitus jakautuu eri kulkutavoille, kustannustehokkuus kasvaa.

Pitkäjänteinen ennakointi

Jakamistalous ja käyttäjälähtöisyys tulee muuttamaan liikkumista radikaalisti tulevina vuosina, kun sille annetaan mahdollisuus.

Yhtenäinen joukkoliikennealue

20.2.2015

Merkitys liikennejärjestelmässä ja yhdyskuntarakenteessa

Yhtenäisen lippujärjestelmän ansiosta voidaan siirtyä kohti runko- ja liityntäliikennepainotteisempaa joukkoliikennejärjestelmää. Yhtenäisellä joukkoliikennealueella suunnittelu on kokonaisvaltaista. Joukkoliikenteen käyttö on matkustajalle nykyistä helpompaa ja edullisempaa.

Kehittämistarve

Seudun eri lippujärjestelmien yhteensopivuusongelmat heikentävät joukkoliikenteen käyttömahdollisuuksia. Yksi kokonaisuus tuo enemmän kilpailukykyä mutta vaatii myös enemmän resursseja kaikilta.

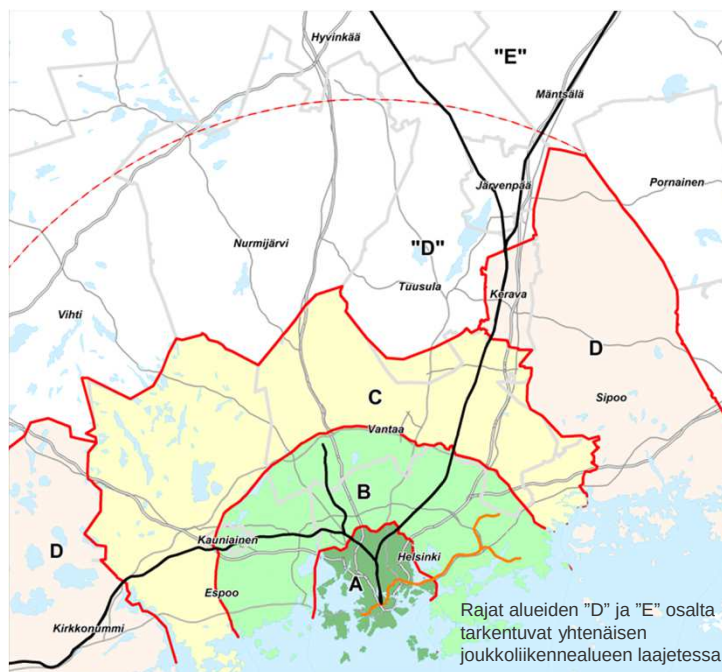
Nykytyypisessä HSL:n järjestelmässä kunnat maksavat kuntaosuuksina sen osan menoista, joita ei voida kattaa lipputuloilla tai muilla tuloilla.

Vuonna 2012 HSL:ään kuulumattomat kehyskunnat (7 kpl) käyttivät joukkoliikenteeseen ja opetustoimen kuljetuksiin noin 6,8 miljoonaa euroa vuodessa ennen valtionavustusta. Arviolaskelmien mukaan näiden kuntien kuntaosuudet olisivat yhteensä noin 15 miljoonaa euroa, mikäli ne kuuluisivat HSL:ään. HSL-kunnat käyttivät vuonna 2012 joukkoliikenteeseen noin 270 miljoonaa euroa.

Kehysalueen joukkoliikenteen järjestämistavat ovat muuttumassa uuden joukkoliikennelain tuomien muutosten myötä riippumatta yhtenäisen joukkoliikennealueen laajenemisesta. Junaliikenteen toimivalta lähijunaliikenteessä jakautuu tällä hetkellä HSL:lle ja LVM:lle. Liikenteen suunnittelun ja järjestämisen yhteensovittamista pitää kehittää.

Suunnitellut toimet

- Perustetaan seudulle joukkoliikenteen toimivaltaisten viranomaisten johtoryhmä yhteistyöfoorumiksi. Ryhmä vaikuttaa osaltaan seudun joukkoliikennepalvelujen yhteensovittamiseen, sisältäen myös markkinaehtoisin bussi ja junaliikenteen sekä kaukoliikenteen.
- Helsingin seudulle luodaan yhtenäinen lippujärjestelmä
- Joukkoliikenne suunnitellaan ja järjestetään yhtenä kokonaisuutena koko seudulle
- HSL, Liikennevirasto ja valtakunnallisesta Waltti-kortista vastaava LMJ Oy valmistelevat mallia, jonka pohjalta voidaan lähteä kehittämään yhteistä matkatiliä. Matkatili osaa lukea eri tahojen matkakortteja ja mahdollistaa järjestelmien yhteiskäyttöisyyden.



TOIMENPIDE	AJOITUS	VASTUUTAHO	LISÄTIEDOT
Perustetaan joukkoliikenteen toimivaltaisten viranomaisten johtoryhmä	2015-	Joukkoliikenteen toimivaltaiset viranomaiset	
Yhtenäisen lippujärjestelmän laajentaminen	2016-2025	HSL, kunnat	
Matkatili- kehitystyö	2016-2025	Liikennevirasto, HSL	
14 kunnan yhtenäisen toimivaltaisen viranomaisen muodostaminen	2016-2025	HSL, kunnat	Selvitys kehyskuntien liittymisestä Helsingin seudun liikenne -kuntayhtymään (2010, tarkistus 2013)

Liikennejärjestelmän toimivuus

Joukkoliikenteen reittien ja aikataulujen yhteensopivuus mahdollistaa sujuvan matkustamisen koko alueella.

Vastuullisuuden ohjaaminen

Yhtenäinen joukkoliikennealue ja lippujärjestelmä tekevät joukkoliikenteellä matkustamisesta nopeampaa ja edullisempaa.

Tehokkuus ja kilpailukyky

Liikenteen kilpailutus tarkoituksenmukaisina kokonaisuuksina mahdollistaa järjestelmän taloudellisen tehokkuuden. Liikenteen suunnittelu yhtenä kokonaisuutena lisää kustannustehokkuutta.

Pitkäjänteinen ennakointi

Joukkoliikenteen kilpailukyky ja matkustamisen helppous on varmistettava myös pitkällä aikavälillä.

Joukkoliikenteen varikot

20.2.2015

Merkitys liikennejärjestelmässä ja yhdyskuntarakenteessa

Varikot ovat keskeinen osa joukkoliikennejärjestelmää. Liikennöntialueisiin nähden keskeisesti sijaitsevat varikot vähentävät siirtoajoja ja laskevat joukkoliikenteen operointikustannuksia. Julkisten toimijoiden tulee varmistaa riittävä varikkokapasiteetti ja laadukkaat varikot joukkoliikenteen tehokkaan operoinnin sekä liikenteen kilpailutuksen mahdollistajana.

Kehittämistarve

Varikkojen sijoittumiseen liittyy yleensä ristiriitaisia tavoitteita: liikenteellisistä ja taloudellisista syistä varikkojen pitää sijaita keskeisesti liikennealueisiin nähden, mutta samat alueet ovat monesti myös muuhun maankäyttöön hyviä alueita.

Useiden suurien linja-autovarikkojen tilalle on suunniteltu uutta maankäyttöä ja jos suunnitelmat toteutuvat, poistuu lähivuosina käytöstä merkittävä osa nykyisestä varikkokapasiteetista. Korvaavaa kapasiteettia ei monin paikoin ole vielä järjestetty. Raideverkon laajeneminen sekä junaliikenteen kilpailutus edellyttävät uusia varikoita myös raideliikenteessä.

Liikenteen tilaajalla tulisi olla mahdollisuus osoittaa liikennöitsijälle varikkotilat liikenteen kilpailutuksen yhteydessä, jolloin voidaan huolehtia varikoiden keskeisistä sijainneista liikennöntialueisiin nähden sekä helpottaa myös uusien toimijoiden pääsyä alueelle. Tulevaisuudessa seudullisen toimijan (esim. varikkoyhtiön) tulisi vastata varikoista.

Suunnitellut toimet

Joukkoliikennevarikoiden toiminta- ja toteutusmallin tarkempi selvittäminen ja päättäminen.

Bussivarikot:

- Kaavoituksella ja maan hankinnalla huolehditaan, että riittävä ja oikein sijoitettu varikkokapasiteetti toteutetaan.
- Ensi vaiheessa on nopealla aikataululla ratkaistava Itä-Vantaan varikon sijoitus
- Etelä-Espoon varikoiden siirto

Raitiotievarikot

- Varikkoverkostoa täydennetään raitiotieverkoston laajenemisen myötä. Ensi vaiheessa rakennetaan Raide-Jokerin tarvitsemat varikot.

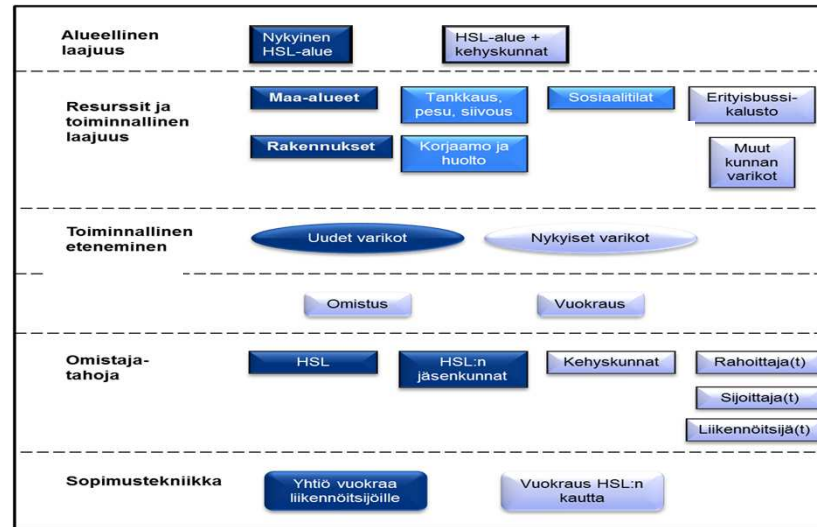
Metrovarikot:

- Rakennetaan tarvittavat varikot metron laajentuessa, ensi vaiheessa Sammalvuoreen

Junavarikot:

- Varaudutaan täydentämään Ilmalan varikkoa pääradan ja rantaradan suunnilla.

Kaaviokuva bussivarikkoyhtiön rakenteellisista vaihtoehdoista



TOIMENPIDE	AJOITUS	VASTUU-TAHO	SUUNNITELMA-VALMIUS	LISÄTIEDOT
Joukkoliikennevarikkojen toiminta- ja toteutusmallit	2016	HSL, kunnat, Liikennevirasto		
Itä-Vantaan varikko (Hakunilan korvaava)	2017	Vantaa, HSL	Alustavat suunnitelmat	Aluevaraus puuttuu
Etelä-Espoon varikot (Finnoon korvaava)	2016-2025	Espoo, HSL	Aluevaraukset ja maanhankinta tehty	Liittyy Finnoon alueen rakentamiseen
Raide-Jokerin varikot	2016-2025	Helsinki, Espoo, HSL	Suunniteltava Raide-Jokerin suunnittelun yhteydessä	
Sammalvuoren metrovarikko	2016-2025	Länsimetro Oy, Espoo	Suunniteltu metron jatkeen hanke-suunnitelman yhteydessä	
Lähijunaliikenteen uudet varikot (päärata, rantarata)	2026-2040	Liikennevirasto, HSL		Liikenneviraston selvitys käynnissä

Liikennejärjestelmän toimivuus

Oikein sijoitettu ja hyvin varusteltu varikko mahdollistaa joukkoliikenteen tehokkaan ja laadukkaan liikennöinnin.

Vastuullisuuden ohjaaminen

Varikot ovat osa toimivaa joukkoliikennejärjestelmää, joka tuottaa laadukkaampaa liikennettä matkustajille ja kustannussäästöjä toimijoille. Päästöt ja polttoaineen kulutus vähenevät, kun siirtoajojen määrä vähenee.

Tehokkuus ja kilpailukyky

Oikein sijoitettu, tehokas varikko säästää merkittävästi liikennöintikustannuksia. Varikkotilan saatavuus ei saa rajoittaa liikennöinnin kilpailua.

Pitkäjänteinen ennakointi

Lisääntyvä raideliikenne ja raideverkon laajeneminen edellyttävät uusia raideliikenteen varikoita. Bussivarikoille tulee varata riittävät tilat keskeisesti liikennöntialueisiin nähden myös tulevaisuudessa.

Infrastruktuurin kehittämishankkeet 2016-2025

Infrastruktuurin kehittämishankkeet

VÄLILLÄ 2016-2025 ALOITETTAVAT (375 M€/v), priorisointijärjestyksessä	Pääperustelu	Kustannus (M€)**	MAKU -indeksi
1a. Pienet kustannustehokkaat toimet KUHA (jatkuva)	Sopimus*	300 (30 / vuosi)	
1b. Helsingin kantakaupungin raitioverkko (jatkuva)	Tiivistäminen sisäänpäin	120	
2. Keravantien Mt 148 parantaminen (lisäbudjetti 2014)	Sujuvat kuljetukset	20	MAKU 135, 2010=100
3. Pasilan läntinen lisäraide (budjetti 2015)	Häiriöherkkyyden vähentäminen	40	
4. Pasila–Riihimäki -rataosuus 1.vaihe (budjetti 2015)	Sopimus*	150	MAKU 150, 2005
5. Metro Matinkylä - Kivenlahti + tie- ja katujärjestelyt	Sopimus*	801 + 15	11/2013, MAKU 2005=100
6. Pisararata	Sopimus*	956	MAKU 152, 2005=100
7. Klaukkalan ohikulkutie Mt 132	Sopimus*	55	
8. Hyrylän itäinen ohikulkutie, 1. vaihe	Sopimus*	50	
9. Helsingin ratapihan toiminnallinen parantaminen HELRA	Häiriöherkkyyden vähentäminen	61	MAKU 135, 2010=100
10. Päätieverkon seuranta- ja ohjausjärjestelmän kehittäminen	Häiriöherkkyyden vähentäminen	20	
11. Keskisuuret tiepaketit	Joukkoliikenne, ruuhkautumisen hallinta,	130	
12. Keski-Uudenmaan logistiikan yhteystarve, 1. vaihe	Sujuvat kuljetukset	-	
13. Espoon kaupunkirata (Leppävaara Espoon keskus)	Pisarakentamisen liikennöinti	224	MAKU 135, 2010=100
14. Raide-Jokeri	Tiivistäminen sisäänpäin	280	MAKU 2014
15. Ruskeasannan asema	Nykyrakenteen hyödyntäminen, liityntäyhteydet	50	
16. Kehä I, 2. vaihe	Ruuhkautumisen hallinta	114	

* Valtion ja Helsingin seudun kuntien välisessä sopimuksessa suurten infrahankkeiden tukemiseksi ja asumisen edistämiseksi nimetyt hankkeet.

** Hankkeiden kustannukset eivät keskenään vertailukelpoisia suunnittelun tarkkuustasosta ja ajankohdasta johtuen.

Mikäli jokin hanke ei etene, se ei saa olla esteenä järjestyksessä seuraavien hankkeiden toteutukselle.

1a. Pienet kustannustehokkaat toimet (KUHA)

20.2.2015

Merkitys liikennejärjestelmässä ja yhdyskuntarakenteessa

Oikein kohdistetuilla pienillä parantamishankkeilla voidaan saada paljon aikaan. Pieniä hankkeita voidaan edistää silloinkin, kun resurssit esimerkiksi mittaviin raideinvestointeihin puuttuvat. KUHA-hankkeiden kustannukset ovat 30 miljoonaa euroa vuodessa. Kustannusvastuu jakautuu tasan valtion ja kuntien kesken. KUHA-rahoitus ei saa vähentää perusväylänpidon rahoitusta. KUHA-ohjelmoinnin yhteydessä varmistetaan hankkeiden toteuttamisvalmius.

Kehittämistarve

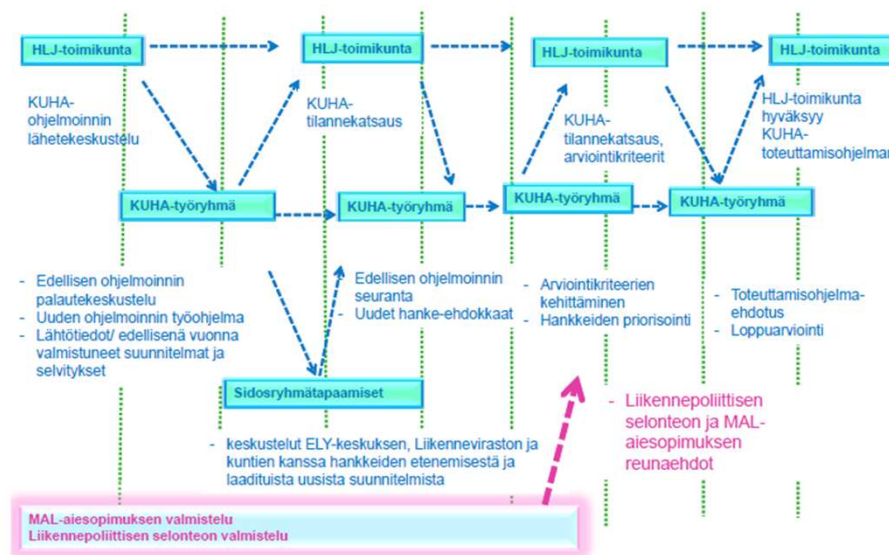
Varmistaa KUHA-rahoitus valtion ja kuntien budjetteihin myös seuraavalla aiesopimuskaudella.

Suunnitellut toimet

KUHA-hankkeiden painopisteet

- Kävely ja pyöräily
 - Seudullinen pääpyöräilyverkko (PÄÄVE)
- Joukkoliikenne ja liittytäpysäköinti
 - Joukkoliikenteen yhteydet (mm. liittymät ja joukkoliikennekaistat)
 - Solmupisteet ja pysäkit
 - Liittytäpysäköintialueet
- Logistiikan yhteydet ja palvelut
 - Logistiikan yhteydet ja opastus
 - Tavaraliikenteen palvelualueet
- Tiivistyvän maankäytön tukeminen
 - Asumisen seudullisten kehittämisvyöhykkeiden yhteydet
 - ARA-infra-avustusten kohdentaminen
 - Liikenneturvallisuus
- Meluntorjunta
 - Maanteiden ja rautateiden meluntorjunnan toimintasuunnitelman hankkeet (Liikennevirasto 2013)

KUHA-ohjelmointiprosessi



TOIMENPIDE	AJOITUS	KUSTANNUS	VASTUU-TAHO	SUUNNITELMA-VALMIUS	LISÄTIEDOT
KUHA-hankkeiden ohjelmointi	jatkuva		HLJ-toimikunta	Vaihtelee hankkeittain	
Hankkeiden rahoituksen varmistaminen valtion ja kuntien budjetteihin.	jatkuva	30 M€/ vuosi	ELY, Liikennevirasto, kunnat		Valtio 15 M€/ vuosi, kunnat 15 M€/ vuosi
ARA-infra-avustusten koordinaatio	jatkuva		MAL-neuvottelukunta ja HLJ-toimikunta		

Liikennejärjestelmän toimivuus

Pienillä täsmähankkeilla, kuten liittymien parantamisella ja liittytäpysäköinnillä vähennetään tieverkon kuormitusta kriittisissä pisteissä.

Vastuullisuuteen ohjaaminen

Pyörätieverkon parantaminen ja yhteyspuutteiden korjaaminen sekä joukkoliikenneinfran parantaminen kannustavat kestävään liikkumiseen. Liikenteen haitalliset ympäristövaikutukset vähenevät meluntorjuntahankkeiden myötä.

Tehokkuus ja kilpailukyky

Tavaraliikenteen palvelualueet parantavat valtakunnallisen ja kansainvälisen logistiikan toimintaympäristöä.

Pitkäjänteinen ennakointi

Hankkeita suunnataan sinne, missä on maankäytön tiivistämisen mahdollisuuksia.

1b. Helsingin kantakaupungin raitioverkko

20.2.2015

Merkitys liikennejärjestelmässä ja yhdyskuntarakenteessa

Raitioliikenne on tärkein Helsingin kantakaupungin sisäinen joukkoliikennemuoto, joka kytkee useimmat kantakaupungin asuin- ja työpaikka-alueet toisiinsa sekä seudulliseen joukkoliikennejärjestelmään. Helsingin raitiotieverkoston kehittäminen on jatkuvaa työtä. Se sisältää rataverkon laajennuksia ja täydentäviä rataosuuksia. Jätkäsaaren, Ilmalan ja Kalasataman eteläisten osien raitiotiet palvelevat uusia ja kehittyviä kaupunginosia. Verkkoa täydennetään myös eteläisessä kanta-kaupungissa, Töölössä, Vallilanlaaksossa, Kalasataman pohjoispuolella sekä Munkkivuoren suunnalla. Hankkeen rinnalla parannetaan nykyisten raitioteiden sujuvuutta ja luotettavuutta uusimalla katu ympäristöjä, kehittämällä raitioliikenteen etuuksia ja toteuttamalla tarpeellisia varayhteyksiä. Pidemmällä aikavälillä Tiederatikka on osa raitiotieverkon kehittämistä.

Kehittämistarve

Tavoitteena on laajentaa raitioverkkoa kantakaupungin kehittyviin kaupunginosiin sekä tehostaa raitioliikennettä. Toimilla vahvistetaan lähipäästöttömän sähköisen raideliikenteen roolia Helsingin keskeisimpien alueiden pääliikennemuotona ja lisätään joukkoliikenteen käyttöä.

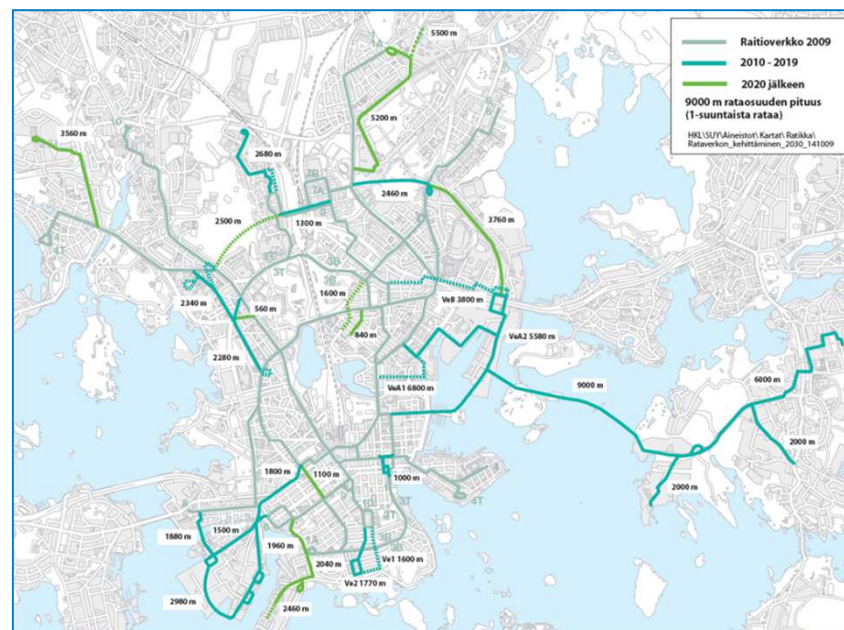
Suunnitellut toimet

Raitioverkon kehittäminen on alustavasti vaiheistettu seuraavasti:

- Jätkäsaari (2010-2025)
- Topeliuksenkatu (2016-2017)
- Kalasatama Vallilanlaakso (2017-2026)
- Hernesaari (2017-2026)
- Ilmala (2019-2021)
- Munkkivuori (2023-2025)

Toteutusaikataulu on sidoksissa mm. aluerakentamisprojektien aikatauluihin.

Myöhemmin Tiedelinja Tapiola-Otaniemi-Meilähti-Pasila-Kumpula-Viikki muutetaan raitiotieyhteydeksi (Tiederatikka). Reitti kulkee Vallilanlaakson joukkoliikennekadun kautta.



TOIMENPIDE	AJOITUS	KUSTANNUS	VASTUUTAHO	SUUNNITELMAVALMIUS	LISÄTIEDOT
Helsingin raitiotieverkon kehittäminen	2016-2025	120 M€	Helsinki		Liittyy kaupunginosien kehittämiseen
Helsingin raitiotieverkon kehittäminen	2026-2040		Helsinki		Tarkentuu Helsingin yleiskaavatyössä
Tiederatikka	2026-2040	350 M€	Helsinki		

Liikennejärjestelmän toimivuus

Raitioverkon laajentaminen tehostaa erityisesti uusien ja kehittyvien kaupunginosien yhteyksiä muualle Helsingin kantakaupunkiin ja seudulliseen joukkoliikennejärjestelmään. Toimet parantavat myös raitioliikenteen toimintavarmuutta.

Vastuullisuuden ohjaaminen

Raitioverkon kehittäminen lisää lähipäästöttömän joukkoliikenteen käyttöä ja tukee urbaania, kestävästä liikkumiseen perustuvaa elämäntapaa.

Tehokkuus ja kilpailukyky

Raitioverkon kehittäminen lisää Helsingin kantakaupungin elinvoimaisuutta, tukee Helsingin kantakaupungin tiivistämistä ja identiteetin säilymistä sekä tehostaa raitioliikennettä.

Pitkäjänteinen ennakointi

Raitioverkon kehittäminen tukee joukkoliikenteen ja kevyen liikenteen käyttöön perustuvien uusien ja täydentyvien asuinalueiden kehittämistä. Toimet vähentävät joukkoliikenteen riippuvuutta katuliikenteen ruuhkautumiselle.

2. Keravantien mt 148 parantaminen (lisäbudjetti 2014)

20.2.2015

Merkitys liikennejärjestelmässä ja yhdyskuntarakenteessa

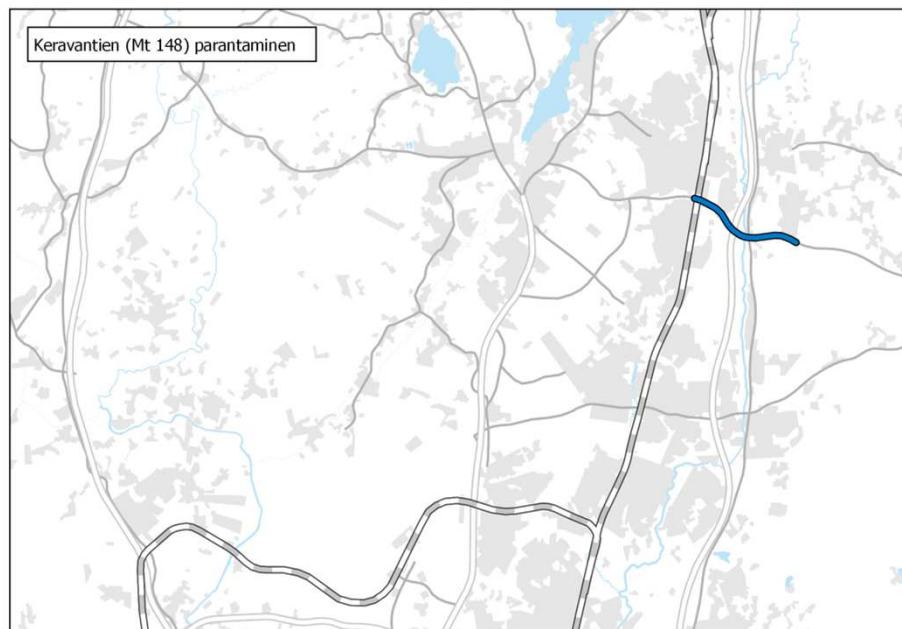
Maantie 148 on Tuusulan Hyrylän, Keravan, Sipoon Nikkilän ja Porvoon Kilpilahden yhdistävä pääosin kaksikaistainen seututie. Tie palvelee laajaa osaa Uttamaata ollen tärkeä osa alueen poikittaista ja diagonaalista yhteysverkkoa. Tien liikennemäärä on nykyisin suurimmillaan noin 20000 autoa/vrk. Maantien 148 toimivuudella on keskeinen merkitys Uudenmaan keskiosien liikenteen sujuvuudelle, alueen liikenneturvallisuudelle sekä elinkeinoelämälle. Maantien 148 lähivaikutuspiirissä on kaksi uutta logistiikkakeskusta Bastukärr ja Kerca. Logistiikkakeskusten aiheuttama raskas liikenne korostaa osaltaan maantien 148 parantamistoimien tarpeellisuutta.

Kehittämistarve

Alikeravantien ja maantien 140 liittymät ovat jo nykytilanteessa hyvin kuormittuneita. Keravan eritasoliittymän läntisessä ramppiliittymässä ei ole valo-ohjausta, mikä aiheuttaa viivytyksiä liittymän sivusuunnalle. Ilman parantamistoimenpiteitä kapasiteetti uhkaa ylittyä pääliittymissä jo lähitulevaisuudessa.

Suunnitellut toimet

Keravantiestä rakennetaan 2+2-ajoratainen väylä Savion liittymästä Lahdenväylälle. Lahdenväylän ramppien toimivuutta parannetaan rakentamalla lisäkaistat oikealle kääntyville. Saviontien rampeissa tehdään liittymäjärjestelyitä ja maanteiden 148 ja 140 risteykseen rakennetaan liikennevalot. Keravantien ja Alikeravantien jalankulku- ja polkupyöräteiden verkostoa täydennetään sekä rakennetaan kaksi alikulkukäytävää.



TOIMENPIDE	AJOITUS	KUSTANNUS	VASTUUTAHO	SUUNNITELMA-VALMIUS	LISÄTIEDOT
Keravantien (Mt 148) parantaminen	2016-2025	20,3 M€	ELY, Kerava	Tiesuunnitelma 2010. Rakennus-suunnitelma 2013	Sisältyy valtion lisätalousarvioon 2014. MAKU 135, 2010=100

Liikennejärjestelmän toimivuus

Parannustoimilla parannetaan heikentynyttä tieliikenteen ja erityisesti raskaan liikenteen sujuvuutta ja toimintavarmuutta.

Vastuullisuuteen ohjaaminen

Liittymien parantaminen ja kevyen liikenteen järjestelyt parantavat osaltaan liikenneturvallisuutta.

Tehokkuus ja kilpailukyky

Parannustoimilla turvataan kahden merkittävän logistiikkakeskuksen liikenneyhteyksien sujuvuus ja toimintavarmuus, mikä lisää osaltaan Helsingin seudun logistista tehokkuutta ja parantaa elinkeinoelämän toimintaedellytyksiä.

Pitkäjänteinen ennakointi

Parantamistoimet tukevat osaltaan Keski-Uudenmaan asuin- ja logistiikka-alueiden kehittämis-edellytyksiä. Keski-Uudenmaan logistiikka-alueiden kehittäminen vapauttaa tilaa mm. uusille asuinalueille muualla seudulla.

3. Pasilan läntinen lisäraide & 4. Pasila–Riihimäki -välin parannukset

20.2.2015

Merkitys liikennejärjestelmässä ja yhdyskuntarakenteessa

Päärata Helsinki–Riihimäki on Suomen vilkkaimmin liikennöity rataosuus, jolla kulkee sekä henkilöliikennettä ja tavaraliikennettä välillä Kerava–Riihimäki. Se on kapasiteetiltaan lähes täydessä käytössä, minkä vuoksi uusien junavuorojen lisääminen ei nykyisellä infrastruktuurilla ole mahdollista. Lisäksi rataosuudella on muutamia liikenteellisiä pullonkauloja, jotka lisäävät liikenteen häiriöherkkyyttä. Välituskvyn lisääminen kokonaisuudessaan edellyttää toimia useissa pääradan eri kohdissa, Pasilassa ja myös Helsingin ratapihalla. Välituskvyn kasvattamiseen liittyy osaltaan myös Helsingin ratapihan toiminnallinen parantaminen sekä Pissararata, jotka vapauttavat kapasiteettia Helsingin rautatieasemalla. Toimet mahdollistavat lähi- ja kaukoliikennejunien määrän lisäämisen, vähentävät liikenteen häiriöherkkyyttä ja mahdollistavat tavarajunien vapaamman aikataulutuksen. Toimet ovat osa Helsingin seudun ja koko Suomen monivaiheista rautatieliikenteen kehittämissporkua.

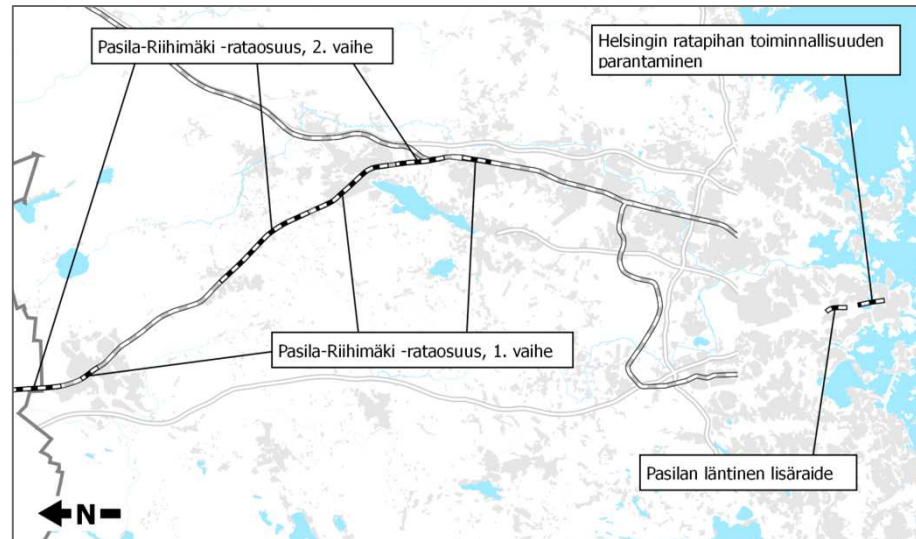
Kehittämistarve

Pääradan välituskvyn täyttyminen estää junatarjonnan kasvattamisen, aiheuttaa häiriöherkkyyttä liikenteeseen ja hidastaa junien kulkua.

Suunnitellut toimet

Ensivaiheessa rakennetaan läntinen lisäraide Pasilaan ja toteutetaan Pasila–Riihimäki -hankkeen ensivaiheena raide- ja laiturimuutokset Tikkurilassa, vaihde- ja laiturimuutokset Hyvinkäällä, tavaraliikenteen lisäraide Keravalla, ratapihan parantaminen Riihimäellä sekä lisäraiteet Kyrölän ja Purolan välillä asema- ja laiturijärjestelyineen. Helsingin ratapihan toiminnallisuutta parannetaan erillisenä hankkeena.

Myöhemmin rakennetaan Hyvinkään ja Riihimäen välille lisäraide tavarajunille sekä jatketaan lisäraiteita Kytömaan ja Kyrölän sekä Purolan ja Jokelan välille.



TOIMENPIDE	AJOITUS	KUSTANNUS	VASTUU- TAHO	SUUNNITELMAVALMIUS	LISÄTIEDOT
Pasilan läntinen lisäraide	2015-2025	40 M€	Liikennevirasto	Rakentaminen käynnistyy 2015	
Pasila–Riihimäki, 1. vaihe	2015-2025	150 M€	Liikennevirasto	Ratasuunnitelma 2014, Rakentaminen käynnistyy 2015	MAKU 150, 2005
Pasila–Riihimäki, 2. vaihe	2026-2040	200 M€	Liikennevirasto	Alustava yleissuunnitelma 2010	

Liikennejärjestelmän toimivuus

Toimet lisäävät junaliikenteen tarjontaa ja nopeutta sekä vähentävät häiriöherkkyyttä. Vaikutukset kohdistuvat laajalle osalle Helsingin seutua ja myös sen ulkopuolelle.

Vastuullisuuteen ohjaaminen

Toimet parantavat junaliikenteen palvelutasoa ja kilpailukykyä ja vähentävät tieliikennettä ja sen haittoja.

Tehokkuus ja kilpailukyky

Henkilö- ja tavarajunaliikenteen tehostuminen ja häiriöherkkyyden väheneminen tukee osaltaan Helsingin seudun ja koko Suomen kilpailukykyä.

Pitkäjänteinen ennakointi

Toimet varmistavat pääradan kapasiteetin riittävyyden ja mahdollistavat osaltaan Helsingin seudun junaliikenteen ja ratakäytävien maankäytön kehittämisen pitkälläkin aikavälillä.

5. Metro Matinkylä-Kivenlahti

20.2.2015

Merkitys liikennejärjestelmässä ja yhdyskuntarakenteessa

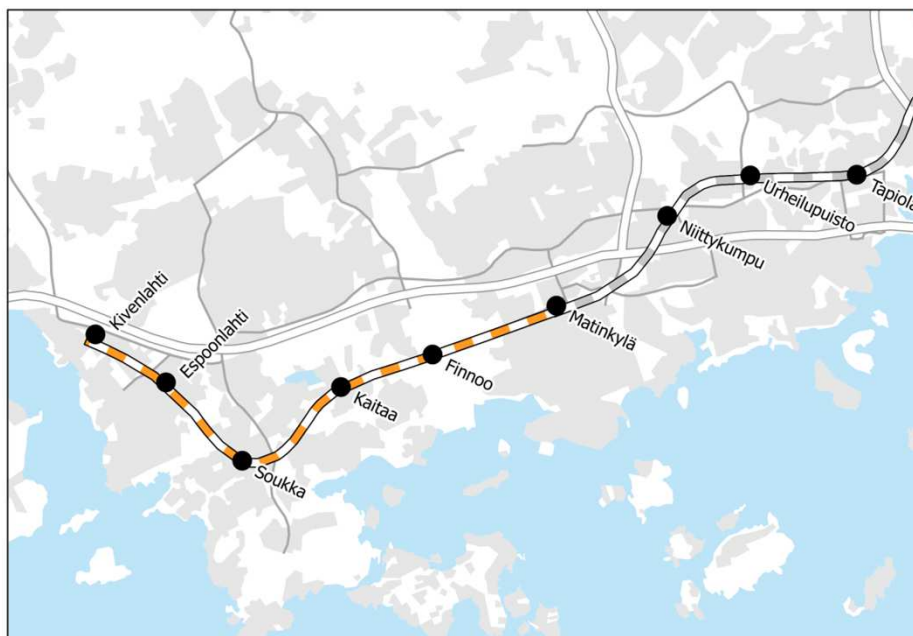
Länsimetron ensimmäinen osuus Ruoholahdesta Matinkylään on rakenteilla ja liikennöinnin on tarkoitus alkaa syksyllä 2016. Metron rakentaminen Kivenlahteen jatkaa raideliikenteeseen tukeutuvaa maankäytön kehityskäytävää Lounais-Espooseen. Alueelle on kaavailtu 30 000-70 000 uutta asukasta mm. Finnoon tulevaan keskukseen ja tiivistämällä muiden asemanseutujen maankäyttöä. Metro lisää huomattavasti raideliikenteen liityntämahdollisuuksia laajalla alueella.

Kehittämistarve

Jatkettaessa metroa Kivenlahteen suuri osa Lounais-Espoon Helsingin suunnan joukkoliikennematkoista muuttuu vaihdottomiksi. Hankkeella on merkittävä vaikutus alueen maankäyttösuunnitelmien toteutusedellytyksille, koska suunnitelmat perustuvat uusien metroasemien toteutumiseen. Tulevien metroasemien ympäristöön tiivistyvälle maankäytölle syntyy erittäin hyvät edellytykset joukkoliikenteen ja kevyen liikenteen käytölle.

Suunnitellut toimet

Matinkylä-Kivenlahti -metro on noin 7 kilometrin pituinen, kokonaan maan alla kulkeva metrorata, jolla on maanalaiset asemat Finnoossa, Kaitaalla, Soukassa, Espoonlahdessa ja Kivenlahdessa. Liityntäpysäköintipaikkoja asemien yhteyteen on suunniteltu yhteensä noin 1 500 autolle ja 2 300 polkupyörälle. Hankkeeseen sisältyy uusi metrovarikko Sarmalvuoreen Espoonlahden pohjoispuolelle. Liityntäliikenne Lounais-Espoosta ja Kirkkonummelta suuntautuu Kivenlahteen, Espoonlahden ja Matinkylään.



TOIMENPIDE	AJOITUS	KUSTANNUS	VASTUUTAHO	SUUNNITELMAVALMIUS	LISÄTIEDOT
Metro Matinkylä-Kivenlahti	2016-2025	801 M€	Espoon kaupunki	Rakentamisen aloitusvalmius, hankkeeseen ei sovelleta YVA-menettelyä	11/2013, MAKU 2005=100
Tie- ja katujärjestelyt	2016-2025	15 M€			Suunniteltava tarkemmin

Liikennejärjestelmän toimivuus

Metro parantaa joukkoliikenteen palvelutasoa nopeuttamalla matkoja ja vähentämällä vaihtamistarvetta. Toimintavarmuus paranee, kun liityntämahdollisuudet paranevat ja herkkyytieliikenteen ruuhkautumiselle vähenee.

Vastuullisuuden ohjaaminen

Metro lisää joukkoliikenteen käyttöä, vähentää tieliikennettä ja sen ympäristö- ja terveyshaittoja. Tulevien metroasemien ympäristöön tiivistyvälle maankäytölle syntyy erittäin hyvät edellytykset joukkoliikenteen ja kevyen liikenteen käytölle.

Tehokkuus ja kilpailukyky

Palvelutason ja toimintavarmuuden paraneminen lisää osaltaan alueen kilpailukykyä. Metron yhteiskuntataloudellinen kannattavuus ei ole alkuvaiheessa erityisen hyvä. Pidemmällä aikavälillä yhdyskuntarakenteen tiivistymisen synnyttämät hyödyt ovat kuitenkin huomattavat.

Pitkäjänteinen ennakointi

Metrolla on merkittävä vaikutus alueen maankäyttösuunnitelmien toteutusedellytyksille, koska suunnitelmat perustuvat uusien metroasemien toteutumiseen. Uusien asukkaiden määräksi on arvioitu 30 000-70 000.

6. Pisara-rata

20.2.2015

Merkitys liikennejärjestelmässä ja yhdyskuntarakenteessa (Pisaran hankearviointi ja rahoitus selvitys on kesken)

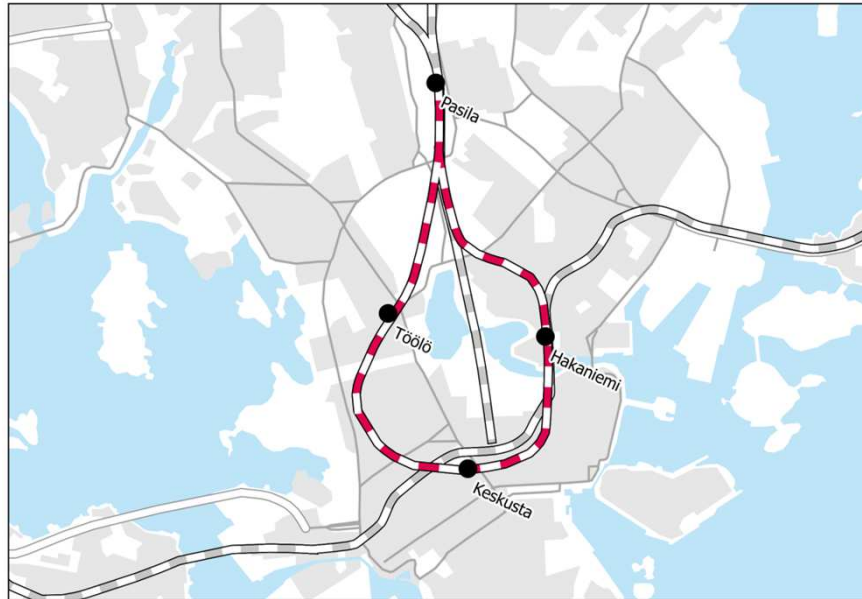
Pisara-ratalenkki yhdistää rantaradan kaupunkirataliikenteen ja pääradan kaupunkirataliikenteen heilurilinjoiiksi, jolloin kaupunkijunien operointi yöaikoja lukuun ottamatta Helsingin päärautatieasemalle lakkaa. Tämä vapauttaa huomattavasti, noin kahdeksan laituriraitteen ja neljän linjaraitteen verran kapasiteettia ruuhkautuneella päärautatieasemalla, mikä puolestaan mahdollistaa Helsinkiin päätyvää junaliikennettä lisäävien muiden kehittämishankkeiden toteuttamisen ja edelleen ratakäytävien maankäytön kehittämisen. Pisara-radan myötä kaupunkijunaliikenne houkuttelee matkustajia myös taajamajunista, mikä keventää pitkälle pääkaupunkiseudun ulkopuolelle liikennöivien taajamajunien kuormitusta luoden mahdollisuuksia junakokoonpanojen lyhentämiseen ja liikennöintikustannussäästöihin. Heilurimainen liikenne mahdollistaa osaltaan kaupunkijunaliikenteen vuorovälin tihentämisen ja matkustajakapasiteetin kasvattamisen.

Kehittämistarve

Helsingin päärautatieasema toimii välityskykynsä äärirajoilla, mikä lisää häiriöherkkyyttä ja rajoittaa osaltaan junaliikenteen lisäämistä Helsingin seudun raidekäytävissä. Toisaalta kaupunkirataliikenteessä Helsingin eteläistä kanta-kaupunkia palvelee ainoastaan Helsingin päärautatieasema, ja kävelyetäisyydet kaupunkiratalaitureilta metroon ja useimpiin keskustan kortteleihin ovat melko pitkät ja yhteydet kantakaupungin itä- ja länsiosiin ovat vaihdolliset.

Suunnitellut toimet

Pisara yhdistää Pasilan läntiset kaupunkiraitteet Töölön, keskustan ja Hakaniemen kautta Pasilan itäisiin kaupunkiraitteisiin. Lähes kokonaan tunneliin sijoittuvalla kaksiraiteisella Pisara-radalla on uudet maanalaiset asemat Töölössä, keskustassa ja Hakaniemessä. Ratalenkin pituus on noin 8 km. Pisaran myötä myös kantakaupungin bussi- ja raitioliikenteeseen on suunniteltu muutoksia.



TOIMENPIDE	AJOITUS	KUSTANNUS	VASTUUTAHO	SUUNNITELMAVALMIUS	LISÄTIEDOT
Pisara-rata	2016-2025	956 M€	Liikennevirasto	Ratasuunnittelu käynnissä. Hankearviointi tehty. Rahoitus selvitys valmistunut. YVA-tehty.	Liittyy junaliikenteen välityskyvyn parantamiseen ja kaupunkirataliikenteen kokonaiskehittämiseen. "Pisara-radan hankearviointi ratasuunnitelmavaiheessa" -raportti.

Liikennejärjestelmän toimivuus

Pisara vähentää junaliikenteen häiriöherkkyyttä ja mahdollistaa osaltaan junaliikenteen määrän kasvattamisen. Kaupunkirataliikenteen jakelu-yhteydet Helsingin kantakaupungissa paranevat kymmenien tuhansien matkustajien osalta.

Vastuullisuuden ohjaaminen

Pisara lisää joukkoliikenteen käyttöä, vähentää tieliikennettä ja sen ympäristö- ja terveyshaittoja.

Tehokkuus ja kilpailukyky

Erityisesti Hgin kantakaupungin elinvoimaisuus ja kilpailukyky kasvaa. Heiluriliikenne tehostaa kaupunkijunaliikennettä. Pisara luo myös edellytyksiä taajamajunien kokoonpanojen lyhentämiseen ja liikennöintikustannussäästöihin.

Pitkäjänteinen ennakointi

Pisara varmistaa Helsingin rautatieaseman kapasiteetin riittävyyden ja mahdollistaa osaltaan Helsingin seudun junaliikenteen ja ratakäytävien maankäytön kehittämisen pitkälläkin aikavälillä.

7. Klaukkalan ohikulkutie (mt 132)

20.2.2015

Merkitys liikennejärjestelmässä ja yhdyskuntarakenteessa

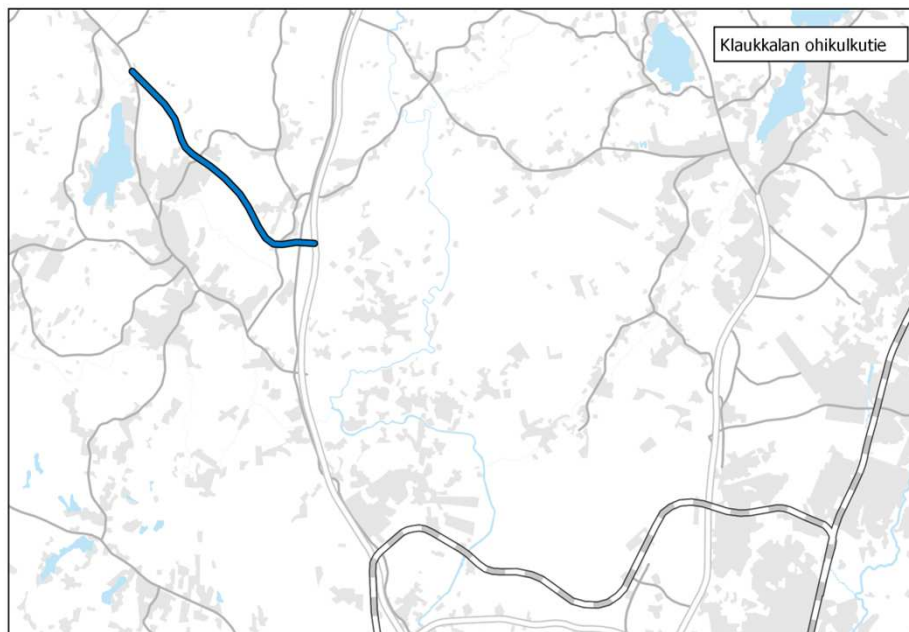
Maantie 132 (Klaukkalantie) on noin 17 000 asukkaan Klaukkalan taajaman sisääntulotie valtatieltä 3 (Hämeenlinnanväylä) sekä yhteys Lopen suuntaan. Klaukkalan keskustassa tie palvelee maankäyttöä pääkatuna. Klaukkalantie on kaksikaistainen, tasoliittymän varustettu maantie, jonka liittymät ovat pääosin valo-ohjattuja. Tie on myös joukkoliikenteen laatukäytävä. Klaukkalantien liikennemäärä on nykyisin noin 18 000 ajoneuvoa arkivuorokaudessa ja tien välityskyky on käytössä lähes kokonaan. Ruuhkautuminen haittaa henkilöautoliikenteen lisäksi joukko- ja tavaraliikenteen sujuvuutta. Klaukkalan asukasmäärän on suunniteltu kasvavan yli 10 000 asukkaalla vuoteen 2040 mennessä, mutta välityskyvyn puute haittaa maankäytön kehittämismahdollisuuksia. Tilanpuutteen takia tien parantamismahdollisuudet nykyisellä paikallaan ovat rajalliset.

Kehittämistarve

Klaukkalantien päivittäiset ruuhkat haittaavat henkilöautoliikenteen lisäksi joukko- ja tavaraliikenteen sujuvuutta ja ohjaavat liikennettä alempiasteiselle katuverkolle. Nykyinen tie kulkee taajaman keskustan läpi ja sen liikenneturvallisuus on heikko. Välityskyvyn puute haittaa ennen kaikkea alueelle suunnitellun maankäytön kehittämismahdollisuuksia.

Suunnitellut toimet

Klaukkalan ohikulkutie on keskustaajaman sen pohjoispuolelta kiertävä noin 7 km pituinen valtatie 3 ja maantien 132 yhdistävä ohitustie. Tie rakennetaan osin kaksiajorataiseksi ja sille tulee neljä eritasoliittymää. Suunnitelma sisältää myös tie- ja katujärjestelyjä, kevyen liikenteen toimia, joukkoliikenteen pysäkkijärjestelyjä ja meluntorjuntatoimia.



TOIMENPIDE	AJOITUS	KUSTANNUS	VASTUUTAHO	SUUNNITELMAVALMIUS	LISÄTIEDOT
Klaukkalan ohikulkutie	2016-2025	55 M€	ELY, Nurmijärvi	Yleissuunnitelman tarkistus 2012	Tiesuunnitelman laadinta käynnistymässä 2015

Liikennejärjestelmän toimivuus

Klaukkalan ohikulkutie parantaa erityisesti Klaukkalan taajaman työssäkäyntiyhteyksiä muualle seudulle sekä henkilöauto- että joukkoliikenteen osalta. Samalla liityntäyhteydet esimerkiksi Kehäradan asemille paranevat.

Vastuullisuuden ohjaaminen

Liikenteen siirtyminen taajaman keskustasta uudelle väylälle parantaa liikenneturvallisuutta, asuin- viihtyvyyttä ja joukkoliikenteen sujuvuutta. Kevyen liikenteen järjestelyt parantavat kävelyn ja pyöräilyn olosuhteita.

Tehokkuus ja kilpailukyky

Työssäkäyntiyhteyksien ja maankäytön kehittämisedellytyksien paraneminen lisäävät erityisesti Nurmijärven etelä- ja länsiosien elinvoimaisuutta ja kilpailukykyä.

Pitkäjänteinen ennakointi

Ohikulkutien rakentaminen mahdollistaa suunnitelmallisen Nurmijärven kunnan yhdyskuntarakenteen eheyttämisen suuntaamalla kasvupaineet Klaukkalan keskusta.

8. Hyrylän itäinen ohikulkutie, 1. & 2. vaiheet

20.2.2015

Merkitys liikennejärjestelmässä ja yhdyskuntarakenteessa

Hyrylän itäinen ohikulkutie muodostuu jatkamalla nykyistä Tuusulan itäväylää Kulloontieltä (mt 148) Järvenpääntielle (mt 145). Tuusulan nykyisen itäväylän täydentäminen synnyttää Hyrylän ohittavan tieyhteyden Tuusulanväylän (kt 45) ja Järvenpääntien (mt 145) välille. Nykyisellä maantiellä 145 Tuusulan keskuksen ja Järvenpään välillä kulkee nykyisin noin 20 000 autoa vuorokaudessa ja kaksikaistainen tie on ajoittain pahasti ruuhkautunut. Uusi täydentävä tieyhteys keventää merkittävästi liikennekuormitusta Järvenpääntien eteläosassa. Tavoitteena on myös parantaa nykyisten vaarallisiksi todettujen liittymien turvallisuutta sekä kevyen liikenteen turvallisuutta etenkin Kirkonkylän koulun ympäristössä.

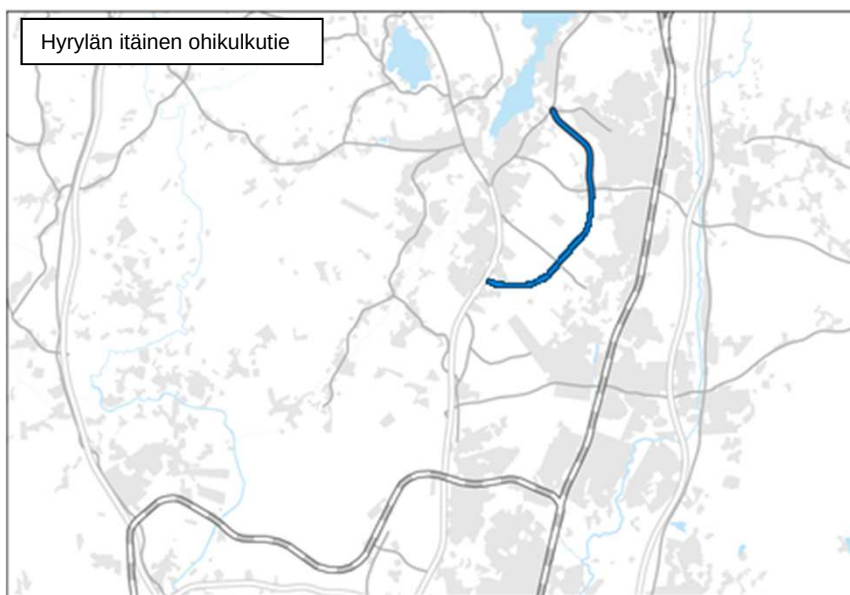
Kehittämistarve

Järvenpään etelänsuuntainen Tuusulan kautta kulkeva liikenne kulkee nykyisin Hyrylän keskuksen kautta, mikä aiheuttaa alueelle liikenneturvallisuus- ja viihtyisyysongelmia sekä ruuhkauttaa alueen tieverkkoa.

Suunnitellut toimet

Suunniteltu ohikulkutie on uuteen tiekäytävään sijoittuva, noin 2,5 km:n pituinen kaksiajoratainen sekaliikennetie, jonka nopeustavoite on 80 km/h. Uuden ohikulkutiejakson eteläpään tulee eritasoliittymä Kulloontielle (mt 148) ja pohjoispään kiertoliittymä Järvenpääntielle (mt 145). Lisäksi jakson keskivaiheille tulee Kannistonmäen eritasoliittymä. Ohikulkutien rinnalle rakennetaan uusi kevyen liikenteen väylä sen koko pituudelta. Ohikulkutie on suunniteltu toteutettavan kahdessa vaiheessa siten, että ensimmäinen vaihe ajoittuu kauteen 2016-2025 ja toinen vaihe 2026-2040.

Ohikulkuyhteyden kehittämistarpeeseen liittyy pidemmällä aikajänteellä myös Hyrylän Itäväylän ja Tuusulanväylän liittymän parantaminen.



TOIMENPIDE	AJOITUS	KUSTANNUS	VASTUUTAHO	SUUNNITELMA-VALMIUS	LISÄTIEDOT
Hyrylän itäinen ohikulkutie, 1. vaihe	2016-2025	50 M€	ELY, Tuusula	Yleissuunnitelma 2008	Ei sisällä Hyrylän itäväylän ja Tuusulanväylän liittymän parantamista
Hyrylän itäinen ohikulkutie, 2. vaihe	2026-2040		ELY, Tuusula	Yleissuunnitelma 2008	Ei sisällä Hyrylän itäväylän ja Tuusulanväylän liittymän parantamista

Liikennejärjestelmän toimivuus

Uusi tieyhteys täydentää tieverkkoa ja parantaa Tuusulan keskuksen alueen liikenteen olosuhteita ja toimivuutta.

Vastuullisuuteen ohjaaminen

Liikenneturvallisuus paranee Tuusulan keskuksen läpiajoliikenteen siirtyessä korkeatasoisemmalle väylälle. Liikenneturvallisuutta parantavat myös eritasoliittymät, kevyen liikenteen väylät sekä alikulkukäytävät.

Tehokkuus ja kilpailukyky

Liikenneyhteyksien ja maankäytön kehittämisedellytysten paraneminen lisäävät erityisesti Tuusulan länsiosien elinvoimaisuutta ja kilpailukykyä.

Pitkäjänteinen ennakointi

Liikenteen rauhoittuminen Tuusulan keskuksessa antaa mahdollisuuksia keskusta-alueen kehittämiseksi. Tiejärjestelyt antavat mahdollisuuden kaavoittaa ohikulkutien länsipuolelle jääviä alueita mm. asumiskäyttöön. Uusi tieyhteys tukee myös varuskunta-alueen kehittämisen.

9. Helsingin ratapihan toiminnallinen parantaminen (HELRA)

20.2.2015

Merkitys liikennejärjestelmässä ja yhdyskuntarakenteessa

Helsingin ratapihan liikenne on kasvanut merkittävästi viimeisen kymmenen vuoden aikana. Kasvanut liikennemäärä aiheuttaa haasteita sekä kapasiteetin riittävyyteen että häiriötilanteista palautumiskykyyn. Helsingin ratapihan toiminnallisuuden parantamisen toimet mahdollistavat osaltaan junatarjonnan kehittämisen ja vähentävät liikenteen häiriöherkkyyttä. Samalla ne edistävät radanvarren maankäytön kehittämistä. Helsingin ratapihan toiminnallisuuden parantaminen on osa Helsingin seudun ja koko Suomen junaliikenteen tarjonnan ja toimintavarmuuden vaiheittaista kehittämissuunnitelmaa. Hanke kytkeytyy mm. Pasilan läntisen lisäraiteen rakentamiseen ja luo osaltaan edellytyksiä pääradan välityskyvyn parantamistoimille.

Kehittämistarve

Helsingin päärautatieasema toimii välityskykynsä ääriarjoilla, mikä lisää häiriöherkkyyttä ja rajoittaa osaltaan junaliikenteen lisäämistä Helsingin seudun raidekäytävissä. Häiriötilanteet ovat viime vuosina olleet Helsingin alueella yleisiä ja niistä on aiheutunut merkittäviä liikennehaittoja koko rautatiejärjestelmän toimintaan.

Suunnitellut toimet

Ratapihan toiminnallisuutta parannetaan lisäämällä vaihteita ja vaihekujia, jolloin junilla on mahdollisuus kulkea useampia reittejä Helsingin ja Pasilan välillä. Junaliikennettä saadaan tihennettyä myös opastin- ja turvalaitetekniikkaa tiivistämällä. Ratkaisu pohjautuu pitkälti nykyiseen raiteistoon ja siinä olevat yksittäiset kehityskohteet voidaan toteuttaa erillisinä investointeina.



Liikennejärjestelmän toimivuus

Toimet parantavat toimintavarmuutta ja mahdollistavat junatarjonnan kehittämisen. Vaikutukset kohdistuvat laajalle osalle Helsingin seutua ja myös koko valtakunnalliseen rataverkkoon.

Vastuullisuuden ohjaaminen

Toimet parantavat junaliikenteen palvelutasoa ja kilpailukykyä ja vähentävät tieliikennettä sekä sen ympäristö- ja terveyshaittoja.

Tehokkuus ja kilpailukyky

Junaliikenteen tehostuminen ja häiriöherkkyyden väheneminen tukee osaltaan Helsingin seudun ja koko Suomen kilpailukykyä.

Pitkäjänteinen ennakointi

Toimet varmistavat junaliikenteen kehittämisen ja tulevat osaltaan Helsingin seudun ratakäytävien maankäytön kehittämistä.

TOIMENPIDE	AJOITUS	KUSTANNUS	VASTUUTAHO	SUUNNITELMAVALMIUS	LISÄTIEDOT
Helsingin ratapihan toiminnallinen parantaminen	2016-2025	61 M€	Liikennevirasto	Parantamissuunnitelma 2014	MAKU 135, 2010=100

10. Päätieverkon seuranta- ja ohjausjärjestelmän kehittäminen

20.2.2015

Merkitys liikennejärjestelmässä ja yhdyskuntarakenteessa

Liikenteen hallinnan toimenpiteillä tehostetaan merkittävästi liikenneverkon käyttöä ja parannetaan turvallisuutta.

Kehittämistarve

Liikenteen hallinnan toimenpiteet ovat kustannustehokas menetelmä lisätä verkon sujuvuutta ja turvallisuutta. Esimerkiksi automaattinen kameravalvonta on yksi kustannustehokkaimmista keinoista parantaa liikenneturvallisuutta.

Suunnitellut toimet

Pakettiin sisältyy vaihtuvien nopeusrajoitusjärjestelmien toteuttamisen Turunväylälle, Hämeenlinnanväylälle Lahdenväylälle ja Tuusulanväylälle.

Liikenteestä tiedottamista lisätään koko seudulla tiedotusopasteilla ja vaihtuvan ohjauksen avulla.

Automaattista nopeusvalvontaa lisätään seudun tärkeillä pääväylillä (KEHÄ I ja III, kt 45).

Liikenteen tilannekuvan kehittämiseksi toteutetaan uusia mittauspisteitä, liikennekameroita sekä suoritetaan matka-aikajärjestelmän päivittämistä.

Toimenpide		Arvioitu kustannus (milj.€)	
Vaihtuva nopeusrajoitus			
vt 1	Munkkivuori – Kehä III	13 km	1,5
vt 3	Klaukkala - Nurmijärvi	8 km	1,1
vt 4 vt 7	Koskela – Järvenpää E, Lahdenväylä – Kehä III (pilottitoteutus)	33 km	6,0
kt 45	Tuomarinkylä - Ruotsinkylä	14 km	1,4
Liikenteen tiedottaminen			
Tiedotusopasteiden hankinta, prioriteettiluokka 1 (5 kpl); verkon kriittisimmät kohdat		0,75	
Tiedotusopasteiden hankinta, prioriteettiluokka 2 (10 kpl); Kehä I:n haltuunotto, vt 4 ja 1 täydennykset		1,5	
Tiedotusopasteiden hankinta, prioriteettiluokka 3 (20 kpl); verkollisen kattavuuden saavuttaminen		3,0	
Vaihtuvan ohjauksen kehittäminen			
Liikennetieto-ohjatun vaihtuvan nopeusrajoitusjärjestelmän pilotti vt 4 ja vt 7:n alkupää		1,0	
Automaattisen nopeusvalvonnan lisääminen			
Kehä I, Kehä III, kt 45		1,0	
Tilannekuvan kehittäminen			
Liikennekameroita, liikenteen mittauspisteitä ja matka-aikajärjestelmän päivitystä		0,5	
Investoinnit yhteensä		n. 20 M€	

TOIMENPIDE	AJOITUS	KUSTANNUS	VASTUUTAHO	SUUNNITELMA-VALMIUS
Toimenpidepaketin toteuttaminen	2015-2025	20 M€	ELY, Liikennevirasto	Alustava suunnitelma laadittu

Liikennejärjestelmän toimivuus

Parantaa liikenteen toimivuutta erityisesti häiriötilanteissa sekä yleisesti ruuhka-aikoina tarkemman liikennetilanteiden tiedotuksen kautta. Vaihtuvat rajoitukset tehostavat toimivuutta ruuhka-aikoina

Vastuullisuuden ohjaaminen

Parantaa liikenneturvallisuutta, vähentää ruuhkaisuutta, edistää matkojen ajoittamista ruuhkattomiin aikoihin, parantaa joukkoliikenteen toimintaedellytyksiä

Tehokkuus ja kilpailukyky

Tehostaa liikennejärjestelmän toimintaa. Toimiva liikennejärjestelmä parantaa seudun kilpailukykyä

Pitkäjänteinen ennakointi

Parantaa liikenneverkon tehokkuutta ja edistää seudun kehittymistä kestäväällä tavalla. Tilannekuva mahdollistaa liikkumisen palvelujen kehittämisen.

11. Keskisuuret tiepaketit (tie- ja katuverkon toimivuus)

20.2.2015

Merkitys liikennejärjestelmässä ja yhdyskuntarakenteessa

Keskisuurten (kustannuksiltaan noin 5-30 miljoonaa euroa) tieverkon kehittämishankkeiden avulla tehostetaan nykyisen liikenneverkon käyttöä, parannetaan liikenneturvallisuutta ja hillitään ruuhkia. Hankkeet suunnitetaan erityisesti joukkoliikenteen, logistiikan ja maankäytön yhteyksien kehittämiseen. Monipuolisesti ongelmia ratkaisevat hankkeet ovat etusijalla. Ajoneuvoliikenteen hinnoittelu mahdollistaa osaltaan hankkeiden rahoituksen.

Kehittämistarve

Keskisuurten hankkeiden toteuttaminen ei ole edennyt. Hankkeiden vaiheistusta ja ohjelmointia tulee kehittää.

Suunnitellut toimet

HLJ-suunnitelmaan koottu hankekokonaisuus "Keskisuuret tiepaketit" sisältää kustannuksiltaan noin 5-30 miljoonan euron suuruisia tieverkon kehittämishankkeita.. Seuraavat keskisuurten tiepakettien teemat ja hankkeet toteutetaan vuoteen 2025 mennessä:

Joukkoliikenteen kilpailukyky tieverkolla

- Vihdintien (Mt 120) parantaminen Haaga–Kehä III
- Hämeenlinnanväylä (Vt 3), Kehä I–Kaivoksela, lisäkaistat
- Lahdenväylä (Vt 4) Jokiniementien vaihtopysäkit

Ajoneuvoliikenteen ruuhkautumisen hallinta

- Lahdenväylä (Vt 4), 1. vaihe, Kehä I–Vt7
- Lahdenväylä (Vt 4), 2.vaihe, Kehä III–Koivukylä, lisäkaistat
- Turunväylä (Vt1), Tuomarila–Nihtisilta, lisäkaistat
- Tuusulanväylä, Tuomarinkylän eritasoliittymä–Kehä III

Hankepaketin kustannukset ovat yhteensä noin 130 miljoonaa euroa. Suuri osa hankkeista on valtion ja kuntien yhteishankkeita.



TOIMENPIDE	AJOITUS	KUSTANNUS	VASTUU-TAHO	LISÄTIEDOT
Vihdintien (Mt 120) parantaminen Haaga–Kehä III	2016-2025	15 M€	ELY	Joukkoliikenteen kilpailukyky tieverkolla
Hämeenlinnanväylä (Vt 3), Kehä I–Kaivoksela, lisäkaistat	2016-2025	25 M€	ELY	Joukkoliikenteen kilpailukyky tieverkolla
Lahdenväylä (Vt 4) Jokiniementien vaihtopysäkit	2016-2025	12 M€	ELY	Joukkoliikenteen kilpailukyky tieverkolla
Lahdenväylä (Vt 4), 1. vaihe, Kehä I–Vt7	2016-2025	17 M€	ELY	Ajoneuvoliikenteen ruuhkautumisen hallinta. Joukkoliikenne hyötyy merkittävästi vt 4:n sujuvoittamisesta.
Lahdenväylä (Vt 4) , 2.vaihe, Kehä III–Koivukylä, lisäkaistat	2016-2025	15 M€	ELY	Ajoneuvoliikenteen ruuhkautumisen hallinta. Joukkoliikenne hyötyy merkittävästi vt 4:n sujuvoittamisesta.
Turunväylä (Vt1), Tuomarila–Nihtisilta, lisäkaistat	2016-2025	20 M€	ELY	Ajoneuvoliikenteen ruuhkautumisen hallinta
Tuusulanväylä vaihe 1. Tuomarinkylän ETL–Kehä III	2016-2025	25 M€	ELY	Ajoneuvoliikenteen ruuhkautumisen hallinta Kehittämisselvitys 1999, suunnitelma päivitetty

Liikennejärjestelmän toimivuus

Pyritään ratkaisemaan ongelmia ennakkoiden ja monipuolisesti.

Vastuullisuuteen ohjaaminen

Hankkeiden valinnassa painotetaan joukkoliikennettä, logistiikkaa, maankäytön kehittämistä (mm. melu), liikenneturvallisuutta sekä ruuhkien hallintaa.

Tehokkuus ja kilpailukyky

Tehostaa liikennejärjestelmän toimintaa. Toimiva liikennejärjestelmä parantaa seudun kilpailukykyä

Pitkäjänteinen ennakkointi

Parantaa liikenneverkon tehokkuutta ja edistää seudun kehittymistä kestäväällä tavalla

12. Keski-Uudenmaan logistiikan yhteystarve, 1. & 2. vaiheet

20.2.2015

Merkitys liikennejärjestelmässä ja yhdyskuntarakenteessa

Logistiikan painopiste on siirtymässä Kehä III:n tasolta pohjoisemmaksi. Valtakunnallisesti ja seudullisesti merkittäviä logistiikan toimijoita on sijoittunut viime vuosina valtateiden 3 ja 4 käytäviin. Lentokentän pohjoispuolinen Focus-alue ja Tuusulan Itäväylän varsi sekä vt 25:n varsi ovat tulevaisuudessa entistä houkuttelevampia sijoittumispaikkoja logistiikan toimijoille.

Keski-Uudeltamaalta puuttuvat kuitenkin selkeät ja laadukkaat logistiikan poikittaisyhteydet valtateiden 3 ja 4 väliltä valtatie 25 ja Kehä III:n välisellä alueella.

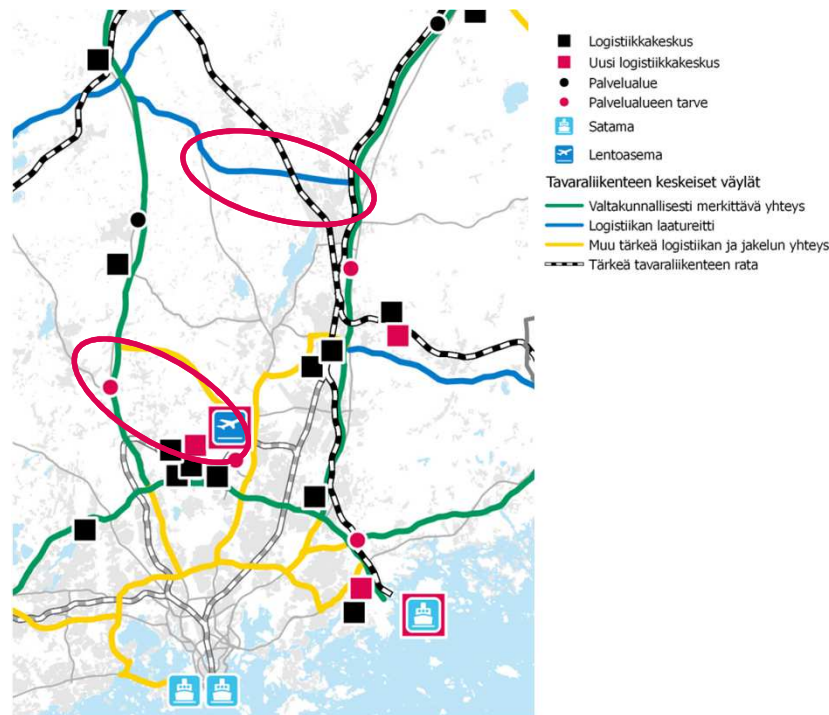
Kehittämistarve

Heikot poikittaisyhteydet aiheuttavat ongelmia valtakunnalliselle raskaalle liikenteelle. Raskaan liikenteen kannalta poikittaisyhteyksien puutteet johtavat joko lisäkustannuksia aiheuttaviin pidempiin reitteihin tai liikenteen hakeutumiseen alemmalle tie- ja katuverkolle, jolloin siitä aiheutuu haittaa muulle liikenteelle ja maankäytölle.

Suunnitellut toimet

Logistiikan tarvitsemista Keski-Uudenmaan poikittaisyhteyksistä toteutetaan ennen vuotta 2025 Järvenpää–Kt 45 yhteys, jolla voidaan ratkaista nykyisiä yhteysongelmia ja vähennetään tarvetta Hyrylän läpiajoon. Laaditun verkollisen selvityksen perusteella suositeltavin yhteys toisessa vaiheessa toteutettavaksi on yhteys Kehä IV -tasolla. Kehä IV toteutetaan siihen tukeutuvan maankäytön tarpeisiin.

Keski-Uudenmaan poikittaisyhteyksien toteuttamiseen tähtäävää suunnittelua ja selvityksiä jatketaan.



TOIMENPIDE	AJOITUS	KUSTANNUS	VASTUUTAHO	SUUNNITELMA-VALMIUS
Järvenpää–Kt 45 yhteys	2015-2025	n. 12 M€	ELY, kunnat	Yleissuunnitelma 2004
Kehä IV tason yhteys	2025-		ELY, kunnat	Suunnittelua tarkennetaan

Liikennejärjestelmän toimivuus

Toimenpiteillä parannetaan Keski-Uudenmaan logistiikan kannalta tärkeitä poikittaisia tieyhteyksiä.

Vastuullisuuden ohjaaminen

Raskaan liikenteen ohjaaminen laadukkaille ja sujuville pääyhteyksille parantaa liikenneturvallisuutta, vähentää asuinalueiden päästö-, melu- ja viihtyvyyshaittoja sekä pienentää pohjavesien pilaantumisriskiä.

Tehokkuus ja kilpailukyky

Kuljetusyhteyksien kehittäminen tukee elinkeinoelämän toimintaedellytyksiä laajalla alueella. Logistiikka-alueiden kehittämis- ja mahdollisuuksien parantaminen edistää alueen kilpailukykyä.

Pitkäjänteinen ennakointi

Parantamistoimet tukevat Keski-Uudenmaan logistiikka-alueiden kehittämisedellytyksiä. Keski-Uudenmaan logistiikka-alueiden kehittäminen vapauttaa tilaa asunto- ja työpaikkarakentamiselle seudun ydinalueella.

13. Espoon kaupunkirata

20.2.2015

Merkitys liikennejärjestelmässä ja yhdyskuntarakenteessa

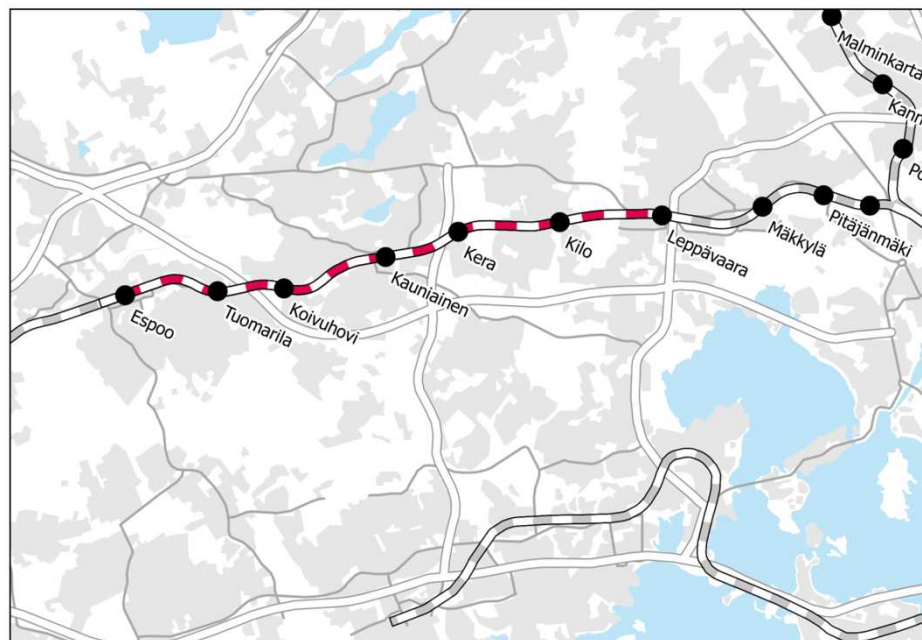
Helsinki–Huopalahti–Leppävaara -kaupunkirata jatketaan Espoon keskukseen. Kaupunkiradan jatkaminen mahdollistaa tiheän, säännöllisen ja kaukoliikenteen häiriöistä riippumattoman liikennöinnin. Samalla vapautuu kapasiteettia kaukoliikenteen raiteilla, mikä mahdollistaa Kirkkonummen suuntaan liikennöivien taajamajunien lisäämisen ja nopeuttamisen sekä liikennehäiriöiden vähenemisen. Hanke tukee ratakäytävän asemanseutujen maankäytön kehittämistä Espoossa ja Kirkkonummella. Kaupunkiradan vaikutusalueella Espoossa ja Kirkkonummella asukasmäärän on arvioitu kasvavan noin 50 000 asukkaalla 2035 mennessä.

Kehittämistarve

Nykyisen radan välityskykyä ja junaliikenteen kehittämistä rajoittaa erilaisten ja eri nopeudella kulkevien junatyypin liikennöinti samoilla raiteilla. Kaukoliikenteen junat aiheuttavat muiden junien aikatauluihin pitkähköjä aukkoja, ja kaukoliikenteen myöhästelyt heijastuvat myös muiden junien kulkuun. Osa ratajakson asemista ei myöskään vastaa tämän päivän laatuvaatimuksia.

Suunnitellut toimet

Hankkeessa rakennetaan kaksi lisäraidetta noin 10 kilometrin matkalle välille Leppävaara–Espoon keskus sekä uusitaan asemia, rakennetaan terminaaleja ja parannetaan kevyen liikenteen olosuhteita. Helsingin ja Espoon keskuksen välillä on suunniteltu liikennöitävän kaikilla asemilla pysähtyvillä kaupunkijunilla 10 minuutin säännöllisellä vuorovälillä. Samalla käytävän bussiliikenteeseen on kaavailtu joitakin muutoksia. Radan varteen toteutetaan pyöräilyn laatuikäytäviä.



TOIMENPIDE	AJOITUS	KUSTANNUS	VASTUUTAHO	SUUNNITELMA-VALMIUS	LISÄTIEDOT
Kaupunkirata Leppävaara-Espoon keskus	2016-2025	224 M€	LVI	Ratasuunnitelma 2014, Hankkeeseen ei sovelleta YVA-menettelyä.	Ratasuunnitelma on laadittu välille Leppävaara-Kauklahti vuonna 2014. MAKU 135, 2010=100

Liikennejärjestelmän toimivuus

Junatarjonnan lisääntyminen ja häiriöttömyys sekä liikenteen täsmällisyys parantaa liikennejärjestelmän palvelutasoa ja toimintavarmuutta Leppävaarasta Kirkkonummelle ulottuvassa käytävässä.

Vastuullisuuden ohjaaminen

Kaupunkirata lisää joukkoliikenteen käyttöä, vähentää tieliikennettä ja sen haittoja. Raidekäytävään tiivistyvä maankäyttö syntyy hyvät edellytykset joukkoliikenteen ja kevyen liikenteen käytölle. Liityntäliikenteen kautta vaikutukset Länsi-Uudellamaalla ovat laajat.

Tehokkuus ja kilpailukyky

Kaupunkirata kytkee käytävän työpaikka- ja asuinalueet sekä palvelut toisiinsa sekä kantakaupungin työpaikka-alueisiin. Samalla seudullisen raideliikennejärjestelmän toiminta tehostuu kokonaisuutena.

Pitkäjänteinen ennakointi

Kaupunkirata varmistaa joukkoliikenteen pitkän aikavälin kapasiteetin riittävyyden tärkeässä kehityskäytävässä.

14. Raide-Jokeri

20.2.2015

Merkitys liikennejärjestelmässä ja yhdyskuntarakenteessa

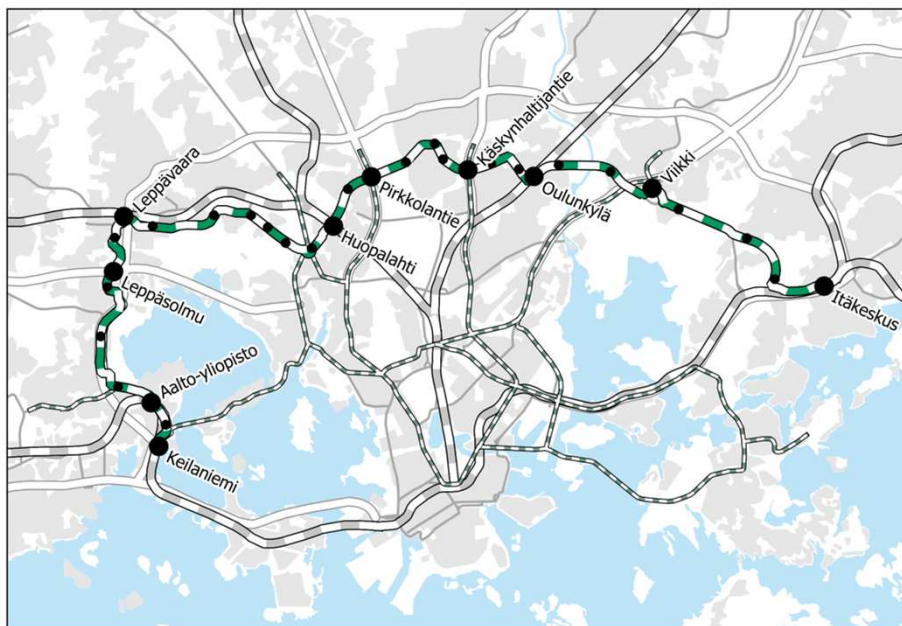
Raide-Jokeri on pikaraitiotienä toteutettava seudullinen kehämäinen joukkoliikenneyhteys, joka kulkee Itäkeskuksesta Oulunkylän, Pitäjänmäen ja Leppävaaran kautta Keilaniemeen. Radalla on vaihtoyhteydet metroon Itäkeskuksessa ja Otaniemessä sekä lähijunaliikenteeseen Oulunkylässä, Huopalahdessa ja Leppävaarassa. Jokeri-linjalla on poikittaisliikenteen ohella merkittävä säteittäistä joukkoliikennettä syöttävä rooli. Raide-Jokerin käytävään on arvioitu sijoittuvan vuoteen 2035 mennessä noin 35 000 uutta asukasta ja 47 000 uutta työpaikkaa. Raide-Jokeri on vaikutusten arvioinnin perusteella erittäin kustannustehokas hanke.

Kehittämistarve

Nykyisen, linja-autoilla liikennöitävän runkolinja 550:n täsmällisyys on heikko ja tiheä vuoroväli aiheuttaa bussien ketjuuntumista. Tästä syystä autot kuormittuvat epätasaisesti, mikä aiheuttaa kapasiteettiongelmia. Matkustajamäärän kasvu uhkaa pahentaa liikennöinnissä jo nyt ilmeneviä ongelmia. Raide-Jokeri parantaa Jokeri-linjan liikennöinnin täsmällisyyttä ja matkustusmukavuutta sekä lisää matkustajakapasiteettia kasvavassa poikittaisliikenteessä.

Suunnitellut toimet

Nykyinen bussirunkolinja 550 korvataan noin 25 km pituisella, Keilaniemen ja Itäkeskuksen välisellä pikaraitiotiellä, joka sijoittuu pääosin omalle ajouralle. Pysäkkipareja tulee noin 30. Linjan läntinen päätepiste siirtyy Westendinasemalta Keilaniemeen. Myös muualla linjaus poikkeaa hieman linjan 550 reitistä. Vuoroväliksi on kaavailtu ruuhka-aikaan noin 5 minuuttia.



TOIMENPIDE	AJOITUS	KUSTAN- NUS	VASTUU- TAHO	SUUNNITELMA- VALMIUS	LISÄTIEDOT
Raide-Jokeri	2016-2025	280 M€	Helsinki	Alustava yleissuunnitelma 2009 Hankkeeseen ei sovelleta YVA-menettelyä.	Hankesuunnitelma valmistuu 2015 Maku 2014

Liikennejärjestelmän toimivuus

Raide-Jokeri lisää joukkoliikenteen täsmällisyyttä ja kapasiteettia kasvavassa poikittaisessa liikenteessä. Myös liityntäyhteydet Jokeri-käytävästä säteittäisiin raidekäytäviin paranevat.

Vastuullisuuteen ohjaaminen

Raide-Jokeri lisää tehokkaasti joukkoliikenteen käyttöä, vähentää tieliikennettä ja sen ympäristö- ja terveyshaittoja. Raidekäytävään tiivistyväle maankäytölle syntyy hyvät edellytykset joukkoliikenteen käytölle, kävelylle ja pyöräilylle.

Tehokkuus ja kilpailukyky

Raide-Jokeri kytkee vyöhykkeen työpaikka- ja asuinalueet sekä palvelut toisiinsa ja säteittäisiin raidekäytäviin. Joukkoliikenteen hoidon kustannukset kasvavat hieman, mutta joukkoliikenteen käytön kasvu lisää lipputulota lähes saman verran.

Pitkäjänteinen ennakointi

Pikaraitiotie varmistaa joukkoliikenteen kapasiteetin riittävyyden pitkällä aikavälillä tärkeässä poikittaisliikenteessä. Raide-Jokeri tukee maankäytön tiivistämistä seudun ydinalueelle, mikä vähentää liikkumistarvetta ja parantaa kestävien liikkumismuotojen edellytyksiä ja kilpailukykyä.

15. Ruskeasannan asema

20.2.2015

Merkitys liikennejärjestelmässä ja yhdyskuntarakenteessa

Vuonna 2015 valmistuva Kehärata muodostaa Keski-Vantaan joukkoliikenteen runkoyhteyden Myyrmäen ja Tikkurilan suuntiin. Radalle tulee ensimmäisessä vaiheessa viisi uutta asemaa: Vehkalan, Kivistön, Aviapoliksen, Lentoaseman sekä Leinelän asemat. Asemavarauksia rakennetaan Petakseen, Viinikkalaan ja Ruskeasantaan. Asemavaraukset mahdollistavat asemien rakentamisen paikalle myöhemmin tulevaisuudessa. Lapinkylään tehdään tekninen valmius aseman rakentamiseen. Erityisesti Ruskeasannan asemalle on kaavailtu merkittävää Tuusulan suunnan linja- ja henkilöautoliityntää. Asemien vaihteittainen toteuttaminen on osa alueen maankäytön vaihteista kehittämistä.

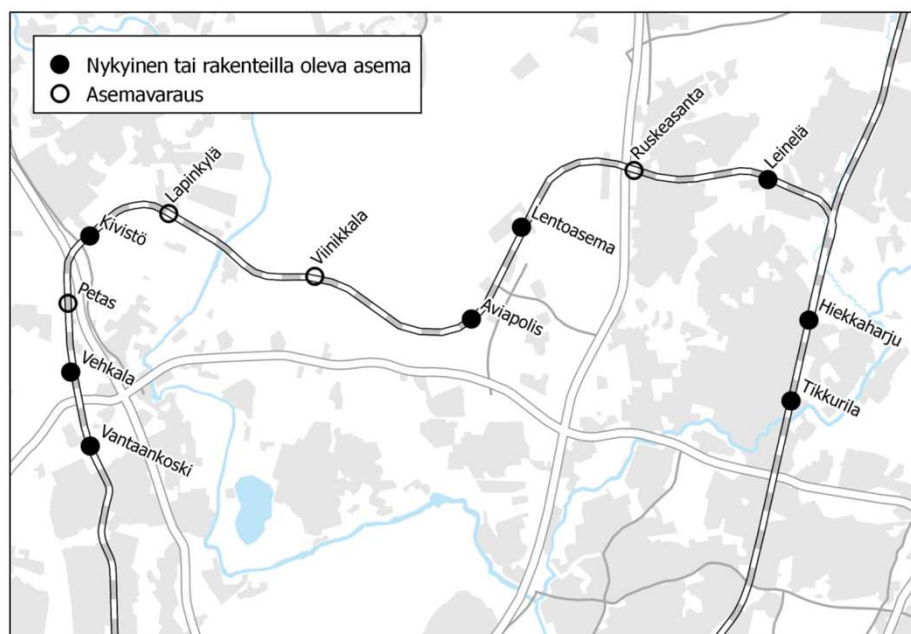
Kehittämistarve

Kehäradan valmistuessa 2015 vain osa alueelle kaavaillusta uudesta maankäytöstä on ehtinyt toteutua, minkä takia kaikkia asemia ei rakenneta vielä ensivaiheessa. Kehäratavyöhykkeelle suunniteltu maankäyttö tukeutuu voimakkaasti raideyhteyteen ja sen asemiin, joten varmuus uusien asemien toteuttamis-aikataulusta on edellytys asemanseutujen maankäytön intensiiviselle kehittämiselle.

Suunnitellut toimet

Ensimmäisenä rakenteilla olevien asemien jälkeen toteutetaan maanalainen Ruskeasannan asema Tuusulanväylän kohdalle. Tuusulanväylän liittymäjärjestelyt joudutaan uusimaan. Asemalle on suunniteltu bussiliikenteen liityntäterminaali sekä liityntäpysäköintipaikat noin 300 autolle ja 300 pyörälle.

Muiden asemien toteutuminen kytkeytyy alueiden maankäytön kehittämiseen eikä toteuttamisaikataulusta ole tehty vielä päätöksiä.



TOIMENPIDE	AJOITUS	KUSTANNUS	VASTUUTAHO	SUUNNITELMA-VALMIUS	LISÄTIEDOT
Ruskeasannan asema	2016-2025	50 M€	Liikennevirasto	Asemavaraus	Arvioitu valtion rahoitusosuus 70 %, kunnat 30 %
Kehäradan asemat (Lapinkylä, Petas, Viinikkala)	2026-2040				Ei vielä kustannusarvioita

Liikennejärjestelmän toimivuus

Kehäradan asemien vaihteittainen toteuttaminen on osa alueen liikennejärjestelmän ja maankäytön vaihteista kehittämistä. Kehäradan asemat kytkevät alueelle tulevan maankäytön seudun yhdyskuntarakenteeseen ja liikennejärjestelmään.

Vastuullisuuteen ohjaaminen

Tulevien asemien ympäristöön kehittyvälle maankäytölle syntyy hyvät edellytykset joukkoliikenteen ja kevyen liikenteen käytölle. Ruskeasannan liityntäyhteydet ohjaavat osaltaan henkilöautomarkkinoita raideliikenteeseen.

Tehokkuus ja kilpailukyky

Uudet asemat kytkevät alueen työpaikka- ja asuinalueet sekä palvelut toisiinsa sekä seudun muihin alueisiin. Samalla seudullisen raideliikennejärjestelmän toiminta tehostuu kokonaisuutena. Kehäradan käyttö tehostuu uusien asemien ja niiden yhteyteen kehittyvän maankäytön myötä.

Pitkäjänteinen ennakointi

Uusilla asemilla on keskeinen merkitys alueelle suunnitellun maankäytön toteutumisedellytyksille, koska suunnitelmat perustuvat uusien asemien toteutumiseen.

16. Kehä I (mt 101), 2. vaihe

20.2.2015

Merkitys liikennejärjestelmässä ja yhdyskuntarakenteessa

Kehä I on pääkaupunkiseudun tärkein kehäväylä ja maan vilkkaimmin liikennöityjä teitä. Se yhdistää Helsingin keskustaan johtavat säteittäisväylät ja kytkee alueen asuin- ja työpaikka-alueita toisiinsa ja seudun muihin pääväyliin. Keskiosastaan Kehä I on parannettu kokonaan eritasoliittymien varustetuksi kaupunkiväyläksi, mutta länsi- ja itäosilla on vielä liikennevalo-ohjattuja tasoliittymiä. Kehä I:llä kulkee myös seudun poikittaista joukkoliikennettä.

Kehittämistarve

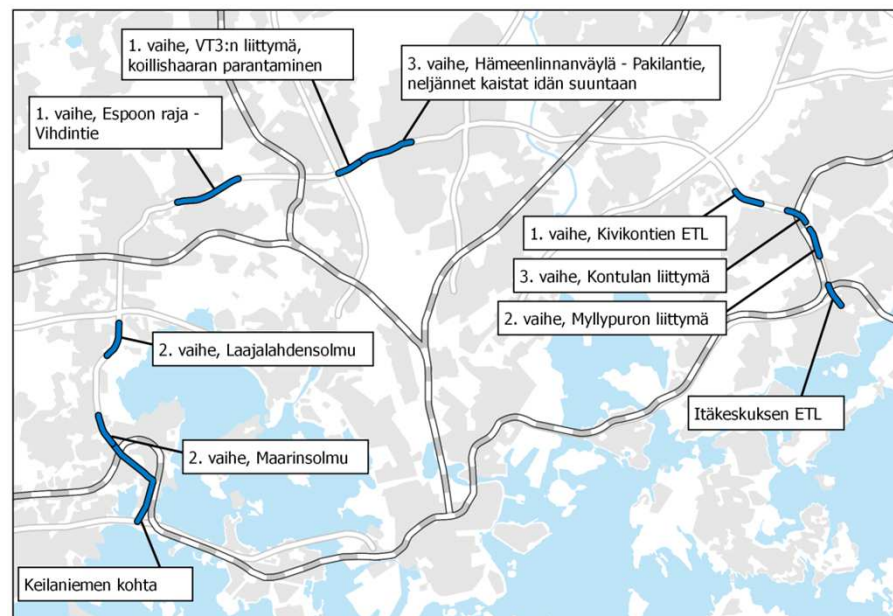
Kehä I:n itä- ja länsiosan tasoliittymien välityskyky ylittyy ruuhka-aikoina. Välityskyky ylittyy ajoittain myös väylän keskiosalla linjakapasiteetin puutteen takia. Välityskyvyn ylittäminen ruuhkauttaa väylää useasta kohtaa, mikä heikentää liikennejärjestelmän toimintavarmuutta ja lisää liikennettä alempiasteisella verkolla. Valo-ohjatut tasoliittymät hyvin vilkkaasti liikennöidyllä pääväylällä muodostavat myös merkittävän liikenneturvallisuusongelman.

Suunnitellut toimet

Toimenpiteet sisältävät valo-ohjattujen tasoliittymien korvaamista eritasoliittymillä, lisäkaistoja, eritasoliittymien parantamista, joukkoliikenteen ja kevyen liikenteen järjestelyjä sekä meluntorjuntatoimia.

1. vaiheen toimet (lisäkaistat Espoon raja-Vihdintie, Hämeenlinnaväylän liittymän parantaminen sekä Kivikontien eritasoliittymä) ovat käynnissä ja valmistuvat vuoteen 2018 mennessä. Seuraavaksi (2. vaihe) toteutetaan Maarinsolmun, Laajalahdensolmun ja Myllypuron eritasoliittymät. Myöhemmässä vaiheessa (3. vaihe) toteutetaan Kontulan liittymän parantaminen ja Pakilan kohdan lisäkaistat.

Erillisinä hankkeina toteutetaan Itäkeskuksen eritasoliittymä sekä Kehä I:n tunnelointi Keilaniemen kohdalla.



TOIMENPIDE	AJOITUS	KUSTANNUS	VASTUUTAHO	SUUNNITELMAVALMIUS	LISÄTIEDOT
1. vaihe (lisäkaistat Espoon raja-Vihdintie, Hämeenlinnaväylän ja Kivikontien liittymät)	2013-2018	50 M€	ELY	Tiesuunnitelmat	Käynnissä, valmistuu vuoteen 2018 mennessä
2. vaihe (Maarinsolmu, Laajalahdensolmu, Myllypuro ETL)	2016-2025	114 M€	ELY	Vaihtelee osahankkeittain	
3. vaihe (Kontulan liittymä, Pakilan kohdan lisäkaistat)	2026-2040	25 M€	ELY	Vaihtelee osahankkeittain	
Itäkeskuksen ETL	2026-2040	83 M€	Helsinki, ELY	Yleissuunnitelma-luonnos	Liittyy myös Östersundomin kehittämiseen
Keilaniemen kohta	2026-2040	120 M€	Espoo, ELY	Yleissuunnitelma 2012	Edellytys tornitalojen rakentamiselle

Liikennejärjestelmän toimivuus

Pullonkaulat poistamalla parannetaan erityisesti työmatka- ja tavaraliikenteen sujuvuutta ja toimintavarmuutta Helsingin seudun ydinalueella.

Vastuullisuuden ohjaaminen

Toimet parantavat selvästi liikenneturvallisuutta. Bussiliikenteen sujuvoituminen edistää osaltaan joukkoliikenteen toimintaedellytyksiä. Meluntorjuntatoimet edistävät asumisviihtyisyyttä ja terveyttä.

Tehokkuus ja kilpailukyky

Henkilö- ja tavaraliikenteen sujuvoituminen ja toimintavarmuuden parantuminen tukevat seudun kilpailukykyä. Toimenpiteet ovat selkeästi kustannustehokkaat jo lähivuosina toteutettuna.

Pitkäjänteinen ennakointi

Poikittaisliikenteen sujuvuutta ja toimintavarmuutta parantamalla tuetaan seudun maankäytön kehittämisestä laajalla alueella ja erityisesti Kehä I:n käytävässä.

Infrastruktuurin kehittämishankkeet 2026-2040

Infrastruktuurin kehittämishankkeet

VÄLILLÄ 2026–2040 ALOITETTAVAT (275 M€/v), ei priorisointijärjestyksessä	Kustannus (M€)**	MAKU -indeksi	Sivu
Pienet kustannustehokkaat toimet KUHA (jatkuu)	450 (30 / vuosi)		23
Helsingin kantakaupungin raitioverkko (jatkuva)	-		24
Raidehankkeet			
Laajasalon raideyhteys ***	240		42
Pasila–Riihimäki -rataosuus. 2. vaihe	200		26
Kehäradan asemat (Lapinkylä, Petas, Viinikkala)			37
Tiederatikka (voi olla ensivaiheessa bussiratkaisu)	350		24
Metro, Mellunmäki–Majvik	630	(5/2014,2010=100)	43
Kerava-Nikkilä rata	13		44
Lentorata (aloitetaan)	1200		45
Tiehankeet			
Hyrylän itäinen ohikulkutie 2.vaihe	-		30
Keski-Uudenmaan logistiikan yhteystarve, 2.vaihe	-		34
Kuninkaantammen ja eteläisen Myyrmäen eritasoliittymä sekä katuyhteys	20		47
Korutie-Vt3 (Pikkukakkonen)			
Länsiväylä, Koivusaaren eritasoliittymä	40		48
Kehä I, Itäkeskuksen eritasoliittymä	83		38
Lahdenväylä, VT 7–Kehä III, 3.vaihe	40		49
Kehä III, 3. vaihe	140		50
Turunväylä, Kehä III - Hista	25		51
Vt 25 parantaminen välillä Mustio - Mäntsälä (suunniteltava ja vaiheistettava)	-		52
Vt3 Hämeenlinnanväylä, Kaivoksela-Kehä III	36		47
Vt3 Hämeenlinnanväylä, Kehä III - Luhtaanmäki	76		47
Tuusulanväylä, Valkoisenlähteentie - Kulomäentie, 2.vaihe	25		53
Sörnäisten tunneli	160		54
Östersundomin tie- ja katuyhteydet (ajoitus metron yhteydessä)	110		55
Tuusulanväylän kääntäminen Veturitielle	63		53
Itäväylä, Itäkeskus-Kehä III	26		56
Kehä I, 3. vaihe	25		38
Kehä III, Mankki-Muurala	47		50
Vihdintie, Haaga-Kehä III, 2. vaihe	79		57
Kehä I, Keilaniemen kohta	120		38

** Hankkeiden kustannukset eivät keskenään vertailukelpoisia suunnittelun tarkkuustasosta ja ajankohdasta johtuen.

*** Saattaa toteutua aiemmin osana Helsingin kaupungin investointiohjelmää.

Raidehankkeet 2026-2040

Laajasalon raideyhteys

20.2.2015

Merkitys liikennejärjestelmässä ja yhdyskuntarakenteessa

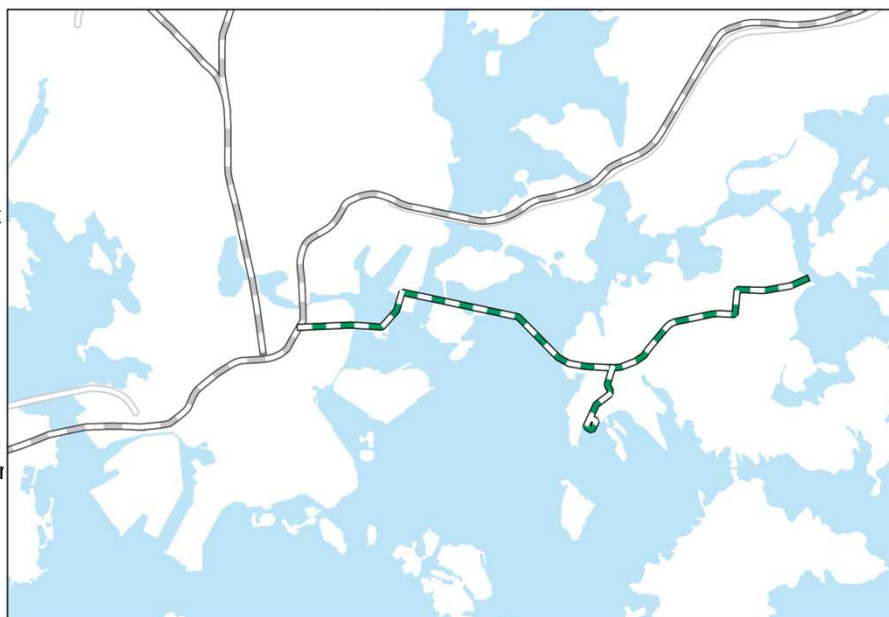
Laajasalon raideyhteys on Kruununhaasta tai Hakaniemestä Sompasaaren ja Korkeasaaren kautta Laajasaloon rakennettava raitiotieyhteys, jolle on kaavailtu 2-3 raitiolinjaa. Raitiosilta puolittaa joukkoliikenteen ja pyöräilyn matka-ajat Kruunuvuorenrannasta Helsingin keskustaan ja samalla tarve joukkoliikennevälineen vaihtoihin vähenee. Joukkoliikenteen matka-ajat keskustaan lyhenevät noin 20 minuutilla ja ovat tulevaisuuden ruuhkaliikenteessä noin kolmanneksen henkilöautoa lyhyemmät, mikä tekee joukkoliikenteestä kilpailukykyisen. Kruunuvuorenrannan ja muun Laajasalon alueella on nykyisin noin 17 000 asukasta. Raitioyhteyttä on suunniteltu jatkettavan myöhemmin Vartiosaareen saakka. Laajasaloon on kaavailtu yhteensä noin 21 000 uutta asukasta ja Vartiosaareen 7 000.

Kehittämistarve

Ilman siltayhteyttä julkinen liikenne Kruunuvuorenrannasta hoidetaan liityntä-bussiliikenteenä Herttoniemen metro- asemalle. Kruunuvuoresta keskustaan kulkeva joukkoliikenne, kävelijät ja pyöräilijät joutuvat kiertämään noin kaksinkertaisen matkan siltayhteyteen verrattuna. Liityntäliikenne uhkaa samalla hidastua erityisesti Linnan-rakentajantien ruuhkautumisen seurauksena.

Suunnitellut toimet

Hanke käsittää raitiotien ja kevyen liikenteen yhteyden Helsingin keskustasta Kalasatamar ja Korkeasaaren kautta siltoja pitkin Laajasaloon. Keskustan alueella on vielä avoinna useita linjausvaihtoehtoja. Rata voidaan viedä joko Hakaniemeen tai Liisankatua tai Pohjoisrantaan pitkin Keskustaan. Laajasalossa raitiorata haarautuu Kruunuvuorenrannassa kahdeksi linjaksi, joista toinen jatkaa Koirasaarentietä Yliskylään ja sieltä mahdollisesti Vartiosaareen asti.



TOIMENPIDE	AJOITUS	KUSTANNUS	VASTUU- TAHO	SUUNNITELMA- VALMIUS	LISÄTIEDOT
Laajasalon raideyhteys	2026-2040	240 M€	Helsinki	YVA-selostus 2014	Rakentaminen Hgin investointiohjelmassa 2018-2022

Liikennejärjestelmän toimivuus

Raitioyhteys puolittaa joukko- ja kevyen liikenteen matka-ajan Kruunuvuorenrannan ja Helsingin keskustan välillä.

Vastuullisuuden ohjaaminen

Raitioyhteyden myötä Laajasalon ja erityisesti Kruunuvuorenrannan joukkoliikenteen ja kevyen liikenteen kilpailukyky kasvaa merkittävästi.

Tehokkuus ja kilpailukyky

Raitioyhteys leikkaa metron huippukuormitusta noin 15 % koko järjestelmän kuormittuneimmalla osuudella, mikä luo mahdollisuuksia merkittäviin liikennöintikustannus-säästöihin.

Pitkäjänteinen ennakointi

Raitioyhteys liittää Laajasalon Helsingin kantakaupunkiin ja lisää merkittävästi alueen maankäytön kehittämisedellytyksiä. Erityisesti Kruunuvuorenrannan kehittämissuunnitelmat perustuvat lähtökohtaisesti raitioyhteyden toteutumiseen.

Metro Mellunmäki-Majvik

20.2.2015

Merkitys liikennejärjestelmässä ja yhdyskuntarakenteessa

Metron jatke Mellunmäestä itään kytkeytyy Östersundomin ja sen lähialueiden maankäytön kehittämiseen. Östersundomin alueen suunnittelun tavoitteiden mukaan alueelle tulee 65 000 – 70 000 asukasta. Yleiskaavaluonnoksessa liikennejärjestelmän runkona on Mellunmäestä Sipoon Majvikiin saakka liikennöivä metro, jolla on alustavasti viisi uutta asemaa Länsisalmessa, Salmenkalliossa, Östersundomissa, Sakarinmäessä ja Majvikissa.

Kehittämistarve

Metron jatkaminen Mellunmäestä itään kytkeytyy Östersundomin uuden kaupunginosan toteuttamiseen. Metro asemineen muodostaa tulevan kaupunginosan yhdyskuntarakenteen ja liikennejärjestelmän rungon.

Suunnitellut toimet

Metroa jatketaan Mellunmäestä itään Östersundomin tulevan kaupunginosan läpi Sipoon Majvikiin saakka. Radan pituus on noin 10 km. Radalla on sekä silloille rakennettavia pintaosuuksia että tunneliosuuksia. Asemat ovat Majvikin tunneliasemaa lukuun ottamatta joko maan pinnalla tai kaukalossa. Östersundomin metrolinjan vuoroväli on kaavailtu 4 minuuttia läpi päivän. Kävelyetäisyyden ulkopuolella olevat asemat kytetään metron liityntäliikenteellä.



Liikennejärjestelmän toimivuus

Metro toimii Östersundomin tulevan kaupunginosan liikennejärjestelmän runkona ja yhdistää alueen seudulliseen yhdyskuntarakenteeseen ja joukkoliikennejärjestelmään.

Vastuullisuuden ohjaaminen

Tulevien metroasemien ympäristöön kehittyvälle maankäytölle syntyy erittäin hyvät edellytykset joukkoliikenteen ja kevyen liikenteen käytölle.

Tehokkuus ja kilpailukyky

Östersundomin kaupunginosan toteutuminen edistää osaltaan Helsingin seudun kilpailukykyä. Metro on liikennöintikustannuksiltaan tehokas joukkoliikennemuoto.

Pitkäjänteinen ennakointi

Metrolla on keskeinen merkitys Östersundomin kaupunginosan toteutusedellytyksille, koska suunnitelmat perustuvat uusien metroasemien toteuttamiseen. Mahdollistaa metron jatkamisen Söderkullan suuntaan.

TOIMENPIDE	AJOITUS	KUSTANNUUS	VASTUUTAHO	SUUNNITELMAVALMIUS	LISÄTIEDOT
Metro Mellunmäki-Majviki	2026-2040	630 M€	Helsinki	Alueen maakuntakaava ja yleiskaava ehdotusvaiheessa alkuvuonna 2015. Östersundomin-raidehankkeeseen sovelletaan YVA-menettelyä.	Liittyy Östersundomin kaupunginosan toteuttamiseen

Kerava-Nikkilä -rata

20.2.2015

Merkitys liikennejärjestelmässä ja yhdyskuntarakenteessa

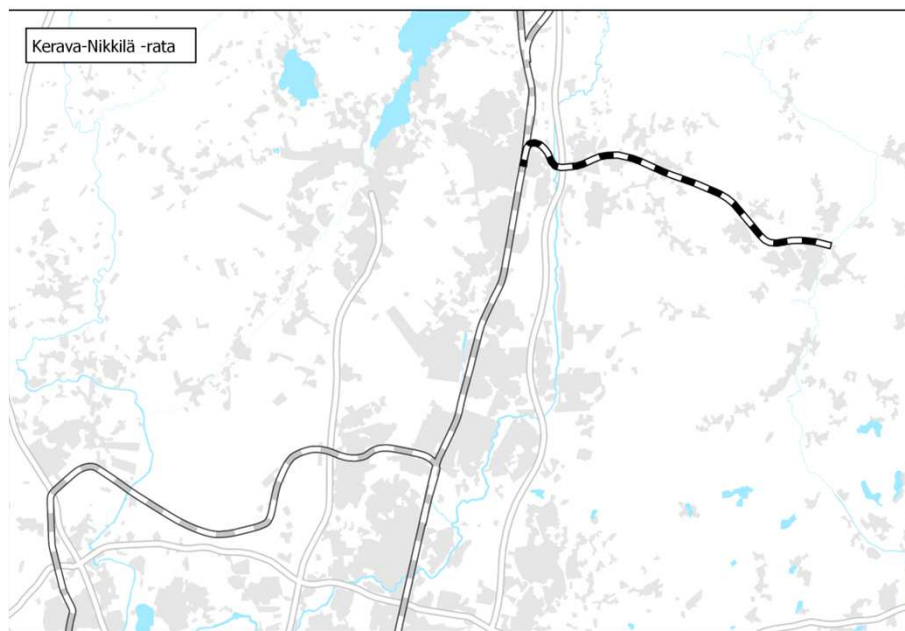
Kerava–Nikkilä -hankkeessa ratayhteys avataan henkilöliikenteelle. Kaupunkimainen liikenne edellyttää mm. lisäraiteen rakentamista osalle ratajaksoa. Radalle on kaavailtu asemat Nikkilän ohella Keravan Ahjoon ja Sipoon Talmaan. Liikennöinti hoidettaisiin erillisenä Kerava–Nikkilä -linjana, kaupunkirataliikenteen jatkona Keravalta Nikkilään (Pisaran myötä Espoo–Helsinki–Kerava–Nikkilä -linja) tai Nikkilästä Keravan kautta Helsingin rautatieasemalle kaukoraiteita pitkin kulkevana nopeana taajamajunaliikenteenä, mikä edellyttää pääradan välityskykyä lisäävien tai vapauttavien toimien toteutumista. Hanke liittyy keskeisesti Keravan ja Nikkilän välisen käytävän maankäytön kehittämiseen. Hankkeen toteuttaminen edellyttää riittävää väestöpohjaa suunnitelluilla asemanseuduilla.

Kehittämistarve

Kerava–Nikkilä -käytävässä on meneillään useita kaavahankkeita, jotka kytkeytyvät henkilöjunaliikenteen kehittämiseen liikennekäytävässä.

Suunnitellut toimet

Kerava–Nikkilä -rata on noin 10 kilometrin pituinen tavaraliikennetaraoisuus, jonka muuttaminen henkilöliikennekäyttöön edellyttää tasoristeysten poistamista, asemien rakentamista sekä turvalaitemuutoksia. Hankkeen kustannusarvio riippuu mm. radalle tulevan henkilöliikenteen tiheydestä ja asemien laatu- ja tasosta. Lisäksi rataosalle suunnitellut, tavaraliikenteenkin kannalta tarpeelliset tasoristeysten poistot maksavat 10–15 milj. euroa.



TOIMENPIDE	AJOITUS	KUSTANNUS	VASTUUTAHO	SUUNNITELMAVALMIUS	LISÄTIEDOT
Kerava–Nikkilä - henkilöjunaliikenne	2026–2040	13 M€	Livi	Joukkoliikenne- ja maankäyttöselvitys 2005, Liikenteellinen selvitys käynnistyy 2015	Osa liikennöintimalleista edellyttää pääradan välityskyvyn lisäämistä

Liikennejärjestelmän toimivuus

Kytkeä seudulliseen raideliikennejärjestelmään tarjoaa hyvät yhteydet mm. seudun työssäkäyntikeskuksiin ja Helsinki-Vantaan lentoasemalle.

Vastuullisuuden ohjaaminen

Uusi junayhteys lisää joukkoliikenteen käyttöä, vähentää tieliikennettä ja sen ympäristö- ja terveyshaittoja. Raidekäytävään tiivistyvä maankäyttö syntyy hyvät edellytykset joukkoliikenteen ja kevyen liikenteen käytölle.

Tehokkuus ja kilpailukyky

Henkilöjunaliikenteen käynnistäminen kytkee liikennekäytävän asukkaat ja palvelut tehokkaammin toisiinsa ja Helsingin seudun työpaikkakeskeisyyteen.

Pitkäjänteinen ennakointi

Uusi henkilöjunayhteys toimii kehityskäytävän runkona ja tukee maankäytön tiivistymistä raide- ja liikenteen asemien tuntumaan.

Lentorata

20.2.2015

Merkitys liikennejärjestelmässä ja yhdyskuntarakenteessa

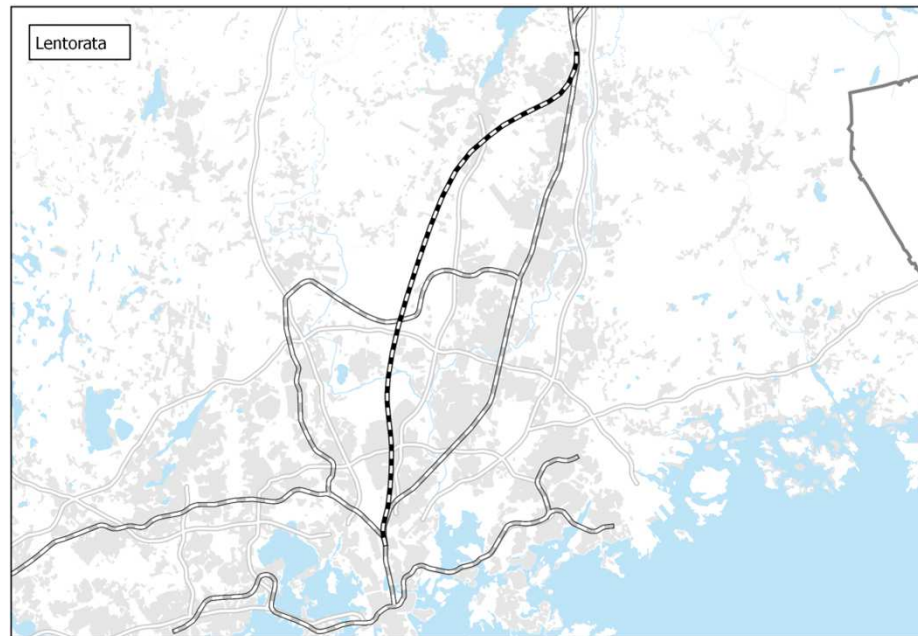
Lentorata on Pasilasta Helsinki-Vantaan lentotermiinalin kautta pääradalle kulkeva, lähinnä kaukojunaliikenteelle tarkoitettu rata. Lentoradalle on varaus maakuntakaavassa. Lentorata luo vaihdottomat raideliikenneyhteydet maakunnista Helsinki-Vantaan lentoasemalle. Lentoradan myötä Pasilan ja Keravan välille vapautuu kapasiteettia, mikä mahdollistaa junatarjonnan lisäämisen. Lentoradalle on mahdollista siirtää myös muutamia taajamajunavuoroja, jotka avaisivat vaihdottomat yhteydet pää- ja oikoradan käytävistä Helsinki-Vantaan lentoasemalle. Nämä junavuorot palvelisivat myös erittäin nopeina yhteyksinä Helsingistä ja Pasilasta lentoasemalle.

Kehittämistarve

Pääradan välityskykyä lisäävien toimien valmistuttua välityskyvyn pullonkaulaksi jää Pasilan ja Keravan välisen osuuden neljä linjaraidetta. Välityskyvyn lisäämiselle on pitkällä aikavälillä paineita, mutta lisäraiteiden rakentaminen osuudelle on tilanpuutteen takia erittäin haastavaa. Kehäradan valmistuttua maakunnista avautuva yhteys lentoasemalle jää vaihdolliseksi, ja toisaalta junayhteys Kehäradan kautta Helsingin keskustasta tai Pasilasta lentoasemalle ei ole matka-ajaltaan ratkaisevasti henkilöautoa tai linja-autoa kilpailukykyisempi.

Suunnitellut toimet

Lentorata on Pasilasta Helsinki-Vantaan lentotermiinalin kautta pääradalle kulkeva kaksiraiteinen, noin 30 kilometrin pituinen rata, joka kulkee lähes kokonaan tunnelissa. Lentorata yhtyisi Keravalla pääraataan siten, että radalta on yhteys myös Lahden oikoradalle.



TOIMENPIDE	AJOITUS	KUSTAN- NUS	VASTUUTAHO	SUUNNITELMA- VALMIUS	LISÄTIEDOT
Lentorata	2026-2040, 2040->	1200 M€	LVI	Ratayhteysselvitys 2009	Liittyy pääradan välityskyvyn lisäämiseen

Liikennejärjestelmän toimivuus

Lentorata vapauttaa pääradan välityskykyä, vähentää liikenteen häiriöherkkyyttä ja mahdollistaa kauko- ja lähiliikennetarjonnan kehittämisen. Yhteydet Helsinki-Vantaan lentoasemalta maakuntiin ja Helsingin kantakaupunkiin paranevat.

Vastuullisuuteen ohjaaminen

Lähi- ja kaukoliikennetarjonnan kehittäminen sekä lentoaseman junayhteyksien parantaminen lisäävät joukkoliikenteen käyttöä. Lentoradan myötä osa kotimaisista liityntälentomatkoihin vaihtuu junamatkoiksi.

Tehokkuus ja kilpailukyky

Lentorata parantaa maakuntien ja Helsingin seudun kytkeä kotimaiseen ja kansainväliseen lentoliikenteeseen, mikä tukee kilpailukykyä monilla eri alueilla. Lähi- ja kaukoliikennetarjonnan kehittäminen tehostaa osaltaan Helsingin seudun työssäkäyntiä ja elinkeinoelämän toimintaedellytyksiä.

Pitkäjänteinen ennakointi

Lentorata varmistaa pääradan välityskyvyn riittävyyden pitkällä aikavälillä. Lähi- ja kaukoliikenteen kehittäminen edistää osaltaan joukkoliikenteeseen tukeutuvan liikennejärjestelmän ja yhdyskuntarakenteen kehittymistä.

Tiehankkeet 2026- 2040

Hämeenlinnanväylä (vt 3)

20.2.2015

Merkitys liikennejärjestelmässä ja yhdyskuntarakenteessa

Väylä palvelee sekä seudullista, erityisesti Länsi-Vantaan ja Nurmijärven työmatka- ja asiointiliikennettä että valtakunnallista liikennettä. Väyläosuutta käyttää mm. Tampereen sekä Nurmijärven ja Hyvinkään suunnan linja-autoliikenne. Pääkaupunkiseudun sisäinen bussiliikenne vähenee nykyisestä Kehäradan valmistuttua. Hämeenlinnanväylältä on hyvät yhteydet Vantaankosken liityntäpysäköintiin ja Kehäradan valmistuttua myös Vehkalan ja Kivistön liityntäpysäköintiin. Merkittävimpiä välittömästi väylään tukeutuvia maankäytön kehittämiskohteita ovat Kuninkaantammen tuleva asuinalue, Kivistö ja Klaukkala.

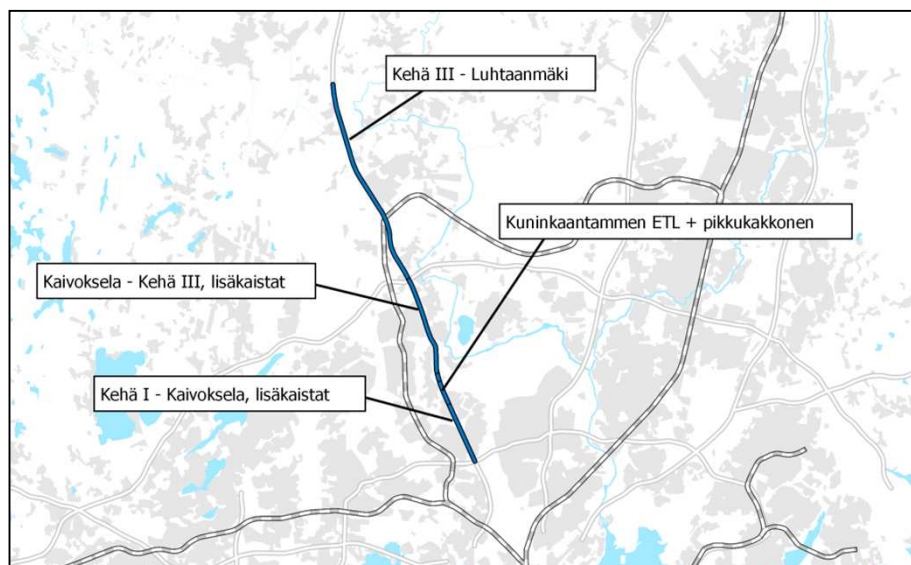
Kehittämistarve

Tien välityskyky ylittyy jo nykyisin Kaivoksen ja Kannelmän välillä. Ruuhkautuminen haittaa myös bussi- ja tavaraliikennettä ja ohjaa liikennettä alempiasteiselle verkolle. Vantaankosken ja Kaivoksen välillä liikennekuormitus on lähellä välityskykyä, mutta välityskyky ei ylitä vielä säännöllisesti. Kehä III:n pohjoispuolella välityskyky ei ole ylittymässä vielä lähivuosina. Kaivoksen pohjoispuolella lisäkaistojen tarve ja ajoitus riippuvat liikenteen tulevasta kasvusta. Väylän varren maankäyttö kärsii paikoin liikennemelusta.

Suunnitellut toimet

Ensivaiheessa toteutetaan lisäkaistat ja meluntorjunta Kaivoksen ja Kannelmän liittymien välille.

Toisessa vaiheessa Kuninkaantammen asuinalue kytetään Hämeenlinnanväylään uudella eritasoliittymällä, josta rakennetaan ajoyhteys myös Myyrmäen suuntaan (Pikkukakkonen) sekä toteutetaan lisäkaistat ja meluntorjunta Vantaankosken ja Kaivoksen liittymien välillä. Kolmannessa vaiheessa toteutetaan lisäkaistat, meluntorjuntaa sekä liittymä- ja rinnakkaistiejärjestelyjä Kehä III:n ja Klaukkalan liittymän välillä.



TOIMENPIDE	AJOITUS	KUS-TAN-NUS	VASTUUTAHO	SUUNNITELMA-VALMIUS	LISÄTIEDOT
Kehä I-Kaivoksela	2016-2025	25 M€	ELY	Tiesuunnitelma 2009	Keskisuuret tiepaketit: Joukkoliikenteen kilpailukyky tieverkolla
Kuninkaantammen ETL+Pikku-kakkonen	2026-2040	20 M€	Helsinki	Liikenneselvitys/ suunnitelma 2013	Pikkukakkosen jatko Vanhalta Kaarelantieltä länteen (10 Meur) esitetty hankearvioinnissa myöhempään vaiheeseen
Kaivoksela-Kehä III	2026-2040	36 M€	ELY	Yleissuunnitelma 2008	Sisältyy Kehä II:n jatkeen yleissuunnitelmaan
Kehä III-Luhtaanmäkil	2026-2040	76 M€	ELY	Yleissuunnitelma 2006	Osa YS-ratkaisua toteutettu Kehäradan yhteydessä.

Liikennejärjestelmän toimivuus

Lisäkaistoilla turvataan joukko-, tavara- ja henkilöautoliikenteen sujuvuus seudullisella ja valtakunnallisella pääväylällä. Samalla varmistetaan liityntäyhteyksien sujuvuus Kehäradan länsiosan asemille.

Vastuullisuuteen ohjaaminen

Sujuvat linja-auto- ja liityntäyhteydet edistävät osaltaan joukkoliikenteen toimintaedellytyksiä. Meluntorjuntatoimet ja liikenteen väheneminen alempiasteisella verkolla edistävät asumisviihtyvyyttä ja terveyttä.

Tehokkuus ja kilpailukyky

Henkilö- ja tavaraliikenteen sujuvoituminen tukee seudun kilpailukykyä.

Pitkäjänteinen ennakointi

Liikennöitävyyden turvaamisella ja uusilla liittymäyhteyksillä tuetaan maankäytön kehittämisedellytyksiä Hämeenlinnanväylään ja Kehäradan tukeutuvassa käytävässä.

Länsiväylä (kt 51), Koivusaaren eritasoliittymä

20.2.2015

Merkitys liikennejärjestelmässä ja yhdyskuntarakenteessa

Koivusaarta suunnitellaan n. 5 000 asukkaan ja n. 4 000 työpaikan kaupunginosana, joka tukeutuu uuteen metroasemaan rakenteilla olevan Länsimetron varrella. Länsiväylälle on suunniteltu uusi eritasoliittymä Koivusaaren kohdalle. Katajaharjun nykyiset rampit länteen poistuvat, kun uusi rinnakkaiskatu ja liittymä valmistuvat.

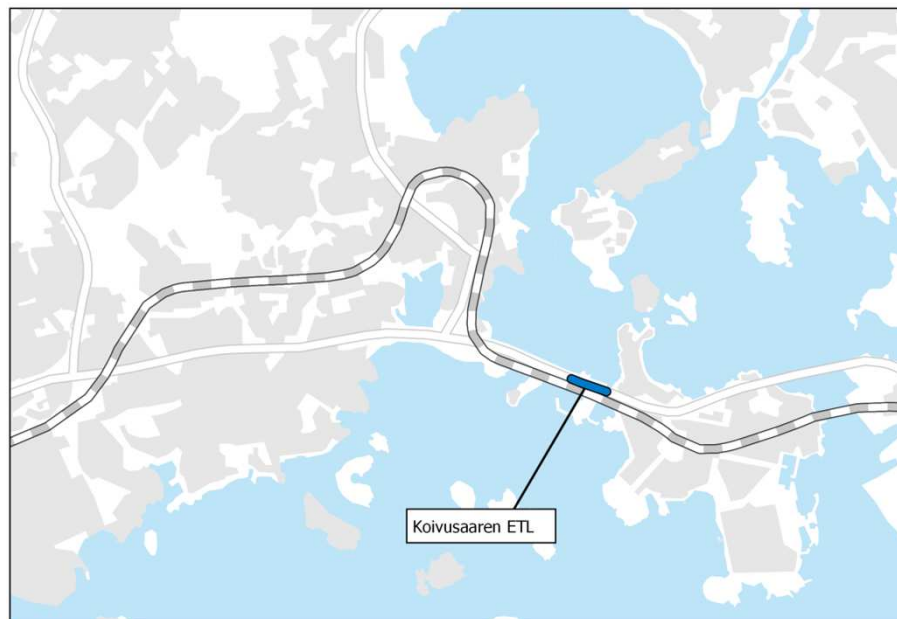
Kehittämistarve

Eritasoliittymän rakentaminen on osa Koivusaaren kaupunginosan rakentamista.

Suunnitellut toimet

Koivusaareen rakennetaan uusi eritasoliittymä, jossa on yhteydet kaikkiin suuntiin. Nykyinen Katajaharjun eritasoliittymä poistetaan.

Länsiväylän ylittää Koivusaaren puistokatu, joka yhdistyy kiertoliittymiin uusiin eritasoliittymän rampeihin. Koivusaaresta Lauttasaarentielle rakennetaan uusi katuyhteys. Uuden eritasoliittymän ja Länsiväylän kaistajärjestelyjen keventämistä selvitetään.



TOIMENPIDE	AJOITUS	KUSTANNUS	VASTUU-TAHO	SUUNNITELMA-VALMIUS	LISÄTIEDOT
Koivusaaren eritasoliittymä	2026-2040	40 M€	Helsinki	Aluevaraus-suunnitelma 2012	Liittyy Koivusaaren maankäytön kehittämiseen

Liikennejärjestelmän toimivuus

Eritasoliittymä kytkee Koivusaaren tulevan kaupunginosan seudulliseen tieliikennejärjestelmään.

Vastuullisuuteen ohjaaminen

Koivusaaren tulevaan kaupunginosaan syntyy erittäin hyvät edellytykset joukkoliikenteen ja kevyen liikenteen käytölle.

Tehokkuus ja kilpailukyky

Koivusaaren kaupunginosan toteutuminen edistää osaltaan Helsingin ydinalueen elinvoimaisuutta.

Pitkäjänteinen ennakointi

Eritasoliittymän rakentaminen on osa Koivusaaren tulevaa kaupunginosaa ja mahdollistaa maankäytön kehittämistä myös Lauttasaaren länsiosassa. Uusia asukkaita alueelle on kaavailtu noin 5000.

Lahdenväylä (vt 4)

20.2.2015

Merkitys liikennejärjestelmässä ja yhdyskuntarakenteessa

Lahdenväylä palvelee sekä seudullista, erityisesti Itä-Vantaan ja Uudenmaan keski- ja koillisosien työmatka- ja asiointiliikennettä että valtakunnallista liikennettä. Väyläosuutta käyttää Lahden suunnan, Itä-Vantaan ja koillisen Uudenmaan linja-autoliikenne. Lahdenväylältä on yhteydet pääradan ja Lahden oikoradan asemien liityntäpysäköintiin. Merkittävimpiä välittömästi väylään tukeutuvia maankäytön kehittämiskohteita ovat pääratäytävän kehittyvät asuinalueet. Väylän eteläistä osaa käyttää myös Porvoon suunnan ja tulevaisuudessa myös Östersundomin alueen liikenne. Kaikissa vaiheissa Lahdenväylän merkitys joukkoliikenteelle on suuri.

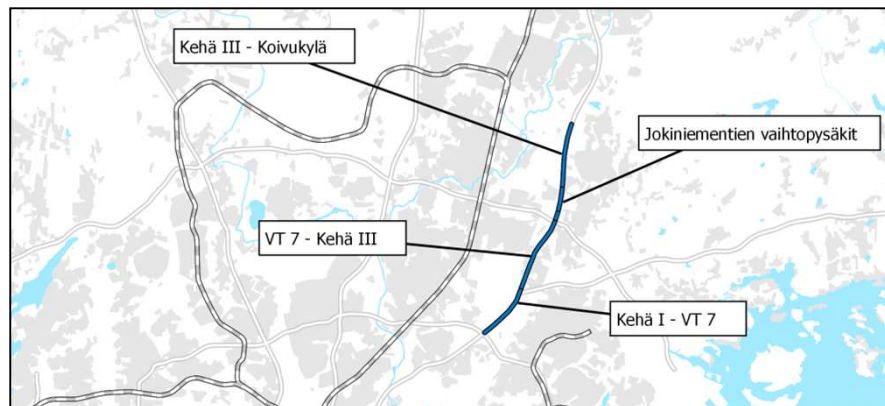
Kehittämistarve

Välityskyky ylittyy jo nykyisin Kehä I:n ja Porvoonväylän välillä. Jonot yltävät aamuisin Porvoonväylälle ja iltapäivisin Kehä I:lle saakka. Ruuhkautuminen haittaa myös bussi- ja tavaraliikennettä ja ohjaa liikennettä alempiasteiselle verkolle. Myös Kehä III:n pohjoispuolella välityskyky ylittyy ajoittain aamuisin etelän suuntaan. Porvoonväylän ja Kehä III:n välillä lisäkaistojen tarve ja ajoitus riippuu liikenteen tulevasta kasvusta. Jokiniementiellä kulkee paljon bussiliikennettä, mutta vaihtoyhteydet Lahdenväylän suuntiin ovat heikot. Lahdenväylän varren maankäyttö kärsii paikoin liikennemelusta.

Suunnitellut toimet

Ensivaiheessa toteutetaan vaihtopysäkit Jokiniementien kohdalle, lisätään jakson Kehä I-Porvoonväylä välityskykyä kaista- ja ramppijärjestelyin sekä toteutetaan lisäkaistat ja meluntorjunta Kehä III:n ja Koivukylän välille.

Myöhemmin toteutettavia toimia ovat lisäkaistat ja meluntorjunta Porvoonväylän ja Kehä III:n välillä sekä uusi Malmi-Kivikon eritasoliittymä Kehä I:n ja Porvoonväylän välille.



TOIMENPIDE	AJOITUS	KUSTANNUS	VASTUU- TAHO	SUUNNITELMA- VALMIUS	LISÄTIEDOT
Lahdenväylä (Vt 4) Jokiniementien vaihtopysäkit	2016-2025	12 M€	ELY	Aluevaraus- suunnitelma 2006	Keskisuuret tiepaketit: Joukkoliikenteen kilpailukyky tieverkolla
Lahdenväylä (Vt 4), 1. vaihe, Kehä I - Vt7	2016-2025	17 M€	ELY	Toimenpide- suunnitelma 2014 Ensivaiheen ratkaisu, ei sisällä Malmi-Kivikon ETL:ää	Joukkoliikenne hyötyy merkittävästi vt 4:n sujuvoitta- misesta
Lahdenväylä (Vt 4), 2. vaihe, Kehä III-Koivukylä, lisäkaistat	2016-2025	15 M€	ELY	Selvitys lisäkaistojen toteuttamis- mahdollisuuksista 2012	Joukkoliikenne hyötyy merkittävästi vt 4:n sujuvoitta- misesta
Lahdenväylä (Vt 4), 3. vaihe, Vt7-Kehä III	2026-2040	40 M€	ELY	Kehittämisen- suunnitelma 2001	Keskisuuret tiepaketit: Ajoneuvoliikenteen ruuhkautumisen hallinta

Liikennejärjestelmän toimivuus

Välityskykyä kasvattamalla turvataan henkilö- ja tavaraliikenteen sujuvuus seudullisella ja valtakunnallisella pääväylällä. Samalla varmistetaan liityntäyhteyksien sujuvuus pääradan asemille.

Vastuullisuuden ohjaaminen

Sujuvat linja-auto- ja liityntäyhteydet edistävät osaltaan joukkoliikenteen toimintaedellytyksiä. Meluntorjuntatoimet ja liikenteen väheneminen alempiasteisella verkolla edistävät asumisviihtyvyyttä ja terveyttä.

Tehokkuus ja kilpailukyky

Henkilö- ja tavaraliikenteen sujuvoituminen tukee seudun kilpailukykyä. Ensivaiheen toimenpiteet ovat selkeästi kustannustehokkaat jo lähivuosina toteutettuna. Muiden vaiheiden kustannustehokkuus riippuu liikenteen tulevasta kasvusta.

Pitkäjänteinen ennakointi

Liikennöitävyyden turvaamisella tuetaan maankäytön kehittämisedellytyksiä Lahdenväylään ja päätetään tukeutuvassa käytävässä sekä Porvoonväylän suunnalla.

Kehä III (E18, kt 50)

20.2.2015

Merkitys liikennejärjestelmässä ja yhdyskuntarakenteessa

Kehä III on osa E18-tietä ja Suomen vilkkainta itä-länsisuuntaista kuljetusreittiä. Tie on Helsinki-Vantaan lentoaseman maaliikenteen tärkein syöttöyhteys sekä Vuosaaren sataman tavaraliikennevirtojen välittäjä. Kehä III on samalla tärkeä Vantaan ja pääkaupunkiseudun sisäinen runkoyhteys. Kehä III:n käytävään on syntynyt merkittäviä erityisesti logistiikkaa ja lentoliikennettä palvelevia työpaikka-alueita, ja maankäytön kasvu Kehä III:n käytävässä jatkuu voimakkaana myös tulevaisuudessa.

Kehittämistarve

Kehä III:n ongelmoina ovat pahasti päivittäin ruuhkautuvat ja liikenneturvallisuuden kannalta ongelmalliset valo-ohjatut tasoliittymät. Eritasoliittymien lyhyet rampit ja linja-autopysäkkien liian lyhyet kiihdytyskaistat haittaavat liikenteen sujuvuutta ja turvallisuutta. Liikenteen ruuhkaisuus pahenee liikenteen kasvaessa.

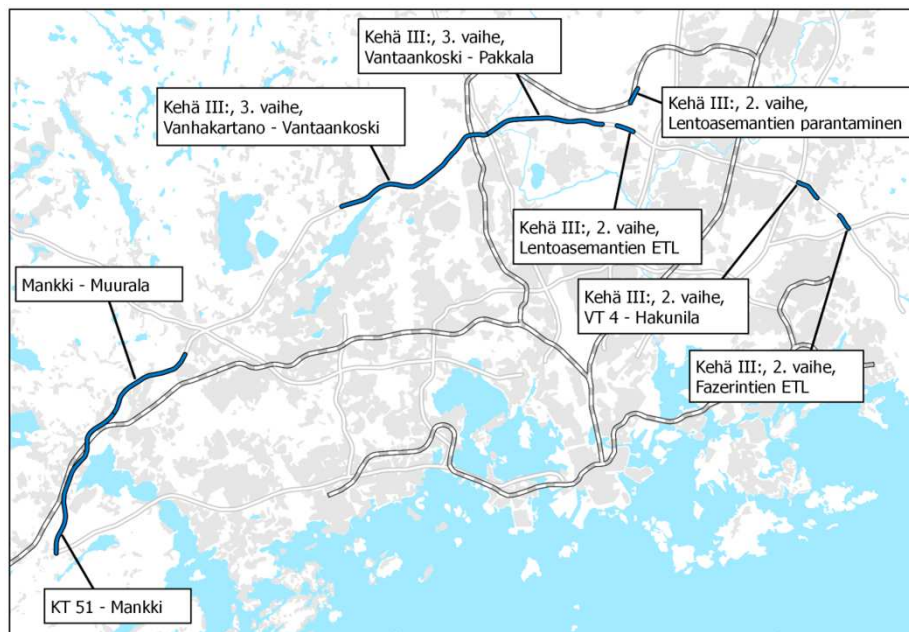
Suunnitellut toimet

Kehä III:n 2. kehittämisvaiheen toimet ovat käynnissä ja ne valmistuvat 2016.

Seuraavassa, Kehä III:n 3. kehittämisvaiheessa toteutetaan lisäkaistoja, liittymä- ja ramppijärjestelyjä, rinnakkaistiejärjestelyjä ja meluntorjuntatoimia Vantaankosken ja Pakkalan sekä Vanhakartanon ja Vantaankosken välillä.

Myöhemmin Kehä III nelikaistaistetaan ja eritasoliittymiä parannetaan välillä Mankki-Muurala.

Nelikaistaistamista ja liittymien parantamista jatketaan lopulta myös välillä kt 51-Mankki.



TOIMENPIDE	AJOITUS	KUSTANNUS	VASTUUTAHO	SUUNNITELMAVALMIUS	LISÄTIEDOT
2. vaihe	2013-2016	150 M€	ELY	Valmistuu v. 2016	Sisältää myös Lentoasemantien parantamisen
3. vaihe	2026-2040	140 M€	ELY	Tiesuunnitelma	
Mankki-Muurala	2026-2040	47 M€	ELY	Aluevaraussuunnitelma	
Kt 51-Mankki	2041-2050	45 M€	ELY		

Liikennejärjestelmän toimivuus

Pullonkaulat poistamalla parannetaan mm. lentoaseman maaliikenteen ja tavaraliikenteen sujuvuutta ja toimintavarmuutta. Vaikutukset kohdistuvat Helsingin seudun ohella muualle eteläiseen Suomeen.

Vastuullisuuteen ohjaaminen

Bussiliikenteen sujuvoituminen edistää osaltaan joukkoliikenteen toimintaedellytyksiä. Meluntorjuntatoimet edistävät asumisviihtyvyyttä ja monet toimenpiteistä parantavat liikenneturvallisuutta.

Tehokkuus ja kilpailukyky

Henkilö- ja tavaraliikenteen sujuvoituminen ja toimintavarmuuden parantuminen tukevat seudun kilpailukykyä.

Pitkäjänteinen ennakointi

Poikittaisliikenteen sujuvuutta ja toimintavarmuutta parantamalla tuetaan seudun maankäytön ja lentoliikenteen kehittämisedellytyksiä erityisesti Kehä III:n käytävässä.

Turunväylä (vt 1)

20.2.2015

Merkitys liikennejärjestelmässä ja yhdyskuntarakenteessa

Turunväylä palvelee sekä Helsingin seudun länsiosien työmatka- ja asiointiliikennettä että valtakunnallista liikennettä. Väyläosuutta käyttää mm. Turun sekä Lohjan ja Vihdin suunnan linja-autoliikenne. Käytävän joukkoliikenteen rungon muodostaa Rantarata, jonka kaupunkimaista liikennettä on suunniteltu jatkettavan ainakin Espoon keskukseen saakka ja myöhemmin mahdollisesti myös Histan suuntaan. Turunväylältä on yhteydet myös Rantaradan asemien liityntäpysäköintialueille. Merkittävimpiä välittömästi väylään tukeutuvia maankäytön kehittämiskohteita ovat Espoossa Kera ja Lommila–Nupuri–Hista -alue ja kauempana myös Nummelan ja Veikkolan asuinalueet.

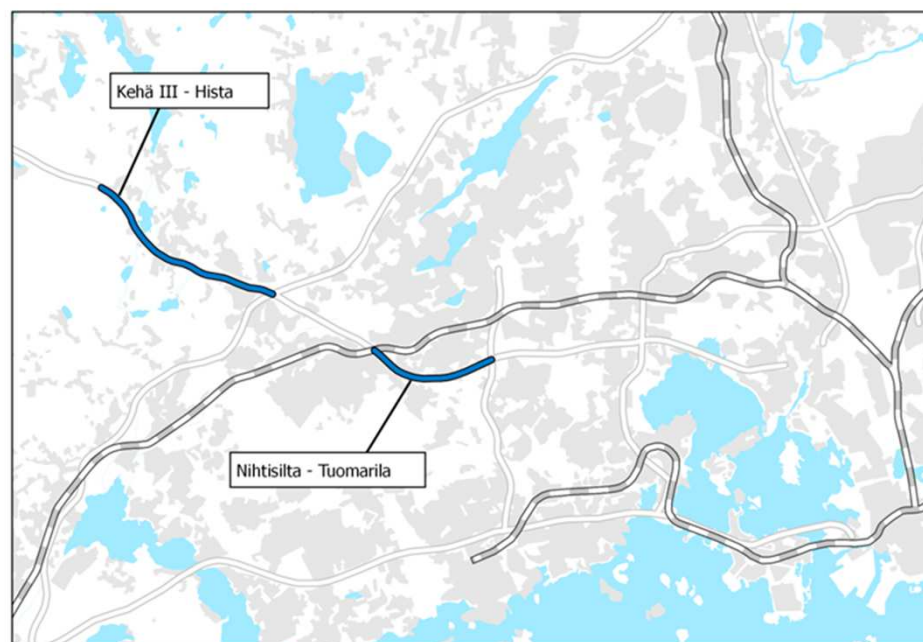
Kehittämistarve

Välityskyky ylittyy jo nykyisin Tuomarilan ja Kehä II:n välillä. Jonot yltävät aamuisin ajoittain Kehä III:n tasolle ja iltapäivisin Kehä I:n tasolle ja Kehä II:n keskivaiheille saakka. Ruuhkautuminen haittaa myös bussi- ja tavaraliikennettä ja ohjaa liikennettä alempiasteiselle verkolle. Tuomarilan länsipuolella väylän kuormitus on lähellä välityskykyä, mutta välityskyky ei ylitä vielä säännöllisesti. Lisäkaistojen tarve ja ajoitus Tuomarilan länsipuolella riippuu liikenteen tulevasta kasvusta. Turunväylän varren maankäyttö kärsii paikoin liikennemelusta.

Suunnitellut toimet

Ensivaiheessa toteutetaan lisäkaistat, meluntorjuntatoimia ja ramppijärjestelyjä Tuomarilan ja Nihtisillan välillä.

Myöhemmin varaudutaan toteuttamaan lisäkaistat ja meluntorjuntatoimia Kehä III:n ja Ämmäsuon (Histan) liittymien välillä. Välityskyky uhkaa ylittyä tulevaisuudessa myös Lommilan ja Tuomarilan välillä.



TOIMENPIDE	AJOITUS	KUSTANNUS	VASTUUTAHO	SUUNNITELMA-VALMIUS	LISÄTIEDOT
Nihtisilta-Tuomarila	2016-2025	20 M€	ELY	Tiesuunnitelma 2013	Keskisuuret tiepaketit: Ajoneuvoliikenteen ruuhkautumisen hallinta
Kehä III-Hista	2026-2040	25 M€	ELY	Selvitys lisäkaistojen toteuttamis-mahdollisuuksista 2012	

Liikennejärjestelmän toimivuus

Lisäkaistoilla turvataan joukko-, tavara- ja henkilöautoliikenteen sujuvuus seudullisella ja valtakunnallisella pääväylällä. Samalla varmistetaan liityntä-yhteyksien sujuvuus Rantaradan asemille.

Vastuullisuuden ohjaaminen

Sujuvat linja-auto- ja liityntäyhteydet edistävät osaltaan joukkoliikenteen toimintaedellytyksiä. Meluntorjuntatoimet ja liikenteen väheneminen alempiasteisella verkolla edistävät asumisviihtyvyyttä ja terveyttä.

Tehokkuus ja kilpailukyky

Henkilö- ja tavaraliikenteen sujuvoituminen tukee seudun kilpailukykyä. Ensivaiheen toimenpiteet ovat selkeästi kustannustehokkaat jo lähivuosina toteutettuna. Muiden vaiheiden kustannustehokkuus riippuu liikenteen tulevasta kasvusta.

Pitkäjänteinen ennakointi

Liikennöitävyyden turvaamisella tuetaan maankäytön kehittämis-edellytyksiä Turunväylään ja Rantarataan tukeutuvassa käytävässä.

Valtatien 25 parantaminen

20.2.2015

Merkitys liikennejärjestelmässä ja yhdyskuntarakenteessa

Valtatie 25 Hangosta Mäntsälään ja edelleen kantatienä 55 Porvooseen on erityisesti logistiikan kannalta merkittävä poikittaisyhteys. Tie on uloin säteittäisiä valtateitä yhdistävä kehäyhteys pääkaupunkiseudulle. Tie on logistinen laatureitti ja sillä on myös tärkeä valtakunnallinen merkitys yhdistäessään mm. Hangon ja Kilpilahden satamat diagonaalisesti säteittäisiin valtateihin. Samaan logistiikan kannalta tärkeään käytävään kuuluu myös tavaraliikenteen rata Hangosta Hyvinkäälle, jonka sähköistämistä edistetään. Valtatien 25 parantamista suunnitellaan vaiheittain.

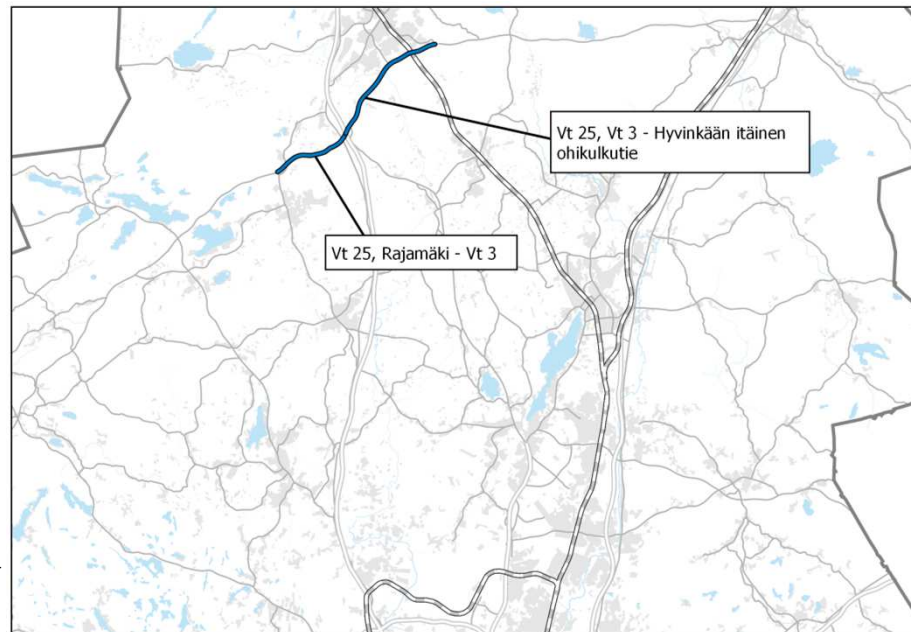
Kehittämistarve

Valtatie 25 on nykyisin pääosin kaksikaistainen sekaliikennetie, joka ei täytä päätieverkolle asetettuja tavoitteita. Puutteita on tien laatutasossa sekä liikenteen sujuvuudessa ja turvallisuudessa. Tiejakson onnettomuustiheys on yli kaksinkertainen verrattuna valtateiden keskiarvoon. Raskaan liikenteen määrä ja osuus on suuri koko osuudella (10–22 %).

Suunnitellut toimet

Parantamistoimet sisältävät keskikaiteita, liittymäjärjestelyjä, uusia jalankulku- ja pyöräteitä, pohjavesisuojausja ja meluntorjuntaa sekä joukkoliikenteen järjestelyjä.

Parantaminen Hyvinkään kohdalla on suunniteltu kaksivaiheiseksi: ensivaiheessa parannetaan jakso Vt 3-Hyvinkään itäinen ohikulkutie ja toisessa vaiheessa jakso Rajamäki-Vt 3.



TOIMENPIDE	AJOITUS	KUSTANNUS	VASTUU-TAHO	SUUNNITELMA-VALMIUS	LISÄTIEDOT
Vt 25 Hangon-Mäntsälä 1. vaihe	2026-2040	77 M€	ELY	Kehittämisselvityksen (2011) perusteella laaditaan valtatie kehittämissuunnitelma.	Vaiheistetaan, suunnittelu kaudella 2016-2025
Vt 25 välillä vt3-Hyvinkään itäinen ohikulkutie	2026-2040	52 M€	ELY	Kehittämisselvitys 2011	Ei sisällä Hyvinkään itäisen ohikulkutien ETL:ää
Vt 25 välillä Rajamäki-vt3	2026-2040	15 M€	ELY	Kehittämisselvitys 2011	

Liikennejärjestelmän toimivuus

Toimenpiteillä varmistetaan valtakunnallisen logistisen laatureitin liikennöitävyyden säilyttäminen.

Vastuullisuuden ohjaaminen

Toimenpiteen parantavat liikenneturvallisuutta. Raskaan liikenteen sujuvoituminen vähentää päästöjä. Pohjavesisuojaus vähentävät pohjavesien pilauntumisriskiä.

Tehokkuus ja kilpailukyky

Valtakunnallisen logistisen laatureitin liikennöitävyyden säilyttäminen lisää kuljetusten tehokkuutta ja tukee osaltaan elinkeinoelämän toimintaedellytyksiä laajalla alueella.

Pitkäjänteinen ennakointi

Parantamistoimet tukevat maankäytön kehittämisedellytyksiä erityisesti Hyvinkään kohdalla.

Tuusulanväylä (kt 45)

20.2.2015

Merkitys liikennejärjestelmässä ja yhdyskuntarakenteessa

Tuusulanväylä palvelee pääosin seudullista, Vantaan ja Keski-Uudenmaan työmatka- ja asiointiliikennettä, Kehä III-vyöhykkeen logistiikka-alueiden liikennettä sekä lentoaseman liikennettä. Väyläosuutta käyttää mm. Hyrylän ja lentoaseman suunnan linja-autoliikenne. Tuusulanväylältä on yhteydet erälle pääradan asemien liityntäpysäköintialueille ja myöhemmin mm. Kehäradan Ruskeasannan asemalle. Merkittävimpiä välittömästi väylään tukeutuvia maankäytön kehittämiskohteita ovat Tuusulan ja Vantaan keski- ja länsiosien kehittyvät asuin- ja työpaikka-alueet sekä eteläosassa Pasila.

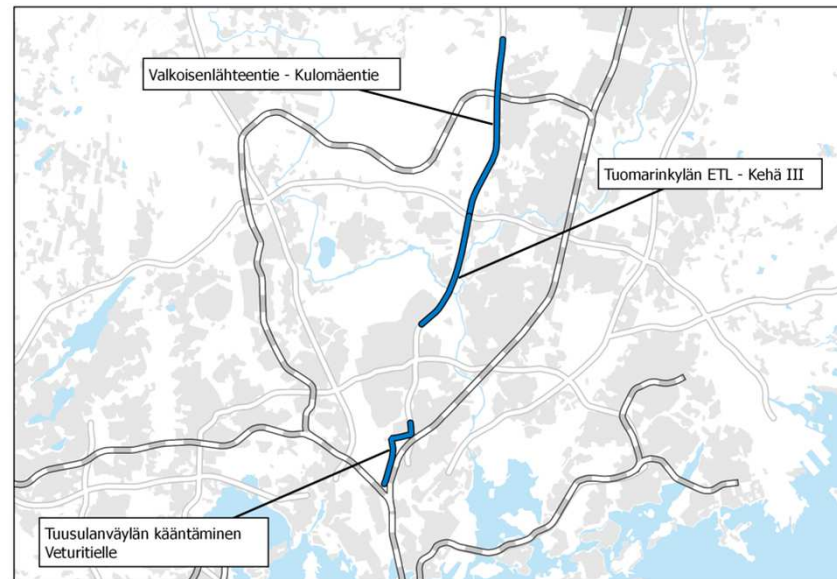
Kehittämistarve

Välityskyky ylittyy ajoittain jo nykyisin Kehä I:n ja Kehä III:n välisellä osuudella. Ruuhkautuminen haittaa ajoittain myös bussi- ja tavaraliikennettä ja heikentää mm. lentoaseman ja Kehä III:n logistiikkavyöhykkeen tieyhteyksien toimintavarmuutta. Tuusulanväylän varren maankäyttö kärsii paikoin liikennemelusta.

Suunnitellut toimet

Ensivaiheessa toteutetaan Yhdyskunnan tien vaihtopysäkit ja rakennetaan kolmannet kaistat Tuomarinkylän ja Kehä III:n liittymien välille ajoratojen välistä keskikaistaa kaventamalla.

Myöhemmin kolmansia kaistoja jatketaan Valkoisenlähteentien ja Kulomäentien välille. Tuusulanväylän pääsuunta käännetään Ilmalan ratapihan yli Veturitiele.



TOIMENPIDE	AJOITUS	KUSTANNUS	VASTUUTAHO	SUUNNITELMAVALMIUS	LISÄTIEDOT
Yhdyskunnantien vaihtopysäkit Tuusulanväylällä	2016	4 M€	ELY	Tiesuunnitelma 2014	Toteutetaan KUHA-hankkeena
Tuusulanväylä vaihe 1. Tuomarinkylän ETL-Kehä III	2016-2025	25 M€	ELY	Kehittämis-selvitys 1999, suunnitelmat pitää päivittää	Keskisuuret tiepaketit (ruuhkautumisen hallinta)
Tuusulanväylä vaihe 2. Valkoisenlähteentie-Kulomäentie	2026-2040	25 M€	ELY	Kehittämis-selvitys 1999, suunnitelmat pitää päivittää	
Tuusulanväylän kääntäminen Veturitiele	2026-2040	63 M€	Helsinki	Kehittämis-suunnitelma 2009	

Liikennejärjestelmän toimivuus

Lisäkaistoilla turvataan henkilö- ja tavaraliikenteen sujuvuus mm. lentoliikenteen ja logistiikan kannalta keskeisellä yhteydellä. Tuusulanväylän kääntö Veturitiele keventää mm. Koskelantien liittymän kuormitusta, mikä parantaa myös poikittaisliikenteen sujuvuutta.

Vastuullisuuteen ohjaaminen

Sujuvat linja-autoyhteydet edistävät osaltaan joukkoliikenteen toimintaedellytyksiä. Meluntorjuntatimet ja liikenteen väheneminen alempiasteisella verkolla edistävät asumisviihtyvyyttä ja terveyttä.

Tehokkuus ja kilpailukyky

Henkilö- ja tavaraliikenteen sujuvoituminen tukee seudun kilpailukykyä.

Pitkäjänteinen ennakointi

Liikennöitävyyden turvaamisella tuetaan maankäytön kehittämisedellytyksiä mm. lentoaseman ympäristössä, Pasilassa ja Tuusulan suunnalla.

Sörnäisten tunneli

20.2.2015

Merkitys liikennejärjestelmässä ja yhdyskuntarakenteessa

Sörnäisten tunneli yhdistää Hermannin rantatien ja Sörnäisten rantatien toisiinsa. Autoliikenteen painaminen tunneliin lisää asuntorakentamiseen käytettäviä neliöitä ja parantaa kevyen liikenteen mahdollisuuksia Sörnäisen rantatien ja Hermannin rantatien välisellä alueella. Tunnelin rakentaminen vähentää muun muassa Kalasataman läpiajoliikennettä ja edelleen liikenteen melu- ja päästöhaittoja. Nykyisin Sörnäisten ja Hermannin rantateitä yhdistävä liikenne kulkee Junatien ali. Tunnelin liikennemääräksi on ennustettu 28 000 autoa/vrk vuonna 2035.

Kehittämistarve

Kalasataman tulevan keskuksen ja metroaseman ympäristön liikennetarvaiset perustuvat tunnelin rakentamiseen. Ilman tunnelia keskuksen alueen ongelmana olisi vilkkaan pääkatuliikenteen kulkeminen keskuksen ja metroaseman sisäänkäyntien editse sekoittuen alueen paikalliseen ajoneuvoliikenteeseen ja kävelyyn. Merkittävästi vilkastuvan kävelyn ja pyöräilyn risteäminen läpikulkevan autoliikenteen kanssa heikentäisi liikenneturvallisuutta. Alueen keskustasta tulisi epäviihtyisä.

Suunnitellut toimet

Puolentoista kilometrin pituinen tunneliyhteys on suunniteltu kalliotunneliksi 800 metrin ja teräsbetonitunneliksi 700 metrin matkalta. Se on tarkoitettu henkilö- ja kuorma-autoliikenteelle. Nopeusrajoitus tunnelissa on 50 kilometriä tunnissa. Liikennetarvaisuudet tunneliin liittämiseksi katuverkkoon tarkennetaan Kalasataman alueen maankäytön suunnittelun edetessä.



TOIMENPIDE	AJOITUS	KUSTANTANUS	VASTUUTAHO	SUUNNITELMAVALMIUS	LISÄTIEDOT
Sörnäisten tunneli	2026-2040	160 M€	Helsinki	Liikennesuunnitelma 2013	Liittyy Kalasataman maankäytön kehittämiseen

Liikennejärjestelmän toimivuus

Sörnäisten ja Hermannin rantatiet yhdistävä liikennetunneli parantaa pääkatuyhteyden liikenteen sujuvuutta ja keskustan saavutettavuutta.

Vastuullisuuden ohjaaminen

Kalasataman keskuksen ja metroaseman ympäristö palvelee paremmin kävelyn, pyöräilyn ja joukkoliikenteen tarpeita, kun vilkas läpikulkuliikenne on tunnelissa.

Tehokkuus ja kilpailukyky

Henkilö- ja tavaraliikenteen sujuvoituminen tukee seudun kilpailukykyä. Ensivaiheen toimenpiteet ovat selkeästi kustannustehokkaat jo lähivuosina toteutettuna. Muiden vaiheiden kustannustehokkuus riippuu liikenteen tulevasta kasvusta.

Pitkäjänteinen ennakointi

Asuinrakentamisen mahdollisuuksia voidaan lisätä erityisesti Kalasataman pohjoisosassa, kun alueen ohittava liikenne siirtyy tunneliin.

Östersundomin tie- ja katuysteudet

20.2.2015

Merkitys liikennejärjestelmässä ja yhdyskuntarakenteessa

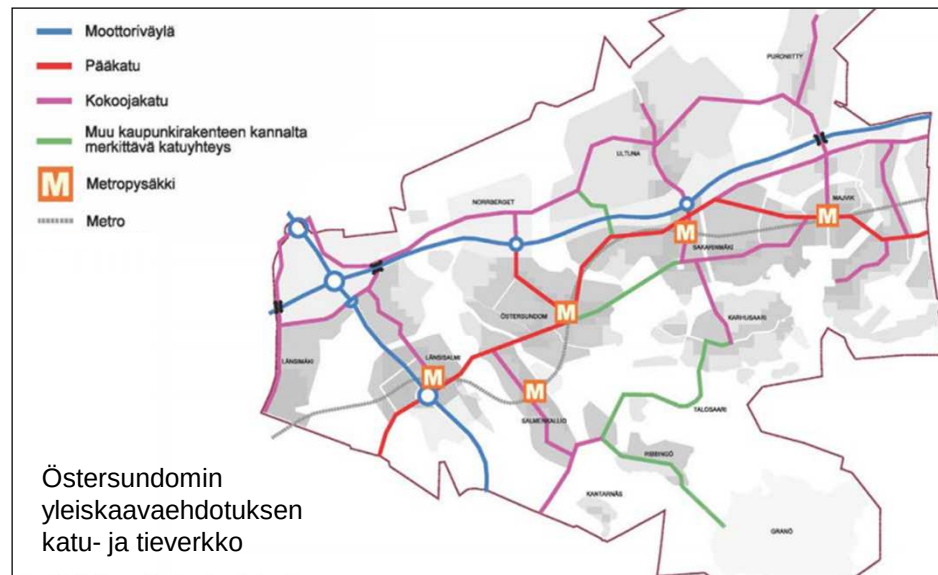
Östersundomin tie- ja katuysteysten kehittäminen kytkeytyy Östersundomin ja sen lähialueiden maankäytön kehittämiseen. Östersundomin alueen suunnittelun tavoitteiden mukaan alueelle tulee 65 000–70 000 asukasta. Yleiskaavaaluonnoksessa joukkoliikennejärjestelmän runkona on Mellunmäestä Sipoon Majviikiin saakka liikennöivä metro. Tie- ja katuverkkoa täydennetään vaihteittain parantamalla nykyisiä teitä, rakentamalla uusia pää- ja kokoojakatuja sekä varautumalla uusien liittymäysteysten rakentamiseen. Suunnitelmat tarkentuvat suunnittelun ja kaavoituksen edetessä.

Kehittämistarve

Östersundomin tie- ja katuysteysten rakentaminen kytkeytyy kiinteästi Östersundomin uuden kaupunginosan toteuttamiseen.

Suunnitellut toimet

Östersundom kytkeytyy pääväylästä aluksi Porvoonväylän ja Kehä III:n nykyisten tai rakenteilla olevien eritasoliittymien kautta. Porvoonväylälle varaudutaan toteuttamaan lisäkaistat Landbon liittymästä länteen. Katuverkon rungon muodostavat nelikaistaisiksi parannettavat Uusi Porvoontie ja Knutersintie. Yhteyksiä Kehä III:lle lännen suuntaan vahvistetaan uudella pääkatuyhteydellä Östersundomin metroasemalta Länsimäentien eritasoliittymään. Pidemmällä aikavälillä varaudutaan lisäksi Gumbölen eritasoliittymän toteuttamiseen Porvoonväylälle, Itäväylän ja Kehä III:n liittymän kehittämiseen sekä Länsimäen eritasoliittymän eteläsuunnan ramppien toteuttamiseen Kehä III:lle. Toimenpiteitä toteutetaan vaihteittain.



Liikennejärjestelmän toimivuus

Östersundomin tie- ja katuysteudet ovat välttämätön osa tulevaa kaupunginosaa. Verkko toimii alueen sisäisen liikkumisen runkona ja yhdistää alueen seudulliseen tieliikennejärjestelmään.

Vastuullisuuden ohjaaminen

Östersundomin tulevaan kaupunginosaan syntyy hyvät edellytykset joukkoliikenteen ja kevyen liikenteen käytölle.

Tehokkuus ja kilpailukyky

Östersundomin kaupunginosan toteutuminen edistää osaltaan Helsingin seudun kilpailukykyä. Tie- ja katuverkkoa voidaan kehittää tehokkaasti vaihteittain maankäytön kasvun mukaan.

Pitkäjänteinen ennakointi

Tie- ja katuysteysten kehittäminen on välttämätön edellytys uuden kaupunginosan toteuttamiselle. Uusien asukkaiden määräksi on arvioitu yli 60 000.

TOIMENPIDE	AJOITUS	KUSTANNUS	VASTUUTAHO	SUUNNITELMAVALMIUS	LISÄTIEDOT
Östersundomin tie- ja katuysteudet	2026-2040	110 M€	Helsinki	Yleiskaavaehdotus käsitellyssä alkuvuodesta 2015	Liittyy Östersundomin uuden kaupunginosan toteuttamiseen

Itäväylä (mt 170) Kehä I–Kehä III

20.2.2015

Merkitys liikennejärjestelmässä ja yhdyskuntarakenteessa

Itäväylä yhdistää Helsingin itäisimmät kaupunginosat ja Sipoon eteläosan Itäkeskuksen alueen palveluihin ja työpaikkoihin ja edelleen seudun pääliikenneverkkoon. Itäväylän kautta kulkee merkittävästi Porvoon suunnan linja-autoliikennettä ja se toimii myös liittyntäyhteytenä nykyisille metroasemille. Itäväylä toimii myös Vuosaaren satama-alueen ja siihen liittyvän yritysalueen tärkeänä yhteytenä Kehä I:n sisäpuoliselle alueelle. Itäväylä on Vartioharjusta itään pääosin yksiajoratainen seututie, jonka tasoliittymät ruuhkautuvat ajoittain jo nykyisin. Tulevaisuudessa itäväylä toimii Porvoonväylän rinnalla Östersundomin kaupunginosan toisena pääväylätasoisena yhteytenä Helsingin suuntaan. Itäväylän ja Kehä III:n liittymä on parannettu eritasoliittymäksi Vuosaaren sataman rakentamisen yhteydessä ja Kehä I:n liittymä on suunniteltu parannettavan eritasoliittymäksi erillisenä hankkeena.

Kehittämistarve

Itäväylä on Vartioharjun kohdalta itään yksiajoratainen, pääosin tasoliittymien varustettu seututie, jonka liittymät ruuhkautuvat ajoittain jo nykyisin. Myös kevyen liikenteen yhteyksissä ja meluntorjunnassa on puutteita. Itäväylän vaikutusalueen maankäytössä on tapahtumassa merkittävää kasvua erityisesti Östersundomin kaupunginosan toteutuessa.

Suunnitellut toimet

Itäväylä rakennetaan Kehä I:n ja Kehä III:n välillä 2+2 -kaistaiseksi. Lisäksi parannetaan joukkoliikenteen ja kevyen liikenteen yhteyksiä. Itäväylä rakennetaan kokonaan valo-ohjatuksi. Kevyen liikenteen oloja parannetaan rakentamalla puuttuvia väyliä ja Itäväylän ylityksiä. Itäväylän ja Kehä I:n liittymä parannetaan eritasoliittymäksi erillisenä hankkeena.



TOIMENPIDE	AJOITUS	KUSTANNUS	VASTUUTAHO	SUUNNITELMAVALMIUS	LISÄTIEDOT
Itäväylä Kehä I–Kehä III	2026–2040	26 M€	Helsinki, ELY	Kehittämisselvitys 2002	Liittyy osaltaan Östersundomin kaupunginosan toteuttamiseen

Liikennejärjestelmän toimivuus

Itäväylän liikennekäytävän sujuvuus paranee kaikkien liikennemuotojen osalta. Östersundomin tulevan kaupunginosan liikenteen toimintavarmuus paranee selvästi.

Vastuullisuuden ohjaaminen

Joukkoliikenteen sekä kävelyn ja pyöräilyn yhteyksien parantaminen tukee kestävien liikennemuotojen käyttöä. Meluntorjuntatoimet vähentävät liikenteen haittoja asumisviihtyvyydelle ja terveydelle.

Tehokkuus ja kilpailukyky

Itäväylän parantaminen lisää Vuosaaren sataman ja siihen liittyvän yritysalueen liikenneyhteyksien sujuvuutta ja toimintavarmuutta erityisesti Helsingin seudun ydinalueen suuntaan.

Pitkäjänteinen ennakkointi

Itäväylän kehittäminen liittyy osaltaan Östersundomin uuden yli 60 000 uuden asukkaan kaupunginosan toteuttamiseen.

Vihdintie (mt 120)

20.2.2015

Merkitys liikennejärjestelmässä ja yhdyskuntarakenteessa

Vihdintie on seudullinen säteittäinen pääväylä, joka palvelee sekä pääkaupunkiseudun sisäistä että pitkämatkaista liikennettä. Vihdintie on yksi pääkaupunkiseudun merkittävimmistä joukkoliikenteen laatuikäytävistä, jota käyttävät Helsingin, Espoon ja Vantaan asuin- ja työpaikka-alueilta Helsingin keskustaan liikennöivät bussit sekä myös kauempaa tulevat kaukoliikenteen bussit. Vihdintieltä on yhteydet mm. Myyrmäen ja Malminkartanon asemien liityntäpysäköintialueille.

Kehittämistarve

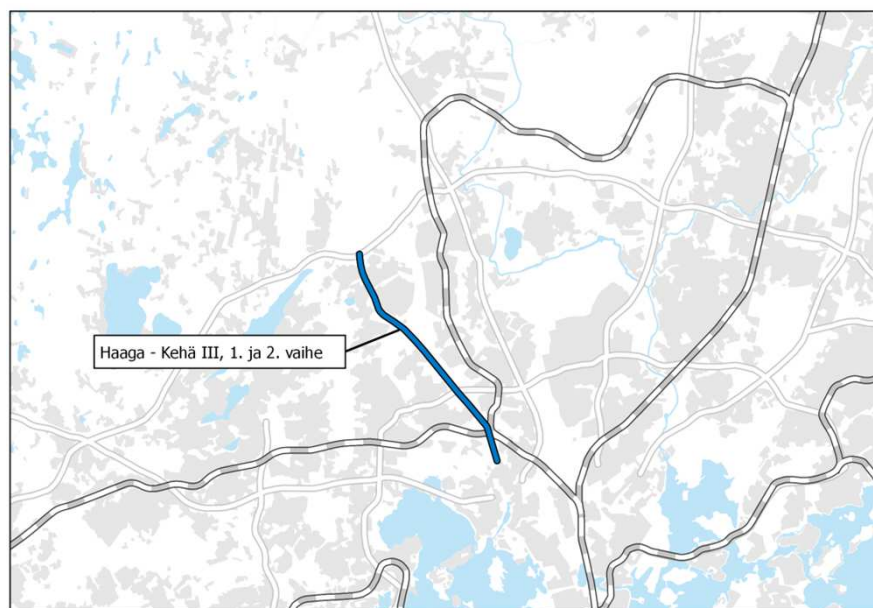
Useat Vihdintien valo-ohjatut tasoliittymät ovat ruuhkautuneita, mikä haittaa liikenteen sujuvuutta sekä Vihdintiellä että poikittais-suunnassa. Joukkoliikenteelle ei ole omia kaistoja eikä etuuskia, joten bussit joutuvat jonottamaan ruuhkissa muiden autojen joukossa. Suuret valo-ohjatut tasoliittymät muodostavat myös merkittävän liikenneturvallisuusongelman. Myös kevyen liikenteen yhteydet Vihdintien poikki ovat paikoin puutteelliset.

Suunnitellut toimet

Vihdintien parantaminen Mariannantien ja Juvanmalmintien kohdalla sisältää Odilammenkaarten sekä Juvanmalmintien liittymän toteuttamisen, Mariannantien ja Vihdintien nykyisen liittymän siirtämisen sekä kevyen liikenteen järjestelyjä.

Jakson Haaga–Kehä III ensimmäisessä vaiheessa parannetaan pysäkkijärjestelyjä ja rakennetaan uusi pysäkkipari Valimon aseman läheisyyteen. Lisäksi rakennetaan alikulkua ja kevyen liikenteen väyliä sekä melusuojausta asuinalueiden kohdille. Kiireellisimmät toimet vaiheistetaan ja toteutetaan KUHA-hankkeina.

Toisessa vaiheessa jaksolle rakennetaan eritasoliittymiä, lisäkaistoja sekä uusia maankäyttöliittymiä.



TOIMENPIDE	AJOITUS	KUSTANNUS	VASTUUTAHO	SUUNNITELMA-VALMIUS	LISÄTIEDOT
Mariannantien ja Juvanmalmintien kohta	2016-2025	5 M€	ELY, Espoo	Tiesuunnitelma 2012	Toteutetaan KUHA-hankkeena
Haaga–Kehä III, 1. vaihe, pysäkit ja bussikaistat	2016-2025	15 M€	ELY	Tiesuunnitelma 2006, toimenpideselvitys 2013	Keskisuuret tiepaketit: Joukkoliikenteen kilpailukyky tietyillä, kiireellisimmät toimet KUHA-hankkeina
Haaga–Kehä III, 2. vaihe	2026-2040	79 M€	ELY	Tiesuunnitelma 2006, Kehä II:n jatkeen yleisuunnitelma 2010	Liittyy Kehä II-suunnan yhteyksien kehittämiseen

Liikennejärjestelmän toimivuus

Toimilla turvataan ensivaiheessa joukkoliikenteen toimintaedellytykset ja pidemmällä aikavälillä ehkäistään Vihdintien liikennöitävyyden romahtaminen.

Vastuullisuuden ohjaaminen

Sujuvat linja-auto- ja liityntäyhteydet edistävät osaltaan joukkoliikenteen toimintaedellytyksiä. Meluntorjuntatoimet edistävät asumisviihtyvyyttä ja terveyttä.

Tehokkuus ja kilpailukyky

Henkilö- ja tavaraliikenteen liikennöitävyyden turvaaminen tukee Vihdintien työpaikka-alueiden toimintaedellytyksiä ja samalla koko seudun kilpailukykyä. Ensivaiheen parantamistoimet ovat kustannustehokkaita jo lähivuosina toteutettuna.

Pitkäjänteinen ennakointi

Liikennöitävyys ja joukkoliikenteen toimintaedellytykset varmistetaan myös pitkällä aikavälillä.