

HLJ-
katsaus
8/10

.....
25.11.2010

Helsingin seudun liikennejärjestelmä-
suunnitelma (HLJ 2011)

Ajoneuvoliikenteen verkkoselvitys



www.hsl.fi

Helsingin seudun liikennejärjestelmäsuunnitelman (HLJ 2011) valmistelun yhteydessä laaditussa ajoneuvoliikenteen verkkoselvityksessä on osoitettu tieverkon kehittämisen tarpeet, kehittämislinjaukset ja tavoitteellinen kehittämisspolku vuoteen 2035 mennessä. Selvitys koskee Helsingin seudun 14 kunnan alueen pääväyliä ja seudullista tieverkkoa. Ajoneuvoliikenteen verkkoselvityksessä on hyödynnetty HLJ 2011:n vaihtoehtotarjasteluja. Selvitys on ollut keskeistä aineistoa HLJ 2011 -luonnoksen laadinnassa ja vaikutusten arvioinnissa. Ajoneuvoliikenteen verkon kehittämistarpeita ja -linjauksia on käsitelty HLJ-toimikunnan työpajoissa huhti-, kesä- ja elokuussa 2010.

Helsingin seudun liikennejärjestelmäsuunnitelmassa (HLJ 2011) suunnataan seudullista liikennepoliittikkaa ja määritellään liikennejärjestelmän kehittämisen suuntaviivat. HLJ 2011:tä tehdään koko Helsingin seudun yhteisenä hankkeena. Suunnittelualue kattaa pääkaupunkiseudun kunnat, Kuuma-kunnat ja Kuntaryhmä Neloset. Suunnitelmassa tarkastellaan liikennejärjestelmän kehittämistä aina vuoteen 2050 saakka. Liikennejärjestelmäluonnos valmistui lokakuussa 2010 lausuntoja ja kannanottoja varten. Suunnitelma viimeistellään siten, että liikennejärjestelmäpäättös voidaan tehdä keväällä 2011.



HLJ 2011:n kehittämisohjelman kehittämistasot ja tieverkon kehittämisen linjaukset.

Lähtökohdat

Ajoneuvoliikenteen verkkoselvityksen tärkeä lähtökohta on keväällä 2010 valmistunut HLJ 2011:n Maankäyttö- ja raideverkkoselvitys (MARA). MARA-selvityksessä on hahmoteltu seudun raideverkon tavoitteellinen kehittämisspolku, joka vaikuttaa merkittävästi myös ajoneuvoliikenteeseen ja tie- ja pääkatuverkon kehittämistarpeisiin. Ajoneuvoliikenteen verkkoselvityksen muita lähtökohtia ovat Laaja liikennetutkimus (LITU 2008) sekä HLJ 2011 -osaselvitykset Joukkoliikennestrategia, Kävely ja pyöräily Helsingin seudulla, Liikenteen hallinta ja liikkumisen ohjaus, Tavaraliikenne Helsingin seudulla ja Pysäköintipoliittikka.

Ajoneuvoliikenteen verkon kehittämislinjaukset

Liikennejärjestelmän ja maankäytön kehittämisessä pyritään ratkaisuihin, jotka ehkäisevät tarpeetonta liikennesuoritetta ja erityisesti henkilöautoliikenteen kasvua. Tieverkon kehittäminen kytketään seudun maankäytön linjauksiin ja suunnitelmiin. Pääkaupunkiseudulla pyritään hyödyntämään nykyistä verkkoa mahdollisimman tehokkaasti. Muualla Helsingin seudulla painotetaan kasvutaajamien yhteyksien kehittämistä sekä poikittaisyhteyksien vaihteitaista kehittämistä.

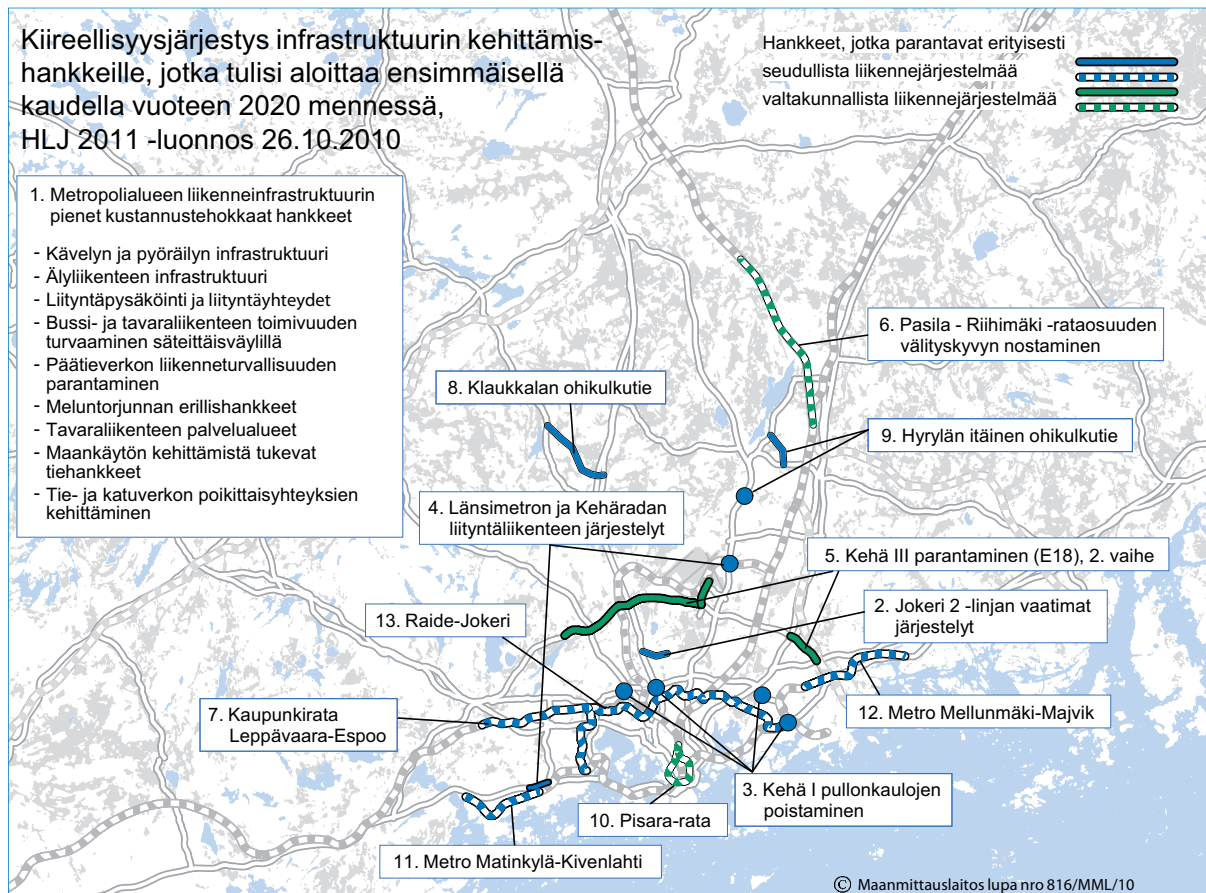
Tieliikenteessä kehitetään älykkäitä liikenneinformaation ja liikenteen ohjauksen ratkaisuja, joiden avulla ohjataan tieliikenteen kysyntää joukkoliikenteeseen ja vähemmän kuormittuneille verkon osille sekä vähennetään liikenteen häiriöherkkyyttä ja parannetaan liikenneturvallisuutta. Liityntäpysäköintiä kehittämällä vähennetään ruuhkia ja kevennetään tie- ja katuverkon kuormitusta.

Tieverkon kehittämisen painopiste siirtyy vähitellen kehäväylistä säteittäisten yhteyksien parantamiseen. Ruuhkautuville säteittäisväylille toteutetaan bussiliikenteelle lisäkaistoja. Keskeisiä kehittämistoimia ovat myös poikittaisliikenteen pullonkaulojen poistaminen, maankäytön kehittämiseen liittyvät tieverkon parantamistoimet sekä liikenneturvallisuustoimet. Niukkenevaan rahoitukseen varaudutaan priorisoimalla pieniä ja keskisuuria hankkeita sekä suunnittelemalla hankkeet vaiheittain toteutettaviksi.

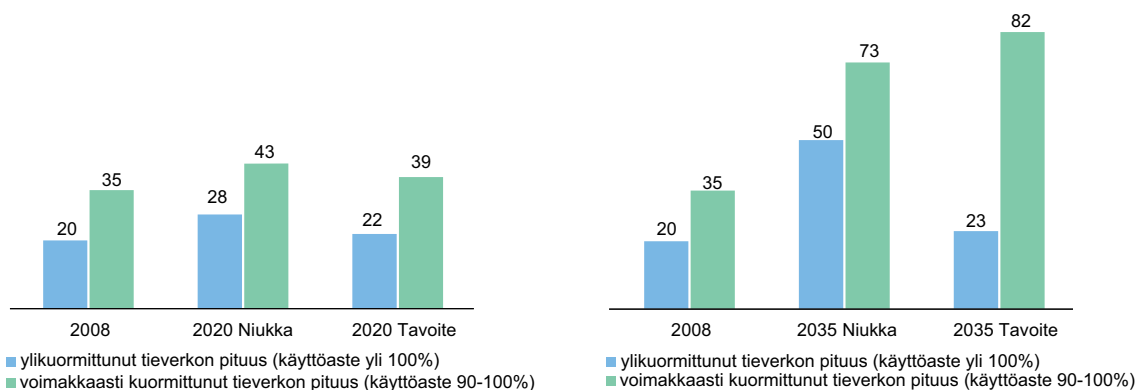
Kehittämisohjelma

HLJ 2011 -luonnoksen kehittämisohjelma sisältää sekä pieniä että suuria hankkeita ja toimenpiteitä. Seudun liikennejärjestelmää kehitetään raideliikennepainotteisesti, ja suurten infrastruktuuri-investointien painopiste on raideverkon ja sitä täydentävien liikenneyhteyksien kehittämisessä. Tieliikenteen kehittämisessä painotetaan metropolialueen liikenneinfrastruktuurin pieniä kustannustehokkaita hankkeita.

Suurista ajoneuvoliikenteen kehittämishankkeista alkavat ensimmäisellä kaudella (2011–2020) Kehä I:n pullonkaulojen poistaminen ja Kehä III:n parantamisen toinen vaihe. Jokeri 2 -bussilinjan sekä Länsimetron liityntäliikenteen vaatimat järjestelyt tie- ja katuverkolla parantavat erityisesti joukkoliikenteen edellytyksiä. Muita tieverkon kehittämishankkeita ovat Klaukkalan ja Hyrylän ohikulkutiet, jotka tukevat maankäytön kehittämistä. Toisella kaudella (2021–2035) jatketaan poikittaisten ja säteittäisten yhteyksien kehittämistä maankäytön ja liikennejärjestelmän tarpeiden mukaisesti.



Liikenteen infrastruktuurin ensimmäisen kauden kehittämishankkeita HLJ 2011 -luonnoksessa (26.10.2010).



Kriittisesti kuormittuvan tieverkon pituus (km) aamuruuhkassa vuonna 2008 sekä niukan ja tavoitteellisen kehittämisen vaihtoehtoissa vuosina 2020 ja 2035.

Kehittämishojelman vaikutukset ajoneuvoliikenteeseen

HLJ 2011 -luonnoksen kehittämishojelman vaikutuksia ajoneuvoliikenteeseen on tarkasteltu vuosina 2020 ja 2035 kahdessa vaihtoehtoisessa skenaariossa. Tavoiteverkko -skenaariossa toteutetaan kehittämissuojelmassa esitetyt infrastruktuuri-investoinnit. Niukat investoinnit -skenaariossa liikenneinvestointien rahoitustaso on selvästi tavoitetasoa alhaisempi, jolloin suuret hankkeet lykkääntyvät tai jäävät toteutumatta.

Vuoden 2020 tilanteessa liikenteen sujuvuus heikentyy Kehä I:n ja Kehä III:n vyöhykkeillä, jos toteutetaan vain niukat investoinnit. Muualla seudulla niukkoihin investointeihin sisältyvät toimet näyttäisivät säilyttävän sujuvuuden lähellä nykytasoa. Vuoden 2020 tavoitetilanteessa liikenteen sujuvuus saadaan säilytettyä lähes nykyisellään. Vuoden 2035 tilanteessa liikenteen sujuvuus heikentyy huomattavasti Kehä I:n ja Kehä III:n vyöhykkeillä, jos toteutetaan vain niukat investoinnit. Kriittisesti kuormittuvan tieverkon pituus kasvaa yli kaksinkertaiseksi nykyisestä. Toteuttamalla HLJ 2011 -luonnoksen mukaiset toimet liikenteen sujuvuus heikkenee vähemmän.

Kehittämistoimet lisäävät selvästi tieverkon kapasiteettia, mutta liikennekysynnän kasvu on vielä voimakkaampaa. Tieliikennesuorite kasvaa muun muassa asukasmäärän kasvun, yhdyskuntarakenteen laajenemisen ja autoistumiskehityksen takia. Ruuhkien hallinta edellyttää infrastruktuuri-investointien lisäksi vaikuttamista liikenteen kysyntään.

HLJ-katsauksia:

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

HSL Helsingin seudun liikenne

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

HRT Helsingforsregionens trafik

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