

HLJ-
Översikt
2/11

.....
29.3.2011

Helsingforsregionens trafiksystemplan HLJ 2011

Sammandrag



www.hsl.fi



Helsingforsregionens trafiksystemplan (HLJ 2011) är en strategisk, långsiktig plan för den regionala trafikpolitiken. I planen fastställs de gemensamma målen för utvecklingen av trafiksystemet, en utvecklingsplan för hur målen ska nås samt en bedömning av planens konsekvenser. Det viktigaste målet är att få till stånd bindande beslut och en avsiktsförklaring gällande åtgärderna för utvecklingen av trafiksystemet i Helsingforsregionen samt att i samråd mellan de olika parterna säkerställa att åtgärderna genomförs och säkerställa finansieringen. Trafiksystemplanen bereds med cirka fyra års mellanrum.

Ett utkast till HLJ 2011 blev färdigt hösten 2010 och sändes ut för utlåtanden och ställningstaganden. Den slutliga HLJ 2011, där dessa hade tagits i betraktande, blev färdig i början av år 2011. HRT:s styrelse beslöt 29.3.2011 godkänna trafiksystemplanen, anteckna bedömningen av konsekvenserna till kännedom (miljökonsekvensbedömningen) och godkänna visionen för trafiksystemet samt utvecklingsprogrammet med åtgärdshelheter (trafiksystembeslutet). KUUMA-styrelsen godkände 19.4.2011 för sin del det beslut som HRT:s styrelse fattat om trafiksystemet.

Efter beslutet om trafiksystemet är målet att ingå en avsiktsförklaring om genomförandet av HLJ 2011.

Utgångspunkterna för HLJ 2011

Trafiksystemet ska både i nuläget och i framtiden erbjuda invånarna flexibla och mångsidiga möjligheter att färdas och fungerande transportmöjligheter för näringslivet. Trafiksystemet ska främja utvecklingen, konkurrenskraften och välbefindandet i regionen i enlighet med utvecklingsmålen. Helsingforsregionen är knutpunkten för Finlands nationella och internationella förbindelser. Även dessa kommunikationer måste alltså vara tillräckligt flexibla och fungera utan störningar.

HLJ 2011 täcker 14 kommuners område i Helsingforsregionen (bild 1). Det är i hög grad tillväxten i regionen, utvecklingen av markanvändningen och utvidgningen av pendlingsområdet som kräver en utveckling av trafiksystemet i Helsingforsregionen. Inom samarbetet kring Helsingforsregionens markanvändning, boende och trafik (MAL-samarbetet) och också i Helsingforsregionens trafiksystemplan HLJ 2011 är man beredd på att antalet invånare i regionen kommer att öka mycket kraftigt och nå upp till 1,8 miljoner år 2050. Enligt de riksomfattande målen för områdesanvändning (VAT) ska trafiksystemet i Helsingforsregionen utvecklas i en riktning som dämpar klimatförändringen samt stöder en väl integrerad samhällsstruktur och en tillräcklig bostadsproduktion.

Beredningen och genomförandet av HLJ 2011 är en integrerad del av det regionala samarbetet mellan de 14 kommunerna i fråga om markanvändning, boende och trafik (MAL). Samarbetsmötet för Helsingforsregionen beslöt 5.6.2007 att Helsingforsregionens trafiksystemplan i fortsättningen bereds som ett för hela Helsingforsregionen gemensamt projekt.

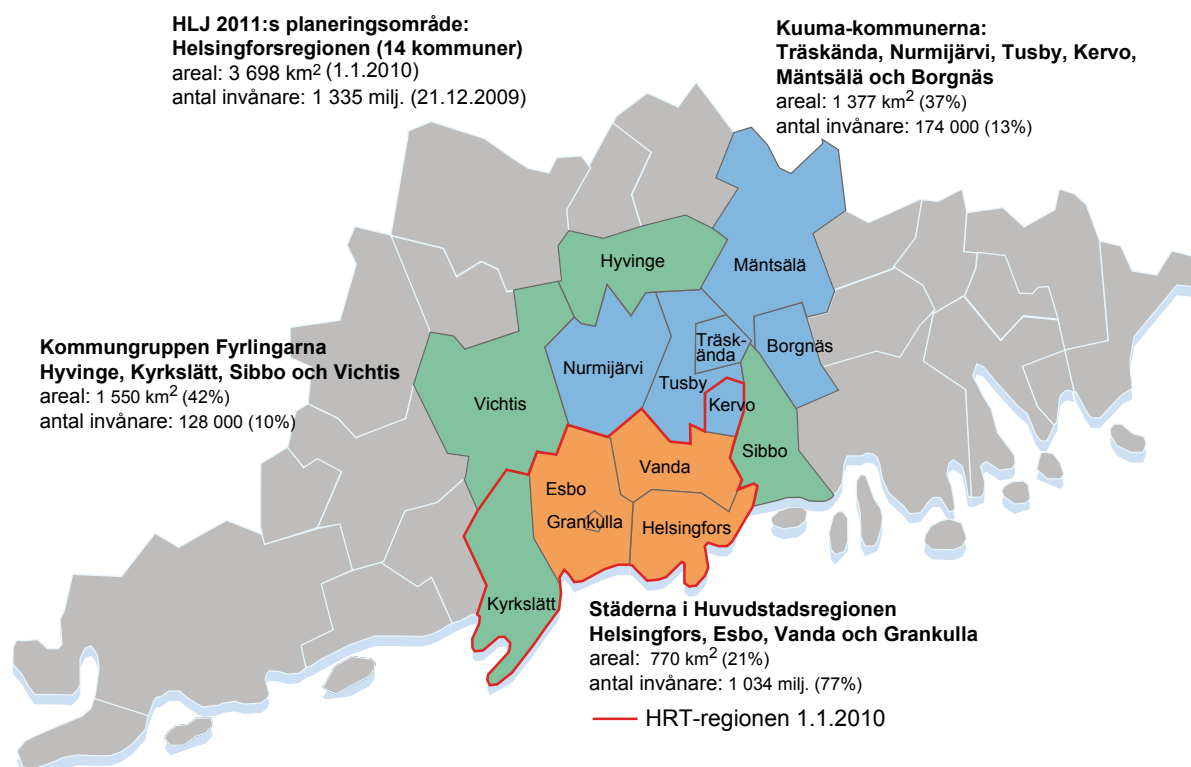


Bild 1. Planeringsområdet för HLJ 2011 samt centrala nyckeltal.

Mobilitet och trafik

Invånarna i Helsingforsregionen gör cirka 3,9 miljoner resor på vardagarna. Av dem görs 43 % med personbil, 22 % med kollektivtrafik och 32 % till fots eller med cykel. Det finns betydande skillnader i resvanorna mellan olika områden i regionen (bilderna 2 och 3). Föresättningsarna för användningen av kollektivtrafik är avsevärt bättre i huvudstadsregionen än på annat håll i Helsingforsregionen, i synnerhet på grund av den effektivare markanvändningen och den höga nivån på servicen i spårtrafiken.

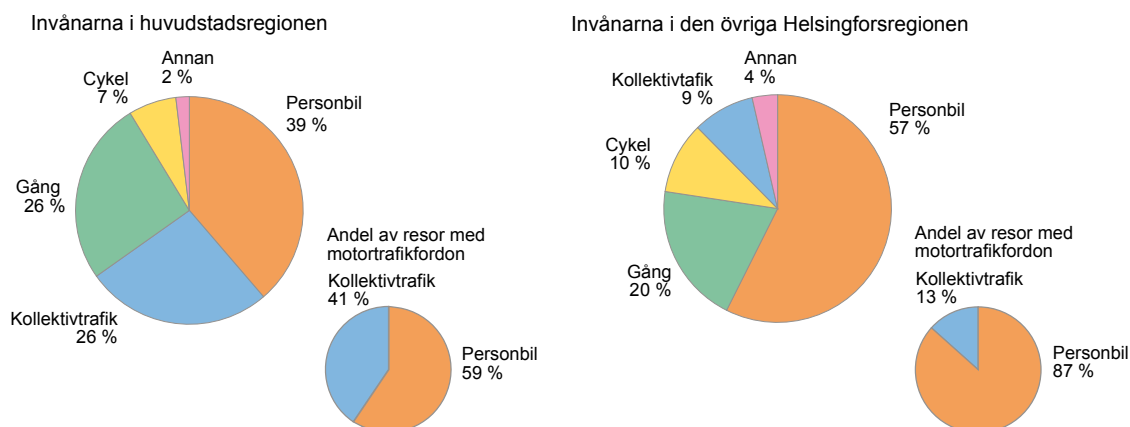


Bild 2. Fördelningen av färdssätt bland invånarna i huvudstadsregionen och andra områden i Helsingforsregionen efter antalet resor. I resorna ingår både resor inom och utanför områdena. Källa: Stora trafikundersökningen (Laaja Liikennetutkimus LITU 2008).

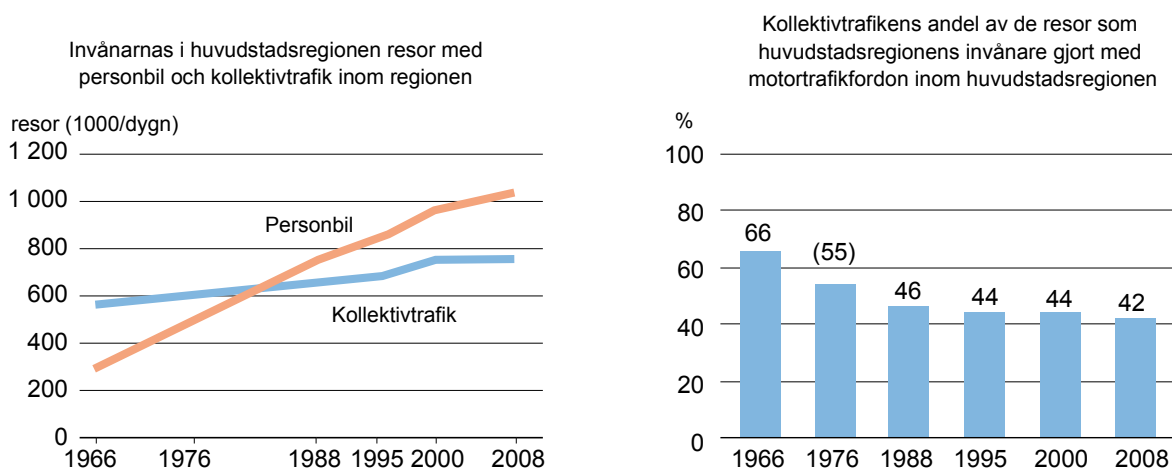


Bild 3. Resor som invånarna i huvudstadsregionen (Helsingfors, Esbo, Vanda, Grankulla) gjort med personbil eller kollektivtrafik inom huvudstadsregionen, utvecklingen från 1960-talet fram till i dag samt kollektivtrafikens andel av resorna med motortrafikfordon. Antalet resor presenteras utan nivå-korrigeringar. Källa: Stora trafikundersökningen 2008 (Laaja liikennetutkimus LITU 2008).

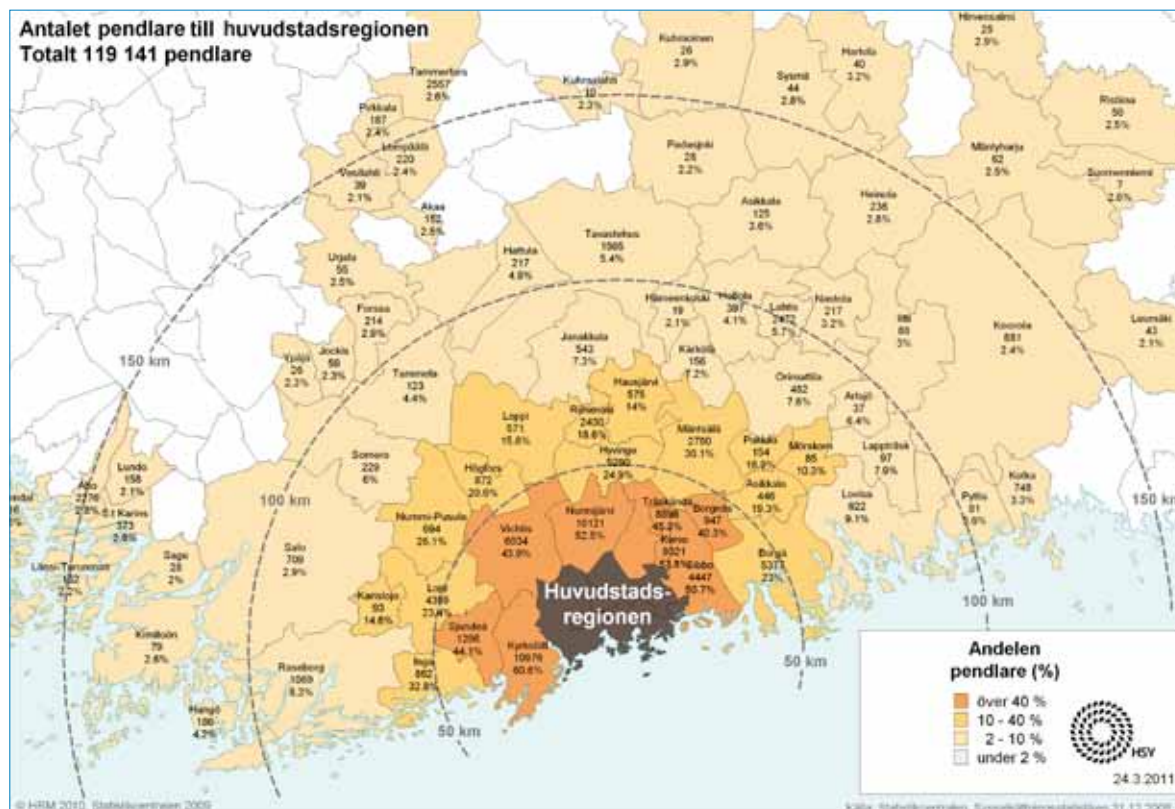


Bild 4. Andelen pendlare till huvudstadsregionen bland de yrkesverksamma i pendlingsområdets kommuner 2008. Källa: Statistikcentralen, Sysselsättningsstatistiken, ritningen HRM.

Under de senaste årtiondena har antalet arbetsresor i riktning mot huvudstadsregionen, dvs. pendelresor, ökat kraftigt. Pendlingen har ökat för att huvudstadsregionens pendlingsregion har utvidgats och antalet invånare ökat. Huvudstadsregionens pendlingsregion sträcker sig över ett område med över hundra kilometers radie från regionens centrum (bild 4). Bland orsakerna till det ökande antalet allt längre pendelresor finns ändringarna i näringsstrukturen, på arbetsmarknaden och bostadsmarknaden, de förbättrade kommunikationerna och den växande bilismen.

En prognos över resorna i Helsingforsregionen förutspår en ökning på inemot 30 procent fram till år 2035. Utan betydande ändringar i verksamhetsmiljön uppskattas antalet resor med personbil öka snabbare än antalet resor med kollektivtrafik. Antalet resor till fots och med cykel uppskattas öka långsammare, bland annat för att samhällsstrukturen i regionen utvidgas.

Den utspridda samhällsstrukturen finns ofta i bakgrunden till utmaningarna och hotbilderna för utvecklingen av trafiksystemet som identifierades under beredningen av HLJ 2011. Utspridningen ökar bland annat längden på resorna och försvagar möjligheterna att ordna en konkurrenskraftig kollektivtrafik. Förutsättningarna för gång och cykling försvagas också i och med de längre resorna. Ökningen av personbilstrafiken ökar utsläppen från trafiken och bullret och försvagar dessutom säkerhetssituationen. Höga situations-hastigheter är en risk för fotgängare och cyklister.

Beredningen av HLJ 2011 och växelverkan

HLJ 2011-planen har beretts som ett gemensamt projekt för Helsingforsregionen. Beredningen baserar sig på ramprogrammet för en trafiksystemplan för Helsingforsregionen (bild 7) som antogs av huvudstadsregionens samarbetsdelegation SAD:s styrelse 13.6.2008. Arbetet leddes av HRT:s HLJ-kommitté med deltagare från HRT:s medlemskommuner, KUUMA-kommunerna, kommungruppen Fyrlingarna, statliga trafikmyndigheter och andra samarbetsparter.

I fråga om växelverkan lades fokus på de deltagande myndigheterna, men även organisationer och invånare har erbjudits möjligheter att delta i interaktiva möten och ge respons. Målet för växelverkan har varit att erbjuda möjligheter att medverka till utarbetandet av planen och bedömningen av konsekvenserna, utveckla samarbetet mellan de olika parterna samt samla in och lyfta fram olika slags uppfattningar om trafiksystemplanen.

Utgångspunkten för utarbetandet av HLJ 2011-planen och bedömningen av konsekvenserna är den vision och de huvudmål som HLJ -kommittén antog 3.6.2009 (bilderna 5 och 6). Vår vision är att högklassiga och ekologiskt effektiva trafik- och transportmöjligheter ska främja utvecklingen och välståndet i regionen. Utgångspunkten för huvudmålen har varit utredningarna som gjorts om trafiksystemets nuläge och den regionala utvecklingen samt de samhälleliga målen.



Bild 5. HLJ:s vision för 2011.

Delvision	Huvudmål
Ekonomi	1. Trafikens samhällsekonomiska effektivitet förbättras 2. Kollektivtrafikens ekonomiska effektivitet förbättras
Effektivitet	3. Kollektivtrafikens konkurrenskraft förbättras i relation till personbilen 4. Förutsättningarna för cykling och gång förbättras 5. Varutransporterna störs inte av trängsel
Miljö	6. Utsläppen av växthusgaser minskar enligt målen 7. Exponeringen för trafikutsläpp och buller samt hälso-olägenheterna minskar
Sociala aspekter	8. Möjligheten att nå dagliga tjänster och arbetsplatser utan personbil förbättras 9. Priset på resorna utgör inte en begränsning av basbehovet att resa
Markanvändning	10. Markanvändningsbesluten stöder förutsättningarna för gång och cykling 11. Ny markanvändning placeras inom stadsområden med kollektivtrafik
Säkerhet	12. Allvarliga olyckor med personskador minskar

Bild 6. Huvudmålen för HLJ 2011.

Delutredningarna som behandlat olika områden inom utvecklingen av trafiksystemet har spelat en stor roll vid beredningen av HLJ 2011. Utredningarna har lett till linjedragningar för utvecklingsarbetet och förslag till åtgärder. Delutredningarna inför HLJ 2011 är följande:

- Medel att kontrollera klimatförändringen på trafikplanssystemets nivå, "Verkttygslåda"
- Utredningar om trängselavgifter i Helsingforsregionen (Kommunikationsministeriet)
- HLJ 2011:s Framtidsöversikt
- HLJ 2011-konsekvenser, utredning av utgångspunkterna och plan för konsekvensutredningen
- Fordons- och bränsleteknikens möjligheter att minska utsläppen från fordonstrafiken
- Markanvändnings- och spårvägsnätutredningen (MARA)
- Parkeringspolitiska arbetsgruppen för Helsingforsregionen 19.4.2010
- Utredningen om mobilitetsstyrning och trafikledning
- Kollektivtrafikstrategin
- Godstrafiken inom Helsingforsregionen
- Gång och cykling i Helsingforsregionen
- Fordonstrafikens nätutredning
- Granskning av scenarier, del av HLJ 2011 rapporten Bedömning av konsekvenserna
- Konsekvensbedömningen för HLJ 2011

HLJ 2011:s översikter, broschyrer och rapporter finns utlagda på finska på nätsidan www.hsl.fi/hlj.

Utredningen om markanvändning och spårvägsnät (Maankäyttö- ja raideverkkoselvitys, förkortat MARA), som gjordes som ett brett regionalt samarbete har inverkat avsevärt på HLJ 2011. MARA-utredningen producerade linjedragningar och material för HLJ 2011-utvecklingsprogrammet och för utvecklingen av spårvägsnätet. Arbetet utfördes i samråd mellan HLJ-processen och MAL-processen inom Helsingforsregionen och vidare i växelverkan med strukturmodellutredningarna vid Nylands- och Östra Nylands förbund.

Vid utarbetandet av HLJ 2011, vid bedömningen av konsekvenserna och i de olika delutredningarna har man utgått från resultaten i den under åren 2007-2008 gjorda stora trafikundersökningen (Laaja liikennetutkimus LITU 2008) och HRT:s nya modeller för trafikprognoser. Med stöd av modellerna utarbetades mångsidiga analyser av växelverkan mellan trafiksystemet och markanvändningen. Vidare gjordes uppskattningar bland annat av smidigheten och trängseln i vägtrafiken, servicenivån inom kollektivtrafiken, utvecklingen av utsläppen från trafiken och av antalet olyckor.

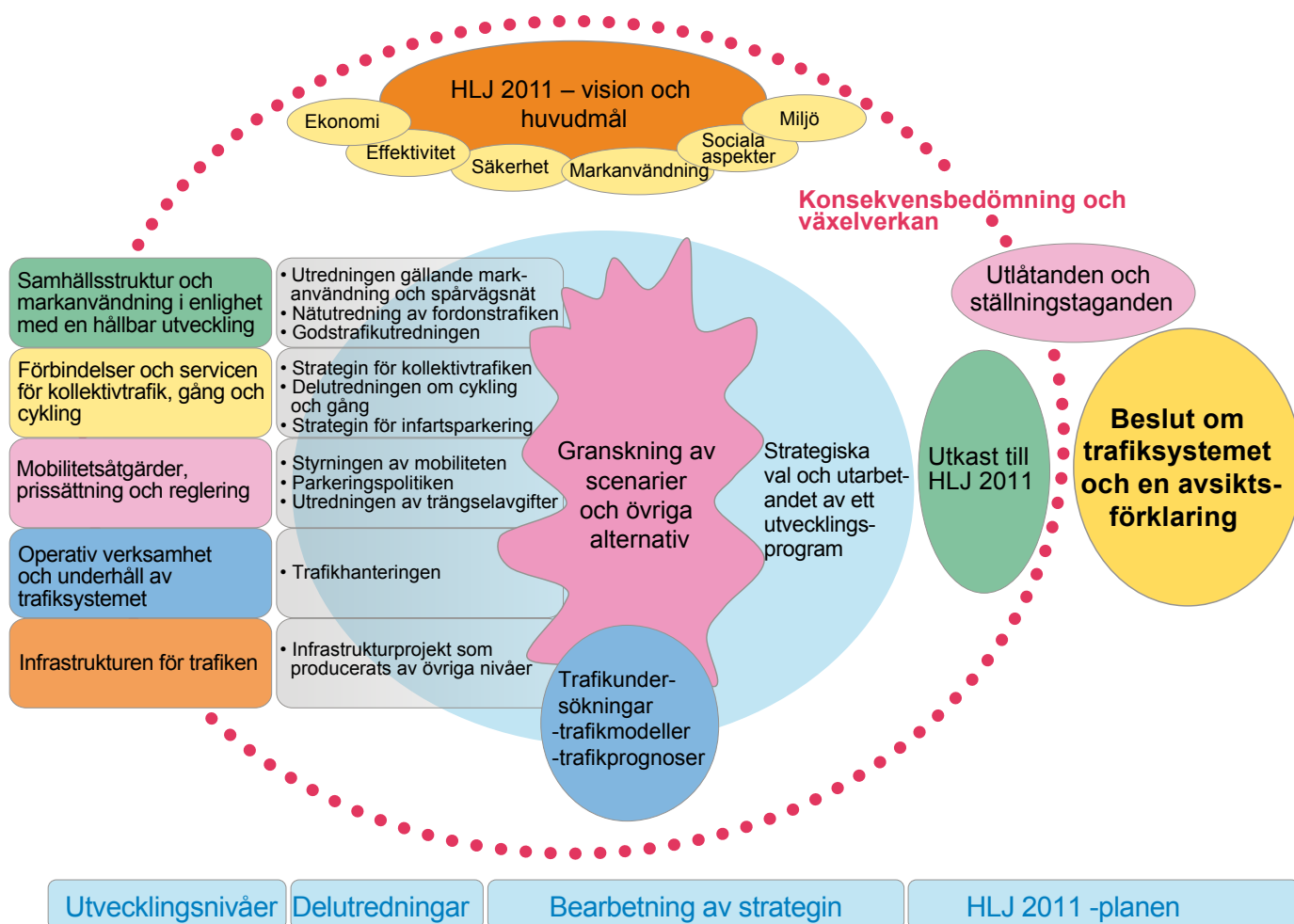


Bild 7. Beredningsprocessen, HLJ 2011.

HLJ 2011:s utvecklingsprogram

Utvecklingsprogrammets struktur och olika skeden

Utvecklingsplanen ger en helhetssyn på riktlinjerna för trafikpolitiken i Helsingforsregionen under de kommande årtiondena. Programmet är strukturerat efter fem utvecklingsnivåer (bild 8) med respektive åtgärder. Åtgärder behövs på alla nivåer för att problemen ska kunna lösas och huvudmålen nås.

1. Samhällsstruktur och markanvändning i enlighet med en hållbar utveckling
2. Förbindelser och servicen för kollektivtrafik, gång och cykling
3. Mobilitetsåtgärder, prissättning och reglering
4. Operativ verksamhet och underhåll av trafiksystemet
5. Infrastrukturen för trafiken

Bild 8. Den strategiska ramen för HLJ 2011 utgör stommen för utvecklingsprogrammet.

Den första nivån, Samhällsstruktur och markanvändning i enlighet med en hållbar utveckling, utgör grunden för resebehovet och för förutsättningarna att använda olika färd sätt. De följande nivåerna: Förbindelser och servicen för kollektivtrafik, gång och cykling och Mobilitetsåtgärder, prissättning och reglering, innehåller linjedragningar och åtgärder för att påverka valet av färdmedel och deras popularitet. Operativ verksamhet och underhåll av trafiksystemet innehåller åtgärder med vilka förutsägbarheten av och störningsfriheten för trafiken och transporterna kan tryggas. Trafikens infrastruktur samlar de infrastrukturprojekt som betjänar linjedragningarna och åtgärderna.



Huvudprincipen för utvecklingsprogrammet är att påverka efterfrågan på trafik och valet av färdväg samt effektivisera användningen av det nuvarande trafiknätet. Vid periodisering av de olika skedena i utvecklingsprogrammet (bild 9) tillämpas den i MARA-utredningen som mål sätta vägen att förverkliga spårvägsnät och markanvändning. Det lönar sig att utveckla och effektivt utnyttja det existerande trafiksystemet innan helt nya korridorer eller vägförbindelser öppnas. På så sätt gynnas en tätare samhällsstruktur samt kompletterande byggande. Förbättrad konkurrenskraft hos kollektivtrafiken och andra hållbara trafikformer och ökad smidighet i resekedjan står i nyckelställning. I det första skedet i utvecklingen av spårvägsnätet är huvudvikten lagd på regionens kärnområde samt vid en förbättring av funktionssäkerheten i tågtrafiken. Planeringen av trafiksystemet ger också beredskap inför utvecklingskraven på lång sikt, såsom tillväxten i regionen och utvecklingen av markanvändningen.

1 skedet: Upprätthållande 2011–2020

Samhällets strukturella integrering stöds. Konkurrenskraften hos hållbara färdväg och hela regionens trafikförbindelser förbättras genom att öka kapaciteten i spårvägstrafiken, utveckla kvalitetskorridorer för busstrafiken, förbättra spårtrafiknätet i kärnområdet och infrastrukturen för vägtrafiken. En mångsidig metodhelhet används för att påverka trafikefterfrågan och valet av färdmedel.

2 skedet: Kompletterande 2021–2035

Konkurrenskraften hos kollektivtrafiken och andra hållbara trafikformer förbättras och resekedjorna görs smidigare med mångsidiga metoder. Den redan existerande infrastrukturen för trafiksystemet utnyttjas effektivt. Projekt för utveckling av markanvändningen och för en tätare samhällsstruktur prioriteras.

3 skedet: Utvidgande 2036–2050+

Spårtrafiknätet utvidgas genom att öppna vissa korta korridorer för spårvägarna och utveckla nya stationsregioner. Vagnnätet utvecklas genom prioritering av projekt som stöder en effektiv kollektiv- och varutrafik samt utvecklingen av markanvändningen.

Bild 9. De olika skedena i HLJ 2011-utvecklingsprogrammet.

1. Samhällsstruktur och markanvändning i enlighet med en hållbar utveckling

Utvecklingen

Med markanvändningslösningar minskas mobilitetsbehovet och ökas energieffektiviteten i trafiken. Samhällsstrukturen utvecklas och kompletteras så att strukturen förtätas och blir mera integrerad.

Med besluten om markanvändningen och dimensioneringen av byggandet främjas konkurrenskraften hos kollektivtrafiken och andra hållbara sätt att färdas.

Vid placeringen av tjänster och verksamhetsställen tas möjligheterna att använda hållbara färd sätt i betraktande.

Växelverkan och koordineringen av planeringen och beslutsfattandet kring markanvändningen och trafiken främjas med avtal och andra arbetsmetoder.

Åtgärdshelheter

- Kompletterande byggande i existerande samhällsstrukturer. Nya bostäder och nya arbetsplatser placeras i existerande centra som redan har kollektivtrafikservice, särskilt spårtrafik. Stomnätet för spårvägs- och busstrafiken i regionen vidareutvecklas, vilket stöder integreringen av samhällsstrukturen. Placeringen av serviceställen och tjänster styrs till knutpunkterna för kollektivtrafiken. Kompletterande byggande i synnerhet i närheten av stationerna.
- Trafikkorridorer utvecklas som funktionella helheter som utgår från samordningen av markanvändningen och trafiken och så att de stöder integreringen av samhällsstrukturen.
- Parkeringspolitiken knyts fastare till planeringen av markanvändningen. En överenskommelse träffas om gemensamma regionala principer för parkeringspolitiken.
- En avsiktsförklaring ingås mellan kommunerna i regionen och staten om genomförandet av och tidsplaneringen för trafiksystemet och markanvändningen och andra regionala utvecklingsåtgärder.
- Markanvändningslösningarnas konsekvenser för trafiksystemet bedöms och utvecklingen av markanvändningen och trafiksystemet följs upp. Med detta för ögonen utvecklas i samråd, regionalt, utredningar av zonerna för stadskollektivtrafik och andra mobilitets-zoner.

2. Förbindelserna och servicen för kollektivtrafiken, gång och cykling

Utvecklingslinjer

Den ekonomiska effektiviteten och konkurrenskraften hos kollektivtrafiken i relation till biltrafiken förbättras genom att utveckla linjenätets struktur och serviceutbudet.

Basen för kollektivtrafiksystemet är ett täckande stomnät för spårvägstrafiken och busstrafiken. Detta kompletteras med smidiga och säkra anslutningsförbindelser för bussar, personbilar, gång och cykling. På så sätt tryggas att resekedjorna fungerar.

Finansieringen av kollektivtrafiken tryggas på lång sikt så att en attraktiv servicenivå kan erbjudas.

Vid utvecklingen av spårvägstrafiken prioriteras åtgärder som förbättrar kapaciteten hos spårvägsnätet och funktionssäkerheten och punktligheten i spårvägstrafiken. Som främsta åtgärder gällande väg - och gatunätet främjas smidigheten och snabbare stomförbindelser i busstrafiken samt förbättringen av anslutningsförbindelserna.

Med hjälp av infartsparkering minskas trängseln och belastningen på väg - och gatunätet.

Cykling och gång främjas, vilket ökar antalet alternativa färd sätt och minskar miljöolägenheterna av trafiken.

Åtgärdshelheter

- Strukturen på linjenätet utvecklas och serviceutbudet i kollektivtrafiken tryggas.
- Satsningar på kollektivtrafikens stomnät, knutpunkter och prioritering.
- Kollektivtrafikens tillförlitlighet och punktlighet förbättras.
- Passagekontrollen och styrningen av tågtrafiken utvecklas för att förbättra funktionssäkerheten.
- Infartsparkering främjas. Avtalas om samarbete och ansvarsfördelning.
- Förutsättningarna för cykling och gång förbättras.
- Växelverkan och samordningen mellan hållbara sätt att färdas och planeringen av markanvändningen förbättras på alla planerings- och verkställighetsnivåer.

3. Mobilitetsåtgärder, prissättning och reglering av resandet

Utvecklingslinjer

Hållbara resvanor främjas aktivt.

Effektiva ekonomiska styrmetoder tas i bruk för att uppnå effektivitets- och miljömålen för trafiksystemet.

Kollektivtrafikens konkurrenskraft i relation till biltrafiken främjas med hjälp av prissättningen.

Kollektivtrafikens tariff- och informationssystem utvecklas.

Med parkeringspolitiken stöds valet av färd sätt så att ökningen av bilismen kan dämpas.

Förutsättningarna för infartsparkering förbättras genom att utveckla informationen och betalssystemen.

Åtgärdshelheter

- Ekonomiska styrmetoder används mångsidigt och effektivt för att utvecklingsmålen för trafiksystemet ska uppnås och effektiviteten tryggas. Särskild uppmärksamhet kräver styrningen av efterfrågan på trafik, trängseln, minskningen av utsläppen och finansieringen.
- Mångsidiga åtgärder genomförs för att styra resandet.
- En ny, gemensam politik för taxor och biljetter för kollektivtrafiken skapas och utvidgas efter kommunernas beslut.
- En för kommunerna och staten gemensam, regional tariffpolitik som gynnar kollektivtrafiken skapas.
- Trafiksystemet gynnas genom reglering av utbudet och prissättningen av parkeringsplatser.
- Ett informationssystem i realtid för infartsparkeringen tas i bruk. Realtidsinformation om infartsparkering integreras i reseplaneraren. Betalningar för infartsparkering integreras i biljettsystemet.

4. Operativ verksamhet och underhåll av trafiksystemet

Utvecklingslinjer

Funktionssäkerhet och pålitlighet hos alla färdmedel tryggas i den operativa verksamheten och underhållet av trafiksystemet. Aktuell information säkerställer att resekedjorna fungerar smidigt.

Kollektivtrafikens andel ökas och dess konkurrenskraft förbättras genom att ta i bruk smarta trafikmetoder, såväl i den operativa verksamheten som vid upprätthållandet av systemet.

Säkerheten på nätet av huvudvägar och gator förbättras och störningskänsligheten minskas med hjälp av smart trafik.

Förbindelser med hög underhållsnivå bildar ett regionalt integrerat nät för fotgängare och cyklister oberoende av och över de administrativa gränserna.

Åtgärdshelheter

- Styrningen av trafiknätet och hanteringen av störningar samt informationen utvecklas.
- I kollektivtrafiken förbättras den operativa verksamheten och informationstjänsterna.
- Medverkan i genomförandet av den nationella strategin för smart trafik.
- Kvaliteten och punktligheten hos underhållet förbättras.



5. Infrastrukturen för trafiken

Utvecklingslinjer

Utnyttjandet av den existerande infrastrukturen effektiveras med små kostnadseffektiva åtgärder och förutsättningarna för en integrerad samhällsstruktur förbättras.

Projekt som främjar utvecklingen av markanvändningen och en förtätad samhällsstruktur får prioritet bland projekten för utveckling av trafiknätet.

Satsningar på en förbättring av infrastrukturen för kollektivtrafik, cykling och gång.

Spårvägsnätet utvecklas i enlighet med de mål som har satts upp för utvecklingen.

Verksamhetsförutsättningarna för buss- och varutrafiken främjas genom utveckling av väg- och gatunätet.

Trängselproblem som är till betydande olägenhet och stadda i ökning lindras.

De riksomfattande målen att minska utsattheten för buller stöds genom bullerbekämpande åtgärder.

Verksamhetsförutsättningarna för distributionstrafiken förbättras.

Åtgärdsområden som förs framåt samtidigt och som innehåller såväl små som stora projekt

- Infrastrukturen för gång och cykling
- Infrastrukturen för smart trafik
- Infartsparkering och anslutningsförbindelser
- Tryggheten av en fungerande buss- och godstrafik på de radiella trafiklederna
- Förbättrande av trafiksäkerheten på huvudvägnätet
- Specialprojekt kring bullerbekämpning
- Varutrafikens serviceområden
- Vägprojekt som stöder utvecklingen av markanvändningen
- Utvecklingen av tvärförbindelserna i väg- och gatunätet
- Utvecklingen av spårvägstrafiken

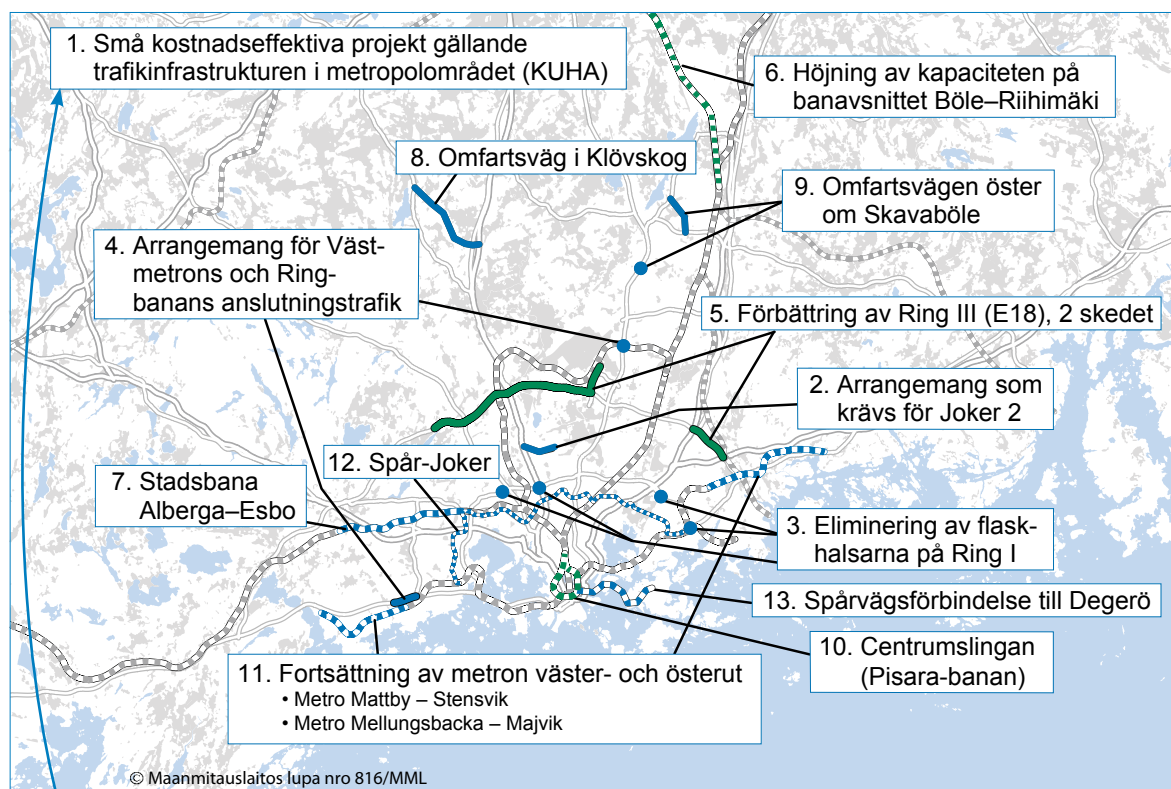
Skyndsamhetsordning för de projekt för utveckling av infrastrukturen som bör inledas i det första skedet före år 2020

Projekt som i synnerhet förbättrar det regionala trafiksystemet	Projekt som i synnerhet förbättrar det riksomfattande trafiksystemet
1. Små, kostnadseffektiva projekt för trafikinfrastrukturen inom metropolområdet (KUHA) (tot. ca 50 M€) • Utveckling av finansieringssystemet som förutsättning för genomförandet av projekthelheten • Programmering och genomförande av projekthelheten	
2. Arrangemangen för Joker 2-linjen, 50 M€	
3. Eliminering av flaskhalsarna på Ring I, 150 M€	
4. Arrangemangen kring Västmetrons och Ringbanans anslutningstrafik • Västerleden och i gatunätet, 40 M€ • Rödsands station, 40 M€	
	5. Förbättring av Ring III (E18), skede 2, 250 M€
	6. Kapacitetshöjning, banavsnittet Böle-Riihimäki, skede 1, 160 M€
7. Stadsbanan Alberga-Esbo, 190 M€	
8. Omfartsvägen vid Klövskog, 45 M€	
9. Hyrylä östra omfartsväg, 40 M€	
	10. Centrumslingan (Pisara-banan), 500 M€
11. Fortsättning av metron öster- och västerut • Metro Mattby-Stensvik, 400 M€ • Metro Mellungsbacka-Majvik, 700 M€	
12. Spår-Joker, 230 M€	
13. Spårvägsförbindelsen till Degerö, 210 M€	
Om något av projekten inte framskrider, får det inte hindra inledningen av de projekt som står som följande i ordningen.	

Projekt för planeringen av spårvägstrafiken i början av skede 1 (50 M€):

- Centrumslingan (Pisara-banan)
- Fortsättning av metron öster- och västerut
 - Metro Mattby-Stensvik
 - Metro Mellungsbacka-Majvik

Topprojekt för utvecklingen av trafikinfrastrukturen är de små och kostnadseffektiva projekten i metropolområdet vilka brukar benämnas KUHA. Projekthelheten inbegriper i kostnadshänseende små, men till sina verkningar betydande åtgärder och projekt från följande åtgärdshelheter: Infrastrukturen för cykling och gång, infrastrukturen för smart trafik, infartsparkering och anslutningsförbindelser, tryggheten av en fungerande buss- och varutrafik på de radiella lederna, förbättrande av trafiksäkerheten på huvudvägnätet, specialprojekt kring bullerbekämpning, varutrafikens serviceområden, vägprojekt som stöder utvecklingen av markanvändningen, utvecklingen av tvärförbindelserna i väg- och gatunätet samt små projekt för utvecklingen av spårvägstrafiken. Ansvar för finansieringen och genomförandet av KUHA-projekthelheten fördelas mellan kommunerna och staten. Genomförandet av projekthelheten kräver både att finansieringssystemet utvecklas och att projekthelheten programmeras noggrannare i regionalt samarbete.



1. Små kostnadseffektiva projekt gällande trafikinfrastrukturen i metropolområdet (KUHA)
- Infrastruktur för gång och cykling
 - Infrastruktur för smart trafik
 - Infartsparkering och anslutningstrafik
 - Säkerställa fungerande buss- och godstrafik på de radiella lederna
 - Förbättrad trafiksäkerhet på huvudvägnätet
 - Särskilda projekt för bullerbekämpning
 - Godstrafikens serviceområden
 - Vägprojekt som stöder utvecklingen av markanvändningen
 - Utveckling av tvärgående förbindelser i väg- och gatunätet
 - Små åtgärder för utveckling av spårvägstrafiken

Bild 10. Skyndsamhetsordning för inledningen av projekt kring utvecklingen av infrastrukturen under det första skedet.

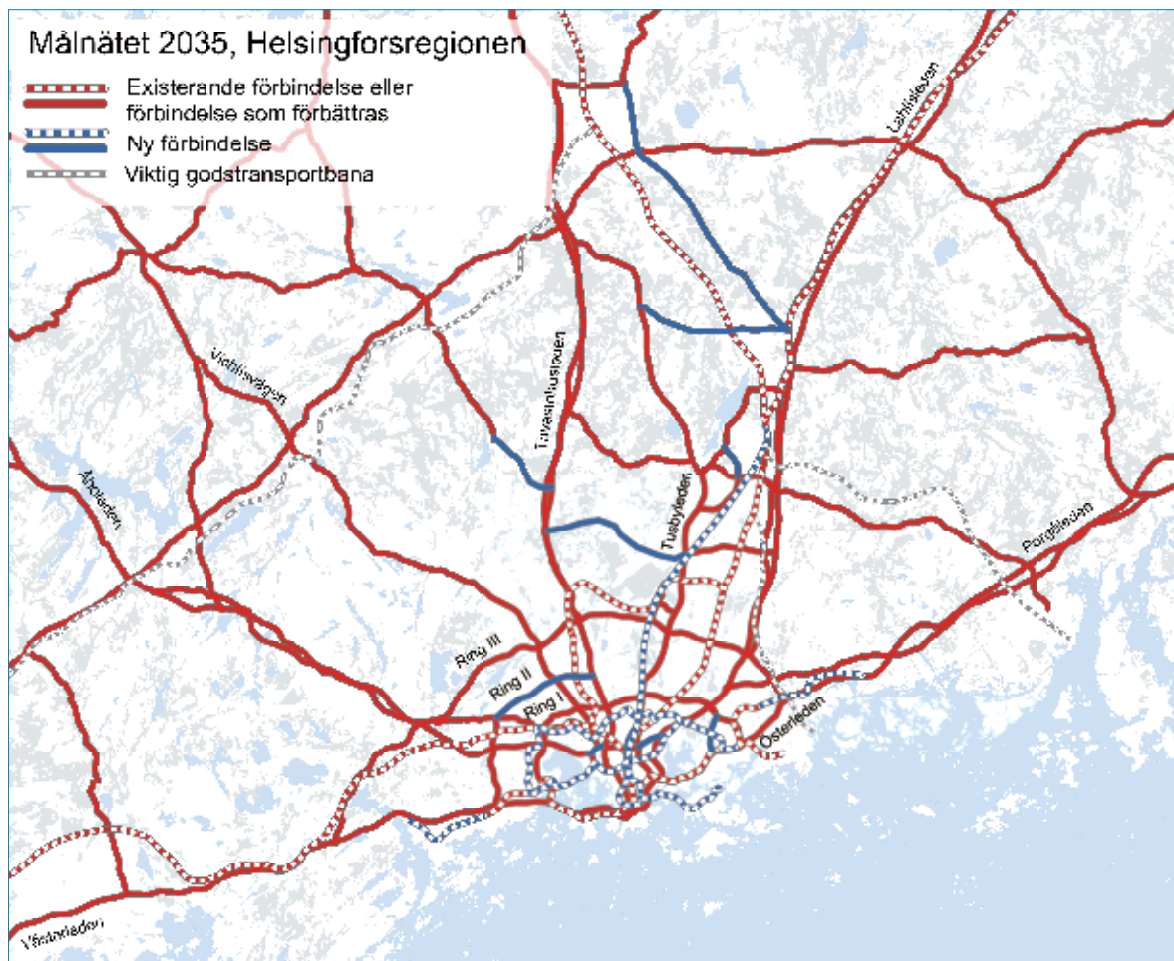


Bild 11. Det eftersträvade trafiknätet år 2035 i Helsingforsregionen.





Konsekvensbedömning

Bedömningen av konsekvenserna av HLJ 2011 har gjorts samtidigt som planen har utarbetats. Bedömningen har stött beredningen, växelverkan och beslutsfattandet. Konsekvensbedömningen har gjorts utgående från Förutsättningsutredningen och utvärderingsplanen för konsekvensbedömningen av HLJ 2011 (Huvudstadsregionens samarbetsdelegation SAD:s publikationer 22/2009). HLJ 2011 är en plan som kräver en utvärdering enligt lagen om bedömning av miljökonsekvenserna av myndigheters planer och program (200/2005).

Vid bedömningen har utöver huvudmålen och kriterierna för målen för HLJ 2011 också granskats regionala ekonomiska verkningar, konsekvenserna för natur och landskap samt konsekvenserna för stadsbilden. Vid bedömningen av konsekvenserna har resultaten i alternativ - och scenarioutredningar inom HLJ- processen utnyttjats. Granskningstidpunkterna har varit nuläget (2008) men också åren 2020 och 2035 samt visionsmässigt året 2050. Konsekvenserna av utkastet till trafiksystem har utretts genom att jämföra den målmedvetna utvecklingen som utkastet till HLJ 2011 (26.10.2010) företräder med nuläget och med ett så kallat alternativ för njugg utveckling (0+). Ett sammandrag av konsekvenserna av utkastet till HLJ 2011 kan ses på bild 12.

Vid uppföljningen av trafiksystemplanens genomförande och konsekvenser produceras information bland annat om hur trafikolägenheter kan förhindras och minskas.

Bedömningen av konsekvenserna av HLJ 2011 finns i sammandrag (HLJ-översikt 1/11: Vaikutusten arviointi, tiivistelmä) och som rapport (HLJ 2011:n vaikutusten arviointi).

Sammandrag: Konsekvenserna av HLJ 2011		
Delvision	Huvudmål	Hur målet förverkligas
Ekonomi	Huvudmål 1 Trafikens samhällsekonomiska effektivitet höjs	• Den regionala konkurrenskraften och näringslivets konkurrenskraft förbättras.
	Huvudmål 2 Kollektivtrafikens ekonomiska effektivitet förbättras	• De samhällsekonomiska kostnaderna per invånare ändras inte i någon väsentlig grad trots investeringar i kollektivtrafiken. • Kollektivtrafikens ekonomiska effektivitet förbättras dock inte.
Effektivitet	Huvudmål 3. Kollektivtrafikens konkurrenskraft förbättras i relation till personbilen	• Positiva effekter på kollektivtrafikens andel av valda färdvägar, i synnerhet i den del av Helsingforsregionen som ligger utanför huvudstadsregionen • Kollektivtrafikens relativa hastighet ändras inte • Kollektivtrafikfunktionerna förbättras som helhet • De viktigaste förmedlingskapacitetsproblemen i spårvägs- trafikens försvinner • Servicenivån på infartsparkeringen stiger.
	Huvudmål 4. Förutsättningarna för cykling och gång förbättras	• Stöder utvidgningen av fotgängarstaden. • Samordningen av promenad- och cykelvägnätet förbättras.
	Huvudmål 5. Godstrafiken störs inte av trängsel	• Godstrafikens restider stannar på nuvarande nivå. • Flaskhalsarna i godstrafiken kan elimineras.
Miljö	Huvudmål 6. Utsläppen av växthusgaser sjunker planenligt	• Det nationella målet för år 2020 (-15 % i jämförelse med år 2005) nås inte. • Målet för huvudstadsregionen för år 2030 (-20 % / invånare i jämförelse med år 1990) uppnås • Det är möjligt att nå målet för år 2050 i Statsrådets framtidsredogörelse (-80 % i jämförelse med år 1990).
	Huvudmål 7. Exponeringen för utsläpp från trafiken och för buller samt miljöolägenheterna minskar	• Exponeringen för hälsovådliga utsläpp minskar • Exponeringen för buller ökar • Antalet tysta områden hotas inte i stort sett
Sociala aspekter	Huvudmål 8. Möjligheterna att nå dagliga tjänster och arbetsplatserna utan personbil förbättras	• Omfattningen av fotgängar- och kollektivtrafikstaden växer. • Möjligheten att nå tjänster och arbetsplatser utan personbil förbättras. • Utvecklingen av bilismen differentieras inom regionen.
	Huvudmål 9. Priset på resorna utgör inte en begränsning av basbehovet att resa	• Priset på resorna i relation till de disponibla inkomsterna stiger inte till oskäligt hög nivå.
Mark-användning	Huvudmål 10. Med markanvändningslösningarna stöds förutsättningarna för cykling och gång	• Fotgängar- och kollektivtrafikstadens omfattning ökar medan markanvändningen utvecklas enligt de grundläggande linjerna i planen.
	Huvudmål 11. Ny markanvändning placeras inom kollektivtrafikstadens område	• Förutsätter målmedvetna regionala och kommunvisa linjedragningar.
Säkerhet	Huvudmål 12. Programmet förbättrar trafiksäkerhetssituationen i någon mån, men inte tillräckligt	• Programmet förbättrar trafiksäkerheten något, men inte tillräckligt.
Övriga miljökonsekvenser		• Vid den fortsatta planeringen bör hänsyn tas till bevarandet av naturens kärnområden och skyddade områden, landskaps- och stadsbildsfaktorer samt ekologiska sammanhang.

Bild 12. Konsekvenserna av utkastet till HLJ 2011 (26.10.2010) i sammandrag.



Lauri Eriksson

HLJ-översikter:

- 1/11 HLJ 2011 Konsekvensbedömning. Sammandrag*
- 2/11 HLJ 2011 1/10 HLJ 2011 Beredningen våren 2010*
- 1/10 HLJ 2011 Helsingforsregionens trafiksystemplan. Sammandrag*
- 2/10 HLJ 2011 HRT:s stora trafikundersökning (LITU 2008) och användningen av trafikmodeller vid utarbetandet av HLJ 2011*
- 3/10 HLJ 2011 Kollektivtrafikstrategin*
- 4/10 HLJ 2010 Gång och cykling i Helsingforsregionen*
- 5/10 HLJ 2011 Mobilitetsstyrning och trafikledning*
- 6/10 HLJ 2011 Godstrafikutredningen*
- 7/10 HLJ 2011 Parkeringspolitik*
- 8/10 HLJ 2011 Fordonstrafikens nätutredning*
- 9/10 HLJ 2011 Markanvändnings- och spårnätutredningen (MARA)*
- 1/09 HLJ 2011 Ramprogram*
- 2/09 HLJ 2011 Nuläge för trafiken*
- 3/09 HLJ 2011 Framtidsöversikt*
- 4/09 HLJ 2011 Ramarna för vision och strategi*
- 5/09 HLJ 2011 Växelverkan och konsekvensbedömning vid beredningen*
- 6/09 HLJ 2011 Beredningens nuläge hösten 2009*

HLJ 2011-rapporten och andra HLJ-publikationer finns tillgängliga på finska på webbsidan www.hsl.fi/hlj.

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
förnamn.efternamn@hsl.fi

Mera information:

Chefen för trafiksystem-
planeringsgruppen Outi Janhunen
tfn, (09) 4766 4232
förnamn.efternamn@hsl.fi

www.hsl.fi