

HLJ-
katsaus
2/11

.....
29.3.2011

Helsingin seudun liikennejärjestelmäsuunnitelma HLJ 2011

Tiivistelmä



www.hsl.fi



Helsingin seudun liikennejärjestelmäsuunnitelma (HLJ 2011) on strateginen, seudullista liikennepolitiikkaa linjaava pitkän tähtäimen suunnitelma, jossa määritellään yhteiset liikennejärjestelmän kehittämisen tavoitteet, laaditaan tavoitteita toteuttava kehittämissuunnitelma ja arvioidaan suunnitelman vaikutuksia. Keskeisenä päämääränä on saada sitovat päätökset ja aiesopimus Helsingin seudun liikennejärjestelmän lähivuosien kehittämistoimista sekä varmistaa toimenpiteiden toteuttaminen ja rahoitus osapuolten yhteistyönä. Liikennejärjestelmäsuunnitelma valmistellaan noin neljän vuoden välein.

HLJ 2011 -liikennejärjestelmäluonnos valmistui syksyllä 2010 lausuntoja ja kannanottoja varten. HLJ-suunnitelma viimeisteltiin lausunnot ja kannanotot huomioiden alkuvuonna 2011. HSL:n hallitus päätti 29.3.2011 hyväksyä liikennejärjestelmäsuunnitelman, merkitä tiedoksi sen vaikutusten arvioinnin (ympäristöselostus) ja hyväksyä liikennejärjestelmän vision ja kehittämisohjelman toimenpidekokonaisuuksineen (liikennejärjestelmäpäättös). KUUMA-hallitus hyväksyi 19.4.2011 omalta osaltaan HSL:n hallituksen tekemän liikennejärjestelmäpäättöksen.

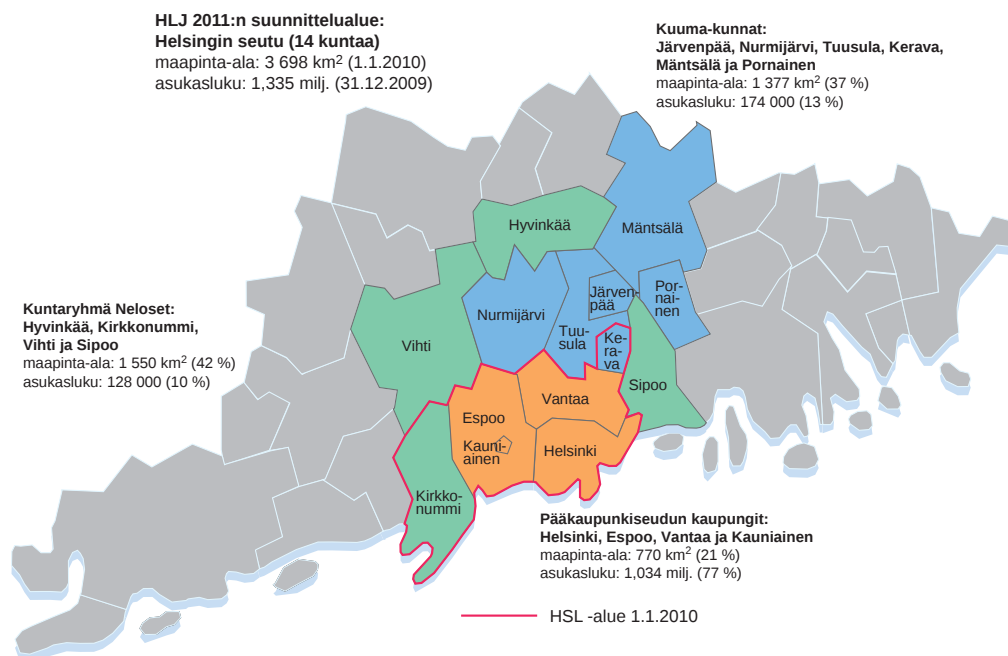
Liikennejärjestelmäpäättöksen jälkeen tavoitteena on solmia aiesopimus HLJ 2011:n toteuttamisesta.

HLJ 2011:n lähtökohtia

Liikennejärjestelmän tulee sekä nykyisin että tulevaisuudessa tarjota asukkaille sujuvat ja monipuoliset liikkumismahdollisuudet ja elinkeinoelämälle toimivat kuljetusmahdollisuudet. Liikennejärjestelmän tulee edistää seudun kehitystä, kilpailukykyä ja hyvinvointia kehittämistavoitteiden mukaisesti. Helsingin seutu on Suomen valtakunnallisten ja kansainvälisten yhteyksien solmukohta ja myös näiden yhteyksien on oltava riittävän sujuvat ja häiriöttömät.

HLJ 2011 kattaa Helsingin seudun 14 kunnan alueen (kuva 1). Helsingin seudun liikennejärjestelmän kehittämistarpeeseen vaikuttavat keskeisesti Helsingin seudun kasvu, maankäytön kehittäminen ja työssäkäyntialueen laajeneminen. Helsingin seudun MAL (maankäyttö, asuminen, liikenne) -työssä ja myös HLJ 2011 -suunnitelmassa on varauduttu siihen, että Helsingin seudun asukasmäärä tulee kasvamaan voimakkaasti ja on noin 1,8 miljoonaa vuonna 2050. Valtakunnallisten alueidenkäyttötavoitteiden (VAT) mukaan Helsingin seudun liikennejärjestelmää tulee kehittää siten, että se hillitsee ilmastonmuutosta sekä tukee yhdyskuntarakenteen eheyttämistä ja riittävän asuntotuotannon järjestämistä.

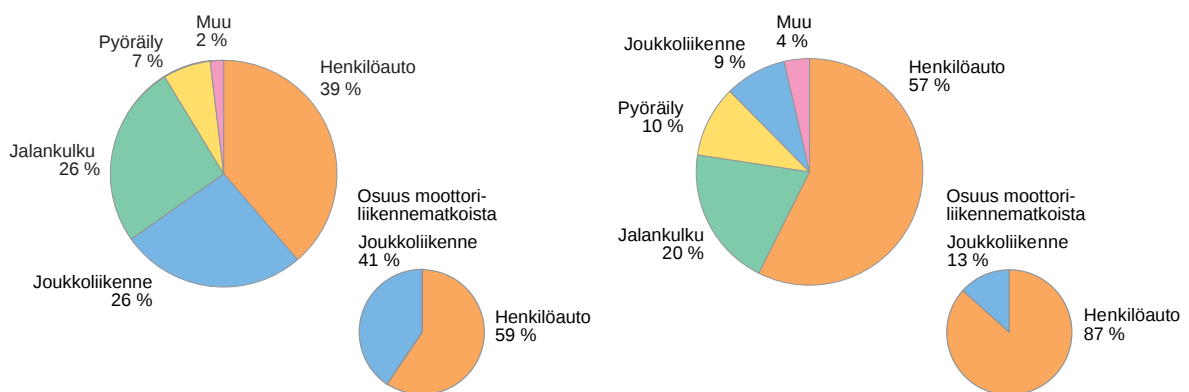
HLJ 2011:n valmistelu ja toteutus ovat kiinteä osa Helsingin seudun 14 kunnan maankäytön, asumisen ja liikenteen seutuyhteistyötä (MAL). Helsingin seudun yhteistyökokous päätti 5.6.2007, että jatkossa Helsingin seudun liikennejärjestelmäsuunnitelma valmistellaan koko Helsingin seudun yhteisenä hankkeena.



Kuva 1. HLJ 2011:n suunnittelualue ja sen keskeisiä tunnuslukuja.

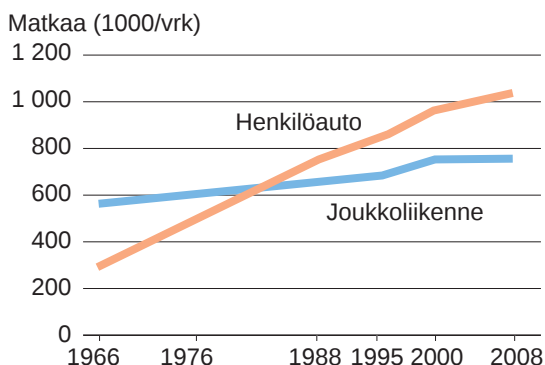
Liikkuminen ja liikenne

Helsingin seudun asukkaat tekevät arkisin noin 3,9 miljoonaa matkaa. Näistä henkilöautolla tehdään 43 %, joukkoliikenteellä 22 % ja kävellen tai pyörällä 32 %. Liikkumistottumuksissa on huomattavia eroja seudun eri alueiden välillä (kuvat 2 ja 3). Joukkoliikenteen käytön edellytykset ovat pääkaupunkiseudulla huomattavasti paremmat kuin muualla Helsingin seudulla erityisesti tehokkaamman maankäytön ja raideliikenteen hyvän palvelutason ansiosta.

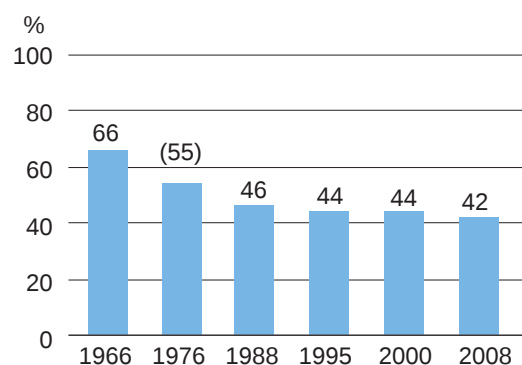


Kuva 2. Pääkaupunkiseudun ja muun Helsingin seudun asukkaiden kulkutapajakauma matkamäärän mukaan. Matkoihin sisältyvät sekä alueiden sisäiset että alueiden ulkopuolella tehdyt matkat. Lähde: Laaja Liikennetutkimus (LITU 2008).

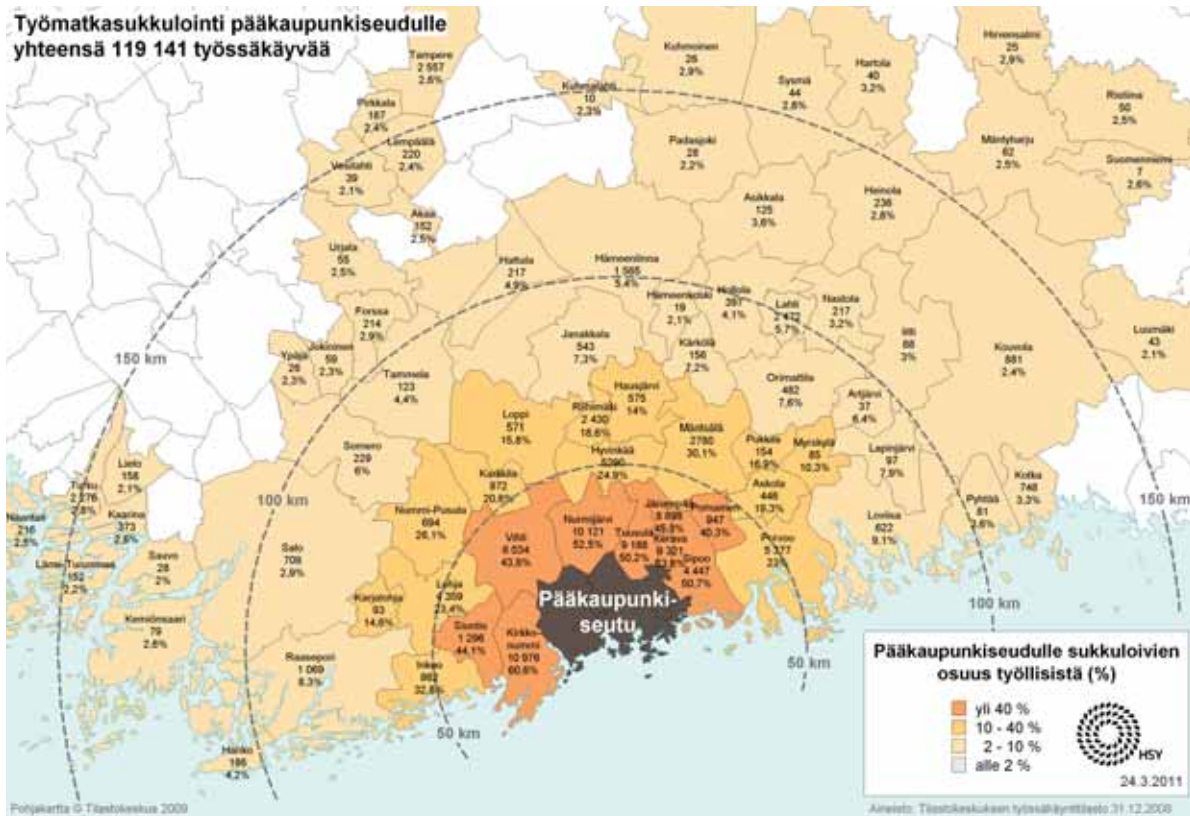
Pääkaupunkiseudun asukkaiden henkilöautolla ja joukkoliikenteellä tekemät matkat pääkaupunkiseudulla



Joukkoliikenteen osuus pääkaupunkiseudun asukkaiden moottoriajoneuvoilla pääkaupunkiseudun sisällä tekemistä matkoista



Kuva 3. Pääkaupunkiseudun (Helsinki, Espoo, Vantaa, Kauniainen) asukkaiden henkilöautolla ja joukkoliikenteellä tekemät pääkaupunkiseudun sisäiset matkat, kehitys 1960-luvulta nykypäivään sekä joukkoliikenteen osuus moottoriajoneuvomatkista. Matkamäärät on esitetty tasokorjaamattomina. Lähde: Laaja liikennetutkimus (LITU 2008).



Kuva 4. Pääkaupunkiseudulle sukkuloivien osuus kunnan työllisistä 2008. Lähde: Tilastokeskus, työssäkäyntitilastot, piirros HSY.

Pääkaupunkiseudulle suuntautuva työssäkäynti eli sukkulointi on kasvanut voimakkaasti viime vuosikymmenien aikana. Sukkulointia on lisännyt pääkaupunkiseudun työssäkäyntialueen laajeneminen ja sen asukasmäärän kasvu. Pääkaupunkiseudun työssäkäyntialue ulottuu yli sadan kilometrin säteelle seudun keskuksesta (kuva 4). Yhä pitempimatkaisen sukkuloinnin lisääntymiseen ovat vaikuttaneet muun muassa elinkeinorakenteen, työmarkkinoiden ja asuntomarkkinoiden muutokset, liikenneyhteyksien parantuminen ja autoistumisen kasvu.

Vuoteen 2035 mennessä Helsingin seudun matkojen on ennustettu kasvavan lähes 30 prosenttia. Henkilöautomatkojen on arvioitu kasvavan joukkoliikennematkoja nopeammin ilman merkittäviä muutoksia toimintaympäristössä. Kävely- ja pyörämatkojen on ennustettu kasvavan hitaimmin muun muassa seudun yhdyskuntarakenteen laajenemisen vuoksi.

HLJ 2011:n valmistelussa tunnistettujen liikennejärjestelmän kehittämisen haasteiden ja uhkakuvien taustalla on usein yhdyskuntarakenteen hajautuminen. Se muun muassa kasvattaa matkojen pituuksia ja heikentää mahdollisuuksia kilpailukykyisen joukkoliikenteen järjestämiseen. Myös kävelyn ja pyöräilyn edellytykset heikkenevät matkojen pidettäessä. Henkilöautoilun kasvu lisää liikenteen päästöjä ja melua sekä heikentää turvallisuustilannetta. Korkeat tilannenopeudet ovat riski jalankulkijoille ja pyöräilijöille.

HLJ 2011:n valmistelu ja vuorovaikutus

HLJ 2011 -suunnitelma on valmisteltu Helsingin seudun yhteisenä hankkeena. Valmistelu on perustunut YTV:n hallituksen 13.6.2008 hyväksymään Helsingin seudun liikennejärjestelmäsuunnitelman puiteohjelmaan (kuva 7). Työtä on ohjannut HSL:n HLJ-toimikunta, jossa ovat olleet mukana HSL:n jäsenkunnat, KUUMA-kunnat, Kuntaryhmä Neloset, valtion liikenneviranomaiset sekä muut yhteistyötahot.

Vuorovaikutuksen painopiste on ollut viranomaistahojen osallistumisessa, mutta myös järjestöille ja asukkaille on tarjottu mahdollisuuksia osallistua vuorovaikutteisiin tilaisuuksiin ja antaa palautetta. Vuorovaikutuksen tavoitteena on ollut tarjota mahdollisuuksia osallistua suunnitelman laadintaan ja vaikutusten arviointiin, kehittää yhteistyötä eri tahojen välillä sekä kerätä ja nostaa esille erilaisia näkemyksiä liikennejärjestelmäsuunnitelmasta.

HLJ 2011 -suunnitelman laadinnan ja vaikutusten arvioinnin lähtökohtina ovat olleet HLJ-toimikunnan 3.6.2009 hyväksymät visio ja kärkitavoitteet (kuvat 5 ja 6). Visiona on, että korkealaatuiset ja ekotehokkaat liikkumis- ja kuljetusmahdollisuudet edistävät seudun kehitystä ja hyvinvointia. Kärkitavoitteiden muodostamisen taustalla ovat liikennejärjestelmän tilasta ja seudun kehityksestä tehdyt tutkimukset ja selvitykset sekä yhteiskunnalliset tavoitteet.



Kuva 5. HLJ 2011:n visio.

Osavisio	Kärkitavoite
Taloudellisuus	1. Liikenteen yhteiskuntataloudellinen tehokkuus paranee 2. Joukkoliikenteen taloudellinen tehokkuus paranee
Toimivuus	3. Joukkoliikenteen kilpailukyky paranee suhteessa henkilöautoon 4. Jalankulun ja pyöräilyn edellytykset paranevat 5. Ruuhkautuminen ei haittaa tavaraliikenteen toimivuutta
Ympäristö	6. Liikenteen kasvihuonekaasupäästöt vähenevät tavoitteiden mukaisesti 7. Liikenteen päästöille ja melulle altistuminen ja terveyshaitat vähenevät
Sosiaalinen	8. Päivittäispalveluiden ja työpaikkojen saavutettavuus ilman henkilöautoa paranee 9. Liikkumisen hinta ei rajoita perusliikkumistarpeita
Maankäyttö	10. Maankäyttöratkaisuilla tuetaan jalankulun ja pyöräilyn edellytyksiä 11. Uusi maankäyttö sijoitetaan joukkoliikennekaupunkialueelle
Turvallisuus	12. Vakavat henkilövahinko-onnettomuudet vähenevät

Kuva 6. HLJ 2011:n kärkitavoitteet.

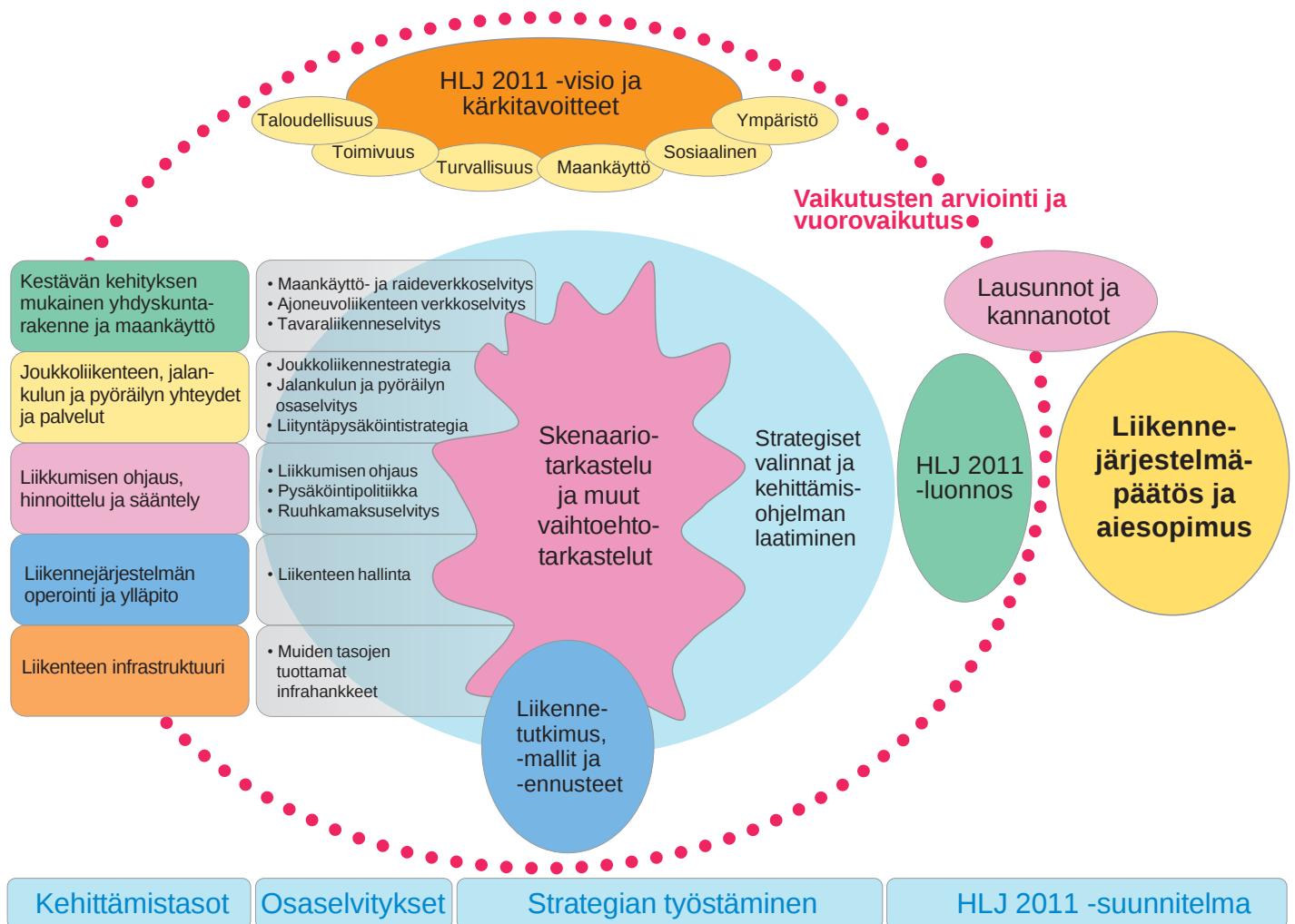
Tärkeässä roolissa HLJ 2011:n valmistelussa ovat olleet osaselvitykset, joissa on käsitelty liikennejärjestelmän kehittämisen eri osa-alueita. Selvitykset ovat tuottaneet kehittämislinjauksia ja toimenpide-ehdotuksia suunnitelmaa varten. HLJ 2011:n osaselvitykset ovat:

- Liikennejärjestelmätason keinot ilmastomuutoksen hillinnässä, Työkalupakki
- Helsingin seudun ruuhkamaksuselvitys ja sen jatkoselvitys (LVM)
- HLJ 2011:n Tulevaisuustarkastelu
- HLJ 2011 vaikutusten arvioinnin lähtökohtaselvitys ja arviointisuunnitelma
- Ajoneuvo- ja polttoainetekniikan mahdollisuudet autoliikenteen päästöjen vähentämisessä
- Maankäyttö- ja raideverkkoselvitys (MARA)
- Helsingin seudun pysäköintipoliittinen työpaja 19.4.2010
- Liikenteen hallinta ja liikkumisen ohjaus -selvitys
- Joukkoliikennestrategia
- Tavaraliikenne Helsingin seudulla
- Kävely ja pyöräily Helsingin seudulla
- Ajoneuvoliikenteen verkkoselvitys
- Skenaariotarkastelut, raportoitu osana HLJ 2011:n Vaikutusten arviointi -raporttia
- HLJ 2011:n Vaikutusten arviointi

HLJ 2011:n katsaukset ja raportit on julkaistu verkkosivuilla osoitteessa www.hsl.fi/hlj.

HLJ 2011:n sisältöön on vaikuttanut keskeisesti Maankäyttö- ja raideverkkoselvitys (MARA), joka tehtiin laajassa seudullisessa yhteistyössä. MARA tuotti linjauksia ja aineistoa HLJ 2011:n kehittämisohjelmaa ja raideverkon tavoitteellista kehittämisspolkua varten. Työ sisälsi HLJ-prosessin ja Helsingin seudun MAL-prosessin välistä yhteistyötä sekä vuorovaikutusta Uudenmaan ja Itä-Uudenmaan liittojen rakennemalliselvityksen kanssa.

HLJ 2011:n laadinnassa, vaikutusten arvioinnissa ja eri osaselvityksissä on hyödynnetty vuosina 2007–2008 toteutetun Laajan liikennetutkimuksen tuloksia ja HSL:n uusia liikenne-ennustemalleja. Mallien avulla on laadittu monipuolisia analyysejä liikennejärjestelmän ja maankäytön vuorovaikutuksesta sekä arvioita muun muassa tieliikenteen sujuvuuden ja ruuhkautumisen, joukkoliikenteen palvelutason, liikenteen päästöjen ja onnettomuusmäärien kehityksestä.



Kuva 7. HLJ 2011:n valmisteluprosessi.

HLJ 2011:n kehittämisohjelma

Kehittämisohjelman rakenne ja vaiheistus

Suunnitelma on kokonaisnäkemyks Helsingin seudun liikennepolitiikan suuntaviivoista tulevana vuosikymmeninä. Kehittämisohjelman rakenne perustuu viiteen kehittämistasoon (kuva 8) ja niiden sisältämiin toimenpiteisiin. Kaikkien tasojen toimenpiteitä tarvitaan, jotta ongelmia voidaan ratkaista ja kärkitavoitteet saavuttaa.

1. **Kestävän kehityksen mukainen yhdyskuntarakenne ja maankäyttö**
2. **Joukkoliikenteen, jalankulun ja pyöräilyn yhteydet ja palvelut**
3. **Liikkumisen ohjaus, hinnoittelu ja sääntely**
4. **Liikennejärjestelmän operointi ja ylläpito**
5. **Liikenteen infrastruktuuri**

Kuva 8. HLJ 2011:n strategiakehikko, joka muodostaa kehittämisohjelman rungon.

Ensimmäinen taso, Kestävän kehityksen mukainen yhdyskuntarakenne ja maankäyttö, muodostaa peruslähtökohdat liikkumistarpeelle ja kulkumuotojen käytön edellytyksille. Seuraavat tasot, Joukkoliikenteen, jalankulun ja pyöräilyn yhteydet ja palvelut sekä Liikkumisen ohjaus, hinnoittelu ja sääntely, sisältävät linjauksia ja toimenpiteitä, joilla vaikutetaan eri kulkumuotojen valintaan ja käytön houkuttelevuuteen. Liikennejärjestelmän operointi ja ylläpito sisältää toimenpiteitä, joilla pyritään varmistamaan liikkumisen ja kuljetusten ennakoitavuus ja häiriöttömyys. Liikenteen infrastruktuuri kokoo infrastruktuurihankkeet, jotka palvelevat edellisten tasojen linjauksia ja toimenpiteitä.



Kehittämishojelman pääperiaatteena on vaikuttaa liikenteen kysyntään ja kulkumuodon valintaan sekä tehostaa nykyisen liikenneverkon käyttöä. Kehittämishojelman vaiheistuksessa (kuva 9) sovelletaan Maankäyttö- ja raideverkkoselvityksessä (MARA) määriteltyä tavoitteellista raideverkon ja maankäytön toteuttamispolkua. Olemassa olevaa liikennejärjestelmää kannattaa kehittää ja hyödyntää tehokkaasti ennen kuin avataan kokonaan uusia ratakäytäviä tai tieyhteyksiä. Näin tuetaan yhdyskuntarakenteen tiivistämistä ja täydennysrakentamista. Joukkoliikenteen ja muun kestävän liikkumisen kilpailukyvyyn ja matkaketjujen sujuvuuden parantaminen on avainasemassa. Raideverkon kehittämisessä pääpaino on ensi vaiheessa seudun ydinalueella sekä junaliikenteen toimintavarmuuden parantamisessa. Liikennejärjestelmäsuunnittelussa varaudutaan myös seudun kasvun ja maankäytön kehittymisen edellyttämiin pitkän aikavälin kehittämistarpeisiin.

1. kausi: Pitäytymisvaihe 2011–2020

Parannetaan joukkoliikenteen ja muun kestävän liikkumisen kilpailukykyä sekä niiden matkaketjujen sujuvuutta käyttämällä monipuolisia kehittämiskeinoja. Hyödynnetään tehokkaasti olemassa olevaa koko liikennejärjestelmän infrastruktuuria. Priorisoidaan maankäytön kehittämistä ja yhdyskuntarakenteen tiivistämistä edistäviä hankkeita.

2. kausi: Täydentymisvaihe 2021–2035

Tuetaan yhdyskuntarakenteen eheyttämistä ja parannetaan kestävän liikkumisen kilpailukykyä ja koko seudun liikenneyhteyksiä nostamalla raideliikenteen kapasiteettia, kehittämällä bussiliikenteen laatuikäytäviä, ydinalueen raideliikenneverkkoa ja tieliikenteen infrastruktuuria. Vaikutetaan liikenteen kysyntään ja kulkumuodon valintaan monipuolisella keinokokonaisuudella.

3. kausi: Laajentumisvaihe 2036–2050+

Raideliikenneverkkoa laajennetaan avaamalla valittuja lyhyitä ratakäytäviä ja kehittämällä uusia asemanseutuja. Tieverkkoa kehitetään priorisoimalla joukko- ja tavaraliikenteen toimivuutta sekä maankäytön kehittämistä tukevia hankkeita.

Kuva 9. HLJ 2011:n kehittämisohjelman vaiheistus pääpainotuksineen.

1. Kestävän kehityksen mukainen yhdyskuntarakenne ja maankäyttö

Kehittämislinjaukset

Maankäytön ratkaisulla vähennetään liikkumisen tarvetta ja lisätään liikenteen energiatehokkuutta. Kehitetään ja täydennetään yhdyskuntarakennetta entistä tiiviimmäksi ja eheämmäksi.

Maankäyttöratkaisulla ja rakentamisen mitoituksella edistetään joukkoliikenteen ja muun kestävän liikkumisen kilpailukykyä.

Palvelujen ja toimipaikkojen sijoittumisessa otetaan huomioon mahdollisuudet kestävien kulkumuotojen käyttöön.

Edistetään sopimuksilla ja muilla yhteistyön keinoilla maankäytön ja liikenteen suunnittelun ja päätöksenteon vuorovaikutusta ja koordinoitua.

Toimenpidekokonaisuudet

- Täydennysrakennetaan olemassa olevaa yhdyskuntarakennetta ja sijoitetaan uusi asuminen ja työpaikat olemassa oleviin keskuksiin sekä joukkoliikenteen, erityisesti raideliikenteen palveluihin tukeutuen. Kehitetään seudun raideliikenneverkkoa ja bussiliikenteen runkoverkkoa ja tuetaan näin yhdyskuntarakenteen eheyttämistä. Ohjataan toimipaikkojen ja palveluiden sijoittumista joukkoliikenteen solmukohtiin. Täydennysrakennetaan erityisesti asemanseutuja.
- Kehitetään liikennekäytäviä maankäytön ja liikenteen yhteensovittamiseen perustuvina toiminnallisina kokonaisuuksina siten, että tuetaan yhdyskuntarakenteen eheyttämistä.
- Kytetään pysäköintipolitiikka kiinteämmin maankäytön suunnitteluun ja sovitaan yhteiset seudulliset pysäköintipolitiikan periaatteet.
- Solmitaan seudun kuntien ja valtion kesken aiesopimus liikennejärjestelmän ja maankäytön sekä seudun muiden kehittämis-toimien toteutuksesta ja ajoituksesta
- Arvioidaan maankäyttöratkaisujen liikennejärjestelmävaikutukset ja seurataan maankäytön ja liikennejärjestelmän kehitystä. Kehitetään tätä varten seudullisena yhteistyönä joukkoliikenne-kaupunki- ja muita liikkumisvyöhyketarkasteluja.

2. Joukkoliikenteen, jalankulun ja pyöräilyn yhteydet ja palvelut

Kehittämislinjaukset

Linjastorakennetta ja palvelutarjontaa kehittämällä parannetaan joukkoliikenteen taloudellista tehokkuutta ja kilpailukykyä suhteessa henkilöautoliikenteeseen.

Joukkoliikennejärjestelmän perustana on kattava raideliikenteen ja bussiliikenteen runkoverkko, jota täydennetään sujuvilla ja turvallisilla bussien, henkilöautojen, kävelyn ja pyöräilyn liityntä-yhteyksillä. Näin varmistetaan matkaketjujen toimivuus.

Turvataan pitkäjänteisesti joukkoliikenteen rahoitus houkuttelevan palvelutason tarjoamiseksi.

Raideliikenteen kehittämisessä priorisoidaan toimenpiteitä, jotka parantavat raideverkon kapasiteettia ja raideliikenteen toimintavarmuutta ja täsmällisyyttä. Tie- ja katuverkon ensisijaisina toimenpiteinä edistetään bussiliikenteen runkoyhteyksien sujuvoittamista ja nopeuttamista sekä liityntäyhteyksien parantamista.

Liityntäpysäköinnillä vähennetään ruuhkia ja kevennetään tie- ja katuverkon kuormitusta.

Jalankulun ja pyöräilyn edistämällä lisätään liikkumisen vaihtoehtoja ja vähennetään liikenteen ympäristöhaittoja.

Toimenpidekokonaisuudet

- Kehitetään linjastorakennetta ja turvataan joukkoliikenteen palvelutarjonta.
- Panostetaan joukkoliikenteen runkoverkkoon, solmupisteisiin ja etuisuuksiin.
- Parannetaan joukkoliikenteen luotettavuutta ja täsmällisyyttä.
- Kehitetään kulunvalvontaa ja ohjausta junaliikenteen toimintavarmuuden parantamiseksi.
- Edistetään liityntäpysäköintiä. Sovitaan yhteistyö ja vastuunjakototeutuksesta.
- Parannetaan jalankulun ja pyöräilyn edellytyksiä.
- Parannetaan kestävän liikkumisen ja maankäytön suunnittelun vuorovaikutusta ja yhteensovittamista kaikilla suunnittelu- ja toteutustasoilla.

3. Liikkumisen ohjaus, hinnoittelu ja sääntely

Kehittämislinjaukset

Kestäviä liikkumistottumuksia edistetään aktiivisesti.

Liikennejärjestelmän toimivuuden ja ympäristötavoitteiden saavuttamiseksi otetaan käyttöön tehokkaita taloudellisia ohjauskeinoja.

Joukkoliikenteen kilpailukykyä kasvatetaan suhteessa henkilöauto-liikenteeseen hinnoittelun avulla.

Joukkoliikenteen tariffi- ja informaatiojärjestelmiä kehitetään.

Pysäköintipolitiikalla tuetaan kulkutapojen valintaa ja autoistumisen kasvun hillitsemistä.

Liityntäpysäköinnin edellytyksiä parannetaan informaation ja maksujärjestelmien kehittämisellä.

Toimenpidekokonaisuudet

- Käytetään monipuolisesti ja tehokkaasti taloudellisia ohjauskeinoja liikennejärjestelmän kehittämistavoitteiden saavuttamiseksi ja toimivuuden turvaamiseksi. Tarkastelun kohteena ovat erityisesti liikenteen kysynnän ohjaus, ruuhkautuminen, päästöjen vähentäminen ja rahoituksen järjestäminen.
- Toteutetaan monipuolisia liikkumisen ohjauksen toimenpiteitä.
- Laaditaan joukkoliikenteen uusi yhteinen taksa- ja lippujärjestelmä ja laajennetaan sitä kuntien päätösten mukaisesti.
- Luodaan kuntien ja valtion yhteinen seudullinen, joukkoliikennettä suosiva tariffipolitiikka.
- Pysäköintipaikkojen tarjonnalla ja hinnoittelulla ohjataan liikennejärjestelmän käyttöä.
- Otetaan käyttöön liityntäpysäköinnin reaaliaikainen informaatiojärjestelmä ja reittiopas sekä integroidaan liityntäpysäköinnin maksaminen lippujärjestelmään.

4. Liikennejärjestelmän operointi ja ylläpito

Kehittämislinjaukset

Liikennejärjestelmän operoinnissa ja ylläpidossa turvataan kaikkien kulkumuotojen toimintavarmuus ja luotettavuus. Ajantasainen tiedotus varmistaa sujuvat matkaketjut.

Joukkoliikenteen kulkumuoto-osuutta kasvatetaan ja kilpailukykyä parannetaan hyödyntämällä älyliikenteen keinoja joukkoliikenteen operoinnissa ja ylläpidossa.

Päätie- ja katuverkon sekä rataverkon turvallisuutta parannetaan ja häiriöherkkyyttä pienennetään älyliikenteen keinoin.

Korkean kunnossapitotason yhteydet muodostavat seudullisesti yhtenäisen jalankulku- ja pyöräilyverkon hallinnollisista rajoista riippumatta.

Toimenpidekokonaisuudet

- Kehitetään liikenneverkon ohjausta, häiriönhallintaa ja tiedotusta.
- Parannetaan joukkoliikenteen operointia ja informaatiopalveluita.
- Osallistutaan kansallisen älyliikenteen strategian toteuttamiseen.
- Parannetaan kunnossapidon laatua ja täsmällisyyttä.



5. Liikenteen infrastruktuuri

Kehittämislinjaukset

Pienillä kustannustehokkailla toimenpiteillä tehostetaan nykyisen infrastruktuurin käyttöä ja parannetaan edellytyksiä yhdyskuntarakenteen eheyttämiseksi.

Liikenneverkon kehittämishankkeissa priorisoidaan maankäytön kehittämistä ja yhdyskuntarakenteen tiivistämistä edistäviä hankkeita.

Joukkoliikenteen, jalankulun ja pyöräilyn infrastruktuurin parantamiseen panostetaan.

Raideverkkoa kehitetään tavoitteellisen kehittämisspolun mukaisesti.

Tie- ja katuverkon kehittämisellä edistetään bussi- ja tavaraliikenteen toimintaedellytyksiä.

Lievennetään haitaltaan merkittäviä ja kasvavia liikenteen ruuhkautuvuusongelmia.

Meluntorjunnan toimenpitein tuetaan valtakunnallisia tavoitteita melulle altistumisen vähentymisestä.

Parannetaan jakeliikenteen toimintaedellytyksiä.

Toimenpidekokonaisuudet, joita edistetään samanaikaisesti ja jotka sisältävät sekä pieniä että isoja hankkeita

- Kävelyn ja pyöräilyn infrastruktuuri
- Älyliikenteen infrastruktuuri
- Liityntäpysäköinti ja liityntäyhteydet
- Bussi- ja tavaraliikenteen toimivuuden turvaaminen säteittäisväylillä
- Päätieverkon liikenneturvallisuuden parantaminen
- Meluntorjunnan erillishankkeet
- Tavaraliikenteen palvelualueet
- Maankäytön kehittämistä tukevat tiehankkeet
- Tie- ja katuverkon poikittaisyhteyksien kehittäminen
- Raideliikenteen kehittäminen

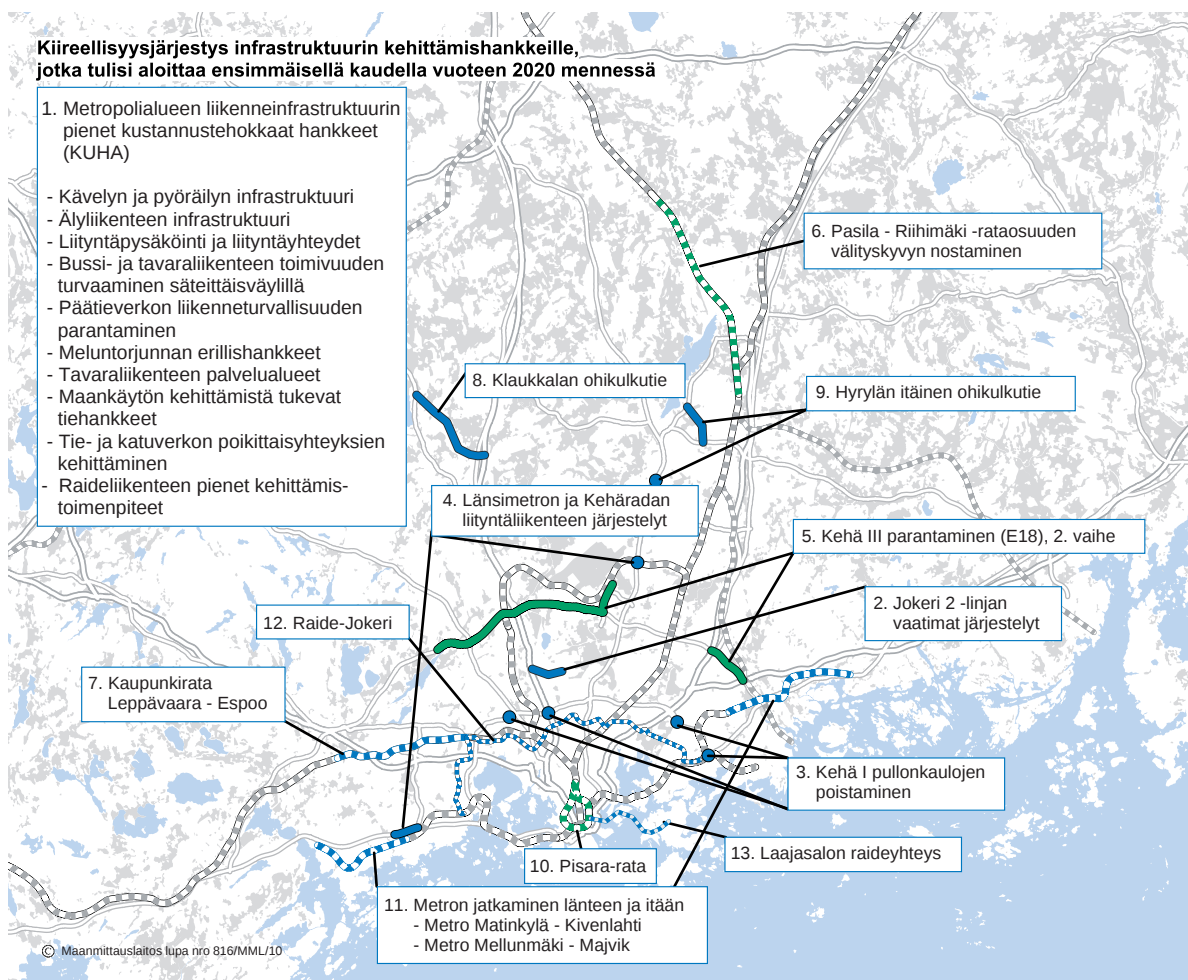
Kiireellisyysjärjestys infrastruktuurin kehittämiss-hankkeille, jotka tulisi aloittaa ensimmäisellä kaudella vuoteen 2020 mennessä

Hankkeet, jotka parantavat erityisesti seudullista liikennejärjestelmää	Hankkeet, jotka parantavat erityisesti valtakunnallista liikennejärjestelmää
1. Metropolialueen liikenne-infrastruktuurin pienet kustannustehokkaat hankkeet (KUHA)	
• Rahoitusjärjestelmän kehittäminen hankekokonaisuuden toteuttamisen edellytyksenä	
• Hankekokonaisuuden ohjelmointi ja toteutus	
2. Jokeri 2 -linjan vaatimat järjestelyt	
3. Kehä I pullonkaulojen poistaminen	
4. Länsimetron ja Kehäradan liityntä-liikenteen järjestelyt	
• Länsiväylällä ja katuverkossa	
• Ruskeasannan asema	
	5. Kehä III parantaminen (E 18) 2.vaihe
	6. Pasila-Riihimäki -rataosuuden välityskyvyn nostaminen 1.vaihe
7. Kaupunkirata Leppävaara-Espoo	
8. Klaukkalan ohikulkutie	
9. Hyrylän itäinen ohikulkutie	
	10. Pisara-rata
11. Metron jatkaminen länteen ja itään	
• Metro Matinkylä-Kivenlahti	
• Metro Mellunmäki-Majvik	
12. Raide-Jokeri	
13. Laajasalon raideyhteys	
Mikäli jokin hanke ei etene, se ei saa olla esteenä järjestyksessä seuraavien hankkeiden toteutuksen aloitukselle.	

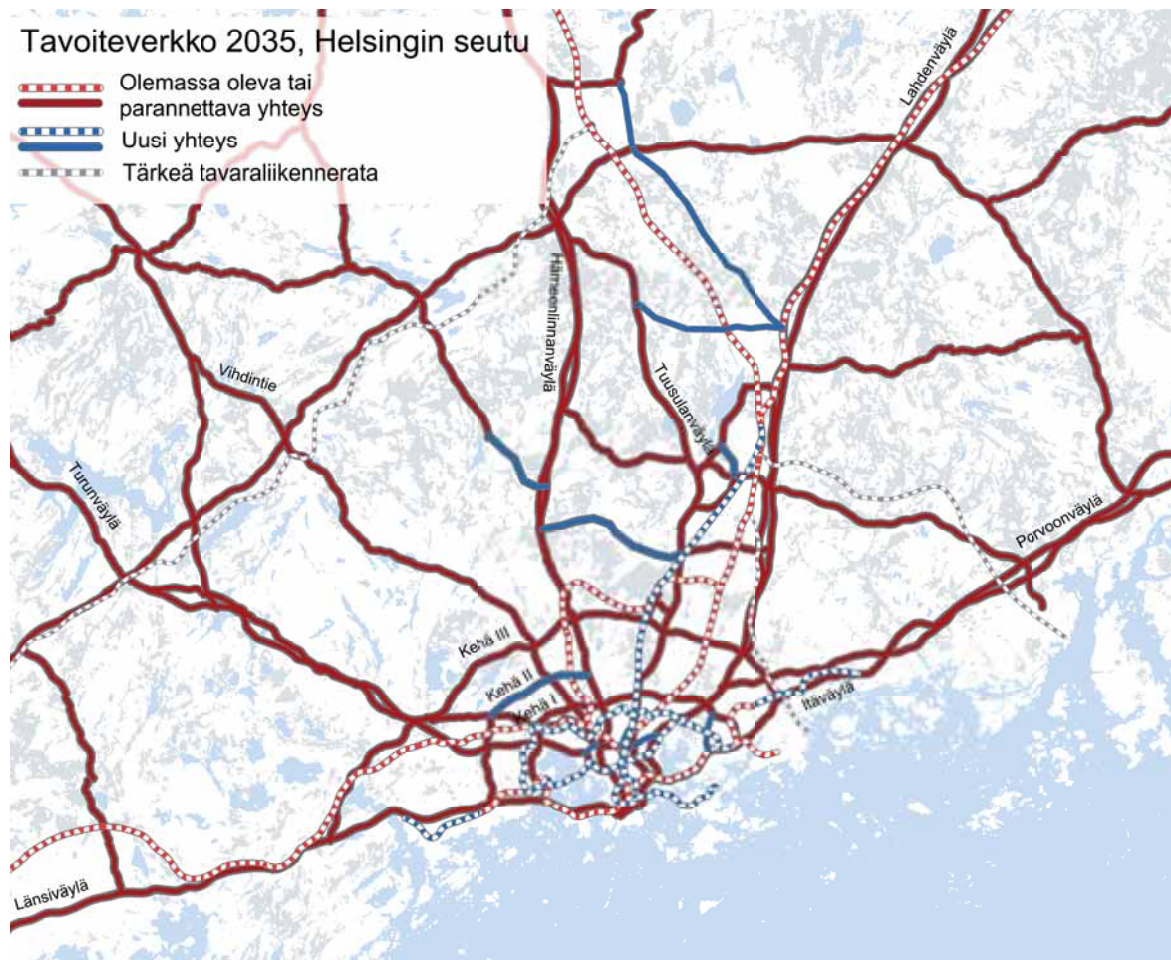
Raideliikenteen suunnitteluhankkeet ensimmäisen kauden alkuvaiheessa

- Pisara-rata
- Metron jatkaminen länteen ja itään
- Metro Matinkylä-Kivenlahti
- Metro Mellunmäki-Majvik

Liikenteen infrastruktuurin kehittämisen kärkihanke on Metropolialueen liikenneinfrastruktuurin pienet kustannustehokkaat hankkeet, josta käytetään nimitystä KUHA. Hankekokoaisuus sisältää kustannuksiltaan pieniä mutta vaikutuksiltaan merkittäviä toimenpiteitä ja hankkeita seuraavista toimenpidekokonaisuuksista: kävelyn ja pyöräilyn infrastruktuuri, älyliikenteen infrastruktuuri, liityntäpysäköinti ja liityntäyhteydet, bussi- ja tavaraliikenteen toimivuuden turvaaminen säteittäisväylillä, päätieverkon liikenneturvallisuuden parantaminen, meluntorjunnan erillishankkeet, tavaraliikenteen palvelualueet, maankäytön kehittämistä tukevat tiehankkeet, tie- ja katuverkon poikittaisyhteyksien kehittäminen sekä raideliikenteen pienet kehittämistoimenpiteet. KUHA-hankekokoaisuuden rahoitus- ja toteutusvastuu jakautuu kuntien ja valtion kesken. Hankekokoaisuuden toteuttaminen edellyttää sekä rahoitusjärjestelmän kehittämistä että hankekokoaisuuden tarkempaa ohjelmointia seudullisena yhteistyönä.



Kuva 10. Kiireellisyysjärjestys ensimmäisen kauden infrastruktuurin kehittämishankkeiden aloitukselle.



Kuva 11. Liikennejärjestelmän tavoiteverkko 2035 Helsingin seudulla.





Vaikutusten arviointi

HLJ 2011:n vaikutusten arviointi on toteutettu yhtäaikaaisesti suunnitelman laadinnan kanssa ja se on tukenut valmistelua sekä siihen liittyvää vuorovaikutusta ja päätöksentekoa. Vaikutustarkastelut on tehty HLJ 2011:n vaikutusten arvioinnin lähtökohtaselvitykseen ja arviointisuunnitelmaan perustuen (YTV:n julkaisuja 22/2009). HLJ 2011 on viranomaisten suunnitelmien ja ohjelmien ympäristövaikutusten arvioinnista annetun lain eli SOVA-lain 200/2005 mukaan ympäristöarviointia edellyttävä suunnitelma.

Arvioinnissa on tarkasteltu HLJ 2011:n kärkitavoitteiden ja niitä kuvaavien kriteerien lisäksi aluetaloudellisia vaikutuksia, luonto- ja maisemavaikutuksia sekä kaupunkikuvallisilla vaikutuksia. Vaikutusten arvioinnissa on hyödynnetty HLJ 2011:n vaihtoehto- ja skenaariotarkastelujen tuloksia. Tarkasteluvuosina ovat olleet nykytilan (2008) lisäksi vuodet 2020 ja 2035 sekä visiomaisesti vuosi 2050. Liikennejärjestelmäluonnoksen vaikutuksia on selvitetty vertaamalla HLJ 2011 -luonnoksen (26.10.2010) edustamaa tavoitteellista kehittämistä nykytilaan ja ns. niukan kehittämisen vaihtoehtoon (O+). Yhteenvedo HLJ 2011 -luonnoksen vaikutuksista on esitetty kuvassa 12.

Liikennejärjestelmäsuunnitelman toteutuksen ja vaikutusten seurannassa tuotetaan tietoa muun muassa liikenteen aiheuttamien haittojen ehkäisemisestä ja vähentämisestä.

HLJ 2011:n vaikutusten arviointi on raportoitu tiivistelmänä (HLJ-katsaus 1/11: Vaikutusten arviointi, tiivistelmä) ja raporttina (HLJ 2011:n vaikutusten arviointi).

Yhteenveto HLJ 2011 -luonnoksen vaikutuksista		
Osavisio	Kärkitavoite	Tavoitteen toteutuminen
Taloudellisuus	Kärkitavoite 1. Liikenteen yhteiskuntataloudellinen tehokkuus paranee	• Alueellinen ja elinkeinoelämän kilpailukyky paranevat. • Yhteiskuntataloudelliset kustannukset asukasta kohden eivät muutu oleellisesti, vaikka joukkoliikenteeseen investoidaan. • Ei joukkoliikenteen taloudellisen tehokkuuden paranemista.
	Kärkitavoite 2. Joukkoliikenteen taloudellinen tehokkuus paranee	
Toimivuus	Kärkitavoite 3. Joukkoliikenteen kilpailukyky paranee suhteessa henkilöautoon	• Myönteinen vaikutus joukkoliikenteen kulkutapaosuuteen etenkin pääkaupunkiseudun ulkopuolisella Helsingin seudulla. • Joukkoliikenteen suhteellinen nopeus ei muutu. • Joukkoliikenteen toimivuus kokonaisuutena paranee. • Merkittävimmät raideliikenteen välityskyngemat poistuvat. • Liityntäpysäköinnin palvelutaso paranee.
	Kärkitavoite 4. Jalankulun ja pyöräilyn edellytykset paranevat	• Tukee jalankulku- ja pyöräilykaupungin laajenemista. • Kävely- ja pyöräilyverkon yhdistävyys paranee.
	Kärkitavoite 5. Ruuhtautuminen ei haittaa tavaraliikenteen toimivuutta	• Tavaraliikenteen matka-aika säilyy nykyisellä tasolla. • Tavaraliikenteen liikenteellisiä pullonkauloja saadaan poistettua.
Ympäristö	Kärkitavoite 6. Liikenteen kasvihuonekaasupäästöt laskevat tavoitteiden mukaisesti	• Vuoden 2020 kansallista tavoitetta (-15 % vuoteen 2005 verrattuna) ei saavuteta. • PKS:n vuoden 2030 tavoite (-20 % /asukas vuoteen 1990 verrattuna) saavutetaan. • VN:n tulevaisuusselonteon vuoden 2050 tavoitteen (-80 % vuoteen 1990 verrattuna) saavuttaminen on mahdollista.
	Kärkitavoite 7. Liikenteen päästöille ja melulle altistuminen ja terveyshaitat vähenevät	• Terveydelle haitallisille päästöille altistuminen vähenee. • Melulle altistuminen kasvaa. • Hiljaisten alueiden määrä ei ole laajasti uhattuna.
Sosiaalinen	Kärkitavoite 8. Päivittäispalveluiden ja työpaikkojen saavutettavuus ilman henkilöautoa paranee	• Jalankulku- ja joukkoliikennekaupungin laajuus kasvaa. • Palvelujen ja työpaikkojen saavutettavuus ilman henkilöautoa paranee. • Autoistumiskehitys eriytyy seudun sisällä.
	Kärkitavoite 9. Liikkumisen hinta ei rajoita perusliikkumistarpeita	• Liikkumiskustannukset suhteessa käytettävissä oleviin tuloihin eivät nouse kohtuuttoman suuriksi.
Maankäyttö	Kärkitavoite 10. Maankäyttöratkaisulla tuetaan jalankulun ja pyöräilyn edellytyksiä	• Jalankulku- ja joukkoliikennekaupungin laajuus kasvaa maankäytön kehittyessä peruslinjauksen mukaisesti.
	Kärkitavoite 11. Uusi maankäyttö sijoitetaan joukkoliikennekaupunkialueelle	• Edellyttää määrätietoista seudullisia ja kuntakohtaisia linjanvetoja.
Turvallisuus	Kärkitavoite 12. Vakavat henkilövahinko- ja onnettomuudet vähenevät	• Ohjelma parantaa liikenneturvallisuuksilannetta hieman, mutta ei riittävästi.
Muut ympäristövaikutukset		• Luonnon ydinalueiden ja suojeltujen alueiden säilyttäminen, maisema ja kaupunkikuvalliset tekijät sekä ekologiset yhteydet tulee ottaa huomioon jatkosuunnittelussa.

Kuva 12. Yhteenveto HLJ 2011 -luonnoksen (26.10.2010) vaikutuksista.



Lauri Eriksson

HLJ-katsauksia:

1/11 HLJ 2011 Vaikutusten arviointi, Tiivistelmä
 2/11 HLJ 2011 Helsingin seudun liikennejärjestelmäsuunnitelma, Tiivistelmä
 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 Pysäköintipoliittiselvitys
 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

HLJ 2011:n raportti ja muut HLJ-julkaisut ovat saatavilla verkkosivuilla osoitteessa 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
 fornarnn.efternamn@hsl.fi

Lisätietoja:

Liikennejärjestelmäsuunnittelu-
 ryhmän päällikkö
 Outi Janhunen
 Puhelin, (09) 4766 4232
 etunimi.sukunimi@hsl.fi

www.hsl.fi