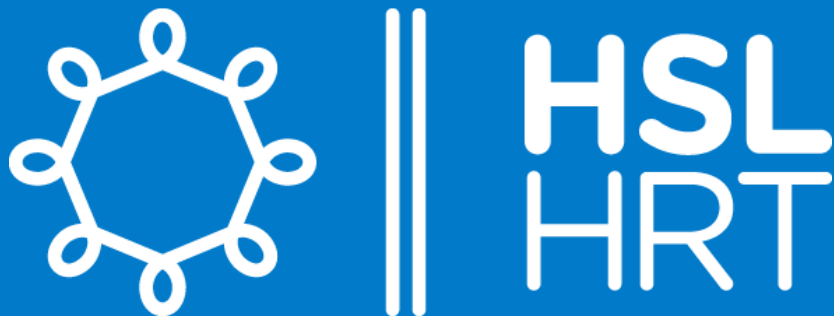




Helsingin seudun liikennejärjestelmäsuunnitelma HLJ 2015 -luonnos

HSL:n hallitus on päättänyt lähettää HLJ 2015 -luonnoksen lausuntoja ja kannanottoja varten 21.10.2014.

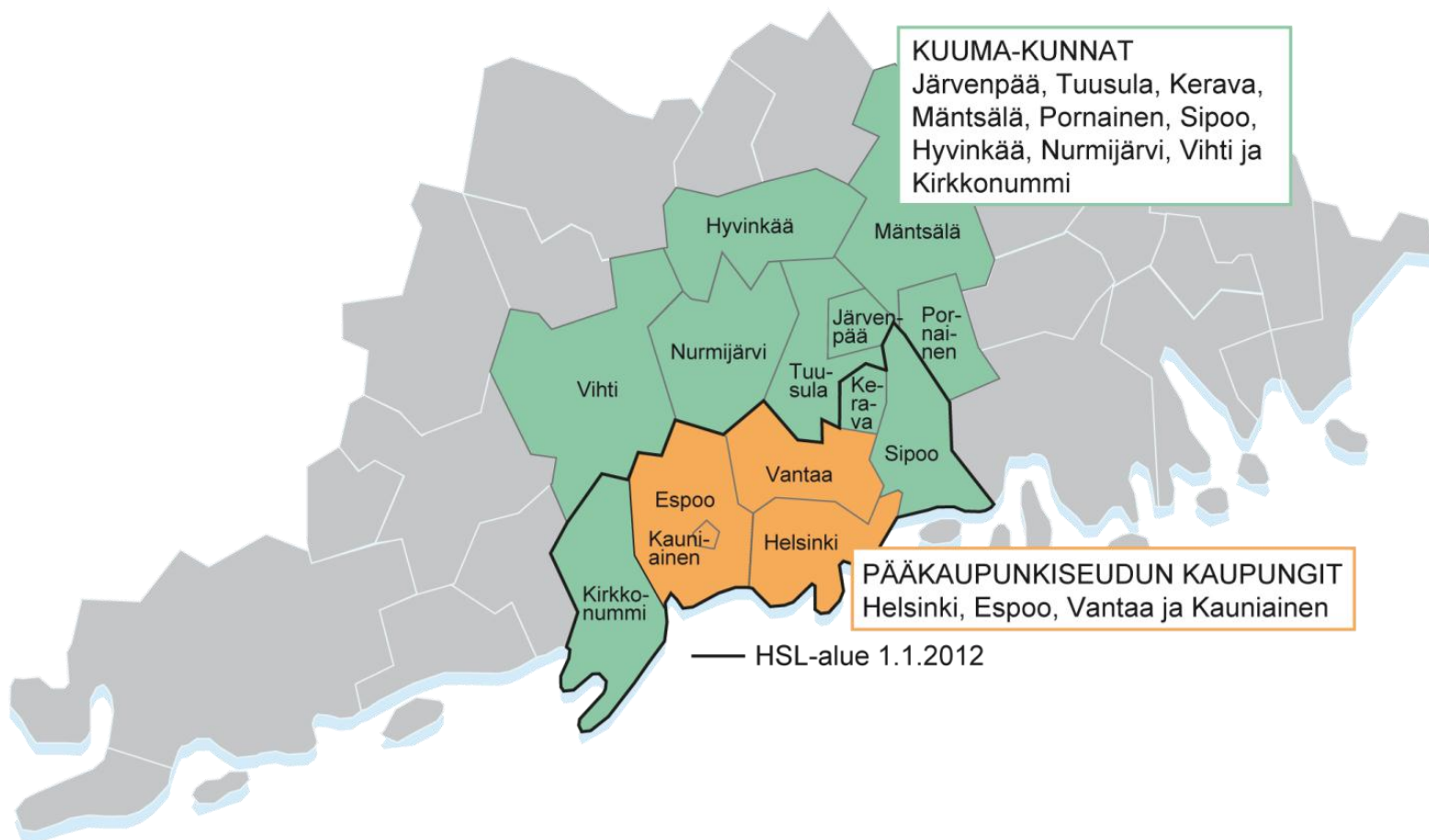
Sisällysluettelo

Lähtökohtia	3
Tavoitteet	15
HLJ 2015 -strategia	19
Vaikutusten arviointi	43

Lähtökohtia



HLJ 2015 -strategia suuntaa seudun kehitystä



Helsingin seudulla on vuonna 2050



Joka kolmannen
suomalaisen
kotipaikka



2 000 000
asukasta



verkostomainen
joukkoliikenne



1 050 000
työpaikkaa



5,7
miljoonaa
päivittäistä
matkaa



vahva
metropoli

Liikennejärjestelmän tulee vastata toimintaympäristön muutoksiin

- Helsingin seutu kasvaa voimakkaasti
- Helsingin seutu on Suomen talouden veturi
- Seudun kasvu lisää vastuuta vaikutuksista

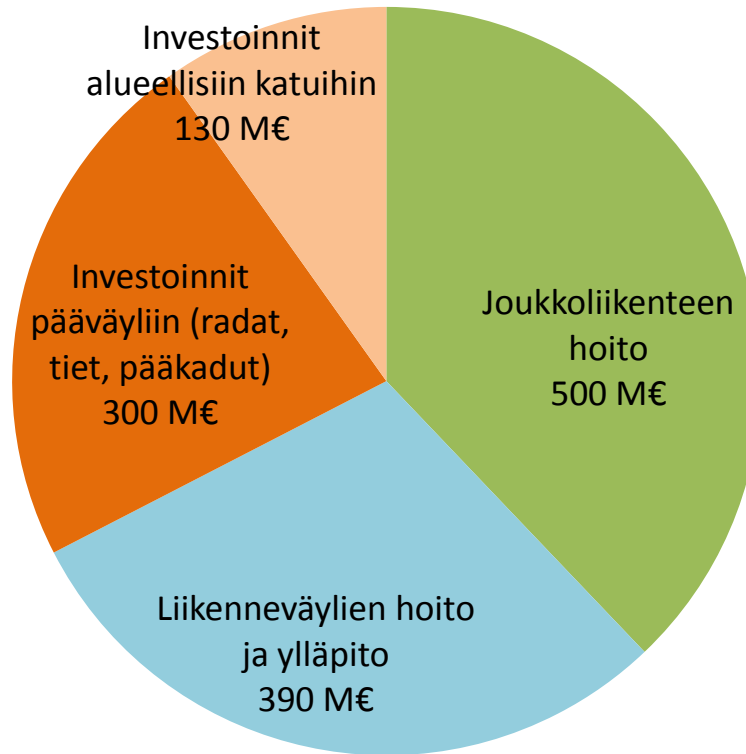
Pääliikenneverkko ja terminaalit



Seudun nykyinen ja rakenteilla oleva pääliikenneverkko ja terminaalit.

Liikennejärjestelmä tarvitsee kestävä rahoituspohjan

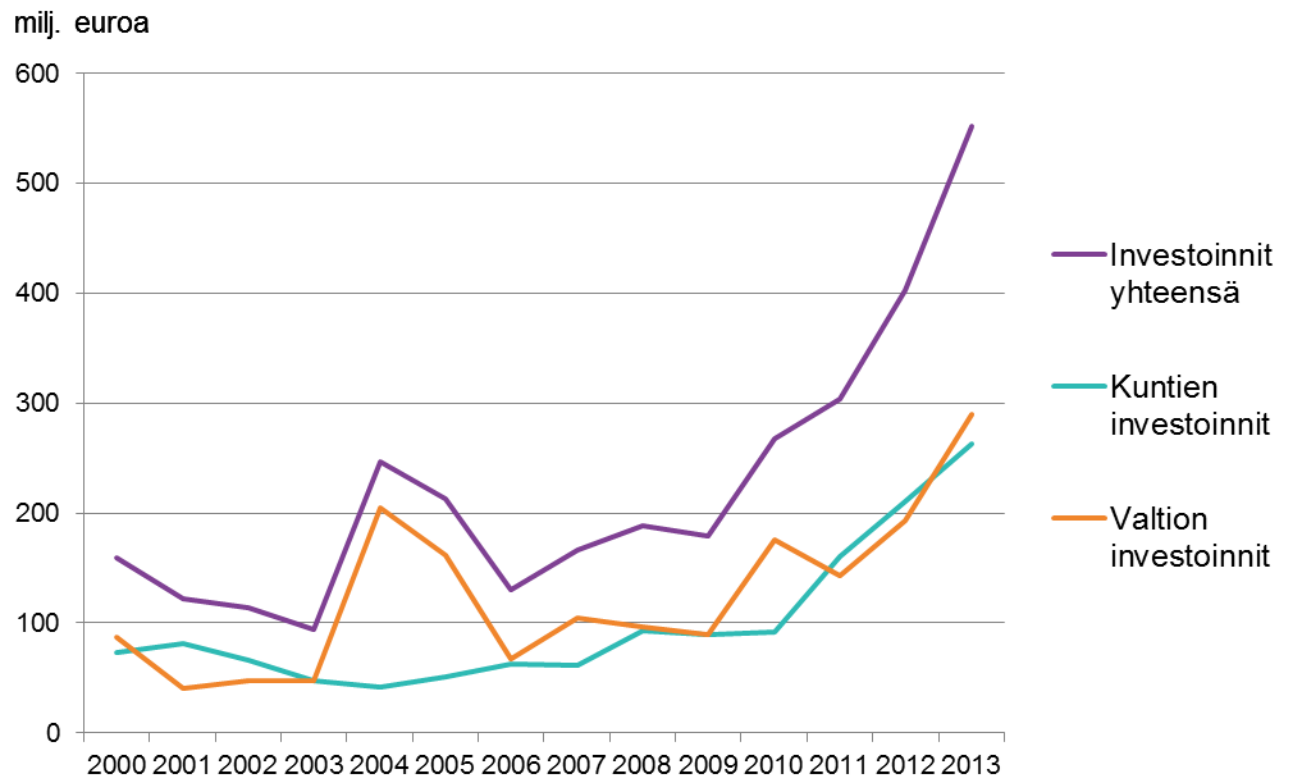
Liikennejärjestelmän
rahoituksen
jakautuminen
nykytilanteessa



Nykytilanne (1320 M€)

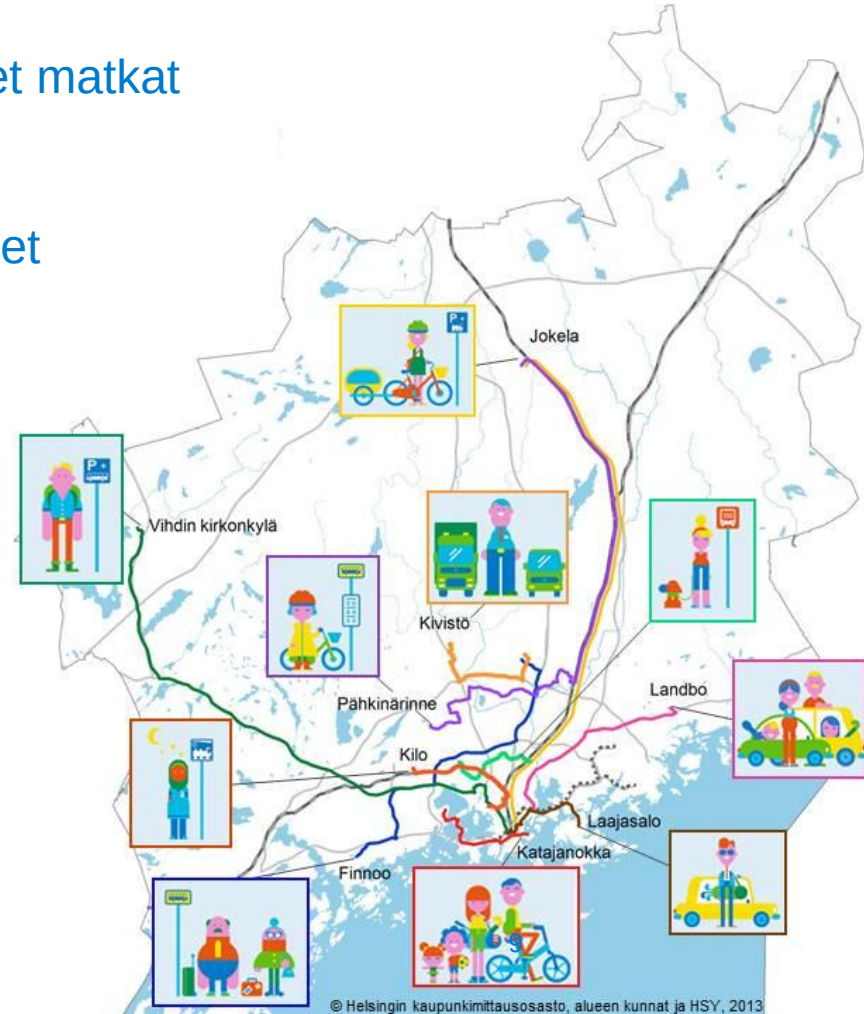
Liikennejärjestelmä tarvitsee kestävä rahoituspohjan

Kuntien ja valtion
osuudet seudullisista
liikenneinvestoinneista
(radat, tiet ja
pääkadut) Helsingin
seudulla vuosina
2000-2013.



Liikennejärjestelmäsuunnitelma koskettaa kaikkia

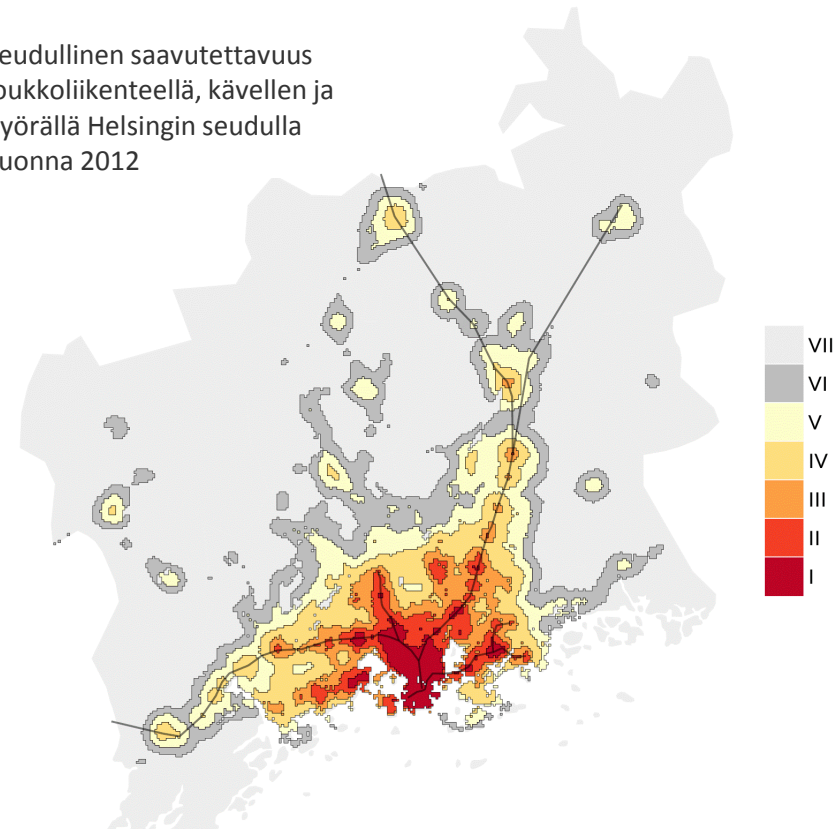
- Asukkaalle
 - sujuvat, taloudelliset ja turvalliset matkat
- Elinkeinoille
 - tuottavuus ja toimintaedellytykset
- Päättäjälle
 - suunta ja selkänoja päätöksille
- Viranomaiselle/suunnittelijalle
 - kokonaisnäkemys ja yhteistyö
- Vierailijalle
 - onnistuneet käynnit seudulla



Liikkuminen on erilaista seudun eri osissa

- Saavutettavuus vaikuttaa kulkutapavalintoihin ja liikkumisen vaikutuksiin
- Saavutettavuus syntyy liikennejärjestelmän ja maankäytön ominaisuuksista

Seudullinen saavutettavuus joukkoliikenteellä, kävellen ja pyörällä Helsingin seudulla vuonna 2012

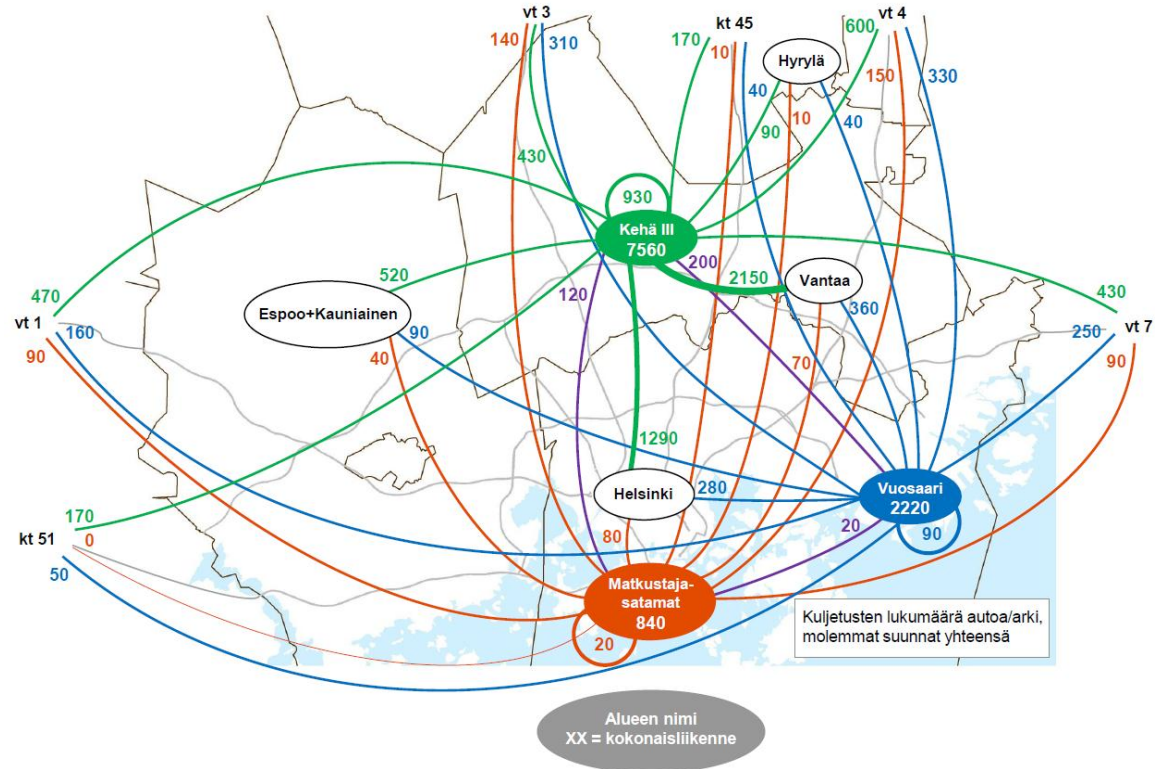


Eri vyöhykkeillä on mahdollista saavuttaa tarvitsemansa palvelut ja työpaikat tyypillisesti seuraavalla tavalla (kävely ja pyöräily ovat perusliikkumismuotoja kaikilla vyöhykkeillä).

I	Kävellen, pyöräillen tai hyvin tiheällä vaihdottomalla joukkoliikenneyhteydellä
II	Kävellen, pyöräillen tai tiheällä vaihdottomalla tai tiheällä vaihdollisella joukkoliikenneyhteydellä
III	Melko tiheällä vaihdollisella joukkoliikenneyhteydellä tai autolla
IV	Autolla tai vaihdollisella joukkoliikenneyhteydellä
V	Autolla ja joillakin matkoilla joukkoliikenteellä
VI	Pääosin autolla
VII	Autolla

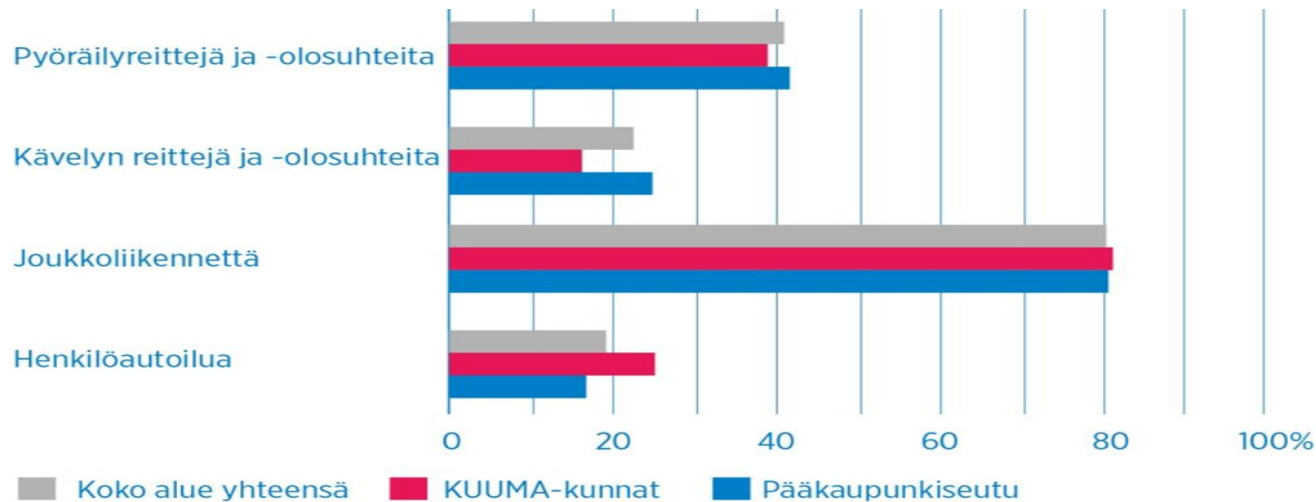
Seudun tavaravirrat ovat keskittyneet

- Keskeisiä logistisia solmuja ovat satamat, lentoasema ja logistiikkakeskukset.
- Kehä III:n vyöhykkeelle on nykyisin keskittynyt voimakkaasti logistiikan toimijoita.
- Vilkkaimpia tavaraliikenteen käyttämiä väyliä ovat Kehä III sekä valtatie 1, 3, 4 ja 7.



Käyttäjänäkökulman huomioiminen

- Asukkaiden näkemyksiä on selvitetty mielipidekyselyllä



Helsingin seudun asukkaiden näkemyksiä kysymykseen
”Mitä liikennemuotoa haluaisit kehitettävän nykyistä enemmän?”.

Käyttäjänäkökulman huomioiminen



Liikkujatarinoiden avulla on havainnollistettu liikkujien tarpeita ja toiveita sekä HLJ 2015:n toimenpiteitä asukkaan näkökulmasta

Kuljen kodin ja aseman väliä pyörällä. Toivoisin, että pyöräparkit olisivat turvallisempia ja toimivampia. Haluaisin myös tietää ennakkoon, jos juna on myöhässä.



Myös pyörien liityntäpysäköintiä tullaan parantamaan. Jatkossa tarjotaan entistä parempia informaatiopalveluita, jolloin esim. junan myöhästymisestä voi saada tiedon kännykkään.

Toimintaympäristön SWOT

VAHVUUDET

- Maankäytön, asumisen, liikenteen, palveluiden ja elinkeinojen yhteensovittaminen vahvistunut
- Seudullisuuden ja kokonaisuuden hallinnan merkitys vahvistunut
- Käyttäjälähtöiset, liikennemuotojen yli tarkasteltavat matka- ja kuljetusketjut ja sekä niiden toiminnallisuus ja palvelutasot ohjaavat toteuttamista ja suunnittelua
- Pienten- ja kustannustehokkaiden toimenpiteiden merkitys kasvanut
- Liikennepolitiikka suosii kestäviä kulkumuotoja
- Turvallisuusajattelu lähtökohtana.
- Terveellisyys, hyvinvointi, kaupunkimaiset elämäntavat, liikkumisen vapaus ja riippumattomuus vahvistavat kävelyn ja pyöräilyn roolia.

MAHDOLLISUUDET

- Uudet teknologiat, ekologisuus ja älykkäisyys tuottavat uusia palveluja joiden tehokas hyödyntäminen tehostaa liikennejärjestelmää ja vähentää haitallisia vaikutuksia
- Seudullista päätöksentekoa kehitetään päätöksenteon selkeyttämiseksi yhteistyön koordinoimiseksi.
- Taloudellisten ohjauskeinojen käyttöönotto rahoittaa liikennejärjestelmän kehittämistä ja sujuvoittavat liikennettä
- Arviointimenetelmien kehittyminen ja hyödyntäminen edistävät vaikuttavuutta, kustannustehokkuutta ja priorisointia
- Yhdyskuntarakenteen tiivistyminen lisää kestävien kulkutapojen kilpailukykyä
- Asenteiden muutos lisää kestäväää liikkumista.
- Kävelyn ja pyöräilyn merkitys itsenäisen ja aktiivisen elämän mahdollistajana kasvaa väestön ikääntyessä

HEIKKOUEDET

- Laajamittaisen yhteistyön organisoimisessa ja päätöksenteossa sekavuutta. Sektorit ylittävässä yhteistyössä sekä osaoptimoinnin vähentämisessä kehitettävää.
- Yksityisen ja julkisen sektorin välisessä yhteistyössä kehitettävää.
- Päätöksenteko on edelleen infrakeskeistä; uusien kustannustehokkaiden toimien vaikutusta ei tunneta/tunnusteta ja tavoitteet eivät aina ohjaa toteutusta.
- Taloudellisten ohjauskeinojen käyttöönotto kiistanalaista; uusien rahoitus- ja ohjauskeinojen puute haaste kehittämiselle.
- Seudun hajaantumiskehitys lisää ydinalueen ja kehäteiden ruuhkautumista sekä nostaa liikennejärjestelmän kustannuksia.
- Harvaanasutuilla alueilla heikot mahdollisuudet kestäväään liikkumiseen; keskusta-alueilla tilanpuutteen aiheuttama priorisointitarve hidastaa kestävään liikkumisen kehittämistä.
- Liikenteestä aiheutuvat haitat (päästöt, melu, turvallisuus) eivät vähene tavoitellulla tavalla.

UHAT

- Yhdyskuntarakenteen hajautuminen johtaa kestävien kulkutapojen kilpailukyvyn heikkenemiseen, kustannusten nousuun ja ruuhkautumisongelmien kasvuun
- Toimijoiden siiloutuminen ja liian vähäinen yhteistyö vähentää liikennejärjestelmän toimivuutta
- Uusien rahoituslähteiden käyttöönoton viivästyminen johtaa tarvittavien investointien lykkääntymiseen
- Liikenneverkon korjausvelka kasvaa
- Kehittämisen tavoitteet eivät ohjaa päätöksentekoa ja liikenteen aiheuttamat haitat lisääntyvät
- Liikkumisen asenteet eivät muutu kestävämmiksi
- Liikkumisen hinnannousu heikentää arjen toimivuutta ja yritysten kilpailukykyä

Tavoitteet

MAL-VISIO

(HSYK 26.11.2013 , HLJ-toimikunta 31.1.2014)

Helsingin seutua kehitetään yhtenäisesti toimivana ja vetovoimaisena metropolialueena.

Metropolialueen eheä yhdyskuntarakenne on toiminnoiltaan monipuolinen ja ekotehokas.

Tiiviin ydinalueen ympärillä on omailmeisten keskusten verkosto ja luonnonläheinen ympäristö.

Kasvava seutu tarjoaa monipuolisia asumisen vaihtoehtoja.

Kestäviin liikkumismuotoihin pohjautuva liikennejärjestelmä palvelee seudun saavutettavuutta ja elinkeinoelämän kilpailukykyä.

MAL-TAVOITTEET

(HSYK 26.11.2013 , HLJ-toimikunta 31.1.2014)

- Parannamme seudun yhteiskuntataloudellista tehokkuutta.
- Turvaamme seudun elinkeinoelämän kilpailukyvyn ja toimintaedellytykset.
- Monipuolinen ja toimiva seutu houkuttelee lisää investointeja.
- Toteutamme seudun kestävillä kulkutavoilla hyvin saavutettavaksi. Liikkumisen tarve vähenee ja liikennejärjestelmän ekotehokkuus kasvaa.
- Huolehdimme uusien ja olemassa olevien asuinalueiden sosiaalisesta kestävydestä.
- Vastaamme erilaisten väestöryhmien asumistarpeisiin tarjoamalla edellytykset kohtuuhintaiselle ja monimuotoiselle asuntotuotannolle.
- Huolehdimme asuinalueiden viihtyisyydestä ja luonnonläheisyydestä seudun vetovoimatekijänä.
- Varmistamme asuntotuotannon edellyttämät kaavalliset, liikenteelliset ja yhdyskuntatekniset valmiudet.

Liikenteen tavoitteet (HLJ-toimikunta 18.3.2014)

Saavutettavuus – sujuvuus

- Matka- ja kuljetusketjut ovat sujuvia ja luotettavia lähelle ja kauas.
- Joukkoliikenteen kilpailukyky paranee.
- Pyöräily on houkuttelevaa ja sujuvaa.
- Ajoneuvoliikenteen matka-ajat ovat ennustettavissa ja ruuhkautuminen on hallinnassa.
- Kävely-yhteydet ja -ympäristöt toimivat jalankulkijan ehdoilla.

Sosiaalinen, taloudellinen ja ekologinen kestävyys – vastuullisuus

- Liikkuminen on turvallista kaikilla kulkumuodoilla.
- Arjen matkoille on vaihtoehtoja erilaisiin käyttäjätarpeisiin.
- Ihmisten on helppo valita terveellisiä ja vastuullisia kulkutapoja.
- Liikenteen ympäristöhaitat ja -kuormitus vähenevät.
- Liikennejärjestelmää kehitetään kustannustehokkaasti.

HLJ 2015 -strategia

HLJ 2015 -linjaukset viitoittavat tietä

Nostetaan kestävien kulkutapojen palvelutasoa



- Raide- ja bussiliikenteen runkoverkko
- Täydentävä liityntäliikenne
- Seudullinen pääpyöräilyverkko
- Liityntäpysäköinnin vastuunjako
- Solmupisteet ja kävely-ympäristöt

Hyödynnetään informaatio- ja ohjauskeinoja tehokkaasti



- Ajoneuvoliikenteen hinnoittelu
- Häiriönhallinta ja informaatio
- Seudullinen pysäköintipolitiikka
- Liikkumisen ohjaus

Huolehditään logistiikan tarpeista sekä tieliikenteen toimivuudesta



- Logistiikan yhteydet ja valtakunnallisten pääväylien palvelutaso
- Tavaraliikenteen palvelualueet
- Tie- ja katuverkon toimivuus

Saavutetaan tulokset tehokkailla toimintatavoilla



pitkäjänteinen
KUHA-rahoitus



yhtenäinen
joukkoliikennealue



resurssitehokkaat
toimintamallit

HLJ 2015 tekee seudulle hyvää

Joukkoliikennettä
käytetään enemmän:
sen osuus moottori-
ajoneuvoilla tehdyistä
matkoista nousee
16 %.

Seudun
saavutettavuus
paranee
merkittävästi.



Joukko-
liikenne
voidaan järjestää
matkaa kohti
aiempaa
edullisemmin.



Tieliikenteessä
pääväylien
kapasiteetti on lähes
täydessä käytössä
mutta sitä ei
juurikaan ylitetä.



Yhä useampi valitsee
joukkoliikenteen,
pyöräilyn ja
kävelyn.

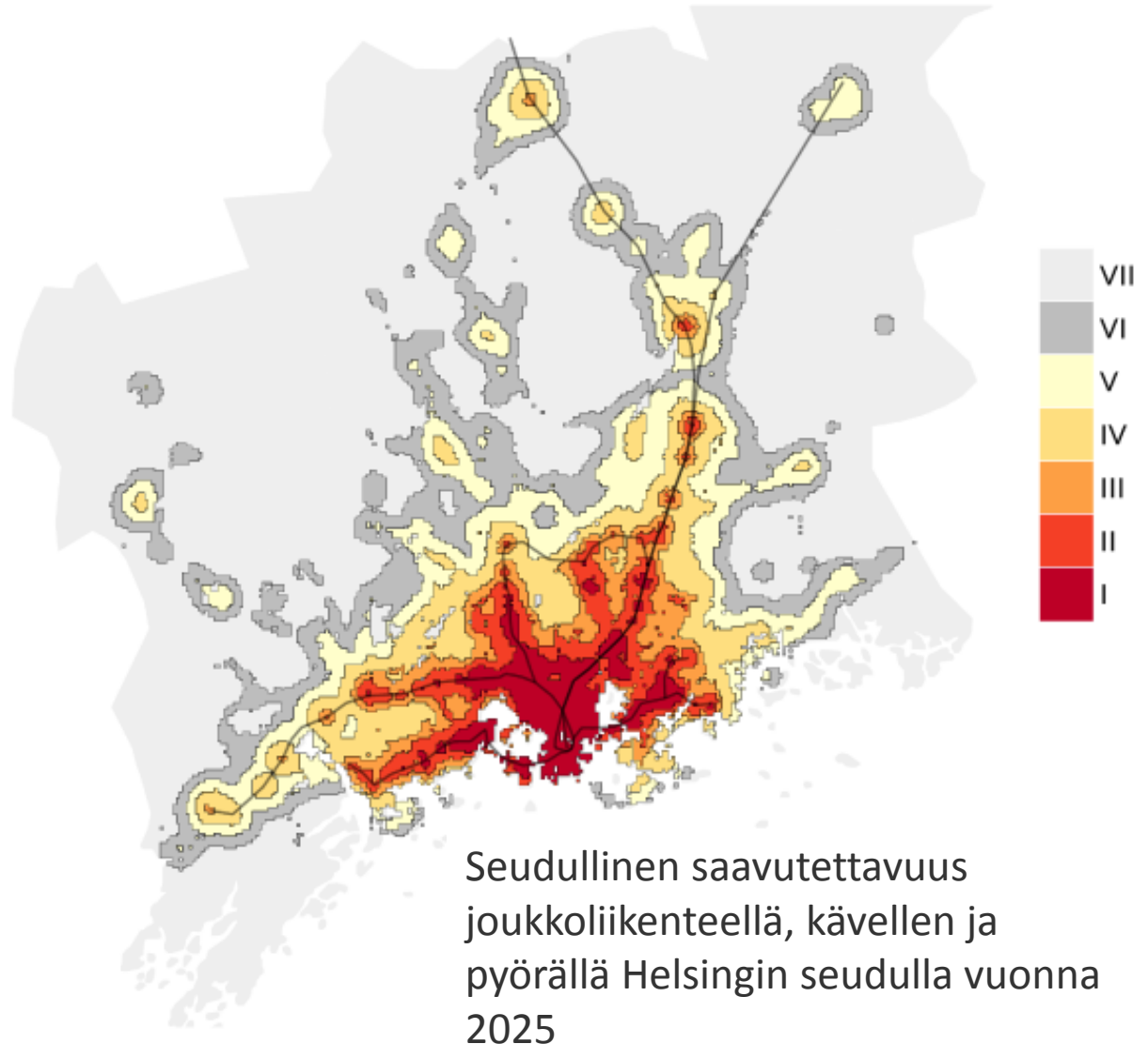


Liikenne ja maankäyttö pelaavat yhteen

Hyvien kulkuyhteyksien
alue laajenee

Hyvän saavutettavuuden
alueille sijoittuu noin
60 % uudesta asunto-
rakentamisesta
(SAVU-vyöhykkeet I-III)

Saavutettavuus paranee
erityisesti keskuksissa ja
aseman seuduilla



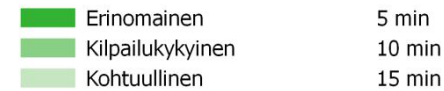
Nostetaan kestävien kulkutapojen palvelutasoa

Teemat	Toimenpiteet
Raide- ja bussiliikenteen runkoverkko, täydentävä liityntäliikenne	• Parannetaan matka-aikojen ennustettavuutta ja lisätään vuorotarjontaa. • Runkoverkkoa vahvistetaan säteittäisillä ja poikittaisilla yhteyksillä ja siihen muodostetaan toimivat liityntäyhteydet. • Kehitetään raideliikennettä liikennejärjestelmän runkona, jota bussiliikenteen runkolinjat täydentävät. • Raideliikenteen verkkoa laajennetaan vaiheittain ydinalueelta lähtien.
Seudullinen pääpyöräilyverkko	• Toteutetaan laadukas seudullinen pääpyöräilyverkko. • Kehitetään pyöräilyn pysäköinti-, informaatio- ja kunnossapitopalveluja. • Määritetään seudullinen pyöräilyn seurantamenetelmä.
Liityntäpysäköinnin vastuunjako	• Kehitetään ajoneuvoliikenteen ja polkupyörien liityntäpysäköintiä osana joukkoliikennejärjestelmää. • Uudistetaan liityntäpysäköinnin kustannusten vastuunjako ja toteutetaan seudullisia liityntäpysäköintialueita sen mukaisesti • Varaudutaan liityntäpysäköinnin hinnoitteluun ydinalueelta alkaen. • Pilotoidaan Pasila-Riihimäki hankkeessa liityntäpysäköinnin toteuttamisen ja ylläpidon vastuunjako
Solmupisteet ja kävely-ympäristöt	• Solmupisteitä parannetaan runkoyhteyksien yhtymäkohdissa. • Sujuvoitetaan vaihtoja kehittämällä liityntä-yhteyksiä ja solmupisteiden palvelutasoa. • Parannetaan keskuksissa kävely-ympäristöjen houkuttelevuutta ja turvallisuutta. • Tehostetaan asuntorakentamista joukkoliikenteen solmukohtien ympäristössä.

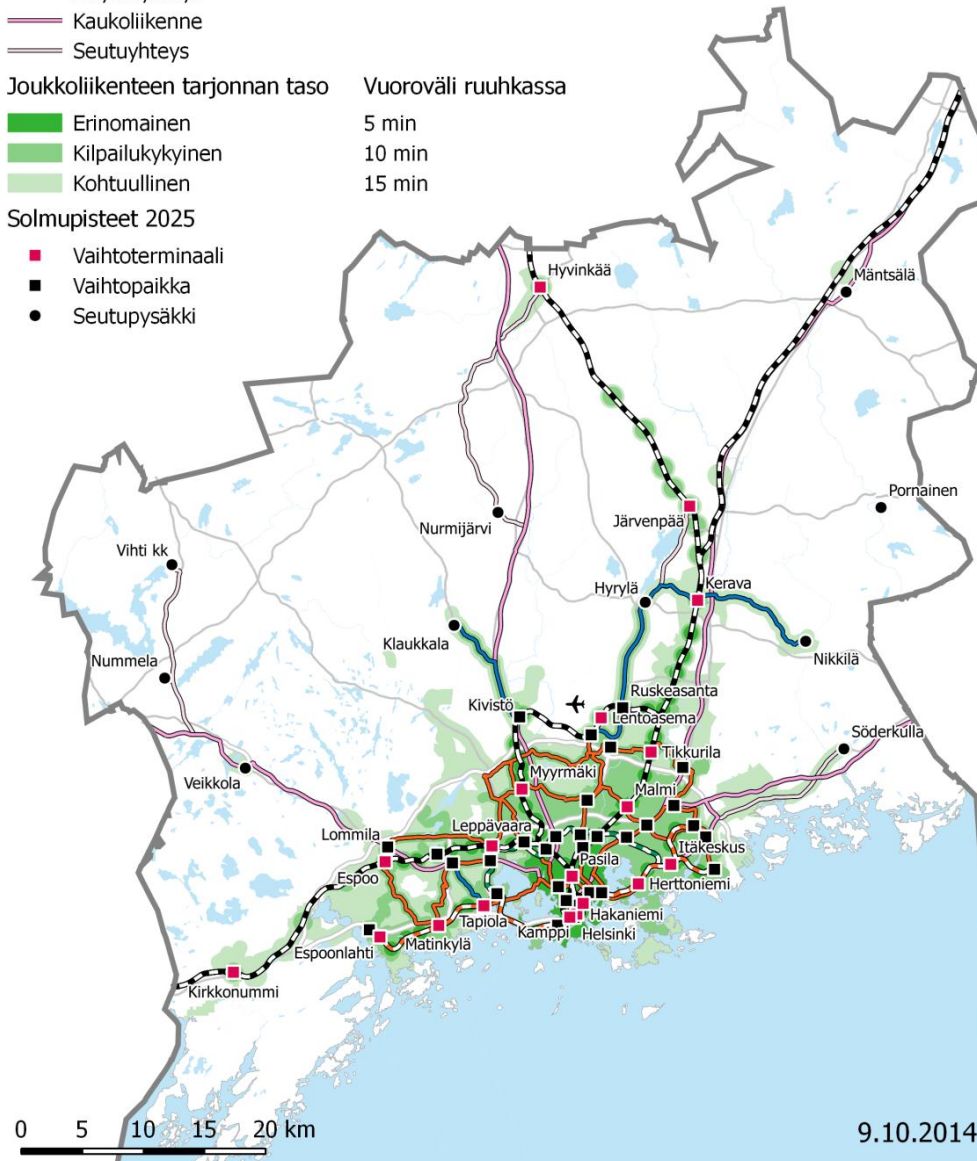
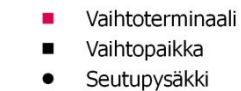
Joukkoliikenteen runkoverkko ja solmupisteet 2025



Joukkoliikenteen tarjonnan taso Vuoroväli ruuhkassa



Solmupisteet 2025



Joukkoliikenteen runkoverkko ja solmupisteet 2040

- Juna
 Metro
 Pikaratikka
 Runkolinja
 Liityntäyhteys
 Kaukoliikenne
 Seutuyhteys
- } Runkoyhteydet

Joukkoliikenteen tarjonnan taso

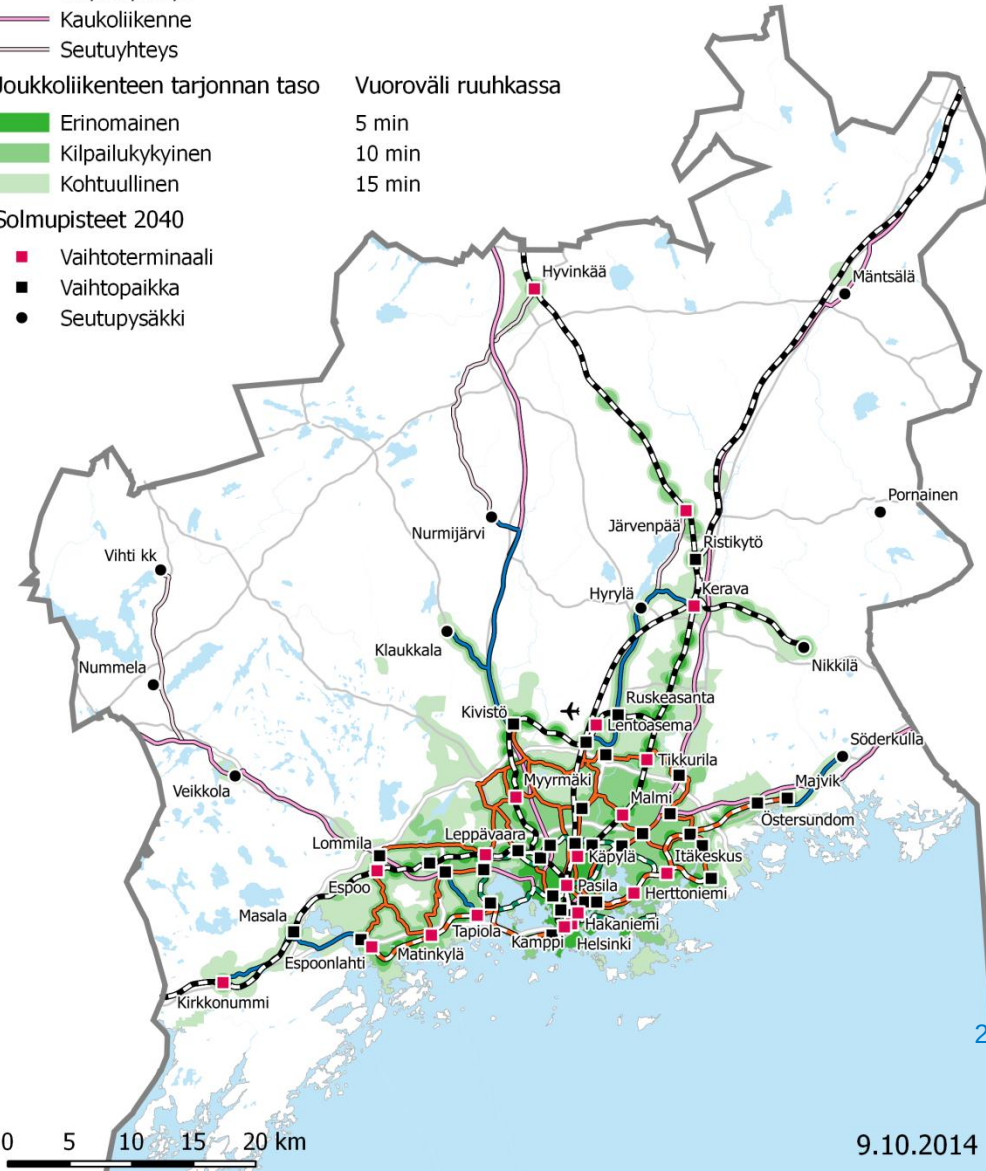
- Erinomainen
- Kilpailukykyinen
- Kohtuullinen

Vuoroväli ruuhkassa

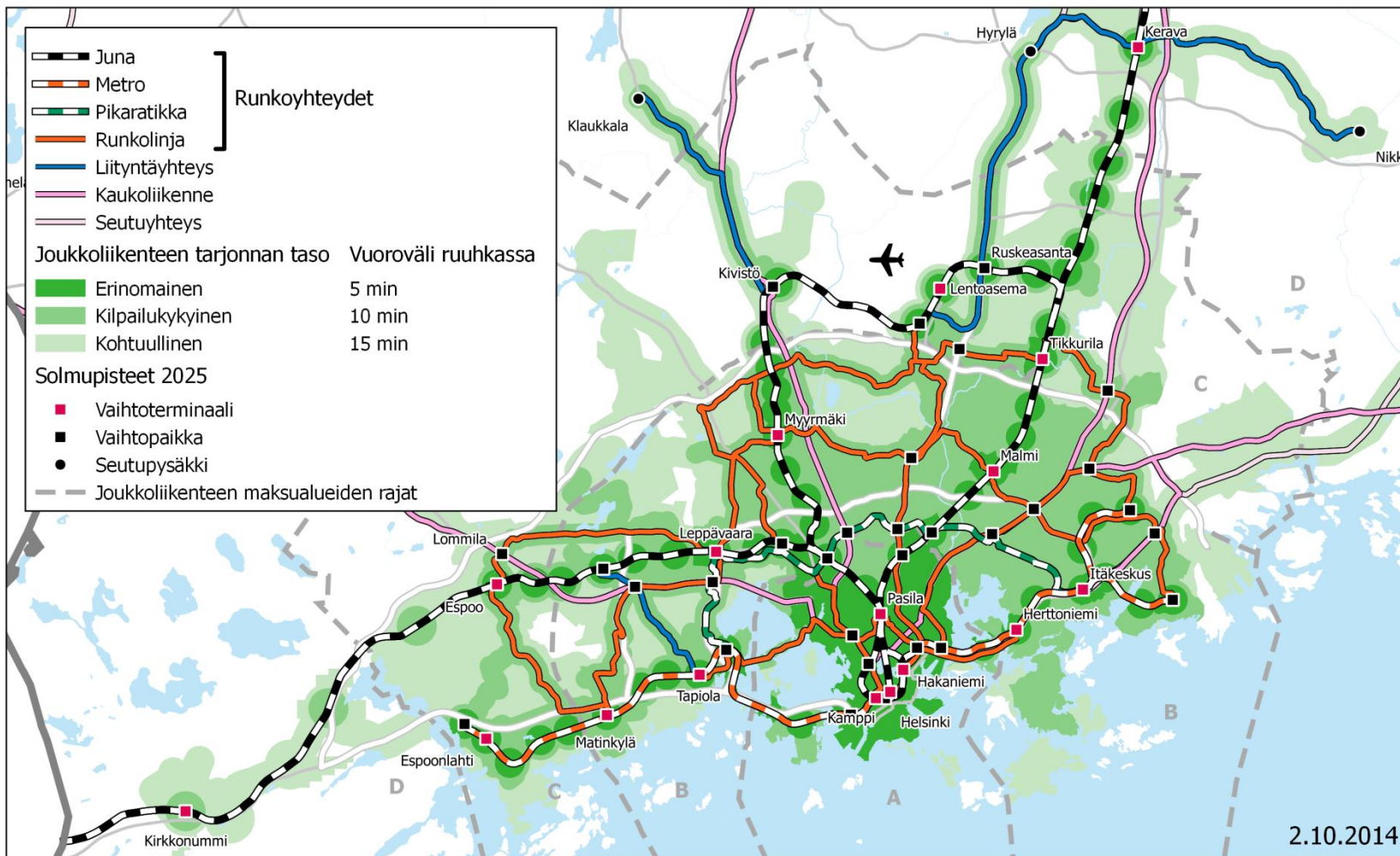
- 5 min
- 10 min
- 15 min

Solmupisteet 2040

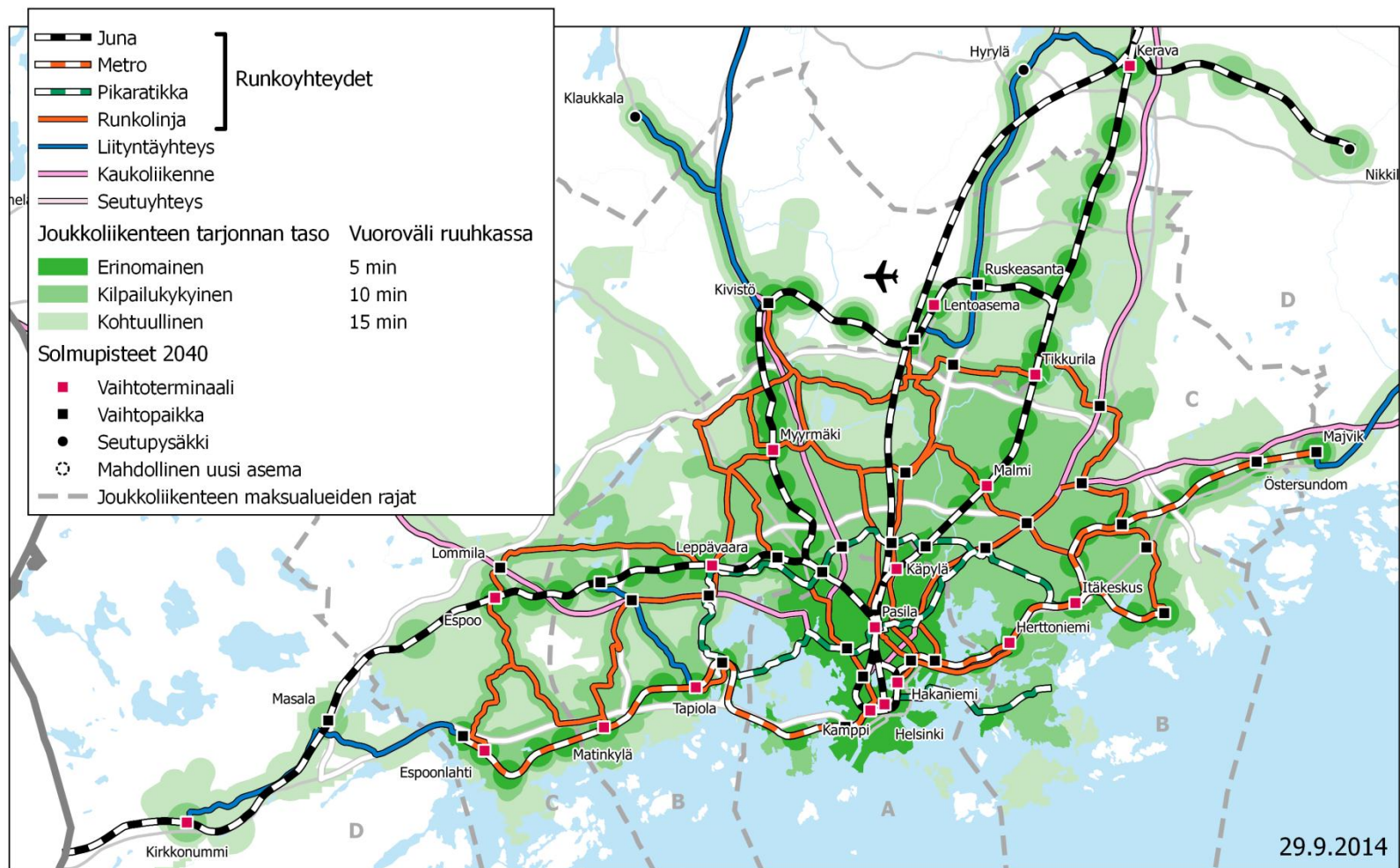
- Vaihtoterminaali
- Vaihtopaikka
- Seutupysäkki



Joukkoliikenteen runkoverkko ja solmupisteet 2025



Joukkoliikenteen runkoverkko ja solmupisteet 2040



-  Suositaan pyöräpysäköintiä
-  Joukkoliikenteen maksualueiden rajat
-  Liityntäpysäköinnin bussiyhteys
-  Täydentävä bussiyhteys

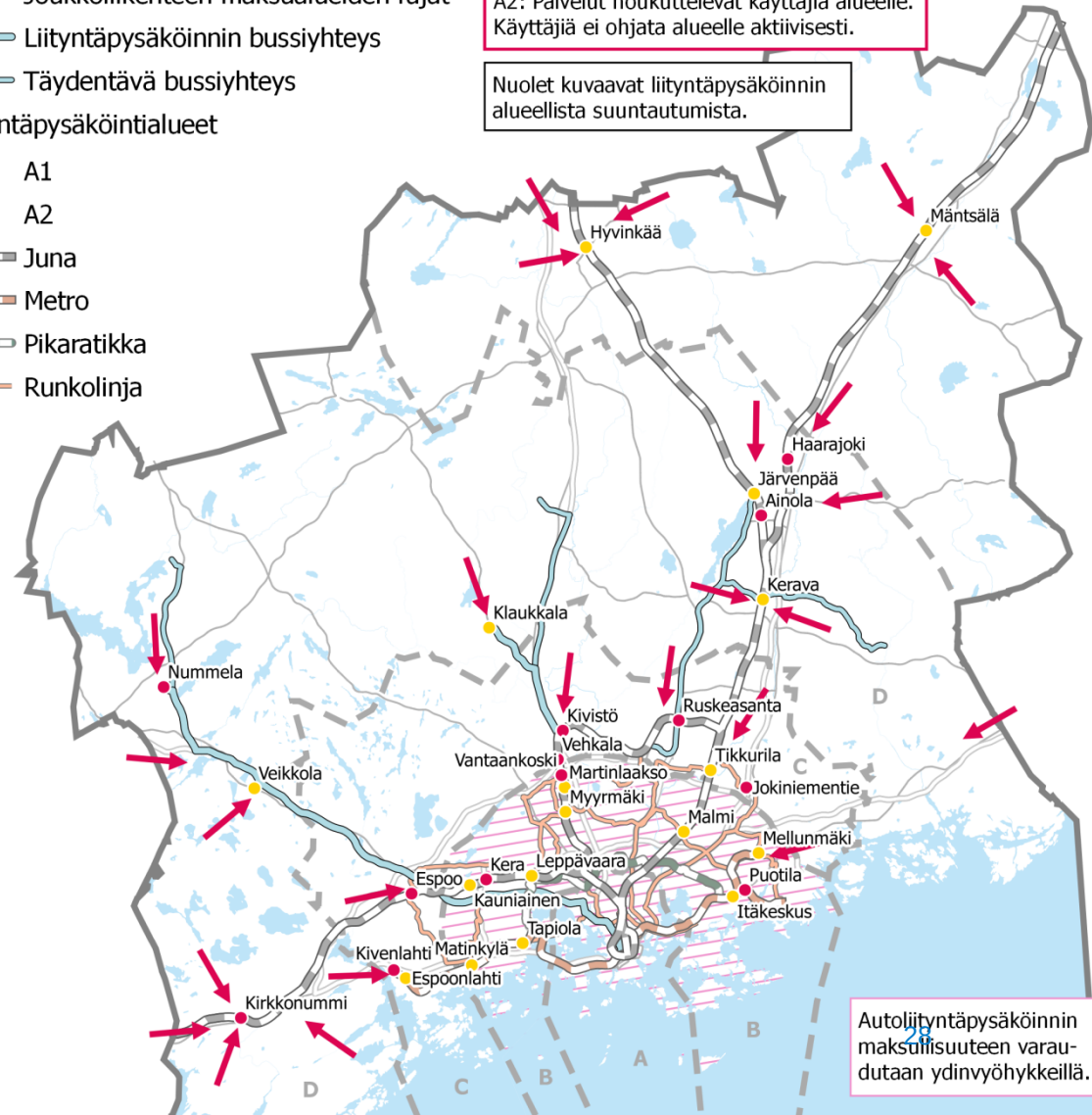
Liityntäpysäköintialueet

-  A1
-  A2
-  Juna
-  Metro
-  Pikaratikka
-  Runkolinja

Liityntäpysäköintialueiden tyyppiä
A1: Alueelle ohjataan käyttäjiä pääväyliltä.
A2: Palvelut houkuttelevat käyttäjiä alueelle.
Käyttäjiä ei ohjata alueelle aktiivisesti.

Nuolet kuvaavat liityntäpysäköinnin alueellista suuntautumista.

Vuoteen 2025
+ 6000 ap
+ 8200 pp



Autoliityntäpysäköinnin maksullisuuteen varaudutaan ydinvyöhykkeillä.

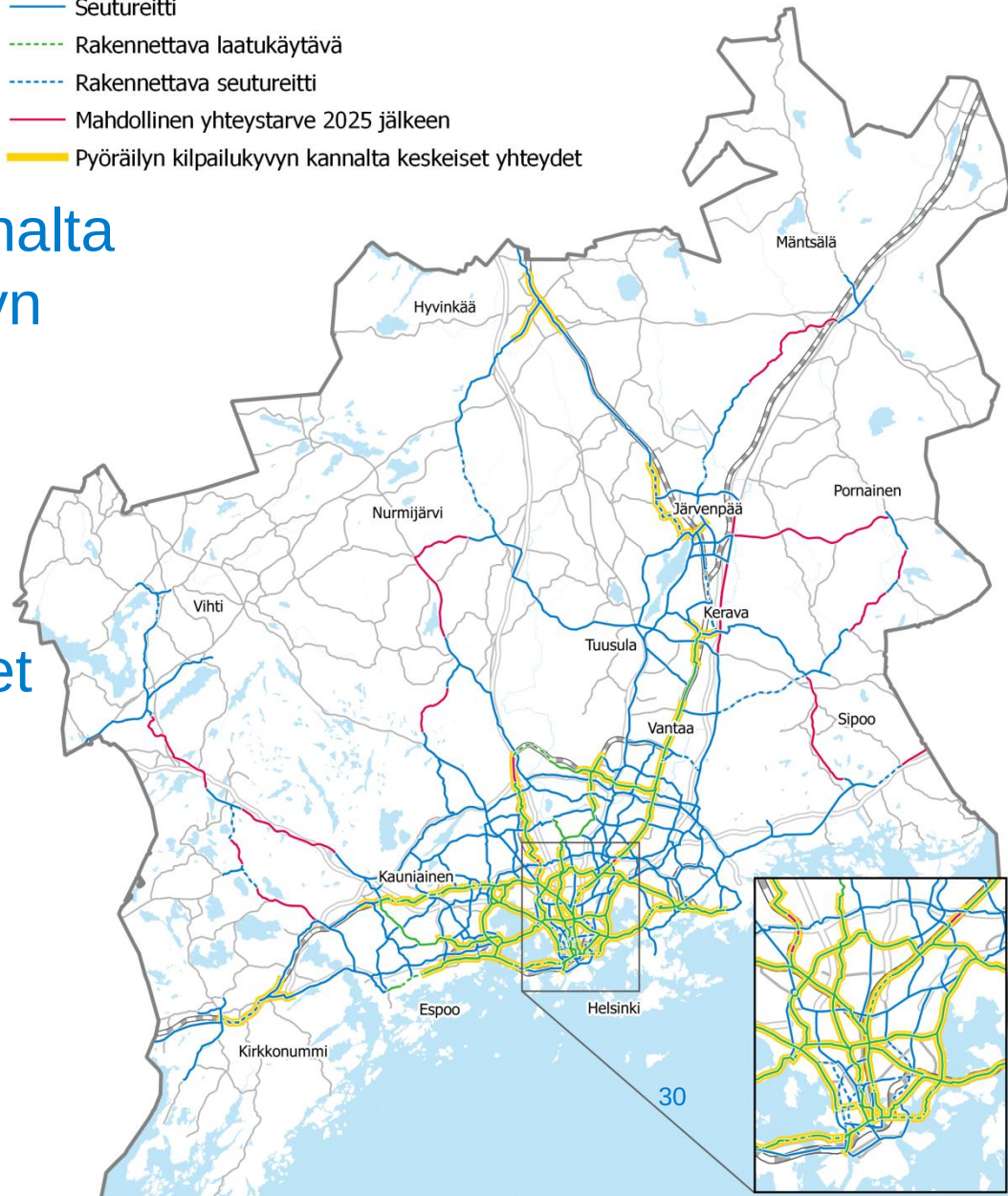
Liityntäpysäköintipaikkojen kustannus- ja vastuujako investointi- ja ylläpito-kustannusten osalta

	Sijainti-kunta	Kohde-kunta	Koti-kunta	Valtio
A1 ja A2 Seudullisesti merkittävä alue	30-50 %	10-20 %	10-20 %	30-50 %
B Paikallisesti merkittävä alue	60-70 %			30-50 %
C Pysäkkijärjestelmän kohteet ja pelkkä pyöräpysäköinti	0-100%			0-100%

Liityntäpysäköintipaikkojen kustannus- ja vastuujako investointi- ja ylläpitokustannusten osalta. C-tyypin osalta päävastuu kustannuksista on väylänpitäjällä.

- Laatuikäytävä
- Seutureitti
- - - Rakennettava laatuikäytävä
- - - Rakennettava seutureitti
- Mahdollinen yhteystarve 2025 jälkeen
- Pyöräilyn kilpailukyvyyn kannalta keskeiset yhteydet

Pyöräilyn kilpailukyvyyn kannalta keskeiset yhteydet. Pyöräilyn kulkutapaosuutta voidaan tehokkaimmin nostaa kohdentamalla investoinnit keskeisille yhteyksille. Yhteyksien investointitarpeet ja vaiheistus tarkentuvat jatkotyöskentelyssä.



Hyödynnetään informaatio- ja ohjauskeinoja tehokkaasti

Teemat	Toimenpiteet
Ajoneuvoliikenteen hinnoittelu	• Ajoneuvoliikenteen hinnoittelun toteutusmalli ja toteuttamisedellytykset selvitetään. • Valmistellaan päätöksentekomalli tuottojen kohdentamiseksi seudulle. • Ajoneuvoliikenteen hinnoittelun edellyttämät lainsäädäntömuutokset valmistellaan päätöksentekoa varten. • Otetaan käyttöön ajoneuvoliikenteen hinnoittelu, josta saatavat tulot ohjataan seudun liikennejärjestelmän kehittämiseen
Häiriönhallinta ja informaatio	• Toteutetaan päätieverkon seuranta- ja ohjausjärjestelmän kehittämisen toimenpidepaketti sekä Helsingin ratapihan toimivuuden parantaminen. • Kaikki kulkutavat kattavaa informaatiota ja häiriöhallintaa kehitetään yhteistyössä viranomaisten ja palvelutuottajien kesken. • Luodaan Helsingin seudun verkolliselle liikenteen ohjaukselle toimintaperiaatteet häiriötilanteissa. • Häiriönhallinnan ja ajantasaisen tiedottamisen operatiivinen toiminta keskitetään kaikkien kulkutapojen osalta liikenteen hallintakeskukseen.
Seudullinen pysäköintipolitiikka	• Vahvistetaan hyötyjä maksaa –periaatetta seudun pysäköintipolitiikan kehittämisessä. • Määritellään seudulliset periaatteet toimitilojen pysäköinnille. • Uudistetaan pysäköintinormeja ja edistetään pysäköinnin keskitettyjä ratkaisuja.
Liikkumisen ohjaus	• Laaditaan ja toteutetaan liikkumissuunnitelmia paljon matkoja synnyttävissä kohteissa. • Hyödynnetään liikkumisen ohjauksen keinoja systemaattisesti. • Tehostetaan viestintää ja vuorovaikutusta liikennejärjestelmän kehittämisessä ja käytössä.

Huolehditaan logistiikan tarpeista sekä tieliikenteen toimivuudesta

Teemat	Toimenpiteet
Logistiikan yhteydet ja valtakunnallisten pääväylien palvelutaso	• Varmistetaan logistiikan keskeisten yhteyksien toimivuus parantamalla valtakunnallisesti merkittäviä yhteyksiä ja logistiikan laatureittejä. • Logistiikan tarvitsemista Keski-Uudenmaan poikittaisyhteyksistä laaditaan verkollinen selvitys.
Tavaraliikenteen palvelualueet	• Laaditaan tavaraliikenteen palvelualueille vastuujako ja toteuttamismalli. • Toteutetaan puuttuvat tavaraliikenteen palvelualueet.
Tie- ja katuverkon toimivuus	• Huolehditaan tie- ja katuverkon palvelutasosta pienillä ja keskisuurilla infrahankkeilla sekä informaatiolla.

Logistiikan yhteyksien kehittämisperiaatteet

Valtakunnallisesti merkittävä yhteys

Kansainvälisten ja valtakunnallisten kuljetusten yhteydet (E18, vt 3 ja vt 4, Vuosaaren sataman ja Helsinki-Vantaan yhteydet), palvelutasotavoitteena erittäin hyvä kuljetusten ennakoitavuus ja väylien liikennöitävyys

Logistiikan laatureitti

Valtakunnalliset logistiikan yhteydet (vt 25, mt 148, Sköldvikin satamayhteydet), palvelutasotavoitteena hyvä kuljetusten ennakoitavuus ja väylien liikennöitävyys

Muu tärkeä logistiikan ja jakelun yhteys

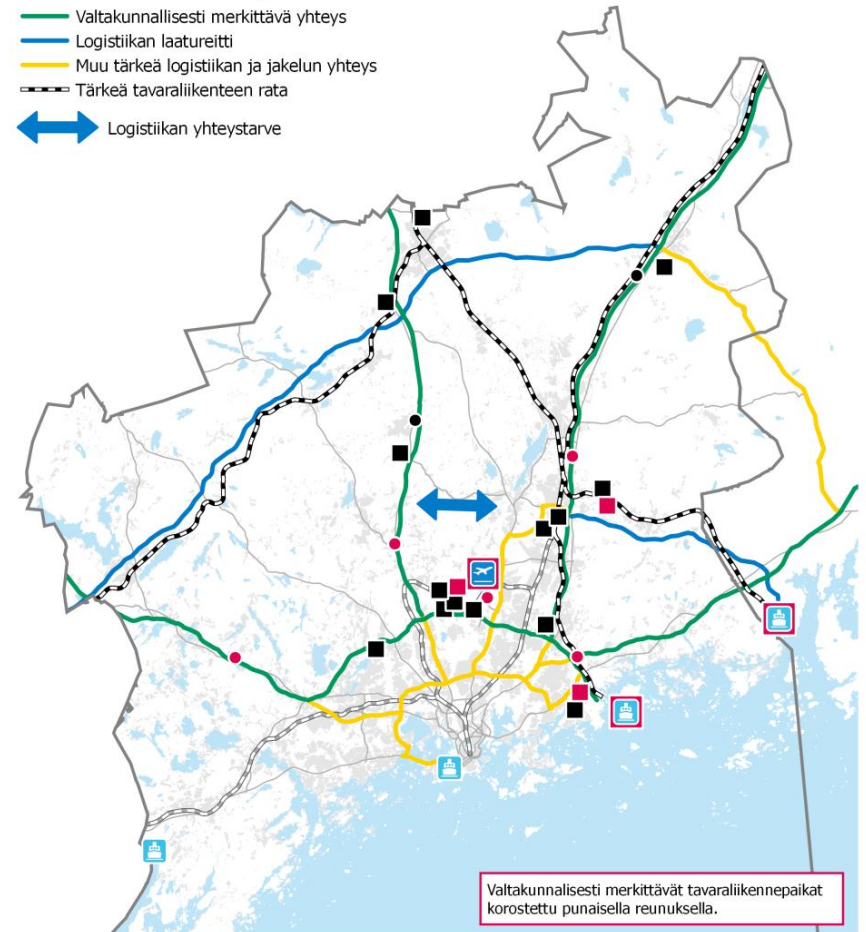
Seudun kuljetusten kannalta keskeiset yhteydet (Kehä I, päätieyhteydet Kehä I ja Kehä III välillä, yhteydet Länsisatamaan), palvelutasotavoitteena tyydyttävä kuljetusten ennakoitavuus ja väylien liikennöitävyys

Logistiikan yhteystarve

Vt 3 ja vt 4 väliltä puuttuva logistiikan laatureitti. Yhteyden sijaintia ja vaiheistusta selvitetään tarkemmin jatkotyössä.

Logistiikan solmut ja yhteydet

- Logistiikkakeskus
 - Uusi logistiikkakeskus
 - Palvelualue
 - Palvelualueen tarve
 - 🚢 Satama
 - ✈️ Lentoasema
- Tavaraliikenteen keskeiset väylät
- Valtakunnallisesti merkittävä yhteys
 - Logistiikan laatureitti
 - Muu tärkeä logistiikan ja jakelun yhteys
 - Tärkeä tavaraliikenteen rata
- ↔ Logistiikan yhteystarve



Ajoneuvoliikenteen verkko kehittämisen perustuu väylien luokitteluun niiden merkittävyyden perusteella

TEN-T ydinverkko

Kansainvälisen liikenteen ja logistiikan tärkeimmät yhteydet, palvelutasotavoitteena erittäin hyvä liikennöitävyys moottoritie- ja maantien olosuhteissa

Valtakunnalliset pääväylät

Valtakunnallisen liikenteen ja logistiikan tärkeimmät yhteydet, palvelutasotavoitteena erittäin hyvä liikennöitävyys

Seudulliset pääväylät

Valtakunnallisten pääväylien ohella tärkeimmät seudun työssäkäynnin väylät, palvelutasotavoitteena ruuhka-aikoinakin tyydyttävä liikennöitävyys

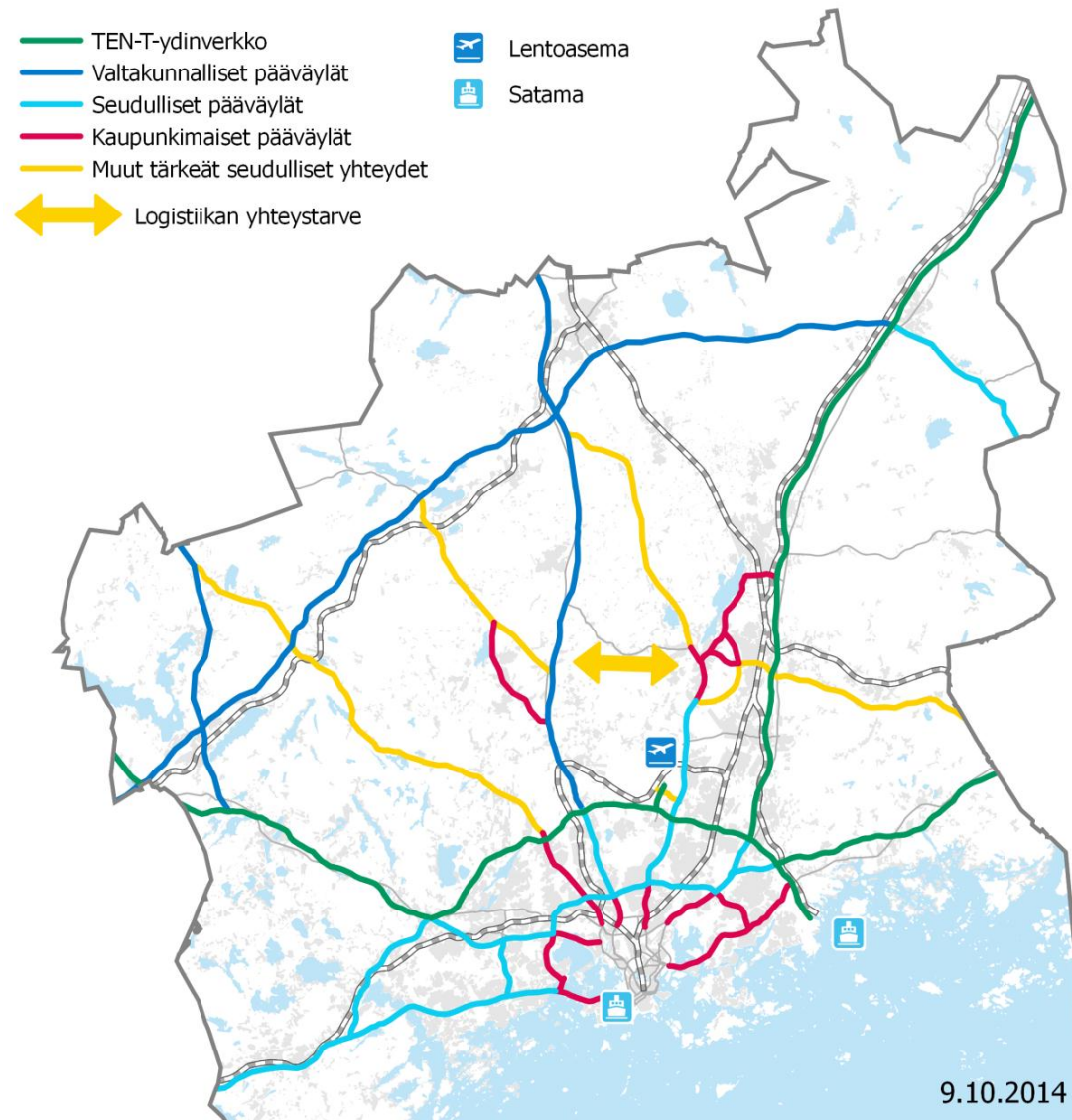
Kaupunkimaiset pääväylät

Tiiviissä kaupunkirakenteessa kulkevat tärkeät seudun työssäkäynnin ja logistiikan yhteydet, palvelu- ja nopeustaso sovitetaan tukemaan maankäytön tiivistymistä, palvelutasotavoitteena hyvä matka-aikojen ennakoitavuus

Muut tärkeät seudulliset yhteydet

Pääväyläverkkoa täydentävät logistiikan ja seudullisen työssäkäynnin merkittävät yhteydet, palvelutasotavoitteena pääsuunnan hyvä sujuvuus

Ajoneuvoliikenteen verkko luokittelu



Saavutetaan tulokset tehokkailla toimintatavoilla

Teemat

Toimenpiteet

Pitkäjänteinen KUHA-rahoitus

- Taataan ja ohjelmoidaan pitkäjänteisesti rahoitus pienille ja keskisuurille KUHA-hankkeille, joilla edistetään kävelyä, pyöräilyä ja joukkoliikennettä, logistiikan yhteyksiä ja palveluja sekä maankäytön tiivistämistä ja meluntorjuntaa.
- KUHA-hankkeiden ohjelmointia jatketaan ja rahoitus hankkeisiin varmistetaan valtion ja kuntien budjetteihin vuodesta 2016 eteenpäin.
- Koordinoidaan KUHA –ohjelmointia yhdessä ARA:n infra-avustusten kanssa.

Yhtenäinen joukkoliikennealue

- Joukkoliikenne suunnitellaan ja järjestetään yhtenä kokonaisuutena koko seudulla.
- Helsingin seudulle luodaan yhtenäinen lippujärjestelmä.
- Varmistetaan riittävä varikkokapasiteetti joukkoliikenteen liikennöinnin kannalta hyvillä paikoilla.
- Perustetaan seudulle joukkoliikenteen johtoryhmä yhteistyöfoorumiksi.

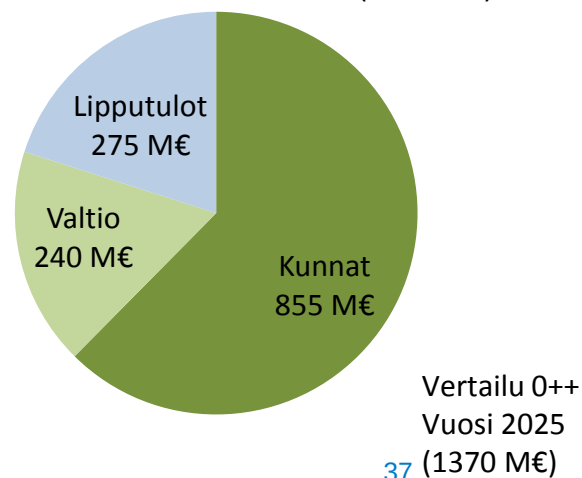
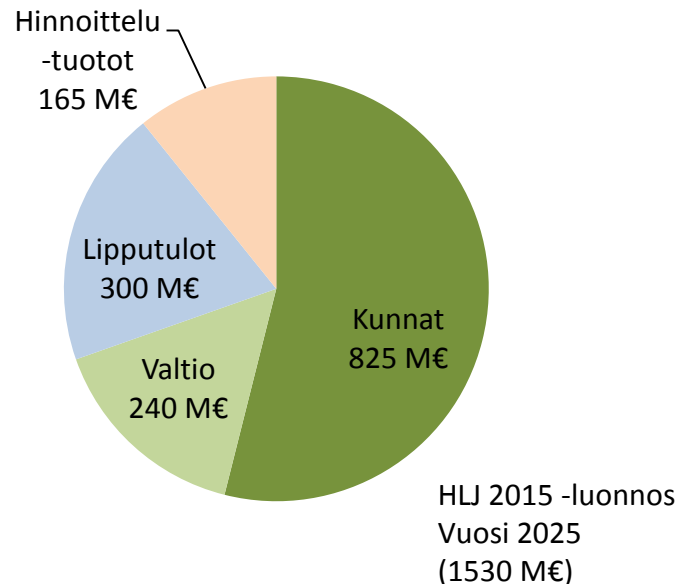
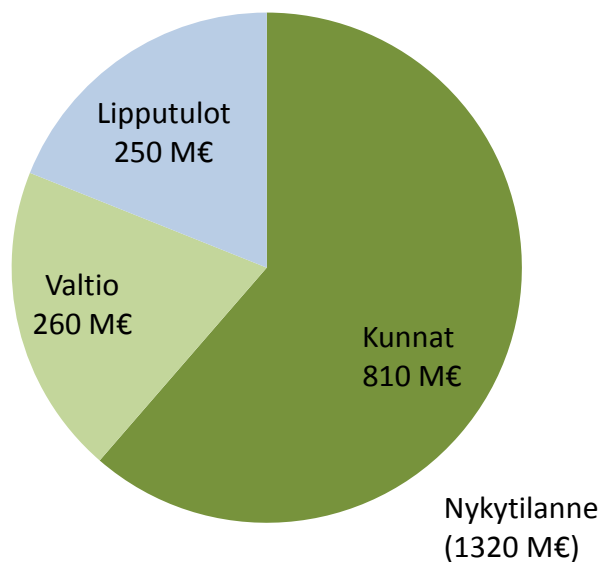
Resurssitehokkaat toimintamallit

- Lisätään monipuolista yhteistyötä ja pilotteja liikkumisen kehittämiseksi.
- Tarkastellaan liikenne palveluna -konseptia matkaketjujen sekä kestävien kulkutapojen käytön tukemisessa yhteistyössä eri toimijoiden kanssa
- Edistetään ympäristökuormitusta vähentävien toimintamallien, kaluston ja ajoneuvojen käyttöä.

Rahoituksen painopisteiden muutoksia

	Nykytilanne	HLJ 2015 luonnos	Vertailuvaihtoehto 0++ (nykytyyppinen rahoitus)
Joukkoliikenteen hoito	500 M€/v	Joukkoliikenteen palvelutasoa nostetaan, (joukkoliikenteen hoito +60 %, väestö +40 %) Yhtenäinen joukkoliikennealue (14 kuntaa) Lipputulot 50%/ subventio 50%	Kustannukset kasvavat vuoteen 2050 samassa suhteessa kuin seudun väestö (+40 %). Nykyinen joukkoliikennealue (7 kuntaa) Lipputulot 50%/ subventio 50%
Liikenneväylien hoito ja ylläpito	390 M€/v	Kustannukset kasvavat verkkojen kasvun suhteessa (+25 %) vuoteen 2050.	Kustannukset kasvavat vain vähän (alle 10 %); hoidon ja ylläpidon tasosta tingitään.
Investoinnit pääväyliin (radat, tiet, pääkadut)	300 M€/v	Kasvavat 25 % vuoteen 2025 ja pysyvät tällä tasolla myös pitkällä aikavälillä. Valtio/ kunta rahoitussuhde säilyy nykyisenä. Investoinnit 375M€/v	Vähenevät lähes 10 % vuoteen 2025 ja pysyvät tällä tasolla myös pitkällä aikavälillä. Valtio/ kunta rahoitussuhde säilyy nykyisenä. Investoinnit 280 M€/v
Investoinnit alueellisiin katuihin	130 M€/ v	Säilyvät nykytasolla; varmistetaan asuntotuotannon edellytykset.	Säilyvät nykytasolla; varmistetaan asuntotuotannon edellytykset.
Ajoneuvoliikenteen hinnoittelun tuotot	-	165 M€/v	- 36

Rahoituslähteet nykytilanteessa ja vuonna 2025 (HLJ 2015 ja vertailu 0++)



Kehittämisen keihäänkärki 1/2

Vahva joukkoliikenne

- Varmistetaan joukkoliikenteen hyvä palvelutaso: raide- ja bussiliikenteen runkoverkko, investoinnit ja tarjonta
 - tiheä runkoliikenne ja hyvät yhteydet myös laajemmalla alueella liityntäbusseilla
- Lisää liityntäpysäköintipaikkoja: pyörille 80 % ja autoille 60 %
 - rahoittajiksi ne tahot, jotka hyötyvät palvelusta
- Parempi matka-aikojen ennustettavuus ja häiriönhallinta

Kehittämisen keihäänkärki 2/2

Ajoneuvoliikenteen hinnoittelu

- Tehokas keino saavuttaa liikennepoliittiset tavoitteet
 - ohjaa liikkumista kestäviin kulkumuotoihin
 - tulot ohjattava seudun liikennejärjestelmän kehittämiseen
 - lisää jonkin verran autoilun kustannuksia, mutta vähentää ruuhkautumista ja nopeuttaa siten autolla liikkumista
 - ilman hinnoittelua ruuhkautuminen vaarantaa bussi-, tavara- ja henkilöautoliikenteen toimivuuden
- Miten edetään?
 - toteutusmallin ja teknisen ratkaisun suunnittelu
 - päätöksentekomallin valmistelu
 - käyttöönotto aikaisintaan vuonna 2020

HLJ 2015 INVESTOINTIHANKKEET, VÄLILLÄ 2015-2025 ALOITETTAVAT

- 1a. Pienet kustannustehokkaat toimet KUHA (jatkuva) *
- 1b. Helsingin kantakaupungin raitioverkko (jatkuva)
2. Keravantien Mt 148 parantaminen (lisäbudj. 2014)
3. Pasilan läntinen lisäraide (budjetti 2015)
4. Pasila–Riihimäki -rataosuus 1.vaihe (budjetti 2015) *
5. Metro Matinkylä – Kivenlahti +tie- ja katujärjestelyt *
6. Pisararata (kustannusarvio tarkentuu 15.10.2014) *
7. Klaukkalan ohikulkutie Mt 132 *
8. Hyrylän itäinen ohikulkutie *
9. Helsingin ratapihan toiminnallinen parantaminen (HELRA) (Häiriöherkkyyden vähentäminen)
10. Päätieverkon seuranta- ja ohjausjärjestelmän kehittäminen (Häiriöherkkyyden vähentäminen)
11. Keskisuuret tiepaketit (Joukkoliikenne, ruuhkautumisen hallinta, Sujuvat kuljetukset)
12. Keski-Uudenmaan logistiikan yhteystarve (aloitetaan, sujuvat kuljetukset)
13. Espoon kaupunkirata (Pisarakadan tehokas liikennöinti)
14. Raide-Jokeri (Tiivistäminen sisäänpäin)
15. Ruskeasannan asema (nykyrakenteen hyödyntäminen, liityntäyhteydet)
16. Kehä I, 2. vaihe (ruuhkautumisen hallinta)

*Valtion ja Helsingin seudun kuntien neuvottelutuloksessa (25.8.2014) nimetyt hankkeet.

**Yhteensä
375M€/v**

HLJ 2015 -luonnoksen tie- ja raideinvestoinnit 2016-2025

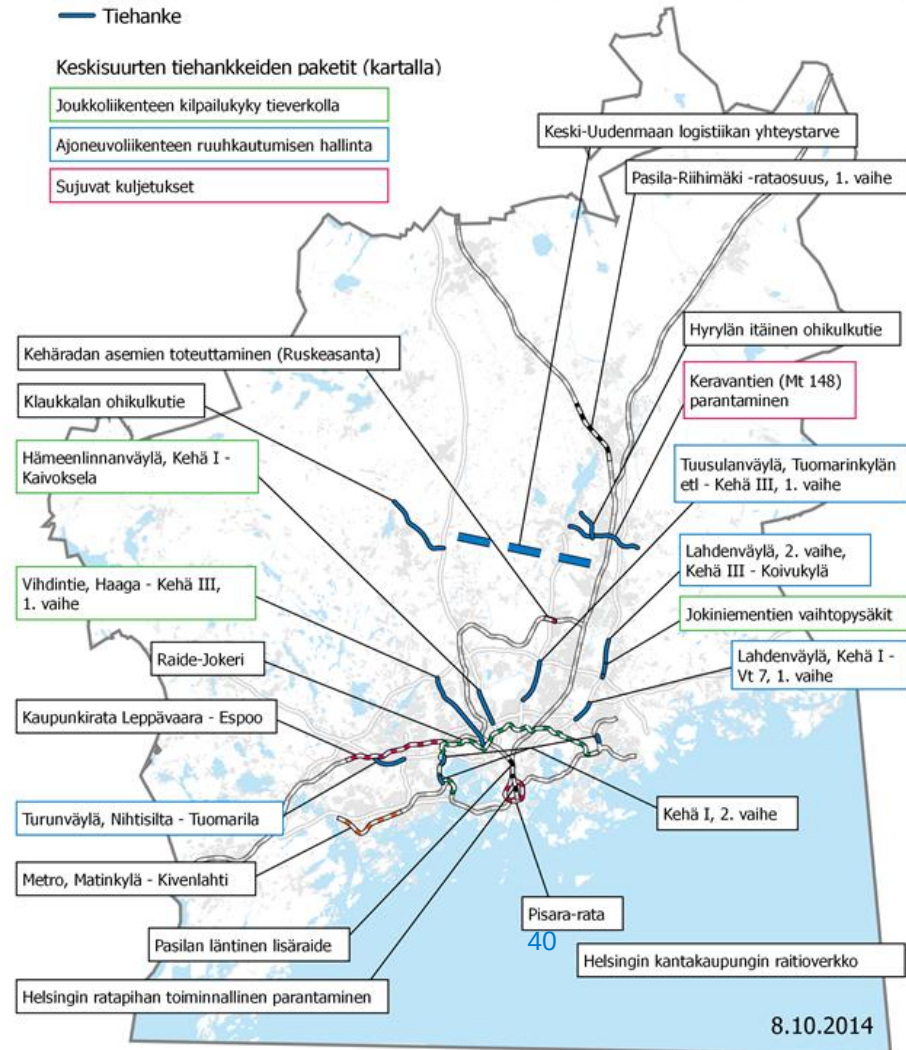
- Junarata
- Kaupunkirata
- Metro
- Raitiotie
- Tiehanke

Keskisuurten tiehankkeiden paketit (kartalla)

- Joukkoliikenteen kilpailukyky tieverkolla
- Ajoneuvoliikenteen ruuhkautumisen hallinta
- Sujuvat kuljetukset

Pienet kustannustehokkaat toimet (KUHA) (ei kartalla)
Kävely ja pyöräily
Joukkoliikenne ja liityntäpysäköinti
Logistiikka
Maankäyttö
Meluntorjunta

Päätieverkon seuranta- ja ohjausjärjestelmän kehittäminen (ei kartalla)



8.10.2014

HLJ 2015 INVESTOINTIHANKKEET, VÄLILLÄ 2026-2040 ALOITETTAVAT

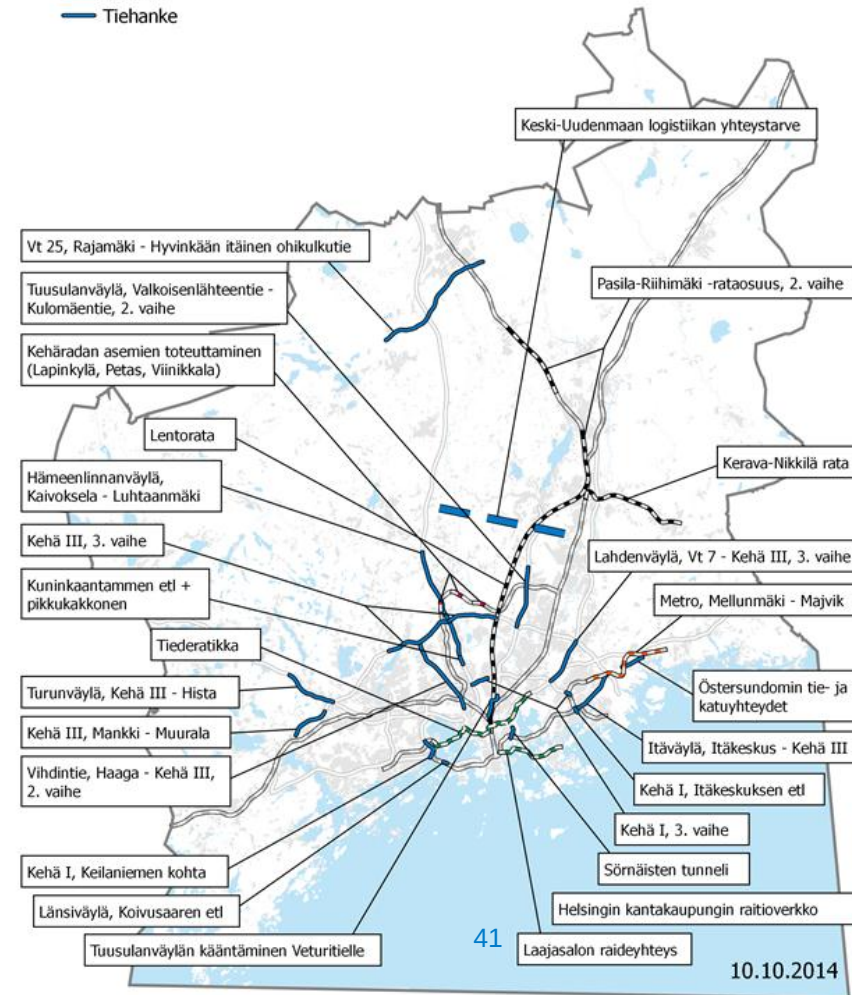
- Pienet kustannustehokkaat toimet KUHA (jatkuva)
- Helsingin kantakaupungin raitioverkko (jatkuva)
- Laajasalon raideyhteys
- Pasila-Riihimäki –rataosuus. 2. vaihe
- Kehäradan asemat (Lapinkylä, Petas, Viinikkala)
- Tiederatikka (voi olla ensivaiheessa bussiratkaisu)
- Metro, Mellunmäki –Majvik
- Kerava-Nikkilä rata
- Lentorata (aloitetaan)
- Keski-Uudenmaan logistiikan yhteystarve (käynnissä)
- Kuninkaantammen eritasoliittymä+pikkukakkonen
- Länsiväylä, Koivusaaren eritasoliittymä
- Kehä I, Itäkeskuksen eritasoliittymä
- Lahdenväylä, VT 7 –Kehä III, 3.vaihe
- Kehä III, 3. vaihe
- Turunväylä, Kehä III - Hista
- Vt 25 parantaminen välillä Mustio-Mäntsälä (suunniteltava ja vaiheistettava)
- Vt3 Hämeenlinnanväylä, Kaivoksela-Kehä III
- Vt3 Hämeenlinnanväylä, Kehä III – Luhtaanmäki
- Tuusulanväylä, Valkoisenlähteentie - Kulomäentie, 2.vaihe
- Sörnäisten tunneli
- Östersundomin tie- ja katuyhteydet
- Tuusulanväylän kääntäminen Veturitielle
- Itäväylä, Itäkeskus-Kehä III
- Kehä I, 3. vaihe
- Kehä III, Mankki-Muurala
- Vihdintie, Haaga-Kehä III, 2. vaihe
- Kehä I, Keilaniemen kohta

**Yhteensä
275M€/v**

HLJ 2015 -luonnoksen tie- ja raideinvestoinnit 2026-2040

- Junarata
- Kaupunkirata
- Metro
- Raitiotie
- Tiehanke

Pienet kustannustehokkaat toimet (KUHA)
(ei kartalla)
Kävely ja pyöräily
Joukkoliikenne ja liityntäpysäköinti
Logistiikka
Maankäyttö
Meluntorjunta



Yhteenveto

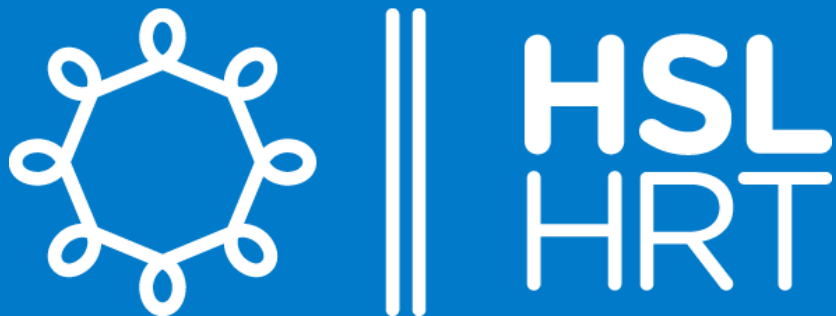


**Seudun väestö
kasvaa
merkittävästi
tulevaisuudessa**

Liikenteen toimivuus varmistetaan:

- tiivistämällä maankäyttöä ja sovittamalla se yhteen liikennejärjestelmän kanssa
- ajoneuvoliikenteen hinnoittelulla, tuotot kohdistetaan seudulle
- nostamalla koko seudun joukkoliikenteen palvelutasoa.





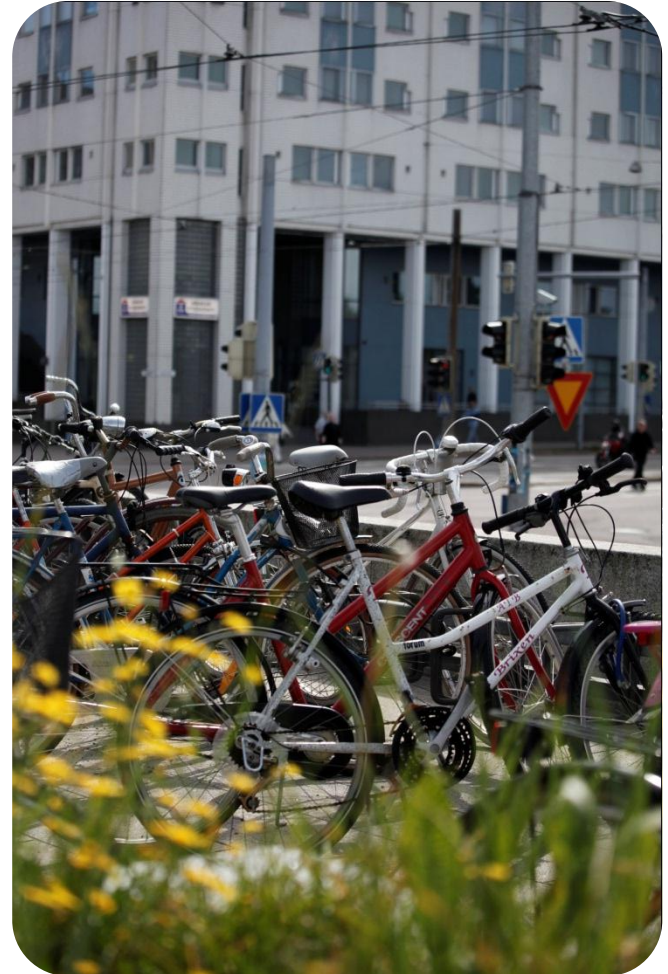
HLJ 2015

Vaikutusten arviointi (SOVA)

SOVA:n tarkoitus

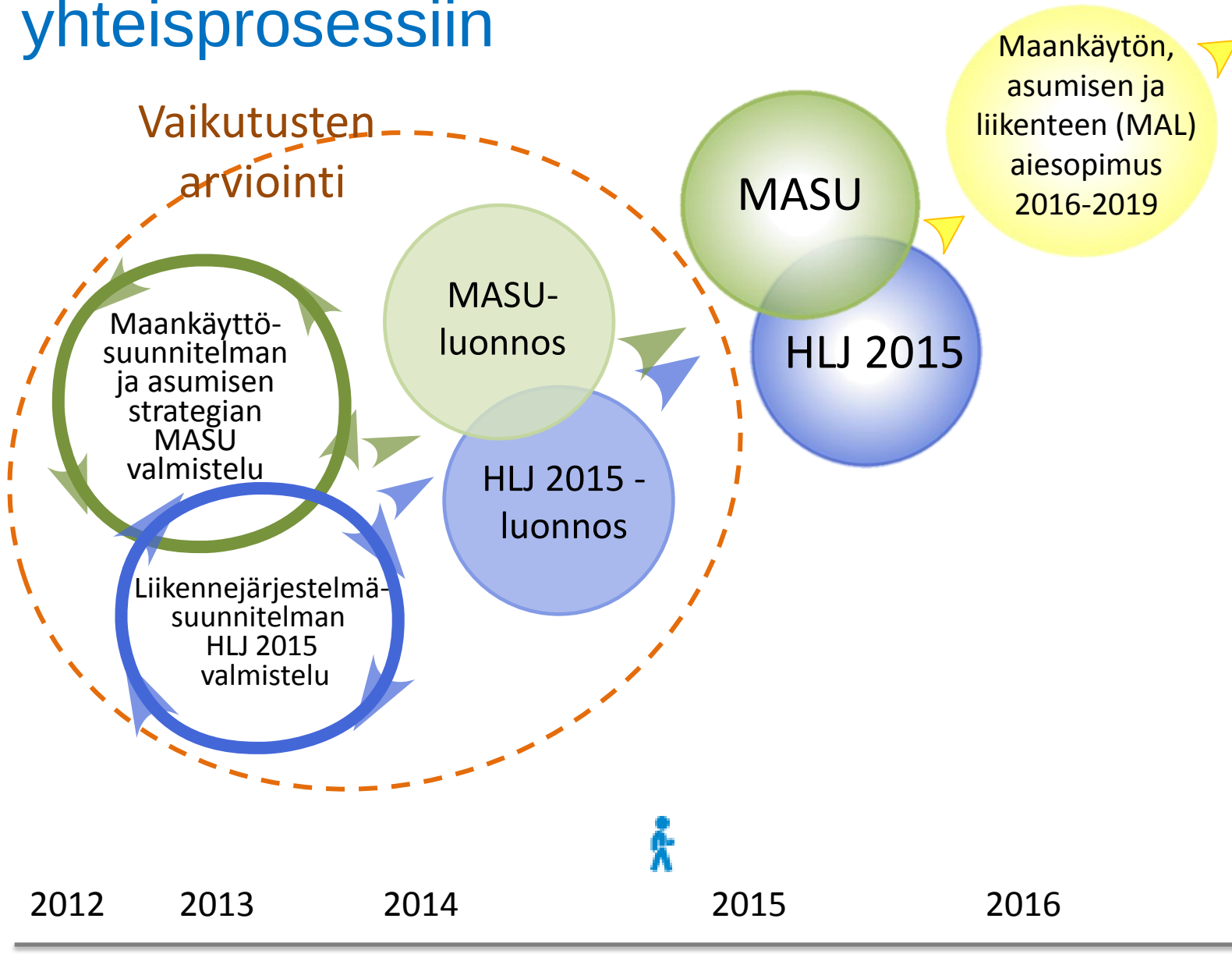
Suunnitelmien ja ohjelmien ympäristövaikutusten arvioinnin tavoitteena on

- Edistää **ympäristönäkökohtien** huomioon ottamista ympäristöön merkittävästi vaikuttavassa suunnittelussa ja päätöksenteossa.
- Havaita **välittömien** ympäristövaikutusten lisäksi **välillisiä ja kertautuvia** ympäristövaikutuksia.
- Edistää kansalaisten, yhteisöjen ja viranomaisten mahdollisuuksia **osallistua** suunnitteluun.

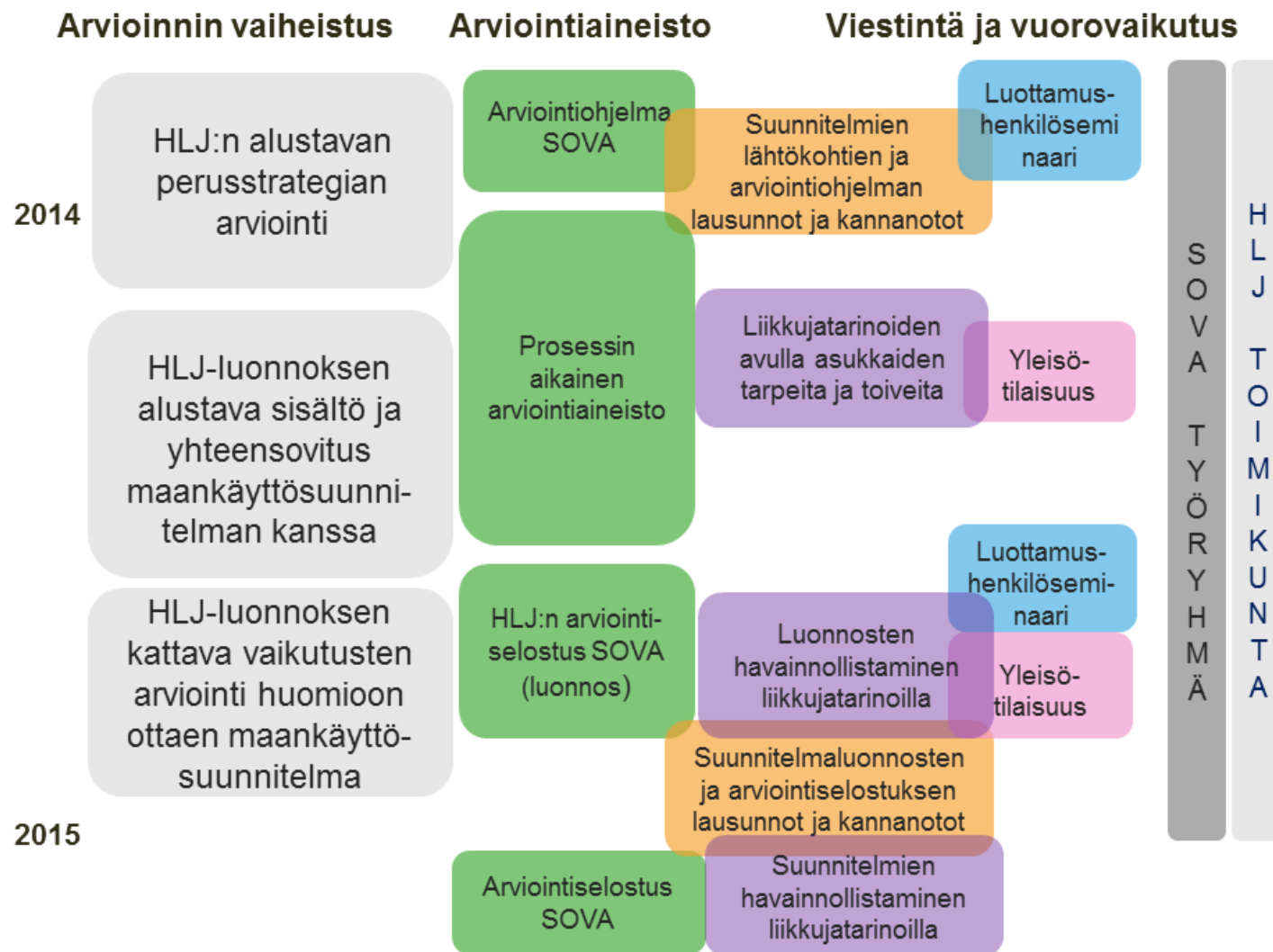


Arvioinnin kytkeytyminen HLJ-MASU yhteisprosessiin

Toteutus



Arvioinnin sisältö ja vaiheistus



Arviointikehikko



Maankäytön ja liikennejärjestelmän yhteiset tavoitteet



Toimintaympäristön ja liikennejärjestelmän haasteet, riskit ja mahdollisuudet



Merkittävät ympäristövaikutukset



Vaikutusten kohdentuminen

Vaikutusten arvioinnin painopisteet

Seudun kilpailukyky ja taloudelliset vaikutukset

Kasvun suunta ja saavutettavuus

Kestävän liikkumisen kehitys

Merkittävät ympäristövaikutukset

Sosiaalinen kestävyys

Arvioinnin yhteenveto

- Seudun saavutettavuus paranee kokonaisuutena. MASU-HLJ tukee yhteiskuntataloudellista tehokkuutta ja yhdyskuntarakenteen eheytymistä. Muodostuu vetovoimaisia solmupisteitä.
- Kasvu suuntautuu kestäviin kulkumuotoihin. Ruuhkautuminen vähenee, mistä bussi-, tavara- ja henkilöautoliikenne hyötyvät.
- Hinnoittelu lisää autoilun kustannuksia, mutta ei kohtuuttomasti. Eniten hinnoittelusta hyötyvät matkustuskäyttämistään muuttavat ja autoilijat paranevan sujuvuuden myötä.
- Saavutettavuuden paraneminen tukee asuinalueiden houkuttelevuutta ja tasapainoista väestörakennetta.
- Kasvua sijoittuu pääkaupunkiseudulla ja kehyskunnissa kuitenkin myös alueille, jotka eivät ole saavutettavissa kestävillä kulkumuodoilla. Seudulla olisikin kiinnitettävä enemmän huomiota hyvin saavutettavien alueiden maankäytön tehostamiseen.
- Uudesta asumisesta noin kolmannes ja työpaikoista puolet sijoittuu nykyisille melualueille. Monet ympäristöseikat edellyttävät huomiota jatkosuunnittelussa.

Vaikutusten arviointi:

MASU-HLJ tukee yhteiskuntataloudellista tehokkuutta ja yhdyskuntarakenteen eheytymistä. Asumisen painottuminen eri saavutettavuusvyöhykkeisiin säilyy lähes ennallaan vuoteen 2025 mennessä. Muodostuu vetovoimaisia solmupisteitä työpaikkojen ja palvelujen sijoittumiselle.

Hinnoittelu ohjaa kestäviin kulkumuotoihin. Ruuhkautuminen vähenee, mistä hyötyy bussi-, tavara- ja henkilöautoliikenne.

Kasvua sijoittuu kuitenkin myös alueille, jotka eivät ole saavutettavissa kestävillä kulkumuodoilla.

Huomioita jatkosuunnitteluun:

Maankäytön ja liikenteen yhteensovittamisen ja hyvin saavutettavien alueiden hyödyntämisen tehostaminen.

Joukkoliikenteen suunnittelu kokonaisuutena ja verkostomaisuuden kehittäminen sekä tavaraliikenteen ja satamien toimintaedellytysten turvaaminen tärkeää.

Vaikutusten arviointi:

Uusi rakentaminen ja joukkoliikenteen runkoverkko tukevat olemassa olevaa rakennetta. Seudun saavutettavuus paranee kokonaisuutena. Ensivaiheessa ennen vuotta 2025 saavutettavuus paranee erityisesti nykyisten raidekäytävien varrella, vuoteen 2040 mennessä melko tasapainoisesti koko seudulla.

Toisaalta sekä pääkaupunkiseudulla että kehyskunnissa osoitettu vuoteen 2025 mennessä uutta rakentamista alueille, jotka tukeutuvat auton käyttöön.

Huomioita jatkosuunnitteluun:

Huomiota kiinnitettävä yhä enemmän hyvin saavutettavien alueiden hyödyntämiseen ja tehostamiseen erityisesti vuoden 2025 jälkeistä aikaa suunniteltaessa.

Vaikutusten arviointi:

Liikenteen kasvu suuntautuu kestäviin kulkumuotoihin ja ekotehokkuus paranee. Joukkoliikenteen, kävelyn ja pyöräilyn edellytykset paranevat ja kulkumuoto-osuudet kasvavat monipuolisten toimenpiteiden myötä. Matka- ja kuljetusketjujen toimivuus paranee. Poikittaiset runkolinjat vahvistavat verkostomaisuutta.

Pääkaupunkiseudun ja kehyskuntien väestöstä kuitenkin noin 40 % asuu jatkossa vuoteen 2025 saakka alueilla, joilla joukkoliikenne ei ole ensisijainen tai kilpailukykyinen liikkumisen vaihtoehto.

Huomioita jatkosuunnitteluun:

Vaikutusten toteutumisen kannalta keskeisessä asemassa on ajoneuvoliikenteen hinnoittelu ja sillä saatavien tulojen käyttö joukkoliikenteeseen ja tieliikenteen pullonkauloihin.

Maankäytön suuntaaminen hyvin saavutettaville alueille tärkeää.

Solmupisteiden kehittämisessä tarvitaan maankäytön ja liikenteen suunnittelun sekä muiden toimijoiden yhteistyötä.

Vaikutusten arviointi:

Yhdyskuntarakenteen eheyttäminen vähentää liikkumistarvetta, liikenteen määrää ja edistää kestävien kulkumuotojen käyttöä. Se vaikuttaa myönteisesti liikenteen energiankulutukseen ja päästöihin sekä vähentää periaatteessa luonto-, virkistys- ja viheralueille kohdistuvia paineita.

Uudesta asumisesta noin kolmannes ja työpaikoista puolet sijoittuu nykyisille melualueille. Paikoitellen liikenne lisääntyy ja saattaa huonontaa ilmanlaatua ja nostaa melutasoa. EU:n tulevia liikenteen kasvihuonekaasupäästöille asetettavia tavoitteita ei tulla saavuttamaan ilman merkittäviä teknologisia muutoksia.

Kehittämisaalueita sijaitsee tulvavaara- ja pohjavesialueilla sekä kulttuuriympäristön, luonnon ja maiseman kannalta arvokkaiden alueiden läheisyydessä.

Huomioita jatkosuunnitteluun:

Meluntorjunnan suunnitteluun ja toteutukseen panostettava. Jatkosuunnittelussa tarvitaan erilaisten keinojen käyttöä melu- ja ilmanlaatuhaittojen vähentämiseksi sekä luonto- ja maisema-arvojen huomioon ottamista. Hulevesien hallinta on tarpeen ottaa huomioon koko seudulla.

Vaikutusten arviointi:

Saavutettavuuden paraneminen tukee asuinalueiden houkuttelevuutta ja tasapainoista väestörakennetta. Palvelujen ja työpaikkojen saavutettavuus kestävillä kulkumuodoilla paranee. Keskustojen ja solmupisteiden kehittäminen tukee palveluiden säilymistä.

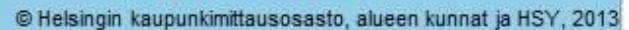
Autottomien liikkumisen valintamahdollisuudet paranevat, mutta seudulle jää edelleen asuin- ja työpaikka -alueita, joilla auton käyttö on ainut toimiva vaihtoehto.

Liikennejärjestelmän esteettömyys paranee. Vaikka hinnoittelu lisää autoilun kustannuksia, niiden ei oleteta kasvavan kohtuuttomasti. Hinnoittelun vaikutukset riippuvat sen toteuttamistavasta. Eniten hinnoittelusta hyötyvät matkustuskäyttäjät muuttavat ja autoilijat paranevan sujuvuuden myötä.

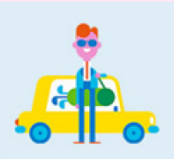
Huomioita jatkosuunnitteluun:

Kriittistä on kyetä tarjoamaan kohtuuhintaista asumista ja laadukkaita elinympäristöjä erityisesti hyvin saavutettavilla alueilla. Solmupisteiden kehittämiseen on tarpeen kiinnittää erityistä huomiota. Liikenneturvallisuuden parantamiseksi tarvitaan monipuolisia toimenpiteitä. Myös koettuun turvallisuuteen tarvitaan lisähuomiota.

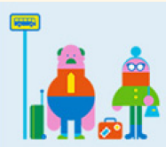
Liikkujat ja arkiliikkumisen reitit



Vaikutusten kohdentuminen - liikkujatarinat

	Liikkuja	Tarpeet ja toiveet	Liikkujalla kuvataan seuraavia HLJ-toimenpiteitä
	1) Timo – Autoileva sinkkumies Helsingin Laajasalossa/ Kruunu- vuorenrannassa	- Reaaliaikainen tieto liikennepuhelimeen. - Jos liikkuminen joukkoliikenteellä olisi helpompaa ja edullisempaa, voisi siirtyä joukkoliikenteen käyttäjäksi.	- Häiriönhallinta ja informaatio - Kruunuvuoren raideyhteys
	2) Fatima – Joukkoliikennettä käyttävä maahanmuuttaja-äiti Espoon Kilossa	- Työmatka juna–bussi-yhdistelmällä helpommaksi. - Asemat turvallisemmiksi ja viihtyisämmiksi, erityisesti yöaikaan.	- Raide- ja bussiliikenteen runkoverkko - Pisara-rata - Solmupisteet ja kävely-ympäristöt
	3) Vuokko – Pyöräilevä ja joukkoliikennettä käyttävä eläkeläisnainen Vantaan Pähkinärinteessä	- Pyöräilyreittien talvikunnossapito paremmaksi. - Asemien palvelut paremmiksi ja tiedonsaanti helpommaksi.	- Seudullinen pääpyöräilyverkko - Solmupisteet ja kävely-ympäristöt - Häiriönhallinta ja informaatio
	4) Juha – Bussilla kulkeva perheenisä Vihdin kirkonkylässä	- Yhtenäinen lippu joukkoliikenteeseen ja reittioppaan laajentaminen Vihtiin. - Enemmän liityntäpysäköintipaikkoja ja niihin varausmahdollisuus.	- Yhtenäinen joukkoliikennealue - Liityntäpysäköinnin vastuunjako
	5) Saara – Asemanseudulla asuva junan ja pyörän käyttäjä Tuusulan Jokelassa	- Asemien kehittäminen pyöräilyn näkökulmasta: turvalliset pyöräparkit ja suihkussakäyntimahdollisuus. - Tieto junien myöhästelystä suoraan älypuhelimeen ja kaikki matkaan liittyvä tieto samasta paikasta.	- Liityntäpysäköinnin vastuunjako - Solmupisteet ja kävely-ympäristöt - Häiriönhallinta ja informaatio

Vaikutusten kohdentuminen - liikkujatarinat

	6) Grönholmit – Autoriippuvainen lapsiperhe Helsingin Landbossa	- Liikkumisen hinnan pysyminen kohtuullisena, koska kaikkialla ei voi elää ilman autoa. - Tarve tietää ennen töihin lähtöä, onko liityntäparkissa tilaa.	- Ajoneuvoliikenteen hinnoittelu - Liityntäpysäköinnin vastuunjako
	7) Kannilat – Autoton lapsiperhe Helsingin Katajanokalla	- Yhteiskäyttöautoilun ja kimpakyytien käyttömahdollisuuksien parantaminen. - Autoilun vähentäminen keskustassa sekä keskustojen viihtyisyyden ja toimivuuden parantaminen. - Työmatkapyöräilyn tukeminen ja sujuvoittaminen.	- Resurssitehokkaat toimintamallit - Liikkumisen ohjaus - Seudullinen pysäköintipolitiikka - Pitkäjänteinen KUHA-rahoitus
	8) Lehdot – Eläköityvä pariskunta Espoon Kaitaalla/Finnoossa	- Reittioppaaseen näkyviin myös kaukojunat ja -bussit. - Liikenteen melun vähentäminen asuinympäristössä ja virkistysalueiden vaaliminen. - Asuminen palveluiden lähellä ja liikkumismuodon valinta tarpeen mukaan.	- Häiriönhallinta ja informaatio - Pitkäjänteinen KUHA-rahoitus - Länsimetron jatke Matinkylästä Kivenlahteen
	9) Johanna – Bussia käyttävä sinkkunainen Helsingin Oulunkylässä	- Jokeri-bussin reitille lisää bussikaistoja. - Lisää jokeri-busseja. - Joukkoliikenteen työsuhdelipusta parempi vaihtoehto. - Virkistysalueiden vaaliminen.	- Raide-Jokeri - Kustannustehokkuus - Liikkumisen ohjaus
	10) Åke – Kuljetuspalveluita tarjoavan yrityksen toimitusjohtaja	- Liikenteen sujuvuus ja tieto mahdollisista häiriöistä. - Levähdyspaikkojen palvelujen kehittäminen. - Pysäköinti- ja jakeluruutuja keskustaan.	- Häiriönhallinta ja informaatio - Ajoneuvoliikenteen hinnoittelu - Tavaraliikenteen palvelualueet - Logistiikan yhteydet ja 57 valtakunnallisten pääväylien palvelutaso

