



HSL
HRT

Trafiksystemplan för Helsingforsregionen HLJ 2015

Trafiksystemplan för Helsingforsregionen HLJ

- Baserar sig på lagen om utveckling av regionerna samt HRT:s grundavtal.
- Strategisk plan på lång sikt.
- Styr den regionala trafikpolitiken.
- Utvecklar trafiksystemet som helhet.
- Parternas gemensamma syn om trafiksystemets utvecklingsstig och åtgärder inom den närmaste framtiden.
- En del av samarbetet för Helsingforsregionens markanvändning, boende och trafik (MBT) samt utarbetande- och uppföljningsprocess för MBT-intentionsavtalet.

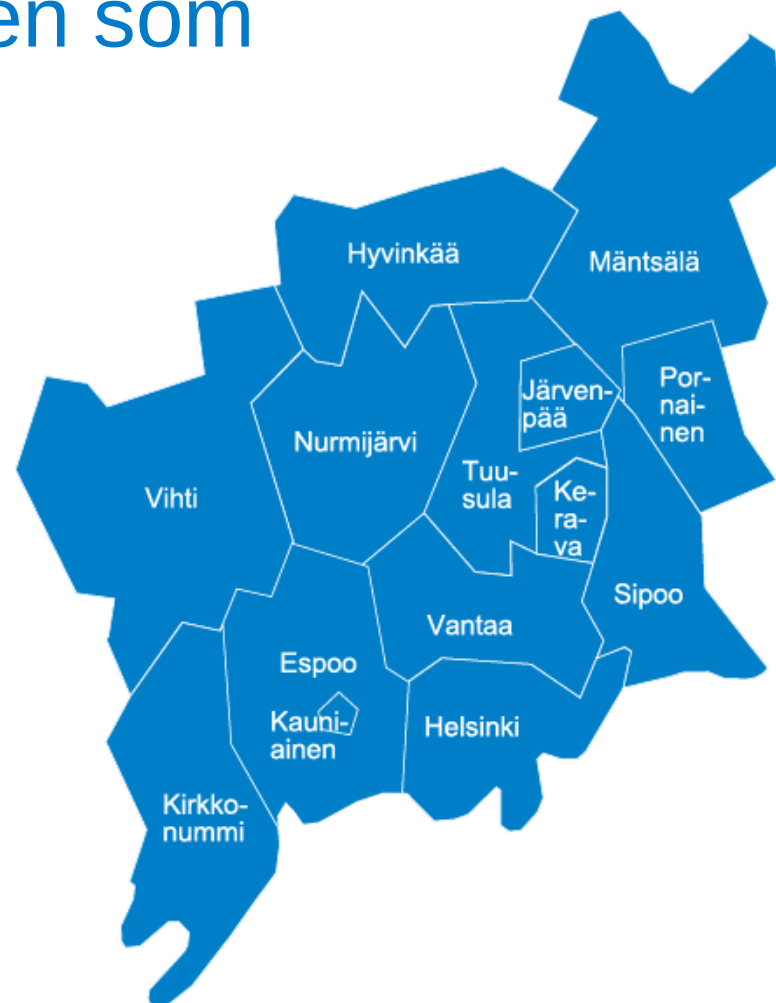
Trafiksystembeslutet

HRT:s styrelse beslöt 3.3.2015:

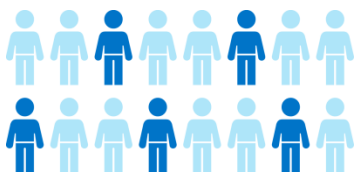
- a) Godkänna trafiksystemplanen (HLJ 2015) och anteckna för kännedom dess konsekvensbedömning (miljörapport),
- b) godkänna HLJ 2015-strategin såsom beskrivet i denna diaserie,
- c) skicka trafiksystembeslutet till KUUMA-regionen och förorda att de godkänner trafiksystembeslutet,
- d) uppmana verkställande direktören att förbereda MBT-intentionsavtalet gällande trafiken i samarbete med staten och Helsingforsregionens 14 kommuner.

Fungerande trafiksystem – konkurrenskraftig region

Helsingforsregionen som planeringsområde



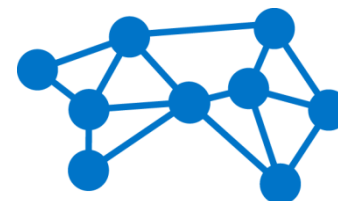
I Helsingforsregionen finns år 2050



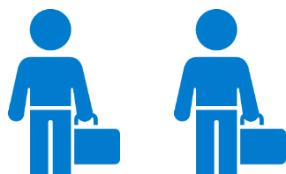
Hemvist för var tredje
finländare



2 000 000
invånare



Nätverksliknande
kollektivtrafik



1 050 000
arbetsplatser



5,7 miljoner
resor
dagligen



**Stark
metropol**

Riktlinjerna för HLJ 2015 visar vägen

Finansieringsbasen för trafiksystemet förstärks



Statens och kommunernas starka insats bevaras



Intäkter från eventuell fordons-
trafikens prissättning riktas
till regionens trafiksystem



Gemensamt ansvar

Servicenivån för hållbara färdvägar höjs



- Stomlinjenät för spår- och busstrafik
- Kompletterande anslutningstrafik
- Knutpunkter och gångmiljöer
- Regionalt huvudcykelnät
- Infartsparkeringens ansvarsfördelning

Informations- och styrmedel utnyttjas effektivt



- Prissättning av fordonstrafiken
- Störningskontroll och information
- Regional parkeringspolitik
- Mobilitetsstyrning

Man ser till logistikens behov och att vägtrafiken fungerar



- Logistikens förbindelser och servicenivån för landsomfattande huvudleder
- Godstrafikens serviceområden
- Väg- och gatunätverk fungerar

Resultaten nås med effektiva förfaringsätt



Långsiktig finansiering
för kostnadseffektiva
projekt (KUHA)



Enhetligt
kollektivtrafikområde



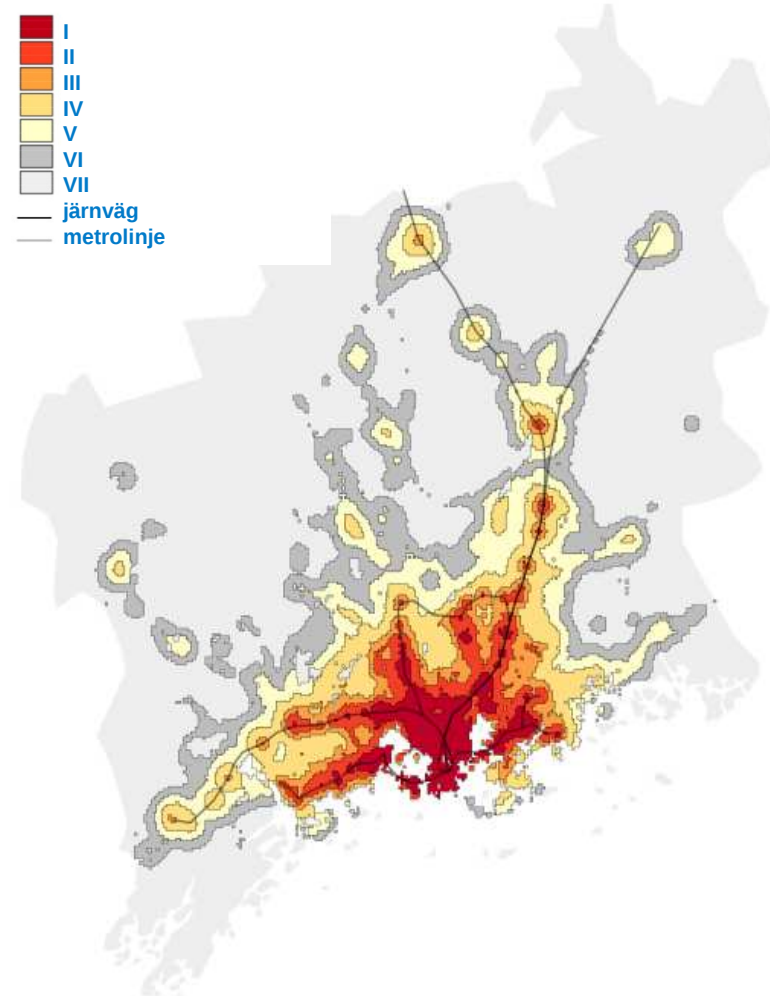
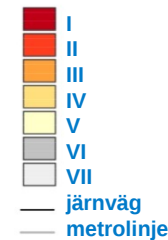
Resurseffektiva
verksamhetsmodeller

Trafik och markanvändning samspelar

- Området med goda trafikförbindelser utvidgas.
- Ca 60 % av koncentrationerna av bostadsbyggande ligger i områden med konkurrenskraftig kollektivtrafik.
- Tillgängligheten förbättras särskilt i centrum, i närheten av stationer samt längs nuvarande och kommande spårkorridorer.

Regional tillgänglighet år 2025
Med kollektivtrafik, cykel och till fots

Zoner



Stark kollektivtrafik

- Kollektivtrafikens goda servicenivå säkerställs: stomlinjenät för spår- och busstrafik, investeringar och utbud
 - tät stomlinjetrafik och goda förbindelser också från ett större område med anslutningsbussar
- Flera infartsparkeringsplatser före år 2025:
80 % för cyklar och 60 % för bilar
 - Finansiärer är alla sektorer som drar nytta av tjänsten
- Bättre störningskontroll och förutsägbarhet för restider.

Prissättning av fordonstrafiken

- Effektivt sätt att nå trafikpolitiska målsättningar
 - styr resor till hållbara färdsätt
 - intäkterna ska riktas till utvecklingen av regionens trafiksystem
 - ökar bilismens kostnader en aning men minskar trafikstockningar och därmed blir det snabbare att åka bil
 - utan prissättningen äventyrar trafikstockningar buss-, gods- och personbiltrafikens funktionalitet.
- Härnäst utreds
 - teknisk-funktionella lösningar
 - konsekvenser i förhållande till målsättningar
 - lagstiftningens ändringsbehov, administrativa lösningar och modell för beslutsfattande.

Finansieringens tyngdpunkter

Teman	Nuläge	HLJ 2015-strategin	Jämförelsealternativ 0++ (finansiering lik den nuvarande)
Helhetsfinansiering	1320 M€/år	1530 M€/år	1370 M€/år
Skötsel av kollektivtrafiken	500 M€/år	Kollektivtrafikens servicenivå höjs (skötsel av kollektivtrafiken +60 %, befolkning +40 %) Enhetligt kollektivtrafikområde (14 kommuner) Biljettintäkter 50 % / subvention 50 %	Kostnaderna ökar före år 2050 i samma förhållande som regionens befolkning (+40 %). Nuvarande kollektivtrafikområde (7 kommuner) Biljettintäkter 50 % / subvention 50 %
Skötsel och underhåll av trafikleder	390 M€/år	Kostnaderna ökar i förhållande till hur nätverket utvidgas (+25 %) före år 2050.	Kostnaderna ökar bara lite (mindre än 10 %); nivån för skötsel och underhåll dras ned.
Investeringar till huvudleder (banor, vägar, huvudgator)	300 M€/år	Ökar 25 % före år 2025 och stannar på denna nivå också på lång sikt. Finansieringsförhållandet mellan staten och kommunerna förblir oförändrat. Investeringar 375 M€/å	Minskar nästan 10 % före år 2025 och stannar på denna nivå också på lång sikt. Finansieringsförhållandet mellan staten och kommunerna förblir oförändrat. Investeringar 280 M€/å
Investeringar till lokala gator	130 M€/år	Förblir på nuvarande nivå; bostadsproduktionens förutsättningar säkras.	Förblir på nuvarande nivå; bostadsproduktionens förutsättningar säkras.
Intäkter från prissättning av fordonstrafiken		165 M€/år	-

Servicenivån för hållbara färd sätt höjs

Teman	Åtgärder
Spår- och busstrafikens stomlinjenät och kompletterande anslutningstrafik	• Restidernas förutsägbarhet förbättras och turutbudet ökas. • Stomlinjenätet förstärks med tvärgående och radiella förbindelser med fungerande anslutningsförbindelser. • Spårtrafiken utvecklas som trafiksystemets stomme, vilken kompletteras med stombusslinjer. • Spårtrafiknätet utvidgas stegvis från kärnområdet.
Knutpunkter och gångmiljöer	• Gångmiljöernas attraktivitet och trygghet förbättras i centrum. • Knutpunkterna vid stomlinjernas kontaktpunkter förbättras. • Omstigningar blir smidigare genom att utveckla anslutningsförbindelser och knutpunkternas servicenivå. • Bostadsbyggande i närheten av kollektivtrafikens knutpunkter effektiveras.
Regionalt huvudcykelnät	• Ett tryggt och högklassigt regionalt huvudcykelnät byggs. • Parkerings-, informations- och underhållstjänster för cykling utvecklas. • Regional uppföljningsmetod för cykling definieras.
Infartsparkeringens ansvarsfördelning	• Infartsparkering för fordonstrafik och cyklar utvecklas som en del av kollektivtrafiksystemet. • Ansvarfördelningen för infartsparkeringens finansiering förnyas och regionala infartsparkeringsområden genomförs i enlighet med den. • Man förbereder sig på infartsparkeringens prissättning, börjande från kärnområdet. • I Böle–Riihimäki-projektet testas ansvarsfördelningen för genomförande och underhåll av infartsparkeringen.

Informations- och styrmedel utnyttjas effektivt

Teman	Åtgärder
Prissättning av fordonstrafiken	• Genomförbara teknisk-funktionella alternativ för prissättning av fordonstrafiken och hur de förverkligar trafiksystemets målsättningar utreds. • Ändringsbehov i lagstiftningen som prissättning av fordonstrafiken förutsätter samt frågor gällande administration och beslutsfattande utreds. • Ett separat beslut om ibruktagande och genomförandemodell av en eventuell prissättning av fordonstrafiken görs som en del av finansieringsbasen för hela trafiksystemet.
Störningskontroll och information	• Ett åtgärds paket för att utveckla huvudvägnätets uppföljnings- och styrningssystem genomförs. Helsingfors bangårds funktionalitet förbättras. • Information och störningskontroll som omfattar alla färd sätt utvecklas i samarbete med myndigheter och tjänsteproducenter. • Man skapar verksamhetsprinciper för trafikstyrningen i störningssituationer i Helsingforsregionen. • Den operativa verksamheten för störningskontroll och realtidsinformation koncentreras operativt till ett trafikkontrollcenter för alla färd sätt.
Regional parkeringspolitik	• Den som drar nytta betalar -principen förstärks i utvecklingen av regionens parkeringspolitik. • Man definierar regionala principer för parkering i anslutning till olika lokaler. • Parkeringsnormer förnyas och centrala lösningar för parkeringen främjas.
Mobilitetsstyrning	• Mobilitetsplaner utarbetas och genomförs i områden som genererar mycket resor. • Mobilitetsstyrningens medel utnyttjas systematiskt. • Kommunikation och interaktion effektivteras i utvecklingen och användningen av trafiksystemet.

Man ser till logistikens behov och att vägtrafiken fungerar

Teman	Åtgärder
Logistikens förbindelser och servicenivå för landsomfattande huvudleder	• Man säkrar att logistikens centrala förbindelser fungerar genom att förbättra landsomfattande betydande förbindelser och logistikens kvalitetsrutter. • Man ser till att trafiksystemet tillsammas med hamnar och Helsingfors–Vanda flygplats bildar ett fungerande nätverk som stödjer näringslivets konkurrenskraft. • Tvärgående förbindelser som logistiken behöver i Mellersta Nyland utvecklas.
Godstrafikens serviceområden	• En modell för ansvarsfördelning och genomförande för godstrafikens parkerings- och rastområden utarbetas. • De parkerings- och rastområden som saknas genomförs och med hjälp av dessa områden möjliggör att kör- och rasttidsbestämmelser efterföljs och att transporterna är rättidiga.
Väg- och gatunätverk fungerar	• Man ser till väg- och gatunätets servicenivå med hjälp av små och medelstora infrastrukturprojekt och information. • Väg- och gatunätverkets helhetsbetonade funktionalitet och servicenivå utreds som regionalt samarbete.

Resultaten nås med effektiva förfaringsätt

Teman	Åtgärder
Långsiktig finansiering för kostnadseffektiva projekt (KUHA)	• Man garanterar och planerar långsiktig finansiering för små och kostnadseffektiva projekt (KUHA) som främjar cykling, gång och kollektivtrafik, logistikens förbindelser och tjänster samt bullerbekämpning och tätare markanvändning. • Planeringen av KUHA-projekt fortsätter och man säkrar att det finns pengar för projektfinansiering i statens och kommunernas budgetar fr.o.m. år 2016. • KUHA-planeringen koordineras tillsammans med ARA:s infrastrukturstöd så att tätare samhällsstruktur främjas.
Enhetligt kollektivtrafikområde	• Kollektivtrafik planeras och ordnas som en helhet i hela regionen. • Ett enhetligt biljettsystem skapas för Helsingforsregionen. • Man säkrar tillräcklig depåkapacitet som ligger på goda platser ur kollektivtrafikens synvinkel. • En ledningsgrupp för kollektivtrafik grundas som samarbetsforum för regionen.
Resurseffektiva verksamhetsmodeller	• Mångsidigt samarbete och pilotprojekt ökas för att utveckla resandet. • Konceptet "Mobilitet som tjänst" granskas i samarbete med olika aktörer för att stödja reskedjor och användning av hållbara färd sätt. • Man främjar användningen av verksamhetsmodeller, materiel och fordon som minskar miljöbelastningen.

Utvecklingsprojekt för infrastruktur

Proposition för projekt som ska inledas 2015–2025

- 1a. Små kostnadseffektiva åtgärder (KUHA) *
- 1b. Helsingfors stadskärnas spårvägsnät
- 2. Förbättring av Kervovägen (lv 148)
- 3. Böles västra tilläggsspår
- 4. Böle–Riihimäki-bansträcka, fas 1 *
- 5. Metro Mattby–Stensvik + väg- och gatuarrangemang *
- 6. Centrumslingan *
- 7. Klövskogs omfartsväg lv 132 *
- 8. Hyryläs östra omfartsväg, fas 1 *
- 9. Funktionell förbättring av Helsingfors bangård (HELRA)
- 10. Utveckling av huvudvägnätets uppföljnings- och styrningssystem
- 11. Medelstora vägpaket (kollektivtrafikens konkurrenskraft på vägnät, fordonstrafikens stockningskontroll)
- 12. Logistikens förbindelsebehov i Mellersta Nyland, fas 1
- 13. Esbos stadsbana (Alberga–Esbo centrum)
- 14. Spårjokern
- 15. Rödsands station
- 16. Ring I, fas 2

* Stora infrastrukturprojekt och projekt för att främja boende som har nämnts i avtalet mellan staten och Helsingforsregionens kommuner

Om något projekt inte framskrider, får det inte vara ett hinder för genomförandet av de följande projekten i ordningen.

Utvecklingsprojekt för infrastruktur på kartan

Proposition för projekt som ska inledas 2015–2025

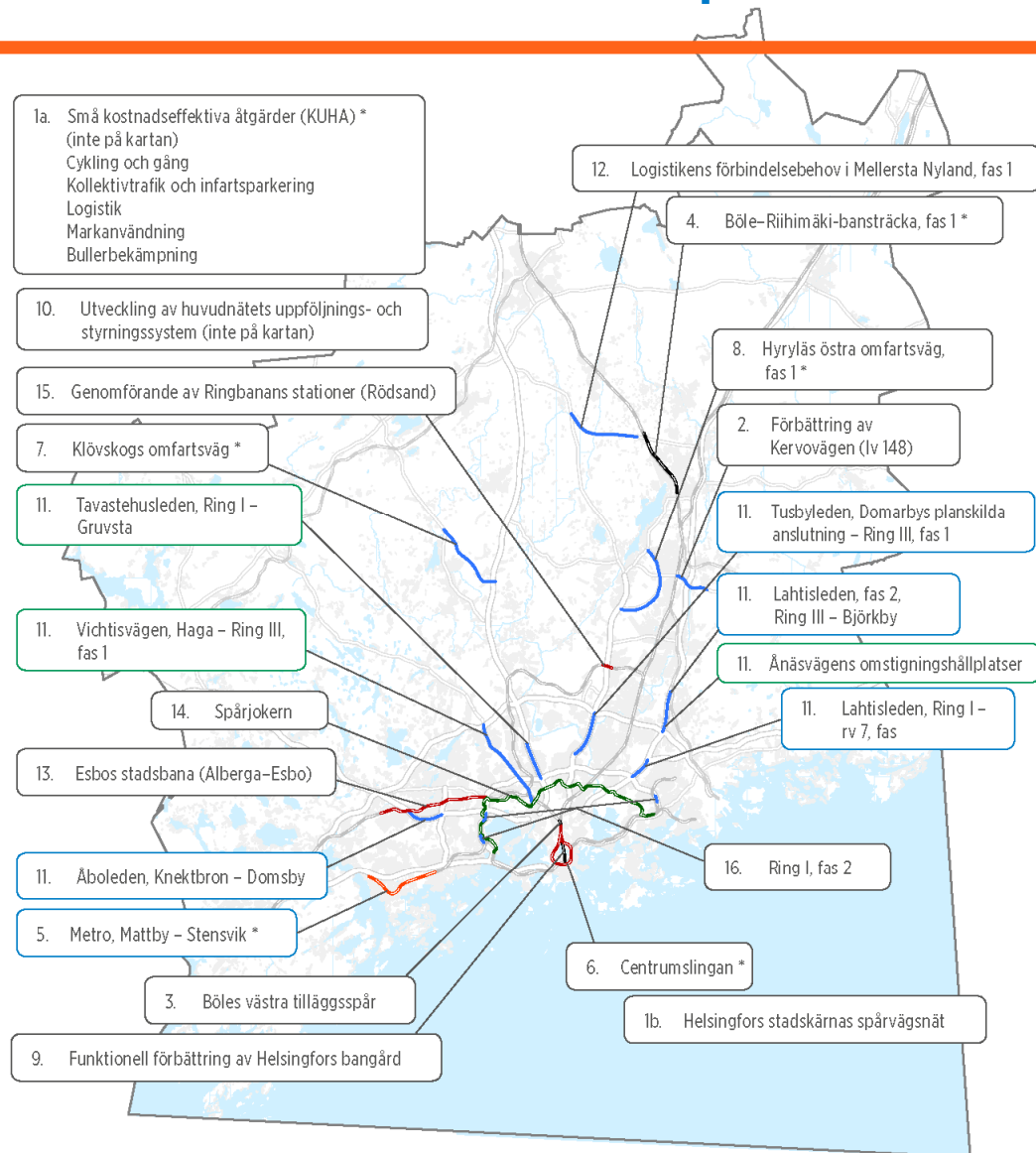
HLJ 2015 Utvecklingsprojekt för infrastruktur 2016–2025

- Järnväg
- Stadsbana
- Metro
- Spårväg
- Vägprojekt

Paket för medelstora vägprojekt (på kartan)

Kollektivtrafikens konkurrenskraft på vägnätet

Kontroll av fordonstrafikens trafikstockningar



HLJ 2015 gör gott för regionen

Kollektivtrafik används mer:
kollektivtrafikens andel av resor med motorfordon ökar med **6 procentenheter**.

Regionens tillgänglighet förbättras avsevärt.



Kollektivtrafikens kostnader per resa kan sänkas.



I vägtrafiken används huvudledernas kapacitet nästan fullt ut men den överskrids inte nämnvärt.



Allt fler väljer kollektivtrafik, cykling och gång.

Betydande miljökonsekvenser

Huvudstadsregionens
klimatmålsättning
2030 nås.



EU:s klimatmålsättningar nås inte
utan betydande ändringar.

Ny mark-
användning riktas
till bullerområden.



Luftkvaliteten
kan försämrats
lokalt.



Tysta
områden
är inte hotade.



Ökning av fordonstrafiken ökar
olyckor men olyckor i förhållande
till invånarantalet minskar.

Man skapar förutsättningar
för bilfrihet men bilberoende
är även i fortsättningen en
utmaning.



Sammandrag



Regionens befolkning ökar betydligt i framtiden

Att trafiken fungerar säkras

- genom att förtäta markanvändningen och genom att samordna den med trafiksystemet
- genom att utreda prissättning av fordonstrafiken som styr- och finansieringsmedel
- genom att höja kollektivtrafikens servicenivå i hela regionen.