



HSL
HRT

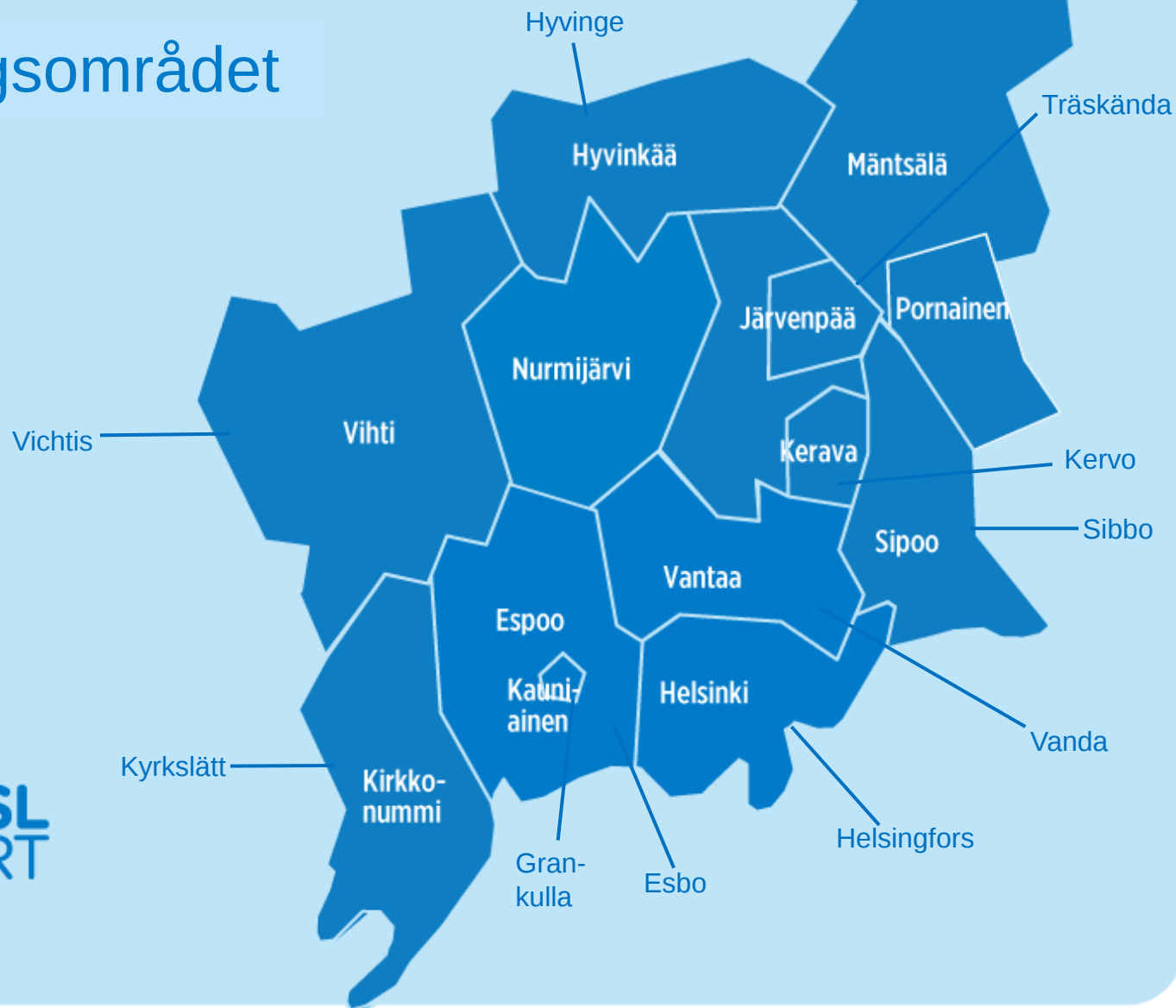


Framställning för innehållet för
HLJ 2015-utkast som skickas ut på
remiss

Planer är nu färdiga för kommentarer

- HLJ 2015-utkast är preparerad med godkännelse av HSL styrelse och kommission i brett samarbete med berörda parter
- Berörda parter och invånare kan lämna kommentarer inom Helsingforsregions (14 kommuner):
 - Markanvändningsplan (MASU)
 - Boendestrategi
 - Trafiksystem plan (HLJ 2015)
- Kommentarer kan skickas före 31.12.2014

Planeringsområdet



HSL
HRT

Bakgrund: i 2050 är Helsinki region hem för



Var tredje
finländare



2,000,000
invånare



Nätverk-fokus i
kommunal trafik



1,050,000
arbetsplatser



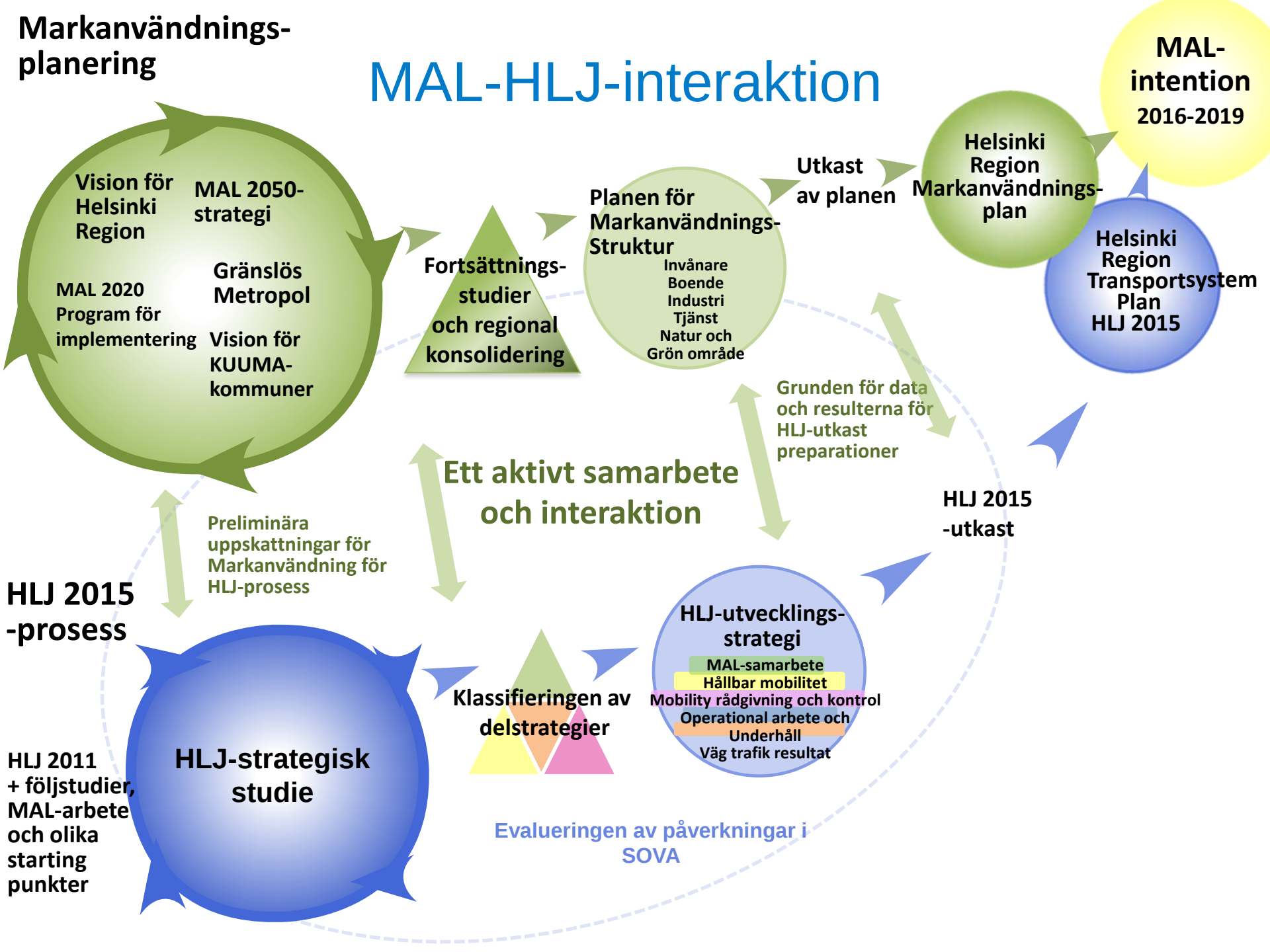
5.7
miljoner
vardagsresor



Ett
dynamiskt
metropol -
område

Markanvändnings-
planering

MAL-HLJ-interaktion



MBT-VISION

(HSYK 26.11.2013, HLJ-kommitté 31.1.2014)

Helsingforsregionen utvecklas som enhetligt fungerande och attraktivt metropolområde.

Metropolområdets enhetliga samhällsstruktur har mångsidiga och ekoeffektiva funktioner.

Omkring det täta kärnområdet finns ett nätverk av personliga centrum och naturnära miljö.

Den växande regionen erbjuder mångsidiga möjligheter för boende.

Trafiksystem som baserar sig på hållbara färdssätt betjänar regionens åtkomlighet och näringslivets konkurrenskraft.

MBT-MÅLSÄTTNINGAR

(HSYK 26.11.2013, HLJ-kommitté 31.1.2014)

- Vi förbättrar regionens samhällsekonomiska effektivitet.
- Vi säkrar konkurrenskraft och verksamhetsförutsättningar för regionens näringsliv.
- Mångsidig och fungerande region lockar mer investeringar.
- Med hållbara färsätt blir regionen lätt åtkomlig. Resbehov minskar och trafiksystemets ekoeffektivitet ökar.
- Vi ser till att nya och existerande bostadsområdena är socialt hållbara.
- Vi besvarar olika befolkningsgruppernas boendebehov genom att erbjuda förutsättningar för rimligt prissatt och mångsidig bostadsproduktion.
- Vi ser till att bostadsområdena är trivsamma och naturnära, vilket gör regionen mer attraktiv.
- Vi säkrar att det finns färdigheter gällande planläggning, trafik och samhällsteknik som bostadsproduktionen förutsätter.

Målsättningar för trafiken (HLJ-kommitté 18.3.2014)

Åtkomlighet – smidighet

- Res- och transportkedjor är smidiga och pålitliga till när och fjärran.
- Kollektivtrafikens konkurrenskraft blir bättre.
- Cyklingen är lockande och smidig.
- Fordonstrafikens restider är förutsägbara och stockningar är under kontroll.
- Gångförbindelser och -miljöer fungerar på fotgängarens villkor.



Social, ekonomisk och ekologisk hållbarhet – ansvarighet

- Det är tryggt att resa med alla färdssätt.
- Det finns alternativ för olika resenärens behov för vardagsresor.
- Det är lätt att välja hålsosamma och ansvariga färdssätt.
- Trafikens miljöskador och -belastning minskar.
- Trafiksystemet utvecklas kostnadseffektivt.



HLJ 2015 riktlinjer

Utkast 24.9.2014

Servicenivå för hållbara färdssätt höjs

- Spår- och busstrafikens stomlinjenät
- Kompletterande anslutningstrafik
- Regionalt huvudcykelnät
- Infartsparkeringens ansvarsfördelning
- Knutpunkter och gångmiljöer

Informations- och styrningsmedel utnyttjas effektivt

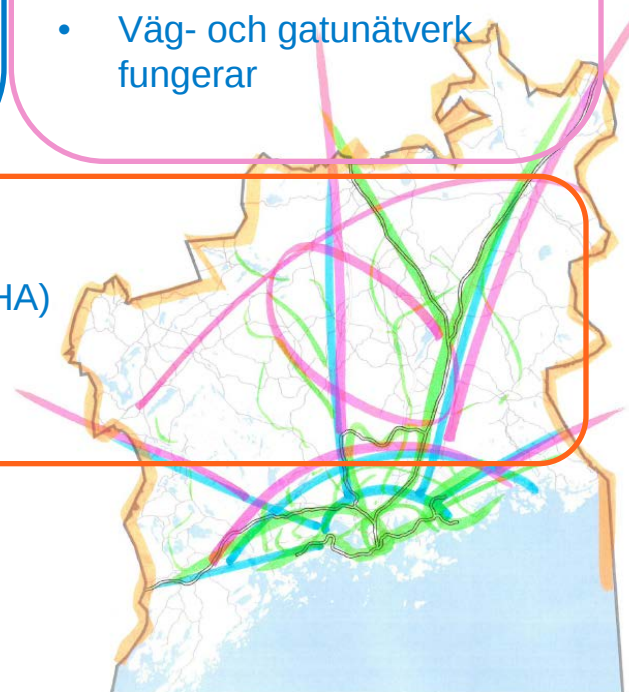
- Fordonstrafikens prissättning
- Störningskontroll och information
- Regional parkeringspolitik
- Mobilitetsstyrning

Logistikens behov och välfungerande vägtrafik

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

Resultaten nås med effektiva förfaringssätt

- Långsiktig finansiering för kostnadseffektiva projekt (KUHA)
- Enhetligt kollektivtrafikområde
- Resurseffektiva verksamhetsmodeller



Servicenivå för hållbara färd sätt höjs

Teman	Åtgärder
Spår- och busstrafikens stomlinjenät, kompletterande anslutningstrafik	• Restidernas förutsägbarhet förbättras och turutbud ökas. • Stomlinjenätet förstärks med radiala och tvärgående förbindelser med fungerande anslutningsförbindelser. • Spårtrafiken utvecklas som trafiksystemets bas som kompletteras med busstrafikens stomlinjer. • Spårtrafiknätet utvidgas stegvis från kärnområdet.
Regionalt huvudcykelnät	• Ett högklassigt regionalt huvudcykelnät genomförs. • 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. • Ansvarsfördelning för infartsparkeringens finansiering förnyas och regionala infartsparkeringsområden genomförs i enlighet med den. • Man förbereder sig på infartsparkeringens prissättning i kärnområdet. • I Böle–Riihimäki-projektet testas ansvarsfördelningen för genomförande och underhåll av infartsparkeringen.
Knutpunkter och gångmiljöer	• Knutpunkter förbättras där stomlinjerna mötas. • Omstigningar blir smidigare genom att utveckla anslutningsförbindelser och knutpunkternas servicenivå. • Gångmiljöernas attraktivitet och trygghet förbättras i centrum. • Bostadsbyggande i omgivning av kollektivtrafikens knutpunkter effektiveras.



Kollektivtrafikens stomlinjenät och knutpunkter 2025

- Tåg
 Metro
 Snabbspårvagn
 Stomlinje
 Anslutningsförbindelse
 Fjärrtrafik
 Regionförbindelse
- } Stomlinjeförbindelser

Kollektivtrafikutbudets nivå

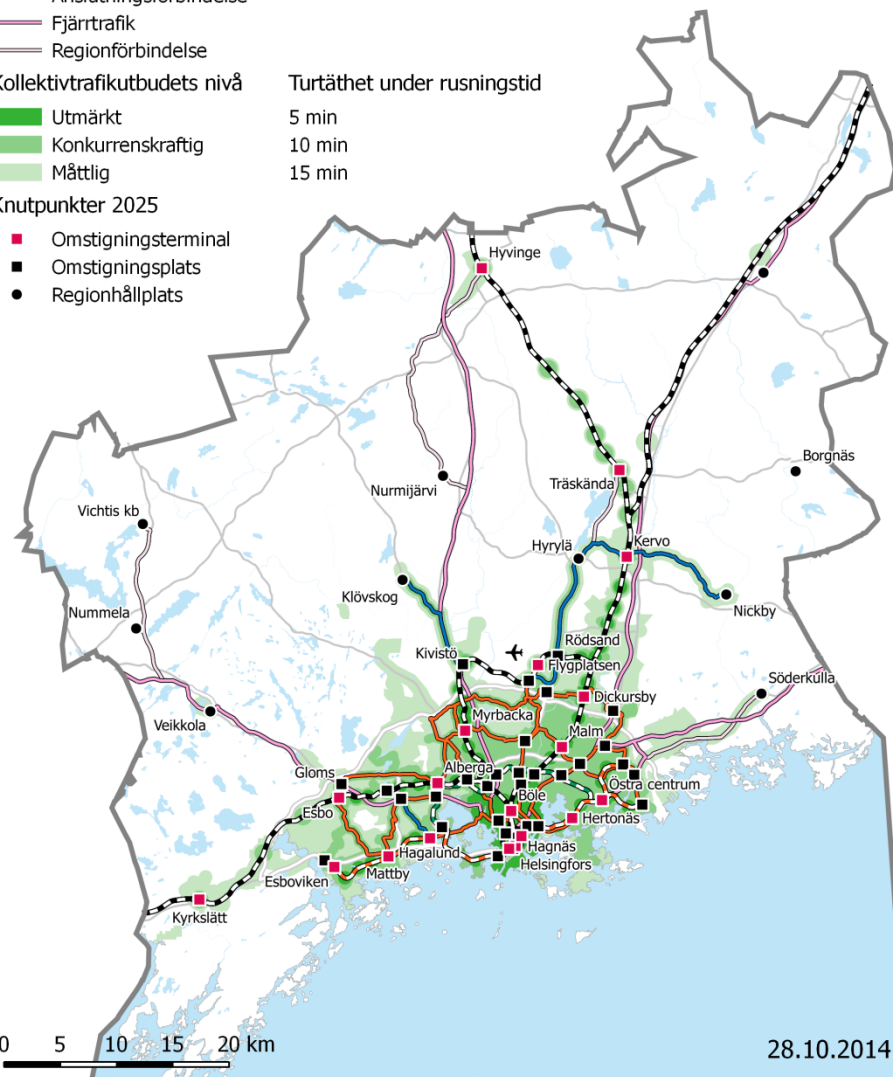
- Utmärkt
 Konkurrenskraftig
 Måttlig

Turtäthet under rusningstid

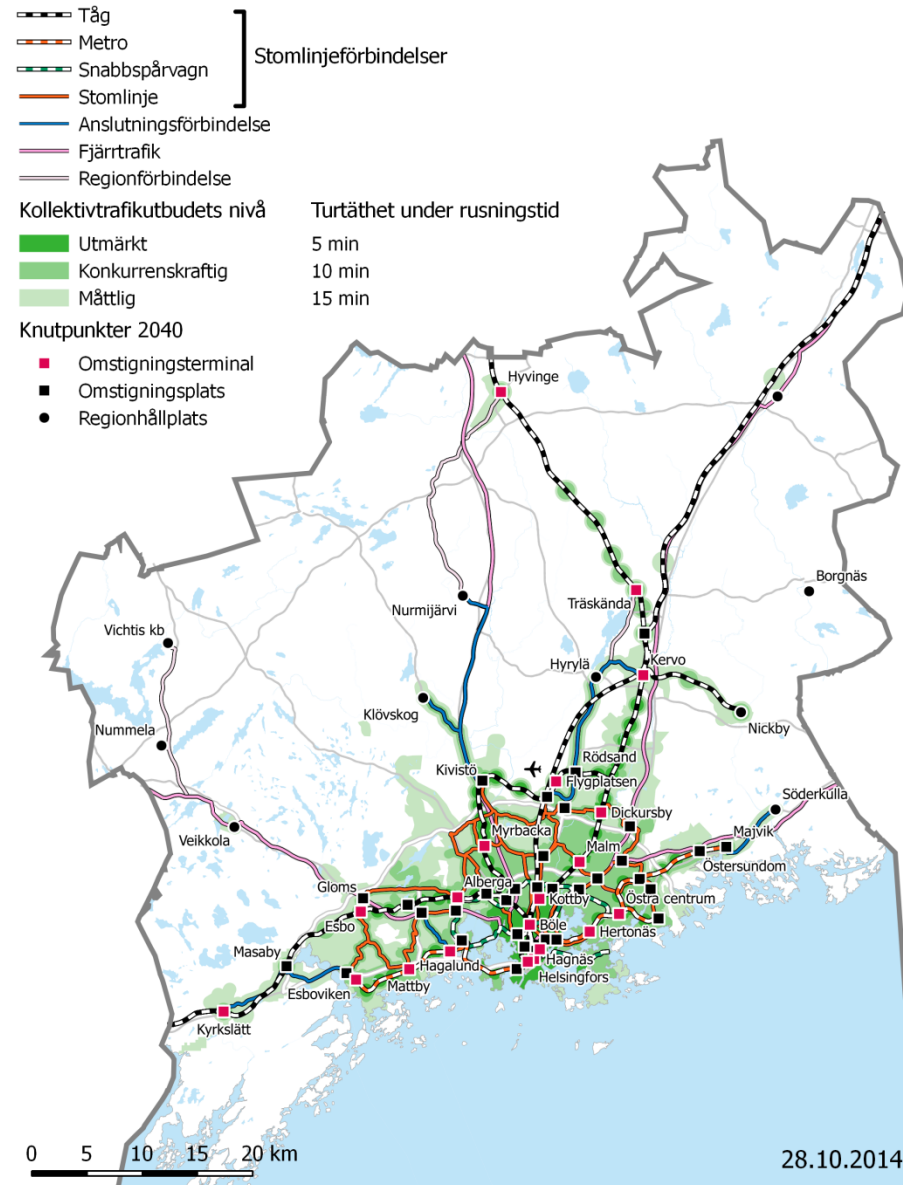
- 5 min
 10 min
 15 min

Knutpunkter 2025

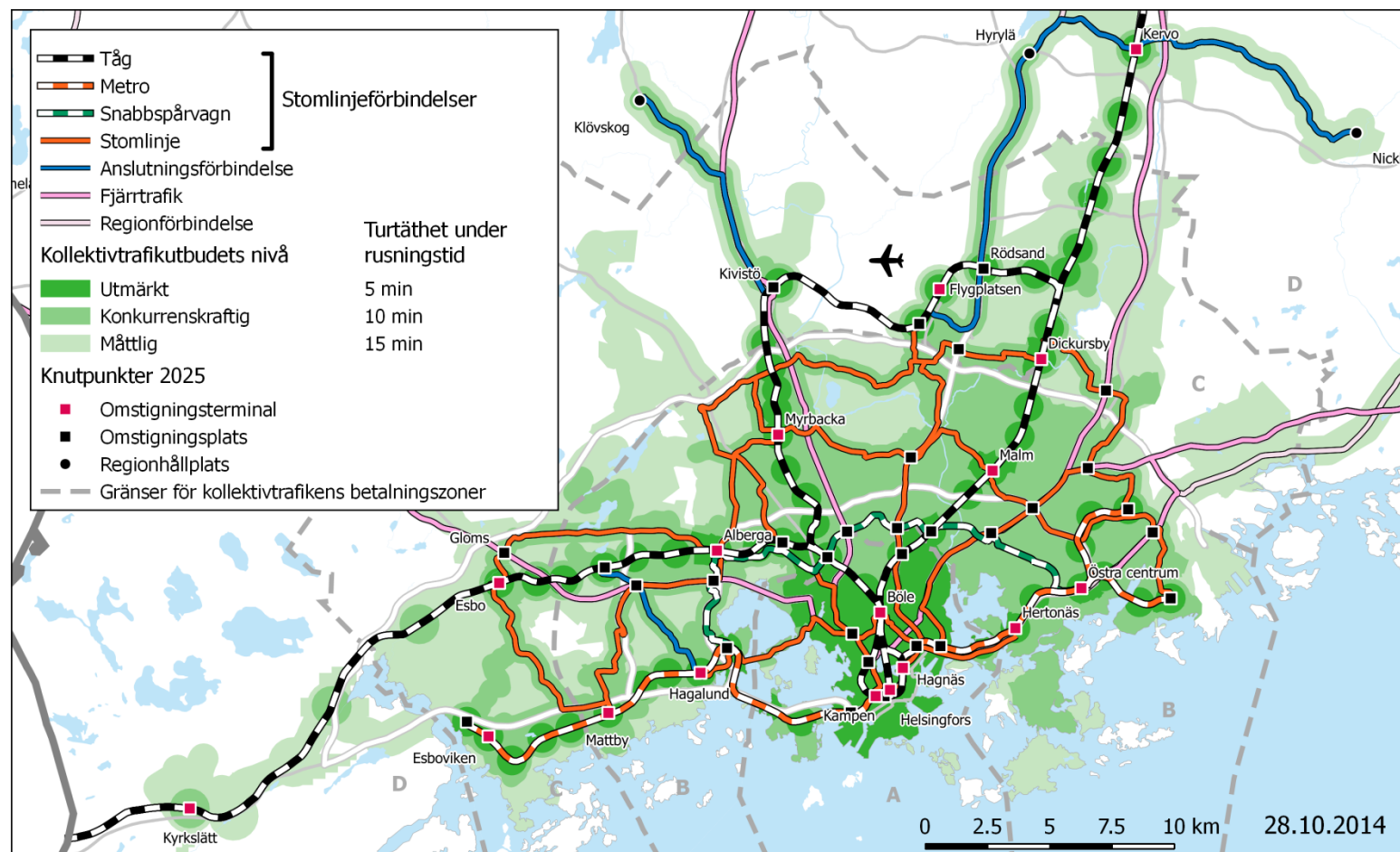
- Omstigningsterminal
 Omstigningsplats
 Regionhållplats



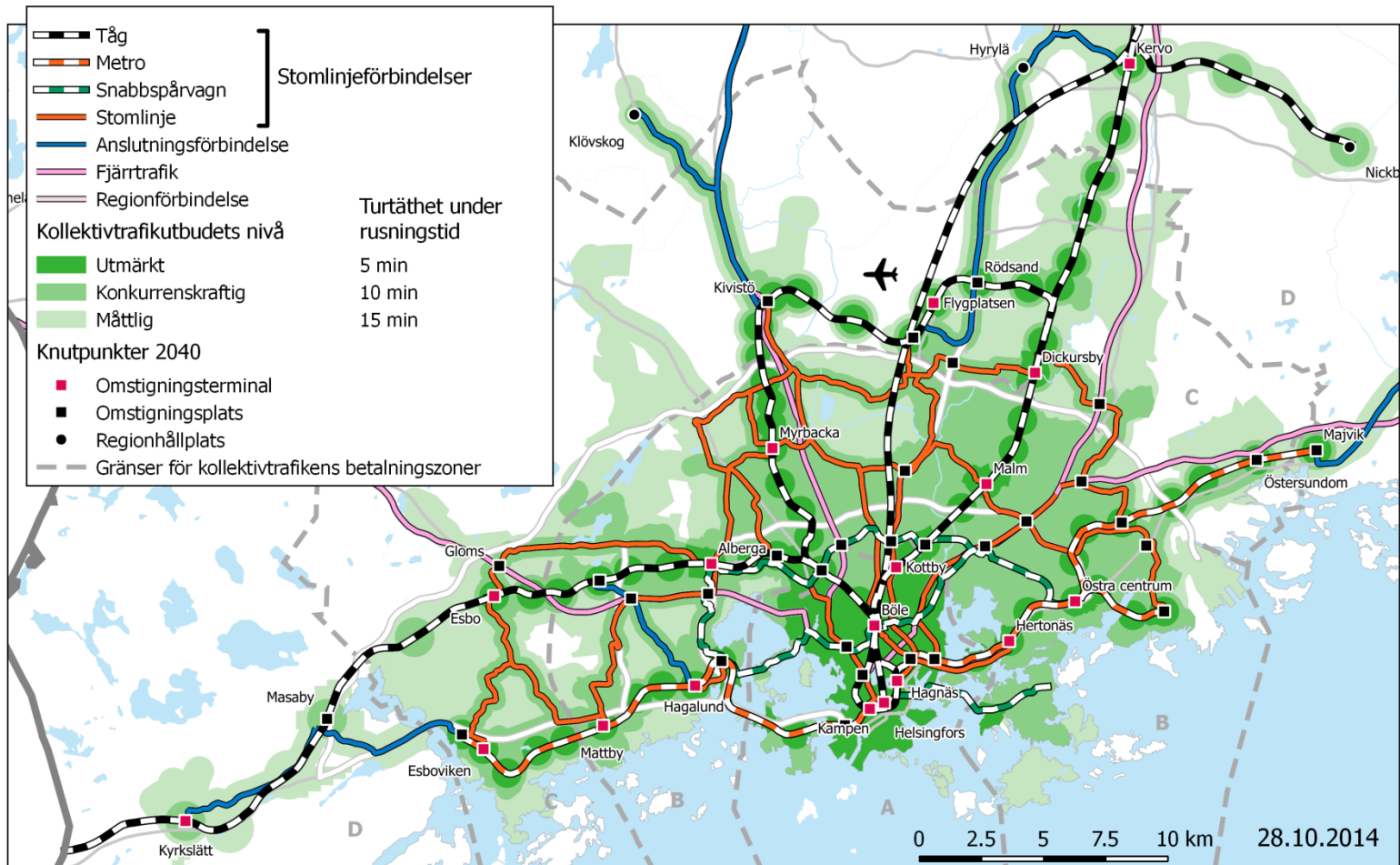
Kollektivtrafikens stomlinjenät och knutpunkter 2040



Kollektivtrafikens stomlinjenät och knutpunkter 2025



Kollektivtrafikens stomlinjenät och knutpunkter 2040



Regional målbild för infartsparkeringen 2025

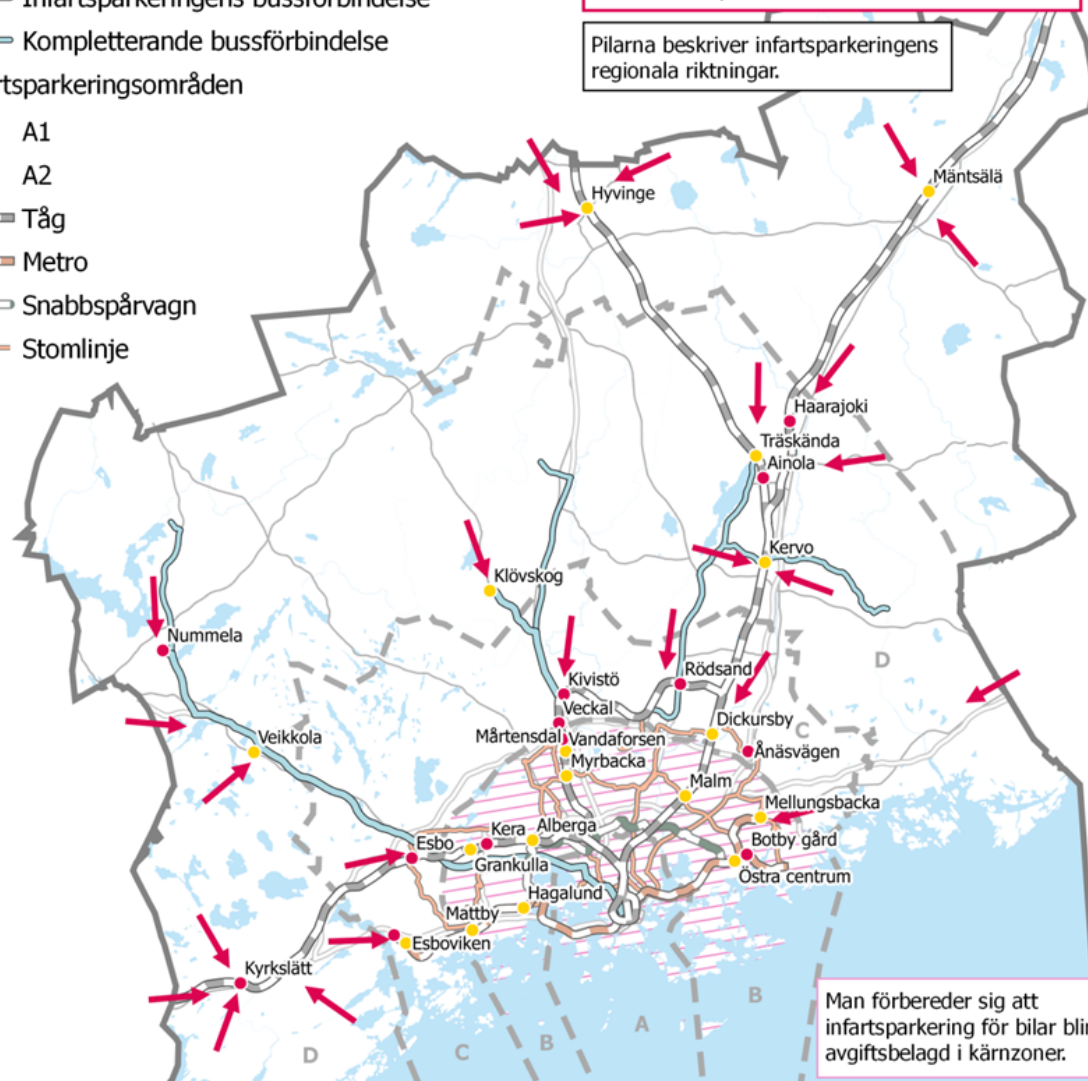
28.10.2014

-  Cykelparkering prioriteras
 -  Gränser för kollektivtrafikens betalningszoner
 -  Infartsparkeringens bussförbindelse
 -  Kompletterande bussförbindelse
- Infartsparkeringsområden

-  A1
-  A2
-  Tåg
-  Metro
-  Snabbspårvagn
-  Stomlinje

Infartsparkeringsområdenas typer
A1: Användare styrs till området från huvudleder.
A2: Tjänsterna lockar användare till området.
Användare styrs inte aktivt till området.

Pilarna beskriver infartsparkeringens regionala riktningar.



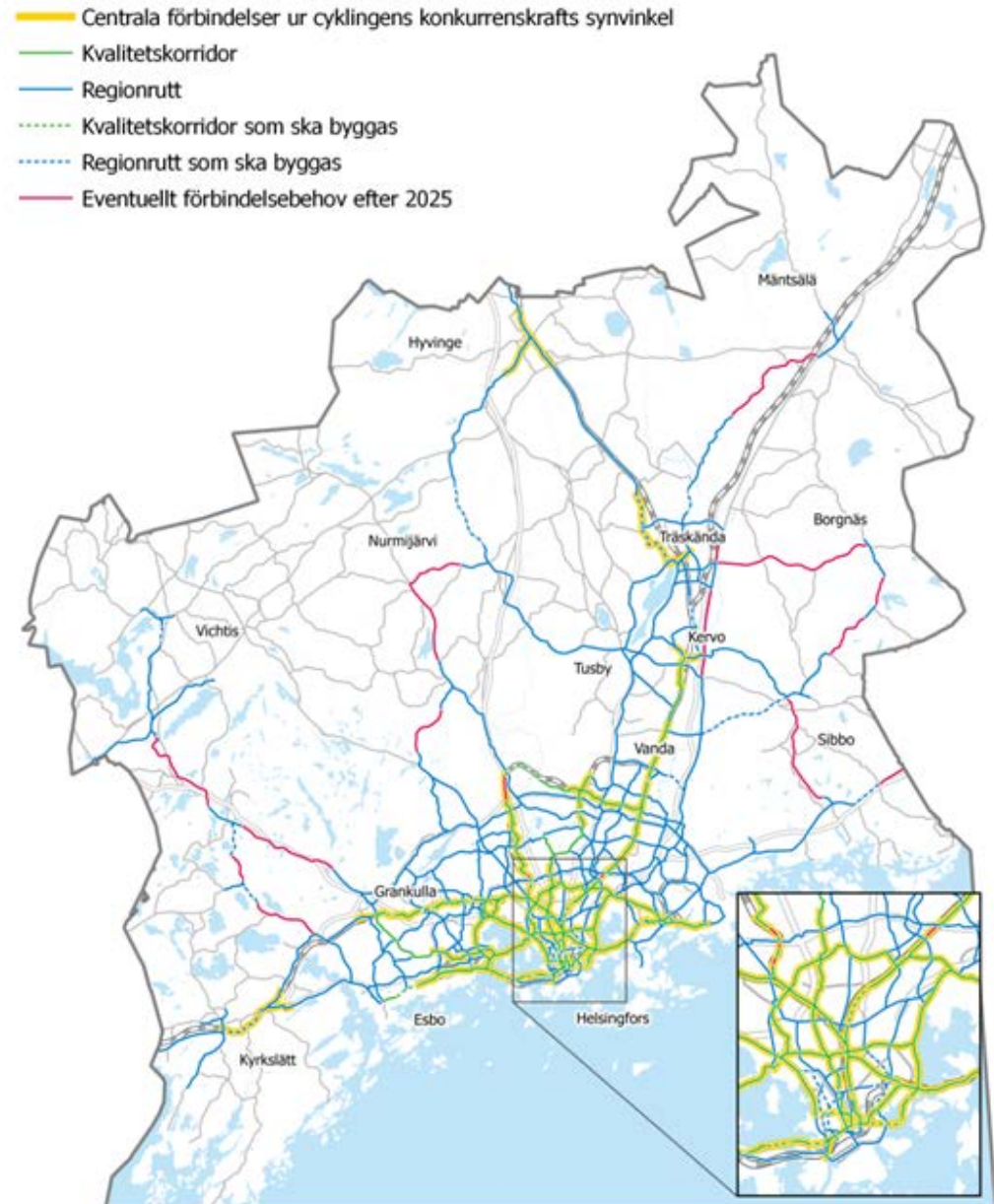
Före år 2025
+ 6000 bilplatser
+ 8200 cykelplatser

Man förbereder sig att infartsparkering för bilar blir avgiftsbelagd i kärnzoner.

Infartsparkeringsplatsernas kostnads- och ansvarsfördelning gällande investerings- och underhållskostnader

	Läge kommun	Föremål kommun	Hem-kommun	Staten
A1 och A2 för regional betydelse	30-50 %	10-20 %	10-20 %	30-50 %
B för lokal betydelse	60-70 %			30-50 %
C för infartsparkering vid buss stop och endast cykelparkering	0-100 %			0-100 %

Centrala cyklingsförbindelser ur konkurrenskrafts synvinkel. Cyklingsfärdsätsandel kan höjas effektivast genom att rikta investeringar till centrala förbindelser. Förbindelsernas investeringsbehov och deras faser preciseras under fortsättningsarbete.



Informations- och styrningsmedel utnyttjas effektivt

Teman	Åtgärder
Fordonstrafikens prissättning	• Genomförandemodell för fordonstrafikens prissättning planeras och genomförandeförutsättningar utreds. • Man utarbetar en beslutsfattandemodell så att intäkterna riktas till regionen. • Lagstiftningsändringar som fordonstrafikens prissättning förutsätter utarbetas för beslutsfattande. • Fordonstrafikens prissättning tas i bruk och intäkterna riktas till utvecklingen av regionens trafiksystem.
Störningskontroll och information	• Åtgärdspaket för att utveckla huvudvägnätets uppföljnings- och styrningssystem genomförs och funktionalitet av Helsingfors bangård förbättras. • Information och störningskontroll som omfattar alla färdstätt utvecklas i samarbete med myndigheter och tjänsteproducenter. • Man skapar verksamhetsprinciper för trafikstyrningen i störningssituationer i Helsingforsregionen. • Den operativa verksamheten av störningskontroll och realtidsinformation koncentreras för alla färdstättens del till trafikkontrollcenter.
Regional parkeringspolitik	• Den som drar nytta betalar-principen förstärks i utvecklingen av regionens parkeringspolitik. • Man definierar regionala principer för parkeringen i anslutning till olika lokaler. • Parkeringsnormer förnyas och centrala lösningar för parkeringen främjas.
	• Mobilitetsplaner utarbetas och genomförs i områden där passagerarna reser mycket. • Mobilitetsstyrningens medel utnyttjas systematiskt. • Kommunikation och interaktion effektivteras i utvecklingen och användningen av trafiksystemet.

Logistikens behov och välfungerande vägtrafik

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 utarbetar en utredning om tvärgående förbindelser som logistiken behöver i Mellersta Nyland.
Godstrafikens serviceområden	• För godstrafikens serviceområden utarbetas ansvarsfördelning och genomförandemodell. • Man genomför de godstrafikens serviceområden som saknas.
Väg- och gatunätverk fungerar	• Väg- och gatunätets servicenivå förbättras med små och medelstora infrastrukturprojekt och information.

Utvecklingsprinciper för logistikens trafikförbindelser

Landsomfattande betydande trafikförbindelse

Förbindelser för internationella och landsomfattande transporter (E18, rv 3 och rv 4, förbindelser till Nordsjö hamn och Helsingfors–Vanda flygplats), servicenivåmålsättningen är att transporterna kan förutses mycket bra och att trafiken på lederna flyter mycket smidigt.

Logistikens kvalitetsrutt

Förbindelser för landsomfattande logistik (rv 25, lv 148, förbindelser till Sköldvik hamn), servicenivåmålsättningen är att transporterna kan förutses bra och att trafiken på lederna flyter smidigt.

Annan viktig förbindelse för logistik och distribution

Centrala förbindelser för regionens transporter (Ring I, huvudledförbindelser mellan Ring I och Ring III, förbindelser till Västra hamnen), servicenivåmålsättningen är att transporterna kan förutses nöjaktigt och att trafiken på lederna flyter nöjaktigt.

Logistikens förbindelsebehov

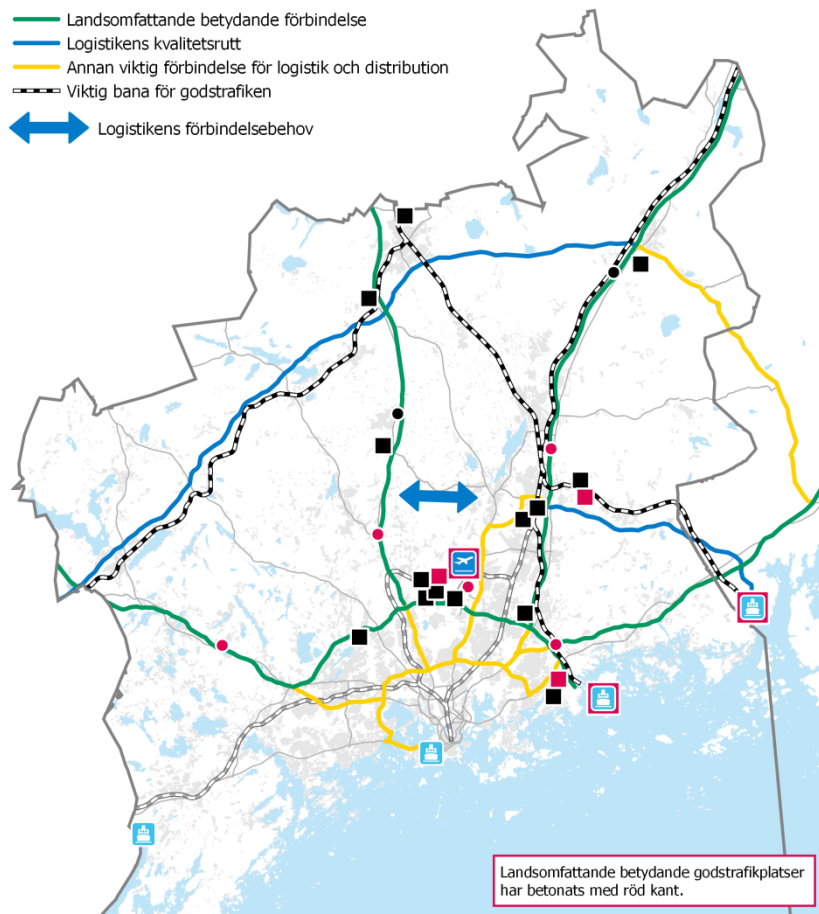
Logistikens kvalitetsrutt som saknas mellan rv 3 och rv 4. Förbindelsens position och dess faser utreds närmare under fortsättningsarbete.

Logistikens knutpunkter och förbindelser

- Logistikcenter
- Nytt logistikcenter
- Serviceområde
- Behov av serviceområde
- 🚢 Hamn
- ✈️ Flygplats

Godstrafikens centrala leder

- Landsomfattande betydande förbindelse
- Logistikens kvalitetsrutt
- Annan viktig förbindelse för logistik och distribution
- Viktig bana för godstrafiken
- ↔ Logistikens förbindelsebehov



Utveckling av fordonstrafiknätet baserar sig på ledernas klassificering på basis av deras betydelse

Klassificering av fordonstrafikens nätverk

TEN-T-kärnnätverk

De viktigaste förbindelserna för internationell trafik och logistik, servicenivåmålsättningen är att trafiken på lederna flyter mycket smidigt i motorvägslignande förhållanden.

Landsomfattande huvudleder

De viktigaste förbindelserna för landsomfattande trafik och logistik, servicenivåmålsättningen är att trafiken på lederna flyter mycket smidigt.

Regionala huvudleder

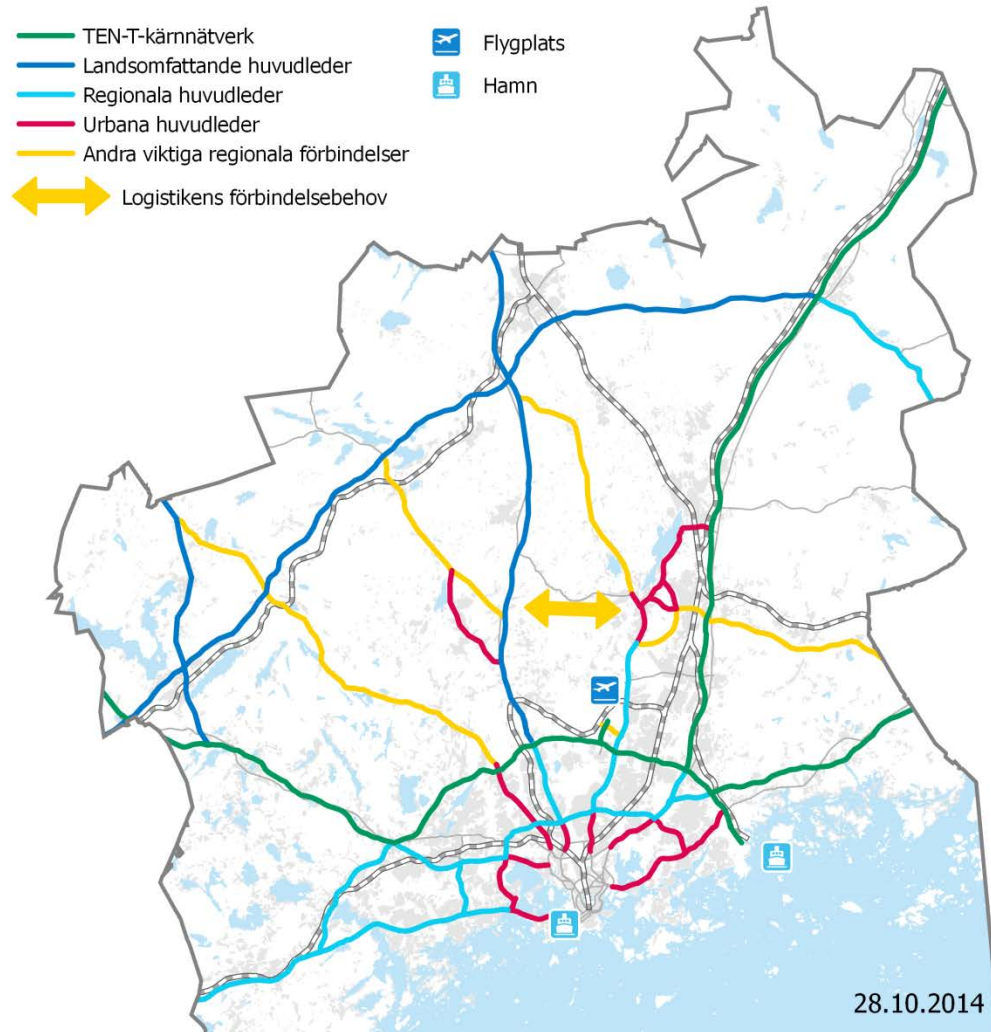
Regionens viktigaste leder för pendeltrafik vid sidan om landsomfattande huvudleder, servicenivåmålsättningen är att trafiken på lederna flyter nöjaktigt även under rusningstider.

Urbana huvudleder

Viktiga förbindelser för regionens pendeltrafik och logistik som går i tät stadsstruktur, service- och hastighetsnivå anpassas att stödja tätare markanvändning, servicenivåmålsättningen är att restiderna kan förutses bra.

Andra viktiga regionala förbindelser

Betydande förbindelser för logistik och regional pendeltrafik som kompletterar huvudlednätet, servicenivåmålsättningen är att trafiken i huvudriktningen flyter smidigt.



Resultaten nås med effektiva förfaringssätt

Teman	Åtgärder
Långsiktig finansiering för kostnadseffektiva projekt (KUHA)	• Man garanterar och planerar långsiktigt finansiering för små och medelstora KUHA-projekt som främjar cykling, gång och kollektivtrafik, logistikens förbindelser och tjänster samt bullerbekämpning och förtätning av markanvändning. • Planeringen av KUHA-projekt fortsätts 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.
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. • Kollektivtrafikens ledningsgrupp grundas som samarbetsforum för regionen.
Resurseffektiva verksamhetsmodeller	• Mångsidigt samarbete och piloter ökas för att utveckla mobilitet. • Mobilitet som en service-konceptet granskas för att stödja reskedjor och användning av hållbara färdssätt i samarbete med olika aktörer. • Man främjar användningen av verksamhetsmodeller, materiel och fordon som minskar miljöbelastningen.

Ändringar i finansieringens tyngdpunkter

	Nuläge	HLJ 2015 utkast	Jämförelsealternativ 0++ (finansiering lik den nuvarande)
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 lednätverket utvidgas (+25 %) före år 2050.	Kostnaderna ökar bara lite (mindre än 10 %); nivån av skötsel och underhåll kompromissas.
Investeringar till huvudleder (banor, vägar, huvudgator)	300 M€/år	Ökar 25 % före år 2025 och stannar på denna nivå också på lång sikt. Staten/kommunen-finansieringsförhållande förblir oförändrad. Investeringar 375M€/år	Minskar nästan 10 % före år 2025 och stannar på denna nivå också på lång sikt. Staten/kommunen-finansieringsförhållande förblir oförändrad. Investeringar 280M€/å
Investeringar till lokala gator	130 M€/år	Förblir på nuvarande nivå; bostadsproduktionens förutsättningar säkras.	Förblir på nuvarande nivå; bostadsproduktionens förutsättningar säkras.
 Intäkter från fordonstrafikens prissättning	-	165 M€/år	-

HLJ 2015 INVESTERINGSPROJEKT, INLEDS MELLAN 2015–2025

- 1a. Små kostnadseffektiva åtgärder KUHA (kontinuerlig) *
- 1b. Helsingfors stadskärnas spårvägsnät (kontinuerlig)
2. Förbättring av Kervovägen lv 148 (tilläggsbudget 2014)
3. Böles västra tilläggsspår (budget 2015)
4. Böle–Riihimäki-banavsnitt, fas 1 (budget 2015) *
5. Metro Mattby–Stensvik + väg- och gatuarrangemang *
6. Centrumslingan (kostnadsberäkning preciseras 15.10) *
7. Klövskogs omfartsväg lv 132 *
8. Hyryläs östra omfartsväg *
9. Funktionell förbättring av Helsingfors bangård (HELRA) (minskning av störningskänslighet)
10. Utveckling av huvudvägnätets uppföljnings- och styrningssystem (minskning av störningskänslighet)
11. Medelstora vägpaket (kollektivtrafik, stockningskontroll, smidiga transporter)
12. Logistikens förbindelsebehov i Mellersta Nyland (inleds, smidiga transporter)
13. Esbos stadsbana (Centrumslingans effektiva trafikering)
14. Spårjokern (förtätning inåt)
15. Rödsands station (utnyttjande av nuvarande struktur, anslutningsförbindelser)
16. Ring I, fas 2 (stockningskontroll)

375 M€/år

*Projekt som har nämnts i förhandlingar mellan staten och Helsingforsregionens kommuner (25.8.2014).



HLJ 2015-utkastets väg- och spårinvesteringar 2016–2025

- Järnväg
- Stadsbana
- Metro
- Spårväg
- Vägprojekt

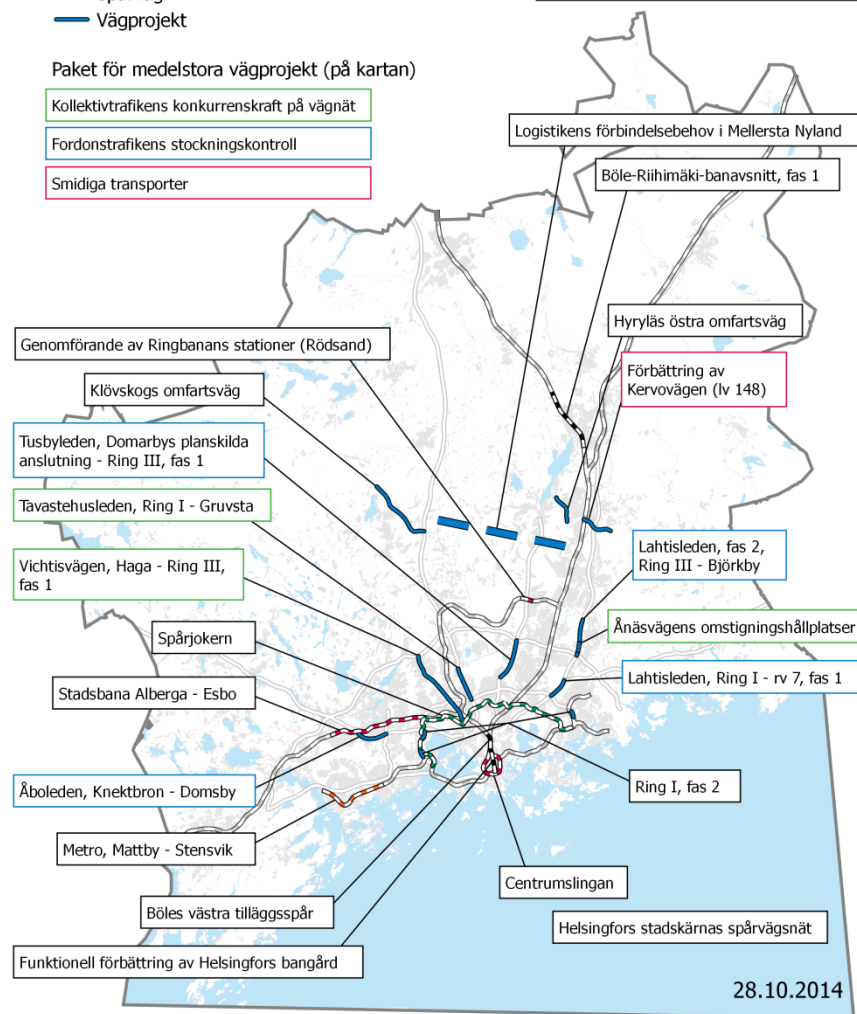
Paket för medelstora vägprojekt (på kartan)

- Kollektivtrafikens konkurrenskraft på vägnät
- Fordonstrafikens stockningskontroll
- Smidiga transporter

Små kostnadseffektiva åtgärder (KUHA) (inte på kartan)

- Cykling och gång
- Kollektivtrafik och infartsparkering
- Logistik
- Markanvändning
- Bullerbekämpning

Utveckling av huvudnätets uppföljnings- och styrningssystem (inte på kartan)



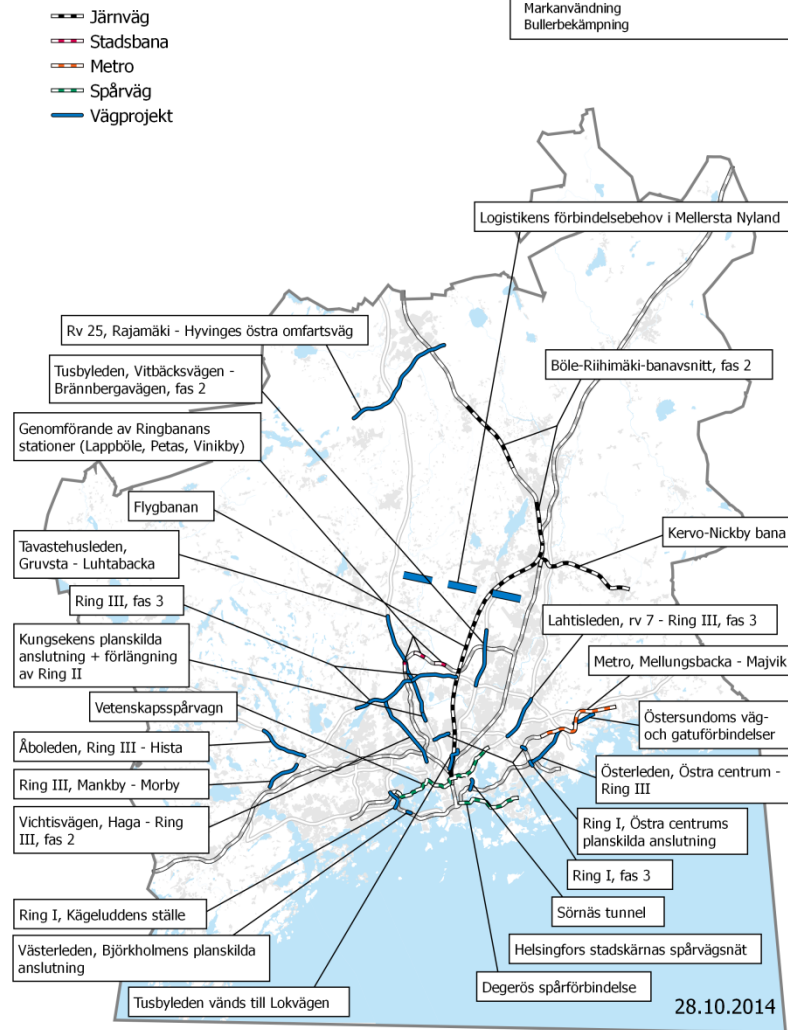
28.10.2014

HLJ 2015 INVESTERINGSPROJEKT, INLEDS MELLAN 2026–2040

- Små kostnadseffektiva åtgärder KUHA (kontinuerlig)
- Helsingfors stadskärnas spårvägsnät (kontinuerlig)
- Degerös spårförbindelse
- Böle–Riihimäki-banavsnitt, fas 2
- Ringbanans stationer (Lappböle, Petas, Vinikby)
- Vetenskapsspårvagn (kan vara buss till en början)
- Metro, Mellungsbacka–Majvik
- Kervo–Nickby bana
- Flygbanan (inleds)
- Logistikens förbindelsebehov i Mellersta Nyland (pågår)
- Kungsekens planskilda anslutning + förlängning av Ring I, Västerleden, Björkholmens planskilda anslutning
- Ring I, Östra centrum planskilda anslutning
- Lahtisleden, rv 7 – Ring III, fas 3
- Ring III, fas 3
- Åboleden, Ring III – Hista
- Förbättring av Iv 25 mellan Svartå–Mäntsälä (ska planeras och indelas i faser)
- Rv 3 Tavastehusleden, Gruvsta–Ring III
- Rv 3 Tavastehusleden, Ring III – Luhtabacka
- Tusbyleden, Vitbäcksvägen–Brännbergavägen, fas 2
- Sörnäs tunnel
- Östersundoms väg- och gatuförbindelser
- Tusbyleden vänds till Lokvägen
- Österleden, Östra centrum–Ring III
- Ring I, fas 3
- Ring III, Mankby–Morby
- Vichtisvägen, Haga–Ring III, fas 2
- Ring I, Kägelluddens ställe
- Västerleden, Björkholmens planskilda anslutning
- Tusbyleden vänds till Lokvägen

275 M€/år

HLJ 2015-utkastets väg- och spårinvesteringar 2026–2040





HSL
HRT



Helsingin seudun liikenne -kuntayhtymä