

27
.....
2012



HLJ 2015

Helsingin seudun liikennejärjestelmäsuunnitelma HLJ 2015 -puiteohjelma



Helsingin seudun liikennejärjestelmäsuunnitelma HLJ 2015 -puiteohjelma

HSL Helsingin seudun liikenne
Opastinsilta 6 A
PL 100, 00077 HSL, 00520 Helsinki
puhelin (09) 4766 4444
www.hsl.fi

Lisätietoja: Johanna Vilkuna, puhelin (09) 4766 4267
etunimi.sukunimi@hsl.fi

Copyright: Kuvat, HSL

Kansikuva: HSL / Rauni Kaunisto

Esipuhe

Helsingin seudun liikennejärjestelmäsuunnitelman (HLJ 2015) puiteohjelma luo raamit ja painopisteet noin 2,5 vuoden kestoisen hankkeen tarkemmalle ohjelmoinnille ja valmistelulle. Hanke koostuu liikennetutkimuksista ja -ennusteista, lähtökohta- ja taustaselvityksistä ja suunnitelman valmistelusta siten, että voidaan tehdä liikennejärjestelmäpäätös.

HSL:n hallituksen hyväksymässä HSL:n toiminta- ja taloussuunnitelmassa 2012–2014 todetaan, että vuonna 2012 käynnistetään seuraavan liikennejärjestelmäsuunnitelman HLJ 2015 laatiminen ja että valmistelutyö ohjelmoidaan siten, että suunnitelmaan osallistuvien tahojen hyväksymä puiteohjelma on valmis vuoden 2012 kesään mennessä.

HLJ 2015:n ohjelmointia on valmisteltu HLJ:n valmistelun johtoryhmän (HLJ-toimikunta) ohjauksessa. HLJ-toimikunta hyväksyi puiteohjelman 5.9.2012 jatkovalmistelun ja osapuolten kustannusjakoneuvottelujen pohjaksi.

HLJ on osa Helsingin seudun maankäytön, asumisen ja liikenteen (MAL) yhteistyötä ja MAL-aiesopimusten laadinta- ja seurantaprosessia. HLJ 2015 ohjelmoidaan ja valmistellaan kiinteässä yhteistyössä MAL-aiesopimuksen 2012–2015 mukaisen seudun yhteisen maankäytön suunnitelman kanssa.

HSL:n hallitus päätti 2.10.2012 hyväksyä HLJ 2015 -puiteohjelman.

Tiivistelmäsiivu

Julkaisija: HSL Helsingin seudun liikenne			
Tekijät: HSL:n Liikennejärjestelmäosasto			Päivämäärä 2.10.2012
Julkaisun nimi: Helsingin seudun liikennejärjestelmäsuunnitelma, HLJ 2015 -puiteohjelma			
Rahoittaja / Toimeksiantaja:			
Tiivistelmä:			
HLJ 2015:n puiteohjelma luo raamit ja painopisteet noin 2,5 vuoden kestoisen hankkeen tarkem- malle ohjelmoinnille ja valmistelulle. Hanke koostuu liikennetutkimuksista ja -ennusteista, lähtökoh- ta- ja taustaselvityksistä ja suunnitelman valmistelusta siten, että voidaan tehdä liikennejärjestel- mäpäätös. Liikennejärjestelmäsuunnitelma (HLJ) ilmentää seudun yhteistä tahtotilaa liikennepoliitikassa ja liikennejärjestelmän kehittämisessä. Suunnitelmassa määritellään seudun liikennejärjestelmän kehittämistarpeet, tavoitteet ja kehittämisstrategia sekä muodostetaan, arvioidaan ja priorisoidaan tärkeimmät kehittämistoimenpiteet. HLJ 2015 ohjelmoidaan ja valmistellaan kiinteässä yhteistyössä Helsingin seudun MAL-työn ja MAL-aiesopimuksen mukaisen seudun yhteisen maankäytön suun- nitelman kanssa. HLJ 2015:n valmistelun lähtökohtana on Helsingin seudulle laadittu ensimmäinen 14 kuntaa kat- tava liikennejärjestelmäsuunnitelma HLJ 2011. HLJ 2015 on HLJ 2011:ta syventävä prosessi, jossa liikennejärjestelmäsuunnitelma tarkistetaan. Muita keskeisiä lähtökohtia ovat HLJ 2011:n osaselvi- tykset, vaikutusten arvioinnit ja jatkotyöt, liikennepoliittinen selonteko, MAL-yhteistyö ja MAL- aiesopimus, Uudenmaan maakuntakaava, kuntien yleiskaavatyö sekä muut valtakunnalliset ja seudulliset lähtökohdat ja tavoitteet. HLJ 2015:lle ovat muotoutuneet seuraavat painopisteet HLJ 2011:n jälkiarviointien, liikennepoliit- tisen selonteon ja muiden lähtökohtien pohjalta: 1. Strategisuuden ja vaikuttavuuden vahvistaminen, 2. Liikennesuorituksen vähentäminen sekä liikenteen ja maankäytön yhteensovittaminen, 3. Liikennepoliittisten valintojen ja eri liikennemuotojen roolin kirkastaminen. HLJ 15:n valmisteluprosessin läpikulkevia teemoja ovat strategisuus, vaikuttavuus ja käytettävissä olevat resurssit. Tavoitteena on konkretisoida entistä paremmin, mitä liikennejärjestelmän kehittä- miseksi tulee tehdä tarpeet, tavoitteet ja käytössä olevat resurssit huomioon ottaen – miten saa- daan "vähemmällä enemmän". HLJ 2015:n työn tukena tarvittavat maankäytön ja liikenteen yhteensovittamista palvelevat maan- käyttöarvot tuotetaan MAL-prosessissa yhteistyössä kuntien ja Uudenmaan liiton kanssa. HLJ- strategiaselvitys ohjelmoidaan ja tehdään kiinteässä yhteistyössä seudun maankäytön suunnitel- man kanssa. Strategiaselvitys perustuu vaihtoehtotarkasteluihin, jotka tuottavat vaikutustietoa eri- laisten toimenpideyhdistelmien vaikuttavuudesta tulevaisuuden tilanteissa ottaen huomioon tar- peet, tavoitteet ja resurssit. Selvityksessä tuotetaan liikennejärjestelmän kehittämisstrategian alus- tava runko osastrategioineen. Osastrategioita ovat esimerkiksi joukkoliikennestrategia, liikkumisen ohjaus ja hallinta, kävely ja pyöräily sekä ajoneuvoliikenteen ratkaisut. Liikennetutkimukset ja -ennusteet tukevat liikennejärjestelmäsuunnitelman laadintaa merkittäväällä tavalla sen eri vaiheissa. HLJ 2011 -työn yhteydessä henkilöliikenteen ennustemallijärjestelmä laajennettiin ja samalla tuotettiin erinomaisia työkaluja erilaisten liikennepoliittisten toimien tarkaste- luun ja niiden vaikutusten arviointiin. HLJ 2015:n yhteydessä näitä menetelmiä ja työkaluja kehite- tään tarpeellisilta osin ja niiden käyttöä lisätään ja monipuolistetaan. Osana HLJ 2015:n valmistelua päivitetään sekä henkilöliikenteen että tavaraliikenteen tietoaaineistoja.			
Avainsanat: Liikennejärjestelmä, puiteohjelma, strateginen suunnittelu			
Sarjan nimi ja numero: HSL:n julkaisuja 27/2012			
ISSN 1798-6176 (nid.)	ISBN (nid.)	Kieli: Suomi	Sivuja: 47
ISSN 1798-6184 (pdf)	ISBN (pdf) 978-952-253-169-8		
HSL Helsingin seudun liikenne, PL 100, 00077 HSL, puhelin (09) 4766 4444			

Sammandragssida

Utgivare: HRT Helsingforsregionens trafik			
Författare: Trafiksystemavdelningen			Datum 2.10.2012
Publikationens titel: Helsingforsregionens trafiksystemplan, HLJ 2015-ramprogram			
Finansiär / Uppdragsgivare:			
Sammandrag:			
Ramprogrammet för HLJ 2015 skapar ramarna och tyngdpunkterna för en grundligare beredning och programmering av 2,5 års projekt. Projektet består av trafikundersökningar och prognoser, utgångspunkt- och bakgrundsutredningar samt av planens beredning så att beslutet om trafiksystemet kan fattas. Trafiksystemplanen (HLJ) ger uttryck åt regionens gemensamma målbild inom trafikpolitiken och inom utvecklingen av trafiksystemet. I planen definieras trafiksystemets utvecklingsbehov, målsättningar och utvecklingsstrategi samt bearbetas, bedöms och prioriteras de viktigaste utvecklingsåtgärderna. HLJ 2015 programmeras och bereds i intensivt samarbete med regionens gemensamma markanvändningsplan som är i enlighet med Helsingforsregionens MAL-arbete och MAL-intentionsavtal. Trafiksystemplanen HLJ 2011 som var den första som omfattade 14 kommuner och som utarbetades för Helsingforsregionen utgör utgångspunkten för beredningen av HLJ 2015. HLJ 2015 är en process där HLJ 2011 fördjupas och trafiksystemplanen går igenom. De övriga centrala utgångspunkterna är delutredningarna i HLJ 2011, konsekvensbedömningarna och fortsättningsarbetena, den trafikpolitiska redogörelsen, MAL-samarbetet och MAL-intentionsavtalet, Nylands landskapsplan, kommunernas generalplanarbete samt övriga riksomfattande och regionala utgångspunkter och målsättningar. På basis av HLJ 2011:s utvärderingar i efterhand, den trafikpolitiska redogörelsen och de övriga utgångspunkterna har följande tyngdpunkter utformats till HLJ 2015: 1. Förstärkning av planens strategiska karaktär och inflytande, 2. Minskning av trafikprestation samt samordning av trafiken och markanvändningen, 3. Klargöring av trafikpolitiska val och rollen för olika trafikslag. Genomgående teman i beredningsprocessen av HLJ 2015 är planens strategiska karaktär, inflytande och de resurser som finns till förfogande. Målet är att konkretisera ännu bättre vad ska göras för att utveckla trafiksystemet samtidigt som behov, mål och de resurser som finns till förfogande tas i beaktande – hur man gör ”mer med mindre”. Markanvändningsberäkningar som bidrar till samordning av markanvändningen och trafiken och som behövs som stöd i HLJ 2015 –arbetet produceras under MAL-processen i samarbete med kommunerna och Nylands förbund. HLJ-strategiutredningen programmeras och utarbetas i intensivt samarbete med regionens markanvändningsplan. Strategiutredningen baseras på alternativgranskningar som ger effektinformation om olika åtgärds kombinationers påverkan i framtida situationer samtidigt som behoven, målen och resurserna tas i beaktande. I utredningen utarbetas en preliminär ram med delstrategier för trafiksystemets utvecklingsstrategi. Delstrategier är t.ex. kollektivtrafikstrategin, mobilitetsstyrning och kontroll, cykling och gång samt fordonstrafikens lösningar. Trafikutredningarna och prognoserna stöder utarbetandet av trafiksystemplanen på ett betydande sätt i dess olika faser. I samband med HLJ 2011 arbetet utvidgades persontrafikens prognosmodellsystem och producerades samtidigt utmärkta arbetsredskap för granskning av olika trafikpolitiska åtgärder och för konsekvensbedömning av dessa åtgärder. I samband med HLJ 2015 kommer dessa metoder och redskap utvecklas i den mån det är nödvändigt och deras användning kommer att ökas och göras mångsidigare. Som en del av beredningen av HLJ 2015 uppdateras både persontrafikens och godstrafikens datamaterial.			
Nyckelord: trafiksystem, ramprogram, strategisk planering			
Publikationsseriens titel och nummer: HRT publikationer 27/2012			
ISSN 1798-6176 (häft.)	ISBN (häft.)	Språk: Finska	Sidantal: 47
ISSN 1798-6184 (pdf)	ISBN 978-952-253-169-8 (pdf)		
HRT Helsingforsregionens trafik, PB 100, 00077 HRT, tfn (09) 4766 4444			

Abstract page

Published by: HSL Helsinki Region Transport			
Author: Transport System Department		Date of publication 2.10.2012	
Title of publication: Helsinki Region Transport System Plan, HLJ 2015 Framework Program			
Financed by / Commissioned by:			
Abstract:			
The HLJ 2015 Framework Program sets out the framework and priorities for more detailed planning and preparation of the 2.5-year project. The project consists of traffic surveys and forecasts, starting point and background research and the preparation of the plan in such a way that a transport system decision can be made. The transport system plan (HLJ) represents the common will for transport policy and the development of the transport system in the region. The plan defines the transport system development needs, goals and development strategy in the region, as well as identifies, assesses and prioritizes the most important development measures. HLJ 2012 will be programmed and prepared in close cooperation with the common regional land use plan prepared in accordance with the Helsinki Region Land Use, Housing and Transport Program (MAL) and the Letter of Intent on Land Use, Housing and Transport. The first transport system plan that covers the 14 Helsinki region municipalities, HLJ 2011, serves as the basis for the preparation of HLJ 2015. HLJ 2015 is a process that deepens HLJ 2011, in which the transport system plan will be revised. Other key starting points are HLJ 2011 sub-studies, impact assessments and follow up studies, Report on Transport Policy, MAL cooperation and MAL Letter of Intent, Uusimaa regional land use plan, master planning in municipalities, and other national and regional starting points and objectives. The following priorities have been identified for HLJ 2015 on the basis of the HLJ 2011 ex post evaluations, Report on Transport Policy and other starting points: 1. Strengthening the strategic capacity and effectiveness; 2. Reducing mileage, and integrating transport and land use; 3. Clarifying transport policy choices and the roles of different modes of transport. The themes running through the HLJ 2015 preparation process are strategic capacity, effectiveness and available resources. The aim is to better concretize what should be done to develop the transport system taking into account the needs, goals and available resources - how to get "more with less". Land use estimates serving the integration of land use and transport needed to support the preparation of HLJ 2015 are produced through the MAL process in cooperation with municipalities and the Uusimaa Regional Council. The HLJ strategy report will be programmed and carried out in close cooperation with the regional land use plan. The strategy report will be based on evaluation of alternatives which produce information about the effectiveness of different combinations of measures in future situations taking into account the needs, goals and resources. The report will produce a preliminary outline for the transport system development strategy with sub-strategies. The sub-strategies include, for example, a public transport strategy, mobility management and control, walking and cycling, and vehicle traffic solutions. Traffic surveys and forecasts significantly support the various stages of the preparation of the transport system plan. In connection with HLJ 2011, the passenger traffic forecasting system was expanded and at the same time, excellent tools were created for reviewing different transport policy measures and assessing their impacts. In connection with HLJ 2015, these methods and tools will be developed where necessary, and their use will be increased and diversified. As part of the preparation of HLJ 2015, freight and passenger traffic databases will be updated.			
Keywords: transport system; framework program; strategic planning			
Publication series title and number: HSL Publications 27/2012			
ISSN 1798-6176 (Print)	ISBN (Print)	Language: Finnish	Pages: 47
ISSN 1798-6184 (PDF)	ISBN 978-952-253-169-8 (PDF)		
HSL Helsinki Region Transport, PO Box 100, 00077 HSL, Tel.+358 9 4766 4444			

Sisällysluettelo

1	Liikennejärjestelmäsuunnitelman tarkoitus ja tausta	11
2	Suunnitelman lähtökohdat	13
2.1	Helsingin seudun liikennejärjestelmäsuunnitelma HLJ 2011.....	13
2.2	Hallitusohjelma, liikennepoliittinen selonteko ja asuntopoliittinen toimenpideohjelma	14
2.3	Helsingin seudun MAL-työ ja MAL-aiesopimus	16
2.4	Uudenmaan maakuntakaavan uudistaminen	18
2.5	Muita valtakunnallisia ja seudullisia lähtökohtia	18
2.6	HLJ 2011:n osaselvitykset, seuranta ja jatkotyöt.....	20
3	Painopistealueet ja tavoitteenasettelu.....	25
3.1	Mitä HLJ 2015 -työllä tavoitellaan.....	25
3.2	Strategisuuden ja vaikuttavuuden vahvistaminen	26
3.3	Liikennesuorituksen vähentäminen, maankäytön ja liikenteen yhteensovittaminen.....	27
3.4	Liikennepoliittiset valinnat ja eri liikennemuotojen rooli	28
3.5	HLJ:n visio ja tavoitteet	29
4	Selvityskokonaisuudet ja kehittämisstrategia	31
4.1	Nykytila- ja tulevaisuustarkastelut.....	31
4.2	Liikennetutkimukset ja -ennusteet	32
4.3	HLJ 2015:n strategiaselvitys.....	34
4.4	Pohjoismainen arviointi liikennepoliittisten valintojen vaikutuksista	39
4.5	Osastrategioiden täsmentäminen	39
4.6	Vaikutusten arviointi (SOVA-laki).....	40
4.7	Kehittämisstrategia: tavoitteellinen liikennejärjestelmä	41
5	Osallistuminen, vuorovaikutus ja viestintä	42
6	Organisointi ja päätöksenteko.....	43
7	Laadintaprosessi ja sen aikataulutus	43
8	Resurssit ja kustannustenjako	44

Liite 1: HLJ 2011 -julkaisuja

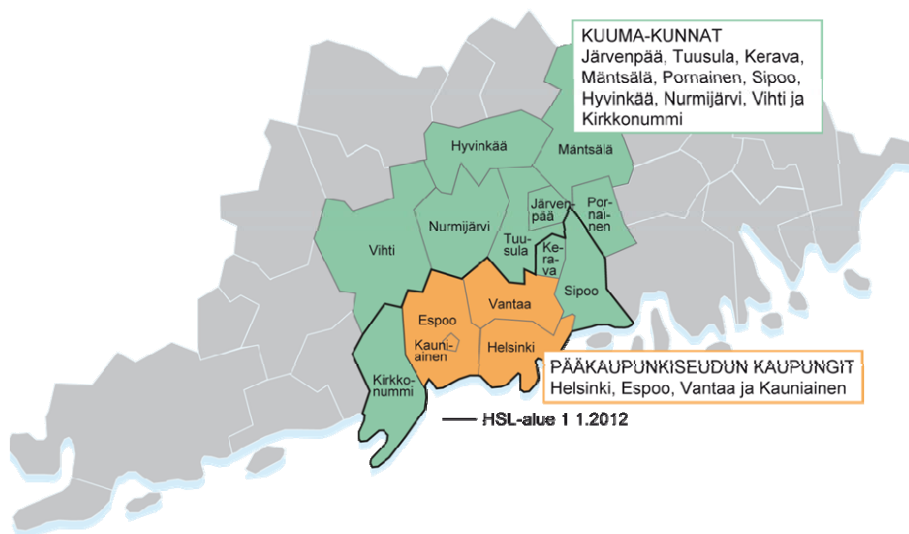
1 Liikennejärjestelmäsuunnitelman tarkoitus ja tausta

Helsingin seudun liikennejärjestelmäsuunnitelma (HLJ) ilmentää Helsingin seudun yhteistä tahtotilaa liikennepoliitikassa ja liikennejärjestelmän kehittämisessä. HLJ 2015 -suunnitelmassa määritetään seudun liikennejärjestelmän kehittämistarpeet, tavoitteet ja kehittämisstrategia sekä muodostetaan, arvioidaan ja priorisoidaan tärkeimmät kehittämistoimenpiteet. HLJ-suunnitelma on lähtökohta-aineistoa seudullisia suunnitelmia ja seuraavaa MAL-aiesopimusta sekä maan hallitusohjelmaa ja liikennepoliittista selontekoa varten. MAL-aiesopimuksen 2012–2015 tavoitteena on, että aiesopimuksen jälkeisessä sopimuksessa maankäyttö ja liikennejärjestelmä perustuvat Helsingin seudulla yhteiseen seudulliseen maankäytön suunnitelmaan ja siihen liittyvään liikennejärjestelmäsuunnitelmaan.

Helsingin seudun liikennejärjestelmän kehittäminen luo edellytyksiä kasvavan metropolialueen kilpailukyvyille ja hyvinvoinnille sekä sen yhdyskuntarakenteen eheyttämiseksi. Liikennejärjestelmän tulee tarjota asukkaille sujuvat ja monipuoliset liikkumismahdollisuudet ja elinkeinoelämälle toimivat kuljetusmahdollisuudet. Seudun liikennejärjestelmä on Suomen valtakunnallisten ja kansainvälisten yhteyksien solmukohta ja siten liikennejärjestelmän toimivuus on tärkeää koko valtakunnan liikennejärjestelmän kannalta.

HLJ:n valmistelussa painotetaan seudullista yhteistyötä ja vuorovaikutusta. HLJ on osa Helsingin seudun maankäytön, asumisen ja liikenteen (MAL) yhteistyötä ja MAL-aiesopimusten laadinta- ja seurantaprosessia. HLJ 2015 ohjelmoidaan ja valmistellaan kiinteässä yhteistyössä Helsingin seudun MAL-aiesopimuksen mukaisen seudun yhteisen maankäytön suunnitelman kanssa.

HLJ-suunnitelman alueellinen raja on Helsingin seudun 14 kuntaa sisältäen pääkaupunkiseudun kaupungit (Helsinki, Espoo, Vantaa, Kauniainen) ja KUUMA-kunnat (Järvenpää, Tuusula, Kerava, Mäntsälä, Pornainen, Sipoo, Hyvinkää, Nurmijärvi, Vihti ja Kirkkonummi) (ks. kuva 1). Suunnitelmassa käsitellään kuitenkin koko työssäkäyntialueen liikkumista Helsingin seudun kannalta.



Kuva 1. HLJ 2015:n suunnittelualue.

Helsingin seudulle hyväksyttiin ensimmäinen seudun 14 kuntaa kattava HLJ-suunnitelma keväällä 2011, kun HSL:n hallitus (29.3.2011) ja KUUMA-hallitus (19.4.2011) tekivät liikennejärjestelmäpäätöksen. HLJ 2011 oli liikennejärjestelmän osalta lähtökohtana Helsingin seudun MAL-aiesopimuksen valmistelussa, jonka valtio, Helsingin seudun kunnat ja HSL allekirjoittivat 20.6.2012. HLJ 2015 on HLJ 2011:ta syventävä prosessi, jossa liikennejärjestelmäsuunnitelma tarkistetaan.

HSL:n toiminta perustuu lakiin pääkaupunkiseudun kuntien jätehuoltoa ja joukkoliikennettä koskevista yhteistoiminnasta (829/2009). Lain mukaan pääkaupunkiseudun kuntien on hoidettava yhteistoiminnassa kuntien aluetta koskeva liikennejärjestelmän ja joukkoliikenteen suunnittelu. Alueiden kehittämistä koskevan lain mukaan liikennejärjestelmäsuunnittelu on maakuntien liittojen tehtävä Helsingin seutua lukuun ottamatta. HSL:n perussopimuksessa liikennejärjestelmäsuunnittelu on määritelty HSL:n tehtäväksi.

HSL:n hallituksen hyväksymässä HSL:n toiminta- ja taloussuunnitelmassa 2012–2014 on todettu, että vuonna 2012 käynnistetään seuraavan liikennejärjestelmäsuunnitelman HLJ 2015 laatiminen. Valmistelutyö ohjelmoidaan siten, että suunnitelmaan osallistuvien tahojen hyväksymä puiteohjelma on valmis vuoden 2012 kesään mennessä.

Liikennejärjestelmäsuunnitelmia on tehty neljän vuoden välein (PLJ 1994, PLJ 1998, PLJ 2002, PLJ 2007, HLJ 2011). Kunkin suunnitelman lähtökohtana on ollut edellinen suunnitelma sekä sen kehittämis- ja tarkistustarpeet. Valmistelutyön vahvuutena on ollut vaikutusten arviointien sekä liikennetutkimusten ja ennustemallitarkastelujen pitkäjänteinen kehittäminen ja hyödyntäminen. HLJ:ssä liikennejärjestelmää tarkastellaan kokonaisuutena ja sen eri kehittämisvaihtoehtojen vaikuttavuutta arvioidaan SOVA-lain mukaisella vaikutusten arvioinnilla. Mallinnusmenetelmät, jotka mahdollistavat liikenteen ja maankäytön vuorovaikutuksen tarkastelut eri näkökulmista, ovat kehittyneet ja monipuolistuneet kierros kierrokselta. Suunnitelmien sisällöstä ja valmisteluprosessista on tehty jälkiarviointeja, joiden havainnot on otettu huomioon seuraavalla suunnittelukierroksella. HLJ 2011-suunnitelman valmistumisen jälkeen myös suunnitelman seurannan kehittämiseen on panostettu.

Pääkaupunkiseudulle on tehty jo 1960-luvulta (Smith-Polvisen liikennesuunnitelma 1968) lähtien erilaisia liikennejärjestelmäsuunnitelmia, joihin on liittynyt eritasoisia liikennetutkimuksia ja ennustemalleja. Muodostetut mallit ovat mahdollistaneet erilaisten vaihtoehtojen tulevaisuuksien tarkastelun ja mallien avulla on tutkittu erilaisten toimenpiteiden ja toimenpidejoukkojen moninaisia vaikutuksia seudulla. Tuorein laaja liikennetutkimus (LITU 2008) ja ennustemallijärjestelmän perusteellinen päivitys toteutettiin HLJ 2011:tä varten. Sitä ennen liikennettä tutkittiin ja mallinnettiin yhtä perusteellisesti 1980-luvun ja 1990-luvun taitteessa (LITU 1988) PLJ 1994:ää varten. Isojen tutkimusten ja mallien kehittämistoimien välillä on kuitenkin aina tehty myös suppeampia tutkimuksia ja mallien tarkistuksia, joilla mallijärjestelmää ja sen ennustekykyä on pidetty ajan tasalla. Myös uusien mallityyppien kehittämisestä on huolehdittu. Siten on ylläpidetty valmiuksia palvella myös uusia liikennepolitiikan ja vaikutusten arvioinnin haasteita ja näkökulmia. Mallijärjestelmää on käytetty myös muissa Helsingin seudun selvityksissä ja tutkimuksissa sekä hyödynnetty muillakin kaupunkiseuduilla.

2 Suunnitelman lähtökohdat

HLJ 2015:n lähtökohtana on Helsingin seudulle laadittu ensimmäinen HLJ-suunnitelma (HLJ 2011) ja sen yhteydessä tuotetut aineistot, vaikutusten arvioinnit ja jatkotyöt. HLJ 2015:n valmistelussa huomioidaan HLJ 2011 -päätöksen jälkeen toimintaympäristössä tapahtuneet muutokset, päätökset ja linjaukset. Tärkeimpiä linjauksia ja päätöksiä ovat valtioneuvoston liikennepoliittinen selonte-ko, Helsingin seudun MAL-yhteistyö ja MAL-aiesopimus, Uudenmaan maakuntakaava sekä muut valtakunnalliset ja seudulliset lähtökohdat ja tavoitteet.

Valtion tekemien linjausten mukaan maankäytön, asumisen ja liikenteen (MAL) yhteistyön ja MAL-aiesopimusten rooli kaupunkiseutujen kehittämisessä tulee edelleen korostumaan ja vahvistumaan. Tämä on merkittävä HLJ 2015:n ohjelmoinnissa huomioon otettava asia.

2.1 Helsingin seudun liikennejärjestelmäsuunnitelma HLJ 2011

HLJ 2011 on ensimmäinen seudun 14 kuntaa kattava liikennejärjestelmäsuunnitelma (lisätietoa verkkosivuilla www.hsl.fi/hlj). Aikaisemmat liikennejärjestelmäsuunnitelmat (PLJ 1994, PLJ 1998, PLJ 2002, PLJ 2007) tehtiin pääkaupunkiseudun neljän kunnan alueelle. Suunnittelualueen laajentamisen tarve tuli voimakkaasti esiin muun muassa PLJ 2007:n jälkiarvioinnissa. Koko Helsingin seudun laajuisen liikennejärjestelmäsuunnitelman laatimisen tärkeyttä on korostettu myös valtakunnallisissa alueidenkäyttötavoitteissa (VAT).



HLJ 2011 laadittiin YTV:n hallituksen 13.6.2008 hyväksymän puiteohjelman mukaisesti. Taustalla oli Helsingin seudun yhteistyökokouksen päätös (5.6.2007), että jatkossa Helsingin seudun liikennejärjestelmäsuunnitelma valmistellaan koko Helsingin seudun yhteisenä hankkeena. HLJ-suunnitelman ja sen vaikutusten arvioinnin valmistelussa oli laajaa vuorovaikutusta viranomaisten, sidosryhmien, kansalaisjärjestöjen ja yleisön kanssa. Valmisteluun oli mahdollisuus osallistua myös yleisötilaisuuksien, seminaarien, työpajojen ja nettisivujen kautta.

HSL:n hallitus teki HLJ 2011:n pohjalta liikennejärjestelmäpäätöksen 29.3.2011 ja KUUMA-hallitus hyväksyi liikennejärjestelmäpäätöksen omalta osaltaan 19.4.2011. Päätös sisältää HLJ:n vision ja liikennejärjestelmän kehittämisohjelman. Ne olivat liikennejärjestelmän osalta lähtökohtana Helsingin seudun MAL-aiesopimuksen valmistelussa.

2.2 Hallitusohjelma, liikennepoliittinen selonteko ja asuntopoliittinen toimenpideohjelma

Hallitusohjelma ja metropolipoliitiikka

Pääministeri Jyrki Kataisen hallituksen ohjelman mukaan metropolipoliitiikkaa jatketaan ja lujitetaan tavoitteena vahvistaa seudun kansainvälistä kilpailukykyä ja tasapainoista kehitystä koko maan suotuisan kehityksen edistämiseksi sekä metropoliseudun erityishaasteiden lievittämiseksi. Metropolialueen kokonaisvaltaista kehitystä vahvistetaan palveluja, kaavoitusta, liikenne- ja tietoverkkoja sekä elinkeinotoiminnan edellytyksiä kehittämällä. Helsingin seudun kestävä yhdyskuntarakennetta ja monipuolista asuntotarjontaa edistetään muun muassa työvoiman saannin ja kilpailukyyn edellytysten sekä sosiaalisen eheyden turvaamiseksi. Aiesopimuskäytäntöä vahvistetaan ja sen sitovuutta parannetaan. Erityistä huomiota kiinnitetään alueellisen segregaaation estämiseen sekä uusien toimintamallien kehittämiseen maahanmuuttajataustaisen väestön kotouttamisen ja työllistämisen edistämiseksi. Selvitetään tarve metropolialuetta koskevalle erilliselle laille.

Liikennepoliittinen selonteko

Hallitus on linjannut eduskunnalle 12.4.2012 antamassaan liikennepoliittisessa selonteossa yli vaalikauden ulottuvat liikennepoliitiikan strategiset tavoitteet. Selonteossa määritellään liikennepoliitiikan linjaukset ja toimenpideohjelma vuoden 2022 loppuun sekä liikennepoliittinen visio ja tahtotila vuodelle 2030 (<http://www.lvm.fi/liikennepoliittinenselonteko>). Liikennepoliittisia kysymyksiä on tarkasteltu hallitusohjelman mukaisesti erityisesti maankäytön, asumisen, palvelurakenteiden, kestävä kehityksen ja elinkeino- ja aluekehityksen edellytykset huomioon ottaen. Selonteko valmisteltiin laaja-alaisella ministerityöryhmällä.

Liikennepoliittinen selonteko sisältää Helsingin seudun liikennejärjestelmän kehittämisen sekä HLJ 2015:n ohjelmoinnin ja valmistelun kannalta seuraavia merkittäviä linjauksia ja hankkeita:

Väylärahoituksen kohdentaminen

- Väyläinvestoinneista siirretään 100 M€/v liikenneverkon pieniin investointeihin ja ylläpitoon vuodesta 2016 alkaen.

Joukkoliikenteen rahoitus

- Rahoitusta kohdennetaan kaupunkiseutujen joukkoliikenteen kilpailukyyn parantamiseen ja käytön lisäämiseen.

Rahoitusmallit ja kehykset

- Liikenteen hinnoittelua kehitetään ohjaamaan ja tehostamaan liikennejärjestelmän käyttöä, parantamaan turvallisuutta ja vähentämään ympäristöhaittoja sekä rahoittamaan liikennejärjestelmän ylläpitoa ja kehittämistä.

Liikenneverkot

- Rataverkolla lisätään välityskykyä ja liikenteen täsmällisyyttä.
- Helsingin seudun liikenneverkolla parannetaan raideliikenteen ja liityntäpysäköinnin edellytyksiä. Kehävyöillä parannetaan työmatkaliikenteen, joukkoliikenteen ja jakeluliikenteen toimivuutta ja turvallisuutta väylänpidon ja liikenteen hallinnan keinoin.
- Kaupunkiseutujen hankkeiden tavoitteena on matkakettujen toimivuus, joukkoliikenteen edellytysten parantaminen, olemassa olevan verkon tehokas käyttö, kävelyn ja pyöräilyn edistäminen sekä ympäristöhaittojen vähentäminen. Uusia asuin- ja työpaikka-alueita tuetaan liikennetkaisuilla, jos ne tukeutuvat joukkoliikenteeseen.

- Hallituskaudella 2012–2015 aloitettavia Helsingin seudun liikenneverkon kehittämisen kannalta merkittäviä hankkeita ovat Kehä I:n parantaminen, Helsinki–Riihimäki -rataosan kapasiteetin lisääminen, Kehä III:n kehittäminen (E 18), MAL-hankekokonaisuus ja Helsingin ratapihan toiminnallinen parantaminen.
- Hallitus sitoutuu 10-vuotisessa investointiohjelmassa toteuttamaan Pisara-radan sekä Helsinki–Riihimäki-rataosan kapasiteetin lisäämisen 2. vaiheen.

Liikennejärjestelmän palvelutaso

- Luodaan ajantasaiseen tietoon perustuva liikenteen tilannekuva, joka on kaikkien palveluntarjoajien hyödynnettävissä.

Matkojen toimivuus kaupunkiseuduilla

- Matkojen ja kuljetusten toimivuus suurimmilla ja kasvavilla kaupunkiseuduilla nostetaan erityisesti painopisteeksi. Keskeisiä keinoja ovat olemassa olevan väyläkapasiteetin käytön tehostaminen ja liityntäpysäköinnin järjestämistapojen ratkaiseminen.

Joukkoliikenne

- Joukkoliikenteestä luodaan eri osapuolten yhteistyönä kaikille käyttäjäryhmille helppokäyttöinen ja yhtenäinen palvelukokonaisuus, joka sisältää myös käyttäjäystävällisen, yhteentoimivan joukkoliikenteen maksu- ja informaatiojärjestelmän.

Taloudellinen ja informaatio-ohjaus

- Vaikutetaan vero- ja maksupolitiikalla sekä informaatiolla liikkumistarpeeseen, liikkumis- ja kuljetusvalintoihin ja ohjataan liikennettä aiempaa enemmän kestävien liikennemuotojen varaan. Tehdään kaikki liikennemuodot kattava maksujen ja verojen rakenteellinen kokonaistarkastelu ja uudistus.
- Tehdään työperäisten liikenteeseen liittyvien etujen ja verotuksen kokonaisuudistus tavoitteena ohjata ja kannustaa käyttämään joukkoliikennettä, kävelyä ja pyöräilyä silloin kun se on mahdollista.

Maankäytön, asumisen ja liikenteen yhteensovittaminen

- Liikenteen, maankäytön, asumisen, palveluiden ja elinkeinoelämän toimintaedellytysten yhteensovittamista vahvistetaan seudullisella ja alueellisella tasolla sekä valtakunnallisesti LVM:n, TEM:n ja YM:n hallinnonaloilla.

Vaikuttavuus, tuloksellisuus ja osaaminen yli hallinnonalojen

- Liikenne- ja muun yhteiskuntapolitiikan strategioiden ja ohjelmien vaikuttavuustarkasteluja uudistetaan sekä liikenneväylien kehittämisinvestointien ja muiden kehittämisratkaisujen arvioinnissa laajennetaan tarkastelua hyöty-kustannusarviointia laaja-alaisemmaksi.

Liikennepolitiikan erityiskysymyksiä

- Neljällä suurimmalla kaupunkiseudulla MAL-aiesopimusten sitovuutta parannetaan ja vahvistetaan niissä palvelurakenteiden ja elinkeinoelämän toimintaedellytysten huomioon ottamista.
- MAL-aiesopimusmenettelyn edistämiseksi valtio rahoittaa pieniä kustannustehokkaita liikenneverkon kehittämistoimia tällä hallituskaudella 30 milj. euroa edellyttäen, että kunnat rahoittavat toimia samalla osuudella. Rahoitus on yhteensä 60 milj. euroa, josta Helsingin seudulle 30 milj. euroa sekä Turun, Tampereen ja Oulu kaupunkiseuduille kullekin 10 milj. euroa. Toimenpiteet suunnataan niin, että ne parantavat joukkoliikenteen, kävelyn ja pyöräilyn edellytyksiä.
- Joukkoliikenteen suurten kaupunkien tuki kytketään aiesopimuksissa sovittaviin, joukkoliikennettä edistäviin toimiin. Myös liikenteenhallinnan yhteisistä seudullisista toimintamalleista ja työkaluista sekä liityntäpysäköinnin järjestämisestä sovitaan osana aiesopimuksia. Kunnat sitoutuvat omalta osaltaan sovittuihin maankäytön ja asumisen ratkaisuihin.
- Valtio on valmis osallistumaan suurten kaupunkiseutujen (Helsingin, Turun ja Tampereen seudut) rai- deliikenneinvestointien rahoittamiseen. Lähtökohtana on, että kaupunkiratahankkeet toteutetaan 50–50-periaatteella valtion ja kuntien kesken. Valtio avustaa metron ja kaupunkiraitioteiden rakentamista 30 prosentin osuudella. Hankkeiden rahoitusosuudet päätetään kuitenkin tapauskohtaisesti erikseen riippuen muun muassa hankkeen kustannuksista, laajuudesta ja tarkoituksenmukaisuudesta sekä kohteiden omistussuhteista. Valtio edellyttää rahoituksensa vastapainoksi, että valtio ja kunnat sopivat yhdessä maankäytön, asumisen ja liikenteen kehittämisestä alueella. Suurten kaupunkien raideliikenneinvestointeihin tulee aina sisällyttää liityntäliikenteen järjestelyt.

Oikeudenmukaista ja älykästä liikennettä selvittävä työryhmä

Liikenne- ja viestintäministeriön työryhmä selvittää, miten päästään kohti oikeudenmukaista ja älykästä liikennettä (<http://www.lvm.fi/web/fi/tulevaisuuden-liikenne>). Työryhmän toimikausi kestää vuoden 2013 loppuun. Selvityksen kohteena on mm. se, miten Suomen tulisi edetä tiemaksujärjestelmien käyttöönotossa pitkällä aikavälillä. Tarkastelussa ovat tiemaksujen tekniset, liikenteelliset, taloudelliset ja lainsäädännölliset kysymykset. Tiemaksujen selvittäminen on kirjattu hallitusohjelmaan.

Asuntopoliittinen toimenpideohjelma

Ympäristöministeriön asettaman työryhmän ehdotus valtioneuvoston asuntopoliittiseksi toimenpideohjelmaksi vuosille 2012–2015 valmistui tammikuussa 2012. Valtioneuvosto teki 3.5.2012 periaatepäätöksen valtioneuvoston asuntopoliittiseksi toimenpideohjelmaksi ja päätti ohjelman toimenpiteiden toteuttamisesta (www.ymparisto.fi). Asuntopoliitiikalla edistetään kohtuuhintaista asumista ja kaikkien väestöryhmien mahdollisuuksia elämäntilanteeseensa sopivaan asumiseen sekä kestävä kehitystä, työmarkkinoiden toimivuutta ja asukkaiden vaikutusmahdollisuuksia. Tavoitteena on lisätä erityisesti pieni- ja keskituloisille suunnattua vuokra-asuntotuotantoa. Toimenpideohjelman valmistelu liittyi muun muassa hallitusohjelmaan kirjattuun poikkihallinnolliseen tehtävään kehittää ja laajentaa valtion ja kuntien aiesopimuksia.

2.3 Helsingin seudun MAL-työ ja MAL-aiesopimus

MAL-strategiat ja kehityskuva

Helsingin seudun 14 kunnan muodostama yhteistyökokous on nimennyt maankäytön, asumisen ja liikenteen (MAL) neuvottelukunnan (<http://www.helsinginseutu.fi>), joka valmistelee yhteistyökokoukselle muun muassa seudun yhteisen maankäytön, asumisen ja liikenteen strategian sekä huolehtii sen toteutumisen seurannasta ja raportoinnista.

Helsingin seudun yhteistyökokous hyväksyi 22.4.2010 Helsingin seudun MAL 2050 -vision ja strategiset linjaukset. Visiona yhdyskuntarakenteen osalta on, että seudun eheä yhdyskuntarakenne on hyviin joukkoliikenneyhteyksiin perustuva, toiminnoiltaan monipuolinen, ekotehokas ja vähähiilinen.

Helsingin seudun kehityskuva 2050 Rajaton metropoli on MAL-neuvottelukunnan puheenvuoro seudun pitkän aikajänteen kehittämisestä. Helsingin seudun yhteistyökokous merkitsi kehityskuvan tiedoksi 15.11.2011. Kehityskuva toimii vapaamuotoisena maankäyttöä, asumista ja liikennettä yhteensovittavana suunnittelu- ja toteutuspoliittisena asiakirjana. Ideana on tiivis urbaani, raiteisiin tukeutuva ydinalue ja raiteisiin tai muuhun kestävään liikkumiseen tukeutuva muu seutu.

MAL-aiesopimus

Helsingin seudun ja valtion välinen maankäytön, asumisen ja liikenteen (MAL) aiesopimus vuosille 2012–2015 allekirjoitettiin 20.6.2012. Sopimuksen osapuolina ovat Helsingin seudun kuntien lisäksi ympäristöministeriö, liikenne- ja viestintäministeriö, Liikennevirasto, Uudenmaan ELY-keskus, ARA sekä HSL. (www.ymparisto.fi).

Aiesopimus pyrkii vahvistamaan Helsingin seudun toimivuutta ja kilpailukykyä, lisäämään seudun asuntotuotantoa ja sen edellytyksiä sekä vahvistamaan metropolipolitiikan kansallisten tavoitteiden toteuttamista maankäytön, asumisen ja liikennejärjestelmän kehittämisessä. Aiesopimuksella tuetaan seudun elinkeinopolitiikan toteuttamista, seudun kuntien tasapainoista kehittämistä sekä kestävää kehitystä edistäviä suunnitteluratkaisuja ja yhteistyötä.

Aiesopimuksen keskeisenä tavoitteena on yhdyskuntarakenteen eheyttäminen, asunto-markkinoiden sekä kestävien liikkumismuotojen edistäminen sekä erityisesti raideliikenteen hyödyntäminen alueella.

Helsingin seudun asuntotuotantotavoitteeksi asetetaan 12 000–13 000 asunnon rakentaminen vuosittain. Kohtuuhintaisten asuntojen lisäämiseksi ARA-vuokra-asuntotuotannon osuuden tulee olla uudistuotantotavoitteesta vähintään 20 prosenttia.

Helsingin seudulle laaditaan yhteinen maankäyttösuunnitelma, jossa sovitaan yhteen alue- ja yhdyskuntarakenteen sekä liikennejärjestelmän kehittämisperiaatteet ja ratkaisut.

Aiesopimuksen sisältämät liikennettä koskevat toimenpiteet perustuvat liikennepoliittiseen selonteoon ja Helsingin seudun liikennejärjestelmäsuunnitelmaan (HLJ 2011).

Aiesopimuksen toteuttamista seurataan vuosittain. Aiesopimus on voimassa vuoden 2015 loppuun. Aiesopimuksessa 2012–2015 todetaan, että: ”Tavoitteena on, että ennen tämän aiesopimuksen voimassaoloajan päättymistä 2015 sopijaosapuolet valmistelevat ja hyväksyvät uuden maankäytön, asumisen ja liikenteen aiesopimuksen. Tavoitteena on, että tämän aiesopimuksen jälkeisessä sopimuksessa maankäyttö ja liikennejärjestelmä perustuvat Helsingin seudulla yhteiseen seudulliseen maankäytön suunnitelmaan ja siihen liittyvään liikennejärjestelmä-suunnitelmaan.”

MAL-aiesopimuksen 2012–2015 allekirjoituspöytäkirjassa todetaan, että: ”Helsingin seudun yhteisen maankäyttösuunnitelman käynnistämisen edellyttämistä toimenpiteistä kuten aikataulusta, työohjelmasta, rahoituksesta sekä laadinnan ja päätöksenteon organisoinnista sovitaan osapuolten kesken vuoden 2012 loppuun mennessä. Maankäyttösuunnitelma laaditaan kiinteässä yhteistyössä lakisääteisen Helsingin seudun liikennejärjestelmäsuunnitelma HLJ 2015:n kanssa.”

KUUMA-kehityskuva

KUUMA-kunnat (Hyvinkää, Järvenpää, Kerava, Kirkkonummi, Mäntsälä, Nurmijärvi, Pornainen, Sipoo, Tuusula ja Vihti) valmistelevat yhdessä KUUMA-kuntien kehityskuva. Tavoitteena on käsitellä kuntien muodostamaa aluetta osana Helsingin seutua elinvoimaisena, kilpailukykyisenä ja omaleimaisena toimintaympäristönä. KUUMA-kuntien kehityskuva laaditaan täydentämään Helsingin seudun Rajaton metropoli -kehityskuva. Kehityskuva on kuntien yhteinen tahtotila alueen maankäytöstä, asumisesta ja liikenteestä, lisäksi siinä tarkastellaan työpaikkoja, palveluita, kulttuuri- ja luontokohteita sekä virkistysalueita. Tavoitteena on, että kehityskuva hyväksytään KUUMA-hallituksessa syksyllä 2012.

Kuntien yleiskaavatyö

Kuntien yleiskaavatyöllä on keskeinen merkitys koko seudun yhdyskuntarakenteen kehittämiseen. Kuntien maankäytön strategisen suunnittelun tulee tukea yhteisiä seudullisia tavoitteita maankäytön ja liikennejärjestelmän kehittämisessä. Tulevina vuosina laaditaan muun muassa Helsingin uusi yleiskaava, jonka valmistelutyö on käynnistynyt.

2.4 Uudenmaan maakuntakaavan uudistaminen

Uudenmaan 2. vaihemaakuntakaava on ensimmäinen laajentuneen Uudenmaan kattava maakuntakaava. Kaavan valmistelun keskeisenä lähtökohtana on ollut maakuntahallitusten joulukuussa 2010 hyväksymä perusrakenne. Kaavan pääpaino on yhdyskuntarakenteen eheyttämisessä ja liikenteeseen liittyvissä aluerakenteellisissa kysymyksissä. Lisäksi kaavassa käsitellään kaupan palveluverkkoa sekä kylä- ja hajakenttämistä. Kaavan sisällön merkittävyyden vuoksi käytetään myös nimitystä maakuntakaavan uudistaminen.

Maakuntakaava ohjaa alueen tulevan kasvun nykyiseen rakenteeseen sitä tiivistäen ja täydentäen. Uutta väestönkasvua on suunniteltu ensisijaisesti hyvien joukkoliikenneyhteyksien läheisyyteen ratojen asemanseuduille ja taajamiin bussiyhteyksien varsille. Maakuntakaava mahdollistaa 430 000 uutta asukasta seuraavan parinkymmenen vuoden aikana.

Maakuntahallitus hyväksyi maakuntakaavaehdotuksen 23.4.2012 lausuntoja ja kannanottoja varten. Tavoitteena on, että maakuntavaltuusto hyväksyy maakuntakaavan joulukuussa 2012.

2.5 Muita valtakunnallisia ja seudullisia lähtökohtia

Valtakunnalliset kävelyn ja pyöräilyn lisäämistavoitteet

Kävelyn ja pyöräilyn valtakunnallinen strategia (2011) tähtää siihen, että kävelyllä ja pyöräilyllä on omat, poliittisesti tunnustetut asemansa liikennejärjestelmässä muiden kulkutapojen joukossa. Strategia ja keväällä 2012 julkaistu Kävelyn ja pyöräilyn valtakunnallinen toimenpidesuunnitelma 2020 muodostavat kokonaisuuden, jonka tavoitteena on lisätä kävely- ja pyörämatkojen määrää 20 prosenttia vuoteen 2020 mennessä ja vastaavasti vähentää henkilöautomatkojen määrää. Tavoitteen saavuttamisen edellytyksiä ovat laaja-alainen toimenpidevalikoima sekä yhteistyö valtion, kuntien ja yksityisen sektorin kesken.

Valtakunnalliset liikenneturvallisuustavoitteet

Suomen liikenneturvallisuustyötä ohjaavana periaatteena on vuodesta 2001 lähtien ollut visio: Liikennejärjestelmä on suunniteltava siten, ettei kenenkään tarvitse kuolla tai loukkaantua vakavasti liikenteessä. Valtioneuvosto asetti periaatepäätöksessään vuonna 2006 tavoitteeksi liikenteen turvallisuustilanteen jatkuvan parantamisen niin, että vuonna 2010 liikennekuolemien vuotuinen määrä on alle 250 ja vuonna 2025 alle 100. Valtakunnallinen liikenneturvallisuussuunnitelma (Tieliikenteen turvallisuussuunnitelma vuoteen 2014) on päivitetty alkuvuonna 2012. Vuodelle 2010 asetettua välitavoitetta liikenneturvallisuuden parantamisesta ei ole aivan saavutettu. Uuden suunnitel-

man turvallisuustavoite on jatkuva liikenneturvallisuuden parantuminen siten, että liikennekuolemien määrä puolitetaan ja loukkaantumisten määrää vähennetään neljänneksellä vuoteen 2020 mennessä vuoden 2010 tasosta. Tavoitteiden mukaan vuonna 2014 tieliikennekuolemia on enintään 218 ja vuonna 2020 enintään 136.

Metropolialueen kilpailukykystrategia

Valtion ja Helsingin seudun kuntien välillä solmittiin vuonna 2010 aiesopimus metropolialueen kilpailukykyyn vahvistamiseksi. Tavoitteena on vahvistaa Helsingin seudun kansainvälistä kilpailukykyä koko maan kansantalouden suotuisan kehittämisen ja hyvinvoinnin varmistamiseksi. Kilpailukykystrategialla on neljä painopistettä:

- Huipputason koulutuksen ja osaamisen vahvistaminen
- Hyvän elämänlaadun sekä viihtyisän ja turvallisen elinympäristön rakentaminen
- Käyttäjälähtöisten innovaatioympäristöjen vahvistaminen ja julkisten hankintojen kehittäminen
- Metropolialueen kansainvälistyminen ja kytkeytyminen globaaleihin verkostoihin

Strategian tavoitteena on rakentaa metropolialueesta entistä houkuttelevampi ja kiinnostavampi sekä yksilöiden että yritysten näkökulmasta. Päämääränä on merkittävien, korkeaan osaamiseen perustuvien investointien, yritysten ja työpaikkojen lisääminen.

Uusi pääkaupunkiseudun ja KUUMA-kuntien yhteinen metropolialueen kilpailukykystrategiaprosessi on käynnistynyt nimellä Elinvoimainen metropoli – tulevaisuuden tekijät 2025. Hanke valmistuu vuoden 2012 aikana.

Pääkaupunkiseudun ilmastostrategia

Pääkaupunkiseudun ilmastostrategian 2030 tavoitteena on, että pääkaupunkiseudun kasvihuonekaasupäästöt alenevat 39 prosenttia vuoteen 2030 mennessä vuoden 1990 tasoon verrattuna. Liikenteen osalta tavoitteena on, että liikenteen kasvihuonekaasupäästöt vähentyvät asukasta kohti ainakin 20 prosenttia vuoteen 2030 mennessä. Pääkaupunkiseudun ilmastostrategian päivitystyö on käynnissä.

Ilmastonmuutokseen sopeutumisen strategia

Pääkaupunkiseudulle on valmisteltu HSY:n koordinoimana ilmastonmuutokseen sopeutumisen strategia, jossa on määritelty toimenpidelinjauksia alueellisiin ilmastovaikutuksiin varautumiseksi. Strategia keskittyy rakennetun ja kaupunkiympäristön sopeutumiseen muuttuvaan ilmastoon. Sopeutumisstrategian visiona on ilmastonkestävä kaupunki - tulevaisuus rakennetaan nyt. HSY:n hallitus hyväksyi strategian huhtikuussa 2012.

Ilmansuojelun toimintaohjelmat

Pääkaupunkiseudulla on ilmanlaadun mittauksissa todettu typpidioksidin (NO₂) ja hengitettävien hiukkasten (PM₁₀) pitoisuuksille annettujen raja-arvojen ja otsonipitoisuudelle (O₃) annettujen pitkän ajan tavoitteiden ylityksiä. Ympäristönsuojelulain mukaan kunta on raja-arvon ylittyessä velvollinen tekemään suunnitelmia ja ohjelmia raja-arvojen ylittymisen estämiseksi. Pääkaupunkiseudun

ilmansuojelun toimintaohjelmien tavoitteena on, että epäpuhtauksien pitoisuudet alenevat pysyvästi raja-arvojen alapuolelle. Toimintaohjelmiin sisältyy useita liikenteeseen liittyviä toimenpiteitä kuten maankäytön ja liikenteen yhteensovittaminen sekä vähäpäästöisen liikkumisen edistäminen.

Meluntorjunta

Liikennemelun torjunnan toimenpiteet eivät ole edenneet tavoitteiden mukaisesti rahoituksen puutteen takia. Meluntorjuntaa on järjestetty parhaiten uusien alueiden kaavoituksen ja toteutuksen yhteydessä. Sen sijaan vanhojen alueiden melun suojaus on jäänyt jälkeen tavoitteista. Seuraavat ympäristömeludirektiivin mukaiset meluselvitykset ja meluntorjunnan toimintasuunnitelmat laaditaan vuosina 2010–2012. Pääkaupunkiseudun kaupunkien ja Liikenneviraston yhteinen EU:n ympäristömeludirektiivin mukainen meluselvitys on valmistunut kesällä 2012, minkä jälkeen työ jatkuu toimintasuunnitelmien tekemisellä. Suurten kaupunkien ulkopuolisilla alueilla Liikennevirasto selvittää melutilanteen vilkkaasti liikennöityjen ratojen sekä niiden teiden osalta, joiden liikennemäärä on yli kolme miljoonaa ajoneuvoa vuodessa (KVL 8200).

2.6 HLJ 2011:n osaselvitykset, seuranta ja jatkotyöt

HLJ 2011:n osaselvitykset

Tärkeässä roolissa HLJ 2011:n valmistelussa olivat osaselvitykset, joissa käsiteltiin laajasti liikennejärjestelmän kehittämisen eri osa-alueita, ja jotka valmisteltiin laajassa yhteistyössä seudun eri toimijoiden kanssa. Selvitykset tuottivat kehittämislinjauksia ja toimenpide-ehdotuksia suunnitelmaa varten. Maankäyttö- ja raideverkkoselvityksen (MARA) päätulokset muodostivat lähtökohdan koko liikennejärjestelmän kehittämisstrategialle (ks. luku 4.3). HLJ 2011:n osaselvitysten tuloksia ja aineistoja hyödynnetään tehokkaasti HLJ 2015:n valmistelussa

HLJ 2011:n osaselvitykset olivat:

- HLJ 2011:n puiteohjelma
- Liikennejärjestelmätason keinot ilmastonmuutoksen 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 ja liikenne-ennusteet
- HLJ 2011:n SOVA-lain mukainen vaikutusten arviointi

Osaselvityksistä julkaistut raportit ja katsaukset on lueteltu liitteessä ja ne on julkaistu HLJ 2011:n verkkosivuilla osoitteessa <http://www.hsl.fi/FI/HLJ2011/aineistot>.

HLJ 2011:n jälkiarviointien tulokset

Tehtyjen HLJ 2011 -suunnitelman jälkiarviointien tarkoituksena on ollut liikennejärjestelmäsuunnittelun sisällön ja prosessin kehittäminen sekä evästysten saaminen seuraavan suunnitelman ohjelmointiin ja valmisteluun. Suunnitelman onnistumista on arvioitu monipuolisesti eri tavoilla kuten sidosryhmille suunnatulla jälkiarviointikyselyllä (Webropol-kysely), HLJ 2011 -luonnoksesta (26.10.2010) saatujen lausuntojen ja kannanottojen perusteella sekä valmisteluorganisaation tekemillä jälkiarvioinneilla. Sidosryhmille suunnatun HLJ 2011:n jälkiarviointikyselyn raportti on saatavilla verkko-osoitteesta <http://www.hsl.fi/FI/HLJ2011/aineistot>.

Seuraavassa on tiivistetty arvio HLJ 2011 -hankkeen onnistumisesta ja opeista:

- Lopputulos täytti hankkeelle asetetut tavoitteet. Merkittävä saavutus on yhteisen liikennejärjestelmäsuunnitelman aikaansaaminen Helsingin seudun 14 kunnan alueelle. HLJ 2011 on toiminut liikennejärjestelmän osalta lähtökohtana Helsingin seudun MAL-aiesopimuksen valmistelussa.
- Asetetussa aikataulussa pysyttiin. Lausunnoille lähteneen kehittämisohjelman työstämiseen olisi ollut hyvä jäädä enemmän aikaa. Seuraavan suunnitelman valmistelussa kehitetään kokonaisuuden tiukempaa väliarviointia ja ohjelmointia.
- Hanke pysyi kustannusraamissa. Budjetin alkuperäinen arvio oli 2,9 milj. euroa vuosien 2008–2011 aikana. Budjetti alittui jonkin verran. Kustannuksista vajaa puolet eli 1,3 milj. euroa oli henkilöstökustannuksia.
- Valmisteluorganisaatio toimi tehokkaasti ja saavutti sille asetetut tavoitteet. HLJ-työn sisältämissä huomattavan laajassa vuorovaikutus- ja yhteistyöprosessissa onnistuttiin. Liikennejärjestelmäpäättökseen tueksi pystyttiin tuottamaan riittävä ja sopiva aineisto. Valmisteluorganisaatio pystyi myös joustavasti reagoimaan uusiin tarpeisiin. Esimerkiksi KUHA-ohjelmointi saatiin käynnistettyä jo HLJ-työn aikana, mikä rikastutti HLJ 2011:n kehittämisohjelmaa.
- HLJ 2011:n laadinta- ja vuorovaikutusprosessit, vaikutusten arviointi, tavoitteet, strategiakehikko, osaselvitykset sekä kehittämislinjaukset ja toimenpide-ehdotukset saivat laajan kannatuksen. Jatkossa kehittämisohjelman sisältöä on kuitenkin syytä täsmentää ja ottaa huomioon jälkiarvioinneissa esitetyt kehittämis ehdotukset. Kehittämisohjelman rakennetta tulee selkiyttää ja tiivistää.

HLJ:n seuranta

Liikennejärjestelmäsuunnittelu on jatkuva prosessi, jonka toteuttamista ja kehittämistä seuranta tukee (ks. kuva 2). Seurantatiedon avulla voidaan muodostaa näkemys siitä, onko kehityksen suunta oikea tai riittävä liikennejärjestelmän kehittämistavoitteiden kannalta, ja mitä korjaavia toimenpiteitä tarvitaan.

HLJ 2011 -seurannan tavoitteena on:

- Edistää HLJ 2011:n kehittämisstrategian toteutusta
- Tukea suunnitelman toteuttamiseen liittyvää vuorovaikutusta ja tiedonvaihtoa
- Seurata toimintaympäristön ja liikennejärjestelmän tilan kehitystä sekä toimenpiteiden toteutusta ja vaikutuksia
- Tukea seuraavan liikennejärjestelmäsuunnitelman valmisteluprosessia.

HLJ:n seuranta on systematisoitu määrittelemällä toimintaympäristöä ja liikennejärjestelmän tilaa sekä HLJ 2011:n kehittämisohjelman toteutumista kuvaavia indikaattoreita, joiden toteutumista seurataan. Kehitystä arvioidaan suhteessa HLJ:n tavoitteisiin ja toteutettujen kehittämis toimien

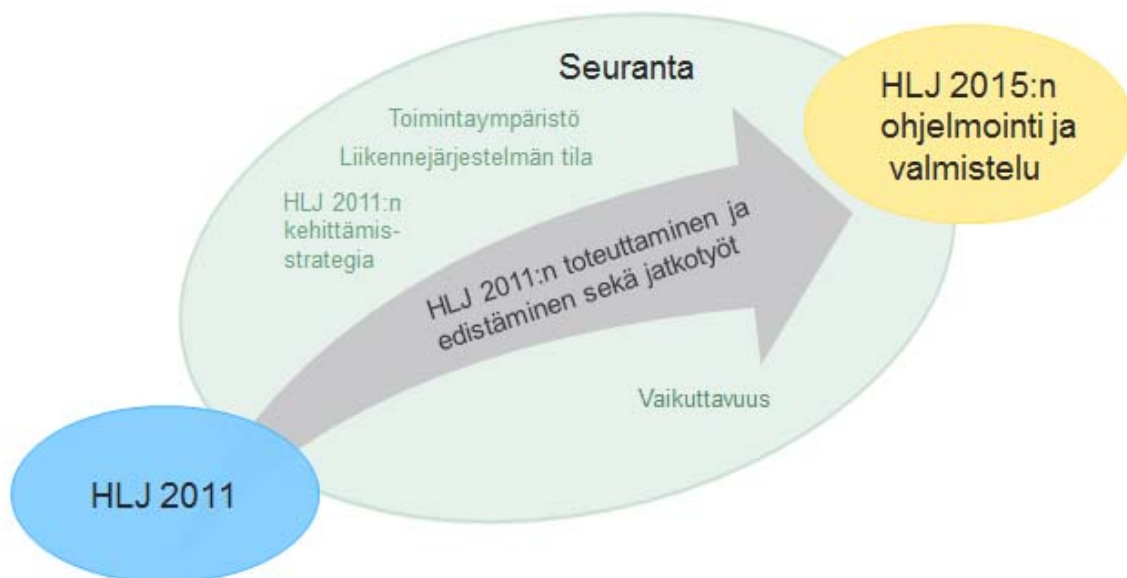
vaikuttavuutta arvioidaan. Seurantatiedon tuottaminen tehdään yhteistyössä sidosryhmien kanssa. Keskeisessä roolissa tässä työssä ovat HLJ-toimikunnan asettamat liikennejärjestelmätyn eri aihepiirejä käsittelevät yhteistyöryhmät.

Seurantatyö on käynnistynyt toimintaympäristön ja liikennejärjestelmän tilan seurannalla vuonna 2012. Seurantatietoa hyödynnetään HLJ 2015:n valmistelussa ja nykytilatarkastelussa (ks. luku 4.1) sekä MAL-aiesopimuksen seurannassa.

HLJ 2011:n jatkotyöt

HLJ 2011:n jatkotyönä on käynnistynyt ja valmistunut useita HLJ 2011 -suunnitelmaa toteuttavia selvityshankkeita, jotka ovat myös lähtökohta-aineistoa HLJ 2015:ä varten. Jatkotoista julkaistut raportit ja esitteet ovat saatavilla HSL:n verkkosivuilla osoitteessa <http://www.hsl.fi/FI/HLJ2011/aineistot>. HLJ 2011:n jatkotoita ovat:

- HLJ 2011:n seuranta
- Saavutettavuustarkastelut SAVU
- Metropolialueen liikenneinfrastruktuurin pienet kustannustehokkaat hankkeet KU-HA
- Helsingin seudun pääpyöräilyverkon ja pyöräilyn laatukäytävien määrittely PÄÄVE
- Helsingin seudun liityntäpysäköintistrategia LIIPY
- Helsingin seudun liikenneturvallisuusstrategia LIITU
- JULKI - Julkisen lähipalveluverkon vaikutukset kestäväan liikkumiseen – menetelmän kehittäminen vaikutusten arvioimiseksi



Kuva 2. HLJ-työn jatkumo.

Saavutettavuustarkastelut

HLJ:n saavutettavuustarkasteluissa (SAVU) on kehitetty analyysityökalu, jonka avulla seudullista saavutettavuutta kuvataan vyöhykkeiden avulla joukkoliikenteen, kävelyn ja pyöräilyn näkökulmasta. Vyöhykemenetelmä on kehitetty liikenteen ja maankäytön vuorovaikutteista suunnittelua varten. Tarkastelujen avulla voidaan vertailla eri alueiden yhdyskuntarakenteellista sijaintia suhteessa toisiinsa saavutettavuuden näkökulmasta sekä tunnistaa sellaiset alueet, jotka ovat kestävien kulkumuotojen kannalta parhaita maankäytön kehittämiskohteita. Samalla voidaan vertailla eri kehittämistoimenpiteiden vaikutuksia sekä arvioida eri alueiden sijainnin merkitystä liikkumisen, eri kulkumuotojen käytön ja päästöjen kannalta. SAVU-tarkasteluja on hyödynnetty muun muassa MAL-aiesopimuksen valmistelussa. Tarkasteluja kehitetään ja hyödynnetään HLJ 2011:n toteutuksen edistämässä ja seurannassa sekä uuden liikennejärjestelmäsuunnitelman valmistelussa.

Metropolialueen liikenneinfrastruktuurin pienet kustannustehokkaat hankkeet KUHA

Metropolialueen liikenneinfrastruktuurin pienet kustannustehokkaat hankkeet (KUHA) on HLJ 2011:n liikenneinfrastruktuurin kehittämisen kärkihanke. KUHA edustaa uutta liikennepoliittista ajattelua, jossa nykyistä infrastruktuuria parannetaan pienillä, mutta vaikutuksiltaan nopeilla, tehokkailta ja laaja-alaisilla toimenpiteillä. KUHA-hankekokonaisuutta ohjelmoidaan vuosittain laajana seudullisena yhteistyönä HLJ-toimikunnan ohjauksessa. Työn ensimmäisessä vaiheessa selvitettiin pienten hankkeiden rahoituksen ja toteuttamisen nykytilannetta, tutkittiin rahoitusjärjestelmän kehittämismahdollisuuksia ja laadittiin KUHA-toteuttamisohjelma vuosille 2012–2015. Keväällä 2012 ohjelmoitiin KUHA-hankkeet TTS-kaudelle 2013–2016. Ohjelmoinnissa otettiin huomioon liikennepoliittisen selonteon ja MAL-aiesopimuksen valmistelun asettamat reunaehdot. Työhön sisältyi lisäksi edellisen KUHA-ohjelman 2012–2015 toteutumisen sekä rahoitusjärjestelmän kehittämisen edistäminen ja seuranta.

Pääpyöräilyverkon ja pyöräilyn laatukäytävien määrittely

Helsingin seudun pääpyöräilyverkon ja pyöräilyn laatukäytävien määrittely (PÄÄVE) -työn tavoitteena on suunnitella laadukas ja toimiva pyöräilyn seudullinen pääverkko, joka mahdollistaa pyöräilyn todellisena kulkutapavaihtoehtona. Työ valmistui kesällä 2012. Työssä laadittiin yhteistyössä eri osapuolten kanssa tavoiteverkko vuodelle 2020, toimintaympäristöittäin jaotellut verkon laatutasotavoitteet sekä tärkeimmät toimenpiteet sisältävä toteuttamisohjelma. Tavoiteverkon yhteispituus on 900 kilometriä, josta laatukäytävien osuus on 186 km ja seutureittien 714. Syksyllä 2012 laatukäytäviä on rakentamatta 22 km (12 %) ja seutureittejä 65 km (9 %). Toimenpideohjelma sisältää uudet rakennettavat yhteydet, nykyisen infrastruktuurin parantamisen periaatteet, kunnossapidon kehittämisen sekä laatukäytävien brändäyksen, opastuksen ja viitoituksen. Lisäksi työn yhteydessä laadittiin kansainvälisiä ja kotimaisia kokemuksia laatukäytävistä sisältävä kirjallisuuskatsaus. Työn tuloksia hyödynnetään jatkossa myös KUHA-työn ohjelmoinnissa.

Liityntäpysäköintistrategia

Helsingin seudun liityntäpysäköintistrategian (LIIPY) tavoitteena on kuvata liityntäpysäköinnin tavoitetilaa 2035, määritellä tavoitetilaaan johtava kehittämisspolku ja toimenpideohjelma, sopia liityntäpysäköinnin toteutuksen kustannus- ja vastuunjaosta ja laatia strategia, johon osapuolet voivat sitoutua. Määriteltävät toimenpiteet otetaan huomioon KUHA-työn ohjelmoinnissa. Liityntäpysäköintistrategia valmistuu vuoden 2012 loppuun mennessä.

Liikenneturvallisuusstrategia

Helsingin seudun liikenneturvallisuusstrategia (LIITU) laatimisen tavoitteena oli syventää HLJ 2011:ssä esitettyä liikenneturvallisuuden visiota ja kärkitavoitetta sekä esittää konkreettisia toimenpiteitä tavoitteiden saavuttamiseksi. Strategia valmistui kesällä 2012. Siinä määritellään seudun liikenneturvallisuustyön suuntaviivat vuoteen 2020 asti.

Helsingin seudun liikenneturvallisuusvisiona on: *Helsingin seudun liikennejärjestelmä on kaikille liikkujaryhmille niin turvallinen, ettei kenenkään tarvitse kuolla tai loukkaantua vakavasti liikenteessä. Liikkuminen on vastuullista ja koetaan turvalliseksi.* Onnettomuuksien vähentämistavoitteet ovat:

- Liikenteessä kuolee Helsingin seudulla vuonna 2020 enintään 12 henkilöä (50 % vähemmän kuin vuonna 2010)
- Liikenteessä loukkaantuu Helsingin seudulla vuonna 2020 korkeintaan 1 200 henkilöä (25 % vähemmän kuin vuonna 2010).

Strategiassa kuvataan myös tavoitteiden ja toimenpiteiden toteutumisen seurantamenetelmät sekä tarkastellaan suunnitelman vaikutuksia.

JULKI-hanke

JULKI - Julkisen lähipalveluverkon vaikutukset kestäväan liikkumiseen -hankkeessa on selvitetty esimerkkitapausten avulla palveluihin liittyvää liikkumiskäyttäytymistä sekä luotu menetelmiä palveluverkkomuutosten liikenteellisten vaikutusten arvioimiseksi. Työn tuloksia voidaan hyödyntää esimerkiksi kuntien palveluverkkojen suunnittelussa ja vaikutusten arvioinnissa. Palveluverkkojen muutosten tarkasteluissa hyödynnettiin liikennemalleja ja -tutkimuksia. Hankkeen yhteydessä saatiin myös tietoa palvelujen yleisestä merkityksestä liikkumiselle ja liikenteelle. Työ valmistui keväällä 2012.

3 Painopistealueet ja tavoitteenasettelu

3.1 Mitä HLJ 2015 -työllä tavoitellaan

HLJ-suunnitelma ilmentää Helsingin seudun yhteistä tahtotilaa liikennepoliitikassa ja liikennejärjestelmän kehittämisessä. HLJ 2015 -suunnitelmassa määritetään seudun liikennejärjestelmän kehittämistarpeet ja kehittämisstrategia sekä muodostetaan, arvioidaan ja priorisoidaan tärkeimmät kehittämistoimenpiteet. HLJ-suunnitelma on lähtökohta-aineistoa seudullisia suunnitelmia ja seuraavaa MAL-aiesopimusta sekä maan hallitusohjelmaa ja liikennepoliittista selontekoa varten. MAL-aiesopimuksen 2012–2015 tavoitteena on, että aiesopimuksen jälkeisessä sopimuksessa maankäyttö ja liikennejärjestelmä perustuvat Helsingin seudulla yhteiseen seudulliseen maankäytön suunnitelmaan ja siihen liittyvään liikennejärjestelmäsuunnitelmaan.

Hallitusohjelman ja liikennepoliittisen selonteon linjaukset MAL-aiesopimusten sitovuuden parantamisesta ja vahvistamisesta merkitsevät sitä, että seuduilla on tarve entisestään vahvistaa yhteistyötä maankäytön, asumisen ja liikenteen kehittämisessä. HLJ 2015 -työssä otetaan keskeisesti huomioon liikennepoliittisen selonteon linjaukset ja Helsingin seudun MAL-työn tavoitteet. Seudun liikennejärjestelmäsuunnittelussa on jo pitkään edistetty liikennejärjestelmän ja maankäytön suunnittelun vuorovaikutusta (ks. luku 3.3) ja HLJ 2015-työssä tätä pyritään entisestään tiivistämään.

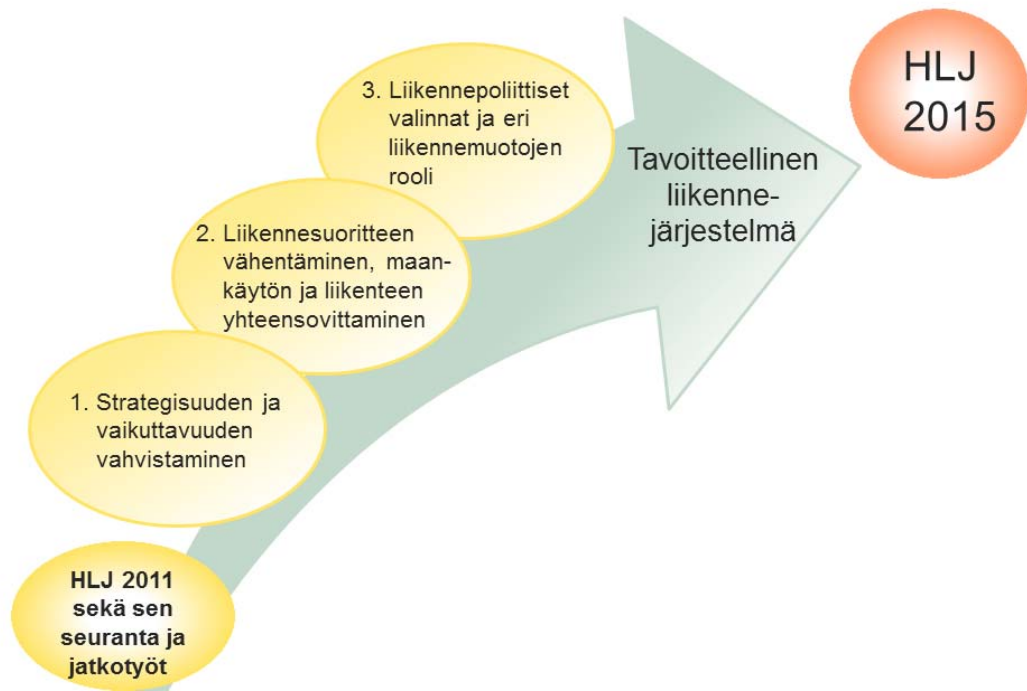
Helsingin seudun MAL-yhteistyöhön osallistuvat pääkaupunkiseudun kaupungit (Helsinki, Espoo, Vantaa ja Kauniainen) sekä KUUMA-kunnat (Järvenpää, Nurmijärvi, Tuusula, Kerava, Mäntsälä, Pornainen, Hyvinkää, Kirkkonummi, Vihti ja Sipoo). Helsingin seudun yhteistyösopimus astui voimaan 1.10.2005. Seutuyhteistyön tavoitteena on Helsingin seudun kansainvälisen kilpailukyvyyn turvaaminen. Yhteistyö perustuu Helsingin seudun kuntien yhteiseen näkemykseen alueen haasteista ja yhteiseen tahtoon vaikuttaa alueen kehittämiseen.

MAL-yhteistyön kohteena ovat erityisesti maankäyttö, asuminen ja liikenne sekä seudulliset palvelut. Helsingin seudun vision mukaan seudun eheä yhdyskuntarakenne on hyvin joukkoliikenneyhteyksiin perustuva, toiminnoiltaan monipuolinen, ekotehokas ja vähähiilinen. Tiiviin ydinalueen ympärillä on omialueiden keskustien verkosto. Helsingin seudun MAL-neuvottelukunta teetti vuonna 2011 konsulttityönä metropolialueen yhdyskuntarakenteeseen ja alueen kehittämiseen tähtäävän kehityskuvan. Kehityskuva konkretisoi Helsingin seutu 2050:n linjaukset kartan muotoon ja lausui myös seudun yhteisen tahtotilan tältä kannalta. Kehityskuvan muodostamisesta muodostui pidempiaikainen strateginen prosessi, jossa haetaan eri näkökulmien ja toimijoiden kompromissia (MAL-2050 Kehityskuva).

HLJ 2015 -työssä jatketaan yhteisiä ponnisteluja seudun kehittämiseksi. Liikennejärjestelmäsuunnittelu on jo pitkään toiminut yhteistyön edistäjänä seudullisissa kysymyksissä. Helsingin seudun (aikaisemmin pääkaupunkiseudun) liikennejärjestelmäsuunnittelu on jatkuva prosessi, jossa uuden suunnitelman lähtökohtana on edellinen hyväksytty suunnitelma sekä sen tarkistus- ja kehittämistarpeet.

HLJ 2015:lle ovat muotoutuneet seuraavat painopisteet HLJ 2011:n jälkiarviointien, liikennepoliittisen selonteon ja muiden lähtökohtien pohjalta (ks. kuva 3):

1. Strategisuuden ja vaikuttavuuden vahvistaminen
2. Liikennesuoritteiden vähentäminen sekä liikenteen ja maankäytön yhteensovittaminen
3. Liikennepoliittisten valintojen ja eri liikennemuotojen roolin kirkastaminen.



Kuva 3. HLJ 2015:n painopistealueet.

Näitä kolmea painopistettä käsitellään HLJ 2015:n pääselvityksessä eli strategiaselvityksessä (ks. luku 4.3), joka tehdään laajassa seudullisessa yhteistyössä edellä kuvattuja HLJ-työn lähtökohtia ja tavoitteita toteuttaen.

3.2 Strategisuuden ja vaikuttavuuden vahvistaminen

Liikennepoliittisessa selonteossa on vahvasti esillä uudenlaisen ajattelun tarve liikenteen ongelmien ja haasteiden ratkaisemisessa sekä voimavarojen järkevä käyttö yhteiskunnan toimien tehostamiseksi. HLJ 2015:ssä pyritään edistämään näitä tavoitteita Helsingin seudun liikennejärjestelmän osalta. Koko HLJ 2015:n valmisteluprosessin läpikulkevia teemoja ovat strategisuus, vaikuttavuus ja käytettävissä olevat resurssit. Tavoitteena on konkretisoida entistä paremmin, mitä liikennejärjestelmän kehittämiseksi tulee tehdä tarpeet, tavoitteet ja käytössä olevat resurssit huomioon ottaen – miten saadaan ”vähemmällä enemmän”. Liikennejärjestelmäsuunnitelmassa muodostetaan ja priorisoidaan tavoitteiden kannalta tehokkaita toimenpidekokonaisuuksia rahoituskehysten puitteissa.

Vaikuttavuuden vahvistaminen tarkoittaa HLJ 2015 -työssä sitä, että suunnitelman laadinta perustuu entistä systemaattisempaan toimenpiteiden ja toimenpideyhdistelmien vaikuttavuuden arviointiin. Strategisuutta vahvistetaan arvioimalla entistä johdonmukaisemmin vaikuttavuustiedon pohjalta, tehdäänkö tavoitteiden kannalta oikeita kehittämistoimia ja tehdäänkö ne oikealla tavalla ja järjestyksessä. Kehittämistoimia ohjataan mahdollisimman aikaisessa vaiheessa tavoitteiden kannalta oikeaan suuntaan neliporrasperiaatteen mukaisesti. Kehittämisstrategiassa määritetään kehittämispolku kohti tavoitetilaa lähivuosista lähtien.

Vaikuttavuuden arvioinnin merkitys korostuu talouskasvun hidastuessa ja liikennesektorin resurssien niuketessa. Liikennepoliittisessa selonteossa tähdennetään, että liikennepoliitikan vaikuttavuuden arvioinnin menettelyissä on kehittämistarpeita. Menettelyjen kehittäminen tukee politiikan pitkäjänteisyyttä ja tavoitteiden jatkuvuutta sekä sisällöllistä ja prosessuaalista oppimista (LVM 2012: sivu 62–63). Liikenneviraston selvityksessä Priorisointi vaikuttavuuden perusteella (Liikennevirasto 2012) suosituksena on, että eri osapuolet määrittelevät yhteistyössä ohjelmatasoisen arvioinnin kehittämisen yhteiset linjaukset.

Myös HLJ-työssä on tunnistettu tarve kehittää vaikuttavuuden arviointia, sillä siten voidaan kirkastaa valintojen perusteluja ja selkiyttää toimenpiteiden tärkeysjärjestyksen määrittämistä. Näin edistetään käytettävissä olevien resurssien tehokasta kohdentamista siten, että seudun liikennejärjestelmän ja maankäytön kehittämistavoitteet voidaan parhaiten saavuttaa.

HLJ 2015:n valmistelun lähtökohdaksi tehdään tarkasteluja liikennejärjestelmän kehittämisen rahoitustasosta. Tarkastelun tuloksia hyödynnetään suunnitelman laadintaa palvelevissa vaihtoehtotarkasteluissa sekä kehittämisstrategian laadinnassa.

3.3 Liikennesuoritteen vähentäminen, maankäytön ja liikenteen yhteensovittaminen

Liikennejärjestelmäsuunnitelman valmistelussa tarvitaan liikennesuoritteen vähentämistä sekä liikenteen ja maankäytön yhteensovittamista käsitteleviä tarkasteluja. Näiden tarkastelujen tarve korostuu, kun halutaan hillitä liikenteen ja liikkumistarpeiden kasvua, hyödyntää nykyistä infrastruktuuria täysimääräisesti ja välttää kalliita liikenneinvestointeja.

HLJ 2015 luo liikennejärjestelmän osalta valmiuksia ja lähtökohtia maankäytön ja liikenteen yhteisten suunnitelmien laadinnalle sekä maankäytön, asumisen ja liikenteen toimenpiteiden yhteensovittamiselle, vaiheistukselle ja seurannalle. HLJ 2015 -työllä edistetään Helsingin seudun MAL-aiesopimuksen 2012–2015 toteuttamista. MAL-aiesopimuksen 2012–2015 tavoitteena on, että aiesopimuksen jälkeisessä sopimuksessa maankäyttö ja liikennejärjestelmä perustuvat Helsingin seudulla yhteiseen seudulliseen maankäytön suunnitelmaan ja siihen liittyvään liikennejärjestelmäsuunnitelmaan. Myös vuoden 2015 jälkeen alkavaksi suunniteltujen liikennehankkeiden suunnittelua jatketaan yhdessä kaavoituksen kanssa.

HLJ 2015:n työssä tarvittavat maankäytön ja liikenteen yhteensovittamista palvelevat maankäyttöarviot tehdään Helsingin seudun MAL-prosessissa yhteistyössä kuntien ja Uudenmaan liiton kanssa. Erittäin tärkeää on, että seudun maankäytön suunnitelma ja HLJ 2015 -työ ohjelmoidaan ja toteutetaan siten, että prosessit tukevat hyvin toisiaan. Tärkeitä lähtökohtia tässä työssä ovat valtakunnalliset alueidenkäyttötavoitteet sekä Uudenmaan maakuntakaava- ja kuntien yleiskaavat.

Liikenteen ja maankäytön vuorovaikutuksesta ja kehittämistarpeista tiedetään Helsingin seudulla jo paljon, sillä mallinnus- ja arviointimenetelmiä on kehitetty ja sovellettu pitkään. HLJ 2011:n MARA-selvityksessä (ks. luku 4.3) kulminoitunutta menetelmää ja tarkastelutapaa alettiin kehittää jo vuonna 2005 YTV:n toimesta PLJ 2007:n valmistelua palvelleessa Liikennejärjestelmän kannalta hyvä maankäyttö -projektissa. Johtopäätöksenä todettiin, että pyrittäessä kestäväen kehityksen mukaisiin yhdyskuntiin parhaaseen lopputulokseen päästään integroimalla maankäyttöä ja liikennejärjestelmää koskevat toimenpiteet niin, että ne tukevat toisiaan. Projektin aikana innovoitiin ns. MALITA-rakennemallimenetelmä edistämään vuoropuhelua yhteisistä maankäytön ja liikenteen lähtökohdist, mahdollisuuksista ja reunaehdoista. Johtopäätöksenä todettiin, että pääkaupunkiseudun maankäytön järkevä sijoittaminen voi hillitä erityisesti henkilöauton kulkumuoto-osuuden kasvua.

Kaiken kaikkiaan liikenne-maankäyttö -tarkasteluiden tulokset kuitenkin osoittavat, että kaikkiin liikenteellisiin tavoitteisiin ei päästä pelkästään maankäytön keinoin. HLJ:tä kehitetäänkin yhä kokonaisvaltaisempaan suuntaan.

3.4 Liikennepoliittiset valinnat ja eri liikennemuotojen rooli

Helsingin seudun liikennejärjestelmän toimivuuteen vaikuttaa voimakkaasti joukkoliikennejärjestelmän toimivuus ja palvelutaso. Kilpailukyinen joukkoliikenne on toimivan liikennejärjestelmän perusta.

Liikennepoliittisten valintojen selkiyttämisen ja eri liikennemuotojen kehittämisen tarve on edelleen suuri, vaikka maankäytön ja liikenteen yhteensovittaminen onnistuisi tavoitteellisesti. Joukkoliikenteen toimivuudesta ja kilpailukyivästä huolehtiminen, kävelyn ja pyöräilyn edistäminen sekä liikenneturvallisuus ja liikenteen ympäristöhaittojen hallinta edellyttävät monipuolisia kehittämistoimia. HLJ 2011:n yhteydessä tehdyt liikenneverkkoanalyysit osoittavat, että vuoden 2035 ja erityisesti vuoden 2050 tilanteissa tieverkko voi olla kasvun takia erittäin kuormittunut. Tavoitteellinenkaan maankäyttö ei todennäköisesti poista ruuhkautumisongelmaa, vaan tarvitaan investointeja, liikku-misen ohjausta tai muita toimenpiteitä.

HLJ 2015 -työn tavoitteena on kirkastaa liikennepoliittisten valintojen merkitystä seudun liikennejärjestelmän kehittämisessä. Samalla selkiytetään eri liikennemuotojen (kävely, pyöräily, joukkoliikenne ja sen eri muodot, henkilöautoliikenne) roolia, työjakoa ja kilpailukykyä.

Miös tavaraliikenteen roolia ja merkitystä liikennejärjestelmässä selkiytetään sekä kehittämistarpeita tunnistetaan. Tarkasteluissa hyödynnetään HLJ 2015 -työn yhteydessä tehtäviä tavaraliikennetutkimuksia.

Liikennepoliittisten valintojen merkitystä ja vaikutuksia käsitellään HLJ 2015:n strategiaselvityksessä ja aihetta rikastetaan pohjoismaisella arvioinnilla, jossa tarkastellaan liikennepoliittisten valintojen vaikutuksia suurilla pohjoismaisilla kaupunkiseuduilla (ks. luku 4.4).

3.5 HLJ:n visio ja tavoitteet

Liikennejärjestelmän kehittämisen tavoitteellinen suunta määriteltiin HLJ 2011:n visiossa ja kärkitavoitteissa. Ne olivat suunnitelman laadinnan pohjana kaikissa osaselvityksissä ja vaikutusarvioinneissa valmistelun eri vaiheissa. Tavoitteiden määrittelyn taustalla vaikuttivat yhteiskunnalliset tavoitteet liikenteestä, alueidenkäytöstä ja ympäristöstä sekä liikennejärjestelmän tilasta ja seudun kehityksestä tehdyt tutkimukset, selvitykset ja johtopäätökset. Liikennejärjestelmän kehittämisen keskeisimmiksi haasteiksi tunnistettiin:

- Helsingin seudun voimakas kasvu
- yhdyskuntarakenteen hajautuminen
- tie- ja katuverkon ruuhkautuminen
- joukkoliikenteen kilpailukyvyyn heikkeneminen
- liikenneturvallisuus
- liikenteen melu, päästöt ja energiatehokkuus.

HLJ 2015:n lähtökohtana ovat HLJ 2011:n visio ja tavoitteet (ks. kuva 4). Niiden päivitys- ja priorisointitarve arvioidaan suunnitelman valmistelun käynnistyessä.



Osa-alue	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 meluille 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 4. HLJ 2011:n visio ja kärkitavoitteet (HLJ-toimikunta 3.6.2009).

HLJ 2015:n vaikutusten ja vaikuttavuuden arvioinnin kannalta on tärkeää, että tavoitteita kuvaavat mittarit ovat riittävän konkreettisia ja mitattavissa olevia (esim. tavoitetaso tai tavoitehaarukka). Sen vuoksi tavoitteille määritellään mitattavat kärki-indikaattorit asiantuntijayhteistyönä ja liikenne-ennustemallitarkasteluja hyödyntäen. Indikaattoreiden määrittelyn perusteena on se, mikä on tavoiteltava mutta myös saavutettavissa oleva vaikutustaso kunkin tavoitteen osalta. Mitattavien kärki-indikaattorien rinnalle luodaan myös laadulliset mittarit, jotka perustuvat asiantuntija-analyysiin.

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 5. HLJ 2011:n strategiakehikko.

Vision ja tavoitteiden tarkistamisen yhteydessä pohditaan myös HLJ:n strategiakehikon kehittämissarpeet (ks. kuva 5). HLJ 2011:n jälkiarviointinnissa strategiakehikko sai hyvän vastaanoton, mutta todettiin myös tarve selkiyttää eri kehittämistasojen sisältöä ja suhdetta toisiinsa ja neliporrasperi-
aatteeseen.

4 Selvityskokonaisuudet ja kehittämisstrategia

4.1 Nykytila- ja tulevaisuustarkastelut

HLJ 2015:n valmistelun käynnistyessä on päivitettävä liikennejärjestelmän nykytila- ja tulevaisuustarkastelut. Niiden tuloksia hyödynnetään vision ja tavoitteiden päivitystarpeen arvioinnissa sekä eri selvityksissä ja vaikutusten arvioinnissa.

Nykytilatarkastelu

HLJ 2015:n nykytilatarkastelussa kuvataan ja analysoidaan liikennejärjestelmän tilaa, sen vahvuuksia ja heikkouksia, sekä kuvataan liikkumisen ja liikenteen kehitykseen vaikuttavia yhteiskuntapoliittisia päätöksiä ja muita toimintaympäristötekijöitä. Tarkastelussa huomioidaan käyttäjien kokemat liikennejärjestelmän ongelmat ja kehittämistarpeet.

Liikkumisen ja liikenteen kehityksestä tuotetaan tunnuslukuja ja arvioita esimerkiksi seuraavista aiheista: kulkumuotojakauma, liikennejärjestelmän toimintavarmuus, liikennesuorite, työmatkojen pituus, ruuhkautuminen, kasvihuonekaasupäästöjen kehitys, liikenneturvallisuus, päästöille ja melulle altistuminen sekä maankäytön ja liikenteen yhteensovittaminen ja saavutettavuus.

Nykytilatarkastelussa hyödynnetään HLJ 2011:n seurannassa tuotettua tietoa sekä HLJ 2011:n jatkotöiden (ks. luku 2.6) tuloksia ja aineistoja. Käyttäjien kokemien ongelmien ja tarpeiden analysoinnissa hyödynnetään muun muassa Liikenneviraston kyselytutkimusta Kansalaisten tyytyväisyys liikennejärjestelmään ja matkaketjuihin, kaupunkien liikennebarometrien ja ympäristöasennetutkimusten tuloksia sekä HLJ 2015 -työssä tehtävää seudullista asennekyselyä.

Tulevaisuus- ja rahoitustasotarkastelut

HLJ 2015:n tulevaisuustarkastelu pohjautuu HLJ 2011:n tulevaisuustarkasteluun, joka päivitetään ja ohjelmoidaan palvelemaan HLJ 2015:n strategiaselvitystä ja siinä tehtäviä vaihtoehtotarkasteluja sekä vaikutusten ja vaikuttavuuden arviointia. Tulevaisuustarkastelussa muodostettavat vaihtoehtoiset tulevaisuuskuvat ovat tärkeä lähtökohta muun muassa HLJ 2015:n strategiaselvitykselle (ks. luku 4.3), jossa eri tulevaisuuskuvista muodostetaan kuvaukset liikenne-ennustemalleja varten. Tällöin arvioidaan, miten liikkumistarpeiden taustalla olevat tekijät kuten tulotaso, autonomistus, liikkumisen hinta, arvot ja maankäytön sijoittuminen muuttuvat eri tulevaisuuskuvissa.

Tulevaisuustarkastelun osana tehdään rahoitustasotarkasteluja, jossa tulevaisuuskuville määritellään karkealla tasolla liikennejärjestelmän kehittämisen rahoitustaso/-haarukka. Kunkin tulevaisuuskuvan rahoitustasoon vaikuttaa ko. tulevaisuuskuvan toimintaympäristötekijät kuten talouskehitys. Rahoitustasot luovat yleiset raamit keinovalikoimien muodostamiselle HLJ 2015:n vaihtoehtotarkasteluissa. HLJ 2015:n vaikutusten ja vaikuttavuuden arvioinnissa havainnollistetaan, millaisia vaikutuksia suhteessa tavoitteisiin erilaisilla valinnoilla, toimenpidepaketeilla ja niiden suuntaamisella saadaan rahoituskehysten puitteissa.

Tulevaisuustarkastelussa hahmotetaan vastauksia seuraaviin kysymyksiin:

- Miten toimintaympäristön muutokset voivat vaikuttaa liikenteeseen ja liikkumiseen sekä liikennejärjestelmän kehittämistarpeisiin ja -mahdollisuuksiin pitkällä aikavälillä Helsingin seudulla?
- Mitä eri tulevaisuudet tarkoittavat esimerkiksi asumisen, palveluiden sijoittumisen, liikkumisen, tavaraliikenteen, päästöjen ja rahoituksen kannalta?
- Mitä asioita tulee aktiivisesti edistää, jotta kehittämistavoitteet voivat toteutua?
- Mitä kannattaa tehdä joka tapauksessa siitä huolimatta, millaisena tulevaisuus toteutuu?

Tulevaisuustarkastelun päivittämisessä otetaan huomioon viime vuosina valmistuneiden tulevaisuustarkastelujen tulokset (esimerkiksi LVM, Liikennevirasto, Uudenmaan ELY-keskus ja Uudenmaan liitto).

4.2 Liikennetutkimukset ja -ennusteet

HLJ 2011:n yhteydessä toteutetussa laajassa liikennetutkimuksessa henkilöliikenteen ennustemallijärjestelmä laajennettiin pääkaupunkiseudulta Helsingin seudulle ja koko Uudenmaan maakuntaan sekä Riihimäen seutukuntaan. Samalla tuotettiin erinomaiset työkalut erilaisten liikennepoliittisten toimien tarkasteluun ja niiden vaikutusten arviointiin seudulla. HLJ 2015:n yhteydessä nämä työkalut tarkistetaan ja viritetään vielä tarkemmiksi ohjelmaan merkittyjen henkilö- ja tavaraliikennetutkimusten avulla, minkä lisäksi niiden käyttöä lisätään ja monipuolistetaan edelleen HLJ 2011:sta.

Osana HLJ 2015:n valmistelua päivitetään sekä henkilöliikenteen että tavaraliikenteen tietoaineistoja. Päivitykset ovat tarpeen, jotta käytössä olisi mahdollisimman ajantasainen kuva ihmisten liikkumisesta ja tavaraliikenteen kuormituksesta. Henkilöliikenteen tietoaineistoja päivitetään Helsingin seudulle kohdistettavalla henkilöhaastattelututkimuksella. Tavaraliikenteen tietoja puolestaan täsmennetään tärkeimpiin logistisiin solmukohtiin sekä jakeluliikenteeseen kohdistettavilla kyselyillä. HLJ 2011:ssä tavaraliikenteestä ei kerätty uusia Helsingin seutuun kohdistuvia tutkimusaineistoja vaan tukeuduttiin olemassa olleisiin selvityksiin ja tilastoihin.

Liikenneverkkokuvaukset, autonomistustiedot, liikkumisen kustannustiedot ja nykytilanteen maankäyttötiedot päivitetään HLJ 2015:n tarpeiden mukaisiksi siltä osin kuin ne ovat muuttuneet HLJ 2011:stä. Itse ennustetilanteet käsitellään strategiaselvityksessä (ks. seuraava luku), mutta niiden pohjaksi muodostetaan ajantasainen kuvaus nykytilasta eli HLJ 2015:n perusvuodesta 2012. Tämä peruskuvaus toteutetaan siten, että se saataisiin HLJ 2015 -työn käyttöön viimeistään keväällä 2013. Siihen asti toimitaan HLJ 2011 -työn aikana muodostetulla kuvauksella.

Henkilöhaastattelututkimus

Syksyllä 2012 toteutettava henkilöhaastattelututkimus vastaa sisällöltään vuosina 2007–2008 tehtyä henkilöhaastattelututkimusta, mutta se kohdistetaan edellistä tutkimusta suppeammalle alueelle, Helsingin seudulle. Tutkimus käsittää 14 220 henkilön otoksen, jolla saadaan päivitettyä HLJ 2011:n aikana muodostettu tietoaineisto Helsingin seudulla asuvien vähintään 7 vuotta täyttäneiden henkilöiden arkiliikkumisesta. Kerättävää aineistoa käytetään HLJ 2015:ssä liikenneennustemallin parametrien päivittämiseen sekä erilaisten perustunnuslukujen tuottamiseen eri vä-

estöryhmien liikkumisesta. Uusi aineisto saadaan HLJ:n käyttöön viimeistään kesäkuussa 2013, johon saakka käytetään HLJ 2011:n aikana muodostettua aineistoa ja mallia.

Verrattuna vuosien 2007–2008 henkilöhaastattelututkimukseen syksyn 2012 tutkimuksessa pyritään saamaan aikaisempaa yksityiskohtaisempaa tietoa matkaketjuista ja niiden toimivuudesta.

Tavaraliikennetutkimukset

Tavaraliikenteen tutkimuksilla kootaan hyvät perustiedot tavaraliikenteen määristä ja suuntautumisesta sekä elinkeinoelämän odotuksista, toimintatavoista ja liikenteen toimivuudesta Helsingin seudulla. Tiedot tarvitaan liikenne-ennustemallin pohjatiedoksi sekä tarkemman liikennesuunnitelun ja sidosryhmäyhteistyön tueksi. Keskeisiä osatutkimuksia ovat seudun logistisiin solmukohtiin kohdistettavat määräpaikkatutkimukset sekä jakeluliikenteen reitinvalintaa koskeva selvitys. Lisäksi tehdään yritystoimipaikkakyselyjä. Myös jo olemassa olevat tavaraliikenneaineistot hyödynnetään. Tutkimukset toteutetaan vuosina 2012–2014 ja niiden tuloksia otetaan HLJ:n käyttöön sitä mukaa kuin tutkimukset valmistuvat. Siihen asti mallin taustalla käytetään tasokorjattua HLJ 2011:n tavaraliikenne-ennustetta. Kattavien tavaraliikennetutkimusten tavoitteena on ajantasaistaa ja tarkentaa mallijärjestelmän tietopohja tavaraliikennetietojen osalta.

Nykytilanteen liikenneverkkokuvauksen ja maankäyttötietojen päivitys

Nykytilan liikenneverkkokuvauksen 2012 pohjaksi otetaan vuoden 2008 kuvaus. Sitä tarkistetaan syksyyn 2012 mennessä valmistuvien hankkeiden osalta, minkä lisäksi verkolla esitetään syksyn 2012 joukkoliikennelinjasto. Myös maankäyttöä, autonomistusta ja liikkumisen kustannuksia koskevat tiedot päivitetään ennustealueittain syksyn 2012 mukaisiksi.

Nykytilaennusteen päivitys

Syksyn 2012 henkilöhaastattelututkimuksen aineisto saadaan muokattuna käyttöön keväällä 2013 ja liikenne-ennustemallit päivitetään sen jälkeen. Kun liikenneverkkoa, maankäyttöä, autonomistusta ja liikkumisen kustannuksia koskevat tiedot on päivitetty, voidaan myös nykytilan liikenteestä laatia ennuste. Aluksi ennuste laaditaan HLJ 2011:n liikennemallilla, mutta tavaraliikenteen osalta mallijärjestelmä tarkentuu vuosien 2013–2014 aikana, jolloin täydessä mitassaan uudet tavaraliikennetiedot ovat käytettävissä vuoden 2014 kesällä. Mallin rakenteeseen ei kuitenkaan tehdä päivityksiä vaan siltä osin ennustejärjestelmä on täysin käyttökunnossa koko HLJ 2015:n valmistelun ajan.

Saavutettavuustarkastelut

HLJ 2015:n valmistelussa ja vaikutusten arvioinnissa hyödynnetään monipuolisesti HLJ 2011:n jatkotyönä kehitettyjä saavutettavuustarkasteluja (SAVU). SAVU-malli jäsentää seudun saavutettavuusvyöhykkeisiin liikkumiskäyttäytymisen ja liikennejärjestelmän tarjoamien kulkumahdollisuuksien perusteella. Myös tämä malli päivitetään uuden henkilöhaastatteluaineiston ja uusien liikennejärjestelmäkuvausten pohjalta, minkä lisäksi sitä myös kehitetään edelleen. Saavutettavuusmallia käytetään analysointi- ja visualisointivälineenä, kun HLJ 2015:ssä tarkastellaan toimenpiteiden kohdentamista ja niiden vaikutusten kohdentumista.

4.3 HLJ 2015:n strategiaselvitys

Strategiaselvitys on HLJ 2015:n pääselvitys, joka ohjelmoidaan ja tehdään kiinteässä yhteistyössä Helsingin seudun maankäytön suunnitelman kanssa. HLJ-strategiaselvityksessä tuotetaan liikennejärjestelmän kehittämisstrategian alustava runko osastrategioineen.

Strategiaselvitys tuottaa aineistoa kaikista HLJ 2015:n kolmesta painopistealueesta, jotka ovat 1) strategisuuden ja vaikuttavuuden vahvistaminen, 2) liikennesuorituksen vähentäminen, maankäytön ja liikenteen yhteensovittaminen sekä 3) liikennepoliittiset valinnat ja eri liikennemuotojen rooli.

Strategiaselvityksessä tehdään liikenteen ja maankäytön yhteensovittamista palvelevia tarkasteluja, joissa tarvittavat maankäyttöarviot tuotetaan yhteistyössä MAL-työn ja maankäytön suunnitelman laadinnan kanssa. Työssä käsitellään liikennejärjestelmän ja erityisesti seudun joukkoliikennejärjestelmän ja muiden kestävien kulkutapojen kehittämistarpeita ja roolia yhdyskuntarakenteen kehittämisessä vaihtoehtotarkasteluja ja innovatiivisia menetelmiä monipuolisesti hyödyntäen. Strategiaselvitys palvelee HLJ 2015:n valmistelua sekä samalla myös muuta MAL-työtä ja maankäytön ja liikenteen yhteisiä seudullisia suunnitelmia.

Tavoitteet ja lähtökohdat

Strategiaselvityksen tavoitteena on:

- Määrittää alustava kehittämisstrategia, jossa tunnistetaan tehokkaimmat osastrategiat ja toimenpidekokonaisuudet kehittämistavoitteiden saavuttamiseksi.
- Analysoida alustavien strategioiden toimivuutta eri tulevaisuuskuvin sekä muodostaa todennäköisin tulevaisuuskuva jatkoselvitysten lähtökohdaksi
- Muodostaa runko ja lähtökohdat eri osastrategioiden ja niiden toimenpiteiden täsmentämiselle.

Työssä määriteltäviä osastrategioita voivat olla esimerkiksi maankäytön ja liikenteen yhteensovittaminen, liikkumisen ohjaus ja hallinta, joukkoliikennestrategia, kävely- ja pyöräilystrategia ja tieliikenteen ratkaisut. Strategioiden vaikuttavuutta arvioidaan erilaisissa tulevaisuuden vaihtoehtoisissa toimintaympäristöissä sen suhteen, missä määrin strategioiden avulla voidaan edistää kehittämistavoitteiden ja niitä kuvaavien mittareiden toteutumista määriteltyjen rahoituskehysten puitteissa (ks. kohta Tulevaisuus- ja rahoitustasotarkastelut).

Selvityksen keskeisiä lähtökohtia ovat HLJ 2011, liikennepoliittinen selonteko, MAL-työ ja -aiesopimus, Uudenmaan maakuntakaava ja kuntien yleiskaavatyö. HLJ 2011, sen osaselvitykset ja vaikutusten arviointi (SOVA) ovat luoneet hyvän pohjan seudun liikennejärjestelmän kokonaisvaltaiselle kehittämiselle ja jatkosuunnittelulle ja niitä hyödynnetään täysimääräisesti.

Työssä hyödynnetään myös HLJ 2015:n pohjoismaisen arvioinnin tuloksia siitä, millaisia liikennepoliittisia painotuksia jatkossa tarvitaan, jotta kehittämistavoitteet voidaan saavuttaa aiempaa paremmin (ks. luku 4.4).

Helsingin seudulla on jo paljon tietoa erilaisten kehittämistoimenpiteiden vaikutuksista ja myös käytettävissä menetelmiä vaikutusten arvioimiseen tulevaisuuden erilaisissa tilanteissa. HLJ 2011 -työn aikana kehitettiin Helsingin työssäkäyntialueen liikenne-ennustemalleja ja saavutettavuus-

tarkasteluja. Strategiaselvityksessä voidaan keskittyä niiden monipuoliseen ja innovatiiviseen hyödyntämiseen jo prosessin alkuvaiheessa.

Maankäyttötarkastelujen lähtökohdista

Lähtökohtana strategiaselvitykseen kuuluvissa maankäyttötarkasteluissa on HLJ 2011:n kehittämisstrategian vaiheistus (ks. kuva 6), jonka pääperiaatteet ovat:

1. Pitäytymisvaihe: Pitäydytään nykyisissä ratakäytävissä siten, että kehitetään ydinalueen ja nykyisten raidekäytävien maankäyttöä sekä toteutetaan tiivistämistä tukevat raidehankkeet.
2. Täydentymisvaihe: Täydennetään ydinaluetta.
3. Laajentumisvaihe: Valitaan uudet raideverkon laajenemissuunnat, jotka toteutetaan ensin lyhyinä ratakäytävinä. Varaudutaan jatkamaan ratakäytäviä edelleen, mikäli maankäyttö ja seudun kasvu sitä edellyttävät.



Kuva 6. HLJ 2011:n kehittämisstrategian vaiheistus.

Vaiheistus perustuu HLJ 2011:n Maankäyttö- ja raideverkkoselvitykseen (MARA), joka tehtiin laajassa seudullisessa yhteistyössä ja jossa näkökulma oli hyvin tavoitteellinen ja seudulliseen kokonaisuuteen keskittyvä. Työn päätuloksia olivat suositukset Helsingin seudun tavoitteellisesta raideverkosta ja siihen tukeutuvasta maankäytöstä sekä tavoitetilan toteuttamispolusta. Työssä pohdittiin myös raideverkon eri kehittämissuuntien (ydinalue, länsisuunta, itäsuunta ja pohjoissuunta) strategioita. Raideverkon tavoitetila 2050 perustui laajaan asiantuntijakäsittelyyn, innovatiiviseen mallinnusprosessiin ja iteratiiviseen valmisteluprosessiin, jossa on käyty kattavasti läpi seudulla esitettyjä raideliikenteen kehittämis ehdotuksia. MARA-työtä jatkettiin HLJ 2011 -prosessissa tarkemmilla maankäytön ja liikenteen yhteensovittamista palvelevilla tarkasteluilla ns. MAL-MARA -projektissa, jossa käytiin seudun kuntien maankäytön suunnitelmat kootusti läpi. Selvitystyöhön kuului myös vuorovaikutusta Uudenmaan maakuntakaavan rakennemallityön kanssa.

MARA:n tulokset osoittivat, että seudun laajenemista ja uusien ratakäytävien avaamista olisi vältettävä ennen kuin maankäytön potentiaali on hyödynnetty mahdollisimman lähellä seudun ydinaluetta. Ydinalue on keskeisessä asemassa seudun laajenemispaineiden hallinnassa ja HLJ:n tavoittei-

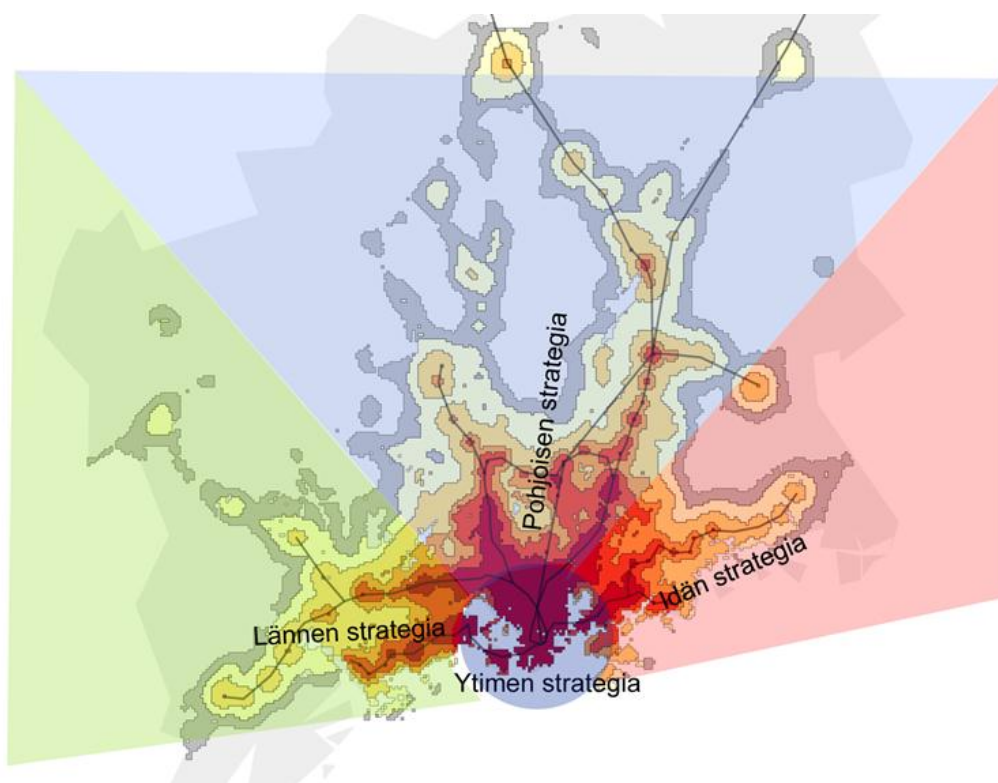
den toteutumisessa. Raideliikenneverkon sekä muun liikennejärjestelmän ja maankäytön onnistunut yhteensovittaminen hillitsee investointitarpeita ja edistää taloudellisuuden tavoitteita. Yhdyskuntarakenteen eheyttäminen ja tiivistäminen parantavat myös jalankulun ja pyöräilyn edellytyksiä. Poikittaisten pikaraitiotiejärjestelmien tarkoituksenmukaisuus lisääntyy ajan myötä, jos liikenteen ja maankäytön kehittämisen strategia perustuu nykyisessä rakenteessa pitäytymiseen ja sen tiivistämiseen. MARA-selvityksessä huomiona oli, että seudun työpaikka- ja palvelurakenne saattaa tulevaisuudessa muuttua työpaikkamäärien kasvun ja muutamaan työpaikkakeskukseen (Helsingin kantakaupunki, Pasila, Aviapolis) keskittymisen myötä ja vaikuttaa oleellisesti liikenteen suuntautumiseen.

Seudun kasvu luo pitkällä aikavälillä tarvetta myös ratakäytävien avaamiseen. MARA-analyysit osoittivat, että mitä lähempänä seudun ydinaluetta raideliikennettä ja maankäyttöä kehitetään, sitä parempia liikkumisen tunnusluvut ovat (lyhyiden sormien strategia). Tästä syystä tavoiteverkossa 2050 on laajentumisvaiheessa ensin lyhyet uudet yhteysvälit. Lisäksi ns. tilavarausverkossa varaudutaan edelleen laajentumiseen, kun kasvu ja maankäytön kehittäminen sitä edellyttävät. Taajama-junaliikenteen kehittäminen riippuu myös kaukoliikenteen kehittämisestä (Turun yhteyden ratkaisut, Lentorata ja Helsinki–Pietari yhteys).

Tarkasteltavia aihekokonaisuuksia

MARA-selvityksen päätelmät ovat edelleen relevantteja, mutta analyysien pohjana olleet seudun yleis- ja maakuntakaavojen suunnitteet ovat päivittyneet ja Helsingin seudun MAL-työ on jatkunut muun muassa MAL-aiesopimuksen ja Kehityskuva-puheenvuoron muodossa. Maakuntakaavaehdotus valmistui lausuntoja varten huhtikuussa 2012. KUUMA-kehityskuvan päivittäminen on käynnissä. Seudun ydinalueen raideratkaisuista on saatu MARA:n jälkeen paljon lisätietoa. Raideverkon kokonaisuuden kannalta oleellisia jatkosuunnittelussa käsiteltäviä kysymyksiä ovat metro- ja muut raideratkaisut.

MARA-selvityksessä tutkittuja maankäytön sijoittamisen vaihtoehtoja ei ole vielä analysoitu uusimmilla liikenne-ennustemalleilla, sillä ne valmistuivat MARA-työn jälkeen. Nyt maankäyttötarkasteluissa voidaan myös hyödyntää HLJ 2011:n jatkotyönä kehitettyjä saavutettavuustarkasteluja (SAVU). Niiden avulla voidaan arvioida ja vertailla erilaisten tulevaisuuden kehittämistoimien vaikutuksia eri toimintojen saavutettavuuteen kestäville kulkumuodoille sekä tuottaa liikkumiseen ja eri kulkumuotojen käyttöön liittyviä arvioita (ks. kuva 7).



Kuva 7. HLJ 2011:n Maankäyttö- ja raideverkkoselvityksessä (MARA) analysoidut kehittämissuunnat saavutettavuuskartalla (SAVU). Saavutettavuusmallin kuten myös uuden liikenneennustemallin avulla voidaan eri suuntien strategioita tarkastella entistä monipuolisemmin ja kokonaisvaltaisemmin.

MARA-selvityksessä painopiste oli tavoitteellisen raideliikenneverkon ja maankäytön hahmottamisessa sekä raideverkon toteuttamispolun muodostamisessa. HLJ 2015:n strategiaselvityksessä liikennejärjestelmää tarkastellaan kokonaisvaltaisemmin ja monipuolisemmin MAL-yhteistyön kokonaisuudessa. Tähän antavat hyvät mahdollisuudet HLJ 2011:ssä tuotetut tiedot ja kehitetyt uudet menetelmät.

Strategiaselvityksessä tuotetaan liikennejärjestelmätason tarkasteluja ja analyyskejä siitä, miten maankäytön ja liikennejärjestelmän kokonaisuus parhaiten tukee joukkoliikenteen houkuttelevaa palvelutasoa. Myös ajoneuvoliikenteen palvelutasoa ja sen tavoitteita tarkastellaan. Strategiaselvityksen palvelutasotarkastelujen tuloksia hyödynnetään ja täsmennetään HLJ:n osastrategioiden valmistelussa.

Strategiaselvityksessä tarkasteltavia aiheita ovat muun muassa:

- liikkumissuorituksen ja liikkumistarpeen vähentäminen maankäyttöratkaisuilla
- asumisen, työpaikkojen ja palveluiden saavutettavuus ja tavoitteellinen sijoittuminen liikennejärjestelmänäkökulmasta
- liikenneverkot ja -käytävät, verkostokaupunki, solmupisteet, poikittainen liikkuminen
- asiakkaiden tarpeet, matkaketjujen toimivuus
- olemassa olevan liikennejärjestelmän toimintavarmuus ja tehokäyttö
- liikkumisen ohjaus, taloudelliset ohjauskeinot

- eri liikennemuotojen roolit, työnjako, kilpailukyky ja palvelutaso
- kävelyn ja pyöräilyn sekä joukkoliikennejärjestelmän roolit ja niiden vahvistaminen
- eri joukkoliikennemuotojen edellytykset ja työnjako, poikittainen joukkoliikenne ja raideyhteyksien edellytykset
- liityntäliikenne, liityntäpysäköinti
- tavaraliikenteen rooli ja kehittämistarpeet
- liikenneturvallisuuden parantaminen
- energiatehokkuus, melun ja päästöjen vähentäminen.

Selvityksen toteutus ja vaikuttavuustarkastelut

Maankäyttösuunnitelmien ja -arvioiden kokoamis- ja tarkasteluprosessi tehdään MAL-yhteistyön puitteissa. Strategiaselvityksessä tehdään yhteistyössä tarkasteluja seudun liikenteen ja maankäytön tavoitteellisesta kokonaisuudesta ja HLJ 2015:n kehittämisstrategian laadinnan lähtökohdaksi valittavasta maankäytöstä. Asukas- ja työpaikka-arviot kootaan vastaamaan sekä vuoden 2012 tilannetta että HLJ 2015:n tarkasteluvuosia 2025, 2040 ja 2050+ käytettäväksi liikenne-ennusteissa ja vaikutustarkasteluissa.

HLJ 2011:n valmistelussa tuotettuja malleja, arviointimenetelmiä ja ennusteita hyödynnetään strategiaselvityksen alkuvaiheessa. Niissä tarkasteluvuodet ovat 2008, 2020, 2035 ja 2050.

Liikenne-ennustemallijärjestelmällä voidaan tuottaa kattavia arvioita seudun liikennejärjestelmän toimivuudesta. Saavutettavuusanalyysien (SAVU) avulla voidaan arvioida kehittämistoimenpiteiden vaikutuksia palvelujen ja työpaikkojen saavutettavuuteen kestävillä kulkumuodoilla.

Strategiaselvityksen yhteydessä määritellään kehittämistoimenpiteiden vaikuttavuuden arviointikehikko, jotta kaikissa HLJ 2015:n osastrategioissa toimenpiteiden ja niiden yhdistelmien vaikuttavuus arvioidaan samoilla periaatteilla (ks. luku 4.5).

HLJ 2015:n strategiaselvityksen ohjelmointi on käynnistynyt syyskuussa 2012 yhteistyössä MAL-aiesopimuksen mukaisen seudun maankäytön suunnitelman ohjelmoinnin kanssa.

4.4 Pohjoismainen arviointi liikennepoliittisten valintojen vaikutuksista

Liikennepoliittisten valintojen käsittelyä rikastetaan pohjoismaisella arvioinnilla, jossa tarkastellaan liikennepoliittisten valintojen vaikutuksia suurilla pohjoismaisilla kaupunkiseuduilla. Arvioinnissa haetaan vastauksia seuraaviin kysymyksiin:

- Miten liikennepoliittiset tavoitteet on eri kaupunkiseuduilla saavutettu ja mitkä liikennejärjestelmän ja maankäytön kehittämistoimenpiteet ovat eniten vaikuttaneet kehitykseen?
- Mitä voimme oppia menneestä ja toisilta kaupunkiseuduilta Helsingin seudun liikennejärjestelmäsuunnittelua varten?

Syvällisempi analysointi ja eri toimenpiteiden arviointi tehdään muutaman seudun osalta. Kohdekaupunkeja voivat olla esimerkiksi Göteborg, Oslo ja Helsinki. Niiden osalta selvitetään tarkemmin viime vuosikymmeninä tehtyjä suunnitelmia ja liikennepoliittisia linjauksia sekä arvioidaan, miten kehittämistavoitteet ovat toteutuneet ja mitkä toimenpiteet ovat eniten vaikuttaneet liikennejärjestelmän kehitykseen. Erityishuomion kohteena ovat yhdyskuntarakenteen kehitys liikennejärjestelmänäkökulmasta sekä kestävien kulkumuotojen rooli ja kilpailukyky.

Arvioinnin tekemistä varten kootaan eri kaupunkiseutujen edustajista koostuva asiantuntijaryhmä. Arvioinnin perusteella työryhmä tekee suosituksia siitä, millaisia liikennepoliittisia painotuksia ja liikennepoliittikan suunnan muutoksia jatkossa tarvitaan, jotta kehittämistavoitteet täyttyvät aiempaa paremmin. Työ ohjelmoidaan tarkemmin ja toteutetaan siten, että arvioinnin tulokset ovat käytettävissä HLJ 2015:n strategiaselvityksessä.

4.5 Osastrategioiden täsmentäminen

Strategiaselvityksen tuloksena saadaan liikennejärjestelmän alustava kehittämisstrategia, joka muodostaa rungon eri osastrategioiden ja niiden toimenpiteiden täsmentämiselle.

Osastrategioiden laadinnassa hyödynnetään HLJ 2011:n osaselvitysten ja jatkotöiden tuloksia ja aineistoja (ks. luku 2.6) sekä asiantuntijatyöskentelyä (työpajat), mallinnuksia ja muita tarpeellisia tarkasteluja ja selvityksiä. Käsiteltäviä aihekokonaisuuksia ovat muun muassa: kysynnän hallinta, liikkumisen ohjaus, älyliikenne, liikenteen hallinta, kävely ja pyöräily, joukkoliikennejärjestelmä, liikenneturvallisuus, tieliikenteen kehittäminen, tavaraliikenne sekä liikennejärjestelmän energiatehokkuus ja päästöt.

Osastrategioiden valmistelulle muodostetaan HLJ 2015:n strategiaselvityksen yhteydessä yhtenäiset lähtökohdat, joita ovat:

- alustava kehittämisstrategia, joka kattaa kaikki aihekokonaisuudet (osastrategiat)
- yksi yhteinen tulevaisuuskuva tarkastelujen ja analyysien taustaksi
- yhtenäinen vaikuttavuuden arviointikehikko eli periaatteet, joilla osastrategioiden toimenpiteiden vaikuttavuutta arvioidaan

- HLJ 2015:n tavoitteita kuvaavat kärki-indikaattorit ja niiden tavoitetasot, jotta vaikuttavuuden arvioiminen on mahdollista.

Osastrategioiden valmistelu ohjelmoidaan tarkemmin myöhemmin.

4.6 Vaikutusten arviointi (SOVA-laki)

Vaikutusarvioinnit ovat kehittyneet Helsingin seudun liikennejärjestelmäsuunnittelussa jokaisella suunnittelukierroksella (PLJ 1994, PLJ 1998, PLJ 2002, PLJ 2007, HLJ 2011). Ne kaikki ovat tuoneet mukanaan kehitysaskelia vaikutusten arvioinnin näkökulmasta. PLJ 2007:n vaikutusten arviointi oli ensimmäinen SOVA-lain (200/2005) mukainen arviointi. HLJ 2011:n vaikutusten arviointi ohjelmointiin suunnittelun alkuvaiheessa, jolloin arviointi voitiin kytkeä hyvin suunnitteluprosessin ja vuorovaikutuksen eri vaiheisiin. Suunnittelua ja arviointia lähdettiin tekemään aiempaa vahvemmin rinnakkain.

HLJ 2015:n vaikutusten arvioinnissa panostetaan erityisesti vaikuttavuuden arvioinnin kehittämiseen. Tämä tulee onnistuessaan monipuolistamaan arviointia ja selkeyttämään johtopäätöksiä sen suhteen, mitkä ovat tehokkaimmat mahdolliset toimenpideyhdistelmät liikennejärjestelmän kehittämistavoitteiden toteuttamiseksi. Vaikuttavuuden arvioinnin kehittämistarve liikennesektorilla on tunnistettu laajasti (ks. luku 3.2). Käytettävissä ei ole kuitenkaan valmista HLJ:hin soveltuvaa vaikuttavuuden arvioinnin mallia.

Vaikutusten ja vaikuttavuuden arviointi on keskeinen osa HLJ 2015:n valmisteluprosessia (ks. kuva 8) ja sillä on tärkeä rooli kehittämisstrategian valmistelussa. Vaikutusten arviointi tukee suunnittelua, vuorovaikutusta ja päätöksentekoa. HLJ:n vaikutusten arvioinnin tulee täyttää SOVA-lain (laki viranomaisten suunnitelmien ja ohjelmien ympäristövaikutusten arvioinnista) velvoitteet.

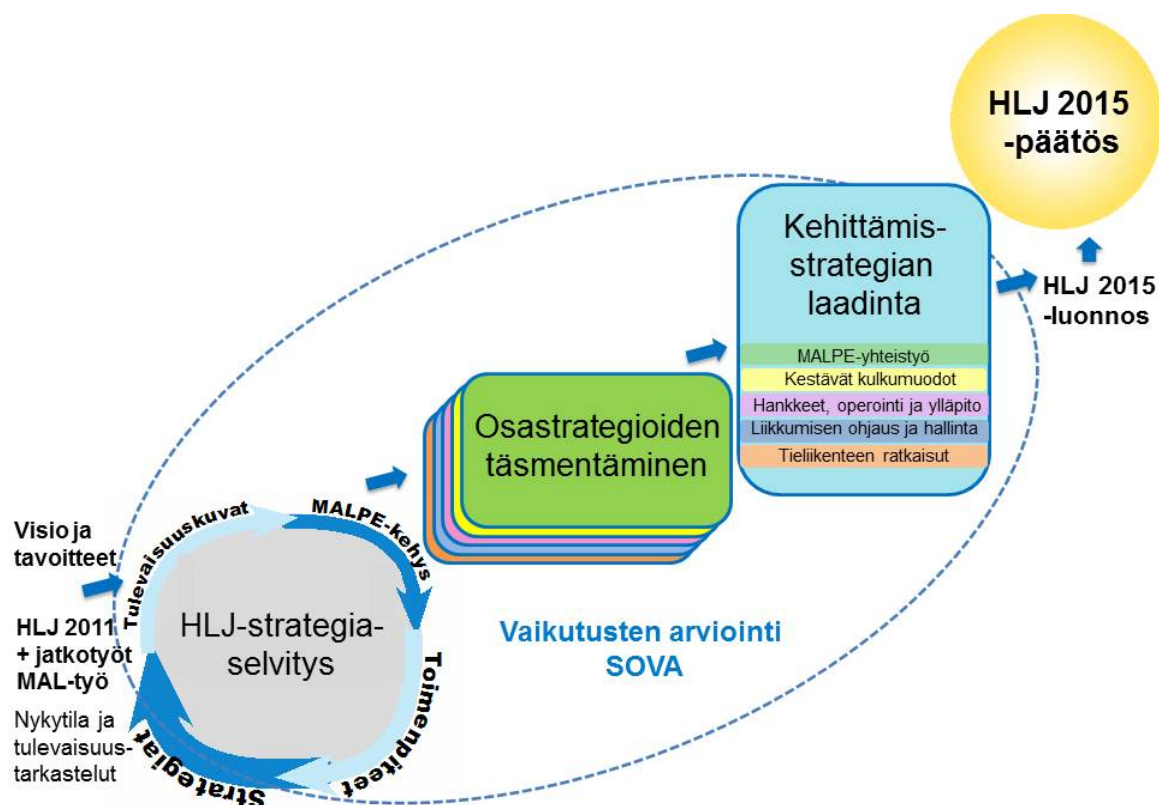
Liikennejärjestelmätason vaikutuksia arvioidaan laaja-alaisesti vaihtoehtotarkastelujen pohjalta. Tärkeässä roolissa HLJ 2015:n vaikutusten ja vaikuttavuuden arvioinnissa ovat asiantuntijayhteistyö ja vuorovaikutus eri kohderyhmien kanssa (ks. luku 5). Vaikuttavuuden arviointi edellyttää selkeästi määriteltyjä ja priorisoituja tavoitteita sekä niitä kuvaavia mittareita (ks. luku 3.5). Vaikuttavuuden arvioinnissa painottuu asiantuntijayhteistyön ja määrällisen arviointitiedon merkitys. Vaikutusten arvioinnissa hyödynnetään strategiaselvityksen ja muiden täydentävien selvitysten tuloksia ja aineistoja. HLJ 2015:n luonnoksen vaikutuksia arvioidaan muun muassa hyödyntämällä liikenneennusteiden ja liikenteellisten analyysien tuloksia.

Erityistä huomiota kiinnitetään vaikutusten ja vaikuttavuuden arvioinnin välitulosten ja johtopäätösten kiteytettyyn ja havainnolliseen esittämiseen valmistelun ja poliittisen käsittelyn eri vaiheissa.

Vaikutusten arvioinnin ohjelmointi (SOVA-arviointiohjelma) aloitetaan HLJ 2015:n valmistelun käynnistyessä.

4.7 Kehittämisstrategia: tavoitteellinen liikennejärjestelmä

Liikennejärjestelmän kehittämisstrategia ja sen sisältämät osastrategiat määrittävät ja tarkentuvat HLJ 2015:n valmistelun edetessä. HLJ 2015:n kehittämisstrategia laaditaan tuotetun aineiston pohjalta tiiviissä vuorovaikutuksessa liikenteen ja maankäytön asiantuntijoiden kanssa sekä vaikutus- ja vaikuttavuustarkasteluja hyödyntäen (ks. kuva 8). Strategioita toteuttavat toimenpideyhdistelmät priorisoidaan ja ajoitetaan.



Kuva 8. HLJ 2015:n valmistelun päävaiheet.

Viimeistelty liikennejärjestelmän kehittämisstrategia sisältää:

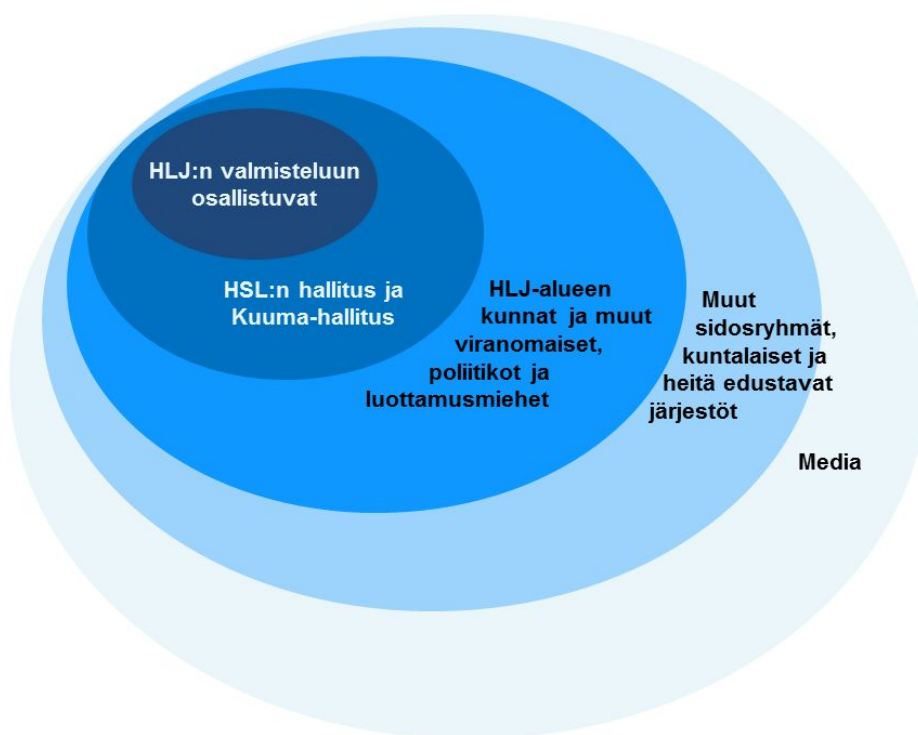
- Kokonaisstrategian ja siihen sisältyvät osastrategiat painopisteineen
- Strategioita toteuttavat toimenpideyhdistelmät rahoituskehysten puitteissa
- Liikennejärjestelmän tavoiteverkon.

Liikennejärjestelmän tavoiteverkko määritellään kehittämisen eri vaiheissa, joita ovat pitäytymisvaihe, täydentymisvaihe ja laajentumisvaihe. Tarkimmin kuvataan lähikaudella suunniteltavat ja toteutettavat toimenpiteet.

5 Osallistuminen, vuorovaikutus ja viestintä

Osallistuminen ja vuorovaikutus ovat olennainen osa HLJ 2015:n valmistelua. Tavoitteena on edistää vuoropuhelua ja tiedonvaihtoa eri tahojen kanssa tarjoamalla monipuolisesti mahdollisuuksia osallistua suunnitelman valmisteluun sen eri vaiheissa. Viestinnän ja vuorovaikutuksen tavoitteet ja ajoituksen painopiste vaihtelevat kohderyhmäkohtaisesti. Viestinnän ja vuorovaikutuksen kohderyhmät on esitetty kuvassa 9. Kaikkien osapuolten pitäminen ajan tasalla suunnitelman valmistelun etenemisestä ja vaikutusmahdollisuuksista on viestinnän ja vuorovaikutuksen päätavoitteita. Yhteistyöprosesseja kehitetään eri tahojen näkemysten ja asiantuntemuksen hyödyntämiseksi.

Vuorovaikutus MAL-yhteistyön ja seudun yhteisen maankäytön suunnitelman valmistelun kanssa on HLJ 2015:n valmistelussa tärkeällä sijalla. HLJ-prosessiin osallistuvien asiantuntemuksen hyödyntäminen, osallistumismahdollisuuksien tarjoaminen ja tiedon jakaminen HLJ:n valmistelusta ovat keskeisiä vuorovaikutuksen tavoitteita. HSL:n hallitukselle ja Kuuma-hallitukselle tarjotaan oikea-aikaista tietoa päätöksenteon tueksi.



Kuva 9. HLJ 2015:n viestinnän ja vuorovaikutuksen osallisia.

Sidosryhmien ja asukkaiden kokemat liikennejärjestelmään liittyvät ongelmat, tarpeet ja toiveet kootaan valmistelun alkuvaiheessa ja hyödynnetään HLJ 2015:n nykytilakatsauksessa ja viestinnässä. Medialle viestitään havainnollisella tavalla HLJ-suunnitelmasta ja mitä sillä tavoitellaan ja mihin kaikkeen sillä vaikutetaan.

Suunnitelman valmistelua ja vuorovaikutusta tuetaan tarjoamalla tietoa kattavasti oikeaan aikaan. Oikea-aikaisella tiedotuksella pidetään myös päätöksentekoon osallistuvat ajan tasalla valmistelun etenemisestä.

Osallistuminen ohjelmoidaan tarkemmin viestintä- ja vuorovaikutussuunnitelmassa, joka valmistellaan HLJ 2015:n puiteohjelman hyväksymisen jälkeen. Suunnitelmassa kuvataan kohderyhmäkohtaiset tavoitteet, painopisteet ja menetelmät HLJ 2015:n valmistelun eri vaiheissa.

6 Organisointi ja päätöksenteko

Liikennejärjestelmäsuunnitelman valmistelusta vastaa HSL. Suunnitelman ja selvitysten laadintaa ohjaa ja valvoo HLJ:n valmistelun johtoryhmä (HLJ-toimikunta). Toimikunnan kokoonpano tarkistetaan HLJ 2015:n valmistelun käynnistyessä.

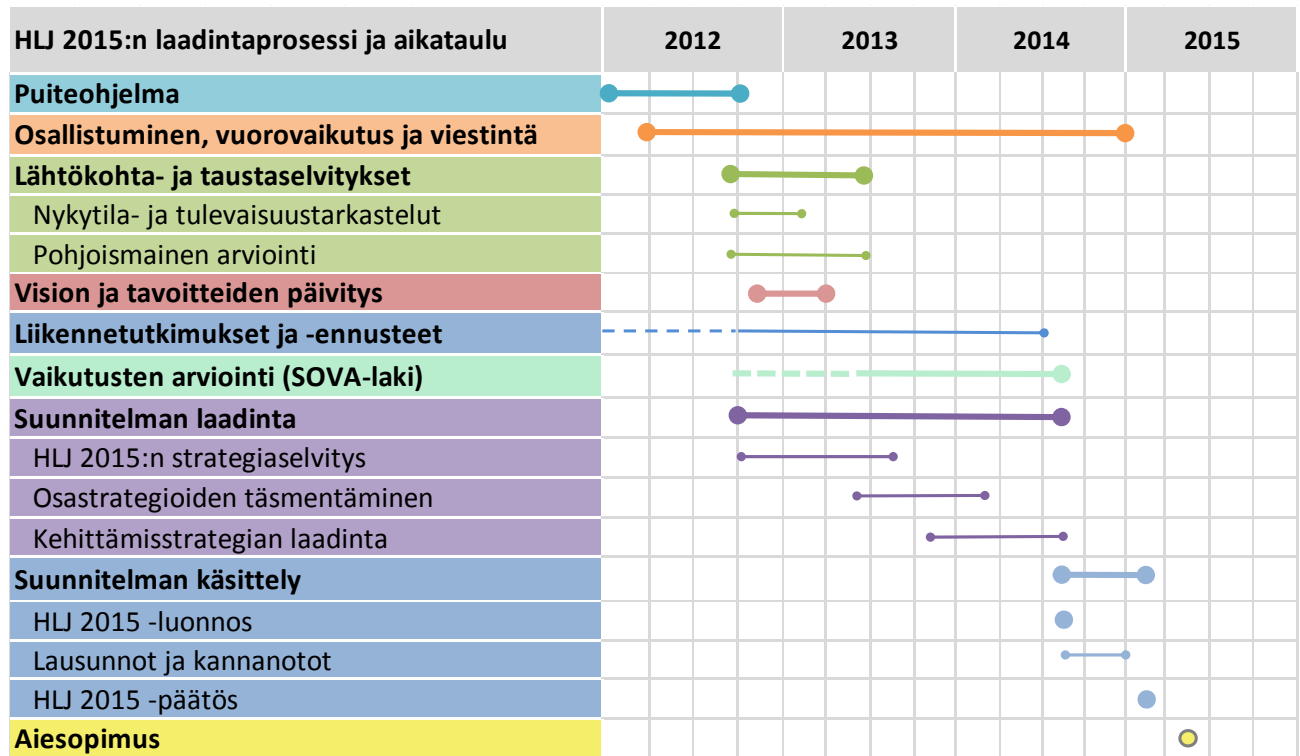
Helsingin seudun liikenneneuvottelukunta käsittelee suunnitelmaa ja pyrkii omalta osaltaan vaikuttamaan siihen, että saadaan aikaan eri osapuolten hyväksymä suunnitelma ja päätökset suunnitelman toteuttamisesta. Liikennejärjestelmäsuunnitelman valmistelun ja päätöksenteon kannalta tärkeitä yhteisiä liikenteen ja maankäytön strategisia lähtökohtia ja linjauksia käsitellään myös Helsingin seudun MALneuvottelukunnassa ja MAL-jaostossa.

Liikennejärjestelmäpäätöksen tekee HSL:n hallitus ja KUUMA-hallitus.

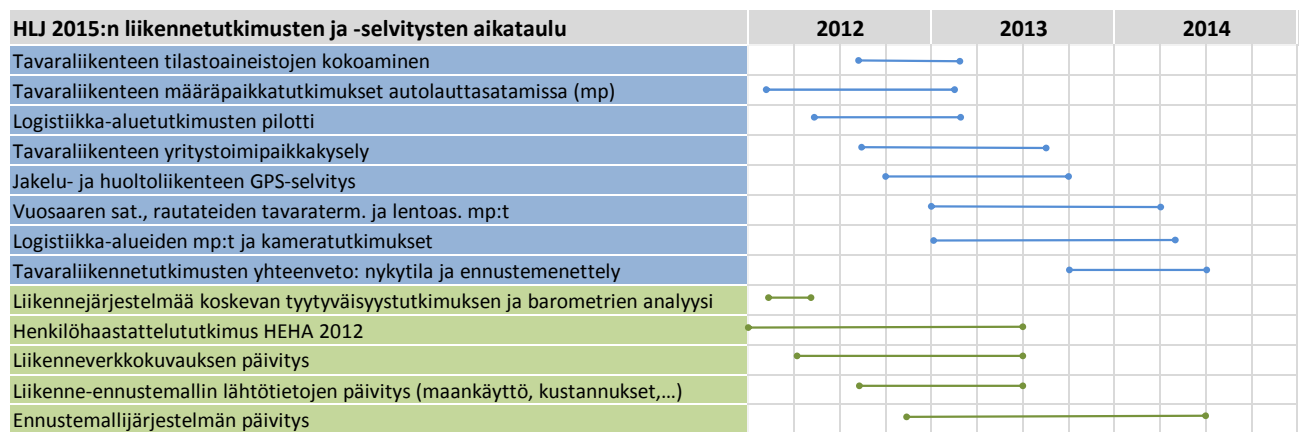
7 Laadintaprosessi ja sen aikataulutus

Liikennejärjestelmäsuunnitelma valmistellaan siten, että liikennejärjestelmäpäätös voidaan tehdä vuoden 2015 alussa (ks. kuva 10). HLJ 2015 -luonnos lähetetään lausunnoille elokuussa 2014. HLJ 2015 -luonnoksen laatiminen tulee tällöin käynnistää syksyllä 2013.

Syksystä 2012 lähtien ohjelmoidaan ja valmistellaan HLJ 2015:n lähtökohta- ja taustaselvityksiä, osallistumista ja vuorovaikutusta sekä liikennetutkimusten ja -ennusteiden edellyttämiä tutkimuksia ja tehtäviä. Henkilöhaastattelututkimus ja autolauttasatamien tavaraliikennetutkimus on jo käynnistetty. HLJ 2015:n strategiaselvityksen ohjelmointi on käynnistynyt syyskuussa 2012 yhteistyössä MAL-aiesopimuksen mukaisen seudun maankäytön suunnitelman ohjelmoinnin kanssa.



Kuva 10. HLJ 2015:n laadintaprosessin aikataulu.



Kuva 11. HLJ-liikennetutkimusten ja -selvitysten aikataulu.

8 Resurssit ja kustannustenjako

HLJ 2015 -puiteohjelman mukaisten liikennetutkimusten ja liikennejärjestelmäsuunnitelman valmistelun kustannukset ovat alustavien arvioiden mukaan noin 4,7 miljoonaa euroa. Suunnitelman valmisteluun ja sen kustannuksiin osallistuvat valtio, HSL-kunnat ja KUUMA-kunnat.

Liite 1 HLJ 2011 -julkaisut**HLJ-raportit****2008**

HLJ 2011 -puiteohjelma, kesäkuu 2008

Liikennejärjestelmätason keinot ilmastonmuutoksen hillinnässä, Työkalupakki
-esiselvitys, YTV:n julkaisuja 22/2008

2009

Helsingin seudun ruuhkamaksuselvitys, LVM:n julkaisuja 30/2009

HLJ 2011 Vuorovaikutussuunnitelma, kesäkuu 2009

HLJ 2011:n Tulevaisuustarkastelu, kesäkuu 2009

HLJ 2011 vaikutusten arvioinnin lähtökohtaselvitys ja arviointisuunnitelma, YTV:n julkaisuja 22/2009

Ajoneuvo- ja polttoainetekniikan mahdollisuudet autoliikenteen päästöjen vähentämisessä, YTV:n julkaisuja 28/2009

2010

Maankäyttö ja raideverkkoselvitys MARA, HSL:n julkaisuja 9/2010

Helsingin seudun pysäköintipoliittinen työpaja 19.4.2010, kalvosarja työpajan keskeisistä tuloksista, huhtikuu 2010

Liikenteen hallinta ja liikkumisen ohjaus HLJ 2011:ssa, kalvosarja osaselvityksen päätuloksista, huhtikuu 2010

Yhdyskuntarakenteen kehityksen ja eri liikkumismuotojen edellytysten seuranta Helsingin seudulla, HSL:n julkaisusarja 21/2010

Joukkoliikennestrategia, HSL:n julkaisusarja 22/2010

Tavaraliikenne Helsingin seudulla, katsaus Helsingin seudun ja Uudenmaan tavaraliikenteen nykytilaan, kehitysnäkymiin ja ongelmiin HSL:n julkaisusarja 23/2010

Kävely ja pyöräily Helsingin seudulla, HSL:n julkaisusarja 24/2010

Ajoneuvoliikenteen verkkoselvitys, HSL:n julkaisusarja 28/2010

2011

Helsingin seudun ruuhkamaksu. Jatkoselvitys LVM:n julkaisuja 5/2011

HLJ 2011:n osaselvitys: Helsingin seudun liityntäpysäköintistrategia 2035. Diplomityö Ville Uusi-Rauva

HLJ 2011 Helsingin seudun liikennejärjestelmäsuunnitelma, HSL:n julkaisusarja 14/2011

HLJ 2011 Metropolialueen liikenneinfrastruktuurin pienet kustannustehokkaat hankkeet KUHA, HSL:n julkaisusarja 28/2011

HLJ 2011:n jälkiarviointi, sidosryhmäkysely, HSL:n julkaisusarja 29/2011

HLJ 2011 Vaikutusten arviointi, HSL:n julkaisusarja 30/2011

2012

JULKI - Julkisen lähipalveluverkon vaikutukset kestäväan liikkumiseen, HSL:n julkaisusarja 17/2012

Saavutettavuustarkastelut, SAVU, HSL:n julkaisusarja 18/2012

HLJ 2011 Helsingin seudun liikenneturvallisuusstrategia. HSL:n julkaisusarja 20/2012

HLJ 2011 Helsingin seudun pääpyöräilyverkon ja laatukäytävien määrittely, HSL:n julkaisusarja 21/2012

HLJ 2011 Metropolialueen liikenneinfrastruktuurin pienet kustannustehokkaat hankkeet (KUHA). Toteuttamisohjelma 2013–2016. HSL:n julkaisusarja 22/2012

HLJ 2011 Helsingin seudun liikennejärjestelmäsuunnitelman seurannan kehittäminen, HSL:n julkaisusarja 23/12

HLJ 2011 -skenaariot ja -liikenne-ennusteet, HSL:n julkaisusarja 24/2012

HLJ-katsaukset ja tiivistelmät

2009

Helsingin seudun liikennejärjestelmäsuunnitelman (HLJ 2011) puiteohjelma (HLJ-katsaus 1/2009), syyskuu 2009

Liikenteen nykytila (HLJ-katsaus 2/2009), syyskuu 2009

Tulevaisuustarkastelu (HLJ-katsaus 3/2009), syyskuu 2009

Visio- ja strategiakehikko (HLJ-katsaus 4/2009), syyskuu 2009

Vuorovaikutus ja vaikutusten arviointi HLJ 2011:n valmistelussa (HLJ-katsaus 5/2009), syyskuu 2009

HLJ 2011:n valmistelun tilanne syksyllä 2009 (HLJ-katsaus 6/2009), syyskuu 2009

2010

Helsingin seudun liikennejärjestelmäsuunnitelman (HLJ 2011) valmistelun tilanne keväällä 2010 (HLJ-katsaus 1/2010), toukokuu 2010

Laaja liikennetutkimus (LITU 2008) ja liikennemallien käyttö HLJ 2011:n laadinnassa (HLJ-katsaus 2/2010), syyskuu 2010

Joukkoliikennestrategia (HLJ-katsaus 3/2010), syyskuu 2010

Kävely ja pyöräily Helsingin seudulla (HLJ-katsaus 4/2010), syyskuu 2010

Liikenteen hallinta ja liikkumisen ohjaus HLJ 2011:ssä (HLJ-katsaus 5/2010), syyskuu 2010

Tavaraliikenne Helsingin seudulla (HLJ-katsaus 6/2010), syyskuu 2010

Pysäköintipolitiikkaselvitys (HLJ-katsaus 7/2010), syyskuu 2010

Ajoneuvoliikenteen verkkoselvitys (HLJ-katsaus 8/2010), joulukuu 2010

Maankäyttö- ja raideverkkoselvitys (MARA) (HLJ-katsaus 9/2010), joulukuu 2010

2011

HLJ 2011 Vaikutusten arviointi Tiivistelmä (HLJ-katsaus 1/2011), maaliskuu 2011

HLJ 2011 Helsingin seudun liikennejärjestelmäsuunnitelma Tiivistelmä (HLJ-katsaus 2/2011), maaliskuu 2011

HLJ 2011 Helsingin seudun työssäkäyntialueen liikenne-ennustemallit 2010 (HLJ-katsaus 3/2011), joulukuu 2011

2012

JULKI- Julkisen lähipalveluverkon vaikutukset kestäväan liikkumiseen (HLJ-kiteytys 1/2012), elokuu 2012

Saavutettavuustarkastelut, SAVU, (HLJ-kiteytys 2/2012), elokuu 2012

Muistio: Pääkaupunkiseudun liikennejärjestelmäsuunnitelman (PLJ 2007) aiesopimuksen seurannan päivitys 2012

HLJ-esitteet

HLJ 2011:n kehittämislinjaukset ja toimenpidekokonaisuudet (haitari)

HLJ 2011 Metropolialueen liikenneinfrastruktuurin pienet kustannustehokkaat hankkeet KUHA, lokakuu 2011

HLJ 2011 Saavutettavuustarkastelut, SAVU

HSL:n julkaisuja 27/2012

ISSN 1798-6184

ISBN 978-952-253-169-8 (pdf)



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

fornamn.efternam@hsl.fi

www.hsl.fi