



HLJ 2015:n nykytilatarkastelu NYYYTTI Tiivistelmä

31.10.2013



Helsingin seudun liikenne -kuntayhtymä

HLJ 2015:n nykytilatarkastelun tavoitteet

- Kuvata liikkumisen ja liikenteen kehitykseen vaikuttavia yhteiskuntapoliittisia päätöksiä ja muita tekijöitä.
- Kuvata ja analysoida toimintaympäristöä ja liikennejärjestelmän tilaa, niiden vahvuuksia ja haasteita.
- Kuvata HLJ 2011:n kehittämisohjelman toteutumista ja vaikutuksia.
- Koota tietoa seudun asukkaiden asenteista koskien liikennejärjestelmää, liikennettä ja liikkumista sekä kokemuksia liikennejärjestelmän ongelmista ja kehittämistarpeista. Erillinen kalvosarja HLJ:n nettisivuilla.

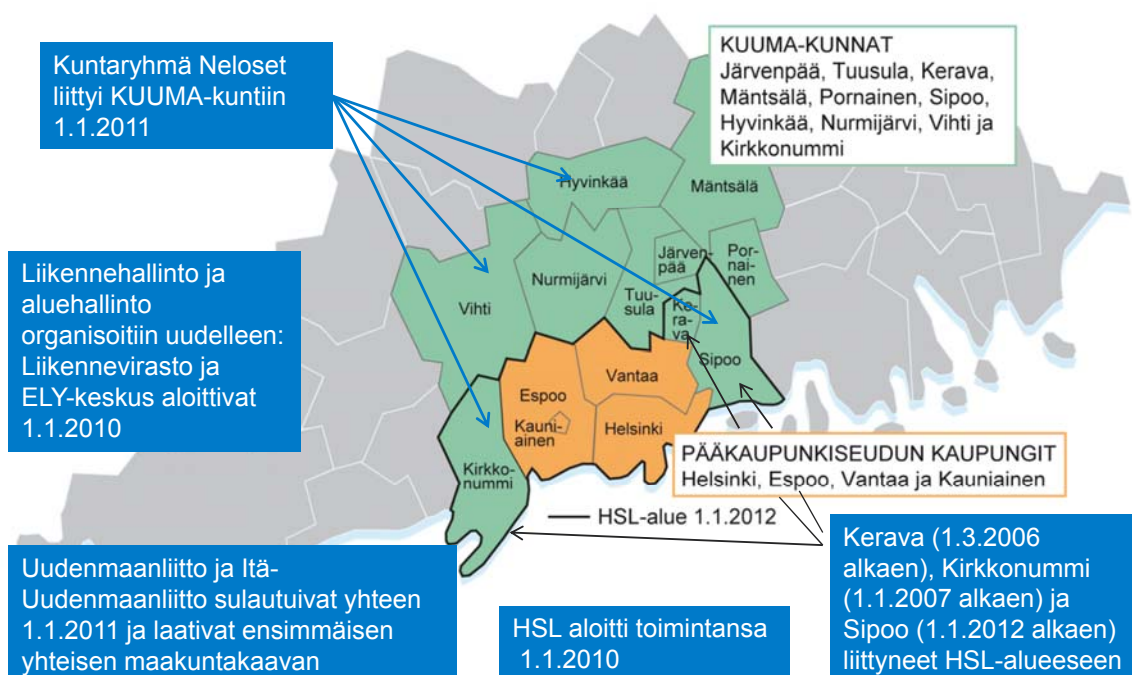


Nykytilatarkastelun aineisto



- HLJ 2015:n nykytilatarkastelussa on hyödynnetty HLJ 2011:n seurantaindikaattoreilla tuotettua tietoa. HLJ 2011:n seuranta on liikenteen osalta osa Helsingin seudun MAL-aiesopimuksen seurantaan.
- Keskeisenä aineistona on myös HSL:n liikkumistutkimuksen (HEHA) tulokset ja analyysi vuosilta 2008-2012.
- Liikenteeseen ja liikkumiseen vaikuttavien yhteiskuntapoliittisten päätösten ja muiden tekijöiden tarkastelussa on koottu laaja katsaus Helsingin seudulla valmistuneista selvityksistä ja nostettu esiin toimintaympäristön muutossuuntia vuoden 2008 jälkeen.
- HLJ-barometrin avulla on kerätty tietoa asukkaiden asenteista koskien liikennejärjestelmän kehittämisen tavoitteita. Ks. erillinen kalvosarja HLJ:n nettivisuiilla.

HLJ-suunnittelualue ja organisaatiomuutokset 2008–2012 välillä



Toimintaympäristön vahvistuneita muutossuuntia

- Maankäytön, asumisen, liikenteen, palveluiden ja elinkeinojen yhteensovittaminen
- Seudullisuus
- Saavutettavuuden ja solmukohtien kehittäminen
- Kokonaisuuden hallinnan merkitys, yhteistyö ja sitoutuminen
- Käyttäjälähtöisyys

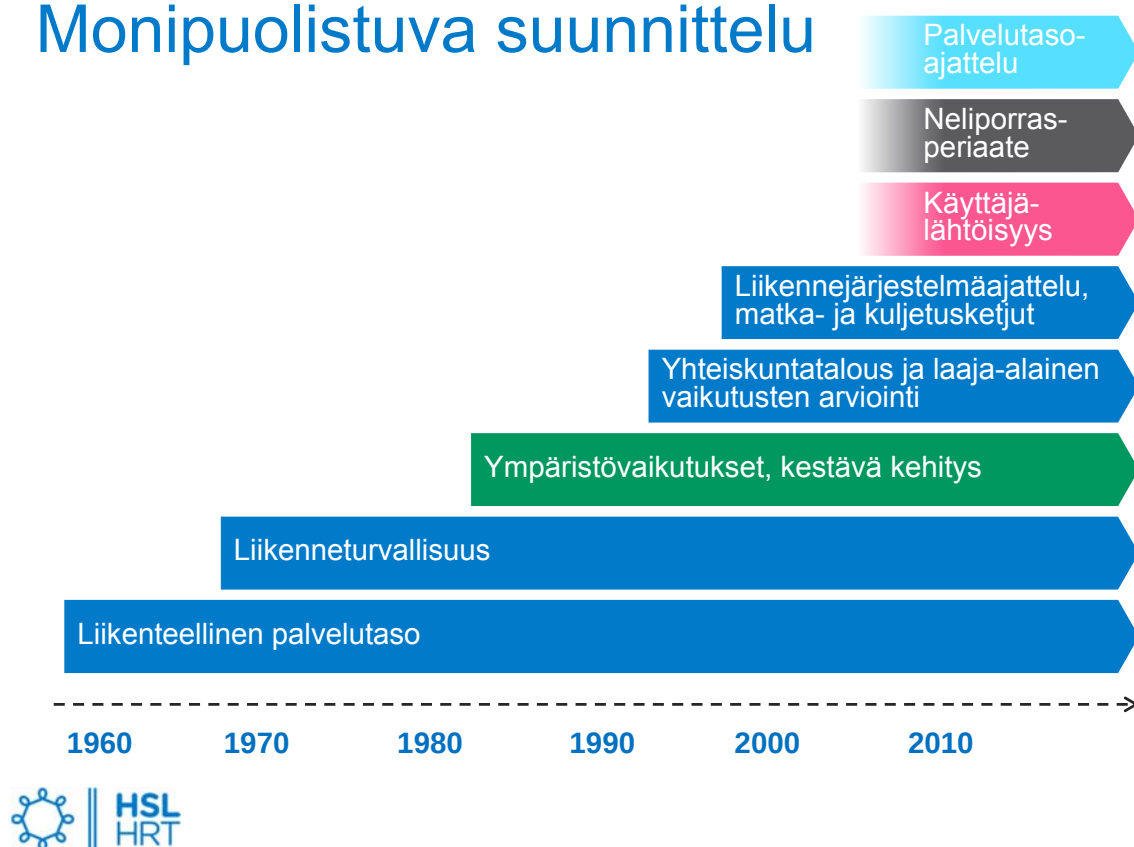


Resurssien niukkuus korostuu

- Pieniä ja kustannustehokkaita toimia
- Vaikuttavuutta, kustannustehokkuutta ja priorisointia
- Oikeudenmukaista ja ohjaavaa hinnoittelua
- Liikennejärjestelmän taloudellisen merkityksen arviointia



Monipuolistuva suunnittelu



Yhteiskuntapoliittisiin päätöksiin ja suunnitteluun liittyvien haasteiden kehitys 2008-2012

Haasteet	Painoarvon kehitys 2008-2012
MALPE-ajattelun toteutus ja kokonaisuuden hallinta	↑
Seudun kasvuvauhdin vaihtelu	→
Käyttäjälähtöisyys ja palvelutasoajattelu, matka- ja kuljetusketjujen toimivuus yli liikennemuotojen, solmukohtien merkityksen kasvu, liityntäpysäköinnin rooli osana liikennejärjestelmää	↑
Vaiheistuksen, vaikuttavuuden ja priorisoinnin korostuminen	↗
Yhteistyö kuntien ja muiden toimijoiden kesken, MAL- aiesopimusten sitovuus	↗
Joustavuuden tarve suhteessa valtakunnallisiin rataverkkopäätöksiin ja henkilöautoilun edellytysten muutoksiin	→
Älykkäät teknologiat	↗
Seudun kasvun ja logistisen merkityksen edellyttämän rahoituksen määrittely	↗
Ikääntyvä väestö	→
Seudun sosiaalisten epätasapainotekijöiden hahmotus ja yhdistäminen MALPE-ajatteluun	→

Yhteiskuntapoliittisiin päätöksiin ja suunnitteluun liittyvien haasteiden kehitys 2008-2012

Haasteet	Painoarvon kehitys 2008-2012
Helsingin seudun voimakas kasvu	→
Yhdyskuntarakenteen hajautuminen	→
Työpaikkamäärien ja -sijoittumisen kehitys	→
Tie- ja katuverkon ruuhkautuminen, liikenteen kysynnän hallinta, oikeudenmukainen ja tavoitteita tukeva hinnoittelu	→
Joukkoliikenteen kilpailukykyyn heikkeneminen	→
Globaalien markkinoiden haasteet	→
Kunta- ja palvelurakenneuudistus	↑
Rahoituksen riittävyys ja resurssien tehokas käyttö	↑
Liikenteen melu, päästöt, energiatehokkuus	→
Ilmastomuutosten ja ilmastopokolaisuuden seuraukset	→
Liikenneturvallisuus	→



→ Paino-arvo ennallaan → Paino-arvo kasvanut ↑ Paino-arvon voimakas kasvu

Tiivistelmä toimintaympäristön muutoksista

- Maankäytön, asumisen, liikenteen, palveluiden ja elinkeinojen yhteen sovitun kehittämisen ja vaiheistuksen merkitys on kasvanut (MALPE), palveluiden merkitys liikkumistarpeen synnyttäjänä on kirkastunut
- Seudullisuus on vahvistunut, HLJ 2011:n maankäytön ja liikenteen kehityspolku sisäistetty, yhteistyö maankäytönsuunnittelun kanssa tiivistynyt
- Saavutettavuustarkastelut ovat yleistyneet ja muodostuneet tärkeäksi työkaluksi
- Hallinnonalat ja eri alueelliset tasot ylittävien toimintakokonaisuuksien muodostaminen on vahvistunut
- Kehittämiskohteeksi ovat nousseet käyttäjälähtöiset, liikennemuotojen yli tarkasteltavat matka- ja kuljetusketjut sekä niiden toiminnallisuus ja palvelutasot
- Solmukohtien kehittäminen ja hallinta sekä informaatio ym. liikennepalveluiden merkitys ovat korostuneet
- Pienet kustannustehokkaat hankkeet tulevat entistä tärkeämmiksi resurssien säästön vuoksi
- Resurssien niukkuus on johtamassa toimien vaikuttavuuden, kustannustehokkuuden ja priorisoinnin merkityksen kasvuun
- Talousajattelu on laajentunut, oikeudenmukaisen ja ohjaavan hinnoittelun kehittäminen on voitu aloittaa
- Seudun turvallisuustavoitteet ovat konkretisoituneet
- Ympäristötavoitteet ovat edelleen tärkeitä
- Käyttäjien tarpeiden ja käyttäytymisen ymmärtäminen entistä tärkeämpää



Toimintaympäristö ja liikennejärjestelmän tila



Väestö

- Vuonna 2012 Helsingin seudulla asui 1,38 miljoonaa ihmistä, joista pääkaupunkiseudulla 1,08 miljoonaa.
 - Kehitystarkasteluissa huomioitava vuoden 2009 alueliitos, jossa noin 2 000 asukkaan alue liitettiin Sipoosta Helsinkiin.
- Seudun asukasmäärä kasvoi noin 5 % (n. 64 000 hlö) vuosina 2008-2012 .
- Vuoteen 2008 asti kehyskuntien kasvuvauhti oli pääkaupunkiseutua nopeampaa, sen jälkeen tilanne muuttunut. Vuoden 2008 jälkeen pääkaupunkiseutu on kasvanut hieman KUUMA-seutua nopeammin.
- Helsingin seudulla asuminen keskittyy ratojen ja pääväylien varteen, mutta osassa seutua maankäyttö on hajaantunut. Pääkaupunkiseudulla eniten uusia asukkaita on tullut Keski-Espooseen ja Helsingin niemelle.



Työpaikat

- Vuosi 2008 oli työpaikkamäärän huippuvuosi koko Helsingin seudulla. Sen jälkeen työpaikat vähenivät taantuman seurauksena jonkin verran.
- Helsingin seudun työpaikoista noin 86 % sijoittuu pääkaupunkiseudulle. Osuus on pysynyt samansuuruisena vuodesta 1980 asti.
- Pääkaupunkiseudun työpaikoista noin 40 % sijoittuu Helsingin kantakaupunkiin.



13

Liikkumistottumukset

- Joukkoliikenteen kulkumuoto-osuus moottoroiduista matkoista on kasvanut prosenttiyksikön koko Helsingin seudulla vuosina 2008-2012.
- Espoossa (ml. Kauniainen) ja Vantaalla kävely ja pyöräily ovat kasvattaneet suosiotaan, muualla osuudet ovat hieman pienentyneet tai pysyneet samana.
- Työmatkoilla joukkoliikenteen osuus on kasvanut huomattavasti Espoossa (ml. Kauniainen) ja KUUMA-seudulla.
- Vapaa-ajalla tehdään yhä enemmän matkoja. Helsingin seudun asukkaiden ostos-, asiointi-, vierailu- ja harrastusmatkoista 26 % tehdään joukkoliikenteellä. Pääkaupunkiseudulla vastaava luku on 33 % ja KUUMA-seudulla 5%. Joukkoliikenteen käyttö on jonkin verran lisääntynyt vapaa-ajan matkoilla vuosina 2008-2012.

14

Liikkuminen pääkaupunkiseudun sisällä

- Pääkaupunkiseudun asukkaat matkustavat joukkoliikenteellä suhteellisesti eniten Helsingin kantakaupungin sisäisillä ja sinne suuntautuvilla matkoilla. Näillä matkoilla joukkoliikenteen suosio on lisääntynyt entisestään vuosina 2008–2012.
- Helsingin kantakaupungin sisäisistä henkilöauto- ja joukkoliikennematkoista 78 % tehdään joukkoliikenteellä.
- Henkilöauto- ja joukkoliikennematkojen määrä on kasvanut vuosina 2008–2012 erityisesti:
 - Helsingin kantakaupungin ja esikaupunkialueen välillä
 - Helsingin esikaupunkialueen sisällä
 - Espoon (ml. Kauniainen) sisällä
 - Espoon (ml. Kauniainen) ja Vantaan välillä



15

Joukkoliikenteen käyttö ja rahoitus

- Vuodesta 2010 lähtien joukkoliikenteen kysyntä on kasvanut tarjonnan kasvua nopeammin HSL-alueella. Yhä useampi asukas käyttää joukkoliikennettä.
- Joukkoliikenteen rahoituksen määrä on kasvanut HSL-alueella, Hyvinkäällä ja muulla Helsingin seudulla vuodesta 2008. Joukkoliikenteen kustannukset ovat kasvanut sekä HSL-alueella että muualla Helsingin seudulla.
- HSL-alueella joukkoliikenteen rahoitus suhteessa asukasmäärään on pysynyt ennallaan vuodesta 2008 lähtien.
- Autoilun kustannukset ovat kasvaneet selvästi - joukkoliikennelippujen hinnat nousseet vain hieman.



Seudun päästöt ja ilmalaatu

- Keskeisimmät ilmansaasteiden päästölähteet pääkaupunkiseudulla ovat **liikenne, energiantuotanto ja puunpoltto**. Niiden lisäksi ilmansaasteita kulkeutuu Suomeen rajojen ulkopuolelta.
- HSY:n tekemien alustavien laskelmien mukaan pääkaupunkiseudulla syntyi vuonna 2012 kasvihuonekaasupäästöjä 5,8 miljoonaa tonnia hiilidioksidiksi laskettuna. Päästöt ovat viimeiset neljä vuotta pysyneet samansuuruisina, suurin piirtein vertailuvuoden 1990 tasolla.
- Suurin osa liikenteen päästöistä syntyy henkilöautoliikenteestä. Liikenteen päästöt ovat laskeneet vuodesta 2007 asti. Vuonna 2012 kaukolämmön päästöt kasvoivat, mutta sähkönkulutuksen päästöt vähenivät. **Tieliikenteessä ei tapahtunut merkittäviä muutoksia.**
- Pitkällä aikavälillä pääkaupunkiseudun typenoksidi- ja hiukkaspäästöt ovat laskeneet merkittävästi. Viimeisen kymmenen vuoden aikana trendi on ollut lievästi **laskeva erityisesti autoliikenteen vähentyneiden päästöjen ansiosta**. Vuonna 2012 typpidioksidin raja-arvo ylittyi yhä monissa Helsingin vilkasliikenteisissä katukuiluissa. Liikenteen päästöt vaikuttavat eniten typpidioksidin pitoisuuksiin.



17

HLJ 2011:n kehittämisohjelman toteutuminen on hyvässä vauhdissa syksyllä 2013

Kestävän kehityksen mukainen
yhdyskuntarakenne ja maankäyttö

Joukkoliikenteen, jalankulun ja pyöräilyn
yhteydet ja palvelut

Liikkumisen ohjaus, hinnoittelu ja sääntely

Liikennejärjestelmän operointi ja ylläpito

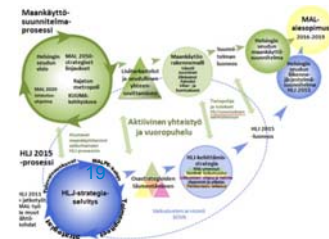
Liikenteen infrastruktuuri

Haasteita

- Useasta toimenpiteestä on suunnitelma valmiina, mutta toteutus vielä puuttuu.
- Miten varmistetaan toimenpiteiden toteutuminen?

Maankäytön, asumisen ja liikenteen yhteensovittamista valmistellaan monen tahon yhteistyönä.

- Helsingin seudun kuntien ja valtion välinen maankäytön, asumisen ja liikenteen (MAL) aiesopimus vuosille 2012–2015 allekirjoitettiin 20. kesäkuussa 2012. MAL-aiesopimuksen ensimmäinen seurantaraportti julkaistiin 2.5.2013.
- Helsingin seudun yhteinen maankäyttösuunnitelma valmistellaan tiiviissä vuorovaikutuksessa HLJ 2015 -suunnitelman kanssa. Tavoitteena on vuonna 2014 valmistuvat, yhteen sovitettut suunnitelmat, jotka muodostavat hyvän pohjan seuraavalle MAL-aiesopimukselle.

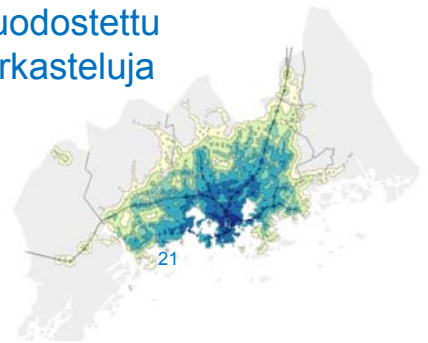


Toimia yhdyskuntarakenteen tiivistämiseksi tehdään.

- Helsingin seudulle valmistui vuonna 2012 yhteensä 11 536 asuntoa. Se vastaa 92 % aiesopimuksen keskimääräisestä vuositavoitteesta (12 500 asuntoa).
- Valmistuneesta asuntotuotannosta 70 % (kerrostaloasunnoista 84 % ja pientaloasunnoista 28 %) sijoittui alueille, joilla palvelut ja työpaikat ovat tyypillisesti saavutettavissa kävellen, pyöräillen tai vähintään melko tiheällä joukkoliikenteellä (vyöhykkeet I-III).
- Aiesopimuksen ensisijaisilla kohdealueilla aloitettiin 8 126 asunnon rakentaminen (76 % kokonaistuotannosta).

Menetelmiä maankäytön ja liikenteen tilan analyysiin kehitetään.

- Saavutettavuustarkasteluista on kehitetty analyysityökalu, jonka avulla seudullista saavutettavuutta kuvataan vyöhykkeiden avulla joukkoliikenteen, kävelyn ja pyöräilyn näkökulmasta. Saavutettavuustarkastelu hyödynnetään muun muassa HLJ-seurannassa, MAL-aiesopimuksen seurannassa ja HLJ 2015 -suunnitelman valmistelussa.
- HSL-alueen joukkoliikenteen palvelutason toteutumisen seuranta kehitetään HSL:ssä. Työssä on muodostettu joukkoliikenteen matka-aikasaavutettavuustarkasteluja (MASA).



Lokakuussa 2013 valmistuivat vuosien 2008 ja 2012 vertailukelpoiset saavutettavuuskartat, joita hyödynnetään maankäytön ja liikennejärjestelmän suunnittelussa ja seurannassa

- Seudullisessa saavutettavuudessa ei ole tapahtunut merkittäviä muutoksia vuosina 2008–2012.
- Neljän vuoden aikana vyöhykkeet III ja V ovat laajentuneet hieman ja vyöhyke II on pienentynyt suhteellisesti eniten. Vyöhykkeillä III, V ja VII saavutettavuus on hieman parantunut ja muilla vyöhykkeillä hieman laskenut. Muutokset ovat kuitenkin marginaalisia.
- Saavutettavuuteen ovat vaikuttaneet liikennejärjestelmän kehittämistoimet sekä väestö- ja työpaikkamäärien kehitys.

Joukkoliikenteen runkoverkkoa kehitetään ja pysäköintipolitiikan linjauksia mietitään.

- HSL-alueen runkobussilinjaston suunnitelma valmistui vuonna 2012. Sen tavoitteena on toteuttaa esitetyt runkobussilinjat vuoteen 2022 mennessä. HSL-alueen poikittaislinjaston kehittämissuunnitelma vuosille 2012–2022 on valmistunut ja ensimmäisiä kehittämistoimia tehdään vuonna 2013. Länsimetro ja Kehärata ovat rakenteilla ja niiden liikennöinti alkaa 2015.
- Helsingiltä on valmistunut pysäköintistrategia. Seudun yhteisiä asuinalueiden ja toimitilojen pysäköintinormeja ei ole määritelty.



Haasteita kehittämistason toteuttamiseksi:

- Miten vaikutetaan asuntojen ja työpaikkojen sijoittumiseen hyvin saavutettaville alueille erityisesti pääkaupunkiseudun ulkopuolella?
- Seudullisen pysäköintipolitiikan laatiminen

Suunnitelmia joukkoliikenteen, jalankulun ja pyöräilyn palvelutason parantamiseksi on valmistunut ja niiden toteuttaminen on osittain käynnistynyt.

- HSL, Hyvinkää ja Uudenmaan ELY-keskus ovat määritelleet joukkoliikenteen palvelutason joukkoliikennelain edellyttämällä tavalla vuosille 2012-2015.
- HSL ja Liikennevirasto ovat käynnistäneet liityntäpysäköinnin toteutuksen kustannus- ja vastuujakoneuvottelut alkuvuonna 2013.
- Uuden lippu- ja tariffijärjestelmän kehittäminen etenee.

- Seudullinen pääpyöräilyverkko ja pyöräilyn laatukäytävien tavoiteverkko 2020 on määritelty.
- Joukkoliikenteen luotettavuus on parantunut tasaisesti viime vuosina HSL-alueella.
- Raideliikenteen täsmällisyys on parantunut vuoden 2010 jälkeen HSL-alueella.
 - Vuosina 2012–2013 on jatkettu HSL:n ja VR:n talvitäsmällisyysohjelmaa. Liikenneviraston johdolla on luotu junaliikenteen häiriötilanteiden toimintamalleja.

Joukkoliikenteen, jalankulun ja pyöräilyn yhteydet ja palvelut



Haasteita kehittämistason toteuttamiseksi:

- Kestävän liikkumisen edistäminen näkyy toimenpiteissä – riittääkö nämä kulkumuoto-osuuden muuttamiseksi?
- Liityntäpysäköinnin kehittäminen edistynyt hyvin, mutta kustannus-vastuukysymykset ratkaistava.
- Joukkoliikenteen kilpailukyvyyn kasvattaminen haastava tavoite - luotettavuuden ja täsmällisyyden parantaminen sekä maksu- ja lippujärjestelmän kehittäminen tärkeää.
- Joukkoliikenteen ja pyöräilyn valoetuksien toteuttaminen haastavaa.

Liikkumisen ohjaus, hinnoittelu ja sääntely

Liikkumisen ohjauksen toimenpiteet ovat edistyneet valtakunnallisella ja seudullisella tasolla.
Tiemaksujärjestelmien käyttöönottoa selvitetään.
Joukkoliikenteen lippujärjestelmien suunnittelu etenee.

- Liikkumisen ohjauksen verkosto (LIVE) on toiminnassa. Liikkumisen ohjausta koordinoidaan sekä valtakunnan tasolla (Liikennevirasto, Motiva) että seudullisesti (HSL).
- Liikenne- ja viestintäministeriön työryhmä selvittää, miten päästään kohti oikeudenmukaista ja älykästä liikennettä, muun muassa, miten Suomen tulisi edetä tiemaksujärjestelmien käyttöönotossa pitkällä aikavälillä. Valtakunnallisista tiekäyttömaksujen käyttöönotosta valmistui ensimmäinen ehostus syyskuussa 2013.
- HSL-alueen uuden taksa- ja lippujärjestelmän sekä valtakunnallisen lippujärjestelmän suunnittelu etenee.

Liikkumisen ohjaus, hinnoittelu ja sääntely

Liikkumisen ohjauksen aihekokonaisuudet ovat edistyneet HSL-alueella:

- Työnantajayhteistyötä on toteutettu tehokkaasti.
- Koulujen liikkumisen ohjauksesta rakennetaan toimintamallia.
- Pyöräkeskus on toiminnassa.
- Ilmastoinfo siirtynyt HSY:hin vuoden 2013 alusta ja toimintaa kehitetään.
- Yhteiskäyttöautoilun edistämishanke päättyy elokuussa: määritelmä Helsingin seudulle, kartoitus yhteiskäyttöautoilun muodoista ja vakuutus käytännöistä, ehdotukset pysäköintipolitiikkaan ja kaavoitusmenettelyihin sekä matkustusohjeisiin.
- Matka-aikakarttapalvelu julkaistu, Reittiopas uudistettu, LIJ ja TLJ etenevät.



29

Liikkumisen ohjaus, hinnoittelu ja sääntely

Haasteita kehittämistason toteuttamiseksi:

- Taloudellisten ohjauskeinojen käyttöönotto poliittisesti haastavaa ja hidasta
- Valtakunnalliset ja alueelliset päätökset edistää liikkumisen kysynnän ohjausta puuttuvat
- Vuorovaikutteisuutta ja näkyvyyttä palvelujen tuottamisessa ja kehittämisessä tulisi lisätä



Liikennejärjestelmän operointi ja ylläpito

Kehittämistason 4 toimenpiteet ovat edistyneet pyöräteiden kunnossapitoluokkien määrittelyä lukuun ottamatta.

- Liikenteenhallinnan kärkihankkeiden toteutus on edennyt.
- Pääkaupunkiseudun pääväylien nopeusrajoituspolitiikan sekä liikenteenhallinnan toimenpidesuunnitelman laadinta on käynnissä Uudenmaan ELY-keskuksessa.
- Helsingin seudun liikenneturvallisuusstrategia on valmistunut ja seudun liikenneturvallisuusyhteistyö on aktivoitunut.



31

Liikennejärjestelmän operointi ja ylläpito

Haasteita kehittämistason toteuttamiseksi:

- Liikenneturvallisuuden tavoitteiden saavuttaminen tulee olemaan haastavaa – rahoituksen kohdentaminen kävelyn ja pyöräilyn turvallisuuden parantamiseen?
- Toimenpiteiden vastuiden ja resurssien jako sekä hankintamallien määrittäminen haastavaa
- Kunnossapidon tahojen yhteistyössä kehitettävää
- Kevyen liikenteen kunnossapidon kehittäminen ja sitä tiedottaminen



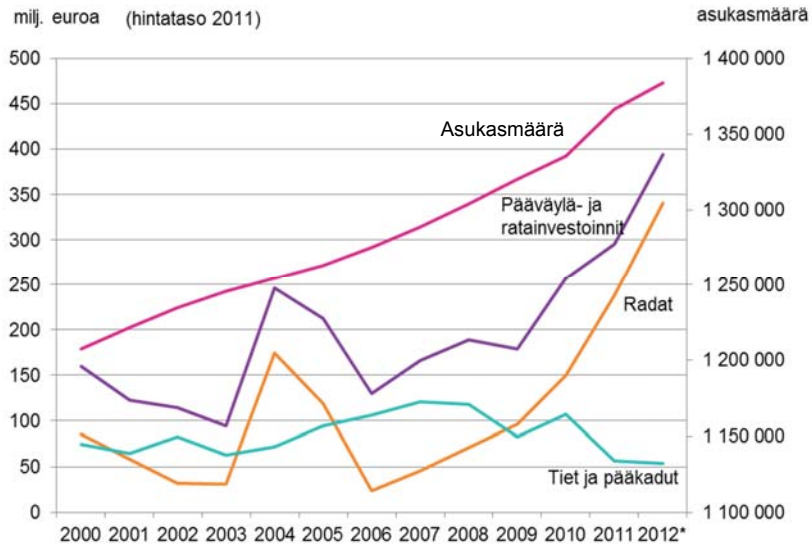
32

Liikenteen infrastruktuuri

Helsingin seudun pääväylä- ja ratainvestoinnit ovat kasvaneet merkittävästi.

Investoinnit ovat kohdistuneet aiempaa enemmän rataverkkoon.

Etenkin suuret raideinvestoinnit (Lahden oikorata, Kehärata ja Länsimetro) ovat vaikuttaneet investointien rahoitustasoon.

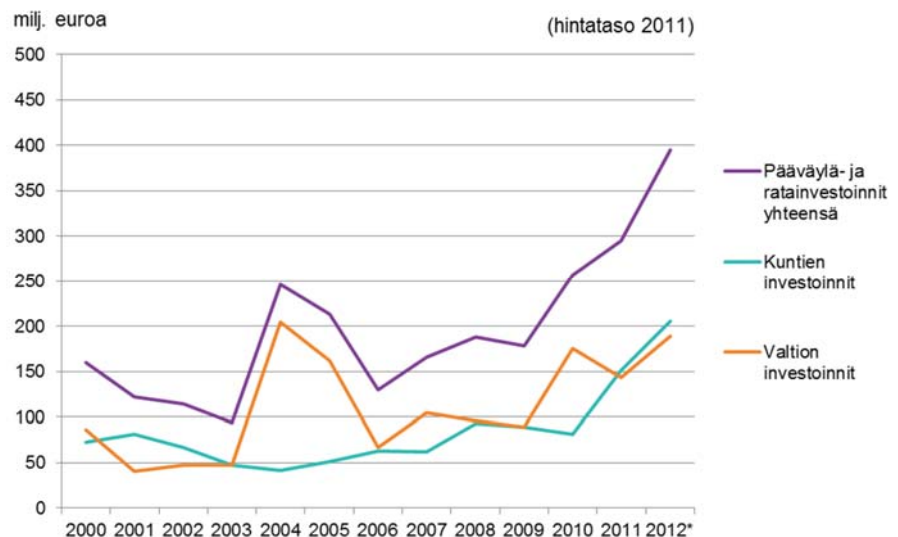


Pääväylä- ja ratainvestoinnit Helsingin seudulla 2000-2012

Liikenteen infrastruktuuri

Kuntien rahoitusosuus seudullisista hankkeista on noussut valtion osuutta suuremmaksi.

Valtio on investoinut vuosina 2003–2012 Helsingin seudun ratoihin ja muihin pääväyliin yhteensä keskimäärin noin 130 miljoonaa euroa ja kunnat noin 90 miljoonaa euroa vuodessa. Vuodesta 2011 alkaen kunnat ovat investoineet pääväyliin valtiota enemmän.



Kuntien ja valtion osuudet pääväylä- ja ratainvestoinneista Helsingin seudulla 2000-2012.

Liikenteen infrastruktuuri

Pienten kustannustehokkaiden hankkeiden tarve ja vaikuttavuus on huomattu.

- KUHA-hankkeiden ohjelmointi on osa seudullista liikennejärjestelmäsuunnittelua. Toimenpiteet parantavat joukkoliikenteen, kävelyn ja pyöräilyn edellytyksiä.
- HLJ-toimikunta hyväksyi syyskuussa 2012 KUHA-toteuttamisohjelman 2013–2016 ja MAL-rahoituksella toteutettavien KUHA-hankkeiden ohjelman 2014–2015.
- MAL-rahoituksella toteutettavien KUHA-hankkeiden (MAL-hankkeiden) tarkennettu ohjelma 2014–2015 valmistuu lokakuussa 2013.
- MAL-hankkeiden rahoitustaso on 15 miljoonaa euroa vuodessa. Kustannukset jakautuvat tasan valtion ja kuntien välillä.
- Valtion perusväylänpidon budjettiin sisältyy rahoitusta MAL-hankkeille vuosille 2014 ja 2015. MAL-rahoituksen lisäksi myös muu perusväylänpidon rahoitustaso tulisi jatkossa varmistaa.



35

Liikenteen infrastruktuuri

Kehäteitä ja päärataa parannetaan ja raideliikenteen hankkeiden suunnittelua edistetään aiesopimuskaudella

- Kehä III:n parantaminen on käynnistynyt Lentoasemantien liittymäjärjestelyillä vuonna 2013.
- Kehä I:n kehittäminen käynnistyy vuonna 2013 meluvallin rakentamisella Kivikossa.
- Länsimetron liityntäliikenteen järjestelyt Länsiväylällä ja katuverkossa valmistuvat metrolinnoituksen aloittamiseen mennessä.
- Helsinki-Riihimäki rataosan parantamisen 1. vaihe aloitetaan vuonna 2015.
- Helsingin ratapihan toiminnallisuuden parantaminen aloitetaan, kun rahoituksesta on päätetty.
- Pisara radan ratasuunnittelu ja asemakaavojen valmistelu ovat käynnissä.
- Helsinki-Riihimäki -rataosan palvelutason parantamisen 2. vaiheen yleissuunnittelu voidaan aloittaa vuonna 2014.



36

Liikenteen infrastruktuuri

Pääkaupunkiseudun metro- ja pikaraitiotiehankkeiden ja Espoon kaupunkiradan suunnitteluvalmiutta edistetään seuraavalle aiesopimuskaudelle

- Länsimetron jatkeen Matinkylä– Kivenlahti hankesuunnitelma on hyväksytty 2012.
- Itämetron jatkeesta on laadittu metrokäytävän esiselvitys (Majvik– Sibbesborg) 2013.
- Raide-Jokerin hankesuunnittelu käynnistyy 2014.
- Espoon kaupunkiradan ratasuunnitelma välillä Leppävaara–Kauklahti valmistuu vuonna 2014.
- Ruskeasannan asema Kehäradalla ei toteudu ennen Kehäradan liikennöinnin aloittamista.

Liikenteen infrastruktuuri

Haasteita kehittämistason toteuttamiseksi:

- Liikennejärjestelmän rahoituksen turvaaminen
- MAL-rahoituksen lisäksi myös muun perusväylänpidon rahoitustason varmistaminen



Liikennejärjestelmän kehittämisen haasteet

HLJ 2011:n nykytilaselvityksessä tunnistetut keskeiset haasteet ovat pysyneet samana ja jopa lisänneet merkitystä:

- **Helsingin seudun voimakas kasvu**
 - > Seudun väestö kasvaa jopa arvioitua nopeammin
- **Yhdyskuntarakenteen hajautuminen**
 - > Ongelma erityisesti pääkaupunkiseudun ulkopuolella
- **Tie- ja katuverkon ruuhkautuminen**
 - > Ruuhkautuminen on pahentunut
- **Joukkoliikenteen kilpailukyvyyn heikkeneminen**
 - > Kulkumuoto-osuuksissa ei juuri muutosta, joukkoliikenteen nousujen määrä/asukas vähentynyt
- **Liikenneturvallisuus**
 - > Liikenneturvallisuus parantunut, muttei tavoitteiden mukaisesti
- **Liikenteen melu, päästöt ja energiatehokkuus**
 - > Edelleen haasteena
- **Liikennejärjestelmän rahoitus**



39

