

Laatijat: Leena Sirkjärvi (LVM), Riikka Aaltonen (HSL),
Johanna Vilkuna (HSL)

21.6.2012

Pääkaupunkiseudun liikennejärjestelmäsuunnitelman (PLJ 2007) aiesopimuksen seurannan päivitys 2012

Pääkaupunkiseudun liikennejärjestelmäsuunnitelman (PLJ 2007) aiesopimus laadittiin liikenne- ja viestintäministeriön, Helsingin, Espoon, Vantaan ja Kauniaisten kaupunkien sekä Pääkaupunkiseudun yhteistyövaltuuskunnan YTV:n välille elokuussa 2008. Aiesopimukseen sisältyy velvoite, että sopijaosapuolet laativat vuosittain sopimuksen toteutumisesta yhteenvedon, joka käsitellään Pääkaupunkiseudun liikenneneuvottelukunnassa (nykyisin Helsingin seudun liikenneneuvottelukunta).

Liikenne- ja viestintäministeriö (LVM) sekä Helsingin Seudun Liikenne (HSL) laativat yhteistyössä ensimmäisen seurantaraportin aiesopimukseen kirjattujen toimenpiteiden toteutumisesta vuonna 2010 (liite 1).

Aiesopimuksen seuranta on päivitetty keväällä 2012. Seurannan päivityksen sisältö on rakennettu täydentämään vuonna 2010 laaditun seurannan tietoja ja PLJ 2007 aiesopimuksen mukaisia osalueita:

1. Liikkumisen kysyntään ja kulkutapoihin vaikuttaminen
2. Joukkoliikennepalveluiden kehittäminen
3. Liikennejärjestelmän käytön tehostaminen liikenteen hallinnan ja informaation keinoin
4. Liikennejärjestelmän kehittämisen teemaohjelmat ja -hankkeet
5. Infrastruktuurin kehittämishankkeet
6. Sopimuksen jatkotoimet ja uudistaminen.

Seurannan keskeisiä tuloksia on esitelty Helsingin seudun liikenneneuvottelukunnassa 30.3.2012 ja Helsingin seudun liikennejärjestelmän (HLJ) valmistelua ohjaavassa HLJ-toimikunnassa 9.5.2012. Muistion alkuun on koottu yhteenvedo ja johtopäätökset seurannan päivityksestä saaduista tuloksista.

Yhteenvedo ja johtopäätökset

Tähän lukuun on koottu yhteenvedo sekä johtopäätökset aiesopimukseen kirjattujen toimenpiteiden toteutumisesta. Osastrategioiden toteutuminen on arvioitu kolmen kategorian mukaan.



Toimenpide / hanke toteutunut / edennyt hyvin



Toimenpide / hanke toteutunut osittain



Toimenpide / hanke toteutunut /edennyt huonosti

PLJ 2007 aiesopimuksen seurannan päivitys osoittaa pääosin samaa tulosta kuin 2010 laadittu seuranta. Pääkaupunkiseudun liikennejärjestelmäsuunnitelman (PLJ 2007) aiesopimukseen kirjatut toimenpiteet ovat pääosin toteutuneet tai edenneet hyvin. PLJ 2007 aiesopimuksen mukaisesti Helsingin seudulle on tehty 14 kuntaa kattava liikennejärjestelmäsuunnitelma HLJ 2011, jonka HSL:n ja KUUMA:n hallitukset hyväksyivät keväällä 2011.

Liikkumisen kysyntään ja kulkutapoihin vaikuttaminen



Liikkumisen kysyntään ja kulkutapoihin vaikutetaan mm. maankäytön ratkaisulla ja taloudellisilla ohjauskeinoilla. Maankäytön suunnittelun toimenpiteet ovat olleet seurannan perusteella pääkaupunkiseudulla oikean suuntaisia yhdyskuntarakenteen eheyttämisen kannalta, mikä edistää kestävien liikkumismuotojen kuten kävelyn, pyöräilyn ja joukkoliikenteen edellytyksiä. Huomionarvoista on kuitenkin se, miten koko seudun rakenne kehittyy ja miten se heijastuu liikkumistarpeeseen sekä kulkumuodon valintaan. Maankäytön kehittymisen seurantaan tarvittaisiin konkreettisia mittareita.



Kulkumuodon valintaan vaikuttamista on tarkasteltu myös liikenne- ja viestintäministeriön ruuhkamaksuselvityksessä, joka valmistui keväällä 2011. Selvitys ei johtanut merkittäviin toimenpiteisiin, mutta sen jatkoksi käynnistettiin mahdollisten tiemaksujen selvitystyö. Tiemaksujen selvitystyön on määrä valmistua vuoden 2014 loppuun mennessä. Taloudellisten ohjauskeinojen vaikutuksista liikkumisen kysyntään ja kulkutapoihin saadaan siis vielä lisätietoa.



Lippu- ja informaatiojärjestelmän uusimishanke (LIJ2014) on käynnissä ja valmistuessaan lisää seudun lippujärjestelmän joustavuutta ja monipuolisempaa käytettävyyttä. Osana lippu- ja informaatiojärjestelmää kehitetään taksa- ja lippujärjestelmä, joka mahdollistaa yhteisen lippujärjestelmän toteuttamisen Helsingin seudulla. HSL:n tulevaa taksa- ja lippujärjestelmää laajennetaan kehyskuntien alueelle vaiheittain kuntien päätösten mukaisesti. Laadukkaan joukkoliikenteen palvelutason kannalta olisi tarpeellista saada koko seutu mukaan yhteisen lippu- ja taksajärjestelmän piiriin. Yhteinen lippujärjestelmä tekee joukkoliikenteen käytöstä matkustajille helpompaa ja joustavampaa.



Valtakunnallisen info- ja lippujärjestelmän kehittäminen on edelleen työn alla.

Joukkoliikennepalveluiden kehittäminen



Joukkoliikennepalveluiden kehitys on ollut pääsääntöisesti myönteistä. Helsingin seudun liikenne -kuntayhtymä on ollut toiminnassa kaksi vuotta. Alkuperäisten jäsenkuntien (Helsinki, Espoo, Kauniainen, Vantaa, Kerava ja Kirkkonummi) lisäksi Sipoo on liittynyt HSL:n jäsenkunnaksi vuoden 2012 alusta alkaen. HSL on seudullisena joukkoliikenneviranomaisena kehittänyt yhdessä kuntien kanssa joukkoliikennepalveluja järjestelmällisesti ja määrätietoisesti. Tasapainoisemman seudullisen joukkoliikenteen laatutason kannalta myös muiden seudun kuntien liittyminen HSL:n nähdään tarpeellisena.



Valtio on jatkanut seudun joukkoliikenteen tukemista vuodesta 2009 lähtien, mikä on ollut myönteinen viesti joukkoliikenteen edistämiseksi. Tuen korottaminen ja sitä kautta seudun joukkoliikenteen palvelutason parantaminen on tulevaisuudessakin toivottava ja tarpeellinen kehittämistoimenpide. HSL-alueen osuus avustuksesta oli 6,22 milj. € vuonna 2011.



Monista toteutetuista toimenpiteistä huolimatta joukkoliikenteen kehittämistarpeita on edelleen erityisesti poikittaisessa joukkoliikenteessä. Bussi-Jokerin suuret käyttäjämäärät osoittavat poikittaisyhteyksien parantamisen tärkeyden ja tarpeellisuuden myös muilla yhteysväleillä. Linjalle on syytä toteuttaa kehittämistoimenpiteitä, jotta ko. reitistön kilpailukyky paranisi myös jatkossa, etenkin kun päätöksiä Raide-Jokerista ei ole tehty. Jokeri 2 -linjaan liittyvät rakennustyöt käynnistyvät vuonna 2013 ja liikennöinnin on tarkoitus alkaa syksyllä 2015. Nykyistä raitioliikenteen verkkoa tullaan myös täydentämään ja kehittämään. Poikittaisen joukkoliikenteen palveluja tulee täydentämään kutsuohjattu joukkoliikenne yliopistokampusten välillä (Metropol-hanke), jonka pilottikokeilu alkaa loppuvuonna 2012.

Liikennejärjestelmän käytön tehostaminen liikenteen hallinnan ja informaation keinoin



Lukuisia liikenteen hallinnan toimenpiteitä on toteutettu, mm. pääkaupunkiseudun liikenteenhallintakeskus, HSL:n infokeskus, ratapuolen infokeskus, viranomaisten yhteistoiminnan kehittäminen häiriönhallinnassa, Kehä III:n informaatiojärjestelmä sekä vt 1 Lohjanharju-Kehä III vaihtuva liikenteenohjausjärjestelmä. Kolmas liikenteen hallinnan kärkihankekierros on valmistunut 2012.



Järjestyksessä kolmannen liikenteen hallinnan kärkihankekierroksen (2012) kärkihankkeita ovat: liityntäpysäköinnin dynaamisen informaatiojärjestelmän pilotointi Hämeenlinnanvaylän käytävässä Kehäradan asemilla, seudullisen liikenteenhallintasuunnitelman laadinta verkollisen operoinnin kehittämiseksi häiriötilanteissa, HSL:n alueen joukkoliikenteen häiriönhallinnan uudelleenorganisointi, reaaliaikaisen sujuvuustiedon tuottaminen ruuhkautuvalta pääkatu- ja alempiasteiselta maantieverkolta sekä liikenteen vaihtuvan ohjauksen ja tiedottamisen hyödyntäminen pääväylien ruuhkautumisen ja häiriöiden hallinnassa.

Liikennejärjestelmän kehittämisen teemaohjelmat ja -hankkeet



Teemaohjelmien ja -hankkeiden sekä joidenkin infrastruktuurin kehittämishankkeiden toteutuminen on ollut vaatimatonta rahoituksen puuttuessa. Eryityisesti meluntorjuntahankkeet ovat jääneet toteuttamatta, mikä nousi esille myös edellisessä seurannassa vuonna 2010. Myös PLJ 2007 säteittäisväylien teemaohjelma on jäänyt suurelta osin toteutumatta. Teemaohjelman toimenpiteitä on toteutettu Länsiväylällä ja Tuusulanväylällä, mutta Hämeenlinnanvaylän ja Vihdintien hankkeet eivät ole edenneet.



Isännättömyysongelman vuoksi liityntäpysäköinnin kehittämistä on tapahtunut lähinnä yksittäisissä kohteissa pääasiassa kuntien toteuttamina. Jatkossa huomiota vaatii liityntäpysäköinnin kehittäminen ja toteutuksen vastuu- ja kustannusjaosta sopiminen. Helmikuussa 2012 alkoi HSL:n johdolla laadittava Helsingin seudun liityntäpysäköintistrategia ja toimenpideohjelma -työ.



Vuonna 2010 tehdyssä PLJ 2007 aiesopimuksen seurannassa todettiin, että pienten kustannustehokkaiden hankkeiden toteuttamismahdollisuuksia tulisi huomattavasti parantaa, jotta liikennepolitiikan neliporrasperiaatteen tavoitteet olisi mahdollista saavuttaa. Teemahankkeiden toteutusta on vaikeuttanut se, että ne rahoitetaan perustienpidon rahoista. Tällöin etenkin kustannuksiltaan huomattavampien hankkeiden toteutus on vaikeaa, vaikka ne olisivat kärkipäässä hankkeiden priorisoinnissa.



HLJ 2011:hin sisältyvässä Metropolialueen liikenneinfrastruktuurin pienten kustannustehokkaiden hankkeiden eli KUHA-hankekokonaisuuden ohjelmoinnissa ovat mukana kustannuksiltaan pienimmät tai isompien hankkeiden ensi vaiheessa tarpeellisimmat osat. Liikennepoliittisessa selonteossa (2012) ja hallituksen kehysriihessä on osoitettu rahoitusta suurten kaupunkiseutujen MAL-hankekokonaisuudelle (Helsingin seudulla valtion osuus 15 M€, kuntien 15 M€ tällä hallituskaudella). Hankekokonaisuuden ohjelmoinnista ja rahoituksesta vuosille 2014 ja 2015 on sovittu valtion ja Helsingin seudun kuntien välisessä maankäytön, asumisen ja liikenteen aiesopimuksessa 2012–2015.

Infrastruktuurin kehittämishankkeet



Infrastruktuurin kehittämishankkeista Kehärata ja Länsimetro ovat käynnistyneet. Kehärata on tarkoitus ottaa käyttöön loppuvuonna 2014. Länsimetron on määrä valmistua vuoden 2015 lopulla.



Tiehankeista sekä Kehä III:n että Kehä I:n parannustoimenpiteet ovat edenneet. Molempien hankkeiden jatkaminen on mukana hallituksen kehysriihen mukaisessa toteutuslistassa. Kehä I:n parannustoimenpiteet on jaettu osahankkeisiin.



Espoon kaupunkiradan yleissuunnitelma välillä Leppävaara–Espoon keskus valmistui vuonna 2003 ja sen hankearvioinnin päivitys 2007. Yleissuunnitelma kaupunkiradasta välillä Espoon keskus–Kauklahti on valmistunut vuonna 2011. Päätöstä Espoon kaupunkiradan rakentamisesta ei ole vielä tehty.

Sopimuksen jatkotoimet ja uudistaminen



PLJ 2007 aiesopimuksen mukaisesti Helsingin seudulle on tehty 14 kuntaa kattava liikennejärjestelmäsuunnitelma HLJ 2011, joka hyväksyttiin keväällä 2011 (HSL:n hallitus ja KUU-MA-hallitus).



Valtion ja Helsingin seudun kuntien välinen maankäytön, asumisen ja liikenteen aiesopimus 2012–2015 allekirjoitettiin 20.6.2012. MAL-aiesopimuksen valmistelu käynnistyi Helsingin kaupunkiseudulla vuonna 2010. Uudenlaisella aiesopimuksella pyritään vaikuttamaan erityisesti yhdyskuntarakenteen eheytymiseen, liikkumistarpeen vähenemiseen sekä joukkoliikenteen, kävelyn ja pyöräilyn toimintaedellytysten paranemiseen. Valmistelu sidottiin aikataulullisesti yhteen liikennepoliittisen selonteon ja asuntopoliittisen toimenpideohjelman kanssa. Helsingin kaupunkiseudun MAL-aiesopimuksen liikenteen toimenpiteet kytkeytyvät Helsingin seudun liikennejärjestelmäsuunnitelmaan (HLJ 2011).

1. Liikkumisen kysyntään ja kulkutapoihin vaikuttaminen

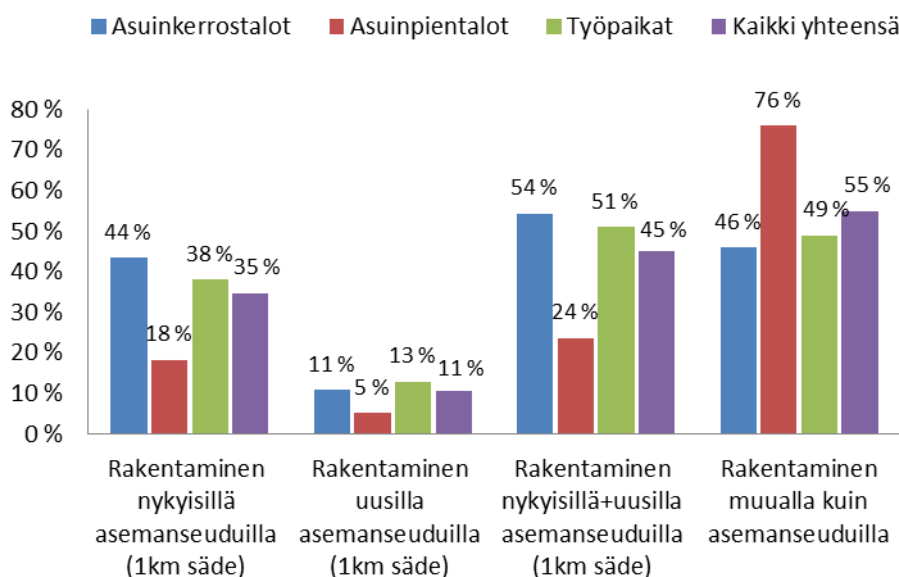
Yhdyskuntarakenteen eheyttäminen

Yhdyskuntarakenteen eheytyksen kannalta pääkaupunkiseudun rakentaminen on keskittynyt melko hyvin raideliikenneasemien tuntumaan. Olemassa olevasta rakennuskannasta 60 prosenttia sijaitsee enintään kilometrin etäisyydellä nykyisistä ja uusista asemista. Vajaa puolet (45 %) kaikesta asunto- ja työpaikkarakentamisesta ajanjaksolla 2005–2010 on sijoittunut enintään kilometrin etäisyydelle raideliikenteen asemista (kuva 1). Asuinkerrostalorakentamisesta reilu puolet (54 %), toimitilarakentamisesta puolet (51 %) ja asuinpientalorakentamisesta neljännes (24 %) on sijoittunut asemanseutujen läheisyyteen.

Asemanseutujen rakentamisesta kolme neljäsosaa (77 %) on sijoittunut nykyisille ja neljännes (23 %) uusille asemanseuduille (Länsimetro ja Kehärata). Absoluuttisesti eniten kasvaneita asemanseutuja ajanjaksolla 2005–2010 ovat olleet Leppävaara, Vuosaari, Ruoholahti, Kamppi ja Helsingin päärautatieasema. Suhteessa eniten uutta rakentamista on toteutettu Tuomarilaan, Vuosaareen, Mankkiin, Kauklahteen, Koivuhoviin, Rekolaan ja Mäkkylään eli monille kohtuullisen pienille asemille.

Pääkaupunkiseudulle uusia asuntoja on rakennettu noin 3,1 milj. kem² eli noin 78 000 asukkaalle vuosina 2005–2010. Väestömäärän nettokasvu on ollut 65 000 asukasta, eli osa uusista asunnoista on mennyt alueella jo asuvien väljyykskasvuun ja asuntokannan poistuman korvaamiseen. Rakentamista on ollut tarpeeseen nähden kuitenkin liian vähän.

Tarkasteltava aikajakso on ollut voimakkaan työpaikkarakentamisen aikaa. Pääkaupunkiseudulle työpaikkamäärän nettokasvu kaudella 2005–2010 on ollut 45 000 työpaikkaa ja uutta toimitilakerosalaa on rakennettu yhteensä 2,7 milj. kem². Vuosina 2005–2008 ennen lamaa seudulle syntyi paljon uusia työpaikkoja. Tämä kiihdytti pääkaupunkiseudun ulkopuolelta seudulle suuntautuvan työmatkasukkuloinnin kasvua. Erityisen suuri työmatkasukkuloinnin kasvu tällä kaudella oli Helsingin seudun 14 kunnan ulkopuolelta.



Kuva 1. Pääkaupunkiseudulle 2005–2010 valmistuneen kerrosalan osuus (%) alueittain rakennuksen pääkäyttötarkoituksen mukaan. Lähde: HSY, Seutu'CD 2011.

Selite:

Asuinpientalot: pientalot (yhden tai kahden asunnon talot, muut erilliset pientalot, rivitalot ja ketjutalot)

Työpaikat: muu kuin asuntorakentaminen, pois lukien loma-asunnot, talousrakennukset, saunat, maa- ja metsätalouden rakennukset

Uudet asemat

Länsimetro: Lauttasaari, Koivusaari, Keilaniemi, Otaniemi, Tapiola, Urheilupuisto, Niittykumpu, Matinkylä, Finnoo, Kaitaa, Soukka, Espoonlahti ja Kivenlahti

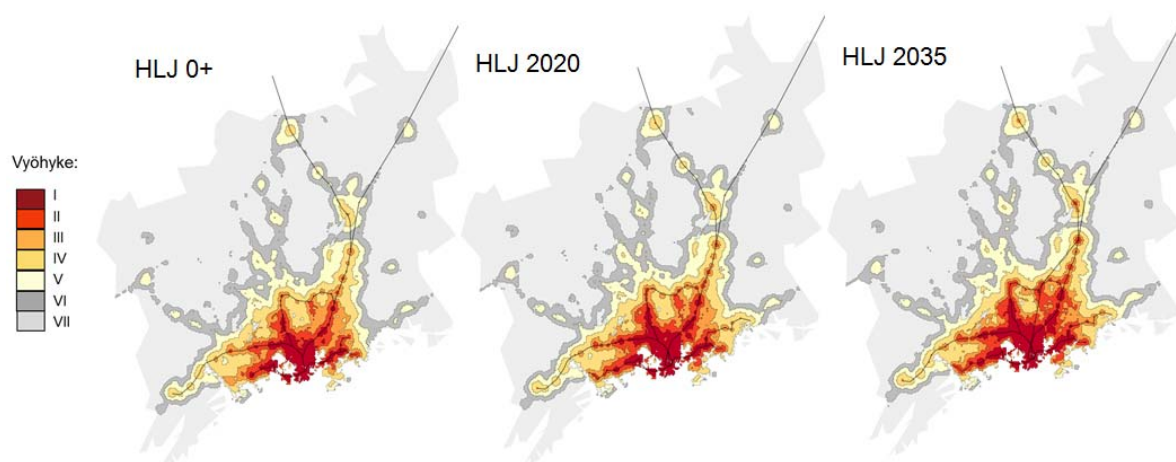
Kehärata: Vehkala, Petas, Kivistö, Viinikkala, Aviapolis, Lentoasema, Ruskeasanta ja Leinelä

Saavutettavuustarkastelut

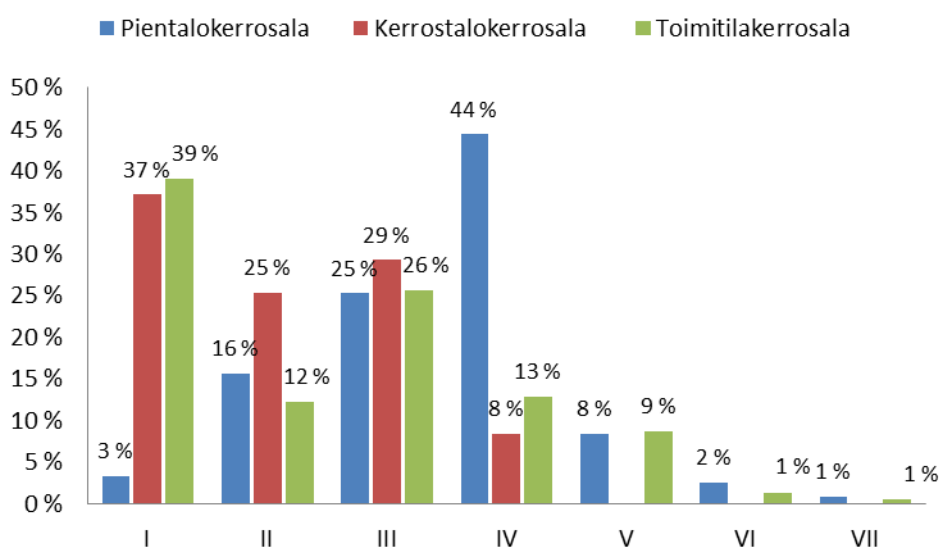
HSL on tuottanut HLJ 2011:n jatkotyönä maankäytön ja liikennejärjestelmän analyysyjä, joita hyödynnetään HLJ 2011:n toteutuksen edistämisessä ja seurannassa sekä seuraavan liikennejärjestelmäsuunnitelman ja MAL-aiesopimuksen valmistelussa. Saavutettavuustarkasteluissa (SAVU) seudullista saavutettavuutta kuvataan vyöhykkeiden avulla joukkoliikenteen, kävelyn ja pyöräilyn

näkökulmasta Helsingin seudulla. Saavutettavuustarkastelujen (SAVU) pohjalta voidaan arvioida muun muassa maankäytön ja liikenteen kehittämistoimenpiteiden vaikutuksia erilaisten toimintojen saavutettavuuteen kestävillä kulkumuodoilla (kuva 2). Lähtökohtina ovat tiedot seudun väestön liikkumistottumuksista sekä maankäytön ja koko liikennejärjestelmän muodostama kokonaisuus ja vuorovaikutus.

Saavutettavuuden näkökulmasta uudet asunnot ja toimitilat ovat sijoittuneet pääkaupunkiseudulla suhteellisen hyvin ajanjaksolla 2005–2010 (kuva 3). Valtaosa uusista kerrostaloasunnoista (92 %) ja kolme neljäsosaa toimitiloista (77 %) on sijoittunut kolmelle saavutettavuuden kannalta parhaalle vyöhykkeelle pääkaupunkiseudulla. Pientalorakentamisen painopiste on ollut vyöhykkeillä III ja IV.



Kuva 2. Saavutettavuus kävelen, pyörällä tai joukkoliikenteellä HLJ +0 -, HLJ 2020 - ja HLJ 2035 -tilanteissa. Tässä raportissa tunnusluvut on laskettu HLJ 0+ vyöhykkeille. Lähde: HSL:n saavutettavuustarkastelut.



Kuva 3. Vuosina 2005–2010 valmistuneiden rakennusten kerrosalan (brutto) jakautuminen saavutettavuuden mukaan (SAVU). Lähde: HSL:n saavutettavuustarkastelut ja HSY, Seutu'CD 2011.

Taloudellisten ohjauskeinojen vaikutukset ja toteuttamismahdollisuudet

Helsingin seudun ruuhkamaksuselvityksen jatkotyö valmistui helmikuussa 2011. Jatkoselvityksen tarkoituksena oli tarkastella toteuttaisiko liikennejärjestelmä, jonka yhtenä osana on ruuhkamaksu seudun liikennejärjestelmälle asetettuja tavoitteita paremmin kuin järjestelmä, joka ei sisällä ruuhkamaksuja. Ruuhkamaksun vaikutuksista liikenteeseen, sosiaaliseen tasa-arvoon, maankäyttöön ja tavaraliikenteeseen laadittiin erillisselvitykset. Selvityksen johtopäätöksenä oli, että liikennejärjestelmä, jonka yhtenä osana on ruuhkamaksu, toteuttaa Helsingin seudun liikennejärjestelmälle asetettuja tavoitteita paremmin kuin liikennejärjestelmä, joka ei sisällä ruuhkamaksua.

Tämän selvityksen jatkona tiemaksujen selvittäminen kirjattiin Kataisen hallituksen hallitusohjelmaan 2011. Vuoden 2012 alussa liikenneministeri Merja Kyllönen asetti työryhmän selvittämään keinoja oikeudenmukaisen ja älykkään liikenteen saavuttamiseksi. Työryhmän tehtävänä on selvittää muun muassa, miten Suomen tulisi edetä tiemaksujärjestelmien käyttöönotossa pitkällä aikavälillä. Tarkastelussa ovat tiemaksujen tekniset, liikenteelliset, taloudelliset ja lainsäädännölliset kysymykset. Työryhmän toimikausi on 3.2.2012–31.12.2013.

Taksa- ja lippujärjestelmän laajentaminen kehyskuntiin

Lippu- ja informaatiojärjestelmän uudistus

Lippu- ja informaatiojärjestelmä 2014 (LIJ2014) -hanke sisältää laajenevalle Helsingin seudulle toteutettavan matkakorttijärjestelmän sekä reaaliaikaisen matkustajainformaatio- ja viestintäjärjestelmän suunnittelemisen ja toteuttamisen. Lippu- ja informaatiojärjestelmän uudistaminen sisältää nykyisten matkustajainformaatiojärjestelmien uudistamisen ja yhtenäistämisen, joukkoliikenteen kulkuneuvojen paikannuksen ja ajantasaisen matkustajainformaation tarjoamisen sekä seudullisen joukkoliikenteen liikennevaloetuspalvelun toteutuksen. Suunnitelman tarkastelualueena on noin 70 kilometrin säteelle Helsingin keskustasta ulottuva Helsingin seudun keskeinen työssäkäyntialue.

Taksa- ja lippujärjestelmää kehitetään osana lippu- ja informaatiojärjestelmää ja se mahdollistaa yhtenäisen lippujärjestelmän toteuttamisen Helsingin seudulla. Taksa- ja lippujärjestelmän tavoitteena on olla kasvavan kaupunkiseudun tarpeisiin soveltuva, hyvin toimiva sekä asiakkaan kannalta oikeudenmukainen ja selkeä järjestelmä, jota voidaan sen elinkaaren aikana helposti laajentaa vaiheittain. Järjestelmä muodostuu asiakasryhmistä, lippulajeista, lippujen kelpoisuusehdoista, matkalippujen kelpoisuusvyöhykkeistä sekä lippujen osto-oikeutta ja lippujen hinnoittelua koskevista yleisistä periaatteista. HSL:n tulevaa taksa- ja lippujärjestelmää laajennetaan kehyskuntien alueelle vaiheittain kuntien päätösten mukaisesti.

Kansallinen matkakortti

Selvitystyötä yhteiskäyttöisen valtakunnallisen info- ja lippujärjestelmän aikaansaamiseksi jatketaan edelleen. HSL on parhaillaan uusimassa info- ja lippujärjestelmäänsä ja tavoitteena on saada uusi järjestelmä käyttöön vuoden 2015 loppuun mennessä. Uusi järjestelmä toteutetaan avoimen arkkitehtuurin periaatteella. VR ja HSL ovat sopineet yhteistyöstä, jossa VR käyttää HSL:n matkakorttia tunnisteena. Myös kehitystyö Matkahuollon, VR:n ja HSL:n kesken jatkuu ja tavoitteena on saada matkakortit yhteiskäyttöisiksi asentamalla HSL:n ja Matkahuollon matkakorteille sovellukset "ristiin". Myös muilla suurilla kaupunkiseuduilla on aloitettu kehitystyö yhteiskäyttöisyyden aikaansaamiseksi. Lisäksi on käynnistetty erillinen selvitystyö, jossa tarkastellaan edellytyksiä keskisuuren kaupunkiseutujen yhteiskäyttöisyyden lisäämiseksi.

2. Joukkoliikennepalveluiden kehittäminen

Uusi joukkoliikenteen tilaaja- ja suunnitteluorganisaatio Helsingin seudun liikenne (HSL)

Helsingin seudun liikenne -kuntayhtymä on ollut toiminnassa kaksi vuotta. Alkuperäisten jäsenkuntien (Helsinki, Espoo, Vantaa, Kauniainen, Kerava ja Kirkkonummi) lisäksi Sipoo on liittynyt HSL:n jäsenkunnaksi vuoden 2012 alusta alkaen.

Joukkoliikenteen palvelutaso

HSL vastaa toimialueellaan joukkoliikenteen suunnittelusta ja kehittämisestä. Joukkoliikenteen strategisia kehittämissuunnitelmia ovat (suluissa julkaisunumero HSL:n raporttisarjassa):

- Espoon joukkoliikenteen luotettavuuden kehittämisohjelma (2012/5)
- Joukkoliikenteen luotettavuuden kehittämisohjelma (2012/11)
- Helsingin seudun lähijunaliikenteen luotettavuuden parantaminen (2011/26)
- HSL-alueen poikittaisliikenteen kehittämissuunnitelma 2012–2022 (2011/23)
- HSL-alueen runkobussilinjasto 2012–2022 (2011/27)

Helsingin seudun joukkoliikenne on usean joukkoliikennemuodon muodostama kokonaisuus. Joukkoliikennejärjestelmän perustan muodostavat raide- ja bussiliikenteen runkoyhteydet. Liityntäliikenne toimii syöttöyhteytenä runkoyhteyksille. Tämä perusasetelma sekä kaupunkien maankäytön rakenne ovat lähtökohtana HSL:n suunnitteluperiaatteille. Suunnittelun lähtökohtana on tehdä joukkoliikenteestä mahdollisimman houkutteleva kulkumuoto. Tähän pyritään panostamalla joukkoliikenteen kattavaan tarjontaan, luotettavuuteen ja nopeuteen.

Joukkoliikenteen suunnitteluohje HSL-liikenteessä on julkaistu tammikuussa 2012. Se toimii apuvälineenä palvelutaso-, linjasto- ja aikataulusuunnittelussa. Ohjeeseen on yhdistetty aiempien HKL:n ja YTV:n suunnitteluohjeiden hyväksi koetut ominaisuudet sekä tarkistettu suunnittelua ohjaavia yksikköarvoja yhdenmukaisemmiksi esimerkiksi vuorovälien, kävelyetäisyyksien ja kaluston mitoituskapasiteetin osalta. Ohjeessa esitetään HSL-alueen joukkoliikenteen palvelutasovalikoima, jonka pohjalta on määritetty joukkoliikennelain 4§:ssä vaadittu joukkoliikenteen palvelutaso HSL-alueella.

Suunnitteluohjeessa määritetään kunkin alueen yhteyksillä omaan keskukseen ja Helsingin keskustaan käytettävissä oleva palvelutasovalikoima. Lisäksi esitetään keskustien välisten yhteyksien palvelutasotavoitteet sekä tavoitteet työpaikka-, liikenne- ja palvelukeskittymien yhteyksille lähimpään seudulliseen aluekeskukseen ja Helsingin keskustaan. Suunnitteluohje sisältää seitsemäntasoisien palvelutason luokituksen. Kussakin luokassa on esitetty palvelutasotavoitteet liikennöintiajoille, maksimivuoroväleille ja kävelyetäisyyksille pysäkillä tai asemalla.

Joukkoliikenteen ajoaika saa ruuhka-aikoina mahdollisine vaihtoineen olla korkeintaan kaksinkertainen vastaavan henkilöautomatkaan verrattuna ohjeessa määritetyillä yhteysväleillä. Yhteyksien omaan keskukseen pitäisi olla pääsääntöisesti vaihdottomia. Yhteydet Helsingin keskustaan voivat sisältää liityntävaihdon bussista junaan tai metroon. Ohjeessa on asetettu tavoitteet myös matkakettujen esteettömyydelle ja määritetty periaatteet koulumatkayhteyksien suunnittelulle kunnittain. Aikataulujen suunnittelussa on tavoitteena tunneittain toistuvat vakio minuuttiaikataulut. Lisäksi tavoitteena on, että aikataulut tahdistetaan keskenään tasaisen vuorovälin saavuttamiseksi.

Linkki suunnitteluohjeeseen:

http://www.hsl.fi/FI/mikaonhsl/julkaisut/Documents/2012/Suunnitteluohje_4_2012_netti.pdf

Valtion tuki joukkoliikenteen kehittämiseen

Valtio tuki vuonna 2011 suurten kaupunkiseutujen eli Helsingin seudun, Turun ja Tampereen joukkoliikennettä kymmenellä miljoonalla eurolla. Tuki on jaettu kaupunkiseutujen kesken asukasmäärien suhteessa. HSL-alueen osuus avustuksesta oli 6,22 milj. € vuonna 2011. Valtionavustuksen edellytyksenä on, että rahoitus nostaa joukkoliikenteen palvelutasoa ja siten lisää sen käyttöä ja parantaa joukkoliikenteen kilpailukykyä. Tarkoituksena on, että valtionavustus kytketään koko seudun pitkäjänteiseen joukkoliikenteen kehittämisohjelmaan.

Poikittaisen joukkoliikenteen kehittäminen

Tehokkaan poikittaisen joukkoliikenteen järjestämisen haasteena on, etteivät poikittaiset päätiet (esim. kehäväylät) kulje maankäytön keskellä. Tällöin yhden linjan varteen ei voi tehokkaasti kettua useita alueita. Yksittäisten asuin- ja työpaikka-alueiden väliset matkustajavirrat ovat pieniä eikä tarjonta muodostu pienellä kysynnällä houkuttelevaksi. Vastaus poikittaisliikenteen haasteeseen on poikittaisen joukkoliikenneväylän rakentaminen maankäytön keskelle (Jokeri).

HSL-alueen poikittaisliikenteen kehittämissuunnitelma 2012–2022 on valmistunut vuonna 2011. Siinä esitetään voimakkaiden poikittaisten joukkoliikenteen runkoyhteyksien luomista Pasilan tasolle (mm. Tiedelinja), Kehä I:n tasolle (Bussi-Jokerin nopeuttaminen, Jokeri 2), Itä-Helsinkiin ja Kehä III:n tasolle (Jokeri 3). Poikittaisten joukkoliikenteen runkoyhteyksien kehittäminen asettaa vaatimuksia myös infran parantamiseen useilla alueilla (mm. bussikaistat, valoetudet, joukkoliikennekadut, tunnelit ja vaihtopysäkit).

Toteutuessaan **Vallilanlaakson joukkoliikennekatu** avasi merkittävästi uusia mahdollisuuksia bussiliikenteen kehittämiselle Pasilan tasolla (**mm. Tiedelinja**). Joukkoliikennekatuun on suhtauduttu ristiriitaisesti sen kaupunkipuistoon kohdistuvien vaikutusten vuoksi. Joukkoliikennekatu on saanut kielteisen päätöksen Helsingin kaupunginvaltuustossa sen jälkeen kun Uudenmaan ELY-keskus oli kehottanut Helsinkiä oikaisemaan aiemmin tekemänsä myönteisen päätöksen yleiskäytävänä.

Bussi-Jokerin matkustajamäärä on kasvanut viidessä vuodessa noin 40 % ja matkustajanousuja on nykyisin vilkkaimpina päivinä noin 30 000. Vaikka Jokeri-linja on ollut menestys, on sen liikenteessä ongelmia. Linjan täsmällisyys etenkin reitin loppupäässä on heikko ja tiheä vuoroväli aiheuttaa bussien ketjuuntumista. Autot kuormittuvat epätasaisesti, mikä aiheuttaa ruuhka-aikoina kapasiteettiongelmia. Ilman kehittämistoimia matkustajamäärän kasvu uhkaa pahentaa liikennöinnissä ilmeneviä ongelmia.

Jokeri-linjalla on kokeiltu nykyistä suurempaa kalustoa ja suunniteltu mm. seuraavia kehittämissuunnitelmia:

- o Avorahastukseen siirtyminen
- o Liikenteen ohjauksen kehittäminen
- o Liikennevaloetuuksien kehittäminen
- o Infrastruktuurin kehittämistoimet (joukkoliikennekaistoja Turuntielle ja Viikintielle, liittymä- ja liikennevalojärjestelyjä Kehä I:lle)

Raide-Jokerista on laadittu alustava yleissuunnitelma vuonna 2009 ja hankearviointi vuonna 2011. Päätöksiä Raide-Jokerista ei ole vielä tehty. Bussi-Jokerin liikennöintisopimukset ovat voimassa vuoteen 2020 asti.

Jokeri 2 -linjaan liittyvät rakennustyöt käynnistyvät vuonna 2013 ja liikennöinnin on tarkoitus alkaa syksyllä 2015. Jokeri 2 edellyttää suuria investointeja, mm. Paloheinän tunnelia, Kuusmie-

hentien joukkoliikennekatua ja Tuusulanväylän vaihtopysäkkejä. Arvioidut rakennuskustannukset ovat nousseet Paloheinän tunnelin suunnitteluvaiheessa valittujen ratkaisujen mukanaan tuomasta kustannusten noususta johtuen noin 70 miljoonaan euroon.

Kutsuohjattu joukkoliikennekokeilu yliopistokampusten välillä on suunnitteilla ja pilottikokeilu alkaa kun järjestelmä on riittävän valmis tuotantokäyttöön, arviolta loppuvuonna 2012. Tavoitteena on järjestelmän laajentaminen ja itsekannattavuus vuoteen 2015 mennessä. Järjestelmä täydentää poikittaisen joukkoliikenteen tarjontaa.

Muut toimenpiteet

Helsingin raitioliikenteen kokonaiskehittämisselvitys on valmistunut vuonna 2009. Raitiotieverkoston kehittäminen sisältää rataverkon laajennuksia ja täydentäviä rataosuuksia. Jätkäsaaren, Ilmalan ja Kalasataman eteläisten osien raitiotiet palvelevat uusia ja kehittyviä kaupunginosia. Nykyistä verkkoa täydennetään eteläisessä kantakaupungissa, Töölössä ja Vallilanlaaksossa. Kalasataman pohjoisosien, Hernesaaren ja Munkkivuoren sekä Oulunkylän raitioteiden toteuttamisaikataulut ovat sidoksissa aluerakentamisprojektien aikatauluihin. Hankkeen rinnalla parannetaan nykyisten raitioteiden sujuvuutta ja luotettavuutta uusimalla katuympäristöjä, kehittämällä raitioliikenteen etuuksia ja toteuttamalla tarpeellisia varayhteyksiä.

Laajasalon raideliikenneyhteyden suunnittelu on alkanut ympäristövaikutusten arvioinnilla ja sillan suunnittelukilpailulla. Arviointiselostus ja suunnittelukilpailun tulokset ovat käytettävissä vuonna 2012 ja kuuluvat keskeiseen valmistelumateriaaliin, kun siltayhteyden rakentamispäätöstä tehdään.



3. Liikennejärjestelmän käytön tehostaminen liikenteen hallinnan ja informaation keinoin

Liikenteen hallinnan teemahanke

Liikenteen hallinnan tuloksia vuodesta 2004 eteenpäin ovat mm.

- o pääkaupunkiseudun liikenteenhallintakeskus
- o HSL:n infokeskus ja ratapuolen infokeskus
- o viranomaisen yhteistoiminnan kehittäminen häiriönhallinnassa
- o Kehä III:n informaatiojärjestelmä
- o vt 1 Lohjanharju-Kehä III vaihtuva liikenteenohjausjärjestelmä
- o Hakamäentien lähiverkon liikenteenhallinnan kehittäminen
- o liityntäpysäköinti-informaation kehittämisen periaatesuunnitelma.

Kaikki liikenteen hallinnan hankkeet eivät ole edistyneet yhtä hyvin. Osoitteessa liikenteeseen.fi muutaman vuoden ajan koeluonteisesti toiminut pääkaupunkiseudun liikennetiedottamisportaali lakkautettiin vuonna 2010. Eri osapuolet ovat sittemmin kehittäneet omia tietopalvelujaan. Myöskään räätälöityjen kaupallisten tiedotuspalvelujen toteuttamisen tukeminen ei ole tuottanut tuloksia.

Järjestyksessä kolmas liikenteen hallinnan kärkihankekierrös on valmistunut 2012. Tavoitteena oli kokonaisnäkemyksen luominen Helsingin seudun liikenteen hallinnan tilasta ja kehitysnäkymistä sekä seuraavien tärkeimpien kehittämisspolkujen tunnistaminen ja konkretisointi toimenpiteiksi. Työssä keskityttiin seuraaviin painopistealueisiin:

1. Liityntäpysäköinnin informaation ja maksujärjestelmien kehittäminen
2. Liikenteenhallintakeskuksen toiminnan kehittäminen ja laajentaminen
3. Liikennejärjestelmän reaaliaikainen tilannekuva ja lyhyen aikavälin ennusteet
4. Pääkaupunkiseudun pääväylien ruuhkien ja häiriöiden hallinta
5. Joukkoliikenteen ajantasaisen matkustajainformaation kehittäminen.

Valitut liikenteen hallinnan kärkihankkeet, käynnistämisen vastuutaho sekä tavoitteellinen käynnistysvuosi ovat seuraavat:

1. Liityntäpysäköinnin dynaamisen informaatiojärjestelmän pilotointi Hämeenlinnanväylän käytävässä Kehäradan asemilla (HSL 2012)
2. HSL:n alueen joukkoliikenteen häiriönhallinnan uudelleenorganisointi (HSL, Liikennevirasto 2012)
3. Seudullisen liikenteenhallintasuunnitelman laadinta verkollisen operoinnin kehittämiseksi häiriötilanteissa (ELY-keskus, Liikennevirasto 2013)
4. Reaaliaikaisen tilannetiedon tuottaminen ruuhkautuvalta pääkatu- ja alempiasteiselta maantieverkolta (Liikennevirasto, kunnat 2012)
5. Liikenteen vaihtuvan ohjauksen ja tiedottamisen hyödyntäminen pääväylien ruuhkautumisen ja häiriöiden hallinnassa (ELY-keskus 2012).

Liityntäpysäköinnin informaation ja maksujärjestelmien kehittäminen

Liityntäpysäköinti on keskeinen osa Helsingin seudun liikennejärjestelmän kehittämistä ja sen avulla voidaan täydentää busseilla tarjottavaa liityntäliikennettä. Liityntäpysäköinnin informaation ja maksujärjestelmien kehittämisen tarkoituksena on lisätä joukkoliikenteen houkuttelevuutta, ohjata liikennevirtoja sopivalle liityntäpysäköintialueelle ja parantaa liikkujien tiedotusta myös joukkoliikenteen ja tieverkon häiriötilanteissa, jotka voivat vaikuttaa liityntäpysäköinnin valintaan ja käyttöön.

HSL:n alueen joukkoliikenteen häiriönhallinnan uudelleenorganisointi

HSL:n organisaatioon kuuluva uusi häiriönhallinnan toiminta sijoitetaan Helsingin seudun liikenteenhallintakeskukseen. Tällöin joukkoliikenteen ohjauksen ja tiedotuksen valmiutta, nopeutta ja kattavuutta voidaan merkittävästi parantaa, kun operaattori tuodaan yhteisen tilannetiedon äärelle. Täysi hyöty järjestelmästä saadaan irti kun HSL-alueen uusi lippu- ja informaatiojärjestelmä otetaan käyttöön.

Seudullisen liikenteenhallintasuunnitelman laadinta

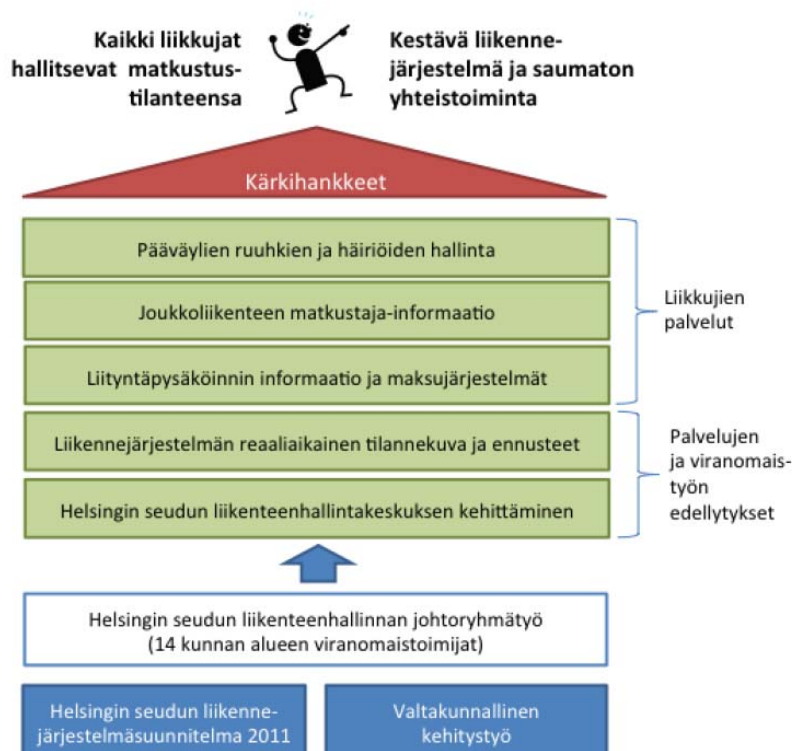
Seudullisen liikenteenhallintasuunnitelman laadinta sisältää varautumisen seudulla tapahtuviin, vakaviin (liikennettä merkittävästi häiritseviin) yllättäviin häiriöihin ja ohjausperiaatteista sopimisen maantieverkon ja katuverkon välillä häiriötilanteissa ja varareittisuunnitelmien käytön näissä tilanteissa. Tavoitteena on saavuttaa nykyistä joustavampi käytäntö vapaana olevan kapasiteetin hyödyntämiselle isoissa häiriötilanteissa.

Reaaliaikaisen tilannetiedon tuottaminen

Liikennejärjestelmän tilannekuvalla tarkoitetaan tietystä liikennetilanteesta ja siihen vaikuttavista olosuhteista tarjolla olevien tietojen yhdistelmää. Tarkka reaaliaikainen tilannekuva on perusedellytys ennaltaehkäiseville operatiivisille toimenpiteille, tehokkaalle häiriötilanteiden hallinnalle ja laadukkaille liikennetietopalveluille.

Pääväylien liikenteen hallinnan suunnitelma

Uudenmaan ELY on käynnistänyt pääkaupunkiseudun pääväylien liikenteen hallinnan suunnitelman laatimisen. Tavoitteena on muodostaa nopeusrajoitusstrategia, liikenneinformaatio- ja liikenteen ohjausstrategia sekä toimenpidesuunnitelma toteutukselle.



Kuva 4. Painopistealueilta tunnistetut kärkihankkeet johdattavat kohti visiota. Lähde: Helsingin seudun liikenteenhallinnan kärkihankkeiden päivitys 2011 (Uudenmaan ELY-keskus 2012)

4. Liikennejärjestelmän kehittämisen teemaohjelmat ja -hankkeet

Säteittäisten pääväylien, joukkoliikenteen laatukäytävien ja solmupisteiden parantaminen

PLJ 2007:n teemaohjelma Säteittäisten pääväylien parantaminen joukkoliikenteen edistämiseksi jäi suurelta osin toteutumatta. HLJ 2011:ssä on tunnistettu tarve jatkaa säteittäisväylien parantamista. HLJ 2011:n infrastruktuurin kehittämishankkeiden toimenpidekokonaisuus "Bussi- ja tavaraliikenteen toimivuuden turvaaminen säteittäisväylillä" sisältää pitkälti PLJ 2007:n mukaisia hankkeita. Kustannuksiltaan pienimmät tai isompien hankkeiden ensi vaiheessa tarpeellisimmat osat ovat mukana Metropolialueen liikenneinfrastruktuurin pienten kustannustehokkaiden hankkeiden eli KUHA-hankekokonaisuuden ohjelmoinnissa.

Hämeenlinnanväylä

Rantarata–Kehä I

Hämeenlinnanväylälle on tavoitteena rakentaa joukkoliikennekaistat Haagan ja Kehä I:n välille ja toteuttaa melusuojausta asuinalueiden kohdille. Hankkeen vastuutaho on Uudenmaan ELY-keskus ja kustannusarvio on 5 miljoonaa euroa.

Kehä I–Kaivoksela

Myös Kehä I:n ja Kaivoksen välille on tarkoitus rakentaa joukkoliikennekaistat. Kannelmäen eritasoliittymän ramppien suuntausta parannetaan ja liittymään rakennetaan busseja varten läpiajorampit bussikaistojen jatkeeksi. Kaivoksen eritasoliittymään rakennetaan lisäramppi etelästä itään menevälle liikenteelle sekä muita liittymä- ja kevyen liikenteen järjestelyjä. Lisäksi koko yhteysväliille rakennetaan meluesteet ja tehdään kevyen liikenteen järjestelyjä. Hankkeesta on valmistunut rakennussuunnitelma vuonna 2008. Hankkeen vastuutaho on Uudenmaan ELY-keskus. Kustannusarvio on 25 miljoonaa euroa.

Kaivoksela–Kehä III

Hankkeessa rakennetaan bussi- ja lisäkaistoja välille Kaivoksela–Martinlaakso ja melusuojaus Martinlaakson ja Vantaankosken kohdille sekä parannetaan Kannelmäen, Kaivoksen ja Martinlaakson eritasoliittymiä ja pysäkkijärjestelyjä. Hankkeen vastuutaho on Uudenmaan ELY-keskus ja kustannusarvio on 36 miljoonaa euroa.

Kehä III–Luhtaanmäki

Hanke sisältää lisäkaistat ja liittymäjärjestelyjä Kivistön ja Klaukkalan välillä Kehäradan toteuttamisen jälkeen. Yleissuunnitelmassa toimenpiteinä esitetään tien parantamista Vantaankosken ja Kivistön sekä Keimolanportin ja Keimolan liittymien välillä 4+4-kaistaiseksi, Kivistön ja Keimolanportin sekä Keimolan ja Luhtaanmäen välillä 3+3-kaistaiseksi, yhtä uutta eritasoliittymää ja yhden nykyisen parantamista, rinnakkaisramppijärjestelyjä välillä Kehä III–Keimolanportti, uutta läntistä rinnakkaistietä Vantaanpuisto–Keimola, Vanhan Hämeenlinnantien saneerausta välillä Keimola–Luhtaanmäki, noin 7,5 km meluntorjuntaa sekä kevyen liikenteen ja joukkoliikenteen toimenpiteitä. Hankkeesta on valmistunut yleissuunnitelma vuonna 2006. Hankkeen vastuutaho on Uudenmaan ELY-keskus ja kustannusarvio on 76 miljoonaa euroa. Hämeenlinnanväylän parantaminen välillä Kehä III – Keimola on laskettu mukaan Kehäradan kustannuksiin.

Vihdintie

Vihdintietä on tarkoitus parantaa noin kahdeksan kilometrin matkalta välillä Haaga – Kehä III. Ensimmäisessä vaiheessa parannetaan joukkoliikenteen olosuhteita rakentamalla kaikki pysäkiparit kahden bussin pysäkeiksi, rakentamalla pysäkeiltä lähtevälle joukkoliikenteelle erillinen joukkoliikenteen kaista ja rakentamalla uusi pysäkipari Valimon aseman läheisyyteen. Lisäksi rakennetaan alikulkuja ja kevyen liikenteen väyliä sekä melusuojausta asuinalueiden kohdille. Hankkeesta on valmistunut tiesuunnitelma vuonna 2006. Hankkeen vastuutahot ovat Uudenmaan ELY-keskus sekä Helsingin ja Vantaan kaupungit. Koko hankkeen kustannusarvio on 15 miljoonaa euroa. Hankkeen ensi vaiheessa tarpeellisimmat pysäkkien parannukset (kustannusarvio 1-2 miljoonaa euroa) ovat mukana KUHA-hankekokonaisuuden ohjelmoinnissa.

Länsiväylä

Länsiväylällä tehdään Länsimetron liityntäliikenteen edellyttämiä järjestelyjä metrolinnoituksen käynnistymiseen mennessä. Espoonlahden ja Matinkylän eritasoliittymien välille rakennetaan joukkoliikennekaistat. Lisäksi rakennetaan meluntorjuntaa ja parannetaan kevyen liikenteen olosuhteita. Suomenlahdentietä jatketaan joukkoliikennepainotteisena katuna Kaitaan tien ja Kalastajantien välillä. Piispansillankadun pohjoisosa levennetään 2-ajorataiseksi, rakennetaan sen edellyttämät sillat ja uusi joukkoliikenteen ramppiyhteys Markkinakadulle. Hankkeen vastuutahot ovat Uudenmaan ELY-keskus ja Espoon kaupunki. Alustava kustannusennuste on 40 miljoonaa euroa. Tiesuunnitelmat ovat valmistumassa. Hanke on HLJ 2011:n infrastruktuurin kehittämishankkeiden kiireellisyysjärjestyksessä sijalla 4.

Turunväylä

Turunväylän lisäkaistat rakennetaan Kehä II:n ja Tuomarilan välille sekä Turunväylältä lännestä Kehä III:lle erikseen varatuille rampeille. Tavoitteena on, että lisäkaistat varataan bussi- ja tavaraliikenteen käyttöön. Hankkeen vastuutahot ovat Uudenmaan ELY-keskus ja Espoon kaupunki. Lisäkaistojen kustannusarvio on 7,5 miljoonaa euroa. Samanaikaisesti toteutettavan meluntorjunnan kustannusarvio on myös 7,5 miljoonaa euroa. Hankkeen tiesuunnitelmat ovat valmistuneet.

Jalankulun ja pyöräilyn kehittäminen

Jalankulun ja pyöräilyn infrastruktuurihankkeet ovat mukana Metropolialueen liikenneinfrastruktuurin pienten kustannustehokkaiden hankkeiden eli KUHA-hankekokonaisuuden ohjelmoinnissa. Hankkeiden priorisointi tehdään mm. sen perusteella, miten ne täydentävät seudullista pääpyöräilyverkkoa. HLJ 2011:n jatkotyönä tehtävä Helsingin seudun pääpyöräilyverkon määrittely (PÄÄVE) valmistuu kesällä 2012.

Uudenmaan ELY-keskus on tehnyt maanteiden kevyen liikenteen väylähankkeiden osalta omaa priorisointiaan hankkeiden toteuttamisjärjestyksestä. Ongelmana hankkeiden toteuttamisessa on ollut rahoituksen niukkuus. Osallistumalla toteuttamisen kustannuksiin kunnat ovat voineet vauhdittaa joitakin hankkeita myös maantieverkolla.

Helsingin kaupungin tavoitteena on nostaa pyörämatkojen osuus 15 prosenttiin vuoteen 2020 mennessä. Pyöräilyä edistämään Helsingin kaupunki perusti syksyllä 2010 Pyöräilyprojektin. Yksi projektin ensimmäisistä tehtävistä on ollut uudistaa pyöräliikenteen suunnitteluohjeet. Muita Pyöräilyprojektin keskeisiä tehtäviä ovat pyöräteiden ylläpidon kehittäminen, pyörien pysäköintimahdollisuuksien parantaminen, pyöräilyn markkinointi sekä säilytys- ja vuokrauspalveluja tarjoavan pyöräkeskuksen edistäminen. Pyöräkeskus on toteutunut Kamppiin vuoden 2012 pyöräilykauden ajaksi. Pyöräilyprojektin toimintakausi on valtuustokauden (2009–2012) loppuun asti, mihin mennessä laaditaan myös jatkotyöohjelma ja toimenpidesuunnitelma vuodesta 2012 eteenpäin. Projektissa ovat mukana mm. Helsingin kaupunkisuunnitteluvirasto, rakennusvirasto, liikuntavirasto sekä HSL.



Kuva 5. Vuonna 2012 valmistunut Baana on Helsingin keskustan halki kulkeva pyöräilyn laatu-käytävä. Lähde: Helsingin seudun pääpyöräilyverkon ja laatuikäytävien määrittely (HSL 2012) (kuva Roy Koto/HKR).

Liityntäpysäköinnin kehittäminen

Helmikuussa 2012 alkoi HSL:n johdolla laadittava Helsingin seudun liityntäpysäköintistrategia ja toimenpideohjelma -työ. Työssä tullaan määrittelemään liityntäpysäköinnin tavoitetila, siihen johtava strategia sekä lyhyen aikavälin toimenpideohjelma. Työn yhteydessä pyritään selkeyttämään liityntäpysäköinnin toteuttamisen ja kunnossapidon kustannus- ja vastuunjakoa. Strategia valmistuu vuoden 2012 loppuun mennessä.

Vuoden 2011 loppupuolella alkoi hanke, jossa tehdään liityntäpysäköinnin informaation, valvonnan ja maksujärjestelmien toiminnallinen määrittely. Tuloksien tarkoituksena on luoda määrittelyt Kehäradan ja Länsimetron tulevien asemien liityntäpysäköinnin järjestämiselle. Informaatiojärjestelmää tullaan pilotoimaan Kehäradan ja Vantaankosken radan asemilla.

HKL:n vetämässä projektissa on kehitetty liityntäpyöräpysäköintikalusteiden tuoteperhe. Hankkeen tarkoituksena on luoda yhtenäinen kalustesarja, ulkoasu ja laatutaso liityntäpyöräpysäköinnille. Kalustesarjan pilotointi valituissa kohteissa alkaa kesällä 2012.

Espoo on tehnyt Espoon metroasemien ympäristöstä pyöräilykaupunkeja -selvityssarjan. Selvityksissä on case-tapauksittain selvitetty pyöräilyn ja pyöräpysäköinnin edellytyksiä ja kehittämistarpeita rakenteilla olevan Länsimetron asemilla (Tapiola, Matinkylä, Niittykumpu, Urheilupuisto).

Isännättömyysongelman vuoksi liityntäpysäköinnin kehittämistä on tapahtunut lähinnä yksittäisissä kohteissa pääasiassa kuntien toteuttamina. Liityntäpysäköintihankkeet ovat mukana KUHA-hankekokonaisuuden ohjelmoinnissa.

Valmistuneita julkaisuja:

- Liikennevirasto: Ehdotus Helsingin seudun työssäkäyntialueen liityntäpysäköinnin toimintastrategiaksi ja toteutussuunnitelmaksi, kesäkuu 2010
- HSL: Liityntäpysäköinnin suunnitteluohje, kesäkuu 2010
- HSL: Liityntäpysäköinti-informaation kehittämisen periaatesuunnitelma, kesäkuu 2010
- HSL: Helsingin seudun liityntäpysäköintistrategia 2035 (diplomityö), tammikuu 2011



Liikenneturvallisuustoimenpiteet

Pääkaupunkiseudun liikenneturvallisuustyöryhmää on laajennettu Helsingin seudun 14 kuntaa kattavaksi liikenneturvallisuuden yhteistyöryhmäksi (LIITU). Helsingin seudun yhteinen liikenneturvallisuusstrategia valmistuu kesällä 2012. Strategiassa arvioidaan alueen nykyistä liikenneturvallisuustilannetta, seudulla tehtyä liikenneturvallisuustyötä sekä vuonna 2005 valmistuneen Pääkaupunkiseudun liikenneturvallisuusstrategian toteutumista. Arviointien pohjalta kuvataan visio ja asetetaan tavoitteet vuodelle 2020 sekä laaditaan strategia, joka sisältää toiminnan painopistealueet ja toimenpideohjelman. Työhön sisältyy myös seudullisen liikenneturvallisuustyön toimintamallin kuvaaminen. Työ liittyy kiinteästi Helsingin seudun liikennejärjestelmäsunnitteluun ja kestäväan liikkumisen edistämiseen.



Kuva 6. Liikenneturvallisuusyhteistyön toteuttaminen maakunta-, seutu- ja kuntatasolla. Lähde: Helsingin seudun liikenneturvallisuusstrategia (HSL 2012)

Meluntorjunta

Meluntorjunnan teemapaketin toteutus ei ole edennyt rahoituksen puutteen takia. Meluntorjuntaa on järjestetty parhaiten uusien alueiden kaavoituksen ja toteutuksen yhteydessä. Sen sijaan vanhojen alueiden melunsuojaus 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 valmistuu kesäkuuhun 2012 mennessä, 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).

5. Infrastruktuurin kehittämishankkeet

Kehärata

Kehärata on rakenteilla ja useita rakennusurakoita on käynnissä:

- o Koivukylänväylän rautatieristeyssilta (1/2011–12/2012)
- o Katriinantien rakennusurakka, Viinikkala (1/2011–6/2012)
- o Maanrakennusurakka 1: Vantaankoski, Vehkala, Petas, Kivistö (11/2010–8/2012)
- o Vantaankosken aseman rakennusurakka (11/2010–5/2012)
- o Leinelän puistotien rakennusurakka (7/2010–6/2012)
- o Tietotien parannusurakka (7/2010–8/2012)
- o Viinikkalan tunneliosuus ja läntinen suuaukkourakka (4/2010–8/2012)
- o Itäinen suuaukkotyömaa (11/2009–4/2012)

Kehäradan rakentaminen etenee glykoliuongelmasta huolimatta ja rata on tarkoitus ottaa käyttöön loppuvuonna 2014.

Länsimetro

Länsimetron työt ovat käynnissä. Länsimetron louhinnat valmistuvat vuonna 2013. Louhintojen jälkeen alkavat välittömästi asemien rakennusurakat, joista ensimmäiset käynnistyvät vuoden 2012 puolella. Tämän jälkeen on vuorossa rataurakka, automaattimetron asennus sekä testaus. Länsimetro valmistuu vuoden 2015 lopulla.

Kehä III

Kaksivuotinen Kehä III:n parannushankkeen ensimmäinen vaihe välillä Vantaankoski–Pakkala on valmistunut marraskuun lopussa 2011 ja sen laajennus valmistuu kesällä 2012. Hankkeen kustannukset olivat noin 60 miljoonaa euroa.

Ensimmäisessä rakentamisvaiheessa uusittiin Hämeenlinnanväylän ja Kehä III:n liittymän järjestelyt ja korvattiin taso- ja liikennevaloliittymät eritasoliittymillä välillä Vantaankoski–Pakkala. Urakkaa laajennettiin välille Raappavuorentie–Vantaankoski. Muutostyössä Kehä III:n linjausta muutetaan vastaamaan tulevan Kehäradan tarpeita.

Toiseen vaiheeseen sisältyvät välit Vanhakartano–Vantaankoski, Vantaankoski–Lentoasemantie ja Lahdenväylä (vt4) – Porvoonväylä (vt7). Toinen vaihe voi alkaa aikaisintaan vuosina 2012–2013. Toisen vaiheen tiesuunnitelmat ovat valmistuneet. Hankkeen kokonaiskustannusarvio on noin 250 M€.

Kehä III:n parantamisen toinen vaihe sisältyy HLJ 2011:n ensimmäisellä kaudella vuoteen 2020 mennessä aloitettaviin infrastruktuurin kehittämishankkeisiin. Kehä III:n kehittämiseen on osoitettu hallituksen kehysriihessä 110 M€ hallituskaudella 2012–2015.

Kehä I

Kehä I:tä ja Turunväylää uudistettiin vuosina 2008–2011 Espoon Leppävaaran kohdalla. Hankkeen rakennustyöt ovat valmistuneet ja keväällä 2012 oli jäljellä enää pieniä viimeistelyitä.

Kehä I:n pullonkaulojen poistaminen sisältyy HLJ 2011:n ensimmäisellä kaudella vuoteen 2020 mennessä aloitettaviin infrastruktuurin kehittämishankkeisiin. Hanke sisältää vanhojen eritasoliittymien parannuksia ja tasoliittymien korvaamisia eritasoliittymillä, joukkoliikenteen ja kevyen liikenteen järjestelyjä sekä meluntorjuntaa. Ensimmäisen vaiheen osahankkeiden alustava tärkeysjärjestys on: Kivikontien eritasoliittymä, Kehä I välillä Espoon raja–Vihdintie, Hämeenlinnanväylän eritasoliittymän 1. vaihe ja Itäväylän eritasoliittymä. Itäväylän eritasoliittymästä on tehty yleissuunnitelma. Muista osahankkeista on valmis tiesuunnitelma. Ensimmäisen vaiheen kustannusarvio on 150 miljoonaa euroa.

Kehä I:n pullonkaulojen poistamisen toiseen vaiheeseen kuuluvat Helsingin puolella Kontulan, Myllypuron, Vihdintien ja Hämeenlinnanväylän eritasoliittymät. Myllypuron kohdan kustannusarvio on 16 M€ ja Kontulan kohdan 10 M€. Kehä I välillä Turunväylä – Kalevalantie Espoossa kuuluu pullonkaulojen poistamisen toiseen vaiheeseen, ellei se toteudu aikaistuneena maankäyttöhyödyillä rahoitettuna.

Kehä I:n parantamiseen on osoitettu hallituksen kehysriihessä 35 M€ hallituskaudella 2012–2015.

Espoon kaupunkirata

Espoon kaupunkiradan yleissuunnitelma välillä Leppävaara–Espoon keskus valmistui vuonna 2003 ja sen hankearvioinnin päivitys 2007. Yleissuunnitelma kaupunkiradasta välillä Espoon keskus – Kauklahti on valmistunut vuonna 2011. Kustannusarvio kaupunkiradan jatkamiselle Kauklahteen on 32,5 milj. euroa. Päätöstä kaupunkiradan rakentamisesta ei ole vielä tehty.

Kehä II

Kehä II:n jatkamisesta Hämeenlinnanväylälle on valmistunut yleissuunnitelma vuonna 2010. Hankkeen kustannusarvio on 565 miljoonaa euroa. Päätöstä jatkosuunnittelusta ei ole tehty.



Pääkaupunkiseudun liikennejärjestelmä- suunnitelma (PLJ 2007)

Aiesopimuksen seuranta 2010

Julkaisun päivämäärä
6.5.2010

Julkaisun nimi

Pääkaupunkiseudun liikennejärjestelmäsuunnitelma (PLJ 2007). Aiesopimuksen seuranta 2010

Tekijät

Leena Sirkjärvi (LVM)
Johanna Vilku (HSL)

Toimeksiantaja ja asettamispäivämäärä

Liikenne- ja viestintäministeriö

Julkaisusarjan nimi ja numero

**Liikenne- ja viestintäministeriön
julkaisu 10/2010**

ISSN (verkkojulkaisu) 1795-4045
ISBN (verkkojulkaisu) 978-952-243-154-7
HARE-numero
Asianumero

Asiasanat

Liikennejärjestelmäsuunnitelma, aiesopimus, seuranta

Yhteyshenkilö

Petri Jalasto

Muut tiedot

Tiivistelmä

Pääkaupunkiseudun liikennejärjestelmäsuunnitelman (PLJ 2007) aiesopimus on laadittu liikenne- ja viestintäministeriön, Helsingin, Espoon, Vantaan ja Kauniaisten kaupunkien sekä Pääkaupunkiseudun yhteistyövaltuuskunnan YTV:n välille 27.8.2008. Liikenne- ja viestintäministeriö (LVM) ja Helsingin seudun liikenne (HSL) ovat yhteistyössä laatineet katsauksen aiesopimukseen kirjattujen toimenpiteiden toteutumisesta.

Pääkaupunkiseudun liikennejärjestelmäsuunnitelman (PLJ 2007) aiesopimukseen kirjatut toimenpiteet ovat pääsääntöisesti toteutuneet tai edenneet hyvin. Osa toimenpiteistä on kuitenkin määritelty hyvin yleispiirteisellä tasolla, mikä vaikeuttaa niiden edistymisen arviointia. Jatkossa aiesopimuksia laadittaessa kaikki kehittämistoimet tulisivat hankkeistaa riittävän konkreettiselle tasolle.

Aiesopimuksen seurannan perusteella on nähtävissä, että yhdyskuntarakenteen kehitys on ollut kestävän liikkumisen näkökulmasta lievästi myönteistä. Tähän on vaikuttanut mm. raideliikenteen kehittäminen. Pääkaupunkiseudun kasvu on sijoittunut kestävän liikkumisen kannalta keskimäärin hyvin.

Jatkossa liikenteen kehittämistoimenpiteiden yhteys maankäytön kehittämiseen on tarpeen ottaa huomioon konkreettisemmin ja tavoitteellisemmin. Vaihtoehtoina ovat maankäytön ja liikenteen yhteiset aiesopimukset, joihin asetettaisiin konkreettiset määritelmät toteutuksen seurannalle. Joukkoliikenteen palvelutason kehittymisen arvioimisen kannalta olisi jatkossa hyvä määrittää tavoiteltu joukkoliikenteen palvelutaso ja myös tavoiteltava joukkoliikenteen käyttökustannusten rahoitustaso.

Publicationsdatum
6.5.2010

Publikation

Uppföljning av intentionsavtalet för huvudstadsregionens trafiksystemplan (PLJ 2007) 2010

Författare

Leena Sirkjärvi (KM)
Johanna Vilku (HRT)

Tillsatt av och datum

Kommunikationsministeriet

Publikationsseriens namn och nummer

**Kommunikationsministeriets
publikationer 10/2010**

ISSN (webbpublikation) 1795-4045
ISBN (webbpublikation) 978-952-243-154-7
HARE-nummer
Ärendenummer

Ämnesord

Trafiksystemplan, intentionsavtal, uppföljning

Kontaktperson

Petri Jalasto

Övriga uppgifter

Rapporten är på finska

Sammandrag

Ett intentionsavtal för huvudstadsregionens trafiksystemplan (PLJ 2007) upprättades 27.8.2008 mellan trafikministeriet och städerna Helsingfors, Esbo, Vanda och Grankulla samt Huvudstadsregionens samarbetsdelegation SAD. Kommunikationsministeriet (KM) och Helsingforsregionens trafik (HRT) har i samarbete gjort upp en översikt av hur åtgärderna i intentionsavtalet har genomförts.

Åtgärderna i intentionsavtalet för huvudstadsregionens trafiksystemplan (PLJ 2007) har i huvudsak genomförts eller fortskridit väl. En del av åtgärderna har emellertid definierats på en mycket allmän nivå vilket gör det svårare att bedöma hur de fortskrider. När intentionsavtal upprättas i fortsättningen är det därför viktigt att alla utvecklingsåtgärder konkretiseras som projekt tillräckligt väl.

Uppföljningen av intentionsavtalet visar att samhällsstrukturen har utvecklats i viss mån gynnsamt betraktat ur den hållbara rörlighetens synvinkel. Bland annat utvecklandet av spårtrafiken har bidragit till detta. Huvudstadsregionens tillväxt har etablerats i genomsnitt väl sett ur den hållbara rörlighetens synvinkel.

I fortsättningen är det nödvändigt att mera konkret och målinriktat beakta sambandet mellan åtgärderna för utveckling av trafiken och utvecklingen av markanvändningen. Alternativen är gemensamma intentionsavtal för markanvändningen och trafiken med konkreta definitioner för hur genomförandet uppföljs. I syfte att bedöma hur kollektivtrafikens servicenivå har utvecklats är det i fortsättningen bra att definiera vilken servicenivå som eftersträvas för kollektivtrafiken och även vilken finansieringsnivå som eftersträvas för kollektivtrafikens driftskostnader.

Date
6 May 2010

Title of publication

A letter of intent concerning the transport system plan for the Helsinki Metropolitan Area – Follow-up

Author(s)

Leena Sirkjärvi, Ministry of Transport and Communications
Johanna Vilkuna, Helsinki Region Transport

Commissioned by, date

Ministry of Transport and Communications

Publication series and number

**Publications of the Ministry of
Transport and Communications
10 / 2010**

ISSN (online) 1795-4045
ISBN (online) 978-952-243-154-7
Reference number

Keywords

Transport system plan, letter of intent, follow-up

Contact person

Petri Jalasto

Other information

The report is in Finnish

Abstract

A letter of intent concerning the transport system plan for the Helsinki Metropolitan Area was drawn up between the Ministry of Transport and Communications, the cities of Helsinki, Espoo, Vantaa and Kauniainen, and the Helsinki Metropolitan Area Council on 27 August 2008. The Ministry of Transport and Communications and the Helsinki Region Transport have together reviewed the implementation of the measures included in the letter of intent.

As a rule, good progress has been made in the measures set out in the letter of intent. However, some of the measures have been defined at a very general level, which makes it difficult to assess their progress. Consequently, in future all development measures should be formulated as concrete projects.

Follow-up of the implementation of the letter of intent shows that in terms of sustainable mobility there has been a slightly positive development in the urban structure. One contributor to this has been the development of rail transport – the growth of the Helsinki Metropolitan Area has supported sustainable mobility.

In future, the link between transport system development and land use development should be more concrete and target-oriented. One alternative are joint letters of intent in land use and transport that would set concrete requirements for follow-up. In respect of assessing the service level in public transport, the aim in the service level and in the financial level of operating expenses should be defined.

Sisällysluettelo

Yhteenveto ja johtopäätökset	3
1. Liikkumisen kysyntään ja kulkutapoihin vaikuttaminen	5
1.1 Yhdyskuntarakenteen eheyttäminen	5
1.2 Liikenteen hallinnan vaikutukset ja toteuttamismahdollisuudet	8
1.3 Taksa- ja lippujärjestelmän laajentaminen kehyskuntiin	8
2. Joukkoliikennepalveluiden kehittäminen.....	10
2.1 Uusi joukkoliikenteen tilaaja- ja suunnitteluorganisaatio Helsingin seudun liikenne (HSL)	10
2.2 Joukkoliikenteen palvelutaso	10
2.3 Valtion tuki joukkoliikenteen kehittämiseen	11
2.4 Poikittaisen joukkoliikenteen kehittäminen.....	12
3. Liikennejärjestelmän käytön tehostaminen liikenteen hallinnan ja informaation keinoin	14
3.1 Liikenteen hallinnan teemahanke	14
4. Liikennejärjestelmän kehittämisen teemaohjelmat ja -hankkeet	17
4.1 Säteittäisten pääväylien, joukkoliikenteen laatukäytävien ja solmupisteiden parantaminen	17
4.2 Jalankulun ja pyöräilyn kehittäminen	18
4.3 Liityntäpysäköinnin kehittäminen	18
4.4 Liikenneturvallisuuustoimenpiteet	19
4.5 Meluntorjunta.....	19
4.6 Pääväylien vaihteittainen kehittäminen.....	19
5. Infrastruktuurin kehittämishankkeet	20
5.1 Kehärata	20
5.2 Länsimetro Ruoholahti-Matinkylä.....	20
5.3 Kehä III (E 18)	21
5.4 Kehä I Helsingin ja Espoon alueella	22
5.5 Espoon kaupunkirata Leppävaara-Espoon keskus.....	24
5.6 Kehä II Turunväylä-Hämeenlinnanväylä	24
6. Sopimuksen jatkotoimet ja uudistaminen	25
6.1 Helsingin seudun liikennejärjestelmäsuunnittelu ja MAL -yhteistyö	25
6.2 Liikenne-rahaston soveltuvuus ja edellytykset Helsingin seudun liikennejärjestelmän rahoitukseen	25

Alkusanat

Pääkaupunkiseudun liikennejärjestelmäsuunnitelman (PLJ 2007) aiesopimus (liite 1) on laadittu liikenne- ja viestintäministeriön, Helsingin, Espoon, Vantaan ja Kauniaisten kaupunkien sekä Pääkaupunkiseudun yhteistyövaltuuskunnan YTV:n välille 27.8.2008. Aiesopimukseen sisältyy velvoite, että sopijaosapuolet laativat vuosittain sopimuksen toteutumisesta yhteenvedon, joka käsitellään Pääkaupunkiseudun liikenneneuvottelukunnassa (nykyisin Helsingin seudun liikenneneuvottelukunta).

Liikenne- ja viestintäministeriö (LVM) ja Helsingin seudun liikenne (HSL) ovat yhteistyössä laatineet katsauksen aiesopimukseen kirjattujen toimenpiteiden toteutumisesta. Aiesopimuksen seuranta toimii uuden Helsingin seudun liikennejärjestelmäsuunnitelman HLJ 2011:n tausta-aineistona.

Aiesopimuksen seurantaraportti on jaettu PLJ 2007:n ja sen toteutuksen aiesopimuksen rakenteen mukaisesti viiteen osastrategiaan:

KEHITTÄMISEN OSASTRATEGIAT

- 1 Liikkumisen kysyntään ja kulkutapoihin vaikuttaminen**
- 2 Joukkoliikennepalvelujen kehittäminen**
- 3 Liikennejärjestelmän käytön tehostaminen liikenteen hallinnan ja informaation keinoin**
- 4 Liikennejärjestelmän kehittämisen teemaohjelmat ja -hankkeet**
- 5 Infrastruktuurin kehittämishankkeet**

Osastrategiat on jaettu alalukuihin aiesopimukseen kirjattujen toimenpiteiden mukaisesti. Jokaisen toimenpiteen toteutumisesta ja tämän hetkisestä tilanteesta on laadittu tiivis yhteenvedo.

Aiesopimuksen seurannassa käytetyt tiedot perustuvat hankkeista ja toimenpiteistä vastaavien henkilöiden haastatteluihin ja sähköpostikyselyihin sekä hankkeiden suunnitteludokumentteihin. Liikennejärjestelmän kehittämisen teemaohjelmat ja -hankkeet osastrategian toteutumisesta koskien on järjestetty ryhmäkeskustelu eri osa-alueiden asiantuntijoiden kesken. Yhdyskuntarakenteen kehityssuuntia tarkasteleva luku 1.1 perustuu *Yhdyskuntarakenteen ja eri liikkumismuotojen edellytysten seuranta Helsingin seudulla* -selvitystyöhön (2010).

Yhteenveto ja johtopäätökset

Pääkaupunkiseudun liikennejärjestelmäsuunnitelman (PLJ 2007) aiesopimukseen kirjatut toimenpiteet ovat pääsääntöisesti toteutuneet tai edenneet hyvin. Osa toimenpiteistä on kuitenkin määritelty hyvin yleispiirteisellä tasolla, mikä vaikeuttaa niiden edistymisen arviointia. Jatkossa aiesopimuksia laadittaessa kaikki kehittämistoimet tulisivat hankkeistaa riittävän konkreettiselle tasolle. Tähän lukuun on koottu yhteenveto sekä johtopäätökset aiesopimukseen kirjattujen toimenpiteiden toteutumisesta. Osastrategioiden toteutuminen on arvioitu kolmen kategorian mukaan.



Toimenpide / hanke toteutunut / edennyt hyvin



Toimenpide / hanke toteutunut osittain



Toimenpide / hanke toteutunut / edennyt huonosti

Liikkumisen kysyntään ja kulkutapoihin vaikuttaminen



Liikkumisen kysyntään ja kulkutavan valintaan vaikutetaan mm. maankäytön suunnittelun keinoin. Yhdyskuntarakenteen kehittämiseen kohdistetut tarkastelut osoittavat, että pääkaupunkiseudun uusien asemakaavapäätösten mukainen maankäyttö tukee joukkoliikenteen ja kevyen liikenteen olosuhteita keskimäärin hyvin. Uusi asuminen sijoittuu joukko- ja kevyen liikenteen käytön edellytysten mukaan kohtuullisille, mutta ei välttämättä parhaille mahdollisille alueille. Jatkossa tulisivat pohtia maankäytön tehostamisen mahdollisuuksia asemien ympäristöissä ja muilla kestävästi liikkumisen kannalta parhaille alueille.

Maankäytölliset edellytykset joukkoliikenteen ja kevyen liikenteen käytölle ja kilpailukyvyille pääkaupunkiseudulla ovat jonkin verran parantuneet viime vuosikymmeninä. Arviointi perustuu laskennallisiin kulkumuoto-osuuksiin. Henkilöauton laskennallinen ajosuorite asukasta kohti on vastaavasti hieman laskenut. Kehitykseen on vaikuttanut mm. lisääntynyt raideliikenteen tarjonta ja kevyen liikenteen käytön edellytysten parantuminen. Pääkaupunkiseudun haasteena on jatkossa asumisväljyyden kasvu ennestään korkean asukastiheyden omaavilla alueille.

Jatkossa liikenteen kehittämistoimenpiteiden yhteys maankäytön kehittämiseen on tarpeen ottaa huomioon tavoitteellisemmin ja tiivistää maankäyttöratkaisujen ja liikenneinvestointien yhteensovittamista Helsingin seudulla metropolipolitiikan mukaisesti. Maankäyttö- ja liikennetarkastelujen yhteisiä aiesopimuskäytäntöjä tulee kehittää ja määritellä niiden seurantaan konkreettisia mittareita. Helsingin seudun liikennejärjestelmäsuunnitelman (HLJ 2011) valmistelua palvelevassa Maankäyttö- ja raideverkkoselvityksessä (MARA) on tarkasteltu tavoitteellisen raideverkon ja sitä tukevan maankäytön kokonaisuutta. Selvitystyössä on tehty HLJ- ja Helsingin seudun MAL-prosessien (maankäyttö, asuminen ja liikenne) välistä yhteistyötä, jota jatketaan tarkemmilla maankäytön ja liikenteen kehittämistä palvelevilla jatkotarkasteluilla.



Kulkumuodon valintaan vaikuttamista on pohdittu myös liikenne- ja viestintäministeriön ruuhkamaksuselvitystyön yhteydessä, joka jatkuu edelleen. Joukkoliikenteen palvelutason edistämiseksi seudun taksa- ja lippujärjestelmää uudistetaan ja sitä pyritään laajentamaan koko Helsingin seudun alueelle. Lisäksi varaudutaan järjestelmän laajenemiseen jopa 80 km etäisyydelle Helsingin keskustasta.

Yhteinen lippujärjestelmä tekee joukkoliikenteen käytöstä matkustajille helpompaa ja joustavampaa.

Joukkoliikennepalveluiden kehittäminen



Joukkoliikenteen palvelutason osalta aiesopimuksessa ei ole määritelty hyvää palvelutason käsitettä. Tässä seurannassa palvelutasoa on tarkasteltu erilaisten joukkoliikenteeseen liittyvien kehittämistoimien näkökulmasta ilman varsinaista vertailukohtaa. Joukkoliikenteen palvelutason kehittymisen arvioimisen kannalta olisi jatkossa hyvä määrittää tavoiteltu joukkoliikenteen palvelutaso ja varmistaa sen rahoitus ja toteuttaminen. HSL tulee määrittämään palvelutaso-ohjeet alueelleen.



Joukkoliikenteen palvelutasoa on jatkuvasti pyritty kehittämään paremmaksi, vaikka kuntien rahoitukselliset vaikeudet hankaloittavat joukkoliikenteeseen käytettävien varojen lisäämistä. Joukkoliikenteen kehittämisessä korostuvat poikittaisen joukkoliikenteen parantaminen sekä liityntäliikenne, minkä painoarvo kehittämisessä on noussut viime vuosina

Valtio on tukenut suurten kaupunkiseutujen joukkoliikennettä vuodesta 2009 lähtien, mikä on hyvin myönteinen liikennepoliittinen avaus. Kaupunkiseuduilla on tarvetta tuen määrän merkittävään korotukseen.

Liikennejärjestelmän käytön tehostaminen liikenteen hallinnan ja informaation keinoin



Liikennejärjestelmän käytön tehostamiseen liittyvän liikenteen hallinnan teemahankkeen osahankkeet ovat toteutuneet pääpiirteissään. Hankkeiden toteutumista ovat jarruttaneet erityisesti rahoitukselliset kysymykset. Jatkossa liikenteen hallinnan osalta olisi tarpeen määrittää yksittäisten keinojen lisäksi koko liikenteen hallinnan rooli ja merkitys seudun liikennejärjestelmän kehittämisessä.

Liikennejärjestelmän kehittämisen teemaohjelmat ja -hankkeet



Liikennejärjestelmän kehittämiseen liittyvät teemaohjelmat ja -hankkeet ovat toteutuneet vaihtelevasti. Suurin haaste näiden hankkeiden toteutumiselle on rahoituksen puute. Esimerkiksi meluntorjunta on jäänyt erittäin vähälle. Pienten kustannustehokkaiden hankkeiden toteuttamismahdollisuuksia tulisikin huomattavasti parantaa, jotta liikennepoliitiikan neliporrasperiaatteen tavoitteet olisi mahdollista saavuttaa. Teemahankkeiden toteutusta vaikeuttaa se, että ne rahoitetaan perustienpidon rahoista. Tällöin etenkin kustannuksiltaan huomattavampien hankkeiden toteutus on vaikeaa, vaikka ne olisivat kärkipäässä hankkeiden priorisoinnissa. Liityntäpysäköintijärjestelmän merkittävä parantaminen edellyttää alueen kuntien ja valtion viranomaisten yhteistyötä.

Infrastruktuurin kehittämishankkeet



Infrastruktuurin kehittämishankkeista suuret ratahankkeet Kehärata ja Länsimetro ovat käynnistyneet ja etenevät suunnitelmallisesti. Sekä Kehä III:n että Kehä I:n parannustoimenpiteet ovat myös lähteneet liikkeelle. Kehä I:n parannustoimenpiteet on jaettu osahankkeisiin. Espoon kaupunkirata on aiesopimuksen mukaan seudulla seuraavaksi toteutettava raideliikennehanke Kehäradan ja Länsimetron jälkeen.

1. Liikkumisen kysyntään ja kulkutapoihin vaikuttaminen

1.1 Yhdyskuntarakenteen eheyttäminen

Pääkaupunkiseudun liikennejärjestelmäsuunnitelman (PLJ 2007) aiesopimukseen on kirjattu, että *"kaupungit edistävät yhdyskuntarakenteen eheyttämistä ja sijoittavat uuden maankäytön hyvien joukkoliikenneyhteyksien, erityisesti raideliikenteen varteen"*. Sopimukseen sisältyy velvoite, että joukkoliikenteen palvelutason ja maankäytön välisestä suhteesta laaditaan seurantatarkasteluja.

YTV:n toimeksiannosta Strafica Oy on laatinut seurantatyön Helsingin seudun 14 kunnan yhdyskuntarakenteen kehityksestä joukko- ja kevyen liikenteen käytön edellytysten näkökulmasta. Eri liikkumismuotojen edellytyksiä on tarkasteltu laskennallisten liikkumisen tunnuslukujen kuten kulkutapaosuuksien perusteella. Laskentamallit kuvaavat maankäytön ja raideliikennejärjestelmän synnyttämiä edellytyksiä eri liikkumismuodoille, mutta ne eivät huomioi esimerkiksi käytettävissä olevien tulojen tai liikkumisen hinnan muutoksia. Tarkasteluvuodet ovat 1990 ja 2008. Selvityksessä on myös tarkasteltu uusia asemakaavoja ja asemakaavamuutoksia vuodesta 2005 sisältötietoineen. Selvitys on raportoitu Yhdyskuntarakenteen ja eri liikkumismuotojen edellytysten seuranta Helsingin seudulla -muistiossa (28.1.2010). Tässä esitetyt tulokset perustuvat kyseiseen selvitykseen ja sen yhteydessä kehitettyyn arviointimenetelmään.

Yhdyskuntarakenteen kehittyminen

Selvitys osoittaa, että Helsingin seudun asuminen on etääntynyt Helsingin keskustasta ja Pasilasta vain hieman tarkasteluvuosien välillä. Asuinalueiden asukastiheys on laskenut selvästi enemmän. Helsingin seudun työpaikkojen painopisteessä ei ole tapahtunut merkittäviä muutoksia. Työpaikka-alueiden työpaikkatiheys on kuitenkin hieman laskenut. Kehitys oli 1990-luvun tiivistyvää, mutta se on kääntynyt selvästi väljeneväksi 2000-luvun alkupuoliskolla. Asumisen ja työpaikkojen painopiste on säilynyt lähes samana, mutta väljyys on kasvanut hieman (6-8 %).

Joukkoliikenteen edellytysten kehittyminen pääkaupunkiseudulla

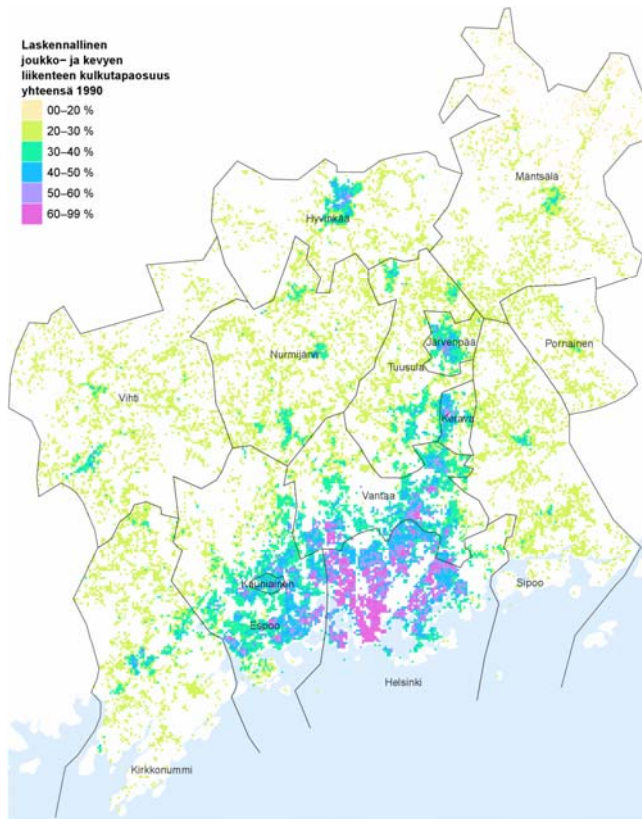
Pääkaupunkiseudun asukasmäärän kasvu on ollut vuodesta 1990 vuoteen 2008 noin 22 %. Kyseisten vuosien välillä pääkaupunkiseudun raideliikenteen tarjonta on kasvanut merkittävästi. Raideliikenteen lisäämisen kannalta tärkeitä hankkeita ovat olleet kaupunkiradat Tikkurilaan ja Leppävaaraan sekä metroverkon laajentaminen.

Tehty selvitys osoittaa, että joukkoliikenteen edellytykset ovat huomattavasti paremmat pääkaupunkiseudulla kuin muualla Helsingin seudulla. Parhaat edellytykset joukkoliikenteelle ovat Helsingin kantakaupungissa sekä esikaupunkialueilla. Joukkoliikenteen edellytysten kehityssuunta on ollut maltillisesti positiivinen, sillä joukkoliikenteen kilpailukykyä kuvaava laskennallinen kulkutapaosuuksien kasvu on kasvanut pääkaupunkiseudulla 1,1 % vuodesta 1990 vuoteen 2008. Asemakaavojen sisältö- ja tarkastelujen perusteella vuoden 2005 jälkeisten asemakaavapäätösten mukainen asuminen sijoittuu keskimäärin myönteisesti joukkoliikenteeseen nähden.

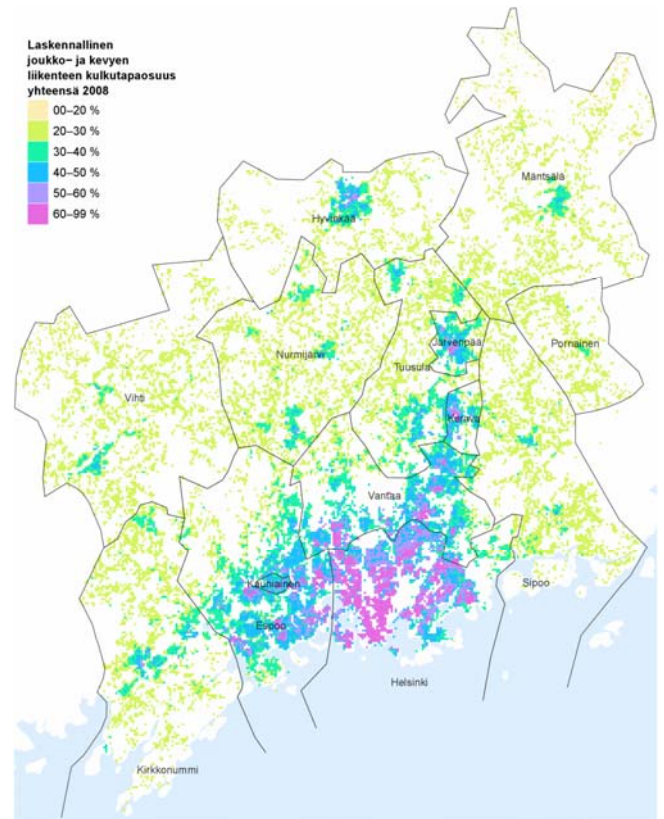
Kävelyn ja pyöräilyn edellytysten kehittyminen pääkaupunkiseudulla

Kevyen liikenteen edellytykset ovat paremmat pääkaupunkiseudulla kuin muualla Helsingin seudulla, mihin vaikuttaa mm. maankäytön tehokkuus. Parhaat edellytykset ovat Helsingin kantakaupungissa, jossa laskennallinen kulkutapaosuuksien kasvu on yli 50 %. Kevyen liikenteen laskennallinen kulkutapaosuuksien kasvu on kasvanut pääkaupunkiseudulla 2,2 % tarkasteluvuosien välillä. Vuoden 2005 jälkeen tehtyjen asemakaavapäätösten

mukainen asuminen sijoittuu keskimäärin myönteisesti suhteessa kevyen liikenteen edellytyksiin.



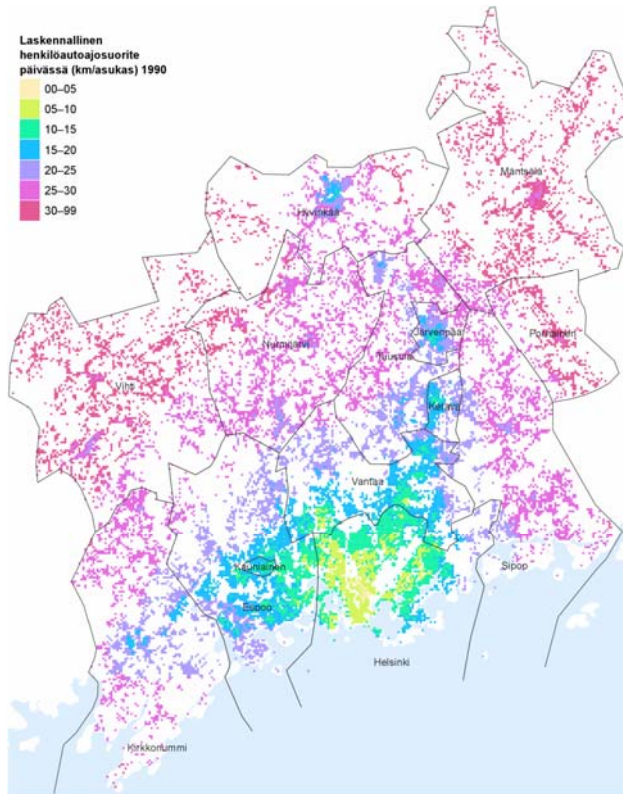
Kuva 1. Laskennallinen joukko- ja kevyen liikenteen kulkutapaosuus vuonna 1990.



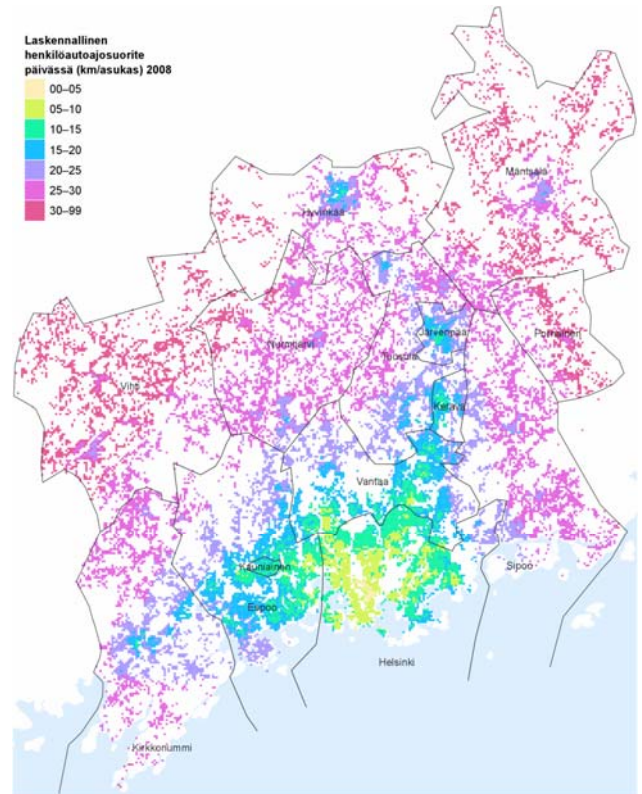
Kuva 2. Laskennallinen joukko- ja kevyen liikenteen kulkutapaosuus vuonna 2008.

Henkilöautoliikenteen kulkutapamuutokset pääkaupunkiseudulla

Parantuneiden joukko- ja kevyen liikenteen edellytysten myötä autottoman liikkumisen mahdollisuudet ovat kasvaneet pääkaupunkiseudulla. Autottoman liikkumisen edellytykset ovat laskennallisesti kasvaneet pääkaupunkiseudulla 1,7 % vuosien 1990 ja 2008 välillä. Henkilöauton käyttö on seudulla pienintä Helsingin kantakaupungissa ja esikaupunkialueilla. Kehityssuunta on ollut lievästi positiivinen, sillä henkilöauton laskennallinen ajosuorite asukasta kohti on laskenut pääkaupunkiseudulla 1,9 % (kuvat 3 ja 4). Kehitykseen ovat vaikuttaneet mm. muutokset yhdyskuntarakenteessa ja raideliikenteen lisääntyminen sekä joukko- ja kevyen liikenteen olosuhteiden paraneminen ja asukasmäärien painopisteiden muuttuminen.



Kuva 3. Laskennallinen henkilöautoajosuorite päivässä (km/asukas) vuonna 1990.



Kuva 4. Laskennallinen henkilöautoajosuorite päivässä (km/asukas) vuonna 2008.

Tulevaisuuden kehityssuunnat

Selvityksen perusteella on nähtävissä, että yhdyskuntarakenteen kehitys on ollut kestävä liikuttamisen edellytysten näkökulmasta lievästi myönteistä. Tähän on vaikuttanut mm. raideliikenteen kehittäminen. Selvityksen mukaan yhtenä pääkaupunkiseudun tulevaisuuden haasteena on kuitenkin asumisväljyyden kasvu aiemmin tiheästi asutuilla alueilla.

Pääkaupunkiseudulla tehtyt asema- ja raideliikennepäätökset viittaavat myönteisen kehityksen jatkumiseen myös lähivuosina. Viime vuosina hyväksytyt asemakaavat kasvattavat asukasmääriä alueilla, joilla on kohtuulliset edellytykset joukko- ja kevyen liikenteen käytölle. Toisaalta kestävien liikkumismuotojen kannalta kaikkein parhaita alueita tulisi voida hyödyntää vielä enemmän. Tärkeäksi kysymykseksi nouseekin, kuinka jatkossa uusi asutus ja muu maankäyttö saadaan ohjattua joukko- ja kevyen liikenteen edellytysten kannalta kaikkein parhaimmille alueille. Selvityksen tulosten perusteella maankäyttöä tulisi voida tehostaa niillä alueilla, joilla raide- tai bussiliikenteen palvelutaso on hyvä. Raideverkko täydentyy lähivuosina Kehäradan ja Länsimetron myötä.

PLJ 2007:n seurannassa on onnistuttu kehittämään erittäin käyttökelpoinen menetelmä, jolla voidaan arvioida yhdyskuntarakenteen kehityksen vaikutuksia joukko- ja kevyen liikenteen käytön edellytyksille. Tavoitteena on menetelmän kehittäminen ja hyödyntäminen jatkossa siten, että sen avulla voidaan vuosittain arvioida maankäytön kehityksen ja eri liikkumismuotojen edellytysten suhdetta.

1.2 Liikenteen hallinnan vaikutukset ja toteuttamismahdollisuudet

Ruuhkamaksuselvitys

Liikenne- ja viestintäministeriön ruuhkamaksuselvitystyössä on tarkasteltu, minkälaisia yhteiskunnallisia vaikutuksia mahdollisella ruuhkamaksulla olisi Helsingin seudulla. Työn taustalla on hallitusohjelman ja liikennepoliittisen selonteon asettamat tavoitteet. Ruuhkamaksuselvitys on myös osa Helsingin seudun liikennejärjestelmäsuunnitelma (HLJ 2011) -työtä.

Toteutustilanne

Ruuhkamaksuselvitys valmistui kesäkuussa 2009. Selvityksessä tarkasteltiin ruuhkamaksujen vaikutuksia ja toimivuutta liikennepoliittisten tavoitteiden saavuttamisessa. Selvityksen mukaan ruuhkamaksut toteuttaisivat tehokkaasti liikennepoliittisia tavoitteita: liikennemäärät pienenisivät, ruuhkat helpottuisivat, matka-ajat lyhenisivät, joukkoliikenteen käyttö lisääntyisi, liikenneturvallisuus paranisi ja liikenteen aiheuttamat päästöt vähenisivät.

Liikenne- ja viestintäministeriö asetti ruuhkamaksuselvityksen laajalle lausuntokierrokselle, joka päättyi 30.10.2009. Selvityksestä annettiin 51 lausuntoa. Lausuntojen mukaan on hyvä, että ruuhkamaksua on selvitetty ja selvitys koetaan toimivana keskustelun avauksena. Valtaosassa lausunnoista todettiin, että ruuhkamaksu olisi tehokas keino saavuttaa liikennepoliittisia tavoitteita Helsingin seudulla. Ruuhkamaksujen vaikutuksia tulisi kuitenkin tutkia enemmän ja selvitystyötä tulisi jatkaa.

Jatkotoimenpiteet

Hallituksen liikenne- ja viestintäpoliittinen ministerityöryhmä päätti marraskuussa 2009, että ruuhkamaksusta laaditaan lisäselvitys lokakuun 2010 loppuun mennessä. Selvityksen tavoitteena on tutkia syvällisemmin ruuhkamaksun vaikutuksia elinkeinoelämälle, yhdyskuntarakenteelle ja sosiaaliselle tasa-arvolle. Lisäksi ruuhkamaksun tavoitetta selkiytetään ja oikeudellista asemaa (vero/maksu) selvitetään. Liikenneministeri on asettanut ruuhkamaksutyöryhmän laatimaan jatkoselvityksiä. Työryhmän toimikausi on 10.12.2009–31.10.2010.

1.3 Taksa- ja lippujärjestelmän laajentaminen kehyskuntiin

Taksa- ja lippujärjestelmän uudistus

YTV käynnisti vuonna 2006 taksa- ja lippujärjestelmän (TLJ 2014) uusimisen sekä lippu- ja informaatiojärjestelmä 2014 -hankkeen (LIJ 2014). LIJ 2014 -hankkeen tavoitteena on uudistaa nykyinen matkakorttijärjestelmä tuomalla matkustajien käyttöön uuden teknologian matkakortit ja ajantasainen matkustajainformaatio. Matkakorttien vaihto uusiin kansainvälisen ISO-standardin mukaisiin kortteihin on käynnissä.

Matkakorttijärjestelmän uusimisen yhteydessä suunnitellaan ja toteutetaan laajenevalle seudulle soveltuva nykyaikainen taksa- ja lippujärjestelmä, joka otetaan käyttöön vuoteen 2014 mennessä.

Taksa- ja lippujärjestelmästä tehtiin ensin ns. kehittämissuunnitelma ja vuoden 2009 syksyllä valmistui järjestelmän 2014 alustava kuvaus. Selvityksessä tarkasteltiin mm. hinnoittelun periaatteita sekä lippulajeja ja -vyöhykkeitä. Eri vaihtoehdoista ja työryhmän suosituksista pyydettiin lausunnot kunnilta sekä muilta sidosryhmiltä. Päätökset ratkaisusta tekee HSL:n hallitus. HSL kilpailuttaa järjestelmän toimittajat ja tekee hankintasopimuksen vuoden 2010 aikana.

Tavoitteena on saada aikaan taksa- ja lippujärjestelmä, joka on kasvavan seudun tarpeisiin soveltuva, hyvin toimiva sekä asiakkaan kannalta oikeudenmukainen ja selkeä. Järjestelmää tulee voida laajentaa vaiheittain sen elinkaaren aikana. Järjestelmä muodostuu matkalippujen kelpoisuusvyöhykkeistä, lippulajeista, lippujen kelpoisuusehdoista, asiakasryhmistä sekä lippujen osto-oikeutta ja lippujen hinnoittelua koskevista yleisistä periaatteista.

Järjestelmän laajentaminen kehyskuntiin

Nykyisessä taksa- ja lippujärjestelmässä ovat mukana Helsinki, Espoo, Vantaa, Kauniainen, Kerava ja Kirkkonummi. Uuteen valmisteilla olevaan taksa- ja lippujärjestelmään on tavoitteena saada mukaan myös muut Helsingin seudun kunnat. HSL varautuu laajentamaan järjestelmää niin, että se voi kattaa Uudenmaan ja Itä-Uudenmaan maakunnat sekä Riihimäen seutukunnan.

Lippujärjestelmän yhtenäistäminen liittyy myös joukkoliikenteen palvelutason parantamiseen. Lippujärjestelmän laajentumista hidastuttavat joukkoliikennelain sallimat siirtymäajat liikennöitsijöiden liikenneluvulle, jotka voivat jatkua kunnissa vuoteen 2017 asti.

HSL on käynnistämässä yhteistyössä Helsingin seudun kahdeksan kunnan kanssa (Nurmijärvi, Tuusula, Vihti, Pornainen, Sipoo, Mäntsälä, Hyvinkää, Järvenpää) selvityksen, jossa tarkastellaan HSL:n jäsenyyden pitkän aikavälin kustannuksia ja etuja näille HSL:ään nykyisin kuulumattomille kunnille. Selvitystyöhön haetaan tukea ministeriöltä.

Kansallinen matkakortti

Kansallisen matkakortin yhteiskäyttöisyyden mahdollisuuksia ja toteutusvaihtoehtoja selvittämään perustettiin vuonna 2009 työryhmä, johon kuuluu HSL:n, VR:n, Matkahuollon sekä lvm:n edustajia. Selvitystyön jälkeen on tavoitteena kehittää yhteinen matkakorttispesifikaatio, jota ylläpidetään eri osapuolten yhteistyönä. Työryhmän toiminta perustuu vuonna 2009 allekirjoitettuun osapuolten väliseen yhteiskäyttöistä matkakorttia käsittelevään aiesopimukseen.

2. Joukkoliikennepalveluiden kehittäminen

2.1 Uusi joukkoliikenteen tilaaja- ja suunnitteluorganisaatio Helsingin seudun liikenne (HSL)

Helsingin seudun liikenne -kuntayhtymä (HSL) aloitti toimintansa vuoden 2010 alusta. Sen jäsenkuntia ovat tällä hetkellä Helsinki, Espoo, Vantaa, Kauniainen, Kerava ja Kirkkonummi. Kuntayhtymä vastaa jäsenkuntiansa joukkoliikenteen suunnittelusta, järjestämisestä ja matkustajainformaatiosta sekä Helsingin seudun liikennejärjestelmäsuunnitelman laatimisesta. HSL:ään voivat jatkossa liittyä kaikki muutkin Helsingin seudun kunnat: Järvenpää, Nurmijärvi, Tuusula, Mäntsälä, Pornainen, Hyvinkää, Vihti ja Sipoo.

2.2 Joukkoliikenteen palvelutaso

PLJ 2007 aiesopimukseen on kirjattu, että ”kaupungit ja YTV takaavat joukkoliikenteen hyvän palvelutason”. Joukkoliikenteen palvelutason osalta aiesopimuksessa ei ole määritelty hyvän palvelutason käsitettä. Tässä seurannassa palvelutasoa on tarkasteltu erilaisten joukkoliikenteeseen liittyvien kehittämistoimien näkökulmasta ilman varsinaista vertailukohtaa.

HSL käyttää tällä hetkellä joukkoliikenteen suunnittelussa sekä HKL:n että YTV:n suunnitteluohjeisiin sisältyviä palvelutaso-ohjeita. Tulevaisuudessa HSL:lle laaditaan uusi kaikki kuntayhtymän kunnat kattava ohje joukkoliikenteen suunnitteluun. Jatkossa olisi tärkeä kehittää seurantaa ja arviointia helpottavia palvelutasomittausmenetelmiä.

Helsingin seudulla lähijunaliikenne ja metro muodostavat joukkoliikenteen rungon, jota täydennetään linja-auto- ja raitiovaunuyhteyksillä. Houkutteleva joukkoliikenne perustuu kattavaan tarjontaan, luotettavuuteen ja nopeuteen. Hyvä palvelutaso edellyttää myös eri käyttäjäryhmien, kuten lasten, vanhusten ja liikkumisesteisten huomioimista. Pääkaupunkiseudulla joukkoliikenteen palvelutasoa pyritään jatkuvasti parantamaan, vaikka taloudellinen tilanne on vaikeuttanut kuntien joukkoliikenteen kehittämiseen osoitettujen määrärahojen lisäämistä. Liikennöinnin kustannukset ovatkin suurin palvelutason kehittämistä rajoittava tekijä. Tärkeänä kehittämistoimenpiteenä on pidetty poikittaisen joukkoliikenteen parantamista, josta tarkemmin kohdassa 2.4.

Pysäkkien ja asemien sijainti

Joukkoliikenteen palvelutason kannalta on tärkeää, että pysäkit ja asemat ovat hyvin saavutettavissa.

Seutuliikenteen sekä Espoon, Kauniaisten, Vantaan ja Keravan sisäisen liikenteen joukkoliikenteen suunnitteluohjeessa on määritelty tavoite- ja enimmäiskävelyetäisyydet (linnuntietä) aluetyypin mukaan. Tavoitekävelyetäisyys on aluetyypistä riippuen bussipysäkillä alle 400–600 m ja raideliikenteen asemalle alle 500–800 m. Enimmäiskävelyetäisyydeksi on määritelty bussipysäkillä 600–800 m (haja-asutusalueilla 1000 m) ja raideliikenteen asemalle 800–1000 m. Uusien alueiden kaavoituksessa käytetään kävelyetäisyyksille asetettuja tavoitearvoja. Kävelyetäisyyksien enimmäisarvoina voidaan sallia raideliikenteen asemien arvoja, mikäli pysäkin vuorotiheys ylittää selvästi suunnitteluohjeen vuoroväleille asetetut ohjearvot.

Helsingin joukkoliikenteen palvelutaso-ohjeessa on määritetty, että hyväksyttävänä kävelymatkana ruuhka- ja päiväliikenteessä voidaan pitää 300–700 m matkaa riippuen alueen luonteesta ja linjojen järjestelymahdollisuuksista. Järjestelymahdollisuuksiltaan

huonoilla alueilla tulisi voida täydentää joukkoliikenteen peruspalveluja kohdennetuilla palveluilla. Uusia alueita kaavoitettaessa lähtökohtana on, että kävelyetäisyys lähimmälle pysäkillä tai asemalle on enimmillään 300 metriä.

Liikennöintiä ja vuoroväli

Liikennöintiä ja vuorovälit ovat tärkeitä joukkoliikenteen palvelutasoon vaikuttavia tekijöitä. Joukkoliikenne toimii pääkaupunkiseudun kuntien alueella aikaisesta aamusta myöhäiseen iltaan sekä arkisin että viikonloppuisin riippuen kuitenkin palveltavasta alueesta. Osa linjoista liikennöi esimerkiksi ainoastaan ruuhka-aikoina tai arkipäivisin. Eri linjojen vuorovälit vaihtelevat myös suuresti. Palvelutasoon vaikuttavat liikennevälineiden matkustusväljyys, aikataulujen luotettavuus ja liikkumisen esteettömyys (esim. matalalattiakalusto tai pysäkkien kunnossapito).

Joukkoliikenteen solmukohdat ja vaihtoterminalit

Tärkeässä roolissa palvelutason kannalta ovat linjaston yhdistävyys sekä vaihtojen sujuvuus, turvallisuus ja vaivattomuus. Pääkaupunkiseudulla keskeisiä vaihtopaikkoja ovat lähijuna- ja metrolinjojen asemat sekä poikittaisten runkolinjojen, kuten Jokerin, vaihtopysäkit. Uusia korkeatasoisia asemia toteutetaan esimerkiksi Kehäradan ja Länsimetron rakentamisen myötä. Kehäradan toteutukseen liittyy myös Tikkurilan matkakeskushanke ja Vantaankosken radan asemien parantaminen. Länsimetron ja Kehäradan käyttöönottoon liittyvät alustavat liityntälinjastosuunnitelmat ovat valmiina.

Matkustajainformaatio ja liikennevaloetuuks

Pääkaupunkiseudulla joukkoliikenteen matkustajainformaation parantamiseen on panostettu paljon. Reittiopas on laajennettu kattamaan myös Kirkkonummi ja Kerava. Uusia mainosrahoitteisia sähköisiä informaatiotauluja on tulossa erityisesti metroihin ja raitiovaunuihin. Terminaaleihin on lisätty vuosittain muutamia kymmeniä näyttöjä. Reaaliaikaista informaatiota tarjoavia näyttöjä on lisätty myös linja-autoliikenteen pysäkeille. Tärkeä joukkoliikenteen kehittämistoimenpide on ollut liikennevaloetuuksien lisääminen mm. Helsingissä toteutetun Helmi-hankkeen yhteydessä.

Liityntäpysäköinnin kehittämistä on tarkasteltu luvussa 4.3.

2.3 Valtion tuki joukkoliikenteen kehittämiseen

Valtio varasi vuoden 2009 talousarviossaan 5 milj. € suurten kaupunkiseutujen eli pääkaupunkiseudun, Turun ja Tampereen joukkoliikenteen tukemiseen. Tuki on jaettu kaupunkiseutujen kesken asukasmäärien suhteessa. Pääkaupunkiseudun osuus avustuksesta oli yli 3,6 milj. € vuonna 2009. Tuen edellytys oli, että se parantaa joukkoliikenteen palvelutasoa ja kilpailukykyä. Lisäksi avustuksen vaatimuksena oli, että kunnat lisäävät omaa panostustaan joukkoliikenteen kehittämiseen. Tukea saa käyttää joukkoliikenteen palvelutason parantamiseen, lipunhintojen alentamiseen sekä matkustuspäivien parantamiseen. Tukea on mahdollista käyttää vuoden 2011 loppuun saakka.

Vuonna 2010 valtio tukee suurten kaupunkiseutujen joukkoliikennettä 7,7 miljoonalla eurolla, mikä jaetaan Helsingin seudun sekä Tampereen, Turun ja Oulun seutujen kesken. Helsingin seudun joukkoliikennetuen kohdistamisesta päättää HSL. Tammikuussa 2010 tarkistetun rahoituspäätöksen mukainen valtio tuki Keravan ja Kirkkonummen lippuyhteistyölle on 600 000 €. Junien lähiliikenteen palvelujen ostoja valtio tuki 10,9 milj. eurolla vuonna 2009 ja esitys vuodelle 2010 on sama 10,9 milj. €. Lisäksi valtio

osallistuu joukkoliikenteen suurten liikenneinfrastruktuurihankkeiden, kuten Kehäradan ja Länsimetron rahoittamiseen, joista tarkemmin luvuissa 5.1 ja 5.2.

Valtion tuki suurten kaupunkiseutujen joukkoliikenteelle on hyvin myönteinen liikennepoliittinen avaus. Kaupunkiseuduilla olisi kuitenkin tarvetta tuen merkittäviin korotuksiin.

2.4 Poikittaisen joukkoliikenteen kehittäminen

Pääkaupunkiseudun joukkoliikenteen kehittämisen painopiste on voimakkaasti poikittaisessa joukkoliikenteessä, jonka tarve tulee edelleen lisääntymään liikenteen kasvun myötä. Yksi tärkeimmistä poikittaisen joukkoliikenteen kehittämishankkeista on **Kehärata**, jota on käsitelty yksityiskohtaisemmin luvussa 5.1.

Jokeri-linja

Jokeri-bussilinjan liikennöinti käynnistyi vuonna 2006. Linjan reitti kulkee Itäkeskuksesta Espooseen Westendin asemalle. Linjan käyttöön on toteutettu linjan liikennöintiä helpottavia hankkeita, kuten Haagan Eliel Saarisen joukkoliikennetunneli sekä joukkoliikenneväylä välillä Oulunkylä-Viikki. Lisäksi on toteutettu erilaisia väylä- ja pysäkkijärjestelyjä (esim. vaihtotermiinaali Leppävaarassa) sekä liikennevalojärjestelyjä.

Jokerin käyttäjämäärät ovat kasvaneet koko ajan ja sen suuren suosion vuoksi ruuhka-aikojen vuoroväliä on tihennetty. Erityisesti ruuhka-aikoina yhteys tarvitsee lisäkapasiteettia, jossa yksi mahdollisuus on kaksoisnivelkalusto. Suunnitelmissa oli alun perin, että linja-autoliikenne korvattaisiin myöhemmässä vaiheessa raideliikenteellä. Raidejokerin suunnittelu on käynnissä, mutta päätöksiä hankkeen toteuttamisesta ei ole vielä tehty ja hankkeesta tehdään vielä lisäselvityksiä. Päätöstä raidejokerista valmistellaan.

Jokeri 2 -linja

Linja tulee valmistuttuaan parantamaan poikittaisia yhteyksiä Vuosaaresta Malmin kautta Myyrmäkeen. Linjan pituus on noin 25 km. Hankkeen kustannuksiksi on arvioitu 48 miljoonaa euroa, sillä linjan toteuttaminen edellyttää noin 1,5 km mittaisen tunnelin rakentamisen Keskuspuiston alta Paloheinästä Kuninkaantammeen. Tunnelin lisäksi rakennetaan bussikaistoja, parannetaan risteysjärjestelyjä, pysäkkejä ja terminaaleja sekä järjestetään liikennevaloetuksia. Kustannukset jakautuvat Helsingin kaupungin (43,6 milj. €) ja Liikenneviraston (3,2 milj. €) kesken.

Jokeri 2 -linjasta on laadittu vuoden 2008 lopulla hankesuunnitelma, joka hyväksyttiin Helsingin kaupunginvaltuustossa toukokuussa 2009. Paloheinän tunnelin rakentamisesta on olemassa hankepäätös ja rakentaminen käynnistyy syksyllä 2010. Linjalle tarvitaan erillinen päätepysäkki Myyrmäkeen, sillä Myyrmäen joukkoliikennetermiinalin parannushanke ei ehdi toteutua Jokeri 2 -hankkeen valmistumiseen mennessä. Hankkeen arvioitu valmistumisvuosi on 2012. Helsingin kaupunki maksaa rakennettavan tunnelin ja Vantaan kaupunki vastaa Myyrmäen termiinalin rakentamisesta kuten myös ensimmäisen vaiheen päätepysäkin toteutuksesta.

Tiedelinja

Tiedelinjan 506 liikennöinti aloitettiin syksyllä 2005. Linja kulkee Pohjois-Tapiolasta Otaniemen, Meilahden, Pasilan, Kumpulan ja Arabianrannan kautta Viikkiin ja se on tärkeä pääkaupunkiseudun runkoyhteys. Viime syksynä tiedelinjan vuoroväliä tihennettiin

ja liikennöintiä jatkettiin, sillä käyttäjiä on ollut paljon. Linjaa ei liikennöidä viikonloppuisin.

Tiedelinjan yhteydessä on ollut käsittelyssä Kumpulanlaakson joukkoliikennekadun rakentaminen, jonka tavoitteena on nopeuttaa yhteyttä Pasilan ja Kumpulan välillä. Kumpulan laakson joukkoliikennekatu menee ensin Helsingin kaupunkisuunnittelulautakuntaan ja sen jälkeen kaupunginhallitukseen ja valtuustoon käsiteltäväksi. Linjan tulevaisuutta on pohdittu myös kutsuohjauksen näkökulmasta. Kutsuliikennejärjestelmän pilotointi pääkaupunkiseudun kampusten sisäiseen ja niiden väliseen liikenteeseen on nostettu yhdeksi toimenpiteeksi valtion ja Helsingin seudun kuntien välille laaditussa metropolialueen kilpailukyvyyn vahvistamisen aiesopimuksessa. Runkolinjan kehittämistä tulisi kuitenkin jatkaa, vaikka kutsuohjaus otettaisiin käyttöön.

Muut toimenpiteet

Helsingissä on käynnissä monia kantakaupungin raitiotieliikenteen laajennuksia. Uusi Linja 9 aloitti liikennöimisen Kolmikulman ja Itä-Pasilan välillä syksyllä 2008. Tällä hetkellä on esillä linjan jatkaminen ja suunnitelma on menossa käsittelyyn. Raitiolinja 3:n reitti muuttui syksyllä 2009 kulkemaan Kampin kautta. Uusia raitiotielinjauksia on suunnitelmissa toteuttaa mm. Jätkäsaareen, Kalasatamaan ja Laajasaloon. Raideyhteydestä Helsingin keskustasta Laajasaloon on periaatepäätös, mutta ei vielä hankepäätöstä. Ennen hankesuunnitelman laatimista käydään sillansuunnittelukilpailu, joka on alkamassa ja jossa hankkeen kustannusarvio tarkentuu. Siltayhteydestä on myös aloitettu YVA-prosessi. Raideyhteyden alustava hinta-arvio on n. 125 milj. €.

3. Liikennejärjestelmän käytön tehostaminen liikenteen hallinnan ja informaation keinoin

3.1 Liikenteen hallinnan teemahanke

Pääkaupunkiseudun liikenteen hallinnan johtoryhmä (PLH) laati pääkaupunkiseudun liikenteen hallinnan vision ja toimenpideohjelman "Liikkuminen ja liikenne hallinnassa" vuosina 2004–2005. Työ käsitti liikennejärjestelmän ja liikkujan vision vuodelle 2015. Mukaan määritettiin kuusi kärkihanketta, jotka tukisivat asetettua visiota. Vuonna 2005 asetetut kärkihankkeet ovat:

- Seudullinen liikenteen infokeskus
- Viranomaisten yhteistoiminnan kehittäminen häiriönhallinnassa
- Tieliikenteen ajantasaiset seuranta - ja ohjausjärjestelmät
- Pääkaupunkiseudun liikenteenhallintakeskus
- Liikennetiedotusportaali
- Räätelöidyt tiedotuspalvelut

Pääkaupunkiseudun liikenteen hallinnasta laaditut strategiset kärkihankkeet on päivitetty vuonna 2008. "Liikkuminen ja liikenne hallinnassa -visio pääkaupunkiseudulle, Strategisten kärkihankkeiden päivitys" on tärkeää lähtökohta-aineistoa myös HLJ 2011-työssä. Uudet kärkihankkeet on suunniteltu käynnistettäväksi vuosien 2009–2011 aikana ja ne käsittävät aiemman neljän kunnan sijaan Helsingin seudun 14 kuntaa. Vuonna 2005 asetetut kärkihankkeet ovat suurilta osin toteutuneet, mutta eivät kuitenkaan kaikki.

Vuoden 2005 kärkihankkeet ovat toteutuneet seuraavasti:

Seudullinen liikenteen infokeskus

Tavoitteena oli keskittää kaikkien liikennemuotojen tiedotustehtävät pääkaupunkiseudulla yhteen perustettavaan keskukseseen. Määrittelytyön pohjalta päädyttiin kuitenkin esittämään hajautettujen keskusten mallia. Nykyisen HSL:n seudullinen liikenteen infokeskus käynnisti toimintansa vuonna 2009. Infokeskus tarjoaa tietoa joukkoliikenteen reiteistä ja aikatauluista Helsingin, Espoon, Kauniaisten, Keravan, Kirkkonummen ja Vantaan alueilla. Infokeskuksen puhelinpalvelusta voi tiedustella matkakortista, työsuhdelipusta, suoraveloituspusta, tilata kutsujoukkoliikennettä, tiedustella poikkeusliikenteestä, liityntäpysäköinnistä ja yhteiskäyttöautoilusta sekä ilmoittaa kadonneesta matkakortista. Infokeskus välittää tietoa myös liikennetiedotusportaalin www.liikenteeseen.fi (ks. alla) kautta. Ratahallintokeskuksen suunnittelema kaiken kattava infokeskus ei ole vielä käynnistänyt toimintaansa. Infokeskuksen oli tarkoitus aloittaa toiminta vuoden 2009 aikana.

Viranomaisten yhteistoiminnan kehittäminen häiriönhallinnassa

Tavoitteena oli ensimmäisessä vaiheessa sopia liikennettä haittaavien ajoneuvojen siirrosta ja toimenpiteiden ohjeistuksesta sekä kehittää liikenteen ja hätäkeskuslaitosten viranomaisten välistä yhteistyötä ja tiedonkulkua. Hankkeen toteuttamiseen asetettu työryhmä sai työnsä päätökseen vuoden 2008 alussa. Hankkeen on arvioitu täyttäneen pääosin sille asetetut tavoitteet hyvin. Yhteistyön kehittämistä jatketaan käytännön tasolla. Kehittäminen on luontevaa yhdistää liikenteenhallintakeskuksen toimintaan. Jatkossa häiriönhallintaa kannattaisi tarkastella laajemmasta liikennejärjestelmänäkökulmasta.

Tieliikenteen ajantasaiset seuranta- ja ohjausjärjestelmät (PÄÄTE-hanke)

Hankkeeseen kuuluu liikenteen seurannan ja ohjauksen yleissuunnitelman laatiminen pääkaupunkiseudun poikkittaisille ja säteittäisille pääväylille ja -kaduille. PÄÄTE-hanke haluttiin mukaan liikennepoliittiseen selontekoon, mihin sitä ei kuitenkaan otettu. Hankkeen puitteissa on mm. asennettu Kehä III:lle sähköisiä näyttöjä, jotka varoittavat ruuhkista ja huonosta kelistä. PÄÄTE-hanke ei ole toteutunut suunnitelmallisesti rahoituksen puuttuessa.

Pääkaupunkiseudun liikenteenhallintakeskus

Helsingin, Espoon ja Vantaan kaupunkien liikennevalojen ohjaus yhdistyi Tiehallinnon Helsingin liikennekeskuksen kanssa samaan pääkaupunkiseudun liikenteenhallintakeskukseen Pasilaan vuonna 2009. Keskukseen toimeen kuuluu myös pääkatujen ongelmista viestiminen. Liikenteenhallintakeskus on toiminut vuoden 2010 alusta alkaen Liikenneviraston alaisuudessa.

Liikennetiedotusportaali

Liikennetiedotusportaaliin www.liikenteeseen.fi on yhdistetty tietoa joukkoliikenteestä, kevyestä liikenteestä ja autoliikenteestä. Portaali käynnisti toimintansa YTV:n ja HKL:n yhteisvedossa vuonna 2008. HSL:n seudullinen infokeskus välittää liikennetietoa liikennetiedotusportaalin kautta. Autoliikenteen liikennetilanne- ja liikennesäättietoa tuotetaan Liikenneviraston seurantajärjestelmistä ja liikenteen häiriötietoja Pääkaupunkiseudun liikenteenhallintakeskuksesta.

Räätälöidyt tiedotuspalvelut

Tavoitteena oli yksityisille liikkujille ja yrityksille räätälöityjen ajantasaisten tiedotuspalvelujen edellytysten luominen ja kokeilu. Kokeiluun saatiin vain yksi hanke mukaan, mutta se ei edennyt tavoitteiden mukaisesti ja hankkeen rahallinen tukeminen lopetettiin. Räätälöityjen tiedotuspalvelujen hanke ei käytännössä johtanut mihinkään.

Vuonna 2008 päivitettyt kärkihankkeet:

Hakamäentien lähiverkon liikenteen hallinnan kehittäminen

Tavoitteena on ideoida, suunnitella, toteuttaa ja arvioida liikkumisen ja liikenteen hallinnan keinoja, joilla pullonkaulojen ruuhkautumista voidaan vähentää Hakamäentien parannetun osuuden päissä ja sen lähiverkostossa. Tarkoituksena on huomioida eri kulkumuodot. Hanke on tarkoitus toteuttaa vaiheittain vuosien 2009–2012 aikana. Vuonna 2009 tehtiin selvitys, jossa tuotettiin noin 30 suositeltavaa toimenpide-ehdotusta Hakamäentien lähiverkon kehittämiseksi. Huomattava osa toimenpiteistä on jo käynnistetty Helsingin kaupungin toimesta.

Liityntäpysäköinti-informaation kehittäminen

Liityntäpysäköinti-informaation kehittäminen -hankkeen tavoitteena on määrittää yhtenäinen toimintamalli liityntäpysäköinti-informaatiojärjestelmien toteuttamiselle. Myös kaupunkipyörät huomioidaan. Hanke toteutetaan vuosina 2010–2011. Liityntäpysäköinti-informaation kehittämisen periaatesuunnitelman laadinta on käynnistynyt loppuvuodesta 2009.

Kimppakyytiselvitys

Selvityksen tavoitteena on selvittää kimppakyytien edistämisen mahdollisuudet ja liikenteelliset vaikutukset pääkaupunkiseudulla ja tarkastella kimppakyydin edistämisen lainsäädännöllisiä tekijöitä. Selvitys oli määrä teettää LVM:n toimesta vuonna 2009, mutta työtä ei ole toistaiseksi käynnistetty.

Liikkumisen ohjauksen kehittäminen

Hankkeen tarkoituksena on selvittää, minkälaista liikkumisen ohjaustoimintaa pääkaupunkiseudulle tarvitaan. Lisäksi selvitetään, edellyttääkö toiminta erillisen liikkumisen palvelukeskuksen perustamista. Hankkeen vetäjänä toimii HSL, jonka roolista liikkumisen ohjauksessa valmistui vuonna 2009 YTV:n ja HKL:n yhteistyönä tekemä selvitys. HLJ 2011:n valmistelun yhteydessä käsitellään liikkumisen ohjausta liikennejärjestelmän kehittämisen näkökulmasta ja määritellään liikkumisen ohjauksen rooli osana liikennejärjestelmäsuunnitelmaa.

Liikenteenhallinta- ja infokeskusten yhteistyösuunnitelma

Hankkeen tavoitteena on selvittää ohjaus- ja infokeskusten toimenpiteet ja niiden väliset yhteistyömallit, tietovirrat ja toimintaa tukevat tekniset ratkaisut tie- ja joukkoliikenteen erilaisissa häiriötilanteissa. Tavoitteena on laatia liikenteenhallinta- ja infokeskusten yhteistyösuunnitelma vuosina 2010–2011.

Multimodaaliset palvelut

Palvelun toteuttamisesta järjestetään ideakilpailu vuonna 2010. Hankkeen etenemisestä vastaa Helsingin seudun liikenteenhallinnan johtoryhmä (HLH).

Vaikutustutkimukset

Tavoitteena on lisätä vaikutus- ja kannattavuustietoa pääkaupunkiseudun kannalta kiinnostavista liikenteen ja liikkumisen hallinnan sovelluksista. Hanke toteutetaan vuosina 2009–2012 käynnistämällä vähintään yksi vaikutustutkimus vuodessa. Hankkeen vetäjänä toimii HLH:n johtoryhmä.

4. Liikennejärjestelmän kehittämisen teemaohjelmat ja -hankkeet

4.1 Säteittäisten pääväylien, joukkoliikenteen laatukäytävien ja solmupisteiden parantaminen

Säteittäisten pääväylien parantaminen joukkoliikenteen edistämiseksi -teemahanke ei ole edennyt tavoitteiden mukaisesti, mikä on viivästyttänyt myös teemahankkeen toisen vaiheen (joukkoliikenteen laatukäytävien ja solmupisteiden parantaminen) toteutusta. Kehittämistoimet eivät ole myöskään edenneet tärkeysjärjestyksessä, koska rahoitusta on ollut käytettävissä suhteellisen niukasti. Ongelmana on, että kehittämistoimet rahoitetaan perustienpidosta, jolloin huomattavampiin toimiin ei ole riittänyt rahoitusta.

Hanke käsittää useita osahankkeita neljällä säteittäisellä pääväylällä:

- Hämeenlinnanväylä välillä Kannelmäki-Kaivoksela
- Vihdintie välillä Haaga-Kehä III
- Länsiväylän liittymäjärjestelyt
- Tuusulanväylä välillä Käpylä–Kulomäentie

Hankkeen toimenpiteisiin kuuluvat joukkoliikennekaistojen ja eritasoliittymien ramppien rakentaminen sekä pysäkkien ja kevyen liikenteen järjestelyiden parantaminen.

Suunnitteluvaihe

Hämeenlinnanväylän osahankkeen tiesuunnitelma on valmis ja hyväksytty vuonna 2007. Myös rakennussuunnitelma on valmistunut ja hanke olisi käynnistettävissä välittömästi, jos rahoitus järjestyy. *Vihdintien* parannushanketta ei ole vielä käynnistetty. *Länsiväylällä* täydennetään Espoonlahden ja Kivenlahden eritasoliittymiä sekä parannetaan bussiramppi- ja pysäkkijärjestelyjä. Espoonlahden työt valmistuivat vuoden 2009 aikana. Kivenlahden tiesuunnitelma on valmistunut vuonna 2009 ja työt käynnistyvät vuoden 2010 aikana. *Tuusulanväylän* tiesuunnitelma on valmis ja hyväksytty vuonna 2009. Hankkeen toteutus on aloitettu vuonna 2009.

Kustannukset

Länsiväylä

- Kustannusarvio vuoden 2008 tasossa 11,4 milj. €.
- Espoonlahden eritasoliittymän kustannuksista valtion osuus on 37 % (2 milj. €) ja Espoon kaupungin osuus 63 %.
- Kivenlahden eritasoliittymän kustannusjako määritellään tiesuunnitelman laatimisen yhteydessä.

Vihdintie

- Kustannusarvio vuoden 2008 tasossa 15,3 milj. €.

Tuusulanväylä

- Kustannusarvio on 5,5 milj. € vuoden 2008 tasossa.
- Helsingin ja Vantaan kaupungit osallistuvat kustannuksiin.

Hämeenlinnanväylä

- Kustannusarvio vuoden 2008 tasossa 24,3 milj. €
- Valtion osuus on 78 %, Helsingin kaupungin osuus on 16 %, Vantaan kaupungin osuus 4 % ja muiden tahojen 2 %.

Hankkeen kokonaiskustannusarvio on 56 milj. €.

- Valtion osuus noin 40 milj. €
- Kuntien kustannusosuus vaihtelee kohteittain

Muut kehittämiskohteet

Lahdenväylän parantamisesta on tehty kehittämisselvitys, mutta muilta osin hanke ei ole käynnistynyt. Myöskään Turunväylän parannustoimenpiteistä ei ole tehty päätöksiä.

4.2 Jalankulun ja pyöräilyn kehittäminen

PLJ 2007:n suunnitelman mukaan jalankulun ja pyöräilyn olosuhteita kehitetään pääkaupunkiseudulla parantamalla liikenneturvallisuutta, edistämällä liityntäliikennettä ja -pysäköintiä sekä tehostamalla kunnossapitoa. Jalankulku ja pyöräily otetaan aina ensisijaisesti huomioon infrastruktuurin suunnittelussa ja rakentamisessa. Jokapäiväisessä toiminnassa noudatetaan suunnitteluohjeiden ja muiden normien mukaista laatutasoa aina, kun rakennetaan uutta tai korjataan vanhaa. Teemapaketti sisältää keskeisiä kehittämishankkeita Pääkaupunkiseudun jalankulun ja pyöräilyn strategiasuunnitelmasta.

Kevyen liikenteen hankkeet eivät ole edenneet tavoitteiden ja tarpeiden mukaisesti. Ongelmana on rahoituksen niukkuus. HLJ 2011:n valmistelun yhteydessä pohditaan mm. mahdollisuuksia edistää kevyen liikenteen hankkeiden toteutusta.

4.3 Liityntäpysäköinnin kehittäminen

HSL-alueella (Helsinki, Espoo, Kauniainen, Vantaa, Kerava, Kirkkonummi) on tällä hetkellä noin 6 900 liityntäpysäköintipaikkaa henkilöautoille ja noin 8 000 telinepaikkaa polkupyörille. Pysäköintialueiden laajuus vaihtelee muutamasta autopaikasta useampien satojen auto- ja pyöräpaikkojen kohteisiin. Koko työssäkäyntialueella liityntäpysäköintipaikkoja on tarpeeseen nähden selvästi liian vähän ja etenkin pyöräpysäköintipaikkojen laatutaso on yleisesti ottaen huono.

YTV on tehnyt yhdessä jäsenkuntien ja ratahallintokeskuksen kanssa syksyllä 2009 tutkimuksen, jonka mukaan HSL:n alueella liityntäpysäköintipaikkojen keskimääräinen käyttöaste autopaikkojen osalta on 80 % ja polkupyörien telinepaikkojen vajaa 60 %. Käyttöaste vaihtelee paikoittain ja autopaikka-alueista hieman vajaa puolet on käytännössä täynnä. Tämä vaikeuttaa liityntäpysäköinnin käytön lisäämistä.

Kehäradan ja Länsimetron asemien yhteyteen rakennetaan uusia liityntäpysäköintipaikkoja, joiden rakentamisen kustannukset sisältyvät ratahankkeiden kustannuksiin tai niistä on sovittu valtion ja kuntien kesken.

Muiden liityntäpysäköintipaikkojen kehittäminen HSL-alueella edellyttää vuosina 2010–2012 noin 16,3 miljoonan euron panostusta eli 0,37 miljoonaa euroa vuonna 2010, 6,75 miljoonaa euroa vuonna 2011 ja 9,18 miljoonaa euroa vuonna 2012.

YTV ja Uudenmaan liitto ovat yhteistyössä alueensa kuntien kanssa laatineet ehdotuksen Helsingin metropolialueen liityntäpysäköinnin pahimpien puutteiden korjaamiseksi. Ehdotuksen pohjana ovat YTV:n ja Uudenmaan liiton liityntäpysäköinnin kehittämissuunnitelmat.

HSL ja Uudenmaan liitto ovat esittäneet liikenne- ja viestintäministeriölle, että valtio osallistuisi liityntäpysäköintipaikkojen rakentamiseen vuosina 2010–2012 yhdessä kuntien kanssa siten, että kustannukset jaetaan puoliksi. Rahoitusongelmien lisäksi liityntäliikenteen parantaminen on ollut haasteellista sen "isännättömyydestä" johtuen. Myös investointi- ja kunnossapitokustannusten jako olisi saatava ratkaistua.

Liikenne- ja viestintäministeriö on helmikuussa 2010 pyytänyt Liikennevirastoa laatimaan ehdotuksen liityntäpysäköinnin toimintastrategiaksi ja toteuttamissuunnitelmaksi. Työ tehdään yhteistyössä Helsingin seudun työssäkäyntialueen toimijoiden kanssa ja sen määräaika on 15.6.2010.

4.4 Liikenneturvallisuustoimenpiteet

Liikenneturvallisuuden parantamisen teemaohjelmassa keskitytään erityisesti vanhan, turvallisuustasoltaan heikentyneen infrastruktuurin parantamiseen. Toimenpiteitä ovat tie- ja katuverkon fyysiset ratkaisut, liikennevalot, nopeusrajoitukset, kevyen liikenteen yli- ja alikulut ja verkkojen täydentäminen sekä kameravalvonta. Muita toimenpiteitä ovat esimerkiksi valvonta, kampanjointi, säännöistä tiedottaminen sekä jalankulkuväylien talvikunnossapidon kehittäminen.

Pääkaupunkiseudun liikenneturvallisuustyöryhmä on seurannut vuosittain toimenpiteiden toteutusta. Useimmat toimenpiteistä ovat ainakin osittain edenneet. Esimerkiksi automaattinen nopeusvalvonta on edennyt ja sitä on tarkoitus laajentaa Kehä III:lle, jos rahoitus järjestyy.

4.5 Meluntorjunta

Liikenne- ja viestintäministeriön asettama työryhmä teki vuonna 2007 ehdotuksen tie- ja rautatieliikenteen meluntorjunnan teemapaketiksi. Sen tarkoituksena on ollut tukea meluntorjuntatoimenpiteiden toteutusta niin, että toimenpiteet tukisivat valtakunnallisia tavoitteita melulle altistumisen vähentymisessä.

Meluntorjunnan teemapakettiin sisältyy kiireellisimmät tie- ja rautatieliikenteen meluntorjuntatoimenpiteet pääkaupunkiseudulla. Vuonna 2009 käynnistyi Munkkivuoren ja Munkkiniemen melusuojaus Helsingissä. Muilta osin teemapaketti ei ole edennyt. Toimenpiteitä on mahdollisuus käynnistää nopeastikin suunnitelmavalmiuden puolesta, jos toteutukseen saadaan rahoitusta. Rahoituksen saaminen meluntorjunnan toteuttamiseen on ollut hyvin ongelmallista.

4.6 Pääväylien vaiheittainen kehittäminen

Pääväylien vaiheittainen kehittäminen -teemahankkeen edistyminen on ollut hidasta rahoitusongelmien takia.

5. Infrastruktuurin kehittämishankkeet

5.1 Kehärata

Kehäradasta tulee kaksiraiteinen henkilöliikenteen rata, jonka mitoitussnopeus on 120 km/h. Radan pituus on 18 km ja sille toteutetaan ensimmäisessä vaiheessa neljä uutta asemaa (Kivistö, Aviapolis, Lentoasema ja Leinelä). Radalle on myös neljä asemavarausta; Vehkala, Petas, Viinikkala ja Ruskeasanta. Rata yhdistää Vantaankosken radan päärataan. Kehäradan liikennöinti on tarkoitus aloittaa vuoden 2014 puolessa välissä. Suunnitelmaan kuuluu myös 1. vaiheessa autoille noin 500 liityntäpaikkaa ja lisäksi asemien yhteyteen rakennetaan polkupyörien pysäköintipaikkoja.

Hanke toteutetaan Liikenneviraston johdolla. Muita hankkeen sopimuskumppaneita ovat Vantaan kaupunki ja Finavia.

Suunnittelutilanne

Radan rakentaminen on aloitettu toukokuussa 2009 ajotunneleiden louhintatöillä, jotka valmistuivat syksyllä 2009. Syyskuussa 2009 alkoivat ratatunnelin (noin 8 km pitkä) louhinnat ja työn tulisi olla valmis helmikuussa 2011. Tunnelilouhinnat ovat edenneet aikataulun mukaisesti. Vantaanjoen ylittävä siltatyö on alkanut marraskuussa 2009.

Kustannukset

Hankkeen kokonaiskustannusarvio on noin 605 miljoonaa euroa

- Valtion osuus 419 milj. €
- Vantaan kaupungin osuus 186 milj. €
- Hankkeelle on myönnetty EU-tukea (TEN-tuki) 17,8 milj. €, mikä maksetaan vuosina 2009–2013.

Kustannuksiin on laskettu mukaan Hämeenlinnanväylän parantaminen välillä Kehä III-Keimola sekä Tikkurilan matkakeskuksen 1. vaihe.

5.2 Länsimetro Ruoholahti-Matinkylä

Länsimetro tulee käsittämään kaksi rinnakkaista tunnelia, jotka kulkevat koko matkan maan alla. Ruoholahdesta Matinkylään rakennetaan 13,9 km pitkä tunneli, jolle on suunniteltu seitsemän uutta asemaa (Matinkylä, Jousenpuisto, Tapiola, Otaniemi, Keilaniemi, Koivusaari ja Lauttasaari) sekä lisäksi Espoon Niittykumpuun on suunniteltu asemaa, joka voidaan rakentaa myöhemmin valmiiksi. Länsimetron yhteyteen rakennetaan 15 pystykuilua, 1500 liityntäpysäköintipaikkaa ja 1600 liityntäpyöräpaikkaa. Hankkeen valmistumisen tavoiteaika on vuosi 2014. Hankkeen toteutuksesta vastaa Espoon ja Helsingin kaupunkien omistama Länsimetro Oy.

Suunnittelutilanne

Länsimetron hankesuunnittelu käynnistyi vuonna 2007 ja se saatiin päätökseen vuonna 2008. Tunnelin louhintatyöt on aloitettu Ruoholahdessa marraskuussa 2009, mutta louhinnan valmistelutyöt ovat käynnistyneet jo aikaisemmin. Ruoholahdesta Salmisaaren rantaan tulevan urakan on tarkoitus valmistua huhtikuussa 2011. Lauttasaaressa, Koivusaaressa, Keilaniemessä, Otaniemessä ja Tapiolassa rakentamistyöt pyritään käynnistää tulevana kesänä urakkakilpailutuksen jälkeen.

Päätöksentekotilanne

Espoon ja Helsingin kaupunginvaltuustot päättivät metron rakentamisesta toukokuussa 2008. Espoon kaupunginvaltuusto hyväksyi rakentamisen mahdollistavan maanalaisen asemakaavaehdotuksen tammikuussa 2009. Päätöksestä tehtiin kuusi valitusta hallinto-oikeuteen, joka hylkäsi kaikki valitukset lokakuussa 2009. Espoon kaavoista tehtiin hallinto-oikeuden päätöksen jälkeen neljä valitusta korkeimpaan hallinto-oikeuteen. Espoon maanalaisten kaavojen selvitykset ja vastineet tulivat korkeimman hallinto-oikeuden käsiteltäväksi tammikuussa 2010. KHO hylkäsi valitukset 8.2.2010.

Helsingin kaupunginvaltuusto vahvisti 11.11.2009 asemakaavan, joka mahdollistaa metrotunnelin rakentamisen Espoon rajalle asti. Asemakaavasta ei tullut valituksia ja kaava vahvistui joulukuussa. Lauttasaaren ja Koivusaaren ajotunneleiden louhintatöiden hankinnasta on saatu ilmoittautumiset tammikuun 2010 lopussa. Urakoitsija louhintatyölle valitaan huhtikuussa 2010. Rakennustyöt käynnistyvät Lauttasaarella todennäköisesti huhti-toukokuussa 2010.

Liikenne- ja viestintäministeriö sekä Espoon ja Helsingin kaupungit allekirjoittivat aiesopimuksen Länsimetron rahoituksesta 17.12.2009. Aiesopimukseen on kirjattu, että kaupungit laskuttavat ministeriötä toteutuneiden kustannusten mukaan vuosittain jälkikäteen. Ensimmäinen erä laskutetaan tammikuussa 2011. Länsimetro Oy:n tulee raportoida säännöllisesti ministeriölle hankkeen etenemisestä ja kustannusten muutoksista. Hankkeesta järjestetään seurantakokouksia vähintään kaksi kertaa vuodessa.

Kustannukset

Hankkeen kustannusarvio on 713,6 milj. € (vuoden 2007 hintatasossa)

- Helsingin kaupungin osuus on 28 %
- Espoon kaupungin osuus 72 %
- Valtio tukee hanketta 30 % toteutuneista kustannuksista, mutta enintään 214 milj. € (vuoden 2007 suunnittelu- ja rakentamisavustuksen maanrakennusindeksiin sidottu kattosumma).

5.3 Kehä III (E 18)

Kehä III:n parantaminen tehdään kahdessa vaiheessa. Ensimmäinen vaihe ajoittuu vuosille 2009–2011 ja kohdistuu välille Vantaankoski–Lentoasemantie. Toisessa vaiheessa kehitetään väliä Vanhakartano–Vantaankoski, Vantaankoski–Lentoasemantie ja Lahdenväylä–Porvoonväylä. Hankkeen 1. vaiheessa on tarkoitus poistaa pahimmat valo-ohjatut tasoliittymät, rakentaa välttämättömimmät eritasojärjestelyt, parantaa joukkoliikenteen järjestelyjä, kevyen liikenteen yhteyksiä sekä liikenteen hallinnan ratkaisuja. Muutostöissä Kehä III:n linjausta muutetaan vastaamaan tulevan Kehäradan tarpeita. Kehä III on Liikenneviraston tieosaston ja Vantaa kaupungin yhteishanke.

Hanke Vantaankoski–Pakkala on käynnistynyt elokuussa 2009. Hankkeessa on aloitettu tienpohjien ja siltojen perustusten louhintatyöt. Kivimäenpuiston ylikulkukäytävän rakentaminen on alkanut joulukuussa 2009. Siltatyöt Hämeenlinnanväylän ja Kehä III:n risteyksessä on aloitettu lokakuussa 2009. Martinkylän eritasoliittymän kohdalla on aloitettu louhintatyöt ja ne jatkuvat Kalliosolan eritasoliittymän kohdalla.

Suunnittelutilanne

Kehä III välillä Vanhakartano-Vantaankoski on käynnissä tiesuunnitelman laadinta, mikä valmistuu elokuussa 2010. Välillä Vantaankoski–Pakkala tarkistetaan alkuperäinen, vuonna 1997 valmistunut tiesuunnitelma ottaen huomioon 1. vaiheessa toteutettavat toimenpiteet. Tiesuunnitelman tarkistus valmistuu kesällä 2010. Vanhentuneet Kehä III:n ja maantie 135 Lentoasemantien eritasoliittymän sekä Lentoasemantien parantamisen tiesuunnitelmat päivitetään. Suunnitelmien päivitys valmistuu huhtikuussa 2010.

2. vaiheen toteutukseen kuuluvan osuuden Lahdenväylä–Porvoonväylä tiesuunnitelman laadinta on käynnissä ja se valmistuu toukokuussa 2010. Suunnitelmien hallinnolliset käsittelyt kestävät niiden valmistumisesta 1 - 2 vuotta, riippuen siitä, valitetaanko suunnitelmista. Kehä III:n 2. vaiheen rakentaminen voidaan suunnitelmavalmiuden kannalta käynnistää vuonna 2012 – 2013, mutta päätöksiä 2. vaiheen toteutuksesta ei ole.

Päätöksentekotilanne

Sopimus 1. vaiheen toteuttamisesta allekirjoitettiin 6.8.2009. Tiehallinto teki rahoituksen lisäsopimuksen Kehä III-parannushankkeesta Vantaan kaupungin kanssa lokakuussa 2009. Aiemmin sovittua hanketta Vantaankoski–Pakkala väliä laajennetaan välille Raappavuorentie–Vantaankoski. Suurin muutos tulee koskemaan Kehä III:n oikaisua, jotta se vastaisi paremmin Kehäradan linjaukseen liittyviä tarpeita. Lisäsopimuksen odotetaan luovan säästöjä kustannuksiin, sillä toteutettavat muutokset ovat lopullisia. Tarjouspyynnöt Kehä III:n oikaisusta lähetetään maaliskuussa 2010 ja työt käynnistetään näillä näkymin touko-kesäkuussa 2010. Koko ensimmäinen vaihe valmistuu kesäkuussa 2012, mutta Kehä III:n oikaisu avataan kuitenkin liikenteelle jo 2011 loppuun mennessä.

Hankkeen 1. vaihe rahoitetaan Vantaan kaupungin rakentamisaikaisen lainoituksen avulla, jonka valtio maksaa takaisin Vantaalle vuonna 2013. Ehtona lainalle Vantaa on edellyttänyt, että kehän 2. vaihe käynnistetään heti 1. vaiheen valmistuttua.

Kustannukset

Hankkeen 1. vaiheen kustannukset ovat noin 50 milj. €

- Vantaan kaupungin osuus 10 % (Käynnissä olevassa urakassa 6,8 % ja oikaisu-urakassa alustavasti 15,9%)
- Lisäsopimuksen kokonaiskustannusten on arvioitu olevan 16,5 milj. euroa vuoden 2009 elokuun kustannustasossa. Kustannukset jaetaan valtion ja Vantaan kaupungin kesken hyväksytyn tiesuunnitelman kustannusjakoperiaatteiden mukaisesti.

Hankkeen 2. vaiheen kustannukset ovat noin 215 milj. €

- Kustannukset ja Vantaan maksuosuus tarkentuvat tiesuunnitelmien valmistuessa

5.4 Kehä I Helsingin ja Espoon alueella

Kehä I:n kehittämishankkeeseen kuuluu useita erillisiä parannustoimenpiteitä, jotka toteutetaan vaiheittain vuoteen 2030 mennessä. Hankkeen 1. vaihe sisältyy PLJ 2007 1. koriin vuosina 2007–2015 toteutettavana hankkeena. Kehä I Helsingin ja Espoon alueella voidaan jakaa seuraaviin osahankkeisiin:

- Kehä I:n ja Kivikontien eritasoliittymä
- Kehä I välillä Espoon raja–Vihdintie sekä järjestelyt Hämeenlinnanväylän eritasoliittymässä

- Kehä I:n ja Itäväylän eritasoliittymä

Osahankkeet ovat tärkeysjärjestyksessä:

Kivikontien kohdalla tasoliittymä korvataan **eritasoliittymällä** ja rakennetaan uusi katuyhteys Kehä I:lle. Hankkeen tiesuunnitelma on laadittu vuonna 2008, mutta sen hyväksyminen edellyttää asemakaavojen vahvistumista. Hyväksymispäätös tiesuunnitelmasta arvioidaan saatavan elokuussa 2010. Rakennussuunnitelman laatiminen käynnistetään vuonna 2011. Rakentamisen kilpailutus voi suunnitelmien puolesta käynnistyä vuonna 2011–2012. Hankkeen kustannusennuste on 25 milj. €, josta valtion osuus 7,1 milj. € (28 %) ja Helsingin kaupungin osuus 17,9 milj. € (72 %).

Kehä I:lle Espoon kaupungin rajan ja Vihdintien välille rakennetaan lisäkaistat ja joukkoliikennejärjestelyt sekä parannetaan meluntorjuntaa. Hankkeen tiesuunnitelmat ovat valmistuneet ja ne on lähetetty lausunnoille tammikuussa 2010. Rakennussuunnitelma valmistuu huhtikuussa 2010. Hyväksymispäätökset tiesuunnitelmista arvioidaan saatavan syyskuussa 2010. Osahankkeen kilpailutus voidaan todennäköisesti käynnistää vuonna 2010, joten rakentaminen olisi mahdollista aloittaa vuonna 2011. Osahankkeen kustannusarvio on n. 20 milj. €, josta valtion osuus 16 milj. € (83 %) ja Helsingin kaupungin osuus 4 milj. € (17 %).

Hämeenlinnanväylän eritasoliittymän 1. vaiheen hankkeeseen kuuluu eritasoliittymän ramppien parantamista turvallisemmiksi. 1. vaiheen tiesuunnitelma on valmistunut syksyllä 2009. Hankkeen rakennussuunnitelma olisi mahdollista aloittaa välittömästi, jolloin hanke olisi aloitettavissa vuonna 2011.

Itäväylän eritasoliittymän 1. vaiheessa liittymää kehitetään johtamalla liikenne Kehä I:ltä Meripellontielle eritasossa Itäväylän ylitse. Hankkeen yleissuunnitelma on tekeillä ja odottaa Helsingin kaupungin maankäyttösuunnitelmiin liittyviä selvityksiä mm. melusta. Yleissuunnittelussa on selvitetty useita vaihtoehtoja, mutta valintaa ei ole vielä tehty. Vaihtoehtotarkastelut ja valinta liittyvät kiinteästi ympäröivän maankäytön suunnittelun ratkaisuihin. Helsingin kaupunki ei toistaiseksi ole pystynyt tekemään päätöstä vaihtoehdon valinnasta, mikä on viivästyttänyt myös yleissuunnitelman valmistumista. Yleissuunnitelman hyväksymispäätös saataneen vuonna 2010. Tämän jälkeen käynnistyy tiesuunnitelman laatiminen. Tiesuunnitelman hyväksymispäätös arvioidaan saatavan 2013. Osahanke olisi valmis toteutettavaksi aikaisintaan vuonna 2014.

Hankkeen eri vaihtoehtojen kustannusarviot vaihtelevat välillä 90–200 milj. €. Helsingin kaupungin kustannusosuus on merkittävä, sillä tärkeimmät kehittämistoimenpiteet käsittävät liittymän katuosuuksia ja kaupunkikuvaa. Kallein vaihtoehto on ns. tunnelivaihtoehto.

Kustannukset

Koko hankkeen kustannusarvio vaihtelee haarukassa 135–245 milj. € riippuen Itäväylän eritasoliittymän vaihtoehdosta.

- Valtion osuus n. 85 milj. €
- Helsingin ja Espoon kaupungit osallistuvat hankkeiden rahoitukseen

Muut Kehä I:n parantamistoimenpiteet

Kehä I:n parantamistyöt Leppävaarasta Espoon rajalle ovat parhaillaan käynnissä ja tieosuus valmistuu vuonna 2012. Leppävaaransolmun urakka on käynnistynyt toukokuussa 2009 ja valmistuu kokonaisuudessaan loppuvuodesta 2011. Vermonsolmun rakennustyöt alueella aloitettiin vuoden 2008 keväällä ja alue valmistuu loppuvuodesta 2010.

Lisäksi Espoon toimesta suunnitellaan Keilaniemen ja Kalevalantien välillä Kehä I:n kattamista ja siirtämistä kalliotunneliin välillä Karhusaarentie–Kalevalantie. Hankkeet liittyvät Espoon maankäytön kehittämiseen ja uudisrakentamiseen näillä alueilla. Espoo kustantaa maankäytön kehittämisen ja siihen liittyvät Kehä I:n tunneloinnit.

5.5 Espoon kaupunkirata Leppävaara-Espoon keskus

Espoon kaupunkirata on investointihanke, jossa jatketaan vuonna 2001 valmistunutta Helsinki–Huopalahti–Leppävaara kaupunkirataa länteen rakentamalla kaksi lisäraidetta noin 10 kilometrin matkalle välille Leppävaara–Espoon keskus, uusitaan asemia, rakennetaan terminaaleja ja parannetaan kevyen liikenteen olosuhteita.

Suunnittelutilanne

Espoon kaupunkiradan yleissuunnitelma valmistui vuonna 2003 ja sen hankearvioinnin päivitys laadittiin 2007. Päätöstä hankkeen toteutuksesta ei kuitenkaan vielä ole. Näillä näkymin sen toteutus voisi olla radanpidon rahoituksen puolesta ajankohtainen vuoden 2015 jälkeen. Parhaillaan on käynnissä Espoo–Lohja–Salo -rataosan alustava yleissuunnittelu ja YVA sekä Espoo–Kauklahti-osan yleissuunnittelu. Nämä suunnitelmat liittyvät omilta osiltaan Espoon kaupunkirataan.

Kustannukset

Hankkeen viimeisin liikennepoliittista selontekoa varten laadittu kustannusennuste on 190 M€.

5.6 Kehä II Turunväylä–Hämeenlinnanväylä

Hankkeen tarkoituksena on jatkaa Kehä II:sta Turuntieltä Hämeenlinnanväylälle 2+2-kaistaisena kaupunkiseudun pääväylänä. Karapellontien, Turuntien, Rastalantien, Vihdintien ja Hämeenlinnanväylän kohdalle Kehä II:lle rakennetaan eritasoliittymät. Yhteydet Malminkartanoon ja Myyrmäkeen rakennetaan Korutien eritasoliittymän kautta. Tie sijoitetaan Tunneliin Karakalliossa, Lintuvaarassa ja Malminkartanossa.

Suunnittelutilanne

Kehä II:n jatkeen yleissuunnitelman laatiminen aloitettiin lokakuussa 2005 ja se valmistui joulukuussa 2008. Kehä II toteutetaan jo 1. vaiheessa 2-ajorataisena. Näyttää siltä, että hankkeen toteuttaminen ei ole mahdollista lähivuosina.

Kustannukset

Kehä II:n hankkeen investointikustannukset ovat noin 616 milj. €, josta rakennuskustannukset noin 565 milj. €. Rakennuskustannuksista tunneleiden osuus on 206 milj. € ja nykyisen Kehä II:n pohjoispään 2-ajorataistamisen kustannukset 46 milj. €. Hankkeen rakennusaikaiset korot ovat 50,7 milj. €.

Kustannusneuvottelut käydään Liikenneviraston, Kauniaisten, Espoon, Helsingin ja Vantaan kesken tiesuunnitelman laatimisen yhteydessä.

6. Sopimuksen jatkotoimet ja uudistaminen

6.1 Helsingin seudun liikennejärjestelmäsuunnittelu ja MAL -yhteistyö

Helsingin seudun liikennejärjestelmäsuunnitelman (HLJ 2011) valmistelu on ohjelmoitu YTV:n hallituksen 13.6.2008 hyväksymässä HLJ:n puiteohjelmassa. Sen mukaisesti HLJ-suunnitelmaluonnos valmistuu ja siitä pyydetään lausunnot syksyllä 2010. Liikennejärjestelmäpäättös tehdään alkuvuodesta 2011. HLJ:n valmistelun käynnisti YTV ja valmisteluvastuu siirtyi HSL:lle vuoden 2010 alusta.

HLJ 2011:n valmistelu kytkeytyy Helsingin seudun maankäytön, asumisen ja liikenteen yhteistyöhön (MAL-neuvottelukunta) sekä Uudenmaan maakuntakaavan uudistamiseen ja rakennemalliselvitystyöhön. Yhteistyö on ollut tiivistä HLJ:n Maankäyttö- ja raideverkkoselvityksen (MARA) laadinnassa, jossa on määritelty suositus Helsingin seudun raideliikenteen tavoitetilaksi ja siihen tukeutuvaksi tavoitteelliseksi maankäytöksi. HLJ:ssä tehdään MARA:n pohjalta maankäytön ja liikenteen kehittämistä palvelevia jatkotarkasteluja.

HLJ-suunnitelman valmistelua ohjaa ja valvoo HSL:n HLJ-toimikunta. Myös Helsingin seudun liikenneneuvottelukunta käsittelee suunnitelmaa ja vaikuttaa osaltaan siihen, että saadaan aikaan eri osapuolten hyväksymä suunnitelma ja päätökset sen toteuttamisesta. HLJ 2011:n valmistelun ja päätöksenteon kannalta tärkeitä yhteisiä liikenteen ja maankäytön strategisia lähtökohtia ja linjauksia käsitellään myös Helsingin seudun MAL-neuvottelukunnassa ja MAL-jaostossa.

6.2 Liikennerahaston soveltuvuus ja edellytykset Helsingin seudun liikennejärjestelmän rahoitukseen

Tie- ja liikennerahastojen ottaminen mukaan liikennehankkeiden rahoitukseen nostettiin esille Vanhasen II-hallituksen maaliskuussa 2008 annetun liikennepoliittisen selonteon yhteydessä. Liikenneministeri Anu Vehviläinen asetti marraskuussa 2008 tohtori Pasi Holmin selvittämään erityyppisiä tie- ja liikennerahastoratkaisuja ja pohtimaan rahastojen soveltuvuutta Suomen oloihin. Rahastoon olisi siis tarkoitus kerätä sekä valtion budjettirahaa että yksityisiä sijoituksia. Lisäksi mahdollisesti käyttöönotettavat ruuhka- ja muut liikenteen käyttömaksut voitaisiin ohjata rahastoon.

Toteutustilanne

Selvitysmies Holmin loppuraportti "Tie- ja liikenneinvestointien rahoitukseen joustavuutta: Soveltuisivatko tie- ja liikennerahastot Suomeen?" valmistui marraskuussa 2009. Selvitysmiehen mukaan tie- ja liikennerahasto vastaisi hyvin tavoitteisiin valtion tasaisesta ja pitkäjänteisestä liikenneinfrastruktuurin rakentamisesta. Budjetin ulkopuolinen rahoitus nopeuttaisi hankkeiden toteuttamista, minkä kautta saavutettaisiin kansantaloudellisia hyötyjä. Raportissa todetaan, että liikenteestä perittävät käyttömaksut soveltuisivat hyvin rahaston ja mahdollisten alueellisten osarahastojen yhteyteen. Käyttömaksut tulisivat kuitenkin selvästi korvamerkitä alueellisesti ja toiminnallisesti kokonaisvaltaisen liikennejärjestelmän kehittämiseen. Rahastoon kerättävistä käyttömaksuista päättäminen vaatii myös tarkastelua liikenteestä perittäviin veroihin. Selvitysmies toteaa, että liike-elämän tai muiden tienkäyttäjien kustannuksia ei saisi kasvattaa kohtuuttomasti. Tie- ja liikennerahaston yksityiskohdat eivät ole vielä selvillä.

Suomen perustuslaki rajoittaa rahaston perustamista, mistä johtuen selvitysmiehen mukaan rahaston valmistelu olisi hyvä aloittaa, vaikka liikenteen käyttömaksujen käyttöönotto viivästyykin vuoden 2010 loppupuolelle ja vaikka tie- ja liikenneinvestointien määrä on tämän hetkisillä päätöksillä suuri (n. 500 milj. € vuosittain vuosille 2011–2013).