



Helsingin seudun liikenne- järjestelmäsuunnitelman (HLJ 2011) puiteohjelma

YTV Pääkaupunkiseudun yhteistyövaltuuskunta
Opastinsilta 6 A
00520 Helsinki
puhelin (09) 156 11
faksi (09) 156 1369
www.ytv.fi

Lisätietoja: Suoma Sihto, puhelin (09) 156 1393
suoma.sihito@ytv.fi

Kansikuva: YTV/ Tiina Mäkinen
Taitto: YTV/ Rauni Kaunisto

Valopaino Oy
Helsinki 2008

Esipuhe

YTV:n hallitus hyväksyi 2.3.2007 Pääkaupunkiseudun liikennejärjestelmäsuunnitelman (PLJ 2007). Liikenne- ja viestintäministeriö, Helsingin, Espoon, Kauniaisten ja Vantaan kaupungit sekä YTV allekirjoittivat 27.8.2008 aiesopimuksen suunnitelman toteutuksesta.

Seuraava liikennejärjestelmäsuunnitelma valmistellaan koko Helsingin seudun yhteisenä hankkeena. Suunnitelman alueellinen raja on Helsingin seutu (14 kuntaa) ja suunnitelmassa käsitellään koko työssäkäyntialueen liikkumista Helsingin seudun kannalta.

Liikennejärjestelmäsuunnitelman valmistelun ja siihen sisältyvän liikkumisen ja liikenteen kehittymisen arvioinnin pohjana on syksyllä 2007 aloitettu laaja liikennetutkimus (LITU 2008) ja siinä kehitettävät liikenne-ennustemallit pääkaupunkiseutua laajemmalle alueelle.

Helsingin seudun liikennejärjestelmäsuunnitelman (HLJ 2011) puiteohjelma on valmisteltu YTV Liikenteessä ja työtä on ohjannut PLJ-toimikunta.

Liikennejärjestelmäsuunnitelman sisällölliset lähtökohdat nousevat valtakunnallisista ja seudullisista selvityksistä, suunnitelmista ja strategioista. Suunnitelman ohjelmoinnissa liikennejärjestelmäsuunnitelman valmistelulle on valittu sisällölliset painopisteet osatehtävineen ja selvityksineen. Valmisteluprosessissa tehdään vaihtoehtotarkasteluja ja arvioidaan vaikutuksia SOVA-lain (laki viranomaisten suunnitelmien ja ohjelmien ympäristövaikutusten arvioinnista) edellyttämällä tavalla. Suunnittelun lopputuotteita ovat liikennejärjestelmän visio ja kehittämisstrategia.

Liikennejärjestelmäsuunnitelma valmistellaan siten, että liikennejärjestelmäpäättös voidaan tehdä vuoden 2011 alussa.

YTV:n hallitus päätti 13.6.2008 hyväksyä Helsingin seudun liikennejärjestelmäsuunnitelman puiteohjelman ja käynnistää suunnitelman laadinnan.

Sisällysluettelo

1. Liikennejärjestelmäsuunnitelman tarkoitus ja tausta.....	3
2. Suunnittelualue.....	4
3. Liikennetutkimus (LITU 2008) ja ennustejärjestelmä	5
4. Suunnittelun lähtökohdat.....	7
4.1 Valtakunnallinen liikennepolitiikka	7
4.2 PLJ 2007 sekä muut liikennejärjestelmäsuunnitelmat ja -strategiat.....	7
4.3 Maankäytön ja asumisen visiot ja strategiat.....	8
4.4 Pääkaupunkiseudun ilmastostrategia sekä muut ilmastostrategiat ja ympäristöohjelmat	9
5. Suunnitelman sisällölliset painopisteet ja selvityskohteet	10
5.1 Sisällölliset lähtökohdat ja painopisteet	10
5.2 Maankäyttö-asuminen-liikenne -tarkastelut.....	11
5.3 Maankäyttötarkastelut ja Helsingin seudun raideliikenneverkkoselvitys	11
5.4 Liikennejärjestelmätason keinot päästöjen vähentämisessä -hanke	11
5.5 Liikenteen ja liikkumisen tarkastelut.....	12
6. Suunnitelman laadinta.....	13
6.1 Kehittämislinjaukset, vaihtoehtotarkastelut ja vaikutusten arviointi	13
6.2 Visio ja kehittämisstrategia.....	13
7. Osallistuminen, vuorovaikutus ja viestintä.....	14
8. Organisointi ja päätöksenteko	14
9. Laadintaprosessi ja aikataulu	15
10. Resurssit ja kustannustenjakoj.....	16

1. Liikennejärjestelmäsuunnitelman tarkoitus ja tausta

Liikennejärjestelmäsuunnittelulla tarkoitetaan alueen liikenteen kokonaisvaltaista suunnittelua, jossa käsitellään eri liikennemuotoja, eri kulkutapoja, eri kulkuvälineillä tehtyjä matkaketjuja, liikenneverkkoja, pysäköintiä, alue- ja yhdyskuntarakennetta, maankäyttöä, rahoitusta ja yhteistyötä.

Liikennejärjestelmäsuunnitelma on strateginen, liikennejärjestelmää kokonaisuutena tarkasteleva suunnitelma, jossa määritellään yhteiset liikennejärjestelmän kehittämisen tavoitteet, suunnataan seudullista liikennepoliittikkaa, laaditaan yhteisiä tavoitteita toteuttava ja rahoituskehiksestään realistinen liikennejärjestelmän kehittämissuunnitelma ja arvioidaan suunnitelman vaikutuksia. Suunnitelma on osapuolten yhteisen tahdon ilmaus ja suunnittelussa korostuu seutuyhteistyö.

Pääkaupunkiseudun liikennejärjestelmäsuunnitelman (PLJ) valmistelu ja toteutuksen edistäminen on annettu YTV:n tehtäväksi (YTV-laki). Pääkaupunkiseudulle on laadittu ja hyväksytty neljä PLJ-suunnitelmaa. Ensimmäisen suunnitelman (PLJ 1994) hyväksyi YTV:n valtuuskunta. Muut suunnitelmat (PLJ 1998, PLJ 2002, PLJ 2007) on hyväksynyt YTV:n hallitus.

Helsingin seudun yhteistyökokous on päättänyt 5.6.2007, että tulevaisuudessa Helsingin seudun liikennejärjestelmäsuunnitelma valmistellaan koko Helsingin seudun yhteisenä hankkeena.

Ympäristöministeriön ehdotuksessa valtakunnallisten alueidenkäyttötavoitteiden tarkistamiseksi todetaan, että Helsingin seudulle tulee laatia liikennejärjestelmäsuunnitelma. Liikennejärjestelmää tulee kehittää siten, että se hillitsee ilmastonmuutosta sekä tukee yhdyskuntarakenteen eheyttämistä ja riittävän asuntotuotannon järjestämistä.

Valtioneuvoston liikennepoliittisessa selonteossa eduskunnalle todetaan, että pääkaupunkiseudun liikennejärjestelmäsuunnittelun alue laajennetaan 14 kuntaa kattavaksi sekä suunnitelma ja sitä koskeva aiesopimus uudistetaan.

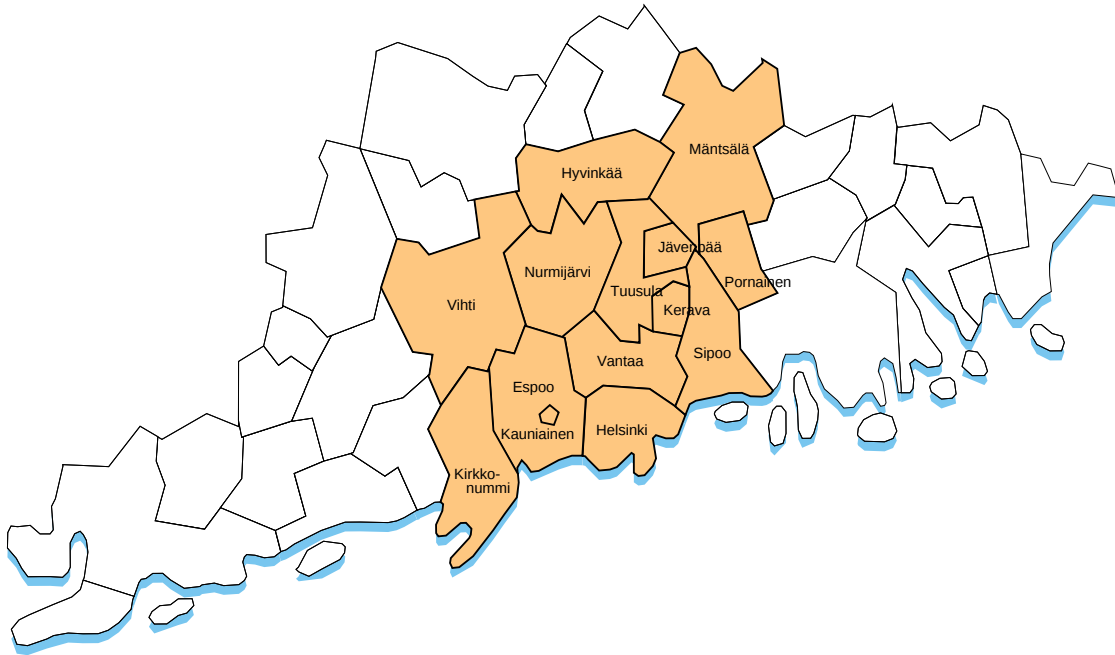
YTV:n seutukokous on hyväksynyt 16.11.2007 YTV:n toiminta- ja taloussuunnitelman 2008–2010, jonka mukaan YTV edistää ja seuraa PLJ 2007:n toteutumista ja huolehtii seuraavan liikennejärjestelmäsuunnitelman valmistelusta laadittavan puiteohjelman mukaisesti. Suunnitelman alueellinen raja on Helsingin seutu (14 kuntaa) ja suunnitelmassa käsitellään koko työssäkäyntialueen liikkumista Helsingin seudun kannalta.

YTV:n ja HKL:n nykyiset joukkoliikenteen suunnittelu- ja tilaajatoiminnot yhdistetään perustettavaan uuteen Helsingin seudun tasoisena joukkoliikenneviranomaisena toimivaan organisaatioon (työnimenä Joukkoliikennepalvelut). Joukkoliikenneviranomaisena toimii kuntayhtymä, johon liittyminen on avoin myös muille seudun kunnille. Uudelleenjärjestelyjen tavoiteaikataulu on 1.1.2010. Joukkoliikenneviranomaiselle siirretään myös YTV:n nykyiset PLJ-tehtävät (mahdollisuus alueellisesti laajempaan liikennejärjestelmäsuunnitteluun).

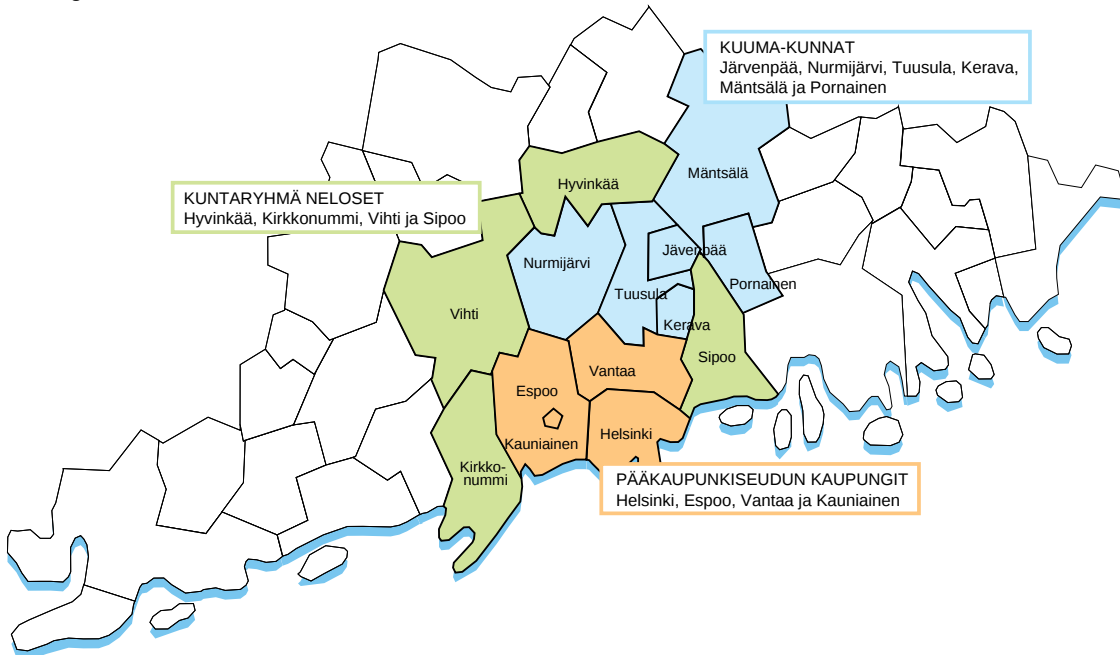
2. Suunnittelualue

Suunnittelualueena on Helsingin seutu (14 kuntaa), joka jakaantuu seuraaviin kuntaryhmiin:

- Pääkaupunkiseutu
- KUUMA-kunnat
- Kuntaryhmä Neloset



Helsingin seudun 14 kuntaa.

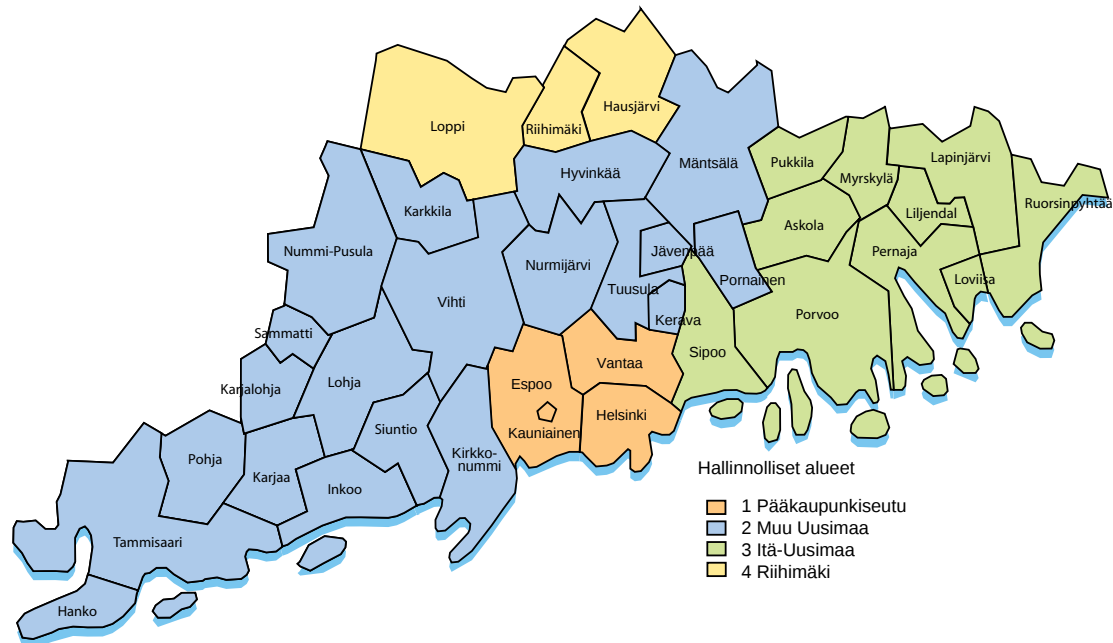


Helsingin seutu kuntaryhmittäin.

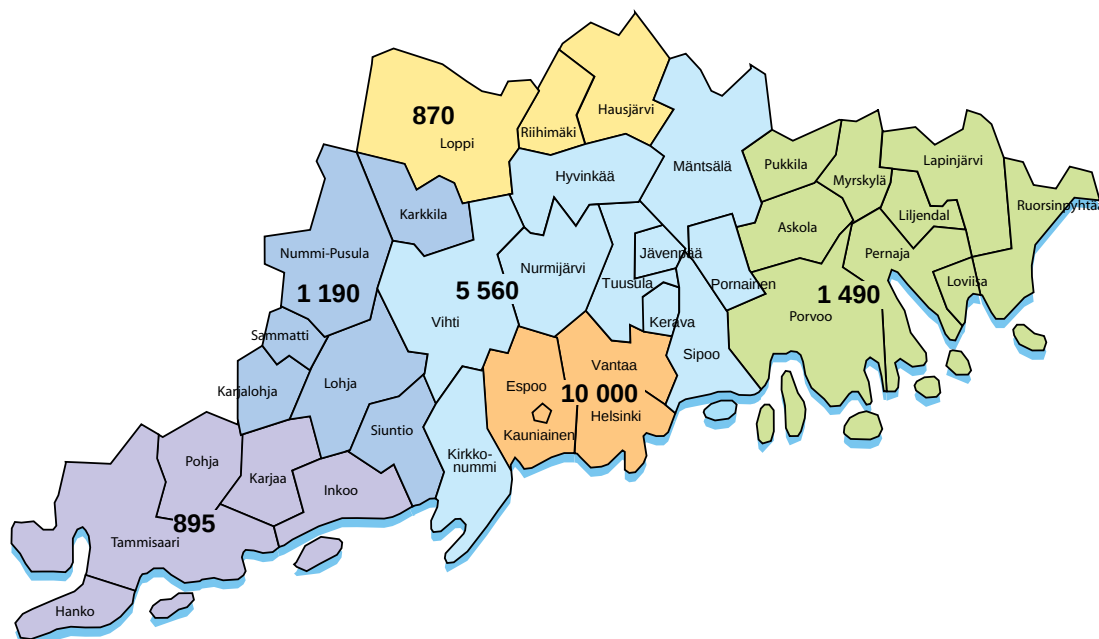
Suunnitelman osaselvityksissä ja vaikutusten arvioinnissa tarkastelualueena on myös Helsingin seutua laajempi työssäkäyntialue.

3. Liikennetutkimus (LITU 2008) ja ennustejärjestelmä

Helsingin seudun liikennejärjestelmäsuunnitelman valmistelun ja siihen sisältyvän liikkumisen ja liikenteen kehittymisen arvioinnin pohjana on syksyllä 2007 aloitettu laaja liikennetutkimus (LITU 2008) ja siinä kehitettävät liikenne-ennustemallit pääkaupunkiseutua laajemmalle alueelle.



LITU 2008-tutkimusalue.



Haastattelumäärät tutkimusalueella.

Liikennejärjestelmäsuunnittelun analyyseissa ja järjestelmävaihtoehtojen liikenteellisten vaikutusten arvioinnissa on käytetty YTV:n ennustejärjestelmää. Nykyisen tyyppiset pääkaupunkiseudun liikennemallit on laadittu ensimmäistä kertaa vuoden 1988 liikennetutkimuksen pohjalta. Niitä on päivitetty ja kehitetty vuosien 1995 ja 2000 henkilöhaastattelututkimusten perusteella. Pääkaupunkiseudun sisäisille henkilömatkoille on laadittu yksityiskohtaiset ennustemallit. Niillä voidaan arvioida liikenteen kehittymistä sekä erilaisten maankäyttöä, liikenneyhteyksiä, autonomistusta, liikkumisen kustannuksia ja liikennepolitiikkaa koskevien vaihtoehtojen vaikutuksia. Kuorma- ja pakettiautojen matkoille sekä pääkaupunkiseudun ulkoiselle liikenteelle on käytössä yksinkertaiset kasvukerointyyppiset ennustemallit. Pääkaupunkiseutua laajempaa aluetta koskevissa tarkasteluissa on sovellettu erillistä Uudenmaan ja Itä-Uudenmaan alueita koskevaa liikenteen muutosten arviointimenettelyä.

Pääkaupunkiseudun ja sen työssäkäyntialueen laajassa liikennetutkimuksessa (LITU 2008) hankitaan suunnittelua varten luotettava ja monipuolinen kuva liikenteen ja liikkumisen nykytilanteesta ja kehitetään ennustemenettelyt nykyistä laajemmalle alueelle. Päättötutkimus on henkilöhaastattelu, josta saadaan kuvailevaa tietoa liikkumistottumuksista ja aineisto liikennemallien estimointiin. Tavoitteena on saada tiedot 10 000 asukkaan liikkumisesta pääkaupunkiseudulta ja 10 000 haastattelua muulta tutkimusalueelta. Tutkimusalue käsittää Uudenmaan ja Itä-Uudenmaan alueet sekä Riihimäen seutukunnan. Täydentävää ja vertailutietoa on tarkoitus hankkia lähinnä ajoneuvoliikenteen ja joukkoliikenteen määräpaikkatutkimuksilla ja liikennelaskennoilla. Tavaraliikenteen tutkimukset tehdään vasta Vuosaaren sataman käyttöön-oton jälkeen.

LITU 2008:n tuloksia voidaan havainnollistaa muun muassa seuraavilla aluejaoilla:

- Pääkaupunkiseutu
- muut Helsingin seudun kunnat
- Uudenmaan, Itä-Uudenmaan ja Riihimäen seutukunnan alue
- tarvittaessa myös Helsingin seutu kuntaryhmittäin.

Ennustejärjestelmän kehittämisen tavoitteena on tuottaa vuoden 2009 loppuun mennessä menettelyt erityisesti Helsingin seudun (14 kuntaa) ja sen ulkoisen henkilöliikenteen arvioimiseksi. Matkojen kulkutapajakauma ja matkojen pituudet ovat erilaisia tutkimusalueen eri osissa. Ennustejärjestelmä tulee koostumaan erilaisista osista, joita ovat esimerkiksi pääkaupunkiseudun sisäisen liikenteen mallit, muun Helsingin seudun sisäisen liikenteen mallit, pääkaupunkiseudun ja muun Helsingin seudun välisten matkojen mallit sekä ulkoisen liikenteen mallit. Ennustejärjestelmän tulee toimia yhtenä kokonaisuutena siten, että haluttaessa voidaan tuottaa yksi koko 14 kunnan ja/tai Uudenmaan liiton ja Itä-Uudenmaan liiton alueet sekä Riihimäen seutukunnan kattava liikenne-ennuste.

4. Suunnittelun lähtökohdat

4.1 Valtakunnallinen liikennepoliittikka

Puiteohjelmassa ja suunnitelmassa otetaan huomioon tärkeinä valtakunnallisina lähtökohtina:

- Liikenne 2030 (LVM)
- Valtioneuvoston liikennepoliittinen selonteko eduskunnalle
- Valtakunnalliset alueidenkäyttötavoitteet
- Metropolipoliittikka (hallitusohjelma).

4.2 PLJ 2007 sekä muut liikennejärjestelmäsuunnitelmat ja -strategiat

Pääkaupunkiseudun liikennejärjestelmäsuunnitelma PLJ 2007

PLJ 2007 suunnitelma hyväksyttiin YTV:n hallituksessa 2.3.2007. Suunnitelman laadinta perustui liikennejärjestelmän visioon, tutkittuihin strategioihin, vaikutusten arviointiin ja muihin lähtökohta- ja taustaselvityksiin. PLJ 2007:n toteutuksesta valmistellaan Liikenne- ja viestintäministeriön, pääkaupunkiseudun kuntien ja YTV:n välinen aiesopimus. Vastaava aiesopimus tehtiin myös PLJ 2002:sta.

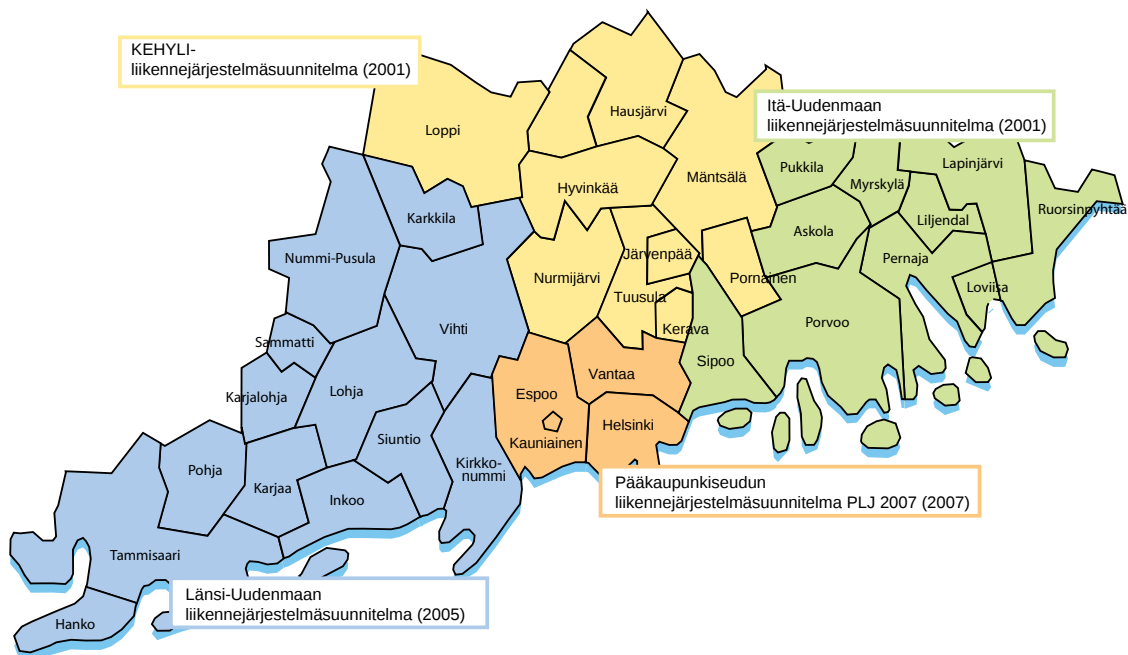
PLJ 2007:stä on tehty jälkiarviointi, jossa kartoitettiin näkemyksiä PLJ 2007 -prosessin ja suunnitelman hyvistä ja huonoista puolista sekä koottiin ajatuksia suunnittelun kehittämistarpeista. Kokonaisuutena PLJ 2007 -työtä pidettiin onnistuneena. Työn nähtiin edenneen strategiasuunnitelman suuntaan. Myös yhteistyön nähtiin sujuneen hyvin, vaikkakin yhteistyötä ja suunnittelu-aluetta toivottiin edelleen laajennettavan koko työssäkäyntialueen kattaviksi. Etenkin suunnitelman eniten uudistuneet osat eli visio ja kehittämisen osastrategiat on otettu erittäin myönteisesti vastaan. Suunnitelman sisällöllisistä kehittämistarpeista nousivat keskeisiksi ilmastomuutoksen käsittely, joukkoliikenne ja autoilun hillitseminen sekä käyttäjälähtöisyys ja ihmisten arjen taso. Vaikutusten arviointiin toivottiin konkretiaa ja parempaa vaikuttavuutta. Vertailuvaihtoehtoihin kaivattiin suurempia eroja, jotta vaikutukset tulisivat paremmin näkyviin.

PLJ 2007:stä tehtiin helmi–toukokuussa 2008 pohjoismainen asiantuntija-arviointi. Tavoitteena oli kerätä pohjoismaisella tasolla asiantuntijanäkemyksiä, jotka palvelevat Helsingin seudun liikennejärjestelmäsuunnitelman ohjelmointia ja laadintaa. Arvioitsijat tutustuivat PLJ 2007-aineistoon ja haastattelivat suunnitelman laadintaan osallistuneita tahoja. Arvioitsijat pitivät erityisen onnistuneena suunnitelman valmisteluprosessia, joka perustuu laajaan seudulliseen yhteistyöhön. Arvioinnissa todetaan, että jatkossa Helsingin seudulla tulee keskittyä erityisesti liikenteen kasvun hillintään. Liikennejärjestelmän kehittämiseen tarvitaan uusia ja monipuolisia keinoja, jotta pystytään vastaamaan kasvavan seudun haasteisiin. Erityisesti on panostettava joukkoliikenteen käytön lisäämiseen ja kävelyn ja pyöräilyn edistämiseen. Nämä ovat keskeisiä keinoja myös ilmastomuutoksen torjunnassa. Lisäksi arvioinnissa suositellaan, että väyläinvestoinnit kytketään tiiviisti maankäytön suunnitteluun. Joukkoliikenteen kilpailukyvyn turvaamiseksi on tärkeää, että rakennettavat alueet sijoitetaan toimivien joukkoliikennedyhteyksien varteen. Maankäytön kytkeminen seudun liikennepoliittisiin ratkaisuihin on avainasemassa, jotta voidaan estää yhdyskuntarakenteen hajautuminen.

Muut liikennejärjestelmäsuunnitelmat

Puiteohjelman ja suunnitelman laadinnan tärkeitä lähtökohtia ovat myös:

- Itä-Uudenmaan liikennejärjestelmäsuunnitelma
- KEHYLI-liikennejärjestelmäsuunnitelma
- Länsi-Uudenmaan liikennejärjestelmäsuunnitelma
- Uudenmaan ja Itä-Uudenmaan liikennestrategia (ULSA).



Liikennejärjestelmäsuunnitelmat.

4.3 Maankäytön ja asumisen visiot ja strategiat

Puiteohjelmassa ja suunnitelmassa on keskeisenä lähtökohtana Helsingin seudun maankäytön, asumisen ja liikenteen seutuyhteistyö, jota valmistelee MAL-neuvottelukunta:

- Maankäytön ja asumisen visio 2050 ja visiotyötä varten järjestetty Greater Helsinki Vision -kilpailu.
- MAL-ohjelma 2017. Ohjelmassa esitetään koko Helsingin seudun 14 kunnan alueelle ajallisesti ohjelmoidut tavoitteet ja toimenpiteet, joilla yhteisesti määritellyt asuntotuotanto-tavoitteet voidaan saavuttaa.

Lisäksi lähtökohtana ovat muun muassa:

- Kuntien yleiskaavat
- Maakuntakaavat
- Uudenmaan maankäytön kehityskuva
- Metropolialueen kestävä aluerakenne (METKA-hanke)
- KUUMA-kehitys- ja ympäristökuva ja muut vastaavat suunnitelmat.

4.4 Pääkaupunkiseudun ilmastostrategia sekä muut ilmastostrategiat ja ympäristöohjelmat

Puiteohjelmassa ja suunnitelmassa huomioon otettavia tärkeitä strategioita ja ohjelmia ovat:

- Pääkaupunkiseudun ilmastostrategia (YTV:n hallitus 14.12.2007)
 - Strategian tavoitteena on vähentää pääkaupunkiseudun liikenteen hiilidioksidipäästöjä asukasta kohti vähintään 20 prosenttia vuoden 2004 tasosta vuoteen 2030 mennessä.
- Pääkaupunkiseudun kuntien ja YTV:n ilmansuojelun toimintaohjelmat.
 - Ohjelmien visio vuodelle 2016:
Ilman epäpuhtauksien pitoisuudet ovat alentuneet pysyvästi raja-arvojen alapuolelle. Ilmanlaatu on parantunut ja sen seurauksena kaupunkilaisten terveyteen kohdistuvat ilman epäpuhtauksien aiheuttamat kielteiset vaikutukset ovat vähentyneet ja elinympäristön viihtyisyys parantunut.
- Meluntorjuntaohjelmat
- Uudenmaan ilmastostrategia (valmisteilla).

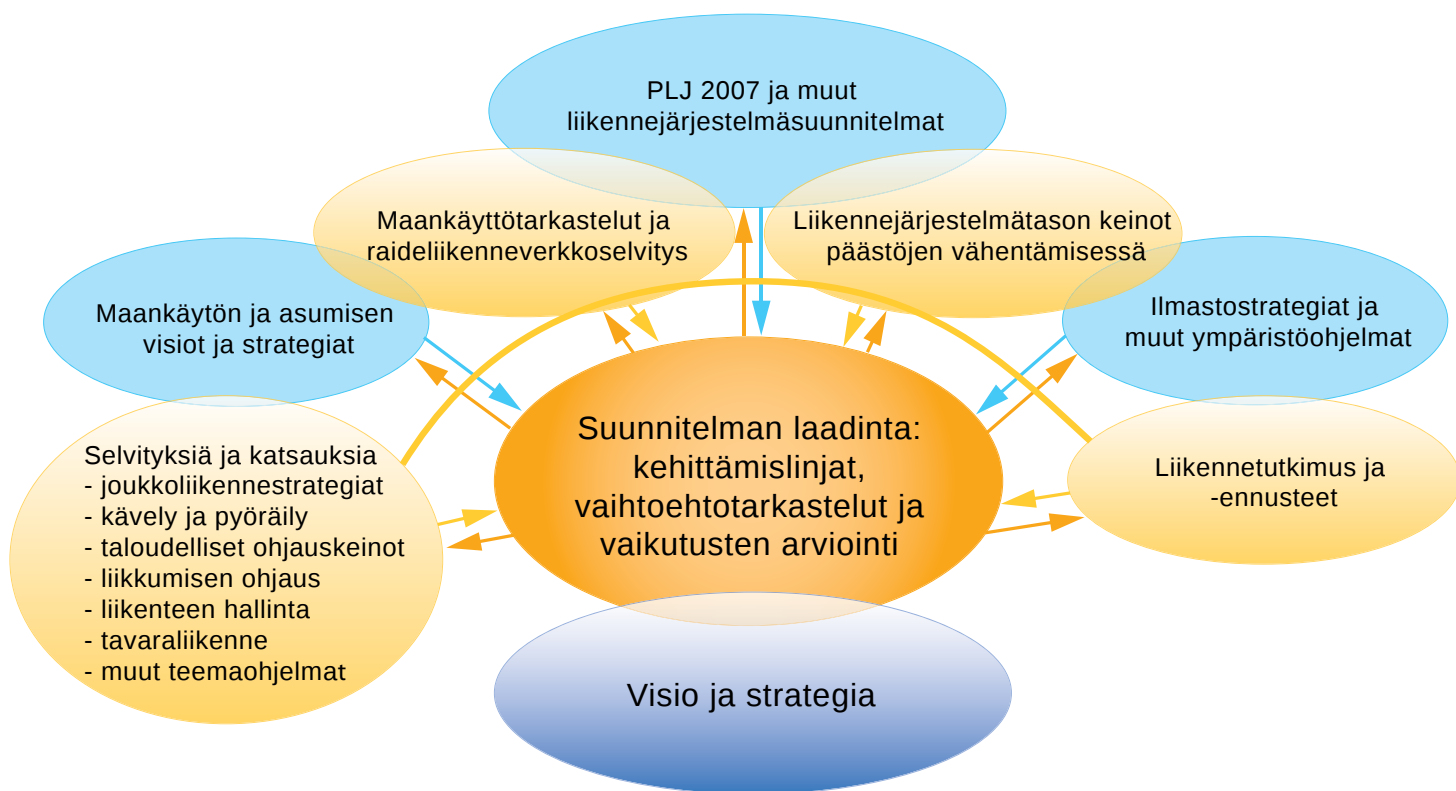
5. Suunnitelman sisällölliset painopisteet ja selvityskohteet

5.1 Sisällölliset lähtökohdat ja painopisteet

Liikennejärjestelmäsuunnitelman sisällöllinen kehikko muodostuu keskeisistä valtakunnallisista ja seudullisista lähtökohdista, joista nousevat suunnitelman painopistealueet. Ne sisältävät osatehtäviä, jotka ovat kiinteässä yhteydessä toisiinsa sekä tutkittaviin kehittämislinjoihin, vaihtoehtotarjasteluihin ja vaikutusten arviointiin.

Suunnittelun lopputuotteita ovat liikennejärjestelmän visio ja kehittämisstrategia. Liikennejärjestelmäsuunnitelman toteuttamisesta tehdään aiesopimus.

Liikennejärjestelmäsuunnitelma on tarkoitus laatia PLJ 2007:ssä kehitetyllä periaatteella, jonka tärkeimmät osat ovat liikennejärjestelmän visio ja sitä toteuttava viisiportainen kehittämisstrategia. Liikkumisen kysyntään ja kulkutapoihin vaikuttamisen osastrategiassa maankäytöllä ja yhdyskuntarakenteella on keskeinen merkitys. Tavoitteena on, että uusi maankäyttö sijoitetaan hyvien joukkoliikenneyhteyksien, erityisesti raideliikenteen varteen.



Liikennejärjestelmäsuunnitelman sisällölliset lähtökohdat ja painopisteet.

5.2 Maankäyttö-asuminen-liikenne -tarkastelut

Helsingin seudun liikennejärjestelmäsuunnitelman valmistelu kytkeytyy tiiviisti Helsingin seudun maankäytön ja asumisen yhteistyöhön (MAL-neuvottelukunta):

- Helsingin seudun (14 kunnan) yhteisen vision laadinta aloitetaan 2008.
- Visiotyön jälkeen Helsingin seudun 14 kuntaa laativat yhteisen maankäytön ja asumisen strategian.
- Helsingin seudun liikenteen strategia (Helsingin seudun liikennejärjestelmäsuunnitelma) tehdään kiinteässä vuorovaikutuksessa maankäytön ja asumisen strategian laadinnan kanssa.

5.3 Maankäyttötarkastelut ja Helsingin seudun raideliikenneverkkoselvitys

Tavoitteena on muodostaa Helsingin seudun liikenneverkon tavoitetilä vuodelle 2050. Liikenneverkon kehittämistoimenpiteistä laaditaan alustava kehittämisspolku, johon sisältyvät ehdotukset:

- Lähikauden kehittämistoimenpiteiksi (aloitus ennen vuonna 2020)
- Keskipitkän aikavälin kehittämistoimenpiteiksi (aloitus ennen vuotta 2035)
- Pitkän aikavälin kehittämistoimenpiteiksi, joihin suunnittelussa varaudutaan.

Verkkoselvitys perustuu Helsingin seudun yhteiseen visiotyöhön, jota valmistelee MAL-neuvottelukunta. Verkkoselvitys edellyttää maankäyttötarkasteluja sekä liikennejärjestelmän tarkastelua kokonaisuutena.

Maankäyttötarkasteluista ja raideliikenneverkkoselvityksestä tehdään esiselvitys, jossa varsinainen selvitys ohjelmoidaan.

5.4 Liikennejärjestelmätason keinot päästöjen vähentämisessä -hanke

Hanke palvelee liikennejärjestelmäsuunnitelman kehittämislinjojen määrittelyä, vaihtoehtotarkasteluja ja vaikutusten arviointia. Hanke kytkeytyy tiiviisti maankäyttö-asuminen-liikenne -tarkasteluihin, raideliikenneverkkoselvitykseen sekä muihin selvityskohteisiin.

Hankkeen tavoitteena on määrittää toteuttamiskelpoinen keinovalikoima liikenteen kasvihuonekaasupäästöjen vähentämiseksi tavoitteiden mukaiselle tasolle. Myös vaikutukset terveydelle haitallisiin päästöihin huomioidaan. Hankkeessa tarkastellaan liikennesuunnittelun keinoja laaja-alaisesti, painottuen erityisesti maankäytön suunnittelun ja taloudellisen ohjauksen keinoihin. PLJ 2007:n vaikutusten arviointi osoitti, että PLJ:n ympäristövisio ei toteudu eikä liikenteen päästöjä saada pääkaupunkiseudulla laskuun ilman uusia tehokkaita keinoja.

Hankkeen esiselvitys käynnistyi helmikuussa 2008. Esiselvityksessä kartoitetaan strategisen tason toimenpiteitä ja arvioidaan karkealla tasolla niiden päästövähennyspotentiaalia, vaikutuksia, toteutusmahdollisuuksia ja kustannuksia. Lisäksi tehdään ehdotus hankkeen toisessa vaiheessa tarkemmin tutkittavista toimenpidevalikoimista ja työssä käytettävistä menetelmistä.

Varsinainen selvityshanke tarkasteluineen toteutetaan vuosina 2008–2009. Sen tavoitteena on tutkia ja arvioida tarkemmin tarkasteluun valittuja toimenpiteitä Helsingin seudun olosuhteissa sekä osoittaa, millaisella toimenpidevalikoimalla liikenteen päästöjen määrää voidaan mahdollisimman tehokkaasti vähentää tavoitteiden mukaiselle tasolle vuoteen 2030 mennessä.

5.5 Liikenteen ja liikkumisen tarkastelut

PLJ 2007:n liikennejärjestelmäpäätökseen sisältynyt pääkaupunkiseudun ja sen työssäkäyntialueen laaja liikennetutkimus (LITU 2008) on käynnissä. Tutkimus tuottaa uutta tietoa Helsingin seudun liikennejärjestelmäsunnitteluun. Ennustemallijärjestelmän kehittäminen laajemmalle alueelle on tärkeä osa LITU 2008:n tulosten soveltamista.

Helsingin seudun liikennejärjestelmäsunnitelmassa tehdään myös muita liikkumista koskevia selvityksiä, päivityksiä ja tilannekatsauksia kuten:

- Liikenteen ja liikkumisen nykytilan kuvaus ja kehityksen arviointi (lähtökohta-aineistona LITU 2008 ja muut tutkimukset ja selvitykset)
- Taloudelliset ohjauskeinot ja liikenteen hinnoittelu vaikutustarkasteluineen (LVM vastaa Helsingin seudun ruuhkamaksuselvityksen toteutuksesta yhteistyössä YTV:n ja Helsingin seudun kuntien kanssa).
- Joukkoliikenteen strategiat sekä kehittämis- ja toteuttamisohjelmat (aineiston kokoaminen joukkoliikennestrategiaa varten aloitetaan heti suunnitteluprosessin alussa)
- Pääkaupunkiseudun ja Helsingin työssäkäyntialueen joukkoliikenteen kehittämisohjelma (Tulevaisuuden joukkoliikennekaupunki -hanke)
- Seudullinen selvitys liikkumisen ohjauksesta (Mobility Management)
- Joukkoliikenne- ja jalankulkukaupunkitarkastelut

Liikennejärjestelmäsunnitelmassa pyritään järjestelmään, jossa jalankulku, pyöräily, joukkoliikenne ja ajoneuvoliikenne nähdään yhtenäisen järjestelmän osina ja niitä kehitetään käyttäjälähtöisesti toisiaan täydentävinä kulkutapoina.

Kehittämisstrategiaa varten päivitetään ja kootaan teemaohjelmia ja -hankkeita:

- Joukkoliikenne
- Kävely ja pyöräily
- Tavaraliikenne
- Liikkumisen ohjaus (Mobility Management)
- Liikenteen hallinta (Pääkaupunkiseudun liikkumisen ja liikenteen hallinnan vision kärkihankkeet)
- Pääväylien vaiheittainen parantaminen
- Meluntorjunta
- Liikenneturvallisuus
- Liityntäpysäköinti

6. Suunnitelman laadinta

6.1 Kehittämislinjat, vaihtoehtotarkastelut ja vaikutusten arviointi

Osaselvityksissä ja strategisten kehittämislinjojen yhteydessä tarkastellaan liikennejärjestelmän ja sen toimintaympäristön kehitystä. Tarkastelu käsittelee muun muassa taloutta, elinkeinotoimintaa, väestökehitystä, elämäntapoja, yhdyskuntarakenteen kehitystä, ympäristöasioita ja energiankäyttöä.

Vaihtoehtotarkastelujen vaiheittainen kehittäminen käynnistyy heti suunnitteluprosessin alussa hyödyntäen osaselvityksissä laadittavia ja tutkittavia vaihtoehtotarkasteluja. Vaikutusten arvioinnin tuottamalla tiedolla pyritään vaikuttamaan suunnitelman sisältöön suunnitteluprosessin aikana.

Liikennejärjestelmäsuunnitelman vaikutusten arviointi tehdään SOVA-lain (laki viranomaisten suunnitelmien ja ohjelmien ympäristövaikutusten arvioinnista) edellyttämällä tavalla. Vaikutusten arvioinnin lopputuotteita ovat yleistajuinen yhteenveto ja työraportti. Vaikutusten arviointi ja siihen kuuluva osallistuminen ja vuorovaikutus ohjelmoidaan suunnittelun käynnistyessä.

6.2 Visio ja kehittämisstrategia

Suunnittelutyön lopputuotteita ovat Helsingin seudun yhteinen liikennejärjestelmän visio ja kehittämisstrategia.

Liikennejärjestelmän vision lähtökohtana on PLJ 2007:n visio, jota tarvittaessa täydennetään ja tarkennetaan. Erityisesti ilmastomuutoksen hillintä on noussut voimakkaasti esille PLJ 2007:n laadinnan jälkeen. PLJ 2007:n visiona on, että liikennejärjestelmä tarjoaa kaikille hyvät liikkumismahdollisuudet, turvaa hyvän elinympäristön sekä kuljetusten toimintavarmuuden ja edistää siten seudun kilpailukykyä.

Kehittämisstrategia laaditaan PLJ 2007:n viiden osastrategian periaatteen pohjalta hyödyntäen monipuolisesti Helsingin seudulle soveltuvia kehittämiskeinoja. Viiteen osastrategiaan perustuva lähestymistapa on pidetty hyvänä muun muassa PLJ 2007:n jälkiarvioinnissa.



Liikennejärjestelmän visio (PLJ 2007).

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

Liikennejärjestelmän kehittämisen osastrategiat.

7. Osallistuminen, vuorovaikutus ja viestintä

Osallistuminen ja vuorovaikutus ovat mukana suunnitteluprosessissa koko ajan. Suunnittelualueen laajetessa niiden merkitys korostuu entisestään.

Suunnitelmatyötä varten laaditaan osallistumis- ja vuorovaikutussuunnitelma, jossa osallistuminen ja vuorovaikutus ohjelmoidaan. Lisäksi tehdään viestintäsuunnitelma. Nämä valmistellaan suunnittelun käynnistyessä.

Osallistuminen ja vuorovaikutus ovat tärkeitä koko prosessin ajan, mutta erityisesti suunnitelman laadintavaiheessa ja vaikutusten arvioinnissa. Sidosryhmien ja yleisön osallistumisessa käytetään monipuolisesti eri menetelmiä ja kanavia.

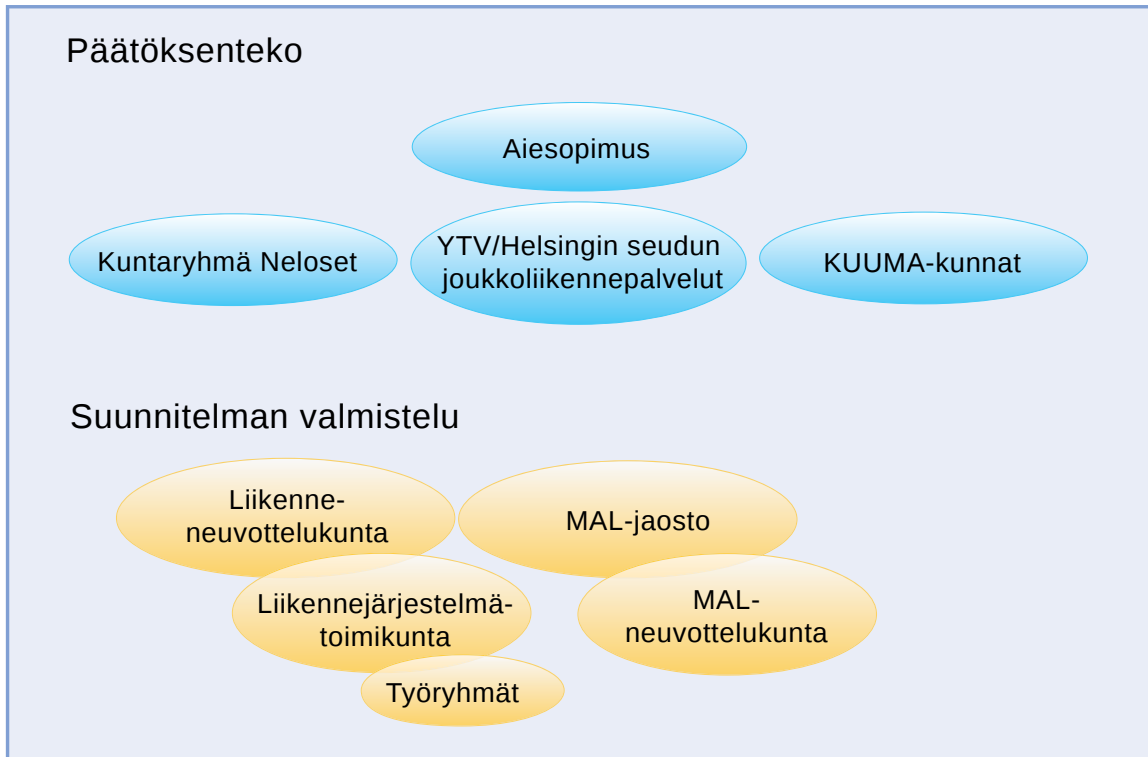
8. Organisointi ja päätöksenteko

Suunnitelman valmistelun käynnistää YTV. Valmistelutehtävä siirtyy perustettavaan Helsingin seudun tasoisena joukkoliikenneviranomaisena toimivaan organisaatioon (työnimenä Joukkoliikennepalvelut), jonka aloituksen tavoiteaikataulu on 1.1.2010.

Suunnitelman ja selvitysten laadintaa ohjaa ja valvoo YTV:n (myöhemmin Joukkoliikennepalvelut) liikennejärjestelmätoimikunta. Toimikunta muodostetaan YTV:n PLJ-toimikunnan pohjalta siten, että siinä on eri osapuolten riittävän kattava edustus.

Pääkaupunkiseudun liikenneneuvottelukunta käsittelee suunnitelmaa ja pyrkii omalta osaltaan vaikuttamaan siihen, että saadaan aikaan eri osapuolten hyväksymä suunnitelma ja päätökset suunnitelman toteuttamisesta.

Liikennejärjestelmäsuunnitelman valmistelun ja päätöksenteon kannalta tärkeitä yhteisiä liikenteen ja maankäytön strategisia lähtökohtia ja linjauksia käsitellään myös Helsingin seudun MAL-neuvottelukunnassa ja MAL-jaostossa.



Suunnitteluorganisaatio ja päätöksenteko.

9. Laadintaprosessi ja aikataulu

Seuraava liikennejärjestelmäsuunnitelma valmistellaan siten, että liikennejärjestelmäpäätös voidaan tehdä vuoden 2011 alussa.

Laadintaprosessin pääkohdat ovat:

- Suunnitelman lähtökohdat ja puiteohjelman laadinta
- Tausta- ja osaselvitykset
- Suunnitelman laadinta
- Osallistuminen ja vuorovaikutus
- Vaikutusten arviointi
- Suunnitelman käsittely
- Liikennejärjestelmäpäätös ja aiesopimus.

	2008	2009	2010	2011
Lähtökohdat ja puiteohjelma				
Tausta- ja osaselvitykset				
Laaja liikennetutkimus (LITU 2008) ja liikennemallit				
Liikennejärjestelmätason keinot ilmastonmuutoksen hillinnässä				
Verkkoselvitys maankäyttötarkasteluineen				
Taloudelliset ohjauskeinot				
Muut osaselvitykset ja strategiset suunnitelmat				
Suunnitelman laadinta				
Kehittämislinjaukset ja vaihtoehtotarkastelut				
Liikennejärjestelmän visio ja kehittämisstrategia				
Osallistuminen ja vuorovaikutus				
Vaikutusten arviointi				
Suunnitelman käsittely				
Liikennejärjestelmäluonnos				
Lausunnot ja kannanotot				
Liikennejärjestelmäpäätös				
Aiesopimus				

Laadintaprosessi ja aikataulu.

10. Resurssit ja kustannusten jako

Liikennejärjestelmäsuunnitelma valmistellaan virkatyönä ja konsulttipalveluja käyttäen. Valmistelun kustannusarvio on 2,9 M€, josta YTV:n (myöhemmin Joukkoliikennepalvelut) henkilöstökustannusten osuus on noin puolet.

Suurimpia selvityksiä, joiden valmistelussa käytetään konsulttipalveluja ovat:

- Liikennejärjestelmätason keinot ilmastonmuutoksen hillinnässä
- Maankäyttötarkastelut ja liikenneverkkoselvitys
- Ruuhkamaksuselvitys (LVM)
- Vaikutusten arviointi
- Strategian laadinta.

Suunnitelman valmistelun kustannukset jaetaan laajan liikennetutkimuksen (LITU 2008) kustannusjaon mukaisella periaatteella tasan valtion ja kuntien kesken.

Kuntien rahoitusosuus jaetaan asukasluvun suhteessa kuntaryhmien kesken seuraavasti:

- YTV-kunnat 1 124 000 €
- KUUMA-kunnat 187 000 €
- Kuntaryhmä Neloset 139 000 €.

YTV tekee valtion osallistumisesta kustannuksiin puitesopimuksen Liikenne- ja viestintäministeriön, Ratahallintokeskuksen ja Uudenmaan tiepiirin kanssa.