



HSL
HRT

HLJ 2011:n seuranta-indikaattorit

31.10.2013



Helsingin seudun liikenne -kuntayhtymä



HSL
HRT



HLJ 2011:n seuranta

Toimintaympäristö,
liikennejärjestelmän tila ja
HLJ 2011:n kehittämisohjelma

Helsingin seudun liikenne -kuntayhtymä

Sisältö

Yhteenveto seurantaindikaattoreista

1. Toimintaympäristöä kuvaavat indikaattorit

2. Liikennejärjestelmän tilan indikaattorit

3. HLJ 2011:n kehittämisohjelman indikaattorit

- 3.1. Kestävän kehityksen mukainen yhdyskuntarakenne ja maankäyttö
- 3.2. Joukkoliikenteen, jalankulun ja pyöräilyn yhteydet sekä palvelut
- 3.3. Liikkumisen ohjaus, hinnoittelua ja sääntely
- 3.4. Liikennejärjestelmän operointi ja ylläpito
- 3.5. Liikenteen infrastruktuuri



TOIMINTAYMPÄRISTÖN SEURANTAINDIKAATTORIT

- Väestömäärän kehitys ja ennuste
- Työpaikkamäärän kehitys ja ennuste
- Väestön ja työpaikkojen alueellinen sijoittuminen
- Maankäytön kehityksen arviointi
- Autoistumiskehitys
- Liikkumisen kustannukset
- Joukkoliikenteen rahoitus



LIIKENNEJÄRJESTELMÄN TILAN SEURANTAINDIKAATTORIT

- Alueen asukkaiden kulkutapajakauma
- Liikenne- ja matkustajamäärien kehitys
- Joukkoliikenteen kysyntä ja tarjonta
- Joukkoliikenteen kapasiteetti ja täyttöaste
- Joukkoliikenteen asiakastyytyväisyys
- Työmatkojen suuntautuminen - sukkulointi
- Seudun sisäinen pendelöinti
- Ruuhkautumisen kehitys
- Liikenneonnettomuuksissa loukkaantuneet ja kuolleet
- Kasvihuonekaasupäästöt
- Ilmanlaatua pilaavat päästöt
- Ilmansaasteille altistuminen
- Tyytyväisyys liikennejärjestelmän tilaan
- Tyytyväisyys liikennejärjestelmän kehittämisen tavoitteisiin ja keinoihin
- Joukkoliikenteen nopeuden kehitys suhteessa henkilöautoon



HLJ 2011:n kehittämisohjelman toteutumisen seurantaindikaattorit

Kestävän kehityksen mukainen
yhdyskuntarakenne ja maankäyttö

Joukkoliikenteen, jalankulun ja pyöräilyn
yhteydet ja palvelut

Liikkumisen ohjaus, hinnoittelu ja sääntely

Liikennejärjestelmän operointi ja ylläpito

Liikenteen infrastruktuuri



**Kestävän kehityksen mukainen
yhdyskuntarakenne ja maankäyttö**

- Uuden asuntotuotannon sijoittuminen SAVU-vyöhykkeille
- Asukkaiden ja työpaikkojen alueellisen sijoittumisen muutos seututasolla
- Saavutettavuuden kehitys kestäväillä kulkumuodoilla
- Joukkoliikenteen runkoverkon kehitys
- Pysäköintipolitiikan linjausten kehittyminen



**Joukkoliikenteen, jalankulun ja pyöräilyn
yhteydet ja palvelut**

- Joukkoliikennejärjestelmää kuvaavien suunnitelmien toteutuminen
- Joukkoliikenteen palvelutason kehitys
- Lippu- ja tariffijärjestelmän alueellinen laajentuminen
- Liityntäpysäköinnin palvelutaso osana matkaketjun toimivuutta (kehitetään)
- Raideliikenteen täsmällisyys ja toimintavarmuus
- Joukkoliikenteen täsmällisyys/luotettavuus
- Liityntäpysäköinnin kustannukset ja vastuunjako
- Pääpyöräilyverkon ja pyöräilyn laatukäytävien toteutuminen



Liikkumisen ohjaus, hinnoittelu ja sääntely

- Liikkumisen ohjauksen toimenpiteiden edistyminen ja vaikuttavuus



Liikennejärjestelmän operointi ja ylläpito

- Liikenteen kärkihankkeiden toteutuminen
- Liikenteen häiriötilanteen ja varautumissuunnitelman toimivuus
- Pyöräreittien kunnossapitoluokkien/ PÄÄVE-toimivuus
- LIITU-strategian ja toimenpideohjelman toteutuminen ja vaikuttavuus
- Matkaketjujen toimivuus liityntäliikenteessä (kehitetään)



- Rahoitusjärjestelmän kehitys
- Liikenneinvestointien rahoitustason kehitys ja rahoituksen kohdentuminen
- Infrastruktuurin kehittämishankkeet
- Raideliikenteen suunnitteluhankkeet
- KUHA-ohjelman toteutus



1. Toimintaympäristöä kuvaavat indikaattorit

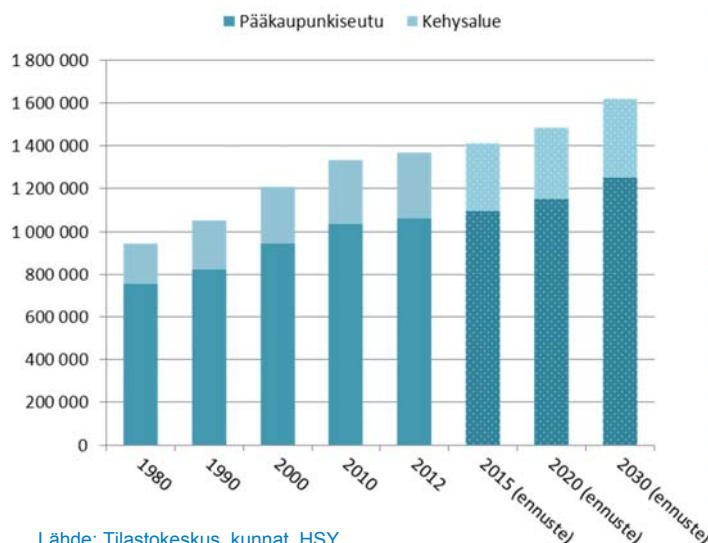
- Väestömäärän kehitys ja ennuste
- Työpaikkamäärän kehitys ja ennuste
- Väestön ja työpaikkojen alueellinen sijoittuminen
- Maankäytön kehityksen arviointi
- Autoistumiskehitys
- Liikkumisen kustannukset
- Joukkoliikenteen rahoitus



Väestömäärän kehitys

Vuoden 2008 jälkeen pääkaupunkiseutu on kasvanut hieman KUUMA-seutua nopeammin.

Väestön määrän kehitys



Lähde: Tilastokeskus, kunnat, HSY



Mitä indikaattori mittaa?

Väestömäärän kehitystä ja ennustetta pääkaupunkiseudulla ja sen kehysalueilla.

Tiivis analyysi kehityksestä:

Vuonna 2012 Helsingin seudulla asui 1,38 miljoonaa ihmistä, joista pääkaupunkiseudulla 1,08 miljoonaa.

Kehitystarkasteluissa huomioitava vuoden 2009 alueliitos, jossa noin 2 000 asukkaan alue liitettiin Sipoosta Helsinkiin. Seudun asukasmäärä kasvoi noin 5 % (n. 64 000 hlö) vuosina 2008-2012. Vuoteen 2008 asti kehyskuntien kasvuvauhti oli pääkaupunkiseutua nopeampaa, sen jälkeen tilanne muuttunut. Vuoden 2008 jälkeen pääkaupunkiseutu on kasvanut hieman KUUMA-seutua nopeammin.

Väestömäärän toteutunut kehitys ja väestöennuste

Aineisto ja sen tuottaja:

Tilastokeskus, kunnat, HSY

Seurantatiedon kokoaja:

HSY

Seurannan aikaväli:

Vuosittain

Esittämistapa:

Diagrammi

Aluetaso:

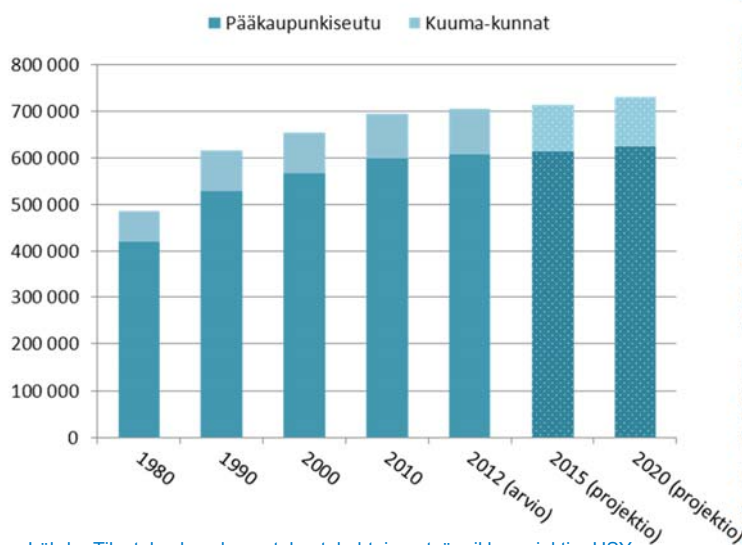
Helsingin seutu, pääkaupunkiseutu, kehysalue



Työpaikkamäärän kehitys

Työpaikkamäärä kasvaa, mutta kasvu on hidastunut

Työpaikkojen määrän kehitys



Lähde: Tilastokeskus, kunnat, kuntakohtainen työpaikkaprojektio, HSY

Mitä indikaattori mittaa?

Työpaikkamäärän kehitystä ja ennustetta pääkaupunkiseudulla ja Kuuma-kunnissa.

Tiivis analyysi kehityksestä:

Työpaikkojen määrä on kasvanut pääkaupunkiseudulla noin sadalla tuhannella vuodesta 1990. Viime vuosina kasvu on jatkunut, mutta hidastunut. Vuosi 2008 oli työpaikkamäärän huippuvuosi koko Helsingin seudulla. Sen jälkeen työpaikat vähenivät taantuman seurauksena jonkin verran. Helsingin seudun työpaikoista noin 86 % sijoittuu pääkaupunkiseudulle. Osuus on pysynyt samansuuruisena vuodesta 1980 asti.

Työpaikkamäärän kehitys

(tuorein tilastotieto ja nykytilaennuste)

Aineisto ja sen tuottaja:

Tilastokeskus, kunnat, kuntakohtainen työpaikkaprojektio (TIEKE, Kaupunkitutkimus TA Oy), HSY

Seurantatiedon kokoaja:

HSY

Seurannan aikaväli:

Kehitys vuosittain, ennuste muutaman vuoden välein

Esittämistapa:

Diagrammi

Aluetaso:

Helsingin seutu, pääkaupunkiseutu, kehyskunnat



Väestön ja työpaikkojen alueellinen sijoittuminen

Mitä indikaattori mittaa?

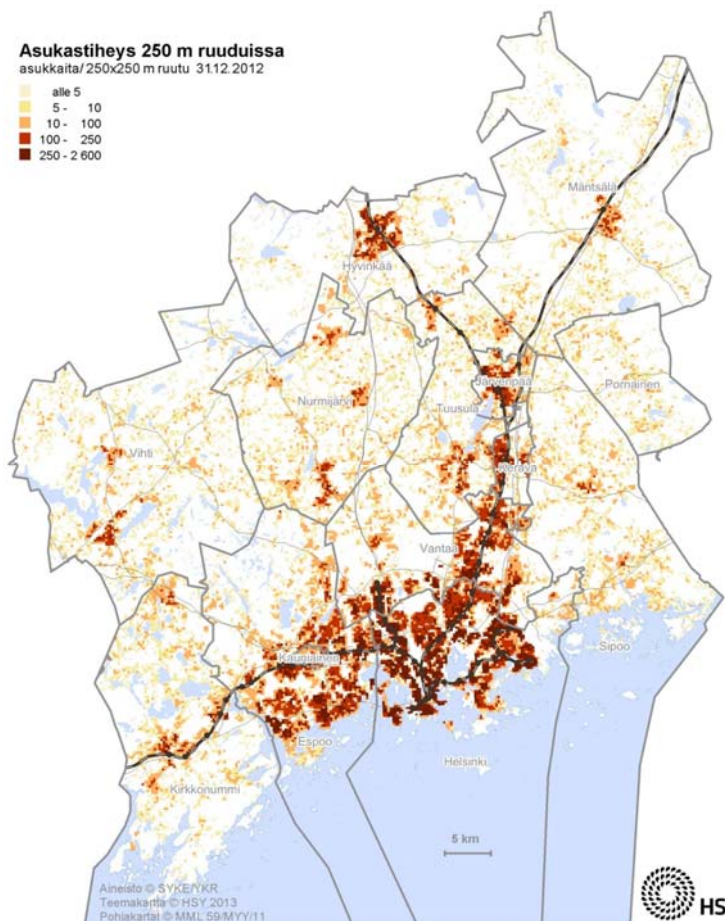
Väestön alueellista sijoittumista Helsingin seudulla.

Tiivis analyysi kehityksestä:

Helsingin seudulla asui vuonna 2012 noin 1,38 miljoonaa ihmistä. Näistä noin 1,08 miljoonaa asui pääkaupunkiseudulla. Asuminen keskittyy ratojen ja pääväylien varteen, mutta osassa seutua maankäyttö on hajaantunut. Pääkaupunkiseudulla eniten uusia asukkaita on tullut Keski-Espooseen ja Helsingin niemelle.

**Asukastiheys 250 m ruuduissa**

asukkaita/250x250 m ruutu 31.12.2012

**Työpaikat sijoittuvat kantakaupunkiin ja ratojen varsille****Mitä indikaattori mittaa?**

Työpaikkojen alueellista sijoittumista Helsingin seudulla.

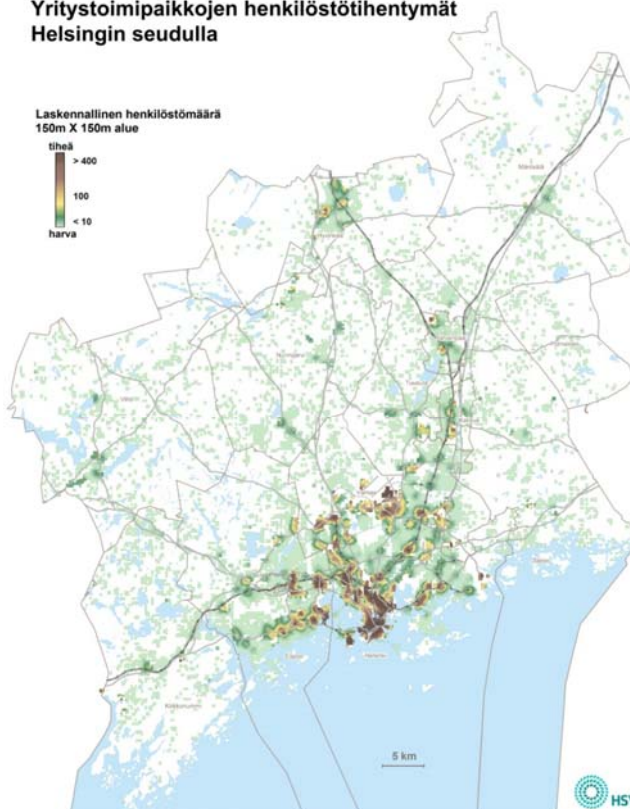
Tiivis analyysi kehityksestä:

Helsingin seudun työpaikoista noin 86 % sijoittuu pääkaupunkiseudulle. Osuus on pysynyt samansuuruisena vuodesta 1980 asti. Pääkaupunkiseudun työpaikoista noin 40 % sijaitsee Helsingin kantakaupungissa.

Lähde: Seutu CD, HSY, Tilastokeskus

**Yritystoimipaikkojen henkilöstötiheydet
Helsingin seudulla**

Laskennallinen henkilöstömäärä
150m X 150m alue



Aineisto ja taustakartta © HSY 2013
Pohjakartat © Helsingin KMO, alueen kunnat ja HSY 2013

Asukkaiden ja työpaikkojen sijoittuminen

Aineisto ja sen tuottaja:

Seutu CD, HSY, Tilastokeskus

Seurantatiedon kokoaja:

HSL

Seurannan aikaväli:

Kehitys 4 vuoden välein

Esittämistapa:

Kartta

Aluetaso:

Helsingin seutu

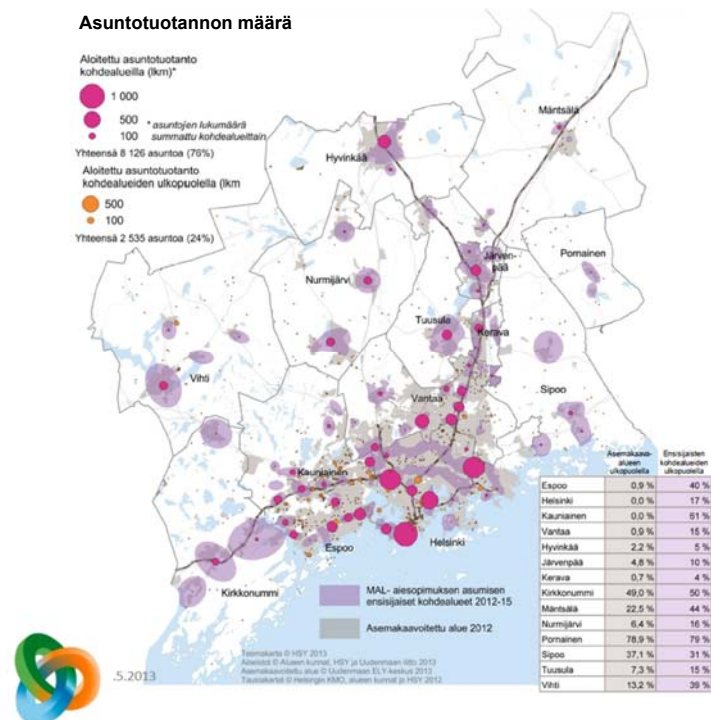


Maankäytön kehityksen arviointi

Aiesopimuksen ensisijaisilla kohdealueilla aloitettiin 8126 asunnon rakentaminen (76 % alkaneesta tuotannosta)

Hajarakentamisen osuus aloitetusta asuntotuotannosta nousi joissakin kunnissa melko suureksi

Asuntotuotannon määrä



Mitä indikaattori mittaa?

Maankäytön tulevan kehityksen arviointi.

Tiivis analyysi kehityksestä:

Asuminen keskittyy ratojen ja pääväylien varteen, mutta myös hajaantuu osassa kunnista. Yli puolet Kauniaisten, Kirkkonummen ja Pornaisten asumisesta sijoittuu ensisijaisten kohdealueiden ulkopuolelle. Helsingin seudun alkaneesta asuntotuotannosta 76 % sijoittuu ensisijaisille kohdealueille.

Aloitettu asuntotuotanto MAL-kohdealueittain

Aineisto ja sen tuottaja:

Asuntotuotanto ja kaavoitustietojen lähde kunnat

Seurantatiedon kokoaja:

HSY, HSL

Seurannan aikaväli:

Kehitys kaksi kertaa vuodessa

Esittämistapa:

Kartta

Aluetaso:

Helsingin seutu

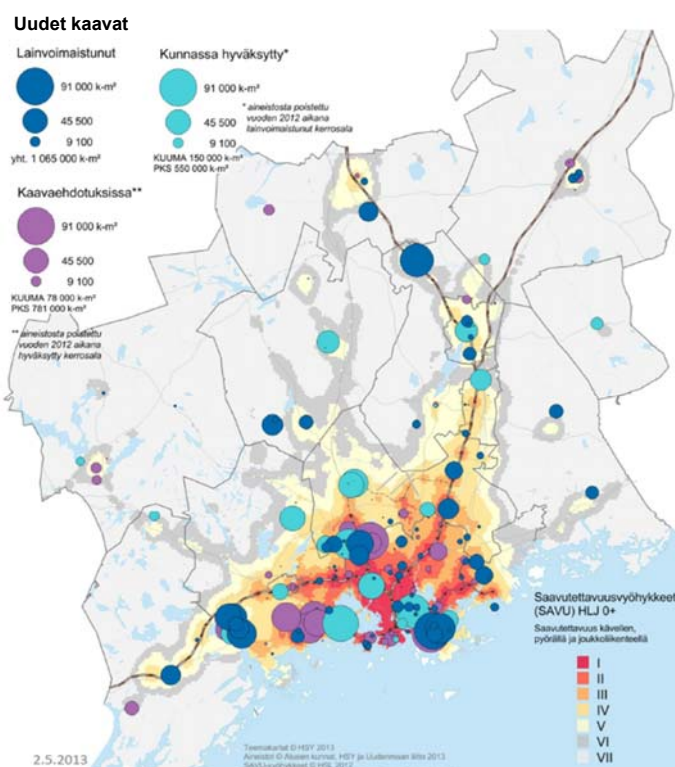
Kuntien hyväksymissä asemakaavoissa uutta asumisen kerrosalaa oli 1,25 miljoonaa kerrosneliömetriä (104 % tavoitteesta)

Mitä indikaattori mittaa?

Maankäytön kehittymisen arviointi suhteessa saavutettavuuteen.

Tiivis analyysi kehityksestä:

Kuntien hyväksymissä asemakaavoissa uutta asumisen kerrosalaa oli 1,250 miljoonaa kerrosneliömetriä (104 % tavoitteesta). Se vastaa laskennallisesti lähes 13 000 uuden asunnon rakentamisen edellyttämää määrää. Kohdealueille siitä sijoittui 90 %.



27

Kuntien asemakaavoittama asumisen kerrosala kaavavaiheittain saavutettavuusvyöhykkeillä

Aineisto ja sen tuottaja:

Asuntotuotanto ja kaavoitustietojen lähde kunnat, kaavavarantotietojen lähde HSY/SeutuRamava, saavutettavuustietojen lähde HSL

Seurantatiedon kokoaja:

HSY, HSL

Seurannan aikaväli:

Vuosittain

Esittämistapa:

Kartta

Aluetaso:

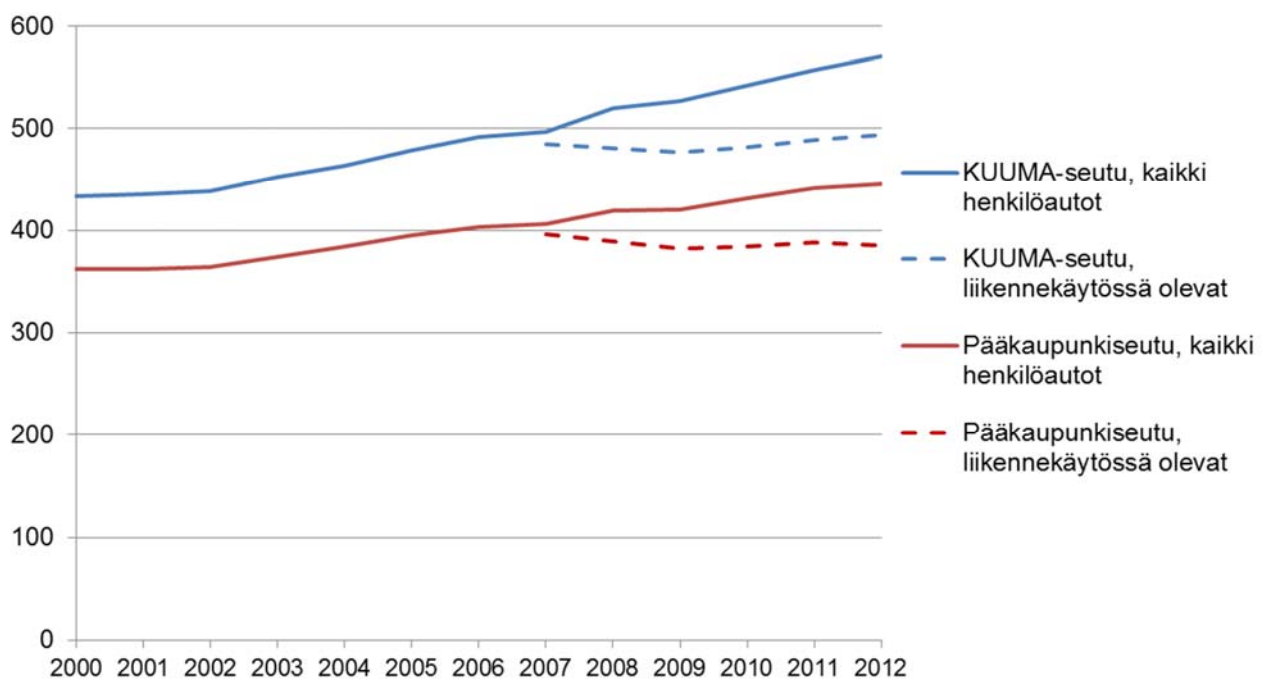
Helsingin seutu



Autoistumiskehitys

TOIMINTAYMPÄRISTÖ

Henkilöautoa /
1 000 asukasta



Liikennekäytössä olevien autojen määrä 1 000 asukasta kohti on pysynyt lähes ennallaan

Mitä indikaattori mittaa?

Henkilöautotiheyttä eli autojen määrä 1 000 asukasta kohden Helsingin seudulla ja pääkaupunkiseudulla. Indikaattori kertoo autoistumiskehityksestä.

Tiivis analyysi kehityksestä:

Henkilöautojen kokonaismäärä ajoneuvorekisterissä kasvaa koko ajan, mutta aktiivisessa käytössä olevien henkilöautojen määrä on pysynyt viime vuosina samana. KUUMA-seudun henkilöautotiheys vastaa koko maan keskiarvoa, mutta pääkaupunkiseudulla luku on yli 100 autoa muuta maata pienempi.



Autoistumiskehitys

Aineisto ja sen tuottaja:
TRAFI

Seurantatiedon kokoaja:
HSL: LIJO

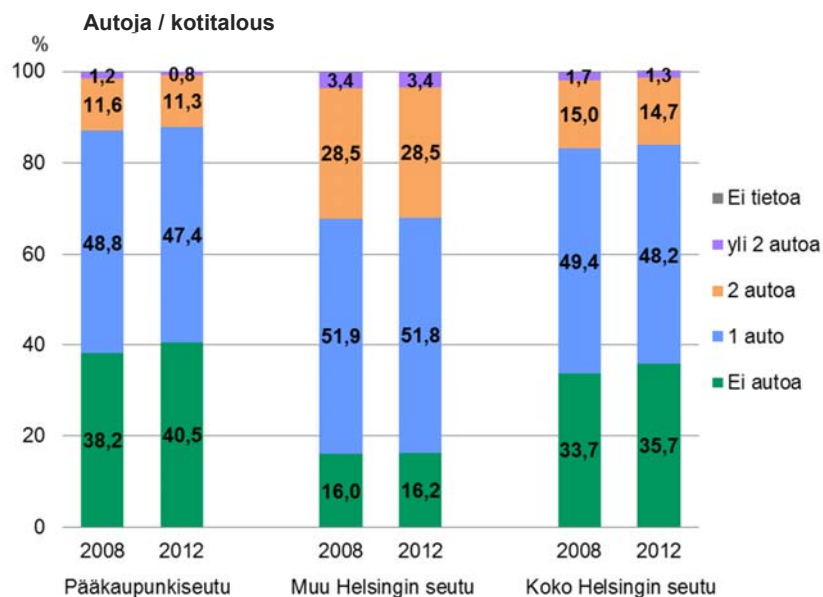
Seurannan aikaväli:
Ajoneuvokanta vuosittain

Esittämistapa:
Diagrammi

Aluetaso:
Helsingin seutu



Pääkaupunkiseudulla autottomien asuntokuntien osuus on kasvanut



Mitä indikaattori mittaa?

Autoistumisastetta Helsingin seudulla. Autoistumisaste kuvaa autottomien, yhden, kahden tai useamman auton asuntokuntien osuutta kaikista asuntokunnista.

Tiivis analyysi kehityksestä:

Autottomien talouksien osuus on kasvanut pääkaupunki-seudulla vuosina 2008–2012. KUUMA-seudulla kotitalouksien autonomistus on pysynyt ennallaan.

Autoistumiskehitys

Aineisto ja sen tuottaja:

HSL:n Liikkumistutkimus (HEHA)

Seurantatiedon kokoaja:

HSL

Seurannan aikaväli:

4 vuoden välein

Esittämistapa:

Diagrammi

Aluetaso:

Helsingin seutu

Liikkumisen kustannukset

TOIMINTAYMPÄRISTÖ

Liikkumisen kustannukset ovat kasvaneet enemmän kuin kustannukset yleisesti



Mitä indikaattori mittaa?

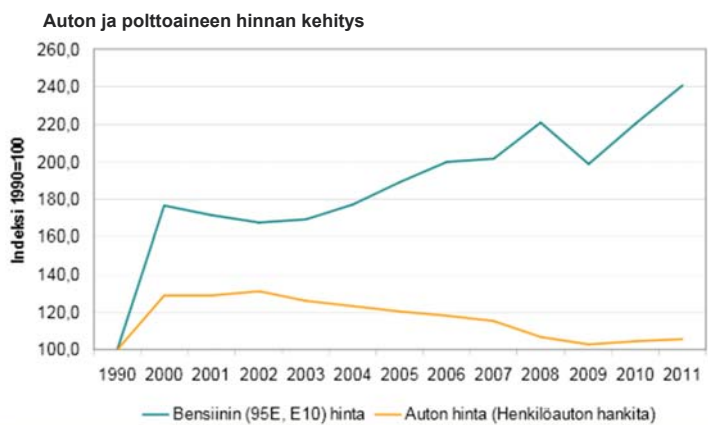
Kuluttajaindeksin kehitystä liikenteen osalta.

Tiivis analyysi kehityksestä:

Liikenteen kuluttajahinnat ovat nousseet tarkastelujaksolla noin 15 indeksipistettä. Suhteessa yleiseen kuluttajaindeksiin, liikkumisen kustannukset ovat kasvaneet enemmän kuin kustannukset yleisesti.

Lähde: Tilastokeskus

Autoilun kustannukset ovat kasvaneet selvästi



Mitä indikaattori mittaa?

Auton ja bensiinin hintojen kehitystä vuoteen 1990 indeksoituna. Indikaattori kuvaa autoilun edullisuutta ja kilpailukykyä eri kulkumuotojen välillä.



Tiivis analyysi kehityksestä:

Bensiinin hinta on noussut merkittävästi vuodesta 1990, erityisesti vuoden 2003 jälkeen. Bensiinin hintakehitys kytkeytyy öljyn maailmanmarkkina-hinnan muutoksiin. Henkilöauton indeksoitu hankintahinta on laskenut vuoden 2002 jälkeen ollen lähes vuoden 1990 tasolla.

37

Liikkumisen kustannukset

Kuluttajaindeksin kehitys liikenteen osalta

Aineisto ja sen tuottaja:

Tilastokeskuksen kuluttajahintaindeksi (KHI), Joukkoliikenteen yksikkökustannusraportti

Seurantatiedon kokoaja:

HSL: LIJO/talousyksikkö

Seurannan aikaväli:

Vuosittain

Esittämistapa:

Diagrammi

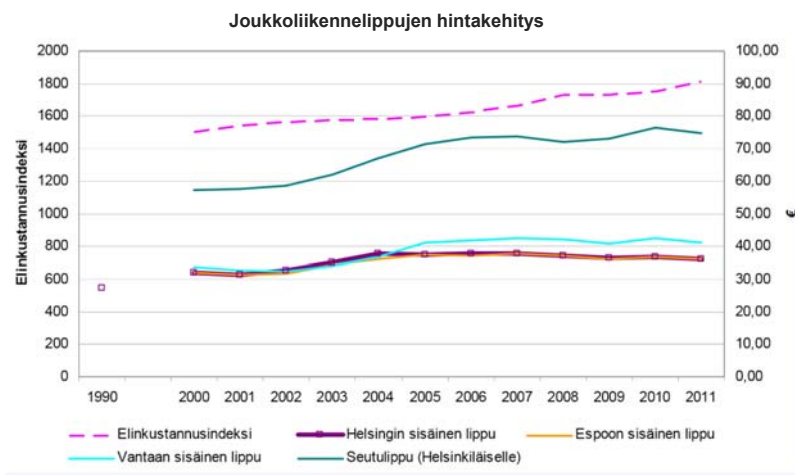
Aluetaso:

HSL-alue, Helsingin seutu, Uusimaa (KHI:n tihein mahdollinen aluetaso), Suomi



38

Joukkoliikennelippujen hinnat ovat nousseet vain hieman



Lähde: Tilastokeskus



Mitä indikaattori mittaa?

Joukkoliikennelippujen hintakehitystä elinkustannusindeksillä korjattuna.

Tiivis analyysi kehityksestä:

Joukkoliikenteen lippujen hinnat ovat nousseet hieman. Espoon ja Helsingin sisäiset liput ovat nousseet vuodesta 1990 vain hieman, Vantaalla korotus on ollut suurempi. Seutulipun hinta on kasvanut suhteessa eniten, noin 20 euroa elinkustannusindeksillä korjattuna.

39

Liikkumisen kustannukset

Joukkoliikennelippujen hintojen kehitys

Aineisto ja sen tuottaja:

Tilastokeskuksen indeksit, Joukkoliikenteen yksikkökustannusraportti

Seurantatiedon kokoaja:

HSL: LIJO/talousyksikkö

Seurannan aikaväli:

Vuosittain

Esittämistapa:

Diagrammi

Aluetaso:

HSL-alue, Helsingin seutu, Suomi

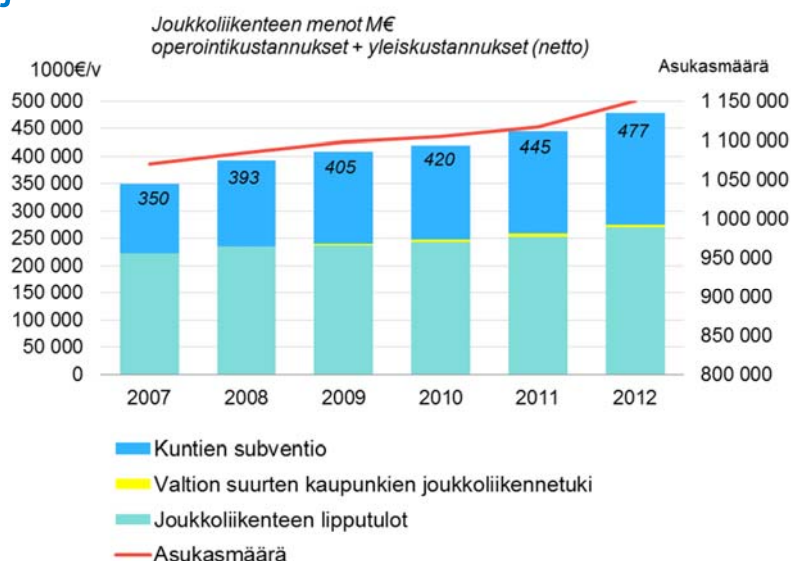


40

Joukkoliikenteen rahoitus

TOIMINTAYMPÄRISTÖ

HSL-alueen kunnat panostavat voimakkaasti joukkoliikenteen rahoitukseen



Kerava 1.3. 2006 alkaen, Kirkkonummi 1.1. 2007 alkaen, Sipoo 1.1.2012 alkaen.
Kuvan joukkoliikenteen menoissa ei ole mukana infrastruktuurikustannuksia.

Lähde: HSL



Mitä indikaattori mittaa?

Joukkoliikenteen rahoituksen kehittymistä HSL-alueella.

Tiivis analyysi kehityksestä:

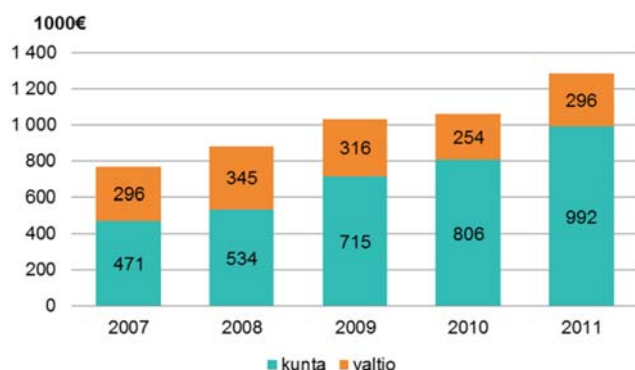
Joukkoliikenteen rahoituksen määrä on kasvanut 21,1 % vuodesta 2008.

Rahoituksen määrä suhteessa asukasmäärään on pysynyt lähes ennallaan. Joukkoliikenteen hoidon kustannusten kasvu johtuu osaltaan HSL-alueen laajenemisesta ja asukasmäärän kasvusta.

Joukkoliikenteen lipputulot ovat myös kasvaneet. Vuonna 2012 lipputulot olivat noin 270 miljoonaa euroa. Vuonna 2012 kuntien subventio oli 202 miljoonaa euroa (ilman infraa). Kuntaosuus oli 176 euroa/asukas. Valtio on tukenut suurten kaupunkiseutujen joukkoliikennettä vuodesta 2009 lähtien. HSL-alueelle myönnettiin tukea 6,2 miljoonaa euroa vuonna 2011 ja 5,5 miljoonaa euroa vuonna 2012.

Joukkoliikenteen käyttökustannukset kasvoivat Hyvinkäällä selvästi

Joukkoliikenteen käyttökustannusten kehitys



Kaikille avoin joukkoliikenne (paikallisliikenne, kaupunki, seutu- ja työmatkaliput sekä palveluliikenne)

Lähde: Kunnan rahoitus ELY-keskuksen kuntien kuljetuskustannuskyselystä (avoimen joukkoliikenteen osuus ja valtion rahoitus on ELY-keskuksen myöntämä valtionavustus).



Mitä indikaattori mittaa?

Joukkoliikenteen käyttökustannusten kasvua Hyvinkäällä.

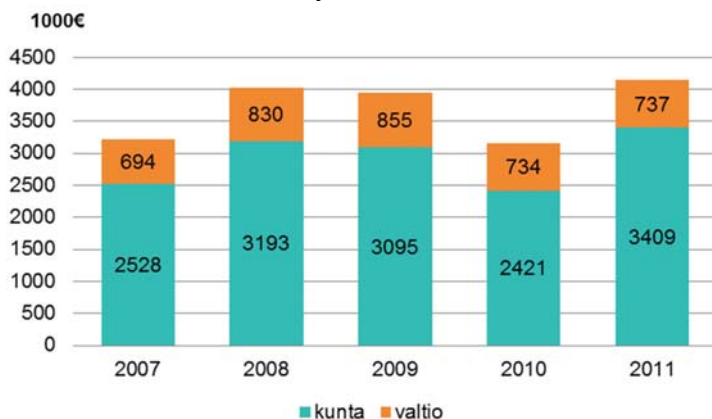
Tiivis analyysi kehityksestä:

Hyvinkään joukkoliikenteen menot ovat kasvaneet tasaisesti tarkastelujakson ajan. Vuonna 2011 joukkoliikenteen menot olivat 1,3 miljoonaa euroa. Joukkoliikennetuen kasvu johtuu osaltaan paikallisliikenteen vuorotarjonnan parantamisesta ja matkalippujen hinnanalennuksissa sekä seutuliikenteessä mm. Keski-Uudenmaan seutulipun käyttöönotosta ja linja-autoliikenteen kustannusindeksin noususta. Valtionapu on ollut tarkastelujaksolla n. 300 000 – 350 000 € / vuodessa.

43

Joukkoliikenteen rahoitus kasvoi muulla Helsingin seudulla

Joukkoliikenteen rahoituksen kehitys



HSL-alue ja Hyvinkää eivät mukana luvuissa

Lähde: Kunnan rahoitus ELY-keskuksen kuntien kuljetuskustannuskyselystä (avoin joukkoliikenne, valtion rahoitus on ELY-keskuksen myöntämä valtionavustus).



Mitä indikaattori mittaa?

Indikaattori mittaa joukkoliikenteen rahoituksen kehitystä muulla Helsingin seudulla.

Mitä indikaattori kertoo?

Muulla Helsingin seudulla kuntien kustannukset ovat vaihdelleet vuosittain tarkastelujakson aikana osoittaen kuitenkin kasvusuuntaa. Vaihteluita ovat aiheuttaneet liikenteen tarjontaan tehdyt muutokset. Esimerkiksi vuonna 2010 Tuusulan kutsujoukkoliikenne järjestettiin uudelleen. Valtion tuki on kohdentunut linja-autojen matkalippujen hinnanalennuksiin ja liikenteen ostoihin. Tuki on vaihdellut vuosittain 18–23 prosentin välillä kokonaiskustannuksista.

Kuntien sisäisessä ja HSL-alueelle suuntautuvassa linja-autoliikenteessä tehdään karkean arvion mukaan kolme miljoonaa matkaa vuodessa. Kun kuntien yhteenlaskettu asukasmäärä oli vuoden 2011 lopussa 167 400, on asukaskohtainen matkamäärä 18 matkaa vuodessa.

44

Joukkoliikenteen rahoitus HSL-alueella ja muulla Helsingin seudulla

Aineisto ja sen tuottaja:

HSL, kunnat, LiVi, ELY, Hyvinkää

Seurantatiedon kokoaja:

HSL (HSL-alue), ELY (kehyskuntien tiedot), Hyvinkää

Seurannan aikaväli:

Vuosittain

Esittämistapa:

Diagrammi

Aluetaso:

HSL-alue, muu Helsingin seutu



2. Liikennejärjestelmän tilan indikaattorit



LIIKENNEJÄRJESTELMÄN TILAN SEURANTAINDIKAATTORIT

- Alueen asukkaiden kulkutapajakauma
- Liikenne- ja matkustajamäärien kehitys
- Joukkoliikenteen kysyntä ja tarjonta
- Joukkoliikenteen kapasiteetti ja täyttöaste
- Joukkoliikenteen asiakastyytyväisyys
- Työmatkojen suuntautuminen - sukkulointi
- Seudun sisäinen pendelöinti
- Ruuhkautumisen kehitys
- Liikenneonnettomuuksissa loukkaantuneet ja kuolleet
- Kasvihuonekaasupäästöt
- Ilmanlaatua pilaavat päästöt
- Ilmansaasteille altistuminen
- Tyytyväisyys liikennejärjestelmän tilaan
- Tyytyväisyys liikennejärjestelmän kehittämisen tavoitteisiin ja keinoihin
- Joukkoliikenteen nopeuden kehitys suhteessa henkilöautoon



LIIKENNEJÄRJESTELMÄ

Kulkutapajakauma

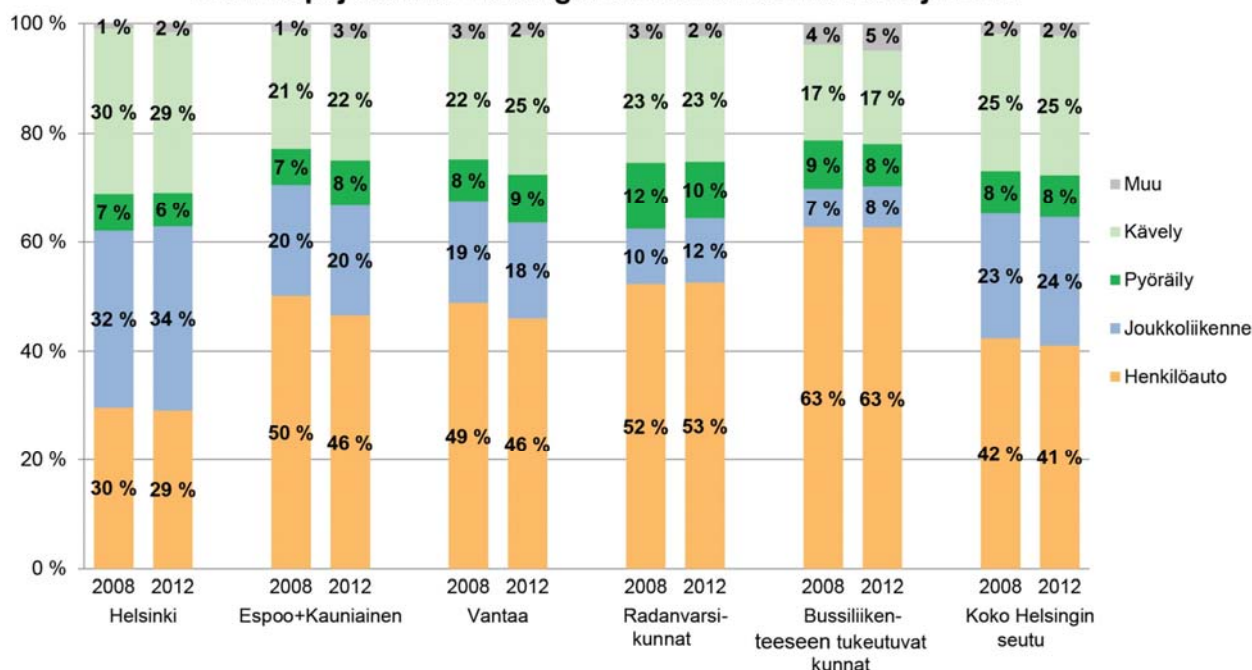
Joukkoliikenteen osuus moottoroiduista matkoista kasvanut prosenttiyksikön koko Helsingin seudulla

Mitä indikaattori mittaa? Asukkaiden kulkutapajakauman kehitystä matkamäärän mukaan vuosina 2008-2012 Helsingin seudulla.

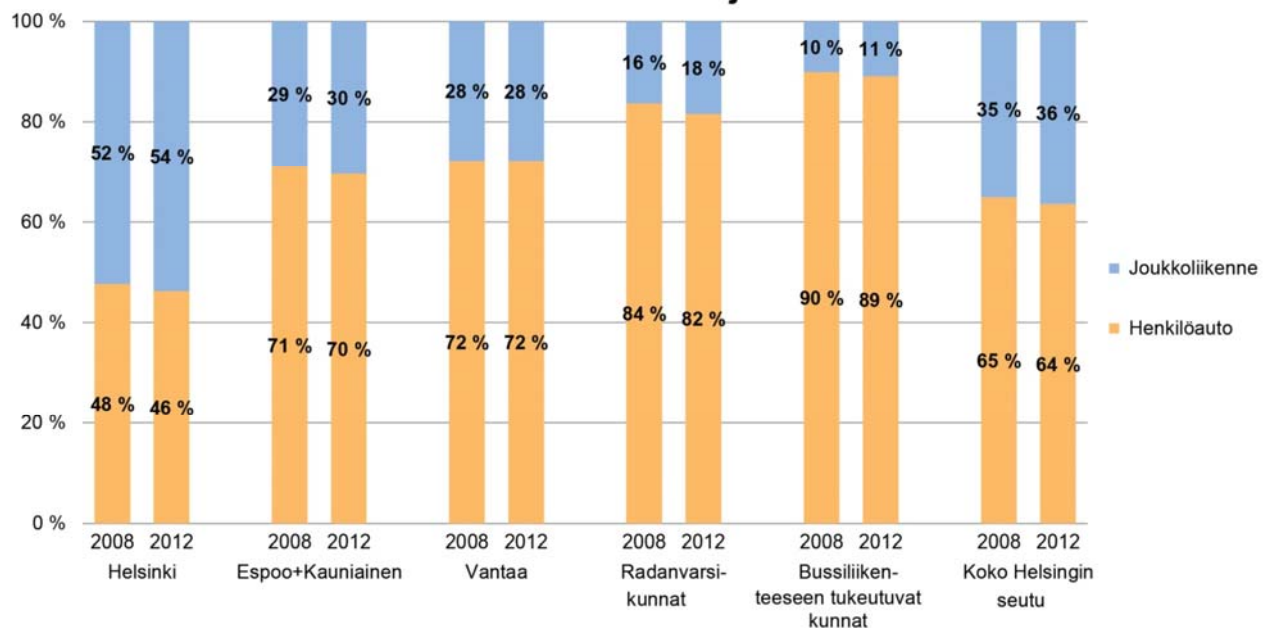
Tiivis analyysi kehityksestä: Joukkoliikenteen osuus on kasvanut henkilöautoon verrattuna koko Helsingin seudulla. Erityisesti 18–44-vuotiaat ovat lisänneet joukkoliikenteen käyttöä, kun taas lasten ja yli 65-vuotiaiden matkoilla joukkoliikenteen osuus on vähentynyt. Espoossa (ml. Kauniainen) ja Vantaalla kävely ja pyöräily ovat kasvattaneet suosiotaan, muualla osuudet ovat hieman pienentyneet tai pysyneet samana.

49

Kulkutapajakauma Helsingin seudulla vuonna 2008 ja 2012



Moottoriliikennematkojen kulkutapajakauma Helsingin seudulla vuonna 2008 ja 2012



LIIKENNEJÄRJESTELMÄ

Kulkutapajakauma

Aineisto ja sen tuottaja:

HSL:n Liikkumistutkimus (HEHA)

Seurantatiedon kokoaja:

HSL: LIJO

Seurannan aikaväli:

4 vuoden välein, arviointimenettely välivuosille kehitteillä

Esittämistapa:

Diagrammi

Aluetaso:

Helsingin seutu, Pääkaupunkiseutu

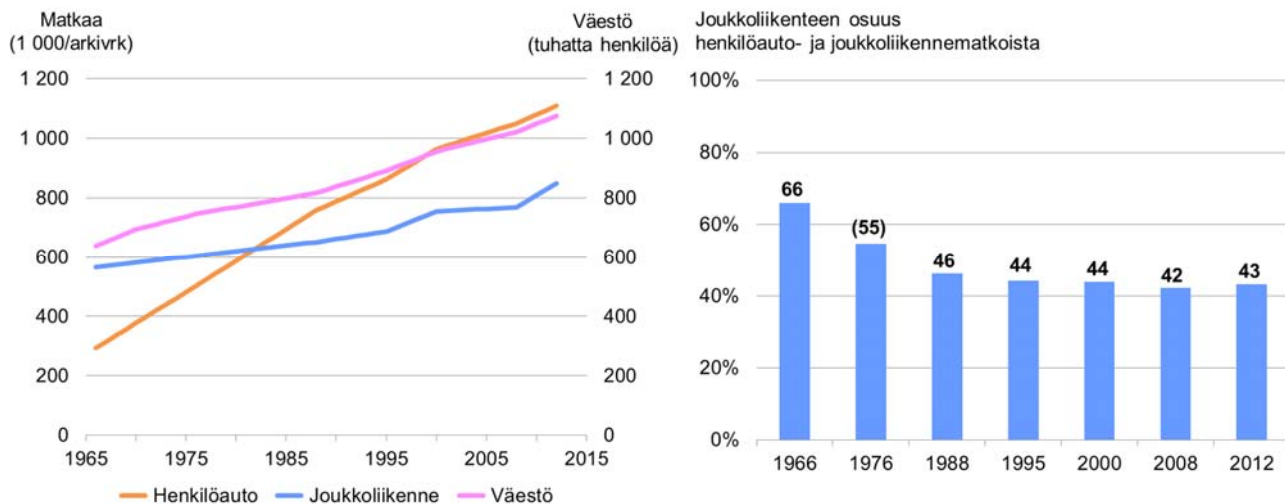
Liikenne- ja matkustajamäärien kehitys

Joukkoliikennematkojen määrä kasvanut
henkilöautomatkoja enemmän koko Helsingin seudulla

Mitä indikaattori mittaa? Liikenne- ja matkustajamäärien kehitystä vuosina 2008-2012 Helsingin seudulla.

Tiivis analyysi kehityksestä: Syksyllä 2012 Helsingin seudun asukkaat tekivät keskimäärin 2,6 miljoonaa seudun sisäistä henkilöauto- ja joukkoliikennematkaa per arkivuorokausi. Vuodesta 2008 määrä on kasvanut noin 8 % (185 000 matkaa). Matkamäärän kasvu johtuu väestönkasvusta, sillä asukasta kohden tehdyt matkat eivät ole juuri lisääntyneet. Joukkoliikennematkojen määrä on kasvanut suhteellisesti henkilöautomatkoja enemmän niin pääkaupunkiseudulla kuin KUUMA-kunnissa.

Pääkaupunkiseudun asukkaiden liikkumistottumukset: tehtyjen matkojen määrä ja joukkoliikenteen osuus pääkaupunkiseudun sisällä



55

27.8.2013

Lähde: HSL

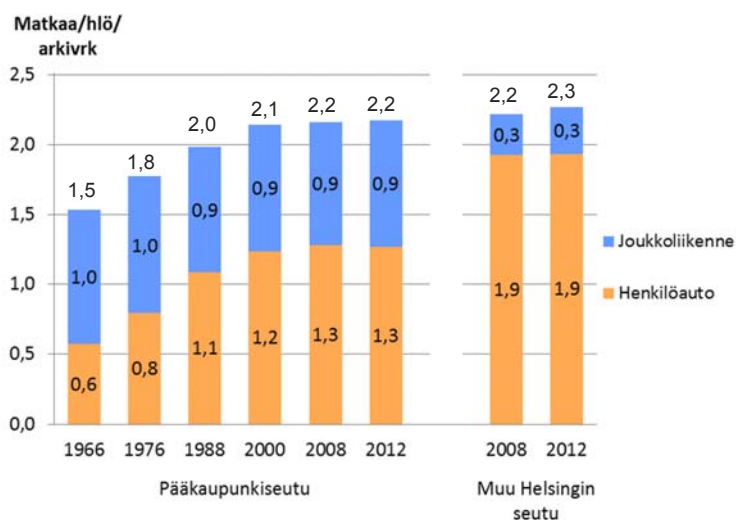
Henkilö- ja joukkoliikennematkojen määrä asukasta kohti on säilynyt samana

Mitä indikaattori mittaa?

Matkalukujen kehitys Helsingin seudun asukkaiden joukkoliikenne- ja henkilöautomatkoista.

Tiivis analyysi kehityksestä:

Joukkoliikennematkojen lukumäärä per asukas on pysynyt lähes samana 1960-luvulta alkaen. Henkilöautomatkojen määrä sen sijaan kaksinkertaistui 2000-luvun alkuun mennessä. Vuosina 2008–2012 matkojen määrä ei ole juuri muuttunut, mutta joukkoliikenteen osuus on ensimmäisen kerran hieman kasvanut.



Matkalla tarkoitetaan siirtymistä kävelen tai jollakin kulkuneuvolla paikasta toiseen. Matkoja ovat esimerkiksi meno kotoa töihin tai työpaikalta ostoksille.

Matkojen suuntautumisen kehitys pääkaupunkiseudulla

Mitä indikaattori mittaa? Pääkaupunkiseudun asukkaiden henkilöauto- ja joukkoliikennematkojen suuntautumista pääkaupunkiseudulla.

Tiivis analyysi kehityksestä: Henkilöauto- ja joukkoliikennematkojen määrä on kasvanut vuosina 2008-2012:

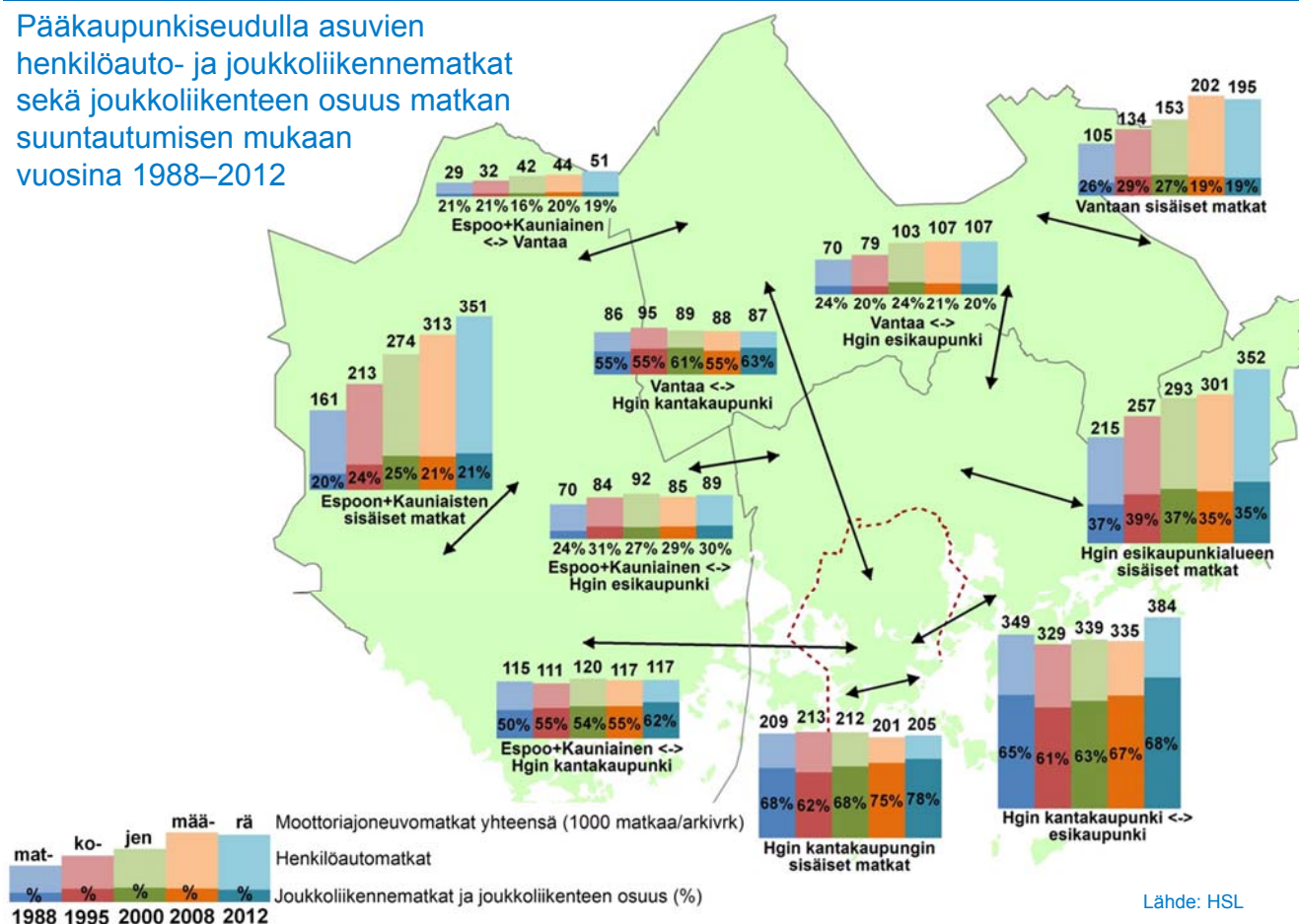
- Helsingin kanta- ja esikaupunkialueen välillä
- Helsingin esikaupunkialueen sisällä
- Espoon (ml. Kauniainen) sisällä
- Espoon (ml. Kauniainen) ja Vantaan välillä.

Pääkaupunkiseudun asukkaat matkustavat joukkoliikenteellä suhteellisesti eniten Helsingin kantakaupungin sisäisillä ja sinne suuntautuvilla matkoilla. Näillä matkoilla joukkoliikenteen suosio on lisääntynyt entisestään vuosina 2008-2012.



57

Pääkaupunkiseudulla asuvien henkilöauto- ja joukkoliikennematkat sekä joukkoliikenteen osuus matkan suuntautumisen mukaan vuosina 1988–2012



Lähde: HSL

Liikenne- ja matkustajamäärien kehitys

Aineisto ja sen tuottaja:

HSL:n Liikkumistutkimus (HEHA)

Seurantatiedon kokoaja:

HSL: LIJO

Seurannan aikaväli:

4 vuoden välein

Esittämistapa:

Diagrammi

Aluetaso:

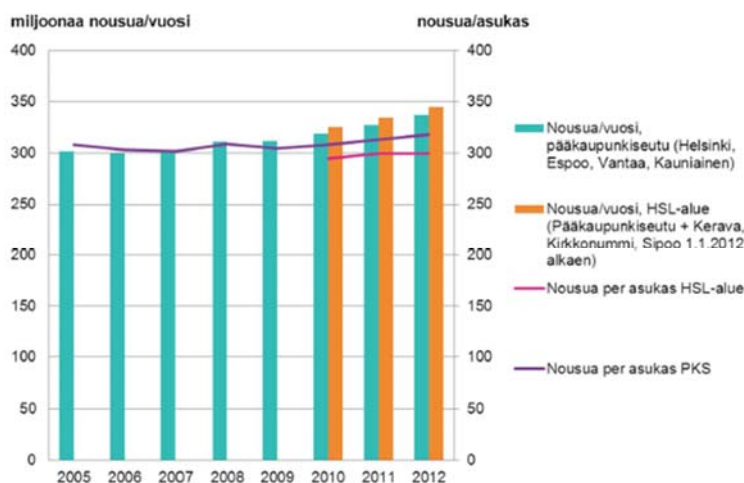
Pääkaupunkiseutu, vuodesta 2008 alkaen myös Helsingin seudun 14 kuntaa



59

Yhä useampi asukas käyttää joukkoliikennettä pääkaupunkiseudulla

Joukkoliikenteen käyttäjämäärien kehitys



Kerava 1.3. 2006 alkaen, Kirkkonummi 1.1. 2007 alkaen, Sipoo 1.1.2012 alkaen.

Lähde: HSL



Mitä indikaattori mittaa?

Indikaattori mittaa joukkoliikenteen matkustajamäärän (nousujen määrä) muutoksia vuositasona. Matkustajamäärä HSL-alueella kertoo vuotuisen nousujen määrän eri joukkoliikennevälineisiin. Määrä sisältää raitiovaunun, metron, bussit sekä lähijunien osalta HSL-alueen nousut. Mukaan ei ole laskettu Suomenlinnan lautan nousuja.

Tiivis analyysi kehityksestä:

Nousujen kokonaismäärä on kasvanut HSL-alueella 20 miljoonalla matkalla vuosina 2010–2012. Samana aikana nousut asukasta kohden ovat kasvaneet vain vähän. Nousujen kokonaismäärä on kasvanut pääkaupunkiseudulla noin 35 miljoonalla vuosina 2005–2012. Nousut asukasta kohden eivät ole kasvaneet merkittävästi vuoteen 2010 saakka, mutta sen jälkeen kasvu on ollut voimakkaampaa. HSL-alueella tehtiin vuoden 2012 aikana matkoja lähes 344,9 miljoonaa, mikä tarkoittaa 2,7 prosentin kasvua edellisvuodesta. Merkittävimmät matkustajamäärät olivat nousseet raitioliikenteessä 6,6 prosentilla.

60

Joukkoliikenteen nousijamäärä

Aineisto ja sen tuottaja:
HSL:n nousijamäärätilastot

Seurantatiedon kokoaja:
HSL: JLO

Seurannan aikaväli:
Vuosittain

Esittämistapa:
Diagrammi

Aluetaso:
HSL-alue



Matkamäärien kehitys matkan tarkoituksen mukaan

Vapaa-ajan matkat ovat entisestään lisääntyneet

Mitä indikaattori mittaa?

Asukasta kohden tehtyjen matkojen kehitystä matkan tarkoituksen mukaan.

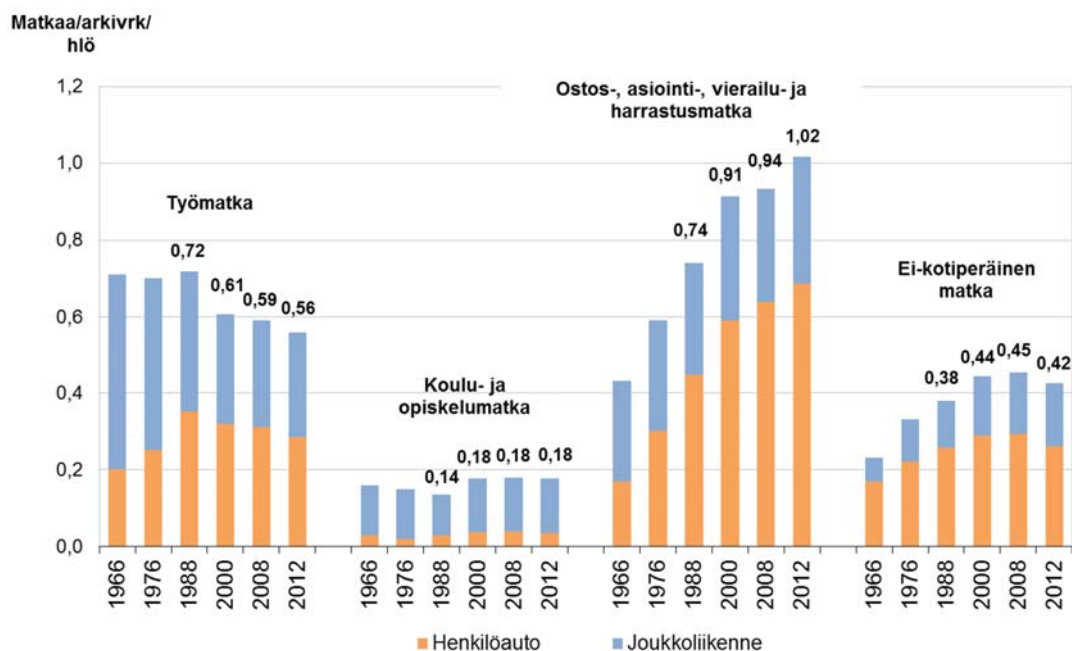
Tiivis analyysi kehityksestä:

Ostos-, asiointi-, vierailu- ja harrastusmatkojen määrä on kasvanut lähes 50 vuoden ajan. Vuosina 2008–2012 asukasta kohti tehtyt vapaa-ajan matkat lisääntyivät noin 8 % koko Helsingin seudulla. Samalla joukkoliikenteen osuuden lasku näiden matkojen kulkumuotona päättyi. Pääkaupunkiseudulla työmatkat ovat vähentyneet, KUUMA-seudulla ne ovat sen sijaan hieman lisääntyneet. Asukasta kohden tehtyjen koulu- ja opiskelumatkojen määrä on pysynyt samansuuruisena.



63

Pääkaupunkiseudun asukkaiden matkat joukkoliikenteellä ja henkilöautolla matkan tarkoituksen mukaan



64

27.8.2013

Matkamäärien kehitys matkan tarkoituksen mukaan

Aineisto ja sen tuottaja:

HSL:n Liikkumistutkimus (HEHA)

Seurantatiedon kokoaja:

HSL: LIJO

Seurannan aikaväli:

4 vuoden välein

Esittämistapa:

Diagrammi

Aluetaso:

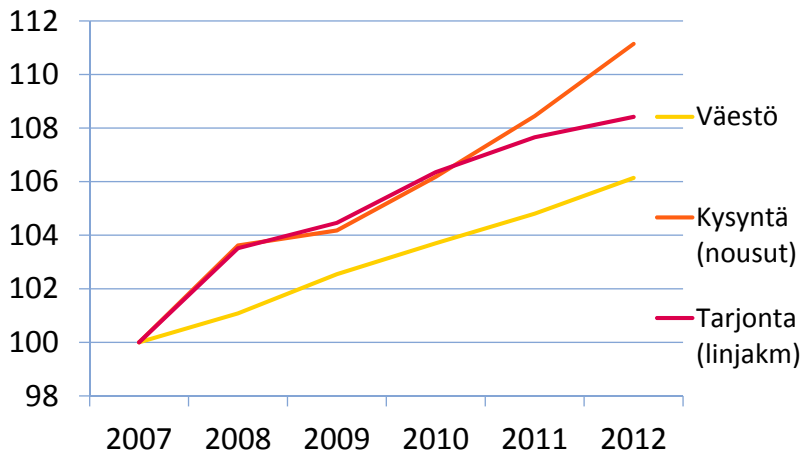
Pääkaupunkiseutu, vuodesta 2008 alkaen myös Helsingin seudun 14 kuntaa



Joukkoliikenteen kysyntä ja tarjonta

Joukkoliikenteen kysyntä on kasvanut tarjonnan kasvua nopeammin HSL-alueella

Joukkoliikenteen kysynnän ja tarjonnan kehitys



Lähde: HSL



Mitä indikaattori mittaa?

Joukkoliikenteen tarjonnan (linja-km) ja kysynnän (nousut) kehittymistä verrattuna asukasmäärän kehitykseen.

Tiivis analyysi kehityksestä:

Vuodesta 2010 lähtien kysyntä on kasvanut tarjonnan kasvua nopeammin.

67

Joukkoliikenteen kysyntä ja tarjonta

Aineisto ja sen tuottaja:

HSL

Seurantatiedon kokoaja:

HSL: JLO

Seurannan aikaväli:

Vuosittain

Esittämistapa:

Diagrammi

Aluetaso:

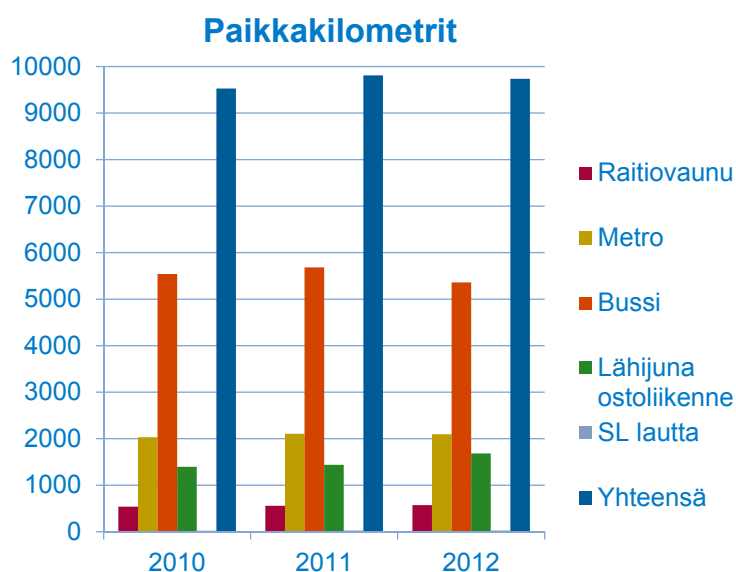
HSL-alue



68

Joukkoliikenteen kapasiteetti ja täyttöaste

Joukkoliikenteen kapasiteetti on säilynyt lähes ennallaan HSL-alueella



Lähde: HSL

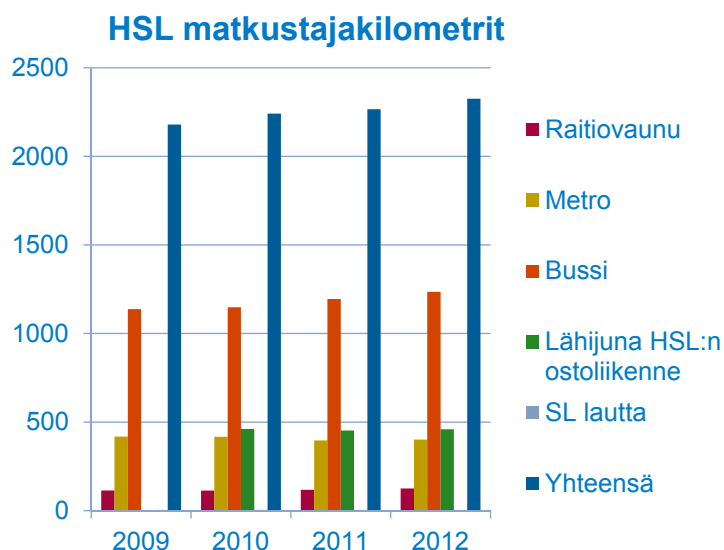
Mitä indikaattori mittaa?

Joukkoliikenteen kapasiteetin muutosta paikkakilometrien muutoksen mukaan.

Tiivis analyysi kehityksestä:

Joukkoliikenteen kapasiteetti on kokonaisuudessaan pysynyt lähes ennallaan. Bussien kapasiteetti on laskenut hieman vuodesta 2011.

Joukkoliikenteen matkustajakilometrit ovat kasvaneet tasaisesti HSL-alueella



Lähde: HSL



Mitä indikaattori mittaa?

Joukkoliikenteen matkustajakilometrimäärien muutosta.

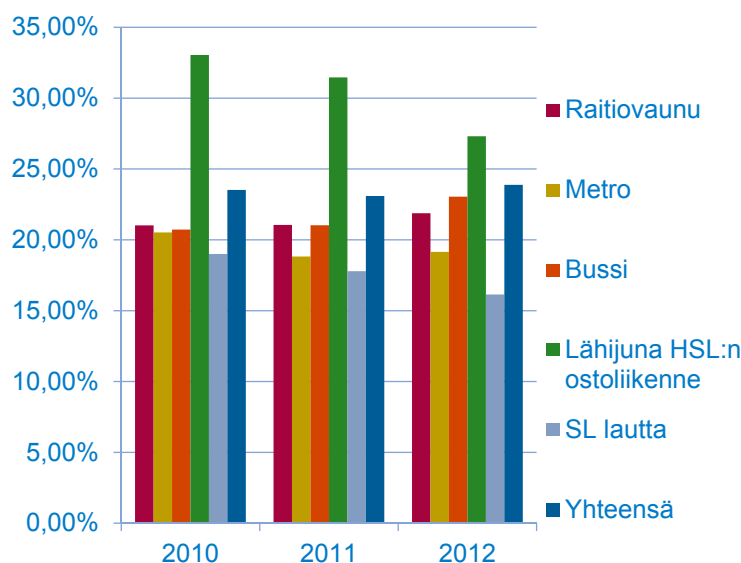
Tiivis analyysi kehityksestä:

Matkustajakilometrimäärät ovat kasvaneet tasaisesti bussiliikenteessä. Muilla kulkumuodoilla matkustajakilometrit eivät juurikaan ole muuttuneet.

71

Joukkoliikenteen täyttöaste on pysynyt ennallaan HSL-alueella

Täyttöaste
(matkustajakilometrit/paikkakilometrit)



Lähde: HSL



Mitä indikaattori mittaa?

Joukkoliikenteen täyttöasteen muutosta (matkustajakilometrit/paikkakilometrit).

Tiivis analyysi kehityksestä:

Joukkoliikenteen täyttöaste on pysynyt lähes ennallaan vuodesta 2010 alkaen. Lähijunan, metron ja Suomenlinnan lautan täyttöasteet ovat laskeneet, muiden täyttöasteet ovat kasvaneet.

72

Joukkoliikenteen kysyntä ja tarjonta

Aineisto ja sen tuottaja:

HSL

Seurantatiedon kokoaja:

HSL: JLO

Seurannan aikaväli:

Vuosittain

Esittämistapa:

Diagrammi

Aluetaso:

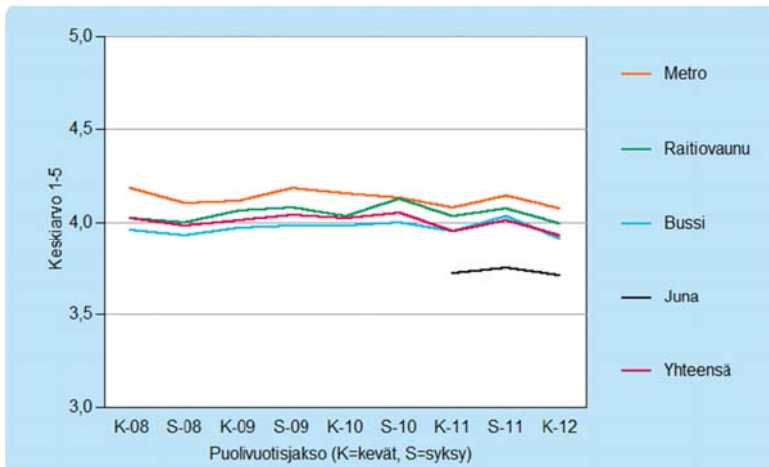
HSL-alue



Joukkoliikenteen asiakastyytyväisyys

Joukkoliikenteen asiakastyytyväisyys HSL-alueella on hieman laskenut

Joukkoliikenteen asiakastyytyväisyyden kehitys



Lähde: HSL



Mitä indikaattori mittaa?

Joukkoliikenteen asiakastyytyväisyyttä ja sen kehitystä HSL-alueella.

Tiivis analyysi kehityksestä:

Vuoden 2012 tammi-toukokuussa matkustajat antoivat HSL-alueen joukkoliikenteelle yleisarvosanan 3,93, joka on hieman alhaisempi kuin vuotta aiemmin vastaavaan aikaan.

Kevät	2008	2009	2010	2011	2012
Raitiovaunun matkustajat	4,02	4,06	4,03	4,03	3,99
Bussien matkustajat	3,96	3,97	3,98	3,95	3,91
Metron matkustajat	4,18	4,11	4,15	4,08	4,07
Raitiovaunu, bussi, metro yhteensä	4,02	4,01	4,02	3,99	3,96
Junaliikenteen matkustajat	-	-	-	3,72	3,71
Yhteensä	4,02	4,01	4,02	3,95	3,93

Joukkoliikenteen asiakastyytyväisyys

Aineisto ja sen tuottaja:

HSL:n joukkoliikenteen asiakastyytyväisyystutkimus, kevät 2012

Seurantatiedon kokoaja:

HSL: JLO

Seurannan aikaväli:

Vuosittain

Esittämistapa:

Diagrammi

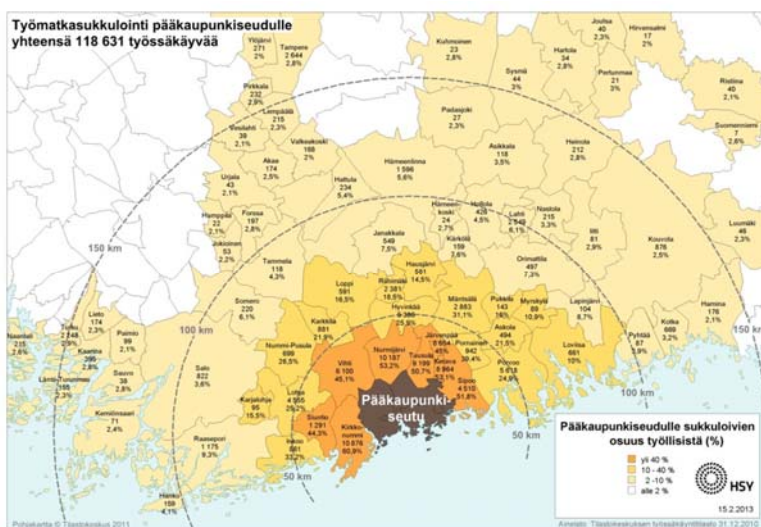
Aluetaso:

HSL-alue



Työmatkojen suuntautuminen - sukkulointi

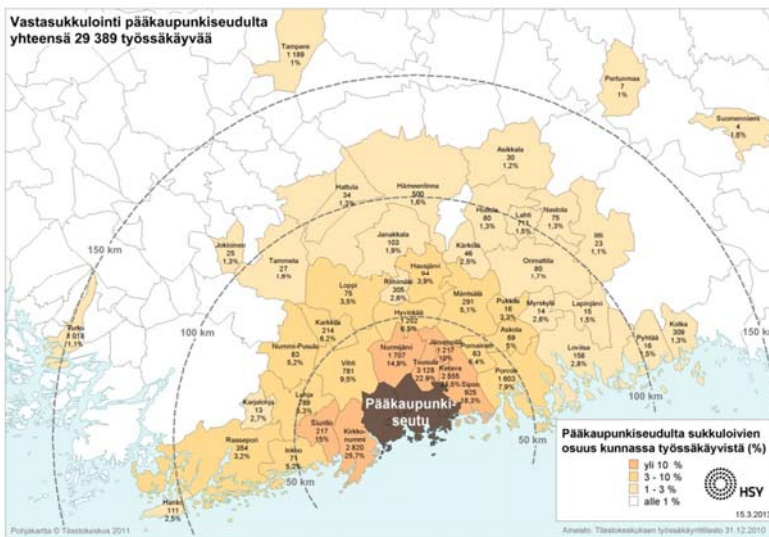
Sukkulointi pääkaupunkiseudulle kasvaa



Mitä indikaattori mittaa?
Pääkaupunkiseudulle suuntautuvan sukkuloinnin kehitystä.

Tiivis analyysi kehityksestä:
Pääkaupunkiseudulle suuntautuva työssäkäynti eli sukkulointi on kasvanut voimakkaasti viime vuosikymmenet ja kehitys jatkuu samansuuntaisena edelleen. Vuonna 2010 sukkuloijia oli yhteensä 118 600. Pääkaupunkiseudun työssäkäyntialue ulottuu jo parin sadan kilometrin säteelle seudun keskuksesta.

Vastasukkuloinnin määrä on pysynyt ennallaan



Mitä indikaattori mittaa?

Pääkaupunkiseudulta suuntautuvan vastasukkuloinnin kehitystä.

Tiivis analyysi kehityksestä:

Pääkaupunkiseudulla asuvien työssäkäynti seudun ulkopuolella eli niin sanottu vastasukkulointi on paljon vähäisempää kuin pääkaupunkiseudulle suuntautuva sukkulointi. Vuonna 2010 vastasukkuloojia oli 29 400. Pääkaupunkiseudulta sukkeloitiin eniten kehyskuntiin. Sukkuloinnin määrä on pysynyt viime vuodet samansuuruisena.



79

Työmatkojen suuntautuminen - sukkulointi

Aineisto ja sen tuottaja:

Tilastokeskuksen työssäkäyntitilastot kunnittain ja osa-alueittain, HSY

Seurantatiedon kokoaja:

HSY

Seurannan aikaväli:

1-2 vuoden välein

Esittämistapa:

Kartta/diagrammi

Aluetaso:

Helsingin seutu, kunnat



80

Ruuhkautumisen kehitys

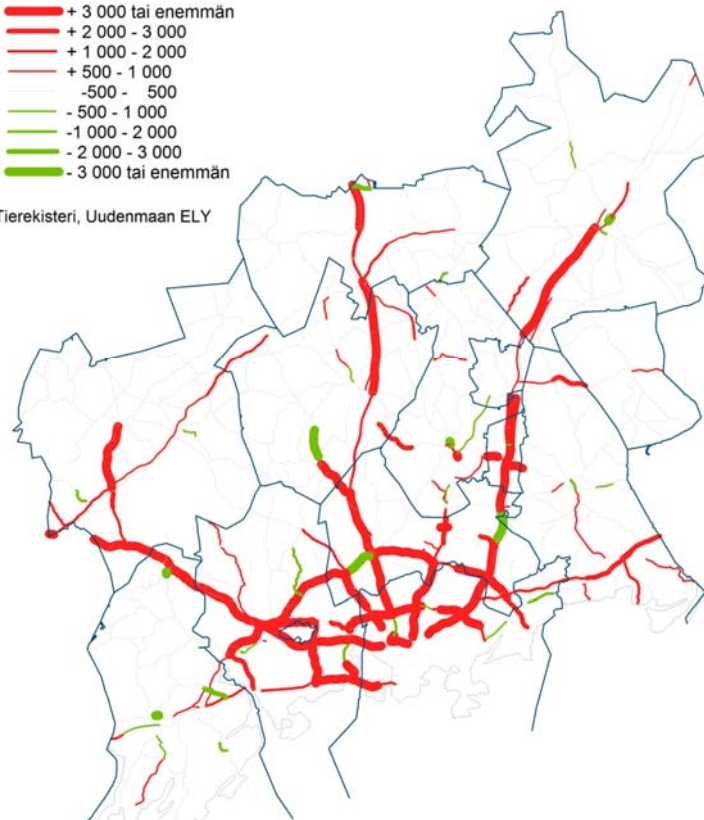
Liikennemäärän kehitys Helsingin seudulla vuosina 2008-2012

KAVL (vuoden keskimääräinen arkivuorokausiliikenne)

Muutos ajoneuvoa/arkivrk

- + 3 000 tai enemmän
- + 2 000 - 3 000
- + 1 000 - 2 000
- + 500 - 1 000
- 500 - 500
- 500 - 1 000
- 1 000 - 2 000
- 2 000 - 3 000
- 3 000 tai enemmän

Tierekisteri, Uudenmaan ELY



Lähde: Uudenmaan
ELY, HSL

Syksyn arkivuorokausiliikenteen kehitys pääkaupunkiseudulla vuosina 2008-2012

Muutos ajoneuvoa/arkivrk

- + 3 000 tai enemmän
- + 2 000 - 3 000
- + 1 000 - 2 000
- + 500 - 1 000
- 500 - 500
- 500 - 1 000
- 1 000 - 2 000
- 2 000 - 3 000
- 3 000 tai enemmän



Lähde: kunnat, HSL

83

Kehätiet ja sisääntuloväylät ruuhkautuvat pahiten

Mitä indikaattori mittaa?

Ruuhkautumisen kehitys Helsingin seudulla ja pääkaupunkiseudulla.

Tiivis analyysi kehityksestä:

Helsingin seudulla liikennemäärät ovat kasvaneet erityisesti pääväylillä. Pääkaupunkiseudulla kehäteiden ja sisääntuloväylien ruuhkautuminen on pahentunut. Helsingin ydinkeskustassa liikennemäärät ovat sen sijaan vähentyneet.



84

Ruuhkautumisen kehitys

Aineisto ja sen tuottaja:

LAM-pisteiden data (ELY), kaupunkien mittaukset, liikennemääräkartat (HSL)

Seurantatiedon kokoaja:

HSL

Seurannan aikaväli:

Vuosittain (tarvittaessa), valittavissa erilaisia tarkasteluaikajaksoja.

Pääkaupunkiseudulla voidaan tarkastella vuodesta 1996 alkaen, Helsingin seudun 14 kunnan alueelta vuodesta 2009 alkaen.

Esittämistapa:

Kartta/Diagrammi

Aluetaso:

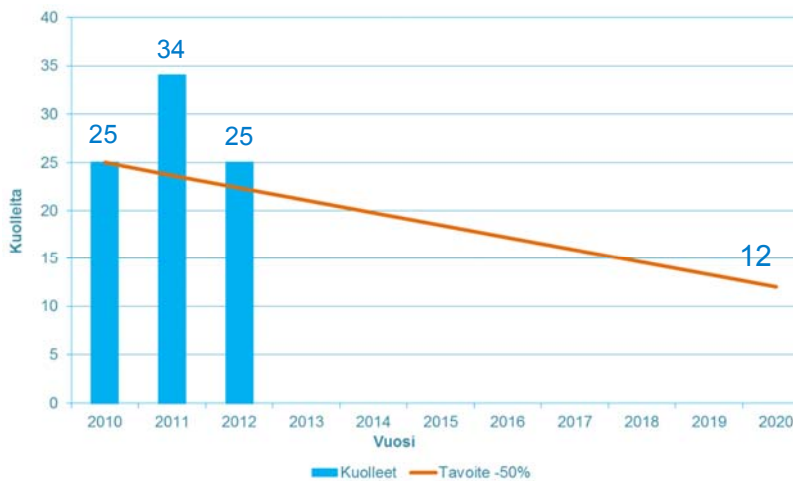
Pääkaupunkiseutu, Helsingin seutu



Liikenneonnettomuuksissa kuolleet ja loukkaantuneet

Vuonna 2012 liikenneonnettomuuksissa kuolleiden määrä oli vuoden 2010 tasolla.

Liikenneonnettomuuksissa kuolleiden määrän kehitys ja tavoitetaso



Lähde: Tilastokeskus



Mitä indikaattori mittaa?

Liikenneonnettomuuksissa kuolleiden lukumäärä HLJ-alueella.

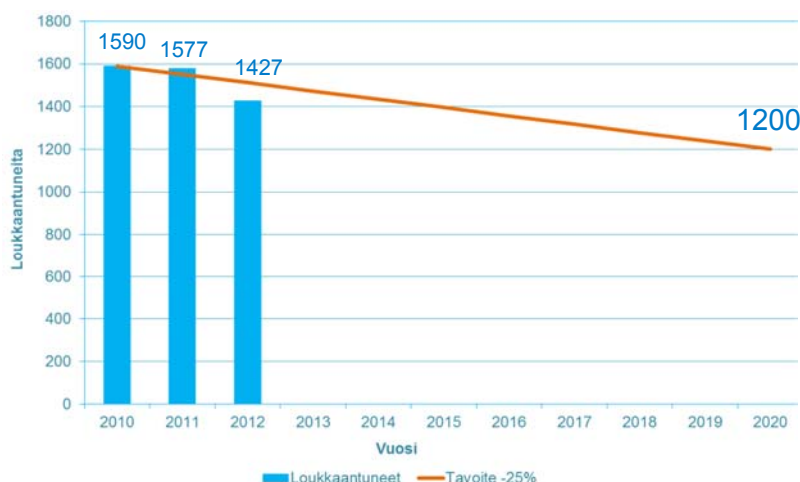
Tiivis analyysi kehityksestä:

Liikenteessä kuolleiden määrä kasvoi vuonna 2011 selvästi, mutta laski vuonna 2012 vuoden 2010 tasolle.

87

Loukkaantuneiden määrä on vähentynyt tavoitteiden mukaisesti.

Liikenneonnettomuuksissa loukkaantuneiden määrän kehitys ja tavoitetaso



Lähde: Tilastokeskus



Mitä indikaattori mittaa?

Liikenneonnettomuuksissa loukkaantuneiden lukumäärä HLJ-alueella.

Tiivis analyysi kehityksestä:

Vuonna 2012 liikenteessä loukkaantui 1427 henkilöä. Loukkaantuneiden määrä on vähentynyt tavoitteiden mukaisesti.

88

Liikenneonnettomuuksissa kuolleet ja loukkaantuneet

Aineisto ja sen tuottaja:

Tilastokeskuksen aineisto

Seurantatiedon kokoaja:

HSL

Seurannan aikaväli:

Vuosittain

Esittämistapa:

Diagrammi

Aluetaso:

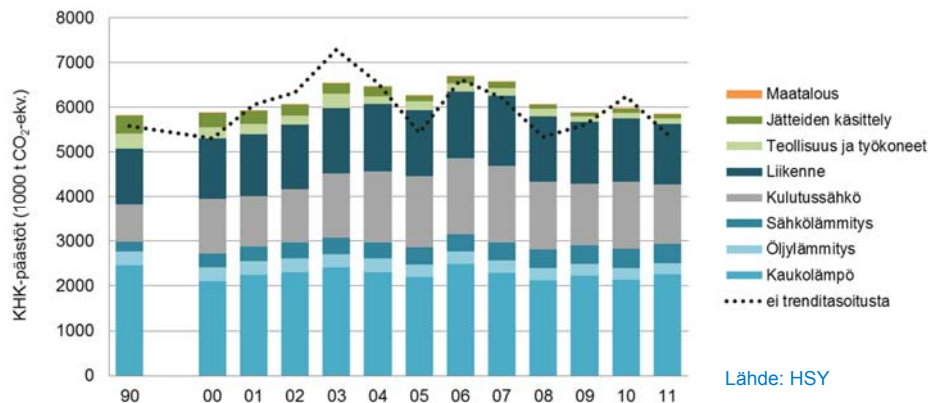
Helsingin seutu



Kasvihuonekaasupäästöt

Kasvihuonekaasujen päästöt ovat laskeneet lähelle 1990-luvun tasoa

Kasvihuonepäästöjen kehitys sektoreittain pk-seudulla



Mitä indikaattori mittaa?

Pääkaupunkiseudun kasvihuonekaasupäästöjen kehitys sektoreittain vuosilta 1990 ja 2000–2010.

Tiivis analyysi kehityksestä:

Pääkaupunkiseudun kokonaispäästöt olivat 5,9 miljoonaa tonnia (CO₂-ekv.) vuonna 2011. Päästöt ovat laskeneet lähelle 1990-luvun tasoa.



91

Kasvihuonekaasupäästöt sektoreittain - liikenteen OSUUS

Aineisto ja sen tuottaja:

HSY/Pääkaupunkiseudun ilmastoraportti

Seurantatiedon kokoaja:

HSY

Seurannan aikaväli:

Vuosittain

Esittämistapa:

Diagrammi

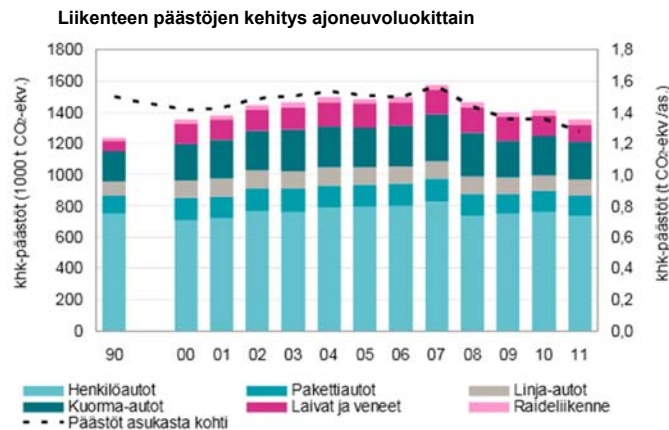
Aluetaso:

Pääkaupunkiseutu



92

Liikenteen kokonaispäästöt ovat laskeneet



Mitä indikaattori mittaa?

Liikenteen kokonaispäästöt ajoneuvoluokittain ja asukasta kohden. Ilmastostrategian tavoitteena on asukasta kohti laskettuna 20 % päästövähennys vuoteen 2030 mennessä (1,2 t CO₂-ekv./as).



Tiivis analyysi kehityksestä:

Liikenteen päästöt ovat laskeneet vuodesta 2007 asti. Suurin osa liikenteen päästöistä syntyy henkilöautoliikenteestä. Myös laivapäästöt ovat merkittäviä.

93

Liikenteen kokonaispäästöt ajoneuvoluokittain ja asukasta kohden

Aineisto ja sen tuottaja:

HSY/Pääkaupunkiseudun ilmastoportti, VTT/Lipasto, HKL, pienvene- ja kalastusalusrekisterit.

Seurantatiedon kokoaja:

HSY

Seurannan aikaväli:

Vuosittain

Esittämistapa:

Diagrammi

Aluetaso:

Pääkaupunkiseutu

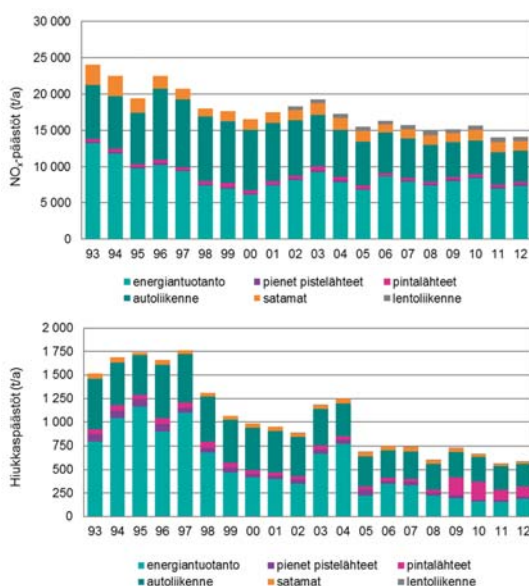


94

Ilmanlaatua pilaavat päästöt

Ilmanlaatua pilaavat päästöt ovat vähentyneet

Päästöjen kehitys sektoreittain



Lähde: VTT, HSY



Mitä indikaattori mittaa?

Indikaattori mittaa eri lähteiden typenoksidi- ja hiukkaspäästöjen kehitystä pääkaupunkiseudulla.

Tiivis analyysi kehityksestä:

Pitkällä aikavälillä pääkaupunkiseudun typenoksidi- että hiukkaspäästöt ovat hiilidioksidia lukuun ottamatta laskeneet merkittävästi. Pitkällä aikavälillä pääkaupunkiseudun typenoksidi- ja hiukkaspäästöt ovat laskeneet merkittävästi. Viimeisen kymmenen vuoden aikana trendi on ollut lievästi laskeva erityisesti autoliikenteen vähentyneiden päästöjen ansiosta.

Diesikäyttöisten henkilöautojen osuus liikennesuoritteesta ja päästöistä kasvanut

Päästöjen määrä ajoneuvoluokittain

	NOx	Hiukkaset	CO	VOC	Suorite
Henkilöautot, bensiini, ei kat	8	1	27	39	4
Henkilöautot, bensiini, kat	17	1	57	33	51
Henkilöautot, diesel	16	42	8	4	29
Pakettiautot, bensiini	0	0	2	2	0
Pakettiautot, diesel	9	25	2	2	9
Linja-autot	16	9	2	6	2
Kuorma-autot	33	22	3	14	5

Mitä indikaattori mittaa?

Lähde: VTT, HSY

Indikaattori mittaa ajoneuvoluokkien osuutta (%) autoliikenteen päästöistä.

Tiivis analyysi kehityksestä:

Vuoteen 2009 verrattuna eri ajoneuvoluokkien päästöosuuksissa ei ole tapahtunut suuria muutoksia. Diesikäyttöisten henkilöautojen osuus suoritteesta ja päästöistä on kasvanut ja bensiinikäyttöisten henkilöautojen osuus vähentynyt. Hiukkaspäästöt ovat lähes kokonaan peräisin dieselajoneuvoista.



97

Ilmanlaatua pilaavat päästöt - liikenteen osuus

Aineisto ja sen tuottaja:

VTT:n LIISA-laskentajärjestelmä (kunnat/Liikennevirasto) (päästöt),
Ilmanlaadun seurantatiedot/HSY

Seurantatiedon kokoaja:

HSY

Seurannan aikaväli:

Vuosittain

Esittämistapa:

Diagrammi

Aluetaso:

Pääkaupunkiseutu



98

Ilmansaasteille altistuminen

Ilmansaasteille altistumista voidaan arvioida aikaisintaan kolmen vuoden perusteella

Asukkaiden ja herkkien kohteiden määrä vilkasliikenteisten teiden vaikutusalueilla

vuosi	Asukkaita		Herkkiä kohteita	
	minimi-etäisyys	suositus-etäisyys	minimi-etäisyys	suositus-etäisyys
2 011	3 100	31 400	5	32

Lähde: HSY

Mitä indikaattori mittaa?

Ilmansaasteille altistuvien asukkaiden ja ilmansaasteille herkkien kohteiden määrää vilkasliikenteisten teiden vaikutusalueella.

Tiivis analyysi kehityksestä:

Altistuvien asukkaiden määrää on seurattu vuodesta 2011 lähtien ja kehitystä voidaan arvioida aikaisintaan kolmen vuoden perusteella.

Ilmansaasteille altistuminen

Teiden suojavaöhykkeillä asuvien määrä

Aineisto ja sen tuottaja:

HSY:n ilmansuojeluyksikkö

Seurantatiedon kokoaja:

HSY

Seurannan aikaväli:

Vuosittain

Esittämistapa:

Diagrammi, kartta

Aluetaso:

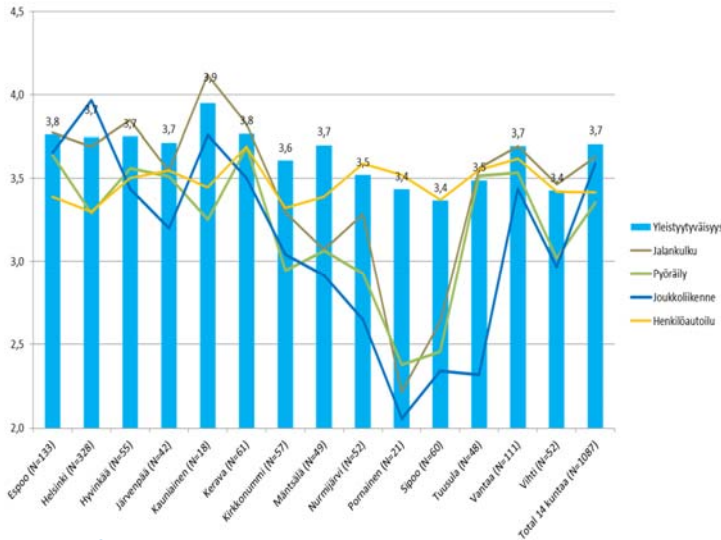
Pääkaupunkiseutu



Tyytyväisyys liikennejärjestelmän tilaan

Asukkaat ovat melko tyytyväisiä liikennejärjestelmä tilaan, mutta tyytyväisyys vaihtelee kunnittain

Asukkaiden tyytyväisyys liikennejärjestelmän tilaan



Lähde: HSL



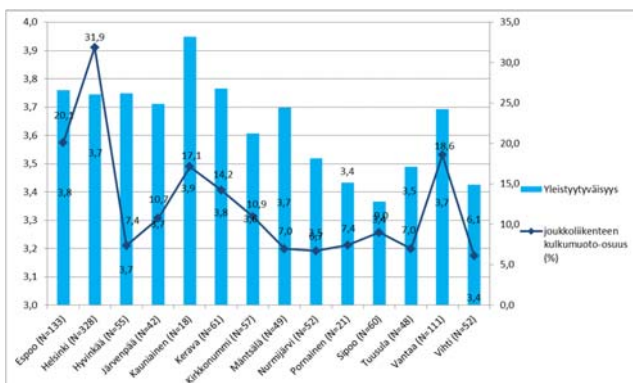
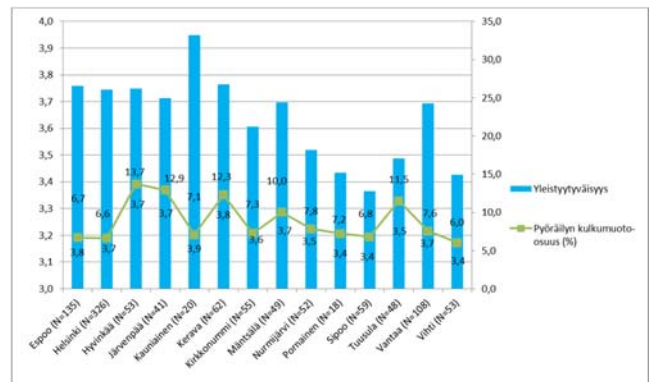
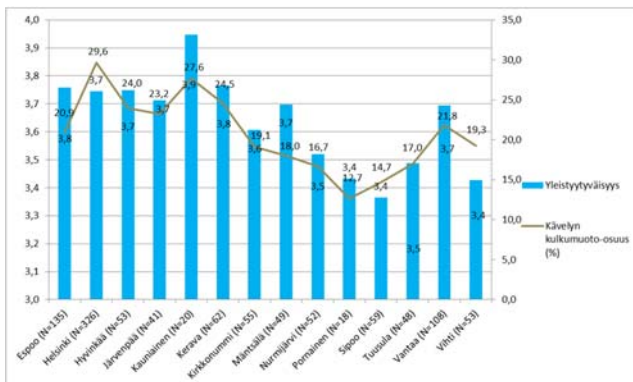
Mitä indikaattori mittaa?

Tyytyväisyyttä liikennejärjestelmän tilaan HSL-alueella.

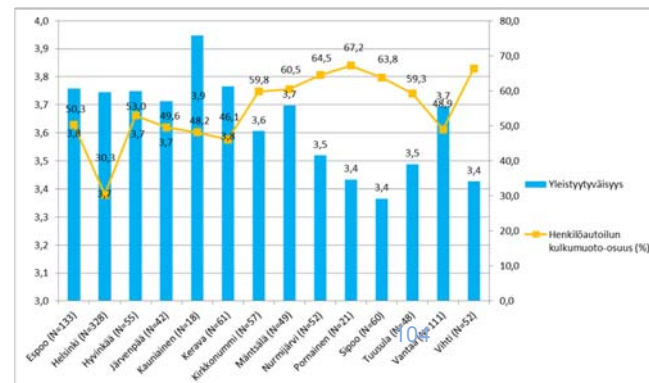
Tiivis analyysi kehityksestä:

Tyytyväisimpiä liikennejärjestelmän tilaan ollaan Kauniaisissa, Espoossa ja Helsingissä, tyytymättömiä Pornaisissa, Sipoossa, Nurmijärvellä ja Tuusulassa. Yleistyytyväisyys on parantunut.

Yleistyytyväisyys liikennejärjestelmän tilaan



Lähde: HSL



Tyytyväisyys liikennejärjestelmän tilaan

Aineisto ja sen tuottaja:

HSL, Livin teettämän raportin pohjalta tehty tiivistelmä

Seurantatiedon kokoaja:

HSL

Seurannan aikaväli:

4 vuotta

Esittämistapa:

Diagrammi

Aluetaso:

Kunnittain, Helsingin seutu



Tyytyväisyys liikennejärjestelmän kehittämisen tavoitteisiin ja keinoihin

Asukkaat ovat tyytyväisiä liikennejärjestelmäsuunnitelman (HLJ 2011) kehittämisen tavoitteisiin ja keinoihin

Mitä indikaattori mittaa?

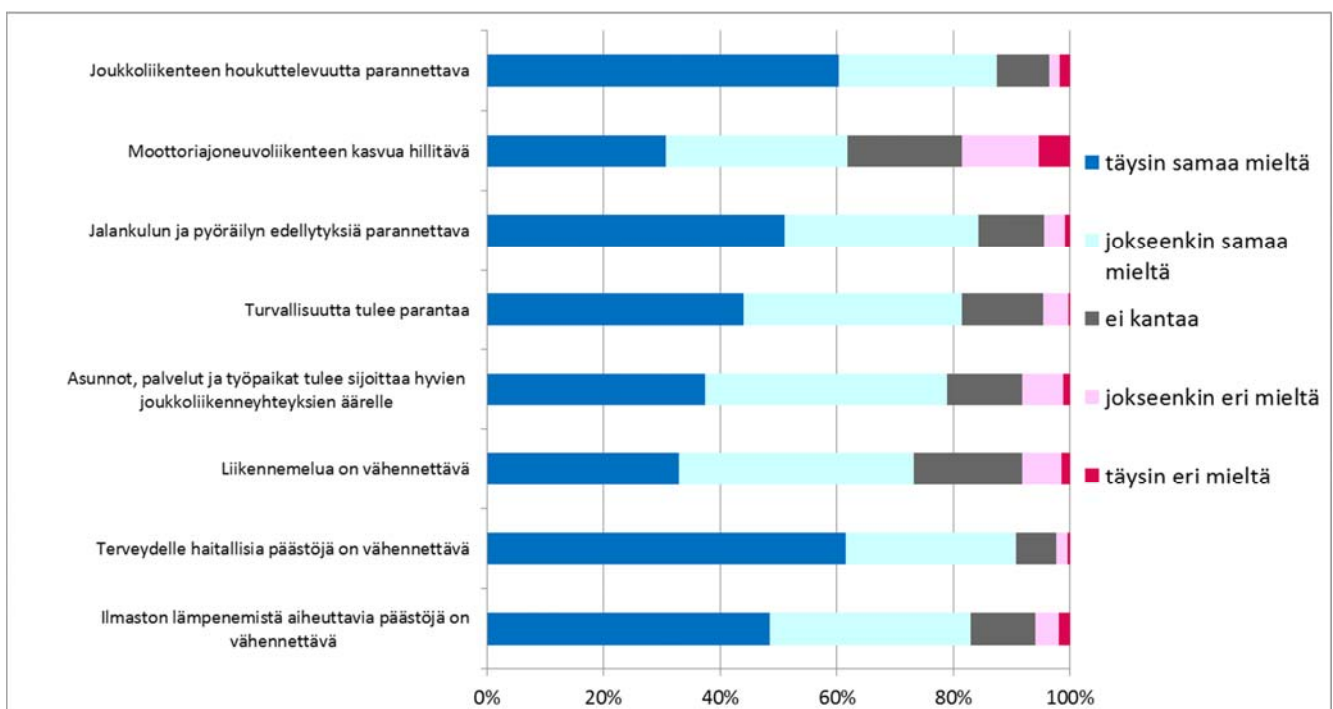
Helsingin seudun asukkaiden näkemyksiä liikennejärjestelmän kehittämisen tavoitteista ja keinoista.

Tiivis analyysi kehityksestä?

Mielipidetiedustelu (HLJ-barometri) toteutettiin ensimmäistä kertaa toukokuussa 2013. HLJ-barometrin mukaan asukkaat ovat tyytyväisiä liikennejärjestelmäsuunnitelman (HLJ 2011) kehittämisen tavoitteisiin ja keinoihin. Myös useita julkisessa keskustelussa olleita toimia kannatettiin laajasti. Mahdolliset liikennejärjestelmän kehittämisen rahalliset lisäpanostukset asukkaat toivoivat suunnattavan etupäässä joukkoliikenteen sekä pyöräilyreittien ja olosuhteiden kehittämiseen.



Asukkaat ovat tyytyväisiä liikennejärjestelmäsuunnitelman (HLJ 2011) kehittämisen tavoitteisiin ja keinoihin.



Lähde: HLJ-barometri

Asukkaiden keinot liikennejärjestelmän kehittämiseen

Seuraavat yleisessä keskustelussa olleet tavoitteet ja keinot saivat vastaajien enemmistön kannatuksen:

- Työnantajien tulee tarjota työntekijöilleen työsuhdematkalippu etuna vastaavana etuna kuin liikunta- tai lounasseteli. (kannatus 71 %)
- Joukkoliikenteen lippujen hintoja lasketaan. Tarvittava tuki joukkoliikenteelle kerätään verovaroista. (kannatus 62 %)
- Pysäköintimaksuilla vähennetään henkilöautoliikennettä keskusta-alueilla. Kerättyjä varoja käytetään jalankulun ja pyöräilyn olosuhteiden kehittämiseen. (kannatus 53 %)
- Pyöräilylle tulee saada lisää tilaa liikenteessä. (kannatus 70 %)



Tyytyväisyys liikennejärjestelmän kehittämisen tavoitteisiin ja keinoihin

Aineisto ja sen tuottaja

HSL

Seurantatiedon kokoaja

HSL: LIJO

Seurannan aikaväli

4 vuoden välein

Esittämistapa

Tekstikuvaus ja graafi

Aluetaso

Helsingin seutu



Kestävän kehityksen mukainen
yhdyskuntarakenne ja maankäyttö

Joukkoliikenteen, jalankulun ja pyöräilyn
yhteydet ja palvelut

Liikkumisen ohjaus, hinnoittelu ja sääntely

Liikennejärjestelmän operointi ja ylläpito

Liikenteen infrastruktuuri

3. HLJ 2011:n kehittämisohjelman toteutumisen tarkastelu



HLJ 2011:n kehittämisohjelman toteutuminen on hyvässä vauhdissa

Kestävän kehityksen mukainen
yhdyskuntarakenne ja maankäyttö

Joukkoliikenteen, jalankulun ja pyöräilyn
yhteydet ja palvelut

Liikkumisen ohjaus, hinnoittelu ja sääntely

Liikennejärjestelmän operointi ja ylläpito

Liikenteen infrastruktuuri



- Uuden asuntotuotannon sijoittuminen SAVU-vyöhykkeille
- Asukkaiden ja työpaikkojen alueellisen sijoittumisen muutos seututasolla
- Saavutettavuuden kehitys kestävillä kulkumuodoilla
- Joukkoliikenteen runkoverkon kehitys
- Pysäköintipolitiikan linjausten kehittyminen



Uuden asuntotuotannon sijoittuminen SAVU-vyöhykkeille

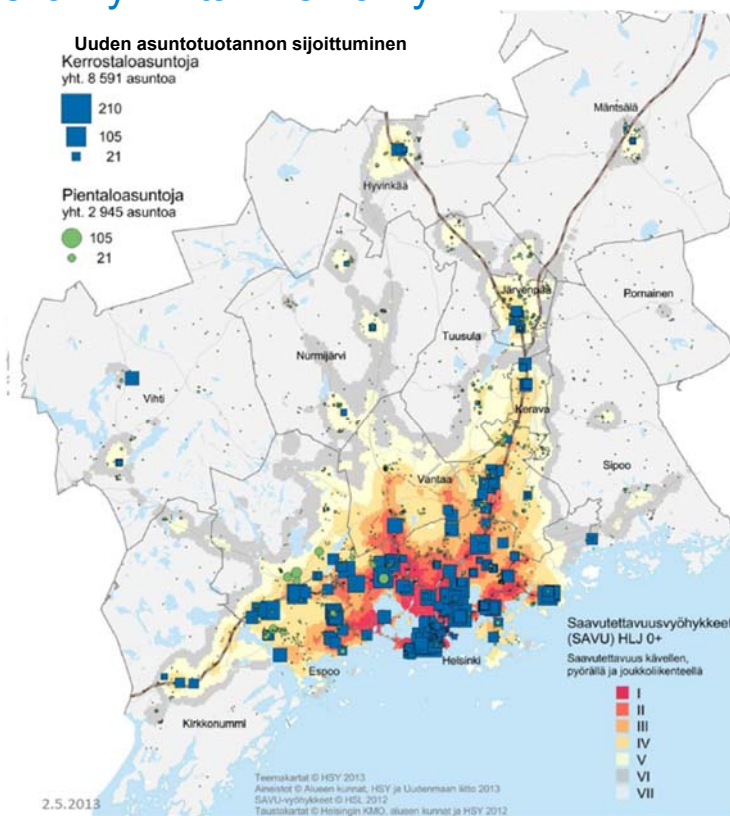
Valmistuneesta asuntotuotannosta 70 % sijoittui kävelen, pyöräillen ja joukkoliikenteellä hyvin tai melko hyvin saavutettaville alueille

Mitä indikaattori mittaa?

Kuinka suuri osa uudesta asuntotuotannosta sijoittuu saavutettavuuden kannalta hyville vyöhykkeille.

Tiivis analyysi kehityksestä:

Valmistuneesta asuntotuotannosta 70 % sijoittui kävelen, pyöräillen ja joukkoliikenteellä hyvin tai melko hyvin saavutettaville alueille.



Lähde: Teemakartta © HSY 2013
Aineistot © Alueen kunnat, HSY ja UML 2013
SAVU-vyöhykkeet © HSL 2012
Tautokartat © Helsingin KMO, alueen kunnat ja HSY 2012

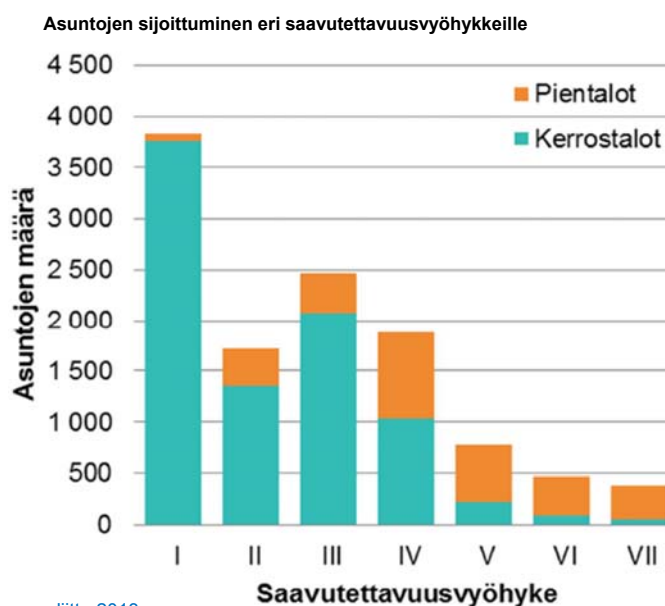
Vuonna 2012 rakennetuista uusista kerrostaloasunnoista 84 % ja pientaloasunnoista 28 % sijoittui alueille, joilla palvelut ja työpaikat ovat tyypillisesti saavutettavissa kävelen, pyöräillen tai vähintään melko tiheällä joukkoliikenteellä.

Mitä indikaattori mittaa?

Kuinka suuri osa uudesta asuntotuotannosta sijoittuu saavutettavuuden kannalta hyville vyöhykkeille.

Tiivis analyysi kehityksestä:

Vuonna 2012 rakennetuista uusista kerrostaloasunnoista 84 % ja pientaloasunnoista 28 % sijoittui alueille, joilla palvelut ja työpaikat ovat tyypillisesti saavutettavissa kävelen, pyöräillen tai vähintään melko tiheällä joukkoliikenteellä.



Lähde: Aineistot © Alueen kunnat, HSY ja Uudenmaan liitto 2013
SAVU-vyöhykkeet © HSL 2012

Asuntotuotannon sijoittuminen saavutettavuusvyöhykkeittäin

Aineisto ja sen tuottaja:

Asuntotuotanto ja kaavoitustietojen lähde kunnat
Saavutettavuustiedot HSL:stä

Seurantatiedon kokoaja:

HSL

Seurannan aikaväli:

1-4 vuotta

Esittämistapa:

Diagrammi/ kartta

Aluetaso:

Helsingin seutu



Saavutettavuuden kehitys kestävillä kulkumuodoilla

Saavutettavuustarkasteluihin on kehitetty uusi työkalu

Mitä indikaattori mittaa?

Saavutettavuuden kehitystä kestäväillä kulkumuodoilla vuosina 2008-2012.

Tiivis analyysi kehityksestä:

Helsingin seudun liikennejärjestelmäsuunnitelman HLJ 2011 jatkotyönä on kehitetty analyysimenetelmä SAVU, jossa kuvataan vyöhykkeiden avulla, miten erilaiset palvelut ja työpaikat on mahdollista saavuttaa joukkoliikenteellä, kävellen ja pyöräillen. SAVU-menetelmä on kehitetty liikenteen ja maankäytön vuorovaikutteista suunnittelua varten ja sitä on hyödynnetty MAL-aiesopimuksen valmistelussa ja seurannassa. Lokakuussa 2013 ovat valmistuneet vuosien 2008 ja 2012 vertailukelpoiset saavutettavuuskartat, joita käytetään maankäytön ja liikennejärjestelmän suunnittelussa ja seurannassa.

Menetelmässä saavutettavuus perustuu asukkaiden kulkumahdollisuuksiin eri alueiden välillä, kulkutavan valintaan erityyppisillä ja eripituisilla matkoilla sekä toimintojen houkuttelevuuteen ja etäisyyteen. Vyöhykkeen I seudullinen saavutettavuus on paras ja vyöhykkeen VII heikoin. Analyysit osoittavat, että seudullisessa saavutettavuudessa ei ole tapahtunut merkittäviä muutoksia vuosina 2008–2012. Neljän vuoden aikana vyöhykkeet III ja V ovat laajentuneet, kun taas vyöhyke II on pienentynyt suhteellisesti eniten. Vyöhykkeillä III, V ja VII saavutettavuus on hieman parantunut ja muilla vyöhykkeillä hieman laskenut. Muutokset seudullisessa saavutettavuudessa ovat olleet kuitenkin vähäisiä. Saavutettavuuteen ovat vaikuttaneet liikennejärjestelmän kehittämistoimet sekä väestö- ja työpaikkamäärien kehitys. Tuloksia analysoidaan edelleen liikennejärjestelmän ja maankäytön muutosten näkökulmasta vyöhykkeittäin.



Lähde: Aineistot © Alueen kunnat, HSY ja Uudenmaan liitto 2013
SAVU-vyöhykkeet © HSL 2012

119

YHDYSKUNTARAKENNE JA MAANKÄYTTÖ

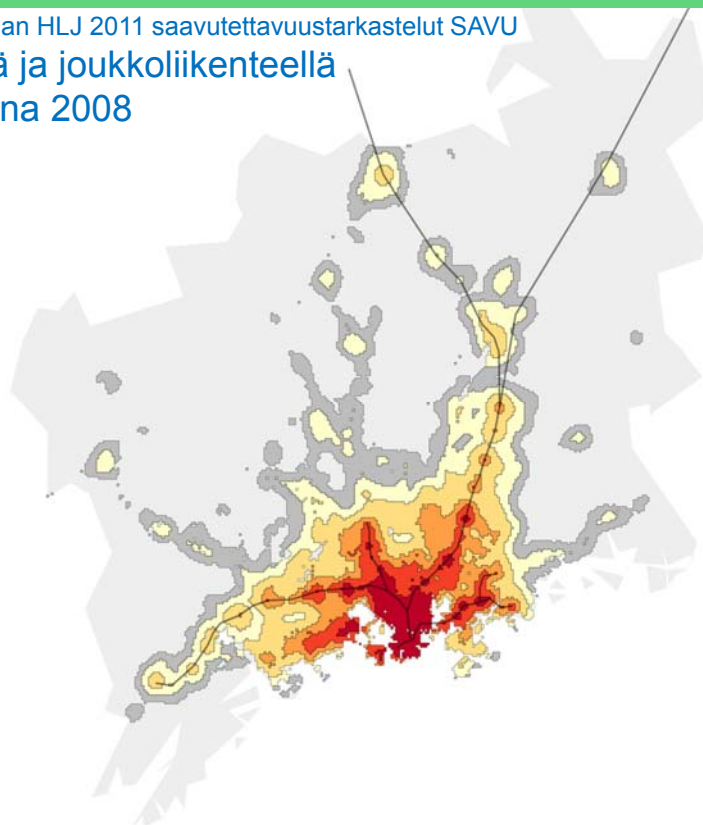
Helsingin seudun liikennejärjestelmäsuunnitelman HLJ 2011 saavutettavuustarkastelut SAVU

Saavutettavuus kävellen, pyörällä ja joukkoliikenteellä seudullisessa liikkumisessa vuonna 2008

Saavutettavuusvyöhykkeellä asuvan on mahdollista saavuttaa tarvitsemansa palvelut ja työpaikat tyypillisesti seuraavalla tavalla:

Vyöhyke:

- I Kävellen, pyöräillen tai hyvin tiheällä vaihdottomalla joukkoliikennetyheydellä
- II Kävellen, pyöräillen tai tiheällä vaihdottomalla tai tiheällä vaihdollisella joukkoliikennetyheydellä
- III Melko tiheällä vaihdollisella joukkoliikennetyheydellä tai autolla
- IV Autolla tai vaihdollisella joukkoliikennetyheydellä
- V Autolla ja joillakin matkoilla joukkoliikenteellä
- VI Pääosin autolla
- VII Autolla



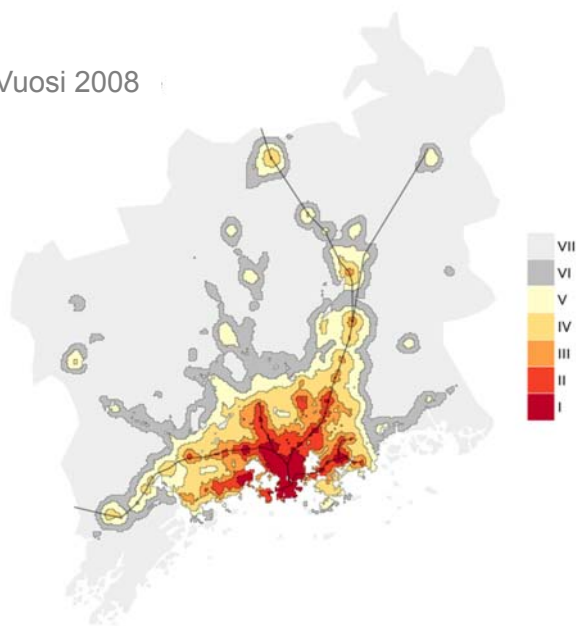
Kävely ja pyöräily ovat paikallisia perusliikkumismuotoja kaikilla vyöhykkeillä

Lähde: Aineistot © Alueen kunnat, HSY ja Uudenmaan liitto 2013
SAVU-vyöhykkeet © HSL 2012

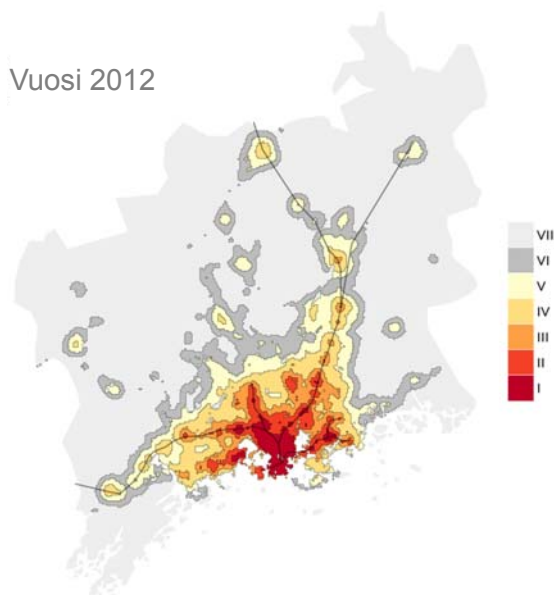
120

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

Vuosi 2008



Vuosi 2012



Lähde: SAVU-vyöhykkeet © HSL 2012

121

Saavutettavuuden kehitys kestävillä kulkumuodoilla

Aineisto ja sen tuottaja:

HSL

Seurantatiedon kokoaja:

HSL

Seurannan aikaväli:

4 vuotta

Esittämistapa:

Kartta/diagrammi

Aluetaso:

Helsingin seutu

Joukkoliikenteen runkoverkon kehitys

Kestävän kehityksen mukainen
yhdyskuntarakenne ja maankäyttö

YHDYSKUNTARAKENNE JA MAANKÄYTTÖ

Joukkoliikenteen tavoitetaso on määritelty ja toimia joukkoliikenteen runkoverkon ja laatukäytävien kehittämiseksi on tehty



Lähde: HSL, Uudenmaan ELY-keskus

Mitä indikaattori mittaa?

Joukkoliikenteen runkoverkon ja laatukäytävien kehitystä.

Tiivis analyysi kehityksestä:

Vuonna 2012 valmistui runkobussilinjaston suunnitelma ja tavoitteena on toteuttaa esitetyt runkobussilinjat vuoteen 2022 mennessä. HSL-alueen poikittaislinjaston kehittämissuunnitelma 2012-2022 on valmistunut ja ensimmäisiä kehittämistoimia tehdään vuonna 2013. Länsimetro ja Kehärata ovat rakenteilla ja niiden liikennöinti alkaa 2015.



Joukkoliikenteen tavoitetaso on määritelty

Tiivis analyysi kehityksestä:

HSL-alueen poikittaislinjaston kehittämissuunnitelma 2012–2022

Suunnitelman tavoitteena on parantaa poikittaisjoukkoliikenteen palvelutasoa seudulla. Vuonna 2013 poikittaislinjaston kehittämissuunnitelman mukaisia kehittämistoimenpiteitä toteutetaan Kehä I:n tasolla muuttamalla linja 512 uudeksi poikittaislinjaksi 554, oikaisemalla Helsingin sisäinen poikittaislinja 54 Malmin ohi ja jatkamalla Helsingin sisäistä poikittaislinjaa 52A. Linja 554 aloittaa liikennöinnin harvemmalla vuorovälillä kuin poikittaislinjaston kehittämissuunnitelmassa esitettiin. Vuonna 2013 Espoossa sisäiset poikittaislinjat 35 ja 43 korvataan uusilla poikittaislinjoilla 533 ja 543.

HSL-alueen runkobussilinjasto 2012–2022

Runkobussilinjasto muodostuu kehämäisten poikittaislinjojen ja säteittäisten pääkeskukseen suuntautuvien runkobussilinjojen yhdistelmästä. Jokeri muutettiin uuden runkolinjabrändin mukaiseksi linja 550 elokuussa 2013. Toinen poikittainen runkolinja 560 alkaa liikennöidä loppukesästä 2015. Helsingin sisäinen linja 58 muutetaan runkolinjaksi automaattimetron valmistuttua 2016.



125

Joukkoliikenteen tavoitetaso on määritelty

Tiivis analyysi kehityksestä:

Raideliikenteen hankkeiden toteutuminen

Länsimetro ja Kehärata ovat rakenteilla ja niiden liikennöinti alkaa vuonna 2015. Kehäradan liityntälinjaston suunnittelu on meneillään ja Länsimetron liityntälinjaston suunnittelu aloitetaan vuonna 2013.

Joukkoliikenteen toimintaedellytykset

Uudenmaan maakuntakaavatyön yhteydessä on määritelty joukkoliikenteen merkittävät yhteysvälit. Määrityksiä on tehty myös Uudenmaan ELY-keskuksen joukkoliikenteen palvelutasotyössä. Joukkoliikenteen infrastruktuurin toimenpiteiden tunnistamista ja priorisointia on tehty usean hankkeen ja projektin yhteydessä. Tällaisia olivat KUHA-ohjelmointi, HSL:n joukkoliikenteen luotettavuuden kehittämisselvitykset sekä eri liikennekäytävien tiesuunnitelmat. Myös isojen investointien yhteydessä tehtiin merkittäviä joukkoliikennettä edistäviä toimenpiteitä.



126

Joukkoliikenteen runkoverkon ja laatukäytävien toteutuminen

Aineisto ja sen tuottaja:

HSL, Uudenmaan ELY-keskus

Seurantatiedon kokoaja:

HSL

Seurannan aikaväli:

1 vuotta

Esittämistapa:

Kartta

Aluetaso:

Helsingin seutu



Pysäköintipolitiikan linjaukset

Helsingin kaupungilta valmistumassa pysäköintistrategia

Mitä indikaattori mittaa?

Pysäköintipolitiikan linjausten kehittymistä.

Tiivis analyysi kehityksestä:

Helsingin kaupungilta valmistui pysäköintistrategia kesäkuussa.

HLJ 2011:n yhteydessä on laadittu seudullista pysäköintipolitiikkaa käsittelevä osaselvitys.



Kuva: Sito Oy



129

Pysäköintipolitiikan linjaukset

Aineisto ja sen tuottaja:

HSL

Seurantatiedon kokoaja:

HSL

Seurannan aikaväli:

2-4 vuoden välein

Esittämistapa:

Kartta, teksti

Aluetaso:

Helsingin seutu, valtio

- Joukkoliikennejärjestelmää kuvaavien suunnitelmien toteutuminen
- Joukkoliikenteen palvelutason kehitys
- Lippu- ja tariffijärjestelmän alueellinen laajentuminen
- Liityntäpysäköinnin palvelutaso osana matkaketjun toimivuutta (kehitetään)
- Raideliikenteen täsmällisyys ja toimintavarmuus
- Joukkoliikenteen täsmällisyys/luotettavuus
- Liityntäpysäköinnin kustannukset ja vastuunjako
- Pääpyöräilyverkon ja pyöräilyn laatukäytävien toteutuminen



Joukkoliikennejärjestelmää kuvaavien suunnitelmien toteutuminen

Suunnitelmien toteuttaminen on käynnissä

Mitä indikaattori mittaa?

Joukkoliikennejärjestelmää kuvaavien suunnitelmien toteutumista.

Tiivis analyysi kehityksestä:

Joukkoliikennejärjestelmää kuvaavien suunnitelmien tavoiteaikataulut on määritelty. Vuonna 2012 valmistui suunnitelma HSL-alueen runkobussilinjastosta 2012-2022. Tavoitteena on toteuttaa kaikki esitetyt runkobussilinjat vuoteen 2022 mennessä. Myös poikittaislinjaston kehittämissuunnitelma on tehty vuosille 2012-2022.

Länsimetro ja Kehärata ovat rakenteilla ja niiden liikennöinti alkaa vuonna 2015. Kehäradan liityntälinjaston suunnittelu on meneillään ja Länsimetron liityntälinjasto suunnittelu aloitetaan 2013.

Runkobussilinjaston ja poikittaislinjaston kehittämissuunnitelmien mukaisia toimenpiteitä aletaan toteuttaa vuonna 2013.

Linjastomuutoksia on käsitelty tarkemmin kohdassa *Joukkoliikenteen runkoverkon kehitys*.



133

Joukkoliikennejärjestelmää kehittävien suunnitelmien toteutuminen

Seurantatiedon kokoaja:

HSL

Seurannan aikaväli:

Vuosittain

Esittämistapa:

Teksti

Aluetaso:

HSL-alue, muu Helsingin seutu



134

Joukkoliikenteen palvelutason kehitys

Joukkoliikenteen, jalankulun ja pyöräilyn yhteydet ja palvelut

Joukkoliikenteen palvelutason määrittely ohjaa joukkoliikenteen suunnittelua ja järjestämistä

Mitä indikaattori mittaa?

Joukkoliikenteen palvelutason kehitystä.

Tiivis analyysi kehityksestä:

Helsingin seudun alueen toimivaltaiset viranomaiset Helsingin seudun liikenne, Hyvinkää ja Uudenmaan ELY-keskus ovat määritelleet joukkoliikenteen palvelutason joukkoliikennelain edellyttämällä tavalla. Määrittely ohjaa toimia joukkoliikenteen suunnittelussa ja järjestämisessä.

Lähde: Uudenmaan ELY-keskus, HSL

Joukkoliikenteen palvelutason kehitys

Aineisto ja sen tuottaja:

- HSL:n hallitus vahvisti 13.12.2011 HSL:n toimivalta-alueelle joukkoliikennelain (869/2009) 4 §:ssä tarkoitetun palvelutason HSL:n joukkoliikenteen suunnitteluohjeen mukaisesti.
- ELYn joukkoliikenteen palvelutasomäärittelytyö (ELY)
- Hyvinkään palvelutasomäärittely (Hyvinkää)

Seurantatiedon kokoaja:

HSL

Seurannan aikaväli:

Vuosittain

Esittämistapa:

Kartta

Aluetaso:

HSL-alue, muu Helsingin seutu



137

Lippu- ja tariffijärjestelmän alueellinen laajentuminen



Maksualueet eivät perustu enää kuntarajoihin tulevaisuudessa



Lähde: Uudenmaan ELY-keskus, HSL



Mitä indikaattori mittaa?

Lippu- ja tariffijärjestelmän muutosta.

Tiivis analyysi kehityksestä:

Uudessa lippu- ja tariffijärjestelmässä ei ole enää kuntarajoihin perustuvia maksualueita, vaan rajat piirtyvät kaarimaisesti eri etäisyyksille Helsingin keskustasta. Tariffijärjestelmää kehitetään parhaillaan ja se valmistuu aikaisintaan 2016.

139

Lippu- ja tariffijärjestelmän alueellinen laajeneminen

Aineisto ja sen tuottaja:

HSL ja ELY

Seurantatiedon kokoaja:

HSL

Seurannan aikaväli:

Vuosittain

Esittämistapa:

Tekstikuvaus/kartta

Aluetaso:

HSL-alue, muu Helsingin seutu



140

Liityntäpysäköinnin palvelutaso osana matkaketjun toimivuutta

Joukkoliikenteen, jalankulun ja pyöräilyn yhteydet ja palvelut

Liityntäpysäköintialueiden tyypittely määritelty

Mitä indikaattori mittaa?

Liityntäpysäköinnin palvelutasoa osana matkaketjun toimivuutta.

Tiivis analyysi kehityksestä:

Helsingin seudun liityntäpysäköintistrategia ja toimenpideohjelma hyväksyttiin 5.12.2012 HSL:n HLJ-toimikunnassa. Strategiassa määriteltiin liityntäpysäköinnin palvelutaso osana matkaketjua.

HSL on ollut mukana HKL:n polkupyörien liityntäpysäköinnin jatkosuunnittelussa. Työssä keskitytään suurimpien liityntäasemien, terminaalien ja keskeisten pysäkkien liityntäpysäköintiratkaisujen kehittämiseen.



Kuva: Sito Oy

Liityntäpysäköinnin palvelutaso osana matkaketjun toimivuutta

Aineisto ja sen tuottaja:

HSL (LIJO)

Seurantatiedon kokoaja:

HSL

Seurannan aikaväli:

Vuosittain

Esittämistapa:

Kartta

Aluetaso:

Helsingin seutu



143

Raideliikenteen täsmällisyys ja toimintavarmuus

Raideliikenteen täsmällisyys on parantunut vuoden 2010 jälkeen

Mitä indikaattori mittaa?

Raideliikenteen täsmällisyyttä.

Tiivis analyysi kehityksestä:

Lähijunaliikenteen täsmällisyys on heikentynyt vuosina 2004-2010, jonka jälkeen tilanne on taas parantunut. Vuosina 2012-2013 on jatkettu HSL:n ja VR:n talvitäsmällisyysohjelmaa. Lisäksi liikenneviraston johdolla on luotu junaliikenteen häiriötilanteiden toimintamalleja. VR on kehittänyt häiriökäsikirjan sisäiseen käyttöönsä.

Puolenvaihtopaikkoja on rakennettu junaliikenteen häiriöhallinnan parantamiseksi. Hanalan puolenvaihtopaikoista on lähdössä rakentamissuunnittelu käyntiin ja niiden toteuttaminen on mahdollista vuonna 2014.



Kuva: Sito Oy

145

Raideliikenteen täsmällisyys ja toimintavarmuus

Aineisto ja sen tuottaja:

HSL

Seurantatiedon kokoaja:

HSL: JLO

Seurannan aikaväli:

Vuosittain

Esittämistapa:

Graafi/teksti

Aluetaso:

HSL-alue



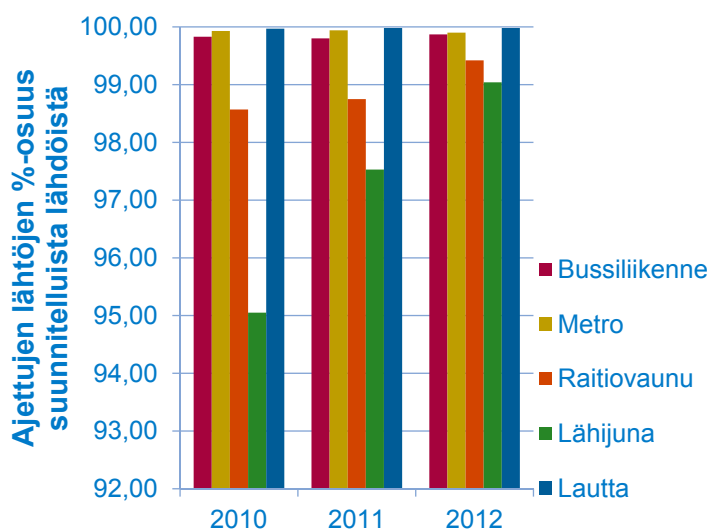
146

Joukkoliikenteen täsmällisyys/luotettavuus

Joukkoliikenteen, jalankulun ja pyöräilyn
yhteydet ja palvelut

Joukkoliikenteen luotettavuus on hiukan parantunut viime vuosina

Joukkoliikenteen luotettavuus



Lähde: HSL

Mitä indikaattori mittaa?

Joukkoliikenteen luotettavuutta. Luotettavuuden tunnuslukuna on ajettujen lähtöjen %-osuus suunnitelluista lähdöistä.

Tiivis analyysi kehityksestä:

Joukkoliikenteen luotettavuus on parantunut tasaisesti viime vuosina. Lähijunien luotettavuus on huonoin, mutta se on parantunut selvästi. Kaikkien joukkoliikennevälineiden luotettavuus yhteensä lähtöjen määrällä painotettuna oli 99,5 % vuonna 2012.

Joukkoliikenteen täsmällisyys/luotettavuus

Aineisto ja sen tuottaja:

HSL

Seurantatiedon kokoaja:

HSL: JLO

Seurannan aikaväli:

Vuosittain

Esittämistapa:

Graafi/teksti

Aluetaso:

HSL-alue



149

Liityntäpysäköinnin toimenpideohjelman toteutuminen

Liityntäpysäköinnin toimenpideohjelman toteutuminen

Mitä indikaattori mittaa?

LIIPY-strategian ja toimenpideohjelman toteutumista, esimerkiksi paikkamäärän kehitystä, käyttöasteen kehitystä, informaatiojärjestelmän kehitystä, liityntäpysäköinnin kustannus- ja vastuunjakoyhteistyön etenemistä sekä liityntäpysäköinnin hinnoittelua.

Mitä indikaattori kertoo?

Helsingin seudun liityntäpysäköintistrategia ja toimenpideohjelma hyväksyttiin 5.12.2012 HSL:n HLJ-toimikunnassa. Strategiatyön tavoitteena oli luoda yhteinen seudullinen tahtotila liityntäpysäköinnin kehittämisestä sekä selkeyttää ja vahvistaa polkupyörien ja autojen liityntäpysäköinnin roolia osana liikennejärjestelmää, joukkoliikenteen kokonaisuutta, liikkujien matkaketjuja ja pyöräilyn edistämistä sekä poistaa liityntäpysäköinnin toteutuksen esteitä. Strategia ja toimenpideohjelma palvelevat HLJ 2015 valmistelua ja tuottavat lähtöaineistoa metropolialueen pienten ja kustannustehokkaiden hankkeiden (KUHA) ohjelmointityöhön.



Liityntäpysäköinnin toimenpideohjelman toteutuminen

Aineisto ja sen tuottaja: LIIPY-strategia ja toimenpideohjelma

Seurantatiedon kokoaja: LIIPY-ryhmä, KUHA-ryhmä ja LIKO-ryhmä

Seurannan aikaväli: paikkamäärän kehitystä ja käyttöasteen kehitystä joka toinen vuosi, muuten vuosittain

Esittämistapa: Tekstikuvaus

Aluetaso: Helsingin seutu



Liityntäpysäköinnin kustannukset ja vastuunjako

Joukkoliikenteen, jalankulun ja pyöräilyn
yhteydet ja palvelut

Liityntäpysäköinnin toteutuksen kustannus- ja vastuujakoneuvottelut ovat käynnistyneet

Mitä indikaattori mittaa?

Liityntäpysäköinnin kustannus- ja vastuujaon etenemistä.

Tiivis analyysi kehityksestä:

HSL ja Liikennevirasto ovat käynnistäneet liityntäpysäköinnin toteutuksen kustannus- ja vastuujakoneuvottelut alkuvuonna 2013.

Kustannusjakoneuvottelut uusien liityntäpysäköintialueiden ja
lisäliityntäpysäköintipaikkojen osalta käydään yhteistyössä HSL:n, kuntien ja
valtion osalta. Neuvotteluiden pohjaksi on laadittu ehdotus investointien
kustannusosuuksiksi erityyppisillä liityntäpysäköintialueilla. Kustannusosuudet
ehdotetaan jaettavan sijaintikunnan, kohdekunnan, kotikunnan ja valtion välillä.



Liityntäpysäköinnin kustannusta ja vastuunjaosta sopiminen

Aineisto ja sen tuottaja:

HSL ja Liikennevirasto

Seurantatiedon kokoaja:

HSL

Seurannan aikaväli:

Vuosittain

Esittämistapa:

Tekstikuvaus

Aluetaso:

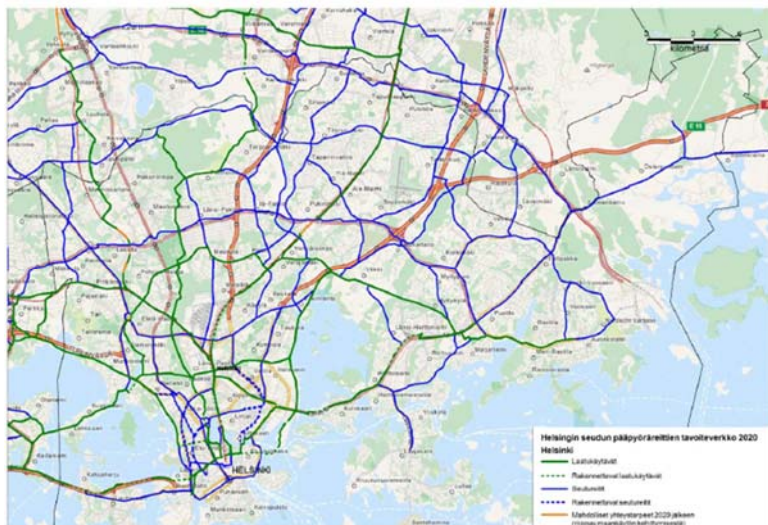
Helsingin seutu



155

Pääpyöräverkon ja pyöräilyn laatukäytävät

Pääpyöräilyverkko ja pyöräilyn laatukäytävien tavoiteverkko 2020 on määritelty



Lähde: HSL, KUHA-hankekokonaisuus



Mitä indikaattori mittaa?

Pääpyöräilyverkon ja pyöräilyn laatukäytävien toteutumista.

Tiivis analyysi kehityksestä:

Helsingin seudun pääpyöräilyverkon ja pyöräilyn laatukäytävien tavoiteverkko 2020 määrittelytyö valmistui elokuussa 2012. Työssä on muodostettu Helsingin seudun 14 kunnan alueelle 900 kilometriä kattava pyöräilyn pääverkko. Työtä hyödynnetään KUHA-hankkeiden ohjelmoinnissa ja sen toteutumista seurataan yhteistyössä HSL:n, kuntien ja U-ELYn kanssa. 157

Pääpyöräilyverkon ja pyöräilyn laatukäytävien toteutuminen

Aineisto ja sen tuottaja:

HSL: PÄÄVE-suunnitelma (KÄPSE-ryhmä) ja KUHA-hankekokonaisuus (KUHA-ryhmä)

Seurantatiedon kokoaja:

KÄPSE, KUHA

Seurannan aikaväli:

Vuosittain

Esittämistapa:

Kartta/tekstikuvaus

Aluetaso:

Helsingin seutu

- Liikkumisen ohjauksen toimenpiteiden edistyminen ja vaikuttavuus



Liikkumisen ohjauksen toimenpiteiden edistyminen ja vaikuttavuus

Liikkumisen ohjauksen aihekokonaisuudet ovat edistyneet

- **Työnantajayhteistyö**
esim. organisaatiokäynnit, aikataulunäytöt, työsuhdematkaliput, liikkumissuunnitelmat, toimipisteiden sijoittamiseen vaikuttaminen, ekotukikoulutukset
- **Koulujen liikkumisen ohjaus**
esim. Setä Sinisen toiminta, aineistojen päivitys ja laadinta, liikkumissuunnitelmat
- **Pyöräilyn edistäminen**
esim. pyöräkeskus, kaupunkipyörät
- **Asukkaisiin vaikuttaminen**
esim. Ilmastoinfo, uusasiakashankinta, asukasvuorovaikutus
- **Yhteiskäyttöautoilun edistäminen**
- **Sähköisten palvelujen kehittäminen**
esim. Reittioppaiden kehittäminen, taksa- ja lippujärjestelmä, lippu- ja informaatiojärjestelmä

Mitä indikaattori mittaa?

Liikkumisen ohjauksen toimenpiteiden edistämistä, toteutusta ja vaikuttavuutta.

Tiivis analyysi kehityksestä:

- Työnantajayhteistyötä on toteutettu tehokkaasti (useita organisaatiokäyntejä, liikkumissuunnitelmia, markkinointia ja tapahtumia).
- Koulujen liikkumisen ohjauksessa rakennetaan toimintamallia.
- Pyöräkeskus 1.0 (Ksv) > omistajaa haetaan, kaupunkipyörät (HKL) > toteutus siirtynyt
- Ilmastoinfon siirtynyt HSY:hin vuoden 2013 alusta > toimintaa kehitetään; uusasiakashankinta käynnistynyt – autoilijoille suunnattu kampanja oli menestys (saatiin noin 30 000 uutta matkakorttiasiakasta, asiakkuuksia seurataan); asukasvuorovaikutusprosessia kehitetty.
- Yhteiskäyttöautoilun edistämiprojekti on päättynyt elokuussa: määritelmä Helsingin seudulle, kartoitus yhteiskäyttöautoilun muodoista ja vakuutus käytännöistä, ehdotukset pysäköintipolitiikkaan ja kaavoitusmenettelyihin sekä matkustusohjeisiin.
- Matka-aikakarttapalvelu julkaistu (jatkokehitys käynnissä), Reittiopas uudistettu, LIJ ja TLJ etenevät (mm. uusi lukija valittu, kaarimallista päätetty, matkakortin tietojen tarkistus netissä jo käytössä, lataus myöhemmin).

Liikkumisen ohjauksen toimenpiteiden edistyminen ja vaikuttavuus

Aineisto ja sen tuottaja:

Liikennevirasto, HSL

Seurantatiedon kokoaja:

HSL

Seurannan aikaväli:

Vuosittain

Esittämistapa:

Tekstikuvaus

Aluetaso:

Helsingin seutu

- Liikenteen kärkihankkeiden toteutuminen
- Liikenteen häiriötilanteen ja varautumissuunnitelman toimivuus
- Pyöräreittien kunnossapitoluokkien/ PÄÄVE-toimivuus
- LIITU-strategian ja toimenpideohjelman toteutuminen ja vaikuttavuus
- Matkaketjujen toimivuus liityntäliikenteessä (kehitetään)



Liikenteenhallinnan kärkihankkeiden toteutuminen

Liikenteenhallinnan kärkihankkeiden toteutus on edistynyt

Kärkihankkeet

(Uudenmaan ELY-keskus)

1. Liityntäpysäköinnin dynaamisen informaatiojärjestelmän pilotointi Hämeenlinnanväylän käytävällä Kehäradan asemilla.
2. HSL:n alueen joukko liikenteen häiriöhallinnan uudelleenorganisointi.
3. Seudullisen liikenteen hallintasuunnitelman laadinta verkollisen operoinnin kehittämiseksi.
4. Reaaliaikaisen sujuvuustiedon tuottaminen ja jalostaminen ruuhkautuvalta pääkatu- ja alempiasteiselta maantieverkolta.
5. Liikenteen vaihtuvan ohjauksen ja tiedottamisen hyödyntäminen pääväylien ruuhkautumisen ja häiriöiden hallinnassa.

Mitä indikaattori mittaa?

Miten liikenteen hallinnan kärkihankkeet ovat toteutuneet.



Tiivis analyysi kehityksestä:

1. Liityntäpysäköinnin informaation, valvonnan ja maksujärjestelmien toiminnallinen määrittely ja 1. vaiheen toteutussuunnitelma on teetetty.
2. HSL:n häiriö päivystäjä on aloittanut toiminnan Helsingin seudun liikenteen hallintakeskuksessa aamuruuhkien aikana.
3. Liikenteen hallintasuunnitelma ilman laadun äkillisiä heikkenemistilanteita varten on käynnistynyt.
4. Liikennevirasto on toteuttanut matka-ajanmittauspilotin matkapuhelinverkkoa hyödyntäen. Alueen viranomaistoimijoille on järjestetty keskustelutilaisuus syksyllä 2012. Liikennevirasto koordinoi yhteistyötä.
5. Pääkaupunkiseudun pääväylien nopeusrajoituspolitiikan sekä liikenteen hallinnan toimenpidesuunnitelma on valmistunut 2013.

Tiivis analyysi kehityksestä:

- 1: HSL:n johdolla on teetetty liityntäpysäköinnin informaation, valvonnan ja maksujärjestelmien toiminnallinen määrittely sekä ensimmäisen vaiheen toteutussuunnitelma. Raportissa on esitetty käynnistettävät jatkotoimet, vastuut ja aikataulut toteutukseen etenemiseksi Kehäradan liikennöinnin aloittamisen myötä kesällä 2015.
- 2: HSL:n häiriö päivystäjä on aloittanut koeluontoisesti toiminnan Helsingin seudun liikenteen hallintakeskuksessa 10/2012 alkaen aamuruuhkien aikana. Samanaikaisesti myös VR:n matkustaja-informaatiojärjestelmän pääkäyttäjät ovat aloittaneet puolen vuoden koeluontoisen toiminnan liikenteen hallintakeskuksessa. Toiminnalla haetaan synergiaa häiriötilanteiden hoitamiseen keskittämällä eri liikennemuotojen tilannetietoisuutta samaan tilaan.
- 3: Ensimmäisessä vaiheessa laaditaan liikenteen hallintasuunnitelma ilman laadun äkillisiä heikkenemistilanteita varten (liittyy Pääkaupunkiseudun varautumissuunnitelmaan ilman laadun äkillisen heikkenemiseen), joka toteutetaan ELY-keskuksen koordinoimana yhteishankkeena. Työ on käynnistynyt 2/2013.
- 4: Liikennevirasto on toteuttanut matka-ajanmittauspilotin matkapuhelinverkkoa hyödyntäen. Myös Helsinki selvittää matkapuhelinpaikannukseen perustuvaa matka-ajanmittausta katuverkolta. Keskusteluja häiriötiedotuksen kehittämisestä ja häiriötilanteiden hoitamisen tehostamiseksi on käyty alueen viranomaistoimijoiden kesken helmi- ja kesäkuussa 2012. Yhteisen tilannekuvan kehittämisestä on järjestetty keskustelutilaisuus alueen viranomaistoimijoille 9/2012. Liikennevirasto koordinoi yhteistyötä ja liikenteen kokonaistilannekuvan muodostamista ja parantamista.
- 5: Pääkaupunkiseudun pääväylien nopeusrajoituspolitiikan sekä liikenteen hallinnan toimenpidesuunnitelman on laadittu Uudenmaan ELY-keskuksessa. Tavoitteena on esitys aikataulutetusta etenemisestä. Helsingin kaupunki teetti oman älyliikenteen hyödyntämissuunnitelman (Älyliikenne Helsingissä).



Liikenteen hallinnan kärkihankkeiden toteutuminen

Aineisto ja sen tuottaja:

Uudenmaan ELY-keskus

Seurantatiedon kokoaja:

Helsingin seudun liikenteen hallinnan jory/Uudenmaan ELY

Seurannan aikaväli:

2 kertaa vuodessa

Esittämistapa:

Tekstikuvaus

Aluetaso:

Helsingin seutu

167

Liikenteen häiriötilanteen ja varautumissuunnitelman toimivuus

Suunnitelmia ollaan laatimassa vuoden 2013 aikana

Mitä indikaattori mittaa?

Liikenteen häiriötilanteen ja varautumissuunnitelman toimivuutta.

Tiivis analyysi kehityksestä:

Pääkaupunkiseudun pääväylien nopeusrajoituspolitiikan sekä liikenteenhallinnan toimenpidesuunnitelman laadinta on käynnissä Uudenmaan ELY-keskuksessa. Tavoitteena on esitys aikataulutetusta etenemisestä. Suunnitelma on valmistunut 2013. Helsingin kaupunki teettää oman älyliikenteen hyödyntämissuunnitelman, joka valmistui 2013.



169

Liikenteen häiriötilanteen ja varautumissuunnitelman toimivuus

Aineisto ja sen tuottaja:

HSL, Uudenmaan ELY-keskus

Seurantatiedon kokoaja:

HSL

Seurannan aikaväli:

1 kertaa vuodessa

Esittämistapa:

Tekstikuvaus

Aluetaso:

Helsingin seutu



170

Pyöräreittien kunnossapitoluokkien/ PÄÄVE-toimivuus



Liikennejärjestelmän operointi ja ylläpito

Seudullisia pyöräreittien kunnossapitoluokkia ei ole laadittu

Mitä indikaattori mittaa?

Pyöräreittien kunnossapitoluokkien/PÄÄVE toimivuuden kehittymistä.

Tiivis analyysi kehityksestä:

Seudullisia kunnossapitoluokkia pyöräreiteille ei ole laadittu.



Kuva: Sito Oy

Kuntien pyörätiereittien ja pääpyöräilyverkon (PÄÄVE) kunnossapidon toimivuus

Aineisto ja sen tuottaja:

Kunnat (ylläpitosuunnitelma), PÄÄVE

Seurantatiedon kokoaja:

HSL: KÄPSE

Seurannan aikaväli:

2 vuoden välein

Esittämistapa:

Tekstikuvaus

Aluetaso:

Helsingin seutu



173

LIITU-strategian ja toimenpideohjelman toteutuminen



LIITU-strategian ja toimenpideohjelma on valmistunut ja seudun liikenneturvallisuusyhteistyö on aktivoitunut

Mitä indikaattori mittaa?

Indikaattori mittaa LIITU-strategian ja toimenpideohjelman toteutumista ja vaikuttavuutta.

Tiivis analyysi kehityksestä:

Vuonna 2012 valmistuivat sekä Helsingin seudun liikenneturvallisuusstrategia että Uudenmaan ELY-keskuksen liikenneturvallisuussuunnitelma. Kunnat ja ELY-keskus ovat laatineet yhdessä liikenneturvallisuussuunnitelmia, esim. Keravan, Järvenpään ja Tuusulan alueille vuonna 2013. Liikenneturvallisuusyhteistyö on aktivoitunut sekä seudulla että kunnissa.

LIITU-ryhmän tehtävänä on edistää ja seurata Helsingin seudun liikenneturvallisuusstrategian toteutumista. Ryhmä on sopinut tärkeimmiksi edistettäviksi asioiksi seudullisen periaatteen määrittelyn mopon paikasta, kaavojen ja katusuunnitelmien liikenneturvallisuusauditointien ohjeistuksen sekä koosteen hyvistä suojatiekäytännöistä. Liikenneturvallisuusstrategian tavoitteiden toteutumista seurataan onnettomuuksien vähentämistavoitteen (liikenneonnettomuuksissa kuolleet ja loukkaantuneet) sekä muiden indikaattorien (2-7) avulla.



175

LIITU-strategian ja toimenpideohjelman toteutuminen

Seurattavat tavoitteet ja indikaattorit (2-7):

2. Vakavien liikenneonnettomuuksien määrä vähenee alhaisen nopeusrajoituksen alueilla
 - A. Kuolemaan johtaneiden onnettomuuksien määrä alle 50 km/h alueilla
 - B. Loukkaantumiseen johtaneiden onnettomuuksien määrä alle 50 km/h alueilla
3. Pahimpien onnettomuuskasautumien määrä vähenee
 - A. Onnettomuuskasautumien lukumäärä, joissa IND5>1 (5 v. keskiarvo)
4. Liikkuminen koetaan kaikilla kulkutavoilla turvallisesti
 - A. Jalankulun koettu turvallisuus
 - B. Pyöräilyn koettu turvallisuus
 - C. Joukkoliikenteen koettu turvallisuus
5. Liikennesääntöjen laiminlyönnit ja riskikäyttäytyminen vähenevät
 - A. Pyöräilykypärän käyttö (Uusimaa)
 - B. Heijastimen käyttö taajamassa (Uusimaa)
 - C. Jalankulkijoiden liikennevalojen noudattaminen (Helsinki ja Vantaa)
 - D. Ylinopeutta (yli 10 km/h) ajavien määrä liikennevirrassa (lähde: ELY, LAM-pistedata)
 - E. Alkoholitapaukset liikennevirrassa (lähde: Poliisi/Liikenneturva)
6. Ajoneuvojen kuntotaso ja turvallisuusvarustelu paranee (lähde: Trafi)
 - A. Liikenteessä olevien henkilöautojen iän mediaani (Uusimaa)
7. Onnettomuusuhrien auttaminen on korkeatasoista
 - A. Pelastustoimen kokonaistoimintavalmiusaika (vuoden keskiarvo) (lähde: Pelastuslaitos)
 - B. Vähintään hätäensiapukurssin käyneiden kansalaisten määrä (voimassa oleva hätäensiapu-, EA1- tai EA2-todistus, Uusimaa) (lähde: SPR)



176

LIITU-strategian ja toimenpideohjelman toteutuminen

Aineisto ja sen tuottaja:

LIITU-strategia ja toimenpideohjelma, indikaattorit 2-7

Seurantatiedon kokoaja:

HSL: LIITU-ryhmä

Seurannan aikaväli:

Vuosittain

Esittämistapa:

Diagrammi

Aluetaso: Helsingin seutu, vaihtelee osittain indikaattoreittain



177

Liikenteen infrastruktuuri

- Rahoitusjärjestelmän kehitys
- Liikenneinvestointien rahoitustason kehitys ja rahoituksen kohdentuminen
- Infrastruktuurin kehittämishankkeet
- Raideliikenteen suunnitteluhankkeet
- KUHA-ohjelman toteutus



Rahoitusjärjestelmän kehitys

Liikenteen infrastruktuuri

Pienten kustannustehokkaiden hankkeiden tarve ja vaikuttavuus on huomattu

Mitä indikaattori mittaa?

Rahoitusjärjestelmän kehittymistä (esim. erillisrahoitus valtion ja kuntien budjeteissa, liikennehastan perustaminen).

Tiivis analyysi kehityksestä:

Valtio sisällyttää budjettiinsa erillisrahoitusta MAL-hankekokonaisuuksien (Helsingin seudulla KUHA) toteuttamiseen vuosina 2014 ja 2015 edellyttäen, että kunnat osallistuvat samalla rahoitusosuudella (liikennepoliittinen selonteko ja MAL-aiesopimus). Pienten kustannustehokkaiden hankkeiden tarve ja vaikuttavuus on huomattu isojen infrahankkeiden rinnalla.



Rahoitusjärjestelmän kehitys

Aineisto ja sen tuottaja:

HSL, LVM, LIVI, kunnat

Seurantatiedon kokoaja:

HSL

Seurannan aikaväli:

Vuosittain

Esittämistapa:

Tekstikuvaus

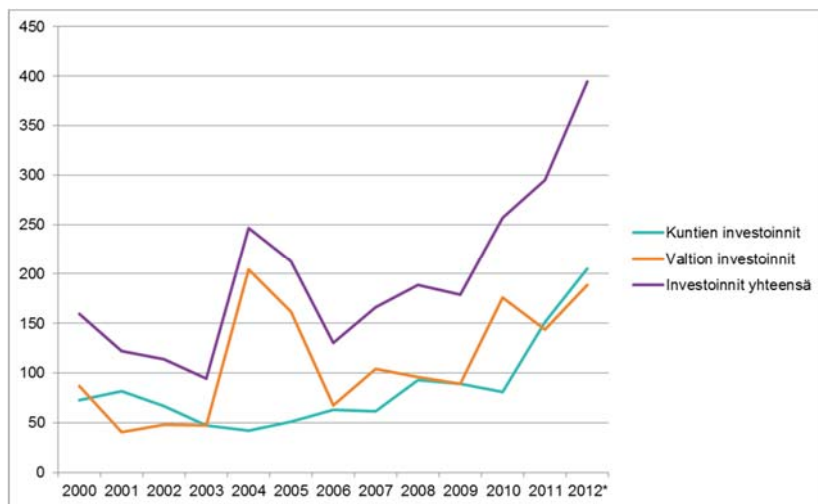
Aluetaso:

Valtio, Helsingin seutu



Liikenneinvestointien rahoitustason kehitys ja kohdentuminen

Kuntien rahoitusosuus seudullisista hankkeista on noussutta valtion osuutta suuremmaksi



Mitä indikaattori mittaa?
Liikenneinvestointien rahoitustason kehitystä.

Tiivis analyysi kehityksestä:
Rahoituksen määrä on kasvanut. Kuntien rahoitusosuus seudullisista hankkeista on noussut viime vuosina valtion osuutta suuremmaksi.

Kuntien ja valtion osuudet pääväylä- ja ratainvestoinneista pääkaupunkiseudulla 2000-2012.

* Vuosi 2012 ennakkotieto



Lähde: Aineistot © Alueen kunnat, HSY ja Uudenmaan liitto 2013

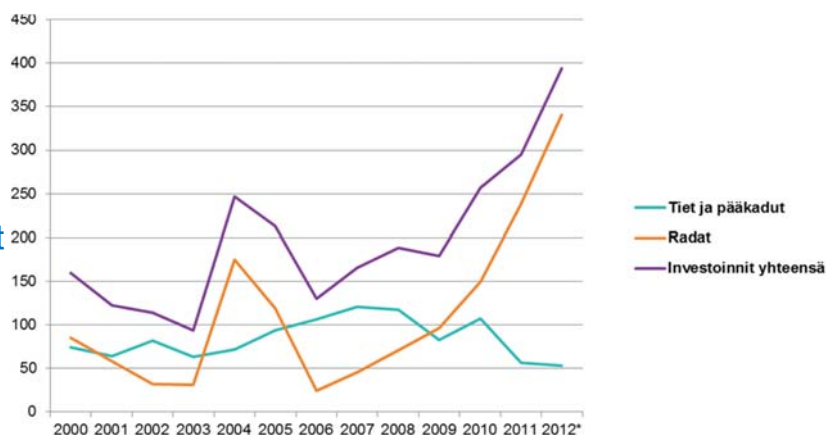
183

Suuret raideinvestoinnit (Kehärata ja Länsimetro) vaikuttivat merkittävästi investointien rahoitustasoon

Mitä indikaattori mittaa?
Infrastruktuurin rahoituksen kohdentumista.

Tiivis analyysi kehityksestä:
Helsingin seudun pääväylä ja ratainvestoinnit ovat kasvaneet merkittävästi. Etenkin suuret raideinvestoinnit ovat vaikuttaneet investointien rahoitustasoon. Raidehankkeiden osuus investoinneista on noussut.

Helsingin seudun pääväylä- ja ratainvestoinnit 2000-2012



Lähde: Aineistot © Alueen kunnat, HSY ja Uudenmaan liitto 2013

* Vuosi 2012 ennakkotieto



Liikenneinvestointien rahoitustason kehitys ja rahoituksen kohdentuminen

Aineisto ja sen tuottaja:

HSL, LVM, LIVI, ELY, kunnat

Seurantatiedon kokoaja:

HSL/LIJO, yhteistyöryhmät

Seurannan aikaväli:

Vuosittain

Esittämistapa:

Diagrammit

Aluetaso:

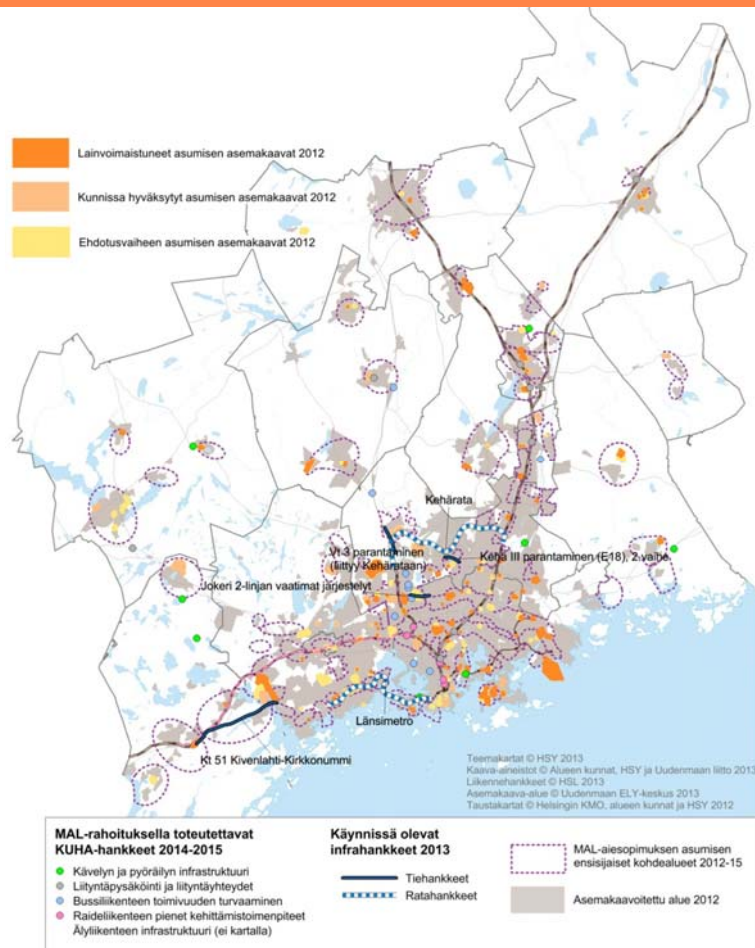
Helsingin seutu, kunnat



Infrastruktuurin kehittämishankkeet

Liikennehankkeet tukevat kohdealueiden toteutusta.

- Kehäradan ja Länsimetron rakentaminen sekä ajoneuvoliikenteen kehäväylien parantaminen ovat käynnissä.



Liikennejärjestelmän toimivuuteen ja maankäytön kehittämiseen liittyvät liikennehankkeet etenevät

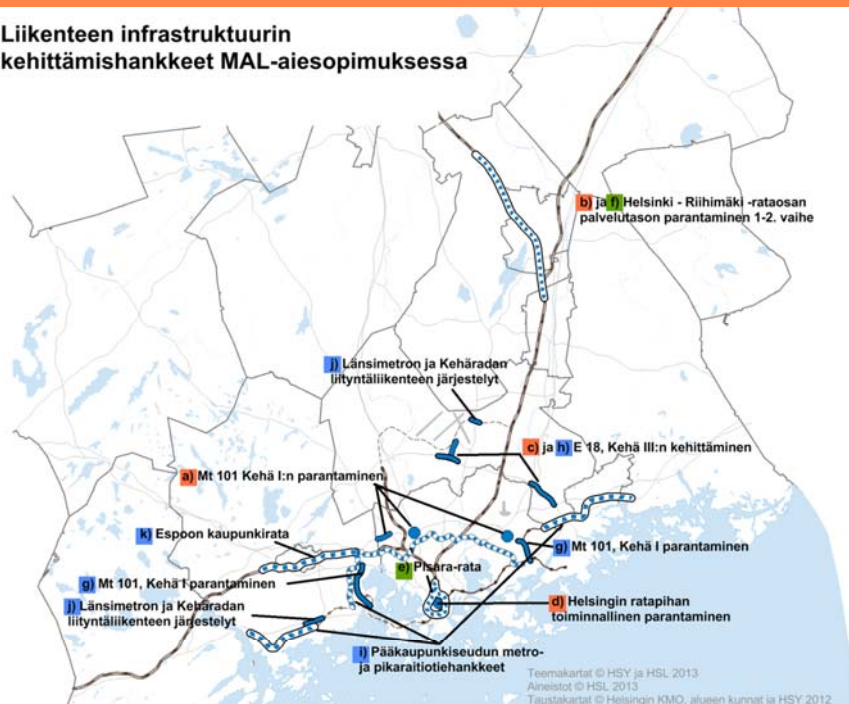
Mitä indikaattori mittaa?

Infrastruktuurin kehittämishankkeiden suunnittelutilannetta, päätöksiä, rahoitusta, toteutumista ja vaikuttavuutta.

Tiivis analyysi kehityksestä:

Liikennejärjestelmän toimivuuteen ja maankäytön kehittämiseen liittyvät liikennehankkeet etenevät. Tarkempi kuvaus seuraavilla kalvoilla.



**Liikenteen infrastruktuurin
kehittämishankkeet MAL-aiesopimuksessa**


22) Kuha-hankekokonaisuus (ei kartalla)

23) Infrastruktuurin kehittämishankkeet aiesopimuskaudella:

- a) Mt 101 Kehä I:n parantaminen
- b) Helsinki - Riihimäki -rataosan palvelutason parantaminen
- c) E 18, Kehä III:n kehittäminen
- d) Helsingin ratapihan toiminnallinen parantaminen

24) Kärkihankkeet, joiden toteuttamiseen valtio
sitoutuu aiesopimuskauden jälkeen:

- e) Pisara-rata
- f) Helsinki-Riihimäki -rataosan palvelutason parantaminen, 2. vaihe

25) Hankkeet, joiden suunnitteluvalmiutta valtio edistää
seuraavalle aiesopimuskaudelle:

- g) Mt 101 Kehä I:n parantaminen
- h) E 18, Kehä III:n kehittäminen
- i) Pääkaupunkiseudun metro- ja pikaraitiotiehankkeet
- j) Länsimetron ja Kehäradan liityntäliikenteen järjestelyt
- k) Espoon kaupunkirata

Kehäteitä ja päärataa parannetaan.

Aiesopimuksen mukaan valtio ja kunnat sitoutuvat aiesopimuskaudella parantamaan Kehä I:tä, Helsinki-Riihimäki –rataosan palvelutason, Kehä III:a sekä Helsingin ratapihan toimintaa. Nämä ovat myös HLJ 2011:ssä tärkeitä hankkeita. Kehä III:n parantaminen on käynnistynyt 2013, Kehä I:n kehittäminen käynnistyy 2014 (Helsingin kaupungin meluvallin rakentaminen käynnistyy 2013) ja Helsinki-Riihimäki rataosan parantaminen 2015. Helsingin ratapihan toiminnallisuuden parantaminen aloitetaan kun Keski-Pasilan keskustakortteli valmistuu.

Infrastruktuurin kehittämishankkeet aiesopimuskaudella:

- Mt 101, Kehä I:n parantaminen
- Helsinki-Riihimäki –rataosan palvelutason parantaminen
- E18, Kehä III:n kehittäminen
- Helsingin ratapihan toiminnallinen parantaminen.

Liikenne- ja viestintäpoliittinen ministerityöryhmä päätti toukokuussa 2013 liikennepoliittisen selonteon mukaisten liikenneinvestointihankkeiden aloitusajankohdista.

a) Mt 101 Kehä I:n parantaminen (valtion osuus 32 milj. euroa, kunnat 15 milj. euroa) (ELY)

Kehä I:n parantaminen käynnistetään vuonna 2014 (meluesteiden rakentaminen käynnistyy jo vuonna 2013). Kehä I:n toimivuutta parannetaan toteuttamalla ensi vaiheessa Kivikon eritasoliittymä ja toisessa vaiheessa (2016–2018) Espoon rajan ja Vihdintien väliset lisäkaistat, joukkoliikennejärjestelyt ja meluesteet sekä Hämeenlinnan väylän eritasoliittymää täydentävät lisärampit ja meluesteet. Hankkeen kustannukset valtion töiden osalta ovat 32 milj. euroa. Lisäksi Helsingin kaupunki toteuttaa Kivikon eritasoliittymään kuuluvia katujärjestelyjä (15 milj. euroa).

b) Helsinki – Riihimäki -rataosan palvelutason parantaminen (150 milj. euroa)

Helsinki-Riihimäki-kapasiteetin lisääminen aloitetaan vuonna 2015 (ensimmäinen vaihe). Hanke on osa Helsinki – Riihimäki -rataosan kehittämishanketta (yhteensä 350 milj. euroa).

c) E 18, Kehä III:n kehittäminen (valtion osuus 110 milj. euroa, kunnat 40 milj. euroa)

Kehä III:n parantaminen käynnistyi Vantaan kaupungin toteuttamisen aikaisella rahoituksella vuonna 2013. Kehä III:n kehittämiseen on osoitettu hallituksen kehysriihessä 110 M€ hallituskaudella 2012–2015.

d) Helsingin ratapihan toiminnallinen parantaminen (100 milj. euroa)

Helsingin ratapihan toiminnallisuuden parantaminen aloitetaan kun Keski-Pasilan keskustakortteli valmistuu, jotta minimoidaan hankkeesta rautatieliikenteelle aiheutuvat häiriöt.



Päivitetty 18.9.2013

191

Raideliikenteen suunnitteluhankkeita viedään eteenpäin.

Aiesopimuksen mukaan valtio sitoutuu Pisara-radan toteuttamiseen ja Helsinki-Riihimäki –rataosan palvelutason parantamisen toiseen vaiheeseen aiesopimuskauden jälkeen. Hankkeiden suunnittelua jatketaan yhdessä kaavoituksen kanssa. Lähtökohtana ovat HLJ -päätöksen ja liikennepoliittisen selonteon mukaiset liikennejärjestelmän kehittämistoimet.

Kärkihankkeet joiden toteuttamiseen valtio sitoutuu aiesopimuskauden jälkeen:

- Pisara-rata
- Helsinki-Riihimäki –rataosan palvelutason parantaminen, 2. vaihe

e) Pisara-rata (750 milj. euroa)

Liikennevirasto hyväksyi Pisararadan yleissuunnitelman helmikuussa 2012. Ratasuunnittelu, rakentamisen suunnittelu ja asemakaavojen muutosten valmistelu ovat käynnissä. Eduskunta tekee lopullisen rakentamispäätöksen aikaisintaan vuonna 2014. Kustannusarviota ei ole päivitetty yleissuunnitelman jälkeen.

f) Helsinki-Riihimäki rataosan palvelutason parantaminen, 2. vaihe (200 milj. euroa)

Hanke on osa Helsinki – Riihimäki -rataosan kehittämishanketta (yhteensä 350 milj. euroa). Toisen vaiheen yleissuunnittelu voidaan aloittaa 2014 ja ratasuunnittelu 2015.



Päivitetty 18.9.2013

193

Kehäteiden parantamisen ja pääkaupunkiseudun raidehankkeiden suunnittelua edistetään.

Aiesopimuksen mukaan valtio edistää Kehä I:n ja Kehä III:n parantamisen, Länsimetron ja Kehäradan liityntäliikenteen järjestelyjen sekä pääkaupunkiseudun raidehankkeiden suunnitteluvalmiutta seuraavalle aiesopimuskaudelle. Länsimetron liityntäliikenteen järjestelyt käynnistyvät vuonna 2014 ja valmistuvat metrolinjojen aloittamiseen mennessä. Kehäradan liityntäliikenteen järjestelyt eivät toteudu ennen liikennöinnin aloittamista.

Hankkeet joiden suunnitteluvalmiutta valtio edistää seuraavalle aiesopimuskaudelle:

- Mt 101, Kehä I:n parantaminen
- E18, Kehä III:n kehittäminen
- Pääkaupunkiseudun metro- ja pikaraitiotiehankkeet
- Länsimetron ja Kehäradan liityntäliikenteen järjestelyt
- Espoon kaupunkirata.

g) Mt 101, Kehä I parantaminen (ELY)

Kehä I:n parantamisen ensimmäisen vaiheen hankkeiden rakentaminen alkaa vuonna 2014. Kehä I:n seuraavan vaiheen parannustarpeiden priorisointia tarkastellaan vuoden 2013 aikana. Tarkastelussa on jaksot Itäväylä-Myllypuro ja Vt1-Länsiväylä.

h) E 18, Kehä III:n kehittäminen (ELY)

Kehä III:n parantamisen toinen vaihe käynnistyi Vantaan kaupungin toteuttamisen aikaisella rahoituksella vuonna 2013. Kehä III:n seuraavaan parannusvaiheeseen jää väli Vanhakartano-Vantaakoski ja välin Vantaankoski-Pakkala täydennykset (yht. noin 100 M€).



Päivitetty 18.9.2013

195

i) Pääkaupunkiseudun metro- ja pikaraitiotiehankkeet (valtion osuus 30 %)

- Länsimetron jatkeen Matinkylä - Kivenlahti hankesuunnitelma on hyväksytty 2012. Hankesuunnitelman mukainen kustannusarvio vaihtelee välillä 770-920 miljoonaa euroa riippuen siitä, sijaitseeko metron pääteasema Kivenlahdessa vai Saunalahdessa. Hankkeen käynnistämisen edellytyksenä on valtion sitoutuminen 30 % kustannusosuuteen.
- Metron jatkamista Mellunmäestä itään on tutkittu Helsingin, Vantaan ja Sipoon yhteisen Östersundomin yleiskaavatyön yhteydessä (kaavaluonnos 2012). Itämetron jatkeesta on laadittu seuraavat suunnitelmat ja selvitykset: Itämetron esiselvitys 2010, Majvikin metron esiselvitys 2011 ja Itäisen metrokäytävän esiselvitys (Majvik-Sibbesborg) 2013.
- Raide-Jokeri on poikittaislinja, joka kulkee Itäkeskuksesta Leppävaaraan ja sieltä edelleen Tapiolaan. Raide-Jokerin hankesuunnittelu käynnistyy 2013. Espoo tekee erillisselvityksen vaihtoehtoisista, Otaniemen kautta kulkevista linjauksista. Hankkeen karkea kustannusarvio on alustavasta yleissuunnitelmasta indeksikorjattuna noin 220 milj. euroa.



Päivitetty 18.9.2013

196

j) Länsimetron ja Kehäradan liityntäliikenteen järjestelyt (ELY)

Länsiväylän joukkoliikennekaistojen ja niihin liittyvien meluntorjunnan ja kevyen liikenteen väylien toimenpiteiden rakennussuunnitelma valmistuu vuonna 2013. Piispansillan rakentaminen on käynnissä 2013. Hankkeen kustannusennuste on noin 45 milj. € hankkeen arvioidun toteutusajankohdan hintatasossa. Valtion osuus on 14,5 M€ sisältää muun muassa Länsiväylän joukkoliikennekaistat, joiden rakentaminen käynnistyy keväällä 2014.

Kehäradan liityntäliikenteen järjestelyihin sisältyvä Ruskeasannan asema on esitetty toteutettavaksi HLJ:ssa ensimmäisellä kaudella. Kehäradan rakentamisen yhteydessä Ruskeasantaan tulee vain asemavaraus, eikä sinne rakenneta liityntäpysäköintiä. Ruskeasannan aseman rakennussuunnittelua ei ole tehty.

k) Espoon kaupunkirata

Espoon kaupunkiradan ratasuunnitelmat välillä Leppävaara–Kauklahti valmistuvat vuoden 2013 aikana. Kevään 2013 aikana on laadittu myös liikennöintiselvitys Kaupunkiradan hankearviointia varten. Liikennepoliittisen selonteon mukaan rakentaminen ei toteudu tällä hallituskaudella.



Päivitetty 18.9.2013

197

Infrastruktuurin kehittämishankkeet

Aineisto ja sen tuottaja:

HSL, LVM, LIVI, kunnat

Seurantatiedon kokoaja:

HSL: LIJO

Seurannan aikaväli:

Vuosittain

Esittämistapa:

Diagrammi/kartta

Aluetaso:

Helsingin seutu

Raideliikenteen suunnitteluhankkeet

Liikenteen infrastruktuuri

Raideliikenteen jo sovittuja suunnitteluhankkeita viedään eteenpäin

Mitä indikaattori mittaa?

Raideliikenteen suunnitteluhankkeiden etenemistä.

Tiivis analyysi kehityksestä:

Aiesopimuskauden jälkeen alkaviksi suunniteltujen hankkeiden suunnittelua jatketaan yhdessä kaavoituksen kanssa siten, että lähtökohtana ovat HLJ - päätöksen ja liikennepoliittisen selonteon mukaiset liikennejärjestelmän kehittämistoimenpiteet. Kts. tarkemmin edellinen indikaattori.

Valtio sitoutuu seuraavien kärkihankkeiden toteuttamiseen vuosina 2016–2022:

- Pisara-rata (750 milj. euroa)
- Helsinki-Riihimäki –rataosan palvelutason parantaminen, 2. vaihe (200 milj. euroa).



Raideliikenteen suunnitteluhankkeiden eteneminen

Aineisto ja sen tuottaja:

HSL, LVM, LIVI, kunnat

Seurantatiedon kokoaja:

HSL/LIJO, yhteistyöryhmät

Seurannan aikaväli:

Vuosittain

Esittämistapa:

Kartta

Aluetaso:

Helsingin seutu, kunnat



KUHA-ohjelman toteutus

KUHA-toteuttamisohjelma 2013-2016 on hyväksytty

Mitä indikaattori mittaa?

KUHA-ohjelman toteutumista ja kehittämistä.

Tiivis analyysi kehityksestä:

HLJ-toimikunta hyväksyi syyskuussa 2012 KUHA-toteuttamisohjelman 2013-2016 ja MAL-rahoituksella toteutettavien KUHA-hankkeiden ohjelman 2014-2015. Kuha-hankkeiden rahoitustaso vuonna 2014-2015 on 15 miljoonaa euroa vuodessa.

Edellisen KUHA-toteuttamisohjelman hankkeiden tilanne käydään läpi vuosittain. KUHA-hankkeiden ohjelmointi on osa seudullista liikennejärjestelmäsuunnittelua.



22
2012



Lähde: Teemakartat © HSY 2013
SAVU-vyöhykkeet ja liikennehankkeet © HSL 2013
Taustakartat © Helsingin KMO, alueen kunnat ja HSY 2012

227

MAL-rahoituksella toteutettavan KUHA-hankeohjelman rahoitustaso 2014-2015 on 15 miljoonaa euroa vuodessa

Mitä indikaattori mittaa?

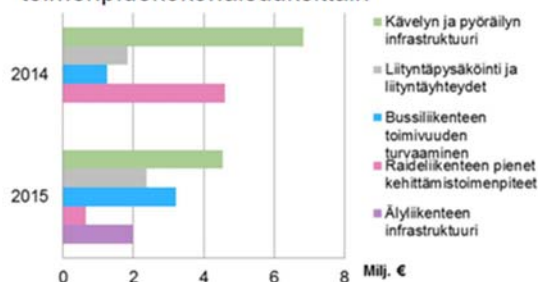
KUHA-hankeohjelman rahoitustason kehittymistä.

Tiivis analyysi kehityksestä:

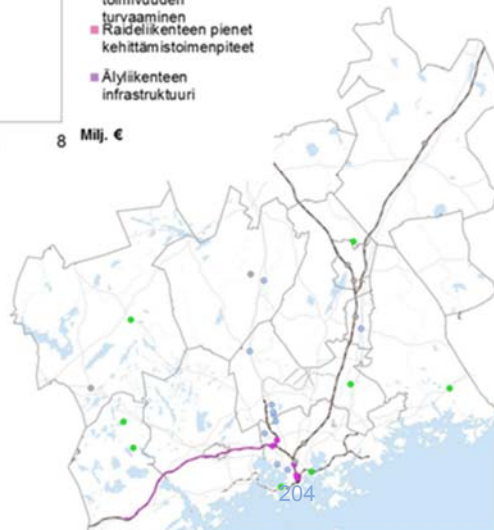
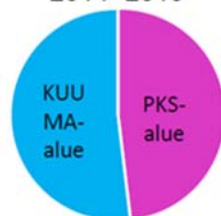
KUHA-hankeohjelman vuoden 2014-2015 rahoitustaso on 15 miljoonaa euroa vuodessa.

Valtio ja kunnat osoittavat rahoitusta KUHA-hankkeisiin yhteensä 30 milj. euroa aiesopimuskaudella vuodesta 2014 alkaen. Suurimmat kustannukset aiheutuvat kävelyn ja pyöräilyn infrastruktuurin kehittämisestä.

Kustannukset
toimenpidekokonaisuuksittain



Valtion rahoituksen
kohdentuminen
2014-2015



Lähde: Teemakartat © HSY 2013
SAVU-vyöhykkeet ja liikennehankkeet © HSL 2013
Taustakartat © Helsingin KMO, alueen kunnat ja HSY 2012

KUHA-ohjelman toteutus

Aineisto ja sen tuottaja:

HSL, LVM, LIVI, kunnat

Seurantatiedon kokoaja:

HSL: LIJO, KUHA-ryhmä

Seurannan aikaväli:

Vuosittain

Esittämistapa:

Tekstikuvaus, kartta

Aluetaso:

Helsingin seutu

