

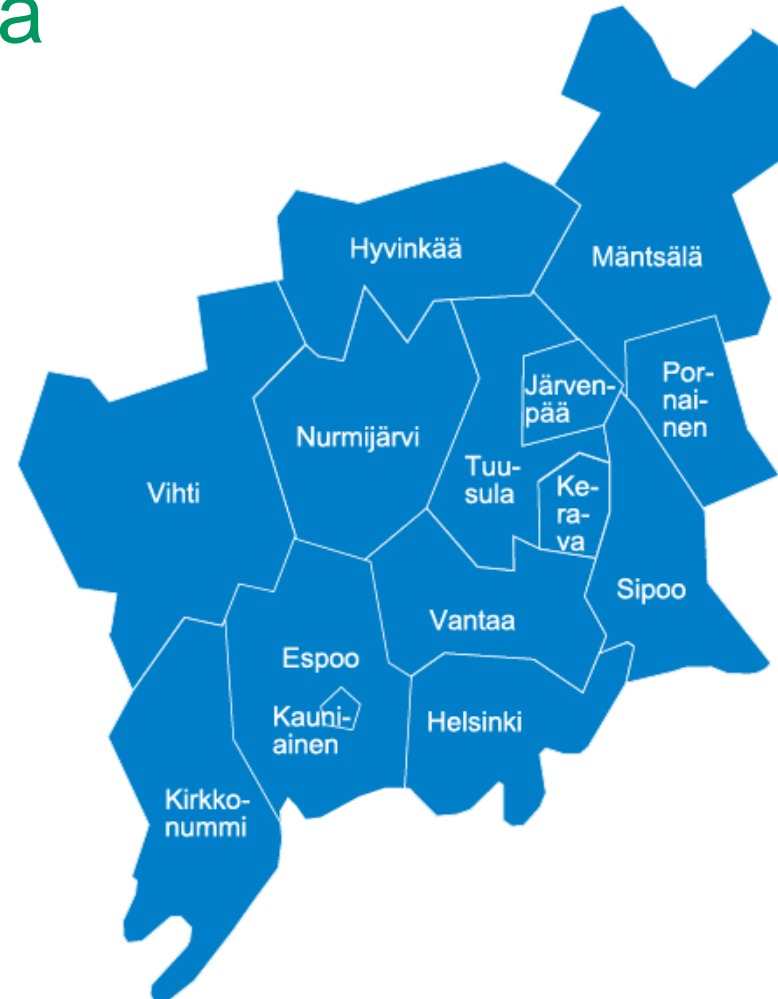
Arjen liikkumisen ja kuljetusten turvaaminen, miten tavoitteiden toteutumista arvioidaan?

- case Helsingin seutu

Liikennevirasto, Liikennejärjestelmäpäivä 20.4.2016  
Osaston johtaja Sini Puntanen

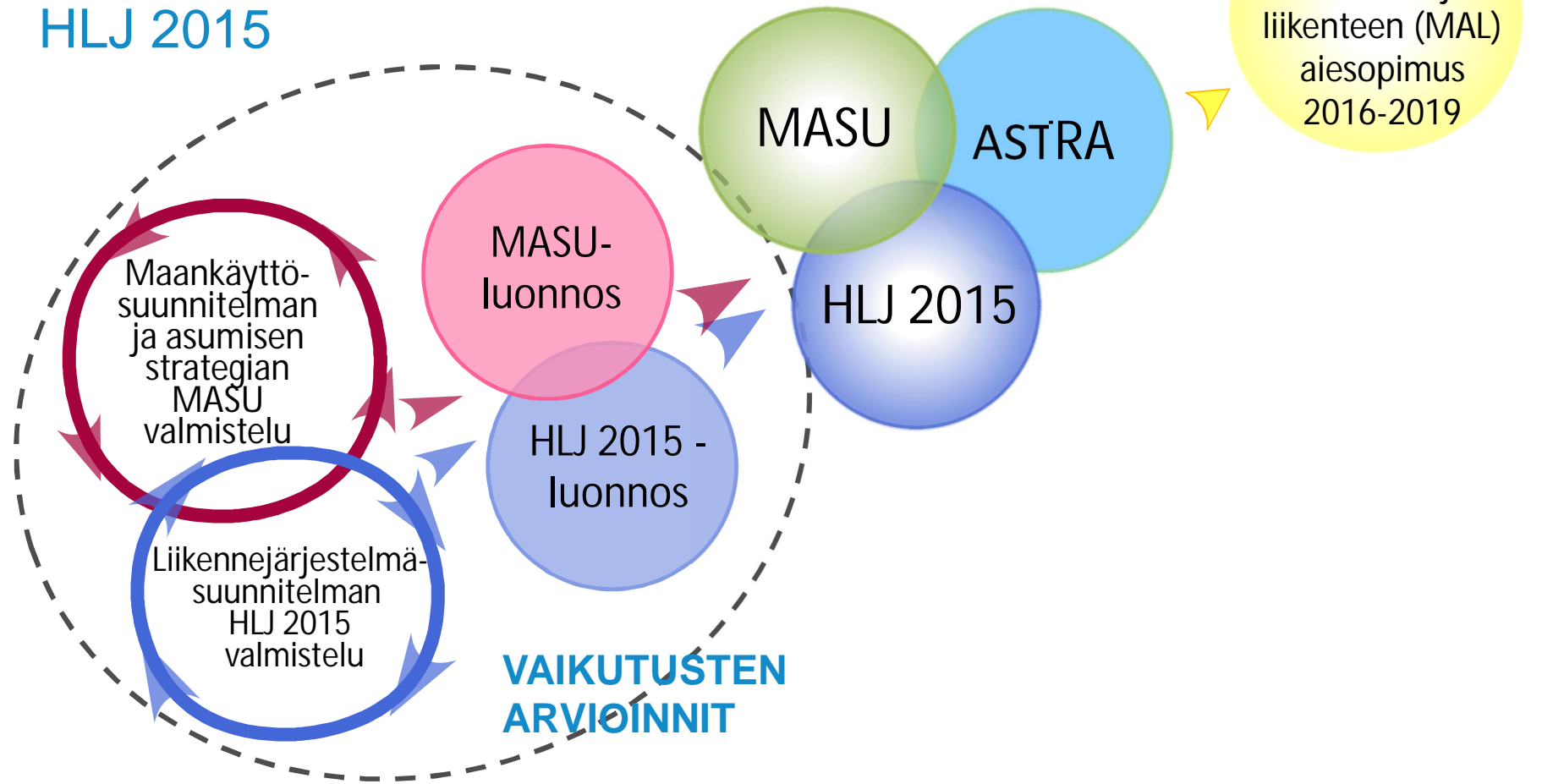
# Suunnittelualueena Helsingin seutu

- 14 kuntaa
- 1,4 milj. asukasta



# Helsingin seudun maankäyttösuunnitelma MASU Asuntostrategia ASTRA HLJ 2015

Maankäytön,  
asumisen ja  
liikenteen (MAL)  
aiesopimus  
2016-2019



2012 | HSL  
HRT

2014

2015

2016

# Vision ja tavoitteiden määrittely yhdessä

## MAL-visio

Helsingin seutua kehitetään yhtenäisesti toimivana ja vetovoimaisena metropolialueena. Metropolialueen eheä yhdyskuntarakenne on toiminnoiltaan monipuolinen ja ekotehokas.

Tiiviin ydinalueen ympärillä on omailmeisten keskusten verkosto ja luonnonläheinen ympäristö.

Kasvava seutu tarjoaa monipuolisia asumisen vaihtoehtoja. Kestäviin liikkumismuotoihin pohjautuva liikennejärjestelmä palvelee seudun saavutettavuutta ja elinkeinoelämän kilpailukykyä.

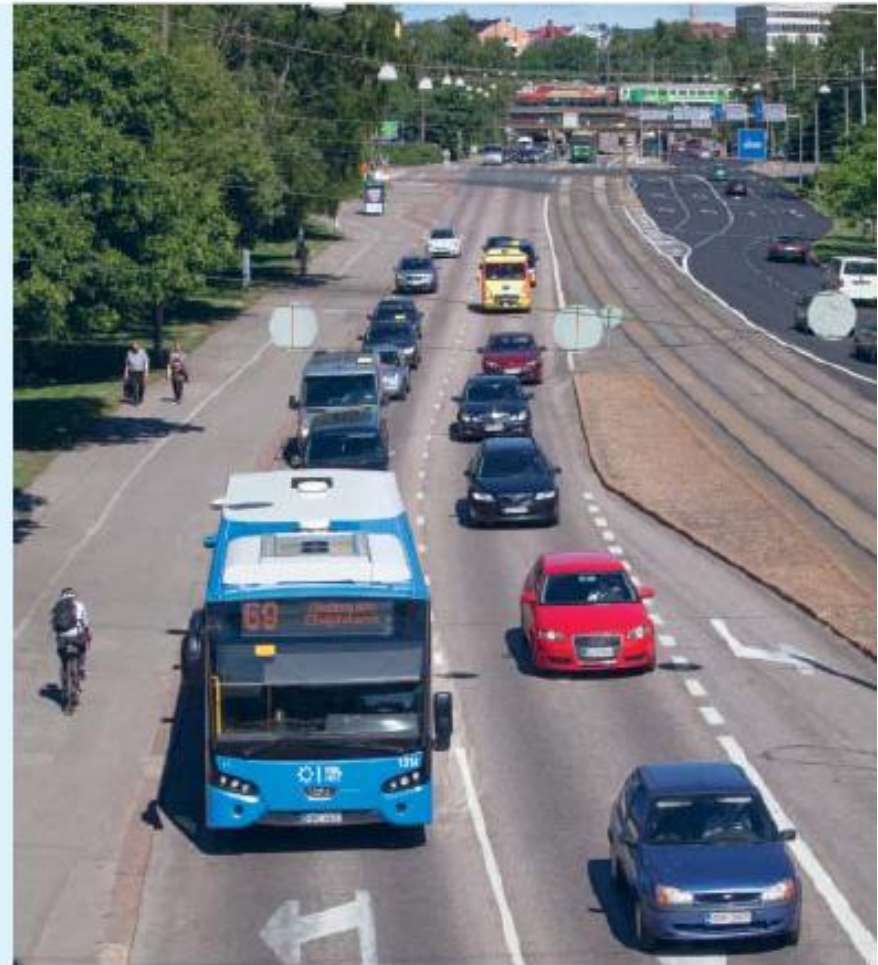
## MAL-tavoitteet

- Parannamme seudun yhteiskuntataloudellista tehokkuutta.
- Turvaamme seudun elinkeinoelämän kilpailukyyn ja toimintaedellytykset.
- Monipuolinen ja toimiva seutu houkuttelee lisää investointeja.
- Toteutamme seudun kestävillä kulkutavoilla hyvin saavutettavaksi. Liikkumisen tarve vähenee ja liikennejärjestelmän ekotehokkuus kasvaa.
- Huolehdimme uusien ja olemassa olevien asuinalueiden sosiaalisesta kestävydestä.
- Vastaamme erilaisten väestöryhmien asumistarpeisiin tarjoamalla edellytykset kohtuuhintaiselle ja monimuotoiselle asuntotuotannolle.
- Huolehdimme asuinalueiden viihtyisyydestä ja luonnonläheisyydestä seudun vetovoimatekijänä.
- Varmistamme asuntotuotannon edellyttämät kaavalliset, liikenteelliset ja yhdyskuntatekniset valmiudet.

## Liikenteen tavoitteet

### Saavutettavuus-sujuvuus

- Matka- ja kuljetusketjut ovat sujuvia ja luotettavia lähelle ja kauas.
- Joukkoliikenteen kilpailukyky paranee.
- Pyöräily on houkuttelevaa ja sujuvaa.
- Ajoneuvoliikenteen matka-ajat ovat ennustettavissa ja ruuhkautuminen on hallinnassa.
- Kävely-yhteydet ja -ympäristöt toimivat jalankulkijan ehdoilla.



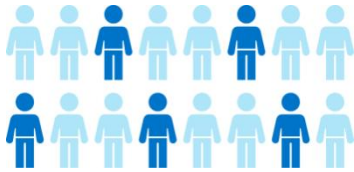
## Vrt. Arjen liikkumisen ja kuljetusten turvaaminen



### Sosiaalinen, taloudellinen ja ekologinen kestävyys – vastuullisuus

- Liikkuminen on turvallista kaikilla kulkumuodoilla.
- Arjen matkoille on vaihtoehtoja erilaisiin käyttäjätarpeisiin.
- Ihmisten on helppo valita terveellisiä ja vastuullisia kulkutapoja.
- Liikenteen ympäristöhaitat ja -kuormitus vähenevät.
- Liikennejärjestelmää kehitetään kustannustehokkaasti.

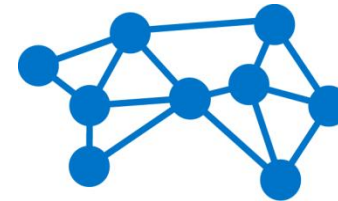
# Helsingin seudulla on vuonna 2050



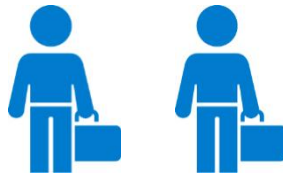
Joka kolmannen suomalaisen kotipaikka



2 000 000  
asukasta



Verkostomainen joukkoliikenne



1 050 000  
työpaikkaa



5,7 miljoonaa päivittäistä matkaa



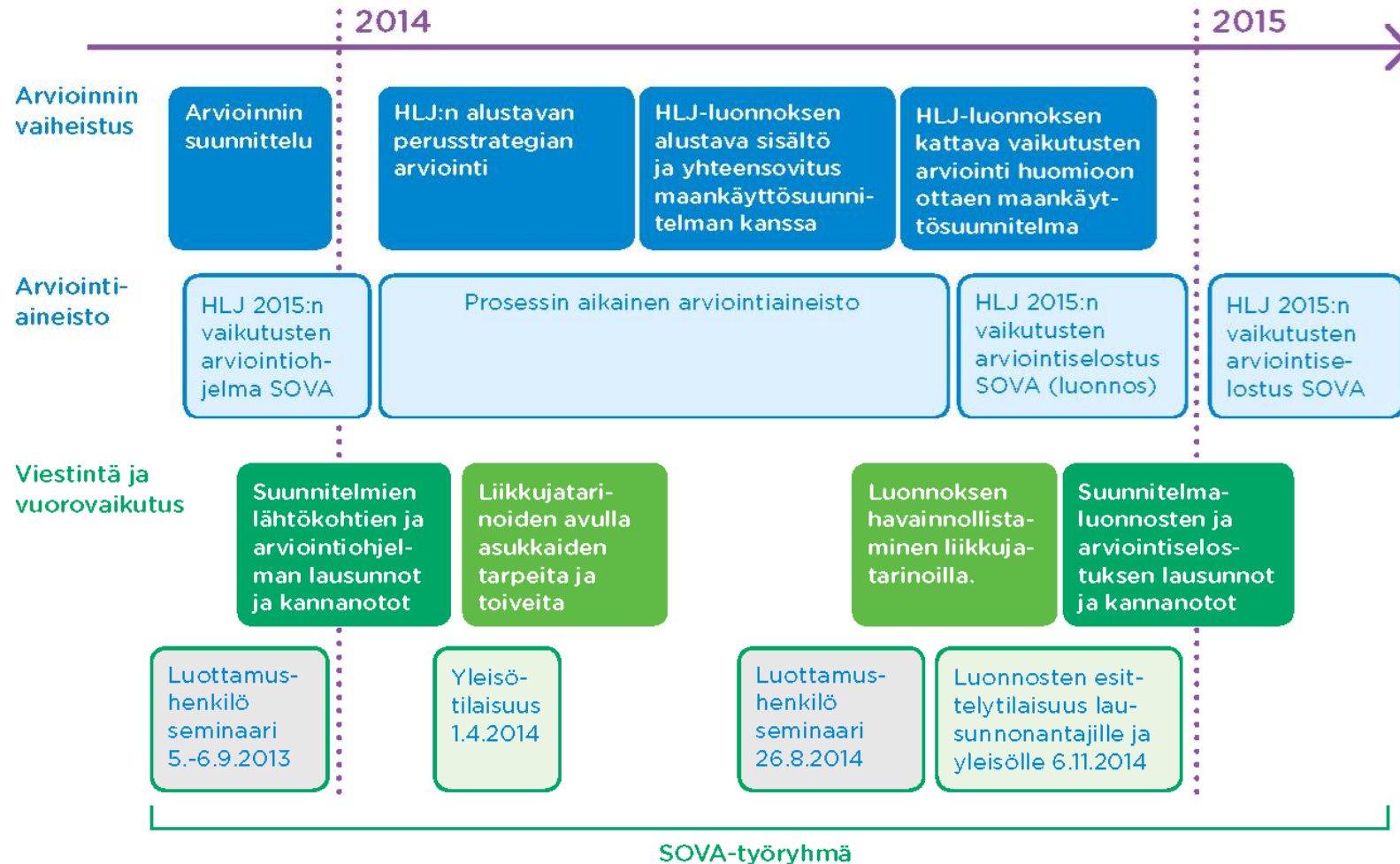
Vahva metropoli



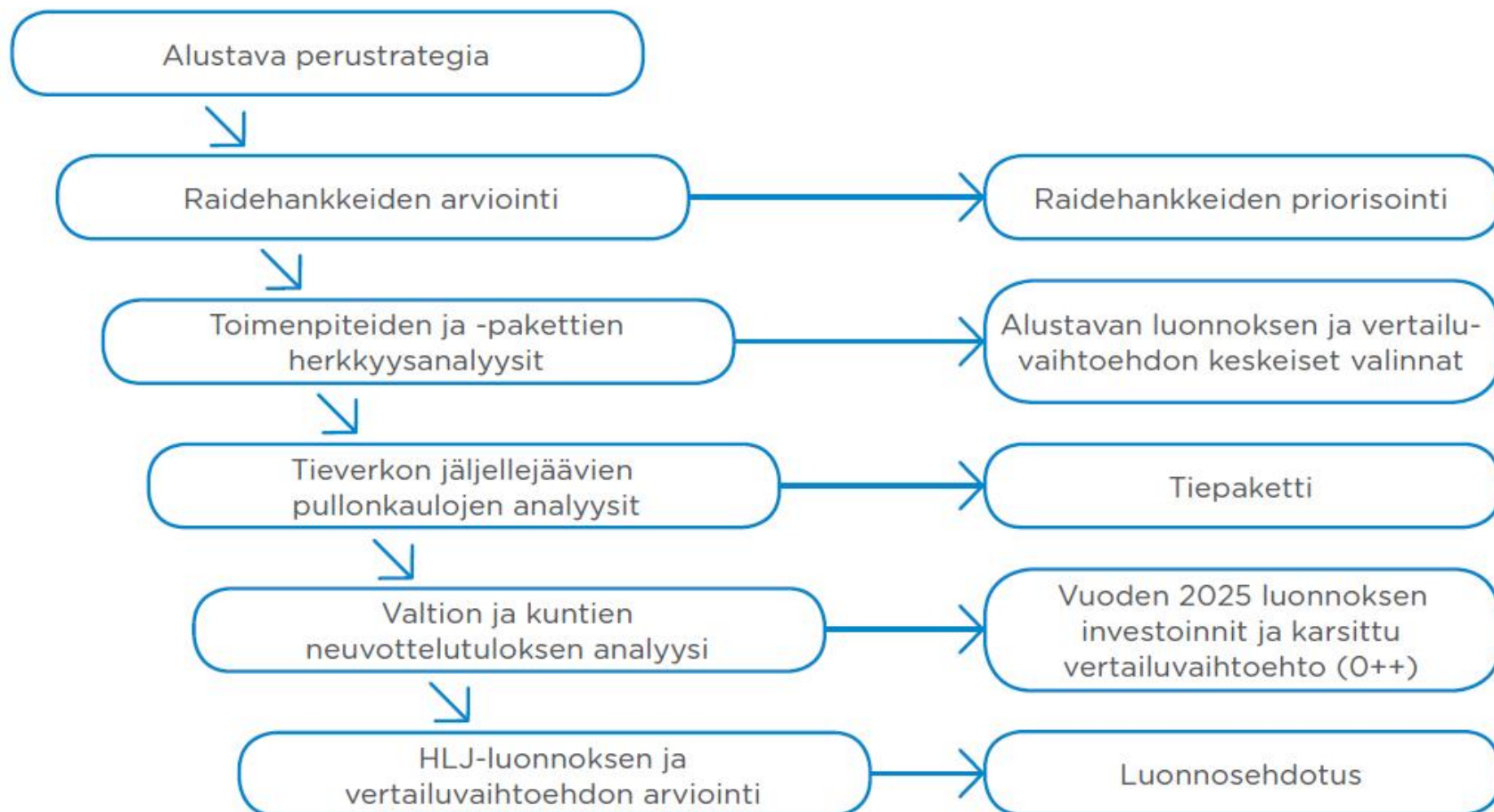
# HLJ 2015:n vaikutusten arviointi



# Arvioinnin vaiheistus ja aineistot sekä viestintä ja vuorovaikutus



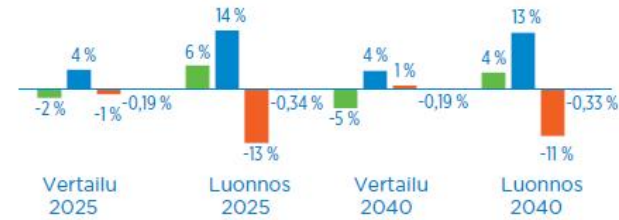
# HLJ valmisteluprosessin arviointivaiheet



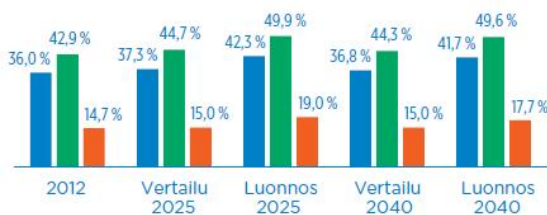
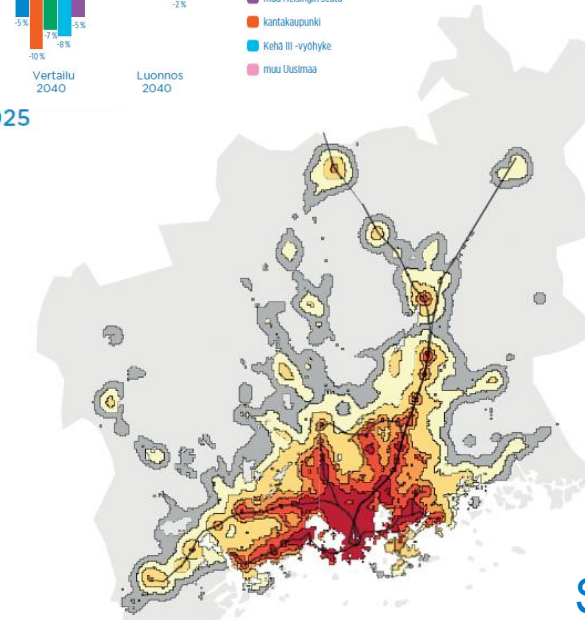
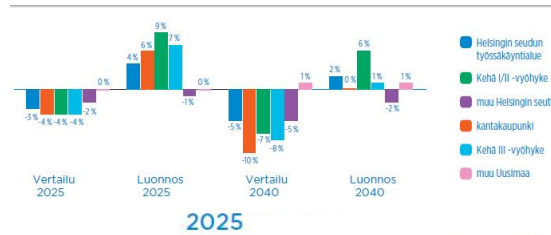
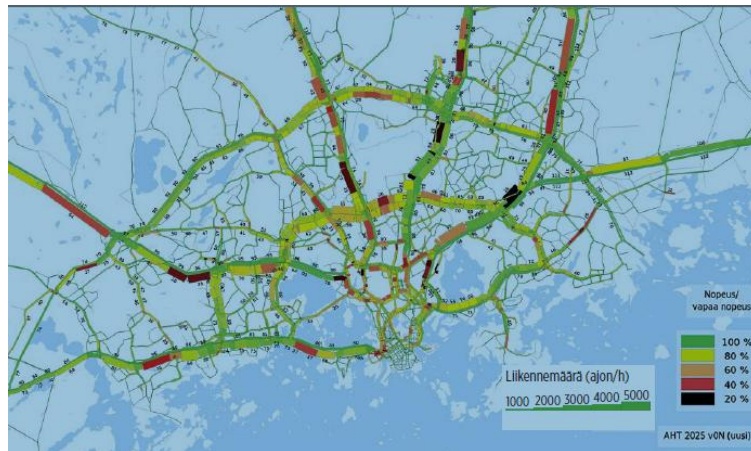
# HLJ-valmistelussa vaikutustarkasteluja liikenne-ennustemallien avulla koko prosessin ajan



- Lahijunaliikenne
- Metrolinnet
- Ratikkaliikenne
- HSL-bussiliikenne
- Kaukojunaliikenne
- Kaukobussiliikenne



- Kevyt liikenne
- Joukkoliikenne
- Henkilöautomatkat (hio)
- Yhteensä

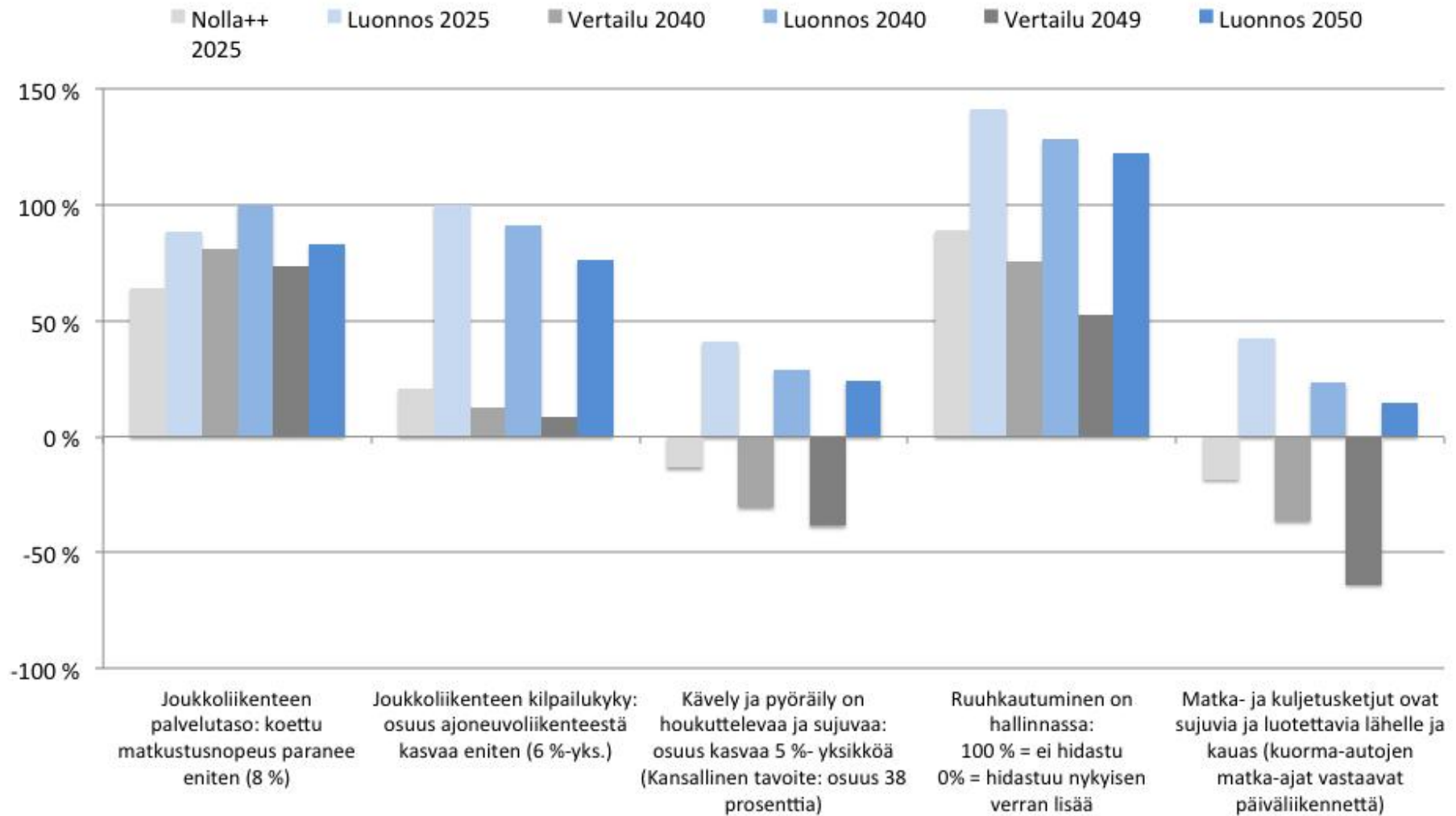


- Koko Helsingin seutu
- Pääkaupunkiseudun sisäiset
- Muut Helsingin seudun matkat

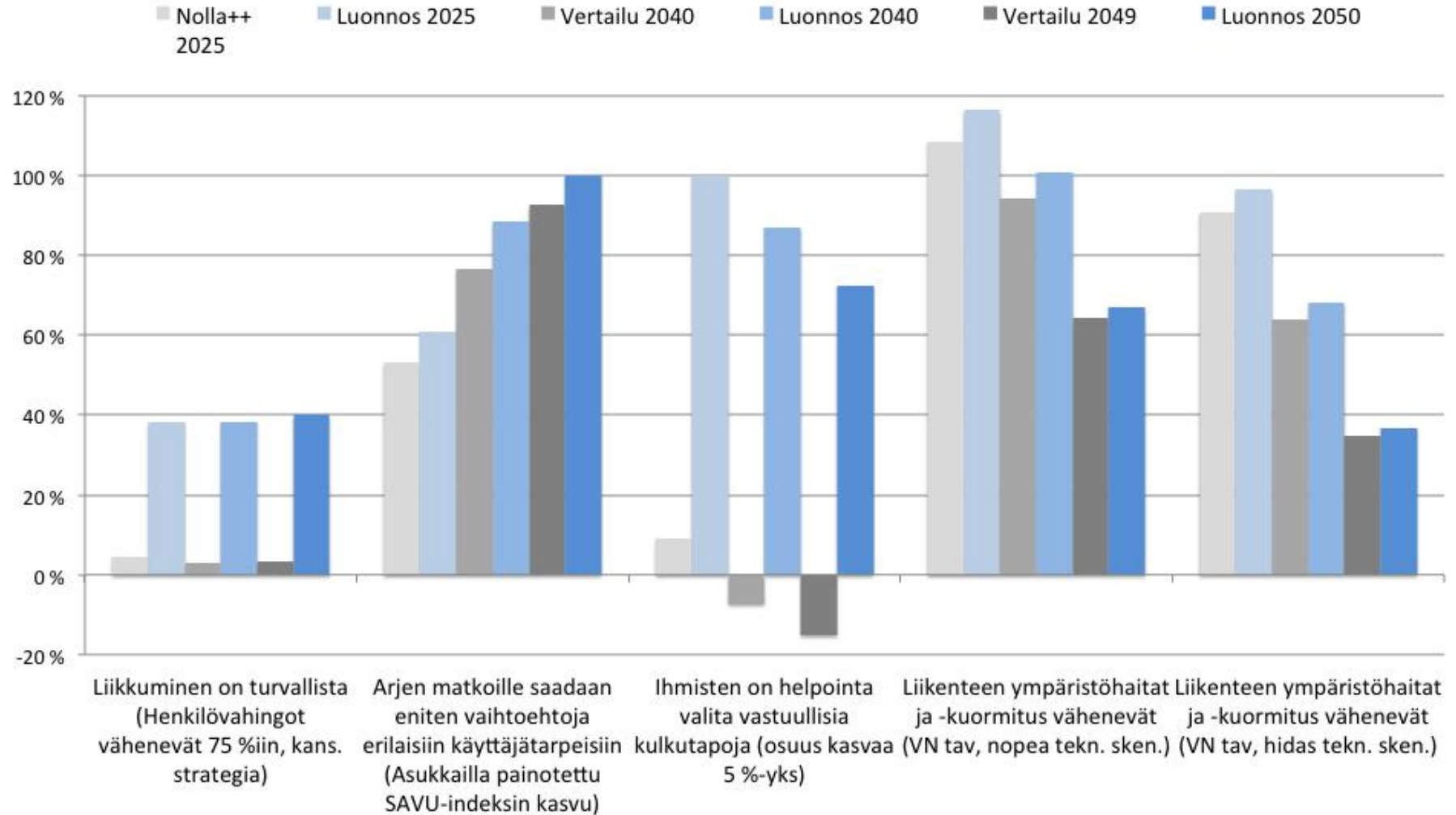


Vrt. Arjen liikkumisen ja kuljetusten turvaaminen

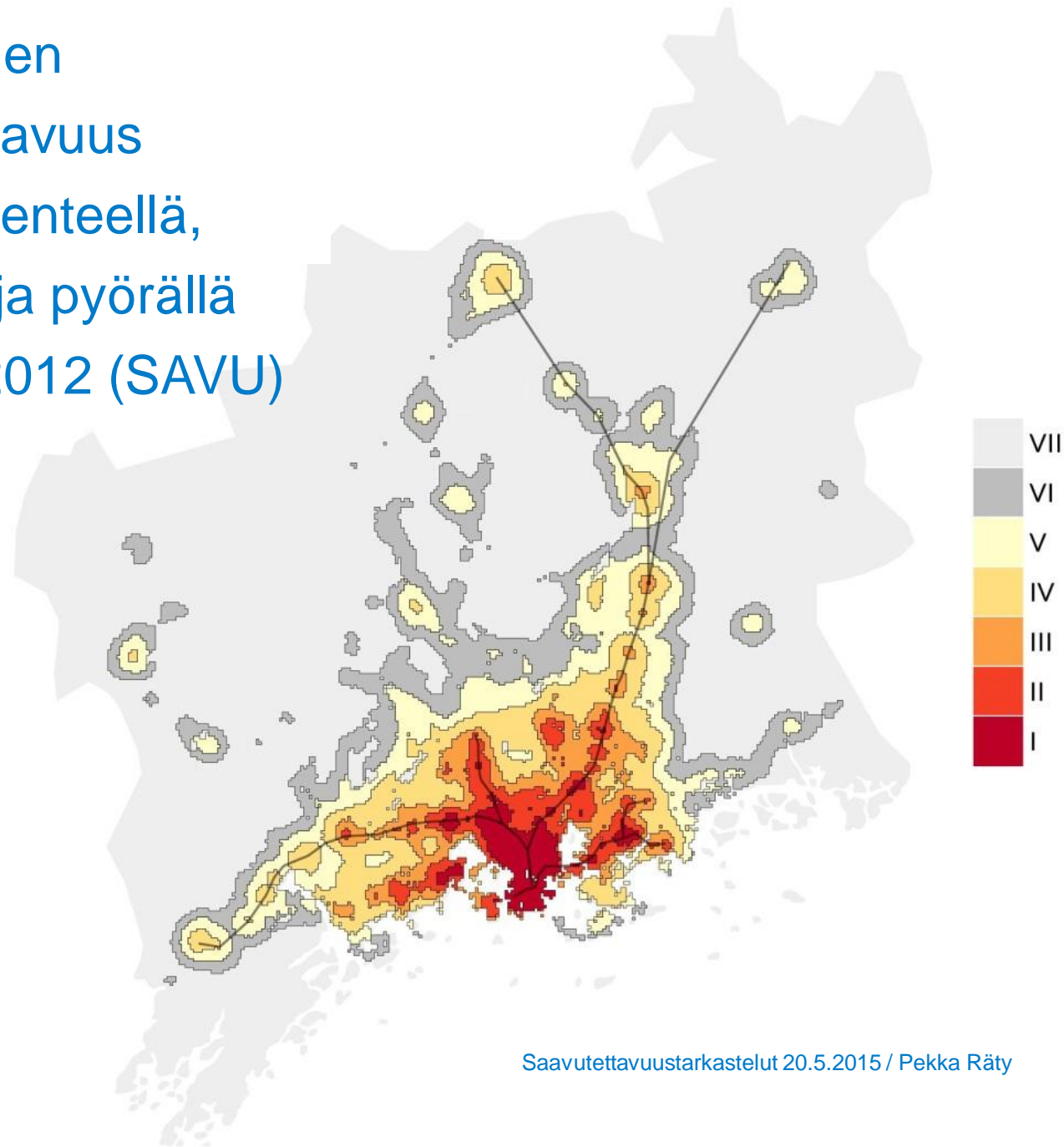
## Sujuvuusindikaattorit



## Vastuullisuusindikaattorit

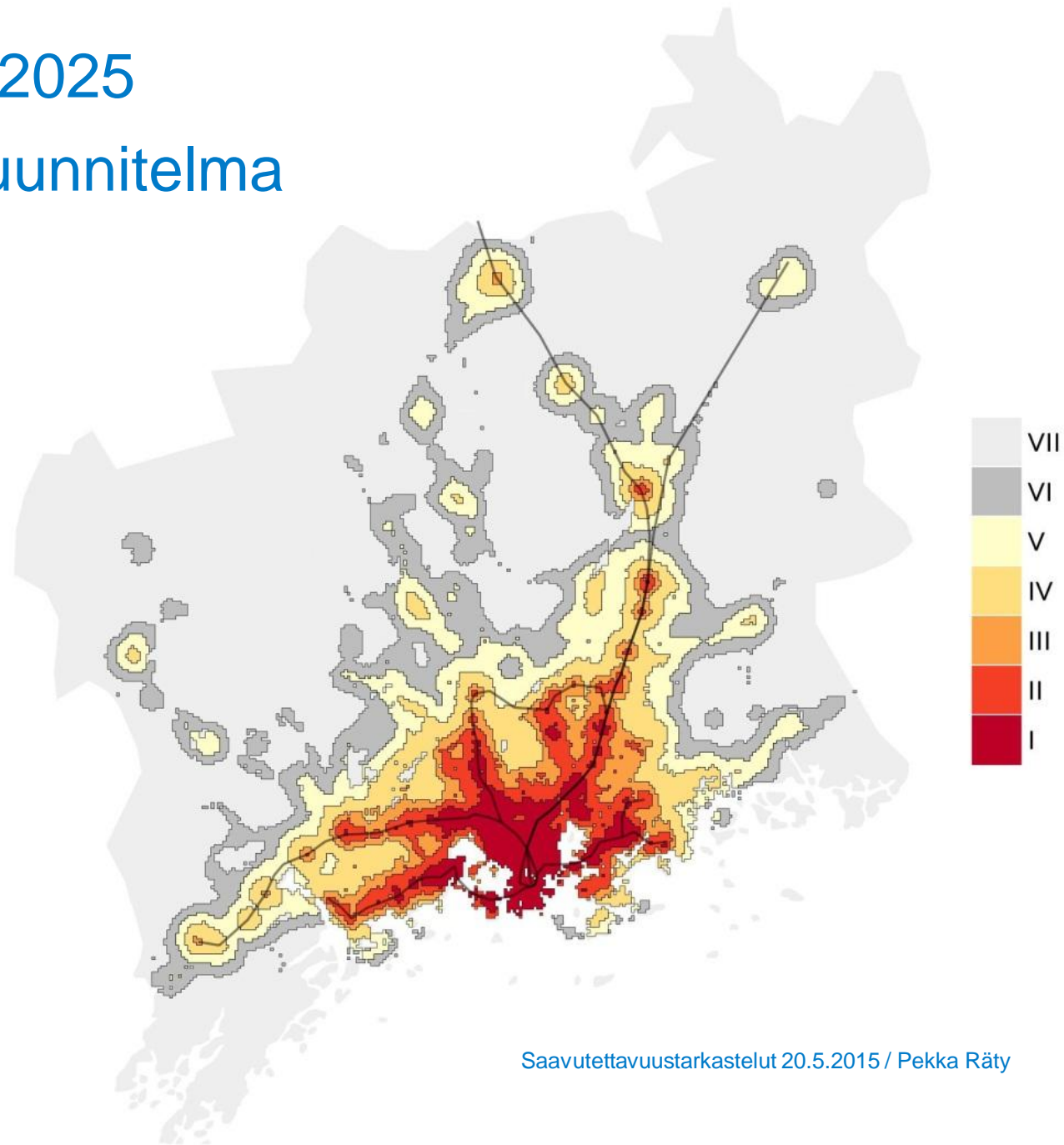


Seudullinen  
saavutettavuus  
joukkoliikenteellä,  
kävellen ja pyörällä  
vuonna 2012 (SAVU)



# SAVU 2025

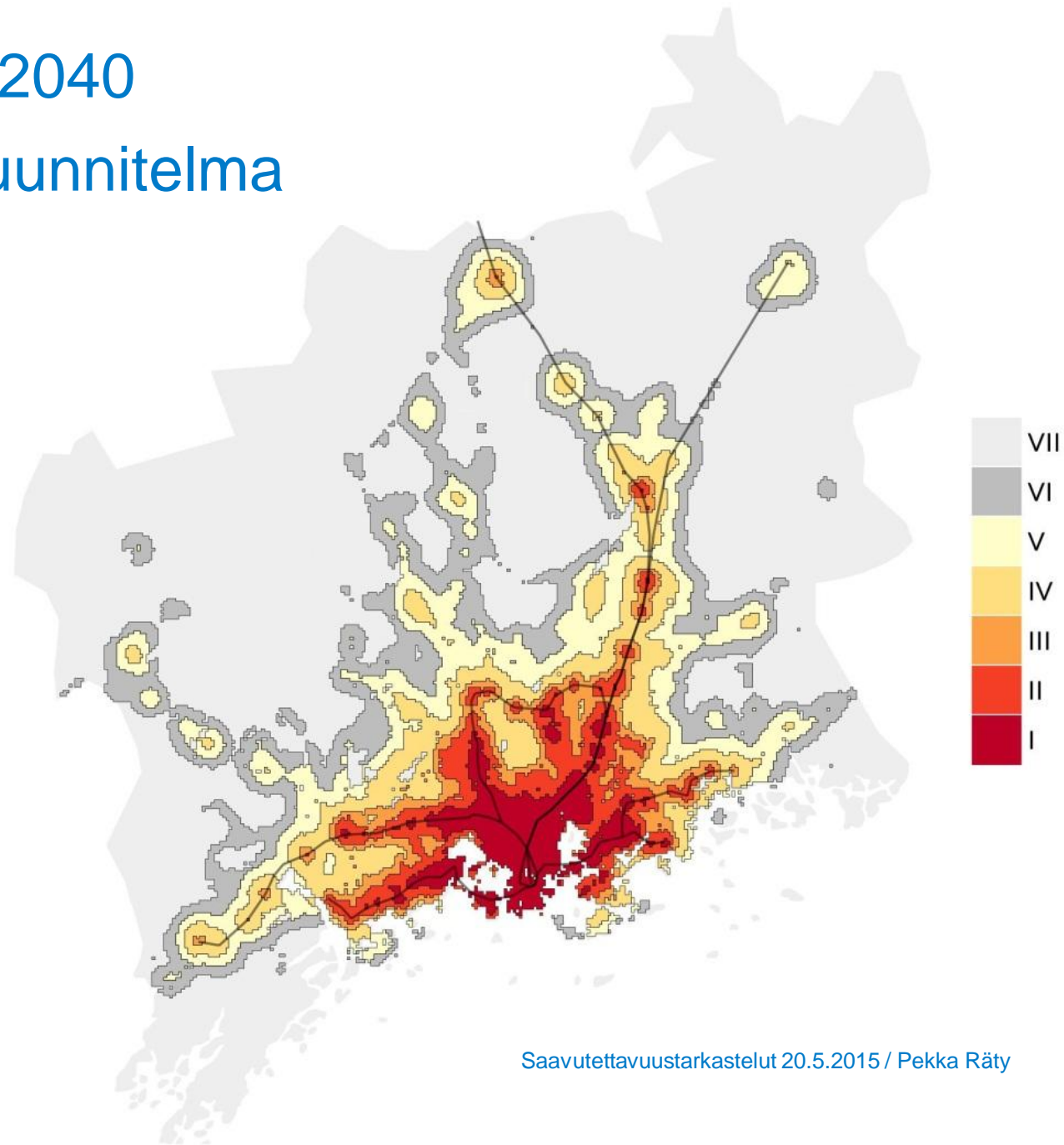
## HLJ-suunnitelma





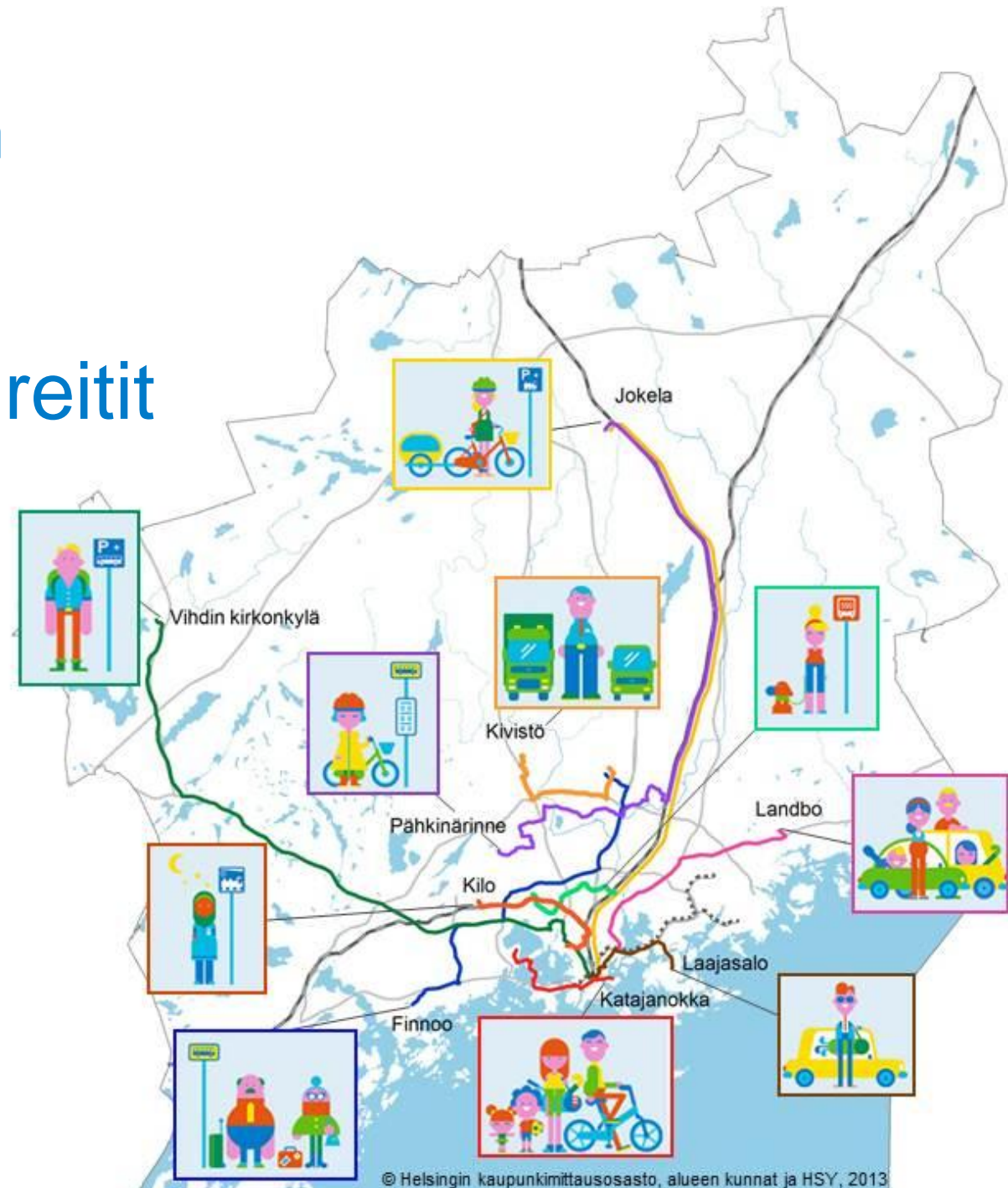
# SAVU 2040

## HLJ-suunnitelma



# Vaikutusten kohdentuminen

## Liikkujat ja arkiliikkumisen reitit



## Timo, autoileva sinkkumies

Kolmekymppinen sinkkumies, joka asuu Laajasalossa Helsingissä. Miehellä on urbaani, sosiaalinen elämäntapa ja paljon harrastuksia. Mies on töissä keskustassa ja kulkee sinne työsuhdeautolla.

Kerro omista liikkumistoiveistasi ja -tarpeistasi ja osallistu arvontaan

Tutustu  
liikkujatarinoihin  
ja kerro omista  
liikkumis-  
toiveistasi  
ja tarpeistasi



*"Haluan liikkua nopeasti ja helposti paikasta toiseen. Työsuhdeauto ja työnantajan järjestämä parkkipaikka keskustassa ovat minulle tärkeitä."*

*"Harkitsisin joukkoliikenteen käyttöä, jos se nopeutuisi huomattavasti ja olisi minulle edullisempaa kuin autolla kulkeminen."*

# Saara, asemanseudulla asuva junan ja pyörän käyttäjä



Kuljen kodin ja aseman väliä pyörällä. Toivoisin, että pyöräparkkeja kehitettäisiin turvallisemmiksi ja toimivammiksi. Haluaisin myös tietää ennakkoon, jos juna on myöhässä.



Liityntäpysäköintiä tullaan parantamaan myös pyöräpysäköinnin osalta. Jatkossa tarjotaan entistä parempia informaatiopalveluita, jolloin esim. junan myöhästymisestä voi saada tiedon kännykkään.

HLJ 2015:n vaikutusten  
arviointiselostus SOVA

17  
2014



# Vaikutusten arvioinnin kehikko



Maankäytön ja liikennejärjestelmän yhteiset **tavoitteet**



Toimintaympäristön ja liikennejärjestelmän **haasteet, riskit ja mahdollisuudet**

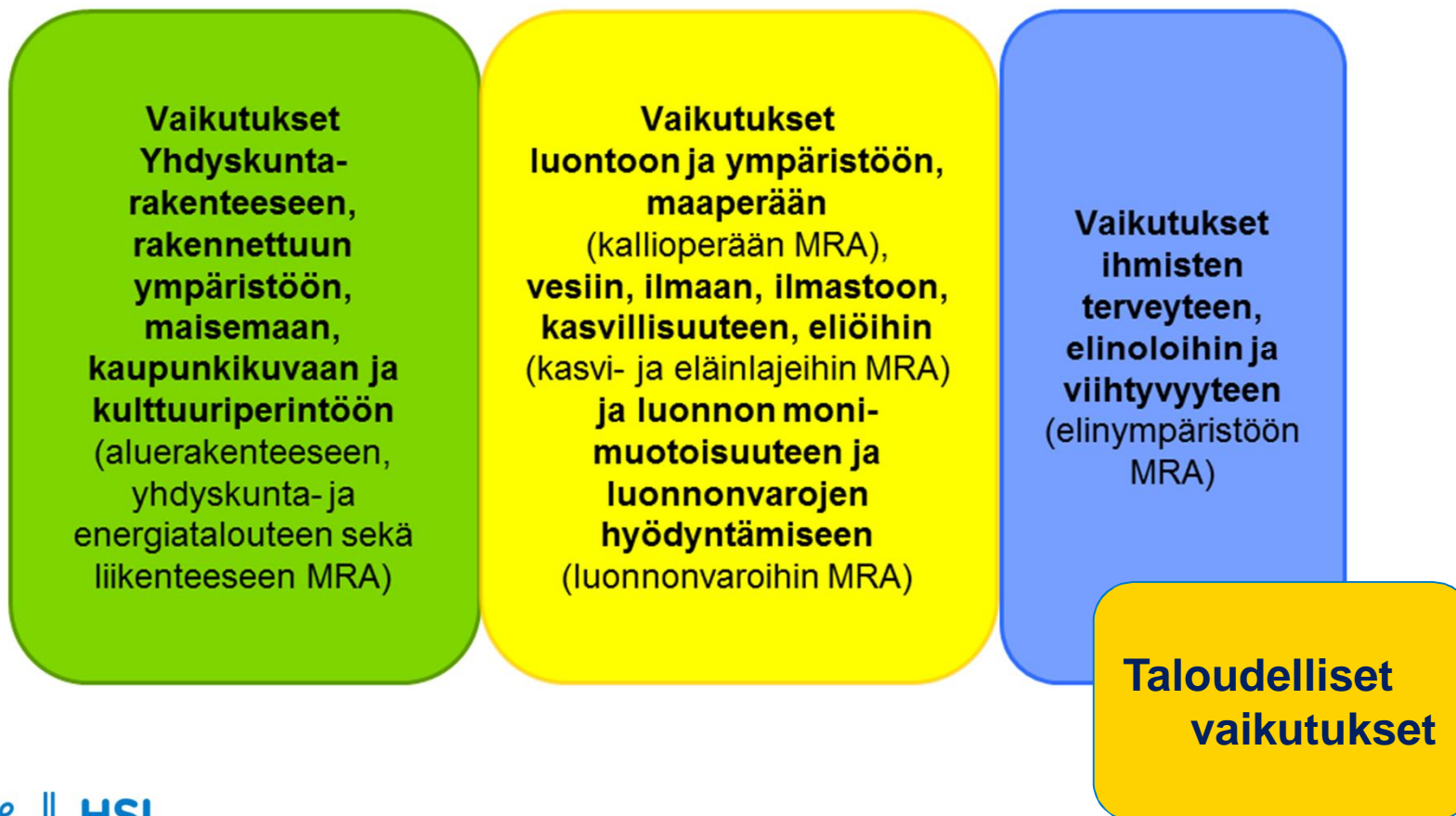


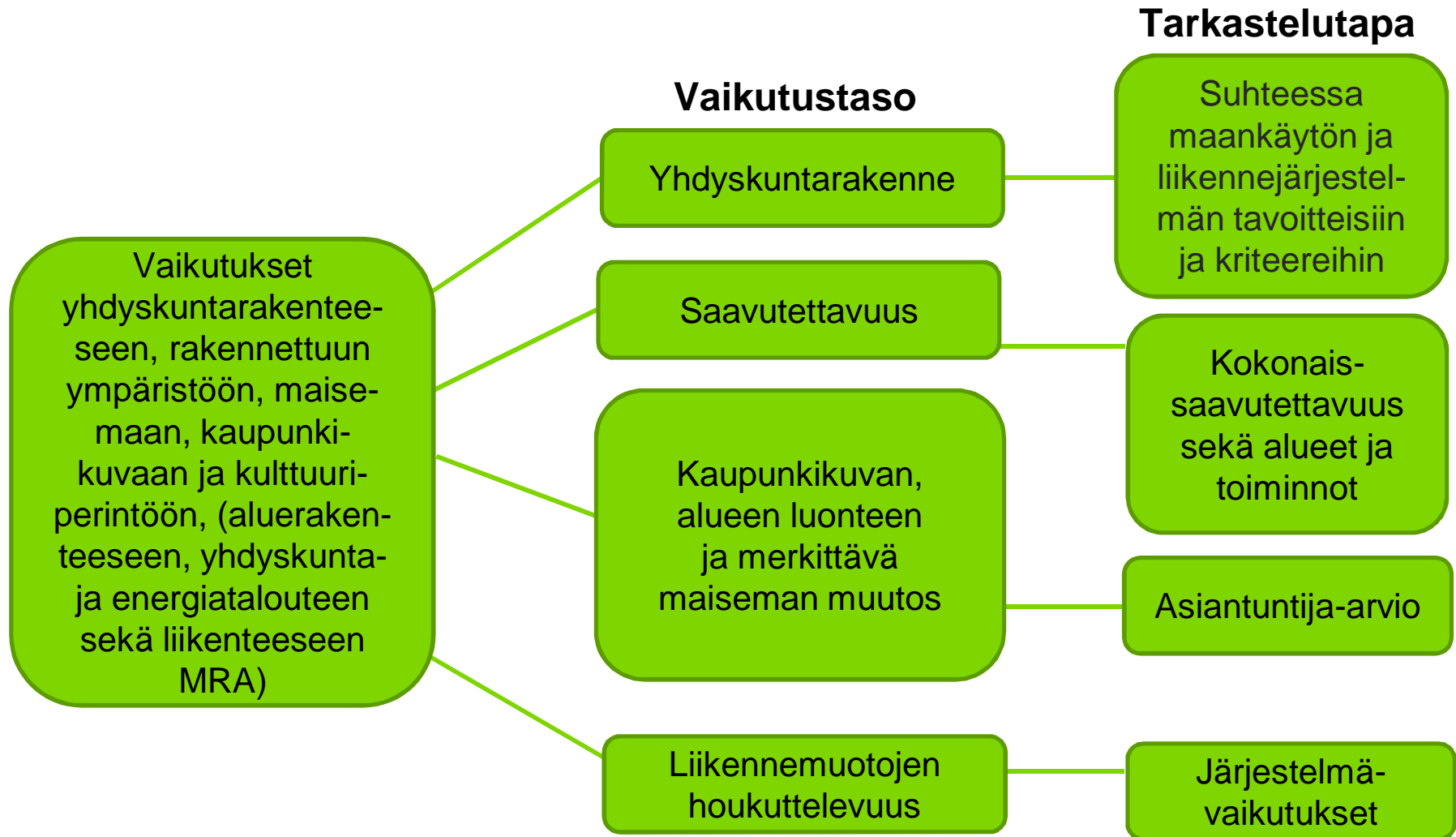
Merkittävät **ympäristövaikutukset**



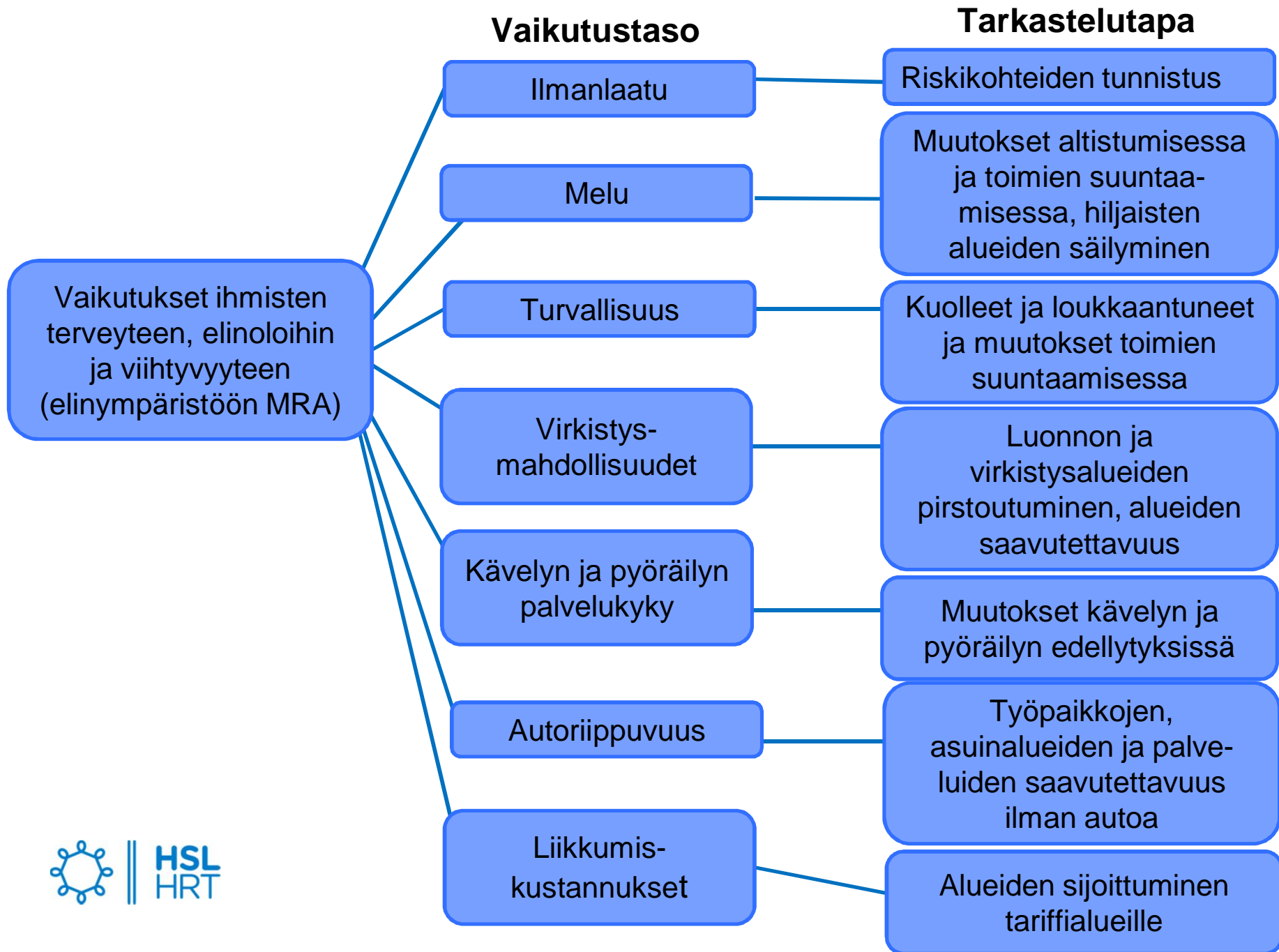
Vaikutusten **kohdentuminen**

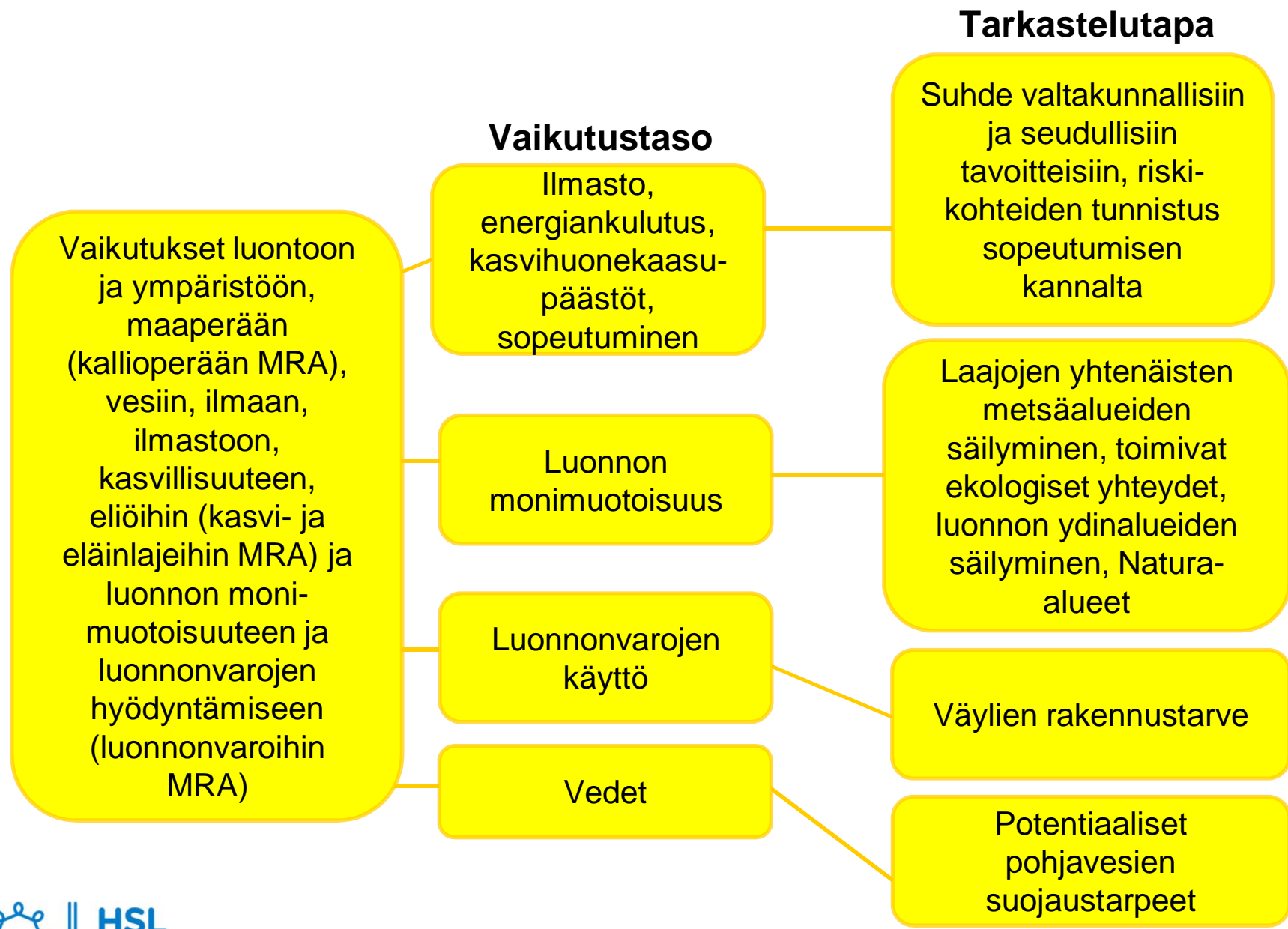
# Merkittävien ympäristövaikutusten osa-alueet











Melu ja hiljaiset alueet



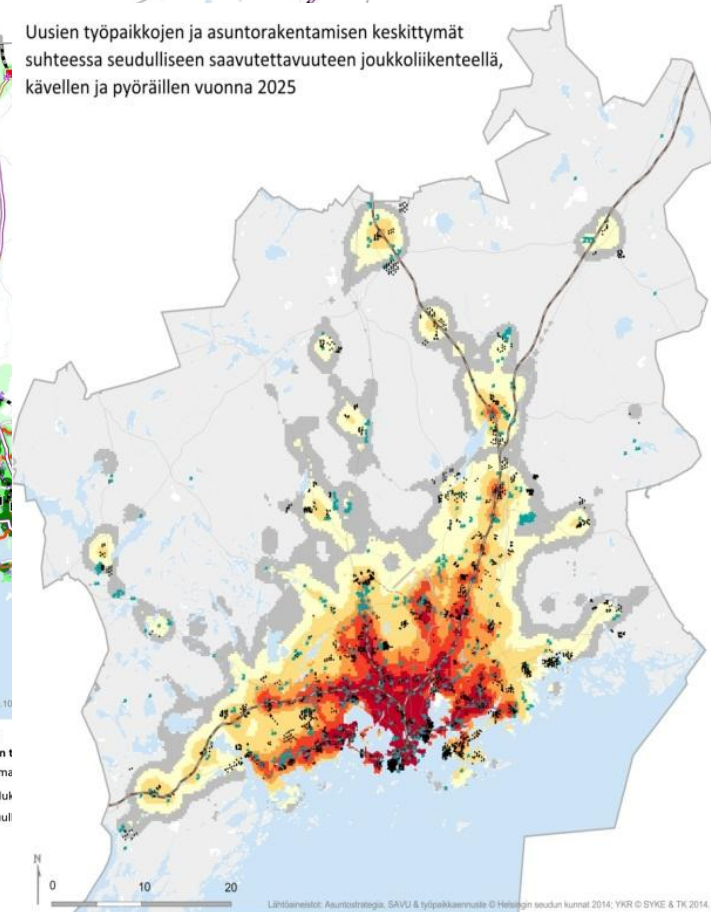
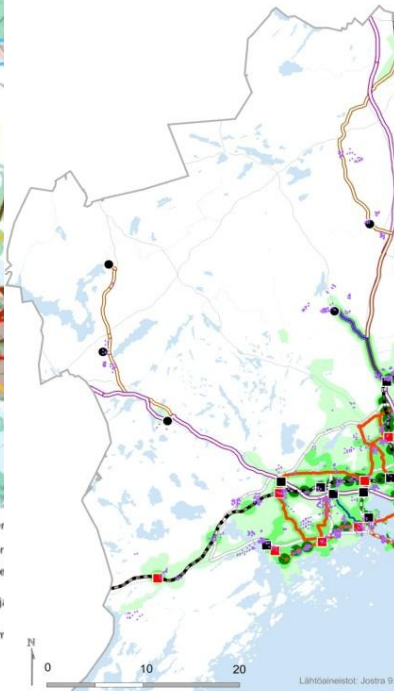
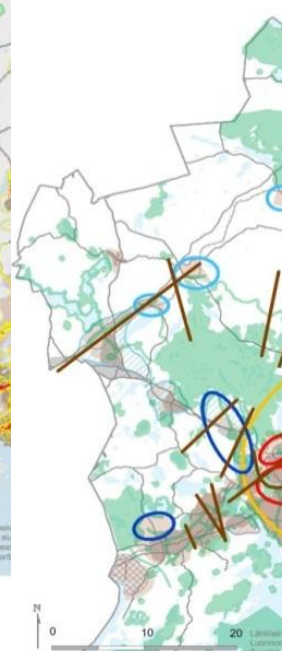
Luonto- ja virkistysarvot maankäytön kehittämisessä



Asuinrakentamisen keskittymät  
ja JOSTRA 2025

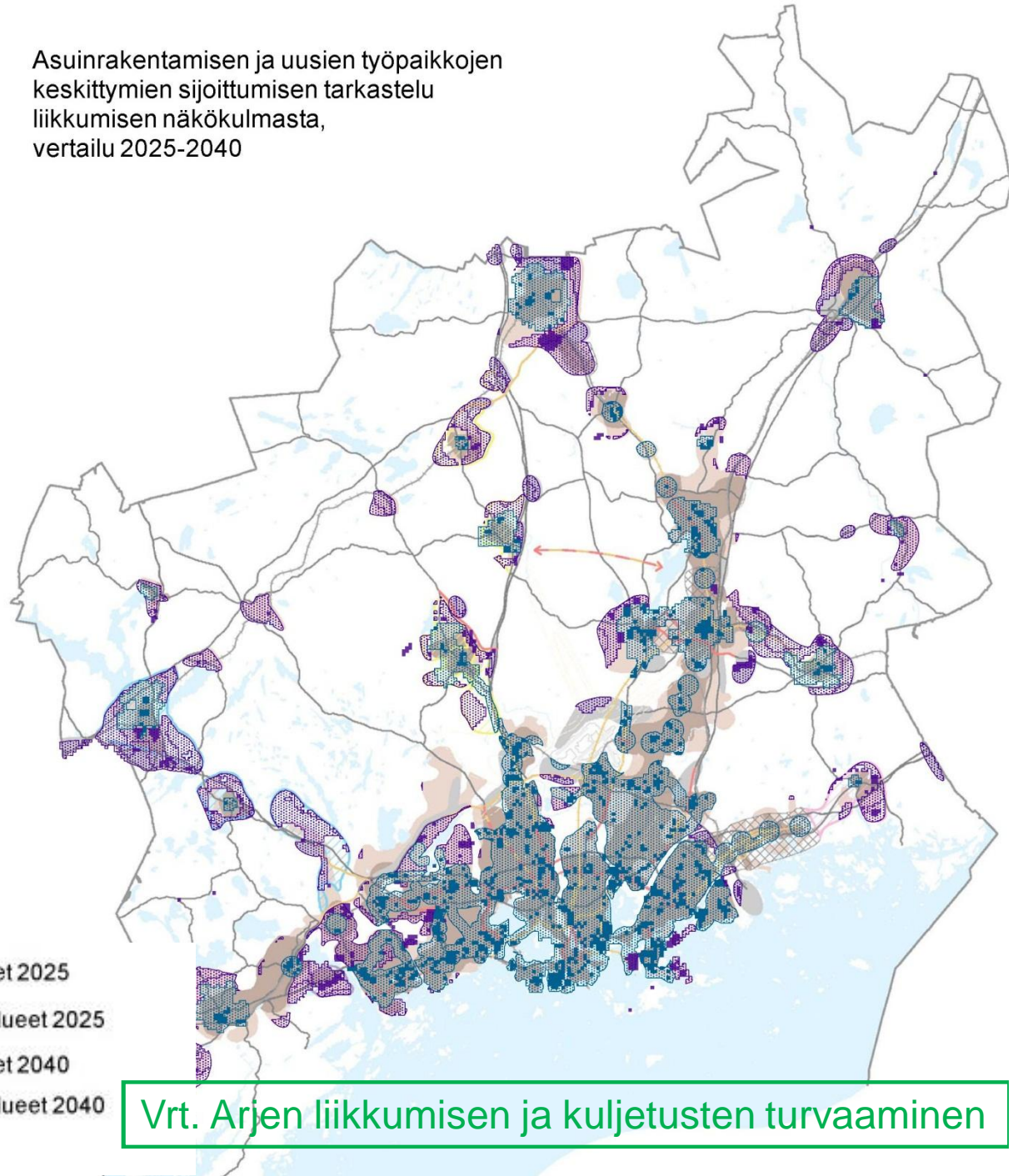


Uusien työpaikkojen ja asuntorakentamisen keskittymät  
suhteessa seudulliseen saavutettavuuteen joukkoliikenteellä,  
kävellessä ja pyöräillen vuonna 2025



# Asuinrakentamisen ja uusien työpaikkojen sijoittumisen tarkastelu liikumisen näkökulmasta

Asuinrakentamisen ja uusien työpaikkojen keskittymien sijoittumisen tarkastelu liikumisen näkökulmasta, vertailu 2025-2040



- Kestäviin kulkumuotoihin perustuvat alueet 2025
- Ensisijaisesti auton käyttöön tukeutuvat alueet 2025
- Kestäviin kulkumuotoihin perustuvat alueet 2040
- Ensisijaisesti auton käyttöön tukeutuvat alueet 2040

Vrt. Arjen liikkumisen ja kuljetusten turvaaminen

# Asutus raideliikenteen asemien seuduilla

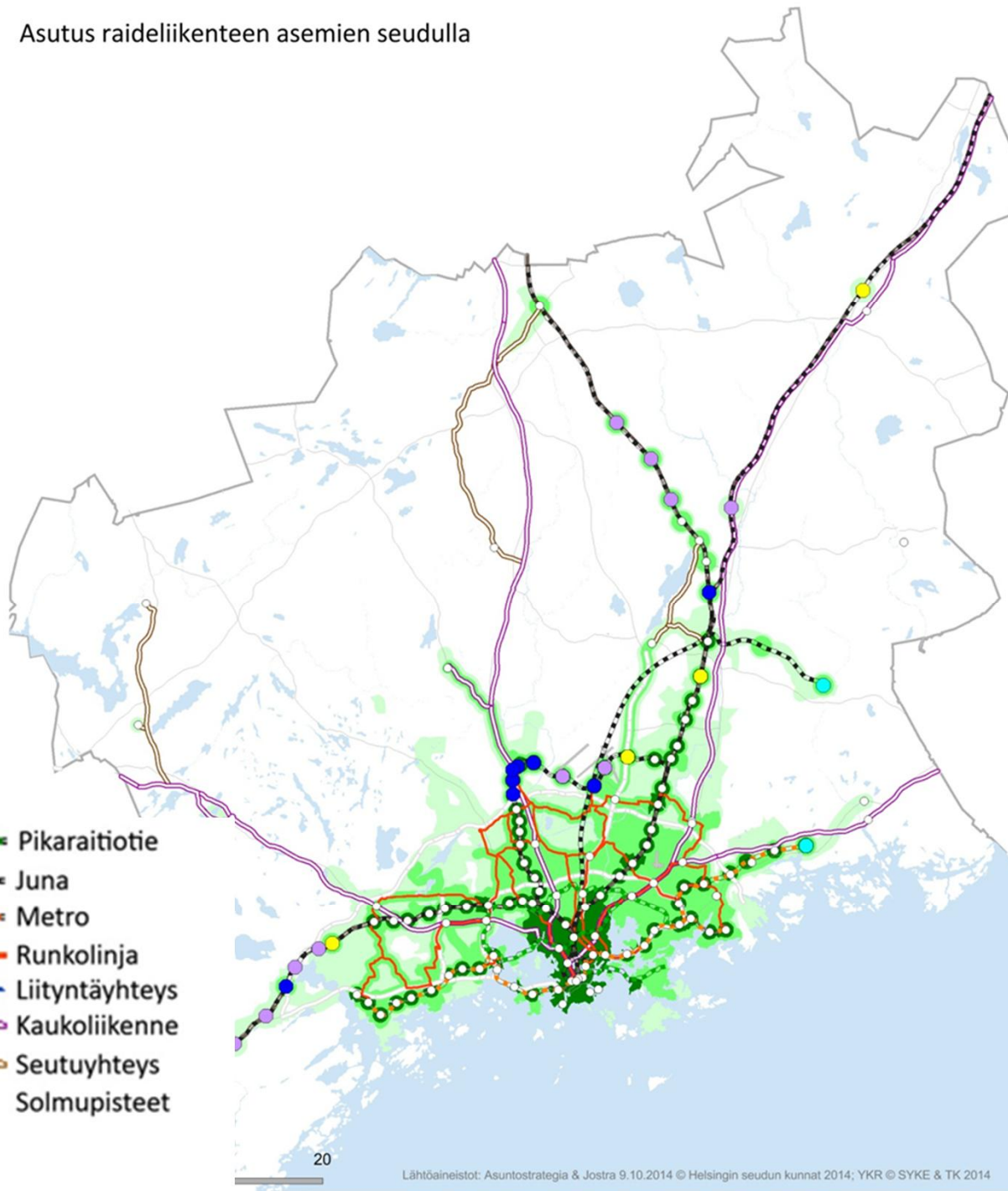
- Uusi asema, jonka läheisyyteen ei vuonna 2040 mennessä ole tulossa riittävää asutusta
- Ei nykyisin eikä vuoteen 2025 mennessä ole tulossa riittävää asutusta
- Ei nykyisin riittävää asutusta
- Ei nykyisin eikä vuoteen 2040 mennessä ole tulossa riittävää asutusta

## JOSTRA 2040

### Joukkoliikenteen tarjonnan taso

- Erinomainen
- Kilpailukykyinen
- Kohtuullinen

- Pikaraitiotie
- Juna
- Metro
- Runkolinja
- Liityntäyhteys
- Kaukoliikenne
- Seutuyhteys
- Solmupisteet



# Vaikutusten arviointia suhteessa asetettuihin tavoitteisiin

HLJ 2015 -luonnoksen vaikutukset seudun kilpailukykyyn ja taloudellisia vaikutuksia			
		Vaikutusten arviointi	Huomioita jatko-suunnitteluun
<b>MAL-tavoitteet:</b>			
Parannamme seudun yhteiskuntataloudellista tehokkuutta	☹️	MASU-HLJ tukee yhteiskuntataloudellista tehokkuutta ja yhdyskuntarakenteen eheytymistä, mutta vuoteen 2025 mennessä asumisen painottuminen eri saavutettavuusvyöhykkeisiin säilyy lähes ennallaan eikä tällä ajanjaksolla yhdyskuntarakenteen eheytymistä seudullisesti tapahdu.	Tulee edelleen tehostaa maankäytön ja liikenteen yhteensovittamista ja hyvin saavutettavien alueiden hyödyntämistä, joukkoliikenteen suunnittelua kokonaisuutena sekä kehittää sen verkosto-

# HLJ 2015 tekee seudulle hyvää

**Joukkoliikennettä käytetään enemmän:** sen osuus moottoriajoneuvoilla tehdyistä matkoista nousee **6 prosenttiyksikköä.**

**Seudun saavutettavuus paranee merkittävästi.**

**Joukkoliikenne voidaan järjestää matkaa kohti aiempaa edullisemmin.**

**Tieliikenteessä pääväylien kapasiteetti on lähes täydessä käytössä mutta sitä ei juurikaan ylitetä.**



**Yhä useampi valitsee joukkoliikenteen kävelyn ja pyöräilyn.**

# Merkittäviä ympäristövaikutuksia

**Pääkaupunkiseudun ilmastotavoite 2030 saavutetaan.**



EU:n ilmastotavoitteita ei saavuteta ilman merkittäviä muutoksia.

**Uutta maankäyttöä sijoittuu melualueille.**



**Paikallisesti ilmanlaatu saattaa heiketä.**



**Hiljaiset alueet eivät ole uhattuna.**



**Ajoneuvoliikenteen kasvu lisää onnettomuuksia, mutta onnettomuudet suhteessa asukasmäärään vähenevät.**

**Autottomuudelle luodaan edellytyksiä, mutta autoriippuvuus on haasteena jatkossakin.**





# Seurantaa ja seuraavaa

# Suunnitelman toteutumista seurataan

- HLJ 2015:n seuranta on tarkoitus toteuttaa osana seuraavaa MAL-aiesopimuksen seuranta.
- Liikennejärjestelmätyö tarvitsee kuitenkin seurantatietoa myös laajemmin toimintaympäristön ja liikennejärjestelmän tilasta, jotta haasteisiin ja riskeihin voidaan varautua ajoissa.
- Yleisesti seuranta olisi tarpeen kehittää niin, että kyetään tuottamaan ajantasaista liikennejärjestelmän tilannekuvaa jatkuvan suunnittelun pohjaksi.

# Muutamia kysymyksiä jatsoon

- Riittääkö tavoitteeksi suunta vai tarvitaanko tavoitetaso?
- Auttaako tavoitteisto meitä priorisoimaan? Mistä näkökulmasta?
- Onko tavoitteet ja toimenpiteet synkronissa?
- Tiedämmekö eri toimenpiteiden vaikutukset?
- Millaiset indikaattorit avittavat suunnan tarkistamista?

# Kiitos!

<https://www.hsl.fi/hlj-helsingin-seudun-liikennejarjestelmasuunnitelma/hlj-2015>

<https://www.youtube.com/watch?v=rpfZM2ZmLoc>



# HLJ 2015, MASU, ASTRA linjaukset

# HLJ 2015 -linjaukset viitoittavat tietä

## Vahvistetaan liikennejärjestelmän rahoituspohjaa



Valtion ja kuntien  
vahva panos säilyy



Mahdolliset ajoneuvoliikenteen  
hinnoittelun tuotot seudun  
liikennejärjestelmään



Yhteinen vastuunkanto

### Nostetaan kestävien kulkutapojen palvelutasoa



- Raide- ja bussiliikenteen runkoverkko
- Täydentävä liityntäliikenne
- Solmupisteet ja kävely-ympäristöt
- Seudullinen pääpyöräilyverkko
- Liityntäpysäköinnin vastuunjako\*

### Hyödynnetään informaatio- ja ohjauskeinoja tehokkaasti



- Ajoneuvoliikenteen hinnoittelu \*
- Häiriönhallinta ja informaatio
- Seudullinen pysäköintipolitiikka
- Liikkumisen ohjaus

### Huolehditaan logistiikan tarpeista sekä tieliikenteen toimivuudesta



- Logistiikan yhteydet ja valtakunnallisten pääväylien palvelutaso
- Tavaraliikenteen palvelualueet
- Tie- ja katuverkon toimivuus \*

## Saavutetaan tulokset tehokkailla toimintatavoilla



Pitkäjänteinen  
KUHA-rahoitus



Yhtenäinen  
joukkoliikennealue



Resurssitehokkaat  
toimintamallit

\*jatkoselvitykset käynnissä

# Infrastruktuurin kehittämishankkeet

## Esitys vuosina 2015–2025 aloitettavista hankkeista

- 1a. Pienet kustannustehokkaat toimet KUHA \*
- 1b. Helsingin kantakaupungin raitioverkko
2. Keravantien Mt 148 parantaminen
3. Pasilan läntinen lisäraide
4. Pasila–Riihimäki-rataosuus, 1.vaihe \*
5. Metro Matinkylä–Kivenlahti + tie- ja katujärjestelyt \*
6. Pisararata \*
7. Klaukkalan ohikulkutie Mt 132 \*
8. Hyrylän itäinen ohikulkutie, 1.vaihe \*
9. Helsingin ratapihan toiminnallinen parantaminen HELRA
10. Päätieverkon seuranta- ja ohjausjärjestelmän kehittäminen
11. Keskisuuret tiepaketit (joukkoliikenteen kilpailukyky tieverkolla, ajoneuvoliikenteen ruuhkautumisen hallinta)
12. Keski-Uudenmaan logistiikan yhteystarve, 1.vaihe
13. Espoon kaupunkirata (Leppävaara–Espoon keskus)
14. Raide-Jokeri
15. Ruskeasannan asema
16. Kehä I, 2. vaihe

\* Valtion ja Helsingin seudun kuntien välisessä sopimuksessa suurten infrahankkeiden ja asumisen edistämiseksi nimetyt hankkeet

Mikäli jokin hanke ei etene, se ei saa olla esteenä järjestyksessä seuraavien hankkeiden toteutukselle.

# Maankäyttö- vyöhykkeet

## Kuntien muut kehittämissuunnitelmat 2016–2050

Seudullisten vyöhykkeiden ulkopuolelle jäävät alueet, joiden kehittäminen on kuntien nykyisten suunnitelmien mukaista

Alueen kehittäminen ei saa aiheuttaa merkittäviä seudullisia investointitarpeita eikä haitata myöhempää seudullisen mittakaavan kehittämistä

## Seudulliset teollisuus, varasto ja logistiikka-keskittymät

## Vyöhykkeiden ulkopuoliset alueet

Alueiden paikallinen kehittäminen ei saa aiheuttaa merkittäviä seudullisia investointitarpeita eikä haitata myöhempää seudullisen mittakaavan kehittämistä



## Seudun ensisijaisesti kehitettävät vyöhykkeet 2016–2050

Tavoitteena on, että vähintään 80 % seudun asuntorakentamisesta ohjataan näille alueille

## Seudun ensisijaisesti kehitettävien vyöhykkeiden täydentymisaluet 2025–2050

Muuttuvat seudun ensisijaisesti kehitettäviksi vyöhykkeiksi joukkoliikennejärjestelmän täydentyessä siten, kun HLJ 2015 suunnitelmassa on määritelty

## Mahdolliset laajentumisalueet vuoden 2040 jälkeen

Isoihin liikenneinvestointeihin kytkeytyvät alueet, joiden laajamittainen kehittäminen on kytköksissä hankkeiden mahdolliseen toteuttamiseen



# Seudullisesti ensisijaisesti kehitettävä vyöhyke asuntotuotannon painopistealueena

- Asemakaava-varannosta 76 %
- Nykyisestä asuinkerros-alasta 81 %
- 2016-2025 asuntotuotannosta ennusteen mukaan 77 %
- Uusista asunnoista tavoite 80 %

