



HSL
HRT

HLJ 2015 -luonnos

Toimenpidekortit (luonnos 14.10.2014)

HSL:n hallitus on päättänyt lähettää

HLJ 2015 -luonnoksen lausuntoja ja kannanottoja varten
21.10.2014.

Sisällysluettelo 1/3

Teemoja täsmentävät toimenpidekortit

Nostetaan kestävien kulkutapojen palvelutasoa

| | |
|---|---|
| Joukkoliikenteen palvelut vuoteen 2025 mennessä | 6 |
| Joukkoliikenteen palvelut vuoteen 2040 mennessä | 7 |
| Seudullinen pääpyöräilyverkko | 8 |
| Liityntäpysäköinti | 9 |

Hyödynnetään informaatio ja ohjauskeinoja tehokkaasti

| | |
|---|----|
| Ajoneuvoliikenteen hinnoittelu | 11 |
| Kaikki kulkutavat kattava informaatio ja häiriöhallinta | 12 |
| Liikkumisen ohjaus | 13 |
| Seudullinen pysäköintipolitiikka | 14 |

Huolehditaan logistiikan tarpeista sekä tieliikenteen toimivuudesta

| | |
|--------------------------------|----|
| Tavaraliikenteen palvelualueet | 16 |
|--------------------------------|----|

Saavutetaan tulokset tehokkailla toimintatavoilla

| | |
|----------------------------------|----|
| Resurssitehokkaat toimintamallit | 18 |
| Yhtenäinen joukkoliikennealue | 19 |
| Joukkoliikenteen varikot | 20 |

Sisällysluettelo 2/3

Välillä 2016-2025 aloitettavat tie- ja raideinvestoinnit

| | |
|---|----|
| 1 a. Pienet kustannustehokkaat toimet (jatkuva) | 23 |
| 1 b. Helsingin kantakaupungin raitioverkko (jatkuva) | 24 |
| 2. Keravantien Mt 148 parantaminen | 25 |
| 3. Pasilan läntinen lisäraide | 26 |
| 4. Pasila–Riihimäki -rataosuus 1.vaihe | 26 |
| 5. Metro Matinkylä – Kivenlahti | 27 |
| 6. Pisara-rata | 28 |
| 7. Klaukkalan ohikulkutie (mt 132) | 29 |
| 8. Hyrylän itäinen ohikulkutie | 30 |
| 9. Helsingin ratapihan toiminnallinen parantaminen (HELRA) | 31 |
| 10. Päätieverkon seuranta- ja ohjausjärjestelmän kehittäminen | 32 |
| 11. Keskisuuret tiepaketit (Joukkoliikenne, ruuhkautumisen hallinta, Sujuvat kuljetukset) | 33 |
| 12. Keski-Uudenmaan logistiikan yhteystarve (aloitetaan) | 34 |
| 13. Espoon kaupunkirata | 35 |
| 14. Raide-Jokeri | 36 |
| 15. Ruskeasannan asema | 37 |
| 16. Kehä I, 2. vaihe | 38 |

Sisällysluettelo 3/3

Välillä 2026-2040 aloitettavat tie- ja raideinvestoinnit

Raidehankkeet

| | |
|-------------------------|----|
| Laajasalon raideyhteys | 42 |
| Metro Mellunmäki-Majvik | 43 |
| Kerava-Nikkilä –rata | 44 |
| Lentorata | 45 |

Tiehankkeet

| | |
|---|----|
| Hämeenlinnanväylä (vt 3) | 47 |
| Länsiväylä (kt 51), Koivusaaren eritasoliittymä | 48 |
| Lahdenväylä (vt 4) | 49 |
| Kehä III | 50 |
| Turunväylä (vt 1) | 51 |
| Valtatien 25 parantaminen | 52 |
| Tuusulanväylä (kt 45) | 53 |
| Sörnäisten tunneli | 54 |
| Östersundomin tie- ja katuysteudet | 55 |
| Itäväylä (mt 170) Kehä I-Kehä III | 56 |
| Vihdintie (mt 120) | 57 |

Nostetaan kestävien kulkutapojen palvelutasoa

Joukkoliikenteen palvelut 2025 mennessä

Luonnos
14.10.2014

Merkitys liikennejärjestelmässä ja yhdyskuntarakenteessa

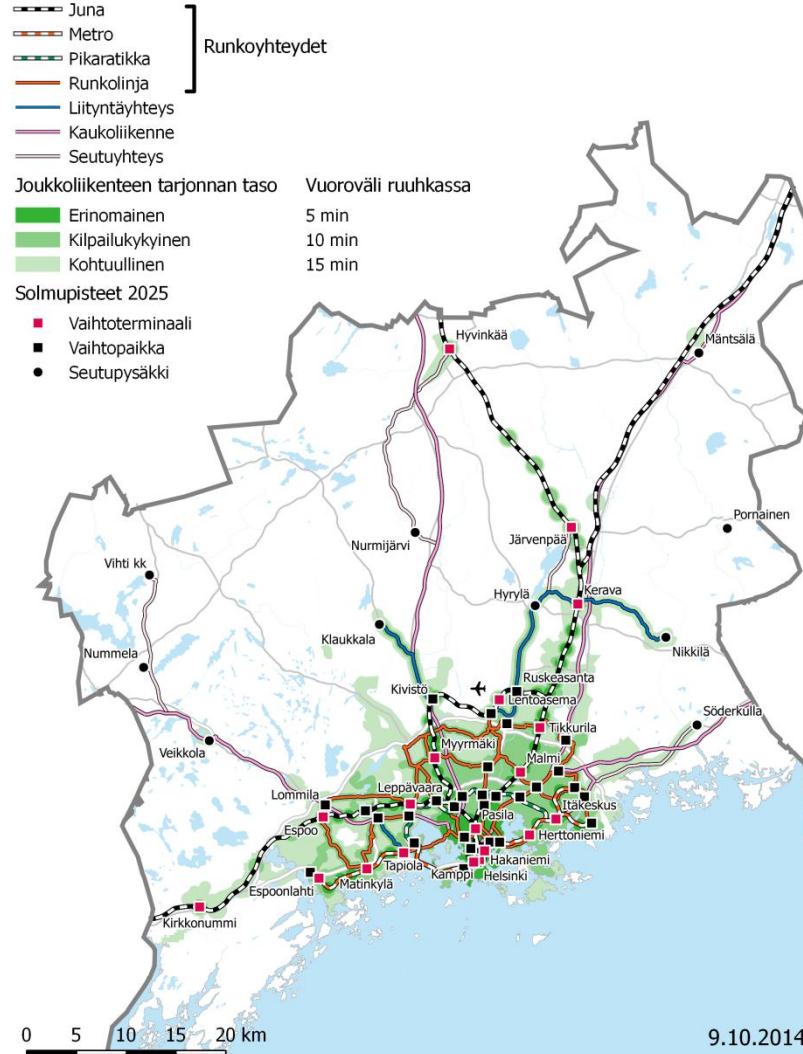
Selkeä ja luotettava joukkoliikennejärjestelmä lisää joukkoliikenteen käyttöä ja mahdollistaa seudun kestävä kasvun. Joukkoliikenteen palvelutasoa parannetaan erityisesti tiiviin maankäytön alueilla lisäämällä vuorotarjontaa sekä kehittämällä raide- ja bussiliikenteen verkkoa. Runkoverkkoon ja liityntäyhteyksiin tukeutuva järjestelmä parantaa joukkoliikenteen luotettavuutta. Joukkoliikenteen kulkutapaosuuden kasvaminen parantaa liikennejärjestelmän toimivuutta ja vähentää liikenteen ympäristöhaittoja

Kehittämistarve

Joukkoliikenteen kulkutapaosuutta tulee kasvattaa jotta seudun liikennejärjestelmän toimivuus varmistetaan väestön kasvaessa. Joukkoliikenteen kehittämisellä vähennetään ympäristöhaittoja, lisätään liikkumisen tasa-arvoa ja säästetään katutilaa.

Suunnitellut toimet

- Laajennetaan joukkoliikenteen hyvän tarjonnan alueita erityisesti Kehä I:n sisällä sekä nykyisten ja rakennettavien raidekäytävien varrella.
- Muodostetaan pääkaupunkiseudulle kattava runkobussilinjasto (neljä säteittäistä ja viisi poikittaista runkobussilinjaa).
- Muodostetaan hyvän palvelutason liityntäyhteydet Nikkilästä Keravalta, Klaukkalasta Kivistöön (2015–2020) ja Hyrylästä Ruskeasantaan (2020–2025). Liityntäyhteyden toimivuus kehyskunnista edellyttää yhteistä lippujärjestelmää.
- Parannetaan bussien runko- ja liityntäyhteyksien infraa KUHA-rahoituksella ja keskisuorten tiepakettien avulla. Investoidaan bussiliikenteen laatuikäntäviin erityisesti Lahdenväylällä, Hämeenlinnanväylällä sekä Vihdintieellä
- Toteutettavat ja parannettavat solmut:
 - Meilahden ja Pasilan vaihtopysäkit
 - Yhdyskunnantien vaihtopysäkit
 - Jokiniementien vaihtopysäkit
 - Ruskeasannan asema
 - Raidehankkeet 2016-2025:
 - Helsingin kantakaupungin raitioverkko
 - Pasilan läntinen lisäraide
 - Pasila–Riihimäki -rataosuus 1.vaihe
 - Metro Matinkylä - Kivenlahti
 - Pissararata
 - Helsingin ratapihan toiminnallinen parantaminen HELRA
 - Espoon kaupunkirata (Leppävaara-Espoo)
 - Raide-Jokeri



Liikennejärjestelmän toimivuus

Runkoverkon kehittäminen lisää joukkoliikenteen kapasiteettia ja parantaa täsmällisyyttä. Koko liikennejärjestelmän toimivuus paranee kun sellaiset alueet laajenevat, joilla joukkoliikenne on ensisijainen kulkumuoto.

Vastuullisuuden ohjaaminen

Kestävästi liikkumiseen perustuva elämäntapa on mahdollista yhä useammalle. Joukkoliikenteen käytön kasvu vähentää tieliikennettä ja sen ympäristö- ja terveyshaittoja.

Tehokkuus ja kilpailukyky

Seudun joukkoliikennejärjestelmä tehostuu kokonaisuutena. Seutu on elinvoimainen kun liikkuminen on sujuvaa. Solmupisteiden matkustajavirrat mahdollistavat uusien palvelukeskitymien syntyä.

Pitkäjänteinen ennakoiti

Runkoyhteyksien lisäämisellä varmistetaan joukkoliikenteen kapasiteetin riittäminen pitkällä aikavälillä. Edistetään joukkoliikenteeseen tukeutuvan yhdyskuntarakenteen kehittämistä, maankäyttöä suunnitellaan joukkoliikenteen yhteydet ja saavutettavuus huomioon ottaen.

9.10.2014

Joukkoliikenteen palvelut 2040 mennessä

Luonnos
14.10.2014

Merkitys liikennejärjestelmässä ja yhdyskuntarakenteessa

Selkeä ja luotettava joukkoliikennejärjestelmä lisää joukkoliikenteen käyttöä ja mahdollistaa seudun kestävä kasvun. Joukkoliikenteen palvelutasoa parannetaan maankäytön kehittymisen myötä lisäämällä vuorotarjontaa sekä kehittämällä raide- ja bussiliikenteen verkkoa. Runkoverkkoon ja liityntäyhteyksiin tukeutuva järjestelmä parantaa joukkoliikenteen luotettavuutta. Joukkoliikenteen kulkutapaosuuden kasvaminen parantaa liikennejärjestelmän toimivuutta ja vähentää liikenteen ympäristöhaittoja

Kehittämistarve

Joukkoliikenteen kulkutapaosuutta tulee kasvattaa jotta seudun liikennejärjestelmän toimivuus varmistetaan myös pitkällä aikavälillä. Maankäytön tiivistyminen mahdollistaa hyvät joukkoliikenteen palvelut yhä useammalle ja myös uusia alueita saadaan hyvän joukkoliikennepalvelun piiriin. Pitkän aikavälin suunnitteluun liittyy epävarmuutta, missä järjestyksessä uusia alueita otetaan käyttöön.

Suunnitellut toimet

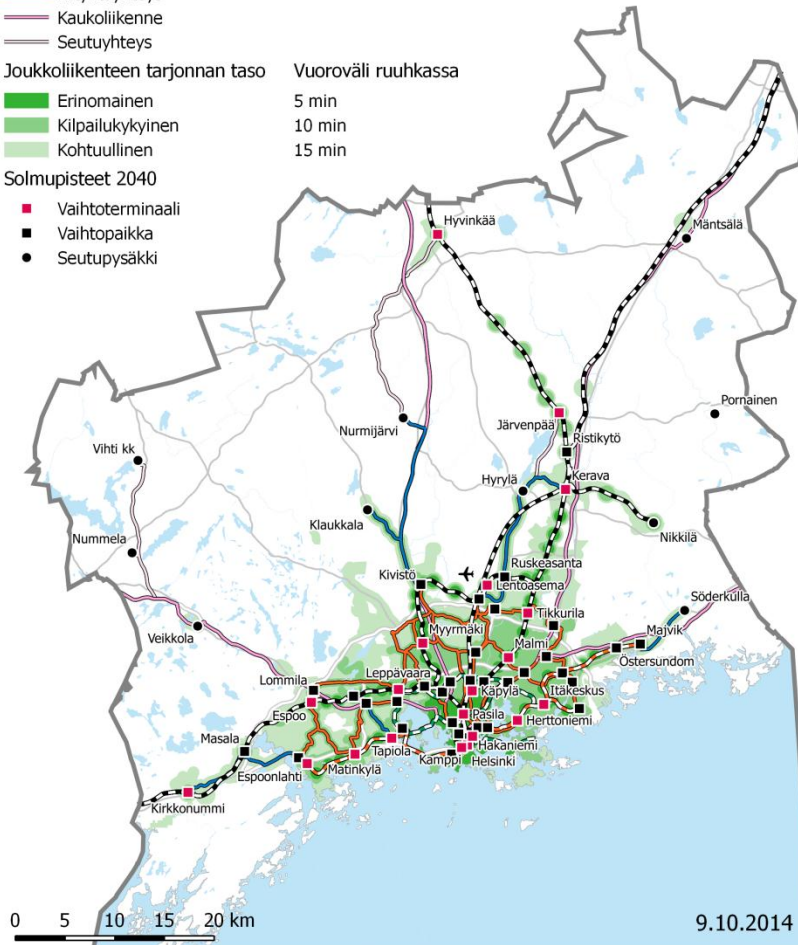
- Laajennetaan joukkoliikenteen hyvän tarjonnan alueita edelleen erityisesti uusien raidekäytävien varrella.
- Täydennetään runkolinjastoa maankäytön kehittymisen myötä. Varaudutaan muuttamaan runkolinjoja pikaraitioteiksi
- Muodostetaan uusia hyvän palvelutason liityntäyhteyksiä maankäytön ja raideverkon kehittymisen myötä.
- Jatketaan seudullisten bussien runko- ja liityntäyhteyksien infran parantamista.
- Toteutetaan uusia solmupisteitä maankäytön ja liikenneverkon kehittymisen mukaisesti, esimerkiksi Kehäradan asemavaraukset (Lapinkylä, Petas ja Viinikkala) sekä Ristikyttö.
- Raidehankkeet 2026-2040:
 - Helsingin kantakaupungin raitioverkko
 - Laajasalon raideyhteys
 - Pasila-Riihimäki -rataosuus. 2. vaihe
 - Tiederatikka (voi olla ensivaiheessa bussiratkaisu)
 - Metro Mellunmäki-Majvik
 - Kerava-Nikkilä rata
 - Lentorata (aloitetaan)



| Joukkoliikenteen tarjonnan taso | Vuoroväli ruuhkassa |
|--|---------------------|
| ■ Erinomainen | 5 min |
| ■ Kilpailukyinen | 10 min |
| ■ Kohtuullinen | 15 min |

Solmupisteet 2040

- Vaihtoterminaali
- Vaihtopaikka
- Seutupysäkki



Liikennejärjestelmän toimivuus

Runkoverkon kehittäminen lisää joukkoliikenteen kapasiteettia ja parantaa täsmällisyyttä. Koko liikennejärjestelmän toimivuus paranee kun sellaiset alueet laajenevat, joilla joukkoliikenne on ensisijainen kulkumuoto.

Vastuullisuuden ohjaaminen

Kestävään liikkumiseen perustuva elämäntapa on mahdollista yhä useammalle. Joukkoliikenteen käytön kasvu vähentää tieliikennettä ja sen ympäristö- ja terveyshaittoja.

Tehokkuus ja kilpailukyky

Seudun joukkoliikennejärjestelmä tehostuu kokonaisuutena. Seutu on elinvoimainen kun liikkuminen on sujuvaa. Solmupisteiden matkustajavirrat mahdollistavat uusien palvelukeskittymien syntymistä.

Pitkäjänteinen ennakointi

Runkoyhteyksien lisäämisellä varmistetaan joukkoliikenteen kapasiteetin riittäminen pitkällä aikavälillä. Edistetään joukkoliikenteeseen tukeutuvan yhdyskuntarakenteen kehittämistä, maankäyttöä suunnitellaan joukkoliikenteen yhteydet ja saavutettavuus huomioon ottaen.

Seudullinen pääpyöräilyverkko

Merkitys liikennejärjestelmässä ja yhdyskuntarakenteessa

Laadukas ja toimiva pyöräily-ympäristö tekee pyöräilystä todellisen kulkutapavaihtoehdon ja on keskeinen edellytys pyöräilyn lisäämiselle. Laatuikäytävät muodostavat Helsingin seudun pyöräiliikenteen nopeat runkoreitit seudun suurimpien asutus- ja työpaikkakeskittymien välillä. Seutureitit täydentävät laatuikäytäviä tai kytkevät asuinalueita laatuikäytäviin. Pyöräilyn kasvupotentiaalin hyödyntäminen edellyttää Helsingin seudulla investointeja pyöräiliikenteen infrastruktuuriin ja palvelutasoon. Helsingin seudun pääpyöräilyverkko mahdollistaa sujuvan ja turvallisen pyöräilyn seudun asuin-, työpaikka- ja palvelukeskittymien välillä ja lisää erityisesti työmatkapyöräilyä.

Luonnos
14.10.2014

Kehittämistarve

Pyöräilyn kilpailukykyä tulee parantaa. Nykyisen verkon suurimpina ongelmina ovat epäjatkuvuus, turvattomuus sekä puutteellinen kunnossapito ja informaatio.

Suunnitellut toimet

Pääpyöräverkon toteuttaminen laatutasovaatimusten mukaiseksi.

Pääpyöräverkon yhteyksien merkitystä pyöräilyn kilpailukykyyn kannalta on arvioitu nykyisten ja ennustettujen käyttäjämäärien, työpaikkojen saavutettavuuden ja joukkoliikenteen palvelutason perusteella. Arvioinnin perusteella on osoitettu pyöräilyn kilpailukykyyn kannalta keskeisiä yhteyksiä.

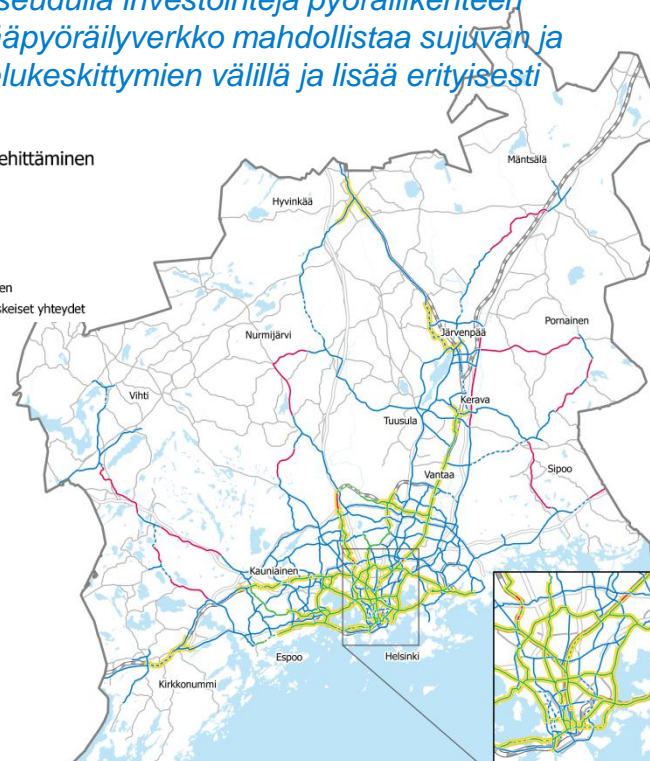
Keskeisillä yhteyksillä puuttuvien osuukien pituus on n.50 km ja parannettavien osuukien pituus n.65 km. Seudullisen pääpyöräilyverkon brändäämiseksi sekä palvelujen kehittämisen alustaksi toteutetaan ensisijassa seudullinen laatuikäytävä. Pilotin yhteydessä toteutetaan myös kattava ennen-jälkeen seuranta vaikutusten arvioimiseksi.

Toisessa vaiheessa puuttuvien osuukien pituus on n.30 km, parannettavien osuukien pituutta ei ole määritelty.

Koko pääpyöräilyverkon (PÄÄVE) toteutus tarkistetaan säännöllisesti KUHA -ohjelmoinnin yhteydessä yhteyksien toteuttamisedellytykset ja paikalliset tarpeet huomioiden. Pyöräilyn lähiympäristöjen kehittäminen suunnitellaan kuntien pyöräilyn kehittämissuunnitelmissa.

Seudun pääpyöräilyverkon kehittäminen

- Laatuikäytävä
- Seutureitti
- Rakennettava laatuikäytävä
- Rakennettava seutureitti
- Mahdollinen yhteystarve 2025 jälkeen
- Pyöräilyn kilpailukykyyn kannalta keskeiset yhteydet



| TOIMEN- PIDE | AJOITUS | KUSTANNUS | VASTUU- TAHO | SUUNNITELMAVALMIUS | LISÄTIEDOT |
|-----------------------------------|-----------|-----------|-------------------|--|---|
| Vaihe 1, priorisoitavat yhteydet | 2015-2025 | 100 M€ | Kunnat, ELY, LIVI | Vaihtelee verkon eri osilla. Osa verkosta kuntien toteuttamissuunnitelmissa. | PÄÄVE –raportti Kuha-hankkeet |
| Seudullinen laatuikäytävä-pilotti | 2015-2017 | | Kunnat, ELY, LIVI | | |
| Vaihe 2 Täydentävät yhteydet | 2025-2040 | 40 M€ | Kunnat, ELY | Vaihtelee verkon eri osilla. Osa verkosta kuntien toteuttamissuunnitelmissa. | Hinnassa on mukana vain uusien osuukien rakentaminen. Kuha-hankkeet |

Liikennejärjestelmän toimivuus

Pyöräilyverkon ja liityntäyhteyksien kehittäminen parantaa pyöräilyn edellytyksiä ja tukee samalla joukkoliikenteen käyttöä. Pyöräily tarjoaa ruuhkista riippumattoman liikkumisvaihtoehdon ja kulkumuoto-vaikutusten kautta parantaa hieman myös tieliikenteen sujuvuutta.

Vastuullisuuden ohjaaminen

Pyöräilyn kulkutapaosuuden kasvattaminen parantaa liikennejärjestelmän toimivuutta sekä vähentää liikenteen ympäristöhaittoja. Pääpyöräilyverkon rakentamisesta aiheutuvan lisääntyneen pyöräilyn terveysvaikutusten laskennallinen arvo on keskimäärin 40 milj. € vuodessa.

Tehokkuus ja kilpailukyky

Pyöräily on monilla matkoilla kokonaistaloudellisesti edullisin kulkutapa. Toimet tukevat pyöräilyä varteenotettavana liikkumismuotona.

Pitkäjänteinen ennakointi

Toimet tukevat osaltaan kävelyn, pyöräilyn ja joukkoliikenteen käyttöön tukeutuvan liikennejärjestelmän ja yhdyskuntarakenteen muodostumista sekä vähentävät osaltaan autoriippuvuutta.

Liityntäpysäköinti

Merkitys liikennejärjestelmässä ja yhdyskuntarakenteessa

Helsingin seudun asukasmäärän kasvu ja erityisesti työssäkäyntialueen laajentuminen ovat lisänneet liikennemääriä, hajauttaneet yhdyskuntarakennetta ja johtaneet pääväylillä aika-ajoin merkittävään ruuhkautumiseen. Liityntäpysäköinnin kehittäminen osana joukkoliikenteen matkaketjua vähentää tieverkon ruuhkia, lisää pyöräilyä ja parantaa joukkoliikenteen saavutettavuutta. Tavoitteena on päästä mahdollisimman lyhyisiin autoliityntämatkoihin eli tarjota liityntäpysäköintimahdollisuus mahdollisimman aikaisessa vaiheessa matkaa erityisesti liikenneverkon tärkeissä solmukohtissa.

Kehittämistarve

Liityntäpysäköinnin järjestämiseen tarvitaan seudulliset periaatteet, jotta vastuista ja kustannuksista sopiminen helpottuu.

Suunnitellut toimet

Liityntäpysäköinnin kehittämisessä pyritään yksityisten toimijoiden kanssa toteutusratkaisuun esim. kaavoituksen avulla. Seudullisten liityntäpysäköintialueiden julkinen rahoitusosuus hoidetaan kustannus- ja vastuunjaon periaatteiden mukaisesti sijaintikunnan, kohdekunnan, kotikunnan ja valtion kesken. Kustannus- ja vastuunjaon periaatteen taustalla on tarve jakaa julkisen sektorin liityntäpysäköinnin rakentamis- ja ylläpitokustannukset oikeudenmukaisesti. Kustannus- ja vastuunjakomallia sovelletaan sekä laitos- että kenttämuotoiseen liityntäpysäköintiin.

Liityntäpysäköinnin seudullisen hinnoittelun ja aikarajoituksen periaatteiden avulla liityntäpysäköinti pyritään ohjaamaan etäämmäksi ruuhkavyöhykkeestä. Ydinvyöhykkeellä varaudutaan maksullisuuteen ja siellä pyöräpysäköinti on ensisijainen liityntäpysäköintimuoto.

Kustannus- ja vastuunjakoa pilotoidaan Pasila-Riihimäki –ratahankkeen yhteydessä. Tarkoitus on esimerkkien prosessinkuvaamisen kautta jalkauttaa periaate laajemmin osaksi uusien ja olemassa olevien liityntäpysäköintialueiden investointeja.

Liityntäpysäköinnin käyttöasteita ja uusien paikkojen rakentamista seurataan 1-2 vuoden välein.



| TOIMENPIDE | AJOITUS | VASTUU-TAHO | SUUNNITELMA-VALMIUS | LISÄTIEDOT |
|--------------------------------------|---------|---|---------------------|--|
| Kustannus- ja vastuunjaon pilotointi | 2015 | HSL, Liikennevirasto, ratakäytävän kunnat | | Pasila-Riihimäki 1. vaihe: Järvenpää aseman liityntäpysäköinti |
| Hankeohjelman toteuttaminen | | | | Toteutetaan KUHA - hankkeina |

Luonnos
14.10.2014

Liikennejärjestelmän toimivuus

Liityntäpysäköinnin kehittäminen osana joukkoliikenteen matkaketjua vähentää tieverkon ruuhkia kriittisimpinä aikoina.

Vastuullisuuden ohjaaminen

Pyörien liityntäpysäköinti lisää pyöräilyä. Autojen liityntäpysäköinti lyhentää automattojen pituuksia ja siirtää osan autoilijoista joukkoliikenteeseen.

Tehokkuus ja kilpailukyky

Liityntäpysäköinnin avulla houkutellessa lisää matkustajia joukkoliikenteeseen. Liityntäpysäköinti-informaatio helpottaa matkaketjujen suunnittelua.

Pitkäjänteinen ennakointi

Liityntäpysäköintistrategialla luodetaan pitkän aikavälin tavoitteita seudullisen kehityksen osalta.

Hyödynnetään
informaatio- ja
ohjauskeinoja
tehokkaasti

Ajoneuvoliikenteen hinnoittelu

Luonnos
14.10.2014

Merkitys liikennejärjestelmässä ja yhdyskuntarakenteessa

Ajoneuvoliikenteen hinnoittelu vaikuttaa liikennejärjestelmässä monitahoisesti ja laajasti. Hinnoittelu ohjaa tehokkaasti kulkumuodon valintaa ja toimii liikennejärjestelmän rahoituselementtinä.

Keskeistä on hinnoittelutuottojen kohdentaminen seudun liikennejärjestelmän kehittämiseen. Ilman hinnoittelua monet investoinnit viivästyvät, mikä aiheuttaa liikenteellisten ongelmien kasvua.

Kehittämistarve

Ajoneuvoliikenteen hinnoittelun on todettu HLJ 2015 tarkasteluissa olevan kustannustehokkain tapa saavuttaa liikennepoliittisia tavoitteita seudulla. Ajoneuvoliikenteen hinnoittelun käyttöönotto seudulla tulee suunnitella ja toteuttaa.

Suunnitellut toimet

Ajoneuvoliikenteen hinnoittelun toteutusmalli suunnitellaan ja toteuttamisedellytykset selvitetään.

Valmistellaan päätöksentekomalli hinnoittelun tuottojen kohdentamiseksi seudulle.

Ajoneuvoliikenteen hinnoittelun edellyttämät lainsäädäntömuutokset valmistellaan päätöksentekoa varten.

Otetaan käyttöön ajoneuvoliikenteen hinnoittelu, josta saatavat tulot ohjataan seudun liikennejärjestelmän kehittämiseen



| TOIMENPIDE | AJOITUS | VASTUUTAHO | LISÄTIEDOT |
|---------------------------|-----------|----------------|------------|
| Toteutusmalli suunnittelu | 2015-2016 | Kunnat, valtio | |
| Päätöksentekomalli | 2016-2018 | Kunnat, valtio | |
| Käyttöönotto | 2018-2020 | Kunnat, valtio | |

Liikennejärjestelmän toimivuus

Liikennemäärät laskevat, ruuhkat lievenevät, henkilö ja tavaraliikenteen matka-ajat lyhenevät. Bussi-, tavara- ja henkilöautoliikenne hyötyvät hyvästä palvelutasosta.

Vastuullisuuden ohjaaminen

Joukkoliikenteen kilpailukyky kasvaa, liikenneturvallisuus paranee ja liikenteen aiheuttamat päästöt vähenevät. Hinnoittelu edistää liikennejärjestelmän kehittämisen tasa-arvoa.

Tehokkuus ja kilpailukyky

Hinnoittelun mahdollistama saavutettavuuden paraneminen nostaa maan arvoa. Mahdollistaa tehokkaan joukkoliikennejärjestelmän kehittämisen.

Pitkäjänteinen ennakointi

Hinnoittelusta saatavat tuotot ovat HLJ 2015 -strategiassa keskeinen rahoituksen lähde liikennejärjestelmän pitkäjänteisessä kehittämisessä. Hinnoittelu tiivistää maankäyttöä ja hillitsee seudun yhdyskuntarakenteen hajaantumista.

Kaikki kulkutavat kattava informaatio ja häiriönhallinta

Luonnos
14.10.2014

Merkitys liikennejärjestelmässä ja yhdyskuntarakenteessa

Helsingin seutu on vilkkain liikenteellinen alue Suomessa. Seudulla tapahtuu satoja häiriöitä vuodessa tie- ja joukkoliikenteessä, jotka voivat olla paikallisia tai laajasti vaikuttavia. Väylillä on eripituisia työmaita ja poikkeustilanteita, jotka haittaavat liikkumista ja kuljettamista. Liikennejärjestelmän käyttäjien tulee saada helposti ajantasaista tietoa liikkumisesta seudulla: kulkutavoista, reiteistä, olosuhteista, palveluista, kustannuksista ja päästöistä. Häiriönhallinta parantaa liikennejärjestelmän palvelutasoa ja luotettavuutta, mikä tukee seudun kilpailukykyä.

Kehittämistarve

Häiriönhallinnan ja informaation kehittäminen edellyttää ensisijassa kaikkia kulkutapoja koskevan tilannekuvatiedon keruuta liikenneverkoilta sekä erilaisia tiedon ja ohjauksen jakelukanavia. Informaation ja häiriönhallinnan kokonaisuuden kehittämisessä on tarpeita erityisesti eri kulkutapojen yhteistoiminnassa sekä pyöräilyn huomioimisessa.

Suunnitellut toimet

Tietojen välittäminen toimijalta toiselle ja kaupallisten palveluiden kehittäjille vaatii liikkumiseen ja liikenneolosuhteisiin liittyvän tietojen keruun, jalostuksen ja jakelun organisoimisen. Kattavaa informaatiota ja häiriönhallintaa kehitetään viranomaisten ja palvelutuottajien kesken. Tavoitteena on että, käyttäjille on informaatiota tarjolla omiin mobiililaitteisiin sekä näyttöihin pysäkeillä, asemilla, kauppakeskuksissa, kadun- ja teiden varsilla.

Erityisesti eri joukkoliikennetyyppien yhteistyö, pyöräilyn informaatio ja autoliikenteen ennakoiva ja nopea tiedottaminen vaativat paljon kehittämistä ja yhteistyötä. Verkolliselle liikenteen ohjaukselle laaditaan toimintaperiaatteet häiriö tilanteisiin.

Seudun liikenteenohjaintakeskusta kehitetään hoitamaan kaikkien ajoneuvojen (autot, bussit, junat, metro, ratikka, pyörät, tavaraliikenne) häiriönhallintaa ja ajantasaista tiedottamista



| TOIMENPIDE | AJOITUS | VASTUUTAHO | LISÄTIEDOT |
|--|-----------|------------|------------|
| Kehittämisen yhteistyö | 2015-2017 | HLH -jory | |
| Liikenteen verkollisen ohjauksen toimintaperiaatteet | 2015-2017 | HLH -jory | |
| Operatiivisen toiminnan yhteentoimivuus | 2015-2017 | HLH -jory | |

Liikennejärjestelmän toimivuus
Liikenteen tilannekuva ja siihen pohjautuva häiriönhallinta mahdollistavat liikennejärjestelmän tehokkaamman ja joustavamman käytön informoimalla vaihtoehtoista ja ennakoimalla häiriöitä. Häiriöherkkyyks vähenee ja eri kulkutapojen palvelutaso paranee.

Vastuullisuuden ohjaaminen
Tasapuolinen kaikkia kulkutapoja koskeva häiriönhallinta ja tiedottaminen lisäävät kestävästä liikkumista.

Tehokkuus ja kilpailukyky
Luotettavuuden kasvu antaa elinkeinoelämälle ja asukkaille edellytyksiä tehostaa toimintaansa. Järjestelmien ja palveluiden rakentaminen tuo työtä ja liiketoimintaa.

Pitkäjänteinen ennakointi
Liikenteen tilannekuva on perusta tulevaisuuden liikkumisen palvelujen kehittämiselle.

Liikkumisen ohjaus

Luonnos
14.10.2014

Merkitys liikennejärjestelmässä ja yhdyskuntarakenteessa

Liikkumisen ohjaus tarkoittaa neuvonnan, markkinoinnin, liikkumisen suunnittelun sekä palvelujen koordinoinnin ja kehittämisen hyödyntämistä kulkutapavalintoihin vaikuttamisessa. Vaikuttamalla kulkutapavalintoihin, voidaan liikennejärjestelmän käyttöä tasapainottaa ja tehostaa. Kestävän liikkumisen lisääntyminen vähentää liikennejärjestelmän haitallisia vaikutuksia. Liikkumisen ohjauksen keinot ovat pääsääntöisesti kannustavia ja siten helposti hyväksyttävissä.

Kehittämistarve

Liikkumisen ohjauksen potentiaalia ei nykyisin hyödynnetä riittävästi.

Suunnitellut toimet

Kartoitetaan seudun paljon matkoja synnyttävät toimet (kuten koulut ja työpaikat) ja edistetään liikkumissuunnitelmien tekoa niissä. Liikkumissuunnitelmat ohjaavat toimipisteiden pidemmän aikavälin toimintaa ja edistävät kestävää liikkumista. Vuodessa seudulla tehdään pelkästään työ- ja koulumatkoja yli 500 miljoonaa, joiden kulkutapavalintoihin vaikuttamalla voidaan saavuttaa merkittäviä hyötyjä.

Edistetään yhteistyötä seudun kuntien, HSL:n sekä muiden sidosryhmien välillä ja hyödynnetään liikkumisen ohjauksen keinoja systemaattisesti. Keskeistä on osallistaa liikennesektorin ulkopuolisia toimijoita mukaan. Yhteistyön avulla voidaan levittää tietoisuutta toimenpiteistä laajalle ja hyödyntää käytettävissä olevat resurssit tehokkaasti.

Tehostetaan viestintää liikennejärjestelmän kehittämisessä ja lisätään asiakaslähtöisyyttä. Liikkumisen ohjauksen toimenpiteitä tulee hyödyntää aktiivisesti poikkeustilanteissa.



| TOIMENPIDE | AJOITUS | VASTUUTAHO | LISÄTIEDOT |
|-------------------------------|-----------|-----------------------------|---------------------------------|
| Liikkumissuunnitelmat | 2015-2025 | HSL, kunnat | Työkalut ja menetelmät valmiina |
| Hyödyntämisen systematisointi | 2015-2025 | HSL, kunnat, ELY, LIVI, LVM | Työkalut ja menetelmät valmiina |
| Viestintä | 2015-2025 | HSL, kunnat, ELY, LIVI, LVM | |

Liikennejärjestelmän toimivuus

Lisääntyvä kestävä liikkuminen vähentää teiden ja katujen ruuhkia. Liikkumissuunnitelmat ja muut toimet voivat kansainvälisten kokemusten mukaan siirtää 2-5 % autoilijoista vuosittain kestäviin kulkutapoihin.

Vastuullisuuden ohjaaminen

Liikkumissuunnitelmat ja liikkumisen ohjaus lisäävät kestävää liikkumista, mikä puolestaan vähentää liikenteen aiheuttamia haittoja ja lisää liikenteestä saatavia terveyshyötyjä.

Tehokkuus ja kilpailukyky

Liikennejärjestelmä kehittyä nykyistä tasapainoisemmin, kuormitus jakautuu eri kulkutavoille, kustannustehokkuus kasvaa.

Pitkäjänteinen ennakointi

Liikkumissuunnitelmat edistävät toimintojen sijoittumista hyvien joukkoliikenne-, kävely- ja pyöräily-yhteyksien varrelle.

Seudullinen pysäköintipolitiikka

Luonnos
14.10.2014

Merkitys liikennejärjestelmässä ja yhdyskuntarakenteessa

Pysäköintivalinnat ohjaavat liikkumisvalintoja. Seudun eri alueille sovitettavilla pysäköintilinjauksilla voidaan pysäköinnin subventiota vähentää ja ehkäistä pysäköinnistä aiheutuvia tilaongelmia. Tarve pysäköinnin ohjaamiselle on huomattavasti suurempi pääkaupunkiseudulla kuin kehyskunnissa.

Kehittämistarve

Pysäköinnin järjestämisen kustannus- ja resurssitehokkuuden lisääminen.

Suunnitellut toimet

Vahvistetaan seudulla hyötyjä maksaa – periaatetta pysäköintipolitiikan kehittämisessä. Tällöin pysäköintijärjestelyt tuotetaan kustannustehokkaasti liiketaloudellisin perustein.

Määritellään seudulliset periaatteet toimitilojen pysäköinnille, jotka toimivat lähtökohtana seudulliselle pysäköintipolitiikalle. Näin voidaan välttää pysäköinnin toimimista kilpailutekijänä toimitilojen työntekijöille ja asiakkaille.

Uudistetaan pysäköintinormeja ja edistetään pysäköinnin keskitettyjä ratkaisuja siten, että voidaan lisätä kestävien kulkutapojen houkuttelevuutta keskuksissa ja vähentää arvokkaan katutilan käyttöä pysäköintiin. Vaihteluvälinormilla on mahdollista löytää sopiva haarukka asuintonttien pysäköintipaikkojen lukumääräksi kullakin alueella.



| TOIMENPIDE | AJOITUS | VASTUUTAHO | LISÄTIEDOT |
|---|-----------|-------------|------------|
| Määritetään seudulliset periaatteet toimitilojen pysäköintipolitiikalla | 2015-2016 | Kunnat, HSL | |
| Kartoitetaan parhaita käytäntöjä seudulta ja ohjelmoidaan pysäköintipolitiikan laatiminen | 2015-2016 | Kunnat, HSL | |
| Laaditaan seudullinen pysäköintipolitiikka | 2016-2020 | Kunnat, HSL | |

Liikennejärjestelmän toimivuus

Maksullinen pysäköinti työ- ja asiointipaikoissa ohjaa liikkumista kestäväan liikkumiseen. Lisääntyvä kestävä liikkuminen vähentää tie- ja katuverkon ruuhkia ja lisää sujuvuutta.

Vastuullisuuden ohjaaminen

Pysäköintiratkaisut lisäävät kestäväan liikkumista, mikä puolestaan vähentää liikenteen aiheuttamia haittoja. Pysäköinnin mitoituksessa maksiminormilla mahdollistetaan paremmin tiivis rakentaminen.

Tehokkuus ja kilpailukyky

Pysäköintimaksuja voidaan käyttää liikenteen ohjauksena sekä pysäköintituloja liikennejärjestelmän rahoittamisessa. Pysäköinnin järjestämisen kustannukset katetaan tuloista. Maanpäällistä tilaa vapautuu muuhun käyttöön (kävely, pyöräily, joukkoliikenne, palvelut).

Pitkäjänteinen ennakointi

Pysäköintiratkaisuja tehdään jo kaavoissa, joten pysäköintipolitiikka on pitkän tähtäimen liikkumissuunnittelua.

Huolehditaan logistiikan tarpeista sekä tieliikenteen toimivuudesta

Tavaraliikenteen palvelualueet

Luonnos
14.10.2014

Merkitys liikennejärjestelmässä ja yhdyskuntarakenteessa

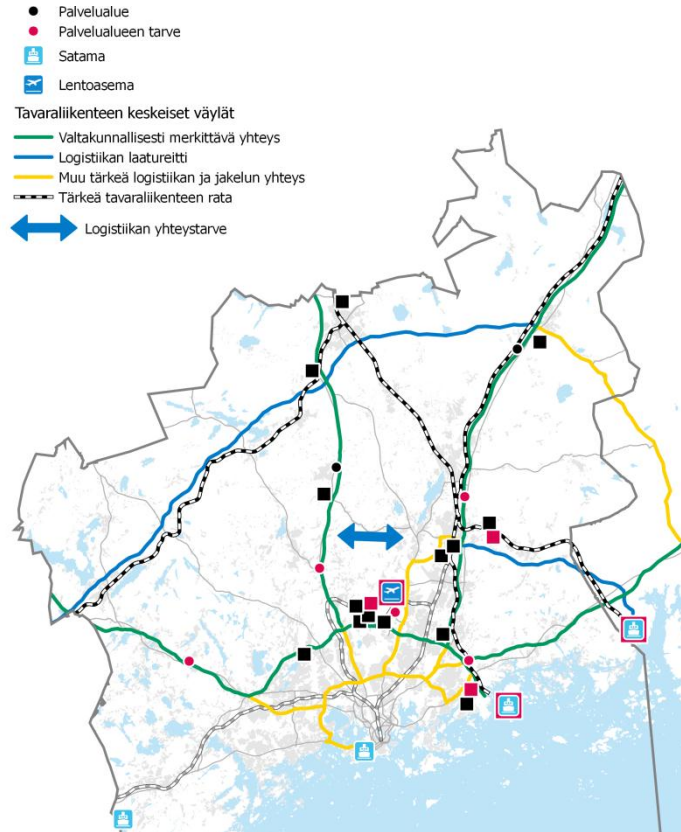
Tavaraliikenteen kuljettajien ajo- ja lepoaikasäädökset, logistiikkakeskusten ja muiden vastaanottajien tiukentuvat aikaikkunat ja jonot sekä lasti- ja kuljettajaturvallisuuden merkityksen nousu lisäävät tarpeita tavaraliikenteen palvelualueiden verkon kehittämiseksi.

Kehittämistarve

Kiireellisimmät tarpeet ovat Vantaalla, josta on poistumassa Keimolanportin alue. Myös Helsinki-Vantaan lentoaseman lähetyville on tarpeen saada levähdysalue. Uusien alueiden täsmällinen sijainti, palvelutaso ja toteutusaikataulu vaativat vielä tarkennusta sekä neuvotteluita ELY-keskuksen, kuntien ja yksityisten toimijoiden välillä. Myös palvelualueiden vastuunjako- ja toteuttamismalli puuttuu julkisten ja yksityisten tahojen väliltä.

Suunnitellut toimet

- Kaavoituksessa huolehditaan riittävästä ja oikein sijoitetusta palvelualueista.
- Tavaraliikenteen palvelualueiden vastuunjako- ja toteuttamismalli.
- Puuttuvien palvelualueiden toteuttaminen:
 - Vt 3 (Luhtaanmäki)
 - Vt 1 (Ämmässuo)
 - Vt 4 (Vaarala, Tuuliruusu)
 - Kehä III (Lentoasema)



| TOIMENPIDE | AJOITUS | KUSTANNUS | VASTUUTAHO | LISÄTIETOJA |
|--|-----------|---|---|----------------------------|
| Laaditaan tavaraliikenteen vastuunjako- ja toteuttamismalli. | 2015- | | ELY-keskus, Liikennevirasto, kunnat | |
| Toteutetaan puuttuvat tavaraliikenteen palvelualueet, ensimmäisenä Keimolan korvaava alue. (Luhtaanmäki) | 2016-2025 | Infra yhteensä noin 10 milj. euroa (ei sisällä palveluja) | ELY-keskus, kunnat, yksityiset toimijat (palvelunjärjestäjät) | Toteutetaan KUHA-hankkeina |

Liikennejärjestelmän toimivuus

Pääteiden varten optimaalisesti sijoitetuilla palvelualueilla annetaan mahdollisuus sille, että raskas liikenne voisi välttää liikkumista pääkaupunkiseudun sisällä ruuhkaisimpina aikoina

Vastuullisuuden ohjaaminen

Palvelualueiden avulla parannetaan raskaan liikenteen mahdollisuuksia noudattaen lakisääteisiä lepoaikamääräyksiä, millä on oleellinen vaikutus liikenneturvallisuuteen.

Tehokkuus ja kilpailukyky

Tavaraliikenteen palvelualueet parantavat valtakunnallisen ja kansainvälisen logistiikan toimintaympäristöä.

Pitkäjänteinen ennakointi

Varaudutaan logistiikka-alan ja maankäytön muutoksiin.

Saavutetaan tulokset
tehokkailla
toimintatavoilla

Resurssitehokkaat toimintamallit

Luonnos
14.10.2014

Merkitys liikennejärjestelmässä ja yhdyskuntarakenteessa

Henkilöliikenteen rakennemuutostarve ja jakamistalouden kehittyminen kannustavat liikennesektorin muutosta kohti käyttäjälähtöistä, palveluihin perustuvaa liikennejärjestelmää. Keskeistä on löytää toimintamalleja, joilla ihmisten liikkumistarpeeseen voidaan vastata nykyistä tehokkaammin ja kestävämmiin. Erilaisilla palveluilla voidaan vastata yksilön tarpeisiin tehokkaasti ja vähentää tarvetta auton omistukseen ja yksityisautoiluun.

Kehittämistarve

Liikkumisen palvelujen käyttöönoton mahdollistaminen ja edistäminen.

Suunnitellut toimet

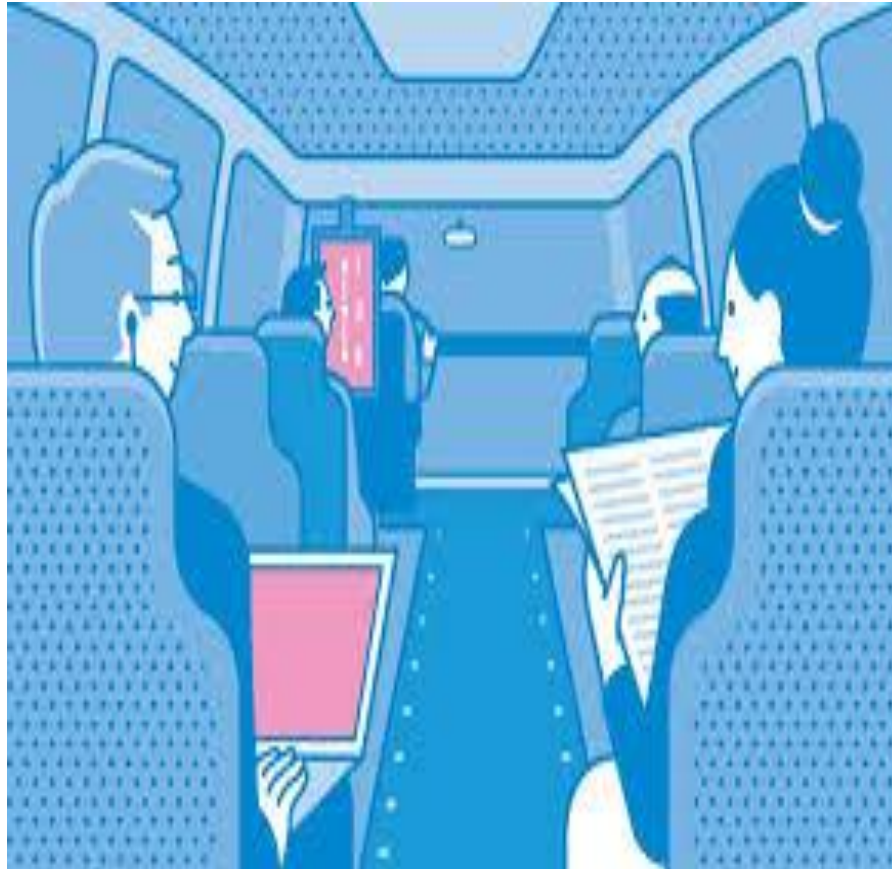
Lisätään yhteistyötä palveluiden käyttöönottamiseksi. Pilotoidaan uudenlaisia liikennepalveluja ja toimintatapoja ennakkoluulottomasti. Kehitetään ja otetaan käyttöön älykkäät tilausjärjestelmät.

Tarkastellaan liikenne palveluna – konseptia yhteistyössä eri toimijoiden kanssa. Mahdollistetaan palveluiden kehittäminen tarjoamalla avointa ja kattavaa dataa.

Liikennehallinnon tilaajaviranomaiset edistävät vähäpäästöisyyttä toiminnassaan ja kalustohankinnoissaan.

Kehitetään infraa uudentyypisten sähköisten ajoneuvojen yleistymisen mahdollistamiseksi. Edistetään yleistymistä piloteilla ja kannustimilla.

Edistetään tulevaisuuden teknologioiden käyttöönottoa luomalla kattava tietopohja kehityksen mahdollistamiseksi.



Liikennejärjestelmän toimivuus

Yksityisautoilun väheneminen parantaa liikennejärjestelmän toimintaa ja vähentää merkittävästi liikennejärjestelmän haitallisia vaikutuksia.

Vastuullisuuden ohjaaminen

Kestävä liikkuminen lisääntyy. Kun autoja hankitaan vähemmän, kotitalouksien liikkumiseen käytetty raha voidaan suunnata eri tavalla kuin ennen. Seurauksena liikennejärjestelmää voidaan kehittää monipuolisesti.

Tehokkuus ja kilpailukyky

Liikennejärjestelmä kehittyy nykyistä tasapainoisemmin, kuormitus jakautuu eri kulkutavoille, kustannustehokkuus kasvaa.

Pitkäjänteinen ennakointi

Jakamistalous ja käyttäjälähtöisyys tulee muuttamaan liikkumista radikaalisti tulevina vuosina, kun sille annetaan mahdollisuus.

Yhtenäinen joukkoliikennealue

Luonnos
14.10.2014

Merkitys liikennejärjestelmässä ja yhdyskuntarakenteessa

Yhtenäisen lippujärjestelmän ansiosta voidaan siirtyä kohti runko- ja liityntäliikennepainotteisempaa joukkoliikennejärjestelmää. Yhtenäisellä joukkoliikennealueella suunnittelu on kokonaisvaltaista. Joukkoliikenteen käyttö on matkustajalle nykyistä helpompaa ja edullisempaa.

Kehittämistarve

Joukkoliikennetarjonnassa on rajakohtia, lippu- ja informaatiojärjestelmä on epäyhtenäinen. Yksi kokonaisuus tuo enemmän kilpailukykyä mutta vaatii myös enemmän resursseja kaikilta.

Nykytyyppisessä HSL:n järjestelmässä kunnat maksavat kuntaosuuksina sen osan menoista, joita ei voida kattaa lipputuloilla tai muilla tuloilla.

Vuonna 2012 HSL:ään kuulumatottomat kehyskunnat (7 kpl) käyttivät joukkoliikenteeseen ja opetustoimen kuljetuksiin noin 6,8 miljoonaa euroa vuodessa ennen valtionavustusta. Arviolaskelmien mukaan näiden kuntien kuntaosuudet olisivat yhteensä noin 15 miljoonaa euroa, mikäli ne kuuluisivat HSL:een.

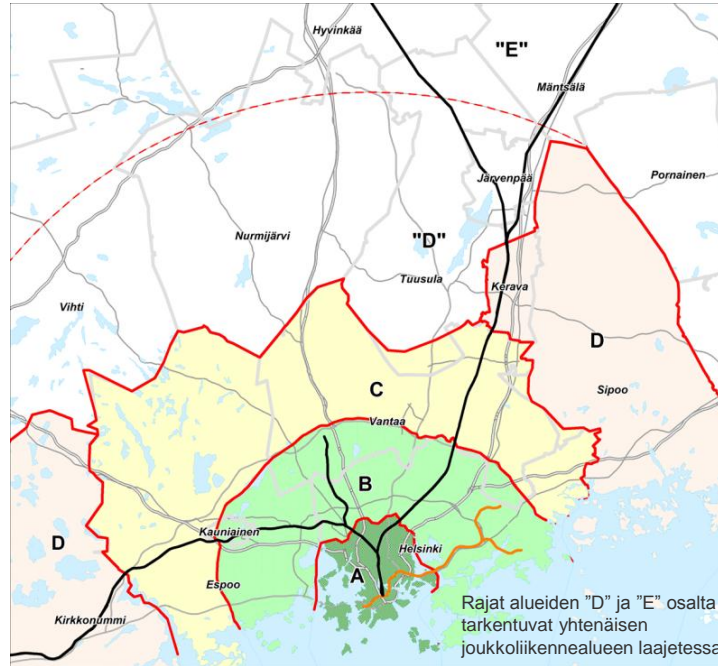
Kehysalueen joukkoliikenteen järjestämistavat ovat muuttumassa uuden joukkoliikennelain tuomien muutosten myötä riippumatta yhtenäisen joukkoliikennealueen laajenemisesta.

Junaliikenteen toimivalta lähijunaliikenteessä jakautuu tällä hetkellä HSL:lle ja LVM:lle. Liikenteen suunnittelun ja järjestämisen yhteensovittamista pitää kehittää.

HSL, Liikennevirasto ja valtakunnallisesta Waltiliikenteestä vastaava LMJ Oy valmistelevat mallia, jonka pohjalta voidaan lähteä kehittämään yhteistä matkatiliä. Matkatili osaa lukea eri tahojen matkakortteja ja mahdollistaa järjestelmien yhteiskäyttöisyyden. Yhdessä matkustajainformaatio- ja myyntijärjestelmien kanssa matkatilipohjainen järjestelmä avaa laajoja mahdollisuuksia uudenlaisten multimodaalisten matkaketjujen toteuttamiseen. Tällä hetkellä alan toimijoiden yhteistyötä koordinoi Liikennevirasto.

Suunnitellut toimet

- Perustetaan seudulle joukkoliikenteen johtoryhmä yhteistyöfoorumiksi.
- Helsingin seudulle luodaan yhtenäinen lippujärjestelmä
- Joukkoliikenne suunnitellaan ja järjestetään yhtenä kokonaisuutena koko seudulle



Liikennejärjestelmän toimivuus

Joukkoliikenteen reittien ja aikataulujen yhteensopivuus mahdollistaa sujuvan matkustamisen koko alueella.

Vastuullisuuden ohjaaminen

Yhtenäinen joukkoliikennealue ja lippujärjestelmä tekevät joukkoliikenteellä matkustamisesta nopeampaa ja edullisempaa.

Tehokkuus ja kilpailukyky

Liikenteen kilpailutus tarkoituksenmukaisina kokonaisuuksina mahdollistaa järjestelmän taloudellisen tehokkuuden.

Pitkäjänteinen ennakointi

Joukkoliikenteen kilpailukyky ja matkustamisen helppous on varmistettava myös pitkällä aikavälillä.

| TOIMENPIDE | AJOITUS | VASTUUTAHO | LISÄTIEDOT |
|--|-----------|--|---|
| Joukkoliikenteen johtoryhmä | 2015- | Joukkoliikenteen toimivaltaiset viranomaiset | |
| Yhtenäisen lippujärjestelmän laajentaminen | 2016-2025 | HSL, kunnat | |
| Matkatili- kehitystyö | 2016-2025 | Liikennevirasto, HSL | |
| 14 kunnan yhtenäisen toimivaltaisen viranomaisen muodostaminen | 2016-2025 | HSL, kunnat | Selvitys kehyskuntien liittymisestä Helsingin seudun liikenne –kuntayhtymään (2010, tarkistus 2013) |

Joukkoliikenteen varikot

Luonnos
14.10.2014

Merkitys liikennejärjestelmässä ja yhdyskuntarakenteessa

Varikot ovat keskeinen osa joukkoliikennejärjestelmää. Liikennöntialueisiin nähden keskeisesti sijaitsevat varikot vähentävät siirtoajoja ja laskevat joukkoliikenteen operointikustannuksia. Julkisten toimijoiden tulee varmistaa riittävä varikkokapasiteetti ja laadukkaat varikot joukkoliikenteen tehokkaan operoinnin sekä liikenteen kilpailutuksen mahdollistajana.

Kehittämistarve

Varikkojen sijoittumiseen liittyy yleensä ristiriitaisia tavoitteita: liikenteellisistä ja taloudellisista syistä varikkojen pitää sijaita keskeisesti liikennealueisiin nähden, mutta samat alueet ovat monesti myös muuhun maankäyttöön hyviä alueita.

Useiden suurien linja-autovarikkojen tilalle on suunniteltu uutta maankäyttöä ja jos suunnitelmat toteutuvat, poistuu lähivuosina käytöstä merkittävä osa nykyisestä varikkokapasiteetista. Korvaavaa kapasiteettia ei monin paikoin ole vielä järjestetty. Raideverkon laajeneminen sekä junaliikenteen kilpailutus edellyttävät uusia varikoita myös raideliikenteessä.

Liikenteen tilaajalla tulisi olla mahdollisuus osoittaa liikennöitsijälle varikkotilat liikenteen kilpailutuksen yhteydessä, jolloin voidaan huolehtia varikoiden keskeisistä sijainneista liikennöntialueisiin nähden sekä helpottaa myös uusien toimijoiden pääsyä alueelle. Tulevaisuudessa seudullisen toimijan (esim. varikkoyhtiön) tulisi vastata varikoista.

Suunnitellut toimet

Joukkoliikennevarikoiden toiminta- ja toteutusmallin tarkempi selvittäminen ja päättäminen.

Bussivarikot:

- Kaavoituksella ja maan hankinnalla huolehditaan, että riittävä ja oikein sijoitettu varikkokapasiteetti toteutetaan. Ensi vaiheessa on ratkaistava Itä-Vantaan varikon sijoitus ja Etelä-Espoon varikoiden siirto

Raitiotievarikot

- Varikkoverkostoa täydennetään raitiotieverkoston laajenemisen myötä. Ensi vaiheessa rakennetaan Raide-Jokerin tarvitsemat varikot.

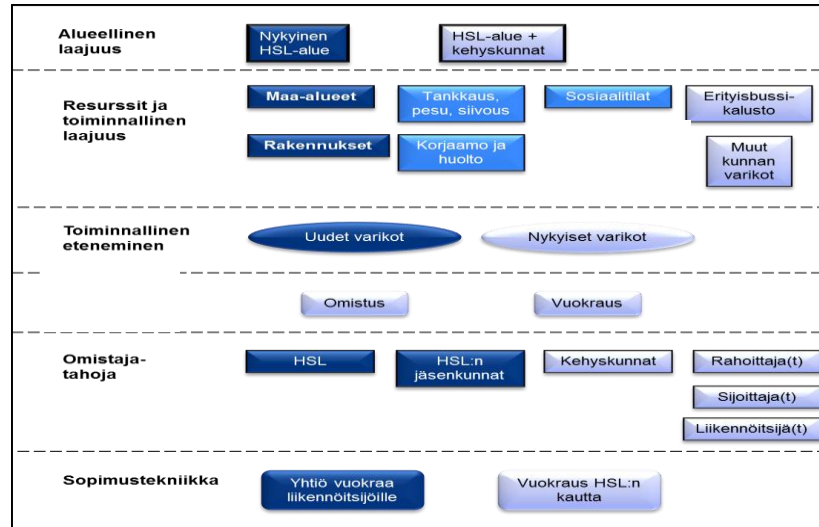
Metrovarikot:

- Rakennetaan tarvittavat varikot metron laajentuessa, ensi vaiheessa Sammalvuoren varikko.

Junavarikot:

- Varaudutaan täydentämään Ilmalan varikkoa pääradan ja rantaradan suunnilla.

Kaaviokuva bussivarikkoyhtiön rakenteellisista vaihtoehdoista



| TOIMENPIDE | AJOITUS | VASTUUTAHO | SUUNNITELMAVALMIUS | LISÄTIEDOT |
|---|-----------|------------------------------|---|--------------------------------------|
| Joukkoliikennevarikkojen toiminta- ja toteutusmallit | 2016 | HSL, kunnat, Liikennevirasto | | |
| Itä-Vantaan varikko (Hakunilan korvaava) | 2017 | Vantaa, HSL | Alustavat suunnitelmat | Aluevaraus puuttuu |
| Etelä-Espoon varikot (Finnon korvaava) | 2016-2025 | Espoo, HSL | Aluevaraukset ja maanhankinta tehty | Liittyy Finnnon alueen rakentamiseen |
| Raide-Jokerin varikot | 2016-2025 | Helsinki, Espoo, HSL | Suunniteltava Raide-Jokerin suunnittelun yhteydessä | |
| Sammalvuoren metrovarikko | 2016-2025 | Länsimetro Oy, Espoo | Suunniteltu metron jatkeen hankesuunnitelman yhteydessä | |
| Lähijunaliikenteen uudet varikot (päärata, rantarata) | 2026-2040 | Liikennevirasto, HSL | | Liikenneviraston selvitys käynnissä |

Liikennejärjestelmän toimivuus

Oikein sijoitettu ja hyvin varusteltu varikko mahdollistaa joukkoliikenteen tehokkaan ja laadukkaan liikennöinnin.

Vastuullisuuden ohjaaminen

Varikot ovat osa toimivaa joukkoliikennejärjestelmää, joka tuottaa laadukkaampaa liikennettä matkustajille ja kustannussäästöjä toimijoille. Päästöt ja polttoaineen kulutus vähenevät, kun siirtoajojen määrä vähenee.

Tehokkuus ja kilpailukyky

Oikein sijoitettu, tehokas varikko säästää merkittävästi liikennöintikustannuksia. Varikkotilan saatavuus ei saa rajoittaa kilpailua liikennöinnistä.

Pitkäjänteinen ennakointi

Lisääntyvä raideliikenne ja raideverkon laajeneminen edellyttävät uusia raideliikenteen varikoita. Bussivarikoille tulee varata riittävät tilat keskeisesti liikennöntialueisiin nähden myös tulevaisuudessa.

Tie- ja raideinvestoinnit 2016-2025

Pääväylien investointihankkeet

| VÄLILLÄ 2016-2025 ALOITETTAVAT (375 M€/v), priorisointijärjestyksessä | Pääperustelu | Kustannus (M€)** | MAKU -indeksi |
|---|---|------------------|------------------------|
| 1a. Pienet kustannustehokkaat toimet KUHA (jatkuva) | Neuvottelutulos * | 300 (30 / vuosi) | |
| 1b. Helsingin kantakaupungin raitioverkko (jatkuva) | Tiivistäminen sisäänpäin | 120 | |
| 2. Keravantien Mt 148 parantaminen (lisäbudjetti 2014) | Sujuvat kuljetukset | 20 | MAKU 135, 2010=100 |
| 3. Pasilan läntinen lisäraide (budjetti 2015) | Häiriöherkkyyden vähentäminen | 40 | |
| 4. Pasila–Riihimäki -rataosuus 1.vaihe (budjetti 2015) | Neuvottelutulos * | 150 | MAKU 150, 2005 |
| 5. Metro Matinkylä - Kivenlahti + tie- ja katujärjestelyt | Neuvottelutulos * | 801 + 15 | 11/2013, MAKU 2005=100 |
| 6. Pissararata (kustannusarvio tarkentuu 15.10.2014) | Neuvottelutulos * | 900 | MAKU 150, 2018 |
| 7. Klaukkalan ohikulkutie Mt 132 | Neuvottelutulos * | 55 | |
| 8. Hyrylän itäinen ohikulkutie | Neuvottelutulos * | 50 | |
| 9. Helsingin ratapihan toiminnallinen parantaminen HELRA | Häiriöherkkyyden vähentäminen | 61 | MAKU 135, 2010=100 |
| 10. Päätieverkon seuranta- ja ohjausjärjestelmän kehittäminen | Häiriöherkkyyden vähentäminen | 20 | |
| 11. Keskisuuret tiepaketit | Joukkoliikenne, ruuhkautumisen hallinta, sujuvat kuljetukset | 130 | |
| 12. Keski-Uudenmaan logistiikan yhteistarve (aloitetaan) | Sujuvat kuljetukset | - | |
| 13. Espoon kaupunkirata (Leppävaara-Espoo) | Pissararadan tehokas liikennöinti | 224 | MAKU 135, 2010=100 |
| 14. Raide-Jokeri | Tiivistäminen sisäänpäin | 280 | MAKU 2014 |
| 15. Ruskeasannan asema | Nykyrakenteen hyödyntäminen, liityntäyhteydet | 50 | |
| 16. Kehä I, 2. vaihe | Ruuhkautumisen hallinta | 114 | |

* Valtion ja Helsingin seudun kuntien neuvottelutuloksessa (25.8.2014) nimetyt hankkeet.

** Hankkeiden kustannukset eivät keskenään vertailukelpoisia suunnittelun tarkkuustasosta ja ajankohdasta johtuen.

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

1a. Pienet kustannustehokkaat toimet (KUHA)

Luonnos
14.10.2014

Merkitys liikennejärjestelmässä ja yhdyskuntarakenteessa

Oikein kohdistetuilla pienillä parantamishankkeilla voidaan saada paljon aikaan. Pieniä hankkeita voidaan edistää silloinkin, kun resurssit esimerkiksi mittaviin raideinvestointeihin puuttuvat. KUHA-hankkeiden kustannukset ovat 30 miljoonaa euroa vuodessa. Kustannusvastuu jakautuu tasan valtion ja kuntien kesken. KUHA-rahoitus ei saa vähentää perusväylänpidon rahoitusta.

Kehittämistarve

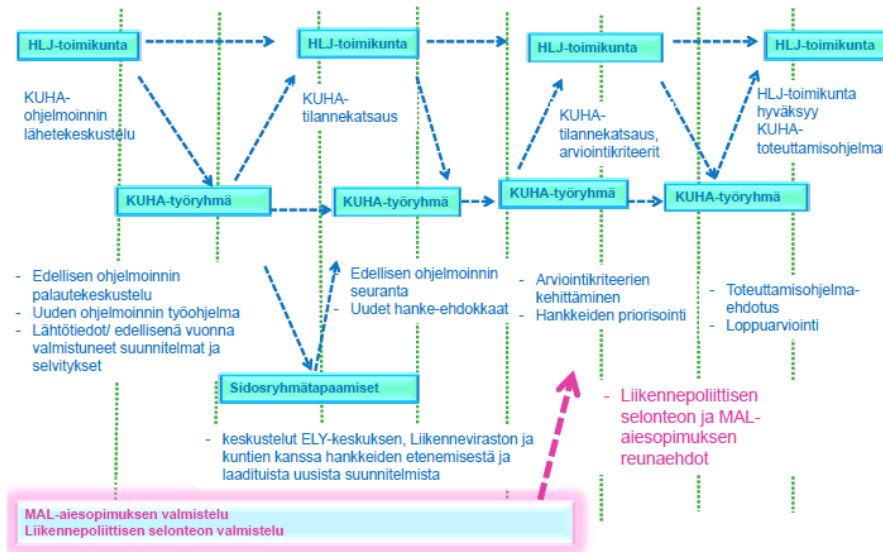
Varmistaa KUHA-rahoitus valtion ja kuntien budjetteihin myös seuraavalla aiesopimuskaudella.

Suunnitellut toimet

KUHA-hankkeiden painopisteet

- Kävely ja pyöräily
 - Seudullinen pääpyöräilyverkko (PÄÄVE)
- Joukkoliikenne ja liityntäpysäköinti
 - Joukkoliikenteen yhteydet (mm. liityntä ja joukkoliikennekaistat)
 - Runkoverkon pysäkit ja asemat
 - Seudulliset liityntäpysäköintialueet
- Logistiikan yhteydet ja palvelut
 - Logistiikan yhteydet
 - Tavaraliikenteen palvelualueet
- Tiivistyvän maankäytön tukeminen
 - Asumisen seudullisten kehittämissuunnitelmien yhteydet
 - ARA-infra-avustusten kohdentaminen
 - Liikenneturvallisuus
- Meluntorjunta
 - Maanteiden ja rautateiden meluntorjunnan toimintasuunnitelman hankkeet (Liikennevirasto 2013)

KUHA-ohjelmointiprosessi



| TOIMENPIDE | AJOITUS | KUSTANNUS | VASTUU-TAHO | SUUNNITELMA-VALMIUS | LISÄTIEDOT |
|---|---------|--------------|--|------------------------|--|
| KUHA-hankkeiden ohjelmointi | jatkuva | | HLJ -toimikunta | Vaihtelee hankkeittain | |
| Hankkeiden rahoituksen varmistaminen valtion ja kuntien budjetteihin. | jatkuva | 30 M€/ vuosi | ELY, Liikennevirasto, kunnat | | Valtio 15 M€/ vuosi, kunnat 15 M€/ vuosi |
| ARA-infra-avustusten koordinaatio | jatkuva | | HLJ -toimikunta ja MAL-neuvottelukunta | | |

Liikennejärjestelmän toimivuus

Pienillä täsmähankkeilla, kuten liityntien parantamisella ja liityntäpysäköinnillä vähennetään tieverkon kuormitusta kriittisissä pisteissä.

Vastuullisuuden ohjaaminen

Pyörätieverkon parantaminen ja yhteyspuutteiden korjaaminen ja joukkoliikenneinfran parantaminen kannustavat kestäväan liikkumiseen. Liikenteen haitalliset ympäristövaikutukset vähenevät meluntorjuntahankkeiden myötä.

Tehokkuus ja kilpailukyky

Tavaraliikenteen palvelualueet parantavat valtakunnallisen ja kansainvälisen logistiikan toimintaympäristöä.

Pitkäjänteinen ennakointi

Hankkeita suunnataan sinne, missä on maankäytön tiivistämisen mahdollisuuksia.

1b. Helsingin kantakaupungin raitioverkko

Luonnos
14.10.2014

Merkitys liikennejärjestelmässä ja yhdyskuntarakenteessa

Raitioliikenne on tärkein Helsingin kantakaupungin sisäinen joukkoliikennemuoto, joka kytkee useimmat kantakaupungin asuin- ja työpaikka-alueet toisiinsa sekä seudulliseen joukkoliikennejärjestelmään. Helsingin raitiotieverkoston kehittäminen on jatkuvaa työtä. Se sisältää rataverkon laajennuksia ja täydentäviä rataosuuksia. Jätkäsaaren, Ilmalan ja Kalasataman eteläisten osien raitiotiet palvelevat uusia ja kehittyviä kaupunginosia. Verkkoa täydennetään myös eteläisessä kanta-kaupungissa, Töölössä, Vallilanlaaksossa, Kalasataman pohjoispuolella sekä Munkkivuoren suunnalla. Hankkeen rinnalla parannetaan nykyisten raitioteiden sujuvuutta ja luotettavuutta uusimmalla katu ympäristöjä, kehittämällä raitioliikenteen etuuksia ja toteuttamalla tarpeellisia varayhteyksiä. Pidemmällä aikavälillä Tiederatikka on osa raitiotieverkon kehittämistä.

Kehittämistarve

Tavoitteena on laajentaa raitioverkkoa kantakaupungin kehittyviin kaupunginosiin sekä tehostaa raitioliikennettä. Toimilla vahvistetaan lähipäästöttömän sähköisen raideliikenteen roolia Helsingin keskeisimpien alueiden pääliikennemuotona ja lisätään joukkoliikenteen käyttöä.

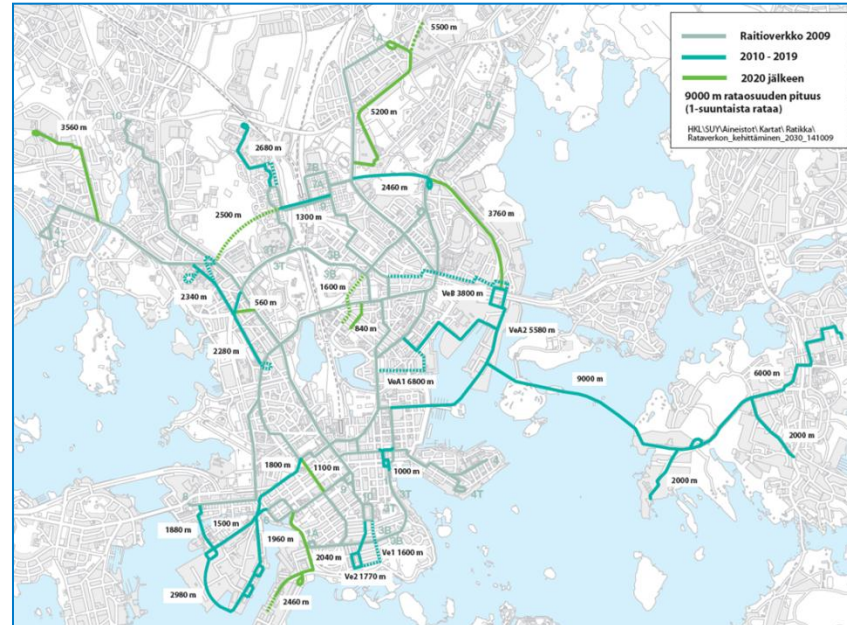
Suunnitellut toimet

Raitioverkon kehittäminen on alustavasti vaiheistettu seuraavasti:

- Jätkäsaari (2010-2025)
- Topeliuksenkatu (2016-2017)
- Kalasatama Vallilanlaakso (2017-2026)
- Hernesaari (2017-2026)
- Ilmala (2019-2021)
- Munkkivuori (2023-2025)

Toteuttamisaikataulu on sidoksissa mm. aluerakentamisprojektien aikatauluihin.

Myöhemmin Tiedelinja Tapiola-Otaniemi-Meilähti-Pasila-Kumpula-Viikki muutetaan raitiotieyhteydeksi (Tiederatikka). Reitti kulkee Vallilan-laakson joukkoliikennekadun kautta.



| TOIMENPIDE | AJOITUS | KUSTAN- NUS | VASTUU- TAHO | SUUNNITELMA- VALMIUS | LISÄTIEDOT |
|--|-----------|----------------|-----------------|-------------------------|--------------------------------------|
| Helsingin raitiotieverkon kehittäminen | 2016-2025 | 120 M€ | Helsinki | | Liittyy kaupunginosien kehittämiseen |
| Helsingin raitiotieverkon kehittäminen | 2026-2040 | | Helsinki | | Tarkentuu Helsingin yleiskaavatyössä |
| Tiederatikka | 2026-2040 | 350 M€ | Helsinki | | |

Liikennejärjestelmän toimivuus
Raitioverkon laajentaminen tehostaa erityisesti uusien ja kehittyvien kaupunginosien yhteyksiä muualle Helsingin kantakaupunkiin ja seudulliseen joukkoliikennejärjestelmään. Toimet parantavat myös raitioliikenteen toimintavarmuutta.

Vastuullisuuden ohjaaminen
Raitioverkon kehittäminen lisää lähipäästöttömän joukkoliikenteen käyttöä ja tukee urbaania, kestävään liikkumiseen perustuvaa elämäntapaa.

Tehokkuus ja kilpailukyky
Raitioverkon kehittäminen lisää Helsingin kantakaupungin elinvoimaisuutta, tukee Helsingin kantakaupungin tiivistämistä ja identiteetin säilymistä sekä tehostaa raitioliikennettä.

Pitkäjänteinen ennakointi
Raitioverkon kehittäminen tukee joukkoliikenteen ja kevyen liikenteen käyttöön perustuvien uusien ja täydentyvien asuinalueiden kehittämistä. Toimet vähentävät joukkoliikenteen riippuvuutta katuliikenteen ruuhkautumiselle.

2. Keravantien mt 148 parantaminen (lisäbudjetti 2014)

Luonnos
14.10.2014

Merkitys liikennejärjestelmässä ja yhdyskuntarakenteessa

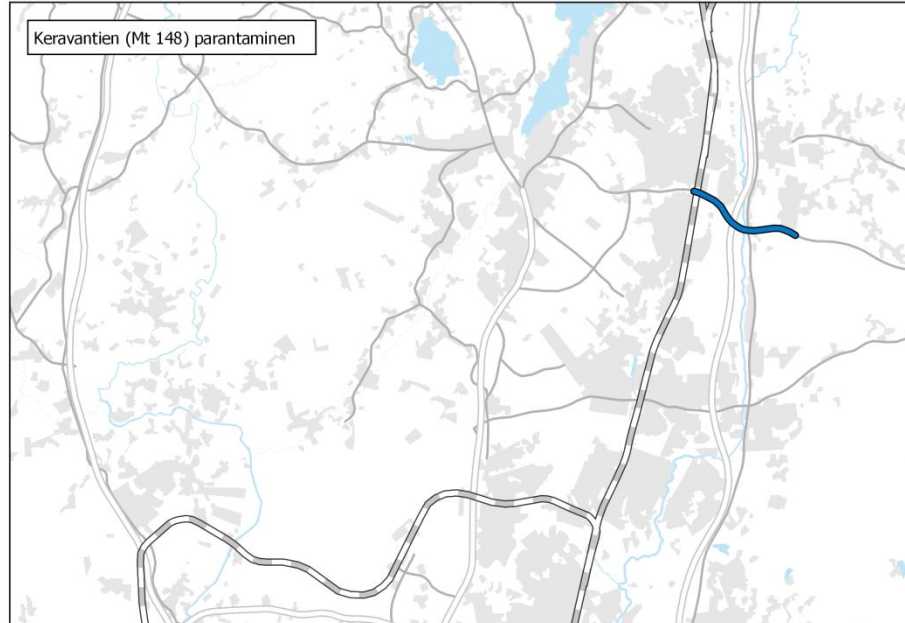
Maantie 148 on Tuusulan Hyrylän, Keravan, Sipoon Nikkilän ja Porvoon Kilpilahden yhdistävä pääosin kaksikaistainen seututie. Tie palvelee laajaa osaa Uttamaata ollen tärkeä osa alueen poikittaista ja diagonaalista yhteysverkkoa. Tien liikennemäärä on nykyisin suurimmillaan noin 20000 autoa/vrk. Maantien 148 toimivuudella on keskeinen merkitys Uudenmaan keskiosien liikenteen sujuvuudelle, alueen liikenneturvallisudelle sekä elinkeinoelämälle. Maantien 148 lähivaikutuspiirissä on kaksi uutta logistiikkakeskusta Bastukärr ja Kerca. Logistiikkakeskusten aiheuttama raskas liikenne korostaa osaltaan maantien 148 parantamistoimien tarpeellisuutta.

Kehittämistarve

Alikeravantien ja maantien 140 liittymät ovat jo nykytilanteessa hyvin kuormittuneita. Keravan eritasoliittymän läntisessä ramppiliittymässä ei ole valo-ohjausta, mikä aiheuttaa viivytyksiä liittymän sivusuunnalle. Ilman parantamistoimenpiteitä kapasiteetti uhkaa ylittyä pääliittymissä jo lähitulevaisuudessa.

Suunnitellut toimet

Keravantiestä rakennetaan 2+2-ajoratainen väylä Savion liittymästä Lahdenväylälle. Lahdenväylän ramppien toimivuutta parannetaan rakentamalla lisäkaistat oikealle kääntyville. Saviontien rampeissa tehdään liittymäjärjestelyitä ja maanteiden 148 ja 140 risteykseen rakennetaan liikennevalot. Keravantien ja Alikeravantien jalankulku- ja polkupyöräteiden verkostoa täydennetään sekä rakennetaan kaksi alikulkukäytävää.



| TOIMENPIDE | AJOITUS | KUSTANNUS | VASTUUTAHO | SUUNNITELMAVALMIUS | LISÄTIEDOT | |
|-----------------------------------|-----------|-----------|-------------|---|---|---|
| Keravantien (Mt 148) parantaminen | 2016-2025 | 20,3 M€ | ELY, Kerava | Tiesuunnitelma 2010, Rakennussuunnitelma 2013 | Sisältyy valtion lisätalousarvioon 2014. MAKU 135, 2010=100 | Keskisuuret tiepaketit: sujuvat kuljetukset |

Liikennejärjestelmän toimivuus

Parannustoimilla parannetaan heikentynyttä tieliikenteen ja erityisesti raskaan liikenteen sujuvuutta ja toimintavarmuutta.

Vastuullisuuteen ohjaaminen

Liittymien parantaminen ja kevyen liikenteen järjestelyt parantavat osaltaan liikenneturvallisuuksia.

Tehokkuus ja kilpailukyky

Parannustoimilla turvataan kahden merkittävän logistiikkakeskuksen liikenneyhteyksien sujuvuus ja toimintavarmuus, mikä lisää osaltaan Helsingin seudun logistista tehokkuutta ja parantaa elinkeinoelämän toimintaedellytyksiä.

Pitkäjänteinen ennakointi

Parantamistoimet tukevat osaltaan Keski-Uudenmaan asuin- ja logistiikka-alueiden kehittämis- edellytyksiä. Keski-Uudenmaan logistiikka-alueiden kehittäminen vapauttaa tilaa mm. uusille asuinalueille muualla seudulla.

3. Pasilan läntinen lisäraide

4. Pasila-Riihimäki –välin parannukset

Merkitys liikennejärjestelmässä ja yhdyskuntarakenteessa

Päärata Helsinki-Riihimäki on Suomen vilkkaimmin liikennöity rataosuus, jolla kulkee sekä henkilöliikennettä ja tavaraliikennettä välillä Kerava-Riihimäki. Se on kapasiteetiltaan lähes täydessä käytössä, minkä vuoksi uusien junavuorojen lisääminen ei nykyisellä infrastruktuurilla ole mahdollista. Lisäksi rataosuudella on muutamia liikenteellisiä pullonkauloja, jotka lisäävät liikenteen häiriöherkkyyttä. Välytyskyvyn lisääminen kokonaisuudessaan edellyttää toimia useissa pääradan eri kohdissa, Pasilassa ja myös Helsingin ratapihalla. Välytyskyvyn kasvattamiseen liittyy osaltaan myös Helsingin ratapihan toiminnallinen parantaminen sekä Pisara-rata, jotka vapauttavat kapasiteettia Helsingin rautatieasemalla. Toimet mahdollistavat lähi- ja kaukoliikennejunien määrän lisäämisen, vähentävät liikenteen häiriöherkkyyttä ja mahdollistavat tavarajunien vapaamman aikataulutuksen. Toimet ovat osa Helsingin seudun ja koko Suomen monivaiheista rautatieliikenteen kehittämissuunnitelmaa.

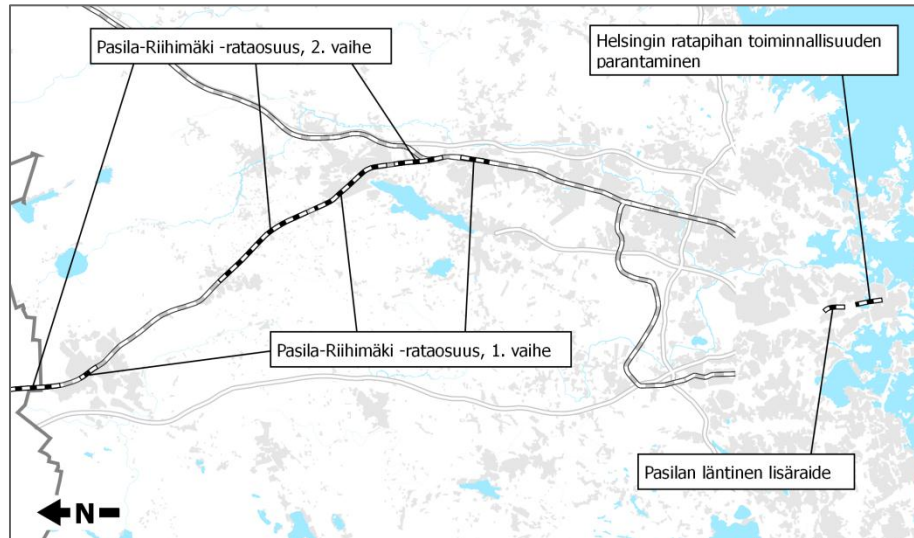
Kehittämistarve

Pääradan välytyskyvyn täytyminen estää junatarjonnan kasvattamisen, aiheuttaa häiriöherkkyyttä liikenteeseen ja hidastaa junien kulkua.

Suunnitellut toimet

Ensivaiheessa rakennetaan läntinen lisäraide Pasilaan ja toteutetaan Pasila-Riihimäki –hankkeen ensivaiheena raide- ja laiturimuutokset Tikkurilassa, vaihde- ja vaihteet Hyvinkäällä, tavaraliikenteen lisäraide Keravalla, ratapihan parantaminen Riihimäellä sekä lisäraiteet Kyrölän ja Purolan välillä asema- ja laiturijärjestelyineen. Helsingin ratapihan toiminnallisuutta parannetaan erillisenä hankkeena.

Myöhemmin rakennetaan Hyvinkään ja Riihimäen välille lisäraide tavarajunille sekä jatketaan lisäraiteita Kytömaan ja Kyrölän sekä Purolan ja Jokelan välille.



| TOIMENPIDE | AJOITUS | KUSTANNUS | VASTUUTAHO | SUUNNITELMAVALMIUS | LISÄTIEDOT |
|----------------------------|-----------|-----------|-----------------|--|----------------|
| Pasilan läntinen lisäraide | 2015-2025 | 40 M€ | Liikennevirasto | Rakentaminen käynnistyy 2015 | |
| Pasila-Riihimäki, 1. vaihe | 2015-2025 | 150 M€ | Liikennevirasto | Ratasuunnitelma 2014, Rakentaminen käynnistyy 2015 | MAKU 150, 2005 |
| Pasila-Riihimäki, 2. vaihe | 2026-2040 | 200 M€ | Liikennevirasto | Alustava yleissuunnitelma 2010 | |

Luonnos
14.10.2014

Liikennejärjestelmän toimivuus

Toimet lisäävät junaliikenteen tarjontaa ja nopeutta sekä vähentävät häiriöherkkyyttä. Vaikutukset kohdistuvat laajalle osalle Helsingin seutua ja myös sen ulkopuolelle.

Vastuullisuuden ohjaaminen

Toimet parantavat junaliikenteen palvelutasoa ja kilpailukykyä ja vähentävät tieliikennettä ja sen haittoja.

Tehokkuus ja kilpailukyky

Henkilö- ja tavarajunaliikenteen tehostuminen ja häiriöherkkyyden väheneminen tukee osaltaan Helsingin seudun ja koko Suomen kilpailukykyä.

Pitkäjänteinen ennakointi

Toimet varmistavat pääradan kapasiteetin riittävyyden ja mahdollistavat osaltaan Helsingin seudun junaliikenteen ja ratakäytävien maankäytön kehittämisen pitkälläkin aikavälillä

5. Metro Matinkylä-Kivenlahti

Luonnos
14.10.2014

Merkitys liikennejärjestelmässä ja yhdyskuntarakenteessa

Länsimetron ensimmäinen osuus Ruoholahdesta Matinkylään on rakenteilla ja sen on tarkoitus valmistua vuoden 2015 lopussa. Metron rakentaminen Kivenlahteen jatkaa raideliikenteeseen tukeutuvaa maankäytön kehityskäytävää Lounais-Espooseen. Alueelle on kaavailtu 30 000-70 000 uutta asukasta mm. Finnoon tulevaan keskukseen ja tiivistämällä muiden asemanseutujen maankäyttöä. Metro lisää huomattavasti raideliikenteen liityntämahdollisuuksia laajalla alueella.

Kehittämistarve

Jatkettaessa metroa Kivenlahteen suuri osa Lounais-Espoon Helsingin suunnan joukkoliikennematkoista muuttuu vaihdottomiksi. Hankkeella on merkittävä vaikutus alueen maankäyttösuunnitelmien toteutumisedellytyksille, koska suunnitelmat perustuvat uusien metroasemien toteutumiseen. Tulevien metroasemien ympäristöön tiivistyväle maankäytölle syntyy erittäin hyvät edellytykset joukkoliikenteen ja kevyen liikenteen käytölle.

Suunnitellut toimet

Matinkylä-Kivenlahti -metro on noin 7 kilometrin pituinen, kokonaan maan alla kulkeva metrorata, jolla on maanalaiset asemat Finnoossa, Kaitaalla, Soukassa, Espoonlahdessa ja Kivenlahdessa. Liityntäpysäköintipaikkoja asemien yhteyteen on suunniteltu yhteensä noin 1500 autolle ja 2300 polkupyörälle. Hankkeeseen sisältyy uusi metrovarikko Sarmalvuoreen Espoonlahden pohjoispuolelle. Liityntäliikenne Lounais-Espoosta ja Kirkkonummelta suuntautuu Kivenlahteen, Espoonlahteen ja Matinkylään.



| TOIMENPIDE | AJOITUS | KUSTANNUS | VASTUUTAHO | SUUNNITELMAVALMIUS | LISÄTIEDOT |
|----------------------------|-----------|-----------|-----------------|-----------------------------|-------------------------|
| Metro Matinkylä-Kivenlahti | 2016-2025 | 801 M€ | Espoon kaupunki | Rakentamisen aloitusvalmius | 11/2013, MAKU 2005=100 |
| Tie- ja katujärjestelyt | 2016-2025 | 15 M€ | | | Suunniteltava tarkemmin |

Liikennejärjestelmän toimivuus

Metro parantaa joukkoliikenteen palvelutasoa nopeuttamalla matkoja ja vähentämällä vaihtamistarvetta. Toimintavarmuus paranee, kun liityntämahdollisuudet paranevat ja herkyys tieliikenteen ruuhkautumiselle vähenee.

Vastuullisuuden ohjaaminen

Metro lisää joukkoliikenteen käyttöä, vähentää tieliikennettä ja sen ympäristö- ja terveyshaittoja. Tulevien metroasemien ympäristöön tiivistyväle maankäytölle syntyy erittäin hyvät edellytykset joukkoliikenteen ja kevyen liikenteen käytölle.

Tehokkuus ja kilpailukyky

Palvelutason ja toimintavarmuuden paraneminen lisää osaltaan alueen kilpailukykyä. Metron yhteiskuntataloudellinen kannattavuus ei ole alkuvaiheessa erityisen hyvä. Pidemmällä aikavälillä yhdyskuntarakenteen tiivistymisen synnyttämät hyödyt ovat kuitenkin huomattavat.

Pitkäjänteinen ennakointi

Metrolla on merkittävä vaikutus alueen maankäyttösuunnitelmien toteutumisedellytyksille, koska suunnitelmat perustuvat uusien metroasemien toteutumiseen. Uusien asukkaiden määräksi on arvioitu 30 000-70 000.

6. Pisara-rata

Luonnos
14.10.2014

Merkitys liikennejärjestelmässä ja yhdyskuntarakenteessa (Pisaran hankearviointi ja rahoitus selvitys on kesken)

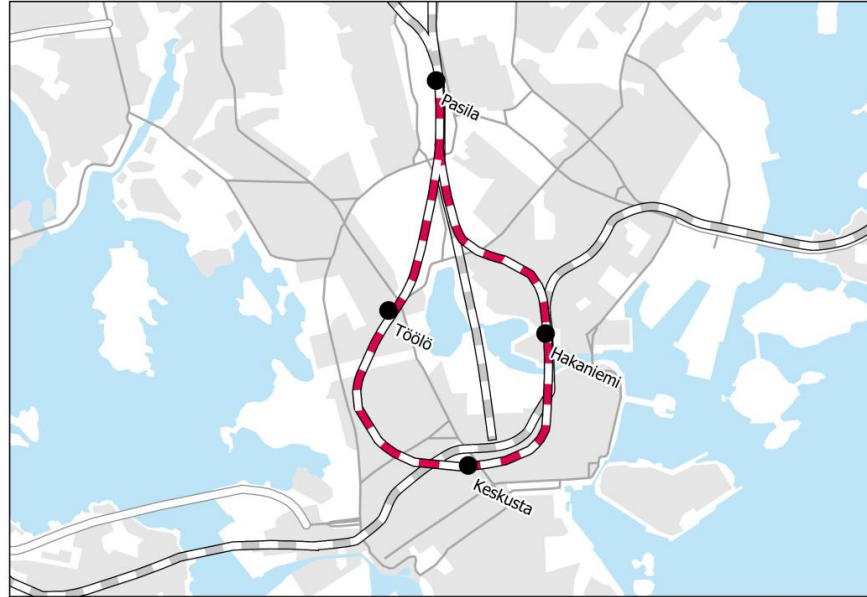
Pisara-ratalenkki yhdistää rantaradan kaupunkirataliikenteen ja pääradan kaupunkirataliikenteen heilurilinjoiksi, jolloin kaupunkijunien operointi yöaikoja lukuun ottamatta Helsingin päärautatieasemalle lakkaa. Tämä vapauttaa huomattavasti, noin kahdeksan laituriraiteen ja neljän linjaraiteen verran kapasiteettia ruuhkautuneella päärautatieasemalla, mikä puolestaan mahdollistaa Helsinkiin päätyvää junaliikennettä lisäävien muiden kehittämishankkeiden toteuttamisen ja edelleen ratakäytävien maankäytön kehittämisen. Pisara-radana myötä kaupunkijunaliikenne houkuttelee matkustajia myös taajamajunista, mikä keventää pitkälle pääkaupunkiseudun ulkopuolelle liikennöivien taajamajunien kuormitusta luoden mahdollisuuksia junakokoonpanojen lyhentämiseen ja liikennöintikustannussäästöihin. Heilurimainen liikenne mahdollistaa osaltaan kaupunkijunaliikenteen vuorovälin tihentämisen ja matkustajakapasiteetin kasvattamisen.

Kehittämistarve

Helsingin päärautatieasema toimii välityskykyänsä ääri rajoilla, mikä lisää häiriöherkkyyttä ja rajoittaa osaltaan junaliikenteen lisäämistä Helsingin seudun raidekäytävissä. Toisaalta kaupunkirataliikenteessä Helsingin eteläistä kanta-kaupunkia palvelee ainoastaan Helsingin päärautatieasema, ja kävelyetäisyydet kaupunkiratalaitureilta metron ja useimpiin keskustan kortteleihin ovat melko pitkät ja yhteydet kantakaupungin itä- ja länsiosiin ovat vaihdolliset.

Suunnitellut toimet

Pisara yhdistää Pasilan läntiset kaupunkiraiteet Töölön, keskustan ja Hakaniemen kautta Pasilan itäisiin kaupunkiraiteisiin. Lähes kokonaan tunneliin sijoittuvalla kaksiraiteisella Pisara-radalla on uudet maanalaiset asemat Töölössä, keskustassa ja Hakaniemessä. Ratalenkin pituus on noin 8 km. Pisaran myötä myös kantakaupungin bussi- ja raitioliikenteeseen on suunniteltu muutoksia.



| TOIMENPIDE | AJOITUS | KUSTANNUS | VASTUUTAHO | SUUNNITELMAVALMIUS | LISÄTIEDOT |
|-------------|-----------|-----------|-----------------|--|--|
| Pisara-rata | 2016-2025 | 900 M€ | Liikennevirasto | Ratasuunnittelu käynnissä Hankearviointi ja rahoitus selvitys kesken. | Uusi kustannusarvio tulee 15.10.2014. Liittyy junaliikenteen välityskyvyn parantamiseen ja kaupunkirataliikenteen kokonaiskehittämiseen |

Liikennejärjestelmän toimivuus

Pisara vähentää junaliikenteen häiriöherkkyyttä ja mahdollistaa osaltaan junaliikenteen määrän kasvattamisen. Kaupunkirataliikenteen jakeluyhteydet Helsingin kantakaupungissa paranevat kymmenien tuhansien matkustajien osalta.

Vastuullisuuden ohjaaminen

Pisara lisää joukkoliikenteen käyttöä, vähentää tieliikennettä ja sen ympäristö- ja terveyshaittoja.

Tehokkuus ja kilpailukyky

Erityisesti Hgin kantakaupungin elinvoimaisuus ja kilpailukyky kasvaa. Heiluriliikenne tehostaa kaupunkijunaliikennettä. Pisara luo myös edellytyksiä taajamajunien kokoonpanojen lyhentämiseen ja liikennöintikustannussäästöihin.

Pitkäjänteinen ennakointi

Pisara varmistaa Helsingin rautatieaseman kapasiteetin riittävyyden ja mahdollistaa osaltaan Helsingin seudun junaliikenteen ja ratakäytävien maankäytön kehittämisen pitkälläkin aikavälillä.

7. Klaukkalan ohikulkutie (mt 132)

Luonnos
14.10.2014

Merkitys liikennejärjestelmässä ja yhdyskuntarakenteessa

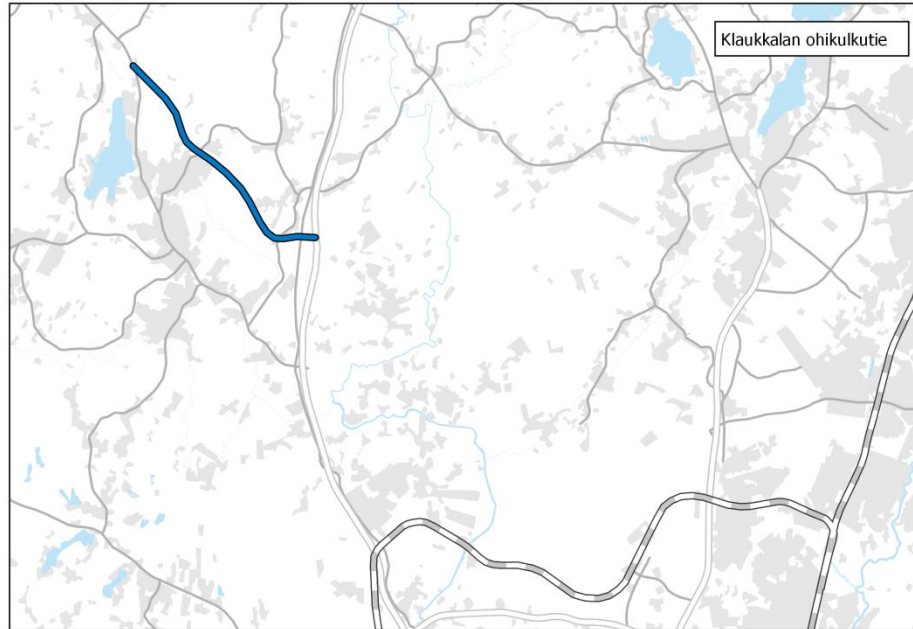
Maantie 132 (Klaukkalantie) on noin 17 000 asukkaan Klaukkalan taajaman sisääntulotie valtatieltä 3 (Hämeenlinnanväylä) sekä yhteys Lopen suuntaan. Klaukkalan keskustassa tie palvelee maankäyttöä pääkatuna. Klaukkalantie on kaksikaistainen, tasoliittymän varustettu maantie, jonka liittymät ovat pääosin valo-ohjattuja. Tie on myös joukkoliikenteen laatukäytävä. Klaukkalantien liikennemäärä on nykyisin noin 18 000 ajoneuvoa arkivuorokaudessa ja tien välityskyky on käytössä lähes kokonaan. Ruuhkautuminen haittaa henkilöautoliikenteen lisäksi joukko- ja tavaraliikenteen sujuvuutta. Klaukkalan asukasmäärän on suunniteltu kasvavan yli 10 000 asukkaalla vuoteen 2040 mennessä, mutta välityskyvyn puute haittaa maankäytön kehittämismahdollisuuksia. Tilanpuutteen takia tien parantamismahdollisuudet nykyisellä paikallaan ovat rajalliset.

Kehittämistarve

Klaukkalantien päivittäiset ruuhkat haittaavat henkilöautoliikenteen lisäksi joukko- ja tavaraliikenteen sujuvuutta ja ohjaavat liikennettä alempiasteiselle katuverkolle. Nykyinen tie kulkee taajaman keskustan läpi ja sen liikenneturvallisuus on heikko. Välityskyvyn puute haittaa ennen kaikkea alueelle suunnitellun maankäytön kehittämismahdollisuuksia.

Suunnitellut toimet

Klaukkalan ohikulkutie on keskustaajaman sen pohjoispuolelta kiertävä noin 7 km pituinen valtatie 3 ja maantien 132 yhdistävä ohitustie. Tie rakennetaan osin kaksiajorataiseksi ja sille tulee neljä eritasoliittymää. Suunnitelma sisältää myös tie- ja katujärjestelyjä, kevyen liikenteen toimia, joukkoliikenteen pysäkkijärjestelyjä ja meluntorjuntatoimia.



| TOIMENPIDE | AJOITUS | KUSTANNUS | VASTUUTAHO | SUUNNITELMAVALMIUS | LISÄTIEDOT |
|------------------------|-----------|-----------|-----------------|-----------------------------------|--|
| Klaukkalan ohikulkutie | 2016-2025 | 55 M€ | ELY, Nurmijärvi | Yleis-suunnitelman tarkistus 2012 | Tiesuunnitelman laadinta käynnistymässä 2015 |

Liikennejärjestelmän toimivuus

Klaukkalan ohikulkutie parantaa erityisesti Klaukkalan taajaman työssäkäyntiyhteyksiä muualle seudulle sekä henkilöauto- että joukkoliikenteen osalta. Samalla liityntäyhteydet esimerkiksi Kehäradan asemille paranevat.

Vastuullisuuteen ohjaaminen

Liikenteen siirtyminen taajaman keskustasta uudelle väylälle parantaa liikenneturvallisuutta, asuin- viihtyvyyttä ja joukkoliikenteen sujuvuutta. Kevyen liikenteen järjestelyt parantavat kävelyn ja pyöräilyn olosuhteita.

Tehokkuus ja kilpailukyky

Työssäkäyntiyhteyksien ja maankäytön kehittämisedellytysten parantaminen lisäävät erityisesti Nurmijärven etelä- ja länsiosien elinvoimaisuutta ja kilpailukykyä.

Pitkäjänteinen ennakointi

Ohikulkutien rakentaminen mahdollistaa suunnitelmallisen Nurmijärven kunnan yhdyskuntarakenteen eheyttämisen suuntaamalla kasvupaineet Klaukkalan keskustaan.

8. Hyrylän itäinen ohikulkutie

Luonnos
14.10.2014

Merkitys liikennejärjestelmässä ja yhdyskuntarakenteessa

Hyrylän itäinen ohikulkutie muodostuu jatkamalla nykyistä Tuusulan itäväylää Kulloontieltä (mt 148) Järvenpäantielle (mt 145). Tuusulan nykyisen itäväylän täydentäminen synnyttää Hyrylän ohittavan tieyhteyden Tuusulanväylän (kt 45) ja Järvenpäntien (mt 145) välille. Nykyisellä maantiellä 145 Tuusulan keskuksen ja Järvenpään välillä kulkee nykyisin noin 20 000 autoa vuorokaudessa ja kaksikaistainen tie on ajoittain pahasti ruuhkautunut. Uusi täydentävä tieyhteys keventää merkittävästi liikennekuormitusta Järvenpäntien eteläosassa. Tavoitteena on myös parantaa nykyisten vaarallisiksi todettujen liittymien turvallisuutta sekä kevyen liikenteen turvallisuutta etenkin Kirkonkylän koulun ympäristössä.

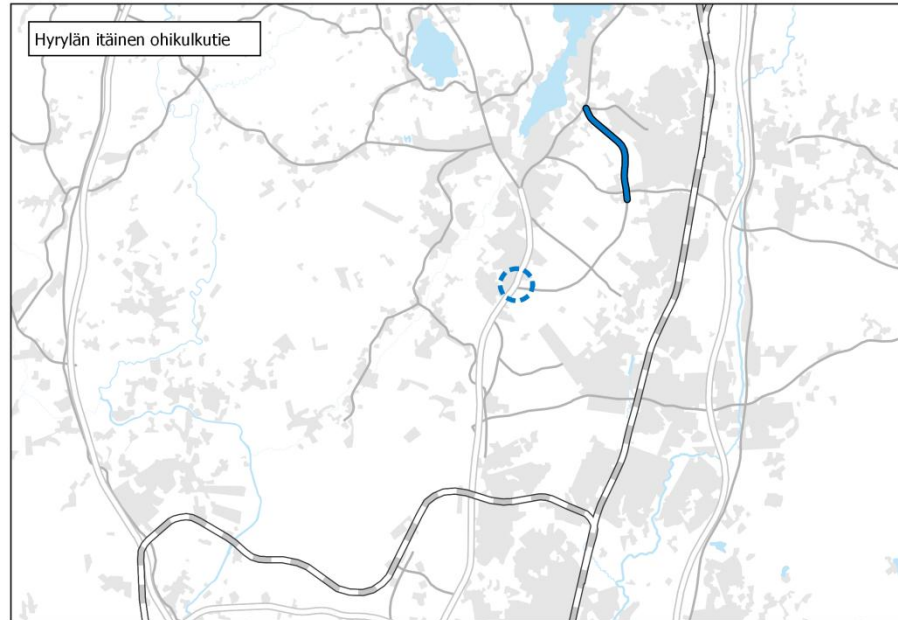
Kehittämistarve

Järvenpään etelänsuuntainen Tuusulan kautta kulkeva liikenne kulkee nykyisin Hyrylän keskuksen kautta, mikä aiheuttaa alueelle liikenneturvallisuus- ja viihtyisyysongelmia sekä ruuhkauttaa alueen tieverkkoa.

Suunnitellut toimet

Suunniteltu ohikulkutie on uuteen tiekäytävään sijoittuva, noin 2,5 km:n pituinen kaksiajoratainen sekaliikennetie, jonka nopeustavoite on 80 km/h. Uuden ohikulkutiejakson eteläpään tulee eritasoliittymä Kulloontielle (mt 148) ja pohjoispään kiertoliittymä Järvenpäantielle (mt 145). Lisäksi jakson keskivaiheille tulee Kannistonmäen eritasoliittymä. Ohikulkutien rinnalle rakennetaan uusi kevyen liikenteen väylä sen koko pituudelta.

Ohikulkuyhteyden kehittämistarpeeseen liittyy pidemmällä aikajänteellä myös Hyrylän Itäväylän ja Tuusulanväylän liittymän parantaminen.



| TOIMENPIDE | AJOITUS | KUSTANNUS | VASTUUTAHO | SUUNNITELMAVALMIUS | LISÄTIEDOT |
|-----------------------------|-----------|-----------|--------------|-----------------------|---|
| Hyrylän itäinen ohikulkutie | 2016-2025 | 50 M€ | ELY, Tuusula | Yleissuunnitelma 2008 | Ei sisällä Hyrylän itäväylän ja Tuusulanväylän liittymän parantamista |

Liikennejärjestelmän toimivuus
Uusi tieyhteys täydentää tieverkkoa ja parantaa Tuusulan keskuksen alueen liikenteen olosuhteita ja toimivuutta.

Vastuullisuuteen ohjaaminen
Liikenneturvallisuus paranelee Tuusulan keskuksen läpiajoliikenteen siirtyessä korkeatasoisemmalle väylälle. Liikenneturvallisuutta parantavat myös eritasoliittymät, kevyen liikenteen väylät sekä alikulkukäytävät.

Tehokkuus ja kilpailukyky
Liikenneyhteyksien ja maankäytön kehittämisedellytyksien paraneminen lisäävät erityisesti Tuusulan länsiosien elinvoimaisuutta ja kilpailukykyä.

Pitkäjänteinen ennakointi
Liikenteen rauhoittuminen Tuusulan keskuksessa antaa mahdollisuuksia keskusta-alueen kehittämiseksi. Tiejärjestelyt antavat mahdollisuuden kaavoittaa ohikulkutien länsipuolelle jääviä alueita mm. asumiskäyttöön. Uusi tieyhteys tukee myös varuskunta-alueen muuttamista asuin-alueeksi ja sen liikenneyhteyksiä.

9. Helsingin ratapihan toiminnallinen parantaminen (HELRA)

Luonnos
14.10.2014

Merkitys liikennejärjestelmässä ja yhdyskuntarakenteessa

Helsingin ratapihan liikenne on kasvanut merkittävästi viimeisen kymmenen vuoden aikana. Kasvanut liikennemäärä aiheuttaa haasteita sekä kapasiteetin riittävyyteen että häiriötilanteista palautumiskykyyn. Helsingin ratapihan toiminnallisuuden parantamisen toimet mahdollistavat osaltaan junatarjonnan kehittämisen ja vähentävät liikenteen häiriöherkkyyttä. Samalla ne edistävät radanvarren maankäytön kehittämistä. Helsingin ratapihan toiminnallisuuden parantaminen on osa Helsingin seudun ja koko Suomen junaliikenteen tarjonnan ja toimintavarmuuden vaiheittaista kehittämissuunnitelmaa. Hanke kytkeytyy mm. Pasilan läntisen lisä-raiteen rakentamiseen ja luo osaltaan edellytyksiä pääradan välityskyvyn parantamistoimille.

Kehittämistarve

Helsingin päärautatieasema toimii välityskyvynsä ääriarjoilla, mikä lisää häiriöherkkyyttä ja rajoittaa osaltaan junaliikenteen lisäämistä Helsingin seudun raidekäytävissä. Häiriötilanteet ovat viime vuosina olleet Helsingin alueella yleisiä ja niistä on aiheutunut merkittäviä liikennehaittoja koko rautatiejärjestelmän toimintaan.

Suunnitellut toimet

Ratapihan toiminnallisuutta parannetaan lisäämällä vaihteita ja vaihdekujuja, jolloin junilla on mahdollisuus kulkea useampia reittejä Helsingin ja Pasilan välillä. Junaliikennettä saadaan tihennettyä myös opastin- ja turvalaitetekniikkaa tiivistämällä. Ratkaisu pohjautuu pitkälti nykyiseen raideistoon ja siinä olevat yksittäiset kehityskohteet voidaan toteuttaa erillisinä investointeina.



Liikennejärjestelmän toimivuus

Toimet parantavat toimintavarmuutta ja mahdollistavat junatarjonnan kehittämisen. Vaikutukset kohdistuvat laajalle osalle Helsingin seutua ja myös koko valtakunnalliseen rataverkkoon.

Vastuullisuuden ohjaaminen

Toimet parantavat junaliikenteen palvelutasoa ja kilpailukykyä ja vähentävät tieliikennettä sekä sen ympäristö- ja terveyshaittoja.

Tehokkuus ja kilpailukyky

Junaliikenteen tehostuminen ja häiriöherkkyyden väheneminen tukee osaltaan Helsingin seudun ja koko Suomen kilpailukykyä.

Pitkäjänteinen ennakointi

Toimet varmistavat junaliikenteen kehittämisen ja tulevat osaltaan Helsingin seudun ratakäytävien maankäytön kehittämistä.

| TOIMENPIDE | AJOITUS | KUSTANNUS | VASTUUTAHO | SUUNNITELMAVALMIUS | LISÄTIEDOT |
|---|-----------|-----------|-----------------|----------------------------|--------------------|
| Helsingin ratapihan toiminnallinen parantaminen | 2016-2025 | 61 M€ | Liikennevirasto | Parantamissuunnitelma 2014 | MAKU 135, 2010=100 |

10. Päätieverkon seuranta- ja ohjausjärjestelmän kehittäminen

Luonnos
14.10.2014

Merkitys liikennejärjestelmässä ja yhdyskuntarakenteessa

Liikenteen hallinnan toimenpiteillä tehostetaan merkittävästi liikenneverkon käyttöä ja parannetaan turvallisuutta.

Kehittämistarve

Liikenteen hallinnan toimenpiteet ovat kustannustehokas menetelmä lisätä verkon sujuvuutta ja turvallisuutta. Esimerkiksi automaattinen kameravalvonta on yksi kustannustehokkaimmista keinoista parantaa liikenneturvallisuutta.

Suunnitellut toimet

Pakettiin sisältyy vaihtuvien nopeusrajoitusjärjestelmien toteuttamisen Turunväylälle, Hämeenlinnanväylälle Lahdenväylälle ja Tuusulanväylälle.

Liikenteestä tiedottamista lisätään koko seudulla tiedotuspasteilla ja vaihtuvan ohjauksen avulla.

Automaattista nopeusvalvontaa lisätään seudun tärkeillä pääväylillä (KEHÄ I ja III, kt 45).

Liikenteen tilannekuvan kehittämiseksi toteutetaan uusia mittauspisteitä, liikennekameroita sekä suoritetaan matka-aikajärjestelmän päivittämistä.

| Toimenpide | | Arvioitu kustannus (milj.€) | |
|--|---|-----------------------------|-----------------|
| Vaihtuva nopeusrajoitus | | | |
| vt 1 | Munkkivuori – Kehä III | 13 km | 1,5 |
| vt 3 | Klaukkala - Nurmijärvi | 8 km | 1,1 |
| vt 4 vt 7 | Koskela – Järvenpää E, Lahdenväylä – Kehä III (pilottitoteutus) | 33 km | 6,0 |
| kt 45 | Tuomarinkylä - Ruotsinkylä | 14 km | 1,4 |
| Liikenteen tiedottaminen | | | |
| Tiedotuspasteiden hankinta, prioriteettiluokka 1 (5 kpl); verkon kriittisimmät kohdat | | | 0,75 |
| Tiedotuspasteiden hankinta, prioriteettiluokka 2 (10 kpl); Kehä I:n haltuunotto, vt 4 ja 1 täydennykset | | | 1,5 |
| Tiedotuspasteiden hankinta, prioriteettiluokka 3 (20 kpl); verkollisen kattavuuden saavuttaminen | | | 3,0 |
| Vaihtuvan ohjauksen kehittäminen | | | |
| Liikennetieto-ohjatun vaihtuvan nopeusrajoitusjärjestelmän pilotti vt 4 ja vt 7:n alkupää | | | 1,0 |
| Automaattisen nopeusvalvonnan lisääminen | | | |
| Kehä I, Kehä III, kt 45 | | | 1,0 |
| Tilannekuvan kehittäminen | | | |
| Liikennekameroita, liikenteen mittauspisteitä ja matka-aikajärjestelmän päivitystä | | | 0,5 |
| Investoinnit yhteensä | | | n. 20 M€ |

Liikennejärjestelmän toimivuus

Parantaa liikenteen toimivuutta erityisesti häiriötilanteissa sekä yleisesti ruuhka-aikoina tarkemman liikennetilanteiden tiedotuksen kautta. Vaihtuvat rajoitukset tehostavat toimivuutta ruuhka-aikoina

Vastuullisuuden ohjaaminen

Parantaa liikenneturvallisuutta, vähentää ruuhkaisuutta, edistää matkojen ajoittamista ruuhkattomiin aikoihin, parantaa joukkoliikenteen toimintaedellytyksiä

Tehokkuus ja kilpailukyky

Tehostaa liikennejärjestelmän toimintaa. Toimiva liikennejärjestelmä parantaa seudun kilpailukykyä

Pitkäjänteinen ennakointi

Parantaa liikenneverkon tehokkuutta ja edistää seudun kehittymistä kestäväällä tavalla. Tilannekuva mahdollistaa liikkumisen palvelujen kehittämisen.

| TOIMENPIDE | AJOITUS | KUSTANNUS | VASTUUTAHO | SUUNNITELMA-VALMIUS |
|---------------------------------|-----------|-----------|-------------------------|-------------------------------|
| Toimenpidepaketin toteuttaminen | 2015-2025 | 20 M€ | ELY, Liikennevirasto | Alustava suunnitelma laadittu |

11. Keskisuuret tiepaketit (tie- ja katuverkon toimivuus)

Luonnos
14.10.2014

Merkitys liikennejärjestelmässä ja yhdyskuntarakenteessa

Keskisuurten (kustannuksiltaan noin 5-30 miljoonaa euroa) tieverkon kehittämishankkeiden avulla tehostetaan nykyisen liikenneverkon käyttöä, parannetaan liikenneturvallisuutta ja hillitään ruuhkia. Hankkeet suunnataan erityisesti joukkoliikenteen, logistiikan ja maankäytön yhteyksien kehittämiseen. Monipuolisesti ongelmia ratkaisevat hankkeet ovat etusijalla. Ajoneuvoliikenteen hinnoittelu mahdollistaa osaltaan hankkeiden rahoituksen.

Kehittämistarve

Keskisuurten hankkeiden toteuttaminen ei ole edennyt. Hankkeiden vaiheistusta ja ohjelmointia tulee kehittää.

Suunnitellut toimet

HLJ-suunnitelmaan koottu hankekokoisuus "Keskisuuret tiepaketit" sisältää kustannuksiltaan noin 5-30 miljoonan euron suuruista tieverkon kehittämishankkeita.. Seuraavat keskisuurten tiepaketin toimet ja hankkeet toteutetaan vuoteen 2025 mennessä:
Sujuvat kuljetukset

- Keravantien (Mt 148) parantaminen (valtion lisätalousarviossa 2014, oma hankekortti)

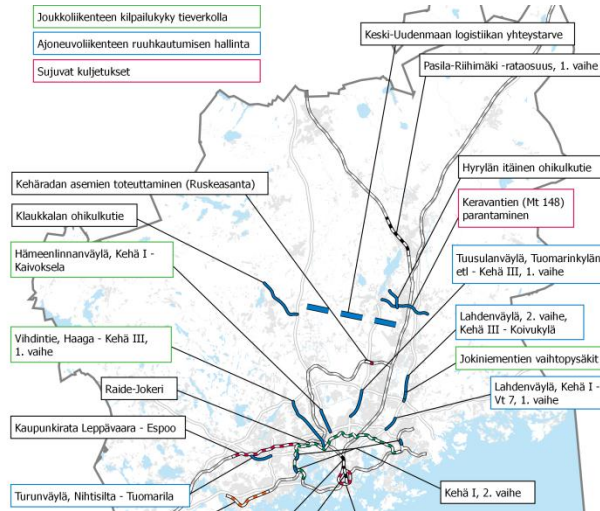
Joukkoliikenteen kilpailukyky tieverkolla

- Vihdintien (Mt 120) parantaminen Haaga-Kehä III
- Hämeenlinnanväylä (Vt 3), Kehä I-Kaivoksela, lisäkaistat
- Lahdenväylä (Vt 4) Jokiniementien vaihtopysäkit

Ajoneuvoliikenteen ruuhkautumisen hallinta

- Lahdenväylä (Vt 4), 1. vaihe, Kehä I – Vt7
- Lahdenväylä (Vt 4), 2.vaihe, Kehä III-Koivukylä, lisäkaistat
- Turunväylä (Vt1), Tuomarila – Nihtisilta, lisäkaistat
- Tuusulanväylä, Tuomarinkylän eritasoliittymä – Kehä III

Hankepaketin kustannukset ovat yhteensä noin 130 miljoonaa euroa ilman jo budjeteissa olevaa Keravantien parantamista. Suuri osa hankkeista on valtion ja kuntien yhteishankkeita.



| TOIMENPIDE | AJOITUS | KUSTANNUS | VASTUUTAHO | LISÄTIEDOT |
|---|-----------|-----------|------------|---|
| Vihdintien (Mt 120) parantaminen Haaga-Kehä III | 2016-2025 | 15 M€ | ELY | Joukkoliikenteen kilpailukyky tieverkolla |
| Hämeenlinnanväylä (Vt 3), Kehä I-Kaivoksela, lisäkaistat | 2016-2025 | 25 M€ | ELY | Joukkoliikenteen kilpailukyky tieverkolla |
| Lahdenväylä (Vt 4) Jokiniementien vaihtopysäkit | 2016-2025 | 12 M€ | ELY | Joukkoliikenteen kilpailukyky tieverkolla |
| Lahdenväylä (Vt 4), 1. vaihe, Kehä I – Vt7 | 2016-2025 | 17 M€ | ELY | Ajoneuvoliikenteen ruuhkautumisen hallinta. Joukkoliikenne hyötyy merkittävästi vt 4:n sujuvoittamisesta. |
| Lahdenväylä (Vt 4) , 2.vaihe, Kehä III-Koivukylä, lisäkaistat | 2016-2025 | 15 M€ | ELY | Ajoneuvoliikenteen ruuhkautumisen hallinta. Joukkoliikenne hyötyy merkittävästi vt 4:n sujuvoittamisesta. |
| Turunväylä (Vt1), Tuomarila – Nihtisilta, lisäkaistat | 2016-2025 | 20M€ | ELY | Ajoneuvoliikenteen ruuhkautumisen hallinta |
| Tuusulanväylä vaihe 1. Tuomarinkylän ETL-Kehä III | 2016-2025 | 25 M€ | ELY | Ajoneuvoliikenteen ruuhkautumisen hallinta Kehittämisselvitys 1999, suunnitelma päivitettävä |

Liikennejärjestelmän toimivuus

Pyritään ratkaisemaan ongelmia ennakkoiden ja monipuolisesti.

Vastuullisuuden ohjaaminen

Hankkeiden valinnassa painotetaan joukkoliikennettä, logistiikkaa, maankäytön kehittämistä (mm. melu), liikenneturvallisuutta sekä ruuhkien hallintaa.

Tehokkuus ja kilpailukyky

Tehostaa liikennejärjestelmän toimintaa. Toimiva liikennejärjestelmä parantaa seudun kilpailukykyä

Pitkäjänteinen ennakointi

Parantaa liikenneverkon tehokkuutta ja edistää seudun kehittymistä kestäväällä tavalla

12. Keski-Uudenmaan logistiikan yhteystarve

Luonnos
14.10.2014

Merkitys liikennejärjestelmässä ja yhdyskuntarakenteessa

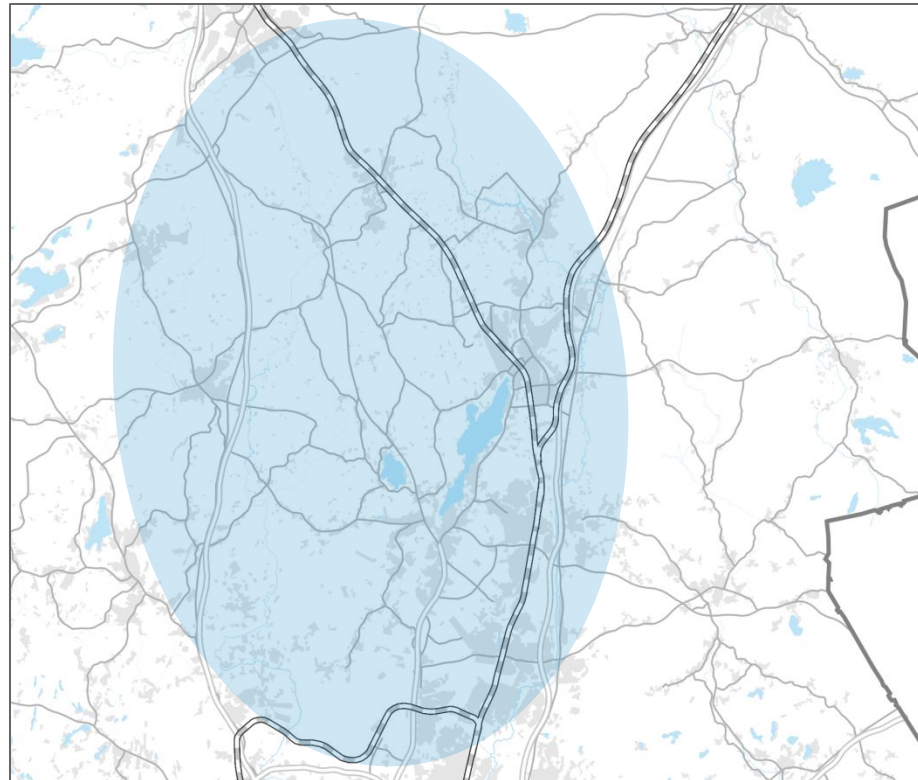
Logistiikan painopiste on siirtymässä Kehä III:n tasolta pohjoisemmaksi. Valtakunnallisesti ja seudullisesti merkittäviä logistiikan toimijoita on sijoittunut viime vuosina valtateiden 3 ja 4 käytäviin. Lentokentän pohjoispuolinen Focus-alue ja Tuusulan itäväylän varsi sekä vt 25:n varsi ovat tulevaisuudessa entistä houkuttelevampia sijoittumispaikkoja logistiikan toimijoille. Keski-Uudeltamaalta puuttuvat kuitenkin selkeät ja laadukkaat logistiikan poikittaisyhteydet valtateiden 3 ja 4 väliltä valtatie 25 ja Kehä III:n välisellä alueella.

Kehittämistarve

Heikot poikittaisyhteydet aiheuttavat ongelmia valtakunnalliselle raskaalle liikenteelle. Raskaan liikenteen kannalta poikittaisyhteyksien puutteet johtavat joko lisäkustannuksia aiheuttaviin pidempiin reitteihin tai liikenteen hakeutumiseen alemmalle tie- ja katuverkolle, jolla siitä aiheutuu haittaa muulle liikenteelle ja maankäytölle.

Suunnitellut toimet

Laaditaan verkollinen selvitys Keski-Uudenmaan logistiikan kannalta keskeisistä poikittaisyhteyksistä, niiden tarpeesta ja ajoituksesta. Tavoitteena on arvioida, perustella ja ohjelmoida toimenpiteitä kaudelle 2016-2025 ja vuoden 2025 jälkeen. Tarkasteltavia yhteyksiä ovat mm. Kehä IV, Hyrylä-Klaukkalan tason poikittaisyhteys, Järvenpää-Nurmijärvi –yhteys sekä Itäinen radanvarsitie ja Hyvinkään itäinen ohikulkutie.



Liikennejärjestelmän toimivuus
Toimenpiteillä parannetaan Keski-Uudenmaan logistiikan kannalta tärkeitä poikittaisia tieyhteyksiä.

Vastuullisuuteen ohjaaminen
Raskaan liikenteen ohjaaminen laadukkaille ja sujuville pääyhteyksille parantaa liikenneturvallisuutta, vähentää asuinalueiden päästö-, melu- ja viihtyvyyshaittoja sekä pienentää pohjavesien pilaantumiseriskiä.

Tehokkuus ja kilpailukyky
Kuljetusyhteyksien kehittäminen tukee elinkeinolämän toimintaedellytyksiä laajalla alueella. Logistiikka-alueiden kehittämismahdollisuuksien parantuminen edistää alueen kilpailukykyä.

Pitkäjänteinen ennakointi
Parantamistoimet tukevat Keski-Uudenmaan logistiikka-alueiden kehittämisedellytyksiä. Keski-Uudenmaan logistiikka-alueiden kehittäminen vapauttaa tilaa asunto- ja työpaikkarakentamiselle seudun ydinalueella.

13. Espoon kaupunkirata

Luonnos
14.10.2014

Merkitys liikennejärjestelmässä ja yhdyskuntarakenteessa

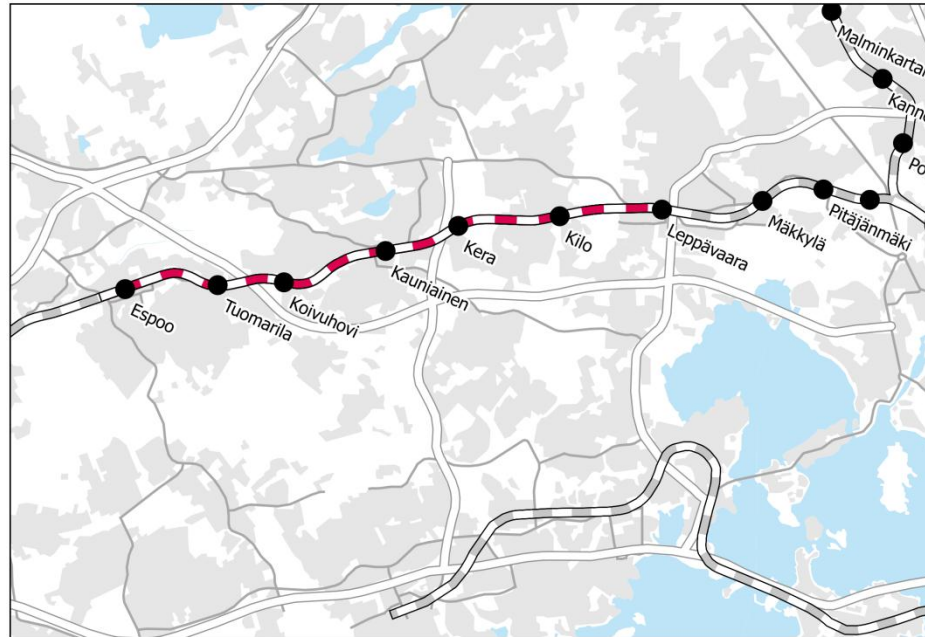
Espoon kaupunkirata sisältää Helsinki–Huopalahti–Leppävaara kaupunkiradan jatkamisen Espoon keskukseen. Kaupunkiradan jatkaminen mahdollistaa tiheän, säännöllisen ja kaukoliikenteen häiriöistä riippumattoman liikennöinnin. Samalla vapautuu kapasiteettia kaukoliikenteen raiteilla, mikä mahdollistaa Kirkkonummen suuntaan liikennöivien taajamajunien lisäämisen, nopeuttamisen sekä liikennehäiriöiden vähenemisen. Hanke tukee ratakäytävän asemanseutujen maankäytön kehittämistä Espoossa ja Kirkkonummella. Kaupunkiradan vaikutusalueella Espoossa ja Kirkkonummella asukasmäärän on arvioitu kasvavan noin 50 000 asukkaalla 2035 mennessä

Kehittämistarve

Nykyisen radan välityskykyä ja junaliikenteen kehittämistä rajoittaa erilaisten ja eri nopeudella kulkevien junatyypin liikennöinti samoilla raiteilla. Kaukoliikenteen junat aiheuttavat muiden junien aikatauluihin pitkäköjö aukkoja, ja kaukoliikenteen myöhästelyt heijastuvat myös muiden junien kulkuun. Osa ratajakson asemista ei myöskään vastaa tämän päivän laatuvaatimuksia.

Suunnitellut toimet

Hankkeessa rakennetaan kaksi lisäraidetta noin 10 kilometrin matkalle välille Leppävaara–Espoon keskus sekä uusitaan asemia, rakennetaan terminaaleja ja parannetaan kevyen liikenteen olosuhteita. Helsingin ja Espoon keskuksen välillä on suunniteltu liikennöitävän kaikilla asemilla pysähtyvillä kaupunkijunilla 10 minuutin säännöllisellä vuorovälillä. Samalla käytävän bussiliikenteeseen on kaavailtu joitakin muutoksia. Radan varteen toteutetaan pyöräilyn laatuikäytävä.



| TOIMENPIDE | AJOITUS | KUSTANNUS | VASTUUTAHO | SUUNNITELMAVALMIUS | LISÄTIEDOT |
|-------------------------------|-----------|-----------|------------|----------------------|--|
| Kaupunkirata Leppävaara-Espoo | 2016-2025 | 224 M€ | LiVi | Ratasuunnitelma 2014 | Ratasuunnitelma on laadittu välille Leppävaara-Kauklahti vuonna 2014. MAKU 135, 2010=100 |

Liikennejärjestelmän toimivuus

Junatarjonnan lisääntyminen ja häiriöttömyys sekä liikenteen täsmällisyys parantaa liikennejärjestelmän palvelutasoa ja toimintavarmuutta Leppävaarasta Kirkkonummelle ulottuvassa käytävässä.

Vastuullisuuden ohjaaminen

Kaupunkirata lisää joukkoliikenteen käyttöä, vähentää tieliikennettä ja sen haittoja. Raidekäytävään tiivistyvälle maankäytölle syntyvät hyvät edellytykset joukkoliikenteen ja kevyen liikenteen käytölle. Liityntäliikenteen kautta vaikutukset Länsi-Uudellamaalla ovat laajat.

Tehokkuus ja kilpailukyky

Kaupunkirata kytkee käytävän työpaikka- ja asuinalueet sekä palvelut toisiinsa sekä kantakaupungin työpaikka-alueisiin. Samalla seudullisen raideliikennejärjestelmän toiminta tehostuu kokonaisuutena.

Pitkäjänteinen ennakointi

Kaupunkirata varmistaa joukkoliikenteen pitkän aikavälin kapasiteetin riittävyyden tärkeässä kehityskäytävässä.

14. Raide-Jokeri

Luonnos
14.10.2014

Merkitys liikennejärjestelmässä ja yhdyskuntarakenteessa

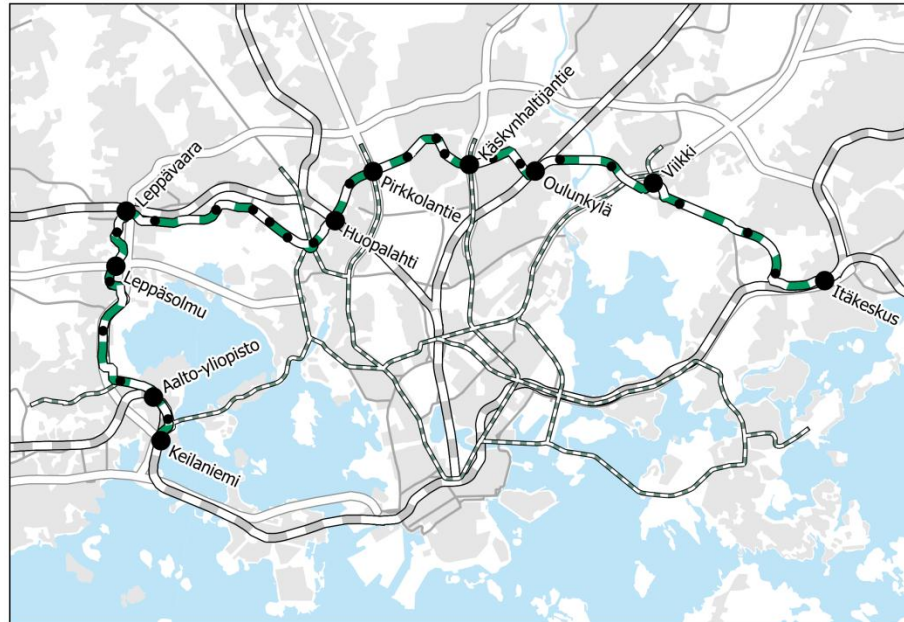
Raide-Jokeri on pikaraitiotienä toteutettava seudullinen kehämäinen joukkoliikenneyhteys, joka kulkee Itäkeskuksesta Oulunkylän, Pitäjänmäen ja Leppävaaran kautta Keilaniemeen. Radalla on vaihtoyhteydet metron Itäkeskuksessa ja Otaniemessä sekä lähijunaliikenteeseen Oulunkylässä, Huopalahdessa ja Leppävaarassa. Jokeri-linjalla on poikittaisliikenteen ohella merkittävä säteittäistä joukkoliikennettä syöttävä rooli. Raide-Jokerin käytävään on arvioitu sijoittuvan vuoteen 2035 mennessä noin 35 000 uutta asukasta ja 47 000 uutta työpaikkaa. Raide-Jokeri on vaikutusten arvioinnin perusteella erittäin kustannustehokas hanke liikennejärjestelmän tehostamisessa.

Kehittämistarve

Nykyisen, linja-autoilla liikennöitävän runkolinja 550:n täsmällisyys on heikko ja tiheä vuoroväli aiheuttaa bussien ketjuuntumista. Tästä syystä autot kuormittuvat epätasaisesti, mikä aiheuttaa kapasiteettiongelmia. Matkustajamäärän kasvu uhkaa pahentaa liikennöinnissä jo nyt ilmeneviä ongelmia. Raide-Jokeri parantaa Jokeri-linjan liikennöinnin täsmällisyyttä ja matkustusmukavuutta sekä lisää matkustajakapasiteettia kasvavassa poikittaisliikenteessä.

Suunnitellut toimet

Nykyinen bussirunkolinja 550 korvataan noin 25 km pituisella, Keilaniemen ja Itäkeskuksen välisellä pikaraitiotiellä, joka sijoittuu pääosin omalle ajouralle. Pysäkkipareja tulee noin 30. Linjan läntinen päätepiste siirtyy Westendinasemalta Keilaniemeen. Myös muualla linjaus poikkeaa hieman linjan 550 reitistä. Vuoroväliksi on kaavailtu ruuhka-aikaan noin 5 minuuttia.



| TOIMENPIDE | AJOITUS | KUSTANNUUS | VASTUUTAHO | SUUNNITELMAVALMIUS | LISÄTIEDOT |
|--------------|-----------|------------|------------|--------------------------------|--|
| Raide-Jokeri | 2016-2025 | 280 M€ | Helsinki | Alustava yleissuunnitelma 2009 | Hankesuunnitelma valmistuu 2015 Maku 2014 |

Liikennejärjestelmän toimivuus
Raide-Jokeri lisää joukkoliikenteen täsmällisyyttä ja kapasiteettia kasvavassa poikittaisessa liikenteessä. Myös liityntäyhteydet Jokeri-käytävästä säteittäisiin raidekäytäviin paranevat.

Vastuullisuuden ohjaaminen
Raide-Jokeri lisää tehokkaasti joukkoliikenteen käyttöä, vähentää tieliikennettä ja sen ympäristö- ja terveyshaittoja. Raidekäytävään tiivistyväälle maan-käytölle syntyy hyvät edellytykset joukkoliikenteen ja kevyen liikenteen käytölle.

Tehokkuus ja kilpailukyky
Raide-Jokeri kytkee vyöhykkeen työpaikka- ja asuinalueet sekä palvelut toisiinsa ja säteittäisiin raidekäytäviin. Joukkoliikenteen hoidon kustannukset kasvavat hieman, mutta joukkoliikenteen käytön kasvu lisää lipputulota lähes saman verran.

Pitkäjänteinen ennakointi
Pikaraitiotie varmistaa joukkoliikenteen pitkän aikavälin kapasiteetin riittävyttä tärkeässä poikittaisliikenteessä. Raide-Jokeri tukee maankäytön tiivistämistä seudun ydinalueelle, mikä vähentää liikkumistarvetta ja parantaa kestävien liikkumismuotojen edellytyksiä ja kilpailukykyä.

15. Ruskeasannan asema

Luonnos
14.10.2014

Merkitys liikennejärjestelmässä ja yhdyskuntarakenteessa

Vuonna 2015 valmistuva Kehärata muodostaa Keski-Vantaan joukkoliikenteen runkoyhteyden Myyrmäen ja Tikkurilan suuntiin. Radalle tulee ensimmäisessä vaiheessa viisi uutta asemaa: Vehkalan, Kivistön, Aviapoliksen, Lentoaseman sekä Leinelän asemat. Asemavarauksia rakennetaan Petakseen, Viinikkalaan ja Ruskeasantaan. Asemavarauksen mahdollistavat aseman rakentamisen paikalle myöhemmin tulevaisuudessa. Lapinkylään tehdään tekninen valmius aseman rakentamiseen. Erityisesti Ruskeasannan asemalle on kaavailtu merkittävää Tuusulan suunnan linja- ja henkilöautoliityntää. Asemien vaiheittainen toteuttaminen on osa alueen maankäytön vaiheittaista kehittämistä.

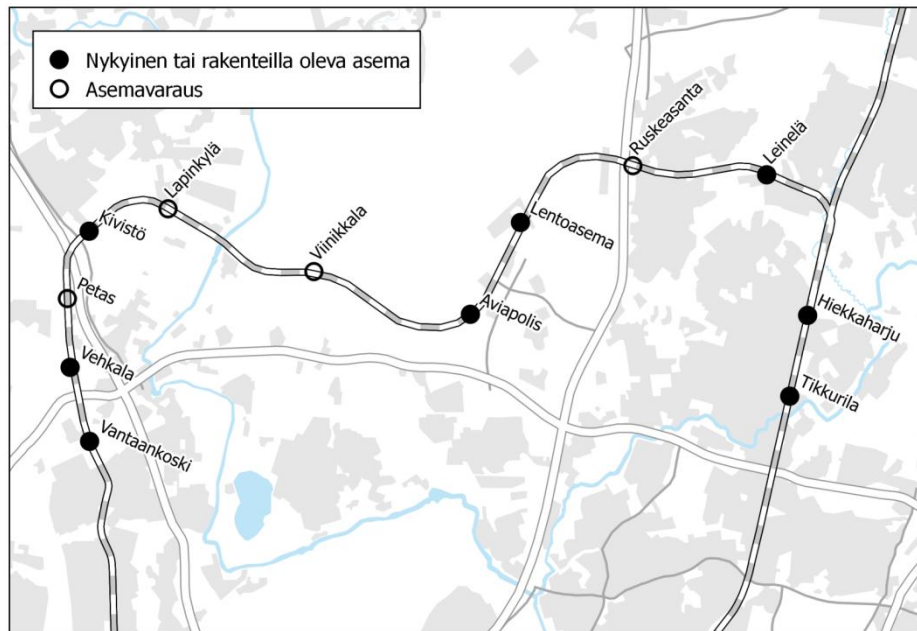
Kehittämistarve

Kehäradan valmistuessa v. 2015 vain osa alueelle kaavailusta uudesta maankäytöstä on ehtinyt toteutua, minkä takia kaikkia asemia ei rakenneta vielä ensivaiheessa. Kehäratavyöhykkeelle suunniteltu maankäyttö tukeutuu voimakkaasti raideyhteyteen ja sen asemiin, joten varmuus uusien asemien toteuttamis-aikataulusta on edellytys asemanseutujen maankäytön intensiiviselle kehittämiselle.

Suunnitellut toimet

Ensimmäisenä rakenteilla olevien asemien jälkeen toteutetaan maanalainen Ruskeasannan asema Tuusulanväylän kohdalle. Tuusulanväylän liittymäjärjestelyt joudutaan uusimaan. Asemalle on suunniteltu bussiliikenteen liittymäterminaali sekä liittymäpysäköintipaikat noin 300 autolle ja 300 pyörälle.

Muiden asemien toteuttaminen kytkeytyy alueiden maankäytön kehittämiseen eikä toteuttamisaikataulusta ole tehty vielä päätöksiä.



| TOIMENPIDE | AJOITUS | KUSTANNUS | VASTUUTAHO | SUUNNITELMAVALMIUS | LISÄTIEDOT |
|---|-----------|-----------|-----------------|--------------------|--|
| Ruskeasannan asema | 2016-2025 | 50 M€ | Liikennevirasto | Asemavaraus | Arvioitu valtion rahoitusosuus 70 %, kunnat 30 % |
| Kehäradan asemat (Lapinkylä, Petas, Viinikkala) | 2026-2040 | | | | Ei vielä kustannusarvioita |

Liikennejärjestelmän toimivuus
Kehäradan asemien vaiheittainen toteuttaminen on osa alueen liikennejärjestelmän ja maankäytön vaiheittaista kehittämistä. Kehäradan asemat kytkevät alueelle tulevan maankäytön seudun yhdyskuntarakenteeseen ja liikennejärjestelmään.

Vastuullisuuden ohjaaminen
Tulevien asemien ympäristöön kehittyvälle maankäytölle syntyy hyvät edellytykset joukkoliikenteen ja kevyen liikenteen käytölle. Ruskeasannan liittymäyhteydet ohjaavat osaltaan henkilöautomatkoja raideliikenteeseen.

Tehokkuus ja kilpailukyky
Uudet asemat kytkevät alueen työpaikka- ja asuinalueet sekä palvelut toisiinsa sekä seudun muihin alueisiin. Samalla seudullisen raideliikennejärjestelmän toiminta tehostuu kokonaisuutena. Kehäradan käyttö tehostuu uusien asemien ja niiden yhteyteen kehittyvän maankäytön myötä.

Pitkäjänteinen ennakointi
Uusilla asemilla on keskeinen merkitys alueelle suunnitellun maankäytön toteutumisedellytyksille, koska suunnitelmat perustuvat uusien asemien toteuttamiseen.

16. Kehä I (mt 101), 2. vaihe

Luonnos
14.10.2014

Merkitys liikennejärjestelmässä ja yhdyskuntarakenteessa

Kehä I on pääkaupunkiseudun tärkein kehäväylä ja maan vilkkaimmin liikennöityjä teitä. Se yhdistää Helsingin keskustaan johtavat säteittäisväylät ja kytkee alueen asuin- ja työpaikka-alueita toisiinsa ja seudun muihin pääväyliin. Keskiosastaan Kehä I on parannettu kokonaan eritasoliittymien varustetuksi kaupunkiväyläksi, mutta länsi- ja itäosilla on vielä liikennevalo-ohjattuja tasoliittymiä. Kehä I:llä kulkee myös seudun poikittais- ja diagonaalisuuntaista joukkoliikennettä.

Kehittämistarve

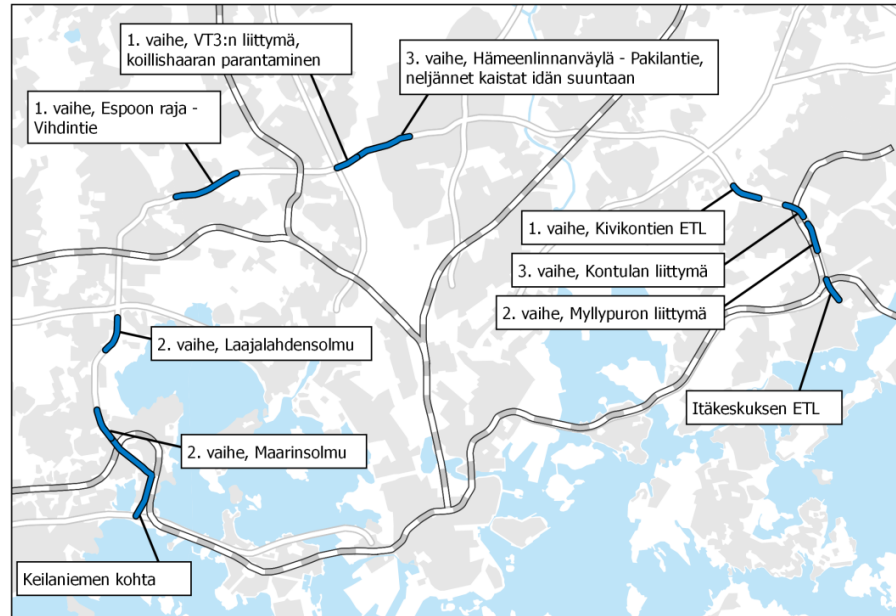
Kehä I:n itä- ja länsiosan tasoliittymien välityskyky ylittyy ruuhka-aikoina. Välityskyky ylittyy ajoittain myös väylän keskiosalla linjakapasiteetin puutteen takia. Välityskyvyn ylittäminen ruuhkauttaa väylää useasta kohtaa, mikä heikentää liikennejärjestelmän toimintavarmuutta ja lisää liikennettä alempiasteisella verkolla. Valo-ohjatut tasoliittymät hyvin vilkkaasti liikennöidyllä pääväylällä muodostavat myös merkittävän liikenneturvallisuusongelman.

Suunnitellut toimet

Toimenpiteet sisältävät valo-ohjattujen tasoliittymien korvaamista eritasoliittymillä, lisäkaistoja, eritasoliittymien parantamista, joukkoliikenteen ja kevyen liikenteen järjestelyjä sekä meluntorjuntatoimia.

1. vaiheen toimet (lisäkaistat Espoon raja-Vihdintie, Hämeenlinnaväylän liittymän parantaminen sekä Kivikontien eritasoliittymä) ovat käynnissä ja valmistuvat vuoteen 2018 mennessä. Seuraavaksi (2. vaihe) toteutetaan Maarinsolmun, Laajalahdensolmun ja Myllypuron eritasoliittymät. Myöhemmässä vaiheessa (3. vaihe) toteutetaan Kontulan liittymän parantaminen ja Pakilan kohdan lisäkaistat.

Erillisinä hankkeina toteutetaan Itäkeskuksen eritasoliittymä sekä Kehä I:n tunnelointi Keilaniemen kohdalla.



| TOIMENPIDE | AJOI-TUS | KUS-TANNUS | VASTUUTAHO | SUUNNITELMA-VALMIUS | LISÄTIEDOT |
|--|-----------|------------|---------------|---------------------------|--|
| 1. vaihe (lisäkaistat Espoon raja-Vihdintie, Hämeenlinnaväylän ja Kivikontien liittymät) | 2013-2018 | 50 M€ | ELY | Tiesuunnitelmat | Käynnissä, valmistuu vuoteen 2018 mennessä |
| 2. vaihe (Maarinsolmu, Laajalahdensolmu, Myllypuro ETL) | 2016-2025 | 114 M€ | ELY | Vaihtelee osahankkeittain | |
| 3. vaihe (Kontulan liittymä, Pakilan kohdan lisäkaistat) | 2026-2040 | 25 M€ | ELY | Vaihtelee osahankkeittain | |
| Itäkeskuksen ETL | 2026-2040 | 83 M€ | Helsinki, ELY | Yleissuunnitelma-luonnos | Liittyy myös Östersundomin kehittämiseen |
| Keilaniemen kohta | 2026-2040 | 120 M€ | Espoo, ELY | Yleissuunnitelma 2012 | Edellytys tornitalojen rakentamiselle |

Liikennejärjestelmän toimivuus

Pullonkaulat poistamalla parannetaan erityisesti työssäkäynnin ja tavaraliikenteen sujuvuutta ja toimintavarmuutta Helsingin seudun ydinalueella.

Vastuullisuuden ohjaaminen

Toimet parantavat selvästi liikenneturvallisuutta. Bussiliikenteen sujuvoituminen edistää osaltaan joukkoliikenteen toimintaedellytyksiä. Meluntorjuntatoimet edistävät asumisviihtyisyyttä ja terveyttä.

Tehokkuus ja kilpailukyky

Henkilö- ja tavaraliikenteen sujuvoituminen ja toimintavarmuuden parantaminen tukevat seudun kilpailukykyä. Toimenpiteet ovat selkeästi kustannustehokkaat jo lähivuosina toteutettuna.

Pitkäjänteinen ennakointi

Poikittaisliikenteen sujuvuutta ja toimintavarmuutta parantamalla tuetaan seudun maankäytön kehittämisedellytyksiä laajalla alueella ja erityisesti Kehä I:n käytävässä.

Tie- ja raideinvestoinnit 2026-2040

Pääväylien investointihankkeet

| VÄLILLÄ 2026–2040 ALOITETTAVAT (275 M€/v), ei priorisointijärjestyksessä | Kustannus (M€)** | MAKU -indeksi | Sivu |
|--|------------------|-------------------|------|
| Pienet kustannustehokkaat toimet KUHA (jatkuu) | 450 (30 / vuosi) | | 23 |
| Helsingin kantakaupungin raitioverkko (jatkuva) | - | | 24 |
| Raidehankkeet | | | |
| Laajasalon raideyhteys | 240 | | 42 |
| Pasila–Riihimäki -rataosuus. 2. vaihe | 200 | | 26 |
| Kehäradan asemat (Lapinkylä, Petas, Viinikkala) | | | 37 |
| Tiederatikka (voi olla ensivaiheessa bussiratkaisu) | 350 | | 24 |
| Metro, Mellunmäki–Majvik | 630 | (5/2014,2010=100) | 43 |
| | | | |
| Kerava-Nikkilä rata | 13 | | 44 |
| Lentorata (aloitetaan) | 1200 | | 45 |
| Tiehankeet | | | |
| Keski-Uudenmaan logistiikan yhteystarve (käynnissä) | - | | 34 |
| Kuninkaantammen eritasoliittymä + Pikkukakkonen | 20 | | 47 |
| Länsiväylä, Koivusaaren eritasoliittymä | 40 | | 48 |
| Kehä I, Itäkeskuksen eritasoliittymä | 83 | | 38 |
| Lahdenväylä, VT 7–Kehä III, 3.vaihe | 40 | | 49 |
| Kehä III, 3. vaihe | 140 | | 50 |
| Turunväylä, Kehä III - Hista | 25 | | 51 |
| Vt 25 parantaminen välillä Mustio - Mäntsälä (suunniteltava ja vaiheistettava) | - | | 52 |
| | | | |
| Vt3 Hämeenlinnanväylä, Kaivoksela-Kehä III | 36 | | 47 |
| Vt3 Hämeenlinnanväylä, Kehä III - Luhtaanmäki | 76 | | 47 |
| Tuusulanväylä, Valkoisenlähteentie - Kulomäentie, 2.vaihe | 25 | | 53 |
| Sörnäisten tunneli | 160 | | 54 |
| Östersundomin tie- ja katuyhteydet (ajoitus metron yhteydessä) | 110 | | 55 |
| | | | |
| Tuusulanväylän kääntäminen Veturitielle | 63 | | 53 |
| Itäväylä, Itäkeskus-Kehä III | 26 | | 56 |
| Kehä I, 3. vaihe | 25 | | 38 |
| Kehä III, Mankki-Muurala | 47 | | 50 |
| Vihdintie, Haaga-Kehä III, 2. vaihe | 79 | | 57 |
| Kehä I, Keilaniemen kohta | 120 | | 38 |

** Hankkeiden kustannukset eivät keskenään vertailukelpoisia suunnittelun tarkkuustasosta ja ajankohdasta johtuen.

Raidehankkeet 2026- 2040

Laajasalon raideyhteys

Merkitys liikennejärjestelmässä ja yhdyskuntarakenteessa

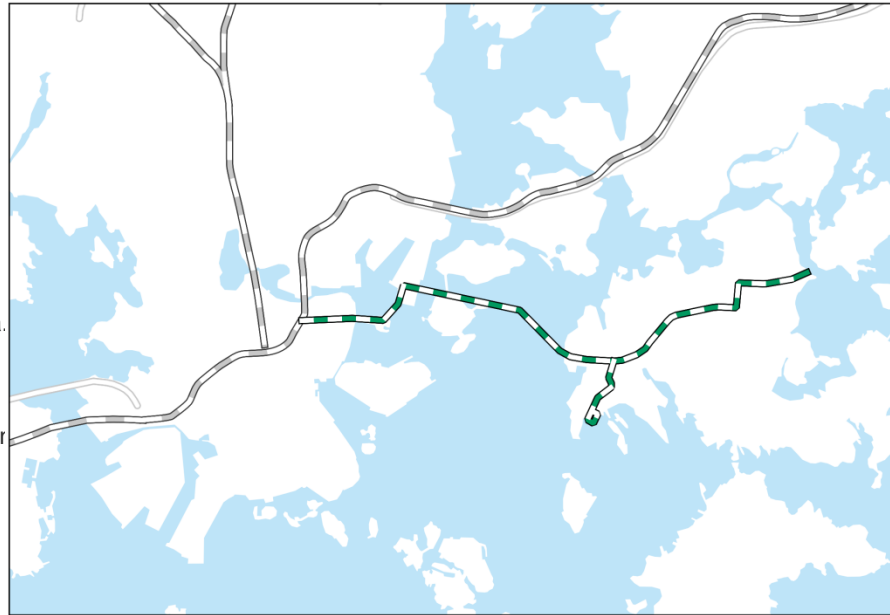
Laajasalon raitioyhteys on Kruununhaasta tai Hakaniemestä Sompasaaren ja Korkeasaaren kautta Laajasaloon rakennettava raitiotieyhteys, jolle on kaavailtu 2-3 raitiolinjaa. Raitiosilta puolittaa joukkoliikenteen ja pyöräilyn matka-ajat Kruunuvuorenrannasta Helsingin keskustaan ja samalla tarve joukkoliikennevälineen vaihtoihin vähenee. Joukkoliikenteen matka-ajat keskustaan lyhenevät noin 20 minuutilla ja ovat tulevaisuuden ruuhkaliikenteessä noin kolmanneksen henkilöautoa lyhyemmät, mikä tekee joukkoliikenteestä kilpailu-kykyisen. Kruunuvuorenrannan ja muun Laajasalon alueella on nykyisin noin 17 000 asukasta. Raitioyhteyttä on suunniteltu jatkettavan myöhemmin Vartiosaaren saakka. Laajasaloon on kaavailtu yhteensä noin 21000 uutta asukasta ja Vartiosaaren 7000.

Kehittämistarve

Ilman siltayhteyttä julkinen liikenne Kruunuvuorenrannasta hoidetaan liittyntä-bussiliikenteenä Herttoniemen metro- asemalle. Kruunuvuoresta keskustaan kulkeva joukko- ja kevytliikenne joutuu kiertämään noin kaksinkertaisen matkan siltayhteyteen verrattuna. Liityntäliikenne uhkaa samalla hidastua erityisesti Linnan- rakentajantien ruuhkautumisen seurauksena.

Suunnitellut toimet

Hanke käsittää raitiotie- ja kevytliikenne- yhteyden Helsingin keskustasta Kalasatamar ja Korkeasaaren kautta siltoja pitkin Laajasaloon. Keskustan alueella on vielä avoinna useita linjausvaihtoehtoja. Rata voidaan viedä joko Hakaniemeen tai Liisankatua tai Pohjoisrantaa pitkin Keskustaan. Laajasalossa raitiorata haarautuu Kruunuvuorenrannassa kahdeksi linjaksi, joista toinen jatkaa Koirasaarentietä Yliskylään ja sieltä mahdollisesti Vartiosaaren asti.



| TOIMENPIDE | AJOITUS | KUSTANNUS | VASTUU- TAHO | SUUNNITELMA- VALMIUS | LISÄTIEDOT |
|------------------------|-----------|-----------|--------------|----------------------|---|
| Laajasalon raideyhteys | 2026-2040 | 240 M€ | Helsinki | YVA-selostus 2014 | Rakentaminen Hgin investointiohjelmassa 2018-2022 |

Luonnos
14.10.2014

Liikennejärjestelmän toimivuus
Raitioyhteys puolittaa joukko- ja kevyen liikenteen matka-ajan Kruunuvuorenrannan ja Helsingin keskustan välillä.

Vastuullisuuden ohjaaminen
Raitioyhteyden myötä Laajasalon ja erityisesti Kruunuvuorenrannan joukko- ja kevyen liikenteen kilpailukyky kasvaa hyväksi.

Tehokkuus ja kilpailukyky
Raitioyhteys leikkaa metron huippukuormitusta noin 15 % koko järjestelmän kuormittuneimmalla osuudella, mikä luo mahdollisuuksia merkittäviin liikennöintikustannus- säästöihin.

Pitkäjänteinen ennakointi
Raitioyhteys liittyy Laajasalon Helsingin kantakaupunkiin ja lisää merkittävästi alueen maankäytön kehittämisedellytyksiä. Erityisesti Kruunuvuorenrannan kehittämissuunnitelmat perustuvat lähtökohtaisesti raitioyhteyden toteutumiseen.

Metro Mellunmäki-Majvik

Merkitys liikennejärjestelmässä ja yhdyskuntarakenteessa

Metron jatke Mellunmäestä itään kytkeytyy Östersundomin ja sen lähialueiden maankäytön kehittämiseen. Östersundomin alueen suunnittelun tavoitteiden mukaan alueelle tulee 65 000 – 70 000 asukasta. Yleiskaavaluonnoksessa liikennejärjestelmän runkona on Mellunmäestä Sipoon Majvikiin saakka liikennöivä metro, jolla on alustavasti viisi uutta asemaa Länsisalmessa, Salmenkalliossa, Östersundomissa, Sakarinmäessä ja Majvikissa.

Luonnos
14.10.2014

Liikennejärjestelmän toimivuus

Metro toimii Östersundomin tulevan kaupunginosan liikennejärjestelmän runkona ja yhdistää alueen seudulliseen yhdyskuntarakenteeseen ja joukkoliikennejärjestelmään.

Vastuullisuuden ohjaaminen

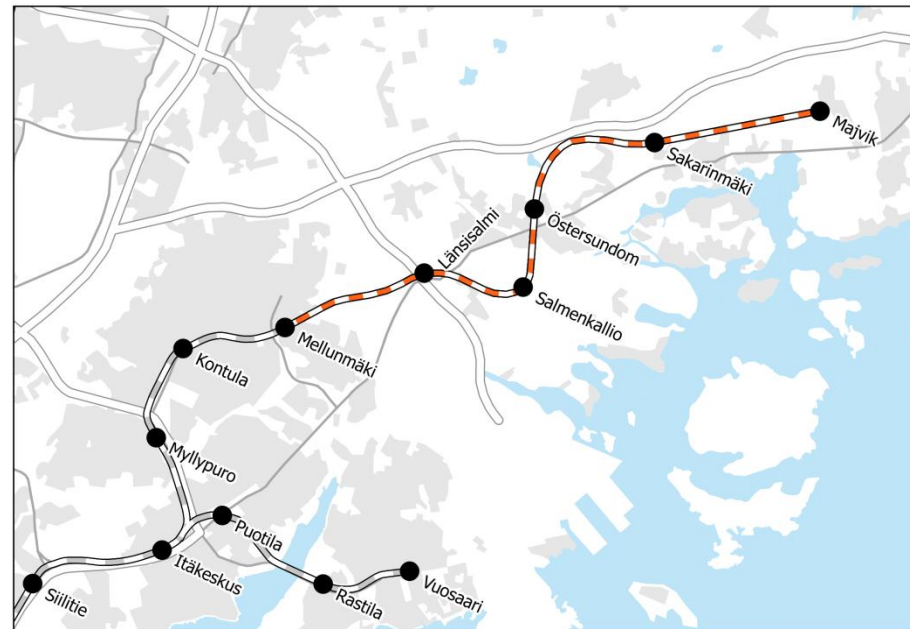
Tulevien metroasemien ympäristöön kehittyvälle maankäytölle syntyy erittäin hyvät edellytykset joukkoliikenteen ja kevyen liikenteen käytölle.

Tehokkuus ja kilpailukyky

Östersundomin kaupunginosan toteutuminen edistää osaltaan Helsingin seudun kilpailukykyä. Metro on liikennöntikustannuksiltaan tehokas joukkoliikennemuoto

Pitkäjänteinen ennakointi

Metrolla on keskeinen merkitys Östersundomin kaupunginosan toteutusedellytyksille, koska suunnitelmat perustuvat uusien metroasemien toteutumiseen. Uusien asukkaiden määräksi on arvioitu yli 60 000. Mahdollistaa metron jatkamisen Söderkullan suuntaan.



| TOIMENPIDE | AJOITUS | KUSTANNUS | VASTUUTAHO | SUUNNITELMA-VALMIUS | LISÄTIEDOT |
|--------------------------|-----------|-----------|------------|--|--|
| Metro Mellunmäki-Majviki | 2026-2040 | 630 M€ | Helsinki | Kaavaehdotus valmistumassa syksyllä 2014 | 5/2014 Liittyi Östersundomin kaupunginosan toteuttamiseen |

Kehittämistarve

Metron jatkaminen Mellunmäestä itään kytkeytyy Östersundomin uuden kaupunginosan toteuttamiseen. Metro asemineen muodostaa tulevan kaupunginosan yhdyskuntarakenteen ja liikennejärjestelmän rungon.

Suunnitellut toimet

Mettoa jatketaan Mellunmäestä itään Östersundomin tulevan kaupunginosan läpi Sipoon Majvikiin saakka. Radan pituus on noin 10 km. Radalla on sekä silloille rakennettavia pintaosuuksia että tunneliosuuksia. Asemat ovat Majvikin tunneliasemaa lukuun ottamatta joko maan pinnalla tai kaukalossa. Östersundomin metroliikenteen vuoroväliksi on kaavailtu 4 minuuttia läpi päivän. Kävelyetäisyyden ulkopuolella olevat asemat kytetään metron liityntäliikenteellä. Kehä III:n suunnan poikittaiskäytävään on kaavailtu pidemmällä aikavälillä pikaraitioyhteyttä.

Kerava-Nikkilä -rata

Luonnos
14.10.2014

Merkitys liikennejärjestelmässä ja yhdyskuntarakenteessa

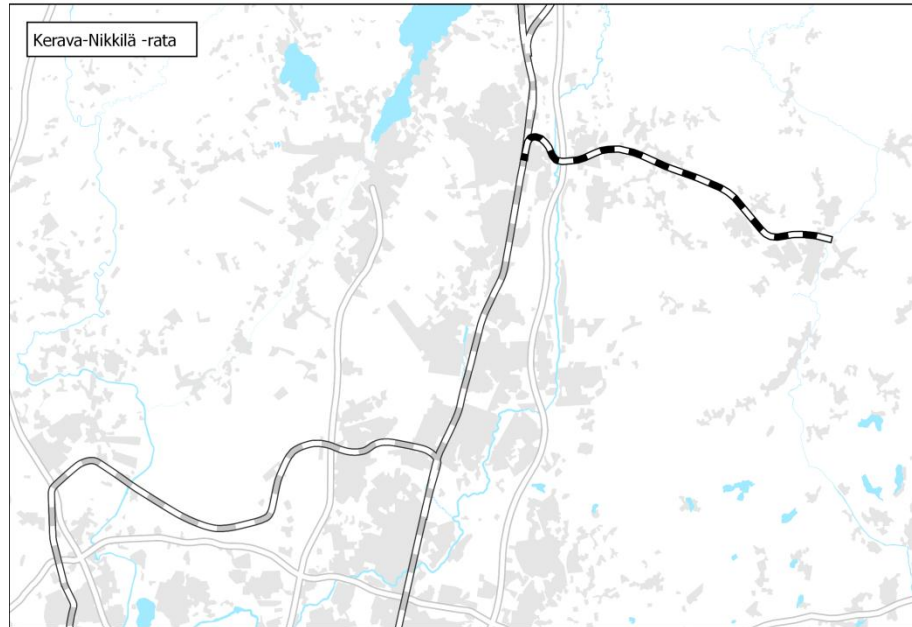
Kerava-Nikkilä –hankkeessa ratayhteys avataan henkilöliikenteelle. Kaupunkimainen liikenne edellyttää mm. lisäraiteen rakentamista osalle ratajaksoa. Radalle on kaavailtu asemat Nikkilän ohella Keravan Ahjoon ja Sipoon Talmaan. Liikennöinti hoidettaisiin erillisenä Kerava–Nikkilä -linjana, kaupunkirataliikenteen jatkona Keravalta Nikkilään (Pisaran myötä Espoo–Helsinki–Kerava–Nikkilä -linja) tai Nikkilästä Keravan kautta Helsingin rautatieasemalle kaukoraiteita pitkin kulkevana nopeana taajamajunaliikenteenä, mikä edellyttää pääradan välityskykyä lisäävien tai vapauttavien toimien toteutumista. Hanke liittyy keskeisesti Keravan ja Nikkilän välisen käytävän maankäytön kehittämiseen. Hankkeen toteuttaminen edellyttää riittävää väestöpohjaa suunnitelluilla asemaseuduilla.

Kehittämistarve

Kerava-Nikkilä –käytävässä on meneillään useita kaavahankkeita, jotka kytkeytyvät henkilöjunaliikenteen kehittämiseen liikennekäytävässä.

Suunnitellut toimet

Kerava-Nikkilä -rata on noin 10 kilometrin pituinen tavaraliikenneosuuksuus, jonka muuttaminen henkilöliikennekäyttöön edellyttää tasoristeysten poistamista, asemien rakentamista sekä turvalaite-muutoksia. Hankkeen kustannusarvio riippuu mm. radalle tulevan henkilöliikenteen tiheydestä ja asemien laatu-tasosta. Lisäksi rataosalle suunnitellut, tavaraliikenteenkin kannalta tarpeelliset tasoristeysten poistot maksavat 10–15 milj. euroa.



| TOIMENPIDE | AJOITUS | KUS-TANNUS | VASTUU-TAHO | SUUNNITELMAVALMIUS | LISÄTIEDOT |
|---------------------------------------|-----------|------------|-------------|--|---|
| Kerava-Nikkilä – henkilöjuna-liikenne | 2026-2040 | 13 M€ | LiVi | Joukkoliikenne- ja maankäyttöselvitys 2005, Liikenteellinen selvitys käynnistyy 2015 | Osa liikennöintimalleista edellyttää pääradan välityskyvyn lisäämistä |

Liikennejärjestelmän toimivuus

Kytentä seudulliseen raideliikennejärjestelmään tarjoaa hyvät yhteydet mm. seudun työssäkäyntikeskuksiin ja Helsinki-Vantaan lentoasemalle.

Vastuullisuuden ohjaaminen

Uusi junayhteys lisää joukkoliikenteen käyttöä, vähentää tieliikennettä ja sen ympäristö- ja terveyshaittoja. Raidekäytävään tiivistyvä maankäyttö syntyy hyvät edellytykset joukkoliikenteen ja kevyen liikenteen käytölle.

Tehokkuus ja kilpailukyky

Henkilöjunaliikenteen käynnistäminen kytkee liikennekäytävän asukkaat ja palvelut tehokkaammin toisiinsa ja Helsingin seudun työpaikkakeskitymiin.

Pitkäjänteinen ennakointi

Uusi henkilöjunayhteys toimii Kerava-Nikkilä –maankäytön kehityskäytävän runkona ja tukee maankäytön tiivistymistä raide-liikenteen asemien tuntumaan.

Lentorata

Merkitys liikennejärjestelmässä ja yhdyskuntarakenteessa

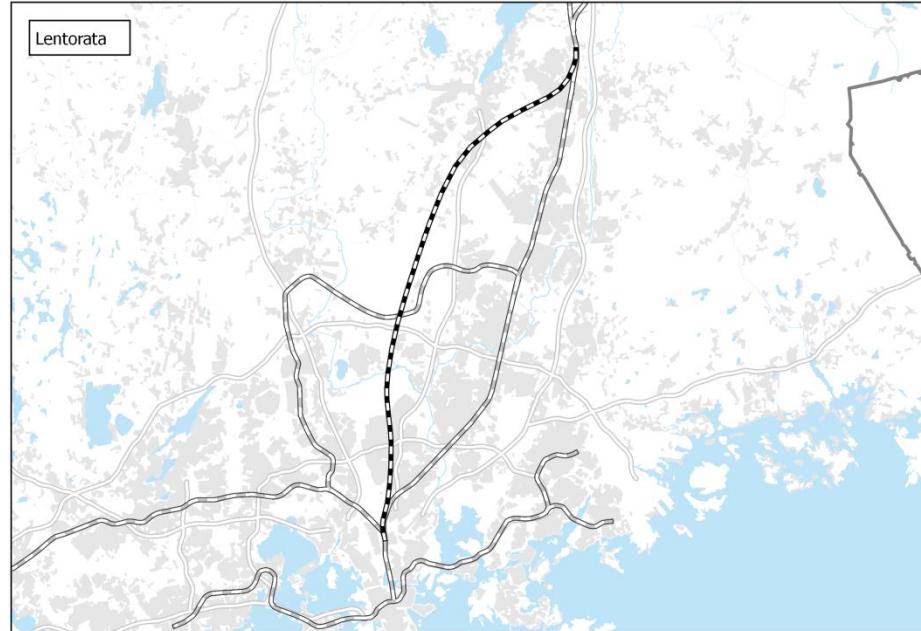
Lentorata on Pasilasta Helsinki-Vantaan lentoterminaalin kautta pääradalle kulkeva, lähinnä kaukojunaliikenteelle tarkoitettu rata. Lentoradalle on varaus maakuntakaavassa. Lentorata luo vaihdottomat raideliikenneyhteydet maakunnista Helsinki-Vantaan lentoasemalle. Lentoradan myötä Pasilan ja Keravan välille vapautuu kapasiteettia, mikä mahdollistaa junatarjonnan lisäämisen. Lentoradalle on mahdollista siirtää myös muutamia taajamajunavuoroja, jotka avaisivat vaihdottomat yhteydet pää- ja oikoradan käytävistä Helsinki-Vantaan lentoasemalle. Nämä junavuorot palvelisivat myös erittäin nopeina yhteyksinä Helsingistä ja Pasilasta lentoasemalle.

Kehittämistarve

Pääradan välityskykyä lisäävien toimien valmistuttua välityskyvyn pullonkaulaksi jää Pasilan ja Keravan välisen osuuden neljä linjaraidetta. Välityskyvyn lisäämiselle on pitkällä aikavälillä paineita, mutta lisäraiteiden rakentaminen osuudelle on tilanpuutteen takia erittäin haastavaa. Kehäradan valmistuttua maakunnista avautuva yhteys lentoasemalle jää vaihdolliseksi, ja toisaalta junayhteys Kehäradan kautta Helsingin keskustasta tai Pasilasta lentoasemalle ei ole matkajaltaan ratkaisevasti henkilöautoa tai linja-autoa kilpailukykyisempi.

Suunnitellut toimet

Lentorata on Pasilasta Helsinki-Vantaan lentoterminaalin kautta pääradalle kulkeva kaksiraiteinen, noin 30 kilometrin pituinen ja se kulkee lähes kokonaan tunnelissa. Lentorata yhtyisi Keravalla päärataan siten, että radalta on yhteys myös Lahden oikoradalle.



| TOIMENPIDE | AJOITUS | KUSTAN- NUS | VASTUUTAHO | SUUNNITELMA- VALMIUS | LISÄTIEDOT |
|------------|----------------------|----------------|------------|-----------------------------|--|
| Lentorata | 2026-2040, 2040-> | 1200 ME | LiVi | Ratayhteys selvitys 2009 | Liittyä pääradan välityskyvyn lisäämiseen |

Luonnos
14.10.2014

Liikennejärjestelmän toimivuus

Lentorata vapauttaa pääradan välityskykyä, vähentää liikenteen häiriöherkkyyttä ja mahdollistaa kauko- ja lähiliikennetarjonnan kehittämisen. Yhteydet Helsinki-Vantaan lentoasemalta maakuntiin ja Helsingin kantakaupunkiin paranevat.

Vastuullisuuden ohjaaminen

Lähi- ja kaukoliikennetarjonnan kehittäminen sekä lentoaseman junayhteyksien parantaminen lisäävät joukkoliikenteen käyttöä. Lentoradan myötä osa kotimaisista liityntälentomatkoista vaihtuu junamatkoiksi.

Tehokkuus ja kilpailukyky

Lentorata parantaa maakuntien ja Helsingin seudun kytkentöjä kotimaiseen ja kansainväliseen lentoliikenteeseen, mikä tukee kilpailukykyä monilla eri alueilla. Lähi- ja kaukoliikennetarjonnan kehittäminen tehostaa osaltaan Helsingin seudun työssäkäyntiä ja elinkeinoelämän toimintaedellytyksiä.

Pitkäjänteinen ennakointi

Lentorata varmistaa pääradan välityskyvyn riittävyyden pitkällä aikavälillä. Lähi- ja kaukoliikenteen kehittäminen edistää osaltaan joukko-liikenteeseen tukeutuvan liikenne-järjestelmän ja yhdyskuntarakenteen kehittymistä.

Tiehankkeet 2026- 2040

Hämeenlinnanväylä (vt 3)

Luonnos
14.10.2014

Merkitys liikennejärjestelmässä ja yhdyskuntarakenteessa

Väylä palvelee sekä seudullista, erityisesti Länsi-Vantaan ja Nurmijärven työmatka- ja asiointiliikennettä että valtakunnallista liikennettä. Väyläosuutta käyttää mm. Tampereen sekä Nurmijärven ja Hyvinkään suunnan linja-autoliikenne. Pääkaupunkiseudun sisäinen bussiliikenne vähenee nykyisestä Kehäradan valmistuttua. Hämeenlinnanväylältä on hyvät yhteydet Vantaankosken liityntäpysäköintiin ja Kehäradan valmistuttua myös Kivistön liityntäpysäköintiin. Merkittävimpiä välittömästi väylään tukeutuvia maankäytön kehittämiskohteita ovat Kuninkaantammen tuleva asuinalue, Kivistö ja Klaukkala.

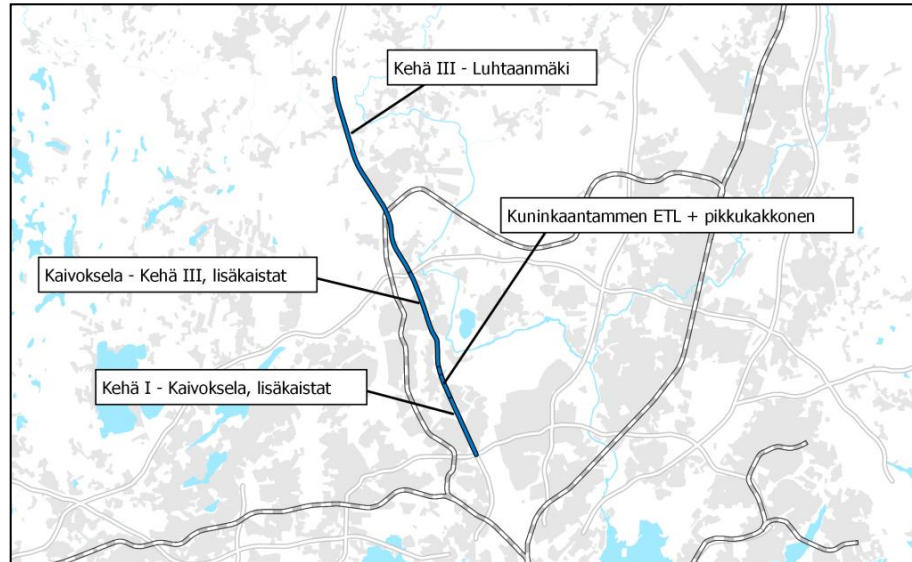
Kehittämistarve

Tien välityskyky ylittyy jo nykyisin Kaivoksen ja Kannelmäen välillä. Ruuhkautuminen haittaa myös bussi- ja tavaraliikennettä ja ohjaa liikennettä alempiasteiselle verkolle. Vantaankosken ja Kaivoksen välillä liikennekuormitus on lähellä välityskykyä, mutta välityskyky ei ylitä vielä säännöllisesti. Kehä III:n pohjoispuolella välityskyky ei ole ylittymässä vielä lähivuosina. Kaivoksen pohjoispuolella lisäkaistojen tarve ja ajoitus riippuvat liikenteen tulevasta kasvusta. Väylän varren maankäyttö käärii paikoin liikennemelusta.

Suunnitellut toimet

Ensivaiheessa toteutetaan lisäkaistat ja meluntorjunta Kaivoksen ja Kannelmäen liittymien välille.

Toisessa vaiheessa Kuninkaantammen asuinalue kytetään Hämeenlinnanväylään uudella eritasoliittymällä, josta rakennetaan ajoyhteys myös Myyrmäen suuntaan (Pikkukakkonen) sekä toteutetaan lisäkaistat ja meluntorjunta Vantaankosken ja Kaivoksen liittymien välillä. Kolmannessa vaiheessa toteutetaan lisäkaistat, meluntorjuntaa sekä liittymä- ja rinnakaistiejärjestelyjä Kehä III:n ja Klaukkalan liittymän välillä.



| TOIMENPIDE | AJOITUS | KUSTANNUUS | VASTUUTAHO | SUUNNITELMAVALMIUS | LISÄTIEDOT |
|-----------------------------------|-----------|------------|------------|-----------------------------------|--|
| Kehä I-Kaivoksela | 2016-2025 | 25 | ELY | Tiesuunnitelma 2009 | Keskisuuret tiepaketit: Joukkoliikenteen kilpailukyky tieverkolla |
| Kuninkaantammen ETL+Pikkukakkonen | 2026-2040 | 20 | Helsinki | Liikenneselvitys/suunnitelma 2013 | Pikkukakkosen jakso Vanhalta Kaarelantieltä länteen (10 Meur) esitetty hankearvioinnissa myöhempään vaiheeseen |
| Kaivoksela-Kehä III | 2026-2040 | 36 | ELY | Yleissuunnitelma 2008 | Sisältyy Kehä II:n jatkeen yleissuunnitelmaan |
| Kehä III-Luhtaanmäkil | 2026-2040 | 76 | ELY | Yleissuunnitelma 2006 | Osa YS-ratkaisua toteutettu Kehäradan yhteydessä. |

Liikennejärjestelmän toimivuus

Lisäkaistoilla turvataan joukko-, tavara- ja henkilöautoliikenteen sujuvuus seudullisella ja valtakunnallisella pääväylällä. Samalla varmistetaan liityntäyhteyksien sujuvuus Kehäradan länsiosan asemille.

Vastuullisuuden ohjaaminen

Sujuvat linja-auto- ja liityntäyhteydet edistävät osaltaan joukkoliikenteen toimintaedellytyksiä. Meluntorjuntatoimet ja liikenteen väheneminen alempiasteisella verkolla edistävät asumisviihtyvyyttä ja terveyttä.

Tehokkuus ja kilpailukyky

Henkilö- ja tavaraliikenteen sujuvoituminen tukee seudun kilpailukykyä.

Pitkäjänteinen ennakointi

Liikennöitävyyden turvaamisella ja uusilla liittymäyhteyksillä tuetaan maankäytön kehittämisedellytyksiä Hämeenlinnanväylään ja Kehäradan tukeutuvassa käytävässä.

Länsiväylä (kt 51), Koivusaaren eritasoliittymä

Luonnos
14.10.2014

Merkitys liikennejärjestelmässä ja yhdyskuntarakenteessa

Koivusaarta suunnitellaan n. 5000 asukkaan ja n. 4000 työpaikan kaupunginosana, joka tukeutuu uuteen metroasemaan rakenteilla olevan Länsimetron varrella. Länsiväylälle on suunniteltu uusi eritasoliittymä Koivusaaren kohdalle. Katajajarjun nykyiset rampit länteen poistuvat, kun uusi rinnakkaiskatu ja liittymä valmistuvat

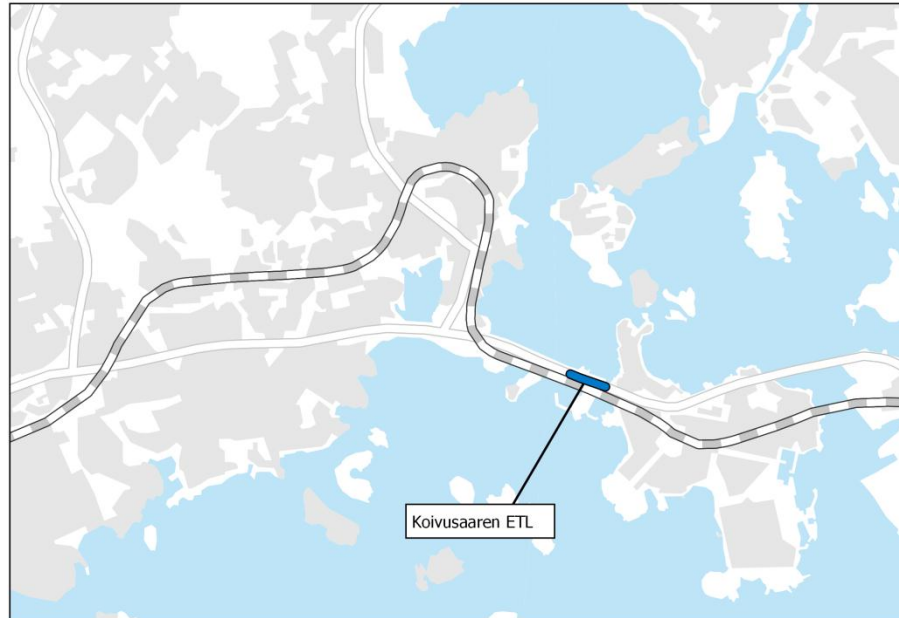
Kehittämistarve

Eritasoliittymän rakentaminen on osa Koivusaaren kaupunginosan rakentamista.

Suunnitellut toimet

Koivusaareen rakennetaan uusi eritasoliittymä, jossa on yhteydet kaikkiin suuntiin. Nykyinen Katajajarjun eritasoliittymä poistetaan.

Länsiväylän ylittää Koivusaaren puistokatu, joka yhdistyy kiertoliittymin uusiin eritasoliittymän rampeihin. Koivusaaresta Lauttasaarentielle rakennetaan uusi katuysteys. Uuden eritasoliittymän ja Länsiväylän kaistajärjestelyjen keventämistä selvitetään.



| TOIMENPIDE | AJOITUS | KUSTANNUS | VASTUU-TAHO | SUUNNITELMA-VALMIUS | LISÄTIEDOT |
|-----------------------------|-----------|-----------|-------------|-----------------------------|--|
| Koivusaaren eritasoliittymä | 2026-2040 | 40 M€ | Helsinki | Aluevaraus-suunnitelma 2012 | Liittyy Koivusaaren maankäytön kehittämiseen |

Liikennejärjestelmän toimivuus
Eritasoliittymä kytkee Koivusaaren tulevan kaupunginosan seudulliseen tieliikennejärjestelmään.

Vastuullisuuteen ohjaaminen
Koivusaaren tulevaan kaupunginosaan syntyy erittäin hyvät edellytykset joukkoliikenteen ja kevyen liikenteen käytölle.

Tehokkuus ja kilpailukyky
Koivusaaren kaupunginosan toteutuminen edistää osaltaan Helsingin ydinalueen elinvoimaisuutta.

Pitkäjänteinen ennakointi
Eritasoliittymän rakentaminen on osa Koivusaaren tulevaa kaupunginosaa ja mahdollistaa maankäytön kehittämistä myös Lauttasaaren länsiosassa. Uusia asukkaita alueelle on kaavailtu noin 5000.

Lahdenväylä (vt 4)

Luonnos
14.10.2014

Merkitys liikennejärjestelmässä ja yhdyskuntarakenteessa

Lahdenväylä palvelee sekä seudullista, erityisesti Itä-Vantaan ja Uudenmaan keski- ja koillisosien työmatka- ja asiointiliikennettä että valtakunnallista liikennettä. Väyläosuutta käyttää Lahden suunnan, Itä-Vantaan ja koillisen Uudenmaan linja-autoliikenne. Lahdenväylältä on yhteydet pääradan ja Lahden oikoradan asemien liityntäpysäköintiin. Merkittävimpiä välittömästi väylään tukeutuvia maankäytön kehittämiskohteita ovat pääratakäytävän kehittyvät asuinalueet. Väylän eteläistä osaa käyttää myös Porvoon suunnan ja tulevaisuudessa myös Östersundomin alueen liikenne. Kaikissa vaiheissa vt 4 merkitys joukkoliikenteelle on suuri.

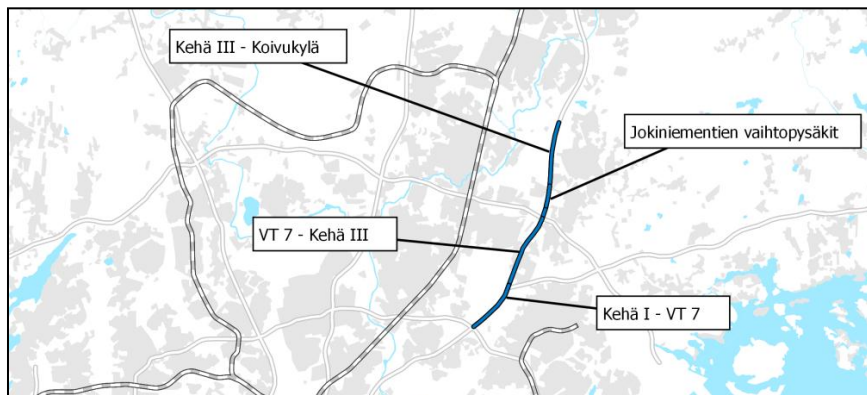
Kehittämistarve

Välityskyky ylittyy jo nykyisin Kehä I:n ja Porvoonväylän välillä. Jonot yltyvät aamuisin Porvoonväylälle ja iltapäivisin Kehä I:lle saakka. Ruuhkautuminen haittaa myös bussi- ja tavaraliikennettä ja ohjaa liikennettä alempiasteiselle verkolle. Myös Kehä III:n pohjoispuolella välityskyky ylittyy ajoittain aamuisin etelän suuntaan. Porvoonväylän ja Kehä III:n välillä lisäkaistojen tarve ja ajoitus riippuu liikenteen tulevasta kasvusta. Jokiniementiellä kulkee paljon bussiliikennettä, mutta vaihtoyhteydet Lahdenväylän suuntiin ovat heikot. Lahdenväylän varren maankäyttö kärsii paikoin liikennemelusta.

Suunnitellut toimet

Ensivaiheessa toteutetaan vaihtopysäkit Jokiniementien kohdalle, lisätään jakson Kehä I-Porvoonväylä välityskykyä kaista- ja ramppijärjestelyin sekä toteutetaan lisäkaistat ja meluntorjuntaa Kehä III:n ja Koivukylän välille.

Myöhemmin toteutettavia toimia ovat lisäkaistat ja meluntorjunta Porvoonväylän ja Kehä III:n välillä sekä uusi Malmi-Kivikon eritasoliittymä Kehä I:n ja Porvoonväylän välille.



| TOIMENPIDE | AJOITUS | KUSTANNUS | VASTUUTAHO | SUUNNITELMAVALMIUS | LISÄTIEDOT |
|--|-----------|-----------|------------|--|--|
| Lahdenväylä (Vt 4) Jokiniementien vaihtopysäkit | 2016-2025 | 12 M€ | ELY | Aluevaraus-suunnitelma 2006 | Keskisuuret tiepaketit: Joukkoliikenteen kilpailukyky tieverkolla |
| Lahdenväylä (Vt 4), 1. vaihe, Kehä I – Vt7 | 2016-2025 | 17 M€ | ELY | Toimenpidesuunnitelma 2014 Ensivaiheen ratkaisu, ei sisällä Malmi-Kivikon ETL:ää | Joukkoliikenne hyötty merkittävästi vt 4:n sujuvoittamisesta Keskisuuret tiepaketit: Ajoneuvoliikenteen ruuhkautumisen hallinta |
| Lahdenväylä (Vt 4), 2.vaihe, Kehä III-Koivukylä, lisäkaistat | 2016-2025 | 15 M€ | ELY | Selvitys lisäkaistojen toteuttamis- mahdollisuuksista 2012 | Joukkoliikenne hyötty merkittävästi sujuvoittamisesta Keskisuuret tiepaketit: Ajoneuvoliikenteen ruuhkautumisen hallinta |
| Lahdenväylä (Vt 4), 3.vaihe, Vt7-Kehä III | 2026-2040 | 40 M€ | ELY | Kehittämisuunnitelma 2001 | |

Liikennejärjestelmän toimivuus

Välityskykyä kasvattamalla turvataan henkilö- ja tavaraliikenteen sujuvuus seudullisella ja valtakunnallisella pääväylällä. Samalla varmistetaan liityntäyhteyksien sujuvuus pääradan asemille.

Vastuullisuuden ohjaaminen

Sujuvat linja-auto- ja liityntäyhteydet edistävät osaltaan joukkoliikenteen toimintaedellytyksiä. Meluntorjuntatoimet ja liikenteen väheneminen alempiasteisella verkolla edistävät asumisviihtyvyyttä ja terveyttä.

Tehokkuus ja kilpailukyky

Henkilö- ja tavaraliikenteen sujuvoittuminen tukee seudun kilpailukykyä. Ensivaiheen toimenpiteet ovat selkeästi kustannustehokkaat jo lähivuosina toteutettuna. Muiden vaiheiden kustannustehokkuus riippuu liikenteen tulevasta kasvusta.

Pitkäjänteinen ennakointi

Liikennöitävyyden turvaamisella tuetaan maankäytön kehittämisedellytyksiä Lahdenväylään ja päätetään tukeutuvassa käytävässä sekä Porvoonväylän suunnalla.

Kehä III (E18, kt 50)

Luonnos
14.10.2014

Merkitys liikennejärjestelmässä ja yhdyskuntarakenteessa

Kehä III on osa E18-tietä ja Suomen vilkkainta itä-länsisuuntaista kuljetusreittiä. Tie on Helsinki-Vantaan lentoaseman maaliikenteen tärkein syöttöyhteys sekä Vuosaaren sataman tavaraliikennevirtojen välittäjä. Kehä III on samalla tärkeä Vantaan ja pääkaupunkiseudun sisäinen runkoyhteys. Kehä III:n käytävään on syntynyt merkittäviä erityisesti logistiikkaa ja lentoliikennettä palvelevia työpaikka-alueita, ja maankäytön kasvu Kehä III:n käytävässä jatkuu voimakkaana myös tulevaisuudessa.

Kehittämistarve

Kehä III:n ongelmina ovat pahasti päivittäin ruuhkautuvat ja liikenneturvallisuuden kannalta ongelmalliset valo-ohjatut tasoliittymät. Eritasoliittymien lyhyet rampit ja linja-autopysäkkien liian lyhyet kiihdytyskaistat haittaavat liikenteen sujuvuutta ja turvallisuutta. Liikenteen ruuhkaisuus pahenee liikenteen kasvaessa.

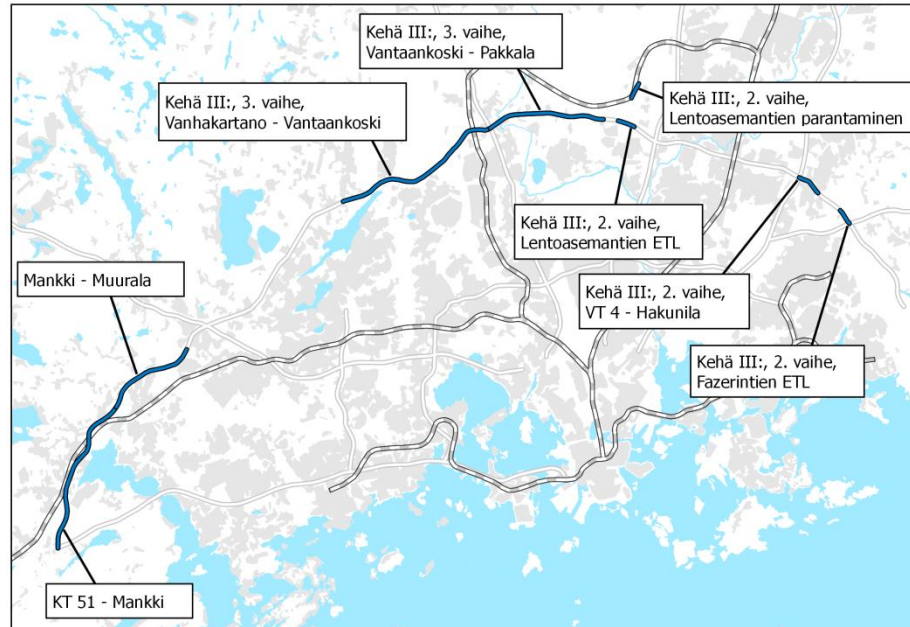
Suunnitellut toimet

Kehä III:n 2. kehittämisvaiheen toimet ovat käynnissä ja ne valmistuvat 2016.

Seuraavassa, Kehä III:n 3. kehittämisvaiheessa toteutetaan lisäkaistoja, liittymä- ja ramppijärjestelyjä, rinnakkaistiejärjestelyjä ja meluntorjuntatoimia Vantaankosken ja Pakkalan sekä Vanhakartanon ja Vantaankosken välillä.

Myöhemmin Kehä III nelikaistaistetaan ja eritasoliittymiä parannetaan välillä Mankki-Muurala.

Nelikaistaistamista ja liittymien parantamista jatketaan lopulta myös välillä kt 51-Mankki.



| TOIMENPIDE | AJOITUS | KUSTANNUS | VASTUUTAHO | SUUNNITELMAVALMIUS | LISÄTIEDOT |
|----------------|-----------|-----------|------------|------------------------|--|
| 2. vaihe | 2013-2016 | 150 | ELY | Valmistuu v. 2016 | Sisältää myös Lentoasemantien parantamisen |
| 3. vaihe | 2026-2040 | 140 | ELY | Tiesuunnitelma | |
| Mankki-Muurala | 2026-2040 | 47 | ELY | Aluevaraus-suunnitelma | |
| Kt 51-Mankki | 2041-2050 | 45 | ELY | | |

Liikennejärjestelmän toimivuus

Pullonkaulat poistamalla parannetaan mm. lentoaseman maaliikenteen ja tavaraliikenteen sujuvuutta ja toimintavarmuutta. Vaikutukset kohdistuvat Helsingin seudun ohella muualle eteläiseen Suomeen.

Vastuullisuuden ohjaaminen

Bussiliikenteen sujuvoituminen edistää osaltaan joukkoliikenteen toimintaedellytyksiä. Meluntorjuntatoimet edistävät asumisviihtyvyyttä ja liikenneturvallisuuden parantuminen terveyttä.

Tehokkuus ja kilpailukyky

Henkilö- ja tavaraliikenteen sujuvoituminen ja toimintavarmuuden parantuminen tukevat seudun kilpailukykyä.

Pitkäjänteinen ennakointi

Poikittaisliikenteen sujuvuutta ja toimintavarmuutta parantamalla tuetaan seudun maankäytön ja lentoliikenteen kehittämisedellytyksiä erityisesti Kehä III:n käytävässä.

Turunväylä (vt 1)

Merkitys liikennejärjestelmässä ja yhdyskuntarakenteessa

Turunväylä palvelee sekä Helsingin seudun länsiosien työmatka- ja asiointiliikennettä että valtakunnallista liikennettä. Väyläosuutta käyttää mm. Turun sekä Lohjan ja Vihdin suunnan linja-autoliikenne. Käytävän joukkoliikenteen rungon muodostaa Rantarata, jonka kaupunkimaista liikennettä on suunniteltu jatkettavan ainakin Espoon keskukseen saakka ja myöhemmin mahdollisesti myös Histan suuntaan. Turunväylältä on yhteydet myös Rantaradan asemien liityntäpysäköintialueille. Merkittävimpiä välittömästi väylään tukeutuvia maankäytön kehittämiskohteita ovat Espoossa Kera ja Lommila-Nupuri-Hista –alue ja kauempana myös Nummelan ja Veikkolan asuinalueet.

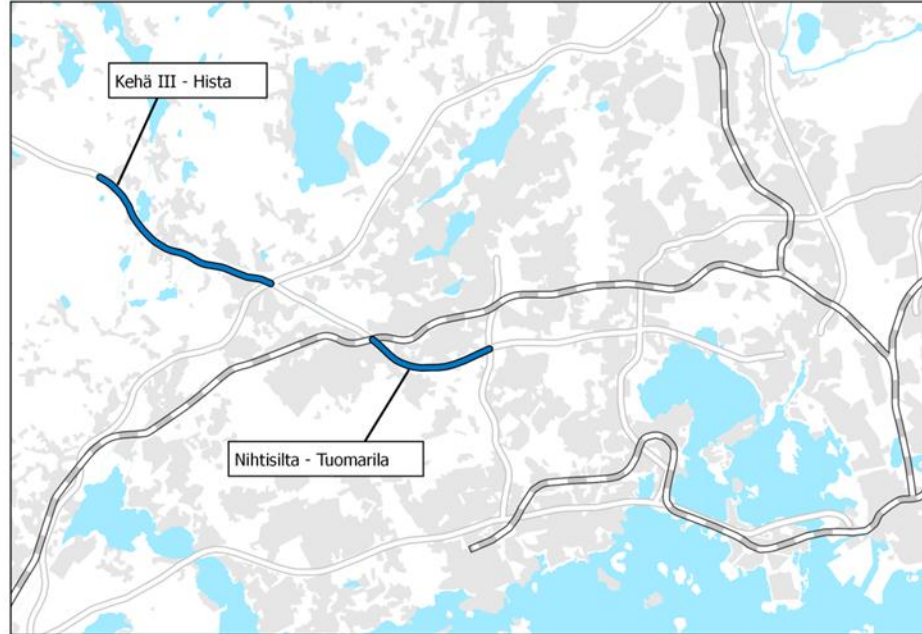
Kehittämistarve

Välityskyky ylittyy jo nykyisin Tuomarilan ja Kehä II:n välillä. Jonot yltävät aamuisin ajoittain Kehä III:n tasolle ja iltapäivisin Kehä I:n tasolle ja Kehä II:n keskivaiheille saakka. Ruuhkautuminen haittaa myös bussi- ja tavaraliikennettä ja ohjaa liikennettä alempiasteiselle verkolle. Tuomarilan länsipuolella väylän kuormitus on lähellä välityskykyä, mutta välityskyky ei ylitä vielä säännöllisesti. Lisäkaistojen tarve ja ajoitus Tuomarilan länsipuolella riippuu liikenteen tulevasta kasvusta. Turunväylän varren maankäyttö kärsii paikoin liikennemelusta.

Suunnitellut toimet

Ensivaiheessa toteutetaan lisäkaistat, meluntorjuntatoimia ja ramppijärjestelyjä Tuomarilan ja Nihtisillan välillä.

Myöhemmin varaudutaan toteuttamaan lisäkaistat ja meluntorjuntatoimia Kehä III:n ja Ämmässuon (Histan) liittymien välillä. Välityskyky uhkaa ylittyä tulevaisuudessa myös Lommilan ja Tuomarilan välillä.



| TOIMEN-PIDE | AJOITUS | KUSTANNUS | VASTUUTAHO | SUUNNITELMA-VALMIUS | LISÄTIEDOT |
|----------------------|-----------|-----------|------------|---|--|
| Nihtisilta-Tuomarila | 2016-2025 | 20 | ELY | Tiesuunnitelma 2013 | Keskisuuret tiepaketit: Ajoneuvoliikenteen ruuhkautumisen hallinta |
| Kehä III-Hista | 2026-2040 | 25 | ELY | Selvitys lisäkaistojen toteuttamis-mahdollisuuksista 2012 | |

Luonnos
14.10.2014

Liikennejärjestelmän toimivuus

Lisäkaistoilla turvataan joukko-, tavara- ja henkilöautoliikenteen sujuvuus seudullisella ja valtakunnallisella pääväylällä. Samalla varmistetaan liityntä-yhteyksien sujuvuus Rantaradan asemille.

Vastuullisuuden ohjaaminen

Sujuvat linja-auto- ja liityntäyhteydet edistävät osaltaan joukkoliikenteen toimintaedellytyksiä. Meluntorjuntatoimet ja liikenteen väheneminen alempiasteisella verkolla edistävät asumisviihtyvyyttä ja terveyttä.

Tehokkuus ja kilpailukyky

Henkilö- ja tavaraliikenteen sujuvoituminen tukee seudun kilpailukykyä. Ensivaiheen toimenpiteet ovat selkeästi kustannustehokkaat jo lähivuosina toteutettuna. Muiden vaiheiden kustannustehokkuus riippuu liikenteen tulevasta kasvusta.

Pitkäjänteinen ennakointi

Liikennöitävyyden turvaamisella tuetaan maankäytön kehittämissuunnitelmien edellytyksiä Turunväylään ja Rantarataan tukeutuvassa käytävässä.

Valtatien 25 parantaminen

Luonnos
14.10.2014

Merkitys liikennejärjestelmässä ja yhdyskuntarakenteessa

Valtatie 25 Hangosta Mäntsälään ja edelleen kantatienä 55 Porvooseen on erityisesti logistiikan kannalta merkittävä poikittaisyhteys. Tie on uloin säteittäisiä valtateitä yhdistävä kehäyhteys pääkaupunkiseudulle. Tie on logistinen laatureitti ja sillä on myös tärkeä valtakunnallinen merkitys yhdistäessään mm. Hangon ja Kilpilahden satamat diagonaalisesti säteittäisiin valtateihin. Samaan logistiikan kannalta tärkeään käytävään kuuluu myös tavaraliikenteen rata Hangosta Hyvinkäälle, jonka sähköistämistä edistetään. Valtatien 25 parantamista suunnitellaan vaiheittain.

Kehittämistarve

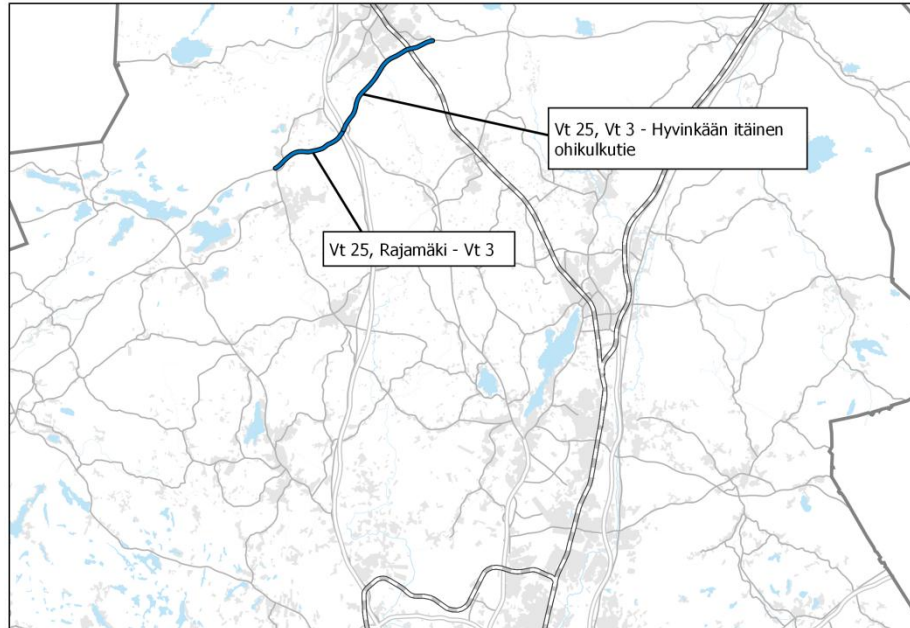
Valtatie 25 on nykyisin pääosin kaksikaistainen sekaliikennetie, joka ei täytä päätieverkolle asetettuja tavoitteita. Puutteita on tien laatutasossa sekä liikenteen sujuvuudessa ja turvallisuudessa. Tiejakson onnettomuustiheys on yli kaksinkertainen verrattuna valtateiden keskiarvoon. Raskaan liikenteen määrä ja osuus on suuri koko osuudella (10–22 %).

Suunnitellut toimet

Parantamistoimet sisältävät keskikaiteita, liittymäjärjestelyjä, uusia jalankulku- ja pyöräteitä, pohjavesisuojauksia ja meluntorjuntaa sekä joukkoliikenteen järjestelyjä.

Parantaminen Hyvinkään kohdalla on suunniteltu kaksivaiheiseksi: ensivaiheessa parannetaan jakso Vt 3-Hyvinkään itäinen ohikulkutie ja toisessa vaiheessa jakso Rajamäki-Vt 3.

Valtatie 25:n kehittämisen vaiheistusta suunnitellaan edelleen Keski-Uudenmaan verkkoselvityksen yhteydessä.



| TOIMENPIDE | AJOITUS | KUSTANNUS | VASTUU-TAHO | SUUNNITELMA-VALMIUS | LISÄTIEDOT |
|---|-----------|-----------|-------------|--|--|
| Vt 25 Hanko-Mäntsälä 1. vaihe | 2026-2040 | 77 | ELY | Kehittämisselvityksen (2011) perusteella laaditaan valtatie kehittämissuunnitelma. | Vaiheistetaan, suunnittelu kaudella 2016-2025 |
| Vt 25 välillä vt3-Hyvinkään itäinen ohikulkutie | 2026-2040 | 52 | ELY | Kehittämisselvitys 2011 | Ei sisällä Hyvinkään itäisen ohikulkutien ETL:ää |
| Vt 25 välillä Rajamäki-vt3 | 2026-2040 | 15 | ELY | Kehittämisselvitys 2011 | |

Liikennejärjestelmän toimivuus

Toimenpiteillä varmistetaan valtakunnallisen logistisen laatureitin liikennöitävyyden säilyttäminen.

Vastuullisuuteen ohjaaminen

Toimenpiteen parantavat liikenneturvallisuutta. Raskaan liikenteen sujuvoituminen vähentää päästöjä. Pohjavesisuojaukset vähentävät pohjavesien pilaantumisriskiä.

Tehokkuus ja kilpailukyky

Valtakunnallisen logistisen laatureitin liikennöitävyyden säilyttäminen lisää kuljetusten tehokkuutta ja tukee osaltaan elinkeinoelämän toimintaedellytyksiä laajalla alueella.

Pitkäjänteinen ennakointi

Parantamistoimet tukevat maankäytön kehittämisedellytyksiä erityisesti Hyvinkään kohdalla.

Tuusulanväylä (kt 45)

Luonnos
14.10.2014

Merkitys liikennejärjestelmässä ja yhdyskuntarakenteessa

Tuusulanväylä palvelee pääosin seudullista, Vantaan ja Keski-Uudenmaan työmatka- ja asiointiliikennettä, Kehä III-vyöhykkeen logistiikka-alueiden liikennettä sekä lentoaseman liikennettä. Väyläosuutta käyttää mm. Hyrylän ja lentoaseman suunnan linja-autoliikenne. Tuusulanväylältä on yhteydet eräille pääradan asemien liityntäpysäköintialueille ja myöhemmin mm. Kehäradan Ruskeasannan asemalle. Merkittävimpiä välittömästi väylään tukeutuvia maankäytön kehittämiskohteita ovat Tuusulan ja Vantaan keski- ja länsiosien kehittyvät asuin- ja työpaikka-alueet sekä eteläosassa Pasila.

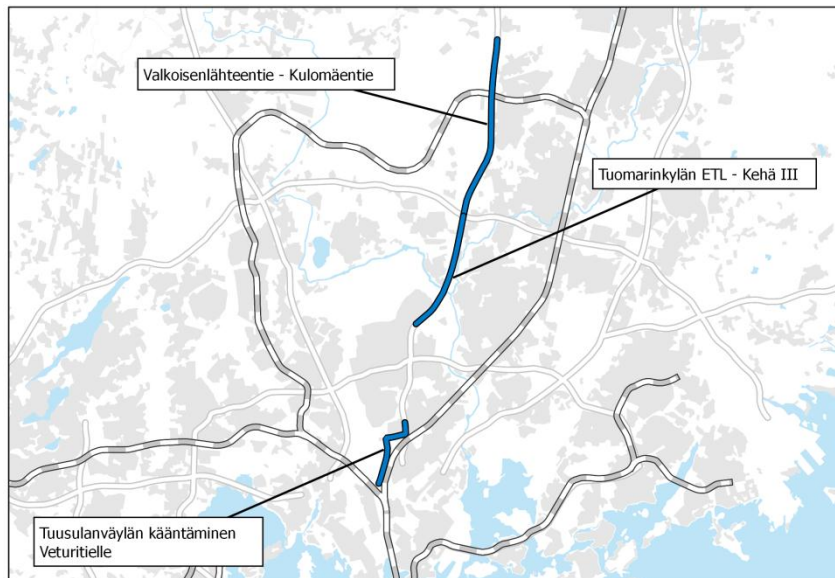
Kehittämistarve

Välityskyky ylittyy ajoittain jo nykyisin Kehä I:n ja Kehä III:n välisellä osuudella Kehä I:n ja Porvoonväylän välillä. Ruuhkautuminen haittaa ajoittain myös bussi- ja tavaraliikennettä ja heikentää mm. lentoaseman ja Kehä III:n logistiikkavyöhykkeen tieyhteyksien toimintavarmuutta. Tuusulanväylän varren maankäyttö kärsii paikoin liikennemelusta.

Suunnitellut toimet

Ensivaiheessa toteutetaan Yhdyskunnantien vaihtopysäkit ja rakennetaan kolmannet kaistat Tuomarinkylän ja Kehä III:n liittymien välille ajoratojen välistä keskikaistaa kaventamalla.

Myöhemmin kolmansiä kaistoja jatketaan Valkoisenlähteentien ja Kulomäentien välille. Tuusulanväylän pääsuunta käännetään Ilmalan ratapihan yli Veturitielle.



Liikennejärjestelmän toimivuus

Lisäkaistoilla turvataan henkilö- ja tavaraliikenteen sujuvuus mm. lentoliikenteen ja logistiikan kannalta keskeisellä yhteydellä. Tuusulanväylän käänntö Veturitielle keventää mm. Koskelantien liittymän kuormitusta, mikä parantaa myös poikittaisliikenteen sujuvuutta.

Vastuullisuuden ohjaaminen

Sujuvat linja-autoyhteydet edistävät osaltaan joukkoliikenteen toimintaedellytyksiä. Meluntorjuntatoimet ja liikenteen väheneminen alempiasteisella verkolla edistävät asumisviihtyvyyttä ja terveyttä.

Tehokkuus ja kilpailukyky

Henkilö- ja tavaraliikenteen sujuvoituminen tukee seudun kilpailukykyä.

Pitkäjänteinen ennakointi

Liikennöitävyyden turvaamisella tuetaan maankäytön kehittämisedellytyksiä mm. lentoaseman ympäristössä, Pasilassa ja Tuusulan suunnalla.

| TOIMENPIDE | AJOITUS | KUSTANNUS | VASTUUTAHO | SUUNNITELMAVALMIUS | LISÄTIEDOT |
|--|-----------|-----------|------------|--|--|
| Yhdyskunnantien vaihtopysäkit Tuusulanväylällä | 2016 | 4 | ELY | Tiesuunnitelma 2014 | Toteutetaan KUHA-hankkeena |
| Tuusulanväylä vaihe 1. Tuomarinkylän ETL-Kehä III | 2016-2025 | 25 | ELY | Kehittämis-selvitys 1999, suunnitelmat pitää päivittää | Keskisuuret tiepaketit (ruuhkautumisen hallinta) |
| Tuusulanväylä vaihe 2. Valkoisenlähteentie-Kulomäentie | 2026-2040 | 25 | ELY | Kehittämisselvitys 1999, suunnitelmat pitää päivittää | |
| Tuusulanväylän kääntäminen Veturitielle | 2026-2040 | 63 | Helsinki | Kehittämissuunnitelma 2009 | |

Sörnäisten tunneli

Merkitys liikennejärjestelmässä ja yhdyskuntarakenteessa

Sörnäisten tunneli yhdistää Hermannin rantatien ja Sörnäisten rantatien toisiinsa. Autoliikenteen painaminen tunneliin lisää asuntorakentamiseen käytettäviä neliöitä ja parantaa kevyen liikenteen mahdollisuuksia Sörnäisen rantatien ja Hermannin rantatien välisellä alueella. Tunnelin rakentaminen vähentää muun muassa Kalasataman läpiajoliikennettä ja edelleen liikenteen melu- ja päästöhaittoja. Nykyisin Sörnäisten ja Hermannin rantateitä yhdistävä liikenne kulkee Junatien ali. Tunnelin liikennemääräksi on ennustettu 28 000 autoa/vrk vuonna 2035.

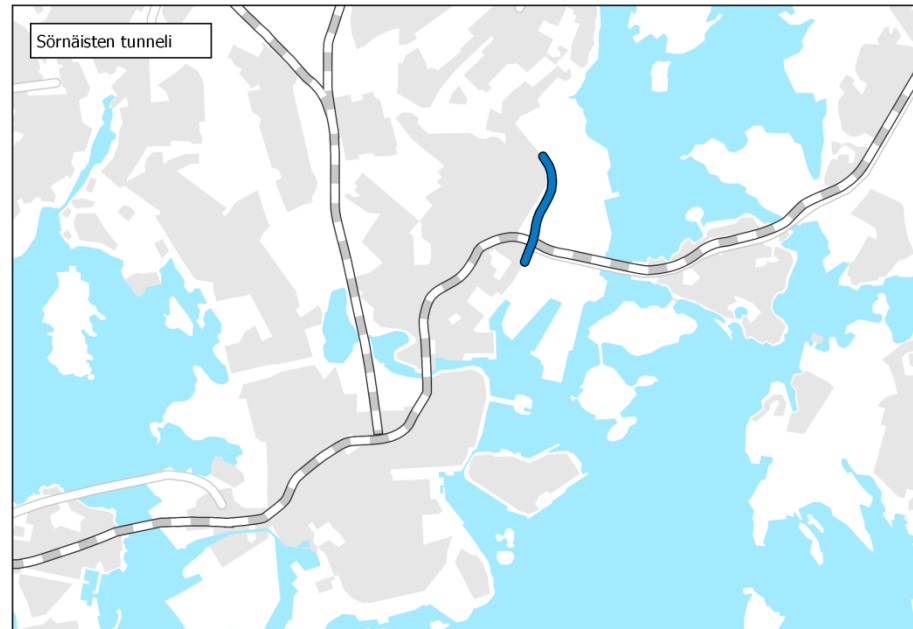
Luonnos
14.10.2014

Kehittämistarve

Kalasataman tulevan keskuksen ja metroaseman ympäristön liikenne ratkaisut perustuvat tunnelin rakentamiseen. Ilman tunnelia keskuksen alueen ongelmana olisi vilkkaan pääkatuliikenteen kulkeminen keskuksen ja metroaseman sisäänkäyntien editse sekoittuen alueen paikalliseen ajoneuvoliikenteeseen ja kävelyyn. Merkittävästi vilkastuvan kävelyn ja pyöräilyn risteäminen läpikulkevan autoliikenteen kanssa heikentäisi liikenneturvallisuutta. Alueen keskustasta tulisi epäviihtyisiä.

Suunnitellut toimet

Puolentoista kilometrin pituinen tunneliyhteys on suunniteltu kalliotunneliksi 800 metrin ja teräsbetonitunneliksi 700 metrin matkalta. Se on tarkoitettu henkilö- ja kuorma-autoliikenteelle. Nopeusrajoitus tunnelissa on 50 kilometriä tunnissa. Liikenne ratkaisuja tunneliin liittämiseksi katuverkkoon tarkennetaan Kalasataman alueen maankäytön suunnittelun edetessä.



| TOIMENPIDE | AJOITUS | KUSTANTANUS | VASTUUTAHO | SUUNNITELMAVALMIUS | LISÄTIEDOT |
|--------------------|-----------|-------------|------------|--------------------------|--|
| Sörnäisten tunneli | 2026-2040 | 160 | Helsinki | Liikennesuunnitelma 2013 | Liittyy Kalasataman maankäytön kehittämiseen |

Liikennejärjestelmän toimivuus
Sörnäisten ja Hermannin rantatiet yhdistävä liikennetunneli parantaa pääkatuyhteyden liikenteen sujuvuutta ja keskustan saavutettavuutta.

Vastuullisuuden ohjaaminen
Kalasataman keskuksen ja metroaseman ympäristö palvelee paremmin kävelyn, pyöräilyn ja joukkoliikenteen tarpeita, kun vilkas läpikululiikenne on tunnelissa.

Tehokkuus ja kilpailukyky
Henkilö- ja tavaraliikenteen sujuvoituminen tukee seudun kilpailukykyä. Ensivaiheen toimenpiteet ovat selkeästi kustannustehokkaat jo lähivuosina toteutettuna. Muiden vaiheiden kustannustehokkuus riippuu liikenteen tulevasta kasvusta.

Pitkäjänteinen ennakointi
Asuinrakentamisen mahdollisuuksia voidaan lisätä erityisesti Kalasataman pohjoisosassa, kun alueen ohittava liikenne siirtyy tunneliin.

Östersundomin tie- ja katuuyhteydet

Merkitys liikennejärjestelmässä ja yhdyskuntarakenteessa

Östersundomin tie- ja katuuyhteyksien kehittäminen kytkeytyy Östersundomin ja sen lähialueiden maankäytön kehittämiseen. Östersundomin alueen suunnittelun tavoitteiden mukaan alueelle tulee 65 000 – 70 000 asukasta. Yleiskaavaluonnoksessa joukkoliikennejärjestelmän runkona on Mellumäestä Sipoon Majvikiin saakka liikennöivä metro. Tie- ja katuverkkoa täydennetään vaihteittain parantamalla nykyisiä teitä, rakentamalla uusia pää- ja kokoojakatuja sekä varautumalla uusien liittymäyhteyksien rakentamiseen.

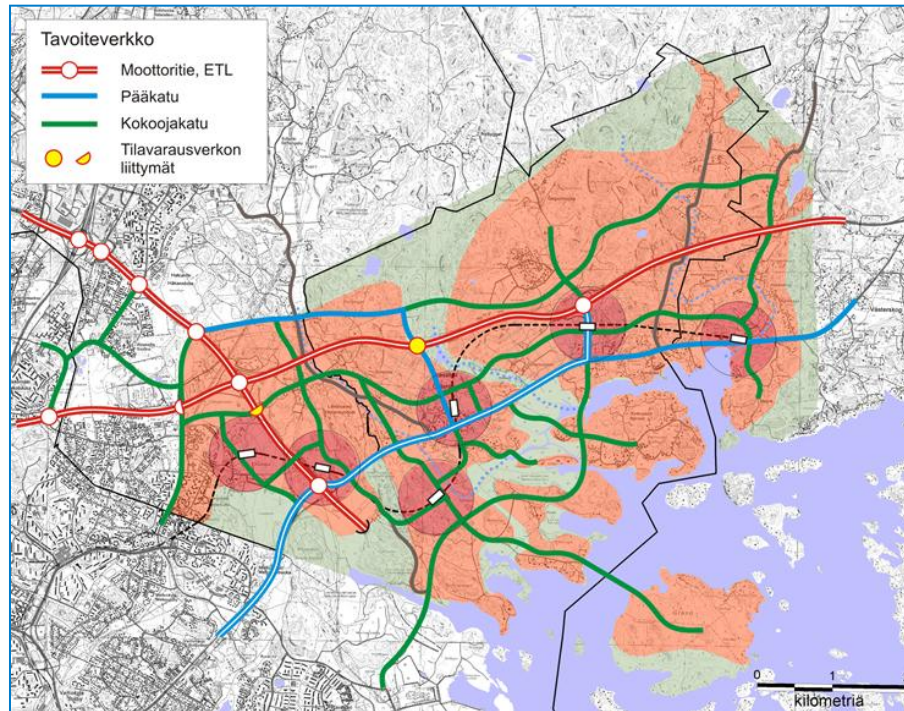
Luonnos
14.10.2014

Kehittämistarve

Östersundomin tie- ja katuuyhteyksien rakentaminen kytkeytyy kiinteästi Östersundomin uuden kaupunginosan toteuttamiseen.

Suunnitellut toimet

Östersundom kytkeytyy pääväylästään aluksi Porvoonväylän ja Kehä III:n nykyisten tai rakenteilla olevien eritasoliittymien kautta. Porvoonväylälle varaudutaan toteuttamaan lisäkaistat Landbon liittymästä länteen. Katuverkon rungon muodostavat nelikaistaisiksi parannettavat Uusi Porvoontie ja Knutersintie. Yhteyksiä Kehä III:lle länteen suuntaan vahvistetaan uudella pääkatuyhteydellä Östersundomin metroasemalta Länsimäentien eritasoliittymään. Pidemmällä aikavälillä varaudutaan lisäksi Gumbölen eritasoliittymän toteuttamiseen Porvoonväylälle, Itäväylän ja Kehä III:n liittymän kehittämiseen sekä Länsimäen eritasoliittymän eteläsuunnan ramppien toteuttamiseen Kehä III:lle.



Liikennejärjestelmän toimivuus
Östersundomin tie- ja katuuyhteydet ovat välttämätön osa tulevaa kaupunginosaa. Verkko toimii alueen sisäisen liikkumisen runkona ja yhdistää alueen seudulliseen tieliikennejärjestelmään.

Vastuullisuuden ohjaaminen
Östersundomin tulevaan kaupunginosaan syntyy hyvät edellytykset joukkoliikenteen ja kevyen liikenteen käytölle.

Tehokkuus ja kilpailukyky
Östersundomin kaupunginosan toteutuminen edistää osaltaan Helsingin seudun kilpailukykyä. Tie- ja katuverkkoa voidaan kehittää tehokkaasti vaihteittain maankäytön kasvun mukaan.

Pitkäjänteinen ennakointi
Tie- ja katuuyhteyksien kehittäminen on välttämätön edellytys uuden kaupunginosan toteuttamiselle. Uusien asukkaiden määräksi on arvioitu yli 60 000.

| TOIMENPIDE | AJOITUS | KUSTANNUS | VASTUUTAHO | SUUNNITELMAVALMIUS | LISÄTIEDOT |
|-------------------------------------|-----------|-----------|------------|--|--|
| Östersundomin tie- ja katuuyhteydet | 2026-2040 | 110 | Helsinki | Kaavaehdotus valmistumassa syksyllä 2014 | Liittyy Östersundomin uuden kaupunginosan toteuttamiseen |

Itäväylä (mt 170) Kehä I-Kehä III

Luonnos
14.10.2014

Merkitys liikennejärjestelmässä ja yhdyskuntarakenteessa

Itäväylä yhdistää Helsingin itäisimmät kaupunginosat ja Sipoon eteläosan Itäkeskuksen alueen palveluihin ja työpaikkoihin ja edelleen seudun pääliikenne-verkkoon. Itäväylän kautta kulkee merkittävästi Porvoon suunnan linja-autoliikennettä ja se toimii myös liityntäyhteytenä nykyisille metroasemille. Itäväylä toimii myös Vuosaaren satama-alueen ja siihen liittyvän yritysalueen tärkeänä yhteytenä Kehä I:n sisäpuoliselle alueelle. Itäväylä on Vartioharjusta itään pääosin yksiajoratainen seututie, jonka tasoliittymät ruuhkautuvat ajoittain jo nykyisin. Tulevaisuudessa itäväylä toimii Porvoonväylän rinnalla Östersundomin kaupunginosan toisena pääväylätasoisena yhteytenä Helsingin suuntaan. Itäväylän ja Kehä III:n liittymä on parannettu eritasoliittymäksi Vuosaaren sataman rakentamisen yhteydessä ja Kehä I:n liittymä on suunniteltu parannettavan eritasoliittymäksi erillisenä hankkeena.

Kehittämistarve

Itäväylä on Vartioharjun kohdalta itään yksiajoratainen, pääosin tasoliittymän varustettu seututie, jonka liittymät ruuhkautuvat ajoittain jo nykyisin. Myös kevyen liikenteen yhteyksissä ja meluntorjunnassa on puutteita. Itäväylän vaikutusalueen maankäytössä on tapahtumassa merkittävää kasvua erityisesti Östersundomin kaupunginosan toteutuessa.

Suunnitellut toimet

Itäväylä rakennetaan Kehä I:n ja Kehä III:n välillä 2+2-kaistaiseksi. Lisäksi parannetaan joukkoliikenteen ja kevyen liikenteen yhteyksiä. Itäväylä rakennetaan kokonaan valo-ohjatuksi. Kevyen liikenteen oloja parannetaan rakentamalla puuttuvia väyliä ja Itäväylän ylityksiä. Itäväylän ja Kehä I:n liittymä parannetaan eritasoliittymäksi erillisenä hankkeena.



| TOIMENPIDE | AJOITUS | KUSTANNUS | VASTUUTAHO | SUUNNITELMAVALMIUS | LISÄTIEDOT |
|--------------------------|-----------|-----------|---------------|-------------------------|--|
| Itäväylä Kehä I-Kehä III | 2026-2040 | 26 | Helsinki, ELY | Kehittämisselvitys 2002 | Liittyy osaltaan Östersundomin kaupunginosan toteuttamiseen. |

Liikennejärjestelmän toimivuus

Itäväylän liikennekäytävän sujuvuus paranee kaikkien liikennemuotojen osalta. Östersundomin tulevan kaupunginosan liikenteen toimintavarmuus paranee selvästi

Vastuullisuuteen ohjaaminen

Joukko- ja kevytliikenteen yhteyksien parantaminen tukee kestävien liikennemuotojen käyttöä. Meluntorjuntatoimet vähentävät liikenteen haittoja asumis- viihtyvyydelle ja terveydelle.

Tehokkuus ja kilpailukyky

Itäväylän parantaminen lisää Vuosaaren sataman ja siihen liittyvän yritysalueen liikenneyhteyksien sujuvuutta ja toimintavarmuutta erityisesti Helsingin seudun ydinalueen suuntaan.

Pitkäjänteinen ennakointi

Itäväylän kehittäminen liittyy osaltaan Östersundomin uuden yli 60 000 uuden asukkaan kaupunginosan toteuttamiseen.

Vihdintie (mt 120)

Luonnos
14.10.2014

Merkitys liikennejärjestelmässä ja yhdyskuntarakenteessa

Vihdintie on seudullinen säteittäinen pääväylä, joka palvelee sekä pääkaupunkiseudun sisäistä että pitkämatkaista liikennettä. Vihdintie on yksi pääkaupunkiseudun merkittävimmistä joukkoliikenteen laatuikäytävistä, jota käyttävät Helsingin, Espoon ja Vantaan asuin- ja työpaikka-alueilta Helsingin keskustaan liikennöivät bussit sekä myös kauempaa tulevat kaukoliikenteen bussit. Vihdintieltä on yhteydet mm. Myyrmäen ja Malminkartanon asemien liityntäpysäköintialueille.

Kehittämistarve

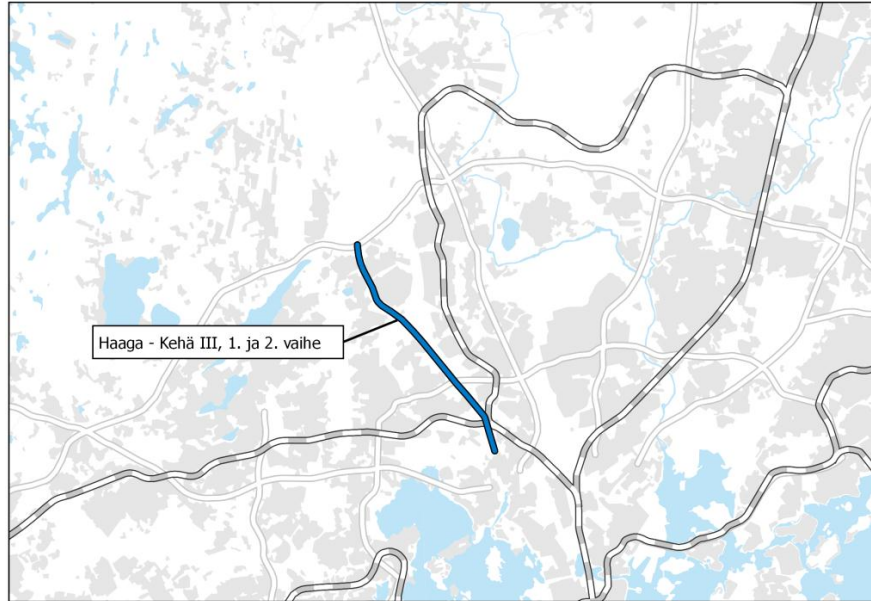
Useat Vihdintien valo-ohjatut tasoliittymät ovat ruuhkautuneita, mikä haittaa liikenteen sujuvuutta sekä Vihdintiellä että poikittais-suunnassa. Joukkoliikenteelle ei ole omia kaistoja eikä etuusia, joten bussit joutuvat jonottamaan ruuhkissa muiden autojen joukossa. Suuret valo-ohjatut tasoliittymät muodostavat myös merkittävän liikenneturvallisuusongelman. Myös kevyen liikenteen yhteydet Vihdintien poikki ovat paikoin puutteelliset.

Suunnitellut toimet

Vihdintien parantaminen Mariannantien ja Juvanmalmintien kohdalla sisältää Odilammenkaarten sekä Juvanmalmintien liittymän toteuttamisen, Mariannantien ja Vihdintien nykyisen liittymän siirtämisen sekä kevyen liikenteen järjestelyjä.

Jakson Haaga-Kehä III ensimmäisessä vaiheessa parannetaan pysäkkijärjestelyjä ja rakennetaan uusi pysäkipari Valimon aseman läheisyyteen. Lisäksi rakennetaan alikulkuja ja kevyen liikenteen väyliä sekä melusuojausta asuinalueiden kohdille. Kiireellisimmät toimet vaiheistetaan ja toteutetaan KUHA-hankkeina.

Toisessa vaiheessa jaksolle rakennetaan eritasoliittymiä, lisäkaistoja sekä uusia maankäyttöliittymiä.



| TOIMENPIDE | AJOITUS | KUSTANNUS | VASTUUTAHO | SUUNNITELMAVALMIUS | LISÄTIEDOT |
|---|-----------|-----------|------------|---|--|
| Mariannantien ja Juvanmalmintien kohta | 2016-2025 | 5 M€ | ELY, Espoo | Tiesuunnitelma 2012 | Toteutetaan KUHA-hankkeena |
| Haaga-Kehä III, 1. vaihe, pysäkit ja bussikaistat | 2016-2025 | 15 M€ | ELY | Tiesuunnitelma 2006, toimenpideselvitys 2013 | Keskisuuret tiepaketit: Joukkoliikenteen kilpailukyky tieverkolla, kiireellisimmät toimet KUHA-hankkeina |
| Haaga-Kehä III, 2. vaihe | 2026-2040 | 79 M€ | ELY | Tiesuunnitelma 2006, Kehä II:n jatkeen yleisuunnitelma 2010 | Liittyy Kehä II-suunnan yhteyksien kehittämiseen |

Liikennejärjestelmän toimivuus

Toimilla turvataan ensivaiheessa joukkoliikenteen toimintaedellytykset ja pidemmällä aikavälillä ehkäistään Vihdintien liikennöitävyyden romahtaminen.

Vastuullisuuden ohjaaminen

Sujuvat linja-auto- ja liityntäyhteydet edistävät osaltaan joukkoliikenteen toimintaedellytyksiä. Meluntorjuntatoimet edistävät asumisviihtyvyyttä ja terveyttä.

Tehokkuus ja kilpailukyky

Henkilö- ja tavaraliikenteen liikennöitävyyden turvaaminen tukee Vihdintien työpaikka-alueiden toimintaedellytyksiä ja samalla koko seudun kilpailukykyä. Ensivaiheen parantamistoimet ovat kustannustehokkaita jo lähivuosina toteutettuna.

Pitkäjänteinen ennakointi

Liikennöitävyys ja joukkoliikenteen toimintaedellytykset varmistetaan myös pitkällä aikavälillä.