

Mitä uutta tarvitaan? Liikennejärjestelmä murroksessa

Pekka Sauri

Apulaiskaupunginjohtaja, Helsinki

Tulevaisuuden liikenne- ja
innovaatiopolitiikka 27.1.2014

Helsingin liikkumisen kehittämisohjelma

Kaupunkisuunnittelulautakunta
5.11.2013

Kantakaupungin maankäytön kehitys

	Nykytila	Vuosi 2020	Vuosi 2035 perus	Vuosi 2035 tod.näk. täyd.rak.	Vuosi 2035 max täyd.rak.	Vuosi 2035 hidas työpaikkak asvu
Asukkaat	185 000	+32 000	+ 84 000	+ 91 000	+ 94 000	+84 000
Työpaikat	229 000	+13 000	+ 86 000	+ 107 000	+ 109 000	+44 000



Toimintaympäristön muutoksia

1. Toimintojen ja asumisen määrä kasvaa --> liikennemäärät kasvavat
 2. Suuria vaatimuksia kaupunkiympäristön ja liikkumisen kehittämiseksi
 3. Enemmän liikennettä hoidettava niukentuvilla varoilla (liikenneinvestoinnit – 30 %)
- Uusia kulkuneuvoja, kulutusmuotoja, erilaistuvia liikkumistarpeita
 - Pyöräilyn uusi nousu
 - Citylogistiikka: jakelu kasvaa ja hajaantuu, yksiköt pienenevät
 - CityHubit
 - Ajoneuvojärjestelmät kehittyvät
 - Mobiilit anturit jokaisella taskussa
 - Datan avaaminen luo pohjaa innovaatioille
 - Uusia haasteita > älylle kysyntää



Ilmastonmuutos, globalisaatio, asukas- ja työpaikkamäärien kasvu, digitalisoituminen, ikärakenteen muutos, resurssien niukkuus

Kansainväliset ja valtakunnalliset strategiat ja linjaukset

Helsingin seudun liikennejärjestelmäsuunnitelma

Helsingin strategia-ohjelma 2013-2016

Yleiskaava

Liikkumisen kehittämisohjelma, LIIKE

Kävely

Pyöräily

Pysäköinti

Tavaraliikenne

Liikenne-
turvallisuus

Älyliikenne

...

Helsingin lähtökohtia

Strategiaohjelma

Helsingin kaupunkirakennetta tiivistetään hyvien joukkoliikenteen yhteyksien varteen. Kaupunkirakenteen tavoitteeksi asetetaan energiatehokkuus. Kaupungin keskustan asema turvataan ja kaupunginosien keskusten vetovoimaisuutta vahvistetaan. Julkista kaupunkitilaa kehitetään. Kestävää liikkumista edistetään.

- Kaupunki kasvaa voimakkaasti
 - Kasvu aiheuttaa paineita liikennejärjestelmälle
 - Kaupunkitason strategioissa vaativia tavoitteita kaupungin tiivistämiselle, kulkutapaosuuksille ja ympäristövaikutuksille
 - Taloudellisten resurssien ja tilan rajallisuus tiedostetaan aiempaa selvemmin
 - Kaupungin elinvoimaa pidettävä yllä ja kehitettävä
- Nämä ohjaavat myös liikennejärjestelmän kehittämistä

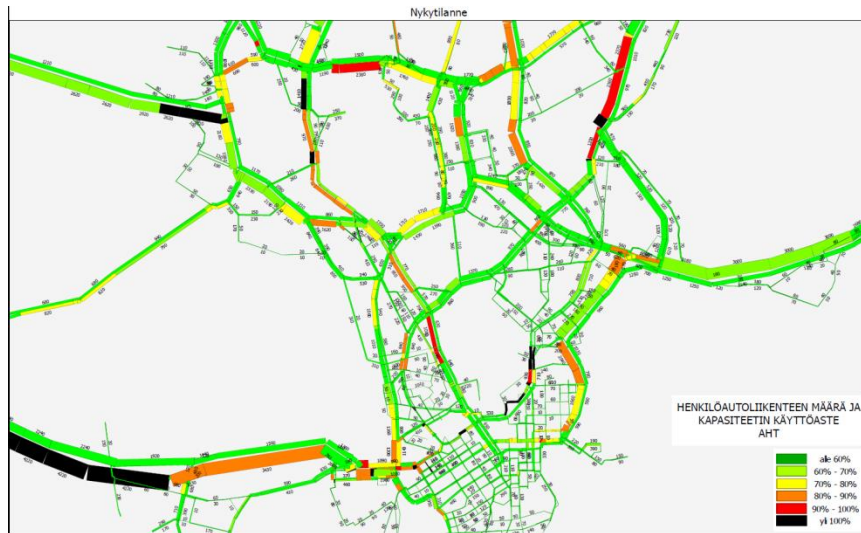
Joukkoliikenteen infra- ja kalustoinvestointeja aloitus vv. 2010-2015

Hanke	Kus- tannus (M€)	Toteutusvaihe
Länsimetro	850	Rakenteilla
Kehärata	675	Rakenteilla
Nykyverkon ylläpitoinvestoinnit	400	Helsingissä toteutuu n. 40 M€/v
Lähiliikennejunat (41 kpl)	260	Toimituksessa
Metron automatisointi	115	Toimituksessa
Uudet raitiovaunut (40 kpl)	110	Hankintapäätös tehty 2.12.2010
Uudet metrovaunut (20 kpl)	154	Hankintapäätös tehty 16.10.2012
Metrovarikon laajennus	74	Rakenteilla
Raitioverkon laajennukset	40	Toteutuksessa
Jokeri 2 joukkoliikennetunneli	40	Päätetty, aloitus v. 2013
Raitiovarikon laajennus	80	Suunnitteilla
Yhteensä	2800	

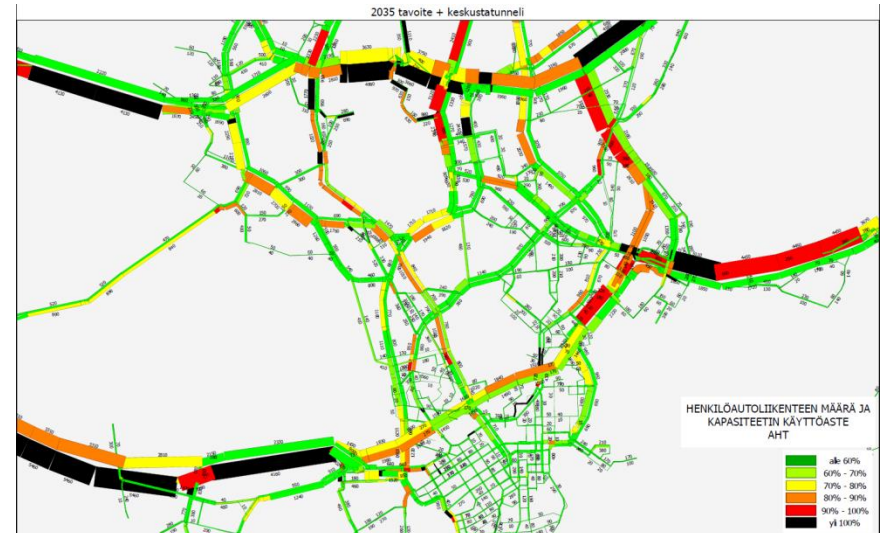
Infra- ja kalustoinvestoinnit 2016 – 2030 (karkea arvio)

Projekti	Kust. (M€)	Huomiot
Kaupunkiradat	350	Espoon kaupunkirata ja Pasila-Riihimäki välin välityskyvyn parantaminen
Metron laajennukset	1100	Matinkylä-Kivenlahti ja Mellunmäki-Östersundom
Pisara	600	Keskeinen päärautatieaseman kapasiteettia parantava hanke
Raidejokeri	240	Bussi-Jokerin kapasiteetti ei riitä
Raitiovaunuyhteys Laajasaloon	200	Liikennejärjestelmä valittu, aloitus 2018?
Uudet lähiliikennejunat	500	Karkea arvio uushankintatarpeesta, toimitukset 2015-2030
Uudet metrojunat	120	Laajennusten vaatima lisäkalusto, toimitus v. 2020 jälkeen
Uudet raitiovaunut	200	Raidejokerin vaatima kalusto sekä nykyisten (vanhimpien) korvaaminen
Yhteensä	3300	

Suuretkaan investoinnit eivät yksin ratkaise liikennejärjestelmän haasteita



Mallinnettu nykytilanne.



Ennuste 2035, jos HLJ 2011:n tavoitehankkeet ja keskustatunneli on toteutettu.

Mitä näillä investoinneilla saadaan aikaan?

HLJ:n (Helsingin seudun liikennejärjestelmäsuunnitelma, 29.3.2011) mukaan vuoteen 2035 mennessä:

- Henkilöautoliikenne kasvaa 41 %
- Joukkoliikenne kasvaa 21 %
 - Tämän seurauksena joukkoliikenteen kulkumuoto-osuus laskee nykyisestä 35,1 %:sta 31,6 %:iin (PKS:lla 41,4 %:sta 36,6 %:iin)
- ***Vuoteen 2030 mennessä joukkoliikenteeseen investoidaan 6 Mrd.€ ; sillä saadaan aikaan vain se, että joukkoliikenteen kulkumuoto-osuus laskee***

Tavoitteet

Sujuva arki

Tavoitteena on varmistaa asukkaiden ja työssäkävijöiden arjen liikkumisen sujuvuus ja toimivuus samalla, kun ajoneuvoliikenteen haittavaikutuksia vähennetään.

Saavutettavuus kestäväillä kulkutavoilla nostetaan kilpailukykyiseksi autoliikenteen saavutettavuuden kanssa arjen matkoilla.

Matka-ajat ovat ennustettavia kaikilla kulkutavoilla.

Liikennesuunnittelun valinnoilla vähennetään liikennejärjestelmän asukkaille aiheuttamia haittoja.



Tavoitteet

Elinvoima

Elinkeinoelämän menestyksen tukemiseksi tavaraliikennettä tehostetaan ja työvoiman ja asiakkaiden liikkuvuutta parannetaan. Kaupungin vetovoimaisuuden ja kilpailukyvyn parantamiseksi kaupunkitilan viihtyisyyttä kehitetään.

Varmistetaan työvoiman ja työpaikkojen sekä kuluttajien ja kaupan kohtaaminen.

Viihtyisät katutilat luovat edellytykset vilkkaalle kaupunkielämälle ja urbaanille liiketoiminnalle.

Tavaraliikennettä tehostetaan ja jakelun kustannuksia vähennetään yhteistyössä elinkeinoelämän kanssa.

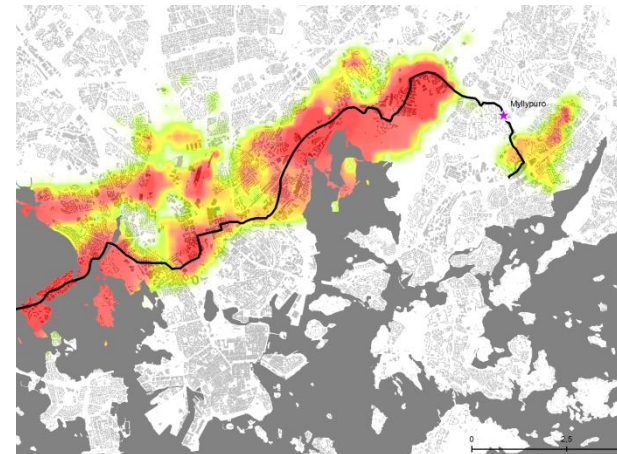
Tavoitteet

Resurssitehokkuus

Kaupungin kasvun vaatimukseen ja ilmastotavoitteisiin vastataan tehostamalla tilan ja muiden resurssien käyttöä.

Liikennejärjestelmän suunnittelua ohjaavat resurssien tehokas käyttö ja kaupungin toiminnalliset tarpeet.

Ohjataan liikenteen kasvu kestäviin kulkutapoihin.



Toimintalinjaukset

- Yleisenä suunnittelun periaatteena on huolehtia ensin liikenteen heikoimman osapuolen eli **kävelijöiden (1.)** tarpeista. Tämän jälkeen huomioidaan järjestyksessä **pyöräliikenteen (2.), joukkoliikenteen (3.), elinkeinoelämän kuljetusten (4.)** ja **henkilöautoilun (5.)** tarpeet.

Pysäköinninvalvonnan vaikuttavuus

Ehdotus 1: virhemaksu joukkoliikennettä haitaten 500 euroa, pysäköinti luvatta invapaikalla 500 euroa, pysäköinti yhteiskäyttöautoille varatulla paikalla 250 euroa, pysäköinti luvatta jalkakäytävälle 250 euroa, pysäköinti liian lähelle suojatietä 250 euroa, pysäköinti jakeluruutuun 250 euroa

Ehdotus 2: myös rengaslukon irrotusmaksun suuruus määräytyy tulevaisuudessa haitan suuruuden mukaan



Kuva: Metrolehti



Kuva: Suomen Kuvalehti

Vuosi 2014:

Laaditaan esitys, miten pysäköintivirhemaksun suuruus ja rengaslukon käyttöperiaate voidaan määritellä aiheutetun haitan perusteella.

Tehdään ehdotus valtiolle tarvittavasta lakimuutoksesta koskien virhemaksun määräytymisperiaatetta

Arvioidaan mahdollinen lisätarkastajien tarve

Vetovastuu: HKR

Osallistujat: KSV

Mitä uutta tarvitaan?

- Valtiovallan kannattaa panostaa joukkoliikenteeseen siellä missä sitä on – pääkaupunkiseudun raideliikennehankkeet ensisijaisia
- Yksityisautoliikenteen hinnoittelua kannattaa käyttää liikennepolitiikan välineenä

Kiitos mielenkiinnosta.

pekka.sauri@hel.fi

Twitter: @pekkasauri