

Länsi- ja Itä-Uudenmaan liikennejärjestelmäsuunnitelmien hyväksyminen

Maakuntahallitus 26.04.2021 § 44
87/07.00.04.03/2021

Tiivistelmä

Maakuntahallitukselle esitetään päätettäväksi Länsi- ja Itä-Uudenmaan liikennejärjestelmäsuunnitelmien hyväksymistä.

Liikennejärjestelmäsuunnitelma on kokonaisvaltainen, strateginen ja pitkän tähtäimen liikenteen suunnitelma, jossa käsitellään eri liikennemuotoja, liikenteen osa-alueita ja liikenteeseen vaikuttavia tekijöitä. Liikennejärjestelmäsuunnitelmissa esitetään toimenpiteet liikennejärjestelmien kehittämiseksi Länsi- ja Itä-Uudellamaalla edistämistä vastuu- ja tavoitetilanteeseen vuonna 2035. Länsi- ja Itä-Uudellamaalla joukkoliikenteen ja matkaketjujen kehittäminen on tunnistettu avainkeinoksi asetettujen tavoitteiden saavuttamiseksi. Muita kehittämistoimenpiteitä ovat mm. jalankulun ja pyöräilyn edistäminen, kuljetusyhteyksien kehittämien ja maankäytön, palveluverkkojen sekä liikennejärjestelmän suunnittelun yhteistyö. Liikenne-ennusteiden ja liikennevälinekohtaisten yksikköpäästöarvioiden perusteella lasketut liikenteen CO₂-päästöt vähenevät vuoden 2030/2035 ennusteessa vuoden 2017 tasosta 38 % Länsi-Uudellamaalla ja 37 % Itä-Uudellamaalla, kun tavoite on 46 %. Muiden tavoitteiden osalta vaikutusta ja vaikuttavuutta on arvioitu sanallisesti.

Selostus

Liikennejärjestelmäsuunnitelmat ovat strategisen tason ja pitkän tähtäimen suunnitelmia, joissa käsitellään eri liikennemuotoja, liikenteen osa-alueita ja liikenteeseen vaikuttavia tekijöitä. Länsi-Uudenmaan liikennejärjestelmäsuunnitelmaan kuuluu Inkoo, Raasepori, Vihti, Lohja, Kirkkonummi, Karkkila, Hanko ja Siuntio. Kirkkonummi ja Vihti kuuluvat myös MAL-sopimus kuntiin. Itä-Uudenmaan liikennejärjestelmäsuunnitelmaan kuuluu Porvoo, Sipoo, Loviisa, Myrskylä, Askola, Lapinjärvi ja Pukkila, joista Sipoo kuuluu myös MAL-sopimuksen kuntiin. Länsi- ja Itä-Uudenmaan liikennejärjestelmäsuunnitelmien tavoitetilanne on vuonna 2035.

Liikennejärjestelmän kehittämiselle on asetettu seuraavat tavoitteet:

1. Edistetään kestävästä liikkumisesta ja vähennetään liikenteen kasvihuonekaasupäästöjä
2. Parannetaan alueiden saavutettavuutta ja elinvoimaisuutta sekä tuetaan elinkeinoelämän toimintaedellytyksiä
3. Lisätään liikkumisen ja liikenteen turvallisuutta ja terveellisyttä sekä parannetaan liikkumisympäristön laatua
4. Kehitetään ja hoidetaan liikennejärjestelmää tehokkaasti ja taloudellisesti kestäväällä tavalla

Kasvihuonekaasupäästöjen alentamiselle on asetettu valtakunnalliset vähentämistavoitteet vuoteen 2030 mennessä, jotka on heijastettu myös mm. Helsingin seudun MAL 2019 –suunnitelman tavoitteisiin: Liikenteen kasvihuonekaasupäästöt (CO₂) vähenevät vähintään 50 % vuoden 2005 tasosta vuoteen 2030 mennessä. Uudenmaan liikenteen CO₂-päästöt ovat laskeneet 2005-2017 noin 8 %. Näin ollen vähentämistavoite 2017-2030 on noin 46 %, mikäli Uudenmaan liikennepäästöt halutaan puolittaa vuoden 2005 tasosta.

Kehittämistoimet

Sekä Länsi- että Itä-Uudenmaan liikennejärjestelmäsuunnitelmien periaatteena on ohjata erityisesti pääkaupunkiseudulle suuntautuvaa henkilöautoliikennettä joukkoliikenteeseen ja kuntien sisällä tapahtuvaa lyhytmatkaista henkilöautoliikennettä pyöräilyyn ja muihin kestäviin liikkumismuotoihin.

Joukkoliikenteen houkuttelevuutta parannetaan kehittämällä Helsingin suunnan runkoyhteyksiä, lippujärjestelmiä ja matkustajainformaatiota, parantamalla liityntä- ja syöttöyhteyksiä sekä solmukohtia Länsi- ja Itä-Uudellamaalla sekä kehittämällä jatkoyhteyksiä pääkaupunkiseudulla. Länsi-Uudellamaalla Rantaradan junaliikennettä kehitetään radan ja kysynnän tarjoamien edellytysten mukaan. Tavoitetilanteessa Hangon ja Tammisaaren suunnasta avautuu vaihdoton sähköjunayhteys Helsinkiin. ESA-radon toteutuessa lähtökohtana on, että Helsinki-Turku IC-junat pysähtyvät Lohjan Lempolassa tai Vihti-Nummelassa noin kerran tunnissa ja että Helsinki-Lohja –lähijunat kulkevat ruuhka-aikoina noin puolen tunnin vuorovälillä pysähtyen Länsi-Uudenmaan alueella ainakin Veikkolassa, Vihti-Nummelassa sekä Lohjalla. Tavoitetilanteessa v. 2035 Itä-Uudellamaalla Helsingin suunnan runkoyhteyksinä toimivat ennen mahdollista idän suunnan ratayhteyttä Porvoon ja Loviisan suunnan linja-autoyhteydet. Kerava-Nikkilä –rata kytkee Nikkilän käytävän pääradan junaliikenteeseen. Itämetron jatke puolestaan kytkee Itä-Uudenmaan pääkaupunkiseudun metrokäytäviin. Helsingin suunnan linja-autoyhteyksien kytkentää pääkaupunkiseudun joukkoliikennejärjestelmään parannetaan lisäämällä Pasilan kautta kulkevia yhteyksiä, ohjaamalla osa yhteyksistä Kalasataman ja Hakaniemen kautta ja varmistamalla vaihtoyhteydet poikittaisiin runkolinjoihin Viikissä, Malmilla ja Kehä III:n tuntumassa Länsimäentiellä.

Liikennejärjestelmien kehittämiseksi on myös määritelty toimenpiteet vuosille 2021-2025. Joukkoliikenteen ja matkaketjujen kehittämisen osalta kärkitoimiksi on asetettu lippujärjestelmien yhteensovittaminen, solmupaikkojen tarkempi määrittely sekä Rantaradan ja Hangon suunnan henkilöjunaliikenteen kehittäminen sekä Kerava-Nikkilä - henkilöjunaliikenteen kehittäminen. Joukkoliikennejärjestelmän kehittämisen lähtökohdaksi tarvitaan ratkaisu joukkoliikenteen järjestämistavasta (markkinalähtöinen/ostoliikenne).

Kävelyn ja pyöräilyn edistämisen osalta kärkitoimiksi on asetettu kuntakohtaisten jalankulun ja pyöräilyn kehittämissuunnitelmien laadinta tai ajantasaisuuden varmistaminen kaikkien Länsi- ja Itä-Uudenmaan kuntien osalta, haja-asutusalueiden pyöräilyverkon seudullisen kehittämissuunnitelman toteuttaminen, Lohjan nauhataajaman pyöräilyn laatukäytävän suunnittelu sekä maanteiden jalankulku- ja pyöräteiden kehittämishankkeita.

Länsi-Uudellamaalla tieverkon kehittämisen osalta kärkitoimiksi on asetettu jatkosuunnittelun käynnistäminen valtatie 2 jaksosta Nummela-Karkkila sekä valtatie 25 jaksosta kantatie 51 - Tammisaari. Kärkitoimiksi on listattu myös yksittäisiä jatkosuunnittelu- ja kehittämistoimia mm. valtatiellä 25, kantatiellä 51 sekä kantatiellä 50 (Kehä III). Itä-Uudellamaalla pääteiden kehittämisen osalta kärkitoimiksi on asetettu valtatie 7 rakenneaurioiden korjaaminen ja riista-aitojen täydentäminen sekä valtatie 6 ja maantien 11939 (Koivistontie) liittymän parantaminen Lapinjärvellä. Kantatie 55 osalta kärkitoimena esitetään Monninkylän

liittymän parantamista ja laajemmin kehittämiselvityksen laadintaa välille Porvoo - Monninkylä.

Muiden kuljetusyhteyksien kehittämisen osalta lähtökohtana on Länsi-Uudellamaalla Hanko-Hyvinkää –radan sähköistys ja taseistusten parantaminen ja Itä-Uudellamaalla Lahti-Loviisa -radan liikennöitävyyden varmistaminen. Kärkitoimiksi on listattu satamien tie- ja katu-yhteyksien parantamistoimia sekä raskaan liikenteen palvelualueiden kehittämistarpeen selvittäminen.

Muita kärkitoimia liikenneyhteyksien kehittämisen ohella ovat esimerkiksi maankäytön, palveluverkkojen ja liikennejärjestelmän suunnittelun yhteistyön kehittäminen, liikkumisen ohjauksen suunnitelmien laadintaa yhteistyössä kuntien ja merkittävien työntajien kanssa, liityntäpysäköintialueiden sähköautojen latauspaikkojen rakentaminen sekä liikenteen ja liikkumisen tietopohjan kehittäminen kestävien liikkumismuotojen jatkosuunnittelun tarpeisiin.

Vaikutukset

Joukkoliikenteen ja matkaketjujen kehittäminen on tunnistettu avainkeinoksi asetettujen tavoitteiden saavuttamiseksi. Esitetyt toimet vaikuttavat kestäväen liikkumisen saavutettavuuteen alueellisesti laajasti ja kohdistuvat useisiin liikkumisryhmiin. Joukkoliikenteen käytön yleistymisen pitkällä, pääkaupunkiseudulle suuntautuvilla matkoilla vaikuttaa tehokkaasti myös liikenteen CO₂-päästöihin.

Länsi- ja Itä-Uudellemaalle kohdistuvilla matkoilla tapahtuu nykytilanteeseen nähden merkittävää siirtymistä henkilöautoista joukkoliikenteeseen tai kyytipalveluihin. Vuoden 2035 ennustetilanteessa joukkoliikenne- ja kyytimatkojen yhteenlaskettu osuus on Länsi-Uudellamaalla noin 13 % (nykyisin noin 8 %) ja Itä-Uudellamaalla 12 % (nykyisin noin 7 %). Henkilöautoilla tehdään kuitenkin edelleen suurin osa, noin 61 % matkoista Länsi-Uudellamaalla (nykyisin noin 68 %) ja 63 % matkoista Itä-Uudellamaalla (nykyisin noin 69 %). Joukkoliikenteen ja kyytipalvelujen kehittäminen leikkaa osan pyöräliikenteen kasvupotentiaalista, joten kävelyn ja pyöräilyn osuus matkoista kasvaa ennustetilanteessa vain hieman.

Liikenne-ennusteiden ja liikennevälinekohtaisten yksikköpäästöarvioiden perusteella lasketut Länsi-Uudellemaalle kohdistuvan liikenteen CO₂-päästöt vähenevät vuoden 2030/2035 ennusteessa vuoden 2017 tasosta 38 % Länsi-Uudellamaalla ja 37 % Itä-Uudellamaalla, kun tavoite on 46 %.

Asetetut päästövähennystavoitteet voidaan mahdollisesti saavuttaa, mikäli etätyöskentely yleistyy, päästökertoimet kehittyvät ennakoitua myönteisemmin, väestönkehitys on perusennustetta hitaampaa ja kestäväen liikkumisen osuus kasvaa perusennustetta enemmän.

Liikennejärjestelmätyö ja sen seuranta

Liikennejärjestelmätyö on kuntien ja valtion viranomaisten jatkuvaa yhteistyötä, joka sovittaa yhteen eri toimijoiden ja eri hallinnonalojen tarpeita, tavoitteita ja toimenpiteitä. Liikennejärjestelmätyötä koordinoi ja ohjaa liikennejärjestelmätyöryhmät, jotka vastaavat Länsi- ja Itä-Uudenmaan kuntien ja valtion välisestä säännöllisestä liikenteeseen liittyvästä vuorovaikutuksesta sekä huolehtii liikennejärjestelmän seurannasta.

Valtakunnallinen liikennejärjestelmäsuunnitelma (Liikenne 12) linjaa valtakunnan tason ja alueellisen liikennejärjestelmätyn kytkentää. Ylimaakunnalliset yhteistyöryhmät toimivat jatkossa valtakunnallisen liikennejärjestelmätyn keskustelukumppaneina ja ne luovat myös aiempaa paremman perustan ylimentaakunnallisten yhteyksien edistämiseksi hankekohtaisesti. Valtakunnallisessa liikennejärjestelmäsuunnitelmassa mainitut vuosittaiset keskustelut alueellisten ylimentaakunnallisten toimijoiden kanssa edellyttävät osaltaan toiminnan organisointia myös alueellisesti. Liikennejärjestelmän seurannan tilatiedon keruu organisoidaan niin, että tiedot liikkumisen ja kuljetusten määrästä ja kehityksestä, maankäytön muutoksista ja liikennejärjestelmän muutoksista tuotetaan aluetasolla (maakunta tai seutu). Suunnitelmassa on määritetty vuosittain päivitettävät perusindikaattorit sekä noin 4 vuoden välein päivitettävät täydentävät indikaattorit.

Asian tausta

Uudenmaan liiton lakisääteinen tehtävä on laatia liikennejärjestelmäsuunnitelmat Länsi- ja Itä-Uudellemaalle. HSL:n vastuulla oleva Helsingin seudun liikennejärjestelmäsuunnitelma, joka käsittää Helsingin-seudun 14 kuntaa, valmistui keväällä 2019 osana MAL2019-kokonaisuutta. Uudenmaan liiton vastuulla oleva edellinen Länsi-Uudenmaan liikennejärjestelmäsuunnitelma 2035 valmistui vuonna 2014 ja Itä-Uudenmaan liikennestrategia vuodelle 2030 valmistui vuonna 2009. Nykyiset suunnitelmat olivat voimassa vuoden 2019 loppuun. Jotta alueellisesti voitiin tarkastella koko maakunnan liikennejärjestelmää sekä Länsi- ja Itä-Uudenmaan liikennejärjestelmiä osana kokonaisuutta, on työn alussa laadittu kokonaistarkastelu koko Uudenmaan alueelle, jossa on tarkasteltu mm. Uudenmaan liikennejärjestelmän kansainvälisiä ja valtakunnallisia kytkeitä sekä muodostettu yhteiset liikennejärjestelmän kehittämistavoitteet. Maakuntahallitus merkitsi kokonaistarkastelun tiedokseen ja päätti Länsi- ja Itä-Uudenmaan liikennejärjestelmäsuunnitelmien tavoitteista kesäkuussa 2020. Länsi- ja Itä-Uudenmaan liikennejärjestelmäsuunnitelmat ovat laadittu rinnakkain saman sisältöisinä asia-aiheiltaan.

Päätösesitys:

Maakuntahallitus päättää hyväksyä Länsi- ja Itä-Uudenmaan liikennejärjestelmäsuunnitelmat.

Päätös:

Maakuntahallitus päätti hyväksyä Länsi- ja Itä-Uudenmaan liikennejärjestelmäsuunnitelmat.

Lisätiedot:

Vastuujohtaja Paula Autioniemi
Asiantuntija Petri Suominen, Heini Peltonen