



Uudenmaan liitto
Nylands förbund



LÄNSI-UUDENMAAN LIKENNEJÄRJESTELMÄSUUNNITELMA 2035

Uudenmaan liiton julkaisuja C72 - 2014

Uudenmaan liiton julkaisu C72 – 2014
ISBN 978-952-448-389-6
ISSN 1236-388X

Taitto: Hanna Aalto, Linea Konsultit Oy
Valokuvat: Reijo Helaakoski, Linea Konsultit Oy

Verkojulkaisu
Helsinki 2014

Uudenmaan liitto // Nylands förbund // Uusimaa Regional Council // Helsinki-Uusimaa Region

Esterinportti 2 B • 00240 Helsinki • Finland
+358 9 4767 411 • toimisto@uudenmaanliitto.fi • uudenmaanliitto.fi

LÄNSI-UUDENMAAN LIIKENNEJÄRJESTELMÄSUUNNITELMA 2035

SISÄLLYS

KUVAILULEHTI // PRESENTATIONSBLAD	5
TIIVISTELMÄ	6
ESIPUHE	7
1 SUUNNITELMAN LÄHTÖKOHDAT	8
1.1 Tarve suunnitelmalle ja suunnitelman erityispiirteet	8
1.2 Valtakunnalliset ja alueelliset strategiset suunnitelmat	8
1.3 Edellinen liikennejärjestelmäsuunnitelma (2005) ja sen toteutuneisuus	10
1.4 Mielipidekyselyn tulokset	11
2 LIIKENNEJÄRJESTELMÄN JA SEN TOIMINTAYMPÄRISTÖN NYKYTILA SEKÄ KEHITYSSUUNNAT	12
2.1 Liikennejärjestelmän nykytila	12
2.2 Toimintaympäristön nykytila ja kehityssuunnat – Kehityssuunnat muuttavat kulkumuotojen asemaa	19
2.3 Alue- ja yhdyskuntarakenne	21
2.4 Väestö	22
2.5 Elinkeinorakenne ja työssäkäynti	23
3 TAVOITTEET	26
3.1 Visio ja liikennejärjestelmän kehittämistavoitteet	26
3.2 Keskeisten yhteysvälien palvelutasotavoitteet	29
3.2.1 Autoliikenteen tavoitteellinen palvelutaso	29
3.2.2 Joukkoliikenteen tavoitteellinen palvelutaso	31
3.2.3 Tavaraliikenteen tavoitteellinen palvelutaso	31
3.3 Palvelutasotavoitteet taajamissa	33
3.4 Palvelutason merkittävimmät kehittämistarpeet	33
4 LIIKENNEJÄRJESTELMÄN KEHITTÄMINEN	35
4.1 Liikenteen ja maankäytön vuorovaikutus	35
4.2 Kävely ja pyöräily	37
4.3 Joukkoliikenne	41
4.4 Logistiikka	46
5 TOIMENPIDEOHJELMA	49
5.1 Toimenpiteet kiireellisyysluokittain	49
5.2 Liikennejärjestelmän rahoitusmahdollisuuksia	53
6 VAIKUTUKSET	54
6.1 Arvioinnin lähtökohdat	54
6.2 Ihmisten liikkuminen	54
6.3 Kuljetukset ja elinkeinoelämä	57
6.4 Yhteiskunnalliset tavoitteet	57
6.5 Ensimmäisen kiireellisyysluokan toimenpiteiden vaikutukset	58
7 JATKUVA LIIKENNEJÄRJESTELMÄTYÖ JA SEURANTA	59

KUVAILULEHTI PRESENTATIONSBLAD

Julkaisun nimi // Publikations namn

Länsi-Uudenmaan liikennejärjestelmäsuunnitelma 2035 (Trafiksystemplan 2035 för Västra Nyland)

Julkaisija // Författare

Uudenmaan liitto // Uudenmaan liitto

Raportin laatija // Rapporten är utarbetad av

Linea Konsultit Oy

Julkaisusarjan nimi ja sarjanumero // Seriens namn och nummer

Uudenmaan liiton julkaisuja C72 - 2014

Julkaisuaika // Utgivningsdatum

2014

ISBN

978-952-448-389-6

ISSN

1236-388X

Kieli // Språk

suomi // finska

Sivuja // Sidor

59

Avainsanat (asiasanat) // Nyckelord (ämnesord)

liikennejärjestelmäsuunnitelma, liikennepolitiikka, Länsi-Uusimaa, joukkoliikenne
trafiksystemplan, trafikpolitik, Västra Nyland, kollektivtrafik

Huomautuksia // Övriga uppgifter

Julkaisun pdf-versio löytyy verkkosivuiltamme www.uudenmaanliitto.fi/julkaisut.

Julkaisusta on tehty erillinen tiivistelmä, joka löytyy osoitteesta www.uudenmaanliitto.fi/luljs.

Publikationen finns i pdf-version på vår webbplats www.uudenmaanliitto.fi/julkaisut.

Ett sammandrag av publikationen på svenska finns på adressen www.uudenmaanliitto.fi/luljs.

TIIVISTELMÄ

Länsi-Uudenmaan edellinen liikennejärjestelmäsuunnitelma valmistui vuonna 2005. Toimintaympäristössä on tapahtunut viime vuosina monia merkittäviä muutoksia. Maankäytön periaate- ratkaisuja ohjaa juuri hyväksytty Uudenmaan 2. vaihemaakuntakaava. Myös liikennepolitiikan valtakunnalliset painotukset ovat uudistuneet ja sen keskeiset linjaukset on esitetty hallituksen liikennepoliittisessa selonteossa. Näin vajaan kymmenen vuoden takaisen liikennejärjestelmäsuunnitelman uudistaminen on tullut ajankohtaiseksi.

Suunnitelmassa on nykytila-analyysin ja muiden lähtökohtien perusteella määritetty Länsi-Uudenmaan liikennejärjestelmän kehittämisen tavoitteet, kehittämislinjaukset ja toimenpiteet. Liikennejärjestelmän kehittämisen ydinkohdat on kiteytetty visioon vuodelle 2035: ”Länsi-Uudenmaan liikennejärjestelmä tukee kestävällä tavalla kilpailukykyistä Uudenmaan alue- ja yhdyskuntarakennetta. Aukkaiden matkat ja elinkeinoelämän kuljetukset ovat turvallisia ja sujuvia.”

Liikennejärjestelmäsuunnitelmassa korostuu nyt uuden liikennepolitiikan mukainen palvelutasolähtöinen suunnittelu. Keskeisten yhteysvälien ja taajamien palvelutasotarkastelut on tehty auto- ja joukkoliikenteen sekä tavaraliikenteen näkökulmasta. Merkittävimmät palvelutason kehittämistarpeet kohdistuvat niille yhteysväleille, joille tavoitteellinen palvelutaso on asetettu nykytilaa korkeammalle kaikilla kulkumuodoilla. Näitä yhteysvälejä ovat valtatie 1 välillä Nummela–pääkaupunkiseutu, valtatie 2 välillä Nummela–Karkkila sekä valtatie 25 ja Hanko–Hyvinkää–radan muodostama liikennekäytävä. Taajamien palvelutasotarkastelut nostivat esiin erityisesti pyöräilyn pääverkon kehittämisen sekä matkakusten ja henkilöliikenteen muiden merkittävien solmupisteiden palvelutason parantamisen.

Liikennejärjestelmäsuunnittelun lähtökohtana Länsi-Uudellamaalla on liikenteen ja maan-

käytön kehityksen yhteensovittaminen. Alue- ja yhdyskuntarakennetta koskevaksi tavoitteeksi on määritelty maankäytön kasvun toteuttaminen nykyistä taajama- ja kylärakennetta täydentäen sekä kehitysvyöhykkeitä vahvistaen siten, että vähennetään liikennetarvetta. Tavoitteen toteutuminen edellyttää aluerakenteen kehittymistä siten, että nykyisillä keskuksilla ja olevalla yhdyskuntarakenteella on keskeinen merkitys aluekehityksessä. Kestävän liikkumisen tavoitteita tukee maankäytön keskittäminen asemien ja joukkoliikennekäytävien, etenkin ratojen, tuntumaan.

Kävelyn ja pyöräilyn edistämiseksi tarvitaan monipuolinen toimenpidejoukko. Kävelyn ja pyöräilyn arvostusta ja motivointia on lisättävä, mikä edellyttää asenteisiin vaikuttamista ja markkinointia. Kävelyä ja pyöräilyä on käsiteltävä tasavertaisesti muiden liikennemuotojen rinnalla eri tilanteissa. Infrastruktuurissa siirretään kehittämisen painopistettä määrästä laatuun.

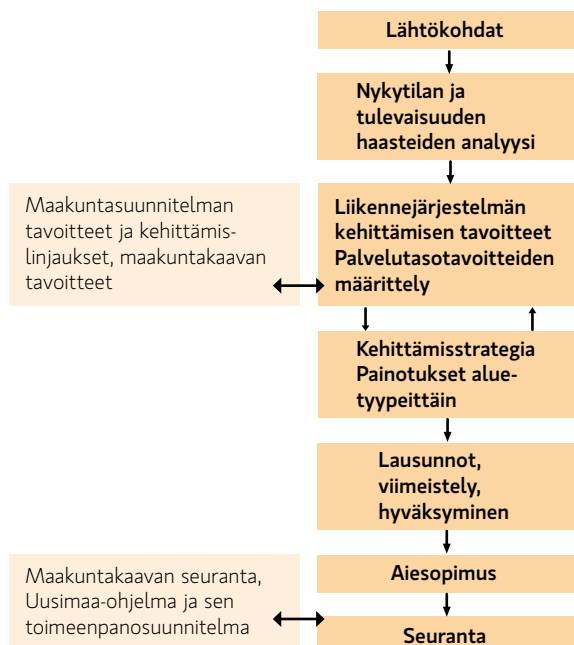
Joukkoliikenteestä pyritään tulevaisuudessa toimiva ja käyttökelpoinen vaihtoehto henkilöauton käytölle. Tämä edellyttää nopeita ja tarpeiden mukaan aikataulutettuja vuoroja sekä kysyntään sovitettua tarjontaa. Joukkoliikenteen kilpailukykyä suhteessa autoon parannetaan joukkoliikenteen pääreiteillä, etenkin pääkaupunkiseudulle suuntautuvassa liikenteessä, mikä edellyttää lisäkapasiteettia raideliikenteeseen. Alueen sisällä palvelutasoa parannetaan maankäytön kehittämisen, palveluiden sekä työ- ja opiskelumatkaliikkumisen kannalta keskeisillä suunnilla. Joukkoliikenteen käyttäjien palveluja parannetaan kehittämällä myös laadullisia palvelusotekijöitä sekä parantamalla joukkoliikenteen imagoa esimerkiksi lisäämällä ajantasaista informaatiota ja yhtenäistämällä lippujärjestelmää.

Logistiikan kehittämisen toimintalinjaukset korostavat sekä yritysalueiden kuljetusyhteyksien toimivuutta että eri kuljetusmuotojen liikenneverkkojen sujuvuutta ja turvallisuutta.

ESIPUHE

Länsi-Uudenmaan alueen ensimmäinen liikennejärjestelmäsuunnitelma valmistui vuonna 2005. Osa suunnitelmassa esitetyistä toimenpiteistä on nyt toteutunut. Vajaassa kymmenessä vuodessa on toimintaympäristössä tapahtunut paljon muutoksia, samoin liikennepolitiikan painotuksissa. Niinpä alueen kunnat (Hanko, Inkoo, Karkkila, Kirkkonummi, Lohja, Raasepori ja Vihti) sekä Uudenmaan liitto yhdessä Uudenmaan ELY-keskuksen kanssa päättivät käynnistää uuden suunnitelman laatimisen ja korvata siten jo vanhentuneen suunnitelman. Länsi-Uudenmaan liikennejärjestelmäsuunnitelman laatimisen päätyövaiheet on esitetty alla olevassa kaaviossa. Työssä ei ole otettu kantaa mahdolliseen metropolihallinnon toteutumiseen eikä parhaillaan käynnissä olevaan kuntarakennemuutokseen.

Nyt uudistettu Länsi-Uudenmaan liikennejärjestelmäsuunnitelma on jatkossa kehys, jonka pohjalta alueen liikennejärjestelmää kehitetään. Sidosryhmät ovat yhdessä sopineet liikennejärjestelmän kehittämiseksi tavoitteet ja toimenpiteet, jotka viedään eri osapuolien toimintaan ja niitä tarkennetaan kuntatasolla.



Liikennejärjestelmäsuunnitelman tilaajina ovat olleet Uudenmaan liitto, suunnittelualueen kunnat, Uudenmaan ELY-keskus.

Hankkeen ohjausryhmään ovat kuuluneet:

Riitta Murto-Laitinen	Uudenmaan liitto (pj.)
Erkki Vähätörmä	Uudenmaan liitto
Jukka Takala	Hanko
Jarl Boström	Inkoo
Pertti Kyyhkynen	Karkkila
Satu Sarin	Karkkila
Ylva Wahlström	Kirkkonummi
Roni Zein	Kirkkonummi
Aija Aunio	Kirkkonummi
Leena Iso-Markku	Lohja
Tapio Heinonen	Lohja
Pekka Puistosalo	Lohja
Iiris Koivula	Lohja
Jan Gröndahl	Raasepori
Jorma Skyttä	Siuntio
Rauno Kujanpää	Vihti
Elisa Pajunen	Vihti
Mirja Hyvärinta	Uudenmaan ELY-keskus
Susanna Kaitanen	Uudenmaan ELY-keskus
Matti Holopainen	Liikennevirasto (31.10.2013 saakka)
Markku Pyy	Liikennevirasto (1.11.2013 alkaen)
Erja Vaarala	Novago Yrityskehitys Oy

Työtä on tiiviimmin ohjannut pienempi työryhmä, johon ovat kuuluneet:

Erkki Vähätörmä	Uudenmaan liitto (pj.)
Ylva Wahlström	Kirkkonummi
Roni Zein	Kirkkonummi
Leena Iso-Markku	Lohja
Tapio Heinonen	Lohja
Jan Gröndahl	Raasepori
Elisa Pajunen	Vihti
Mirja Hyvärinta	Uudenmaan ELY-keskus
Susanna Kaitanen	Uudenmaan ELY-keskus

Hankkeen pääkonsulttina työssä ovat toimineet Linea Konsultit Oy:stä Reijo Helaakoski, Mikko Seila ja Jaana Martikainen. Alikonsultteina työhön ovat osallistuneet Pasi Rajala Pöyry Finland Oy:stä, Pirjo Venäläinen EP-Logistics Oy:stä ja Matti Keränen Trafex Oy:stä.

1 SUUNNITELMAN LÄHTÖKOHDAT

1.1 Tarve suunnitelmalle ja suunnitelman erityispiirteet

Länsi-Uudenmaan alueen edellinen liikennejärjestelmäsuunnitelma valmistui vuonna 2005. Sen keskeisistä tuloksista solmittiin vuosille 2005–2008 aiesopimus, joka uudistettiin myöhemmin vuosiksi 2009–2012. Useat aiesopimuksessa esitetyt toimenpiteet ovat edenneet ja toteutuneet. Myös toimintaympäristössä on tapahtunut monia muutoksia, samoin liikennepolitiikan painotuksia on tarkasteltu uudelleen eri yhteyksissä. Näin suunnitelman päivitys ja uudistaminen on tullut ajankohtaiseksi.

Tässä suunnitelmassa on määritelty sidosryhmien kesken yhteisesti hyväksytyt liikennejärjestelmän kehittämisen tavoitteet, painopisteet ja toimenpiteet. Uudessa liikennejärjestelmäsuunnitelmassa korostuu liikennejärjestelmän kokonaisvaltaisen palvelutason näkökulma. Palvelutasoajattelussa käytetään perinteistä liikennesuunnittelua laajempaa keinovalikoimaa tavoitteiden saavuttamiseksi ja pyritään löytämään perusteet toimenpiteiden priorisoinnille.

Lähtökohtana suunnitelmaa käynnistettäessä korostettiin käynnissä olevaa ja sittemmin hyväksyttyä Uudenmaan 2. vaihemaakuntakaavaa. Länsi-Uudenmaan liikennejärjestelmäsuunnitelma on laadittu maakuntakaavassa esitetyn maankäyttövision mukaisena. Liikennejärjestelmäsuunnitelma tukee myös muita alueen keskeisiä strategioita, joista merkittävin on Uudenmaan maakuntasuunnitelma ja siinä esitetyt strategiset tavoitteet.

1.2 Valtakunnalliset ja alueelliset strategiset suunnitelmat

Valtakunnallisista suunnitelmista Länsi-Uudenmaan liikennejärjestelmäsuunnitelman laatimista ovat ohjanneet erityisesti vuonna 2009 tarkistetut valtakunnalliset alueidenkäyttötavoitteet, valtioneuvoston liikennepoliittinen selonteko eduskunnalle vuodelta 2012 sekä Liikenneviraston pitkän

aikavälin suunnitelma Liikenneolosuhteet 2035 vuodelta 2011. Alueellisista suunnitelmista työtä ovat ohjanneet Uudenmaan maakuntavaltuuston maaliskuussa 2013 hyväksymä ja parhaillaan ympäristöministeriössä vahvistettavana oleva Uudenmaan 2. vaihemaakuntakaava sekä vuonna 2010 valmistunut Länsi-Uudenmaan MALE-ohjelmakokonaisuus.

Valtakunnallisten alueidenkäyttötavoitteiden tarkistuksessa pyrittiin vastaamaan uusiin alueidenkäytön haasteisiin, erityisesti ilmastonmuutokseen. Tärkeitä teemoja alueidenkäyttötavoitteissa ovat muun muassa yhdyskuntarakenteen eheyttäminen ja liikennemäärien hillintä. Tavoitteiden mukaan alueidenkäytöllä pyritään tukemaan aluerakenteen tasapainoista kehittämistä sekä elinkeinoelämän kilpailukyvyyn ja kansainvälisen aseman vahvistamista hyödyntämällä mahdollisimman hyvin olemassa olevia rakenteita. Yhdyskuntarakenteen kehittämisessä pyritään puolestaan palvelujen ja työpaikkojen hyvään saavutettavuuteen sekä joukkoliikenteen, kävelyn ja pyöräilyn edistämiseen.

Liikennepoliittisessa selonteossa linjataan liikennepoliittikkaa vuosille 2012–2022 ja sen mukaan liikennepoliittikkaa tulee suunnitella osana koko yhteiskunnan kehittämistä ja tiiviissä yhteistyössä eri hallinnonalojen kesken. Selonteon keskeisissä linjauksissa painotetaan liikkumisen palvelutasossa joukkoliikenteen helppokäyttöisyyttä sekä kävelyn ja pyöräilyn edistämistä. Kuljetusten ja logistiikan tuottavuudessa nousevat esille verkkojen joustava ja tehokas kehittäminen sekä kunnossapidon priorisointi. Linjausten lisäksi selonteossa listattiin hallituskaudella 2012–2015 aloitettavat liikenneverkon kehittämishankkeet sekä liikenneverkon kehittämisohjelman 2016–2022 suunnittelukohteet. Kehittämishankkeissa on mukana MAL-hankekokonaisuus, johon sisältyvät neljän suuren kaupunkiseudun kanssa laadituissa MAL-aiesopimuksissa sovitut pienet maankäytön ja liikenteen yhteensovittamiseen liittyvät toimenpiteet. Länsi-Uudenmaan alueen osalta tämä tarkoittaa Helsingin seudun KUHA-

hankekokonaisuuden toteuttamista Kirkkonummen ja Vihdin kuntien alueilla. Suunnittelukoh-teissa on mukana lisäksi Hanko–Hyvinkää–radan sähköistys.

Liikenneolosuhteet 2035 on Liikenneviraston asiantuntijanäkemyks tulevaisuuden liikennejär-jestelmästä ja siinäkin painotetaan liikennejär-jestelmän kehittämistä eri toimijoiden kanssa. Liikenneviraston pyrkimyksenä ovat toimivat liikenneyhteydet ja hyvinvoiva Suomi, joiden toteuttamiseksi suunnitelmassa painotetaan liikenneverkon päivittäistä liikennöitävyyttä, pieniä kehittämistoimia sekä joukkoliikenteen rahoituksen lisäystä erityisesti kasvaville kaupun-kiseuduille.

Uudenmaan 2. vaihemaakuntakaava on ensim-mäinen laajentuneen Uudenmaan maakuntakaa-va. Sen uudistamisessa on kyse voimassa olevien maakuntakaavojen uudelleentarkastelusta, jonka tavoitteena on sovittaa yhteen toimiva ja kestävä yhdyskuntarakenne, sitä tukeva liikennejärjestel-mä ja kaupan palveluverkko. Tuleva kasvu ohjataan keskuksiin ja ratojen varsille. Joukkoliikenne on avainasemassa. Nykyistä yhdyskuntarakennetta tiivistetään ja täydennetään. Uudenmaan 2. vaihemaakuntakaavassa esitetyt Uudenmaan aluerakennetta 2035 tukevan liikenneverkon kehittämistarpeet ovat olleet Länsi–Uudenmaan liikennejärjestelmäsuunnitelman laatimisen lähtökohtana.

Uudenmaan maakuntavaltuuston joulukuussa 2013 hyväksymä Uusimaa–ohjelma sisältää maa-kunnan pitkän aikavälin vision ja strategian 2040 sekä kehittämistoimenpiteiden strategiset valinnat vuosiksi 2014–2017. Erillisessä toimeenpano-suunnitelmassa määritellään kahden lähivuoden kärkihankkeet, joilla ohjelmaa toteutetaan. Yhtenä kolmesta Uusimaa–ohjelman teemasta on kasvun mahdollisuudet uudellamaalla. Teeman avulla py-ritään parantamaan olemassa olevan yritystoimin-nan edellytyksiä sekä toisaalta houkuttelemaan alueelle uutta yritystoimintaa.

Länsi–Uudenmaan MALE–yhteistyön ohjel-makokonaisuus valmistui vuonna 2010. Ohjelma-kokonaisuuden tavoitteena oli tukea seudullista elinkeinojen kehittämistä ja tasapainoista aluera-kennetta. Hankkeen yhteydessä laadittiin yhteinen maa- ja asuntopoliittinen ohjelma sekä tulevai-suuskuva, rakennemalli ja näitä toteuttava MALE-strategia koko Länsi–Uudellemaalle. Strategian

tavoitteena on kuvata koko Länsi–Uudenmaan yhteistä tahtotilaa seudun omille ja sen ulkopuoli-sille toimijoille.

Kirkkonummi ja Vihti kuuluvat Helsingin seutuun, jonka neljäntoista kunnan alueelle on HSL:n vetämänä käynnissä käytännössä jatkuva liikennejärjestelmäsuunnitteluprosessi. HLJ 2015 –suunnitelmaa valmistellaan kiinteässä vuoro-vaikutuksessa Helsingin seudun maankäytön, asumisen ja liikenteen (MAL) yhteistyön ja seudun maankäyttösuunnitelman kanssa.

Lisäksi työssä on huomioitu seuraavat yksittäi-set kuntarajat ylittävät ja alueellisesti merkittävim-mät suunnitelmat:

- Espoon kaupunkiradan liikennöintiselvitys (2013)
- Valtatie 25 Hanko–Mäntsälä kehittämisselvitys (2011)
- Helsingin seudun liikennejärjestelmäsuunni-telma HLJ 2011
- Helsingin seudun liityntäpysäköintistrategia ja toimenpideohjelma (2011)
- Espoo–Salon oikoradan alustava yleissuunni-telma ja YVA (2010)
- Liikenteellinen ja ratatekninen selvitys Espoo–Kirkkonummi lähijunaliikenteen kehittämi-sestä (2009)
- Pääkaupunkiseudun työssäkäyntialueen liityn-täpysäköinnin kehittämissuunnitelma (2009)
- Länsiradan maankäytön kehityskuva (2009)
- Lännentiet, kehityskäytäväselvitys (2008)
- Länsi–Uudenmaan maankäytön kehityskuva (2006)
- Kunnalliset ja seudulliset liikenneturvallisuus-suunnitelmat
- Uudenmaan ELY-keskuksen tienpidon ja liikenteen suunnitelma, toimintalinjaukset ja aluetta koskevat joukkoliikenneselvitykset ja –suunnitelmat
- Kehä V –projektiaineisto
- Selvitykset Hanko–Hyvinkää–radan sähköis-tämisestä
- Kohti hiilineutraalia kuntaa (HINKU) –hanke.



1.3 Edellinen liikennejärjestelmäsuunnitelma (2005) ja sen toteutuneisuus

Vuonna 2005 valmistunut edellinen liikennejärjestelmäsuunnitelma on ohjannut suunnittelualueen kehittämistyötä, ja useita toimenpiteitä on tehty suunnitelman mukaisesti. Kaikkia tavoitteita ei kuitenkaan ole saavutettu. Erilaisista toimenpiteistä parhaiten ovat edenneet suunnitteluhankkeet sekä kevyeen liikenteeseen ja joukkoliikenteeseen kohdistuvat infrahankkeet. Edellisen suunnitelman toimenpiteiden jaottelua ohjasi neliporrasajattelu, jonka mukaan ensin pyritään vaikuttamaan ihmisten liikkumistarpeeseen ja kulkutavan valintaan, kehittämään nykyistä infrastruktuuria tai tehostamaan nykyisen infrastruktuurin käyttöä. Vasta viimeisenä toimenpiteenä ovat uudet investoinnit.



Taulukko 1. Vuoden 2005 liikennejärjestelmäsuunnitelman toteutuneisuus.

Kärkitehtävä	Esimerkkejä tehdyistä toimenpiteistä	Mitä jäi toteutumatta
1. Maankäytön ja liikennejärjestelmän yhteensovittaminen Hyödynnetään liikennejärjestelmän ja alueelle kohdistuvan maankäytön kysynnän tarjoamat mahdollisuudet kasvun vastaanottamiseksi kestävää kehitystä tukevalla tavalla.	- Suunnitteluhankkeissa on edetty melko hyvin. - Kuntien katuhankkeet ovat edenneet kaavoituksen myötä. - Maankäytön suunnittelussa luotu edellytyksiä asemanseutujen tiivistämiselle.	Maankäytön kehittämiseen liittyvistä maantiehankkeista useimmat eivät ole edenneet toteutusvaiheeseen.
2. Elinkeinoelämän toimintaedellytysten turvaaminen Turvataan alueen elinkeinoelämän toimijoiden toimintaedellytykset parantamalla yhteyksiä valtakunnan pääliikenneverkkoihin ja pääkuljetussuuntiin.	- Suunnitteluhankkeet ovat edenneet hyvin (mm. Espoo–Salo-rata, Hanko–Hyvinkää -radan sähköistys ja vt 25 kehittäminen). - Vt 2 kehittämistoimenpiteitä tehty.	Toteutushankkeet eivät ole juurikaan edenneet, mm. vt 25.
3. Joukkoliikenteen kehittäminen ja hoito Parannetaan joukkoliikenteen kilpailukykyä selkeyttämällä joukkoliikenteen järjestämisperiaatteita ja edistämällä joukkoliikenteen käyttöä matkakettujen osana.	- Suunnitteluhankkeista merkittävän, joukkoliikenteen palvelutasomäärittely, on tehty. - Toteutushankkeet ovat edenneet melko hyvin; matkakeskukset, muut asemat, liityntäpysäköinti sekä lippujärjestelmä.	Osa linja- ja rautatieasemien ja joukkoliikenteen laukukäytävien kehittämistoimenpiteistä odottaa vielä rahoituspäätöksiä.
4. Liikenneturvallisuuden parantaminen Parannetaan liikenneturvallisuutta toteuttamalla toimenpiteitä, joilla vähennetään erityisesti kevyen liikenteen onnettomuuksia sekä raskaan liikenteen ja kuljetusten muulle liikenteelle ja ympäristölle	- Liikenneturvallisuussuunnitelmia on laadittu. - Kevyen liikenteen väylähankkeet etenevät ja useita myös toteutettu.	Muissa maanteihin liittyvissä infrastruktuurihankkeissa kuin kevyen liikenteen väylissä toteuttaminen on ollut erittäin niukkaa.

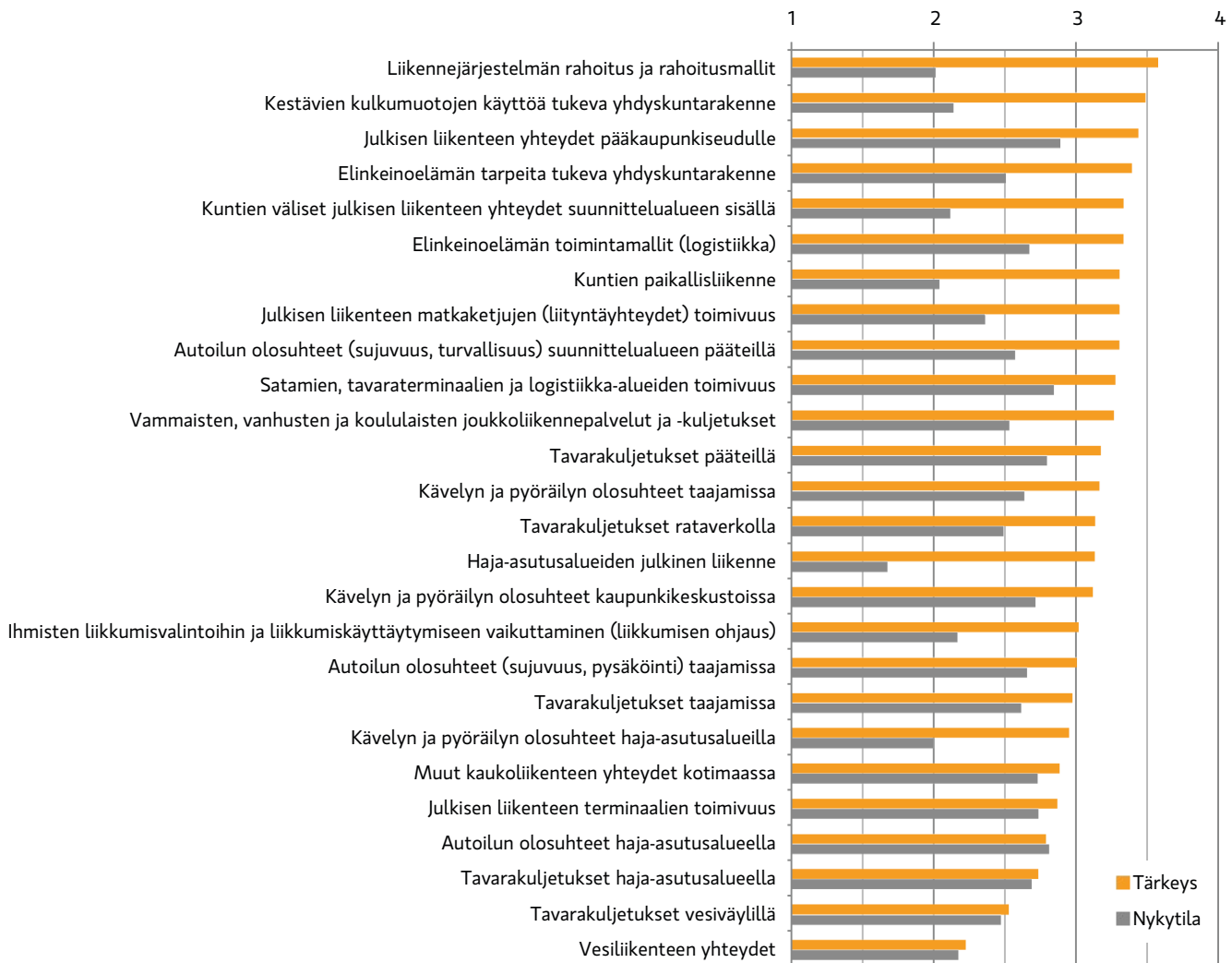
1.4 Mielipidekyselyn tulokset

Liikennejärjestelmäsuunnitelmatyön alkuvaiheessa toteutettiin kuntapäättäjille, kuntien ja valtion viranomaisille sekä elinkeinoelämälle suunnattu sähköpostikysely Länsi-Uudenmaan liikennejärjestelmän nykytilanteesta, tulevaisuuden haasteista sekä liikennejärjestelmän eri osa-alueiden kehittämistarpeista. Vastauksia kyselyyn saatiin 83 kappaletta vastausprosentin ollessa 28 prosenttia. Nykytilannetta ja tulevaisuuden kehittämistarpeita selvitettiin eri liikennemuotojen, logistiikan ja liikenneverkon infrastruktuurin osalta.

Tyytyväisimpiä vastaajat olivat joukkoliikenteen yhteyksiin pääkaupunkiseudulle. Myös satamien, tavaraterminalien ja logistiikka-alueiden toimivuutta, autoilun olosuhteita haja-asutusalueilla ja tavarakuljetuksia pääteillä pidettiin melko hyvänä. Nykytilanteen huonoimmat arvosanat saivat

haja-asutusalueiden julkinen liikenne, kävelyn ja pyöräilyn olosuhteet haja-asutusalueilla sekä liikennejärjestelmän rahoitus ja rahoitusmallit, joiden kehittämistarpeet nähtiin myös suurimpana. Lisäksi kehittämistarve kohdistui vastaajien mielestä suunnittelualueen kuntien välisiin julkisen liikenteen yhteyksiin, kuntien paikallisliikenteeseen sekä kestävien kulkumuotojen käyttöä tukevan yhdyskuntarakenteen suunnitteluun.

Vapaamuotoisissa kommentteissa korostuivat lisäksi jalankulun ja pyöräilyn edellytysten parantaminen eri tavoin, syöttöliikenteen, matkakettujen ja liityntäpysäköinnin kehittäminen, huomion kiinnittäminen tieverkon kunnon heikkenemiseen ja kunnossapitoon sekä valtion ja kuntien välisen liikennejärjestelmätöön lisäämiseen ja kehittämiseen. Yksittäisistä hankkeista korostui Hanko-Hyvinkää-radan sähköistys ja valtatie 25 kehittäminen.



Kuva 1. Liikennejärjestelmän eri osa-alueiden tärkeys ja nykytila kyselyyn vastanneiden näkökulmasta (1= Ei lainkaan tärkeä/Erittäin huono, 4=Erittäin tärkeä/Erittäin hyvä)

2 LIIKENNEJÄRJESTELMÄN JA SEN TOIMINTAYMPÄRISTÖN NYKYTILA SEKÄ KEHITYSSUUNNAT

2.1 Liikennejärjestelmän nykytila

Tie- ja katuverkko

Länsi-Uudenmaan maantieverkon rungon muodostavat vilkkaasti liikennöidyt valtatie 1, 2 ja 25 (Kehä V) sekä kantatiet 50 (Kehä III), 51 ja 52. Nämä maantiet toimivat valtakunnallisen ja seudullisen liikenteen pääyhteyksinä ja monissa kunnissa myös sisäisen liikenteen pääväylinä. Lisäksi on useita vilkkaita seudullisia teitä, kuten maantiet 110, 111, 116 ja 120. Raskaan liikenteen osuus ajoneuvoliikenteestä on alueen pääväylillä tavanomaista suurempi, valtatiellä 25 jopa keskimäärin 13 prosenttia. Liikenne on kasvanut viime vuosine aikana erityisesti valtateilla 1 ja 2 sekä valtatiellä 25 Lohjan kohdalla. Monilla tiejaksoilla liikenne on kuitenkin myös vähentynyt.

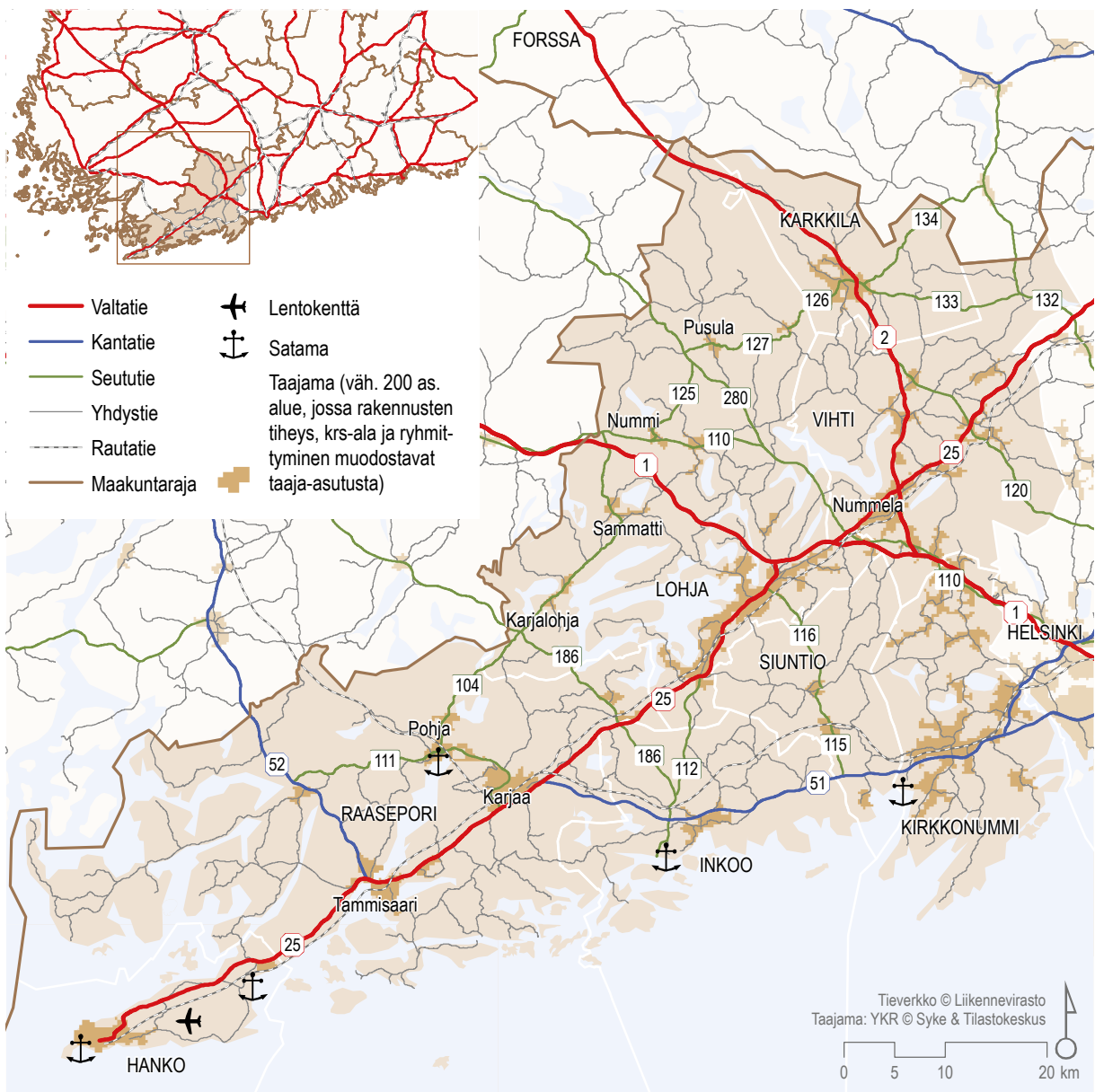
Maantieliikenne ruuhkautuu säännöllisesti useissa kohdin valtatiellä 25, erityisesti väleillä Tammissaari–Karjaa ja Lohja–Nummela. Länsi-Uudenmaan maantieliikenteen ruuhkaisia osuuksia ovat myös valtatie 1 kohden pääkaupunkiseu-

tua, valtatie 2 Nummelan ja Karkkilan välillä sekä Kehä III ja kantatie 51 Kirkkonummelta Siuntioon.

Valtatien 1 viimeinen moottoritieosuus valmistui vuonna 2009. Valtatien 2 vaarallisimpia ja ruuhka-alttiimpia kohtia on viime vuosina parannettu, mutta Poriin saakka ulottuvalle valtatielle on jäänyt kuitenkin monia ongelmallisia jaksoja jäljelle. Valtatien 25 kehittämistarpeita on selvitetty monipuolisesti, mutta toimenpiteet ovat toistaiseksi olleet vähäisiä. Kantatien 51 vuonna 2013 tapahtunut valmistuminen moottoritieksi Kirkkonummelle saakka paransi merkittävästi rannikkoseudun saavutettavuutta pääkaupunkiseudulle.

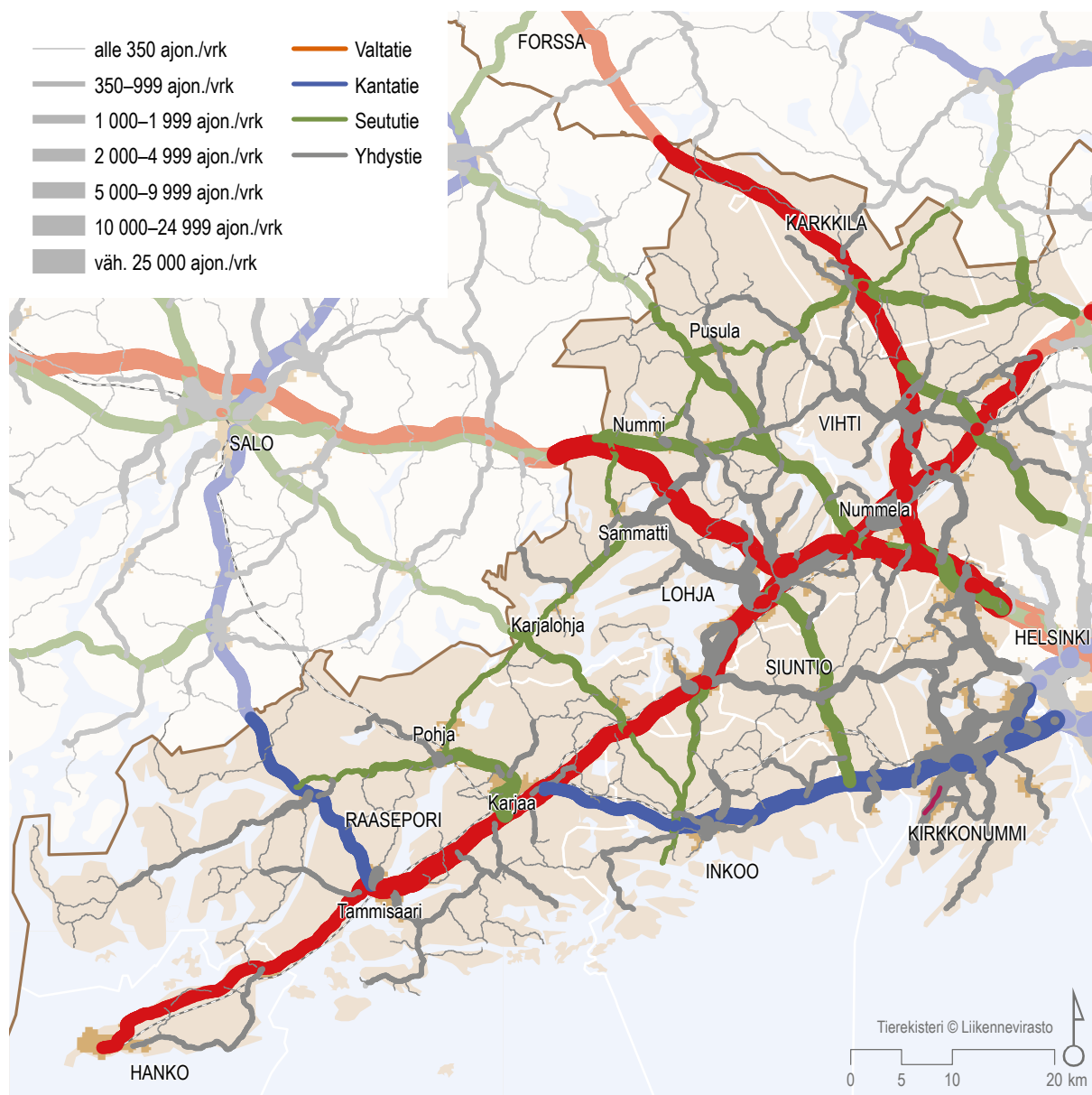
Tiekuljetuksissa nopeus- ja täsmällisyysvaatimusten kasvu ja toimituserien pienentyminen korostavat sujuvien tieyhteyksien tarvetta. Päätieverkon laatutaso on maakunnassa melko hyvä, mutta seutu- ja yhdystieverkon kunto ja hoitotaso ovat heikommät. Alempiasteisen tieverkon merkitys alueen sisäisessä liikkumisessa ja kuljetuksissa on merkittävä.





Kuva 2. Suunnittelualueen liikenneverkko.





Kuva 3. Maanteiden keskimääräinen vuorokausiliikenne (KVL) vuonna 2011.

Radat

Länsi-Uudenmaan rataverkkoon kuuluvat Helsingin ja Turun välinen rata sekä Hanko–Hyvinkää-rata, joka on sähköistämätön. Rantaradalla liikenne on lähes kokonaan henkilöliikennettä ja sen kapasiteetti alkaa olla kokonaan käytössä. Radan Helsinki–Leppävaara osuudella on raidepari erikseen lähi- ja kaukoliikennettä varten. Leppävaaran ja Kirkkonummen välisellä rataosuudella on kaksi raidetta, joilla liikennöivät sekä kaukoliikenteen että lähiliikenteen junat. Väli Kirkkonummi–Karjaa on yksiraiteinen kohtauspaikkojen sijaitessa Siuntion ja Inkoon asemien yhteydessä. Hanko–Hyvinkää-rata on alueen teollisuuden

ja satamien tärkeä yhteys. Sen merkittävimpiä kuljetuksia ovat Sappi Oy:n paperi- ja Rautaruukki Oy:n teräskuljetukset.

Vesiliikenne

Vesiliikenteen yhteyksien kannalta keskeisessä asemassa ovat satamat ja niihin johtavat yhteydet sekä meren että maan puolelta. Kauppamerenkulun merkittävimmät satamat ovat Hanko, Inkoo, Koverhar ja Kantvik. Länsi-Uudenmaan satamien yhteisvolyyymi oli vuonna 2011 noin 8,0 miljoonaa tonnia, josta Hangon sataman osuus oli lähes puolet. Tavaralajeittain tarkasteltuna satamien liikenne on monipuolista. Kappaletavarakulje-

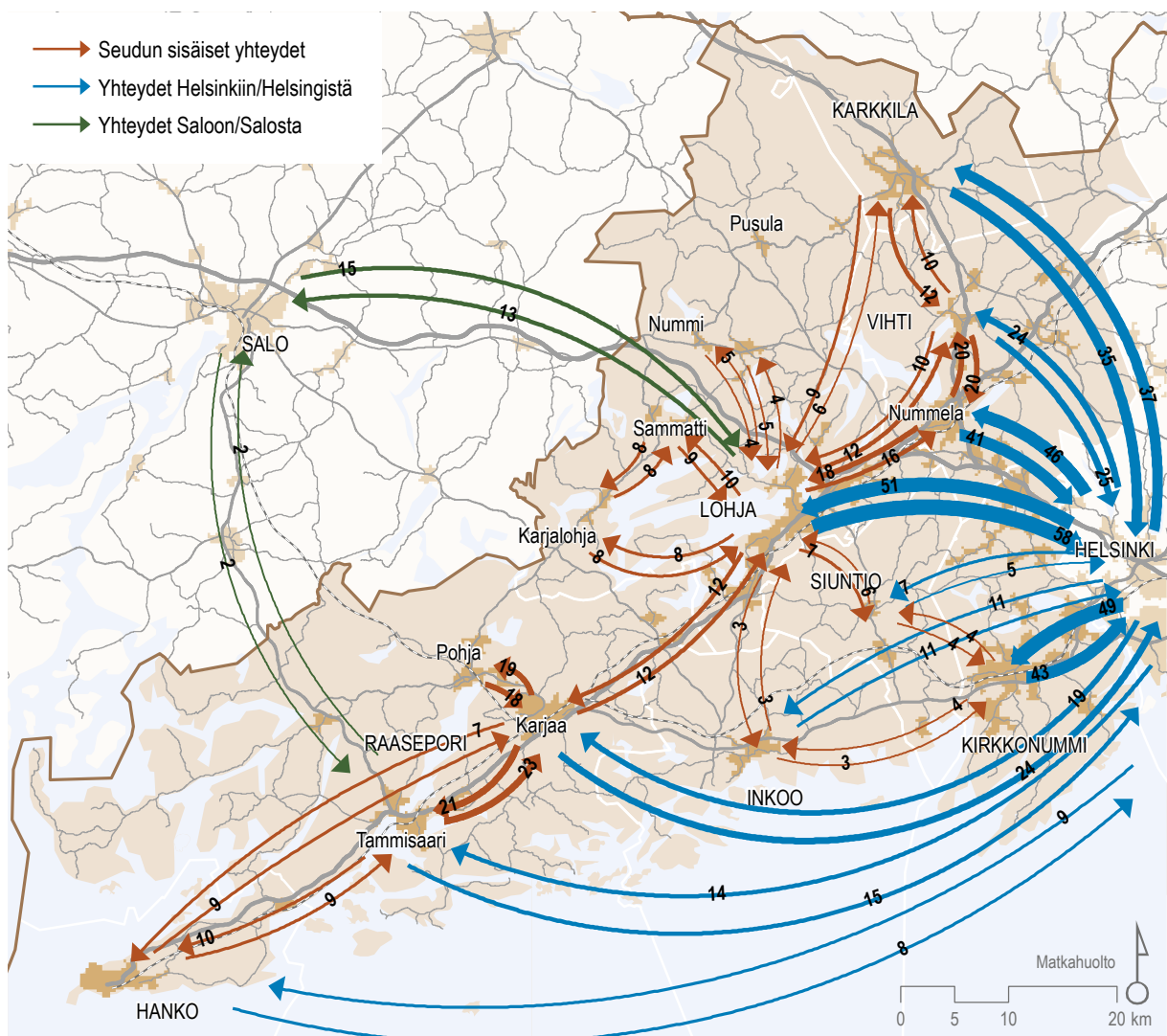
tukset keskittyvät Hankoon, jonka kautta on sekä kontti- että ro-ro-liikennettä. Raakamineraali-kuljetukset ovat puolestaan keskittyneet Inkoon satamaan, josta on lyhyt etäisyys alueen raskaiden bulk-kuljetusten asiakkaisiin. Alueen satamien meriväylästä on varsin hyvässä kunnossa ja vastaa satamien tarpeita. Satamien kuljetusongelmat liittyvät radan sähköistyksen puuttumiseen ja maantieverkon ongelmapaikkoihin.

Joukkoliikenne

Länsi-Uudenmaan joukkoliikenteen runkoverkko muodostuu tiheimmin liikennöidyistä linja-auto-liikenteen pääreiteistä sekä junayhteyksistä. Joukkoliikenteen merkitys on suuri erityisesti seudun sisäisillä ja kuntakeskusten välisillä opiskelu- ja koulumatkoilla sekä pidemmillä työ- ja vapaa-ajan matkoilla erityisesti pääkaupunkiseudulle.

Säännöllinen, tiheä linja-autoliikenteen vakio- ja pikavuorotarjonta suuntautuu pääkaupunkiseudulle ja ensisijaisesti Helsingin keskusta Lohjalta, Kirkkonummelta sekä Vihdin Nummelasta. Vuorotarjonta on kohtuullinen myös Turun ja Salon sekä Forssan suuntaan. Alueen sisäisen liikenteen osalta linja-autoliikenteen vuorotarjonta on paras Tammisaaren ja Karjaan, Vihdin kirkonkylän ja Nummelan, Pohjan ja Karjaan sekä Lohjan ja Nummelan välillä. Muun alueen joukkoliikenteen palvelutaso on lähinnä perustasoa. Lisäksi Lohjalla ja Kirkkonummella tarjontaa parantaa paikallisliikenne. Helsinki-Vantaan lentoasema on saavutettavissa pääosin vaihdollisilla linja-autoyhteyksillä.

Linja-autoliikenteen tarjontaa täydentää Rantaradan kauko- sekä taajamajunaliikenne. Paras tarjonta on Kirkkonummen ja Helsingin välisessä taajamajunaliikenteessä. Taajamajunaliikennettä



Kuva 4. Seudun sisäiset linja-autoliikenteen yhteydet sekä yhteydet Helsinkiin ja Saloon suuntiin (lähde: Matkahuolto).

on Kirkkonummen ja Karjaan lisäksi Siuntioista, Inkoosta, Tammisaaresta ja Hangosta. Hangosta ja Tammisaaresta on yhteys Karjaalle ja Karjaalta edelleen vaihdolliset yhteydet Turun ja Helsingin suuntiin. Kirkkonummea palvelevat Karjaan ohella myös nopeammat kaukoliikenteen yhteydet.

Suunnittelualueen kunnista Kirkkonummi on yksi Helsingin seudun liikenteen (HSL) -kuntayhtymän jäsenkunnista. HSL:n tehtävänä on muun muassa suunnitella ja järjestää toimialueensa joukkoliikenne ja edistää sen toimintaedellytyksiä sekä hyväksyä joukkoliikenteen taksa- ja lippujärjestelmä sekä lippujen hinnat.

HSL-alueella on käytössä yhteinen lippujärjestelmä. Kirkkonummelaisten osalta HSL:n matkakortti kelpaa lähiliikenteen junissa sekä busseissa Kirkkonummen ja Helsingin välisillä että Kirkkonummen sisäisillä linjoilla. Lisäksi matkakortilla voi matkustaa Helsingin metrossa, raitiovaunuissa ja lauttaliikenteessä. Lisäksi HSL on solminut usean Helsingin seudun kehyskunnan kanssa sopimuksen, jonka perusteella kehyskunnan asukkaat voivat ostaa HSL-alueen matkalippuja samaan hintaan kuin HSL-alueella vakituisesti asuvat. Sopimus on voimassa esimerkiksi Hangon, Inkoon, Karkkilan, Lohjan, Raaseporin, Siuntion ja Vihdin kanssa.

Suomen joukkoliikennelainsäädäntö uudistui vuonna 2009, kun joukkoliikenteen järjestämistä koskeva EU:n palvelusopimusasetus ja uusi joukkoliikennelaki astuivat voimaan. Samassa alkoi myös siirtymäaika, jonka aikana siirrytään uusiin liikenteen järjestämismalleihin. Lain velvoittama-

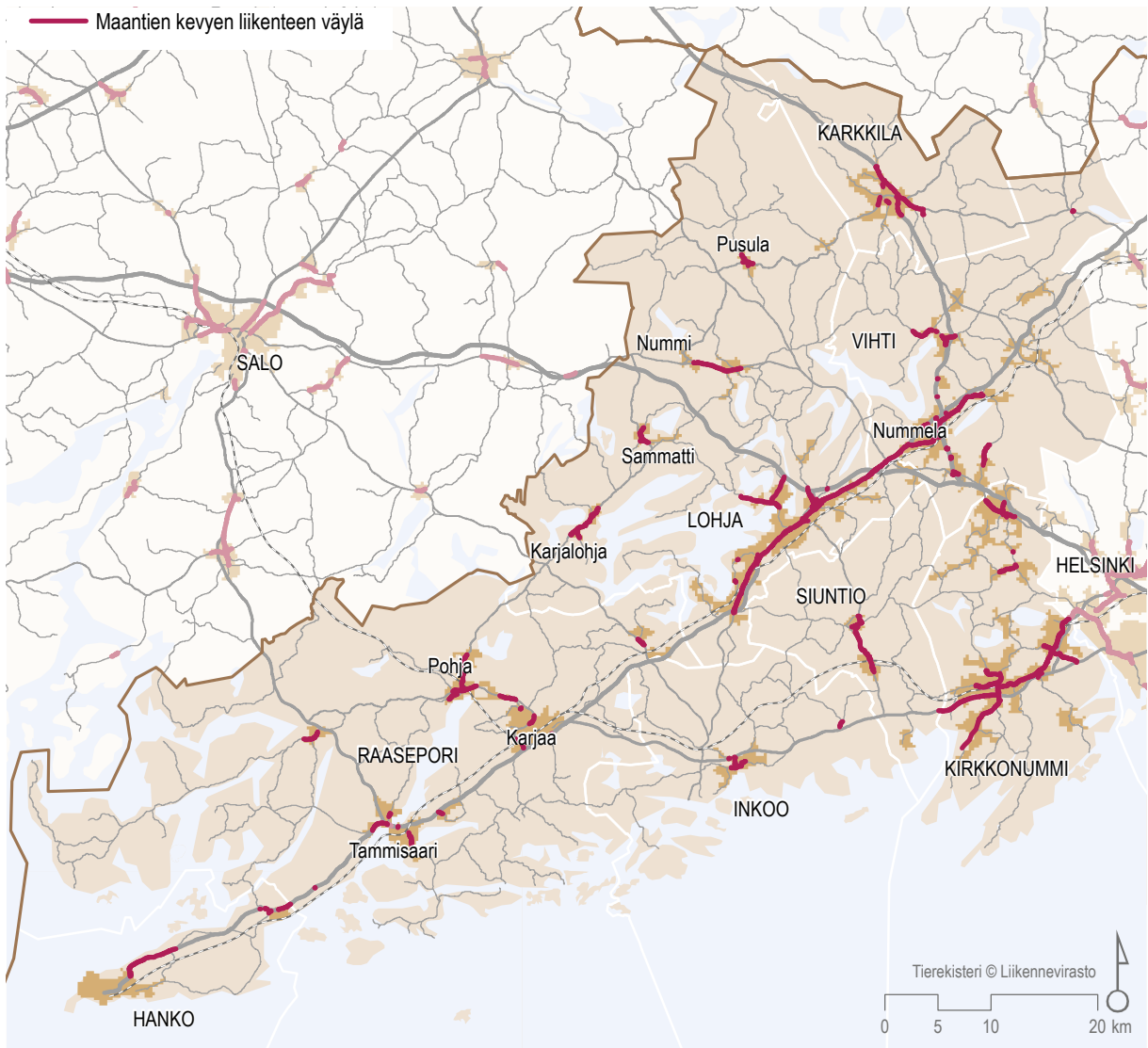
na joukkoliikenteen toimivaltaiset viranomaiset ovat määritelleet joukkoliikenteen palvelutason yhteistyössä kuntien, maakuntaliittojen ja muiden viranomaisten kesken.

Kävely ja pyöräily

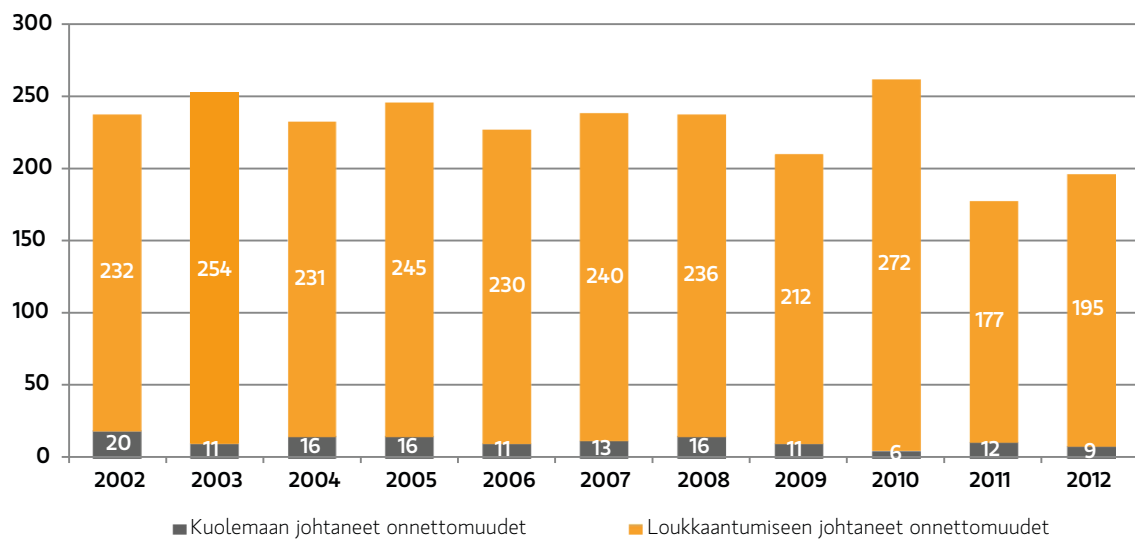
Länsi-Uudenmaan taajamissa on pääosin kattava kevyen liikenteen verkko, vaikka reuna-alueilla ja seudullisissa yhteyksissä onkin puutteita. Taajamien kevyen liikenteen väylien verkko on pääasiassa kaupunkien ja kuntien vastuulla ja sitä täydentävät maanteiden kevyen liikenteen väylät. Kevyen liikenteen olosuhteiden parantaminen on tärkeää, koska jalankulku ja pyöräily ovat menettäneet rooliaan autoistumisen, yhdyskuntarakenteen hajautumisen sekä elämäntapamuutosten vuoksi.

Länsi-Uudellamaalla on viimeisen kymmenen vuoden aikana tapahtunut keskimäärin noin 250 henkilövahinkoon johtanutta onnettomuutta. Vakavien liikenneonnettomuuksien määrässä on alueella ollut laskeva trendi. Alimman tieluokan teillä eli yhdysteillä vakavien liikenneonnettomuuksien määrä on pysynyt kuitenkin pitkään ennallaan. Kun vuosien 2002–2005 aikana tieliikenteessä kuoli Länsi-Uudellamaalla keskimäärin 18 henkilöä vuosittain, niin vastaava luku vuosien 2006–2011 aikana oli keskimäärin 12 henkilöä. Vaarallisimmat liittymät ja tiejaksot löytyvät pääasiassa pääteiltä. Henkilövahinkoon johtaneet onnettomuudet ovat maanteillä olleet useimmiten joko yksittäis- tai kohtaamisonnettomuuksia.





Kuva 5. Kävelyn ja pyöräilyn yhteydet maanteillä.

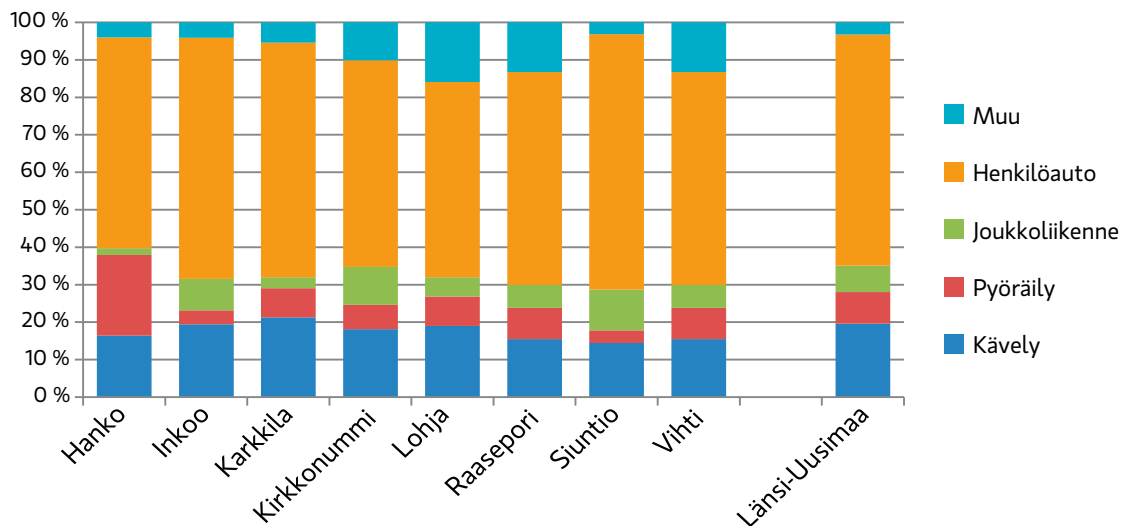


Kuva 6. Henkilövahinkoon johtaneet liikenneonnettomuudet suunnittelualueella vuosina 2002–2012 (lähde: Tilastokeskus).

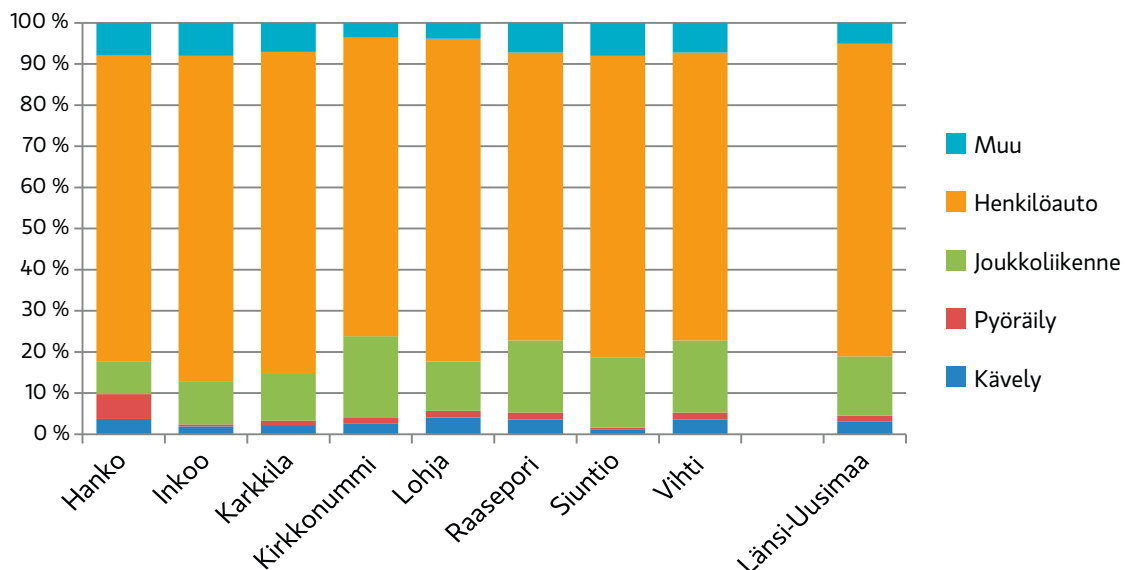
Vuonna 2008 järjestetty pääkaupunkiseudun työssäkäyntialueen laaja liikennetutkimus (LITU 2008) käsitti myös koko Länsi-Uudenmaan alueen ja tämän tutkimuksen tuloksista saatiin hyvä käsitys alueella asuvien päivittäin tekemistä matkoista (kuvat 7 ja 8). Päivittäin länsi-uusmaalaiset tekevät keskimäärin 3,3 matkaa ja liikkuvat 44 kilometriä. Henkilöautolla tehdään 62 prosenttia matkoista ja kuljetaan 76 prosenttia liikennesuoritteesta. Joukkoliikenteen vastaavat luvut ovat 7 prosenttia matkoista ja 14 prosenttia suoritteesta. Kävely ja pyöräily edustavat matkoista yhteensä 34 prosenttia, mutta suoritteesta vain 5 prosenttia. Verrattessa näitä lukuja valtakunnalliseen HLT 2010–11-tutkimukseen nähdään, että länsi-uusmaalaiset tekevät enemmän henkilöauto- ja vähemmän kävelymatkoja. Sen sijaan kulkumuotokohtaiset

suoritteet ovat Länsi-Uudellamaalla lähellä valtakunnallisia keskiarvoja.

Vuoden 2008 liikennetutkimuksen mukaan matkoista 73 prosenttia tehdään oman kunnan sisällä ja 14 prosenttia länsi-uusmaalaisen matkoista suuntautuu pääkaupunkiseudulle. Eniten matkoja pääkaupunkiseudulle tehdään Kirkkonummelta, Vihdistä ja Lohjalta. Näillä matkoilla joukkoliikenteen osuus on Kirkkonummelta ja Lohjalta hieman yli 20 prosenttia. Opiskelumatkoilla joukkoliikenteen käyttö on hallitsevaa (75 prosenttia), työmatkoilla sen osuus on 17 prosenttia. Kirkkonummen HSL-jäsenyyden myötä joukkoliikenteen kulkumuoto-osuus matkojen määrästä on kasvanut Kirkkonummella 3 prosenttia vuodesta 2008 vuoteen 2012 (HSL:n liikkumistottumustutkimus 2012).



Kuva 7. Suunnittelualueen asukkaiden tekemien matkojen kulkutapajakauma laskettuna matkojen määrästä (lähde: LITU 2008).



Kuva 8. Suunnittelualueen asukkaiden tekemien matkojen kulkutapajakauma laskettuna matkojen suoritteesta (lähde: LITU 2008).

2.2 Toimintaympäristön nykytila ja kehityssuunnat – Kehityssuunnat muuttavat kulkumuotojen asemaa

Globalisaatio

Suomi ja sen asukkaat eri puolilla maata kansainvälistyvät. Maahanmuutto lisääntyy. Globalisaation edetessä yritykset kansainvälistyvät ja verkottuvat edelleen. Tuotanto hajautuu eri puolille maailmaa, jolloin kuljetusten ja kansainvälisten yhteyksien tarve lisääntyy. Tämä on usein ristiriidassa liikenteen ympäristöhaittojen vähentämisen kanssa. Lähialueella Venäjän talouden kasvu ja merkitys Suomen kauppakumppanina näkyy liikenteessä ja luo mahdollisuuksia yritystoiminnalle.

Kaupungistuminen

Suomi on kaupungistumiskehityksessä useimpia muita kehittyneitä länsimaita noin 20 vuotta jäljessä. Muutto maakuntakeskuksiin ja muihin merkittäviin kaupunkeihin jatkuu. Haja-asutusalueelta muuttaa erityisesti nuori väestö. Haasteena on muuttaa taajamarakenteen hajautumista

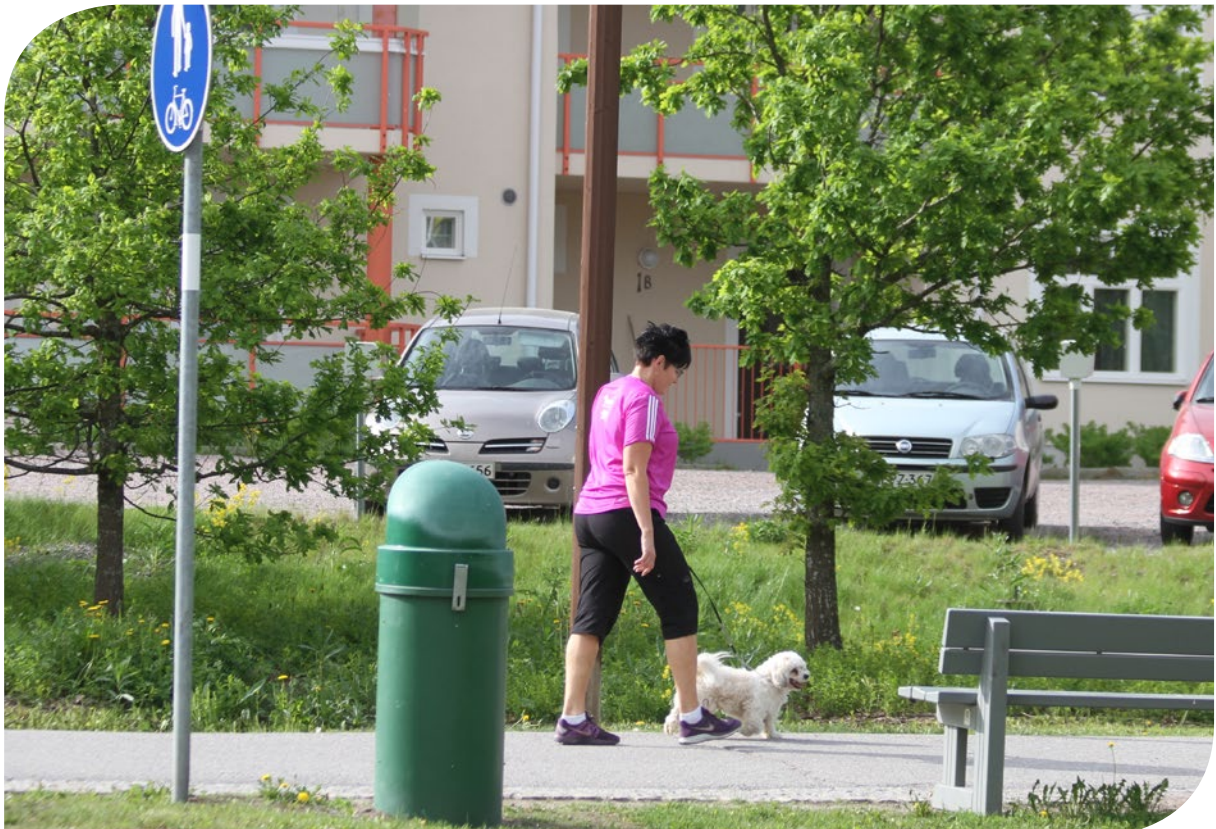
suosinut muuttoliike taajamarakennetta ehkeyttäväksi. Todennäköisesti vuoteen 2040 mennessä kaupunkirakenteissa tapahtuu selvää tiivistymistä.

Väestön ikääntyminen

Ikääntyneiden määrä kasvaa nopeasti ja ikärakenteen muutos muuttaa eri matkaryhmien osuuksia ja palvelutarpeiden painopisteitä. Haasteena on löytää uusia ratkaisuja iäkkäiden liikkumiseen ja liikkumisen turvallisuuteen. Jalankulkuympäristössä ja joukkoliikennepalveluissa esteettömyyden merkitys kasvaa. Ikääntymisen trendissä on suuria alueellisia eroja kasvukeskusten ja taantuvien alueiden välillä. Väestörakenteen painottuminen vanhimpiin ikäluokkiin tuo haasteita joukkoliikennepalvelujen järjestämiseen.

Teknologia

Teknologia on muutosvoima, jonka kehitys on nopeaa ja vaikeasti ennustettavissa. Sen kehitys on joka tapauksessa vähintään yhtä nopeaa jatkossa kuin tähänkin asti. Teknologian kehittyminen luo edellytyksiä liikenneturvallisuuden parantumiselle, liikenteen päästöjen vähentymiselle sekä





liikkumisen ja kuljetusten laadun parantumiselle. Palveluihin liittyvien informaatiojärjestelmien kehittyminen luo uusia mahdollisuuksia palvelutason nostamiselle. Toisaalta liikennejärjestelmän tekniikka monimutkaistuu ja haavoittuvuus lisääntyy. Teknologian kehitys tukee liikennepolitiikan painopisteen siirtoa liikenneväylien rakentamisesta liikenneverkkojen tehokkaaseen operointiin.

Ilmastonmuutos

Suomi on sitoutunut EU:n tavoitteeseen leikata maailman kasvihuonekaasupäästöjä siten, että lämpeneminen pysyy enintään kahdessa asteessa. Liikennesektori on merkittävä kasvihuonekaasujen tuottaja ja sen on omalta osaltaan vastattava kasvihuonekaasupäästöjen vähentämisestä kansainvälisten velvoitteiden mukaisesti. Liikennesektori omaa suuren päästöjen vähentämispotentialin, mutta haasteena on nopeasti vaikuttavien, tehokkaiden ja poliittisesti hyväksyttävien keinojen löytäminen. Yksikköpäästöihin vaikutetaan pääasiassa moottoritekniikan ja polttoaineiden kehittymisen kautta. Liikennesuoritetta voidaan pienentää muun muassa liikkumisen ja kuljetusten hinnoittelulla, jalankulun, pyöräilyn ja joukkoliikenteen edistämistoimilla sekä liikkumistarvetta vähentävällä kaavoituksella ja yhdyskuntasuunnittelulla.

Elämäntavat

Elämäntapojen erilaistuminen, yksilöllisyyden korostuminen ja varallisuuden kasvu ovat toistaiseksi johtaneet erityisesti henkilöautoilun lisääntymiseen. Vapaa-aikaan käytetään enemmän rahaa ja matkustaminen lisääntyy. Toisaalta ihmiset ovat entistä ympäristötietoisempia ja arvostavat turvallisuutta kaikissa valinnoissaan yhä enemmän.

Kulkumuotojen roolit

Öljypohjaisuus on ollut länsimaisen kaupunkirakenteen hajautumisen perusta. Jatkossa uusiutuvan energian käyttö kasvaa ja polttomoottoreista siirrytään hybridiin ja sähköön. Kulkumuotojen työnjaossa on nähtävissä seuraavia kehitystrendejä:

- Pitkissä yhteyksissä lentoliikenne jatkaa kasvuaan
- Keskipitkissä yhteyksissä raideliikenne kasvaa
- Autoa käytetään pitkissä työmatkoissa niillä alueilla, joilla ei ole raideyhteyksiä
- Linja-autoliikenteellä on täydentävä rooli
- Pyöräilyn rooli ja merkitys lyhyen liikkumisen kulkumuotona on kasvussa
- Kävely on entistä tärkeämpi kaupungin perusliikkumismuoto.

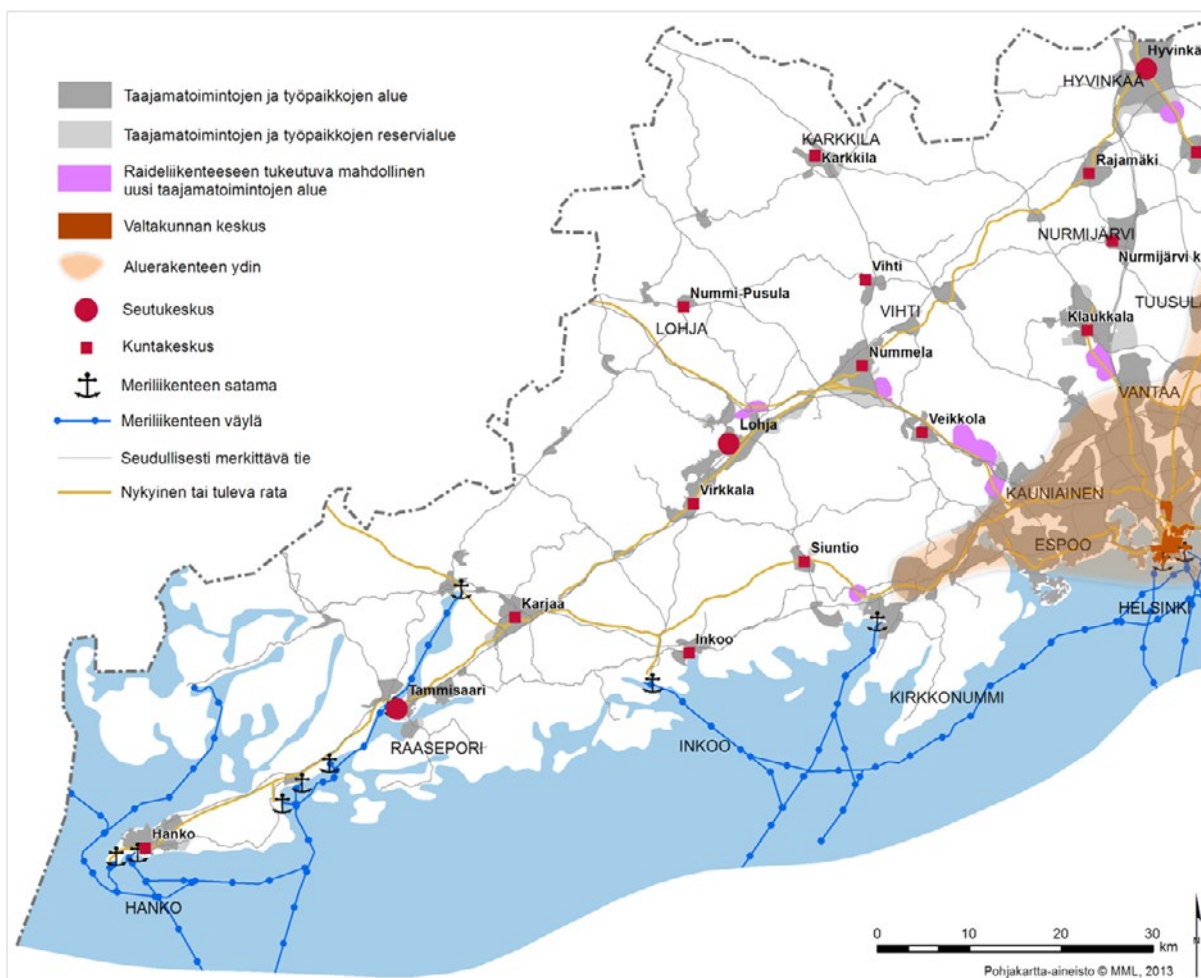
2.3 Alue- ja yhdyskuntarakenne

Uudenmaan 2. vaihemaakuntakaavan aluerakenteen perusteella Länsi-Uusimaa rakentuu seutukeskuksista, kuntakeskuksista ja keskustatoimintojen alueista sekä maakunnallisesti merkittävistä kylistä.

Seutukeskukset ovat Lohja ja Raaseporin Tammisaari. Kuntakeskuksista Vihdin Nummela on kasvanut voimakkaasti lähinnä pääkaupunkiseudulta tulleen muuttovoiton myötä ja Vihti on muodostumassa kiinteämmäksi osaksi pääkaupunkiseutua. Verrattain itsenäisiä kaupunkikeskuksia ovat Länsi-Uudenmaan luoteisosassa sijaitseva Karkkila ja länsiosassa sijaitseva Hanko. Länsi-Uudenmaan itäosa suuntautuu vahvasti pääkaupunkiseudulle (Kirkkonummi Espooseen ja Helsinkiin; Inkoo ja Siuntion eteläosat Kirkkonummelle ja edelleen pääkaupunkiseudulle). Muita keskustatoimintojen alueita ovat Saukkola, Karjaa, Vihdin kirkonkylä sekä Veikkola. Kes-

kusten ohella Länsi-Uudenmaan aluerakenne muodostuu suhteellisen tiheästä kyläverkosta ja niitä ympäröivistä laajoista maa- ja metsätalouseluista. Länsi-Uudenmaan eteläosien aluerakenteen kehittymiseen ovat lisäksi vaikuttaneet meri saaristoinen sekä joet. Kuntaliitosten myötä Karjalohjan, Sammatin ja Pohjan keskukset on määritelty paikallisiksi keskuksiksi, eikä niitä esitetä 2. vaihemaakuntakaavassa. Näillä entisillä kuntakeskuksilla on kuitenkin toiminnallista merkitystä Lohjan ja Raaseporin kuntarakenteessa.

Uudenmaan 2. vaihemaakuntakaavassa varaudutaan koko maakunnan osalta 430 000 asukkaan ja 250 000 työpaikan lisäykseen vuoteen 2035 mennessä. Länsi-Uudenmaan kohdalla tämä tarkoittaa noin 50 000 asukkaan ja 25 000 työpaikan lisäystä. Kasvu suunnataan ensisijaisesti nykyiseen yhdyskuntarakenteeseen sitä tiivistäen ja täydentäen. Tiivistettäväksi alueiksi on osoitettu nykyisiä asemanseutuja ja taajamia, jotka tukeutuvat hyvin joukkoliikenteen yhteyksiin.



Kuva 9. Uudenmaan 2. vaihemaakuntakaavan aluerakenne (lähde: Uudenmaan liitto).

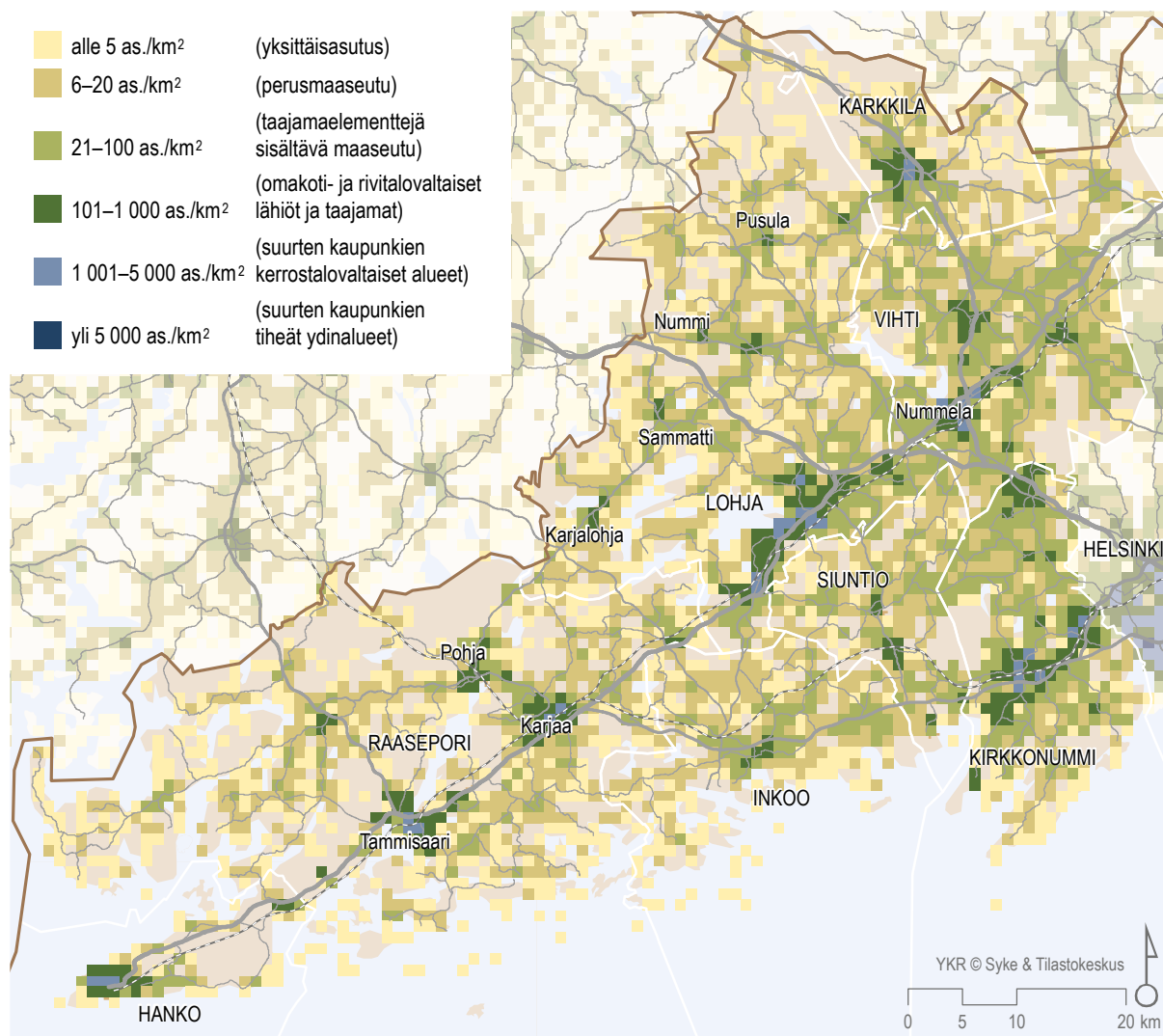
2.4 Väestö

Länsi-Uusimaa sijaitsee Helsingin metropolialueen kupeessa. Metropolialue on maan tiheimmin asuttua sekä väestömäärältään suurinta ja voimakkaimmin kasvavaa seutua. Metropolialueen kehitys vaikuttaa oleellisesti Länsi-Uudenmaan aluerakenteeseen. Länsi-Uudenmaan väestön voimakkain kasvupaine kohdistuu pääkaupunkiseudun kehyskuntiin eli alueen itäosaan sekä Salpausselän harjun taajamiin (Hanko, Tammissaari, Karjaa, Lohja, Nummela). Alueen länsi- ja pohjoisosissa väestötiheys on puolestaan alhaisempi. 2000-luvulla väestö on kasvanut pääosin muuttovoiton ansiosta Hankoa lukuun ottamatta alueen jokaisessa kunnassa. Ennusteen mukaan väestö kasvaa Länsi-Uudenmaan alueella runsaalla neljänneksellä 220 000 asukkaaseen vuoteen

2035 mennessä. Kasvu painottuu alueen itäosaan, jossa varaudutaan noin 45 prosentin kasvuun. Alueen läntisessä osassa varaudutaan noin 15 prosentin kasvuun.

Taulukko 2. Länsi-Uudenmaan väestön kehitys (lähde: Tilastokeskus).

Väestö	1985	2012	Muutos 1985–2012
Hanko	12 071	9 267	-23 %
Inkoo	4 368	5 538	27 %
Karkkila	8 355	9 119	9 %
Kirkkonummi	23 255	37 567	62 %
Lohja	39 754	47 516	20 %
Raasepori	28 140	28 829	2 %
Siuntio	3 982	6 170	55 %
Vihti	19 267	28 674	49 %
Yhteensä	139 192	172 680	24 %



Kuva 10. Väestötiheys 1x1 km ruuduissa vuonna 2011 (lähde: Tilastokeskus ja Oiva).

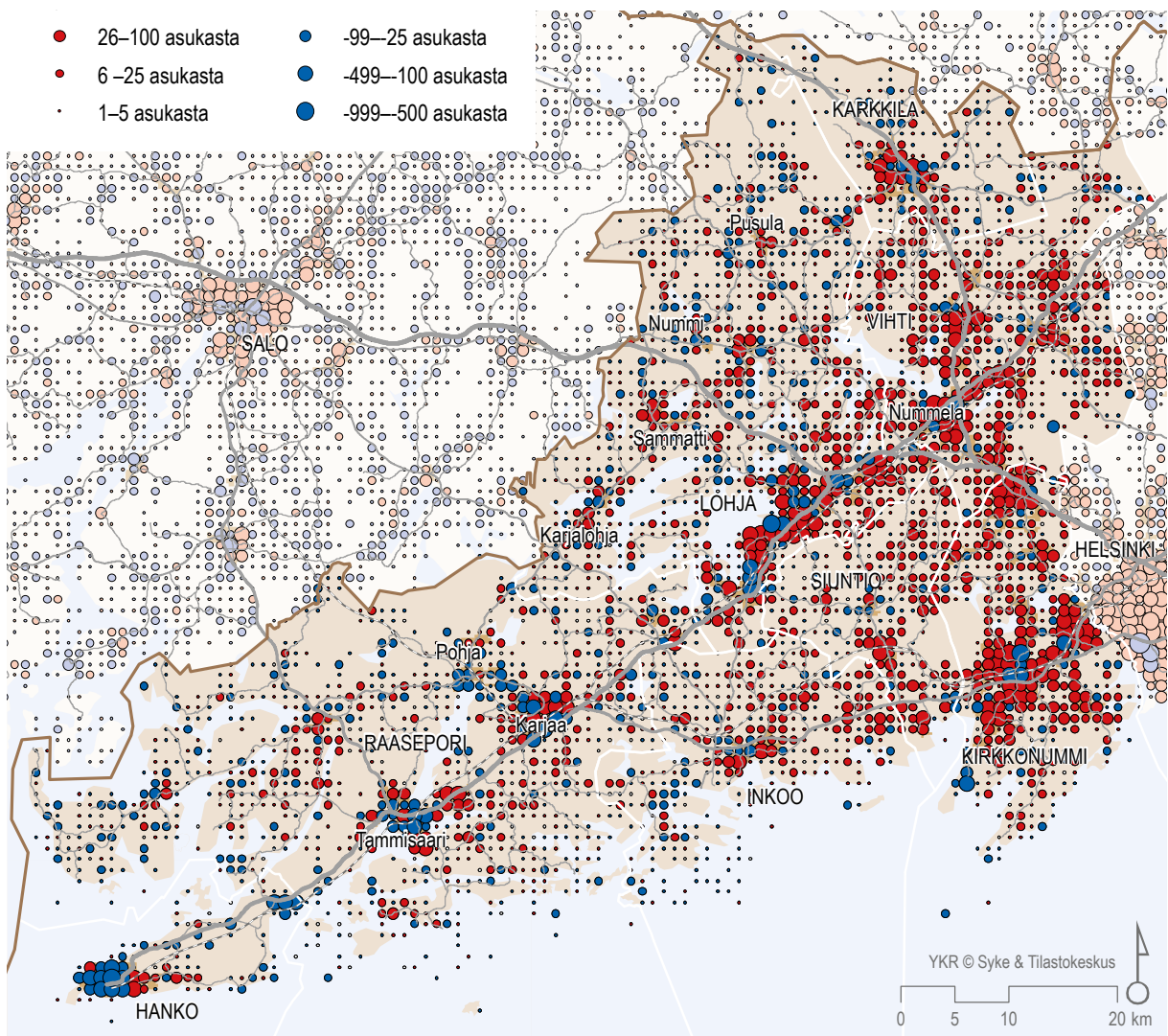
Alueen suurimman ikäluokan muodostavat 60–64-vuotiaat, mutta myös 40–49-vuotiaiden ikäluokat ovat suuria. Nuoria työikäisiä eli 20–29-vuotiaita on suhteellisesti vähemmän kuin koko Uudellamaalla. Kuitenkin alle 20-vuotiaiden nuorten ja lasten osuus on suunnilleen sama kuin koko maassa.

Suunnittelualan asukkaista noin 82 prosenttia asuu taajamissa. Korkeasta taajama-asteesta huolimatta yhdyskuntarakenteen hajautuminen ja palvelujen keskittäminen ovat kasvattaneet pävitäisten matkojen pituuksia. Taajamaväestön osuus on suurin ja samalla yli keskiarvon Hangossa, Kirkkonummella, Karkkilassa ja Lohjalla. Harvemmin asutuissa maaseutukunnissa Siuntiossa ja Inkoossa taajamaväestön osuus on alle puolet kunnan asukkaista. Raaseporissa ja Vihdissä taajamassa asuu noin 75 prosenttia kuntalaisista.

2.5 Elinkeinorakenne ja työssäkäynti

Länsi-Uudellamaalla sijaitsevien työpaikkojen kokonaismäärä on pysynyt 2000-luvulla kohtuullisen samana. Suhteellisesti eniten työpaikkojen määrä on kasvanut kyseisellä ajanjaksolla Kirkkonummella ja vähentynyt puolestaan Siuntiossa ja Hangossa. Ennusteen mukaan työpaikkojen määrä kasvaa Länsi-Uudenmaan alueella noin 40 prosentilla 80 000 työpaikkaan vuoteen 2035 mennessä. Kasvu painottuu alueen itäosaan, mutta kasvupotentiaalia on alueen jokaisessa kunnassa.

Länsi-Uudenmaan elinkeinorakenne on monipuolinen ja vahvoja aloja ovat metallituotteiden valmistus ja jalostus, sähkölaitteiden valmistus sekä paperin ja kartongin valmistus. Vaikka teollisuustyöpaikkojen merkitys on alueella viimeisen kymmenen vuoden aikana vähenty-



Kuva 11. Väestömuutos vuosina 1985–2011 (lähde: Uudenmaan liitto).

nyt, on teollisuuden rooli Karkkila ja Hangon työpaikkarakenteessa suuri ja haasteena on yhä edelleen perinteisen teollisuuden rakennemuutoksen jatkuminen. Muita merkittävästi työllistäviä toimialoja ovat julkiset ja yksityiset palvelut. Palvelutyöpaikoille on ominaista keskittyminen kuntakeskuksiin ja niiden osuus kaikista työpaikoista on Länsi-Uudellamaalla lähes 70 prosenttia. Tavaraliikennettä tuottavat toiminnot ovat keskittyneet erityisesti valtatie 25 muodostamalle kehitysvyöhykkeelle.

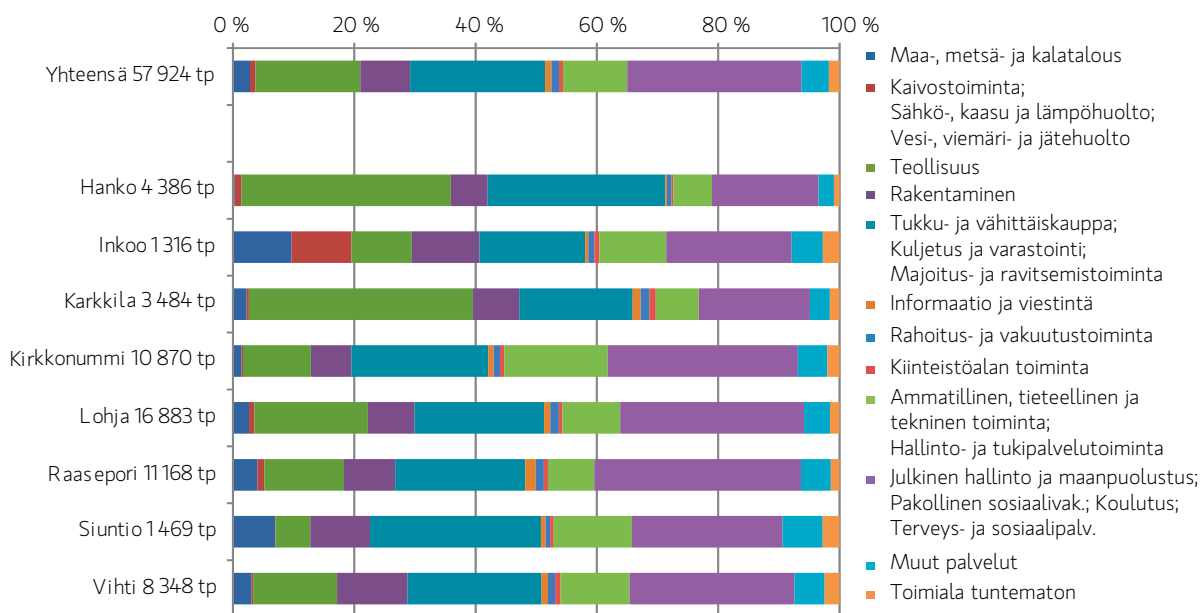
Länsi-Uudenmaan kuntien työpaikkaomavaraisuus on keskimäärin 73 prosenttia. Työpaikkojen suhteen omavaraisimpia kuntia ovat Hanko (113 prosenttia), Raasepori (88 prosenttia) ja Karkkila (86 prosenttia). Työpaikkaomavaraisuus on selvästi alhaisempi pääkaupunkiseudun lähialueella. Työpaikkaomavaraisuus on selkeästi alhaisin Inkoossa (52 prosenttia) ja Siuntiossa (50 prosenttia).

Työssäkäynti Länsi-Uudeltamaalta pääkaupunkiseudulle on jatkuvasti lisääntynyt, jonka seurauksena myös työmatkat ovat pidentyneet.

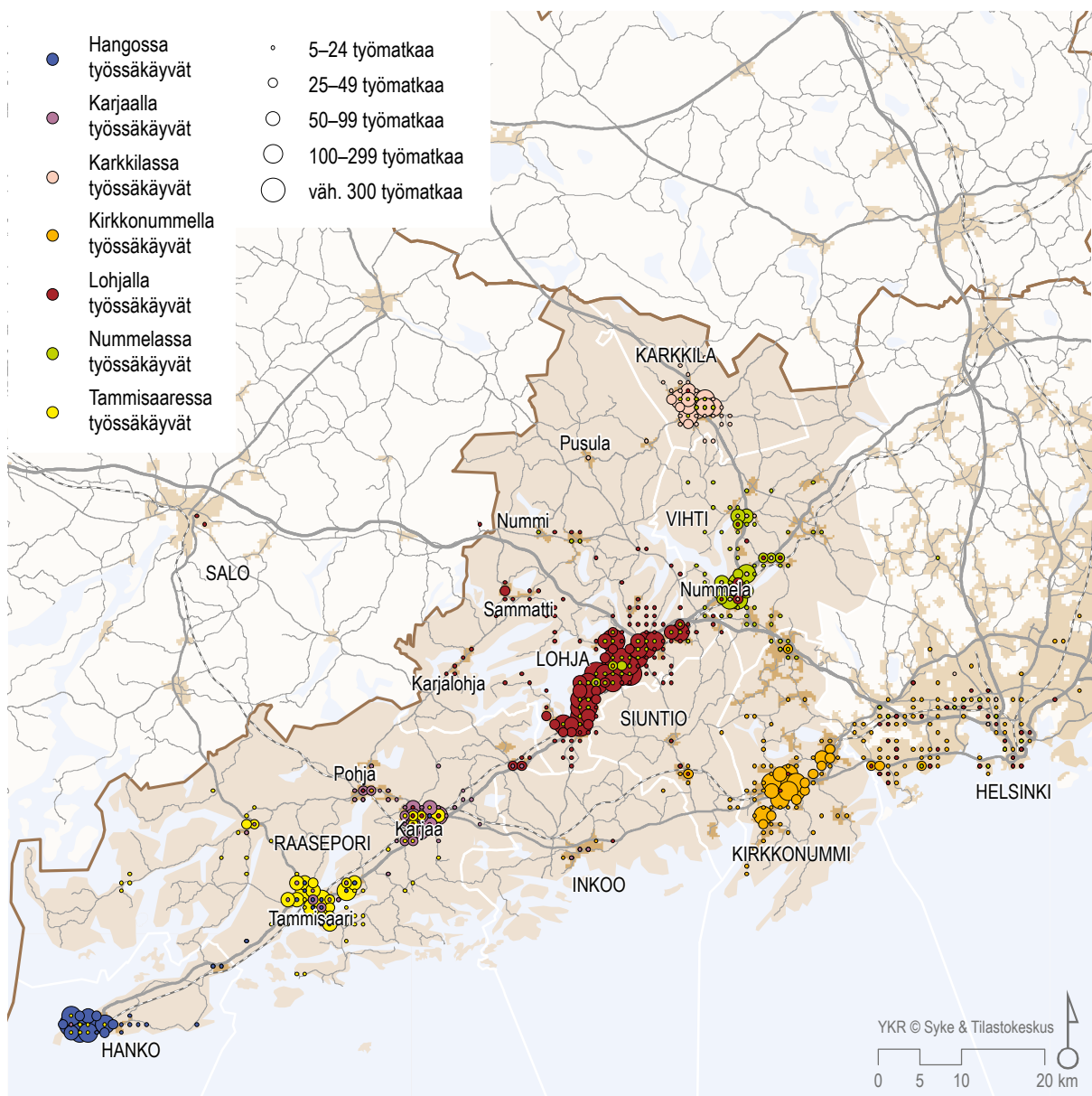
Nykyisin peräti 27 000 länsiusmaalaista käy töissä pääkaupunkiseudulla. Tavoitteena on parantaa tulevaisuudessa Länsi-Uudenmaan työpaikkaomavaraisuutta etenkin alueen itäisessä osassa. Länsi-Uudenmaan alueella eniten töissä käydään Lohjalla. Lisäksi alueen sisäistä työmatkaliikennettä on runsaasti Lohjalta Vihtiin, Raaseporista Hankoon ja Siuntiossa Kirkkonummelle.

Taulukko 3. Länsi-Uudenmaan työpaikkojen kehitys (lähde: Tilastokeskus).

Työpaikat	1985	2011	Muutos 1985–2011
Hanko	5 593	4 386	-22 %
Inkoo	1 720	1 316	-23 %
Karkkila	2 876	3 484	21 %
Kirkkonummi	8 303	10 870	31 %
Lohja	16 768	16 883	1 %
Raasepori	12 721	11 168	-12 %
Siuntio	1 188	1 469	24 %
Vihti	6 396	8 348	31 %
Yhteensä	55 565	57 924	4 %



Kuva 12. Elinkeinorakenne vuonna 2011 (lähde: Tilastokeskus).



Kuntien välinen työssäkäynti vuonna 2010 (yli 100 virrat)

Hangosta		Inkoosta		Karkkilasta		Kirkkonummelta	
Raaseporiin	249	Helsinkiin	414	Helsinkiin	398	Helsinkiin	4 954
Helsinkiin	101	Espooseen	345	Vihtiin	293	Espooseen	4 839
		Kirkkonummelle	252	Espooseen	255	Vantaalle	997
		Raaseporiin	225	Vantaalle	221	Lohjalle	157
		Lohjalle	190	Lohjalle	203	Vihtiin	135
						Siuntioon	117
Lohjalta		Raaseporista		Siuntiosta		Vihdistä	
Helsinkiin	2 442	Helsinkiin	785	Helsinkiin	571	Helsinkiin	2 743
Espooseen	2 186	Hankoon	710	Espooseen	565	Espooseen	2 346
Vihtiin	880	Lohjalle	441	Kirkkonummelle	386	Vantaalle	972
Vantaalle	683	Espooseen	275	Lohjalle	262	Lohjalle	682
Kirkkonummelle	299	Kirkkonummelle	191	Vantaalle	145	Karkkilaan	270
Raaseporiin	267	Inkooseen	160			Kirkkonummelle	241
Karkkilaan	191	Vantaalle	103			Nurmijärvellä	193
Siuntioon	160						

Kuva 13. Taajamissa työssäkävien asuinpaikat vuonna 2009 ja kuntien välinen työssäkäynti vuonna 2010 (yli 100 virrat) (lähde: Tilastokeskus).

3 TAVOITTEET

3.1 Visio ja liikennejärjestelmän kehittämistavoitteet

Liikennejärjestelmän kehittämisen ydinkohdat on kiteytetty visioon vuodelle 2035:

*"LÄNSI-UUDENMAAN
LIIKENNEJÄRJESTELMÄ TUKEE
KESTÄVÄLLÄ TAVALLA KILPAILU-
KYKYISTÄ UUDENMAAN ALUE-
JA YHDYSKUNTARAKENNETTA.
ASUKKAIDEN MATKAT JA ELIN-
KEINOELÄMÄN KULJETUKSET
OVAT TURVALLISIA JA SUJUVIA."*

Länsi-Uudenmaan liikennejärjestelmän kehittämistä ohjataan työn alkuvaiheessa hyväksytyillä kehittämistavoitteilla, jotka on valittu keskeisten strategisten suunnitelmien ja muiden lähtökohtien sekä nykytilanteen analyysin pohjalta. Liikennejärjestelmän kehittämistä koskevat tavoitteet on asetettu vuoteen 2035 ja ne on määritelty erikseen henkilöliikenteelle, kuljetuksille sekä yhteiskunnan tarpeille (taulukot 5–7). Tavoitteita on tarkennettu myös eri aluetyypeille sopiviksi. Lisäksi eri liikennemuodoille on muodostettu palvelutasotavoitteet suurimpiin taajamiin ja keskeisille yhteysväleille (luku 3.2). Tavoitteita toteutetaan neljän kehittämislinjauksen kautta (luku 4.1) ja niihin pohjautuvan toimenpideohjelman avulla (luku 5).

Taulukko 4. Liikennejärjestelmäsuunnitelman tavoiterakenne.

1. Ihmisten liikkumisen ja elinkeinoelämän yleistavoitteet

Henkilöliikenne

Mahdollistetaan päivittäisten matkojen ja matkakettujen turvallinen sujuminen sekä edistetään ympäristöä säästäviä liikkumistottumuksia

Kuljetukset

Varmistetaan kuljetusten sujuminen kustannustehokkaasti, täsmällisesti ja turvallisesti ympäri vuorokauden ja vuoden

2. Yhteiskunnalliset yleistavoitteet

Turvallisuus

Parannetaan liikenneturvallisuutta siten, että liikenteessä kuolleiden ja loukkaantuneiden määrä vähenee jatkuvasti

Ympäristö

Vähennetään liikenteen aiheuttamia kasvihuonekaasupäästöjä ja muita liikenteen haitallisia ympäristövaikutuksia (melu, tärinä ja pohjavesien pilaantuminen) sekä lievennetään niiden haittavaikutuksia

Alue- ja yhdyskuntarakenne

Toteutetaan maankäytön kasvu nykyistä taajama- ja kylärakennetta täydentäen sekä kehityskäytäviä vahvistaen siten, että vähennetään liikennetarvetta

Tasapuolisuus

Kehitetään eri alueiden ja eri väestöryhmien tasapuolisia liikkumismahdollisuuksia

Taloudellisuus

Parannetaan väylänpidon ja liikennepalvelujen taloudellisuutta ja tehokkuutta – uutta kapasiteettia rakennetaan harkiten

3. Palvelutasotavoitteet

Liikennemuotokohtaiset palvelutasotavoitteet suurimmissa taajamissa sekä keskeisillä yhteysväleillä

Henkilöliikenteen yleistavoitteena mahdollistetaan päivittäisten matkojen ja matkaketjujen turvallinen sujuminen sekä edistetään ympäristöä säästäviä liikkumistottumuksia. Kuljetusten yleistavoitteena varmistetaan kuljetusten sujuminen kustannustehokkaasti, täsmällisesti ja turvallisesti ympäri vuorokauden ja vuoden. Yhteiskunnan asettamat reunaehdot ja tarpeet jakaantuvat

viiteen kokonaisuuteen, jotka ovat turvallisuus, ympäristö, alue- ja yhdyskuntarakenne, tasapuolisuus ja taloudellisuus

Aluetyyppikohtaisia tarkennuksia on esitetty kaupunki- ja kuntakeskuksille sekä taajamille, kylille ja maaseutualueille sekä taajamien välisen ja ulkoisen liikenteen väylille.



Taulukko 5. Henkilöliikennettä koskevat tavoitteet.

Yleistavoite	Aluetyypikohtaiset tarkennukset
Henkilöliikenne - Mahdollistetaan päivittäisten matkojen ja matkakettujen turvallinen sujuminen sekä edistetään ympäristöä säästäviä liikkumistottumuksia.	Kaupunki- ja kuntakeskukset sekä taajamat - Parannetaan jalankulun ja pyöräilyn olosuhteita siten, että lyhyitä matkoja tehdään yhä enemmän kävellen ja pyöräillen. - Kasvatetaan joukkoliikenteen kulkutapaosuutta ja mahdollistetaan päivittävät matkat pääkaupunkiseudulle joukkoliikenteellä. Kylät ja maaseutualueet - Turvataan henkilöautoliikenteen olosuhteet eri vuodenaikoina. - Varmistetaan tärkeimpien palvelujen saavutettavuus kestäväillä kulkumuodoilla. Taajamien välinen liikenne ja ulkoinen liikenne - Kehitetään mahdollisuuksia eri liikennemuotojen yhdessä tarjoamiin helppoihin ja sujuviin matkakettuihin. - Lisätään joukkoliikenteen, erityisesti raideliikenteen, käyttöä siten, että sillä pystytään hoitamaan suurimmat opiskelu- ja työmatkavirrat. - Varmistetaan päivittäisten matkojen sujuminen hyvin henkilöautolla.

Taulukko 6. Kuljetuksia koskevat tavoitteet.

Yleistavoite	Aluetyypikohtaiset tarkennukset
Kuljetukset - Varmistetaan kuljetusten sujuminen kustannustehokkaasti, täsmällisesti ja turvallisesti ympäri vuorokauden ja vuoden.	Kaupunki- ja kuntakeskukset sekä taajamat - Turvataan työpaikka-alueiden hyvä saavutettavuus ja luodaan yhteistyössä edellytyksiä toimiville logistiikka-alueille. - Ohjataan raskasta liikennettä pois taajamista tai hyvin toteutetuille kuljetusreiteille sekä turvataan keskusta-alueiden jakeliikenteen toimivuus. Kylät ja maaseutualueet - Varmistetaan elinkeinoelämän tarpeisiin alemman tieverkon kunto, turvallisuus ja liikennekäytönsävyys. Taajamien välinen liikenne ja ulkoinen liikenne - Varmistetaan pääteiden ympärivuotinen toimivuus ja turvallisuus. - Parannetaan rautatie- ja vesikuljetusten kilpailuedellytyksiä.

Taulukko 7. Yhteiskunnan tarpeita koskevat tavoitteet.

Yleistavoite	Aluetyypikohtaiset tarkennukset
Yhteiskunta <u>Turvallisuus</u> - Parannetaan liikenneturvallisuutta siten, että liikenteessä kuolleiden ja loukkaantuneiden määrä vähenee jatkuvasti. <u>Ympäristö</u> - Vähennetään liikenteen aiheuttamia kasvihuonekaasupäästöjä ja muita liikenteen haitallisia ympäristövaikutuksia (melu, tärinä ja pohjavesien pilaantuminen) sekä lievennetään niiden haittavaikutuksia. <u>Alue- ja yhdyskuntarakenne</u> - Toteutetaan maankäytön kasvu nykyistä taajama- ja kylärakennetta täydentäen sekä kehityskäytäviä vahvistaen siten, että vähennetään liikennetarvetta. <u>Tasapuolisuus</u> - Kehitetään eri alueiden ja eri väestöryhmien tasapuolisia liikkumismahdollisuuksia. <u>Taloudellisuus</u> - Parannetaan väylänpidon ja liikennepalvelujen taloudellisuutta ja tehokkuutta – uutta kapasiteettia rakennetaan harkiten.	Kaupunki- ja kuntakeskukset sekä taajamat - Parannetaan keskustojen turvallisuutta, viihtyisyyttä ja vetovoimaisuutta erityisesti jalankulkijoiden, pyöräilijöiden ja moponäyttelijöiden osalta. - Vahvistetaan kestävien kulkumuotojen käytön edellytyksiä eri toimijoiden yhteistyönä ja ohjataan uudisrakentamista joukkoliikennedyhteyksien varten kävely- ja pyöräilyetäisyyksille palveluista. Kylät ja maaseutualueet - Varmistetaan turvalliset liikennedyhteydet. - Keskitetään ja ohjataan maaseutualueiden rakentaminen kyliin. Taajamien välinen liikenne ja ulkoinen liikenne - Vähennetään erityisesti vakavia onnettomuuksia. - Varmistetaan seutukeskusten ja pääkaupunkiseudun saavutettavuus sujuvasti kohtuullisessa ajassa ja kustannuksella.

3.2 Keskeisten yhteysvälien palvelutasotavoitteet

Palvelutasolähtöinen suunnittelu ja päätöksenteko on uuden liikennepolitiikan mukainen tapa linjata julkisin varoin tarjottava matkojen ja kuljetusten palvelutaso. Linjaus edellyttää matkojen ja kuljetusten erilaisten palvelutasotekijöiden tavoitetason määrittelemistä. Tässä suunnitelmassa palvelutasotavoitteet on asetettu siten, että ne toteuttavat Länsi-Uudenmaan liikennejärjestelmän kehittämiselle asetettuja yleistavoitteita. Länsi-Uudenmaan kuntakeskuksille ja keskeisille yhteysväleille on tehty ensiksi nykytilan palvelutasotarkastelut, joiden pohjalta on sitten määritelty tavoitetaso. Yhteysvälitarkastelut on tehty maakuntakaavassa esitettyjen seutu- ja kuntakeskusten välille sekä alueen yhteyksille pääkaupunkiseudulle ja läheisiin maakuntakeskuksiin aluerakenteellisen ja liikenteellisen merkityksen perusteella.

Liikenneviraston selvityksen (2011) mukaan matkojen keskeiset palvelutasotekijät ovat matka-aika ja sen ennakoitavuus, hallittavuus, turvallisuus, helppous ja käytettävyys sekä mukavuus. Vastaavasti kuljetusten keskeiset palvelutasotekijät ovat kustannustehokkuus, täsmällisyys, turvallisuus, vaurioitumattomuus ja kuljetusvarmuus. Länsi-Uudenmaan tarkasteluissa on keskitytty muutamaaan palvelutasotekijään, joissa mitattavaa tietoa on käytettävissä.

Henkilö- ja tavaraliikenteen palvelutasot on jaettu kulkumuodoittain viiteen eri luokkaan (taulukot 8–9). Nykytilanne ja tavoitetaso on kuvattu eri kulkumuodoilla keskeisille yhteysväleille (kuvat 14–16). Liikenteellisesti merkittävimmillä yhteysväleillä ja suurimpien keskusten välillä tavoitellaan hyvää tai erittäin hyvää palvelutasoa. Vuoden 2035 tavoitetilanteen kuvissa (kuvat 14–16) vahvennetut viivat kuvaavat nykytilaa korkeampaa palvelutasoa.

3.2.1 Autoliikenteen tavoitteellinen palvelutaso

Yhteysvälien tavoitetason määrittelyn keskeisinä lähtökohtina ovat keskusten merkitys aluerakenteessa ja väylien liikenteellinen merkitys.

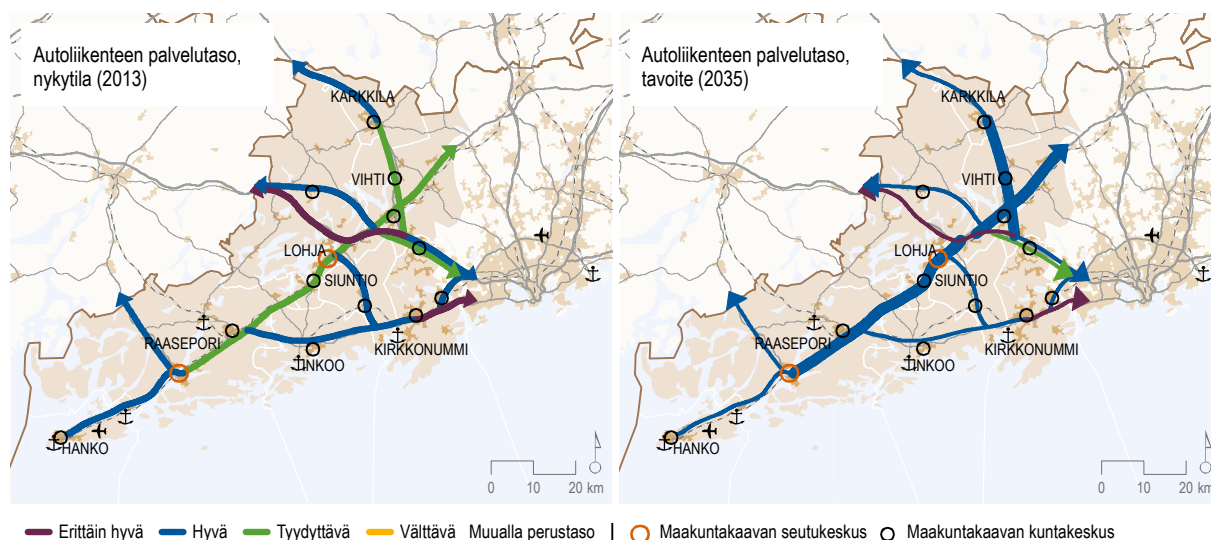
Keskeisillä yhteysväleillä korostuu liikenne pääkaupunkiseudulle, sillä länsiuusmaalaisten kuntarajat ylittävästä liikenteestä yli puolet (53 prosenttia) suuntautuu pääkaupunkiseudulle. Näistä matkoista suurin osa (64 prosenttia) on työmatkoja, joten matka-aika ja sen ennakoitavuus ovat tärkeitä palvelutasotekijöitä.

Henkilöautoliikenteessä usealla Länsi-Uudenmaan vilkasliikenteisellä yhteysväleillä tarvitaan nykyistä parempaa palvelutasoa. Palvelutasotarkastelut nostavat esille puutteena erityisesti valtatie 1 Nummelasta Helsinkiin, valtatie 2 Nummelasta Karkkilaan sekä valtatie 25 Tammi- saaresta Hyvinkäälle. Tavoitteiden saavuttamiseksi tarvitaan toimenpiteitä, joita on kuvattu tarkemmin luvussa 4.1.



Taulukko 8. Henkilöliikenteen palvelutasot.

	Henkilöliikenne	
	Autoliikenne	Joukkoliikenne
Erittäin hyvä	Matka-aikojen ennakoitavuus on erittäin hyvä. Ruuhkia esiintyy harvoin ja väylien liikennöitävyys on erittäin hyvä.	Työ-, opiskelu- ja vapaa-ajan matkat keskusten välillä on mahdollista toteuttaa täsmällisesti ja yhtä nopeasti joukkoliikenteellä kuin henkilöautolla. Vuorotarjonta ei rajoita joukkoliikenteellä matkustamista. Matkustajainformaatiota löytyy vähintään paperisena asemilta ja pysäkeiltä aikataulujen ja reittikarttojen muodossa.
Hyvä	Matka-aikojen ennakoitavuus on hyvä. Ruuhkia esiintyy satunnaisesti ja väylien liikennöitävyys on hyvä.	Työ- ja opiskelumatkoilla joukkoliikenne on täsmällistä eikä matka-aik keskusten välillä ei ole oleellisesti hitaampi kuin autoliikenteellä. Vuorotarjonta riittää useimmille käyttäjärhyille. Matkustajainformaatiota löytyy paperisena asemilta ja vilkkaimilta pysäkeiltä aikataulujen ja reittikarttojen muodossa.
Tyydyttävä	Matka-aikojen ennakoitavuus on tyydyttävä, yllättäviä viivytyksiä ja ruuhkia sattuu melko usein.	Joukkoliikenteen matkustaminen on hitaampaa kuin autoliikenteellä. Vuorotarjonta edellyttää matkan suunnittelua, mutta riittää tarvittaessa päivittäiseen liikkumiseen. Matkustajainformaatiota löytyy asemilta aikataulujen ja reittikarttojen muodossa.
Välttävä	Matka-aikojen ennakoitavuus on välttävä, yllättäviä viivytyksiä ja ruuhkia sattuu usein.	Joukkoliikenteen matkustaminen on selvästi hitaampaa kuin autoliikenteellä. Vuorotarjonta edellyttää matkan suunnittelua, mutta riittää tarvittaessa päivittäiseen liikkumiseen.
Perustaso (autoliikenne), perustaso/ minimitaso (joukkoliikenne)	Viivytyksiä voi tapahtua ja ihmiset joutuvat varautumaan niihin matkapäätöstä tehdessään.	Joukkoliikennepalveluja on tarjolla, mutta ne ovat selvästi autoliikennettä hitaampia ja vaativat suunnittelua. Tarjonta ei ole välttämättä riittävää päivittäiselle käyttäjälle.



Kuva 14. Autoliikenteen palvelutason nykytila, 2013, ja tavoitetaso, 2035, keskeisillä yhteysväleillä.

3.2.2 Joukkoliikenteen tavoitteellinen palvelutaso

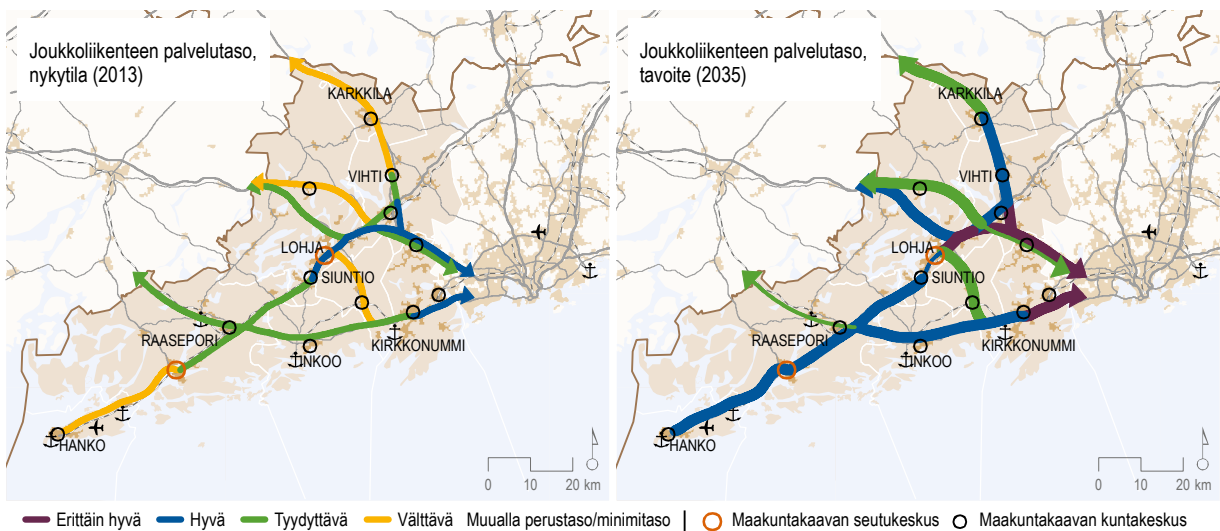
Joukkoliikenteessä nykytilanne ei vastaa tavoitetasoa millään yhteysvälillä, jolle on asetettu tavoitetasoksi joko erittäin hyvä tai hyvä eikä myöskään monilla alemman tavoitetason yhteyksillä. Joukkoliikenteen erittäin hyvää palvelutasoa tavoitellaan Kirkkonummelta, Lohjalta ja Nummelasta Helsinkiin.

Joukkoliikenteen palvelutasotavoitteiden saavuttamiseksi tarvitaan laaja joukko toimenpiteitä, joita on kuvattu tarkemmin luvussa 4.3.

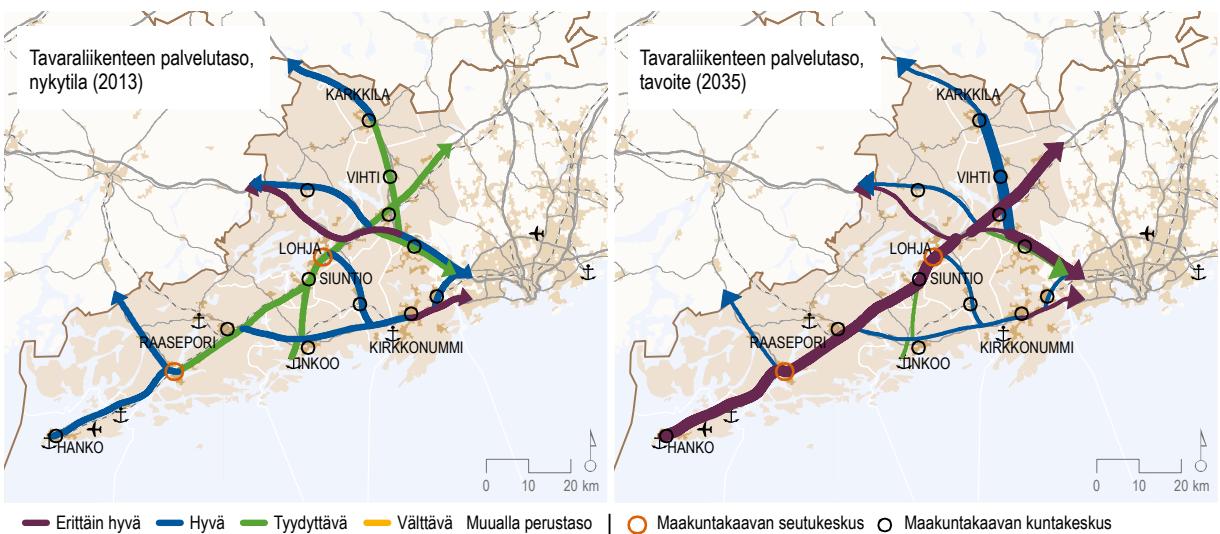
3.2.3 Tavaraliikenteen tavoitteellinen palvelutaso

Tavarakuljetuksissa massa- ja kappaletavarat ovat merkittävimmät tuoteryhmät kuntien välisissä kuljetuksissa. Kappaletavaroiden kuljetukset ovat hallitsevassa roolissa varsinkin kuntien sisäisissä kuljetuksissa. Täsmällisyys ja kustannustehokkuus ovat keskeisiä palvelutasotekijöitä näiden tuoteryhmien kuljetuksissa.

Tavaraliikenteessä palvelutasopuutteita on pääasiassa samoilla yhteysväleillä kuin autoliikenteessäkin. Näitä ovat valtatie 1 Nummelasta



Kuva 15. Joukkoliikenteen palvelutason nykytila, 2013, ja tavoitetaso, 2035, keskeisillä yhteysväleillä.



Kuva 16. Tavaraliikenteen palvelutason nykytila, 2013, ja tavoitetaso, 2035, keskeisillä yhteysväleillä.

Helsinkiin, valtatie 2 Nummelasta Karkkilaan sekä valtatie 25 koko Länsi-Uudenmaan alueella.

Tavaraliikenteen palvelutasotavoitteiden saavuttamiseksi tarvitaan pääasiassa samoja toimen-

piteitä, joita on kuvattu edellä luvun 3.2.1 lopussa. Lisäksi logistiikan kehittämistä on kuvattu laajemmin luvussa 4.4.

Taulukko 9. Tavaraliikenteen palvelutasot.

Tavaraliikenne		
	Maantie	Rata
Erittäin hyvä	Kuljetusten täsmällisyys on erittäin hyvä. Ruuhkia esiintyy harvoin ja väylien liikennöitävyys on erittäin hyvä. Kuljetukset voidaan hoitaa kustannustehokkaasti.	Kuljetusten täsmällisyys on erittäin hyvä. Kuljetukset voidaan hoitaa kustannustehokkaasti.
Hyvä	Kuljetusten täsmällisyys on hyvä. Ruuhkia esiintyy satunnaisesti ja väylien liikennöitävyys on hyvä. Kuljetukset voidaan hoitaa kustannustehokkaasti.	Kuljetusten täsmällisyys on hyvä. Ne voidaan hoitaa kustannustehokkaasti.
Tyydyttävä	Kuljetusten täsmällisyys on tyydyttävä, yllättäviä viivytyksiä ja ruuhkia sattuu melko usein.	Kuljetusten täsmällisyys on tyydyttävä.
Välttävä	Kuljetusten täsmällisyys on välttävä, yllättäviä viivytyksiä ja ruuhkia sattuu usein.	Kuljetusten täsmällisyys on välttävä.
Perustaso	Viivytyksiä tapahtuu ja yritykset joutuvat varautumaan niihin kuljetuspäätöksiä tehdessään.	Viivytyksiä tapahtuu ja yritykset joutuvat varautumaan niihin kuljetuspäätöksiä tehdessään.



3.3 Palvelutasotavoitteet taajamissa

Länsi-Uudenmaan liikennejärjestelmäsuunnitelmassa on tehty palvelutasotarkastelut myös suurimmissa taajamissa niin taajamien sisäiselle liikenteelle kuin taajamista lähtevälle tai taajamiin päätyvälle liikenteelle. Taajamien sisäisessä liikenteessä korostuvat ostos- ja asiointi- sekä vapaa-ajan matkat. Myös työ- sekä koulu- ja opiskelumatkoja on runsaasti. Matka-aika ja sen ennakoitavuus korostuu kaikkien keskeisten matkaryhmien palvelutasotekijöissä. Matkoja taajamissa tehdään määrällisesti eniten henkilöautolla, mutta merkittävää on myös kevyt liikenne (jalankulku ja pyöräily). Matkasuoritteessa henkilöauto kuitenkin hallitsee selvästi.

Kuntien sisäisissä kuljetuksissa kappaletavarat ovat tavarakuljetusten merkittävin tuoteryhmä. Täsmällisyys ja kustannustehokkuus ovat näihin kuljetuksiin liittyviä keskeisiä palvelutasotekijöitä.

Taajamien sekä taajamista lähteviin keskeisiin matkoihin ja kuljetuksiin liittyviä palvelutaso-ongelmia ovat erityisesti (taulukko 10):

- Pyöräilyn yhteyspuutteet ja pääverkon laatu- ja turvallisuusongelmat taajamissa; saavutettavuus ja turvallisuus koulu- ja työmatkoilla
- Joukkoliikenteen kilpailukyky erityisesti pääkaupunkiseudulle suuntautuvilla matkoilla; matka-aika ja vuorotarjonta työ- ja opiskelumatkoilla
- Joukkoliikennettä hyödyntävien matkakettujen palvelutaso-ongelmat, erityisesti pääkaupunkiseudulle ja myös muualle maahan; matka-aika ja sen ennakoitavuus työ-, asiointi- ja vapaa-ajan matkoilla
- Alueen keskeisten tieyhteyksien sujuvuus- ja turvallisuusongelmat; matka-aika ja sen ennakoitavuus työ-, asiointi- ja vapaa-ajan matkoilla
- Kuljetusten palvelutaso alueen pääyhteyksissä (vt 25, Hanko–Hyvinkää-rata ja satamat) ja alemmalla tieverkolla; täsmällisyys ja kustannustehokkuus kappaletavara- ja massakuljetuksissa

3.4 Palvelutason merkittävimmät kehittämistarpeet

Keskeisten yhteysvälien palvelutasotarkastelut on tehty auto- ja joukkoliikenteen sekä tavaraliikenteen

teen näkökulmasta. Merkittävimmät palvelutason kehittämistarpeet kohdistuvat niille yhteysväleille, joille tavoitteellinen palvelutaso on asetettu nykytilaa korkeammalle kaikilla eri kulkumuodolla.

Näitä yhteysvälejä ovat:

- valtatie 1 Nummela–pääkaupunkiseutu
- valtatie 2 Nummela–Karkkila
- valtatie 25 (erityisesti väli Tammissaari–Nummela)/ Hanko–Hyvinkää –rata

Nämä yhteysvälit ovat keskeisiä niin alueen sisäisessä kuin ulkoisessakin liikenteessä. Niillä pyritään joko hyvään tai erittäin hyvään palvelutasoon ja sen saavuttaminen edellyttää monenlaisia toimenpiteitä. Palvelutason parantamiseksi tarvittavia toimenpiteitä on tarkasteltu yksityiskohtaisemmin muiden liikennejärjestelmän kehittämistoimenpiteiden kanssa luvussa 4. Osalla toimenpiteistä voidaan samalla parantaa kaikkien kulkumuotojen palvelutasoa.

Taajamien palvelutasotarkastelut nostivat esiin erityisesti seuraavia keskeisiä kehittämistarpeita:

- Pyöräilyverkon pääyhteyksien kehittäminen, erityisesti työmatkoilla
- Joukkoliikenteen palvelutason parantaminen taajamista pääkaupunkiseudulle ja alueen tärkeimmille sisäisille yhteyksille
- Matkakeskusten ja matkojen solmupisteiden palvelutason merkittävä parantaminen

Taajamien palvelutason parantamiseen liittyviä toimenpiteitä on myös kuvattu tarkemmin luvussa 4.



Taulukko 10. Keskeiset matka- ja kuljetusryhmät sekä niihin liittyvät palvelutaso-ongelmat ja kehittämistarpeet taajamien liikenteessä ja taajamista lähtevässä liikenteessä.

Taajama	Nykytilan keskeiset matka- ja tavarakuljetusryhmät (kulkumuodot: ha = henkilöauto, jk = joukkoliikenne, pp = polkupyörä, jk = jalankulku)	Keskeisiin matkoihin ja kuljetuksiin liittyviä palvelutaso-ongelmia ja kehittämistarpeita suhteessa tavoitteisiin
Lohja	Taajaman sisäiset matkat eri matkaryhmissä (ha, jk, pp, jl) Työmatkat muualla Länsi-Uudellemaalle, pääkaupunkiseudulle ja muualle maahan (ha, jl) Työasia- ja vapaa-ajan matkat Länsi-Uudenmaan ulkopuolelle (ha, jl) Kappaletavarakuljetukset kunnan sisällä, muualle Länsi-Uudellemaalle ja muualle maahan (ka) Massatuotteiden kuljetukset kunnan ulkopuolelle (ka, juna)	Joukkoliikennettä hyödyntävien matkaketjujen palvelutaso-ongelmat. Joukkoliikenteen kilpailukyvyyn parantaminen erityisesti pääkaupunkiseudulle Pyöräilyn yhteyspuutteiden poistaminen ja laatutason parantaminen. Länsi-Uudenmaan ja pääkaupunkiseudulle johtavien päätieyhteyksien sujuvuuden ja liikennöitävyyden varmistaminen Rataverkon (erityisesti Hanko-Hyvinkää) kapasiteetin ja teknisen tason riittävyyden varmistaminen
Raasepori (Tammisaari ja Karjaa)	Taajaman sisäiset matkat eri matkaryhmissä (ha, pp, jk, jl) Työ-, ostos- ja asiointi- ja vapaa-ajan matkat muualle kuntaan (ha, pp) Työmatkat muualle Länsi-Uudellemaalle ja pääkaupunkiseudulle (ha, jl) Vapaa-ajan matkat maakunnan ulkopuolelle (ha, jl) Kappaletavarakuljetukset kunnan sisällä, muualle Länsi-Uudellemaalle ja maakunnan ulkopuolelle (ka) Massatuotteiden kuljetukset kunnan ulkopuolelle (ka, juna)	Valtatien 25 hyvän palvelutason varmistaminen Joukkoliikenteen kilpailukyvyyn (mm. matkaketjut) parantaminen erityisesti pääkaupunkiseudulle (mm. Rantarata) Jalankulku- ja pyöräilyolosuhteiden parantaminen taajamissa Raidekuljetusten toimivan palvelutason varmistaminen
Kirkko- nummi (Rantaradan ja kantatien 51 kehittä- misvyöhyke)	Taajaman sisäiset matkat eri matkaryhmissä (ha, pp, jk, jl) Työ-, ostos- ja asiointi- ja vapaa-ajan matkat pääkaupunkiseudulle (ha, jl) Kappaletavarakuljetukset muualle Länsi-Uudellemaalle (ka) Massatuotteiden kuljetukset Länsi-Uudenmaan ulkopuolelle (ka, laiva) Tuoretuotteiden kuljetukset kunnan ulkopuolelle (ka)	Pyöräilyn yhteyspuutteiden poistaminen ja laatutason parantaminen (mm. maanteiden varrella) Joukkoliikenteen kilpailukyvyyn parantaminen erityisesti pääkaupunkiseudulle Kuljetusten toimivan palvelutason varmistaminen ulkoisissa päätieyhteyksissä ja alemmalla tieverkolla
Vihti (Nummela)	Taajaman sisäiset matkat eri matkaryhmissä (ha, jk, pp, jl) Työ-, ostos- ja asiointimatkat pääkaupunkiseudulle (ha, jl) Työ- ja vapaa-ajan matkat maakunnan ulkopuolelle (ha, jl) Kappaletavarakuljetukset kunnan sisällä ja muualle Länsi-Uudellemaalle (ka) Massatuotteiden kuljetukset kunnan ulkopuolelle (ka, juna)	Joukkoliikenteen kilpailukyvyyn parantaminen erityisesti pääkaupunkiseudulle ja kunnan sisällä Pääkaupunkiseudulle johtavien tieyhteyksien (vt1, vt2 ja mt120) sujuvuuden ja liikennöitävyyden varmistaminen Pyöräilyn yhteyspuutteiden poistaminen ja laatutason parantaminen Rataverkon (erityisesti Hanko-Hyvinkää) kapasiteetin ja teknisen tason riittävyyden varmistaminen
Hanko	Taajaman sisäiset matkat eri matkaryhmissä (ha, pp, jk) Työmatkat muualle kuntaan, Länsi-Uudellemaalle ja pääkaupunkiseudulle (ha) Ostos-, asiointi- ja vapaa-ajan matkat Länsi-Uudellemaalle Vapaa-ajan matkat maakunnan ulkopuolelle (ha, jl) Massatuotteiden kuljetukset maakunnan ulkopuolelle (ka, juna, laiva)	Kuljetusten toimivan palvelutason varmistaminen ulkoisissa pääyhteyksissä (Hangon satama, vt 25 ja Hanko-Hyvinkää -rata) Joukkoliikenteen kilpailukyvyyn parantaminen (erityisesti kaukoliikenne)
Karkkila	Taajaman sisäiset matkat eri matkaryhmissä (ha, jk, pp) Työ- ja vapaa-ajan matkat pääkaupunkiseudulle ja Länsi-Uudellemaalle (ha, jl) Opiskelu- ja vapaa-ajan matkat maakunnan ulkopuolelle (ha, jl) Kappaletavarakuljetukset muualle Länsi-Uudellemaalle ja maakunnan ulkopuolelle (ka) Massatuotteiden kuljetukset Uudellemaalle (ka)	Pääkaupunkiseudulle johtavien tieyhteyksien (vt1, vt2) sujuvuuden ja liikennöitävyyden varmistaminen Joukkoliikenteen kilpailukyvyyn parantaminen erityisesti pääkaupunkiseudulle Kuljetusten toimivan palvelutason varmistaminen ulkoisissa päätieyhteyksissä ja alemmalla tieverkolla
Siuntio (Asema)	Taajaman sisäiset matkat eri matkaryhmissä (ha, jk, pp) Matkat eri matkaryhmissä pääkaupunkiseudulle (ha, jl) Työmatkat muualle Länsi-Uudellemaalle (ha) Työasiamatkat maakunnan ulkopuolelle (ha) Kappaletavarakuljetukset Uudellemaalle (ka)	Joukkoliikenteen kilpailukyvyyn parantaminen erityisesti pääkaupunkiseudulle Päätieyhteyksien (mm. kt51) sujuvuuden ja liikennöitävyyden varmistaminen
Inkoo	Taajaman sisäiset matkat eri matkaryhmissä (ha, jk, pp) Työ-, ostos- ja asiointimatkat muualle Länsi-Uudellemaalle ja pääkaupunkiseudulle (ha, jl) Kappaletavarakuljetukset Uudellemaalle (ka) Massatuotteiden kuljetukset muualle Länsi-Uudellemaalle ja Uudenmaan ulkopuolelle (ka, laiva)	Kuljetusten toimivan palvelutason varmistaminen ulkoisissa pääyhteyksissä (Inkoon satama, kt 51) Joukkoliikenteen kilpailukyvyyn parantaminen erityisesti pääkaupunkiseudulle

4 LIIKENNEJÄRJESTELMÄN KEHITTÄMINEN

Tavoitteiden pohjalta on valittu Länsi-Uudenmaan liikennejärjestelmän kannalta tärkeimmät kehittämislinjaukset ja niitä tukevat toimenpidekokonaisuudet.

Kehittämislinjausten kohteet

- liikenteen ja maankäytön vuorovaikutus
- kävely ja pyöräily
- joukkoliikenne
- logistiikka

Kehittämislinjaukset on määritelty siten, että ne edistävät kestävästä liikkumisesta ja toisaalta huomioivat myös talouden toimintaedellytykset. Tärkeässä roolissa ovat lisäksi liikkumisen ohjaus sekä matkaketjuajattelu. Ohjaamalla liikkujien valintoja ja yhdistelemällä eri kulkutapoja saadaan tehty investoinnit hyödynnettyä parhaiten ja tehokkaimmin koko liikennejärjestelmää ajatellen. Asukkailla linjaukset näyttäytyvät monipuolisina liikkumismahdollisuuksia ja sujuvina arjen matkoina. Elinkeinoelämälle puolestaan tarjotaan kuljetusten ja työmatkojen tehostumista.

Tieliikenteen kehittäminen sisältyy edellä mainittuihin kehittämislinjauksiin yhtenä osana alueena, etenkin liikenteen ja maankäytön vuorovaikutukseen sekä joukkoliikenteen ja logistiikan toimenpidekokonaisuuksiin.

Seuraavassa on havainnollistettu Länsi-Uudenmaan liikennejärjestelmän kehittämiselle valittuja toimenpidekokonaisuuksia ja esitetty liikennejärjestelmän kehittämislinjausten keskeinen sisältö.

4.1 Liikenteen ja maankäytön vuorovaikutus

Liikennejärjestelmäsuunnittelun keskeisenä lähtökohtana on liikenteen ja maankäytön kehityksen yhteensovittaminen. Liikenteen ja maankäytön vuorovaikutusta on tarkasteltu ja hyödynnetty kaksisuuntaisesti:

- maakuntakaavassa määriteltyjen alueidenkäyttöperiaatteiden merkitys liikennejärjestelmäsuunnittelun lähtökohtana
- liikennejärjestelmälle asetettujen tavoitteiden ja liikennehankkeiden suhde maankäyttöön.

Helsingin seudun voimakkaan kasvun hallinta edellyttää määrätietoista maankäytön ohjausta ja tehokasta liikennejärjestelmää. Länsi-Uusimaa on osa Uudenmaan maakuntaa ja sillä on tärkeä suhde pääkaupunkiseutuun. Länsi-Uudenmaan alueilla ja keskuksilla on myös vahva oma historia ja identiteetti sekä pyrkimys palvelujen ja työpaikkojen mahdollisimman suureen omavaraisuuteen. Liikenteen ja maankäytön vuorovaikutusta on tätä taustaa vasten tarkasteltu sekä laajemman aluerakenteen että yhdyskuntien dynamiikan näkökulmista.

Alue- ja yhdyskuntarakennetta koskevaksi tavoitteeksi on määritelty maankäytön kasvun toteuttaminen nykyistä taajama- ja kylärakennetta täydentäen sekä kehitysvyöhykkeitä vahvistaen siten, että vähennetään liikennetarvetta. Tavoitteen toteutuminen edellyttää aluerakenteen kehittämistä siten, että nykyisillä keskuksilla ja olevalla yhdyskuntarakenteella on keskeinen merkitys aluekehityksessä. Maakuntakaavan alueidenkäyttöperiaatteissa korostetaan nykyisen alue- ja yhdyskuntarakenteen vahvistamisen merkitystä. Kasvun keskittäminen nykyisiin keskuksiin ja taajamiin niitä täydentäen ja tiivistäen edistää myös palvelujen saatavuutta sekä vähentää siten liikkumistarvetta. Kasvun ohjaaminen keskuksiin parantaa keskustien kävely- ja pyöräilymahdollisuuksia ja luo edellytyksiä toimivalle ja tehokkaalle joukkoliikenteelle.

Maakuntakaavassa on osoitettu valtakunnan keskuksen lisäksi seutukeskuksia ja kuntakeskuksia sekä maakunnallisesti merkittävä kyläverkosto (kuva 9, luku 2.3.). Seutukeskuksilla (Lohja, Tammissaari) on tärkeä merkitys työssäkäyntialueina ja palvelukeskuksina. Pienemmät kuntakeskukset (ja

kirkonkylät) ovat merkittäviä lähipalvelukeskuksia, joiden maankäyttöratkaisuilla voidaan tukea lähipalvelujen säilymistä ja alueellista identiteettiä. Kyläverkosto muodostaa maaseudun aluerakenteellisen rungon, johon maaseutumainen ja väljä asutusrakenne tukeutuu.

Kestävän liikkumisen tavoitteita tukee maankäytön keskittäminen asemien ja joukkoliikennekäytävien, etenkin ratojen, tuntumaan. Maakuntakaavoituksessa on korostettu raideliikenteen merkitystä joukkoliikenteen runkona. Tämä asettaa Länsi-Uudellamaallakin asemanseudut ja uudet suunnitellut ratayhteydet merkittävään asemaan. Raideliikenteen tukemisen tavoite perustelee asemanseutujen voimakasta maankäytön kehitystä. Uusi Länsirata Lohjalle palvelee taajamaliikennettä ja vahvistaa Turunväylän varren alueiden maankäytöllistä merkitystä sekä kytkee Lohjan, Vihdin Nummelan, Kirkkonummen Veikkolan ja Espoon Histan entistä tiiviimmin osaksi Helsingin seudun joukkoliikennejärjestelmää. Radan suunnittelussa varaudutaan myös Helsinki–Salo–junayhteyteen. Toteutuessaan uusi ratayhteys vapauttaa rantaradan kapasiteettia lähijunaliiikenteen käyttöön. Tämä lisää erityisesti

Kirkkonummen, Siuntion, Inkoon, Karjaan, Tammissaaren ja Hangon merkitystä lähijunaliiikenteen asemanseutuina. Espoon kaupunkiradan toteuttaminen ja Rantaradan kehittäminen tuovat uutta kapasiteettia mahdollistaen junien vuorotajon nopeuttamisen ja säännönmukaistamisen. Tämä tuo asemanseutujen kehittämiseen uusia mahdollisuuksia erityisesti Kirkkonummella. Hanko–Hyvinkää–rata tarjoaa mahdollisuuksia myös kuljetuskäytävänä ja yritystoiminnan tukena.

Raideliikenteen voimakkaan kehityksen ohella on myös linja-autoliikenteellä suuri merkitys joukkoliikennejärjestelmässä ja maankäytön kasvualueita ja -vyöhykkeitä suunniteltaessa. Linja-autoliikenteen laukukäytävät kytkevät taajamia yhteen ja välittävät tehokkaasti seudullista liikennettä. Tehokkaiden linja-autoyhteyksien varsilla olevat taajamat vahvistuvat, jolloin toimivien joukkoliikenneväylien aluerakenteellinen merkitys korostuu. Tämä edellyttää parannuksia muun muassa valtateiden 1, 2 ja 25 sekä kantatien 51 turvallisuudelle ja joukkoliikenteen sujuvuudelle näillä väylillä. Näiden pääteiden jatkosuunnittelussa on kiinnitettävä huomiota myös ympäristökykyyn ja kulttuurihistoriallisten arvojen säilymiseen.



Valtatien 1 erittäin hyvän palvelutason varmistaminen myös vuoden 2035 tavoitetilanteessa edellyttää toimenpiteitä moottoritien sujuvuuden varmistamiseksi, erityisesti suunnittelualueen ulkopuolella lähestyttäessä Kehä III:a ja pääkaupunkiseudulla.

Valtatien 2 liikenneturvallisuutta tulee parantaa ja kapasiteettia lisätä Nummelan ja Karkkilan välillä alueen henkilöliikenteen sujuvuuden ja kuljetusten toimintaedellytysten parantamiseksi.

Valtatien 25 merkitys Länsi-Uudenmaan henkilöliikenteelle ja kuljetuksille on suuri, joten palvelutason parantamiseksi tarvitaan mittava toimenpidejoukko. Tähän sisältyy lukuisia pieniä toimenpiteitä ja useita isoja kehittämisinvestointeja sisältäen tien nelikaistaistamisen Virkkalan ja Nummelan välillä, useita keskikaiteellisia ohitus-tiejaksoja sekä uusia eritasoliittymiä vilkkaimpiin solmupisteisiin.

Kantatie 50 eli Kehä III on tärkeä henkilöliikenteen ja kuljetusten poikittainen väylä. Maankäytön kehittyminen Masalan alueella luosen läntiseen osaan parantamistarpeita liikenteen sujuvuuden varmistamiseksi.

Kantatien 51 välin Kirkkonummi–Karjaa liikenneturvallisuuden edistäminen ja hyvän palvelutason varmistaminen edellyttää keskeisten parantamistoimenpiteiden tunnistamista ja saamista toteutukseen.

Liikenneturvallisuuden parantaminen

Liikenteen ja maankäytön suunnitteluprosesseja tulee kehittää niin, että liikenneturvallisuus otetaan aina huomioon suunnitelmia laadittaessa, ratkaisujen vaikutukset liikenneturvallisuuteen selvitetään nykyistä perusteellisemmin ja ne tuodaan myös päätöksentekijöiden tietoon. Suunnittelun ja kehittämisen lisäksi liikenneturvallisuus on tarpeen ottaa huomioon kuntien hankinnoissa, erityisesti henkilö- ja tavarakuljetuksissa.

Kuntien aktiivinen liikenneturvallisuustyö on liikenneturvallisuuden parantamisen ehdoton edellytys. Tavoitteena on, että joka kunnassa toimisi liikenneturvallisuustyötä poikkihallinnollisesti koordinoiva työryhmä, joka varmistaa liikenneturvallisuusnäkökulman muistamisen kunnan eri toimialojen ja eri asukasryhmiin kohdistuvissa

toiminnoissa ja kehityshankkeissa. Jatkuvalla ja monimuotoisella liikennekasvatuksella, -valituksella ja -tiedotuksella pyritään vaikuttamaan ihmisten käyttäytymiseen liikenneturvallisuutta parantavasti ja vähentämään tietoista riskinottoa. Liikenneturvallisuuden rinnalla on usein luontevaa käsitellä myös niin sanotun viisaan liikkumisen kehittämistä eli kävelyn ja pyöräilyn lisäämistä ja joukkoliikenteen tukemista.

Liikenneympäristön parantamisessa korostuvat tien- ja kadunpidon rahoituksen niukkuuden vuoksi pienet ja kustannustehokkaat toimet, tärkeimpinä ajonopeuksia hillitsevät toimet keskustoissa, asuinalueilla ja taajamissa sekä kävelijöiden ja pyöräilijöiden kadun ja tien ylitysten turvaaminen. Maankäytön kasvualueilla luodaan paljon myös uutta katu ympäristöä, jonka toteutuksessa turvallisuuden ja esteettömyyden vaatimukset tulee varmistaa.

4.2 Kävely ja pyöräily

Länsi-Uudenmaan liikennejärjestelmän kehittämiseen liittyvän vision mukaan tavoitellaan kestäväällä tavalla kilpailukykyistä alue- ja yhdyskuntarakennetta siten, että matkat ja kuljetukset ovat turvallisia ja sujuvia. Tämän saavuttamisessa on olennaista, että kaupunkiseuduilla ja taajamissa kuljetaan nykyistä enemmän jalan ja pyörällä.

Kävelyn ja pyöräilyn edistämiseksi tarvitaan monipuolinen toimenpidejoukko. Näillä kulkumuodoilla on suosion kasvun edellytyksenä, että kävely- ja pyöräilymatkojen tekeminen on sujuvaa ja turvallista ja että päivittäisten toimintojen edellyttämien matkojen pituudet pysyvät riittävän lyhyinä. Kävelyn ja pyöräilyn arvostusta ja motivointia on lisättävä, jotta eri toimijat saadaan mukaan kannustamaan lihasvoimin tapahtuvaan liikkumiseen.

Asenteisiin arvostusta

Rutiineja ja tottumuksia muutetaan vaikuttamalla ihmisten tietämykseen ja asenteisiin. Terveysvaikutuksia korostamalla havahdutetaan yksittäiset liikkujat muuttamaan tottumuksiaan. Kävelyn ja pyöräilyn arvostusta nostetaan ohjaamalla suunnitelmien, ohjelmien ja rahoituksen avulla resursseja näiden kulkutapojen kehittämiseen.

Kävelyn ja pyöräilyn markkinointi, houkutte-

levan imagon luominen ja erilaiset kampanjat ovat hyviä asennemuokkauksen keinoja. Ongelmana on tähän asti ollut kävelyn ja pyöräilyn markkinoinnin vastuutahojen ja resurssien puuttuminen. Kestävän liikkumisen näkökulma on nostettu uusimmissa liikenneturvallisuussuunnitelmissa jo vahvasti esille. Paikallinen kampanjointi voidaan toteuttaa toiminnassa olevien kunnallisten liikenneturvallisuusryhmien kautta.

Asenteisiin vaikutetaan myös tiettyihin ryhmiin kohdennettuun liikkumisen ohjauksen keinoin. Työmatkoilla auton kulkutapaosuus on suuri, joten pienetkin muutokset siinä tuovat merkittävän määrän uusia kävely- ja pyöräilymatkoja. Työnantajat haastetaan edistämään kävelyä ja pyöräilyä työssä ja työmatkoilla. Työpaikan liikkumissuunnitelman laatiminen on hyvä keino kartoittaa tilanne ja miettiä tarvittavia toimenpiteitä. Kouulaisia ja heidän vanhempiaan kannustetaan siihen, että lasten tekemistä matkoista entistä suurempi osa käveltäisiin tai pyöräiltäisiin.

Helposti saatavilla oleva informaatio kävelyn ja pyöräilyn reiteistä ja olosuhteista on osa liikkumisen ohjauksen kokonaisuutta. Kyseeseen tulevat

palvelutietoa sisältävät suurimpien keskusten ulkoilu- ja pyörätiekartat joko paperi- tai nettiversioina.

Infrastruktuurissa painopiste määrästä laatuun

Kokemukset osoittavat pyöräilyn suosion salaisuudeksi sen, että arkimatkoilla on käytännöllistä ja helppoa pyöräillä. Olosuhteet on luotava sellaisiksi, että asukkaat kokevat pyöräilyn sujuvaksi, mukavaksi, turvalliseksi ja nopeaksi matkantekotavaksi. Kävelyn suosioon pätevät pääosin samat vaatimukset, mutta miellyttävä ympäristö korostuu enemmän. Keskeiset keinot Länsi-Uudenmaan kävely- ja pyöräilyolosuhteiden parantamiseksi ovat:

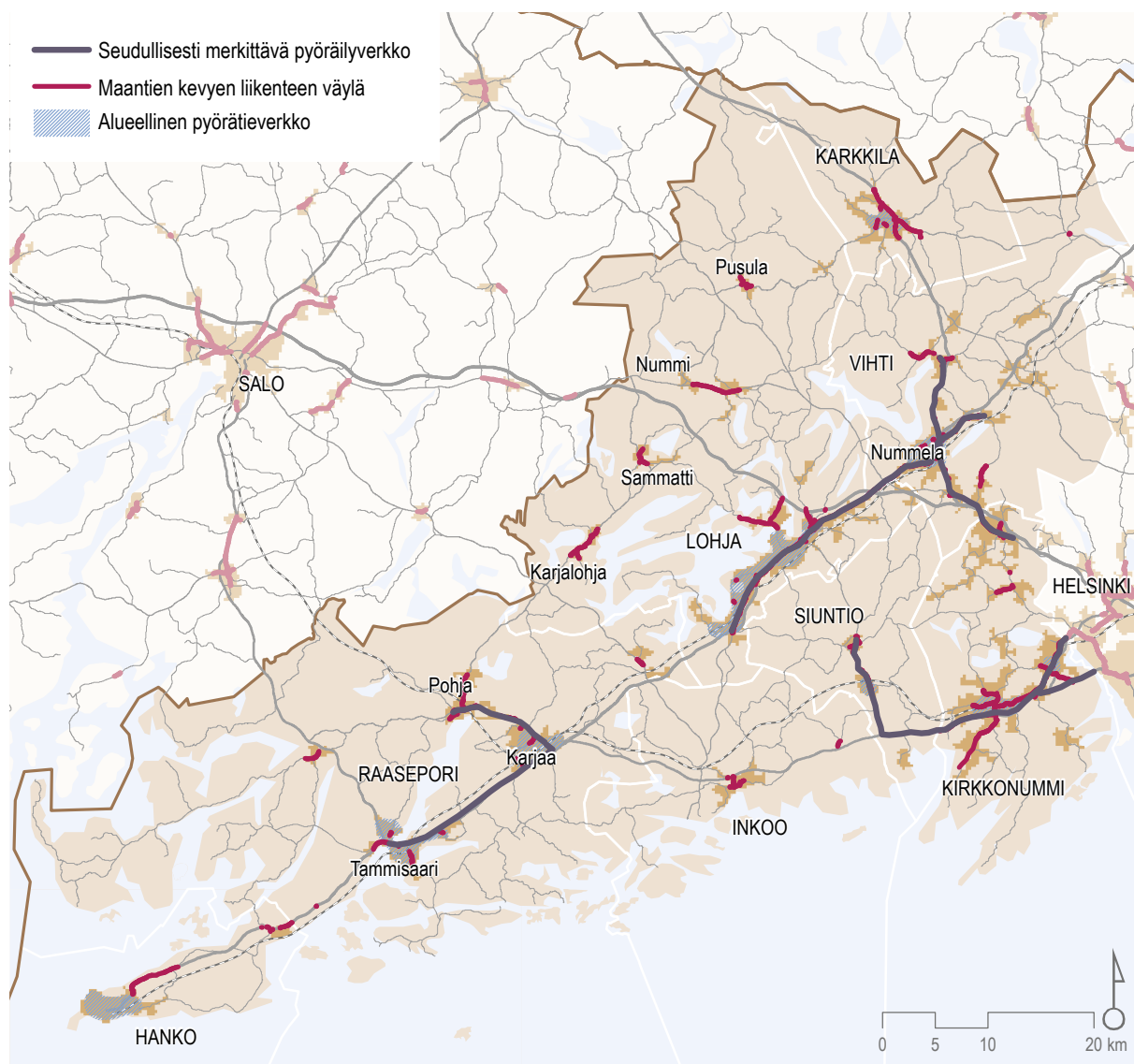
- houkuttelevan jalankulkuympäristön rakentaminen ja autoliikenteen rauhoittaminen
- pyöräilyreittien laatutason parantaminen, epäjatkuvuuskohtien poistaminen ja puuttuvien linkkien rakentaminen
- kunnollisen pyöräpysäköinnin rakentaminen
- jalkakäytävien ja pyöräteiden hyvä kunnossapito, erityisesti talvella



Houkutteleva jalankulkuympäristö on hyvän taa-
jaman ja kaupungin tunnusmerkki, jopa imago- ja
vetovoimatekijä. Potentiaalia kävelyn lisäämiseen
on kaikissa kunnissa, mutta ensi vaiheessa pai-
nopisteeksi nostetaan alueet, joilla kävelyn kasvu-
potentiaali on suurin: Lohjan keskusta sekä muut
suurimmat kuntakeskukset. Jalankulun asemaa
ja keskusten vetovoimaa vahvistetaan lisäämällä
kävelypainotteisia katuja, rauhoittamalla au-
toliikennettä ja priorisoimalla jalankulkijoiden
kadunylityksiä.

Pyöräilyolosuhteiden kehittämisessä painopiste
siirretään määrästä laatuun. Mahdollisuuksien
mukaan toteutetaan erilliset kevyen liikenteen
väylät, mutta minimiratkaisuna on pyöräilyyn riit-

tävän tilan osoittaminen ajoradalla. Pyöräilyn van-
hentunutta infrastruktuuria parannetaan pienillä,
nopeasti toteutettavilla toimenpiteillä. Edullisia ja
tehokkaita toimenpiteitä ovat esimerkiksi autoli-
ikenteen rauhoittaminen pyöräilyreittinä toimivilla
kaduilla. Pyöräilyn roolin vahvistamiseksi tulee
pyöräilyn pääreittien tasoa nostaa. Oleellista
on suunnitella maankäyttöön hyvin kytkeytyvä,
katkeamaton ja tärkeimpiä pyöräilyvirtoja hyvin
palveleva pääverkko yhteyksinä keskeisiin asutus-,
työpaikka- ja palvelukeskittymiin sekä joukkoli-
ikenteen keskeisiin solmupisteisiin. Niistä ensim-
mäisenä kehitetään keskeisiä työmatkapyöräilyn
väyliä. Tässä suunnitelmassa on määritelty seudul-
lisesti merkittävä pyöräilyverkko (kuva 17).



Kuva 17. Seudullisesti merkittävä pyöräilyn tavoiteverkko 2035.

Siinä on esitetty myös joitakin melko pitkiä yhteysvälejä, joilla on arvioitu olevan pyöräilyn käyttäjäpotentiaalia.

Uusien kevyen liikenteen väylien ja alikulukäytävien tarpeita on olemassa Länsi-Uudella- maalla paljon enemmän kuin mahdollisuuksia niiden toteuttamiseen nopealla aikataululla. Täydennystarpeita on erityisesti taajamien reuna- alueilla ja alempiasteisella tieverkolla. Siksi toimenpideselvityksillä on etsittävä aktiivisesti myös muita tapoja ratkaista paikalliset jalankulun ja pyöräilyn olosuhteet. Kiireellisimmät puuttuvat pyöräilyverkon osuudet on esitetty toimenpideoh- jelmassa.

Toimiva, turvallinen ja ympäristöön sopiva yleinen pyöräpysäköinti järjestetään keskustoissa ja palvelujen yhteydessä lähellä matkan pääte- pistettä. Julkisen sektorin toimipisteet kehitetään hyviksi esimerkeiksi muille.

Jalkakäytävien ja pyöriteiden kunto on monin paikoin vaarallisen huono ja korjaustoimet hitaita. Kevyen liikenteen väylien päällystysmääriä on lisättävä vähintään siten, ettei väylien keskimää- räinen kunto enää huonone. Hankintatoimintaa kehitetään siten, että hoito- ja ylläpitourakoiden yhteydessä voidaan toteuttaa nykyistä enemmän ja joustavammin pieniä kävelyn ja pyöräilyn toimenpiteitä silloin, kun se on kokonaisuuden kannalta edullista. Jalankulku- ja pyöräilyverkon hoitoluokitus yhtenäistetään niiden toiminnallisen luokituksen mukaiseksi ja riippumattomaksi väylänpitäjästä. Pyöräilyn laatukäytävillä taataan korkea laatutaso.

Maankäyttöratkaisuilla vaikutetaan välimatkoihin

Matkan pituus on keskeinen kulkutavan valin- taa ohjaava tekijä. Kävelylle ja pyöräilylle hyviä olosuhteita edistetään toteuttamalla tiivistä ja sekoitettua yhdyskuntarakennetta, jossa asumi- nen, työ- ja opiskelupaikat sekä palvelut sijaitsevat lähellä toisiaan. Tällöin merkittävä osa matkoista on helppo tehdä jalan tai pyörällä.

Kävelyn ja pyöräilyn tarpeet otetaan huomioon kaikessa yleis- ja asemakaavoituksessa. Maankäy- tön suunnittelussa otetaan lähtökohdaksi kävelyn ja pyöräilyn edellytysten varmistaminen. Avain- asemassa on yhdyskuntarakenteen tiivistäminen sekä asunto- ja toimitilarakentamisen sijoittumi- nen jalankulku- ja pyöräilyvyöhykkeelle. Julkisen ja yksityisen palveluverkon kehitystä on tärkeä ohjata siten, että palvelut ovat saavutettavissa myös jalan ja pyörällä.

Liikennepolitiikan tavoitteet näkyviin resursoinnissa

Kävelyä ja pyöräilyä on käsiteltävä tasavertaisesti muiden liikennemuotojen rinnalla eri tilanteissa. Niiden edistämistoimet viedään konkreettisiksi toimenpiteiksi myös päätöksenteossa ja rahoituk- sessa. Rahoitusta ja henkilöstöresursseja pyritään kohdistamaan tavoiteltavan kulkumuotojakauman mukaisesti. Kävelyn ja pyöräilyn imagon vahvis- tamiseksi valitaan pilottikohteeksi jokin sopivan rajallinen alue (esimerkiksi Lohjan keskusta), jolla toteutetaan markkinointia sekä infrastruktuurin parantamistoimia usean eri sidosryhmän yhteis- hankkeena.



4.3 Joukkoliikenne

Joukkoliikenteen kehittämisen toimintalinjauksissa korostuu kävelyn ja pyöräilyn tavoin Länsi-Uudenmaan liikennejärjestelmän visioon pyrkiminen. Tavoitteena on joukkoliikenteen edellytysten ja käytön houkuttelevuuden parantaminen sekä matkustajamäärien lisääminen. Tämä edellyttää suunnitelmallista joukkoliikenteen kehittämistä.

Joukkoliikenteen palvelutasoa parannetaan tärkeimmillä reiteillä

Tavoitteena on saada uusia joukkoliikenteen käyttäjiä tarjoamalla toimiva ja käyttökelpoinen vaihtoehto henkilöauton käytölle sekä lyhyillä että pitkillä matkoilla. Tämä edellyttää nopeita ja tarpeiden mukaan aikataulutettuja vuoroja sekä kysyntään sovitettua tarjontaa.

Alueilla, joilla matkustajamääriä on tavoitteena kasvattaa, parannetaan tarjontaa, vaihtoyhteyksiä sekä yhteysvälin muita ominaisuuksia. Joukkoliikenteen kilpailukykyä suhteessa autoon parannetaan joukkoliikenteen pääreiteillä etenkin pääkaupunkiseudulle suuntautuvassa liikenteessä linja-autoliikenteen osalta Lohjan keskustasta, Virkkalan ja Muijalan suunnasta, Vihdin kirkonkylästä ja Nummelan suunnasta sekä junaliikenteen osalta Kirkkonummelta ja Karjaalta. Muista alueen ulkopuolelle suuntautuvista yhteyksistä parannetaan valtateiden 1 ja 2 yhteyksiä Saloon ja Turun sekä Forssan suuntiin. Yhteydet Helsinki-Vantaan lentoasemalle varmistetaan. Länsi-Uu-

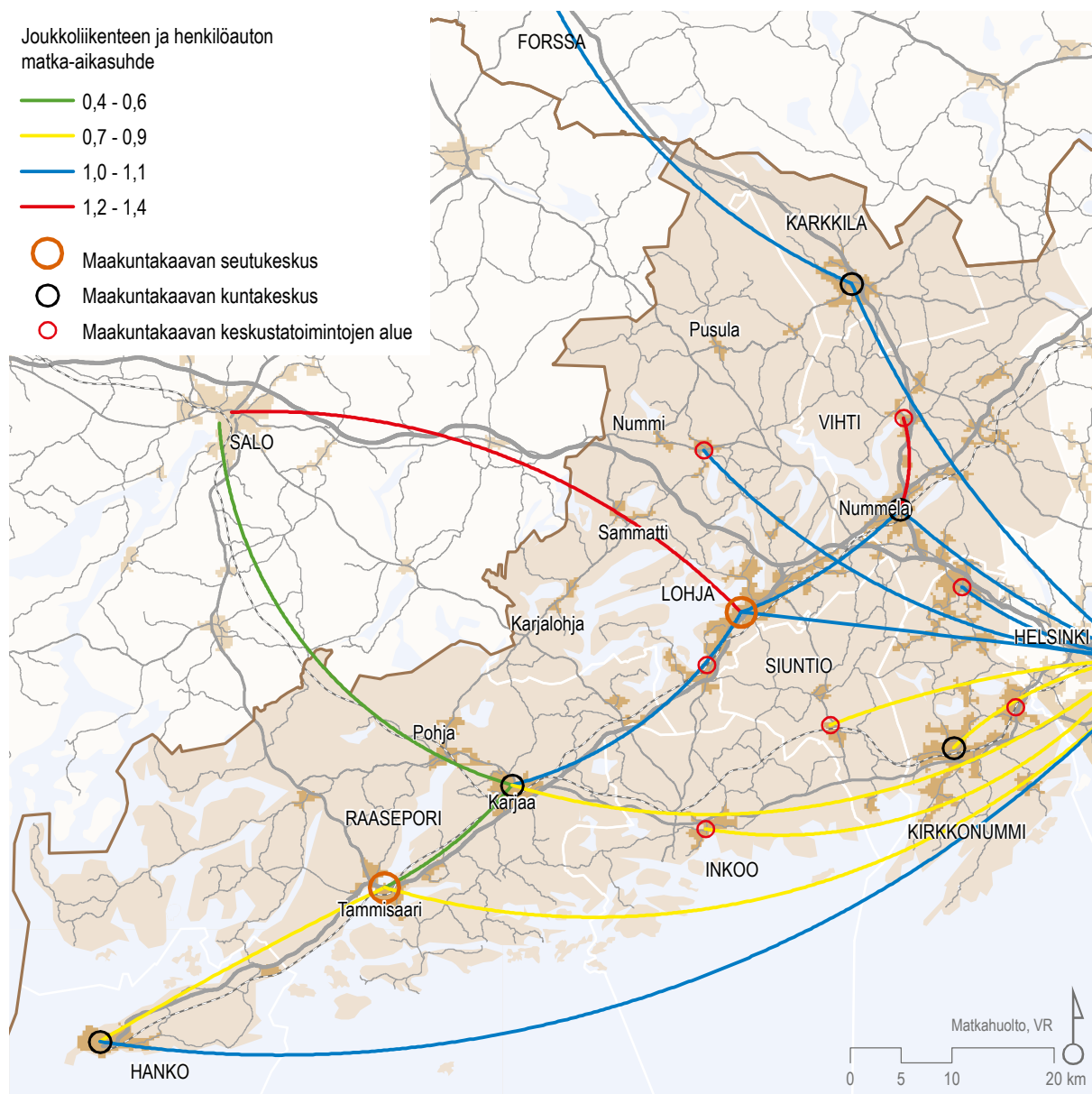
denmaan alueen sisällä palvelutasoa parannetaan maankäytön kehittämisen, palveluiden sekä työ- ja opiskelumatkaliikkumisen kannalta keskeisillä suunnilla, joiden osalta yksi tärkeimmistä on valtatie 25 suuntainen joukkoliikennekäytävä. Lisäksi palvelutasoa tulisi nostaa Kirkkonummelta, Siuntion, Karkkilasta ja Nummesta Lohjalle suuntautuvien yhteyksien osalta erityisesti opiskelumatkaliikenteen näkökulmasta. Muilla alueilla turvataan joukkoliikenteen peruspalvelutaso ympäri vuoden.

Tärkeimpien palveluiden saavutettavuus joukkoliikenteellä mahdollistetaan. Tämä tarkoittaa tarjonnan parantamista sekä kutsu- ja palveluliikenteen kehittämistä. Myös erityisryhmien kuten esimerkiksi vanhusten ja vammaisten tarpeet huomioidaan. Lohjan paikallisliikenteen kehittämisessä etusijalla ovat vuorotarjonnan kasvattaminen ja liikennöintiajan pidentäminen tärkeimmillä yhteysväleillä sekä pääyhteyksien varsilla. Vihdissä käynnistetään paikallisliikenteen kokeilu.

Joukkoliikenteen käyttäjien palveluja parannetaan kehittämällä myös laadullisia palvelutasotekijöitä sekä parantamalla joukkoliikenteen imagoa.

Joukkoliikennelainsäädännön uudistuksen myötä muutos linja-autoliikenteen järjestämisessä alkaa asteittain ensimmäisten siirtymäajan liikennöintisopimusten lakatessa vuoden 2014 puolivälissä. Siirtymäaika kestää vuoteen 2019 asti. Jos joukkoliikenteeseen määritelty palvelutaso ei synny liikenteenharjoittajien markkinaehtoisesti





Kuva 18. Joukkoliikenteen ja henkilöauton matka-aikasuhte keskeisillä yhteysväleillä vuonna 2013.

tuottamalla palveluilla, liikenne on järjestettävä kilpailutetuilla sopimuksilla eli tarjonnan parantaminen pitää tehdä täydentävin ostoin tai viranomaisen voi ottaa PSA:n käyttöön ja järjestää liikenteen itse. Kirkkonummen osalta valtaosa siirtymäkauden liikennöintisopimuksista päättyi kesällä 2014, jonka jälkeen HSL vastaa linja-autoliikenteen järjestämistavoista. HSL järjestää liikenteen muista ostoliikenteen bruttosopimusehdostaan poiketen uudella sopimusmallilla, joka antaa liikennöitsijälle enemmän vastuuta ja vapautta liikenteen toteuttamisesta. Joukkoliikenteessä on tulossa lähivuosina siis useita merkittäviä muutoksia, jotka synnyttävät paineita

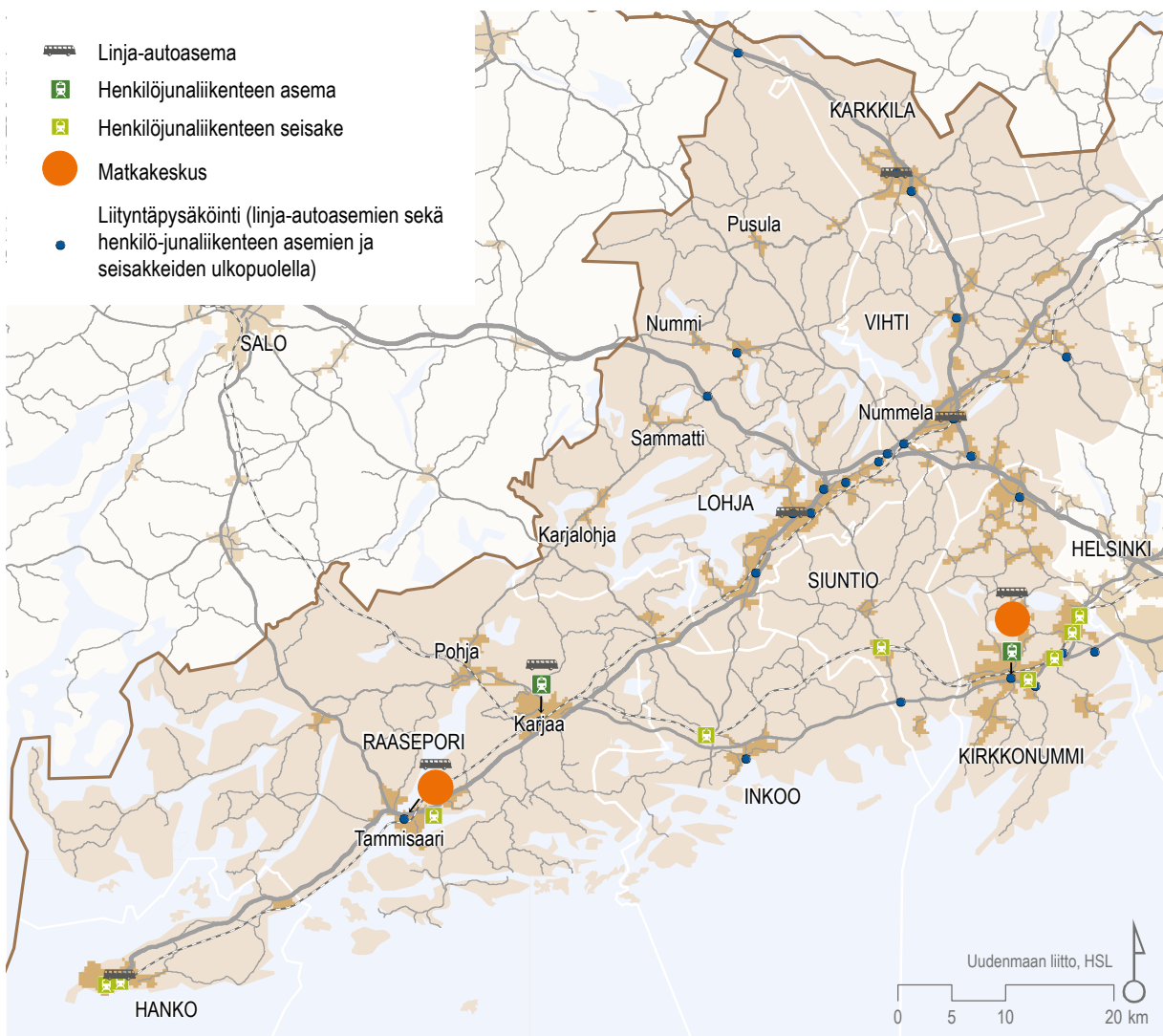
myös valtio- ja kuntataloudelle. Onkin tärkeää, että ELY-keskus, HSL ja kunnat yhdessä suunnittelevat joukkoliikenteen järjestämistä ja sen tasoa alueellaan. Nykyisin Uudenmaan ELY-keskus käyttää Länsi-Uudenmaan alueella runkoliikenteen ostoihin ja kuntien lipputukiin noin 0,5 miljoonaa euroa vuodessa. Vuonna 2011 Länsi-Uudenmaan kunnat käyttivät henkilökuljetuksiin (avoin joukkoliikenne sekä opetus-, sosiaali- ja terveystoimen kuljetukset) noin 18 miljoonaa euroa, josta avoimen joukkoliikenteen osuus oli noin 5 miljoonaa euroa. Kirkkonummen osuus avoimen joukkoliikenteen tukemisesta oli noin 3,7 miljoonaa euroa.

Matkaketjuihin helppoutta ja sujuvuutta

Turvataan helpot, sujuvat ja turvalliset matkaketjut työ- ja koulumatkoilla sekä peruspalveluiden saatavuudessa. Eri liikennemuotojen kytkemistä toisiinsa tuetaan kehittämällä joukkoliikenteen infrastruktuuria, lippu- ja informaatiojärjestelmiä sekä tiedotusta ja markkinointia. Joukkoliikenteen infrastruktuurin edistämiseksi painotetaan linja-auto- ja junaliikenteen yhteistoiminnan, liityntä- ja syöttöliikenteen sekä keskeisimpien pysäkkien ja terminaalien kehittämistä. Myös joukkoliikenteen matkaketjujen esteettömyyteen on kiinnitettävä lisähuomiota liikkumis- ja toimimiseisten henkilöiden liikkumismahdollisuuksien parantamiseksi.

Liityntäyhteyksiä ja -pysäköintiä kehitetään sekä autojen että pyörien osalta. Käytännössä

tämä merkitsee uusien matkakeskusten ja liityntäpysäköintialueiden rakentamista ja tärkeimpien vaihtoyhteyksien ja -pysäkkien parantamista. Länsi-Uudenmaan alueen kunnista suurin tarve liityntäpysäköinnin lisärakentamiselle on Lohjalla, Raaseporissa ja Vihdissä. Autoille tarkoitettujen liityntäpysäköintipaikkojen ei tarvitse sijoittua fyysisesti Länsi-Uudellamaalle, vaan ne voivat sijaita alueen ulkopuolella, kuten pääkaupunkiseudulla (esimerkiksi Espoon keskus). Myös osa vaihtoyhteyksien parantamiskohteista kohdistuu pääkaupunkiseudulle ja edellyttää yhteistyötä HSL:n ja kuntien kanssa. Esimerkiksi tulevaisuudessa toteutettavat Raide-Jokeri ja Jokeri II -hankkeet tuovat helpotusta vaihtopysäkkien muodossa. Pyöräpysäköintiä kehitetään kuntakeskuksissa ja muilla seutuliikenteen solmu- ja liityntäpysäkeillä. Myös matkakeskusten kehittäminen on jatkossa



Kuva 19. Henkilöliikenteen matkaketjujen keskeiset solmupisteet vuonna 2013.



tärkeää. Esimerkiksi Raaseporissa on juuri valmistunut matkakeskus Tammisaareen, ja Karjaan matkakeskushanke on käynnistymässä. Tavoitteena on turvata Y-junan liikennöinti jatkossakin Inkooseen ja Karjaalle saakka. Lisäksi selvitetään kaukoliikenteen junien mahdollisuus pysähtyä Inkoon ja Siuntion asemilla sekä syöttöliikenteen järjestäminen edellä mainituille asemille.

Liityntäpysäköinnin järjestämisen suurimpana esteenä on jo pitkään ollut epätietoisuus kustannus- ja vastuunjaosta. Lainsäädännössä liityntäpysäköintiä ei ole suoraan valtuutettu yhdellekään taholle. Nykyiset ratkaisut perustuvat aina kussakin kohteessa erikseen sovittuun kustannusten ja vastuiden jakoon. Nykyisin liityntäpysäköinnin kehittäminen on useiden eri toimijoiden vastuulla, joista tärkeimpiä ovat ELY-keskus, Liikennevirasto, kunnat, maakuntaliitto ja HSL.

Helsingin seudun liikennejärjestelmäsuunnitelmassa, HLJ 2011, on sovittu liityntäpysäköinnin kustannusjaon perustaksi ”hyötyjä maksaa”-periaate. Valtion ja Helsingin seudun kuntien välisessä maankäytön, asumisen ja liikenteen aiesopimuksessa 2012–2015 sopijaosapuolet ovat sitoutuneet edistämään liityntäpysäköintiä sekä sopimaan yhteistyöstä ja toteutuksen kustannus- ja vastuunjaosta aiesopimuskauden loppuun mennessä. Vuonna 2011 laaditussa Helsingin seudun liityntäpysäköintistrategiassa on sovellettu ”hyötyjä maksaa”-periaatetta ja tunnistettu näitä hyötyjä erityyppisillä liityntäpysäköintialueilla sekä tehty ehdotus kustannusjaon periaatteista

käytävien neuvotteluiden pohjaksi. Ehdotuksen mukaan hyödyt jakaantuvat erityyppisillä alueilla sijaintikunnan käyttäjien kotikuntien ja määränpääkunnan sekä valtion ja yksityisen tahon kesken. Vuoden 2014 alkuun mennessä kustannus- ja vastuunjaosta ei ole täsmällisesti päätetty.

Laadullisista palvelutasotekijöistä keskeisimpiä ovat ajantasainen ja karttapohjainen aikataulu- ja reittitietopalvelu sekä mahdollisimman helppotajuinen ja yhtenäinen lippu- ja maksujärjestelmä. Matkustajalla tulee olla ajantasainen ja kattava tieto liikkumisen vaihtoehtoista, ja tämä vaatii matkustajainformaation kehittämistä. Ajantasaista informaatiota tarjotaan palvelutasoltaan korkealuokkaisimmilla yhteysväleillä ja informaatiota tarjotaan koko matkaketjulla. Näillä yhteysväleillä voidaan tarjota myös häiriötietoa ja reaaliaikaista liikennetietoa.

Maassamme on tällä hetkellä käytössä eri julkisten ja yksityisten toimijoiden lippujärjestelmiä, jotka eivät ole yhteensopivia. Jatkossa joukkoliikennepalveluiden järjestäminen lainsäädännön edellyttämällä tavalla aiheuttaa muutostarpeita juuri lippu- ja maksujärjestelmiin. Tavoitteena on, että jatkossa koko maassa olisi käytössä kaupunkiseutujen ja maaseudun yhtenäinen lippu- ja maksujärjestelmä. Järjestelmän myötä myös joukkoliikenteen matkoista suunnittelijoiden käyttöön saatava informaatio tulee kehittymään. Länsi-Uudenmaan alueella yhteistyö HSL:n kanssa yhteiskäyttöisten lippujen osalta on tärkeää.

Raideliikenteeseen lisää kapasiteettia

Länsi-Uudenmaan alueella raideliikenne on linja-autoliikenteen ohella tärkeä osa joukkoliikennettä. Linja-auto- ja junaliikenteen tulee toimia yhteistyössä tukien ja täydentäen toisiaan. Esimerkiksi matkaketjuissa molempien kulkumuotojen saumaton yhteistyö on avainasemassa. Isojen raideliikennehankkeiden yhteydessä on myös erittäin tärkeää huomioida liityntäyhteyksien ja -pysäköinnin järjestäminen.

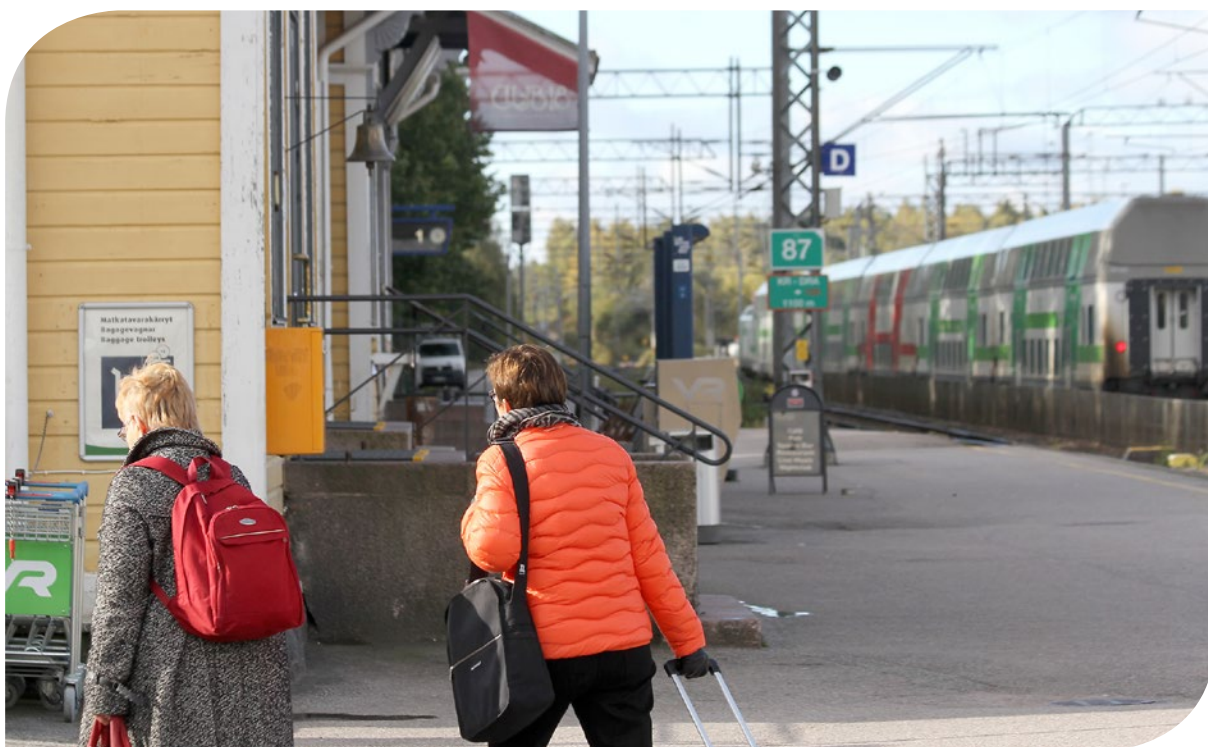
Espoon kaupunkiradan toteuttaminen Lepävaaran ja Espoon keskuksen väliselle osuudelle mahdollistaisi Kirkkonummelle neljän junavuoron liikennöimisen tunnissa, joka helpottaisi etenkin aamu- ja iltapäivän ruuhkahuippuja. Junaliikenne myös nopeutuisi, koska osa Espoon alueen pysähdyksistä siirtyisi kaupunkiradan junilla hoidettavaksi. Vuorotarjonta voisi myös muuttua tasavälisemmäksi. Toistaiseksi nopeana länteen suuntautuvana ratayhteytenä kehitetään Rantarataa ja sen asemia. Tällä hetkellä suurin ongelma on radan yksiraiteisuus Kirkkonummelta länteen. Junatarjonnan lisääminen vaatisi ensisijaisesti kohtauspaikkojen lisäämistä sekä mahdollisesti lisäraiteiden rakentamista.

Pitkän tähtäimen tavoitteissa on myös maakuntakaavaan merkityn nopean raideyhteyden

(niin sanottu ESA-rata) toteuttaminen. Espoon keskukselta Vihdin ja Lohjan kautta kohti Saloa kulkevan radan toteuttaminen edellyttää ensin monia muita suuria investointeja kuten Pisara-radan ja Espoon kaupunkiradan toteuttamista. ESA-radan liikennöinti olisi mahdollista käynnistää ensimmäisessä vaiheessa Länsiradana lähijunaliikenteenä Espoon ja Histan, Veikkolan tai Nummelan välillä sekä aina Lohjalle saakka. Lohjan keskustaan suuntautuvan taajamajunaliikenteen tarpeisiin on osoitettu Länsiradalta erkaneva lyhyt yhdysrata Hanko-Hyvinkää-radalle. Pidemmällä tähtäimellä muita raideliikenteen tärkeimpiä kehittämishankkeita ovat Länsimetron jatke Matinkylästä Kivenlahteen ja mahdollisesti aina Kirkkonummelle saakka.

Joukkoliikenteen ja henkilökuljetusten yhteistyötä tarvitaan

Yhdistelemällä eri tahojen vastuulla olevia henkilökuljetuksia ja joukkoliikennettä on mahdollista saada lisää matkustajia joukkoliikenteeseen sekä hillitä yhteiskunnan kuljetuskustannusten nousua. Jotta eri tahojen vastuulla olevia ohuita matkavirtoja voidaan yhdistellä ja sovitella yhteen, on yhteistyö sosiaali- ja koulutoimien järjestämien kuljetusten sekä myös Kelan kuljetusten kanssa



välttämätöntä. Käytännössä tämä on kuitenkin osoittautunut hankalaksi. Lisäksi esimerkiksi internetissä toimivien ruokakauppojen ja viranomaiskuljetusten yhteistyöllä on mahdollista kehittää nykyistä laajempaa peruspalveluverkkoa. Toimintamallien kehittäminen vaatisi suunnittelua ja ennakkoluulotonta pilotointia, mikä mahdollistetaan julkisella tuella.

Kaikki hankittavat kuljetuspalvelut kilpailutetaan tai muutoin varmistetaan kohtuullinen hinnoittelu. Avoimen joukkoliikenteen sekä koulu- ja sosiaalitoimen kuljetusten suunnitteluun ja hankintaan liittyviä tehtäviä yhdistetään mahdollisuuksien mukaan.

Maankäyttö joukkoliikennekäytävien tuntumaan

Joukkoliikenteen järjestämisen tulee ehdottomasti olla reunaehtona uuden maankäytön suunnittelussa. Käytännössä uusien maankäyttöalueiden tulisi ensisijaisesti sijoittua hyvien joukkoliikennedyteyksiä tuntumaan joko runkolinjojen varteen tai niiden päähän, jolloin linjaa voidaan jatkaa, tai nykyisten ratojen asemien ympärille. Muualla sijoittuville alueille ei synny itsekannattavaa joukkoliikennettä. Jotta linja-autoliikenne olisi matkajaltaan kilpailukykyinen, reittejä ei voi myöskään kierrättää erillisten alueiden kautta, vaan joukkoliikenteeseen tukeutuvan maankäytön ja tieverkon tulisi muodostaa sujuva joukkoliikennekäytävä.

Erillisenä maankäytön hankkeena varaudutaan Länsiradan toteuttamiseen. Ratayhteys tukee toteutuessaan nykyisten ja uusien asuin- ja työpaikka-alueiden maankäytön tehostamista ja toteuttamista Länsi-Uudenmaan alueella. Erityisesti Lohjan, Nummelan ja Veikkolan maankäytön kehityksen arvioidaan olevan selvästi voimakkaampaa, jos rata toteutuu. Radan toteutuminen tulee ottaa huomioon eri ratkaisuja toteutettaessa eli nyt tehtävien ratkaisujen tulee tukeutua tulevaan Länsiradan rakentamiseen.

Infrastruktuuria ja pysäkkien ympäristöä kohennetaan

Pääväylien sujuvuus turvataan valtateillä 1, 2 ja 25 sekä pääkaupunkiseudun sisääntuloteillä ja infrahankkeissa keskitytään etenkin joukkoliikennettä sujuvoitaviin toimenpiteisiin (esimerkiksi bussikaistat ja valoetuuudet). Pysäkkiolosuhteita

(pysäkit ja pysäkkiyhteydet) parannetaan luokittelemalla pysäkkiverkko sekä tarkistamalla varustus vastaamaan pysäkiltä nousevien matkustajien määriä ja vaihtoyhteyksiä. Joukkoliikenteen pysäkkiympäristön ja pysäkkien liikennedyteyksiä kehittäminen tapahtuu lähinnä muiden tie- ja katuverkon kehittämistoimien yhteydessä, jolloin on huomioitava pysäkkien ja niiden ympäristön turvallisuus ja esteettömyys sekä liityntäyhteyksien turvallisuuden parantaminen. Katoksellisten pysäkkien osalta tarkistetaan hoitoluokitusta palvelutason mukaiseksi. Jatkossa osa katoksista kuuluisi korkeamman hoitoluokan piiriin, jolloin esimerkiksi lumenauraus tapahtuisi neljän tunnin kuluessa nykyisen yhden vuorokauden toimenpideajan sijasta.

4.4 Logistiikka

Logistiikan kehittämisen toimintalinjaukset koskevat sekä Länsi-Uudellamaalla sijaitsevien yritysalueiden kuljetusyhteyksiä toimivuutta että eri kuljetusmuotojen liikenneverkkojen sujuvuutta ja turvallisuutta.

Logistiikka- ja teollisuusalueiden toimivuuteen parannuksia

Länsi-Uudenmaan merkittäviltä logistiikka- ja teollisuusalueilta tulee olla sujuvat ja turvalliset yhteydet päätieverkolle sekä Länsi-Uudenmaan alueen sisäisiin jakelukohteisiin (asuin- ja yrityskeskittymiin). Yritysalueiden logistiikka-toimintojen haittavaikutuksia (melu, pöly, onnettomuusriskit) vähennetään pienentämällä asukkaiden ja muiden liikkujien altistumista niille. Tähän vaikutetaan yritysalueiden lähialueiden maankäytön suunnittelulla ja raskaan liikenteen ohjauksella.

Länsi-Uudellamaalla sijaitsevat ympärivuorokautiset kuljetuskohteet kartoitetaan tieverkon talvikunnossapidon suunnittelua varten sekä ajoneuvoliikenteen meluvaikutusten vähentämiseksi tai ehkäisemiseksi. Ympärivuorokautiset (tai hyvin varhaiset aamukuljetukset) ovat tärkeitä paitsi useille teollisuuden ja kaupan yrityksille myös esimerkiksi pelastustoimen kuljetuksille.

Liikenneviraston (2011) selvityksessä laadittiin ehdotus rataverkon raakapuuterminaalien ja -kuormauspaikkojen nykyistä keskitetyimmistä

verkostosta. Länsi-Uudeltamaalta terminaaliverkostoon kuuluisi Karjaa ja kuormauspaikkaverkostoon Lohja. Karjaalla investointitarpeita olisivat kuormausraiteiden pidentäminen ja varastoalueen laajentaminen 10 000 m²:lla. Lohjalla raiteen pidentäminen ei onnistu läheisen asutuksen ja ratalinjan vuoksi, joten selvityksessä ehdotetaan Lohjan kuormauspaikan korvaamista uudella kuormauspaikalla.

Nykyisten teollisuus- ja logistiikka-alueiden joustavat toimintaedellytykset varmistetaan ottamalla lähialueiden maankäytön suunnittelussa huomioon yritysalueiden liikenteelliset tarpeet, mahdolliset melu- ja pölyvaikutukset sekä tulevaisuuden laajentumistarpeet. Länsi-Uudellamaalla varaudutaan tulevaisuuden uusiin teollisuus- ja logistiikka-aluearpeisiin. Maankäyttötarpeisiin varautumissa tulee ottaa huomioon satama- ja rautatieyhteydet, eri kuljetusmuotojen yhteistyömahdollisuudet sekä kehittyvät Kehä V ja Lohja-pääkaupunkiseutu-akselit. Uusien yritysalueiden sijoittamisen suunnittelussa lisätään alueellisten toimijoiden välistä yhteistyötä.

Tavaraliikenteen rata- ja tieyhteyksille lisää sujuvuutta ja turvallisuutta

Hanko-Hyvinkää-radan sähköistäminen parantaa raidekuljetusten kilpailukykyä Länsi-Uudellamaalla. Sähköistämistä hyödynnetään rautatiekuljetusten osuuden nostamiseksi. Tasoristeysten poistojen myötä myös radan liikenneturvallisuus paranee. Lähellä rataa sijaitsevilla teollisuus- ja logistiikka-alueilla varmistetaan pistoraidemahdollisuuksia tulevaisuuden tarpeiden varalta. Mahdollisuus yhdistää uusia yritysalueita rataverkkoon on yksi Länsi-Uudenmaan etuja tiheimmin rakennettuun ympäristöön verrattuna.

Päätieyhteyksien keskeisten pullonkaulojen poistamisella parannetaan markkinoiden saavutettavuutta Länsi-Uudenmaan alueen teollisuusyrityksistä ja satamista käsin. Näin kehitetään alueen yritysten kilpailukykyisyyttä. Keskeisimmät tieyhteydet ovat Kehä V eli valtatie 25, E18-moottoritie ja valtatie 2. Uudenmaan ELY-keskuksen seutu- ja yhdystieverkon merkitsevyysluokitus vuodelta 2012 tunnistaa elinkeinoelämän, etenkin alkutuotannon, kannalta tärkeitä kohteita myös alemmalla tieverkolla sekä tukee tienparannusten ja kunnossapidon tarpeiden määrittämistä.

Tavarakuljetusten ympäristövaikutusten vähentämiseksi ja sujuvuuden parantamiseksi tunnistetaan keskeiset tarpeet, mahdollisuudet ja keinot ohjata raskasta liikennettä pois taajamista tai ohjata kuorma-autoliikennettä hyvin toteutetuille kuljetusreiteille. Tavarakuljetusten turvallisuutta parannetaan vaarallisten aineiden kuljetuksiin (VAK) liittyvien riskien vähentämisellä, varmistamalla erikoiskuljetusten toimivuus ja raskaan liikenteen levähdysalueiden riittävyys sekä kehittämällä jakeliikennettä keskusta-alueilla.

Länsi-Uudenmaan alueella sijaitsee 14 direktiivin 96/82/EY mukaan määriteltyä vaarallisia aineita käsittelevää laitosta. Näistä suurin osa sijaitsee alueen rannikkokunnissa. Vaarallisten aineiden kuljetusriskien torjuminen on olennaista varsinkin vt 25:llä ja Hanko-Hyvinkää-radalla, koska ne kummatkin sijoittuvat suurelta osin I Salpausselälle, jolla on useita pohjavesialueita. Tieverkolla VAK-kuljetusten riskejä vähennetään muun muassa suunnittelemalla VAK-reitit riskialueita välttämällä sekä VAK-reittien pohjavesisuojuuksilla ja kunnossapidon hyvällä tasolla. Rautatieverkolla puolestaan vähennetään onnettomuusriskejä muun muassa vaihteiden ja tasoristeysten turvallisuutta parantamalla, tasoristeyskiä kokonaan poistamalla sekä ratapihojen suojausten rakentamisella pohjavesiriskialueilla.

Maaliskuussa 2013 Liikennevirasto päätti uudesta suurten erikoiskuljetusten tavoiteverkosta (SEVK). Länsi-Uudenmaan alueella vilkkaimmat erikoiskuljetusten yhteyvälit Turku-Helsinki, Pori-Helsinki ja Kirkkonummi-Vantaa kuu-luvat SEVK:iin tai sitä täydentävään reitistöön. Lokakuussa 2013 astuu voimaan asetus, jolla nostetaan raskaiden tavarankuljetusajoneuvojen ja ajoneuvoyhdistelmien suurimpia sallittuja mittoja ja massoja. Asetuksen vaatimat investointitarpeet Länsi-Uudenmaan tie- ja siltaverkolla tulee tunnistaa.

Uudenmaan ELY-keskuksen (2013) raskaan liikenteen pysäköinti- ja levähdysalueita koskevan selvityksen mukaan heikoin tilanne on kantatiellä 51, jolla ei ole lainkaan raskaalle liikenteelle hyvin soveltuvaa pysäköinti- ja levähdysalueita. Tarjonta on riittämätöntä Karjaa-Nummela-Hyvinkää-välillä. Hangon satamalla on oma rekkaparkki, mutta lähin palvelutarjontaa sisältävä pysäköinti- ja levähdysalue on Raaseporissa. Valtatiellä 1 on paljon tarjontaa pysäköinti- ja levähdysalueista,

mutta suuren liikennemäärän takia niiden kapasiteettia on tarpeen lisätä.

Tavarakuljetuksista jakeluliikenne risteää eniten kevyen liikenteen kanssa ja aiheuttaa siten eniten turvallisuusriskejä. Varsinkin pienten vähittäiskaupan ja palveluyritysten jakeluliikenteen olosuhteet ovat puutteelliset, mikä heikentää turvallisuuden lisäksi kuljetusten sujuvuutta. Länsi-Uudenmaan suurimmilla keskusta-alueilla jakeluliikenteen sujuvuutta ja turvallisuutta kehitetään yhdessä sidosryhmien kanssa uusia toimintamalleja pilotoiden ja hyviä toimintamalleja hyödyntäen.

Satamat tarvitsevat hyviä maakuljetusyhteyksiä

Hangolle ovat tärkeitä kilpailukykyiset maakuljetusyhteydet, sillä se on Länsi-Uudenmaan merkittävin kappalettavarasatama. Hangon katuverkko- ja maantieyhteyksien keskeiset pullonkaulat poistetaan. Valtatien 25 palvelutasoa nostetaan koko pituudeltaan Länsi-Uudenmaan alueella.

Rautatiekuljetusten kuljetusmuoto-osuuden nostamista edistetään esimerkiksi alueen yritysten kuljetusyhteistyön kautta. Hangon sataman toimintojen mahdollinen laajentuminen Koverharin alueelle parantaa pääsataman kasvuedellytyksiä, jonka vaikutuksia maakuljetusinfrastruktuurin käyttöön tulee seurata.

Kirkkonummella Kantvikin sataman raskas liikenne aiheuttaa häiriötä ja liikenneturvallisuusongelmia Kantvikin taajaman asukkaille. Yleiskaavassa on varattu taajaman ohittava suora yhteys kantatielle 51.

Gasum tekee päätöksen uuden nesteytetyn maakaasun (LNG) terminaalin mahdollisesta rakentamisesta Inkooseen viimeistään vuonna 2014. Alueen kuljetusverkon kannalta uusi terminaalialue edellyttäisi etenkin varautumista kasvaviin meriturvallisuusriskeihin. Tulevaisuuden varalle säilytetään mahdollisuus Inkoon satamaradan rakentamiselle. Terminaalin sijoittuminen Inkooseen vaatii ensimmäisessä vaiheessa satama-alueen ruoppausta.



5 TOIMENPIDEOHJELMA

5.1 Toimenpiteet kiireellisyysluokittain

Toimenpideohjelmassa esitetään Länsi-Uudenmaan liikennejärjestelmän kehittämisen kannalta merkittävimmät toimenpiteet kiireellisyysluokittain, niiden edistämisen keskeiset vastuutahot, toteutusvalmius ja perustelut toteuttamiselle (taulukko 11). Toimenpiteitä on ryhmitelty teemoittain. Toimenpiteitä valittaessa ja ajoitettaessa on pyritty huomioimaan olemassa olevan infrastruktuurin käytön tehostamiseen ja taloudellisuuteen liittyvät näkökulmat siten, että vuodelle 2035 asetetut palvelutasotavoitteet kuitenkin saavutetaan. Tässä yhteydessä ei esitetä pieniä, lähinnä paikallisesti liikenneturvallisuutta parantavia toimenpiteitä tai alueellisia investointeja. Niitä selvitetään tarkemmin kuntakohtaisissa suunnitelmissa. Hankkeiden toteuttaminen vaatii yleensä yksityiskohtaista jatkosuunnittelua. Länsi-Uudenmaan liikennejärjestelmän kehittämistoimenpiteiden toteutus tulee koordinoita HLJ:n (Helsingin seudun liikennejärjestelmäsuunnitelma) toimen-

piteiden kanssa, jotta liikennejärjestelmä saadaan kokonaisuudessaan toimimaan mahdollisimman tehokkaasti. Toimenpideohjelmassa on esitetty myös hankkeen edistämiseen kuuluva seuraava keskeinen vaihe, joko suunnittelu tai toteutus. Lisäksi toimenpideohjelmassa on sarake toimenpiteen perusteluille. Perustelut ovat 1) Hyvä suunnitelmavalmius, 2) Seudullisesti merkittävä ja 3) Tukee laajasti tavoitteita.

Toimenpiteet on ryhmitelty toteutusajan mukaan kolmeen kiireellisyysluokkaan. Kiireellisyysluokkaan 1 sijoitetut toimenpiteet tarvitaan akuuttien ongelmien ratkaisemiseksi ja ne pyritään toteuttamaan lähivuosina (2014–2019). Toisen kiireellisyysluokan toimenpiteet pyritään toteuttamaan vuosien 2020–2025 aikana.

Kiireellisyysluokan 3 hankkeet ovat tärkeitä, mutta niistä ei ole toteutus- tai rahoituspäätöksiä. Toimenpiteet tarvitaan tai niiden toteutukseen on ainakin varauduttava ennen vuotta 2035. Toteutusajankohta tarkentuu liikennejärjestelmäsuunnitelman seurannan yhteydessä.



Taulukko 11. Toimenpideohjelma (perustelut: 1=hyvä suunnitelmavalmius, 2=seudullisesti merkittävä ja 3=tukee laajasti tavoitteita).

Liikenteen ja maankäytön vuorovaikutus

Toimenpide	Kiireellisyys- luokka	Suunnittelu / toteutus	Peruste- lut	Edistämismvastuu
Palvelutason ja liikenneturvallisuuden parantaminen tieliikenteen yhteysväleillä (suluissa kulkumuoto, jonka perusteella parantaminen ensisijaisesti tehdään)				
- Valtatie 25 (tavaraliikenne)				
- Tynninharjun eritasoliittymä, Lohja	1	Toteutus	1, 3	Lohja/LiVi/ELY
- Karjaa–Virkkala	1	Toteutus	1, 2, 3	LiVi/ELY
- Virkkala–Suurlohjankatu, Lohja	2	Suunnittelu	2, 3	LiVi/ELY
- Tammisaaren kaupunkijakso	2	Suunnittelu	2, 3	LiVi/ELY
- Nummela	2	Suunnittelu	2, 3	LiVi/ELY
- Tammisaari–Karjaa	2	Suunnittelu	2, 3	LiVi/ELY
- Hangon satamayhteydet	2	Suunnittelu	2, 3	Hanko/ELY
- Valtatie 2 Nummela–Karkkila (tavaraliikenne)	2	Suunnittelu	2, 3	LiVi/ELY
- Valtatie 1 Veikkola–Kehä III (joukkoliikenne)	2	Suunnittelu	2, 3	LiVi/ELY
- Kantatie 51 Kirkkonummi–Karjaa (joukkoliikenne)	3	Suunnittelu	2, 3	LiVi/ELY
Liikenteen ja maankäytön suunnittelu				
- Maankäytön, asumisen, palvelujen ja liikenteen yhteensovittamiseen sitoutuminen yhdyskuntarakenteen eheyttämiseksi	Jatkuva	Suunnittelu	2, 3	Kunnat/ liitto
- alueellisten/kuntakohtaisten liikennejärjestelmäsuunnitelmien laatiminen				
- Maankäytön kasvun ohjaaminen nykyistä taajama- ja kylärakennetta täydentäen ja kehitysvyöhykkeitä vahvistaen	Jatkuva	Suunnittelu	2, 3	Kunnat/ liitto
Liikenneturvallisuuden parantaminen				
Suunnitteluprosessien kehittäminen	1	Suunnittelu	1, 2	Kunnat/ELY
- Liikenteen ja maankäytön suunnitelmien liikenneturvallisuusvaikutusten arviointi				
- Kaavojen auditointi liikenneturvallisuuden ja kestävien kulkutapojen edistämisen näkökulmasta				
Kuntien liikenneturvallisuuden ja viisaan liikkumisen koordinoitiryhmien toiminnan varmistaminen	1	Suunnittelu	1, 2	Kunnat

Kävely ja pyöräily

Toimenpide	Kiireellisyys- luokka	Suunnittelu / toteutus	Peruste- lut	Edistämismvastuu
Asenteet				
- Kävelyn ja pyöräilyn markkinointikampanjat (valtakunnalliset tapahtumien jalkauttaminen aktiivisiksi alueelliseksi tapahtumiksi, kuntakohtaiset tietoiskut)	Jatkuva	Toteutus	2, 3	Kunnat
- Työpaikkojen kestävä liikumisen edistäminen ja liikkumisen ohjauksen suunnitelmat (kaupungit, valtion virastot sekä suurimmat oppilaitokset, koulut ja työpaikat)	1	Suunnittelu	2, 3	Kunnat
- Informaation parantaminen (pyöräilykartat, paikkatietosovellukset, pyöräilyn edistäminen)	1	Toteutus	2, 3	Kunnat
Infrastruktuuri				
- Pyöräilyn seudullisen pääverkon täydentäminen ja laatutason parantaminen	1–3	Suunnittelu / toteutus	2, 3	Kunnat/ELY
- Virkkala – Lohjan keskusta – Muijala, Lohja				
- Pohja – Karjaa, Raasepori				
- Nummela –Veikkola, Vihti, Kirkkonummi				
- Kirkkonummi – pääkaupunkiseutu, Kirkkonummi				
- Karjaa – Tammisari, Raasepori				
- Siuntio asema –kantatie 51, Siuntio				
- Kiireelliset pyöräilyverkon täydentämiskohteet (A2)	1–2	Toteutus	1, 3	ELY/Kunnat
- Kt 52 Västerby, Raasepori				
- Mt 1131Haapajärvi–Veikkola, Kirkkonummi				
- Mt 1130 Lapinkylä, Kirkkonummi				

Kävely ja pyöräily

Toimenpide	Kiireellisyys- luokka	Suunnittelu / toteutus	Peruste- lut	Edistämisvastuu
- Mt 11255 Volsintie, Kirkkonummi - Vt 2/ mt 1224 Porintie–Saarnakuja, Vihti - Mt 110 Veikkola–Palojärvi, Vihti, Kirkkonummi - Mt 111 Tallbacka–Pääminne, Raasepori				
- Kiireelliset pyöräilyverkon täydentämiskohteet (K1) - Mt 125, mt 1251, Nummi, Lohja - Mt 134, Ahmoonmäki, Karkkila - Mt 1224, Vihdintie-Sipilänmäki, Vihti - Mt 11221, Järvenpääntie, Karkkila - Mt 11269, Gesterborgintie-Hopeakuja, Kirkkonummi	1–2	Suunnittelu / toteutus	3	Kunnat/ELY
- Kuntakeskusten jalankulkualueet (Lohja, Tammisaari, Kirkkonummi, Nummela)	1–2	Suunnittelu / toteutus	3	Kunnat
- Asuntokatujen saneeraus ja liikenteen rauhoittaminen	1–2	Suunnittelu / toteutus	3	Kunnat
- Pyöräpysäköinnin kehittäminen (ydinkeskustat, terminaalit)	1–2	Toteutus	3	Kunnat
- Pyöräilyverkon hoito- ja ylläpitoluokituksen tarkistaminen ja yhtenäistäminen	1	Suunnittelu / toteutus	2, 3	Kunnat/ELY
Liikennepolitiikka				
- Kävelyn ja pyöräilyn kulkumuotoroolin vahvistaminen päätöksenteossa	1	Suunnittelu	2, 3	Kunnat/ELY
- Suomalainen kävely- ja pyöräilykaupunki tai vastaava pilottikohde/ mallikuntahanke (esimerkiksi Lohjan keskusta)	1–2	Suunnittelu / toteutus	3	Lohja

Joukkoliikenne

Toimenpide	Kiireellisyys- luokka	Suunnittelu / toteutus	Peruste- lut	Edistämisvastuu
Palvelutason / tarjonnan parantaminen				
- ELY-keskuksen ja kuntien välisten neuvottelujen käynnistäminen joukkoliikenteen järjestämiseksi alueella	1	Suunnittelu / toteutus	2, 3	ELY/HSL/kunnat/ liikennöitsijät
- Tarkoituksenmukaisten yhteistoimintaryhmien määrittäminen ja toiminta	1, jatkuva	Suunnittelu / toteutus	2, 3	ELY/kunnat
- <u>Pääkaupunkiseudulle</u> <i>Linja-autoliikenne</i>	1	Toteutus	2, 3	
- Lohjan keskustasta, Virkkalasta ja Muijalasta (valtatie 1 suuntainen joukkoliikennekäytävä)				ELY/kunnat
- Karkkilasta, Vihdin kirkonkylästä ja Nummelasta (valtatie 2 suuntainen joukkoliikennekäytävä)				ELY/kunnat
<i>Junaliikenne</i>				
- Kirkkonummelta				LiVi/HSL/VR
- Karjaalta				LiVi/VR
- Hangosta				LiVi/VR
- <u>Muualle alueen ulkopuolelle</u> <i>Linja-autoliikenne</i>	1–2	Toteutus	2, 3	
- Vt 1 Salon ja Turun suuntaan				ELY/kunnat
- Vt 2 Forssan ja Porin suuntaan				ELY/kunnat
- <u>Alueen sisällä</u> <i>Linja-autoliikenne</i>	1	Suunnittelu / toteutus	2, 3	
- Valtatie 25 suuntainen joukkoliikennekäytävä Hangosta Vihtiin				ELY/kunnat
- Kirkkonummelta, Siuntioista, Karkkilasta ja Nummesta Lohjalle (erityisesti opiskelumatkaliikenne)				ELY/kunnat
- Vihdin paikallisliikenteen käynnistäminen				Vihti
- Peruspalveluiden turvaaminen joukkoliikenteellä (kutsu- ja palveluliikenteen kehittäminen, suunnittelu ja pilotointi)				Kunnat/ELY

Joukkoliikenne

Toimenpide	Kiireellisyys-luokka	Suunnittelu / toteutus	Perustelut	Edistämismvastuu
Matkaketjujen kehittäminen				
- Matkakeskus, Karjaa	1	Toteutus	1, 2, 3	Raasepori/LiVi/VR
- Liityntäpysäköinti (Kirkkonummi, Lohja, Raasepori, Vihti, PKS)	1–2	Toteutus	1, 2, 3	Kunnat/ELY/HSL
- Lippujärjestelmät (liikennemuotojen välinen lippu- ja aikataulu yhteistyö, kilpailukykyiset hinnat)	1	Suunnittelu	2	LiVi/ELY/kunnat/HSL/VR/liikennöitsijät
- Matkustajainformaatio (joukkoliikenteen toimivaltaisten viranomaisten tarjoama informaatio (netti) sekä asema- ja pysäkkikohtainen informaatio)	Jatkuva	Toteutus	1, 2	LiVi/ELY/kunnat
- Tiedotus ja markkinointi	Jatkuva	Toteutus	2, 3	LiVi/ELY/kunnat
Raideliikenteen kehittäminen				
- Espoon kaupunkiradan toteuttaminen välille Leppävaara–Espoon keskus (alueen ulkopuolinen hanke)	1	Toteutus	1, 2, 3	LiVi/kunnat
- Länsimetron jatke Kivenlahteen (alueen ulkopuolinen hanke)	1	Toteutus	1, 2, 3	Kunnat/LiVi/ELY/HSL
- Länsiradan toteuttaminen välille Espoon keskus–Lohja	3	Suunnittelu / toteutus	2, 3	LiVi/kunnat
- Rantaradan kehittäminen (kohtauspaikkojen lisääminen / lisäraiteet, asemien ja seisakkeiden kehittäminen)	1–2	Toteutus	1, 2, 3	LiVi/kunnat
- Juna- ja linja-autoliikenteen yhteistyö (vuorojen synkronointi)	Jatkuva	Suunnittelu / toteutus	2	LiVi/ELY/kunnat
Yhteistyön tehostaminen				
- Eri viranomaisten järjestämien kuljetusten yhdistely ja kytkeminen avoimeen joukkoliikenteeseen	Jatkuva	Toteutus	1, 2, 3	Kunnat/ELY/VR/LVM/HSL
- Kuljetusyhteistyö Kelan kanssa / yhdistely	Jatkuva	Toteutus	2, 3	Kunnat
Infrastruktuurin ja ympäristön kehittäminen				
- Tie- ja katuverkon sujuvuuden parantaminen ja joukkoliikenteen huomioiminen kehittämishankkeiden yhteydessä (suunnittelualue + PKS)	1	Toteutus	1, 2, 3	LiVi/ELY/kunnat
- Pysäkkien ja pysäkkiyhteyksien olosuhteet (luokittelu)	1–2	Suunnittelu / toteutus	3	ELY/kunnat
- Katoksellisten pysäkkien hoitoluokitus palvelutason mukaisesti	1–2	Suunnittelu / toteutus	3	ELY/kunnat

Logistiikka

Toimenpide	Kiireellisyys-luokka	Suunnittelu / toteutus	Perustelut	Edistämismvastuu
Teollisuus- ja logistiikka-alueiden logistinen toimivuus				
- Tulevaisuuden teollisuus- ja logistiikka-aluearpeisiin varautuminen alueellista yhteistyötä hyödyntäen	Jatkuva	Suunnittelu	2, 3	Maakunta/kunnat
- Kehä V ja Lohja–pääkaupunkiseutu-akseli	1	Suunnittelu / toteutus	2, 3	Maakunta/kunnat
- Ympäri- ja vuorokautisten kuljetuskohteiden kartoitus ja toimenpiteet sujuvalle ja turvalliselle liikenteelle	1	Suunnittelu / toteutus	3	Kunnat
- Hangon meriväylän ja ulkosataman parantaminen	1	Toteutus	1, 2, 3	LiVi
- Karjaan raakapuuterminaalien investoinnit (kuormausraiteen pidennys ja varastoalueen laajennus 10 000 m ²)	1	Suunnittelu / toteutus	2	LiVi/VR
- Lohjan raakapuun kuormauspaikan korvaaminen uudella paikalla	1	Suunnittelu / toteutus	1, 2	LiVi
Kuljetusten sujuvat tie- ja ratayhteydet				
- Tiekuljetusten keskeisten tieyhteyksien pullonkaulojen poistaminen kilpailukykyyn parantamiseksi	1–3	Suunnittelu	2, 3	ELY/LiVi
- Vt 1, vt2 ja vt 25	1	Suunnittelu / toteutus	2, 3	ELY/LiVi
- Hanko–Hyvinkää-radan sähköistäminen	1	Toteutus	1, 2, 3	LiVi
- Lähellä rataa sijaitsevien teollisuus- ja logistiikka-alueiden pistoraidevaraustarpeiden tunnistaminen	2	Suunnittelu	3	Kunnat

Logistiikka

Toimenpide	Kiireellisyys- luokka	Suunnittelu / toteutus	Peruste- lut	Edistämisvastuu
Kuljetusten turvalliset yhteydet				
- Kuljetuskaluston mittojen ja massojen korotuksesta aiheutuvat tie- ja siltainvestoinnit	1–2	Toteutus	1, 3	ELY/kunnat
- Uuden suurten erikoiskuljetusten tavoiteverkoston (SEKV) tarkempi alueellinen määrittely ja toimenpidetarpeiden tunnistaminen	1	Suunnittelu	2, 3	ELY/kunnat
- Raskaan liikenteen pysäköinti- ja levähdysalueiden lisääminen	Jatkuva	Suunnittelu	1, 3	ELY
- Kt 51, vt 1 ja vt 25 Karjaa–Hyvinkää	1	Suunnittelu / toteutus	1, 3	ELY/kunnat
- Pohjavesialueella sijaitsevien vaarallisten aineiden kuljetusreittien (VAK) tasoristeyksien turvallisuuden parantaminen tai tasoristeyksien vähentäminen sekä täsmäkunnossapito	Jatkuva	Toteutus	1, 3	ELY, LiVi
- Tavari liikenteen ympäristövaikutusten vähentäminen kuljetuksia ohjaavilla toimenpiteillä (esim. Karkkilan keskusta)	Jatkuva	Suunnittelu	3	Kunnat
- Jakelu liikenteen sujuvan ja turvallisen toimintamallin pilotointi	1-2	Suunnittelu/ toteutus	2, 3	Kunnat
- Mahdollisen Inkoon LNG-terminaalin huomioinnottaminen meriliikenteen turvallisuudessa	1	Suunnittelu / toteutus	2, 3	LiVi

5.2 Liikennejärjestelmän rahoitusmahdollisuuksia

Liikennejärjestelmän kehittämiseen liittyy paljon odotuksia ja tarpeita. Valtion liikenneinvestointeihin ja -palveluihin käyttämässä rahoituksessa on ollut kuitenkin laskeva trendi, ja viime vuosina valtion perusväylänpidon laajennus- ja uusinvestointien rahoitus on suorastaan romahtanut. Siksi nykyisiä rahoitusmenetelmiä on uudistettava, mikäli odotuksiin halutaan vastata. Tavanomaista budjettirahoitusta täydentävät rahoituslähteet ovat välttämättömiä ja niitä on lähdettävä kokeilemaan ennakkoluulottomasti. Liikennepolitiikan uudistuksessa on erilaisiin pilotointikohteisiin saatavissa hankerahoitusta, jota sidosryhmien kannattaa yhteistyössä lähteä rohkeasti tavoittelemaan.

Alueellista liikennerahastoa tai liikennejärjestelmärahaa on esitetty useassa liikennerahoitusta pohtineessa selvityksessä keinoksi kehittää liikennejärjestelmää kokonaisuutena. Se ei kuitenkaan toteutune lähivuosina, koska erillisen liikennerahaston perustaminen edellyttää merkittäviä lainsäädännöllisiä muutoksia.

Kaupunkiseuduilla maankäyttöpäätöksistä hyötyvien osapuolten tulisi vastineeksi saamistaan hyödyistä osallistua liikenneinvestointien kustannuksiin.

Maankäytön, asumisen ja liikenteen (MAL) -aiesopimuksiin liittyen käynnistyy tällä hallituskaudella rahoitusmenettely pienten kustannustehokkaiden liikenneverkon kehittämistoimien edistämiseksi neljällä suurimmalla kaupunkiseudulla, joihin kuuluu Helsingin seutu mukaan lukien Kirkkonummen ja Vihdin kunnat. Valtio ja kunnat rahoittavat yhtä suurilla osuuksilla hankkeita, jotka parantavat joukkoliikenteen, kävelyn ja pyöräilyn edellytyksiä. Seuraavalla hallituskaudella tämän rahoitusmenettelyn piiriin voi tulla uusia kaupunkiseutuja ja rahoitettavien hankkeiden tyypit voivat myös laajentua.

Väyliin pitoa ja liikennepalvelujen tuottamista on joka tapauksessa edelleen tehostettava ja taloudellisuutta parannettava. Eri sidosryhmiltä vaaditaan entistä aktiivisempaa yhteistyötä toimenpiteiden rahoitusjärjestelyissä ja toteutuksessa. Myös kuntien kuljetuskustannusten kasvun hillitsemiseksi on jo pitkään ollut pyrkimysenä kuljetuspalvelujen tehostaminen yhdistämällä erilaisia matka- ja kuljetustarpeita sekä muuttamalla kuljetuksia kaikille avoimeksi joukkoliikenteeksi.

6 VAIKUTUKSET

6.1 Arvioinnin lähtökohdat

Länsi-Uudenmaan liikennejärjestelmäsuunnitelman toteutumisen vaikutuksia on arvioitu asiantuntija-arviona suhteessa nykytilaan ja projektissa asetettuihin liikennejärjestelmän kehittämistavoitteisiin sekä niin kutsuttuun 0-vaihtoehtoon, jossa toimenpiteitä ei toteuteta. Palvelutasotavoitteita ei arvioinnissa käsitellä erikseen, sillä toimenpiteet on valittu siten, että tavoitteet on mahdollista saavuttaa palvelutason osalta. Toimenpiteet on listattu toimenpideohjelmaan, jossa on kerrottu myös, mihin kiireellisyysluokkaan kukin toimenpide kuuluu. Kaikki ohjelman toimenpiteet on oletettu toteutuneiksi vuoteen 2035 mennessä. Arvioinnissa on hyödynnetty Urban Zone -vyöhykemäärittelyjä, jotka on tehty Uudenmaan 2. vaihemaakuntakaavan laatimisen yhteydessä. Urban Zone menetelmässä määritellään useiden muuttujien avulla alueet, jotka ovat suotuisia eri kulkutapojen kannalta. Urban Zone -tarkastelu ei huomioi kaikkia suunniteltuja joukkoliikennehankkeita, joten tuloksia voidaan pitää vain suuntaa antavina. Työtä on täydennetty myös liikennemallin tulosten perusteella.

Suunniteltujen toimenpiteiden lisäksi on arvioitu tärkeimpien epävarmuustekijöiden merkitystä suunnitelman toteutumiselle ja vaikutuksille. Epävarmuuksia tuovat erityisesti toimenpideohjelman toteuttamiseen käytettävissä oleva rahoitus ja toimintaympäristön muutokset. Lisäksi tavoitteet voivat olla keskenään ristiriitaisia, jolloin yhden osa-alueen onnistuminen voi vaikeuttaa toisen tavoitealueen toteutumista. Näin on laita erityisesti kulkutapajakaumaa koskevien tavoitteiden suhteen.

6.2 Ihmisten liikkuminen

Ihmisten liikkumiseen vaikuttavat niin tieliikenteen, kävelyn ja pyöräilyn kuin joukkoliikenteenkin toimenpiteet. Suunnitelman toteutuminen parantaa ihmisten päivittäistä liikkumista kaikilla osa-alueilla.

Kävely ja pyöräily

Toimenpideohjelma sisältää runsaasti kävelyn ja pyöräilyn kannustavia toimenpiteitä, jotka voivat lisätä näillä kulkutavoilla tehtyjä matkoja. Liik-



kumisen ohjauksen toimenpiteitä ja asenteisiin vaikuttamista tukevat infrastruktuuriparannukset pyöräilyverkolla sekä kuntakeskuksissa, jolloin kävelyn ja pyöräilyn olosuhteet ja houkuttelevuus paranevat. Kävelyoloja parannetaan kuntakeskusten jalankulkualueiden avulla, asuntokatuja saneeraamalla sekä rauhoittamalla liikennettä. Pyöräilyn seudullista pääverkkoa täydennetään ja pyöräpysäköintiä kehitetään. Hankkeet sijoittuvat pääosin ensimmäiseen ja toiseen kiireellisyysluokkaan. Institutionaalista ympäristöä kehitetään vahvistamalla kävelyn ja pyöräilyn roolia päätöksenteossa. Rahoituksen niukkuudesta johtuen osa suunnitelluista väylistä voi kuitenkin jäädä toteutumatta.

Kävelyn ja pyöräilyn kulkutapaosuuden kasvu riippuu lisäksi myös muiden liikkumismuotojen kilpailukyyn kehityksestä sekä palveluverkon muutoksista. Tällä hetkellä asenneilmapiiri tukee etenkin pyöräilyn yleistymistä, joten tässä suhteessa edellytykset tavoitteiden toteutumiselle ovat hyvät. Myös kaupungistuminen ja pyrkimykset eheyttää yhdyskuntarakennetta tukevat kävelyn ja pyöräilyn edistämistä. Haja-asutusalueilla palveluiden väheneminen saattaa pidentää asiointimatkoja ja samalla pienentää kävelyn ja pyöräilyn kulkutapaosuutta.

Urban Zone -tarkastelussa Kirkkonummen keskustan jalankulkuvyöhyke laajenee hieman suunniteltujen toimenpiteiden seurauksena, muuten jalankulkualueet pysyvät ennallaan. Tämä ei kuitenkaan kerro muutosta toteutuissa matkoissa, vaan ainoastaan kävellessä tehtäville matkoille suotuisan alueen muutoksen.

Joukkoliikenne

Joukkoliikenteeseen liittyvät toimenpiteet parantavat joukkoliikenteen palvelutasoa tärkeimmillä yhteysväleillä, lisäävät liityntäpysäköintimahdollisuuksia, sujuvoittavat matkaketjuja ja helpottavat kestävien kulkumuotojen yhteiskäyttöä. Samalla turvataan joukkoliikenteen peruspalveluiden saatavuus haja-asutusalueilla ja toteutetaan näin liikkumismahdollisuuksien tasapuolisuuteen liittyvää tavoitetta. Tärkeimmät joukkoliikenteen infrastruktuurihankkeet liittyvät raideliikenteen kehittämiseen Espoon kaupunkiradan sekä Länsiradan muodossa. Toteutuessaan ratahankkeet parantavat joukkoliikenteen kilpailukykyä pääkaupunkiseudulle suuntautuvilla matkoilla selvästi suhteessa autoiluun ja voivat saada aikaan huomattavan muutoksen kulkutapajakaumassa. Pitkän tähtäimen suunnitelmissa on lisäksi länsi-





metron jatke Kivenlahdesta aina Kirkkonummelle saakka. Toteutuessaan hanke vahvistaa Helsingistä länteen suuntautuvaa kehityskäytävää ja liittää alueen entistä tiiviimmin pääkaupunkiseudun työssäkäyntialueeseen. Se luo myös mahdollisuuksia liityntäpysäköinnille ja hillitsee näin autoilun kasvua.

Urban Zone -vyöhyketarkastelussa parantuvat joukkoliikenneyhteydet laajentavat joukkoliikennevyöhykkeitä Inkoon keskustassa, Siuntion asemalla, Masalassa sekä Virkkalassa. Vuoteen 2035 mennessä väestön osuus joukkoliikennevyöhykkeillä kasvaa kahdella prosenttiyksiköllä. Uusi väestö sijoittuu kuitenkin pääasiassa henkilöautoriippuvaiselle alueelle. Vyöhyketarkastelu ei huomioi kaikkia suunnitelmassa esitettyjä joukkoliikenteen kehittämistoimenpiteitä, sillä esimerkiksi Länsiradan oletetaan tarkastelussa toteutuvan vasta vuoden 2035 jälkeen. Tämä vaikuttaa etenkin Lohjan joukkoliikennealueeseen. Lisäksi eroavaisuuksia voi olla etenkin valtatie 25 suuntaisen joukkoliikennekäytävän palvelutaso-oletuksissa.

Rahoituksen toteutuminen on keskeisin epävarmuustekijä raidehankkeiden ja joukkoliikenteen vuorotarjonnan lisäämisen osalta. Muut joukkoliikenteen palvelutason parantamiseen tähtäävät toimet ovat pitkälti toiminnallisia,

joten niiden osalta yhteistyö ja sitoutuminen ovat avainasemassa. Tähän liittyy riskejä mutta toisaalta myös mahdollisuuksia saada toimenpiteet toteutettua tehokkaasti ja sujuvasti.

Autoilu

Toimenpideohjelma sisältää useita tieliikenteen sujuvuuden parantamiseen tähtääviä kohteita, jotka sijoittuvat valtateille 25, 2 ja 1 sekä kantatielle 51. Tarkoituksena on varmistaa tai parantaa palvelutasoa sekä parantaa liikenneturvallisuutta. Tällä varmistetaan ihmisten päivittäisen liikkumisen sujuvuus keskeisillä yhteysväleillä ja vahvistetaan samalla kehityskäytävien asemaa. Mikäli toimenpiteitä ei toteuta, tulevat ruuhkat lisääntymään. Toisaalta autoilun olosuhteiden parantaminen lisää samalla kulkutavan houkuttelevuutta suhteessa joukkoliikenteeseen etenkin pitkillä matkoilla. Hankkeiden tärkein epävarmuustekijä on rahoituksen saatavuus.

Liikennemallin tulosten mukaan henkilöautoilla tehtyjen matkojen määrä kasvaa 35 prosenttia tarkastelujakson aikana. Suunnitellut parannukset riittävät pitämään teiden toimivuuden lähellä nykytasoa, eikä suuria muutoksia ruuhkautumisessa ole odotettavissa.

6.3 Kuljetukset ja elinkeinoelämä

Seudun logistinen asema paranee esitettyjen toimenpiteiden vaikutuksesta nykyiseen verrattuna niin tavara- kuin henkilöliikenteenkin osalta. Henkilöliikenteen osalta etenkin yhteydet vaikuttavat yritysten sijoittumispäätöksiin ja toisaalta parantavat alueella sijaitsevien vientiyritysten toimintaedellytyksiä. Tavaraliikenteessä tiehankkeet, etenkin valtatie 25 parannukset, vähentävät kuljetusten pullonkauloja ja parantavat näin alueellista kilpailukykyä sekä Hangon sataman asemaa. Lisäksi teihin kohdistuvilla toimenpiteillä vähennetään tavaraliikenteen ympäristövaikutuksia. Raidehankkeet lisäävät mahdollisuuksia ympäristöystävällisten kuljetusmuotojen valintaan. Myös tämän osa-alueen toteutumisen riskinä on rahoituksen saatavuus suunnitelluille hankkeille.

6.4 Yhteiskunnalliset tavoitteet

Turvallisuus ja ympäristö

Monet tie- ja katuverkon laatua sekä kevyen liikenteen olosuhteita parantavat toimenpiteet parantavat myös liikenneturvallisuutta sekä vähentävät ympäristöhaittoja. Pelkästään valtatielle 25 suunnitellut parannukset säästävät noin 4 ihmishenkeä vuodessa, ja muilla hankkeilla on samansuuntaisia vaikkakin pienempiä vaikutuksia. Myös joukkoliikenteen kulkutapaosuuden kasvattaminen työ- ja opiskelumatkoilla sekä kävelyn ja pyöräilyn kulkutapaosuuksien kasvu lyhyillä matkoilla auttavat yhteiskunnallisten tavoitteiden saavuttamisessa. Etenkin raideliikenteen hankkeilla on toteutessaan myönteisiä vaikutuksia niin turvallisuuteen kuin ympäristöönkin, mikäli raideliikenteen suosio kasvaa henkilö- ja tavaraliikenteessä.

Kulkutapajakauman muutos tukee myös kasvihuonekaasuja koskevia tavoitteita, mutta ei välttämättä riitä kansallisten ja kansainvälisten velvoitteiden osoittaman muutoksen saavuttamiseen. On myös avoinna, toteutuvatko kulkutapamuutokset nyt suunnitelluilla toimenpiteillä, sillä liikennemäärät kasvavat etenkin teillä ja samalla myös tieliikenteen kilpailukyky paranee. Ajoneuvoliikennettä koskevien tavoitteiden toteutuminen voi siten tuoda mukanaan ympäristötavoitteiden vastaisia vaikutuksia.

Alue- ja yhdyskuntarakenne

Uudet työpaikat ja asutus sijoittuvat pääosin tavoitteiden mukaisesti taajama- ja kylärakennetta sekä kehityskäytäviä vahvistaen nykyisten taajamien yhteyteen. Urban Zone -tarkastelun mukaan taajamien autovyöhykkeiden asukasmäärät kasvavat eniten, sillä Länsi-Uudenmaan väestönkasvusta suurin osa sijoittuu näille alueille. Autovyöhykkeellä asuvien osuus kasvaa kahdella prosenttiyksiköllä vuodesta 2010. Uuden joukkoliikennealueen muodostuminen on vähäistä. Maakuntakaavan mukaan väestö sijoittuu jopa hieman epäedullisemmin kuin nykytilanteessa. Asumisen ohella uusien työpaikkojen sijoittumisessa taajamien autovyöhykkeen merkitys kasvaa, sillä Urban Zone -tarkastelussa on ennakoitu työpaikkojen kasvusta yli 40 prosenttia sijoittuvan Länsi-Uudellamaalla autovyöhykkeelle. Autovyöhykkeellä sijaitsevien työpaikkojen osuus kasvaa neljänneksestä lähes kolmannekseen. Näin maankäyttö ei kaikilta osin tue kulkutapajakaumaan liittyviä tavoitteita, vaan lisää autoriippuvuutta etenkin työssäkäynnin suhteen.

Tasapuolisuus ja taloudellisuus

Suunnitelmassa on otettu huomioon eri alueiden ja väestöryhmien tarpeita toimintaympäristön asettamien reunaehtojen puitteissa. Uutta kapasiteettia on ehdotettu rakennettavaksi hillitysti. Kuitenkin sekä tie- että raideinvestointeja tarvitaan, jotta suunnitelman muut tavoitteet olisi mahdollista saavuttaa. Samoin hoitoluokkiin esitetyt parannukset ovat välttämättömiä palvelutasotavoitteiden kannalta, vaikka ne samalla hieman nostavatkin kustannuksia.

Suunnitelman toteutuminen on epävarmintaa eniten rahaa vaativien toimenpiteiden osalta. Näitä ovat valtatie 25 parantaminen Länsi-Uudenmaan alueella (noin 250 miljoonaa euroa), Länsiradan rakentaminen (karkea arvio 350 miljoonaa euroa) sekä joukkoliikennevuorojen ostot. Mikäli joukkoliikenteen vuorotarjonta ei parane markkinaehtoisesti, palvelutason nostaminen vaatii usean miljoonan euron vuotuista panostusta kunnilta ja valtiolta.

Hyvin alhaisen rahoitustason vallitessa voidaan toteuttaa vain ne toimenpiteet, jotka eivät vaadi merkittävää lisärahoitusta. Näitä ovat esimerkiksi

maankäytön koordinointi, suunnitteluprosessien kehittäminen liikenneturvallisuuden parantamiseksi, liikkumisen ohjauksen toimet sekä viranomaisten kustantamien kuljetusten yhdistely ja integrointi joukkoliikenteeseen. Näillä toimenpiteillä parannetaan etenkin kestävän liikkumisen ja yhdyskuntarakenteen sekä liikenneturvallisuuden edellytyksiä.

6.5 Ensimmäisen kiireellisyysluokan toimenpiteiden vaikutukset

Mikäli vain ensimmäisen kiireellisyysluokan toimenpiteet toteutuvat, jäävät suunnitelman vaikutukset selvästi edellä esitettyä vähäisemmiksi. Näin voi käydä esimerkiksi taloudellisten resurssien niukkuudesta johtuen. Tiehankkeista toteutuisi vain Tynninharjun eritasoliittymä sekä Karjaa–Virkkala-osuus valtatiellä 25. Tällöin liikenneturvallisuus paranisi vain näillä tieosuuksilla nykyisestä.

Kävelyn ja pyöräilyn hankkeista valtaosa on sijoitettu 1. kiireellisyysluokkaan, joten näiden kulkutapojen osalta vaikutukset pysyisivät edellä

kuvatus kaltaisina. Joukkoliikenteen osalta merkittävin toteuttamatta jäävä hanke olisi Länsirata. Länsiradalla on kuitenkin huomattavat vaikutukset maankäyttöön ja joukkoliikenteen suosioon, joten suunnitelman vaikutukset jäisivät näiltä osin selvästi edellä esitettyä vähäisemmiksi. Lisäksi linja-autoliikenteen palvelutasoparannuksista osa sijoittuu toiseen kiireellisyysluokkaan, jolloin vaikutukset eivät toteutuisi täysimääräisinä näiltäkään osin. Logistiikan osalta osa tieliikenteen pullonkauloista jäisi poistamatta sekä osa kuljetuskalustomuutosten edellyttämistä muutoksista toteuttamatta. Näin tieverkolle jää kuljetuksia haittaavia osuuksia.

Karkeasti arvioituna ainoastaan ensimmäisen kiireellisyysluokan toimenpiteiden toteutuessa lähimmäs tavoitetta päästäisiin kävelyn ja pyöräilyn sekä logistiikan osalta. Joukkoliikenteen merkittävin yksittäinen hanke jäisi toteutumatta ja suunnitellun palvelutason saavuttaminen jäisi puolitiehen. Suurimpia häviäjiä olisivat tieliikenne ja liikenneturvallisuus, joita palvelevista hankkeista valtaosa jäisi toteuttamatta.



7 JATKUVA LIIKENNEJÄRJESTELMÄTYÖ JA SEURANTA

Aiesopimuksella sitoudutaan kiireellisimpiin toimenpiteisiin ja hankkeisiin

Länsi-Uudenmaan liikennejärjestelmäsuunnitelman toteutuksen edistämiseksi tehdään aiesopimus. Siinä liikennejärjestelmän hoidosta, ylläpidosta ja kehittämisestä vastaavat tahot sitoutuvat yhdessä laaditun liikennejärjestelmäsuunnitelman ja sitä toteuttavien toimenpiteiden edistämiseen, kukin taho toimivaltansa ja käytettävissä olevien resurssiensa puitteissa. Aiesopimus muodostetaan ensimmäisen kiireellisyysluokan eli vuoteen 2019 mennessä toteutettavista tai käynnistettävistä hankkeista ja toimenpiteistä.

Liikennejärjestelmätyöryhmä koordinoimaan ja edistämään toteutusta

Nyt laadittu Länsi-Uudenmaan liikennejärjestelmäsuunnitelma on jatkossa kehys, jonka puitteissa alueen liikennejärjestelmää kehitetään kokonaisvaltaisesti. Nyt yhteisesti sovitut liikennejärjestelmän kehittämisen tavoitteet ja toimenpiteet tulee siirtää eri osapuolien toimintaan ja niitä tulee tarkentaa kuntatasolla.

Liikennejärjestelmätyön luonne on muuttunut viime vuosina. Toimintaympäristön muutosnopeus sekä toimijoiden roolien muutokset ovat aiheuttaneet tarpeen jatkuvalle toiminnalle. Aiempi suunnitelmalähtöinen edunvalvonta ei ole tuottanut riittävän joustavaa toimintaa muutoksiin reagoimiseksi. Liikennejärjestelmän kehittämisvastuu on myös siirtynyt yhä enemmän alueellisten toimijoiden vastuulle.

Länsi-Uudellamaalla käynnistetään suunnitelmallinen liikennejärjestelmäyhteistyö. Se on luonteeltaan jatkuvaa pitkän aikavälin vuorovai-
kutteista strategista suunnittelua, joka sovittaa yhteen eri toimijoiden ja eri hallinnonalojen tarpeita, tavoitteita ja toimenpiteitä. Liikennejärjestelmäkokonaisuuden kehittämistä koordinoi ja ohjaa liikennejärjestelmätyöryhmä, joka muodostetaan tätä suunnitelmaa valmistelleen työryhmän pohjalta. Se vastaa kuntien ja valtion välisestä säännöllisestä liikenteeseen liittyvästä vuorovaikutuksesta. Samalla on mahdollista yhdistää alueen

nykyiset liikenteen eri osa-alueiden työryhmät yhdeksi laaja-alaiseksi ja koordinoivaksi liikennejärjestelmäryhmäksi. Tälle työryhmälle annetaan selkeä valtuutus liikennejärjestelmäsuunnitelman ja siinä esitettyjen hankkeiden ja toimenpiteiden edistämiseen. Työryhmän toiminnan runkona toimii vuosikohtainen suunnittelu ja teemoitus. Liikennejärjestelmätyöryhmän työskentelyn kautta on mahdollisuus saada entistä tiiviimpi ja laajempi yhteistyö matkakettujen ja joukkoliikenteen suunnitteluun ja kehittämiseen.

Länsi-Uudenmaan liikennejärjestelmäsuunnitelman toteutumisen seuranta ja suunnitelmassa esitettyjen toimenpiteiden edistäminen on keskeinen osa alueen liikennejärjestelmätyötä. Vuosittaisessa yhteenvedossa käsitellään edellisen vuoden aikana toteutetut toimenpiteet, käynnissä ja käynnistämättä olevat hankkeet sekä niiden tilanne, arvioidaan tehtyjen toimenpiteiden vaikutuksia sekä verrataan liikennejärjestelmän tilan kehityssuuntaa asetettuihin tavoitteisiin. Saavutettavista tuloksista tiedotetaan vuosittain. Tärkeimmät seurantaindikaattorit ovat (suluissa tietolähde):

- kulkutapajakauma ja eri kulkutapojen suoritteet (HLT ja muut liikennetutkimukset)
- maanteiden liikenne- ja kuljetusmäärät (ELY/tierekisteri ja Tilastokeskus/ tiekuljetukset)
- joukkoliikenteen matkustajamäärät ja vuorotarjonta (ELY ja Liikennevirasto)
- rataverkon kuljetusmäärät (Liikennevirasto)
- eri kulkutapojen matka-ajat tärkeimmillä yhteysväleillä (liikenteenharjoittajien aikataulut, Liikennevirasto)
- tieliikenneonnettomuuksissa kuolleet ja loukkaantuneet (Liikenneturva ja ELY)
- asukas- ja työpaikkamäärät (YKR)
- yhdyskuntarakenteen tiiviys (taajamien asukastiheys) (YKR)
- uusien asuinalueiden sijoittuminen toiminnallisen aluejaon mukaan (OIVA)
- asutuksen sijoittuminen suhteessa päivittäistavarakauppaan (esim. 1 kilometrin etäisyydellä) (OIVA)
- liikenteen päästöt (VTT/ LIPASTO)
- rahoituksen kohdentuminen (ELY ja kunnat).

Uudenmaan liitto // Nylands förbund
Uusimaa Regional Council // Helsinki-Uusimaa Region

Esterinportti 2 B • 00240 Helsinki • Finland
+358 9 4767 411 • toimisto@uudenmaanliitto.fi • uudenmaanliitto.fi