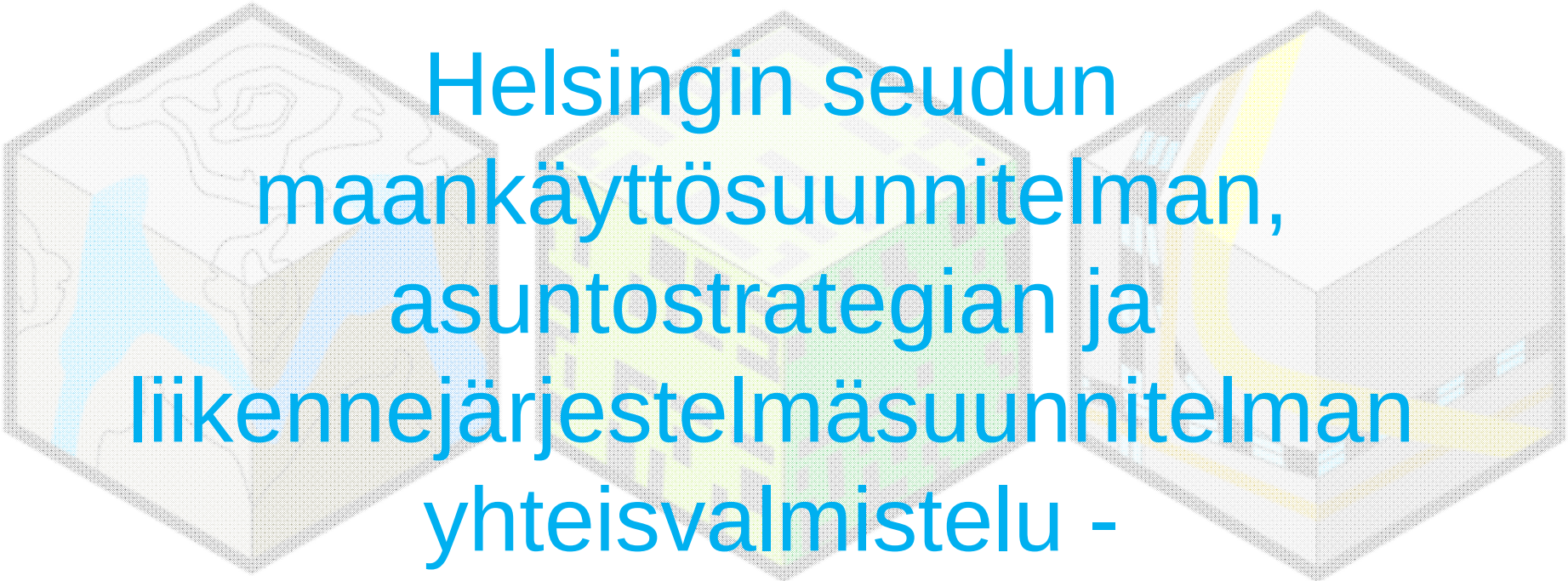
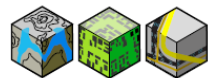




Helsingin seudun maankäyttösuunnitelman, asuntostrategian ja liikennejärjestelmäsuunnitelman yhteisvalmistelu - onnet, notkot, yllätykset ja läksyt

Jälkiarvioinnin yhteenveto
4.1.2016

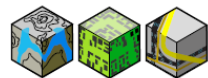


|| HELSINGIN SEUDUN
MAANKÄYTTÖSUUNNITELMA

HLJ 2015

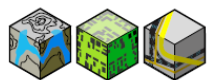
Sisällys

1. Jälkiarvioinnin tavoitteet ja toteutus.....3-5
2. Miten onnistuimme, mitä opimme ja miten jatketaan?.....6-16
3. MAL-suunnitelmat.....17-43



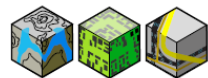


1. Jälkiarvioinnin tavoitteet ja toteutus



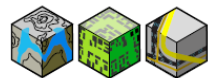
Tavoitteet

Jälkiarvioinnin tavoitteena on koota näkemyksiä Helsingin seudun maankäyttösuunnitelman 2050 (MASU), asuntostrategian 2025 (ASTRA) ja liikennejärjestelmäsuunnitelman HLJ 2015 yhteisprosessin onnistumisista ja opeista sekä kehittämistarpeista. Arviointiin on koottu ajatuksia myös MAL-suunnittelun jatkosta.

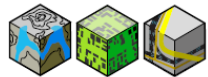


Jälkiarvioinnin yhteenveto on koottu seuraavien aineistojen pohjalta

- HLJ-toimikunnan ja MAL-neuvottelukunnan jälkiarviointityöpajan (16.9.2015) tulokset
- MASU:n, HLJ:n ja ASTRA:n valmistelijoiden jälkiarviointityöpajan (27.8.2015) tulokset
- Jälkiarviointikyselyn tulokset MASU, HLJ ja ASTRA loppuseminaariin (4.6.2015) osallistuneille

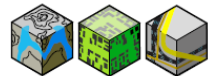
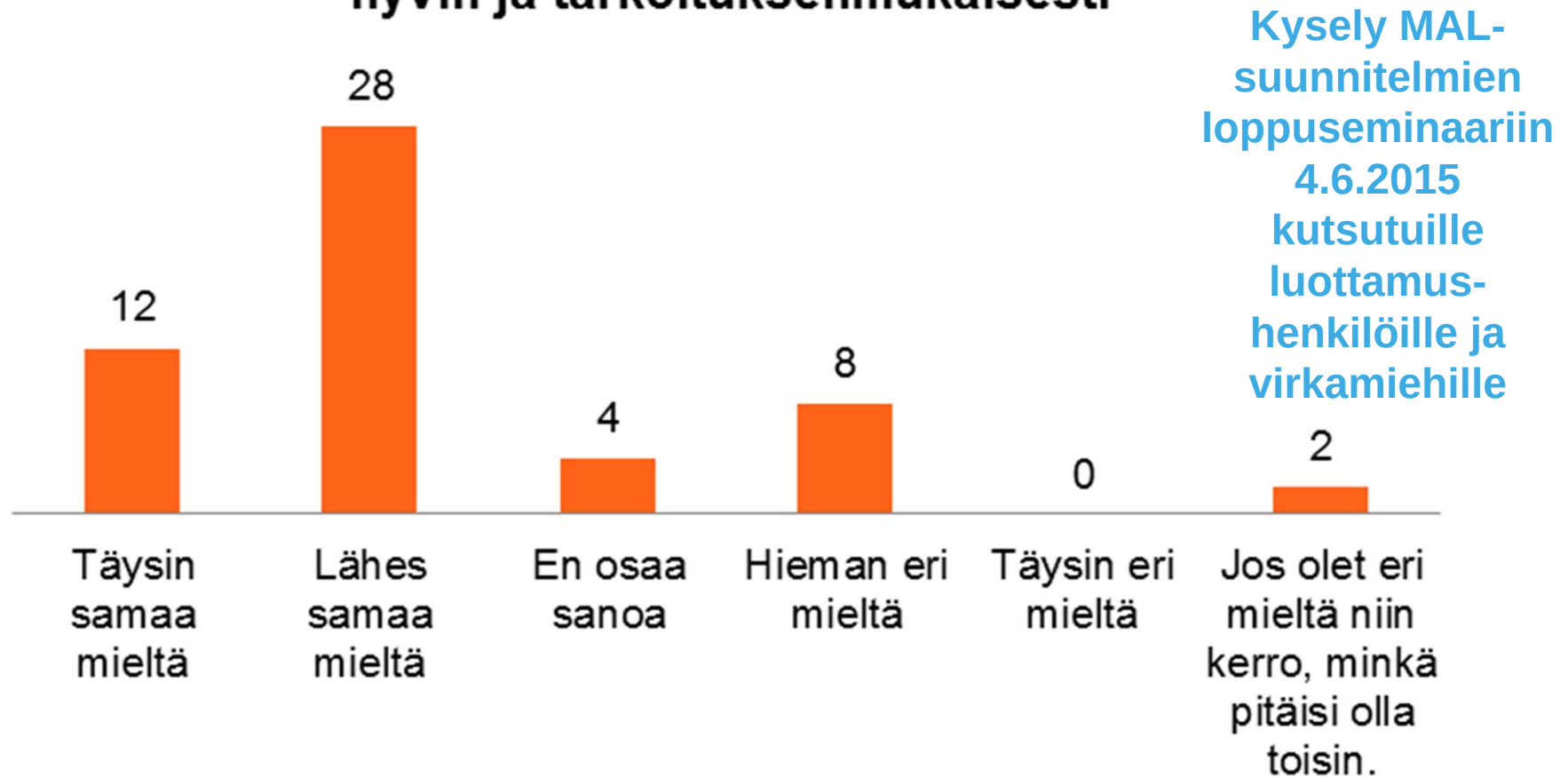


2. Miten onnistuimme?
Mitä opimme? Miten
jatketaan?



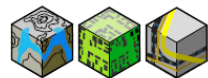
Miten onnistuimme?

MAL-suunnitelmien valmisteluyhteistyö toimi hyvin ja tarkoituksenmukaisesti



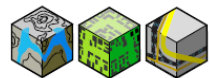
Onnet – Sisältö ja yhteensovittaminen

- MASU määrittelee seudun ensisijaiset kehittämisvyöhykkeet.
- ASTRA tuo esiin seudulliset tavoitteet ja linjaukset asunto- ja maapolitiikalle.
- Maankäytön ja liikenteen yhteensovittaminen onnistui ja saavutettavuuden merkitys konkretisoitui suunnitteluprosessin myötä. Joukkoliikenteen painoarvo oli suuri myös maankäytön kehittämisen näkökulmasta.
- HLJ 2015 -strategia kiteyttää, miten liikenteen toimivuus varmistetaan pitkällä aikavälillä.
- HLJ onnistui pitämään vaikeatkin asiat mukana prosessissa, kuten taloudelliset kysymykset ja kysynnän ohjaus. Ajoneuvoliikenteen hinnoittelun jatkoselvitykseen saatiin mandaatti.
- HLJ:n vaikutusten arviointi tehtiin yhdessä palvelemaan myös MA-suunnitelmia.



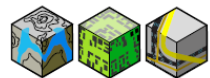
Onnet – Yhteisprosessi

- Seudullinen yhteinen MAL-näkemyks vahvistui.
- Oppiva prosessi opetti meitä kaikkia. Vuorovaikutus vahvisti osaamista ja asiantuntijuutta sekä yhteistä ymmärrystä kokonaisuudesta.
- Ensimmäistä kertaa kolme näkökulmaa yhdessä: visio, tavoitteet, kriteerit ja kehittämistoimet.
- MAL-kokonaisuus on kasassa ja hyväksytty. Toiveena on, että MAL-suunnittelu jatkuu.
- Vuorovaikutuksessa raikasta intoa – myös poliitikoillamme!



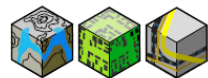
Notkahdukset

- Oppivan yhteisprosessin ongelmana MAL-ohjelmointi: liikenne käynnistyi aikaisemmin kun MASU ja ASTRA, suunnittelun alussa ei oikein tiedetty, millaista polkua lopputulokseen ollaan menossa.
- Suunnitelmien lopullinen yhteensovitus ja viimeistely olisi vaatinut vielä iterointia.
- Vaikutusten arviointi maankäytön ja asumisen osalta jäi nyt HLJ:n arvioinnin varaan. Vaikutusten arviointia ei ohjelmoitu osaksi MASU:n ja ASTRA:n valmistelua.
- Muuttuvien aineistojen ja versioiden hallinta monitoimija-prosessissa.
- Kriteerien tiukempi noudattaminen maankäytön ja asumisen valmistelussa – kenellä on oikeus sanoa toisten tekemisistä?
- MASU:n ”omailmeiset keskukset” on kirjava paketti, keskusten määrittely seutunäkökulmasta ontuu.



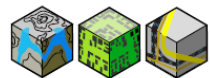
Yllätykset

- Kesken yhteisvalmisteluprosessin solmittiin Valtion ja seudun kuntien välinen sopimus suurten infrahankkeiden tukemiseksi ja asumisen edistämiseksi (25.8.2014), mistä muodostui uusi HLJ-hankkeiden priorisoinnin lähtökohta.



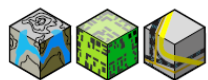
Läksyt – sisältö ja yhteensovittaminen

- Jatkossa virtaviivaisempi ja koordinoidumpi yhteisprosessi.
- M, A ja L -osioiden valmistelu tiiviiksi ja iteratiiviseksi kokonaisuudeksi, josta lopputuloksena yksi suunnitelma.
- Vaikutusten arviointi suunnitelman valmistelun keskiöön. Myös taloudellisten vaikutusten arviointia tulee kehittää tukemaan suunnittelua ja päätöksentekoa.
- MASU:n zoomaus pintaa syvemmälle esim. keskusten tarkastelu seudullisesta näkökulmasta.
- Parhaiten saavutettavien alueiden tehokkaampi hyödyntäminen.
- Maankäytön ja liikenteen yhteisen toteutuspolun priorisointi ja konkretisointi.
- Erilaiset työpaikka- ja logistiikka-alueet mukaan tarkasteluihin.
- Kansallinen ja kansainvälinen ulottuvuus paremmin mukaan.
- MASU:n suhdetta maakuntakaavaan tulee selkiyttää.
- MAL-seurannan kehittäminen tukemaan MAL-suunnittelua.



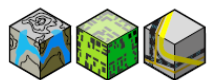
Läksyt – resurssit

- HSL:llä resurssit HLJ:n tekemiseen, mutta M&A tehtiin OTO-voimin hyvän yhteishengen kannattelemana. Tuskin onnistuu toista kertaa = M&A tarvitsee omat resurssit ja vastuuhenkilöt.
- Seuraavalla kierroksella tarve yhteiselle MA-resurssille, joka työskentelee MASU-koordinoitiryhmän ohjauksessa.
- MAL iso kokonaisuus hallittavaksi. Lisää kirjaimia haasteellista ottaa mukaan yhteissuunnitteluun, etenkin pinta syvemmältä.



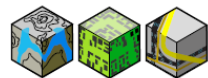
Läksyt – viestintä ja vuorovaikutus

- Suunnitelmien ja vaikutusten arvioinnin ydinviestit kirkastettava.
- Kuntapäätäjien aktivointi.
- Elinkeinoelämän edustajat vahvemmin mukaan vuorovaikutukseen.
- Sosiaalisen median parempi hyödyntäminen suunnitelmien viestinnässä.
- Yhteisen MAL-tarinan tuottaminen ja markkinointi.



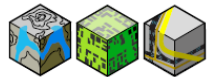
Läksyt – sitoutuminen ja luottamus

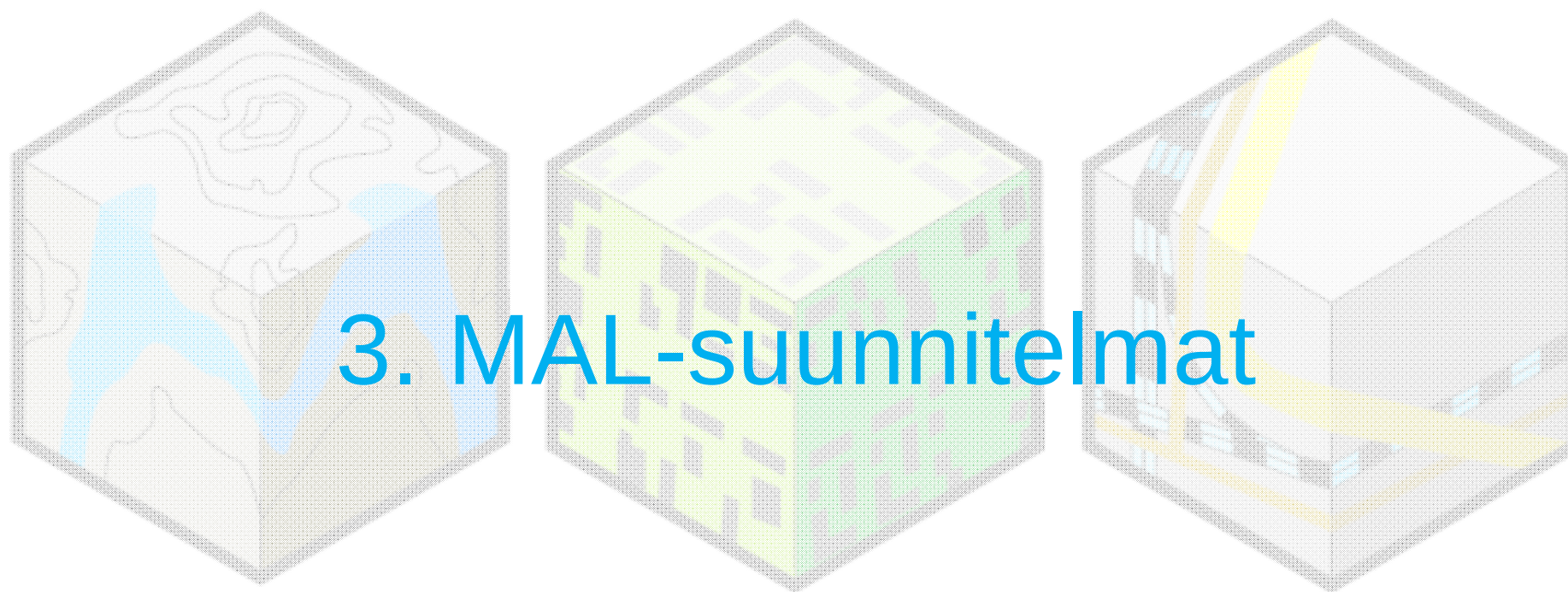
- Yhteinen suunnittelu ja sopiminen edellyttää kunnilta ja valtiolta pitkäjänteistä sitoutumista yhteisiin seudullisiin päätöksiin.
- Valtion sitoutuminen MAL-tavoitteisiin ja suunnitteluun selkeytettävä.
- Valtiolta edellytetään pitkäjänteistä asuntopolitiikkaa ja sitoutumista kohtuuhintaisen asuntotuotannon edistämiseksi.
- Perustaksi seudulla tarvitaan johdonmukaisia pitkän aikajänteen toimenpiteitä esim. liikenteen, yleiskaavoituksen ja maapolitiikan saralla.



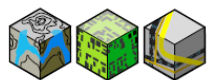
Miten jatketaan?

- Yhteissuunnittelun jatko sopimatta, mutta jatkaminen välttämätöntä. Seudulla tarvitaan yhteistä sopimista siitä, miten seudun kestävä kasvu turvataan ja kilpailukykyä vahvistetaan.
- MAL-kokonaisuutta ei voi erottaa toisistaan, päivityskierrosten tahdin tulee olla sama ja varsin tiivis.
- Toimintaympäristön muutos nopeaa. HLJ on jatkuva prosessi ja suunnitelma päivitetään neljän vuoden välein – Mikä on MAL-yhteissuunnittelun toimintamalli jatkossa?



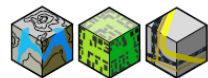
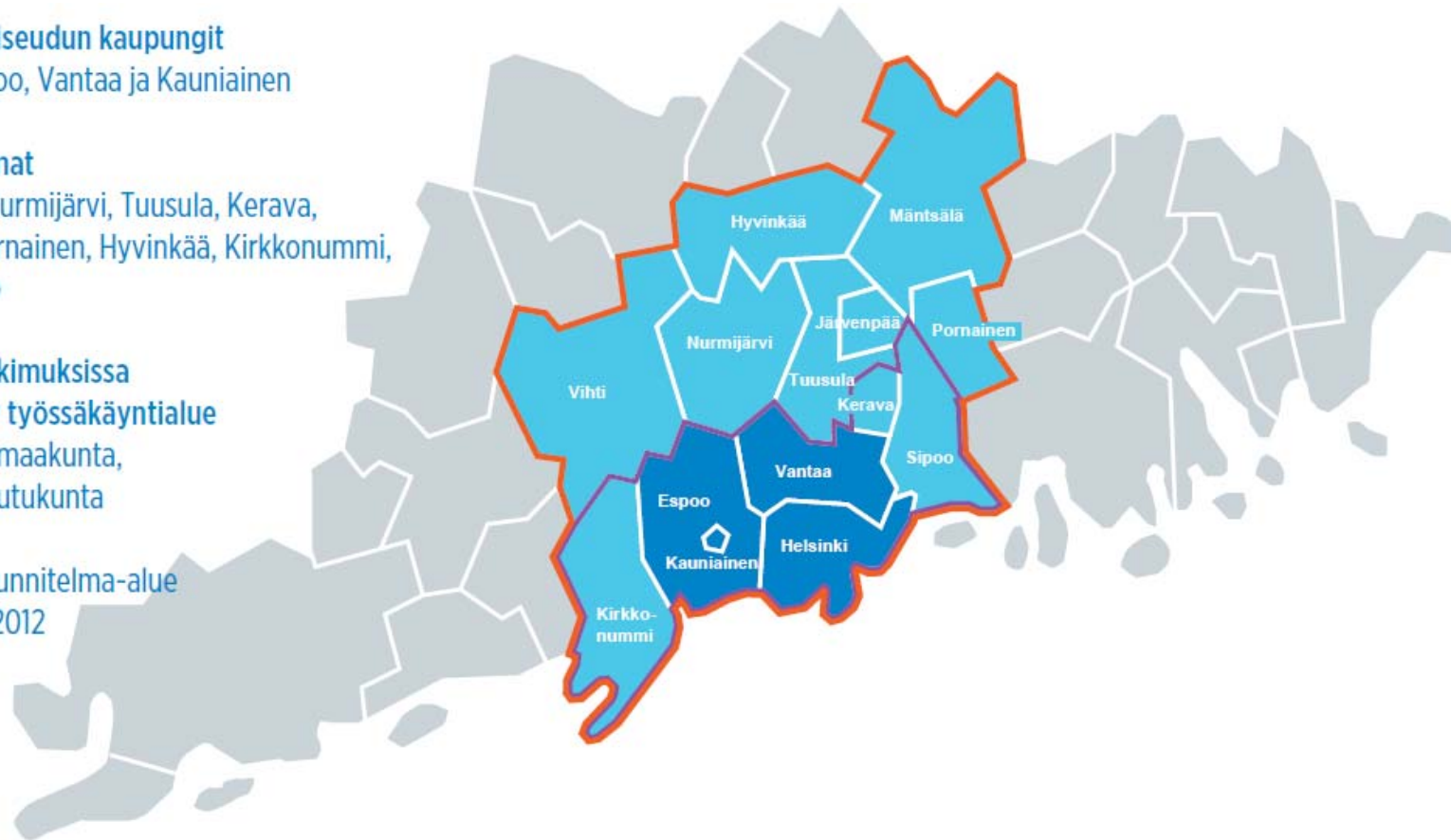


3. MAL-suunnitelmat



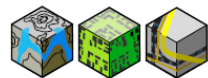
MAL - yhdessä suunnittelua ja sopimuksia

- **Pääkaupunkiseudun kaupungit**
Helsinki, Espoo, Vantaa ja Kauniainen
- **KUUMA-kunnat**
Järvenpää, Nurmijärvi, Tuusula, Kerava, Mäntsälä, Pornainen, Hyvinkää, Kirkkonummi, Vihti ja Sipoo
- **Liikkumistutkimuksissa hyödynnetty työssäkäyntialue**
Uudenmaan maakunta, Riihimäen seutukunta
- **HLJ 2015 -suunnitelma-alue**
- **HSL-alue 1.1.2012**

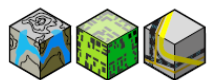
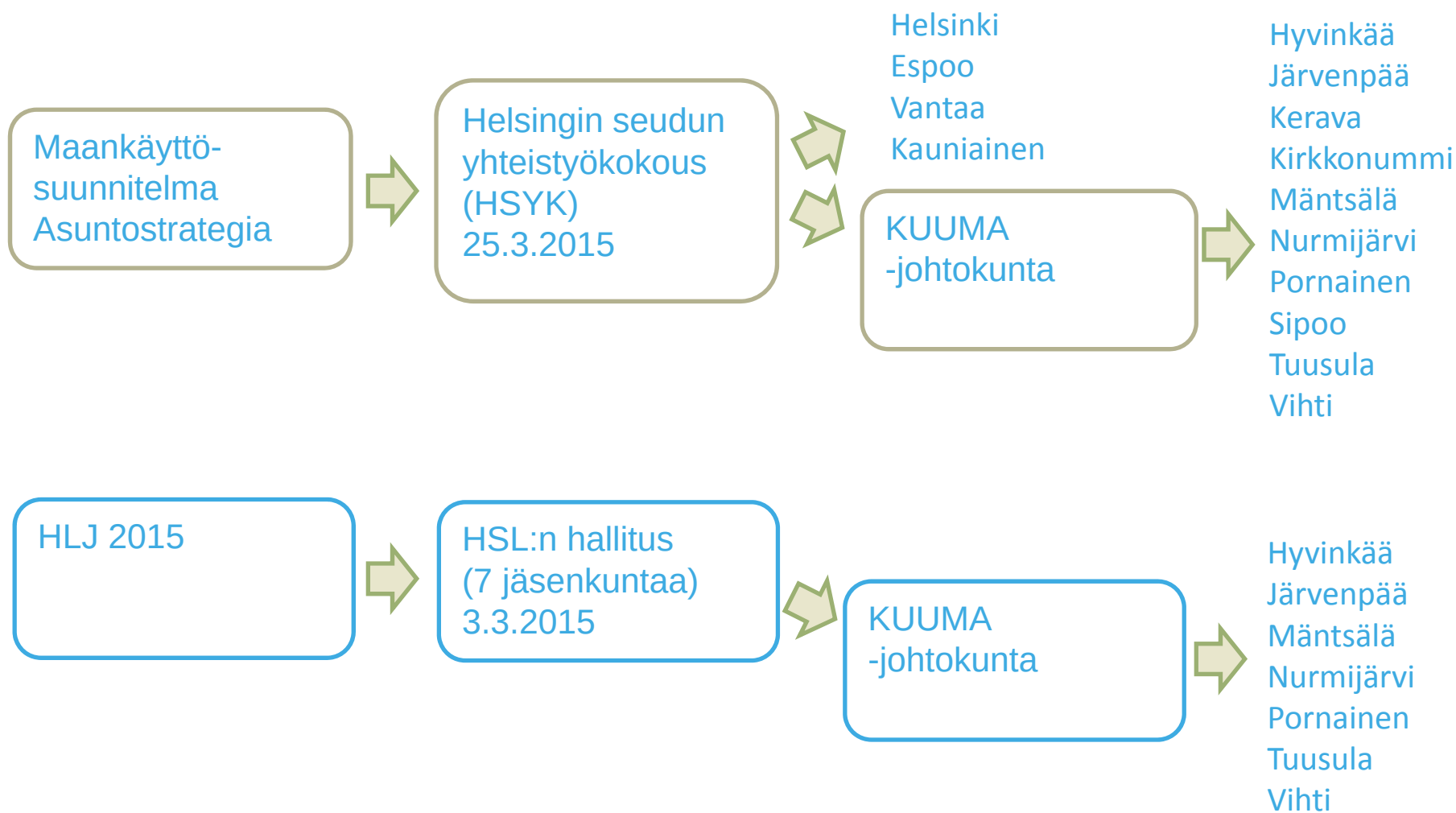


Suunnitelmien valmistelusta vastanneet

- Maankäyttösuunnitelmasta ja asuntostrategiasta ovat vastanneet Helsingin seudun 14 kuntaa.
- Helsingin seudulla liikennejärjestelmäsuunnitelman valmistelusta vastaa Helsingin seudun liikenne HSL.
- Uudenmaanliitto antoi työpanosta erityisesti maankäyttösuunnitelman valmisteluun ja HSY asuntostrategian valmisteluun.
- Valtio (ministeriöt, LIV ja ELY) osallistui valmisteluun liikennejärjestelmäsuunnitelman kautta.

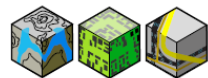


Päätöksenteko

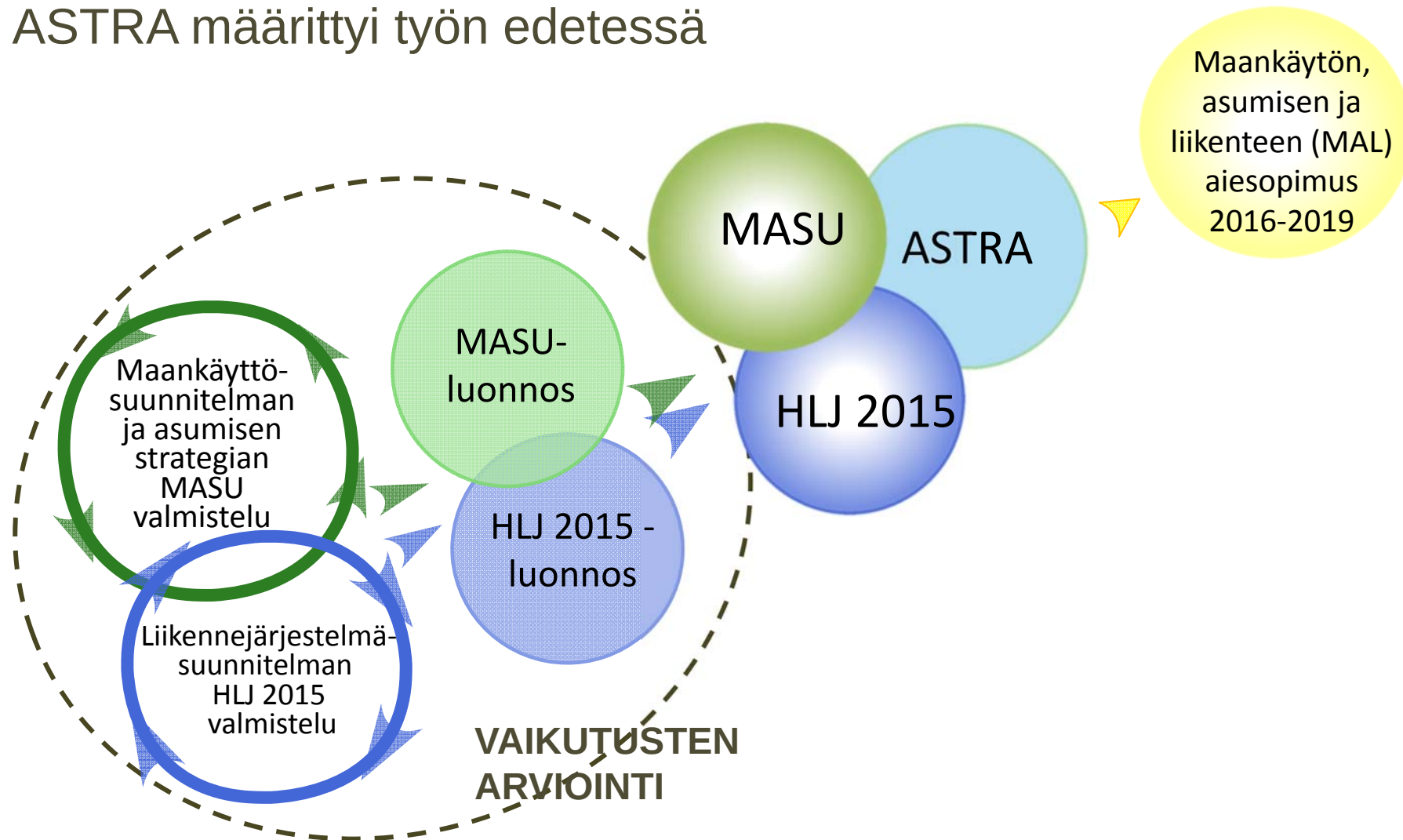


Työn käynnisti MAL-aiesopimus

Valtion ja Helsingin seudun kuntien välisessä maankäytön, asumisen ja liikenteen aiesopimuksessa 2012–2015 (20.6.2012) sovittiin, että **Helsingin seudulle laaditaan yhteinen maankäyttösuunnitelma, jossa sovitetaan yhteen alue- ja yhdyskuntarakenteen sekä liikennejärjestelmän kehittämisperiaatteet ja ratkaisut.**



HLJ käynnistyi ensin 2012, sitten MASU 2013,
ASTRA määrittäytyi työn edetessä



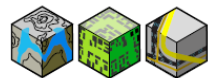
2012

2013

2014

2015

2016



|| HELSINGIN SEUDUN
MAANKÄYTTÖSUUNNITELMA

HLJ 2015

Helsingin seudulla on 2050



Joka kolmannen
suomalaisen
kotipaikka



2 000 000
asukasta



verkostomainen
joukkoliikenne



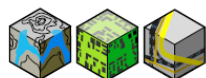
1 050 000
työpaikkaa



5,7
miljoonaa
päivittäistä
matkaa



vahva
metropoli

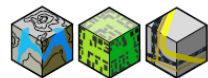


HELSINGIN SEUDUN
MAANKÄYTTÖSUUNNITELMA

HLJ 2015

Katso, miltä näyttäivät suunnitelmien yhteiset tavoitteet animaatiossa Matkalla tulevaisuuteen.

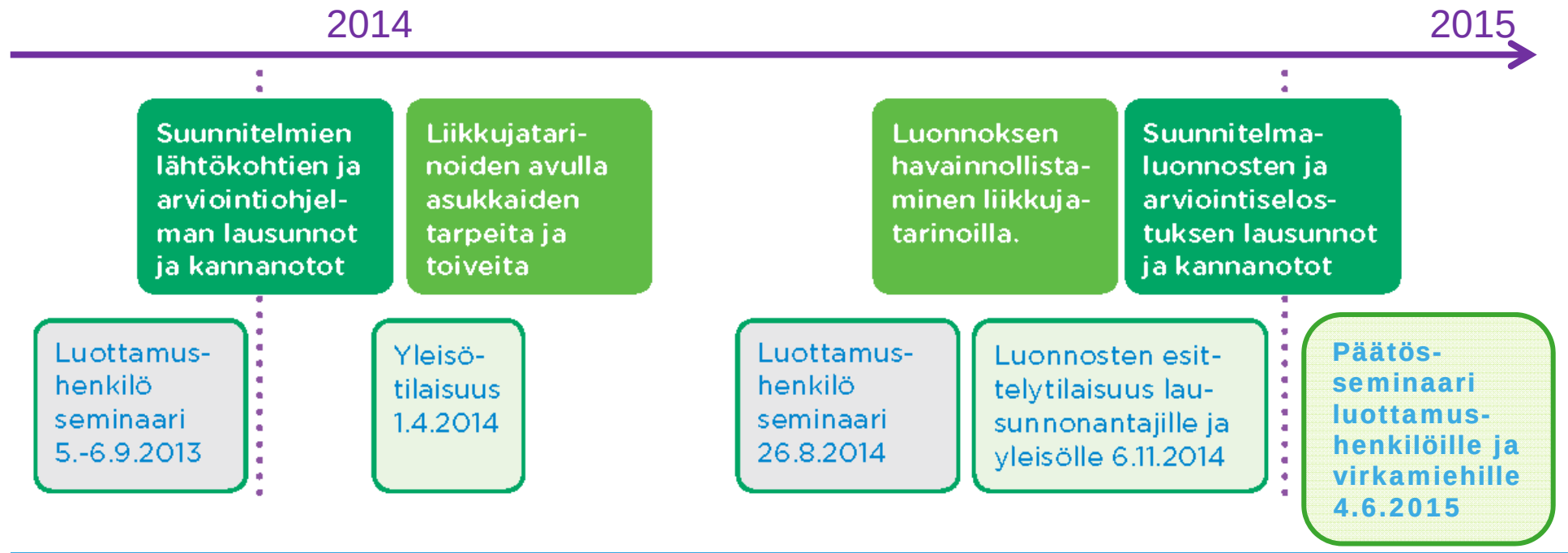
<https://www.youtube.com/watch?v=rpfZM2ZmLoc>



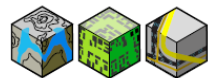
|| HELSINGIN SEUDUN
MAANKÄYTTÖSUUNNITELMA

HLJ 2015

Viestintä ja vuorovaikutus



HLJ-toimikunta ja MAL-neuvottelukunta



HELSINGIN SEUDUN
MAANKÄYTTÖSUUNNITELMA

HLJ 2015



MAL-suunnitelmat mediassa

Tutkijat: Helsingin seudulla rakennetaan asuinalueita autojen ehdoilla

Tutkijoiden mukaan Helsingin seudun suunnittelussa ei oteta huomioon joukkoliikennettä

KAUPUNKI 19.11.2014 2:00 Päivitetty: 19.11.2014 12:55

Marja Salomaa HELSINGIN SANOMAT

Tienkäyttömaksut hyödyttäisivät autoilijoitakin

MELIPIDE 31.10.2014 2:00

POIMINTA

Länsimetron jatke nousi työlistalla

KAUPUNKI 22.10.2014 2:00
Helsingin Sanomat



- 1 Pienet kustannustehokkaat parannukset seudulla*
Helsingin raitioverkon parannukset
- 2 Keravantie Mt 148 parannus (lisäbudjetti 2014)
- 3 Pasilan läntinen lisäraide (budjetti 2015)
- 4 Pasila-Riihimäki -rataosus (budjetti 2015)
- 5 Länsimetron jatke*
- 6 Pissararata*
- 7 Klaukkalan ohikulkutie Mt 132*

Helsingin seudun asunnot jatkossa asemien liepeille

Apulaiskaupunginjohtaja arvioi, että tienkäyttömaksun lisäksi on muitakin keinoja rahoittaa isoja hankkeita

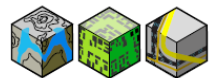
KAUPUNKI 6.11.2014 2:00 Päivitetty: 6.11.2014 9:07
Marja Salomaa HELSINGIN SANOMAT

Seudun ensisijaisesti
kehitettäviä vyöhykkeitä
2016–2050





Helsingin seudun yhteinen maankäyttösuunnitelma MASU2050

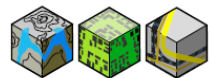


|| HELSINGIN SEUDUN
MAANKÄYTTÖSUUNNITELMA

HLJ 2015

Kasvu nykyiseen rakenteeseen

- MASU 2050 luo yleispiirteisen käsityksen maankäytön sijoittumisesta koko seudun näkökulmasta.
- Strateginen suunnitelma osoittaa seudun maankäytön kehittämisen vyöhykkeet.
- Läpileikkaavana valintana on nykyisen rakenteen täydentäminen ja kehittäminen. Joukkoliikenteen saavutettavuus ratkaisevaa.
- Kriteerejä on käytetty seudullisten alueiden tunnistamiseen sekä kuntien suunnittelu- ja toteuttamisalueiden arviointiin.
- Omailmeisten keskusten tarkastelu on tällä maankäyttösuunnitelmakierroksella kokeellinen.



Maankäyttö- vyöhykkeet

Kuntien muut kehittämisalueet 2016–2050

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

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

Seudulliset teollisuus, varasto ja logistiikka-keskittymät

Vyöhykkeiden ulkopuoliset alueet

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

Seudun ensisijaisesti kehitettävät vyöhykkeet 2016–2050

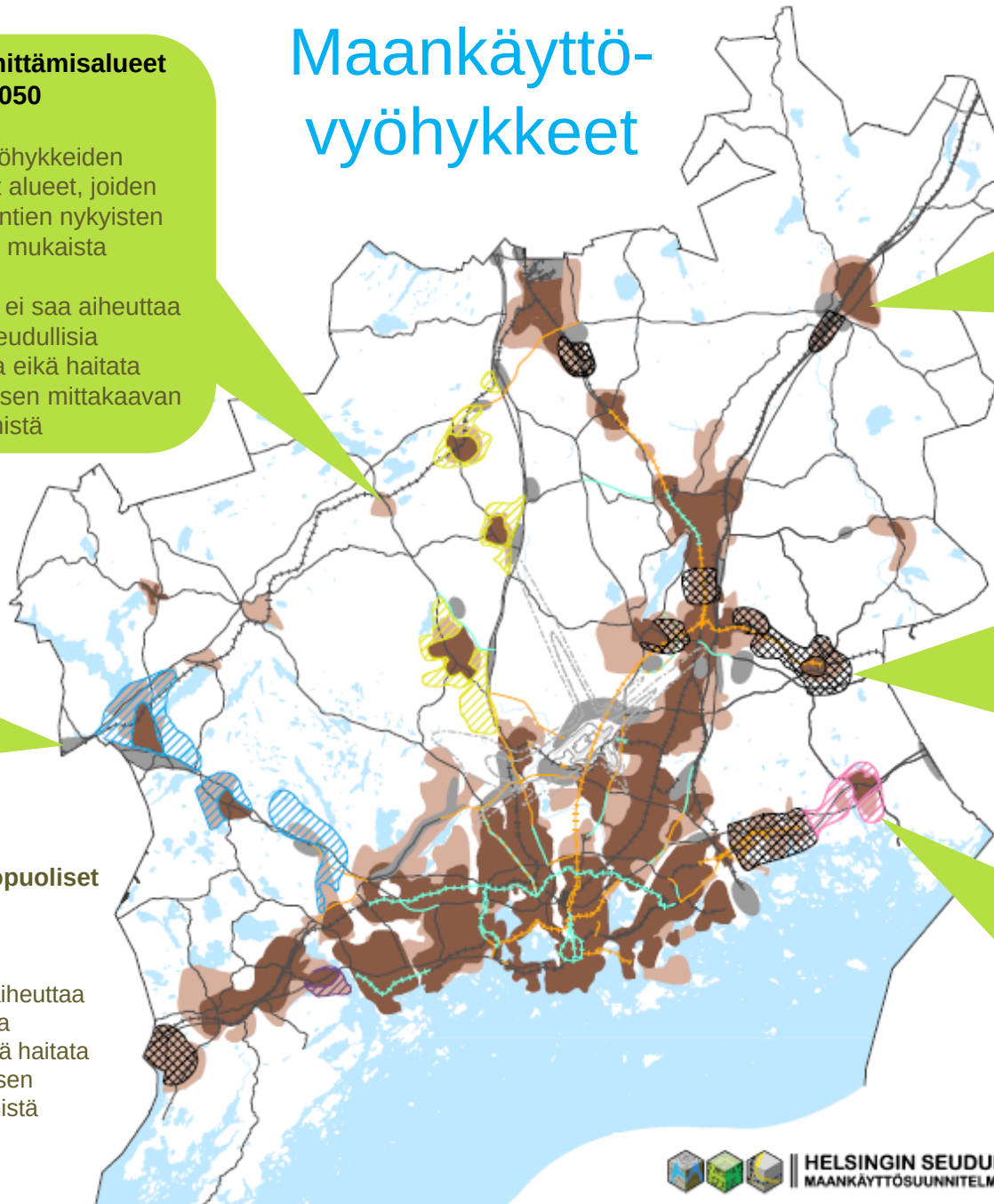
Tavoitteena on, että vähintään 80 % seudun asuntorakentamisesta ohjataan näille alueille

Seudun ensisijaisesti kehitettävien vyöhykkeiden täydentymisalueet 2025–2050

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

Mahdolliset laajentumisalueet vuoden 2040 jälkeen

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



Toteuttamispolku

Toteuttaminen 2016–2025

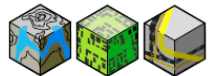
MASU 2050 lyhyen aikavälin asuntorakentamisen toteuttaminen on ohjelmoitu **Helsingin seudun asuntostrategian 2025 osana**.

Toteuttaminen 2025– 2040

Vuoden 2025 jälkeen uusien alueiden toteuttaminen sidotaan uusiin liikenneinvestointeihin, jotka **ohjelmoidaan osana HLJ 2015 suunnitelmaa**.

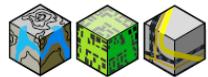
Toteuttaminen 2040–

Vuoden 2040 jälkeen toteuttamista ei ole ohjelmoitu. MASU 2050 suunnitelmassa osoitetaan kuitenkin potentiaaliset uusiin raideinvestointeihin sidotut kasvuvyöhykkeet, jotka on erotettu värein, mutta merkintä ei ota kantaa vyöhykkeiden toteutuksen ajoitukseen.



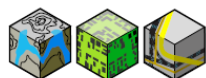
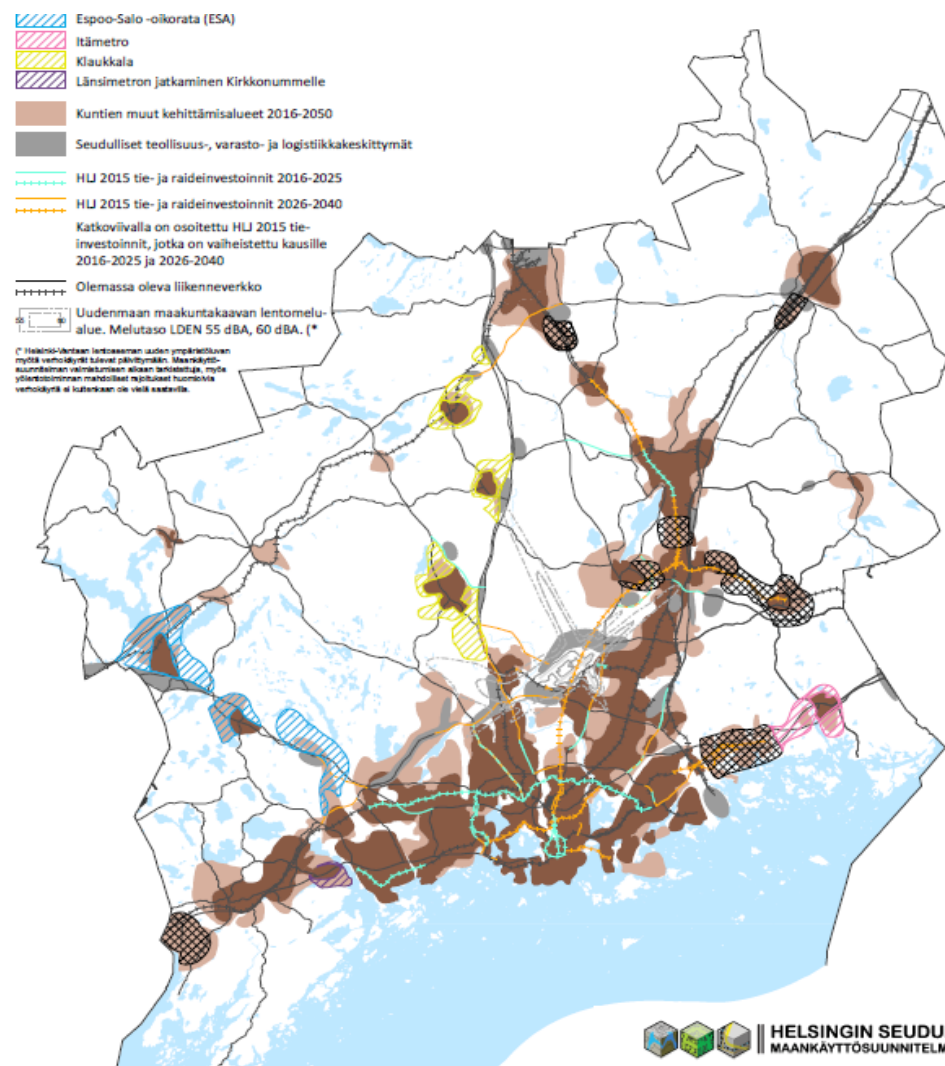


Helsingin seudun asuntostrategia 2025

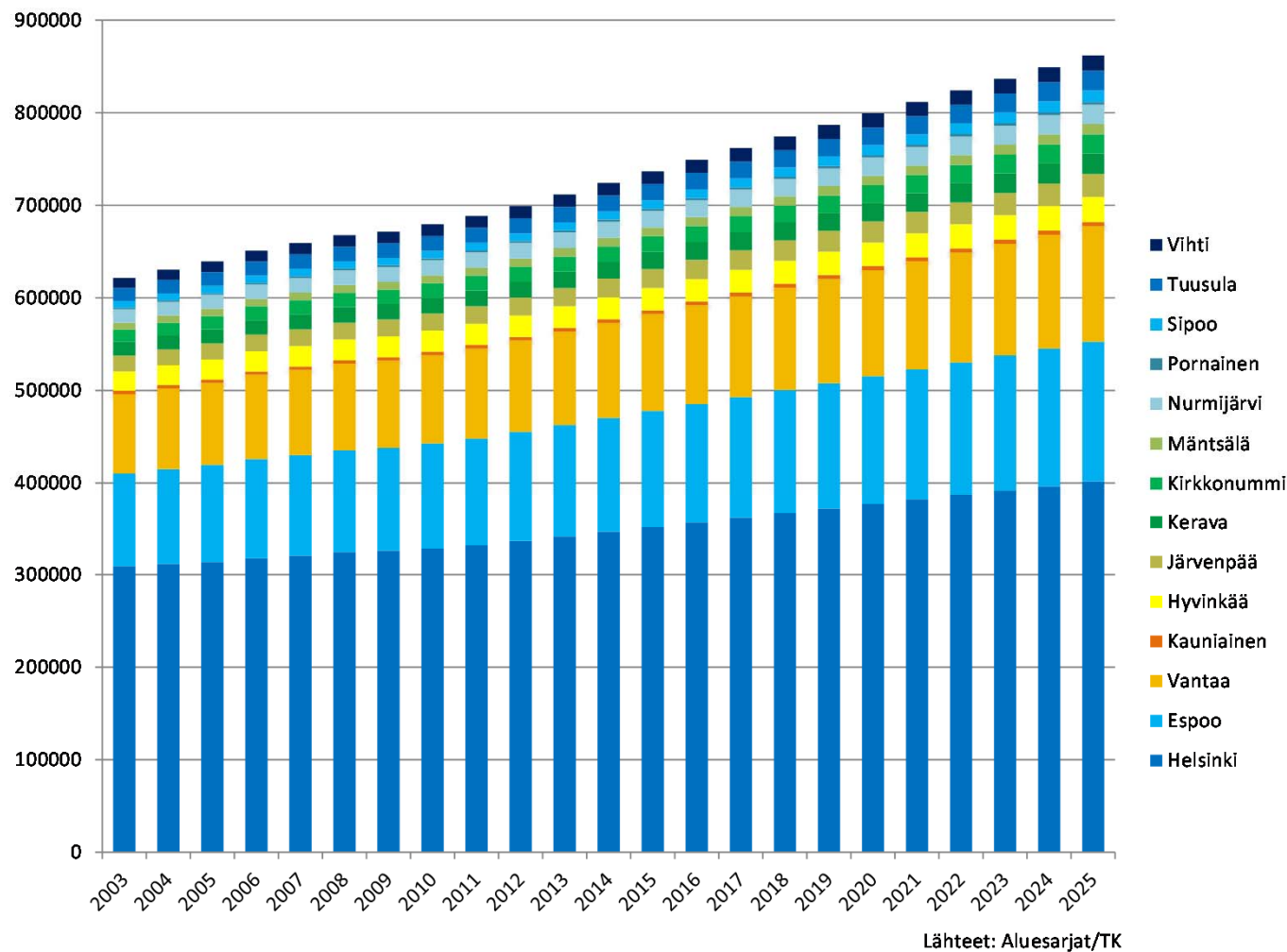


Seudullisesti ensisijaisesti kehitettävä vyöhyke asuntotuotannon painopistealueena

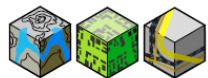
- Asemakaava-varannosta 76 %
- Nykyisestä asuinkerros-alasta 81 %
- 2016-2025 asuntotuotannosta ennusteen mukaan 77 %
- Uusista asunnoista tavoite 80 %



Helsingin seudulla on 850 000 asuntoa vuonna 2025

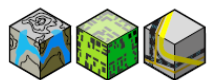


Asuntokanta
Helsingin seudulla
vuosina 2003-
2012 ja MAL-
sopimuksen 2012-
2015 mukainen
asuntokannan
kasvu vuosina
2013-2025



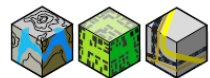
Asunto- ja maapoliittiset tavoitteet

- Kuntien ja valtion turvattava edellytykset asuntotuotannon määrän (12 500 / vuosi) ja sijainnin toteutumiselle (seudulliselle MASU-vyöhykkeelle 80 %).
- Täydennysrakentamisen mahdollisuudet turvattava ja olemassaolevasta asuntorakenteesta pidettävä huolta
- Hajarakennetaan vastuullisesti.
- Maapolitiikan keinot käyttöön tavoitteiden turvaamiseksi.
- Avustusten tulee tukea edellisiä tavoitteita; asuntotuotannon tuet houkuttelevia ja kiinnostavia, esimerkiksi infra-avustusten määrä ja kohdennus tarkistettava.





Helsingin seudun liikennejärjestelmäsuunnitelma HLJ 2015



HLJ 2015 -strategia

Vahvistetaan liikennejärjestelmän rahoituspohjaa



Valtion ja kuntien
vahva panos säilyy



Mahdolliset ajoneuvoliikenteen
hinnoittelun tuotot seudun
liikennejärjestelmään



Yhteinen vastuunkanto

Nostetaan kestävien kulkutapojen palvelutasoa



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

Hyödynnetään informaatio- ja ohjauskeinoja tehokkaasti



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

Huolehditaan logistiikan tarpeista sekä tieliikenteen toimivuudesta



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

Saavutetaan tulokset tehokkailla toimintatavoilla



Pitkäjänteinen
KUHA-rahoitus



Yhtenäinen
joukkoliikennealue



Resurssitehokkaat
toimintamallit

Infrastruktuurin kehittämishankkeet

Esitys vuosina 2015–2025 aloitettavista hankkeista

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

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

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

Infrastruktuurin kehittämishankkeet

Esitys vuosina 2015–2025 aloitettavista hankkeista

- Kaupunkirata
- Metro
- Raitiotie
- Tiehanke

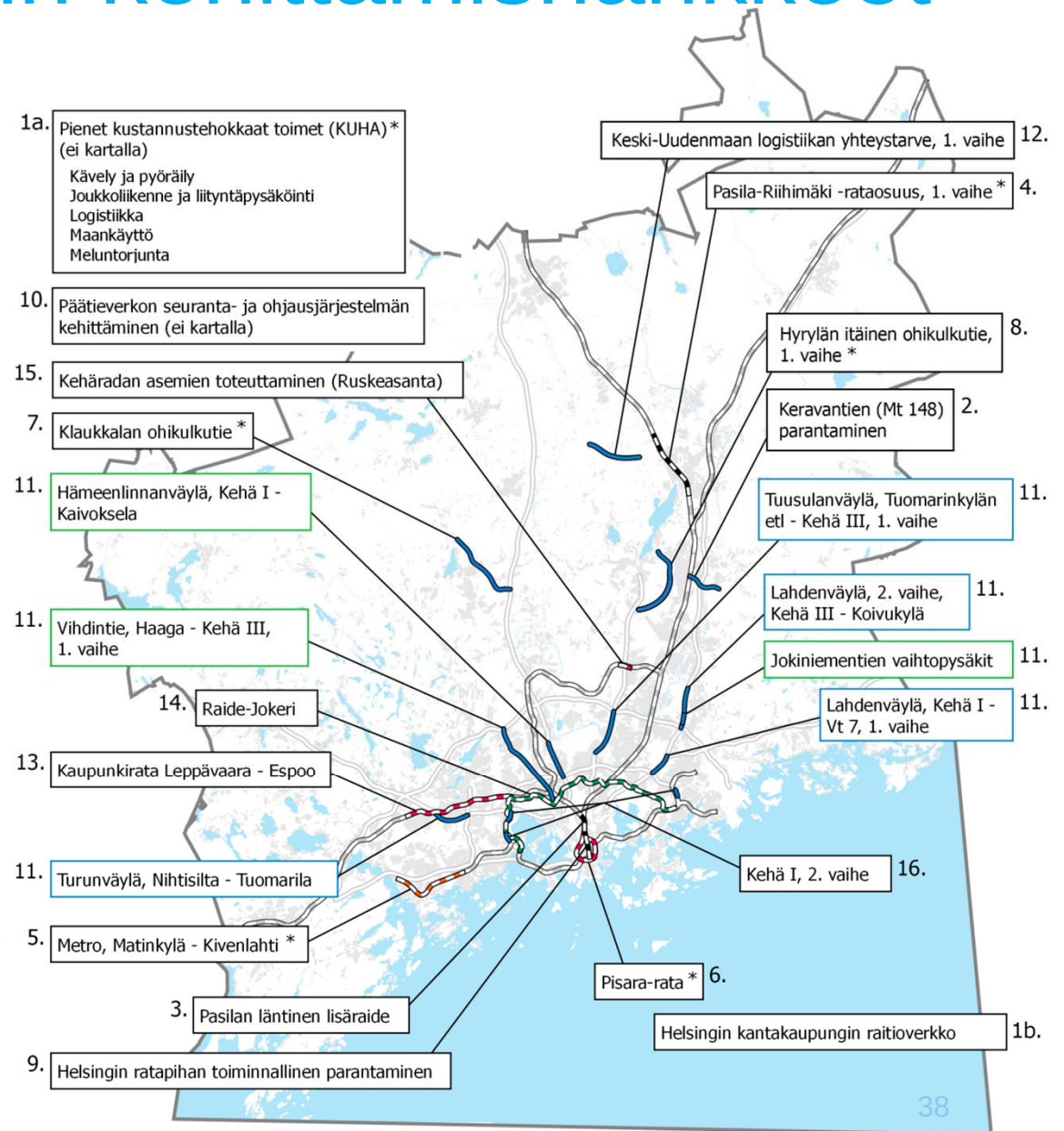
Keskisuurten tiehankkeiden paketit (kartalla)

Joukkoliikenteen kilpailukyky tieverkolla

Ajoneuvoliikenteen ruuhkautumisen hallinta

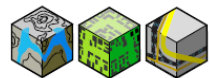
* Valtion ja Helsingin seudun kuntien välisessä sopimuksessa suurten infrahankkeiden ja asumisen edistämiseksi nimetyt hankkeet.

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



Vaikutusten arviointi (SOVA)

- HLJ 2015 on viranomaisten suunnitelmien ja ohjelmien ympäristövaikutusten arvioinnista annetun lain eli SOVA-lain 200/2005 mukaan ympäristöarviointia edellyttävä suunnitelma.
- Vaikutusten arviointi tehtiin HLJ 2015:n arviointisuunnitelmaan (HSL 23/2013) perustuen.
- HLJ 2015:n arvioinnissa tarkasteltiin lakia laajemmin liikennejärjestelmän vaikutuksia erityisesti maankäytön vaikutusten osalta.
- HLJ:n vaikutusten arviointi on edistänyt merkittävällä tavalla ympäristönäkökohtien huomioon ottamista HLJ-suunnittelussa ja sitä koskevassa päätöksenteossa sekä tukenut ja lisännyt vuorovaikutusta ja osallistumista.



Vaikutusten arvioinnissa tehtiin monipuolisia tarkasteluja arvioinnin painopisteiden näkökulmasta suhteessa tavoitteisiin.

Esimerkki: Uusien asuntotuotanto- ja työpaikkakeskittymien sijoittumisen tarkastelu liikkumisen näkökulmasta

Lähde: HLJ 2015:n vaikutusten arviointi SOVA 7/2014

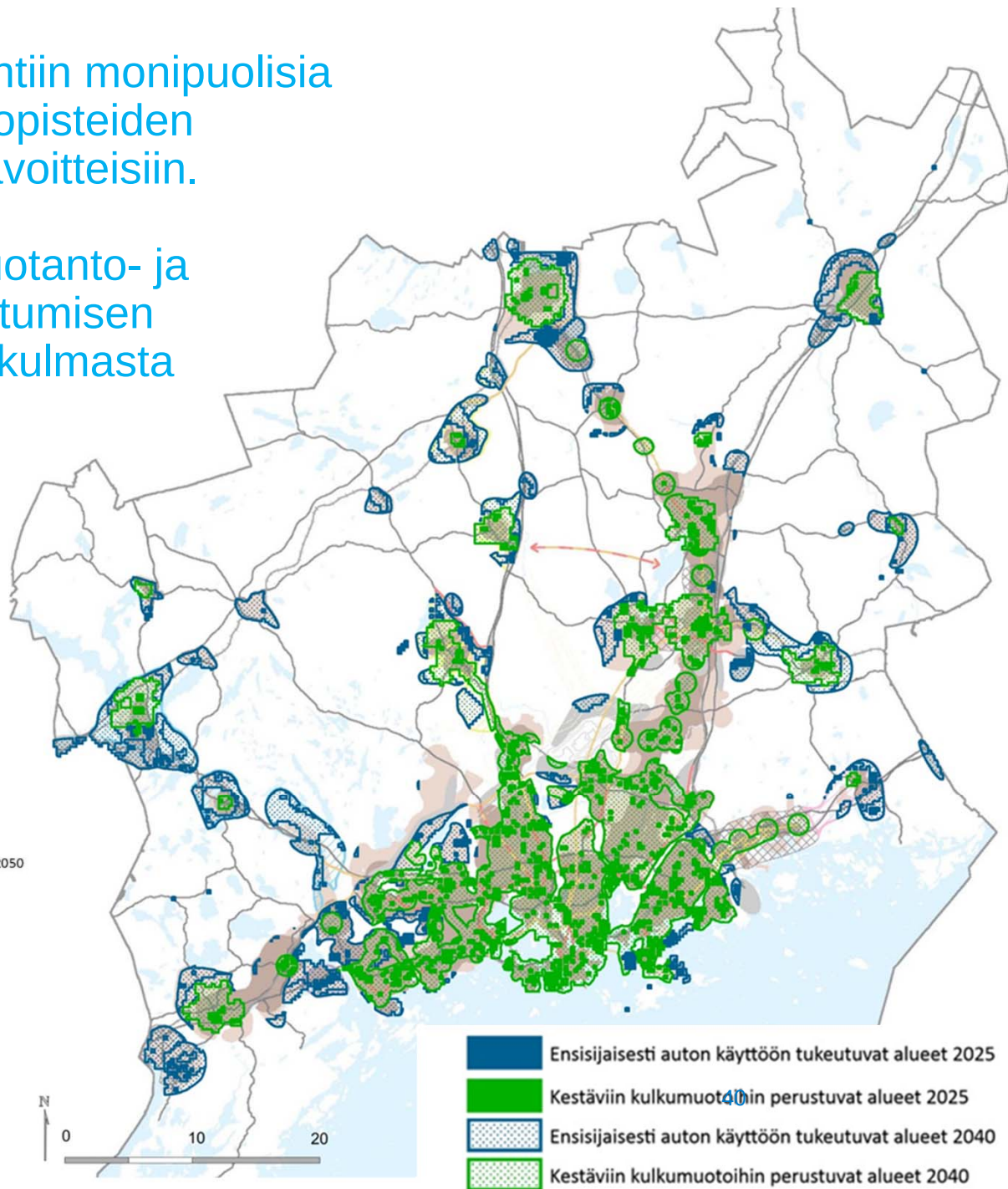
MASU-HLJ 2015

Helsingin seudun maankäyttösuunnitelma 2050: Maankäyttövyöhykkeet

- Seudun ensisijaisesti kehitettävät vyöhykkeet 2016-2050
- Seudun ensisijaisesti kehitettävien vyöhykkeiden täydentymisalueet 2025-2050
- Mahdolliset laajentumisalueet vuoden 2040 jälkeen
(eri raidehankkeisiin liittyvät alueet on korostettu eri väreillä)
- Kuntien muut kehittämisalueet 2016-2050
- Seudulliset teollisuus-, varasto- ja logistiikkakeskittymät

Vyöhykkeiden ulkopuolista aluetta voidaan kehittää paikallisena.
Kehitys ei saa aiheuttaa merkittäviä seudullisia investointitarpeita

- HLJ 2015 -luonnoksen tie- ja raideinvestoinnit 2016-2025
- HLJ 2015 -luonnoksen tie- ja raideinvestoinnit 2026-2040
- Keski-Uudenmaan logistiikan yhteystarve



HLJ 2015 tekee seudulle hyvää

**Joukkoliikennettä
käytetään enemmän:**
sen osuus moottori-
ajoneuvoilla tehdyistä
matkoista nousee
6 prosenttiyksikköä.

**Seudun
saavutettavuus
paranee
merkittävästi.**



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



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



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

Merkittäviä ympäristövaikutuksia

Pääkaupunkiseudun
ilmastotavoite 2030
saavutetaan.



EU:n ilmastotavoitteita ei saavuteta
ilman merkittäviä muutoksia.

Uutta maan-
käyttöä sijoittuu
melualueille.



Paikallisesti
ilmanlaatu
saattaa
heiketä.



Hiljaiset
alueet
eivät ole
uhattuna.



Ajoneuvoliikenteen kasvu lisää
onnettomuuksia, mutta onnetto-
muudet suhteessa asukasmäärään
vähenevät.

Autottomuudelle
luodaan edellytyksiä,
mutta autoriippuvuus on
haasteena jatkossakin.



Lisätietoa:

www.helsinginseutu.fi/masu

www.hsl.fi/hlj

