



MAL 2019

PLANUTKAST
huvudresultaten
26.10.2018

Antalet invånare och arbetsplatser i Helsingforsregionens kommuner



Regionen har **1 478 000** invånare och **709 000** arbetsplatser. Regionen förbereder sig på befolkningstillväxt.

Huvudstads- regionen

Helsingfors

Invånare 645 179

Arbetsplatser 379 518

Esbo

Invånare 279 529

Arbetsplatser 116 246

Vanda

Invånare 223 600

Arbetsplatser 109 779

Grankulla

Invånare 9 602

Arbetsplatser 2 371

Sjundeå

Invånare 6 149

Arbetsplatser 1 444

Kuumaregionen

HRT-området

Kyrklätt

Invånare 39 232

Arbetsplatser 10 536

Kervo

Invånare 35 635

Arbetsplatser 12 101

Sibbo

Invånare 20 299

Arbetsplatser 5 532

Tusby

Invånare 38 650

Arbetsplatser 14 105

Vichtis

Invånare 29 094

Arbetsplatser 8 069

Hyvinge

Invånare 46 739

Arbetsplatser 19 179

Mäntsälä

Invånare 20 777

Arbetsplatser 6 055

Träskända

Invånare 42 656

Arbetsplatser 12 238

Borgnäs

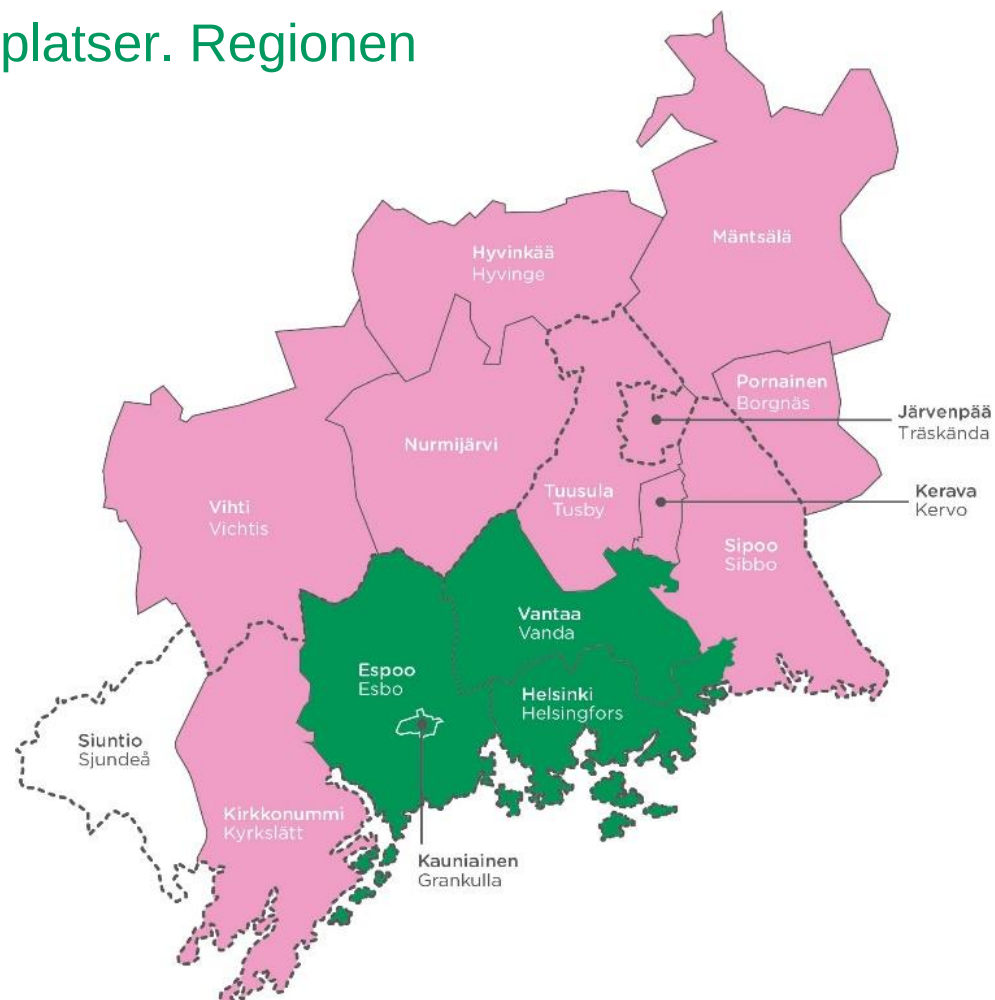
Invånare 5 120

Arbetsplatser 1 048

Nurmijärvi

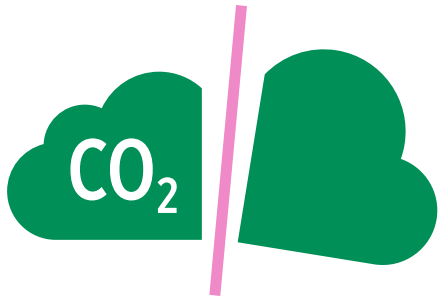
Invånare 42 211

Arbetsplatser 11 731



Helsingforsregionens 14 kommuner och Sjundeå

MAL 2019-målsättningar



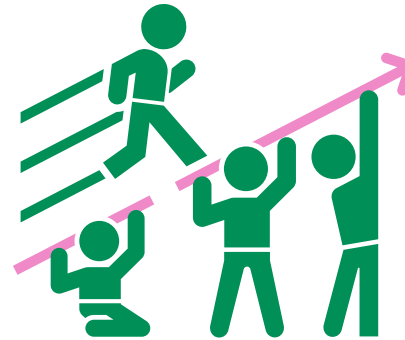
Låga utsläpp

Regionen växer hållbart
och utsläppen minskar



Attraktivitet

Regionen är internationellt
attraktiv för företag och
invånare



Livskraft

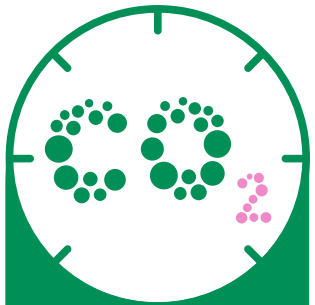
Ekonomisk effektivitet
tryggar regionens
utveckling och funktion



Välbefinnande

En hälsosam och trygg
livsmiljö möjliggör en aktiv
vardag för alla

MAL 2019-huvudindikatorer med målnivåer



Trafikens växthusgas-utsläpp minskar med minst 50 procent till 2030 jämfört med 2005 års nivå [CO₂]



Arbetskrafts-tillgängligheten ökar med minst 10 procent fram till 2030 jämfört med nuläget



De områdesvisa skillnaderna minskar fram till 2030 jämfört med nuläget och segregationen ökar inte



Samhälls-ekonomisk effektivitet: Nytto-kostnads-kvoten för åtgärder på systemnivå är över 1



Minst 90 % av bostads-produktionen riktas till de primära utvecklings-zonerna för mark-användningen



Andelen hållbart resande (gång, cykling, kollektivtrafik) är minst 70 % av färd-sätts-fördelningen i regionen



Minst 85 % av befolkningen bor i zonerna för hållbart resande

Målsättningarna för 2030 uppnås med en effektiv och konkret helhet



Tillväxten i regionen koncentreras till den nuvarande strukturen och till de områden där kollektivtrafiken är konkurrenskraftig

Minst 90 % av bostäderna till de primära utvecklingszonerna



Det byggs tillräckligt många nya bostäder och kvaliteten säkerställs både i bostadsbeståndet och i livsmiljön

16 500 bostäder per år



Till spår- och cykeltrafiken riktas stora satsningar, vägtrafiken utvecklas med gods- och kollektivtrafikens behov som utgångspunkt

Investeringar :
kollektivtrafik 1,8Mrd€
cykeltrafik 0,3Mrd€
vägtrafik 0,3Mrd€



Utsläppen minskas med vägavgifter som minskar trafikarbetet samt genom att förnya fordonsbeståndet

Planen minskar trafikens utsläpp av växthusgaser med 50 %



Ny markanvändning placeras hållbart i områden med god tillgänglighet och förtätning möjliggörs i den nuvarande stadsstrukturen

I den allt tätare stadsstrukturen säkerställs kvaliteten i byggandet och i livsmiljön

Potentialen i stationsområdena tillvaratas



En tillräcklig och rimligt prissatt bostadsproduktion säkerställs

Mångsidig bostadsproduktion främjas

Kvaliteten i livsmiljöerna förstärks

Kvaliteten i bostadsbeståndet säkerställs

Energieffektivitet i byggnadsbeståndet främjas



Det befintliga systemet utnyttjas effektivt

Trafiksystemet optimeras med hjälp av data

Nya nätverkslika förbindelser möjliggör en hållbar tillväxt

Cykeltrafikens andel ökar tack vare kraftiga gemensamma satsningar

Trafikens nya tjänster och teknologier stöder hållbart resande

Vägtrafiknätet utvecklas med gods- och kollektivtrafikens behov som utgångspunkt

Viktiga spårförbindelser förbereds på riksnivå



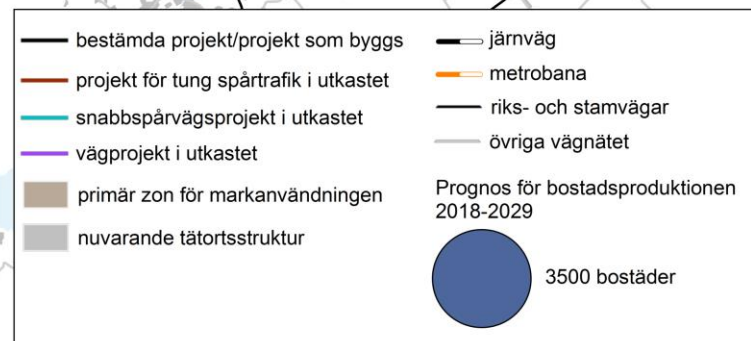
**Prissättning av vägtrafiken är en effektiv
utsläpps- och finansieringsåtgärd**

Parkeringspolitiken styr mot hållbart resande

**Andelen lågutsläpps- och elbilar ökar med
gemensamma medel**

MAL2019 - De primära områdena för markanvändningen, prognos för bostadsproduktionen och trafikinvesteringar i huvudstadsregionen

Planeutkast 2030



Beslutade projekt/projekt som byggs:

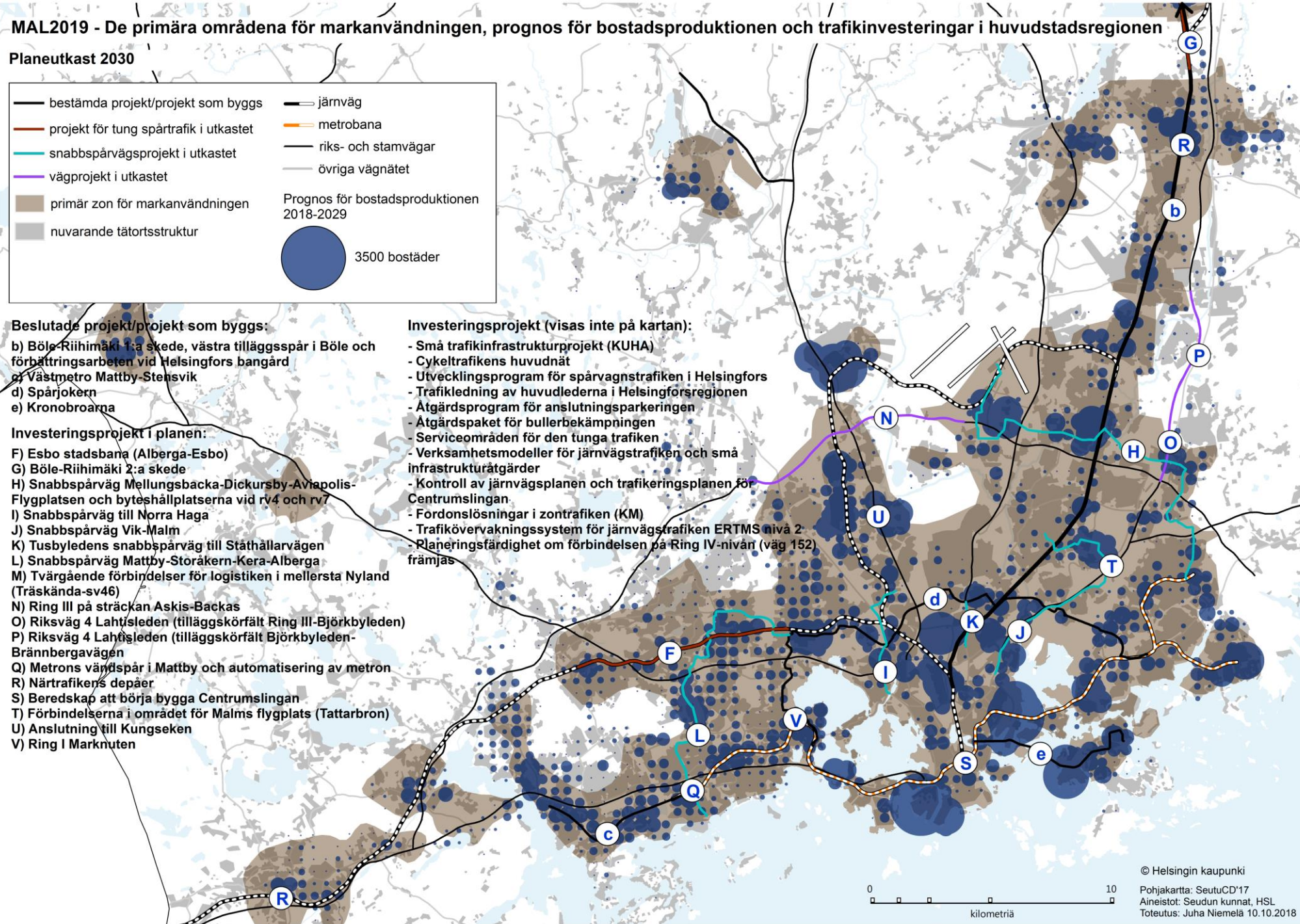
- b) Bole-Riihimäki 1:a skede, västra tilläggsspår i Bole och förbättringsarbeten vid Helsingfors bangård
- c) Västmetro Mattby-Stensvik
- d) Spårjokern
- e) Kronobroarna

Investeringsprojekt i planen:

- F) Esbo stadsbana (Alberga-Esbo)
- G) Bole-Riihimäki 2:a skede
- H) Snabbspårväg Mellungsbacka-Dickursby-Aviapolis-Flygplatsen och byteshallplatserna vid rv4 och rv7
- I) Snabbspårväg till Norra Haga
- J) Snabbspårväg Vik-Malm
- K) Tusbyledens snabbspårväg till Ståthållarvägen
- L) Snabbspårväg Mattby-Storåker-Kera-Alberga
- M) Tvärgående förbindelser för logistiken i mellersta Nyland (Traskända-sv46)
- N) Ring III på sträckan Askis-Backas
- O) Riksväg 4 Lahtisleden (tilläggskörfält Ring III-Björkbyleden)
- P) Riksväg 4 Lahtisleden (tilläggskörfält Björkbyleden-Brännbergavägen)
- Q) Metrons vändspår i Mattby och automatisering av metron
- R) Närtrafikens depåer
- S) Beredskap att börja bygga Centrumslingan
- T) Förbindelserna i området för Malms flygplats (Tattarbron)
- U) Anslutning till Kungseken
- V) Ring I Marknuten

Investeringsprojekt (visas inte på kartan):

- Små trafikinfrastrukturprojekt (KUHA)
- Cykeltrafikens huvudnät
- Utvecklingsprogram för spårvagnstrafiken i Helsingfors
- Trafikledning av huvudlederna i Helsingforsregionen
- Åtgärdsprogram för anslutningsparkeringen
- Åtgärdsprogram för bullerbekämpningen
- Serviceområden för den tunga trafiken
- Verksamhetsmodeller för järnvägstrafiken och små infrastrukturåtgärder
- Kontroll av järnvägsplanen och trafikeringsplanen för Centrumslingan
- Fordonslösningar i zontrafiken (KM)
- Trafikövervakningssystem för järnvägstrafiken ERTMS nivå 2
- Planeringsfärdighet om förbindelsen på Ring IV-nivån (väg 152) främjas

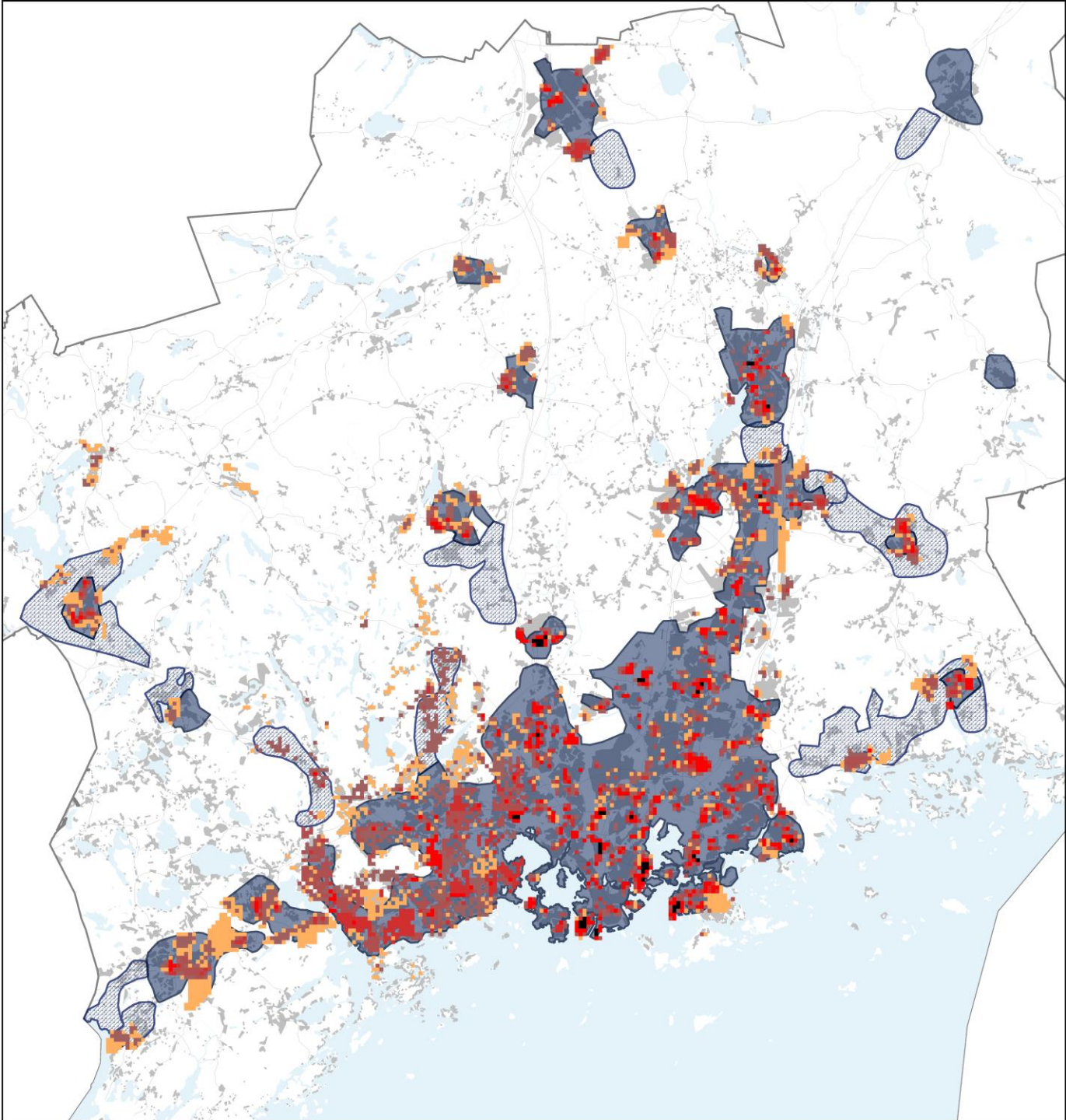
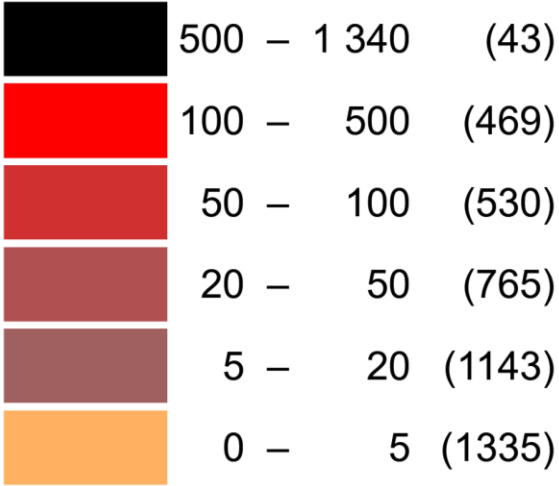


© Helsingin kaupunki

Pohjakartta: SeutuCD'17
Aineistot: Seudun kunnat, HSL
Toteutus: Juha Niemelä 10.10.2018

Bostadsproduktion 2018-2029 värderad
av kommunerna

- bostäder som blir klara i rutan 250x250
- de prioriterade utvecklingszonerna
(gränserna uppdaterade)



Prognos för bostadsbyggandet 2018-2029



	Färdig		Utsikt					Mål	
	2016	2017	2018	2019	average(2020-2024)	average(2025-2029)	together 2018-2029	2019	
Esbo	2 474	3 269	3 688	4 079	3 303	3 160	40 080	3 300	Esbo
Helsingfors	4 395	4 890	4 274	6 020	6 989	6 979	80 137	6 600	Helsingfors
Grankulla	27	187	15	102	154	107	1 424	80	Grankulla
Vanda	2 943	3 289	4 530	4 043	3 042	2 100	34 281	2 640	Vanda
Huvudstadsregionen	9 839	11 635	12 507	14 244	13 489	12 346	155 922	12 620	Huvudstadsregionen
Hyvinge	288	365	204	283	328	493	4 591	396	Hyvinge
Träskända	721	1 023	575	760	735	610	8 058	566	Träskända
Kervo	354	314	703	753	501	278	5 351	514	Kervo
Kyrkslätt	345	298	400	435	426	453	5 230	434	Kyrkslätt
Mäntsälä	165	134	50	150	133	177	1 749	212	Mäntsälä
Nurmijärvi	355	356	464	376	313	300	3 901	434	Nurmijärvi
Borgnäs	18	14	35	35	35	35	420	80	Borgnäs
Sibbo	344	170	368	637	559	554	6 569	434	Sibbo
Tusby	357	282	62	373	476	429	4 960	462	Tusby
Vichtis	140	184	193	299	164	209	2 359	344	Vichtis
KUUMA-kommunerna	3 087	3 140	3 054	4 101	3 670	3 537	43 188	3 876	KUUMA-kommunerna
Helsingforsregionen	12 926	14 775	15 561	18 345	17 158	15 882	199 110	16 496	Helsingforsregionen
Mål Huvudstadsregionen	10 325	11 090	11 855	12 620	12 620	12 620			
Mål KUUMA-kommunerna	3 174	3 408	3 642	3 876	3 876	3 876			

Planeutkast 2030

Bestämda projekt/projekt som byggs:

- a) Klaukkala omfartsväg
- b) Böle-Riihimäki 1:a skede, västra tilläggsspår i Böle och förbättringsarbeten vid Helsingfors bangård
- c) Västmetro Mattby-Stensvik
- d) Spårjokern
- e) Kronobroarna

Investeringsprojekt i planen:

- F) Esbo stadsbana (Alberga-Esbo)
- G) Böle-Riihimäki 2:a skede
- H) Snabbjärnväg Mellungsbacka-Dickursby-Aviapolis-Flygplatsen och byteshållplatserna vid Vt4 och Vt7
- I) Snabbspärväg till Norra Haga
- J) Snabbspärväg Vik-Malm
- K) Tusbyledens snabbspärväg till Ståthållarvägen
- L) Snabbspärväg Mattby-Storåker-Kera-Alberga
- M) Tvärgående förbindelserna för logistiken i mellersta Nyland (Träskända-K146)
- N) Ring III på sträckan Askis-Backas
- O) Riksväg 4 Lahtisleden (tilläggskörfält Ring III-Björkbyleden)
- P) Riksväg 4 Lahtisleden (tilläggskörfält Björkbyleden-Brännbergavägen)
- Q) Metrons vändspår i Mattby och automatisering av metron
- R) Närtrafikens depåer
- S) Beredskap att börja bygga Centrumslingan
- T) Förbindelserna i området för Malm flygplats (Tattarbron)
- U) Anslutning till Kungseken
- V) Ring I Marknuten

Investeringsprojekt (visas inte på kartan):

- Små trafikinfrastrukturprojekt (KUHA)
- Cykeltrafikens huvudnät
- Utvecklingsprogram för spårvagnstrafiken i Helsingfors
- Trafikledning av huvudlederna i Helsingforsregionen
- Åtgärdsprogram för anslutningsparkeringen
- Åtgärdsprogram för bullerbekämpningen
- Serviceområden för den tunga trafiken
- Verksamhetsmodeller för järnvägstrafiken och små infrastrukturåtgärder
- Kontroll av järnvägsplanen och trafikeringsplanen för Centrumslingan
- Fordonslösningar i zontrafiken (KM)
- Trafikövervakningssystem för järnvägstrafiken ERTMS nivå 2
- Planeringsfärdighet om förbindelsen på Ring IV-nivån (väg 152) främjas

Prognos för bostadsproduktionen 2018-2029

3500 bostäder

- bestämda projekt/projekt som byggs
- projekt för tung spårtrafik i utkastet
- snabbspärvägsprojekt i utkastet
- vägprojekt i utkastet
- järnväg
- metrobana
- riks- och stamvägar
- övriga vägnätet



De prioriterade zonerna,
placering av bostadsproduktionen och
trafikinvesteringar

MAL2019 - De primära områdena för markanvändningen, prognos för bostadsproduktionen och trafikinvesteringar i huvudstadsregionen

Planeutkast 2030

— bestämde projekt/projekt som byggs

— projekt för tung spårtrafik i utkastet

— snabbspårvägsprojekt i utkastet

— väggprojekt i utkastet

■ primär zon för markanvändningen

■ nuvarande tätortsstruktur

— järnväg

— metrobana

— riks- och stamvägar

— övriga vägnätet

● Prognos för bostadsproduktionen 2018-2029

● 3500 bostäder

- Beslutade projekt/projekt som byggs:**
- b) Bole-Riihimäki 1:a skede, västra tilläggsspår i Bole och förbättringsarbete vid Helsingfors bangård
 - c) Västmetro Mattby-Stensvik
 - d) Spårjokern
 - e) Kronobroarna
- Investeringsprojekt i planen:**
- F) Esbo stadsbana (Alberga-Esbo)
 - G) Bole-Riihimäki 2:a skede
 - H) Snabbspårväg Mellungsbacka-Dickursby-Aviapolis-Flygplatsen och byteshållplatserna vid rv4 och rv7
 - I) Snabbspårväg till Norra Haga
 - J) Snabbspårväg Vik-Malm
 - K) Tusbyledens snabbspårväg till Ståthållarvägen
 - L) Snabbspårväg Mattby-Storåker-Kera-Alberga
 - M) Tvärgående förbindelser för logistiken i mellersta Nyland (Traskända-sv46)
 - N) Ring III på sträckan Askis-Backas
 - O) Riksväg 4 Lahtisleden (tilläggskörfält Ring III-Björkbyleden)
 - P) Riksväg 4 Lahtisleden (tilläggskörfält Björkbyleden-Brännbergavägen)
 - Q) Metrons vändspår i Mattby och automatisering av metron
 - R) Närtrafikens depåer
 - S) Beredskap att börja bygga Centrumslingan
 - T) Förbindelserna i området för Malm flygplats (Tattarbron)
 - U) Anslutning till Kungseken
 - V) Ring I Marknuten

- Investeringsprojekt (visas inte på kartan):**
- Små trafikinfrastrukturprojekt (KUHA)
 - Cykeltrafikens huvudnät
 - Utvecklingsprogram för spårvagnstrafiken i Helsingfors
 - Trafikledning av huvudlederna i Helsingforsregionen
 - Åtgärdsprogram för anslutningsparkeringen
 - Åtgärdsprogram för bullerbekämpningen
 - Serviceområden för den tunga trafiken
 - Verksamhetsmodeller för järnvägstrafiken och små infrastrukturåtgärder
 - Kontroll av järnvägsplanen och trafikeringsplanen för Centrumslingan
 - Fordonslösningar i zontrafiken (KM)
 - Trafikövervakningssystem för järnvägstrafiken ERTMS nivå 2
 - Planeringsfärdighet om förbindelsen på Ring IV-nivån (väg 152) främjas



De prioriterade zonerna, placering av bostadsproduktionen och trafikinvesteringar, Huvudstadsregion

MAL 2019 -bedömningsram

Låga utsläpp

Kasvihuonekaasupäästöt

Resbehov och hållbara
färdsätt

Energiförbrukning

Resurseffektivitet

Samhällsstruktur

Användning av resurser

Naturens mångfald

Landskap och byggd miljö

Vattendrag

Anpassning

Attraktion

Kilpailukyky ja puitteet elinkeinoelämälle

En fungerande bostadsmarknad

En fungerande arbetsmarknad

Agglomeration

Regionens interna och externa
tillgänglighet

Övriga dragningskraftsfaktorer,
såsom hälsa och trygghet

Vardagens smidighet

Bostadsutbud

Serviceutbud

Resmöjligheter

Lokal tillgänglighet

Smidig trafik och smidigt
resande

Livskraft

Yhteiskuntataloudellinen tehokkuus

Effekter på offentlig ekonomi

Agglomeration

En fungerande arbetsmarknad

Sambandet mellan trafiken och
markanvändningen

Vittomfattande
infrastrukturkostnader

Välbefinnande

Segregaatio

Antalet bostäder, mångsidighet
och läge

Serviceutbud

Resmöjligheter

Resekostnader

Hälsa och trygghet

Utsatthet för trafikens lokala
utsläpp

Trafiksäkerhet

Livsmiljö och attraktivitet

Hälso nytta och välmående

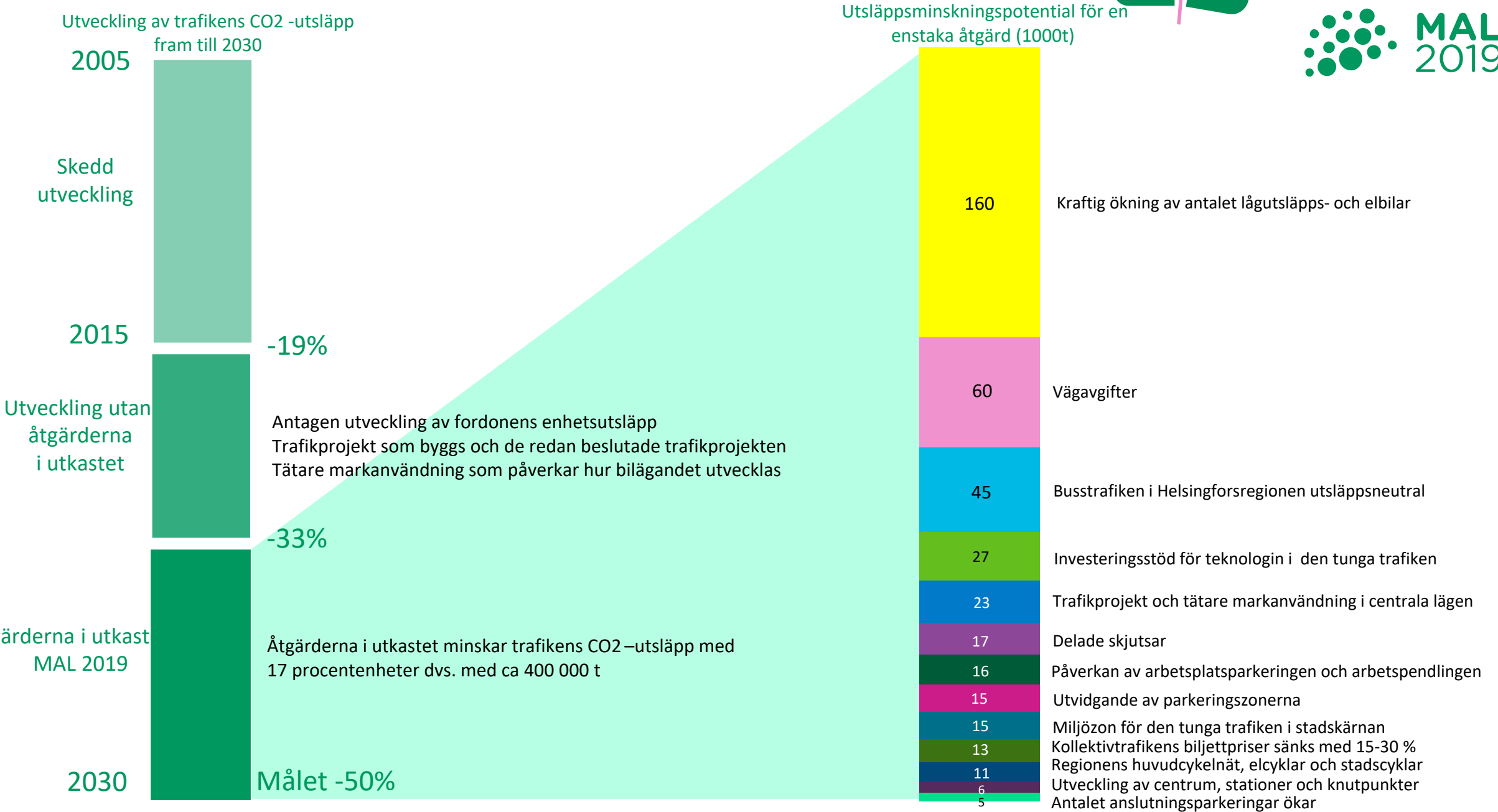
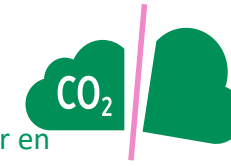


Bedömningsdelområden

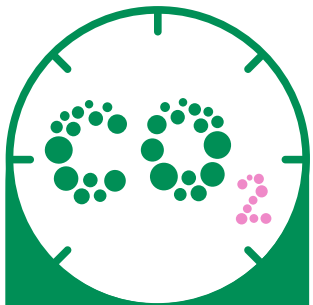


Samla bedömningsteman

Åtgärderna för att minska trafikens utsläpp av växthusgaser fram till år 2030 i Helsingforsregionen



MAL 2019 -huvudindikatorer med målnivåerna



Trafikens
utsläpp av
växthusgaser

Mål -50%
Utkast -50%
(0-alt -33%)



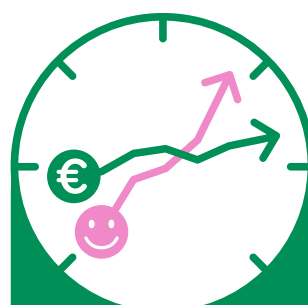
Arbetskrafts-
tillgänglighet

Mål +10%
Utkast +14%
(0-alt +8%)



Skillnaderna
mellan olika
områden
minskar och
segregationen
ökar inte

Utkast:
toimenpiteillä
edistetään
myönteisesti
kehitystä



Samhällseko-
nomisk
effektivitet

Mål 1,0
Utkast 2,9



Bostadsproduk-
tionen riktas till
de primära
utvecklingszon
erna

Mål 90%
Utkast 94 %



Andelen
hållbart resande

Mål 70%
Utkast 65 %
(0-alt 57 %)



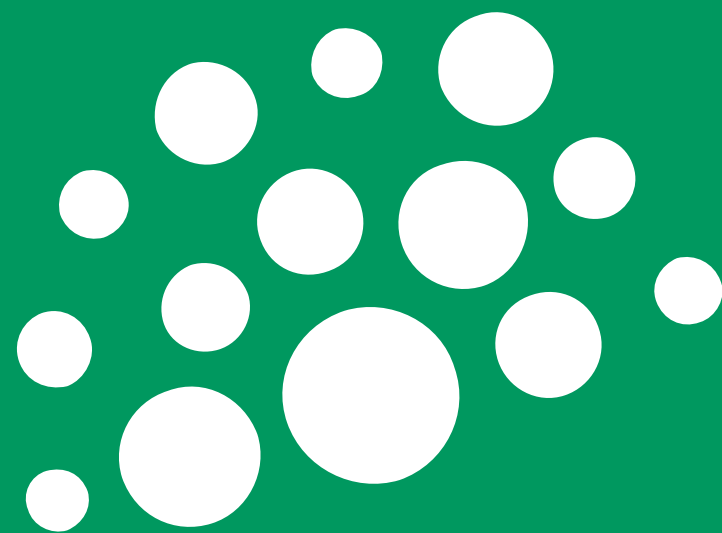
Befolkningens
placering i
zonerna för
hållbart resande

Mål 85 %
Utkast 90 %
(0-alt 82 %)

Åtgärder efter år 2030



- Utsläppen av växthusgaser minskas från nivån för år 2030 så att Helsingforsregionen är kolneutral fram till 2050
 - med planering av markanvändningen och trafiken
 - med ekonomiska styrmedel
 - genom att utveckla och utnyttja nya tjänster och teknologier
 - med närproduktion av mat och energi
 - genom att kompensera utsläpp samt kolsänkor
- Den nya markanvändningen placeras tätt och hållbart i de primära utvecklingszonerna och deras kompletteringsområden.
 - Eventuella utvidgningsområden tas i bruk om det finns ett bindande beslut om trafikinvesteringen i området.
- För att möta den växande befolkningens behov säkerställs att bostadsproduktionen i regionen är tillräcklig och möjliggör högklassigt boende för alla befolkningsgrupper.
- Kollektivtrafiken integreras till en helhet börjandes från järnvägs- och metronäten.
 - Trafiksystemet utvecklas så att det baserar sig på hållbara färdssätt genom att utveckla en långsiktig spårvision samt dess genomförande.



MAL
2019



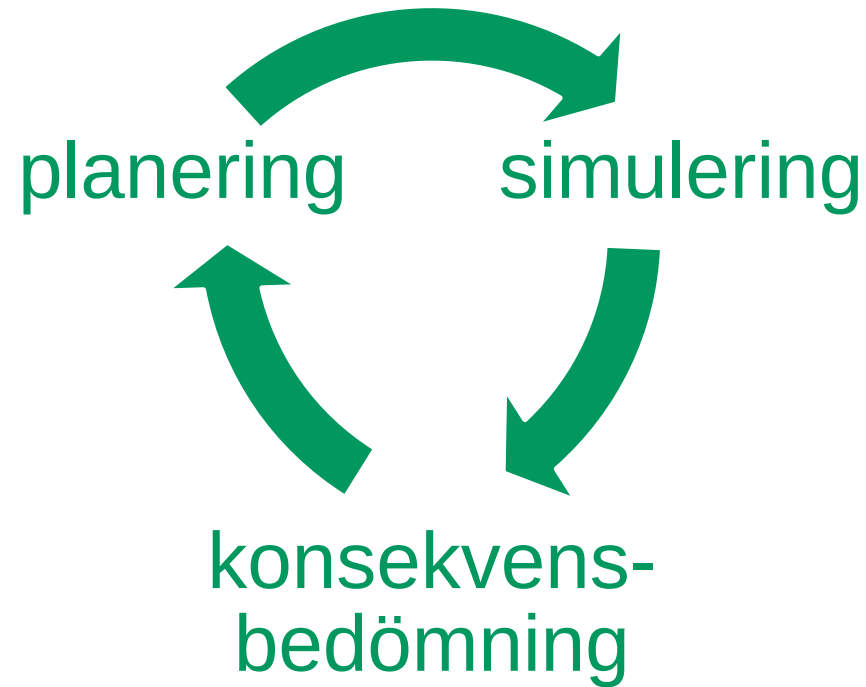
Utkast till konsekvensbedömning av MAL 2019

5.11.2018

Konsekvensbedömningen är en viktig del av planeringen

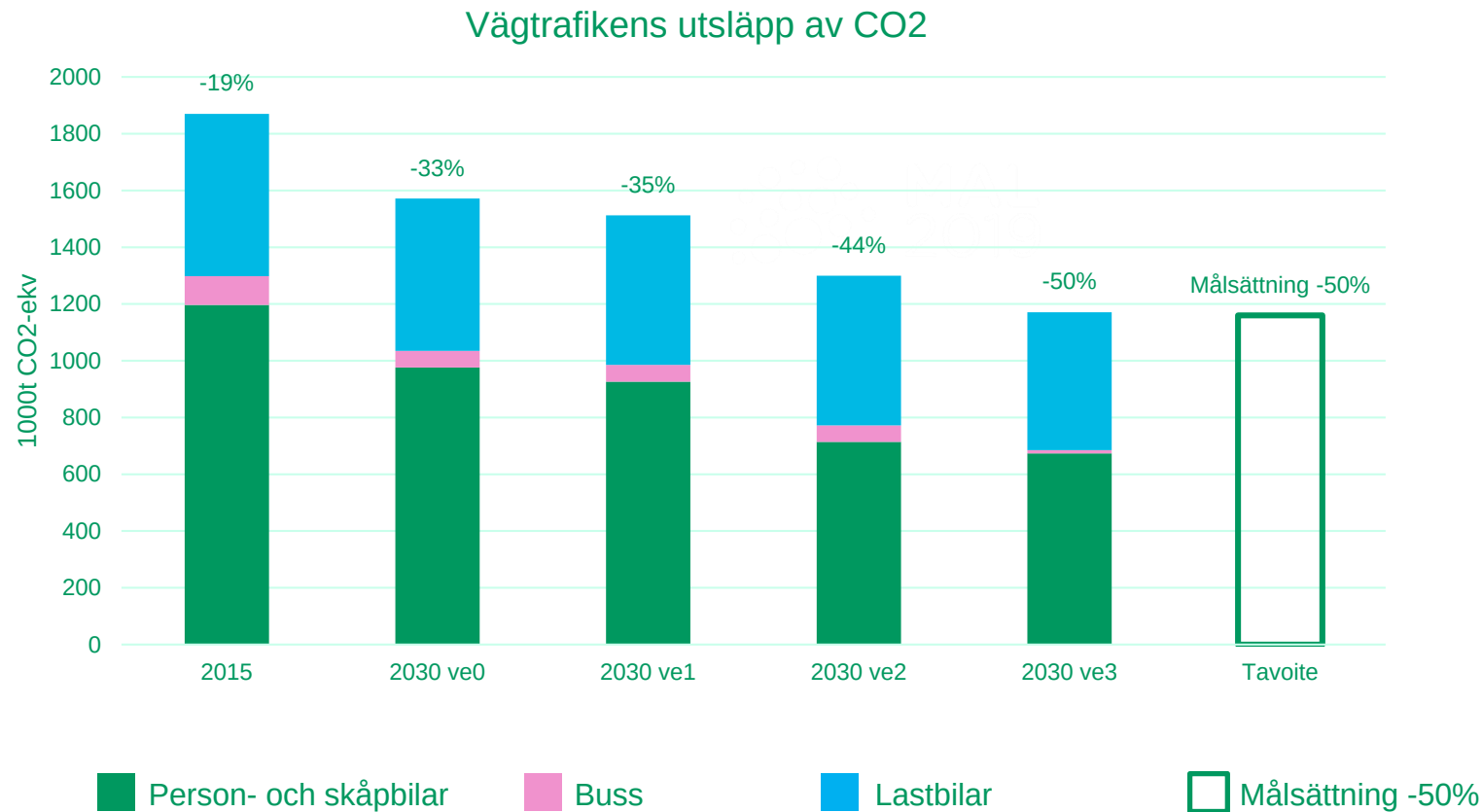


3x



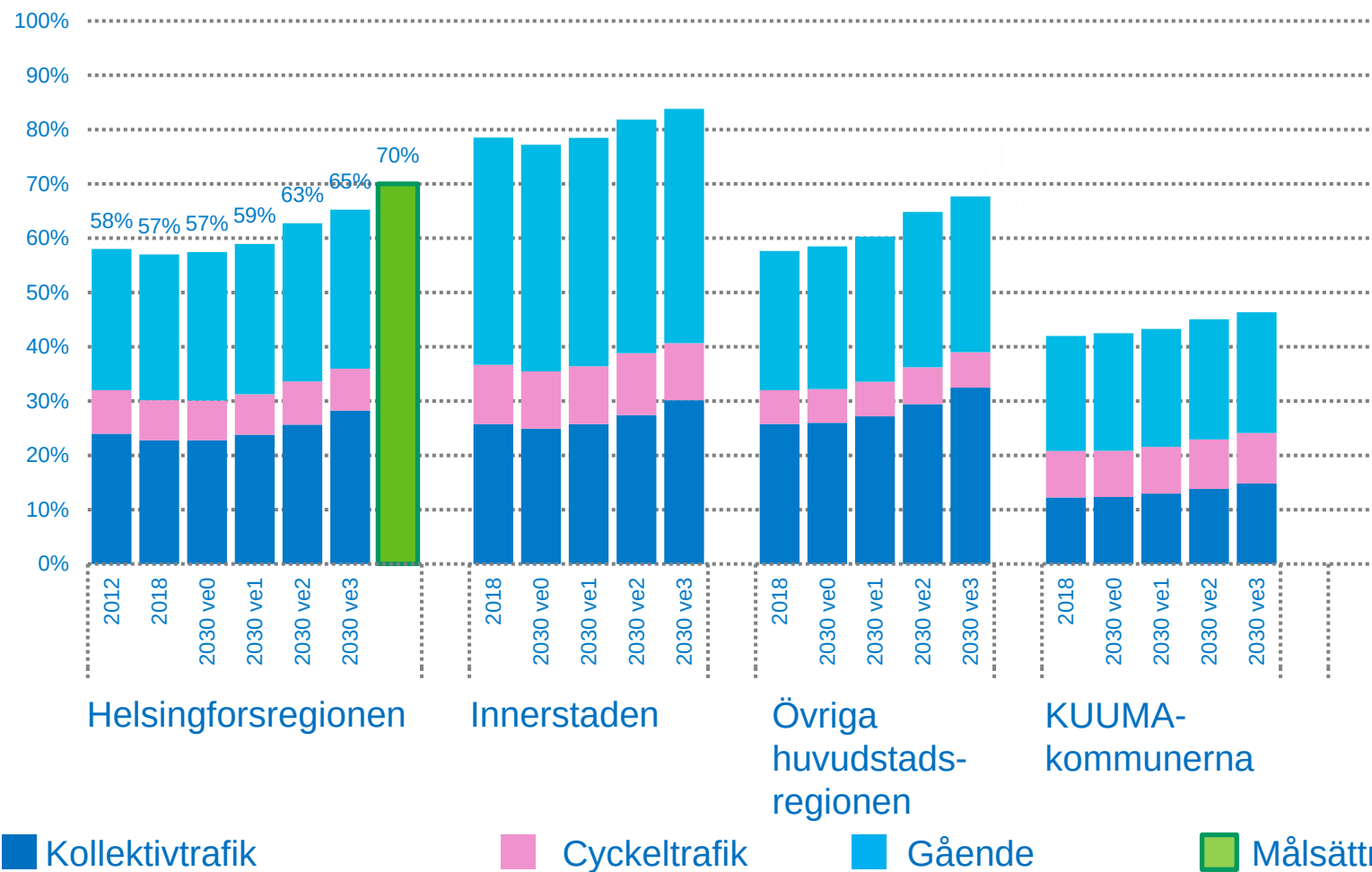
Kontinuerlig
växelspeglar

Målet för trafikens utsläpp av uppnås



- Hälften av trafikens utsläpp av växthusgaser kan skäras ned, om de planerade åtgärderna tas i bruk snabbt och effektivt.
- I den nationella energi- och klimatstrategin fram till 2030 är målet 250 000 elbilar och laddningsbara hybrider. Detta utgör utgångspunkten för MAL 2019-arbetet.
- I MAL 2019-arbetet antas att 20 % av bilarna i regionen är elbilar år 2030. Elbilens utsläpp antas vara 15 g CO₂ / körkilometer.

Andelen hållbart resande ökar i hela regionen, särskilt i de nya spårkorridorerna



- Samhällsstrukturen blir tätare och kompletteras när markanvändningen placeras i centrum, stationsområden och områden som är lättillgängliga.
- Det blir allt enklare att promenera, cykla och åka kollektivt i vardagen.
- Motorfordonens trafikarbete förblir nästan på den nuvarande nivån trots att regionen växer.
- Bilinnehavet minskar tydligt. Också trafikarbetet per invånare minskar.



- Tätare stadsstruktur och ett effektivt trafiksystem är ett rationellt sätt att använda resurser.
- I och med förtätningen minskar användningen av naturresurser på lång sikt.



- Koncentrering av markanvändningen sparar naturområden och stöder grönnätet.
- I den fortsatta planeringen kan man med olika lösningar påverka konsekvenserna och hur stora de blir.



Utanför spårcentrumen är fortfarande bilberoendet stort

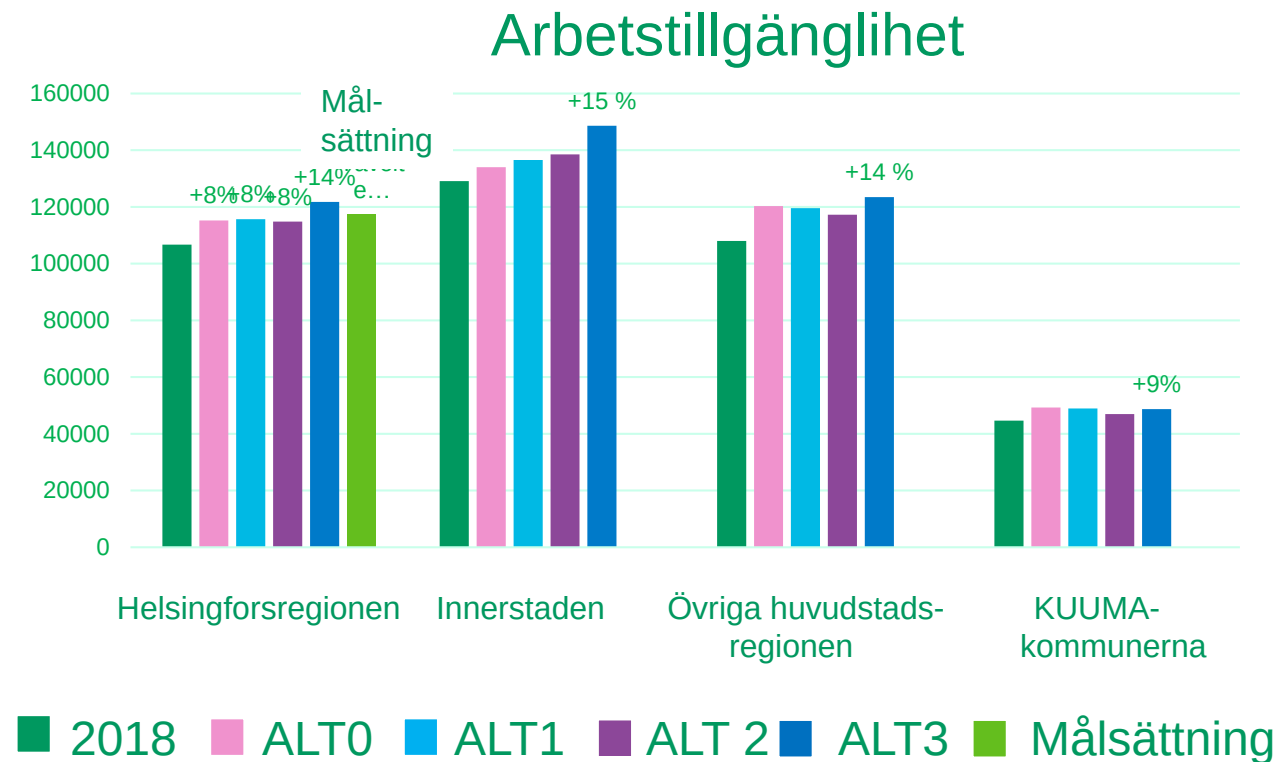


- När invånarantalet ökar och strukturen blir tätare kan lokala rekreationsområden vara hotade och trycket på dem ökar. Också bullerstörningen och de lokala utsläppen kan öka.
- Trycket på landskapsområden och bebyggda områden framförallt i Helsingfors stadscentrum och i närheten av spårnätet ökar.
- Nya trafikprojekt och boende placeras delvis i områden med översvämningsrisk. Också trycket på grundvattenområdena ökar.

Mer arbetskraft närmare arbetsplatser



- Åtgärderna i utkastet förbättrar näringslivets förutsättningar
 - Arbetsstillgängligheten förbättras med 6 %, transporternas tillförlitlighet förbättras och restiderna minskar
 - Befolkningstillväxten, koncentrationen av befolkningen till centrala lägen och spårtrafikområden samt trafikåtgärderna (t.ex. vägavgifter) förbättrar arbetskraftstillgängligheten.
- 94 % av den planerade bostadsproduktionen riktas till de primära utvecklingszonerna i regionens centrum och i spårkorridorer.
- I och med utkastet förbättras tillgängligheten för flera olika färdsätt vilket upprätthåller den ekonomiska tillväxten.

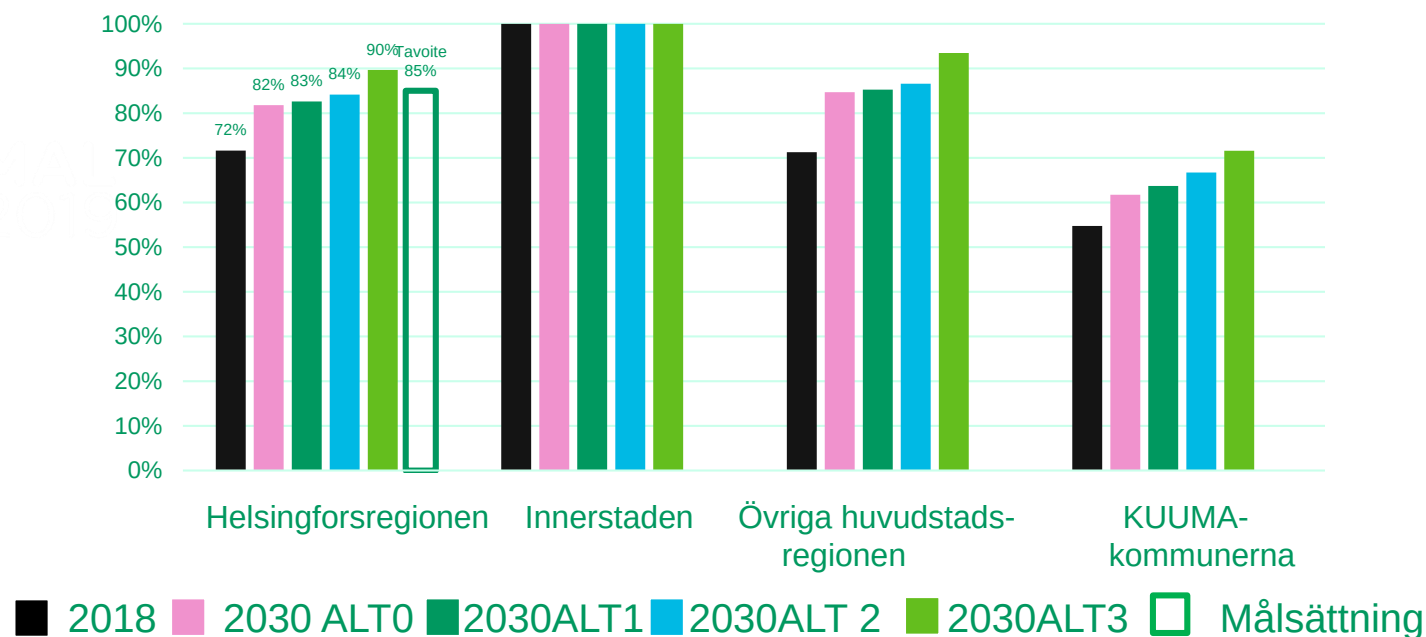


Resandet och vardagen blir smidigare



- 90 % av regionens befolkning och arbetsplatser ligger på områden där vardagsresorna kan ske kollektivt, med cykel eller till fots
- Ca 71% av de nya invånarna bor i spårzonerna
- Bilresorna blir smidigare och restidernas förutsägbarhet förbättras när trafikstockningarna minskar.
- Människor kan snabbare ta sig till sina arbetsplatser och hobbyer.

Andel av befolkningen som bor i zoner med god tillgänglighet till hållbara färdmedel



Trafikstockningarna minskar på vägnätet och transporternas tillförlitlighet förbättras



- Trafikstockningar på regionens vägnät minskar avsevärt tack vare vägavgifter.
 - Jämfört med jämförelsealternativet minskar trafikstockningarna nästan till hälften.
- Vägavgifterna förkortar restiderna med ca 10 %.
- Vägavgifterna förbättrar också transporternas tillförlitlighet.
- Avgiften drabbar under 20 % av pendlarna i morgonrusningen.

Vägavgiften är ett väldigt effektivt och flexibelt sätt att påverka trafikens utsläpp av CO₂, användningen av hållbara färdssätt, trafikstockningar samt trafiksystemets utvecklingsresurser.

En hållbar och stark offentlig ekonomi skapar grundförutsättningarna för hela planen

- Trafikåtgärdsprogrammet som ingår i planutkastet är samhällsekonomiskt effektivt.
- Kvoten mellan nytta och kostnader är 2,9 och den beskriver planutkastets samhällsekonomiska effektivitet.
 - Tids- och kostnadsbesparingarna samt den offentliga ekonomins intäkter är klart större än investeringskostnaderna
 - Detta beror framförallt på väg- och parkeringsavgifterna men också på valet av effektiva investeringar.
 - Att stödja sig på den nuvarande infrastrukturen är kostnadseffektivt.



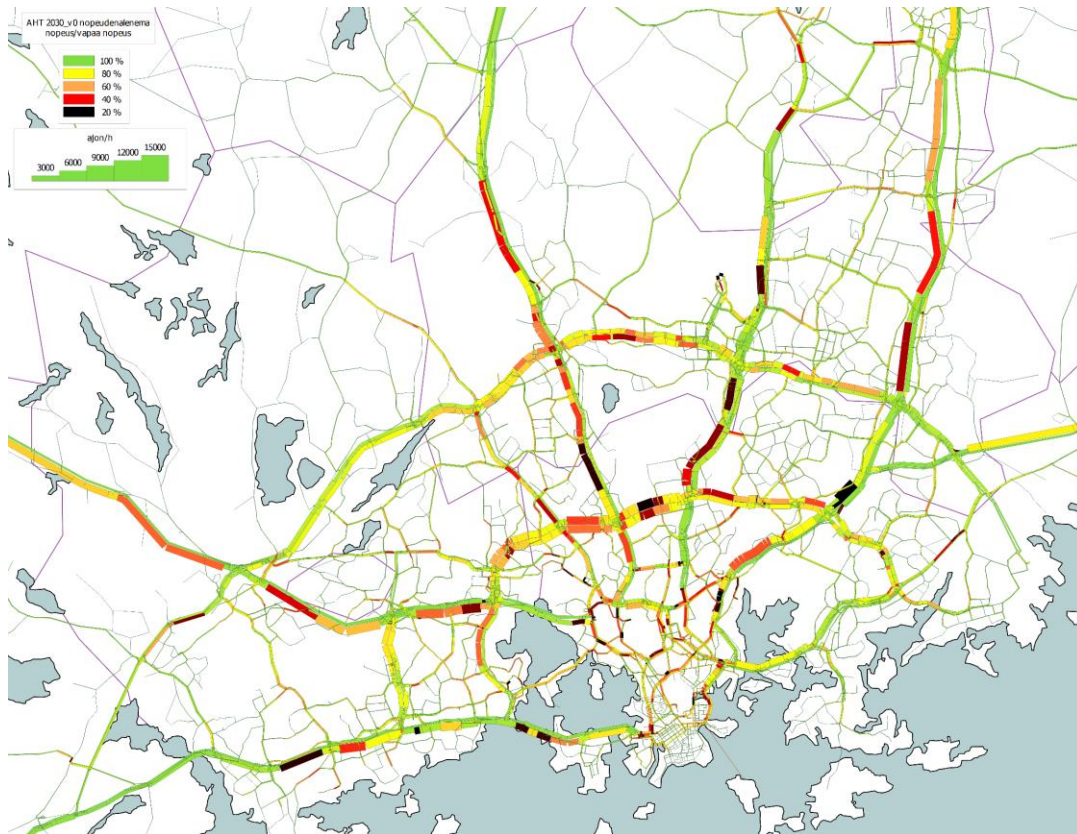
Målsättning >1

Måttet på samhällsekonomisk effektivitet beskriver förhållandet mellan trafikprojektens nyttor och kostnader i planutkastet dvs. deras lönsamhet.

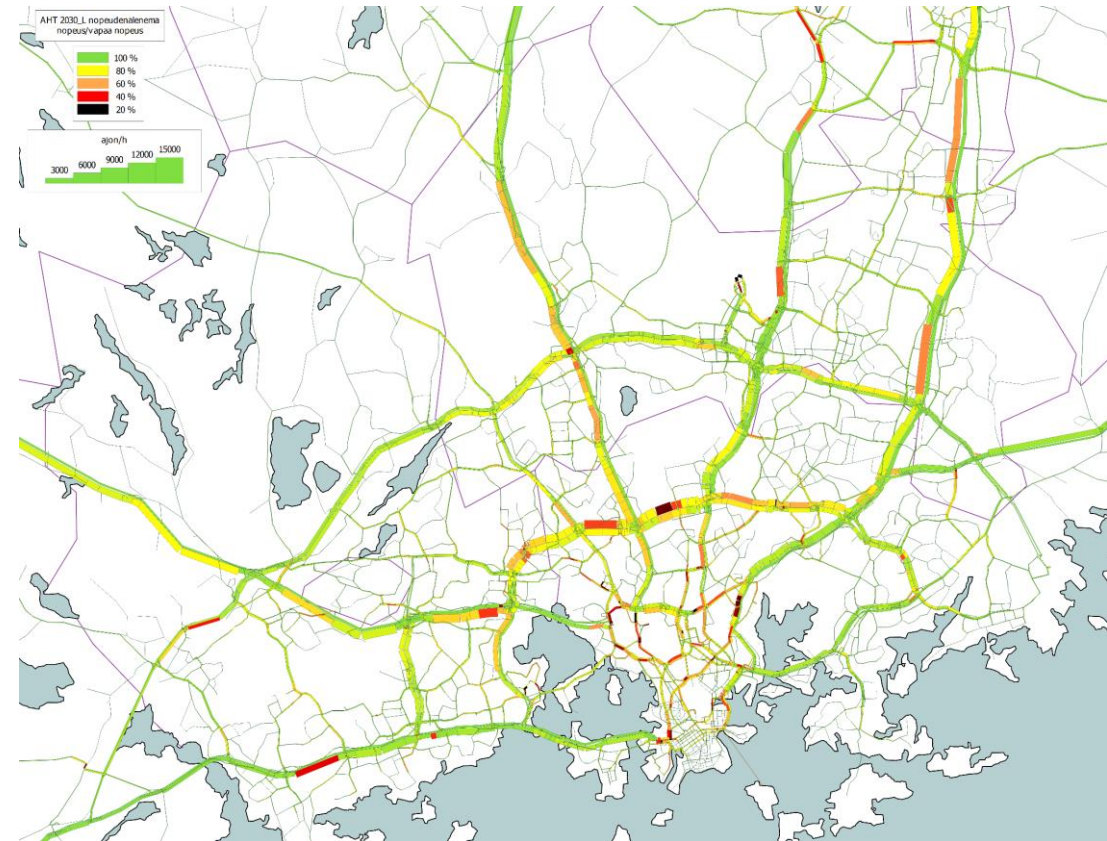
Resandet blir snabbare – vardagen blir smidigare



Jämförelsealternativ 0 2030



Utkast 2030



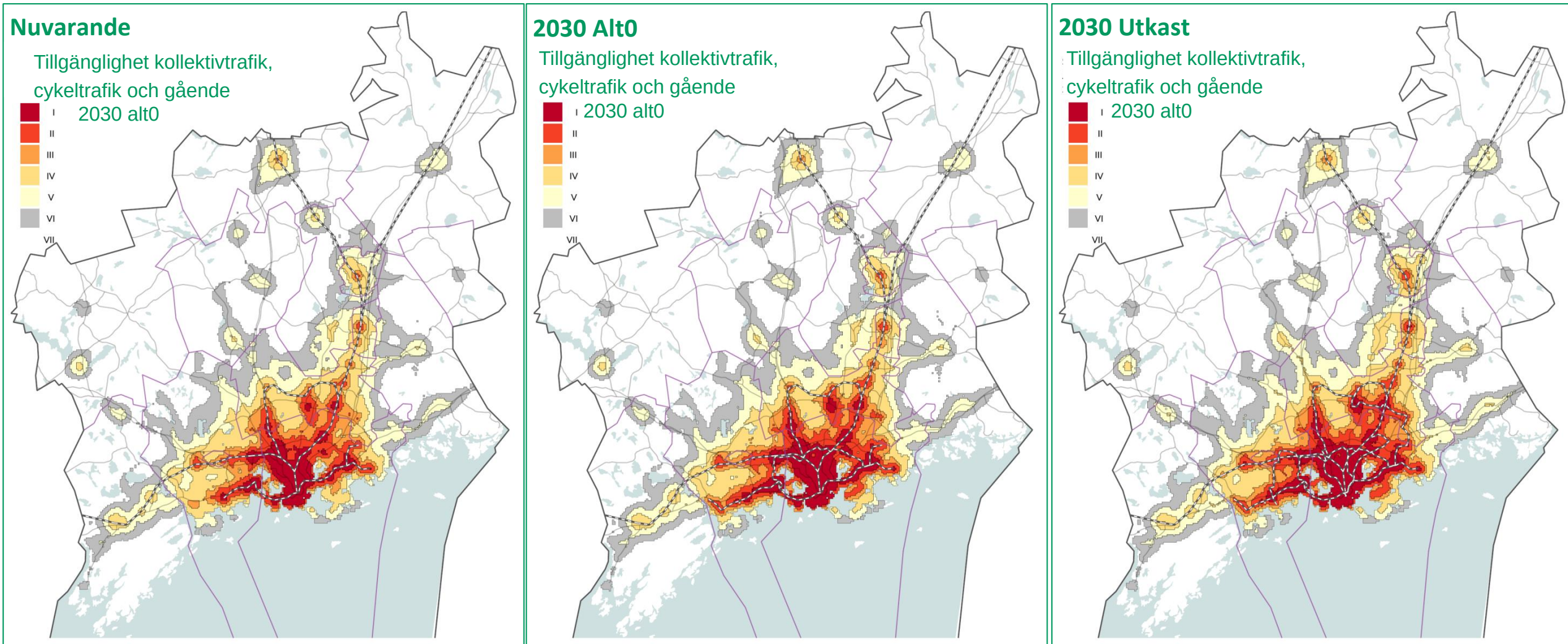
Trafikstockning på väg- och gatunätet/morgonens topptimme

Utmaningarna kring attraktiviteten sammansätter med förbättringen av tillgängligheten

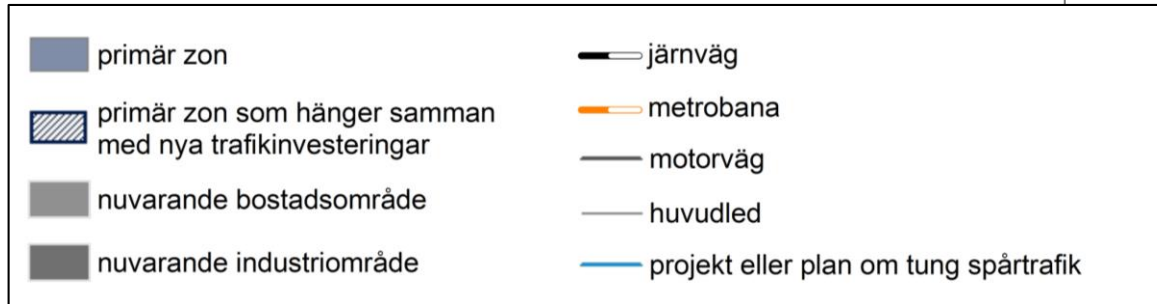


- Väg- och parkeringsavgifterna försämrar arbetskrafttillgängligheten eftersom resekostnaderna ökar men tillsammans med förbättringen av trafikförbindelserna och sänkningen av kollektivtrafikens biljettpriser är totalverkan positiv.
- Arbetskrafttillgängligheten ökar inte på samma sätt i kranskommunerna som i övriga delar av regionen.
- Ju kraftigare befolkningen ökar i regionen desto viktigare blir det att starta genomförandet av åtgärderna. Till detta hör också förverkligande av bostadsproduktionen.
- Förbättringen av tillgängligheten beror på när åtgärderna genomförs och infrastrukturprojekten blir klara.

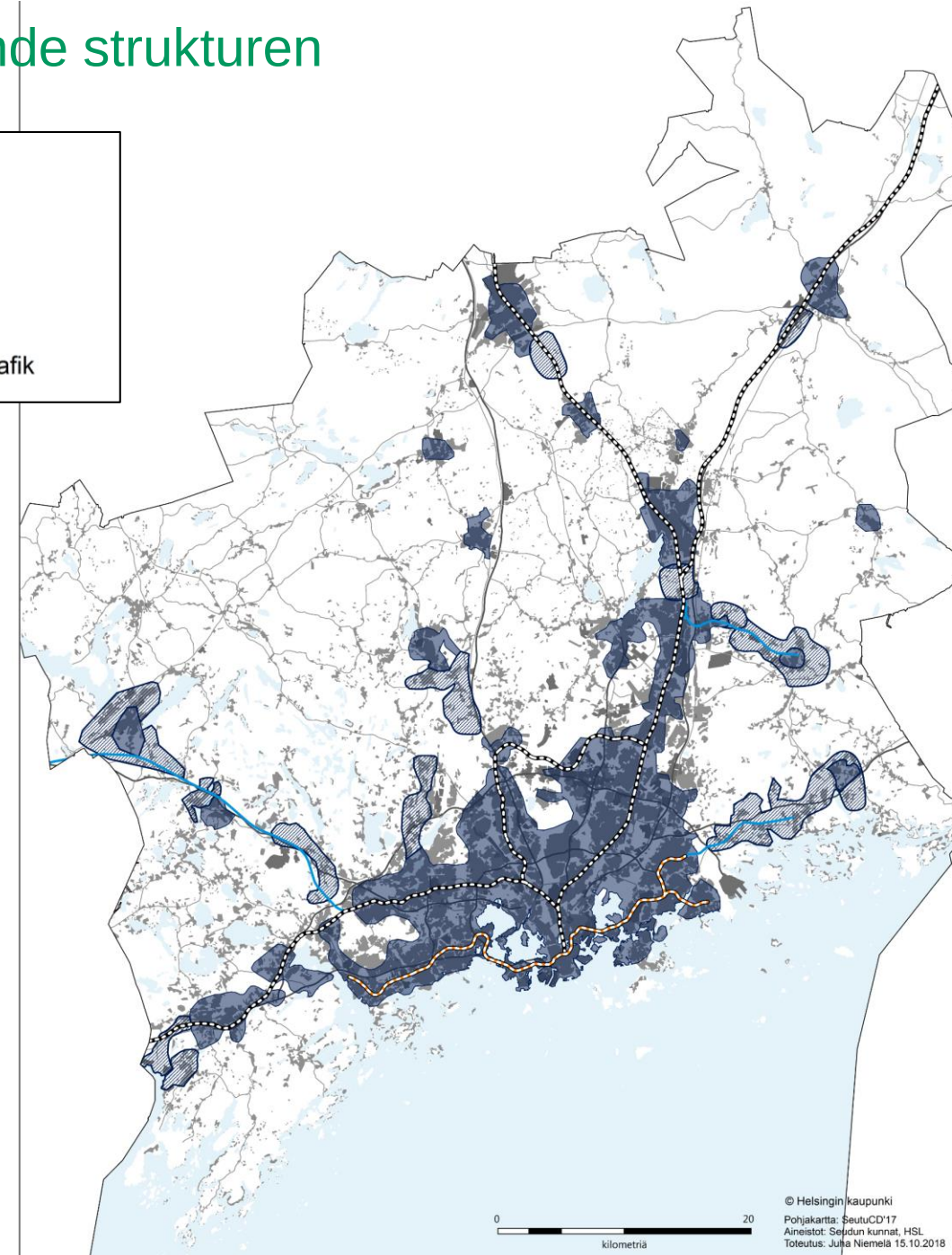
Den regionala tillgängligheten med cykel, till fots och med kollektivtrafiken ökar med åtgärderna i utkastet.



Det är viktigt att förtäta och komplettera den nuvarande strukturen



- De föreslagna zonerna är motiverade när målet är att placera den regionalt betydande bostadsproduktionen till dessa områden under hela planeringsperioden.
- Inom zonerna ska markanvändningen riktas till de områden med goda hållbara förbindelser där markanvändningens potential ännu inte helt utnyttjats.
- Glest bebyggda centrum och stationsområden bör prioriteras.
- I utvidgningszonerna ska utvecklingen av markanvändningen kopplas tydligt till kollektivtrafikens utveckling.



Åtgärder har flera ömsesidiga beroenden

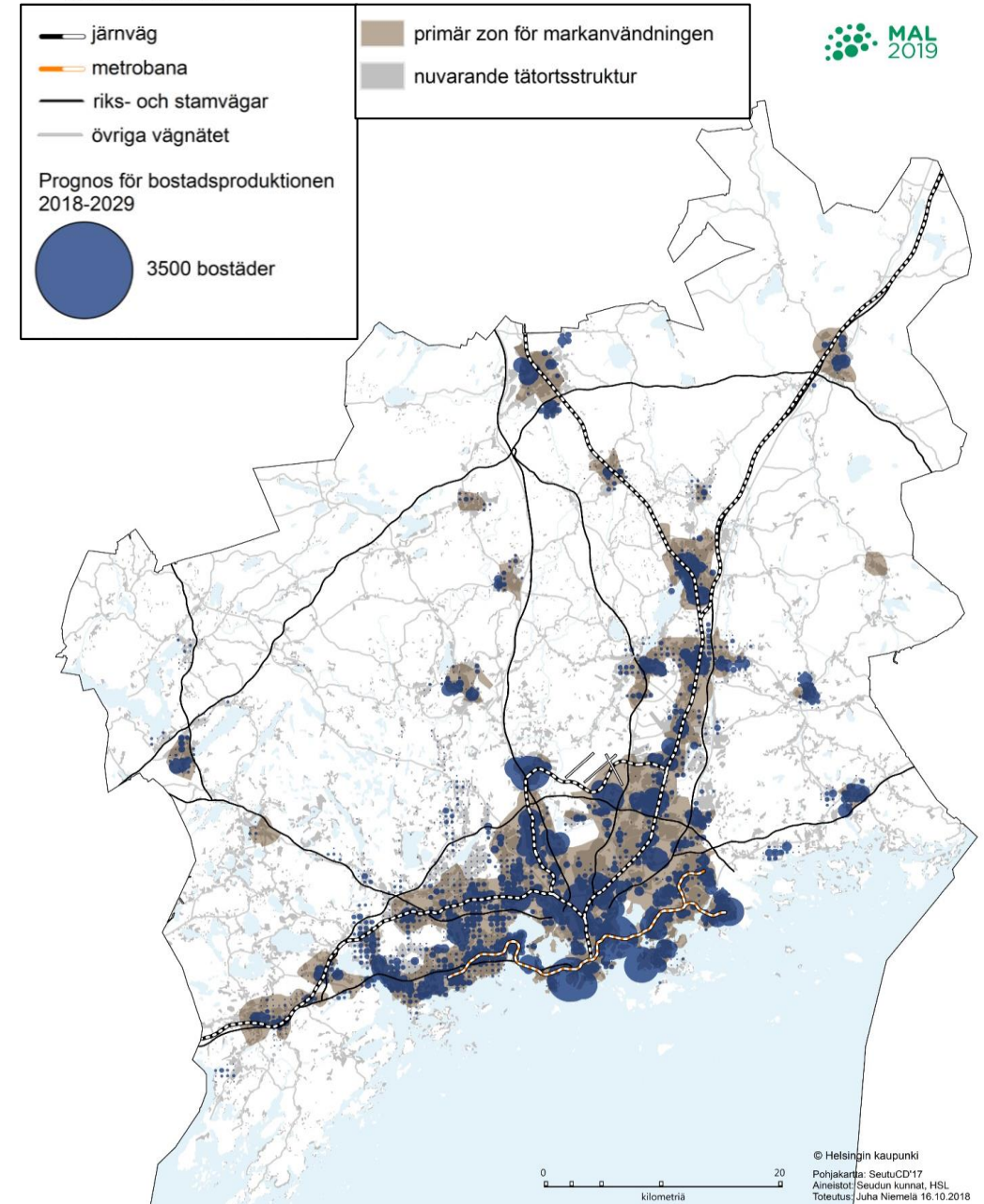


- Hur åtgärder i planen lyckas och hur stora nyttorna blir beror på många olika saker.
- Kostnadsökningar och förseningar i trafikprojekten försämrar effektiviteten och minskar nyttorna. Detta försämrar livskraften och den offentliga ekonomin.
- Planens samhällsekonomiska effektivitet beskriver endast förhållandet mellan trafikprojektens nytta och kostnader och inte hela MAL-planens effektivitet.

Rätt riktad bostadsproduktion med hög kvalitet säkerställer att det byggs rimligt prissatta bostäder som motsvarar olika boendebehov.

- I utkastet antas en tillräcklig nivå för bostadsproduktionen vara 16 500 bostäder per år, vilket är nästan 200 000 bostäder fram till år 2030.
- Tätare markanvändning möjliggör mångsidig närservice till allt flera.
- Med åtgärderna i utkastet är det möjligt att dämpa segregationens utveckling i Helsingforsregionen.
- Åtgärder i utkastet för att förhindra segregation är kompletterings- och nybyggnation samt tilläggsbebyggelse.

MAL 2019 De primära områdena för markanvändningen och prognos för bostadsproduktionen



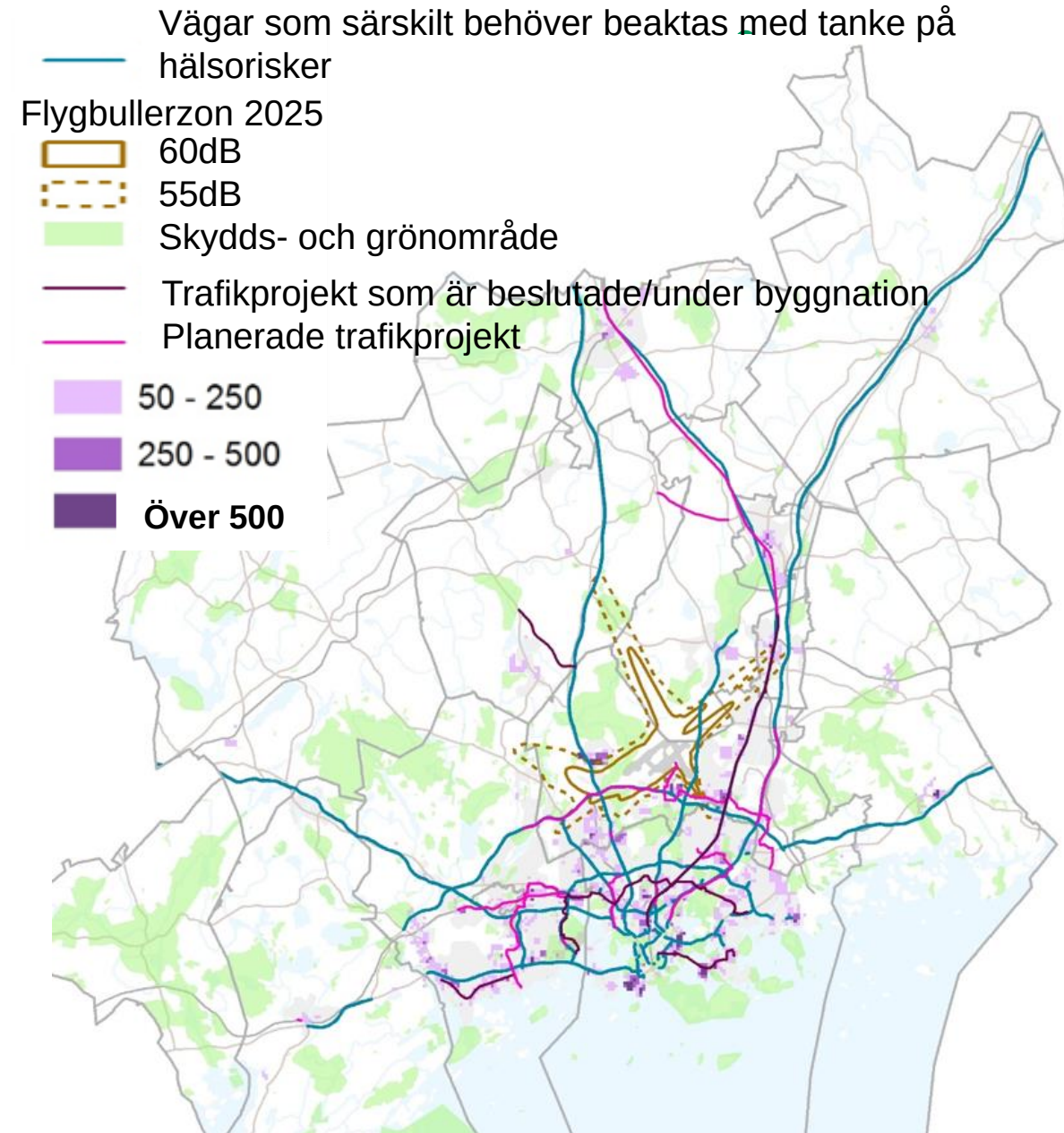
Boendet och arbetsplatser placeras på områden där resor kan ske med kollektivtrafik, cykel och till fots

- Förutsättningarna för den bilfria livsstilen förbättras när boendet koncentreras till centrum, förutsättningarna för gång och cykling förbättras och kollektivtrafikförbindelserna utvecklas.
- Sänkningen av kollektivtrafikens biljettpriser minskar de ekonomiska hindren för resande.
- När vägtrafiken minskar ökar livsmiljöns trivsamhet och hälsosamhet. I utkastet ingår också mångsidiga åtgärder för att öka trivseln och välmåendet
- Personskadorna i vägtrafiken minskar.



Vägtrafikens mängd ska minskas planenligt så att de positiva hälsoeffekterna blir verklighet

- Utanför spårcentrumen fortsätter bilberoendet att vara stort
- Tätt byggande vid livligt trafikerade leder är en utmaning för en hälsosam miljö. Kompletteringsbyggandet ger å andra sidan möjligheter att minska de nuvarande negativa hälsoeffekterna från trafiken.
- I den fortsatta planeringen kan man med olika lösningar påverka konsekvenserna och hur stora de blir.



Åtgärderna i planen för 2050 stödjer uppnåendet av målen för MAL 2019



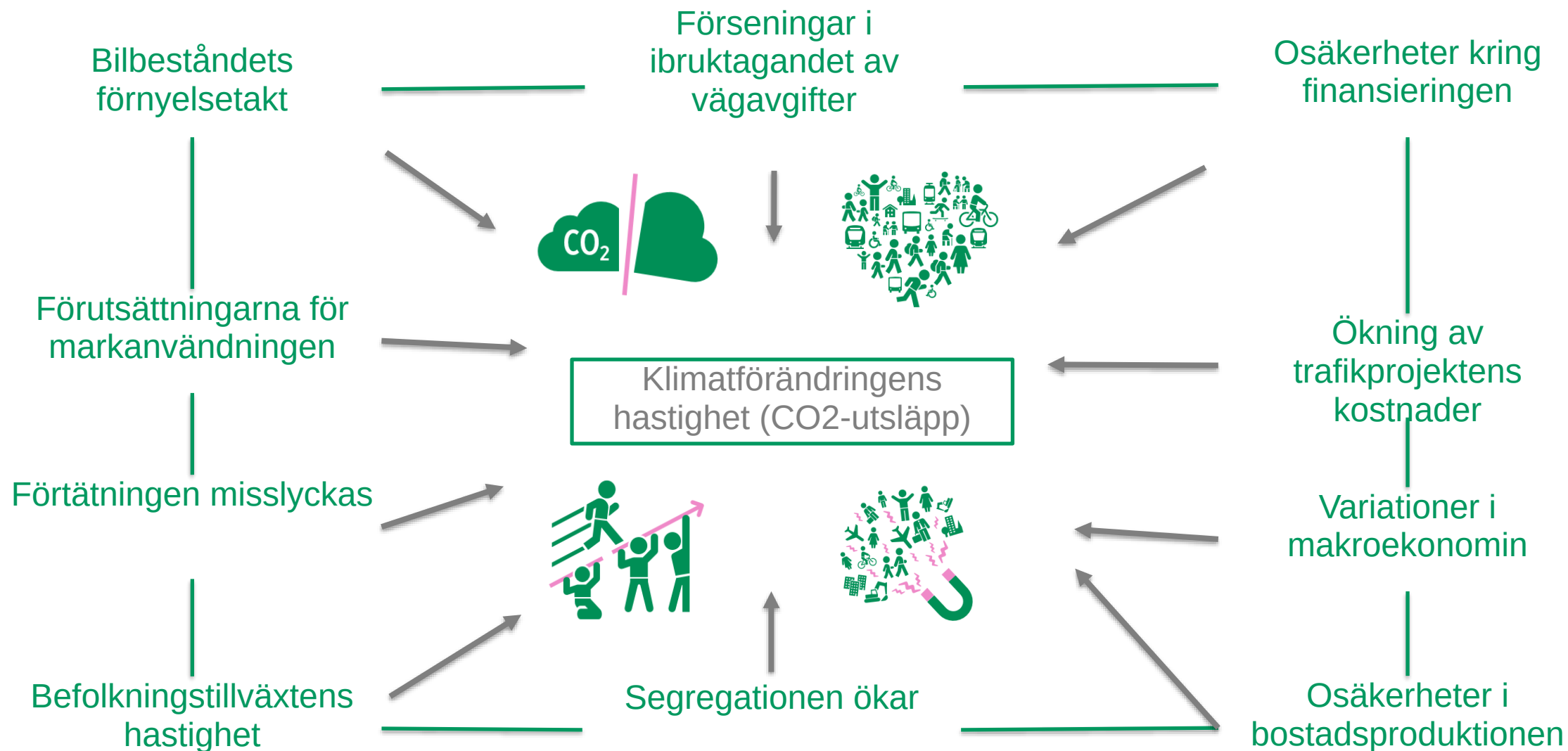
- De identifierade åtgärderna är strategiskt viktiga för utvecklingen av regionen
- Minskningen av växthusgasutsläppen och målet om att vara kolneutrala år 2050 förutsätter att minskningsåtgärder påbörjas omedelbart.
- Beredningen av spårvisionen och dess genomförande skapar goda grunder för utvecklingen av regionen och prioriteringen av trafikprojekten efter 2030.
- Förbättringen av den regionala, riksomfattande och internationella tillgängligheten bör tas i beaktande också på lång sikt.

Kritiska saker efter år 2030, som bör beaktas och planeras för redan nu :



- dämpningen av klimatförändringen och verkställandet av målet om en kolneutral region på stadsplaneringens alla områden
- anpassning till extrema väderfenomen
- större befolkningstillväxt än förväntat
- kontroll av sociala förändringar
- utvecklingen av teknologi och tjänster

Att igenkänna planens riskfaktorer



Verksamhetsmiljön år 2030 som ska beaktas i MAL-planeringen



Staden förtätas och blir mera spårbunden

- ❖ urbaniseringen fortsätter och stadsstrukturen förtätas
- ❖ allt fler resor görs med cykel eller till fots
- ❖ allt mer efterfrågan på spårförbindelser
- ❖ befolkningen är äldre och mer mångkulturell än nu
- ❖ sätten att arbeta blir mångsidigare.

Nya finansieringssätt och trafikform

- ❖ den offentliga sektorns finansieringsmöjligheter minskar
- ❖ nya finansieringssätt hittas för investeringar och underhåll
- ❖ nya trafiktjänster utvecklas
- ❖ skrankorna mellan persontrafiken och logistiken förändras

Klimatförändringens effekter blir verklighet

- ❖ klimateffektiva lösningar utnyttjas
- ❖ extrema fenomen i vädret ökar
- ❖ hantering av störningar och beredskap effektiviseras
- ❖ priset på fossila bränslen stiger.

Digital vardag

- ❖ nätförbindelserna ersätter en del av resebehoven
- ❖ tjänsterna grunder sig på realtidsinformation
- ❖ olika färdssätt kombineras sömlöst
- ❖ automatiseringen av trafiken framskrider till väg- och gatunätet.