



Helsingin seudun maankäyttösuunnitelma MASU 2050
Asuntostrategia 2025
Helsingin seudun liikennejärjestelmäsuunnitelma HLJ2015

Kooste suunnitelmista

Kaupunginhallitus 1.12.2014
Kaupunginvaltuusto 15.12.2014

25.11.2014



|| HELSINGIN SEUDUN
MAANKÄYTTÖSUUNNITELMA

HLJ 2015

Suunnitelmaluonnokset lausunnoilla

31.12.2014 asti luonnokset Helsingin seudun 14 kunnan

- Maankäyttösuunnitelmasta (MASU)
- Asuntostrategiasta
- Liikennejärjestelmäsuunnitelmasta (HLJ 2015) ja sen vaikutusten arvioinnista (SOVA)
- Aineistot kokonaisuudessaan ovat www.hsl.fi/hlj sekä www.helsinginseutu.fi/masu (uutta nyt)
- **Jokainen taho antaa yhden lausunnon koko kokonaisuudesta.**
- Lausuntojen pohjalta suunnitelmia muokataan. Koko paketin pitäisi olla valmiina 3/2015 MAL-sopimusneuvotteluja varten.



Lausunnonantajia pyydetään ottamaan lausunnoissaan kantaa kysymyksiin:

Suunnitelmien muodostama kokonaisuus:

- Muodostavatko maankäyttösuunnitelma, asuntostrategia ja HLJ 2015 toimivan kokonaisuuden seudullisesta näkökulmasta?
- Tukeeko kokonaisuus MAL-vision ja tavoitteiden toteutumista?

Maankäyttösuunnitelma:

- Vastaako maankäyttösuunnitelmassa esitetty kokonaisuus käsitystänne seudun yhdys-kuntarakenteen tulevaisuudesta?
- Ovatko seudullisten liikennehankkeisiin kytkeytyvien kehittämisvyöhykkeiden määritelmät oikeansuuntaisia?

Asuntostrategia:

- Ovatko asunto- ja maapoliittiset linjaukset oikeansuuntaisia? Ovatko tavoitteet ja niiden sisältämät toimenpiteet riittäviä halutun kehityksen aikaansaamiseksi?
- Edistetäänkö esitetyillä toimenpiteillä riittävästi asuntotuotannon sijoittumista maan-käyttösuunnitelmassa esitetyille seudun ensisijaisesti kehitettävälle vyöhykkeille?
- Huomioivatko suunnitelmat riittävästi myös olemassa olevien asuinalueiden kehittämistarpeet?

Lausunnonantajia pyydetään ottamaan lausunnoissaan kantaa kysymyksiin:

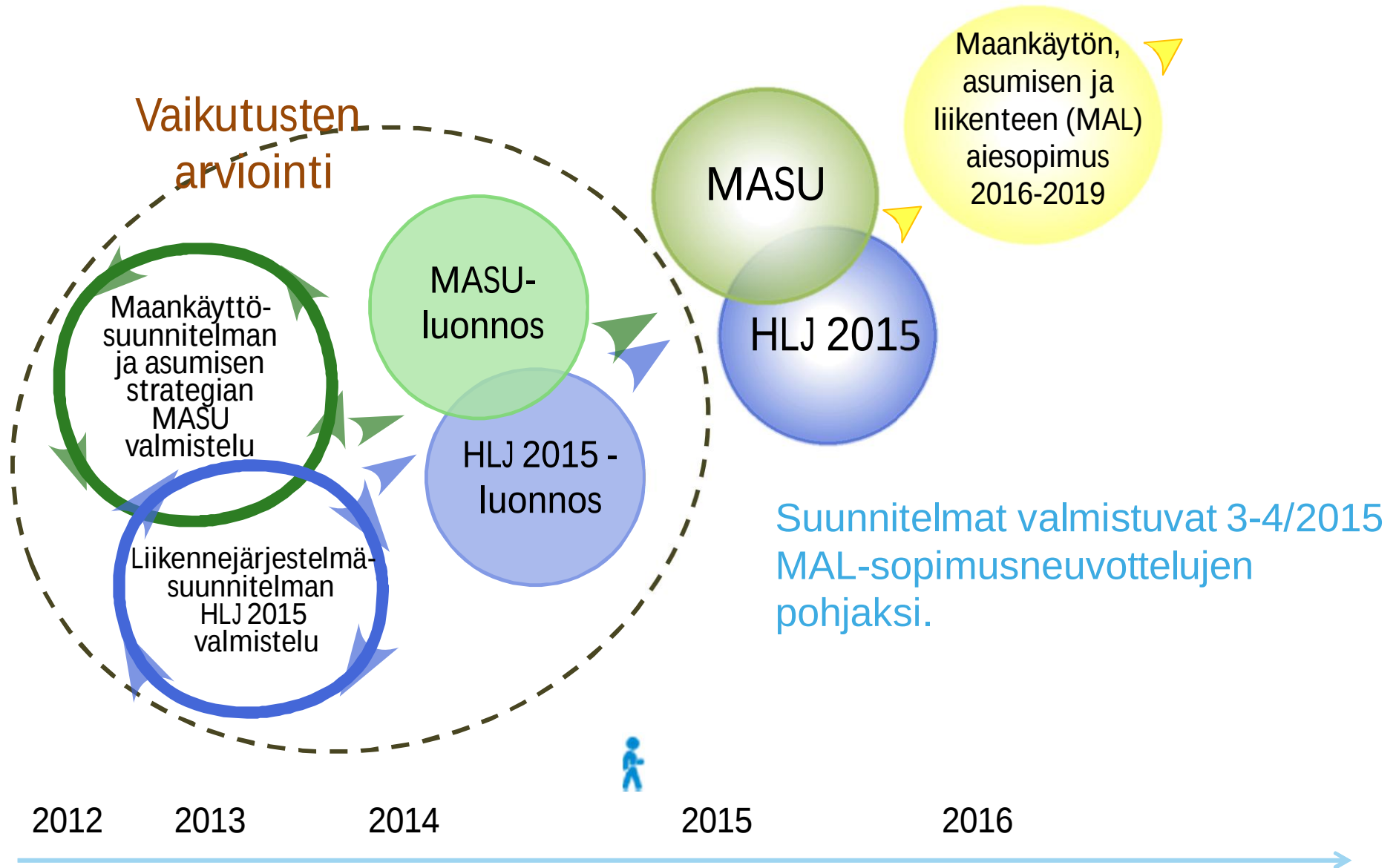
HLJ 2015 ja sen vaikutusten arviointi (SOVA):

- Onko HLJ 2015:ssa onnistuttu kiteyttämään strategisesti tärkeimmät seudun liikennejärjestelmän linjaukset ja toimenpiteet?
- Onko joukkoliikenteen palvelutason ja seudullisen pyöräilyverkon yhteensovitus maankäyttösuunnitelman ja asuntostrategian kanssa onnistunut?
- Sitoudutteko osaltanne esitettyyn liityntäpysäköinnin kustannusjakoehtotukseen?
- Millaisia ajoneuvoliikenteen hinnoitteluvaihtoehtoja tulisi selvittää?
- Onko suunnitelman vaikutuksia arvioitu riittävän kattavasti?



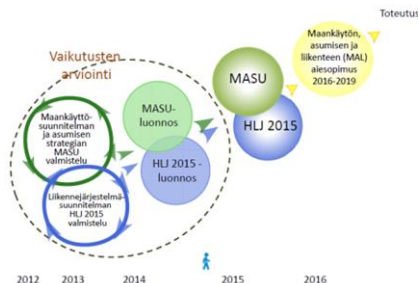
HLJ-MASU -yhteisprosessi

Toteutus

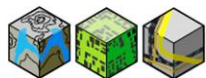
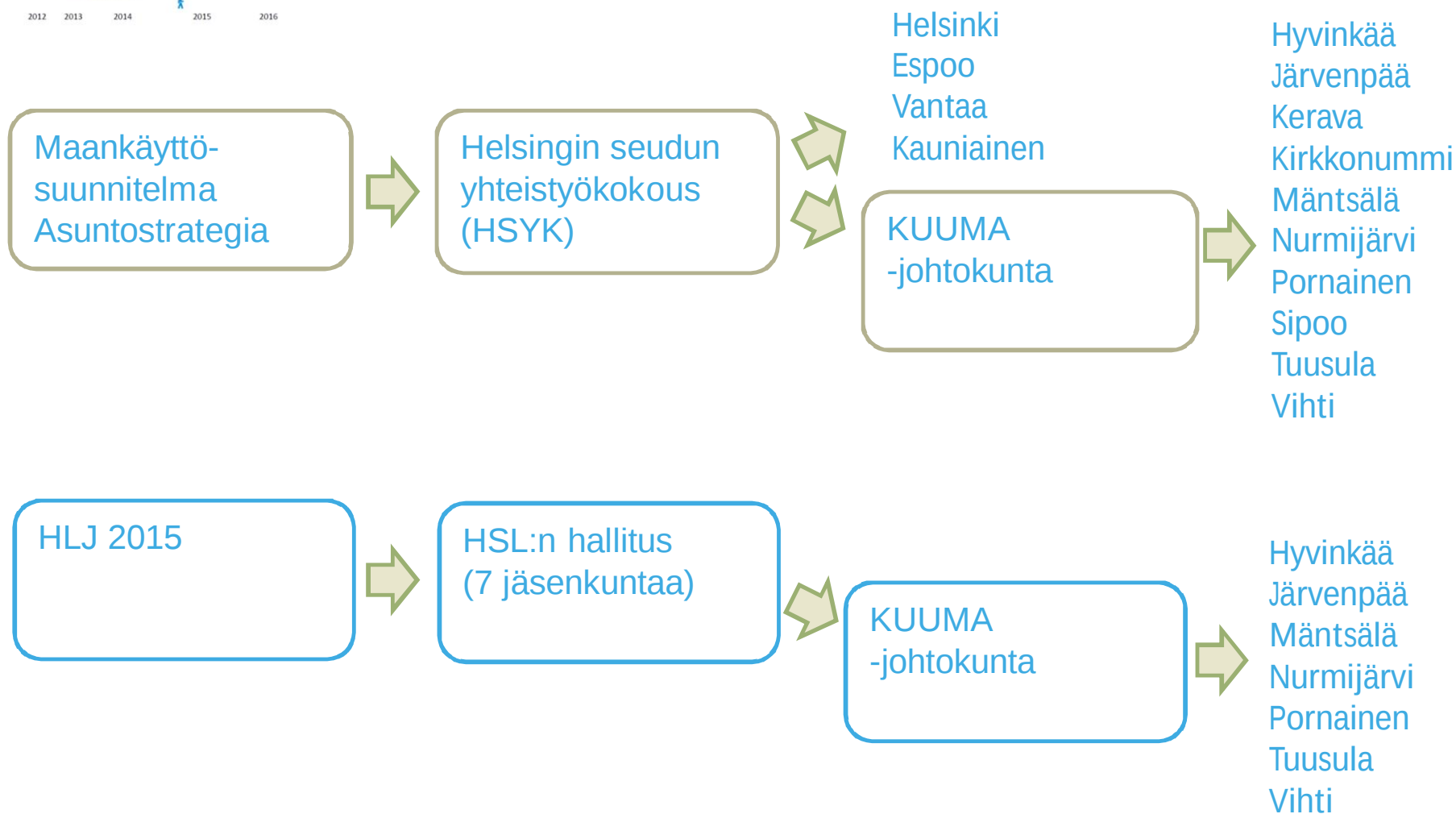


|| HELSINGIN SEUDUN
MAANKÄYTTÖSUUNNITELMA

HLJ 2015



Päätöksenteko



MAL-visio

Metropolialueen eheä yhdyskuntarakenne on toiminnoiltaan monipuolinen ja ekotehokas.

Helsingin seutua kehitetään yhtenäisesti toimivana ja vetovoimaisena metropolialueena.

Kasvava seutu tarjoaa monipuolisia asumisen vaihtoehtoja.

Tiiviin ydinalueen ympärillä on omailmeisten keskusten verkosto ja luonnonläheinen ympäristö.

Kestäviin liikkumismuotoihin pohjautuva liikennejärjestelmä palvelee seudun saavutettavuutta ja elinkeinoelämän kilpailukykyä.



(HSYK 26.11.2013,
HLJ-toimikunta 31.1.2014)



HELSINGIN SEUDUN
MAANKÄYTTÖSUUNNITELMA

YHTEISET MAL-TAVOITTEET

(HSYK 26.11.2013)

- Parannamme seudun yhteiskuntataloudellista tehokkuutta.
- Turvaamme seudun elinkeinoelämän kilpailukyvyn ja toimintaedellytykset.
- Monipuolinen seutu houkuttelee lisää investointeja.
- Toteutamme seudun kestävillä kulkutavoilla hyvin saavutettavaksi. Liikkumisen tarve vähenee ja liikennejärjestelmän ekotehokkuus kasvaa.
- Huolehdimme uusien ja olemassa olevien asuinalueiden sosiaalisesta kestävydestä. Vastaamme erilaisten väestöryhmien asumistarpeisiin tarjoamalla edellytykset kohtuuhintaiselle ja monipuoliselle asuntotuotannolle.
- Huolehdimme asuinalueiden viihtyisyydestä ja luonnonläheisyydestä seudun vetovoimatekijänä.
- Varmistamme asuntotuotannon edellyttämät kaavalliset, liikenteelliset ja yhdyskuntatekniset valmiudet



Helsingin seudulla on vuonna 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

Maankäyttösuunnitelma 2050

- Helsingin seudun liikennejärjestelmästä laadittiin ensimmäinen kierros jo 2011. Maankäyttösuunnitelma ja asuntostrategia on laadittu nyt ensimmäisen kerran. Maankäyttösuunnitelman laadinta sisältyy voimassa olevaan MAL-sopimukseen.
- HLJstä vastaa HSL yhteistyössä kuntien kanssa. Kaksi muuta on työstetty kasaan 14 kunnan asiantuntijoiden voimin.
- Maankäyttösuunnitelman laadinta alkoi keväällä 2013 kuntien aineistojen kokoamisella ja taustaselvityksillä. Töiden yhteisten tavoitteiden pohjalta määriteltiin kriteerit.
- Kriteereillä arvioitiin ja priorisoitiin kuntien esittämiä suunnittelu- ja toteuttamisalueita. Vaihtoehtoina käytiin läpi uusia kasvusuuntia idästä länteen, mutta päädyimme ensisijaisesti täydentämään ja kehittämään nykyrakennetta.

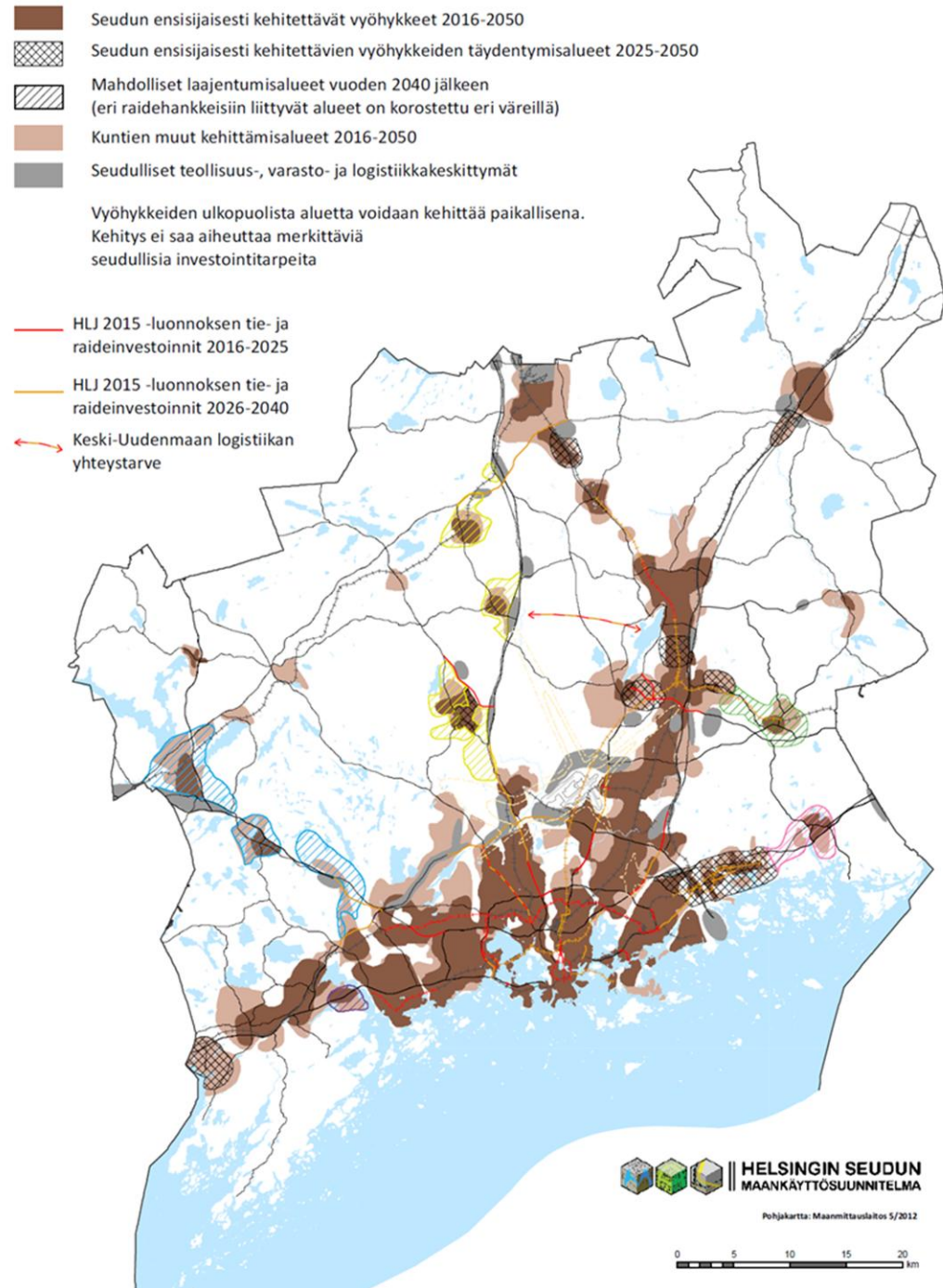


|| HELSINGIN SEUDUN
MAANKÄYTTÖSUUNNITELMA

HLJ 2015

Maankäyttösuunnitelma koostuu kahdesta osasta:

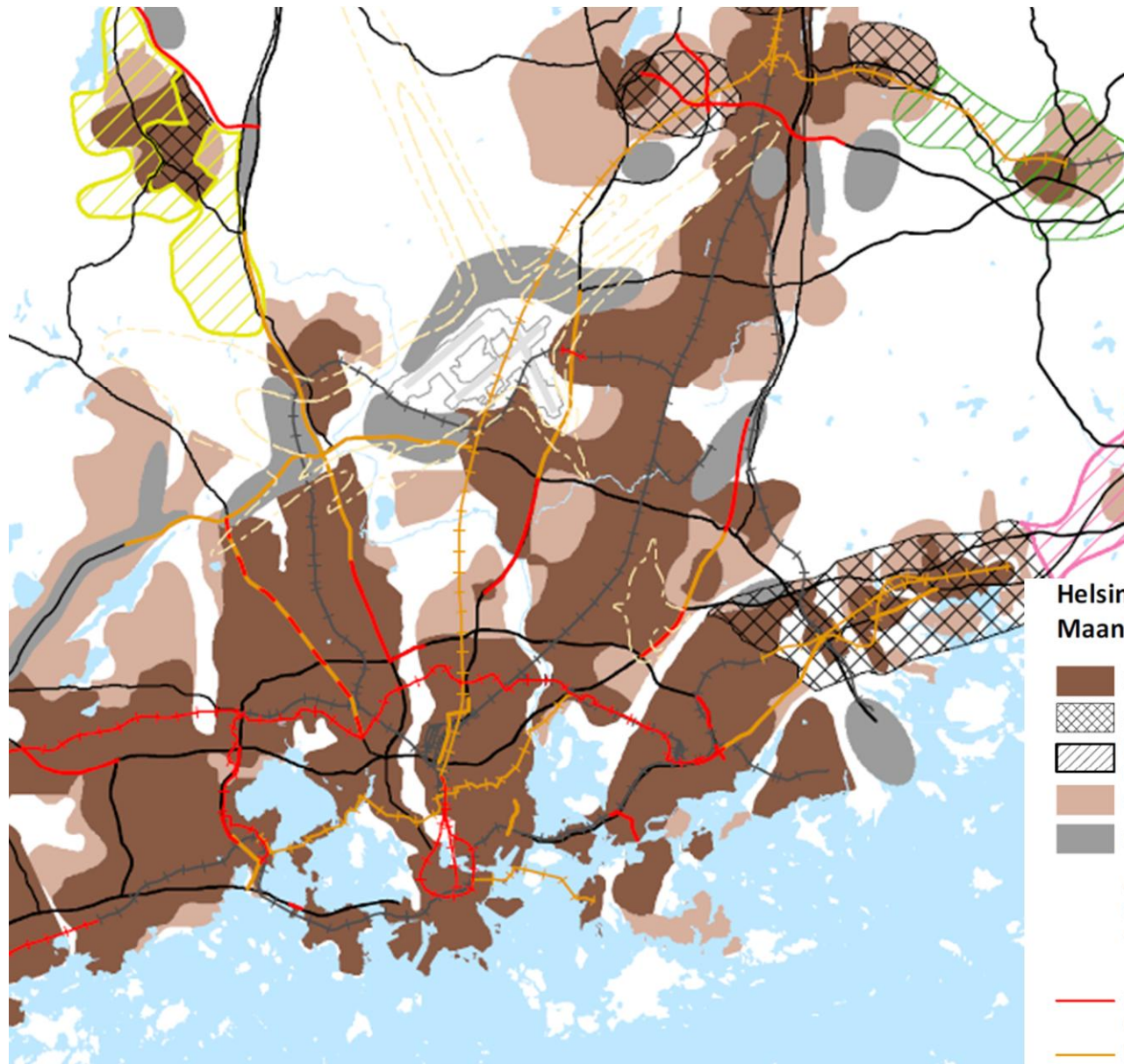
- Rakennesuunnitelmakartasta vuodelle 2050, joka sisältää eri aikajännteille määritellyt kehittämisvyöhykkeet ja niiden kytkeytymisen HLJ 2015 luonnoksen hankkeisiin
- Selostuksesta, johon on kirjoitettu auki taustaa, kriteerien soveltamisen kuvaus sekä maankäyttövyöhykkeet ja niiden toteuttamispoluista on lyhyt tiivistelmä. Lisäksi selostuksen loppuun on koottu kunnista taulukko ja kartta keskuksista.



25.11.2014

Suunnitelmaluonnoksien kaupunkirakenteen muutokset ovat 2025 asti meidän yleiskaavan mukaista kasvua (nykyrakenteen eheyttäminen ja Kivistö).

Vuoden 2025 jälkeen on määritelty uusia kasvusuuntia itään ja luoteeseen Klaukkalan suuntaan.



Helsingin seudun maankäyttösuunnitelma 2050: Maankäyttövöhykkeet

- 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

25.11.2014



**HELSINGIN SEUDUN
MAANKÄYTTÖSUUNNITELMA**



Asuntostrategia 2025

Luonnoksen sisältö

Asuntostrategia 2025 koostuu kolmesta osasta:

1) Helsingin seudun asumisen toimintaympäristökuvaus

- havainnollistaa seudun yhdyskuntarakennetta ja kuntien välisiä eroja asumisen näkökulmasta (mm. asuntokanta ja asukasrakenne)
- tausta-aineisto asuntostrategialle, myös MASU:n ja HLJ:n käyttöön

2) asuntorakentamisennuste 2016-2025

- asuntotuotannon määrän, sijoittumisen ja saavutettavuuden kuvaus

3) asunto- ja maapoliittiset linjaukset

- seudun kuntien tahtotilan ilmaus seitsemän asuntopoliittisen kokonaisuuden alla
- tiivistyy tavoitteisiin, joissa on konkreettisia toimenpide-ehdotuksia

Asuntostrategia 2025

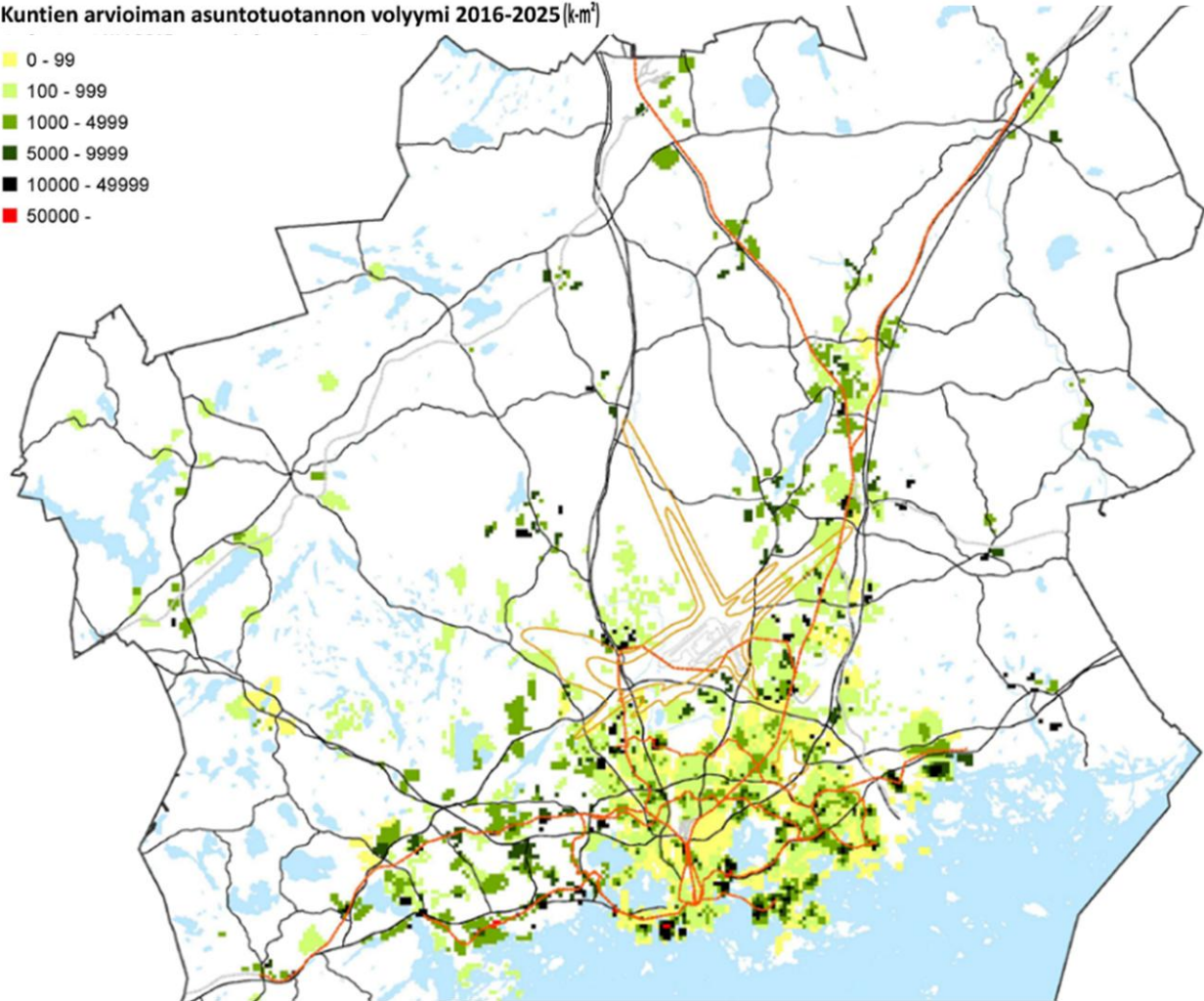
Asuntorakentamisennuste 2016-2025

Asuntotuotannon
ennuste perustuu
kuntien omaan
arvioon

Noin 130 000 uutta
asuntoa, josta:

PKS: 77 % ja
muut: 23 %

Kuntien arvioiman asuntotuotannon volyymi 2016-2025 (k-m²)



|| HELSINGIN SEUDUN
MAANKÄYTTÖSUUNNITELMA

HLJ 2015

Asuntostrategia 2025

Asuntopoliittiset tavoitteet

- asuntotuotannon tulee olla monipuolista niin hallintamuotorakenteeltaan kuin asunto- ja talotyyppiltään
- valtaosa seudun asuntorakentamisesta tulee sijoittaa seudun maankäyttösuunnitelman yhteydessä määritellyille seudun ensisijaisesti kehitettäville vyöhykkeille
- vuokra- ja asumisoikeusasuntotuotanto tulee kohdentaa erityisesti seudullisille kehittämisvyöhykkeille hyvien joukkoliikenneyhteyksien tuntumaan
- seudun kunnat huolehtivat yleisesti kohtuuhintaisten vuokra-asuntojen saatavuudesta ja suuntaavat opiskelija- ja nuorisoasuntoja niihin seudun kuntiin, joissa tavalliset vuokra-asuntomarkkinat eivät pysty vastaamaan tarpeeseen



|| HELSINGIN SEUDUN
MAANKÄYTTÖSUUNNITELMA

HLJ 2015

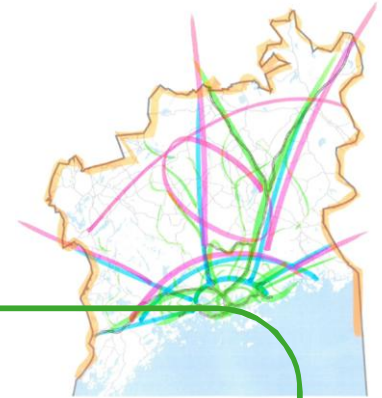
Asuntostrategia 2025

Asuntopoliittiset tavoitteet

- eri asukasryhmien tarpeet huomioidaan asunto-ohjelmoinnissa
 - täydentävä asuntorakentaminen
 - vanhojen asuinalueiden kehittäminen ja uudistaminen
 - maaseutumaisten alueiden ja hajakenttämisen tavoitteet
 - päämäärätietoisen maapolitiikan tavoitteet koko seudulle
 - kuntien näkemyksen mukaiset ehdotukset valtion tuelle ja toimenpiteille
- esimerkiksi valtion tulee turvata tuetun asuntotuotannon korkotukien ja avustusten riittävyys ja sitoutua kehittämään rahoitusmalleja siten, että tukimuodot ovat houkuttelevia ja riittävä tuotanto on turvattu



HLJ2015 tavoitteet



Saavutettavuus – sujuvuus

- Matka- ja kuljetusketjut ovat sujuvia ja luotettavia lähelle ja kauas.
- Joukkoliikenteen kilpailukyky paranee.
- Pyöräily on houkuttelevaa ja sujuvaa.
- Ajoneuvoliikenteen matka-ajat ovat ennustettavissa ja ruuhkautuminen on hallinnassa.
- Kävely-yhteydet ja -ympäristöt toimivat jalankulkijan ehdoilla.

Sosiaalinen, taloudellinen ja ekologinen kestävyys – vastuullisuus

- Liikkuminen on turvallista kaikilla kulkumuodoilla.
- Arjen matkoille on vaihtoehtoja erilaisiin käyttäjätarpeisiin
- Ihmisten on helppo valita terveellisiä ja vastuullisia kulkutapoja.
- Liikenteen ympäristöhaitat ja -kuormitus vähenevät.
- Liikennejärjestelmää kehitetään kustannustehokkaasti.

(HLJ-toimikunta 18.3.2014)



|| HELSINGIN SEUDUN
MAANKÄYTTÖSUUNNITELMA

HLJ 2015

HLJ 2015 -linjaukset viitoittavat tietä

Nostetaan kestävien kulkutapojen palvelutasoa



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

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



|| HELSINGIN SEUDUN
MAANKÄYTTÖSUUNNITELMA

HLJ 2015

Kestävien kulutapojen palvelutaso nousuun

- Vahva raide- ja bussiliikenteen runkoverkko
- Toimiva liityntäliikenne
- Houkuttelevat ja turvalliset solmupisteet ja kävely-ympäristöt



Juna
Metro
Pikaratikka
Runkolinja
Liityntäyhteys
Kaukoliikenne
Seutuyhteys

Runkoyhteydet



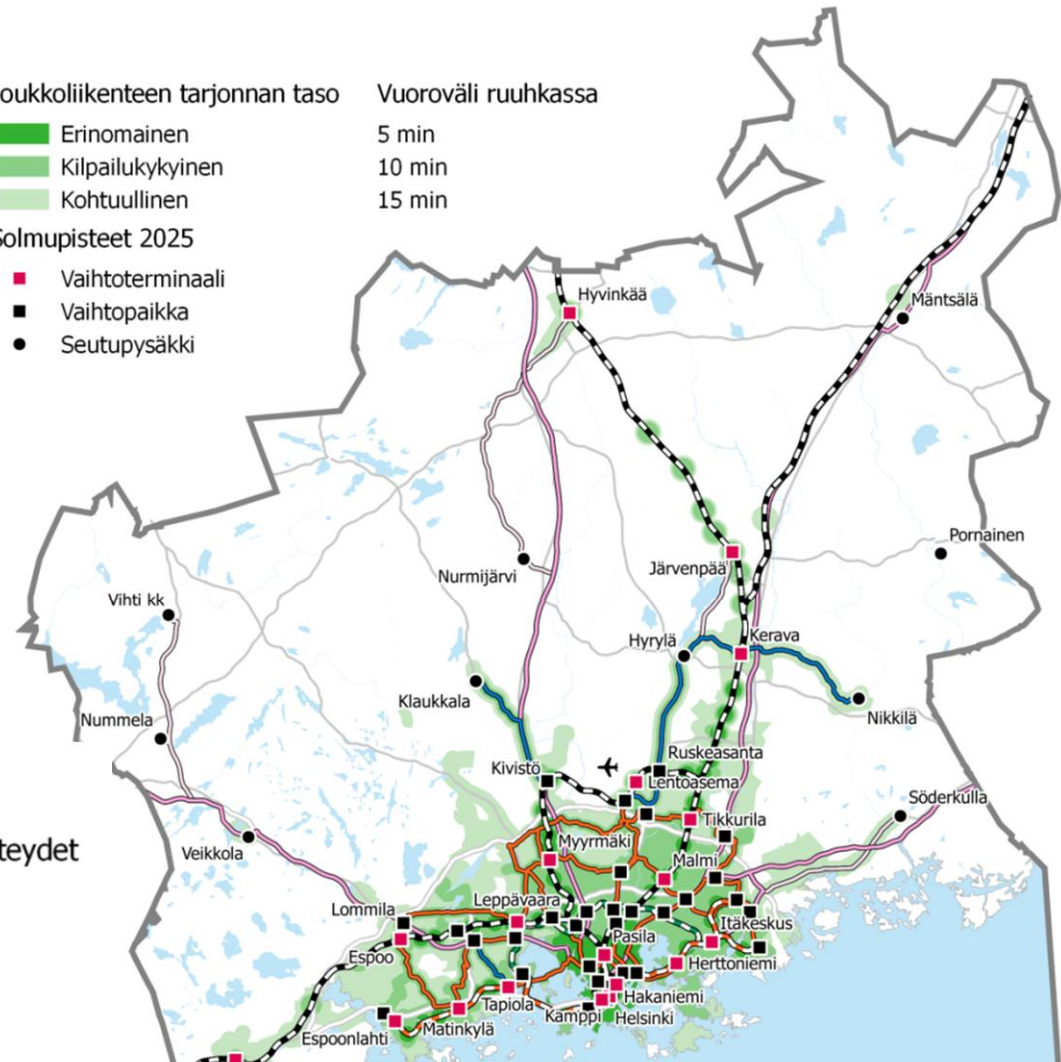
HELS
MAANK

Joukkoliikenteen tarjonnan taso

Erinomainen	5 min
Kilpailukykyinen	10 min
Kohtuullinen	15 min

Solmupisteet 2025

- Vaihtoterminali
- Vaihtopaikka
- Seutupysäkki



Joukkoliikenteen runkoverkko ja solmupisteet 2025

Kestävien kulkutapojen palvelutaso nousuun

- Vahva raide- ja bussiliikenteen runkoverkko
- Toimiva liityntäliikenne
- Houkuttelevat ja turvalliset solmupisteet ja kävely-ympäristöt



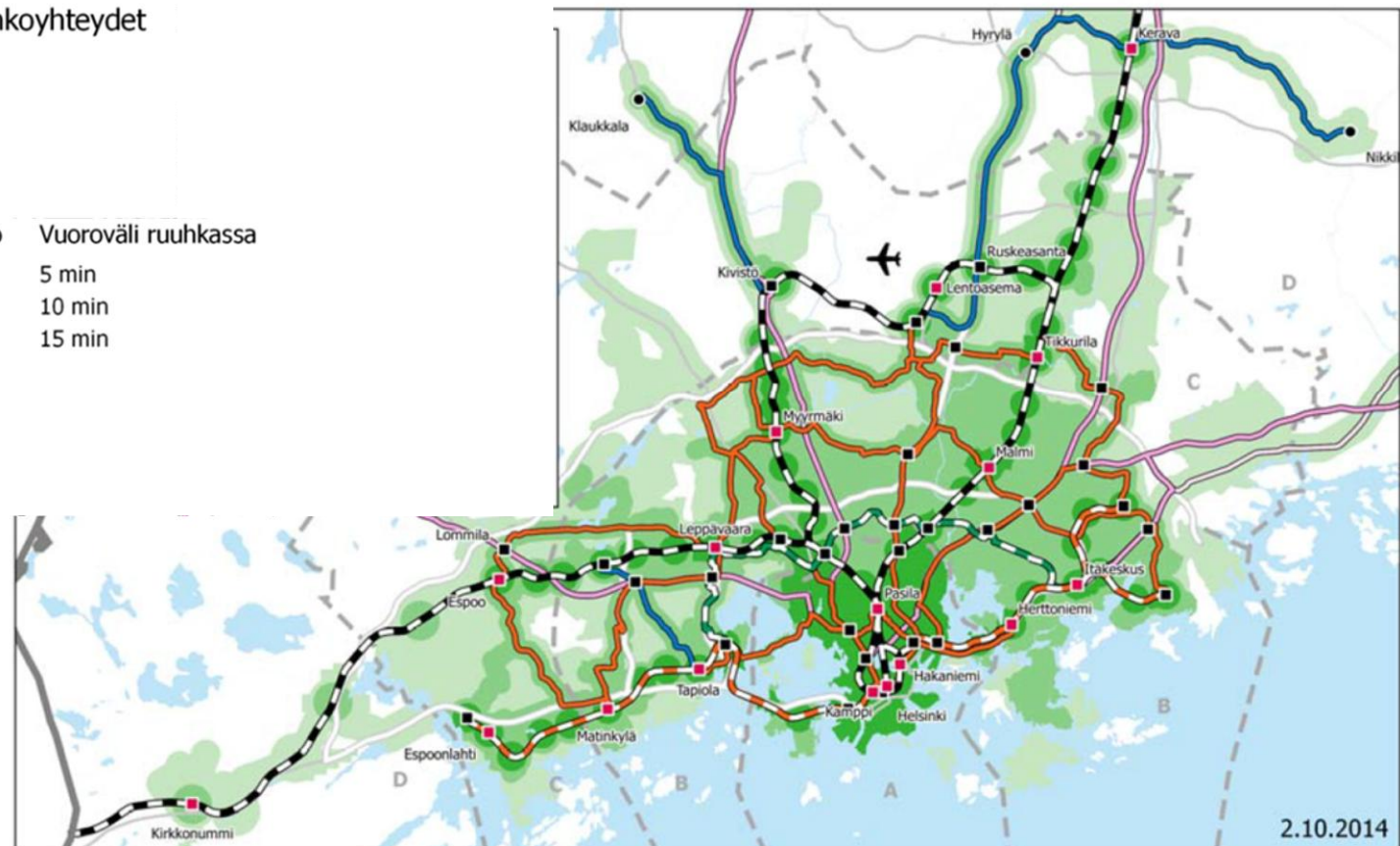
Joukkoliikenteen tarjonnan taso Vuoroväli ruuhkassa

- Erinomainen
- Kilpailukykyinen
- Kohtuullinen

- 5 min
- 10 min
- 15 min

Solmupisteet 2025

- Vaihtoterminali
- Vaihtopaikka
- Seutupysäkki



Liityntäpysäköinti kuntoon

- Liityntäpysäköinnin vastuunjako ja kehittäminen

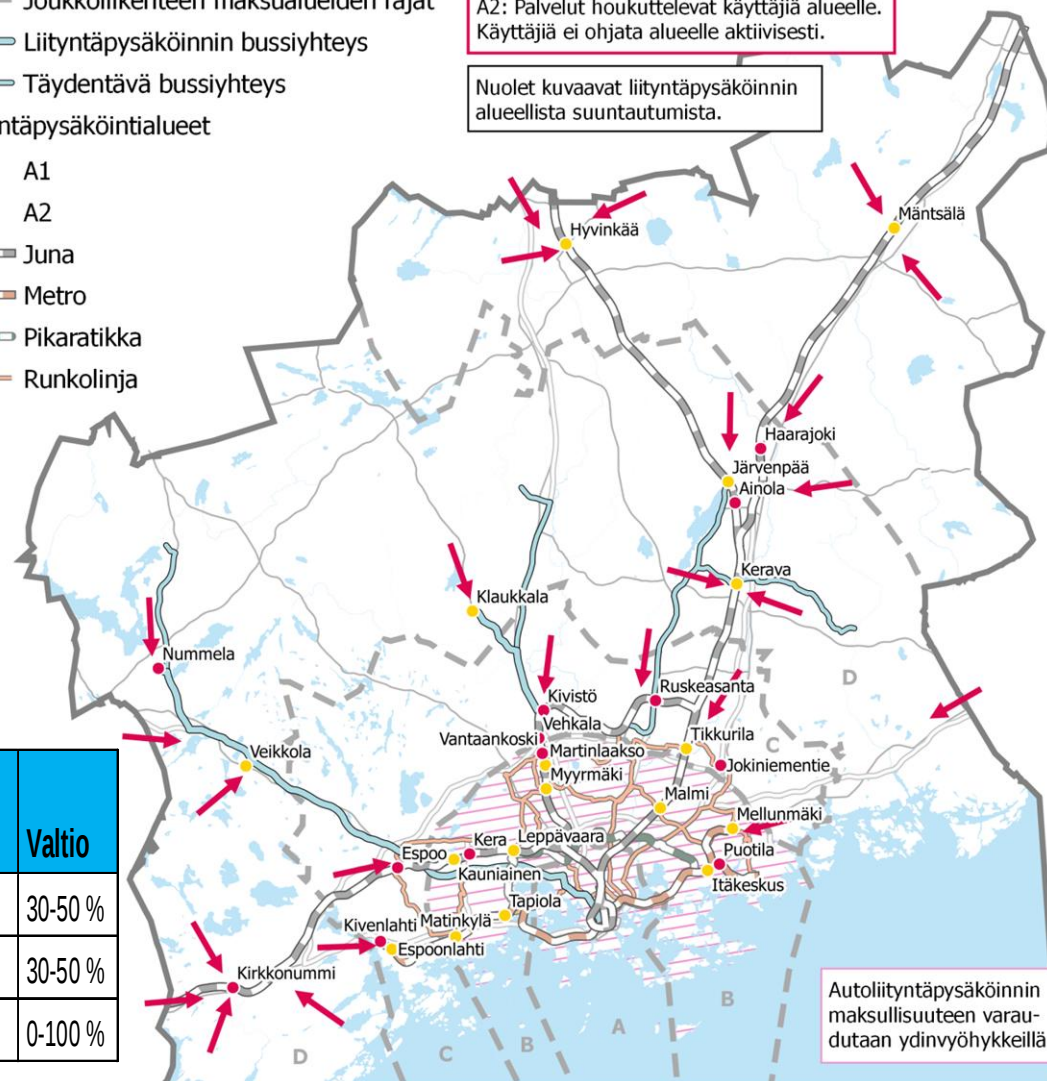
Vuoteen 2025
+ 6000 ap
+ 8200 pp

	Sijainti- kunta	Kohde- kunta	Koti- kunta	Valtio
A1 ja A2 Seudullisesti merkittävä alue	30-50 %	10-20 %	10-20 %	30-50 %
B Paikallisesti merkittävä alue	60-70 %			30-50 %
C Pysäkkijärjestelmän kohteet ja pelkkä pyöräpysäköinti	0-100 %			0-100 %

- Suositaan pyöräpysäköintiä
 - Joukkoliikenteen maksualueiden rajat
 - Liityntäpysäköinnin bussiyhteys
 - Täydentävä bussiyhteys
- Liityntäpysäköintialueet
- A1
 - A2
 - Juna
 - Metro
 - Pikaratikka
 - Runkolinja

Liityntäpysäköintialueiden tyyppejä
A1: Alueelle ohjataan käyttäjiä pääväyliltä.
A2: Palvelut houkuttelevat käyttäjiä alueelle.
Käyttäjää ei ohjata alueelle aktiivisesti.

Nuolet kuvaavat liityntäpysäköinnin alueellista suuntautumista.



Autoliityntäpysäköinnin maksullisuuteen varaudutaan ydinvyöhykkeillä.



HELSINGIN SEUDU
MAANKÄYTTÖSUUNNITELN

Liityntäpysäköinnin seudullinen tavoitetila 2025

Seudullinen pysäköintipolitiikka

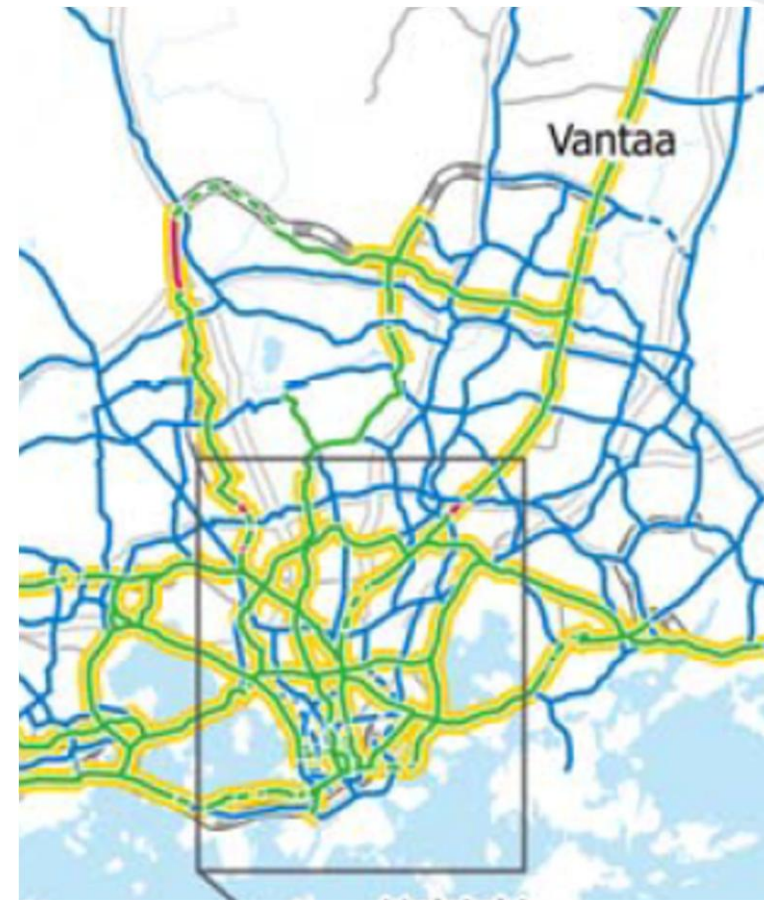
- Vahvistetaan seudulla ”hyötyjä maksaa” –periaatetta pysäköintipolitiikassa
- Uudistetaan pysäköintinormeja ja edistetään pysäköinnin keskitettyjä ratkaisuja
- Lähtökohtana seudulliselle pysäköintipolitiikalle määritellään:
 - Seudulliset periaatteet toimitilojen pysäköinnille
 - Vaihteluvälinormi jolla rajoitetaan asuintonttien pysäköintipaikkamääriä



Pyöräilyn potentiaali käyttöön

- Seudullinen pääpyöräilyverkko
- Pysäköinti, informaatio ja kunnossapito
- Seuranta

- Laatuikäytävä
- Seutureitti
- - - - - Rakennettava laatuikäytävä
- - - - - Rakennettava seutureitti
- Mahdollinen yhteystarve 2025 jälkeen
- Pyöräilyn kilpailukyvyn kannalta keskeiset yhteydet

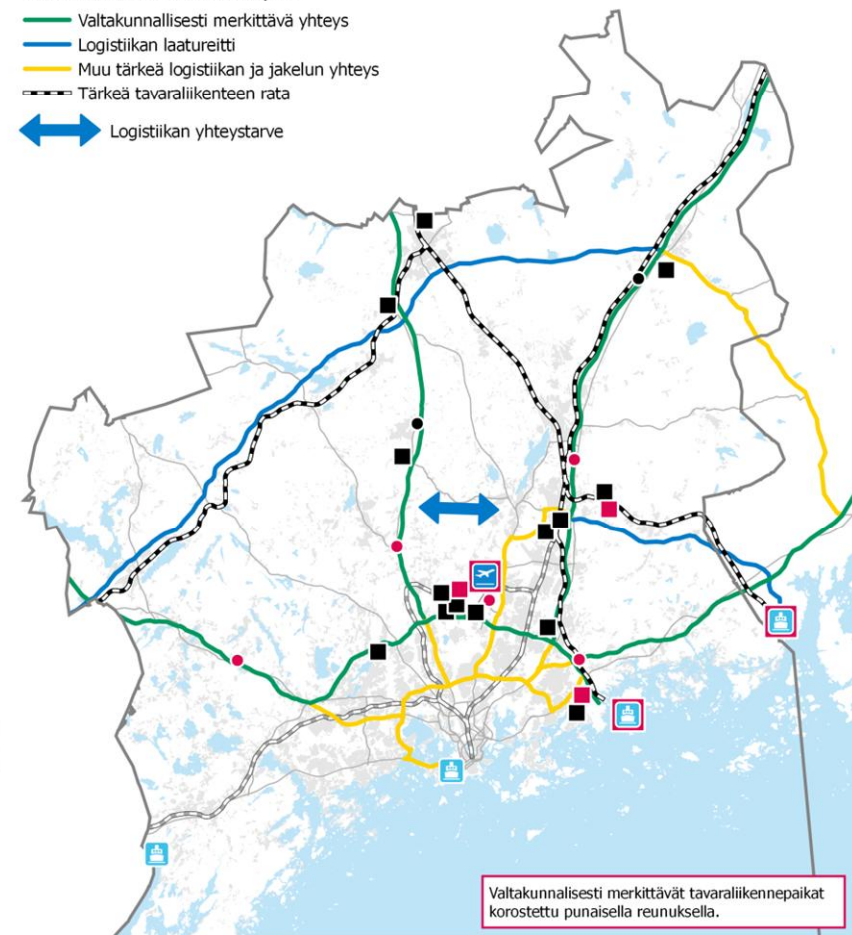
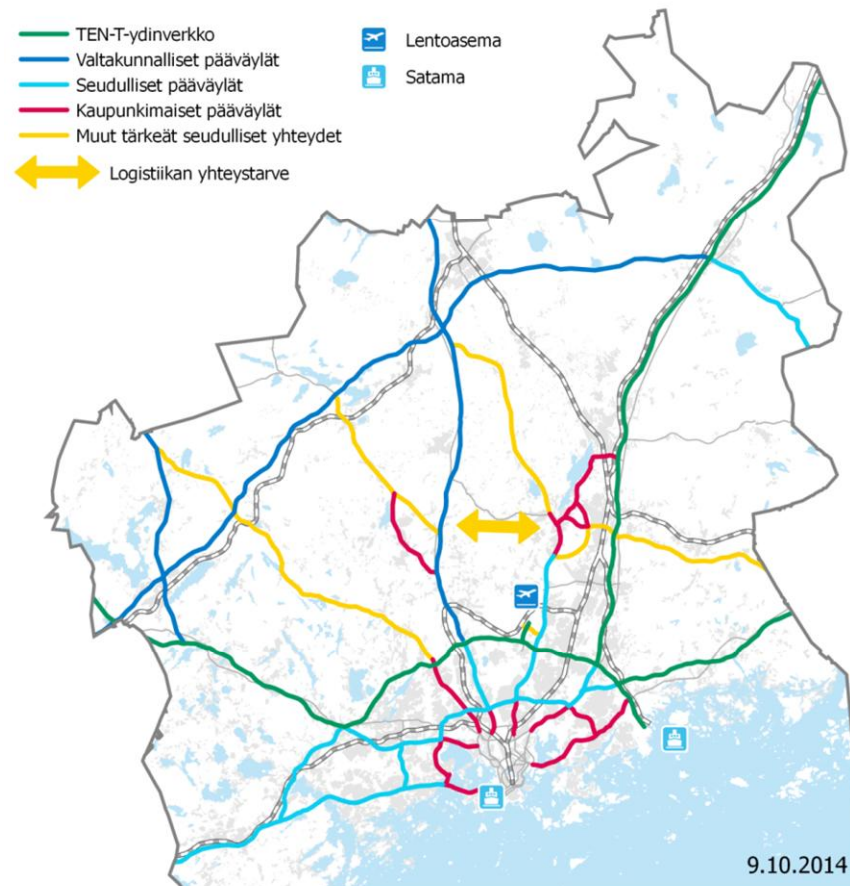


Seudun pääpyöräilyverkon kehittäminen

Logistiikan tarpeet ja tieliikenteen toimivuus

Logistiikan solmut ja yhteydet

Ajoneuvoliikenteen verkon luokittelu



Ajoneuvoliikenteen hinnoittelu

- Tehokas keino saavuttaa liikennepoliittiset tavoitteet
 - ohjaa liikkumista kestäviin kulkumuotoihin
 - tulot (n. 165milj€/a) ohjattava seudun liikennejärjestelmän kehittämiseen
 - Investoinnit sekä joukkoliikenteen kuntaosuus
 - lisää jonkin verran autoilun kustannuksia, mutta vähentää ruuhkautumista ja nopeuttaa siten autolla liikkumista
 - ilman hinnoittelua ruuhkautuminen vaarantaa bussi-, tavara- ja henkilöautoliikenteen toimivuuden
 - Keventää matkalippujen hintojen korotuspaineita
- Miten edetään?
 - Ensimmäisenä selvitetään toteutusmalli ja tekninen ratkaisu
 - Lisäksi tarvitaan malli päätöksenteosta (laki, mihin tuotot käytetään)
 - käyttöönotto **aikaisintaan vuonna 2020?**



Kokemuksia naapurista

Tukholma

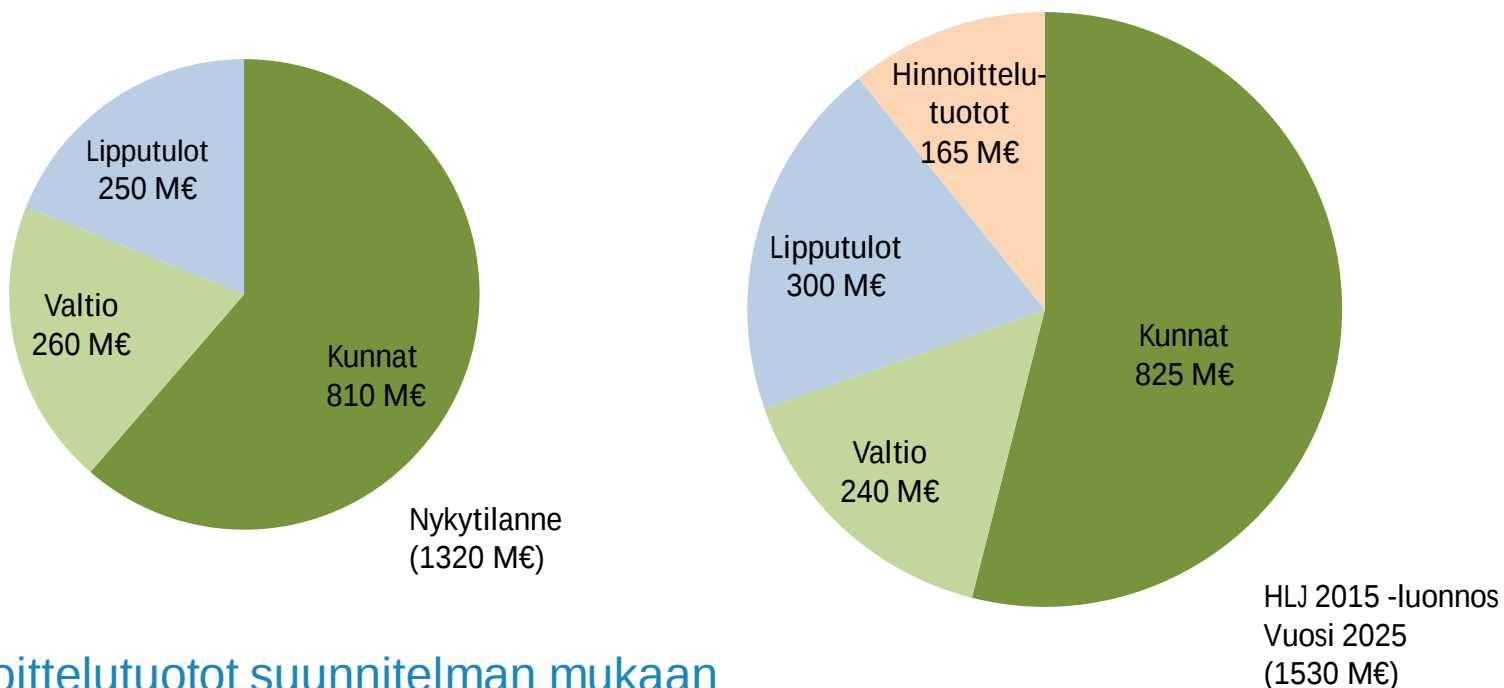
- Ruuhkamaksu
7 kk kokeilu v. 2006,
pysyväksi v. 2007
- Tuotto 81 M€ (2013)
- Autoliikenne vähentynyt
18-22 %
- Päästöjen vähenemä 14 %
kantakaupungissa ja 2,5 %
koko läänissä
- Liikenneonnettomuudet
vähentyneet 5-10 %
- Vaikutuksia kauppaan tai
asumisen hintaan ei ole
havaittu

Göteborg

- Ruuhkamaksu
käyttöön 1.1.2013
- Tuotto: 75 M€ (2013)
- Autoliikenne vähentynyt
11 %
- Joukkoliikennematkustus
lisääntynyt 20 %
- Vaarallisten
partikkeleiden määrä
kaupunki-ilmassa on
vähentynyt 20 %



Ehdotus liikennejärjestelmän rahoituspohjaksi



Hinnoittelutuotot suunnitelman mukaan
käytössä vuonna XXXX



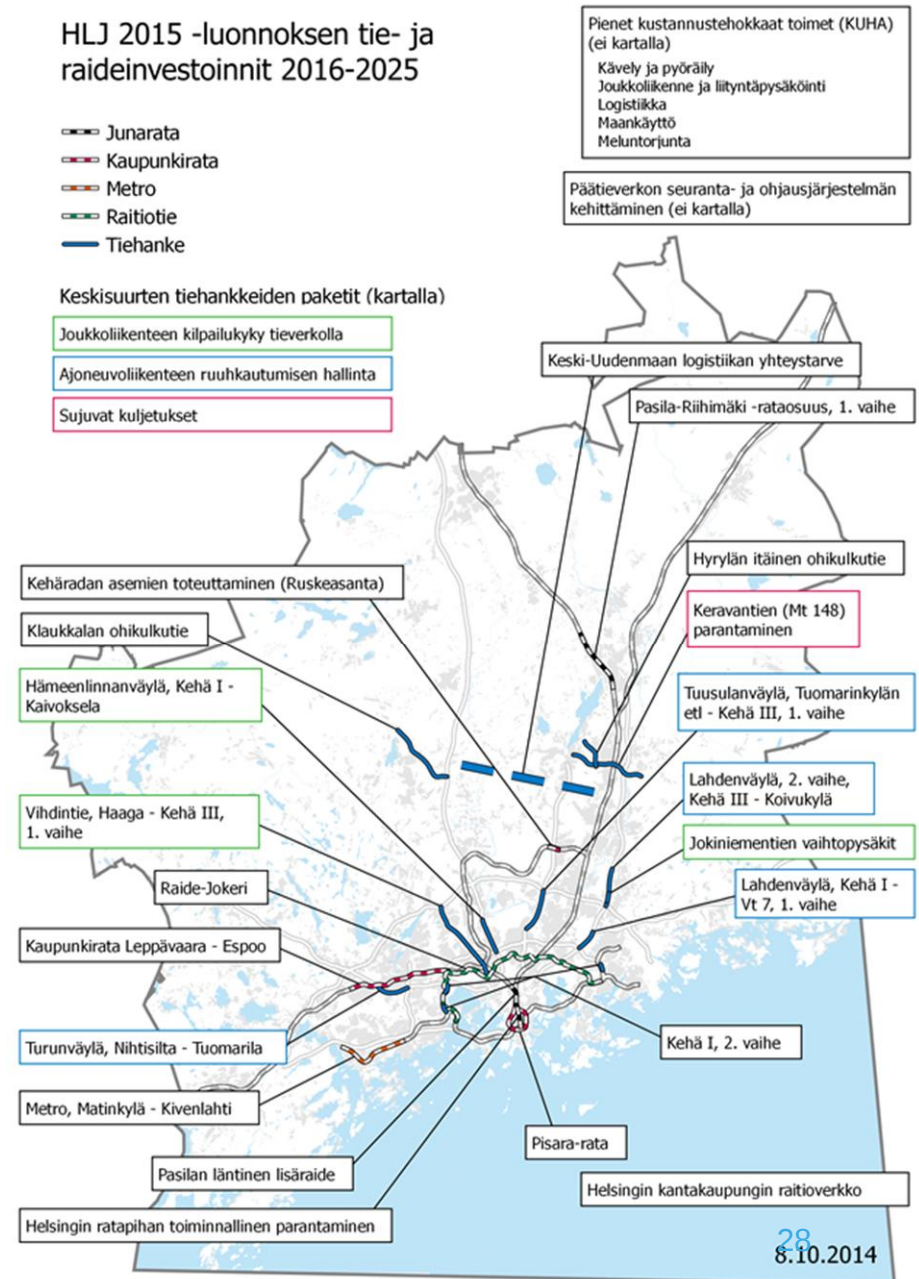
HLJ 2015 INVESTOINTIHANKKEET, VÄLILLÄ 2015-2025 ALOITETTAVAT

- 1a. Pienet kustannustehokkaat toimet KUHA (jatkuva) *
- 1b. Helsingin kantakaupungin raitioverkko (jatkuva)
2. Keravantien Mt 148 parantaminen (lisäbudj. 2014)
3. Pasilan läntinen lisäraide (budjetti 2015)
4. Pasila–Riihimäki -rataosuus 1.vaihe (budjetti 2015) *
5. Metro Matinkylä – Kivenlahti +tie- ja katujärjestelyt *
6. Pisararata (kustannusarvio tarkentuu 15.10.2014) *
7. Klaukkalan ohikulkutie Mt 132 *
8. Hyrylän itäinen ohikulkutie *
9. Helsingin ratapihan toiminnallinen parantaminen (HELRA) (Häiriöherkkyyden vähentäminen)
10. Päätieverkon seuranta- ja ohjausjärjestelmän kehittäminen (Häiriöherkkyyden vähentäminen)
11. Keskisuuret tiepaketit (Joukkoliikenne, ruuhkautumisen hallinta, Sujuvat kuljetukset)
12. Keski-Uudenmaan logistiikan yhteystarve (aloitetaan, sujuvat kuljetukset)
13. Espoon kaupunkirata (Pisararadan tehokas liikennöinti)
14. Raide-Jokeri (Tiivistäminen sisäänpäin)
15. Ruskeasanan asema (nykyrakenteen hyödyntäminen, liityntäyhteydet)
16. Kehä I, 2. vaihe (ruuhkautumisen hallinta)

*Valtion ja Helsingin seudun kuntien neuvottelutuloksessa (25.8.2014) nimetyt hankkeet.

**Yhteensä
375M€/v**

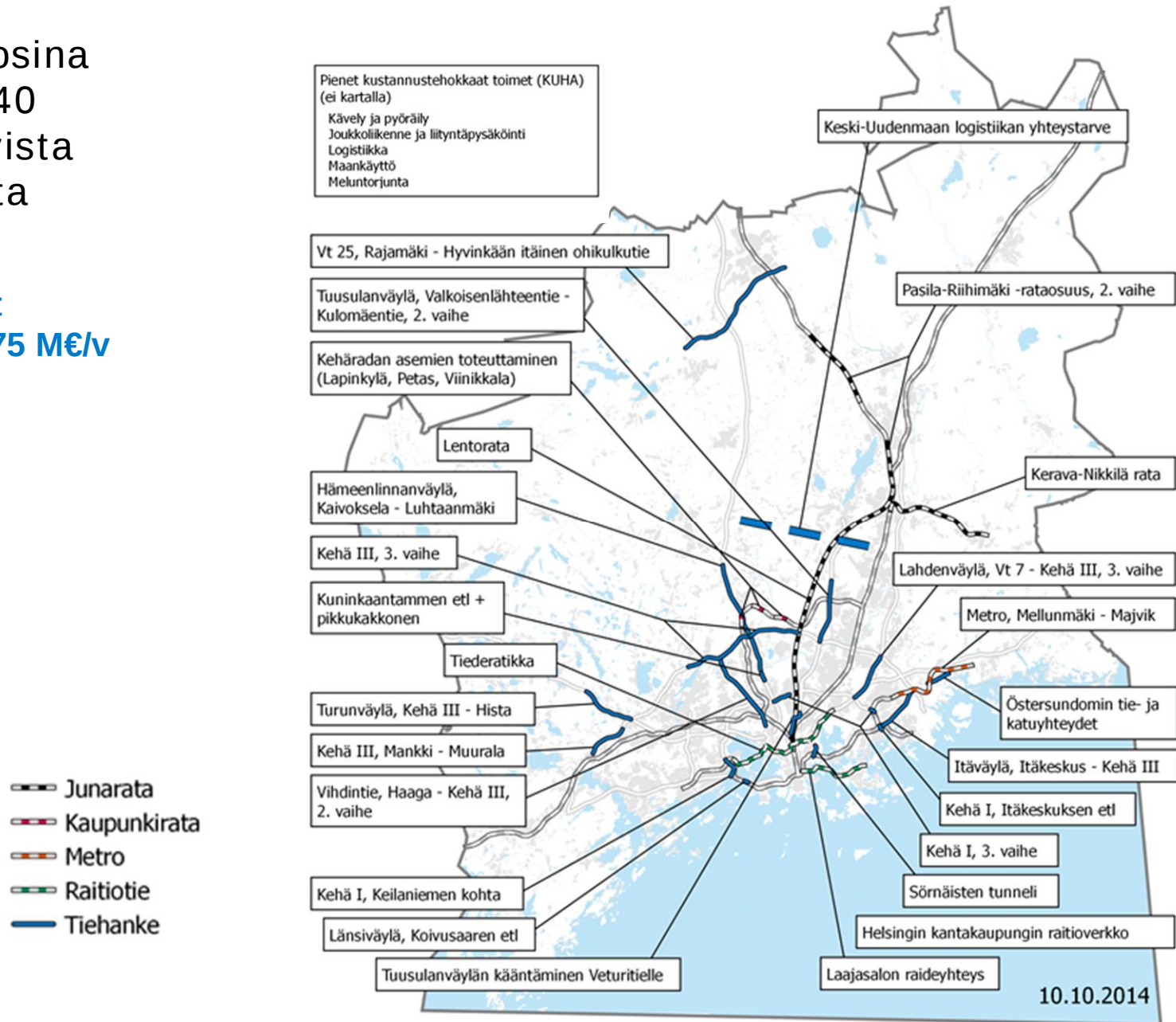
HLJ 2015 -luonnoksen tie- ja raideinvestoinnit 2016-2025



HLJ 2015 -luonnos, tie- ja raideinvestoinnit

Esitys vuosina
2026–2040
aloitettavista
hankkeista

Investoinnit
yhteensä 275 M€/v



HLJ 2015 -luonnos, tie- ja raideinvestoinnit

Esitys vuosina 2026–2040 aloitettavista hankkeista

Pienet kustannustehokkaat toimet KUHA (jatkuva)
Helsingin kantakaupungin raitioverkko (jatkuva)

Laajasalon raideyhteys
Pasila–Riihimäki –rataosuus, 2. vaihe
Kehäradan asemat (Lapinkylä, Petas, Viinikkala)
Tiederatikka (voi olla ensivaiheessa bussiratkaisu)
Metro, Mellunmäki–Majvik

Kerava–Nikkilä -rata
Lentorata (aloitetaan)

Keski-Uudenmaan logistiikan yhteystarve
(käynnissä)
Kuninkaantammen eritasoliittymä +
pikkukakkonen
Länsiväylä, Koivusaaren eritasoliittymä
Kehä I, Itäkeskuksen eritasoliittymä
Lahdenväylä, VT 7 –Kehä III, 3.vaihe

Kehä III, 3. vaihe
Turunväylä, Kehä III–Hista
Vt 25 parantaminen välillä Mustio–Mäntsälä
(suunniteltava ja vaiheistettava)
Vt3 Hämeenlinnanväylä, Kaivoksela–Kehä III
Vt3 Hämeenlinnanväylä, Kehä III–
Luhtaanmäki
Tuusulanväylä, Valkoisenlähteentie–
Kulomäentie, 2.vaihe
Sörnäisten tunneli
Östersundomin tie- ja katuyhteydet
Tuusulanväylän kääntäminen Veturitielle
Itäväylä, Itäkeskus–Kehä III
Kehä I, 3. vaihe
Kehä III, Mankki–Muurala
Vihdintie, Haaga–Kehä III, 2. vaihe
Kehä I, Keilaniemen kohta

SOVA - Vaikutusten arvioinnin tarkoitus

- Edistää **ympäristönäkökohtien** huomioon ottamista ympäristöön merkittävästi vaikuttavassa suunnittelussa ja päätöksenteossa.
- Havaita **välittömien** ympäristövaikutusten lisäksi **välillisiä ja kertautuvia** ympäristövaikutuksia.
- Edistää kansalaisten, yhteisöjen ja viranomaisten mahdollisuuksia **osallistua** suunnitteluun.
- Tehty HLJ2015 siten, että aineistoon on sisällytetty maankäyttösuunnitelman ja asuntostrategian aineistot.



HLJ2015 – tekee seudulle hyvää

Seudun väestö kasvaa merkittävästi

Toimivuus varmistetaan

- Tiivistämällä maankäyttöä ja sovittamalla se liikennejärjestelmän kanssa
- Ajoneuvoliikenteen hinnoittelulla ja kohdistamalla tuotot seudulle
- Nostamalla seudun joukkoliikenteen palvelutasoa

Joukkoliikennettä käytetään enemmän: sen osuus moottoriajoneuvoilla tehdyistä matkoista nousee **16 %**.


Seudun saavutettavuus kehittyy merkittävästi.

Joukko-
liikenne 
voidaan järjestää matkaa kohti aiempaa edullisemmin.

Tieliikenteen kapasiteetti on pääväylillä lähes täydessä käytössä mutta sitä ei juurikaan ylitetä. 

Seudun matkojen kasvu suuntautuu joukkoliikenteeseen, pyöräilyyn ja kävelyyn.



Seudullinen saavutettavuus joukkoliikenteellä, kävellen ja pyörällä (SAVU)

I Kävellen, pyöräillen tai hyvin tiheällä vaihdottomalla joukkoliikenneyhteydellä

II Kävellen, pyöräillen tai tiheällä vaihdottomalla tai tiheällä vaihdollisella joukkoliikenneyhteydellä

III Melko tiheällä vaihdollisella joukkoliikenneyhteydellä tai autolla

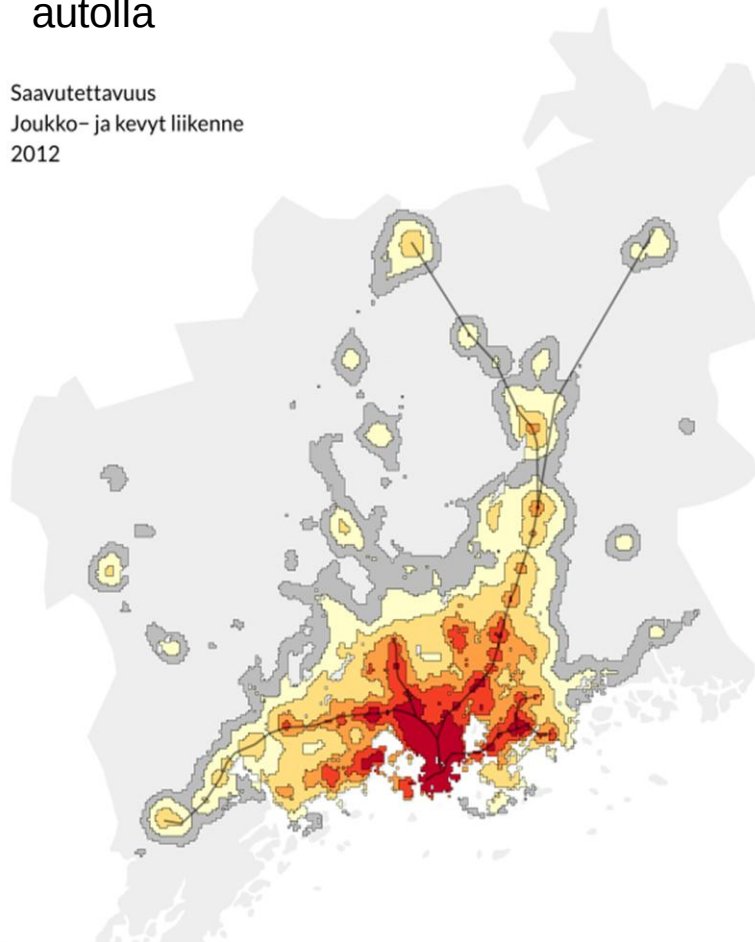
IV Autolla tai vaihdollisella joukkoliikenneyhteydellä

V Autolla ja joillakin matkoilla joukkoliikenteellä

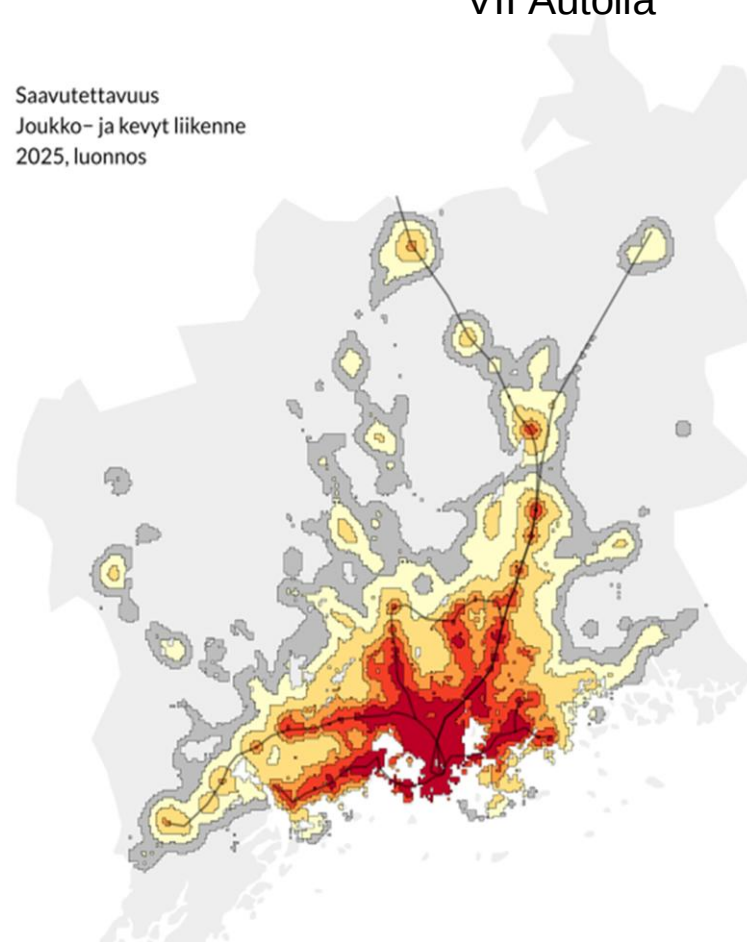
VI Pääosin autolla

VII Autolla

Saavutettavuus
Joukko- ja kevyt liikenne
2012

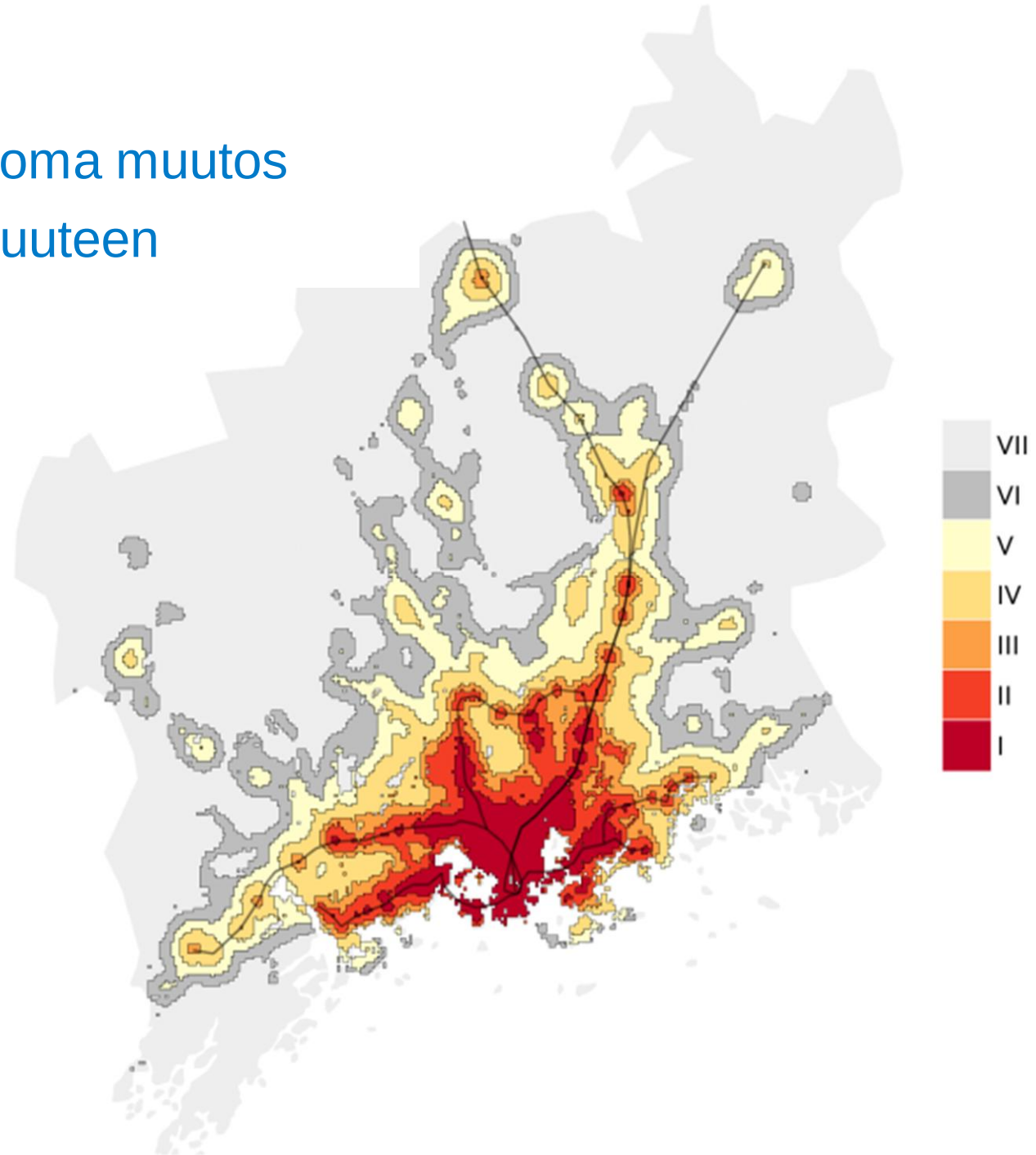


Saavutettavuus
Joukko- ja kevyt liikenne
2025, luonnos



SAVU 2040

HLJ2015 tuoma muutos
saavutettavuuteen



Merkittäviä ympäristövaikutuksia

Pääkaupunkiseudun
ilmastotavoite
2030 saavutetaan.

EU:n ilmastotavoitteita ei
saavuteta ilman merkittäviä
teknologisia muutoksia.



Uutta maankäyttöä
sijoittuu melualueille



Paikallisesti
ilmanlaatu
saattaa heiketä.



Hiljaiset
alueet eivät
ole uhattuna.



Ajoneuvoliikenteen
kasvu lisää
onnettomuuksia, mutta
onnettomuudet suhteessa
asukasmäärään vähenevät.



Autottomuudelle
luodaan edellytyksiä,
mutta autoriippuvuus on
haasteena jatkossakin.

