

Lausunto MAL2019 suunnitelmaluonnoksesta ja sen vaikutusten arviointiselostuksesta

MAL 2019 suunnitelma on ensimmäinen Helsingin seudun kuntien yhteinen maankäytön, asumisen ja liikenteen suunnitelma, joka onnistuneesti sovittaa yhteen näitä kolmea voimakkaasti kasvavan seudun keskeistä teemaa. Suunnitelman visio ja tavoitteet määriteltiin jo edellisten erillisten maankäytön (MASU 2050), asumisen (Astra 2025) ja liikenteen (HLJ2015) suunnitelmien yhteydessä.

Suunnitelman ajankohtaisena teemana on nostaa kasvihuonekaasujen päästövähennyksen seudullinen tavoite kansainvälisten sitoumusten ja kansallisten tavoitteiden tasolle. Valtakunnallisen tavoitteen mukaisesti liikenteen kasvihuonekaasujen päästövähennys on vähintään 50 % vuoden 2005 tasosta vuoteen 2030 mennessä. Tämä tavoite on samansuuntainen Vantaan kaupungin tavoitteiden kanssa. Kaupunki haluaa olla hiilineutraali 2030, jolloin liikenteen osalta tarvitaan vähintään nyt esitetty päästövähennys.

Yhteisen MAL 2019 suunnitelman laatiminen on mahdollistanut aiempaa paremmin vaikutusten arvioinnin. Suunnitelmaluonnos laadittiin kolmivaiheisesti niin, että jokaisesta luonnosversiosta laadittiin myös vaikutusten arvioinnit, joiden pohjalta korjattiin suunnittelulinjauksia. Tämä uusi toimintatapa on tuottanut hyvin taustoitettua ja perustellun suunnitelma-aineiston.

Vantaa on valmis sitoutumaan tämän MAL-suunnitelman pohjalta laadittavaan MAL-sopimukseen 2020-luvun keskeisten toimenpiteiden osalta. Nykyinen neljän vuoden sopimusaika on liian lyhyt. Vantaa voi vastata sitoumuksistaan yli valtuustokausien. MAL 2019 suunnitelman useimmat hankkeet vaativat osapuolilta vuosien valmistelun maankäytön ja infrastruktuurin suunnittelussa. Maankäytön ratkaisut edellyttävät luotettavan sopimuksen niitä tukevista valtion infra-investoinneista. Siksi laadittavan MAL-sopimuksen sitovuus tulee pidentää kattamaan koko 2020-luku.

Tuleva valtion ja seudun kuntien MAL-sopimus on syytä laatia kattamaan kymmenen seuraavaa vuotta.

MAANKÄYTTÖ

Seudun maankäytön linjaukset on laadittu yhteistyössä kuntien aineistojen pohjalta. Ensisijaisten maankäytön kehittämisvyöhykkeiden kokonaisuus määritty kaksitasoisesti siten, että tavoitteena on ensisijaisesti täydentää olemassa olevaa kaupunkirakennetta ja harkiten avata uusia.

MAL-suunnitelman maankäytön linjaus on yhteneväinen Vantaan kaupungin tavoitteiden kanssa.

Vantaalla maankäytön isot linjaukset määritellään koko kaupungin kattavalla yleiskaavalla, sitä täsmentävillä kaavarungoilla ja lopulta hankkeita ohjaavalla asemakaavoituksella. Parhailtaan on



VD/9253/00.04.03/2018

käynnissä uuden yleiskaavan laadinta, missä kasvu keskittyy MAL 2019 suunnitelman mukaisesti kestävästi nykyiseen kaupunkirakenteeseen. Tärkein uusi kasvuvyöhyke on Vantaan ratikan vyöhyke, missä maankäytön muutokset ja nykyisten alueiden uudistaminen luovat merkittäviä rakentamismahdollisuuksia. Itä-Vantaan ja myös Helsingin puolen saavutettavuutta parantava hanke tukee MAL 2019 suunnitelman tavoitetta alueiden käytön eriytymisen hidastamisesta. Ratikan vyöhyke on mukana MAL 2019 luonnoksen seudullisen maankäytön ensisijaisissa vyöhykkeissä ja ennen vuotta 2030 käynnistyvissä liikennehankkeissa. Molempien pitää toteutua, että yhtälö toimii – ei kasvu ilman kestävää liikkumista. Raitiotiehankeen toteuttaminen edellyttää Tikkurilassa myös käyttämättömän teollisuusraiteen ns. Santaradan purkamista.

Vantaan kaupunki esittää, että Vantaan ratikka Mellunmäestä Tikkurilan kautta lentokentälle toteutetaan 2020-luvulla siten, että valtio sitoutuu omalta osaltaan hankkeen suunnittelu- ja toteutuskustannuksiin. Vantaan ratikan toteuttaminen edellyttää myös sitä, että valtio luopuu Tikkurilan Santaradasta.

Kaavarunvoja Vantaalla on laadittu viime vuosina useita. Kivistön kaavarunko on parhaillaan työn alla. Siinä on määritelty uudelleen Kivistön keskustan, kaikkein tiiveimmin rakennettavan alueen kokonaisuus. Alueen keskusta rakentuisi kahden aseman Kivistön ja Lapinkylän varaan nykyisiä suunnitelmia laajempina. Vantaan kaupungin kehittämisen ja erityisesti asuntorakentamisen näkökulmasta Lapinkylän asemasta tulisi saada varmuus, jotta siihen tukeutuva maankäytön suunnittelu voi edetä.

Vantaan kaupunki voi kustannuksellaan rakentaa Lapinkylän aseman, joten hanke tulee lukea nykyistä järjestelmää tehostavaksi hankkeeksi 2020-luvulla. Tulevassa MAL-sopimuksessa tulee osapuolten sitoutua siihen, että asema voidaan ottaa käyttöön alueen maankäytön tehostuessa.

ASUMINEN

MAL2019-suunnitelmassa Helsingin seudun asuntotuotannon tavoitteeksi on asetettu riittävyys (16 500 uutta asuntoa vuosittain), kohtuuhintaisuus ja monipuolisuus. Lisäksi tavoitteena on vahvistaa elinympäristöjen laatua, huolehtia asuntokannan laadusta ja edistää rakennuskannan energiatehokkuutta. Tavoitteiden toteutumisen edellytyksinä on, että kunnat huolehtivat maapolitiikan, kaavoituksen, infrarakentamisen ja tontinluovutuksen keinoin määrätietoisesti toteutusedellytyksistä. MAL-suunnittelussa keskeisen valtio-kuntasuhteen lisäksi keskeistä on kuntien yhteisvastuu. MAL-suunnittelun perinteinen kuntien yhteisvastuu on ollut huolehtia tasapainoisesta asuntojakaumasta koko MAL-alueelle. Tästä tulee pitää kiinni ja pikemminkin tiukentaa yhteisvastuuta kuin höllentää sen pelisääntöjä.

Myös valtion tulee tukea toteutusedellytyksiä omilla toimenpiteillään, ennen muuta toiminnan pitkäjänteisyydellä, mutta myös avustuksin.

Asumisen ja maankäytön osalta on nostettu erityisesti tavoitteeksi asuinalueiden rakentuminen sosiaalisesti tasapainoisiksi varmistamalla asuntokannan rahoitus- ja hallintamuotojakauma sekä



VD/9253/00.04.03/2018

huoneistotyyppijakauma kaavoituksen, tontinluovutuksen ja maankäytösopimusten keinoin. Asuntojen uudistuotannon osalta keskeinen päämäärä on se, että pääkaupunkiseudulla vähintään 30% ja KUUMA-kunnissa vähintään 20% vuosittaisesta asuntotuotannosta toteutetaan kohtuuhintaisena tuotantona (valtion tukemana pitkän korkotuen tai asumisoikeustuotantona tai muilla rahoitusmalleilla toteutettavana tuotantona esim. asunto-osuuskunnat ja muut omakustanteiset mallit).

Vantaan kaupunki pitää MAL-suunnitelmassa asetettuja asumiseen liittyviä tavoitteita seudun tasapainoisen kehityksen kannalta keskeisinä ja hyväksyttävänä.

Vantaa pitää tärkeänä, että MAL-suunnitelman jatkovalmistelussa ja sitä seuraavissa MAL-sopimusneuvotteluissa tarkennetaan niitä toimenpiteitä, joita asetettuihin asumisen tavoitteisiin pääseminen edellyttää. Toimenpiteet tulee jakaa selkeästi toteuttajatahoittain, jotta suunnitelman toteutumisen seuranta on mahdollisimman selkeää. Lisäksi suunnitelman tavoitteita tulee täydentää tarvittavan rahoituksen osalta erityisesti uuden kohtuuhintaisen asuntotuotannon ja energiatehokkaan korjausrakentamisen mahdollistamiseksi. Valtion tukemaa asuntotuotantoa säätelevien lakien ja asetusten tarkistaminen uudistuotantoa kannustavaksi on ensiarvoisen tärkeää, jotta riittävä kohtuuhintaisen asuntotuotannon määrä voidaan turvata tulevina vuosina.

MAL2019 suunnitelman asuntopoliittiset toimet ovat linjassa Vantaan kaupungin omissa ohjelmissa (maa- ja asuntopoliittiset linjaukset, resurssiviisauden tiekartta ja myönteisen erityiskohtelun ohjelma) asetettujen tavoitteiden kanssa. Seudun asuntotuotannon vuosittainen tavoite, 16 500 asuntoa, on kunnianhimoinen. Vantaan osuus tavoitteesta olisi keskimäärin 2 640 asuntoa vuosittain, josta 792 asuntoa (30%) olisi kohtuuhintaisia valtion tukemia vuokra- ja asumisoikeusasuntoja tai muilla omakustanteisilla malleilla rahoitettuja vuokra- tai osuuskunta-asuntoja. Nämä tuotantotavoitteet edellyttävät valtion tuotantotukien jatkumista.

Vantaa pitää esitettyjä asumisen tavoitetasoja onnistuneina sekä seudullisesti että Vantaan osalta. Niiden toteutumisen edellytyksenä on se, että erityisesti ARA:n pitkän korkotuen vuokra-asuntojen ja asumisoikeusasuntojen käynnistysavustus pidetään nykytasolla 10 000 euron suuruisena ja omavastuukorkoa alennetaan nykyisestä 1,7 prosentista.

Asuntotuotantotavoitteista johdetut kuntien asumisen asemakaavavarannon kaavoitustavoitteet ovat kuitenkin pääosin ylimitoitettuja, koska niissä ei ole riittävästi huomioitu asuntotuotannon kerrostalopainotteisuutta. Jakajaksi on laskelmissa määriteltä 90 k-m² keskikoko asunnoille, vaikka lähempänä todellisuutta oleva jakaja olisi 75 k-m².

MAL 2019 suunnitelmaa pitäisi tarkistaa kaavoitustavoitteiden osalta paremmin vastaamaan toteutuvan tuotannon kokoa ja tarvittaessa jakaa kaavoitustavoite kerros- ja pientalovarantoon.

Elinympäristöjen laadun vahvistamiseksi ja asuinalueiden eriytymiskehityksen (segregaatio) hillitsemiseksi MAL 2019 suunnitelmakauden alussa laaditaan seudulle konkreettinen myönteisen erityiskohtelun ohjelma, joka kohdistetaan kuntien erikseen määrittelemille alueille. Olemassa



VD/9253/00.04.03/2018

olevan asuntokannan houkuttelevuuden säilyttämisestä huolehditaan pitkäjänteisellä kiinteistönpidolla ja korjausrakentamisen neuvonnalla ja avustuksilla. Tavoitteena on lisäksi parantaa sekä nykyisen että tulevan asuntokannan energiatehokkuutta.

Myönteisen erityiskohtelun ohjelman toteuttaminen edellyttää valtion kehittämisavustusta. Tämän lisäksi tulee valtion jatkaa kuntien kunnallisteknisten kustannusten korvaamista infra-avustuksilla.

Valtion tukeman erityisryhmien asuntotuotannon tulevaisuus pitää turvata Sote- ja maakuntauudistuksessa. Tulevalla Sote-ratkaisuilla on merkittävä rooli erityisryhmien asumisen tulevaisuuden kannalta. Valtion tuella rahoitetut erityisryhmien asunnot ovat pitkien rajoitusten alaisia ja sidottu tietyille kohderyhmälle. Asumispalveluiden valinnan mahdollisuus ei saa uhata näiden asuntojen tarkoituksenmukaista ja pitkäaikaista käyttöä, johon lainansaajat ovat sitoutuneet ja johon myös valtion on kuviteltu sitoutuvan. ARA-tuetun erityisryhmien asuntokannan osalta tarvitaan vielä lisäselvityksiä ja oleellista on muodostaa kokonaiskuva siitä, miten varmistetaan nykyisen asuntokannan tarkoituksenmukainen käyttö ja riittävä erityisryhmien asuntotuotanto myös tulevaisuudessa.

Vantaan kaupunki edellyttää, että valtio sitoutuu omilla toimenpiteillään varmistamaan tarpeita vastaavien erityisryhmien asuntojen rakentamisen seudullisten tavoitteiden mukaisesti ja turvaa niiden toteuttajille asuntojen pitkäaikaisen käytön.

LIIKENNE

MAL 2019 suunnitelma tukee liikenteen osalta erittäin hyvin Vantaan kaupungin tavoitteita ja sen valmistelussa on kuultu kaupungeja esimerkillisesti. Vaikutusten arvioinnin perusteella näyttää siltä, että liikenteen kasvua saadaan hallittua ja siirrettyä kestävämpiin kulkumuotoihin. Maankäytön kasvun ohjaaminen joukkoliikennekaupunkiin tukee kehitystä ja mahdollistaa jatkossa entistäkin paremman palvelun asukkaille.

MAL-suunnittelua seuraavan valtion kanssa tehtävän sopimuksen keskeinen kannuste koostuu valtion osallistumisesta seudun tarpeellisten liikenneinvestointien toteuttamiseen. Nämä valtion investoinnit ovat siksikin perusteltuja, koska seudun kunnat huolehtivat käytännössä yksin joukkoliikenteen rahoituksesta. Yli kolmensadan miljoonan euron vuotuiset joukkoliikenteen kuntaosuudet vähentävät omalta osaltaan uusinvestointien tarvetta, mutta takaavat ennen kaikkia sujuvan liikenteen ja askeleet kohti vähäpäästöistä liikennettä.

Valtion vähenevä investointitaso maamme ainoa metropolialueen liikenneverkoston välttämättömiin investointeihin ei ole hyväksyttävää. Liikenneinvestointien uudet rahoituskeinot eivät anna oikeutta valtion vastuun vähenemiseen, ei etenkään kuntien rahoituksen kustannuksella. Valtion tulee yhä kantaa vastuunsa raideliikenneverkoston ja pääväylien investoinneista. Pääkaupunkiseudun ratikkahankkeet ovat myös valtion kannalta seudun



VD/9253/00.04.03/2018

parhaimpia avustuskohteita. Tulevalla sopimuskaudella tulee myös hyödyntää yhteisesti EU:n Ten-T rahoituslähteet.

Vantaa mahdollistaa omilla toimenpiteillään valtion valtakunnallisten hankkeiden toteuttamisedellytyksiä. Näistä keskeisin on varautuminen Lentoradan toteuttamiseen.

Monet nyt suunnitelmassa mainituista liikenteen toimenpiteistä ovat yhdenmukaisia Vantaan kaupungin näkemysten kanssa. Tieliikenteen osalta ovat valtion hankkeet Kehä III:n toimivuuden parantamiseksi välillä Askisto-Pakkala ja VT4:n parantaminen välillä Kehä III-Kulomäentie kannatettavia. Jälkimmäiseen tulee kuitenkin lukea jo nykyisessä MAL sopimuksessa oleva Lahdenväylän vaihtopysäkit ja melusuojaus Kyytitien kohdalla. Melusuojausten toteuttaminen on edellytyksenä asemakaavoituksen mukaiselle asuntorakentamiselle sekä Lahdenväylän suunnan joukkoliikenteen sujuvammalle kytkemiselle pääkaupunkiseudun joukkoliikenteeseen. Samoin Vantaa muistuttaa siitä, että osana Kehäradan asemien rakentamista on jo sovittu valtion vastuulla oleva Ruskeasannan aseman toteuttaminen.

Vantaan kaupunki edistää omin toimin Itäisen Valkoisenlähteentien jatkon rakentamista Tikkurilasta Lahdentielle. Vuonna 2019 aloitetaan uuden katuosuuden yleissuunnittelu ja rakentaminen vuosina 2022-2026. Liikenneverkollinen kokonaisuus toteutuu parhaiten siten, että katu liitetään yleiskaavan mukaisesti VT4:lle eritasoliittymällä. Tämä tuo uusia mahdollisuuksia myös joukkoliikenteen linjastojen kehittämiseen.

Vantaa esittää, että tieverkon kehittämisen hankkeena olevaan Lahdenväylän parantamiseen luetaan Lahdenväylän vaihtopysäkit ja Kyytitien melusuojaus jo voimassa olevan sopimuksen ehdoilla ja hyväksytyin tiesuunnitelman mukaisena. Vantaan kaupunki esittää myös, että Itäisen Valkoisenlähteentien liittymä VT4:lle luetaan tähän hankekokonaisuuteen. Samoin Kehäradan Ruskeasannan aseman toteutusvastuu on tehtyjen sopimusten mukaan valtion vastuulla.

Liikenneväylien läheisen elinympäristön ja maankäytön tiivistämisen mahdollistamiseksi tulee huolehtia nykyisten ja tulevien asukkaiden suojaamisesta liikenteen melulta suunnitelmassa mainitun meluntorjunnan toimintasuunnitelman 2018-2023 mukaisesti.

Vantaa näkee erittäin hyvänä, että MAL suunnitelma toteuttaa Liikenneviraston laatimaa meluntorjuntasuunnitelmaa.

MAL2019 suunnitelma tavoittelee Suomen ilmastolain mukaista kehityskulkua. Helsingin, Espoon ja Vantaan hiilidioksidipäästöjen vähennystavoite on ilmastolakiakin kunnianhimoisempi aikataulun osalta. Tämän tavoitteen toteuttamiseksi valtion joukkoliikennetuki suurille kaupungeille tulisi moninkertaistaa, jolloin sen avulla pääkaupunkiseudulla voitaisiin laskea lippujen hintoja, lisätä joukkoliikenteen tarjontaa, kehittää joukkoliikennettä ja luopua kuntaosuuksien määrittelyssä kuntalaisuustiedoista. Kuntalaisuustiedosta luopuminen mahdollistaisi nykyistä paremmin yliseudullisten palveluiden ja matkaketjujen kehittämisen. Tällä on koko Suomen



VD/9253/00.04.03/2018

ilmastotavoitteiden kannalta merkitystä. Nykyisin valtion joukkoliikennetuki HSL-alueelle on noin viisi miljoonaa euroa, kun vastaavasti vuosittaiset kuntaosuudet ovat yli 300 miljoonaa euroa.

Vantaan kaupunki katsoo, että valtion tulee lisätä rahoitusosuuttaan MAL 2019 suunnitelman mukaisiin kestävien liikkumismuotojen investointeihin, mutta myös käyttökuluihin. MAL 2019 suunnittelualueella on liikenteen päästövähennyksille maamme parhaat edellytykset.

Vantaa kannustaa suunnittelemaan liikenteen hinnoittelua valtion kanssa pidemmälle ja etsimään sellaisen toteutusmallin, joka on nykyaikainen, tukee parhaiten tavoitteita eikä aiheuta haitallisia sivuvaikutuksia kuten autojen siirtymistä katuverkolle tai alueiden välistä segregatiota. Liikenteen hinnoittelun tuotot on voitava kohdistaa sille alueelle, jolta maksut kerätään. Hinnoittelulla kerättävien varoja on ensisijaisesti käytettävä kestävien liikkumisvaihtoehtojen tuottamiseen MAL-suunnitelman mukaisesti. Valtion tulee sitoutua tätä koskevan lainsäädännön laatimiseen, jonka jälkeen voidaan arvioida laaditun toimintamallin tehokkuus MAL 2019 suunnitelman toteuttajana.

Liikenteen hinnoittelulle valtion tulee laatia selkeä lainsäädännöllinen pohja, jotta esitysten vaikutukset voidaan kunnissa arvioida ja varmistaa kerättävien maksujen kohdistaminen MAL 2019 suunnitelman liikennejärjestelmän rahoitukseen.