

SISÄLLYSLUETTELO

Kaupunginvaltuusto pöytäkirja 28.01.2019

Pöytäkirjan kansilehti	1
1 § Kokouksen laillisuus ja päätösvaltaisuus	4
2 § Pöytäkirjan tarkastaminen	5
3 § Sara Anttilan luottamustehtävien päättyminen, vapaa-ajan lautakunnan jäsenen täydennysvaalin toimittaminen sekä Vantaan kaupungin edustajan nimeäminen Tiedekeskussäätiön valtuuskuntaan	6
4 § Eron myöntäminen Johannes Niemiselle varavaltuutetun tehtävästä	10
5 § Investointimäärärahan muutosesitys osakkeiden ja osuuksien hankeryhmässä 2018	11
6 § Tarkastuslautakunnalle tehdyt sidonnaisuusilmoitukset	13
- Kooste sidonnaisuusilmoituksista, 19.12.2018 tarkastuslautakunta	15
7 § Lausunto Helsingin seudun liikenteelle (HSL) MAL2019 - suunnitelmaluonnoksesta sekä sen vaikutusten arviointiselostuksesta	166
- Lausunto MAL2019 suunnitelmaluonnoksesta ja sen vaikutusten arviointiselostuksesta (KH 17.12.2018 § 26	169
- Lausuntopyyntö Helsingin seudun maankäytön, asumisen ja liikenteen suunnitelman MAL 2019 – luonnoksesta sekä sen vaikutusten arviointiselostuksesta	175
- MAL2019 suunnitelmaluonnos 30.10.2018	179
- MAL2019 vaikutustenarviointiselostusluonnos 30.10.2018	250
8 § Vastaus Säte Tahvanaisen ja 38 muun valtuutetun aloitteeseen Tikkurilan torille tarvitaan sosiaalityöt, jätehuolto ja torin alle vedetyt sähköt	437
- Säte Tahvanaisen ja 38 muun valtuutetun aloite Tikkurilan uudelle torille tarvitaan sosiaalityöt, jätehuolto ja torin alle vedetyt sähköt	440
9 § Vastaus Sirpa Kauppisen ja 34 muun valtuutetun aloitteeseen pistorasioiden saatavuudesta kaupunkiympäristössä	442
- Sirpa Kauppisen ja 34 muun valtuutetun aloite pistorasioiden saatavuudesta kaupunkiympäristössä	444
10 § Vastaus Sosialidemokraattisen valtuustoryhmän ja 23 muun valtuutetun aloitteeseen toimitilojen turvaamiseksi järjestöille	446
- Sosialidemokraattinen valtuustoryhmä ja 23 muun valtuutetun aloite toimitilojen turvaamiseksi järjestöille	451
- Asukastilat 2018	453
11 § Vastaus Tarja Eklundin ja 25 muun valtuutetun aloitteeseen vanhusasiamies Vantaalle	454
- Tarja Eklundin ja 25 muun aloite vanhusasiamies Vantaalle	458
12 § Asemakaavamuutos 002263 sekä tonttijako ja tonttijaon muutos, 61 Tikkurila / Veturipolku	460
- Asemakaavamuutoksen selostus 10.12.2018 /Asemakaavamuutos 002263, 61 Tikkurila, Veturipolku / TLA	464
13 § Sakari Rokkasen ja Jarno Eskelisen sekä 28 muun valtuutetun aloite korkea rakentamisen lisäämisestä Vantaalle	498
- Sakari Rokkasen ja Jarno Eskelisen sekä 28 muun valtuutetun aloite korkea rakentamisen lisäämisestä Vantaalle	500
14 § Joel Linnainmäen ja 43 muun valtuutetun aloite lapsiperheköyhyyden torjunnan toimintaohjelmasta	503
- Joel Linnainmäen ja 43 muun valtuutetun aloite lapsiperheköyhyyden torjunnan toimintaohjelmasta	504

SISÄLLYSLUETTELO

Kaupunginvaltuusto pöytäkirja 28.01.2019

15 § Markku Weckmanin ja 7 muun valtuutetun aloite lasten ja nuorten kotiintulosuosituksista	506
- Markku Weckmanin ja 7 muun valtuutetun aloite lasten ja nuorten kotiintulosuosituksista	507
16 § Kai-Ari Lundellin ja 11 muun valtuutetun aloite Torikauppiasyhdistyksen tukemiseksi	508
- Kai-Ari Lundellin ja 11 muun valtuutetun aloite Torikauppiasyhdistyksen tukemisesta	509
17 § Tanja Vahvelaisen ja Tiina Tuomelan sekä 9 muun valtuutetun aloite koulurauha-asiamiehen viran perustamisesta	510
- Tanja Vahvelaisen ja Tiina Tuomelan sekä 9 muun valtuutetun aloite koulurauha-asiamiehen viran perustamisesta	513
18 § Kokouksen päättäminen	516
Muutoksenhakuohje 1. Valitusosoitus	517
Muutoksenhakuohje 2. Valituskielto	519
Muutoksenhakuohje 3. Hankintaoikaisuohje ja valitusosoitus	520



Heiskanen Jaana	x	Lepistö Matti	klo 19.20-20.35 §7-18
Kivimäki Otso	x	Nguyen Chau	klo 18.00-19.00 § 1-6
Kotila Pirkko	klo 18.00-18.50, 19.00-20.35 § 1-18	Sainio Jari	x
Laakso Sari	x	Särkelä Jussi	x
Kaupunginhallituksen jäsenet		Läsnä	
	Hakulinen Pentti	klo 18.00-19.50	
	Kotila Pirkko	klo 18.50-19.00	
	Puoskari Pentti	x	
Nuorisovaltuuston edustaja		Nuorisovaltuuston varaedustaja	
Matilda Hoviniemi	x		
Muut osallistujat		Läsnä	
Viljanen Ritva, kaupunginjohtaja		x	
Lipponen Martti, apulaiskaupunginjohtaja		x	
Kalo Ilkka, apulaiskaupunginjohtaja vs.		x	
Penttilä Hannu, apulaiskaupunginjohtaja		x	
Salminen Jukka T, apulaiskaupunginjohtaja		x	
Niinistö Jaakko, apulaiskaupunginjohtaja		x	
Ruusula Matti, talousjohtaja va.		x	
Rainio Päivi, viestintäjohtaja		x	
Kolju Niina, kaupunginlakimies vs.		x	
Hyvönen Helena, kaupungin reviisori		klo 18.00-18.50	
Asta Vennelä, hallintoasiantuntija		x	
Nelli Jääskeläinen, pöytäkirjanpitäjä		x	

Kokouksen laillisuus ja päätösvaltaisuus

Todettiin

Allekirjoitukset

Puheenjohtaja Antti Lindtman

Pöytäkirjanpitäjä Nelli Jääskeläinen

Pöytäkirjan tarkastus

Aika ja paikka 4.2.2019, Kaupungintalo, Asematie 7, 01300 Vantaa



Jukka Mölsä

Mika Niikko

Pykälä 5 tarkastettiin ja hyväksyttiin kokouksessa.

Pöytäkirja on yleisesti nähtävänä

Aika ja paikka 6.2.2019, Vantaan kaupungin internetsivuilla paatokset.vantaa.fi.



1 § Kokouksen laillisuus ja päätösvaltaisuus

Kuulutus valtuuston kokouksesta on julkaistu kaupungin internetsivuilla 21.1.2019 ja jokaiselle valtuutetulle on lähetetty sähköpostitse henkilökohtainen kokouskutsu.

Kaupunginvaltuusto 28.1.2019 § 1

Esitys:

- a) todetaan läsnä olevat valtuutetut ja
- b) todetaan kokous lailliseksi ja päätösvaltaiseksi.

Käsittely:

Puheenjohtaja totesi, että valtuutetut Ranbir Sodhi, Janne Leppänen, Anniina Kostilainen, Sirkka-Liisa Kähärä, Aadan Ibrahim, Minttu Sillanpää, Jussi Saramo, Saba Ayub ja Tapani Mäkinen ovat pyytäneet vapautusta valtuuston tästä kokouksesta työ, matkaesteen tai henkilökohtaisen synn vuoksi.

Heidän tilalleen on kutsuttu samassa järjestyksessä Jaana Heiskanen, Otso Kivimäki, Sari Laakso, Jari Sainio, Jussi Särkelä, Chau Nguyen ja Pirkko Kotila. Tapani Mäkisen ja Saba Ayubin paikalla ei ollut varavaltuutettua.

Puheenjohtaja totesi, että paikalla oli 65 valtuutettua.

Päätös:

Puheenjohtaja totesi kokouksen laillisesti koolle kutsutuksi, lailliseksi ja päätösvaltaiseksi.

Kokouksen aikana puheenjohtaja totesi seuraavat muutokset kaupunginvaltuuston kokoonpanossa:

- §:n 7 käsittelyn aikana klo 18.50 valtuutettu Jussi Saramo otti paikkansa ja vapautti varavaltuutettu Pirkko Kotilan, minkä jälkeen paikalla oli 65 valtuutettua
- §:n 7 käsittelyn aikana klo 19.00 varavaltuutettu Nguyen Chau poistui kokouksesta henkilökohtaisen synn vuoksi ja hänen tilalleen saapui varavaltuutettu Pirkko Kotila, minkä jälkeen paikalla oli 65 valtuutettua
- §:n 7 käsittelyn aikana klo 19.20 valtuutettu Sari Multala poistui kokouksesta muun synn vuoksi ja hänen tilalleen saapui varavaltuutettu Matti Lepistö, minkä jälkeen paikalla oli 65 valtuutettua
- §:n 7 käsittelyn aikana klo 19.00 valtuutettu Antero Eerola poistui kokouksesta henkilökohtaisen synn vuoksi, minkä jälkeen paikalla oli 64 valtuutettua
- §:n 11 käsittelyn aikana klo 20.25 valtuuston ensimmäinen varapuheenjohtaja Carita Orlando poistui kokouksesta henkilökohtaisen synn vuoksi, minkä jälkeen paikalla oli 63 valtuutettua



2 § Pöytäkirjan tarkastaminen

Kaupunginvaltuusto 28.1.2019 § 2

Esitys:

Päätetään

- a) valita kaksi pöytäkirjantarkastajaa toimittamaan pöytäkirjan tarkastus kaupungintalossa maanantaina 4.2.2019 klo 17.00 ja
- b) pitää tarkastettu pöytäkirja yleisesti nähtävänä kaupungin internetsivuilla (www.vantaa.fi/maatoksenteke) keskiviikosta 6.2.2019 lähtien.

Päätös:

Päätettiin

- a) valita pöytäkirjantarkastajiksi Jukka Mölsä ja Mika Niikko toimittamaan pöytäkirjan tarkastus kaupungintalossa maanantaina 4.2.2019 klo 17.00 ja
- b) pitää tarkastettu pöytäkirja yleisesti nähtävänä kaupungin internetsivuilla (www.vantaa.fi/maatoksenteke) keskiviikosta 6.2.2019 lähtien.



3 §

Sara Anttilan luottamustehtävien päättyminen, vapaa-ajan lautakunnan jäsenen täydennysvaalin toimittaminen sekä Vantaan kaupungin edustajan nimeäminen Tiedekeskussäätiön valtuuskuntaan

VD/4946/00.00.01.00/2017

RV/AV

Sara Anttila on 30.12.2018 saapuneella kirjeellään ilmoittanut muuttavansa pois paikkakunnalta ja tämän vuoksi menettävänsä vaalikelpoisuutensa luottamustehtäviin Vantaan kaupungilla 1.2.2019 alkaen.

Vapaa-ajan lautakunnan jäsenen tehtävä:

Hallintosäännön 10 luvun 10 §:n mukaan vapaa-ajanlautakunta tukee kulttuuritoimintaa, liikuntatoimintaa sekä nuorison vapaata kansalaistoimintaa ja luo näille toimintaedellytyksiä. Vapaa-ajan lautakunta vastaa:

- kaupungin omista kulttuuripalveluista ja liikuntapalveluista
- taiteen perusopetuksen järjestämisestä ja kuvataidekoulun ja musiikkiopiston palveluista
- kaupungin museotoiminnasta
- kaupungin omasta nuorisotyöstä.

Hallintosäännön 8 luvun 4 §:n mukaan kaupunginvaltuusto valitsee lautakuntaan kaupunginvaltuuston toimikaudeksi kerrallaan vähintään yhdeksän jäsentä ja yhtä monta henkilökohtaista varajäsentä. Lautakunnan varsinaisista jäsenistä vähintään 40 prosenttia tulee olla valtuutettuja.

Kaupunginvaltuusto nimeää lautakunnan jäsenistä yhden puheenjohtajaksi ja yhden varapuheenjohtajaksi. Puheenjohtajan ja varapuheenjohtajan tulee olla valtuutettuja. Vähintään yhden jäsenen ja varajäsenen tulee olla ruotsinkielisestä kieliryhmästä.

Kuntalain 74 §:n mukaan vaalikelpoinen lautakuntaan on henkilö, joka on vaalikelpoinen valtuustoon, ei kuitenkaan:

- 1) asianomaisen lautakunnan alainen kunnan palveluksessa oleva henkilö;
- 2) henkilö, joka on asianomaisen lautakunnan tehtäväalueella toimivan, kunnan määräysvallassa olevan yhteisön tai säätiön palveluksessa;
- 3) henkilö, joka on hallituksen tai siihen rinnastettavan toimielimen jäsenenä taikka johtavassa ja vastuullisessa tehtävässä tai siihen rinnastettavassa asemassa liiketoimintaa harjoittavassa yhteisössä, jos kysymyksessä on sellainen yhteisö, jolle asianomaisessa lautakunnassa tavanomaisesti käsiteltävien asioiden ratkaisu on omiaan tuottamaan olennaista hyötyä tai vahinkoa.

Tasa-arvolain 4 a §:n 1 momentin mukaan kunnallisissa ja kuntien välisen yhteistoiminnan toimielimissä lukuun ottamatta kunnanvaltuustoja tulee olla sekä naisia että miehiä kumpiakin vähintään 40 prosenttia.

Kaupunginvaltuusto on 12.6.2017 § 17 nimennyt vapaa-ajan lautakunnan jäseniksi toimikaudelle 2017 - 2021 seuraavat henkilöt:

Jäsen	Henkilökohtainen varajäsen
Sirkka-Liisa Kähärä, puheenjohtaja	Sanna Huuskonen (kv 27.8.2018 § 5)



Lasse Norres, varapuheenjohtaja	Eero Ruohomäki
Sara Anttila	Taruanne Lindvall
Jenni Chen	Katja Volkova
Märt Vesinurm	Harry Tuominen
Jaana Heiskanen	Alisa Pasanen
Sauli Heinonen	Henri Grundström
Salla Lindbland-Palo	Mari Hynninen
Jyrki Riikonen	Kari Hokkanen
Pekka Rautio	Gurman Saini (kv 5.3.2018 § 4)
Christina Lindblad	Tuija Lindfors
Eve Rämö (kv 22.1.2018 § 6)	Marjukka Kallio-Ouvinen
Kirsi Mäkilaine	Eva Pesonen
Jouni Herranen	Pasi Liukkonen
Loviisa Kaartokallio	Mette Vuola
Patrik Karlsson	Allan Buss
Funda Demiri	Tuomas Suihkonen

Tiedekeskussäätiön valtuuskunnan edustajan tehtävä:

Säätiön tarkoituksena on edistää tieteen ja tieteenharjoituksen, tieteen tulosten ja sovellutusten sekä niiden vaikutusten ja merkitysten yleistä tuntemusta.

Tiedekeskussäätiön valtuuskunnassa ovat säätiön sääntöjen mukaan edustettuina seuraavat tahot: Elinkeinoelämän keskusliitto kolme jäsentä, Aalto yliopisto, Helsingin yliopisto, Opetusalan ammattijärjestö OAJ, Suomen Ammattiliittojen Keskusjärjestö SAK ja Tieteellisten seurain valtuuskunta kukin kaksi jäsentä, sekä työ- ja elinkeinoministeriö ja valtiovarainministeriö yksi jäsen ja Vantaan kaupunki 14 jäsentä.

Valtuuskunta valitsee keskuudestaan puheenjohtajan ja varapuheenjohtajan.

Tiedekeskussäätiön sääntöjen mukaan Vantaan kaupungin edustajat (14) nimeää Vantaan kaupunginvaltuusto.

Kaupunginvaltuusto on 25.9.2017 § 4 nimennyt Tiedekeskussäätiön valtuuskuntaan kaupungin edustajiksi toimikaudelle 2018–2021 seuraavat henkilöt:

Kirsi Jääskeläinen, Kaarlo Kähärä, Varpu Peltonen, Heikki Sipiläinen, Sara Anttila, Pekka Pihola, Matti Virkkunen, Mirkka Raninen, Sirpa Lahti, Laura Häggblom, Vesa Heiska, Iida Rekunen, CarlGeorg Träskman, Mirka Kanerva.

Kaupunginhallitus 7.1.2019 § 6

Kaupunginjohtajan esitys:

Päätetään esittää kaupunginvaltuustolle

- todettavaksi, että Sara Anttila paikkakunnalta poismuuton vuoksi menettää vaalikelpoisuutensa luottamustehtäviin Vantaan kaupungilla 1.2.2019 alkaen,
- toimitettavaksi vapaa-ajan lautakunnan jäsenen täydennysvaali jäljellä olevaksi ajaksi toimikaudesta 2017–2021, ja



- c) nimettäväksi kaupungin edustaja Tiedekeskussäätiön valtuuskuntaan jäljellä olevaksi ajaksi toimikaudesta 2018–2021.

Päätös:

Hyväksyttiin esitys.

Kaupunginvaltuusto 28.1.2019 § 3

Kaupunginhallituksen esitys:

Päätetään

- a) todeta, että Sara Anttila paikkakunnalta poismuuton vuoksi menettää vaalikelpoisuutensa luottamustehtäviin Vantaan kaupungilla 1.2.2019 alkaen,
b) toimittaa vapaa-ajan lautakunnan jäsenen täydennysvaali jäljellä olevaksi ajaksi toimikaudesta 2017–2021, ja
c) nimetä kaupungin edustaja Tiedekeskussäätiön valtuuskuntaan jäljellä olevaksi ajaksi toimikaudesta 2018–2021.

Päätös:

Päätettiin

- a) todeta, että Sara Anttila paikkakunnalta poismuuton vuoksi menettää vaalikelpoisuutensa luottamustehtäviin Vantaan kaupungilla 1.2.2019 alkaen,
b) valita vapaa-ajan lautakunnan jäseneksi Taruanne Lindevall ja hänen henkilökohtaiseksi varajäsenekseen Sonia Singh jäljellä olevaksi ajaksi toimikaudesta 2017–2021, ja

Jäsen	Henkilökohtainen varajäsen
Sirkka-Liisa Kähärä, puheenjohtaja	Sanna Huuskonen (kv 27.8.2018 § 5)
Lasse Norres, varapuheenjohtaja	Eero Ruohomäki
Taruanne Lindvall (kv 28.1.2019 § 3)	Sonia Singh (kv 28.1.2019 § 3)
Jenni Chen	Katja Volkova
Märt Vesinurm	Harry Tuominen
Jaana Heiskanen	Alisa Pasanen
Sauli Heinonen	Henri Grundström
Salla Lindbland-Palo	Mari Hynninen
Jyrki Riikonen	Kari Hokkanen
Pekka Rautio	Gurman Saini (kv 5.3.2018 § 4)
Christina Lindblad	Tuija Lindfors
Eve Rämö (kv 22.1.2018 § 6)	Marjukka Kallio-Ouvinen
Kirsi Mäkilaine	Eva Pesonen
Jouni Herranen	Pasi Liukkonen
Loviisa Kaartokallio	Mette Vuola
Patrik Karlsson	Allan Buss
Funda Demiri	Tuomas Suihkonen

- c) nimetä kaupungin edustajaksi Anneli Karhunen Tiedekeskussäätiön valtuuskuntaan jäljellä olevaksi ajaksi toimikaudesta 2018–2021.





4 §

Eron myöntäminen Johannes Niemiselle varavaltuutetun tehtävästä

RV/AV

Johannes Nieminen on 20.11.2018 saapuneella kirjeellään pyytänyt eroa luottamustehtävistään Vantaan kaupungilla paikkakunnalta poismuuton vuoksi. Kuntalain 70 §:n mukaan kaupunginvaltuusto myöntää eron valtuutetulle tai varavaltuutetulle.

Keskusvaalilautakunta nimeää Johannes Niemisen tilalle uuden varavaltuutetun.

Kaupunginhallitus 17.12.2018 § 5

Kaupunginjohtajan esitys:

Päätetään esittää valtuustolle myönnettäväksi Johannes Niemiselle ero varavaltuutetun tehtävästä.

Päätös:

Hyväksyttiin esitys.

Kaupunginvaltuusto 28.1.2019 § 4

Kaupunginhallituksen esitys:

Päätetään myöntää ero Johannes Niemiselle varavaltuutetun tehtävästä.

Päätös:

Hyväksyttiin esitys.

Muutoksenhakuohje: 1. Valitusosoitus



5 §

Investointimäärärahan muutosesitys osakkeiden ja osuuksien hankeryhmässä 2018

VD/4983/02.05.03.01/2018

RV/JH/AV

Vantaan kaupunginhallitus on 7.10.2013 § 22 päättänyt, että Kivistön uudelle asunto- ja toimitila-alueelle toteutetaan jätteen putkikeräysjärjestelmä ja alueen kiinteistöjen luovutuksensaajat velvoitetaan luovutus sopimuksissa liittymään alueelliseen järjestelmään.

Vantaan kaupunki on 11.8.2015 allekirjoittanut Kivistön Putkijäte Oy:n kanssa sopimuksen, jonka perusteella Aurinkokiven koulu on liittynyt putkikeräysjärjestelmään. Kyseistä sopimusta on täsmennetty 4.11.2015 allekirjoitetulla uudella sopimuksella. Aurinkokivelle aikanaan räätälöity liityntäsopimus on neuvoteltu ja laadittu sen hetkisen parhaan tiedon valossa, mutta nyt jälkepäin on ilmennyt, että sopimusjärjestelyä tulee muuttaa siten, että se on symmetrinen alueen kaikkien muiden kiinteistöjen kanssa. Aurinkokiven sopimusta oli luontevaa korjata Aurinkokiven 2 -vaiheen toteuttamisen yhteydessä.

Vantaan kaupungin tulee liittyä putkikeräysjärjestelmään Aurinkokiven koulun osalta samoilla periaatteilla muiden Kivistön alueen kiinteistönomistajien kanssa. Tämä tarkoittaa käytännössä sitä, että Vantaan kaupunki merkitsi Kivistön Putkijäte Oy:n B-osakkeita. Osakkeiden lukumäärä perustuu ko. kiinteistön asemakaavan mukaiseen rakennusoikeuden määrään sekä mahdollisesti poikkeamisluvassa myönnetyn lisärakennusoikeuden määrään siten, että kutakin kerrosneliometriä (asemakaava + poikkeamislupa) kohti merkitään yksi B-osake. Samassa yhteydessä allekirjoitettiin myös muut osakemerkintään liitännäiset sopimukset sekä erillinen kierrätysluonesopimus. Tekninen lautakunta hyväksyi Aurinkokiven koulun liittymisen putkijätejärjestelmään hankkimalla 15 000 kpl yhtiön B-osakkeita 12.6.2018 § 11.

B-osakkeen hinta on 59,92 euroa per kappale, joten osakemerkinnän kokonaishinta on 898.800,00 euroa. Kivistön Putkijäte Oy on hyvittänyt osakemerkinnän yhteydessä Vantaan kaupungin (Aurinkokiven) aiemmin vuonna 2015 maksaman liityntämaksun, joka on ollut 275.000,00 euroa alv 0%. Hyvitys kohdistuu kustannuspaikalle 152091130.

Esitetään hankeryhmään 97 Osakkeet ja osuudet, vuoden 2018 budjettiin lisämäärärahaa 899.000 eur, jolla Vantaan kaupungin Aurinkokiven koulu liittyy putkijätejärjestelmään hankkimalla Kivistön putkijäte Oy:n osakkeita. Budjetissa ei ole varauduttu edellä mainittujen osakkeiden hankintaan.

Osakkeiden ja osuuksien talousarvio muutosten jälkeen on seuraava:

Investointiosa 97 Osakkeet ja osuudet				
1000 euroa	Alku-peräinen TA 2018	22.1.2018 muutettu TA 2018	Muutos 2018	Uusi TA 2018
MENOT	-1 480	-2 780	-899	-3 679
Apotti Oy	-980	-980		-980
Kaupunginhallitus / osakkeiden hankinta	-500	-1 800		- 1 800
Tekninen lautakunta / osakkeiden hankinta			-899	-899



Talousjohtaja (vt.) toteaa, että esitys vuoden 2018 osakkeiden ja osuuksien investointimäärärahan korottamisesta tehdään poikkeuksellisesti vuoden 2019 puolella. Vantaan kaupungin hallintosäännön (15 luku, 5 §) mukaan talousarvioon tehtävät muutokset on esitettävä kaupunginvaltuustolle talousarviovuoden aikana ja talousarviovuoden jälkeen talousarvion muutoksia voidaan käsitellä vain poikkeustapauksissa.

Kaupunginhallitus 7.1.2019 § 7

Kaupunginjohtajan esitys:

Päätetään esittää kaupunginvaltuustolle, että

- a) Lisätään 899.000€ määräraha hankeryhmään 97 Osakkeet ja osuudet
- b) Osakehankinta maksetaan hankeryhmän 97 kustannuspaikalta 151097101.

Päätös:

Hyväksyttiin esitys.

Kaupunginvaltuusto 28.1.2019 § 5

Kaupunginhallituksen esitys:

Päätetään, että

- a) Lisätään 899.000€ määräraha hankeryhmään 97 Osakkeet ja osuudet
- b) Osakehankinta maksetaan hankeryhmän 97 kustannuspaikalta 151097101.

Päätös:

Hyväksyttiin esitys.

Muutoksenhakuohje: 1. Valitusosoitus

Lisätiedot:

toimitilapäällikkö Pasi Salo, puh. 040 7199 700, etunimi.sukunimi[at]vantaa.fi



6 § Tarkastuslautakunnalle tehdyt sidonnaisuusilmoitukset

VD/8038/07.01.05.03/2016

HH/KS/AV

Kunnan luottamushenkilön ja viranhaltijan sidonnaisuuksista ilmoittamista koskee kuntalain 84 §, joka on seuraavan sisältöinen:

Tämän pykälän 2 momentissa tarkoitetun kunnan luottamushenkilön ja viranhaltijan on tehtävä sidonnaisuusilmoitus johtotehtävistään sekä luottamustoimistaan elinkeinotoimintaa harjoittavissa yrityksissä ja muissa yhteisöissä, merkittävästä varallisuudestaan sekä muistakin sidonnaisuuksista, joilla voi olla merkitystä luottamus- ja virkatehtävien hoitamisessa.

Velvollisuus ilmoittaa sidonnaisuuksista koskee kunnanhallituksen ja maankäyttö- ja rakennuslaissa (132/1999) tarkoitettuja tehtäviä hoitavan toimielimen jäseniä, valtuuston ja lautakunnan puheenjohtajaa ja varapuheenjohtajia, kunnanjohtajaa, pormestaria ja apulaispormestaria sekä kunnanhallituksen ja lautakunnan esittelijää. Ilmoitus on tehtävä kahden kuukauden kuluessa siitä, kun henkilö on tehtävänsä valittu. Henkilön on myös ilmoitettava viivytyksettä sidonnaisuuksissa tapahtuneet muutokset.

Suomen **Kuntaliitto** on vuonna 2016 ja 2017 antanut ohjeistuksen sidonnaisuusilmoituksista ja -rekisteristä. Viimeisin ohjeistus löytyy internetissä osoitteesta http://shop.kunnat.net/product_details.php?p=3437. Hakukenttään kirjoittamalla hakusanaksi sidonnaisuus, pääsee ohjeeseen.

Valtuusto on 12.6.2017 valinnut valtuuston puheenjohtajat sekä kaupunginhallituksen ja lautakuntien jäsenet. Valintoja on täydennetty tarvittaessa.

Tarkastuslautakunta 19.12.2018 § 5

Kaupunginreviisori esitys:

Päätetään

- merkitä tiedoksi liitteenä olevat kuntalain 84 §:n tarkoittamat sidonnaisuusilmoitukset ja
- saattaa sidonnaisuusilmoitukset kaupunginvaltuustolle tiedoksi.

Päätös:

Hyväksyttiin esitys.

Kaupunginvaltuusto 28.1.2019 § 6

Tarkastuslautakunnan esitys:

Päätetään merkitä sidonnaisuusilmoitukset tiedoksi.

Päätös:

Hyväksyttiin esitys.

Liite:

- Sidonnaisuusilmoitukset aakkosjärjestyksessä, 1. Luottamushenkilöt, 2. Viranhaltijat.



Muutoksenhakuohje: 2.1. Valituskielto

Lisätiedot:

kaupunginreviisori Helena Hyvönen, puh. 040 532 2115, etunimi.sukunimi[at]vantaa.fi

Perustiedot

Nimi	Abdi Faysal
Titteli	
Puolue	Suomen Sosialidemokraattinen Puolue
Toimielin	Kaupunginvaltuusto (jäsen), Kaupunginhallitus (jäsen), Yleisjaosto (jäsen)
Sähköposti	faysal.abdi@vantaa.fi
Puhelin	+358 45 354 6061

Kotiosoite

Suuralue
Korson suuralue

Lisätiedot

-

Sidonnaisuudet

1. Johto- ja luottamustehtävät elinkeinotoimintaa harjoittavissa yhteisöissä (Yhteisön nimi, toimiala, tehtävä)

Kunnan nimeämänä edustajana:

-

Muut tehtävät:

-HOK-Elannon edustajisto varajäsen 2016--Maakuntavaltuusto varajäsen 2017- - Kaupunginhallituksen edustaja teknisen lautakunnan kokouksissa.

2. Merkittävä varallisuus

-

3. Muu sidonnaisuus, jolla voi olla merkitystä luottamus- tai virkatehtävän hoidossa

-

Perustiedot

Nimi	Ahokas Jari
Titteli	Järjestelmäasiantuntija
Puolue	Kansallinen Kokoomus
Toimielin	Vantaan suun terveydenhuollon liikelaitoksen johtokunta (varapuheenjohtaja)
Sähköposti	jari.ahokas@vantaa.fi
Puhelin	

Kotiosoite

Suuralue
Koivukylän suuralue
, 01420 Vantaa

Lisätiedot

-

www.jariahokas.fi

Sidonnaisuudet

1. Johto- ja luottamustehtävät elinkeinotoimintaa harjoittavissa yhteisöissä (Yhteisön nimi, toimiala, tehtävä)

Kunnan nimeämänä edustajana:

VTK Kiinteistöt Oy, hallituksen jäsen

Muut tehtävät:

-

2. Merkittävä varallisuus

Sijoitusasuntoja kolme kpl Vantaalla.

3. Muu sidonnaisuus, jolla voi olla merkitystä luottamus- tai virkatehtävän hoidossa

-

Perustiedot

Nimi	Ahopelto Sauli
Titteli	Eläkeläinen,kunnanjohtaja
Puolue	Kansallinen Kokoomus
Toimielin	Tekninen lautakunta (varajäsen)
Sähköposti	sauli.ahopelto@vantaa.fi
Puhelin	

Kotiosoite

Ulrikankuja 20 C 47, 01400 Vantaa

Lisätiedot

-

Sidonnaisuudet

1. Johto- ja luottamustehtävät elinkeinotoimintaa harjoittavissa yhteisöissä (Yhteisön nimi, toimiala, tehtävä)

Kunnan nimeämänä edustajana:

Ei

Muut tehtävät:

Ei

2. Merkittävä varallisuus

Ei ole

3. Muu sidonnaisuus, jolla voi olla merkitystä luottamus- tai virkatehtävän hoidossa

Ei ole

Perustiedot

Nimi	Aidanjuuri-Vestala Tanja
Titteli	Luottamushenkilö
Puolue	Perussuomalaiset
Toimielin	Kaupunginvaltuusto (varajäsen), Tekninen lautakunta (varajäsen)
Sähköposti	tanja.aidanjuurivest@vantaa.fi
Puhelin	+358 50 536 7152

Kotiosoite

Suuralue
Tikkurilan suuralue
Tanssijantie 13, 01390 Vantaa

Lisätiedot

-

Sidonnaisuudet

1. Johto- ja luottamustehtävät elinkeinotoimintaa harjoittavissa yhteisöissä (Yhteisön nimi, toimiala, tehtävä)

Kunnan nimeämänä edustajana:

-

Muut tehtävät:

Stockmann oyj Varapääluottamusmies

2. Merkittävä varallisuus

-

3. Muu sidonnaisuus, jolla voi olla merkitystä luottamus- tai virkatehtävän hoidossa

PAM- Stockmann osasto 013 ry Hallituksen jäsen

Perustiedot

Nimi	Ala-Kapee-Hakulinen Pirjo
Titteli	FM
Puolue	Suomen Sosialidemokraattinen Puolue
Toimielin	Kaupunginvaltuusto (jäsen), Kaupunkisuunnittelulautakunta (puheenjohtaja)
Sähköposti	pirjo.ala-kapee@vantaa.fi
Puhelin	+358 400 702 726

Kotiosoite

Suuralue
Koivukylän suuralue
Markuntie 5B, 1400 Vantaa

Lisätiedot

-

Sidonnaisuudet

1. Johto- ja luottamustehtävät elinkeinotoimintaa harjoittavissa yhteisöissä (Yhteisön nimi, toimiala, tehtävä)

Kunnan nimeämänä edustajana:

Vantaan kaupunkisuunnittelulautakunnan puheenjohtaja

Muut tehtävät:

Vanhusten kotiapusäätien hallituksen puheenjohtaja, vanhusten palvelut, Havukoski Vantaa

2. Merkittävä varallisuus

kaksio Virpikuja 6 Vantaa kolmio Vaasankatu 11 Helsinki kaksio Järvitie 4 Oulu

3. Muu sidonnaisuus, jolla voi olla merkitystä luottamus- tai virkatehtävän hoidossa

Vantaan kirkkovatuuston puheenjohtaja Rekolan seurakuntaneuvoston jäsen

Perustiedot

Nimi Antila Paavo
Titteli
Puolue Suomen Sosialidemokraattinen Puolue
Toimielin Tekninen lautakunta (varajäsen)
Sähköposti paavo.antila@vantaa.fi
Puhelin

Kotiosoite

Kuninkaanmäentie 30 b, 01260 Vantaa

Lisätiedot

-

Sidonnaisuudet

1. Johto- ja luottamustehtävät elinkeinotoimintaa harjoittavissa yhteisöissä (Yhteisön nimi, toimiala, tehtävä)

Kunnan nimeämänä edustajana:

-

Muut tehtävät:

Ilmailumuseoyhdistys ry, hallituksen jäsen.

2. Merkittävä varallisuus

-

3. Muu sidonnaisuus, jolla voi olla merkitystä luottamus- tai virkatehtävän hoidossa

Perustiedot

Nimi	Atiye Minna
Titteli	psykologi, opettaja
Puolue	Vihreä liitto
Toimielin (varapuheenjohtaja)	Kaupunginvaltuusto (jäsen), Opetuslautakunta (varajäsen), Tarkastuslautakunta
Sähköposti	minna.atiye@vantaa.fi
Puhelin	+358 41 437 5118

Kotiosoite

Suuralue
Koivukylän suuralue

Lisätiedot

-

Sidonnaisuudet

1. Johto- ja luottamustehtävät elinkeinotoimintaa harjoittavissa yhteisöissä (Yhteisön nimi, toimiala, tehtävä)

Kunnan nimeämänä edustajana:

-

Muut tehtävät:

-

2. Merkittävä varallisuus

-

3. Muu sidonnaisuus, jolla voi olla merkitystä luottamus- tai virkatehtävän hoidossa

-

Perustiedot

Nimi	Auvinen Timo
Titteli	
Puolue	Perussuomalaiset
Toimielin Tekninen lautakunta (jäsen)	Kaupunginvaltuusto (jäsen), Kaupunginhallitus (varajäsen), Yleisjaosto (varajäsen),
Sähköposti	timo.auvinen@vantaa.fi
Puhelin	+358 500 319 337

Kotiosoite

Suuralue
Tikkurilan suuralue

Lisätiedot

-

Sidonnaisuudet

1. Johto- ja luottamustehtävät elinkeinotoimintaa harjoittavissa yhteisöissä (Yhteisön nimi, toimiala, tehtävä)

Kunnan nimeämänä edustajana:

Hus-Kiinteistöjen hallitus

Muut tehtävät:

-

2. Merkittävä varallisuus

Sijoitusasuntoja ja As.Oy.Vantaan Haapalan hallituksen puheenjohtaja. As.Oy. Tikkurilanaukio hallituksen jäsen.
Pörssiosakkeita yhtiöistä, jotka ovat listautuneet Helsingin pörssiin.

3. Muu sidonnaisuus, jolla voi olla merkitystä luottamus- tai virkatehtävän hoidossa

Teollisuuden ja liikkeenharjoittajien seura Pamaus johtokunnan jäsen.

Perustiedot

Nimi	Balac Ansu
Titteli	
Puolue	Vihreä liitto
Toimielin	Tekninen lautakunta (varajäsen)
Sähköposti	annesophie.balac@vantaa.fi
Puhelin	

Kotiosoite

Suuralue
Myyrmäen suuralue

Lisätiedot

-

Sidonnaisuudet

1. Johto- ja luottamustehtävät elinkeinotoimintaa harjoittavissa yhteisöissä (Yhteisön nimi, toimiala, tehtävä)

Kunnan nimeämänä edustajana:

-

Muut tehtävät:

-

2. Merkittävä varallisuus

-

3. Muu sidonnaisuus, jolla voi olla merkitystä luottamus- tai virkatehtävän hoidossa

Perustiedot

Nimi	Bruun Susanna
Titteli	etuuspäällikkö, VTM
Puolue	Suomen Sosialidemokraattinen Puolue
Toimielin	Kaupunginvaltuusto (jäsen), Tekninen lautakunta (jäsen)
Sähköposti	susanna.bruun@vantaa.fi
Puhelin	+358 40 720 9848

Kotiosoite

Suuralue
Myyrmäen suuralue
, 01670 Vantaa

Lisätiedot

Asun Vantaanlaaksossa.

Sidonnaisuudet

1. Johto- ja luottamustehtävät elinkeinotoimintaa harjoittavissa yhteisöissä (Yhteisön nimi, toimiala, tehtävä)

Kunnan nimeämänä edustajana:

-

Muut tehtävät:

Helsingin seudun opiskelija-asuntosäätiö HOAS:n hallituksen jäsen 2017-. Säätiön toimiala on asuntojen vuokraus.

2. Merkittävä varallisuus

-

3. Muu sidonnaisuus, jolla voi olla merkitystä luottamus- tai virkatehtävän hoidossa

Yhteiskunta-alan korkeakoulutetut ry:n liittovaltuuston jäsen.

Perustiedot

Nimi	Bulut Emil
Titteli	
Puolue	Vihreä liitto
Toimielin	Kaupunginvaltuusto (varajäsen), Kaupunginhallitus (varajäsen), Yleisjaosto (varajäsen)
Sähköposti	emil.bulut@vantaa.fi
Puhelin	+358 50 343 2880

Kotiosoite

Suuralue
Myyrmäen suuralue
Liesikuja 6 B 27, 01600 Vantaa

Lisätiedot

-

Sidonnaisuudet

1. Johto- ja luottamustehtävät elinkeinotoimintaa harjoittavissa yhteisöissä (Yhteisön nimi, toimiala, tehtävä)

Kunnan nimeämänä edustajana:

-

Muut tehtävät:

-

2. Merkittävä varallisuus

-

3. Muu sidonnaisuus, jolla voi olla merkitystä luottamus- tai virkatehtävän hoidossa

-

Perustiedot

Nimi	Edelmann Jan
Titteli	kauppatieteiden tohtori
Puolue	Kansallinen Kokoomus
Toimielin (varajäsen), Opetuslautakunta (puheenjohtaja)	Kaupunginvaltuusto (jäsen), Vantaan suun terveydenhuollon liikelaitoksen johtokunta
Sähköposti	jan.edelmann@vantaa.fi
Puhelin	+358 45 353 4411

Kotiosoite

Suuralue
Korson suuralue

Lisätiedot

-

Sidonnaisuudet

1. Johto- ja luottamustehtävät elinkeinotoimintaa harjoittavissa yhteisöissä (Yhteisön nimi, toimiala, tehtävä)

Kunnan nimeämänä edustajana:

VTK, hallituksen varapuheenjohtaja

Muut tehtävät:

Edelmann Consulting Oy, toimitusjohtaja

2. Merkittävä varallisuus

-

3. Muu sidonnaisuus, jolla voi olla merkitystä luottamus- tai virkatehtävän hoidossa

Perustiedot

Nimi	Eklund Tarja
Titteli	Leipomotyöntekijä
Puolue	Suomen Sosialidemokraattinen Puolue
Toimielin	Kaupunginvaltuusto (jäsen), Tarkastuslautakunta (jäsen), Kaupunkisuunnittelulautakunta (jäsen), Kaupunkisuunnittelulautakunnan rakennuslupajaosto (varapuheenjohtaja)
Sähköposti	tarja.eklund@vantaa.fi
Puhelin	+358 40 827 7867

Kotiosoite

Suuralue
Hakunilan suuralue
Vyhtitie 27, 01260 Vantaa

Lisätiedot

-

Sidonnaisuudet

1. Johto- ja luottamustehtävät elinkeinotoimintaa harjoittavissa yhteisöissä (Yhteisön nimi, toimiala, tehtävä)

Kunnan nimeämänä edustajana:

-

Muut tehtävät:

Maakuntavaltuusto varajäsen, Helsinginseudun maakuntakaava jäsen, Hok-Elannon edustajisto, Seurakuntayhtymän kirkkovaltuusto, yhteinen seurakuntaneuvosto ja Hakunilan seurakuntaneuvosto.

2. Merkittävä varallisuus

Ei

3. Muu sidonnaisuus, jolla voi olla merkitystä luottamus- tai virkatehtävän hoidossa

Ei

Perustiedot

Nimi	Eskelinen Jarno
Titteli	Toiminnanohjaaja
Puolue	Suomen Sosialidemokraattinen Puolue
Toimielin	Kaupunginvaltuusto (jäsen), Tarkastuslautakunta (jäsen), Tekninen lautakunta (jäsen)
Sähköposti	jarno.eskelinen@vantaa.fi
Puhelin	+358 45 219 7553

Kotiosoite

Suuralue
Tikkurilan suuralue
Kielotie 38 B 41, 01300 Vantaa

Lisätiedot

-

www.jarnoeskelinen.info

Sidonnaisuudet

1. Johto- ja luottamustehtävät elinkeinotoimintaa harjoittavissa yhteisöissä (Yhteisön nimi, toimiala, tehtävä)

Kunnan nimeämänä edustajana:

-

Muut tehtävät:

Ei lisättävää muista sidonnaisuuksista tai tehtävistä.

2. Merkittävä varallisuus

Ei varallisuutta, lainoja, sijoituksia, omaisuutta, kiinteistöjä ym.

3. Muu sidonnaisuus, jolla voi olla merkitystä luottamus- tai virkatehtävän hoidossa

Tikkurilan seurakuntaneuvosto, varajäsen. Yhteinen seurakuntatyön johtokunta, varajäsen. Tikkurilan seurakunnan varhaisnuoret ja aikuiset työryhmä, jäsen. Vantaan kuuloyhdistys, hallituksen jäsen. Vantaan Apuraide ry, Toiminnanjohtaja

Perustiedot

Nimi Forsberg Magnus
Titteli
Puolue Suomen Sosialidemokraattinen Puolue
Toimielin Kaupunkisuunnittelulautakunta (varajäsen)
Sähköposti magnus.forsberg@vantaa.fi
Puhelin

Kotiosoite

Lähdepuistontie 20.E.24, 01230 Vantaa

Lisätiedot

-

Sidonnaisuudet

1. Johto- ja luottamustehtävät elinkeinotoimintaa harjoittavissa yhteisöissä (Yhteisön nimi, toimiala, tehtävä)

Kunnan nimeämänä edustajana:

-

Muut tehtävät:

-

2. Merkittävä varallisuus

-

3. Muu sidonnaisuus, jolla voi olla merkitystä luottamus- tai virkatehtävän hoidossa

-

Perustiedot

Nimi	Hakulinen Pentti
Titteli	Kaupunkineuvos
Puolue	Suomen Keskusta
Toimielin	Kaupunginvaltuusto (varajäsen), Kaupunginhallitus (jäsen)
Sähköposti	pentti.hakulinen@vantaa.fi
Puhelin	+358 50 598 5858

Kotiosoite

Suuralue
Koivukylän suuralue
Markuntie 5B, 01400 Vantaa

Lisätiedot

-

Sidonnaisuudet

1. Johto- ja luottamustehtävät elinkeinotoimintaa harjoittavissa yhteisöissä (Yhteisön nimi, toimiala, tehtävä)

Kunnan nimeämänä edustajana:

-

Muut tehtävät:

-

2. Merkittävä varallisuus

Kolme asunto-osakehuoneistoa Koivukylän suuralueella.

3. Muu sidonnaisuus, jolla voi olla merkitystä luottamus- tai virkatehtävän hoidossa

-

Perustiedot

Nimi	Halonen Solveig
Titteli	
Puolue	Suomen ruotsalainen kansanpuolue
Toimielin	Kaupunkisuunnittelulautakunta (varajäsen)
Sähköposti	solveig.halonen@vantaa.fi
Puhelin	

Kotiosoite

Suuralue
Hakunilan suuralue
Kungsbacksvägen 118, 01260 Vanda

Lisätiedot

-

Sidonnaisuudet

1. Johto- ja luottamustehtävät elinkeinotoimintaa harjoittavissa yhteisöissä (Yhteisön nimi, toimiala, tehtävä)

Kunnan nimeämänä edustajana:

ei ole

Muut tehtävät:

ei ole

2. Merkittävä varallisuus

ei ole

3. Muu sidonnaisuus, jolla voi olla merkitystä luottamus- tai virkatehtävän hoidossa

ei ole

Perustiedot

Nimi	Happonen Matti
Titteli	arkkitehti
Puolue	Vihreä liitto
Toimielin	Tekninen lautakunta (varajäsen)
Sähköposti	matti.happonen@vantaa.fi
Puhelin	

Kotiosoite

Suuralue
Hakunilan suuralue
Suksitie 10, 01280 Vantaa

Lisätiedot

-

Sidonnaisuudet

1. Johto- ja luottamustehtävät elinkeinotoimintaa harjoittavissa yhteisöissä (Yhteisön nimi, toimiala, tehtävä)

Kunnan nimeämänä edustajana:

-

Muut tehtävät:

Toimitusjohtajan tehtävät kokonaan omistamassani Arkkitehtitoimisto Matti Happonen Oy:ssä, jossa olen kokopäivätyössä.

2. Merkittävä varallisuus

-

3. Muu sidonnaisuus, jolla voi olla merkitystä luottamus- tai virkatehtävän hoidossa

-

Perustiedot

Nimi	Haverinen Soili
Titteli	Teologi
Puolue	Suomen Kristillisdemokraatit
Toimielin	Kaupunginvaltuusto (varajäsen), Kaupunginhallitus (varajäsen)
Sähköposti	soili.haverinen@vantaa.fi
Puhelin	+358 50 356 1165

Kotiosoite

Suuralue
Aviapoliiksen suuralue
Herttuantie 3 C 50, 01520 Vantaa

Lisätiedot

-

soilihaverinen.fi

facebook.com/soilihaverinen/

twitter.com/SoiliHaverinen

Sidonnaisuudet

1. Johto- ja luottamustehtävät elinkeinotoimintaa harjoittavissa yhteisöissä (Yhteisön nimi, toimiala, tehtävä)

Kunnan nimeämänä edustajana:

-

Muut tehtävät:

-

2. Merkittävä varallisuus

-

3. Muu sidonnaisuus, jolla voi olla merkitystä luottamus- tai virkatehtävän hoidossa

Suomen teologinen instituutti, hallituksen jäsen ja 2. varapuheenjohtaja Priscilla-yhdistys ry, hallituksen jäsen ja varapuheenjohtaja Suomen ev.lut. kirkko, Helsingin hiippakunta, hiippakuntavaltuusto, varajäsen

Perustiedot

Nimi	Heikkonen Raija
Titteli	Psykoterapeutti
Puolue	Suomen Sosialidemokraattinen Puolue
Toimielin johtokunta (puheenjohtaja)	Kaupunginvaltuusto (varajäsen), Vantaan suun terveydenhuollon liikelaitoksen
Sähköposti	raija.heikkonen@vantaa.fi
Puhelin	+358 40 820 3667

Kotiosoite

Suuralue
Koivukylän suuralue
Laidunpolku 5 E 24, 01360 Vantaa

Lisätiedot

-

Sidonnaisuudet

1. Johto- ja luottamustehtävät elinkeinotoimintaa harjoittavissa yhteisöissä (Yhteisön nimi, toimiala, tehtävä)

Kunnan nimeämänä edustajana:

Suun terveydenhuollon liikelaitoksen puheenjohtaja

Muut tehtävät:

Kaupunginvaltuusto varajäsen

2. Merkittävä varallisuus

-

3. Muu sidonnaisuus, jolla voi olla merkitystä luottamus- tai virkatehtävän hoidossa

-

Perustiedot

Nimi	Heinänen Juha-Pekka
Titteli	
Puolue	Perussuomalaiset
Toimielin	Kaupunginvaltuusto (varajäsen), Kaupunkisuunnittelulautakunta (varajäsen), Kaupunkisuunnittelulautakunnan rakennuslupajaosto (jäsen)
Sähköposti	juha-pekka.heinanen@vantaa.fi
Puhelin	+358 40 514 1773

Kotiosoite

Piikkikuja 6 A 12, 01650 Vantaa

Lisätiedot

-

Sidonnaisuudet

1. Johto- ja luottamustehtävät elinkeinotoimintaa harjoittavissa yhteisöissä (Yhteisön nimi, toimiala, tehtävä)

Kunnan nimeämänä edustajana:

-

Muut tehtävät:

-

2. Merkittävä varallisuus

-

3. Muu sidonnaisuus, jolla voi olla merkitystä luottamus- tai virkatehtävän hoidossa

-

Perustiedot

Nimi	Hiltunen Risto
Titteli	Neuvotteleva virkamies
Puolue	Suomen Sosialidemokraattinen Puolue
Toimielin	Vantaan työterveys liikelaitoksen johtokunta (jäsen (varapuheenjohtaja))
Sähköposti	risto.hiltunen@vantaa.fi
Puhelin	

Kotiosoite

Suuralue
Hakunilan suuralue
Vaunukalliontie 32, 01200 Vantaa

Lisätiedot

-

Sidonnaisuudet

1. Johto- ja luottamustehtävät elinkeinotoimintaa harjoittavissa yhteisöissä (Yhteisön nimi, toimiala, tehtävä)

Kunnan nimeämänä edustajana:
Vantaan työterveyden johtokunta

Muut tehtävät:

Ei

2. Merkittävä varallisuus

Ei

3. Muu sidonnaisuus, jolla voi olla merkitystä luottamus- tai virkatehtävän hoidossa

Ei

Perustiedot

Nimi	Hämäläinen Anu
Titteli	
Puolue	Suomen Sosialidemokraattinen Puolue
Toimielin	Kaupunginvaltuusto (varajäsen), Kaupunginhallitus (varajäsen), Yleisjaosto (varajäsen)
Sähköposti	anu.hamalainen.lh@vantaa.fi
Puhelin	

Kotiosoite

Suuralue
Kivistön suuralue

Lisätiedot

Ei sidonnaisuuksia

Sidonnaisuudet

1. Johto- ja luottamustehtävät elinkeinotoimintaa harjoittavissa yhteisöissä (Yhteisön nimi, toimiala, tehtävä)

Kunnan nimeämänä edustajana:

Ei sidonnaisuuksia

Muut tehtävät:

-

2. Merkittävä varallisuus

Ei sidonnaisuuksia

3. Muu sidonnaisuus, jolla voi olla merkitystä luottamus- tai virkatehtävän hoidossa

Ei sidonnaisuuksia

Perustiedot

Nimi	Isberg Jeppe
Titteli	Yrittäjä
Puolue	Suomen Keskusta
Toimielin	Kaupunkisuunnittelulautakunta (varajäsen)
Sähköposti	jeppe.isberg@vantaa.fi
Puhelin	

Kotiosoite

Suuralue
Kivistön suuralue
Aurinkotie 8, 01760 Vantaa

Lisätiedot

-

Sidonnaisuudet

1. Johto- ja luottamustehtävät elinkeinotoimintaa harjoittavissa yhteisöissä (Yhteisön nimi, toimiala, tehtävä)

Kunnan nimeämänä edustajana:

-

Muut tehtävät:

Trans Isberg Oy, toimitusjohtaja

2. Merkittävä varallisuus

Ei ole

3. Muu sidonnaisuus, jolla voi olla merkitystä luottamus- tai virkatehtävän hoidossa

Romano Missio Ry, hallituksen jäsen

Perustiedot

Nimi	Juurikkala Timo
Titteli	
Puolue	Vihreä liitto
Toimielin (jäsen)	Kaupunginvaltuusto (jäsen), Kaupunginhallitus (2. varapuheenjohtaja), Yleisjaosto
Sähköposti	timo.juurikkala@vantaa.fi
Puhelin	+358 40 555 4013

Kotiosoite

Suuralue
Kivistön suuralue
Vestrantie 12, 01750 Vantaa

Lisätiedot

-

Sidonnaisuudet

1. Johto- ja luottamustehtävät elinkeinotoimintaa harjoittavissa yhteisöissä (Yhteisön nimi, toimiala, tehtävä)

Kunnan nimeämänä edustajana:

-

Muut tehtävät:

Omistaja Britti-Helmet Ky (antiikkimoottoripyörien ja osien myynti)

2. Merkittävä varallisuus

Asuin- ja liikekiinteistö Keimolassa

3. Muu sidonnaisuus, jolla voi olla merkitystä luottamus- tai virkatehtävän hoidossa

-

Perustiedot

Nimi	Järveläinen Anu Pia
Titteli	
Puolue	Vasemmistoliitto
Toimielin	Tekninen lautakunta (jäsen)
Sähköposti	anu.jarvelainen@vantaa.fi
Puhelin	

Kotiosoite

Suuralue
Koivukylän suuralue

Lisätiedot

-

Sidonnaisuudet

1. Johto- ja luottamustehtävät elinkeinotoimintaa harjoittavissa yhteisöissä (Yhteisön nimi, toimiala, tehtävä)

Kunnan nimeämänä edustajana:

-

Muut tehtävät:

-

2. Merkittävä varallisuus

-

3. Muu sidonnaisuus, jolla voi olla merkitystä luottamus- tai virkatehtävän hoidossa

-

Perustiedot

Nimi	Jääskeläinen Pietari
Titteli	
Puolue	Perussuomalaiset
Toimielin	Kaupunginvaltuusto (jäsen), Tarkastuslautakunta (puheenjohtaja)
Sähköposti	pietari.jaaskelainen@vantaa.fi
Puhelin	+358 50 582 9444

Kotiosoite

Suuralue
Tikkurilan suuralue
, Vantaa

Lisätiedot

-

Sidonnaisuudet

1. Johto- ja luottamustehtävät elinkeinotoimintaa harjoittavissa yhteisöissä (Yhteisön nimi, toimiala, tehtävä)

Kunnan nimeämänä edustajana:

-

Muut tehtävät:

-

2. Merkittävä varallisuus

-

3. Muu sidonnaisuus, jolla voi olla merkitystä luottamus- tai virkatehtävän hoidossa

-

Perustiedot

Nimi	Kaira Lauri
Titteli	Viestintäjohtaja
Puolue	Kansallinen Kokoomus
Toimielin	Kaupunginvaltuusto (jäsen), Kaupunginhallitus (jäsen), Yleisjaosto (jäsen)
Sähköposti	lauri.kaira@vantaa.fi
Puhelin	+358 400 503 554

Kotiosoite

Suuralue
Myyrmäen suuralue

Lisätiedot

-

www.laurikaira.fi

Sidonnaisuudet

1. Johto- ja luottamustehtävät elinkeinotoimintaa harjoittavissa yhteisöissä (Yhteisön nimi, toimiala, tehtävä)

Kunnan nimeämänä edustajana:

-

Muut tehtävät:

Esittävien taiteilijoiden ja äänitteiden tuottajien tekijänoikeusyhdistys Gramex ry:n viestintäjohtaja ja johtoryhmän jäsen
Luovan työn tekijät ja yrittäjät LYHTY -eduvalvontaprojektin edunvalvontajohtaja

2. Merkittävä varallisuus

-

3. Muu sidonnaisuus, jolla voi olla merkitystä luottamus- tai virkatehtävän hoidossa

Suomen Elokuvasäätiön hallituksen puheenjohtaja
Tekijänoikeuden tiedotus- ja valvontakeskuksen hallituksen jäsen
Lions Club Vantaa Pähkinärinne presidentti

Perustiedot

Nimi	Kanerva Sami
Titteli	
Puolue	Kansallinen Kokoomus
Toimielin	Kaupunginvaltuusto (jäsen), Kaupunginhallitus (varajäsen), Opetuslautakunta (jäsen)
Sähköposti	sami.p.kanerva@vantaa.fi
Puhelin	+358 50 332 1341

Kotiosoite

Suuralue
Aviapoliksen suuralue

Lisätiedot

-

Sidonnaisuudet

1. Johto- ja luottamustehtävät elinkeinotoimintaa harjoittavissa yhteisöissä (Yhteisön nimi, toimiala, tehtävä)

Kunnan nimeämänä edustajana:

-

Muut tehtävät:

-

2. Merkittävä varallisuus

-

3. Muu sidonnaisuus, jolla voi olla merkitystä luottamus- tai virkatehtävän hoidossa

Vantaankosken Kokoomus ry, hallituksen puheenjohtaja

Perustiedot

Nimi	Karinen Ville
Titteli	palveluesimies, FM
Puolue	Vasemmistoliitto
Toimielin	Kaupunginhallitus (varajäsen)
Sähköposti	ville.karinen@vantaa.fi
Puhelin	

Kotiosoite

Suuralue
Tikkurilan suuralue
Simonkallionkuja 4-6 b 32, 01300 VANTAA

Lisätiedot

-

Sidonnaisuudet

1. Johto- ja luottamustehtävät elinkeinotoimintaa harjoittavissa yhteisöissä (Yhteisön nimi, toimiala, tehtävä)

Kunnan nimeämänä edustajana:

-

Muut tehtävät:

-

2. Merkittävä varallisuus

-

3. Muu sidonnaisuus, jolla voi olla merkitystä luottamus- tai virkatehtävän hoidossa

-

Perustiedot

Nimi	Karpin Tiia
Titteli	Lehtori, FM
Puolue	Kansallinen Kokoomus
Toimielin (varapuheenjohtaja))	Opetuslautakunta (varajäsen), Opetuslautakunnan yksilöasioiden jaosto (jäsen
Sähköposti	tia.karpin@vantaa.fi
Puhelin	

Kotiosoite

Suuralue
Hakunilan suuralue

Lisätiedot

-

Sidonnaisuudet

1. Johto- ja luottamustehtävät elinkeinotoimintaa harjoittavissa yhteisöissä (Yhteisön nimi, toimiala, tehtävä)

Kunnan nimeämänä edustajana:

-

Muut tehtävät:

-

2. Merkittävä varallisuus

-

3. Muu sidonnaisuus, jolla voi olla merkitystä luottamus- tai virkatehtävän hoidossa

-

Perustiedot

Nimi	Kasonen Mika
Titteli	Ylikonstaapeli
Puolue	Kansallinen Kokoomus
Toimielin	Kaupunginvaltuusto (jäsen), Tekninen lautakunta (jäsen)
Sähköposti	mika.kasonen@vantaa.fi
Puhelin	

Kotiosoite

Suuralue
Hakunilan suuralue

Lisätiedot

-

www.mikakasonen.fi

Sidonnaisuudet

1. Johto- ja luottamustehtävät elinkeinotoimintaa harjoittavissa yhteisöissä (Yhteisön nimi, toimiala, tehtävä)

Kunnan nimeämänä edustajana:

Ei ilmoitettavia sidonnaisuuksia.

Muut tehtävät:

-

2. Merkittävä varallisuus

Ei ilmoitettavaa varallisuutta.

3. Muu sidonnaisuus, jolla voi olla merkitystä luottamus- tai virkatehtävän hoidossa

Lions Club Hakunila / Vantaa jäsen. Poliisi-Erämiehet ry:n metsästyksen johtaja. Seura Helsinkiläinen, metsästysalueet Espoo / Vihti.

Perustiedot

Nimi	Kaukola Ulla
Titteli	kaupunginvaltuutettu, SDP:n valtuustoryhmän 1. vpj
Puolue	Suomen Sosialidemokraattinen Puolue
Toimielin	Kaupunginvaltuusto (jäsen), Kaupunginhallitus (jäsen)
Sähköposti	ulla.kaukola@vantaa.fi
Puhelin	+358 41 503 5175

Kotiosoite

Suuralue
Myyrmäen suuralue

Lisätiedot

-

ullakaukola.fi

Sidonnaisuudet

1. Johto- ja luottamustehtävät elinkeinotoimintaa harjoittavissa yhteisöissä (Yhteisön nimi, toimiala, tehtävä)

Kunnan nimeämänä edustajana:

Koy Tiedepuiston hallituksen pj

Muut tehtävät:

-

2. Merkittävä varallisuus

-

3. Muu sidonnaisuus, jolla voi olla merkitystä luottamus- tai virkatehtävän hoidossa

-

Perustiedot

Nimi	Kauppinen Kaisa
Titteli	TtM
Puolue	Suomen Keskusta
Toimielin	Tekninen lautakunta (varajäsen)
Sähköposti	kaisa.kauppinen@vantaa.fi
Puhelin	

Kotiosoite

Suuralue
Tikkurilan suuralue
, Vantaa

Lisätiedot

-

Sidonnaisuudet

1. Johto- ja luottamustehtävät elinkeinotoimintaa harjoittavissa yhteisöissä (Yhteisön nimi, toimiala, tehtävä)

Kunnan nimeämänä edustajana:

Ei

Muut tehtävät:

Ei

2. Merkittävä varallisuus

Ei

3. Muu sidonnaisuus, jolla voi olla merkitystä luottamus- tai virkatehtävän hoidossa

Ei

Perustiedot

Nimi	Kauppinen Sirpa (Siru)
Titteli	
Puolue	Vihreä liitto
Toimielin	Kaupunginvaltuusto (2. varapuheenjohtaja)
Sähköposti	sirpa.kauppinen@vantaa.fi
Puhelin	+358 40 540 4691

Kotiosoite

Suuralue
Myyrmäen suuralue
Vanhankyläntie 5B5, 01630 Vantaa

Lisätiedot

-

Sidonnaisuudet

1. Johto- ja luottamustehtävät elinkeinotoimintaa harjoittavissa yhteisöissä (Yhteisön nimi, toimiala, tehtävä)

Kunnan nimeämänä edustajana:

Vantaan Energia Oy, (energiantuotanto ja sähköverkko), hallituksen jäsen. (Tehtävä loppuu elokuussa 2017).
Helsingin seudun liikenne kuntayhtymä, hallituksen jäsen.

Muut tehtävät:

-

2. Merkittävä varallisuus

-

3. Muu sidonnaisuus, jolla voi olla merkitystä luottamus- tai virkatehtävän hoidossa

Vantaan vanhempainyhdistyksen sisäilmatoimikunnan jäsen

Perustiedot

Nimi	Kivimäki Otso
Titteli	
Puolue	Kansallinen Kokoomus
Toimielin	Kaupunginvaltuusto (varajäsen), Kaupunkisuunnittelulautakunta (jäsen)
Sähköposti	otso.kivimaki@vantaa.fi
Puhelin	+358 44 522 6996

Kotiosoite

Lisätiedot

-

<https://www.facebook.com/otsokivimaki/>
www.otsokivimaki.fi

Sidonnaisuudet

1. Johto- ja luottamustehtävät elinkeinotoimintaa harjoittavissa yhteisöissä (Yhteisön nimi, toimiala, tehtävä)

Kunnan nimeämänä edustajana:

-

Muut tehtävät:

Aviator Properties Ltd Oy:n Hallituksen puheenjohtaja sekä osakas. Oy Prikatti Ab:n osakas. Newsec Advice Oy:n osakas

2. Merkittävä varallisuus

Kiinteistövarallisuus Aviator Properties Ltd Oy:n kautta.

3. Muu sidonnaisuus, jolla voi olla merkitystä luottamus- tai virkatehtävän hoidossa

-

Perustiedot

Nimi	Koivisto Jari
Titteli	FM
Puolue	Suomen Sosialidemokraattinen Puolue
Toimielin	Kaupunkisuunnittelulautakunta (varajäsen)
Sähköposti	jari.koivisto@vantaa.fi
Puhelin	

Kotiosoite

Suuralue
Hakunilan suuralue
Vaunukalliontie 3 E, 01200 Vantaa

Lisätiedot

-

Sidonnaisuudet

1. Johto- ja luottamustehtävät elinkeinotoimintaa harjoittavissa yhteisöissä (Yhteisön nimi, toimiala, tehtävä)

Kunnan nimeämänä edustajana:

Heureka hallitus vuoden 2017 loppuun

Muut tehtävät:

-

2. Merkittävä varallisuus

-

3. Muu sidonnaisuus, jolla voi olla merkitystä luottamus- tai virkatehtävän hoidossa

-

Perustiedot

Nimi Koivuniemi Jarkko
Titteli
Puolue Kansallinen Kokoomus
Toimielin Vantaan työterveys liikelaitoksen johtokunta (jäsen (puheenjohtaja)),
Keskusvaalilautakunta (jäsen)
Sähköposti jarkko.koivuniemi@vantaa.fi
Puhelin

Kotiosoite

Taikurintie 11, 01390 Vantaa

Lisätiedot

-

Sidonnaisuudet

1. Johto- ja luottamustehtävät elinkeinotoimintaa harjoittavissa yhteisöissä (Yhteisön nimi, toimiala, tehtävä)

Kunnan nimeämänä edustajana:

-

Muut tehtävät:

Vantaan työterveyden johtokunta, puheenjohtaja

2. Merkittävä varallisuus

-

3. Muu sidonnaisuus, jolla voi olla merkitystä luottamus- tai virkatehtävän hoidossa

Keski-Vantaan kokoomus ry, hallituksen jäsen Rapu Training Oy, hallituksen puheenjohtaja LearningHouse Oy,
hallituksen puheenjohtaja HJ Secret Oy, hallituksen jäsen

Perustiedot

Nimi	Kortesalmi Marilla
Titteli	Liiketalouden lehtori
Puolue	Kansallinen Kokoomus
Toimielin	Kaupunginvaltuusto (varajäsen), Kaupunginhallitus (varajäsen), Yleisjaosto (jäsen)
Sähköposti	marilla.kortesalmi@vantaa.fi
Puhelin	+358 40 652 6141

Kotiosoite

Suuralue
Korson suuralue
Hirvatie 15, 01450 Vantaa

Lisätiedot

-

Sidonnaisuudet

1. Johto- ja luottamustehtävät elinkeinotoimintaa harjoittavissa yhteisöissä (Yhteisön nimi, toimiala, tehtävä)

Kunnan nimeämänä edustajana:

-

Muut tehtävät:

Uudenmaan Suzuki-instituutti, hallituksen puheenjohtaja

2. Merkittävä varallisuus

-

3. Muu sidonnaisuus, jolla voi olla merkitystä luottamus- tai virkatehtävän hoidossa

Liiketalouden lehtori, Laurea-ammattikorkeakoulu

Perustiedot

Nimi Koskelin Kia
Titteli
Puolue Suomen Sosialidemokraattinen Puolue
Toimielin Tekninen lautakunta (jäsen)
Sähköposti kia.koskelin@vantaa.fi
Puhelin

Kotiosoite

Suuralue
Tikkurilan suuralue

Lisätiedot

-

Sidonnaisuudet

1. Johto- ja luottamustehtävät elinkeinotoimintaa harjoittavissa yhteisöissä (Yhteisön nimi, toimiala, tehtävä)

Kunnan nimeämänä edustajana:

-

Muut tehtävät:

-

2. Merkittävä varallisuus

-

3. Muu sidonnaisuus, jolla voi olla merkitystä luottamus- tai virkatehtävän hoidossa

-

Perustiedot

Nimi	Kostamo Miika
Titteli	Business Developer
Puolue	Suomen Sosialidemokraattinen Puolue
Toimielin	Keski-Uudenmaan pelastuslaitoksen johtokunta (puheenjohtaja)
Sähköposti	miika.kostamo@vantaa.fi
Puhelin	

Kotiosoite

Suuralue
Tikkurilan suuralue
Staffaksenkuja 7 a 2, 01300 Vantaa

Lisätiedot

-

Sidonnaisuudet

1. Johto- ja luottamustehtävät elinkeinotoimintaa harjoittavissa yhteisöissä (Yhteisön nimi, toimiala, tehtävä)

Kunnan nimeämänä edustajana:

-

Muut tehtävät:

Yritysapina, johdon konsultointi, yksityisyrittäjä

2. Merkittävä varallisuus

-

3. Muu sidonnaisuus, jolla voi olla merkitystä luottamus- tai virkatehtävän hoidossa

Perustiedot

Nimi	Kostilainen Anniina
Titteli	Metsänhoitaja
Puolue	Vihreä liitto
Toimielin (varapuheenjohtaja)	Kaupunginvaltuusto (jäsen), Vapaa-ajan lautakunta (jäsen), Tekninen lautakunta
Sähköposti	anniina.kostilainen@vantaa.fi
Puhelin	+358 44 584 0164

Kotiosoite

Suuralue
Aviapoliksen suuralue
Lähettilääntie 7 A 12, 01520 Vantaa

Lisätiedot

-

Sidonnaisuudet

1. Johto- ja luottamustehtävät elinkeinotoimintaa harjoittavissa yhteisöissä (Yhteisön nimi, toimiala, tehtävä)

Kunnan nimeämänä edustajana:

Ei ole

Muut tehtävät:

Suomen 4H-LIITON VALTUUSKUNTA

2. Merkittävä varallisuus

Ei ole

3. Muu sidonnaisuus, jolla voi olla merkitystä luottamus- tai virkatehtävän hoidossa

Ei ole

Perustiedot

Nimi	Kotila Pirkko
Titteli	Toimittaja, VTM
Puolue	Vasemmistoliitto
Toimielin	Kaupunginvaltuusto (varajäsen), Kaupunginhallitus (jäsen)
Sähköposti	pirkko.kotila@vantaa.fi
Puhelin	

Kotiosoite

Lisätiedot

+358407005397

Sidonnaisuudet

1. Johto- ja luottamustehtävät elinkeinotoimintaa harjoittavissa yhteisöissä (Yhteisön nimi, toimiala, tehtävä)

Kunnan nimeämänä edustajana:

-

Muut tehtävät:

-

2. Merkittävä varallisuus

-

3. Muu sidonnaisuus, jolla voi olla merkitystä luottamus- tai virkatehtävän hoidossa

-

Perustiedot

Nimi Kurki Piia
Titteli liiketoimintajohtaja, terveydenhoitaja YAMK
Puolue Kansallinen Kokoomus
Toimielin Kaupunginvaltuusto (jäsen), Tarkastuslautakunta (jäsen),
Kaupunkisuunnittelulautakunnan rakennuslupajaosto (varajäsen), Kaupunkisuunnittelulautakunta
(varapuheenjohtaja)
Sähköposti piia.kurki@vantaa.fi
Puhelin +358 44 030 9850

Kotiosoite

Suuralue
Kivistön suuralue

Lisätiedot

-

Sidonnaisuudet

1. Johto- ja luottamustehtävät elinkeinotoimintaa harjoittavissa yhteisöissä (Yhteisön nimi, toimiala, tehtävä)

Kunnan nimeämänä edustajana:

-

Muut tehtävät:

Suomen Fysiogeriatría Oy, fysioterapiapalvelut, liiketoimintajohtaja.

2. Merkittävä varallisuus

-

3. Muu sidonnaisuus, jolla voi olla merkitystä luottamus- tai virkatehtävän hoidossa

-

Perustiedot

Nimi	Kuusela Minna
Titteli	Arkkitehti, tutkija
Puolue	Vihreä liitto
Toimielin	Kaupunginvaltuusto (jäsen), Kaupunginhallitus (varajäsen), Yleisjaosto (varajäsen)
Sähköposti	minna.kuusela@vantaa.fi
Puhelin	+358 44 714 3695

Kotiosoite

Suuralue
Tikkurilan suuralue
Keltamotie 34 a, 01300 Vantaa

Lisätiedot

-

Sidonnaisuudet

1. Johto- ja luottamustehtävät elinkeinotoimintaa harjoittavissa yhteisöissä (Yhteisön nimi, toimiala, tehtävä)

Kunnan nimeämänä edustajana:

Ei ole

Muut tehtävät:

Ei ole

2. Merkittävä varallisuus

Ei ole tässä merkityksellistä

3. Muu sidonnaisuus, jolla voi olla merkitystä luottamus- tai virkatehtävän hoidossa

Ei ole

Perustiedot

Nimi	Kähkönen Osmo
Titteli	Eläkeläinen (ex-tj)
Puolue	Suomen Sosialidemokraattinen Puolue
Toimielin	Kaupunginhallitus (varajäsen)
Sähköposti	osmo.kahkonen@vantaa.fi
Puhelin	+358 50 556 7036

Kotiosoite

Suuralue
Koivukylän suuralue
Raimontie 5, 01400 Vantaa 40

Lisätiedot

-

Sidonnaisuudet

1. Johto- ja luottamustehtävät elinkeinotoimintaa harjoittavissa yhteisöissä (Yhteisön nimi, toimiala, tehtävä)

Kunnan nimeämänä edustajana:

-

Muut tehtävät:

TSL-Vantaan opi, pj Salonsaaren Lomakylä ry, pj Rekolan-Koivukylän Eläkkeensaajat ry, pj Rekolan TY, varapj

2. Merkittävä varallisuus

Sijoitusasunto, Tikkurila Keltamotie 44 A2 (80 m2)

3. Muu sidonnaisuus, jolla voi olla merkitystä luottamus- tai virkatehtävän hoidossa

-

Perustiedot

Nimi	Kähärä Sirkka-Liisa
Titteli	sairaanhoitaja, projektisuunnittelija
Puolue	Suomen Sosialidemokraattinen Puolue
Toimielin	Kaupunginvaltuusto (jäsen), Vapaa-ajan lautakunta (puheenjohtaja)
Sähköposti	sirkka-liisa.kahara@vantaa.fi
Puhelin	+358 50 521 7189

Kotiosoite

Suuralue
Koivukylän suuralue
Rautkallionkatu 4 B 36, 01360 Vantaa

Lisätiedot

Olen asioihin perehtyvä, niihin perehtyvä ja sanavalmis päättäjä. Haluan saada aikaan tuloksia ja vantaalaisten arkea sujuvoittavia päätöksiä. Perheeseeni kuuluu aviomiehen lisäksi kaksi aikuista lasta. Harrastan liikuntaa, lukemista ja matkustelua.

www.sirkkaliisakahara.fi

Sidonnaisuudet

1. Johto- ja luottamustehtävät elinkeinotoimintaa harjoittavissa yhteisöissä (Yhteisön nimi, toimiala, tehtävä)

Kunnan nimeämänä edustajana:

-

Muut tehtävät:

HOK-Elannon hallintoneuvoston jäsen 2017 -

2. Merkittävä varallisuus

-

3. Muu sidonnaisuus, jolla voi olla merkitystä luottamus- tai virkatehtävän hoidossa

Perustiedot

Nimi	Kärki Niilo
Titteli	
Puolue	Perussuomalaiset
Toimielin	Kaupunginvaltuusto (jäsen), Kaupunkisuunnittelulautakunta (jäsen)
Sähköposti	niilo.karki@vantaa.fi
Puhelin	

Kotiosoite

Lisätiedot

-

Sidonnaisuudet

1. Johto- ja luottamustehtävät elinkeinotoimintaa harjoittavissa yhteisöissä (Yhteisön nimi, toimiala, tehtävä)

Kunnan nimeämänä edustajana:

-

Muut tehtävät:

-

2. Merkittävä varallisuus

-

3. Muu sidonnaisuus, jolla voi olla merkitystä luottamus- tai virkatehtävän hoidossa

-

Perustiedot

Nimi	Laakso Päivi
Titteli	Työsuojelutarkastaja
Puolue	Suomen Sosialidemokraattinen Puolue
Toimielin (varapuheenjohtaja)	Kaupunginvaltuusto (jäsen), Tarkastuslautakunta (jäsen), Opetuslautakunta
Sähköposti	paivi.laakso@vantaa.fi
Puhelin	+358 44 301 0068

Kotiosoite

Suuralue
Myyrmäen suuralue
Sahakuja 7 B, 01650 Vantaa

Lisätiedot

-

Sidonnaisuudet

1. Johto- ja luottamustehtävät elinkeinotoimintaa harjoittavissa yhteisöissä (Yhteisön nimi, toimiala, tehtävä)

Kunnan nimeämänä edustajana:

-

Muut tehtävät:

Vantaan Energia Oy, hallituksen jäsen

2. Merkittävä varallisuus

-

3. Muu sidonnaisuus, jolla voi olla merkitystä luottamus- tai virkatehtävän hoidossa

-

Perustiedot

Nimi	Laakso Sari
Titteli	Varhaisiän musiikiniopettaja
Puolue	Vihreä liitto
Toimielin	Kaupunginvaltuusto (varajäsen), Kaupunkisuunnittelulautakunta (varajäsen)
Sähköposti	sari.j.laakso@vantaa.fi
Puhelin	+358 50 532 2134

Kotiosoite

Suuralue
Myyrmäen suuralue
Kivikirveenkuja 3 C 46, 01600 Vantaa

Lisätiedot

-

Sidonnaisuudet

1. Johto- ja luottamustehtävät elinkeinotoimintaa harjoittavissa yhteisöissä (Yhteisön nimi, toimiala, tehtävä)

Kunnan nimeämänä edustajana:

-

Muut tehtävät:

-

2. Merkittävä varallisuus

-

3. Muu sidonnaisuus, jolla voi olla merkitystä luottamus- tai virkatehtävän hoidossa

Vantaan kaupungilla Vantaan musiikkiopistossa töissä

Perustiedot

Nimi	Lehmuskallio Paula
Titteli	sairaanhoidtaja
Puolue	Kansallinen Kokoomus
Toimielin lautakunta (puheenjohtaja)	Kaupunginvaltuusto (jäsen), Kaupunkisuunnittelulautakunta (jäsen), Tekninen
Sähköposti	paula.lehmuskallio@vantaa.fi
Puhelin	+358 40 510 2286

Kotiosoite

Kuusikkotie18 A, 01380 Vantaa

Lisätiedot

-

Sidonnaisuudet

1. Johto- ja luottamustehtävät elinkeinotoimintaa harjoittavissa yhteisöissä (Yhteisön nimi, toimiala, tehtävä)

Kunnan nimeämänä edustajana:

Kaupunkisuunnittelulautakunta hallitus j. Vantaan Energia hallitus j. HYKS ltk pj.

Muut tehtävät:

Suomen Voimistelusäätiö hallitus pj Myllykylän teollisuuskiinteistö hallitus pj

2. Merkittävä varallisuus

-

3. Muu sidonnaisuus, jolla voi olla merkitystä luottamus- tai virkatehtävän hoidossa

-

Perustiedot

Nimi	Letto Pirkko
Titteli	johtava hammaslääkäri
Puolue	Suomen Sosialidemokraattinen Puolue
Toimielin	Kaupunginvaltuusto (jäsen), Tarkastuslautakunta (varajäsen), Sosiaali- ja terveyslautakunta (puheenjohtaja)
Sähköposti	pirkko.letto@vantaa.fi
Puhelin	+358 50 370 6756

Kotiosoite

Suuralue
Tikkurilan suuralue

Lisätiedot

-

Sidonnaisuudet

1. Johto- ja luottamustehtävät elinkeinotoimintaa harjoittavissa yhteisöissä (Yhteisön nimi, toimiala, tehtävä)

Kunnan nimeämänä edustajana:

-

Muut tehtävät:

2. Merkittävä varallisuus

-

3. Muu sidonnaisuus, jolla voi olla merkitystä luottamus- tai virkatehtävän hoidossa

Vanhusten kotiapusäätien hallituksen jäsen

Perustiedot

Nimi	Liinakoski Eija
Titteli	siivousyrittäjä
Puolue	Perussuomalaiset
Toimielin	Kaupunginvaltuusto (varajäsen), Ympäristölautakunta (jäsen), Kaupunkisuunnittelulautakunta (varajäsen)
Sähköposti	eija.liinakoski@vantaa.fi
Puhelin	+358 50 341 1416

Kotiosoite

Suuralue
Kivistön suuralue
Kesäkyläntie 10, 01760 Vantaa

Lisätiedot

-

Sidonnaisuudet

1. Johto- ja luottamustehtävät elinkeinotoimintaa harjoittavissa yhteisöissä (Yhteisön nimi, toimiala, tehtävä)

Kunnan nimeämänä edustajana:

-

Muut tehtävät:

-

2. Merkittävä varallisuus

-

3. Muu sidonnaisuus, jolla voi olla merkitystä luottamus- tai virkatehtävän hoidossa

-

Perustiedot

Nimi	Lind Antti
Titteli	Toimitus johtaja
Puolue	Perussuomalaiset
Toimielin	Kaupunginvaltuusto (varajäsen), Kaupunkisuunnittelulautakunta (jäsen), Kaupunkisuunnittelulautakunnan rakennuslupajaosto (varajäsen)
Sähköposti	antti.lind@vantaa.fi
Puhelin	+358 40 512 1909

Kotiosoite

viestitie, 01280

Lisätiedot

-

Sidonnaisuudet

1. Johto- ja luottamustehtävät elinkeinotoimintaa harjoittavissa yhteisöissä (Yhteisön nimi, toimiala, tehtävä)

Kunnan nimeämänä edustajana:

-

Muut tehtävät:

Antilon oy, Charter maria line oy

2. Merkittävä varallisuus

-

3. Muu sidonnaisuus, jolla voi olla merkitystä luottamus- tai virkatehtävän hoidossa

-

Perustiedot

Nimi Lindell Miia
Titteli
Puolue Kansallinen Kokoomus
Toimielin Kaupunkisuunnittelulautakunta (varajäsen)
Sähköposti miia.lindell@vantaa.fi
Puhelin

Kotiosoite

Suuralue
Hakunilan suuralue

Lisätiedot

-

www.miialindell.fi

Sidonnaisuudet

1. Johto- ja luottamustehtävät elinkeinotoimintaa harjoittavissa yhteisöissä (Yhteisön nimi, toimiala, tehtävä)

Kunnan nimeämänä edustajana:

En toimi johto- ja luottamustehtävissä elinkeinotoimintaa harjoittavissa yhteisöissä.

Muut tehtävät:

Ei sinonnaisuuksia muissa tehtävissä.

2. Merkittävä varallisuus

Minulla ei ole merkittävää varallisuutta, joka vaikuttaisi luottamustehtäviini.

3. Muu sidonnaisuus, jolla voi olla merkitystä luottamus- tai virkatehtävän hoidossa

Minulla ei ole muita sidonnaisuuksia, joilla voisi olla merkitystä luottamustehtävieni hoidossa.

Perustiedot

Nimi	Lindtman Antti
Titteli	Kansanedustaja/eduskuntaryhmän puheenjohtaja
Puolue	Suomen Sosialidemokraattinen Puolue
Toimielin	Kaupunginvaltuusto (puheenjohtaja)
Sähköposti	antti.lindtman@vantaa.fi
Puhelin	+358 40 577 6255

Kotiosoite

Suuralue
Tikkurilan suuralue
, 01300 Vantaa

Lisätiedot

-

www.anttilindtman.fi

Sidonnaisuudet

1. Johto- ja luottamustehtävät elinkeinotoimintaa harjoittavissa yhteisöissä (Yhteisön nimi, toimiala, tehtävä)

Kunnan nimeämänä edustajana:

Pääkaupunkiseudun yhteistyöryhmä, Helsingin seudun yhteistyöryhmä

Muut tehtävät:

Tradeka edustajiston jäsen

2. Merkittävä varallisuus

Vuokrahuoneisto, Vantaa, Pohjoinen Rastitie Vuokrahuoneisto, Vantaa, Valtimotie Vuokrahuoneisto, Vantaa, Kaskelantie (1/2 osuus)

3. Muu sidonnaisuus, jolla voi olla merkitystä luottamus- tai virkatehtävän hoidossa

Kansanedustajana tehty sidonnaisuusilmoitus: <https://www.eduskunta.fi/FI/kansanedustajat/Sivut/1147.aspx>

Perustiedot

Nimi	Lopperi Kari
Titteli	Yhteyspäällikkö
Puolue	Suomen Sosialidemokraattinen Puolue
Toimielin	Tekninen lautakunta (jäsen)
Sähköposti	kari.lopperi@vantaa.fi
Puhelin	

Kotiosoite

Suuralue
Koivukylän suuralue
Tainantie 8, 01420 Vantaa

Lisätiedot

-

Sidonnaisuudet

1. Johto- ja luottamustehtävät elinkeinotoimintaa harjoittavissa yhteisöissä (Yhteisön nimi, toimiala, tehtävä)

Kunnan nimeämänä edustajana:

-

Muut tehtävät:

-

2. Merkittävä varallisuus

1/2 kesämökki Kangasniemellä Omakotitalo Päiväkummussa (oma asunto) Asunto-osake Lauranpolku 8 A 2 Omistan

3. Muu sidonnaisuus, jolla voi olla merkitystä luottamus- tai virkatehtävän hoidossa

Työväen Akatemian hallitus 2017- Työväen Akatemian Toveriliiton pj 2017 - SSSL hallituksen jäsen
Pörssinoteerattujen yhtiöiden osakkeita satunnaisia määriä, ei kuitenkaan rakentamiseen tai lautakunnan toimialaan suoraan liittyviä.

Perustiedot

Nimi	Lyyra Markus
Titteli	Director, Business development
Puolue	Kansallinen Kokoomus
Toimielin	Kaupunginvaltuusto (varajäsen), Kaupunkisuunnittelulautakunta (varajäsen), Kaupunkisuunnittelulautakunnan rakennuslupajaosto (jäsen)
Sähköposti	markus.lyyra@vantaa.fi
Puhelin	+358 400 210 169

Kotiosoite

Suuralue
Myyrmäen suuralue
Ainontie 15, 01630 Vantaa

Lisätiedot

-

Sidonnaisuudet

1. Johto- ja luottamustehtävät elinkeinotoimintaa harjoittavissa yhteisöissä (Yhteisön nimi, toimiala, tehtävä)

Kunnan nimeämänä edustajana:

-

Muut tehtävät:

Työnantaja Basware Oyj

2. Merkittävä varallisuus

-

3. Muu sidonnaisuus, jolla voi olla merkitystä luottamus- tai virkatehtävän hoidossa

Hämeenkylässä Omakotiyhdistyksen puheenjohtaja Länsi-Vantaan Kokoomus ry:n hallituksen jäsen

Perustiedot

Nimi	Markelin Hans
Titteli	vtm
Puolue	Suomen Sosialidemokraattinen Puolue
Toimielin	Opetuslautakunnan ruotsinkielinen jaosto (varapuheenjohtaja)
Sähköposti	hans.markelin@vantaa.fi
Puhelin	

Kotiosoite

Esikkotie 5 A 6, 01300 01300

Lisätiedot

-

Sidonnaisuudet

1. Johto- ja luottamustehtävät elinkeinotoimintaa harjoittavissa yhteisöissä (Yhteisön nimi, toimiala, tehtävä)

Kunnan nimeämänä edustajana:

-

Muut tehtävät:

-

2. Merkittävä varallisuus

-

3. Muu sidonnaisuus, jolla voi olla merkitystä luottamus- tai virkatehtävän hoidossa

-

Perustiedot

Nimi	Merelä Mikko
Titteli	Kirvesmies
Puolue	Suomen Sosialidemokraattinen Puolue
Toimielin	Kaupunginvaltuusto (varajäsen), Kaupunkisuunnittelulautakunta (jäsen), Kaupunkisuunnittelulautakunnan rakennuslupajaosto (varajäsen)
Sähköposti	mikko.merela@vantaa.fi
Puhelin	+358 400 468 255

Kotiosoite

Suuralue
Korson suuralue
Ongenkoukku 1, 01490 Vantaa

Lisätiedot

-

Sidonnaisuudet

1. Johto- ja luottamustehtävät elinkeinotoimintaa harjoittavissa yhteisöissä (Yhteisön nimi, toimiala, tehtävä)

Kunnan nimeämänä edustajana:

-

Muut tehtävät:

-

2. Merkittävä varallisuus

-

3. Muu sidonnaisuus, jolla voi olla merkitystä luottamus- tai virkatehtävän hoidossa

-

Perustiedot

Nimi	Merjola-Repo Nina
Titteli	kiinteistöpäällikkö
Puolue	Kansallinen Kokoomus
Toimielin	Tekninen lautakunta (varajäsen)
Sähköposti	nina.merjola-repo@vantaa.fi
Puhelin	

Kotiosoite

Lisätiedot

-

Sidonnaisuudet

1. Johto- ja luottamustehtävät elinkeinotoimintaa harjoittavissa yhteisöissä (Yhteisön nimi, toimiala, tehtävä)

Kunnan nimeämänä edustajana:

Ei ole.

Muut tehtävät:

Ei ole.

2. Merkittävä varallisuus

Ei ole.

3. Muu sidonnaisuus, jolla voi olla merkitystä luottamus- tai virkatehtävän hoidossa

Ei ole.

Perustiedot

Nimi	Miessmer Petra
Titteli	Rouva
Puolue	Vihreä liitto
Toimielin	Kaupunginvaltuusto (varajäsen), Kaupunkisuunnittelulautakunta (varajäsen)
Sähköposti	petra.miessmer@vantaa.fi
Puhelin	

Kotiosoite

Suuralue
Myyrmäen suuralue
Aitanavain 5D14, 01660 Vantaa

Lisätiedot

-

Sidonnaisuudet

1. Johto- ja luottamustehtävät elinkeinotoimintaa harjoittavissa yhteisöissä (Yhteisön nimi, toimiala, tehtävä)

Kunnan nimeämänä edustajana:

-

Muut tehtävät:

Suomen leirikoulu yhdistys ry nuorisotyö, majoitus- ja ravitsemustoiminta Hostellijohtaja

2. Merkittävä varallisuus

-

3. Muu sidonnaisuus, jolla voi olla merkitystä luottamus- tai virkatehtävän hoidossa

-

Perustiedot

Nimi	Miettinen Markku
Titteli	KTM
Puolue	Kansallinen Kokoomus
Toimielin	Tekninen lautakunta (varajäsen)
Sähköposti	markku.miettinen@vantaa.fi
Puhelin	

Kotiosoite

Suuralue
Hakunilan suuralue
Havutie 5a, 01260 Vantaa

Lisätiedot

-

Sidonnaisuudet

1. Johto- ja luottamustehtävät elinkeinotoimintaa harjoittavissa yhteisöissä (Yhteisön nimi, toimiala, tehtävä)

Kunnan nimeämänä edustajana:

VAV hallituksen jäsen HUS vähemmistökielilautakunnan hallituksen pj.

Muut tehtävät:

Itä-Vantaan kokoomus sihteerin Hakunila Lions varapresidentti

2. Merkittävä varallisuus

ei ole

3. Muu sidonnaisuus, jolla voi olla merkitystä luottamus- tai virkatehtävän hoidossa

ei ole

Perustiedot

Nimi	Multala Sari
Titteli	Kansanedustaja
Puolue	Kansallinen Kokoomus
Toimielin	Kaupunginvaltuusto (jäsen), Kaupunginhallitus (puheenjohtaja)
Sähköposti	sari.multala@vantaa.fi
Puhelin	+358 40 531 7104

Kotiosoite

Suuralue
Hakunilan suuralue

Lisätiedot

KTM

[Www.sarimultala.fi](http://www.sarimultala.fi)

Sidonnaisuudet

1. Johto- ja luottamustehtävät elinkeinotoimintaa harjoittavissa yhteisöissä (Yhteisön nimi, toimiala, tehtävä)

Kunnan nimeämänä edustajana:

-

Muut tehtävät:

-

2. Merkittävä varallisuus

-

3. Muu sidonnaisuus, jolla voi olla merkitystä luottamus- tai virkatehtävän hoidossa

Suomen Olympiakomitea, hallituksen jäsen Valtion liikuntaneuvoston jäsen ja tutkimus- ja arviointijaoston puheenjohtaja

Perustiedot

Nimi	Mäkelä Mikko
Titteli	Varhaiskasvatusjohtaja
Puolue	Vihreä liitto
Toimielin	Kaupunkisuunnittelulautakunta (jäsen)
Sähköposti	mikko.makela@vantaa.fi
Puhelin	

Kotiosoite

Suuralue
Myyrmäen suuralue
Luhdinsola 17 B 24, 01660 Vantaa

Lisätiedot

-

Sidonnaisuudet

1. Johto- ja luottamustehtävät elinkeinotoimintaa harjoittavissa yhteisöissä (Yhteisön nimi, toimiala, tehtävä)

Kunnan nimeämänä edustajana:

-

Muut tehtävät:

-

2. Merkittävä varallisuus

-

3. Muu sidonnaisuus, jolla voi olla merkitystä luottamus- tai virkatehtävän hoidossa

-

Perustiedot

Nimi	Mäkinen Virpi
Titteli	Ryhmäpäällikkö
Puolue	Suomen Sosialidemokraattinen Puolue
Toimielin	Tekninen lautakunta (varajäsen)
Sähköposti	virpi.makinen@vantaa.fi
Puhelin	

Kotiosoite

Suuralue
Koivukylän suuralue
Tuulantie 18, 01400 Vantaa

Lisätiedot

-

Sidonnaisuudet

1. Johto- ja luottamustehtävät elinkeinotoimintaa harjoittavissa yhteisöissä (Yhteisön nimi, toimiala, tehtävä)

Kunnan nimeämänä edustajana:

-

Muut tehtävät:

-

2. Merkittävä varallisuus

-

3. Muu sidonnaisuus, jolla voi olla merkitystä luottamus- tai virkatehtävän hoidossa

-

Perustiedot

Nimi	Mölsä Jukka
Titteli	opettaja
Puolue	Suomen Sosialidemokraattinen Puolue
Toimielin	Kaupunginvaltuusto (jäsen), Ympäristölautakunta (varapuheenjohtaja)
Sähköposti	jukka.molsa@vantaa.fi
Puhelin	+358 50 555 8394

Kotiosoite

Suuralue
Tikkurilan suuralue
Angervotanhua 5A, 01390 Vantaa

Lisätiedot

-

Sidonnaisuudet

1. Johto- ja luottamustehtävät elinkeinotoimintaa harjoittavissa yhteisöissä (Yhteisön nimi, toimiala, tehtävä)

Kunnan nimeämänä edustajana:

-

Muut tehtävät:

-

2. Merkittävä varallisuus

-

3. Muu sidonnaisuus, jolla voi olla merkitystä luottamus- tai virkatehtävän hoidossa

Oaj:n Vantaan paikallisyhdistyksen puheenjohtaja, Tikkurila-säätiön valtuuskunnan ja hallituksen jäsen.

Perustiedot

Nimi	Nguyen Chau
Titteli	
Puolue	Vasemmistoliitto
Toimielin	Kaupunginvaltuusto (varajäsen), Kaupunkisuunnittelulautakunta (jäsen)
Sähköposti	chau.nguyen@vantaa.fi
Puhelin	+358 44 235 1926

Kotiosoite

Suuralue
Koivukylän suuralue
, 01360 Vantaa

Lisätiedot

-

Sidonnaisuudet

1. Johto- ja luottamustehtävät elinkeinotoimintaa harjoittavissa yhteisöissä (Yhteisön nimi, toimiala, tehtävä)

Kunnan nimeämänä edustajana:

1. Varavaltuutettu, kaupunkisuunnittelulautakunnan jäsen

Muut tehtävät:

-

2. Merkittävä varallisuus

-

3. Muu sidonnaisuus, jolla voi olla merkitystä luottamus- tai virkatehtävän hoidossa

Perustiedot

Nimi	Nieminen Irja
Titteli	
Puolue	Suomen Sosialidemokraattinen Puolue
Toimielin	Kaupunginhallitus (varajäsen), Yleisjaosto (varajäsen)
Sähköposti	irja.nieminen@vantaa.fi
Puhelin	+358 40 569 2987

Kotiosoite

Lisätiedot

-

Sidonnaisuudet

1. Johto- ja luottamustehtävät elinkeinotoimintaa harjoittavissa yhteisöissä (Yhteisön nimi, toimiala, tehtävä)

Kunnan nimeämänä edustajana:

-

Muut tehtävät:

-

2. Merkittävä varallisuus

-

3. Muu sidonnaisuus, jolla voi olla merkitystä luottamus- tai virkatehtävän hoidossa

-

Perustiedot

Nimi	Nieminen Miikka
Titteli	Hallituksen puheenjohtaja
Puolue	Suomen Sosialidemokraattinen Puolue
Toimielin (varapuheenjohtaja)	Sosiaali- ja terveyslautakunta (varajäsen), Sosiaali- ja terveyslautakunnan jaosto
Sähköposti	miikka.nieminen@vantaa.fi
Puhelin	

Kotiosoite

Suuralue
Aviapoliiksen suuralue
Peltokulma 6 A, 01690 Vantaa

Lisätiedot

-

Sidonnaisuudet

1. Johto- ja luottamustehtävät elinkeinotoimintaa harjoittavissa yhteisöissä (Yhteisön nimi, toimiala, tehtävä)

Kunnan nimeämänä edustajana:

Kauppiaiden Kauppaoppilaitos Oy, hallituksen puheenjohtaja

Muut tehtävät:

ei ole

2. Merkittävä varallisuus

ei ole

3. Muu sidonnaisuus, jolla voi olla merkitystä luottamus- tai virkatehtävän hoidossa

Ylästön kotiseutuyhdistys ry. hallituksen jäsen Suomen lakimiesliiton jäsen

Perustiedot

Nimi	Niikko Mika
Titteli	
Puolue	Perussuomalaiset
Toimielin	Kaupunginvaltuusto (jäsen), Kaupunginhallitus (jäsen), Yleisjaosto (jäsen)
Sähköposti	mika.niikko@vantaa.fi
Puhelin	+358 50 512 0510

Kotiosoite

Suuralue
Korson suuralue

Lisätiedot

-

Sidonnaisuudet

1. Johto- ja luottamustehtävät elinkeinotoimintaa harjoittavissa yhteisöissä (Yhteisön nimi, toimiala, tehtävä)

Kunnan nimeämänä edustajana:

VAV Asunnot Oy, hallitus, 2 vpj

Muut tehtävät:

Veikkaus Oy, hallintoneuvoston vpj HOK-Elannon edustajiston jäsen Eurosolid Oy, hallituksen pj

2. Merkittävä varallisuus

Espoon Ketunkorpi Oy 25 % Sijoitusasunto Vantaa 100 %

3. Muu sidonnaisuus, jolla voi olla merkitystä luottamus- tai virkatehtävän hoidossa

Kansanedustaja Uudenmaan liiton maakuntavaltuuston jäsen Kelan varavaltuutettu

Perustiedot

Nimi	Norrena Vaula
Titteli	yrittäjä
Puolue	Vihreä liitto
Toimielin	Kaupunginvaltuusto (jäsen), Kaupunginhallitus (jäsen), Yleisjaosto (jäsen)
Sähköposti	vaula.norrena@vantaa.fi
Puhelin	+358 41 510 5636

Kotiosoite

Suuralue
Korson suuralue
Vuohirinne 18, 01480 Vantaa

Lisätiedot

Valtuutettu 2013 - Varavaltuutettu 2009-2013

vaulanorrena.com

Sidonnaisuudet

1. Johto- ja luottamustehtävät elinkeinotoimintaa harjoittavissa yhteisöissä (Yhteisön nimi, toimiala, tehtävä)

Kunnan nimeämänä edustajana:

-

Muut tehtävät:

-

2. Merkittävä varallisuus

-

3. Muu sidonnaisuus, jolla voi olla merkitystä luottamus- tai virkatehtävän hoidossa

- HOK Elannon edustajiston jäsen

Perustiedot

Nimi	Norres Lasse
Titteli	Yrittäjä
Puolue	Kansallinen Kokoomus
Toimielin	Kaupunginvaltuusto (jäsen), Vapaa-ajan lautakunta (varapuheenjohtaja)
Sähköposti	lasse.norres@vantaa.fi
Puhelin	+358 44 770 6007

Kotiosoite

Suuralue
Korson suuralue

Lisätiedot

-

Sidonnaisuudet

1. Johto- ja luottamustehtävät elinkeinotoimintaa harjoittavissa yhteisöissä (Yhteisön nimi, toimiala, tehtävä)

Kunnan nimeämänä edustajana:

Kaupunginvaltuutettu Vapaa-ajan lautakunnan varapj

Muut tehtävät:

-

2. Merkittävä varallisuus

-

3. Muu sidonnaisuus, jolla voi olla merkitystä luottamus- tai virkatehtävän hoidossa

Vantaan Yrittäjät ry:n hallituksen jäsen FHRA ry:n johtokunnan jäsen

Perustiedot

Nimi	Nyberg Juha
Titteli	Yrittäjä
Puolue	Kansallinen Kokoomus
Toimielin	Keski-Uudenmaan pelastuslaitoksen johtokunta (varapuheenjohtaja)
Sähköposti	juha.nyberg@vantaa.fi
Puhelin	

Kotiosoite

Suuralue
Hakunilan suuralue
Kuninkaanmäentie 85 B, 01260 Vantaa

Lisätiedot

-

Sidonnaisuudet

1. Johto- ja luottamustehtävät elinkeinotoimintaa harjoittavissa yhteisöissä (Yhteisön nimi, toimiala, tehtävä)

Kunnan nimeämänä edustajana:

-

Muut tehtävät:

Veka-Line Oy, Kuljetusala, toimitusjohtaja/yrittäjä

2. Merkittävä varallisuus

ei

3. Muu sidonnaisuus, jolla voi olla merkitystä luottamus- tai virkatehtävän hoidossa

Perustiedot

Nimi	Orlando Carita
Titteli	
Puolue	Kansallinen Kokoomus
Toimielin	Kaupunginvaltuusto (1. varapuheenjohtaja)
Sähköposti	carita.orlando@vantaa.fi
Puhelin	+358 40 544 5519

Kotiosoite

Suuralue
Koivukylän suuralue
, 01350 Vantaa

Lisätiedot

-

Sidonnaisuudet

1. Johto- ja luottamustehtävät elinkeinotoimintaa harjoittavissa yhteisöissä (Yhteisön nimi, toimiala, tehtävä)

Kunnan nimeämänä edustajana:

Diakoniasäätiö Foibe ja Foibe Oy, hallituksen jäsen

Muut tehtävät:

Orlando Consulting Oy (liiketoiminnan konsultointi), yrittäjäomistaja Diileri Finland Oy (lämpöpumppujärjestelmien asiantuntijayritys), hallituksen puheenjohtaja

2. Merkittävä varallisuus

-

3. Muu sidonnaisuus, jolla voi olla merkitystä luottamus- tai virkatehtävän hoidossa

-

Perustiedot

Nimi	Orpana Anitta
Titteli	Lehtori
Puolue	Kansallinen Kokoomus
Toimielin	Kaupunginvaltuusto (jäsen), Kaupunginhallitus (jäsen), Yleisjaosto (varajäsen)
Sähköposti	anitta.orpana@vantaa.fi
Puhelin	+358 50 379 4425

Kotiosoite

Suuralue
Myyrmäen suuralue
Askistentie 6 A, 01680 Vantaa

Lisätiedot

-

Sidonnaisuudet

1. Johto- ja luottamustehtävät elinkeinotoimintaa harjoittavissa yhteisöissä (Yhteisön nimi, toimiala, tehtävä)

Kunnan nimeämänä edustajana:

ei ole

Muut tehtävät:

ei ole

2. Merkittävä varallisuus

n. 0,4 M€:n osuus omistusosuuksia asunto- ja kiinteistöosakeyhtiöissä (sijoitus- ja asuntojen vuokraustoiminta) Vantaalla, Helsingissä ja Inarin kunnassa.

3. Muu sidonnaisuus, jolla voi olla merkitystä luottamus- tai virkatehtävän hoidossa

ei ole

Perustiedot

Nimi Pajula Vesa
Titteli
Puolue Kansallinen Kokoomus
Toimielin Kaupunkisuunnittelulautakunta (jäsen)
Sähköposti vesa.pajula@vantaa.fi
Puhelin

Kotiosoite

Suuralue
Hakunilan suuralue
, 01200 Vantaa

Lisätiedot

-

<http://vesapajula.fi>

Sidonnaisuudet

1. Johto- ja luottamustehtävät elinkeinotoimintaa harjoittavissa yhteisöissä (Yhteisön nimi, toimiala, tehtävä)

Kunnan nimeämänä edustajana:

Hakunilan Keskus Oy, kiinteistöyhtiö, hallituksen jäsen

Muut tehtävät:

Vukon Oy, IT-palvelut, hallituksen puheenjohtaja Hakunilan Huolto Oy, isännöinti- ja kiinteistöhuolto, hallituksen varajäsen

2. Merkittävä varallisuus

-

3. Muu sidonnaisuus, jolla voi olla merkitystä luottamus- tai virkatehtävän hoidossa

-

Perustiedot

Nimi	Pajunen Emmi
Titteli	
Puolue	Vihreä liitto
Toimielin	Kaupunginvaltuusto (jäsen), Tekninen lautakunta (jäsen)
Sähköposti	emmi.pajunen@vantaa.fi
Puhelin	

Kotiosoite

Suuralue
Aviapoliksen suuralue

Lisätiedot

-

Sidonnaisuudet

1. Johto- ja luottamustehtävät elinkeinotoimintaa harjoittavissa yhteisöissä (Yhteisön nimi, toimiala, tehtävä)

Kunnan nimeämänä edustajana:

-

Muut tehtävät:

-

2. Merkittävä varallisuus

-

3. Muu sidonnaisuus, jolla voi olla merkitystä luottamus- tai virkatehtävän hoidossa

-

Perustiedot

Nimi	Palmu Hannu
Titteli	Dipl.ins
Puolue	Suomen Keskusta
Toimielin	Tekninen lautakunta (jäsen)
Sähköposti	hannu.palmu@vantaa.fi
Puhelin	

Kotiosoite

Suuralue
Myyrmäen suuralue
Terhotie 1 F 2, 01710 Vantaa

Lisätiedot

-

Sidonnaisuudet

1. Johto- ja luottamustehtävät elinkeinotoimintaa harjoittavissa yhteisöissä (Yhteisön nimi, toimiala, tehtävä)

Kunnan nimeämänä edustajana:

Ei ole.

Muut tehtävät:

Ei ole.

2. Merkittävä varallisuus

Ei ole.

3. Muu sidonnaisuus, jolla voi olla merkitystä luottamus- tai virkatehtävän hoidossa

Olen edelleen Geotek Oy:n (geoalan konsulttitoimisto) palveluksessa projektiluontoisia erityistehtäviä varten, vaikka olenkin jäänyt eläkkeelle helmikuussa 2017. Geotek Oy on tehnyt ja saattaa tehdä jatkossakin konsulttitoita Vantaan kaupungin toimeksiannosta.

Perustiedot

Nimi Peura Sirpa
Titteli Apteekkari
Puolue Kansallinen Kokoomus
Toimielin Sosiaali- ja terveyslautakunta (varajäsen), Sosiaali- ja terveyslautakunnan jaosto
(puheenjohtaja)
Sähköposti sirpa.peura@vantaa.fi
Puhelin

Kotiosoite

Suuralue
Koivukylän suuralue
Tarjantie 16, 01400 Vantaa

Lisätiedot

-

Sidonnaisuudet

1. Johto- ja luottamustehtävät elinkeinotoimintaa harjoittavissa yhteisöissä (Yhteisön nimi, toimiala, tehtävä)

Kunnan nimeämänä edustajana:

Muut tehtävät:

HUS hallitus: jäsen HYKS lautakunta: varajäsen

2. Merkittävä varallisuus

Osakas Remomedi Oy. Osakas Patika Oy.

3. Muu sidonnaisuus, jolla voi olla merkitystä luottamus- tai virkatehtävän hoidossa

Apteekkari Malmin apteekki, Helsinki.

Perustiedot

Nimi	Pokkinen Terhi
Titteli	Bioanalyytikko
Puolue	Suomen Sosialidemokraattinen Puolue
Toimielin	Kaupunkisuunnittelulautakunta (varajäsen)
Sähköposti	terhi.pokkinen@vantaa.fi
Puhelin	

Kotiosoite

Suuralue
Aviapoliksens suuralue
Osuustie 4 A 23, 01510 Vantaa

Lisätiedot

-

Sidonnaisuudet

1. Johto- ja luottamustehtävät elinkeinotoimintaa harjoittavissa yhteisöissä (Yhteisön nimi, toimiala, tehtävä)

Kunnan nimeämänä edustajana:

-

Muut tehtävät:

-

2. Merkittävä varallisuus

-

3. Muu sidonnaisuus, jolla voi olla merkitystä luottamus- tai virkatehtävän hoidossa

Perustiedot

Nimi	Puoskari Pentti
Titteli	Dosentti, FT, VTT
Puolue	Suomen Sosialidemokraattinen Puolue
Toimielin	Kaupunginvaltuusto (varajäsen), Kaupunginhallitus (jäsen), Yleisjaosto (varajäsen)
Sähköposti	pentti.puoskari@vantaa.fi
Puhelin	+358 40 588 2620

Kotiosoite

Suuralue
Korson suuralue
Leppäkorventie 40 C as. 2, 01450 Vantaa

Lisätiedot

-

Sidonnaisuudet

1. Johto- ja luottamustehtävät elinkeinotoimintaa harjoittavissa yhteisöissä (Yhteisön nimi, toimiala, tehtävä)

Kunnan nimeämänä edustajana:

-

Muut tehtävät:

Hallituksen puheenjohtaja kahden pientalon/kolmen huoneiston asunto-osakeyhtiössä As. Oy Leppäpesät Vantaa.

2. Merkittävä varallisuus

Pienuhkö osakesalkku, joka koostuu pörssiyritysten Metsä Board Oyj, Nokia Oyj, Siili Solutions Oyj, SSAB Oyj, Tieto Oyj ja Boliden AB osakkeista. Omistan myös 1- kohdassa mainitun As. Oy:n toisen talon kaksi asuntoa siten, että toinen on omana asuntona, ja toinen pienempi 30,5 neliön asunto on vuokrattuna.

3. Muu sidonnaisuus, jolla voi olla merkitystä luottamus- tai virkatehtävän hoidossa

-

Perustiedot

Nimi	Puurtinen Taru
Titteli	Sairaanhoidtaja AMK (YAMK opiskelija)
Puolue	Suomen Sosialidemokraattinen Puolue
Toimielin	Kaupunkisuunnittelulautakunta (varajäsen)
Sähköposti	taru.puurtinen@vantaa.fi
Puhelin	

Kotiosoite

Suuralue
Tikkurilan suuralue

Lisätiedot

-

Sidonnaisuudet

1. Johto- ja luottamustehtävät elinkeinotoimintaa harjoittavissa yhteisöissä (Yhteisön nimi, toimiala, tehtävä)

Kunnan nimeämänä edustajana:

Etevan hallituksen jäsen 2017-2021

Muut tehtävät:

-

2. Merkittävä varallisuus

-

3. Muu sidonnaisuus, jolla voi olla merkitystä luottamus- tai virkatehtävän hoidossa

-

Perustiedot

Nimi	Päivinen Tiina-Maaria
Titteli	
Puolue	Suomen Sosialidemokraattinen Puolue
Toimielin	Tekninen lautakunta (varajäsen), Keskusvaalilautakunta (varapuheenjohtaja)
Sähköposti	tiina-maaria.paivinen@vantaa.fi
Puhelin	

Kotiosoite

Suuralue
Myyrmäen suuralue

Lisätiedot

-

Sidonnaisuudet

1. Johto- ja luottamustehtävät elinkeinotoimintaa harjoittavissa yhteisöissä (Yhteisön nimi, toimiala, tehtävä)

Kunnan nimeämänä edustajana:

-

Muut tehtävät:

-

2. Merkittävä varallisuus

-

3. Muu sidonnaisuus, jolla voi olla merkitystä luottamus- tai virkatehtävän hoidossa

-

Perustiedot

Nimi Päärni Reijo
Titteli Eläkeläinen / insinööri
Puolue Kansallinen Kokoomus
Toimielin Kaupunkisuunnittelulautakunta (varajäsen), Kaupunkisuunnittelulautakunnan rakennuslupajaosto (varajäsen)
Sähköposti reijo.paarni@vantaa.fi
Puhelin

Kotiosoite

Suuralue
Aviapoliiksen suuralue
Oolannintie 19, 01520 Vantaa

Lisätiedot

-

Sidonnaisuudet

1. Johto- ja luottamustehtävät elinkeinotoimintaa harjoittavissa yhteisöissä (Yhteisön nimi, toimiala, tehtävä)

Kunnan nimeämänä edustajana:

Ei

Muut tehtävät:

-

2. Merkittävä varallisuus

Ei

3. Muu sidonnaisuus, jolla voi olla merkitystä luottamus- tai virkatehtävän hoidossa

Ei

Perustiedot

Nimi	Rahkala Ville
Titteli	Asentaja
Puolue	Suomen Sosialidemokraattinen Puolue
Toimielin	Kaupunkisuunnittelulautakunnan rakennuslupajaosto (varajäsen), Kaupunkisuunnittelulautakunta (varajäsen)
Sähköposti	ville.rahkala@vantaa.fi
Puhelin	

Kotiosoite

Suuralue
Myyrmäen suuralue
, 01600 Vantaa

Lisätiedot

Puh : 0414389666

Sidonnaisuudet

1. Johto- ja luottamustehtävät elinkeinotoimintaa harjoittavissa yhteisöissä (Yhteisön nimi, toimiala, tehtävä)

Kunnan nimeämänä edustajana:

-

Muut tehtävät:

-

2. Merkittävä varallisuus

-

3. Muu sidonnaisuus, jolla voi olla merkitystä luottamus- tai virkatehtävän hoidossa

-

Perustiedot

Nimi Raja-Aho Maarit
Titteli Palvelutalon esimies, TtM, opettaja, Terveystieteiden
Puolue Kansallinen Kokoomus
Toimielin Kaupunginvaltuusto (jäsen), Tarkastuslautakunta (varajäsen), Sosiaali- ja
terveyslautakunnan jaosto (varajäsen), Sosiaali- ja terveyslautakunta (varapuheenjohtaja)
Sähköposti maarit.rajaaho.lh@vantaa.fi
Puhelin

Kotiosoite

Suuralue
Myyrmäen suuralue
, 01630 Vantaa

Lisätiedot

-

Sidonnaisuudet

1. Johto- ja luottamustehtävät elinkeinotoimintaa harjoittavissa yhteisöissä (Yhteisön nimi, toimiala, tehtävä)

Kunnan nimeämänä edustajana:

Ei ole.

Muut tehtävät:

Ei ole.

2. Merkittävä varallisuus

Ei ole.

3. Muu sidonnaisuus, jolla voi olla merkitystä luottamus- tai virkatehtävän hoidossa

Ei ole.

Perustiedot

Nimi	Rautavaara Maija
Titteli	Kaupunginvaltuutettu
Puolue	Vihreä liitto
Toimielin	Kaupunginvaltuusto (jäsen), Ympäristölautakunta (puheenjohtaja)
Sähköposti	maija.rautavaara@vantaa.fi
Puhelin	+358 50 330 2636

Kotiosoite

Suuralue
Myyrmäen suuralue
, 01600 Vantaa

Lisätiedot

-

Sidonnaisuudet

1. Johto- ja luottamustehtävät elinkeinotoimintaa harjoittavissa yhteisöissä (Yhteisön nimi, toimiala, tehtävä)

Kunnan nimeämänä edustajana:

- HSY:n hallituksen jäsen- KUVES:n johtokunnan jäsen

Muut tehtävät:

-

2. Merkittävä varallisuus

-

3. Muu sidonnaisuus, jolla voi olla merkitystä luottamus- tai virkatehtävän hoidossa
lastentarhanopettajan toimi Vantaan kaupungilla

Perustiedot

Nimi	Rautio Mika
Titteli	Isännöitsijä
Puolue	Kansallinen Kokoomus
Toimielin	Kaupunginvaltuusto (varajäsen), Tekninen lautakunta (jäsen)
Sähköposti	mika.rautio@vantaa.fi
Puhelin	+358 50 590 3210

Kotiosoite

Laurintie 146, 01400 Vantaa

Lisätiedot

-

Sidonnaisuudet

1. Johto- ja luottamustehtävät elinkeinotoimintaa harjoittavissa yhteisöissä (Yhteisön nimi, toimiala, tehtävä)

Kunnan nimeämänä edustajana:

Ei missään

Muut tehtävät:

Ei missään

2. Merkittävä varallisuus

Ei ole

3. Muu sidonnaisuus, jolla voi olla merkitystä luottamus- tai virkatehtävän hoidossa

Oma harrastus- ja muu luottamustoiminta: 1) Omakotiliiton liittovaltuuston jäsen 2) Koivukylän Lions Club presidentti

Perustiedot

Nimi	Rehnström Kristian
Titteli	
Puolue	Suomen ruotsalainen kansanpuolue
Toimielin	Kaupunginvaltuusto (varajäsen), Opetuslautakunta (jäsen), Opetuslautakunnan ruotsinkielinen jaosto (puheenjohtaja), Opetuslautakunnan yksilöasioiden jaosto (varajäsen)
Sähköposti	kristian.rehnstrom@vantaa.fi
Puhelin	+358 50 453 4271

Kotiosoite

Suuralue
Kivistön suuralue

Lisätiedot

-

www.rehnstrom.fi

Sidonnaisuudet

1. Johto- ja luottamustehtävät elinkeinotoimintaa harjoittavissa yhteisöissä (Yhteisön nimi, toimiala, tehtävä)

Kunnan nimeämänä edustajana:

-

Muut tehtävät:

Helsingforsregionens trafik HRT styrelsemedlem Helsinginseudun liikenne HSL hallituksen jäsen

2. Merkittävä varallisuus

-

3. Muu sidonnaisuus, jolla voi olla merkitystä luottamus- tai virkatehtävän hoidossa

-

Perustiedot

Nimi	Rokkanen Sakari
Titteli	
Puolue	Kansallinen Kokoomus
Toimielin	Kaupunginvaltuusto (jäsen), Kaupunginhallitus (jäsen), Yleisjaosto (varajäsen)
Sähköposti	sakari.rokkanen@vantaa.fi
Puhelin	+358 40 762 5340

Kotiosoite

Suuralue
Koivukylän suuralue

Lisätiedot

<http://www.sakarirokkanen.fi/>
<http://www.sakarirokkanen.fi/>

Sidonnaisuudet

1. Johto- ja luottamustehtävät elinkeinotoimintaa harjoittavissa yhteisöissä (Yhteisön nimi, toimiala, tehtävä)

Kunnan nimeämänä edustajana:

-

Muut tehtävät:

-

2. Merkittävä varallisuus

-

3. Muu sidonnaisuus, jolla voi olla merkitystä luottamus- tai virkatehtävän hoidossa

HSL:n hallitus (jäsen)

Perustiedot

Nimi	Romppainen Leena
Titteli	IT specialist
Puolue	Vasemmistoliitto
Toimielin	Kaupunkisuunnittelulautakunta (varajäsen)
Sähköposti	leena.romppainen@vantaa.fi
Puhelin	

Kotiosoite

Suuralue
Myyrmäen suuralue
Löydöstie 1 E 60, 01600 Vantaa

Lisätiedot

-

Sidonnaisuudet

1. Johto- ja luottamustehtävät elinkeinotoimintaa harjoittavissa yhteisöissä (Yhteisön nimi, toimiala, tehtävä)

Kunnan nimeämänä edustajana:

Ei

Muut tehtävät:

Ei

2. Merkittävä varallisuus

Ei

3. Muu sidonnaisuus, jolla voi olla merkitystä luottamus- tai virkatehtävän hoidossa

Ei

Perustiedot

Nimi	Ropponen Johanna
Titteli	
Puolue	Kansallinen Kokoomus
Toimielin	Tekninen lautakunta (varajäsen)
Sähköposti	anna.ropponen@vantaa.fi
Puhelin	

Kotiosoite

Suuralue
Myyrmäen suuralue
VanhaNurmijärventi 38 B 3, 01670 Vantaa

Lisätiedot

-

Sidonnaisuudet

1. Johto- ja luottamustehtävät elinkeinotoimintaa harjoittavissa yhteisöissä (Yhteisön nimi, toimiala, tehtävä)

Kunnan nimeämänä edustajana:

-

Muut tehtävät:

-

2. Merkittävä varallisuus

-

3. Muu sidonnaisuus, jolla voi olla merkitystä luottamus- tai virkatehtävän hoidossa

-

Perustiedot

Nimi	Räsänen Minna
Titteli	tiedottaja
Puolue	Suomen Sosialidemokraattinen Puolue
Toimielin	Kaupunginvaltuusto (jäsen), Kaupunkisuunnittelulautakunta (jäsen)
Sähköposti	minna.rasanen.lh@vantaa.fi
Puhelin	+358 400 891 983

Kotiosoite

Suuralue
Tikkurilan suuralue
Ruskeasanta, Vantaa

Lisätiedot

Asuinalue: Ruskeasanta

www.rasanenminna.fi

www.facebook.com/rasanenm

www.rasanenminna.fi

Sidonnaisuudet

1. Johto- ja luottamustehtävät elinkeinotoimintaa harjoittavissa yhteisöissä (Yhteisön nimi, toimiala, tehtävä)

Kunnan nimeämänä edustajana:

-

Muut tehtävät:

-

2. Merkittävä varallisuus

-

3. Muu sidonnaisuus, jolla voi olla merkitystä luottamus- tai virkatehtävän hoidossa

Ei sidonnaisuuksia.

Perustiedot

Nimi	Sainio Jari
Titteli	tonttiasiamies
Puolue	Suomen Sosialidemokraattinen Puolue
Toimielin	Kaupunginvaltuusto (varajäsen), Opetuslautakunta (jäsen), Opetuslautakunnan yksilöasioiden jaosto (jäsen (puheenjohtaja))
Sähköposti	jari.sainio@vantaa.fi
Puhelin	+358 400 419 676

Kotiosoite

Suuralue
Tikkurilan suuralue
Terhitie 20 A1, 01350 VANTAA

Lisätiedot

-

Sidonnaisuudet

1. Johto- ja luottamustehtävät elinkeinotoimintaa harjoittavissa yhteisöissä (Yhteisön nimi, toimiala, tehtävä)

Kunnan nimeämänä edustajana:

HYKS-sairaanhoidon lautakunta

Muut tehtävät:

-

2. Merkittävä varallisuus

-

3. Muu sidonnaisuus, jolla voi olla merkitystä luottamus- tai virkatehtävän hoidossa

Yrjö - ja Hanna säätiön hallitus

Perustiedot

Nimi	Salmi Tapani
Titteli	Valtiotieteen maisteri
Puolue	Suomen Keskusta
Toimielin	Keskusvaalilautakunta (puheenjohtaja)
Sähköposti	tapani.salmi@vantaa.fi
Puhelin	

Kotiosoite

Suuralue
Myyrmäen suuralue
Raappavuorenkuja 1 B 18, 01620 Vantaa

Lisätiedot

-

Sidonnaisuudet

1. Johto- ja luottamustehtävät elinkeinotoimintaa harjoittavissa yhteisöissä (Yhteisön nimi, toimiala, tehtävä)

Kunnan nimeämänä edustajana:

Ei ole.

Muut tehtävät:

Ei ole.

2. Merkittävä varallisuus

Ei ole.

3. Muu sidonnaisuus, jolla voi olla merkitystä luottamus- tai virkatehtävän hoidossa

Ei ole.

Perustiedot

Nimi	Sieviläinen Marianne
Titteli	yo.merkonomi
Puolue	Suomen ruotsalainen kansanpuolue
Toimielin	Kaupunginvaltuusto (varajäsen), Kaupunginhallitus (varajäsen), Yleisjaosto (varajäsen)
Sähköposti	marianne.sievilainen@vantaa.fi
Puhelin	+358 40 844 6522

Kotiosoite

Suuralue
Aviapoliiksen suuralue
Hiidenkivenpolku 4B, 01690 Vantaa

Lisätiedot

-

Sidonnaisuudet

1. Johto- ja luottamustehtävät elinkeinotoimintaa harjoittavissa yhteisöissä (Yhteisön nimi, toimiala, tehtävä)

Kunnan nimeämänä edustajana:

ei ole

Muut tehtävät:

ei ole

2. Merkittävä varallisuus

ei ole

3. Muu sidonnaisuus, jolla voi olla merkitystä luottamus- tai virkatehtävän hoidossa

ei ole

Perustiedot

Nimi Silvennoinen-Hiisku Sveta
Titteli FM
Puolue Vihreä liitto
Toimielin Kaupunginvaltuusto (jäsen), Tarkastuslautakunta (varajäsen),
Kaupunkisuunnittelulautakunta (jäsen)
Sähköposti sveta.silvennoinen@vantaa.fi
Puhelin

Kotiosoite

Suuralue
Myyrmäen suuralue
Kaarenmäenkuja 1 E44, 01610 Vantaa

Lisätiedot

0409353308

Sidonnaisuudet

1. Johto- ja luottamustehtävät elinkeinotoimintaa harjoittavissa yhteisöissä (Yhteisön nimi, toimiala, tehtävä)

Kunnan nimeämänä edustajana:

ei

Muut tehtävät:

ei

2. Merkittävä varallisuus

ei

3. Muu sidonnaisuus, jolla voi olla merkitystä luottamus- tai virkatehtävän hoidossa

ei

Perustiedot

Nimi	Siniketo-Pietilä Katja
Titteli	Sales Manager
Puolue	Kansallinen Kokoomus
Toimielin	Kaupunginvaltuusto (varajäsen), Tekninen lautakunta (jäsen)
Sähköposti	katja.siniketo-pietila@vantaa.fi
Puhelin	+358 50 533 3279

Kotiosoite

Suuralue
Tikkurilan suuralue
Annankalliontie 15 a as 2, 01380 Vantaa

Lisätiedot

-

Sidonnaisuudet

1. Johto- ja luottamustehtävät elinkeinotoimintaa harjoittavissa yhteisöissä (Yhteisön nimi, toimiala, tehtävä)

Kunnan nimeämänä edustajana:

-

Muut tehtävät:

-

2. Merkittävä varallisuus

-

3. Muu sidonnaisuus, jolla voi olla merkitystä luottamus- tai virkatehtävän hoidossa

Muut luottamustoimet: Tikkurilan seurakunta; seurakuntaneuvoston jäsen Kuusikon Koulun Vanhempainyhdistys ry, johtokunnan jäsen Kuusikon omakotiyhdistys ry, hallituksen jäsen

Perustiedot

Nimi	Sipilä Marianne
Titteli	Lehtori
Puolue	Kansallinen Kokoomus
Toimielin	Kaupunginvaltuusto (varajäsen), Kaupunkisuunnittelulautakunta (varajäsen), Kaupunkisuunnittelulautakunnan rakennuslupajaosto (puheenjohtaja)
Sähköposti	marianne.sipila@vantaa.fi
Puhelin	+358 44 523 2915

Kotiosoite

Suuralue
Hakunilan suuralue
Jousitie 11 e 10, 01280 Vantaa

Lisätiedot

@mariannesipila
marianne.sipila.kokoomus.net

Sidonnaisuudet

1. Johto- ja luottamustehtävät elinkeinotoimintaa harjoittavissa yhteisöissä (Yhteisön nimi, toimiala, tehtävä)

Kunnan nimeämänä edustajana:

-

Muut tehtävät:

-

2. Merkittävä varallisuus

-

3. Muu sidonnaisuus, jolla voi olla merkitystä luottamus- tai virkatehtävän hoidossa

European Federation of Nurses Associations (EFN), puheenjohtaja

Perustiedot

Nimi	Spets Jouni
Titteli	
Puolue	Vihreä liitto
Toimielin	Kaupunkisuunnittelulautakunta (varajäsen)
Sähköposti	jouni.spets@vantaa.fi
Puhelin	

Kotiosoite

Suuralue
Tikkurilan suuralue
Kunnaankuja 12, 01370 Vantaa

Lisätiedot

-

Sidonnaisuudet

1. Johto- ja luottamustehtävät elinkeinotoimintaa harjoittavissa yhteisöissä (Yhteisön nimi, toimiala, tehtävä)

Kunnan nimeämänä edustajana:

-

Muut tehtävät:

Kasviportaati Oy, Viherseinäjärjestelmää tuottava yritys, yrittäjä ja hallituksen puheenjohtaja.

2. Merkittävä varallisuus

-

3. Muu sidonnaisuus, jolla voi olla merkitystä luottamus- tai virkatehtävän hoidossa

Suomen urbaani ruokaekosysteemi Ry, kaupunkiin sijoittuvan alkutuotannon edistäminen, hallituksen jäsen

Perustiedot

Nimi	Särkelä Jussi
Titteli	Tietokirjailija
Puolue	Suomen Sosialidemokraattinen Puolue
Toimielin	Kaupunginvaltuusto (varajäsen), Kaupunginhallitus (varajäsen)
Sähköposti	jussi.sarkela@vantaa.fi
Puhelin	+358 40 847 5742

Kotiosoite

Suuralue
Myyrmäen suuralue
Ruskokuja 10 i, 01620 Vantaa

Lisätiedot

-

Sidonnaisuudet

1. Johto- ja luottamustehtävät elinkeinotoimintaa harjoittavissa yhteisöissä (Yhteisön nimi, toimiala, tehtävä)

Kunnan nimeämänä edustajana:

Ei

Muut tehtävät:

Ei

2. Merkittävä varallisuus

Ei

3. Muu sidonnaisuus, jolla voi olla merkitystä luottamus- tai virkatehtävän hoidossa

*Myyrmäen Eläkkeensaajat ry / puheenjohtaja *Martinlaakson Sosialidemokraatit ry / hallituksen jäsen

Perustiedot

Nimi	Tahvanainen Säde
Titteli	Erytysluokanopettaja
Puolue	Suomen Sosialidemokraattinen Puolue
Toimielin (jäsen)	Kaupunginvaltuusto (jäsen), Kaupunginhallitus (1. varapuheenjohtaja), Yleisjaosto
Sähköposti	sade.tahvanainen@vantaa.fi
Puhelin	+358 40 747 6663

Kotiosoite

Suuralue
Aviapoliiksen suuralue

Lisätiedot

-

Sidonnaisuudet

1. Johto- ja luottamustehtävät elinkeinotoimintaa harjoittavissa yhteisöissä (Yhteisön nimi, toimiala, tehtävä)

Kunnan nimeämänä edustajana:

Ei ole

Muut tehtävät:

Tikkurilan Työväenyhdistys, puheenjohtaja Kotien Puolesta Keskusliitto, puheenjohtaja

2. Merkittävä varallisuus

Ei ole.

3. Muu sidonnaisuus, jolla voi olla merkitystä luottamus- tai virkatehtävän hoidossa

Ei ole.

Perustiedot

Nimi	Tuppurainen Marko
Titteli	autonasentaja
Puolue	Suomen Sosialidemokraattinen Puolue
Toimielin	Tekninen lautakunta (varajäsen)
Sähköposti	marko.tuppurainen@vantaa.fi
Puhelin	

Kotiosoite

Suuralue
Hakunilan suuralue
harmotie 6 c 17, 01200 VANTAA

Lisätiedot

-

Sidonnaisuudet

1. Johto- ja luottamustehtävät elinkeinotoimintaa harjoittavissa yhteisöissä (Yhteisön nimi, toimiala, tehtävä)

Kunnan nimeämänä edustajana:

ei ole

Muut tehtävät:

ei ole

2. Merkittävä varallisuus

ei ole

3. Muu sidonnaisuus, jolla voi olla merkitystä luottamus- tai virkatehtävän hoidossa

ei ole

Perustiedot

Nimi	Uimonen Teemu
Titteli	
Puolue	Vasemmistoliitto
Toimielin	Tekninen lautakunta (varajäsen)
Sähköposti	teemu.uimonen@vantaa.fi
Puhelin	

Kotiosoite

Suuralue
Koivukylän suuralue

Lisätiedot

-

Sidonnaisuudet

1. Johto- ja luottamustehtävät elinkeinotoimintaa harjoittavissa yhteisöissä (Yhteisön nimi, toimiala, tehtävä)

Kunnan nimeämänä edustajana:

-

Muut tehtävät:

-

2. Merkittävä varallisuus

-

3. Muu sidonnaisuus, jolla voi olla merkitystä luottamus- tai virkatehtävän hoidossa

-

Perustiedot

Nimi Uskola Nina
Titteli Sosiaaliohjaaja
Puolue Suomen Sosialidemokraattinen Puolue
Toimielin Kaupunkisuunnittelulautakunta (varajäsen), Kaupunkisuunnittelulautakunnan rakennuslupajaosto (varajäsen)
Sähköposti nina.uskola@vantaa.fi
Puhelin

Kotiosoite

Lisätiedot

-

Sidonnaisuudet

1. Johto- ja luottamustehtävät elinkeinotoimintaa harjoittavissa yhteisöissä (Yhteisön nimi, toimiala, tehtävä)

Kunnan nimeämänä edustajana:

-

Muut tehtävät:

-

2. Merkittävä varallisuus

-

3. Muu sidonnaisuus, jolla voi olla merkitystä luottamus- tai virkatehtävän hoidossa

-

Perustiedot

Nimi	Valtanen Hanna
Titteli	Valtiotieteiden maisteri
Puolue	Vihreä liitto
Toimielin	Kaupunginvaltuusto (varajäsen), Kaupunkisuunnittelulautakunta (jäsen), Kaupunkisuunnittelulautakunnan rakennuslupajaosto (varajäsen)
Sähköposti	hanna.valtanen@vantaa.fi
Puhelin	+358 50 568 1960

Kotiosoite

Suuralue
Aviapoliksen suuralue
Aatelitie 3 D 11, 01520 Vantaa

Lisätiedot

-

Sidonnaisuudet

1. Johto- ja luottamustehtävät elinkeinotoimintaa harjoittavissa yhteisöissä (Yhteisön nimi, toimiala, tehtävä)

Kunnan nimeämänä edustajana:

VTK Kiinteistöt Oy hallituksen jäsen, kausi päättyy 23.8.2017

Muut tehtävät:

-

2. Merkittävä varallisuus

-

3. Muu sidonnaisuus, jolla voi olla merkitystä luottamus- tai virkatehtävän hoidossa

Vantaan vihreät ry varapuheenjohtaja

Perustiedot

Nimi	Vanhanen Maija
Titteli	opettaja, FM
Puolue	Suomen Keskusta
Toimielin	Kaupunginvaltuusto (varajäsen), Kaupunkisuunnittelulautakunta (jäsen)
Sähköposti	maija.vanhanen@vantaa.fi
Puhelin	

Kotiosoite

Suuralue
Myyrmäen suuralue

Lisätiedot

-

<http://www.maijavanhanen.fi/>

Sidonnaisuudet

1. Johto- ja luottamustehtävät elinkeinotoimintaa harjoittavissa yhteisöissä (Yhteisön nimi, toimiala, tehtävä)

Kunnan nimeämänä edustajana:

-

Muut tehtävät:

-

2. Merkittävä varallisuus

-

3. Muu sidonnaisuus, jolla voi olla merkitystä luottamus- tai virkatehtävän hoidossa

Viipurin Reaalikoulu Oy hallituksen jäsen As Oy Vanha Kaarelantie 7 hallituksen jäsen Vantaan keskustanaiset ry puheenjohtaja

Perustiedot

Nimi	Weckman Markku
Titteli	Kaupunginvaltuutettu
Puolue	Kansallinen Kokoomus
Toimielin	Kaupunginvaltuusto (jäsen), Kaupunginhallitus (varajäsen), Yleisjaosto (jäsen), Ympäristölautakunta (jäsen)
Sähköposti	markku.weckman@vantaa.fi
Puhelin	+358 400 703 904

Kotiosoite

Suuralue
Tikkurilan suuralue
Minttutie 24 C, 01300 Vantaa

Lisätiedot

Ylikonstaapeli evp

Sidonnaisuudet

1. Johto- ja luottamustehtävät elinkeinotoimintaa harjoittavissa yhteisöissä (Yhteisön nimi, toimiala, tehtävä)

Kunnan nimeämänä edustajana:

-

Muut tehtävät:

-

2. Merkittävä varallisuus

-

3. Muu sidonnaisuus, jolla voi olla merkitystä luottamus- tai virkatehtävän hoidossa

Uudenmaan Maakuntavaltuuston jäsen

Perustiedot

Nimi Åstrand Stefan
Titteli
Puolue Suomen ruotsalainen kansanpuolue
Toimielin Kaupunginvaltuusto (jäsen), Tarkastuslautakunta (varajäsen),
Kaupunkisuunnittelulautakunta (jäsen)
Sähköposti stefan.astrand@vantaa.fi
Puhelin

Kotiosoite

Suuralue
Kivistön suuralue

Lisätiedot

-

Sidonnaisuudet

1. Johto- ja luottamustehtävät elinkeinotoimintaa harjoittavissa yhteisöissä (Yhteisön nimi, toimiala, tehtävä)

Kunnan nimeämänä edustajana:

-

Muut tehtävät:

-

2. Merkittävä varallisuus

-

3. Muu sidonnaisuus, jolla voi olla merkitystä luottamus- tai virkatehtävän hoidossa

IF Helsingin Atlas tukiyhdistyksen puheenjohtaja

Perustiedot

Nimi	Askola-Vehviläinen Sole
Titteli	varhaiskasvatuksen johtaja
Puolue	-
Toimielin	Viranhaltijat (sivistystoimen toimialan esittelijä)
Sähköposti	sole.askola-vehvilainen@vantaa.fi
Puhelin	

Kotiosoite

Lisätiedot

-

Sidonnaisuudet

1. Johto- ja luottamustehtävät elinkeinotoimintaa harjoittavissa yhteisöissä (Yhteisön nimi, toimiala, tehtävä)

Kunnan nimeämänä edustajana:

Seure Oy:n hallituksen varajäsen

Muut tehtävät:

-

2. Merkittävä varallisuus

-

3. Muu sidonnaisuus, jolla voi olla merkitystä luottamus- tai virkatehtävän hoidossa

-

Perustiedot

Nimi Cantell-Forsbom Anna
Titteli perhepalvelujohtaja
Puolue -
Toimielin Viranhaltijat (sosiaali- ja terveystoimen toimialan esittelijä)
Sähköposti anna.cantell-forsbom@vantaa.fi
Puhelin

Kotiosoite

Suuralue
Kivistön suuralue
, Vantaa

Lisätiedot

-

www.linkedin.com/feed/

Sidonnaisuudet

1. Johto- ja luottamustehtävät elinkeinotoimintaa harjoittavissa yhteisöissä (Yhteisön nimi, toimiala, tehtävä)

Kunnan nimeämänä edustajana:

-

Muut tehtävät:

Vantaan käräjäoikeuden nimeämän huolto- ja tapaamisriitojen täytäntöönpanosovittelija.Tmi Anna Cantell, koulutus- ja työnohjauspalveluja. Laskutus 1000 € kuluvana vuonna (Vantaan käräjäoikeudelle huolto- ja tapaamisriidan täytäntöönpanon sovittelulasku), vuonna 2016 0 €

2. Merkittävä varallisuus

-

3. Muu sidonnaisuus, jolla voi olla merkitystä luottamus- tai virkatehtävän hoidossa

HYKSin lapsiyöpäpotilaiden vanhemmat ja ystävät ry (www.kympinlapset.fi) puheenjohtaja

Perustiedot

Nimi	Hohti Jonna
Titteli	talous- ja hallintojohtaja
Puolue	-
Toimielin	Viranhaltijat (maankäytön, rakentamisen ja ympäristön toimialan esittelijä)
Sähköposti	jonna.hohti@vantaa.fi
Puhelin	

Kotiosoite

Lisätiedot

-

Sidonnaisuudet

1. Johto- ja luottamustehtävät elinkeinotoimintaa harjoittavissa yhteisöissä (Yhteisön nimi, toimiala, tehtävä)

Kunnan nimeämänä edustajana:

Kivistön Putkijäte Oy:n hallituksen jäsen.

Muut tehtävät:

V&J Hohti Oy:n hallituksen puheenjohtaja.

2. Merkittävä varallisuus

-

3. Muu sidonnaisuus, jolla voi olla merkitystä luottamus- tai virkatehtävän hoidossa

-

Perustiedot

Nimi	Hovi Anne-Mari
Titteli	työterveysjohtaja
Puolue	
Toimielin	Viranhaltijat (työterveys liikelaitoksen johtokunnan esittelijä)
Sähköposti	anne-marie.hovi@vantaa.fi
Puhelin	

Kotiosoite

Lisätiedot

-

Sidonnaisuudet

1. Johto- ja luottamustehtävät elinkeinotoimintaa harjoittavissa yhteisöissä (Yhteisön nimi, toimiala, tehtävä)

Kunnan nimeämänä edustajana:

Ei ole

Muut tehtävät:

Ei ole

2. Merkittävä varallisuus

Ei ole

3. Muu sidonnaisuus, jolla voi olla merkitystä luottamus- tai virkatehtävän hoidossa

Ei ole

Perustiedot

Nimi	Hyvönen Helena
Titteli	kaupunginreviisori
Puolue	
Toimielin	Viranhaltijat (-)
Sähköposti	helena.hyvonen@vantaa.fi
Puhelin	

Kotiosoite

Lisätiedot

tarkastuslautakunnan esittelijä

Sidonnaisuudet

1. Johto- ja luottamustehtävät elinkeinotoimintaa harjoittavissa yhteisöissä (Yhteisön nimi, toimiala, tehtävä)

Kunnan nimeämänä edustajana:

-

Muut tehtävät:

-

2. Merkittävä varallisuus

-

3. Muu sidonnaisuus, jolla voi olla merkitystä luottamus- tai virkatehtävän hoidossa

-

Perustiedot

Nimi	Iso-Lotila Joonas
Titteli	Suun terveydenhuollon liikelaitoksen toimitusjohtaja
Puolue	-
Toimielin	Viranhaltijat (sosiaali- ja terveystoimen toimialan esittelijä)
Sähköposti	joona.iso-lotila@vantaa.fi
Puhelin	

Kotiosoite

Lisätiedot

-

Sidonnaisuudet

1. Johto- ja luottamustehtävät elinkeinotoimintaa harjoittavissa yhteisöissä (Yhteisön nimi, toimiala, tehtävä)

Kunnan nimeämänä edustajana:

-

Muut tehtävät:

-

2. Merkittävä varallisuus

-

3. Muu sidonnaisuus, jolla voi olla merkitystä luottamus- tai virkatehtävän hoidossa

Medgroup Oy: Viikonloppuisin perushammaslääkärin työ yksityispotilaiden päivystyksessä (0-10 tuntia/kk) Spider Solutions Oy: Omistajana (30%) terveydenhuollon toiminnanohjausjärjestelmiä tuottavassa ICT-yhtiössä. Tehtävät yhtiössä: Järjestelmän kehittäminen, koulutustoiminta ja markkinointi

Perustiedot

Nimi	Kallislahti Veli-Matti
Titteli	liikuntajohtaja
Puolue	-
Toimielin	Viranhaltijat (sivistystoimen toimialan esittelijä)
Sähköposti	veli-matti.kallislahti@vantaa.fi
Puhelin	

Kotiosoite

Lisätiedot

-

Sidonnaisuudet

1. Johto- ja luottamustehtävät elinkeinotoimintaa harjoittavissa yhteisöissä (Yhteisön nimi, toimiala, tehtävä)

Kunnan nimeämänä edustajana:

-

Muut tehtävät:

-

2. Merkittävä varallisuus

-

3. Muu sidonnaisuus, jolla voi olla merkitystä luottamus- tai virkatehtävän hoidossa

-

Perustiedot

Nimi	Kalo Ilkka
Titteli	perusopetuksen johtaja
Puolue	-
Toimielin	Viranhaltijat (sivistystoimen toimialan esittelijä)
Sähköposti	ilkka.kalo@vantaa.fi
Puhelin	

Kotiosoite

Lisätiedot

Opetuslautakunta

Sidonnaisuudet

1. Johto- ja luottamustehtävät elinkeinotoimintaa harjoittavissa yhteisöissä (Yhteisön nimi, toimiala, tehtävä)

Kunnan nimeämänä edustajana:

-

Muut tehtävät:

-

2. Merkittävä varallisuus

-

3. Muu sidonnaisuus, jolla voi olla merkitystä luottamus- tai virkatehtävän hoidossa

-

Perustiedot

Nimi	Kari Antti
Titteli	kiinteistöjohtaja
Puolue	-
Toimielin	Viranhaltijat (maankäytön, rakentamisen ja ympäristön toimialan esittelijä)
Sähköposti	antti.kari@vantaa.fi
Puhelin	+358 40 568 6540

Kotiosoite

Suuralue
Hakunilan suuralue
, 01260 Vantaa

Lisätiedot

-

Sidonnaisuudet

1. Johto- ja luottamustehtävät elinkeinotoimintaa harjoittavissa yhteisöissä (Yhteisön nimi, toimiala, tehtävä)

Kunnan nimeämänä edustajana:

-

Muut tehtävät:

-

2. Merkittävä varallisuus

-

3. Muu sidonnaisuus, jolla voi olla merkitystä luottamus- tai virkatehtävän hoidossa

-

Perustiedot

Nimi	Koivunen Eila
Titteli	va. terveyspalvelujen johtaja
Puolue	-
Toimielin	Viranhaltijat (sosiaali- ja terveystoimen toimialan esittelijä)
Sähköposti	eila.koivunen@vantaa.fi
Puhelin	

Kotiosoite

Suuralue
Korson suuralue

Lisätiedot

-

Sidonnaisuudet

1. Johto- ja luottamustehtävät elinkeinotoimintaa harjoittavissa yhteisöissä (Yhteisön nimi, toimiala, tehtävä)

Kunnan nimeämänä edustajana:

ei ole

Muut tehtävät:

ei ole

2. Merkittävä varallisuus

ei ole

3. Muu sidonnaisuus, jolla voi olla merkitystä luottamus- tai virkatehtävän hoidossa

ei ole

Perustiedot

Nimi	Kolju Niina
Titteli	lakimies
Puolue	-
Toimielin	Viranhaltijat (keskusvaalilautakunnan esittelijä)
Sähköposti	niina.kolju@vantaa.fi
Puhelin	

Kotiosoite

Lisätiedot

-

Sidonnaisuudet

1. Johto- ja luottamustehtävät elinkeinotoimintaa harjoittavissa yhteisöissä (Yhteisön nimi, toimiala, tehtävä)

Kunnan nimeämänä edustajana:

-

Muut tehtävät:

-

2. Merkittävä varallisuus

-

3. Muu sidonnaisuus, jolla voi olla merkitystä luottamus- tai virkatehtävän hoidossa

Perustiedot

Nimi	Lahnalampi-Lahtinen Minna
Titteli	vanhus- ja vammaispalvelujohtaja vs.
Puolue	-
Toimielin	Viranhaltijat (sosiaali- ja terveystoimen toimialan esittelijä)
Sähköposti	minna.lahnalampi-lahtinen@vantaa.fi
Puhelin	

Kotiosoite

, Järvenpää

Lisätiedot

-

Sidonnaisuudet

1. Johto- ja luottamustehtävät elinkeinotoimintaa harjoittavissa yhteisöissä (Yhteisön nimi, toimiala, tehtävä)

Kunnan nimeämänä edustajana:

VAV Hoiva kiinteistö hallituksessa asiantuntija jäsen ja Sote ikäihmisten ja vammisten työryhmässä Vantaan edustaja

Muut tehtävät:

-

2. Merkittävä varallisuus

ei ole

3. Muu sidonnaisuus, jolla voi olla merkitystä luottamus- tai virkatehtävän hoidossa

Sairaanhoitajaliiton valtuuston jäsen

Perustiedot

Nimi	Laine Tarja
Titteli	kaupunkisuunnittelujohtaja
Puolue	-
Toimielin	Viranhaltijat (maankäytön, rakentamisen ja ympäristön toimialan esittelijä)
Sähköposti	tarja.a.laine@vantaa.fi
Puhelin	

Kotiosoite

Lisätiedot

Asuu Helsingissä

Sidonnaisuudet

1. Johto- ja luottamustehtävät elinkeinotoimintaa harjoittavissa yhteisöissä (Yhteisön nimi, toimiala, tehtävä)

Kunnan nimeämänä edustajana:

ei ole

Muut tehtävät:

ei ole

2. Merkittävä varallisuus

ei ole

3. Muu sidonnaisuus, jolla voi olla merkitystä luottamus- tai virkatehtävän hoidossa

ei ole

Perustiedot

Nimi	Landstedt Jyrki
Titteli	pelastusjohtaja
Puolue	
Toimielin	Viranhaltijat (Keski-Uudenmaan pelastustoimen liikelaitoksen johtokunnan esittelijä)
Sähköposti	jyrki.landstedt@vantaa.fi
Puhelin	

Kotiosoite

Suuralue
Tikkurilan suuralue

Lisätiedot

-

Sidonnaisuudet

1. Johto- ja luottamustehtävät elinkeinotoimintaa harjoittavissa yhteisöissä (Yhteisön nimi, toimiala, tehtävä)

Kunnan nimeämänä edustajana:

Kiinteistö Oy Vantaan Helikopteritukikohta hallituksen jäsen

Muut tehtävät:

Uudenmaan pelastusliitto ry. hallituksen puheenjohtaja

2. Merkittävä varallisuus

-

3. Muu sidonnaisuus, jolla voi olla merkitystä luottamus- tai virkatehtävän hoidossa

-

Perustiedot

Nimi	Larkio Annukka
Titteli	kulttuurijohtaja
Puolue	-
Toimielin	Viranhaltijat (sivistystoimen toimialan esittelijä)
Sähköposti	annukka.larkio@vantaa.fi
Puhelin	

Kotiosoite

Suuralue
Tikkurilan suuralue
Kielotie 20 C 4krs, 01300 Vantaa

Lisätiedot

Vapaa-ajan lautakunta, esittelijä

Sidonnaisuudet

1. Johto- ja luottamustehtävät elinkeinotoimintaa harjoittavissa yhteisöissä (Yhteisön nimi, toimiala, tehtävä)

Kunnan nimeämänä edustajana:

-

Muut tehtävät:

-

2. Merkittävä varallisuus

-

3. Muu sidonnaisuus, jolla voi olla merkitystä luottamus- tai virkatehtävän hoidossa

-

Perustiedot

Nimi	Lehto-Häggroth Elina
Titteli	apulaiskaupunginjohtaja, kaupungin johtoryhmän jäsen
Puolue	-
Toimielin	Viranhaltijat (kaupunginhallituksen esittelijä)
Sähköposti	elina.lehto-haggroth@vantaa.fi
Puhelin	

Kotiosoite

Suuralue
Tikkurilan suuralue

Lisätiedot

Kaupunginvaltuusto, Kaupunginhallitus, Opetuslautakunta ja Vapaa-ajan lautakunta

Sidonnaisuudet

1. Johto- ja luottamustehtävät elinkeinotoimintaa harjoittavissa yhteisöissä (Yhteisön nimi, toimiala, tehtävä)

Kunnan nimeämänä edustajana:

A-Tulkkaukset Oy hallituksen jäsen, Suomen Liikemiesten Kauppaopiston Säätiön hallituksen jäsen, Metropolia Ammattikorkeakoulu Oy hallituksen jäsen,

Muut tehtävät:

Miina Sillanpää säätiön hallituksen jäsen, 4H yhdistyksen hallintoneuvoston jäsen

2. Merkittävä varallisuus

-

3. Muu sidonnaisuus, jolla voi olla merkitystä luottamus- tai virkatehtävän hoidossa

-

Perustiedot

Nimi	Lievonen Kirsi-Marja
Titteli	henkilöstöjohtaja, kaupungin johtoryhmän jäsen
Puolue	-
Toimielin	Viranhaltijat (-)
Sähköposti	kirsi-marja.lievonen@vantaa.fi
Puhelin	

Kotiosoite

Lisätiedot

-

Sidonnaisuudet

1. Johto- ja luottamustehtävät elinkeinotoimintaa harjoittavissa yhteisöissä (Yhteisön nimi, toimiala, tehtävä)

Kunnan nimeämänä edustajana:

Kiinteistö Oy Kehäsuora, hallituksen pj A-Tulkkauk Oy, hallituksen jäsen Seure Oy, hallituksen jäsen

Muut tehtävät:

KT:n valtuuskunta, puheenjohtaja

2. Merkittävä varallisuus

-

3. Muu sidonnaisuus, jolla voi olla merkitystä luottamus- tai virkatehtävän hoidossa

Perustiedot

Nimi	Lipponen Martti
Titteli	apulaiskaupunginjohtaja, kaupungin johtoryhmän jäs
Puolue	-
Toimielin	Viranhaltijat (kaupunginhallituksen esittelijä)
Sähköposti	martti.lipponen@vantaa.fi
Puhelin	

Kotiosoite

Suuralue
Tikkurilan suuralue
Kielotie 12-14 A, 01300 Vantaa

Lisätiedot

Viranhaltijat (yleisjaoston esittelijä)

Sidonnaisuudet

1. Johto- ja luottamustehtävät elinkeinotoimintaa harjoittavissa yhteisöissä (Yhteisön nimi, toimiala, tehtävä)

Kunnan nimeämänä edustajana:

Pääkaupunkiseudun Junakalusto Oy: hallituksen jäsen Metropolia Ammattikorkeakoulu Oy: hallituksen varapuheenjohtaja Vantaan Tilapalvelut - Vantti Oy: hallituksen puheenjohtaja Kiinteistöy Erikas: hallituksen puheenjohtaja Asoy Punasafiiri, Asoy Keltasafiiri ja Asoy Sinisafiiri: hallituksen puheenjohtaja

Muut tehtävät:

- - -

2. Merkittävä varallisuus

- - -

3. Muu sidonnaisuus, jolla voi olla merkitystä luottamus- tai virkatehtävän hoidossa

Väestönsuojelusäätiö sr: hallituksen puheenjohtaja Suomen Pelastusalan Keskusjärjestö ry: hallituksen jäsen

Perustiedot

Nimi	Niinistö Jaakko
Titteli	Apulaiskaupunginjohtaja, kaupungin johtoryhmän jäs
Puolue	-
Toimielin	Viranhaltijat (kaupunginhallituksen esittelijä)
Sähköposti	jaakko.niinisto@vantaa.fi
Puhelin	

Kotiosoite

Suuralue
Myyrmäen suuralue

Lisätiedot

-

Sidonnaisuudet

1. Johto- ja luottamustehtävät elinkeinotoimintaa harjoittavissa yhteisöissä (Yhteisön nimi, toimiala, tehtävä)

Kunnan nimeämänä edustajana:

A-Tulkkaus Oy, hallituksen puheenjohtaja

Muut tehtävät:

-

2. Merkittävä varallisuus

-

3. Muu sidonnaisuus, jolla voi olla merkitystä luottamus- tai virkatehtävän hoidossa

Tiedekeskussäätio, hallituksen jäsen Kuntien takauskeskus, hallituksen jäsen

Perustiedot

Nimi	Ormio Hanna
Titteli	hallintojohtaja, kaupungin johtoryhmän jäsen
Puolue	-
Toimielin	Viranhaltijat (-)
Sähköposti	hanna.ormio@vantaa.fi
Puhelin	

Kotiosoite

Asematie 7, 01300 Vantaa

Lisätiedot

-

Sidonnaisuudet

1. Johto- ja luottamustehtävät elinkeinotoimintaa harjoittavissa yhteisöissä (Yhteisön nimi, toimiala, tehtävä)

Kunnan nimeämänä edustajana:

-

Muut tehtävät:

-

2. Merkittävä varallisuus

-

3. Muu sidonnaisuus, jolla voi olla merkitystä luottamus- tai virkatehtävän hoidossa

-

Perustiedot

Nimi	Penttilä Hannu
Titteli	apulaiskaupunginjohtaja, kaupungin johtoryhmän jäs
Puolue	-
Toimielin	Viranhaltijat (kaupunginhallituksen esittelijä)
Sähköposti	hannu.penttila@vantaa.fi
Puhelin	

Kotiosoite

Lisätiedot

-

Sidonnaisuudet

1. Johto- ja luottamustehtävät elinkeinotoimintaa harjoittavissa yhteisöissä (Yhteisön nimi, toimiala, tehtävä)

Kunnan nimeämänä edustajana:

Smart&Clean säätiö, hallituksen jäsen 2016-

Muut tehtävät:

Osuuskunta Asuntomessut, hallituksen jäsen 2016-

2. Merkittävä varallisuus

-

3. Muu sidonnaisuus, jolla voi olla merkitystä luottamus- tai virkatehtävän hoidossa

-

Perustiedot

Nimi	Rainio Päivi
Titteli	viestintäjohtaja, kaupungin johtoryhmän jäsen
Puolue	-
Toimielin	Viranhaltijat (-)
Sähköposti	paivi.rainio@vantaa.fi
Puhelin	

Kotiosoite

Suuralue
Koivukylän suuralue

Lisätiedot

-

Sidonnaisuudet

1. Johto- ja luottamustehtävät elinkeinotoimintaa harjoittavissa yhteisöissä (Yhteisön nimi, toimiala, tehtävä)

Kunnan nimeämänä edustajana:

-

Muut tehtävät:

KL-Kustannus Oy:n hallituksen jäsen

2. Merkittävä varallisuus

-

3. Muu sidonnaisuus, jolla voi olla merkitystä luottamus- tai virkatehtävän hoidossa

-

Perustiedot

Nimi	Rautalahti Katariina
Titteli	ympäristöjohtaja
Puolue	-
Toimielin	Viranhaltijat (maankäytön, rakentamisen ja ympäristön toimialan esittelijä)
Sähköposti	katariina.rautalahti@vantaa.fi
Puhelin	

Kotiosoite

Lisätiedot

-

Sidonnaisuudet

1. Johto- ja luottamustehtävät elinkeinotoimintaa harjoittavissa yhteisöissä (Yhteisön nimi, toimiala, tehtävä)

Kunnan nimeämänä edustajana:

- Liikenne- ja viestintäministeriö, Helsinki-Vantaan lentoaseman melunhallinnan yhteistyöryhmä, jäsen (2016 – 2021) - Vantaanjoen ja Helsingin seudun vesiensuojeluyhdistys, hallitus, jäsen (2016-2017) - Pääkaupunkiseudun Kierrätyskeskus Oy, hallitus, jäsen (2016-2017) - Uudenmaan elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus (ELY), neuvottelukunta, varajäsen (2017-2019)

Muut tehtävät:

6Aika Tulevaisuuden kiertotalouskeskukset-hanke, ohjausryhmä, jäsen (2017-2019)

2. Merkittävä varallisuus

-

3. Muu sidonnaisuus, jolla voi olla merkitystä luottamus- tai virkatehtävän hoidossa

-

Perustiedot

Nimi	Ruusula Matti
Titteli	talousjohtaja vs., kaupungin johtoryhmän jäsen
Puolue	-
Toimielin	Viranhaltijat (-)
Sähköposti	matti.ruusula@vantaa.fi
Puhelin	

Kotiosoite

Lisätiedot

-

Sidonnaisuudet

1. Johto- ja luottamustehtävät elinkeinotoimintaa harjoittavissa yhteisöissä (Yhteisön nimi, toimiala, tehtävä)

Kunnan nimeämänä edustajana:

Kaunialan Sairaala Oy, hallituksen jäsen Kiinteistö Oy Kehäsuora, hallituksen jäsen

Muut tehtävät:

-

2. Merkittävä varallisuus

-

3. Muu sidonnaisuus, jolla voi olla merkitystä luottamus- tai virkatehtävän hoidossa

-

Perustiedot

Nimi	Salminen Jukka T.
Titteli	apulaiskaupunginjohtaja, kaupungin johtoryhmän jäs
Puolue	-
Toimielin	Viranhaltijat (kaupunginhallituksen esittelijä)
Sähköposti	jukkat.salminen@vantaa.fi
Puhelin	

Kotiosoite

Lisätiedot

-

Sidonnaisuudet

1. Johto- ja luottamustehtävät elinkeinotoimintaa harjoittavissa yhteisöissä (Yhteisön nimi, toimiala, tehtävä)

Kunnan nimeämänä edustajana:

Seure oy, henkilöstövuokraus ja-kehittämistoiminta, hallituksen jäsen Apotti oy, ict toimiala, hallituksen jäsen A-tulkkaus oy, tulkkauspalvelut hallituksen jäsen Kaunialan sairaala oy, Sairaala, kuntoutus ja asumispalvelutoiminta, hallituksen jäsen Y- Säätiön hallitus, sosiaalinen asuntotuotanto, varajäsen

Muut tehtävät:

-

2. Merkittävä varallisuus

-

3. Muu sidonnaisuus, jolla voi olla merkitystä luottamus- tai virkatehtävän hoidossa

-

Perustiedot

Nimi	Tanninen Eila
Titteli	talous- ja hallintojohtaja
Puolue	-
Toimielin	Viranhaltijat (sivistystoimen toimialan esittelijä)
Sähköposti	eila.tanninen@vantaa.fi
Puhelin	

Kotiosoite

Suuralue
Tikkurilan suuralue

Lisätiedot

-

Sidonnaisuudet

1. Johto- ja luottamustehtävät elinkeinotoimintaa harjoittavissa yhteisöissä (Yhteisön nimi, toimiala, tehtävä)

Kunnan nimeämänä edustajana:

ei ole elinkeinotoimintaa harjoittavassa yhteisössä

Muut tehtävät:

ei ole

2. Merkittävä varallisuus

ei ole merkittävää varallisuutta

3. Muu sidonnaisuus, jolla voi olla merkitystä luottamus- tai virkatehtävän hoidossa

ei ole

Perustiedot

Nimi	Toiva Ari
Titteli	talous- ja hallintojohtaja
Puolue	-
Toimielin	Viranhaltijat (sosiaali- ja terveystoimen toimialan esittelijä)
Sähköposti	ari.toiva@vantaa.fi
Puhelin	

Kotiosoite

Lisätiedot

-

Sidonnaisuudet

1. Johto- ja luottamustehtävät elinkeinotoimintaa harjoittavissa yhteisöissä (Yhteisön nimi, toimiala, tehtävä)

Kunnan nimeämänä edustajana:

Tikkurilan Kauppatalo Oy, hallituksen jäsen Seure Henkilöstöpalvelut Oy, hallituksen varajäsen

Muut tehtävät:

-

2. Merkittävä varallisuus

-

3. Muu sidonnaisuus, jolla voi olla merkitystä luottamus- tai virkatehtävän hoidossa

-

Perustiedot

Nimi	Vainio Mikko
Titteli	kirjastopalveluiden johtaja
Puolue	-
Toimielin	Viranhaltijat (sivistystoimen toimialan esittelijä)
Sähköposti	mikko.vainio@vantaa.fi
Puhelin	

Kotiosoite

Lisätiedot

-

Sidonnaisuudet

1. Johto- ja luottamustehtävät elinkeinotoimintaa harjoittavissa yhteisöissä (Yhteisön nimi, toimiala, tehtävä)

Kunnan nimeämänä edustajana:

-

Muut tehtävät:

-

2. Merkittävä varallisuus

-

3. Muu sidonnaisuus, jolla voi olla merkitystä luottamus- tai virkatehtävän hoidossa

-

Perustiedot

Nimi	Valanta José
Titteli	elinkeinojohtaja, kaupungin johtoryhmän jäsen
Puolue	-
Toimielin	Viranhaltijat (-)
Sähköposti	jose.valanta@vantaa.fi
Puhelin	

Kotiosoite

Lisätiedot

-

Sidonnaisuudet

1. Johto- ja luottamustehtävät elinkeinotoimintaa harjoittavissa yhteisöissä (Yhteisön nimi, toimiala, tehtävä)

Kunnan nimeämänä edustajana:

Helsinki Business Hub Oy - hallituksen jäsen
VTK Oy - hallituksen asiantuntijajäsen
Laurea AMK - Laurea Vantaan -
Porvoon alueneuvottelukunnan jäsen
Metropolia AMK - Metropolia Liiketalouden yksikön neuvottelukunnan
jäsen
Yritys Vantaa - hallituksen jäsen
GreenNet Fonland ry - hallituksen varajäsen
Rfid Lab Finland - hallituksen
jäsen
Luontokeskus Haltia - toimintaryhmän jäsen

Muut tehtävät:

ei ilmoitettavaa

2. Merkittävä varallisuus

ei ilmoitettavaa

3. Muu sidonnaisuus, jolla voi olla merkitystä luottamus- tai virkatehtävän hoidossa

ei ilmoitettavaa

Perustiedot

Nimi	Wallenius Pekka
Titteli	tilakeskusjohtaja
Puolue	-
Toimielin	Viranhaltijat (maankäytön, rakentamisen ja ympäristön toimialan esittelijä)
Sähköposti	pekka.wallenius@vantaa.fi
Puhelin	

Kotiosoite

Lisätiedot

-

Sidonnaisuudet

1. Johto- ja luottamustehtävät elinkeinotoimintaa harjoittavissa yhteisöissä (Yhteisön nimi, toimiala, tehtävä)

Kunnan nimeämänä edustajana:

-

Muut tehtävät:

-

2. Merkittävä varallisuus

-

3. Muu sidonnaisuus, jolla voi olla merkitystä luottamus- tai virkatehtävän hoidossa

-

Perustiedot

Nimi	Westlin Henry
Titteli	kaupungininsinööri
Puolue	-
Toimielin	Viranhaltijat (maankäytön, rakentamisen ja ympäristön toimialan esittelijä)
Sähköposti	henry.westlin@vantaa.fi
Puhelin	

Kotiosoite

, 00670 Helsinki

Lisätiedot

Teknisen lautakunnan esittelijä

Sidonnaisuudet

1. Johto- ja luottamustehtävät elinkeinotoimintaa harjoittavissa yhteisöissä (Yhteisön nimi, toimiala, tehtävä)

Kunnan nimeämänä edustajana:

Kiinteistö Oy Tikkurilan Linja-autoasema, hallituksen puheenjohtaja Ratakujan Pysäköinti Oy, hallituksen puheenjohtaja Tikkuparkki Oy, hallituksen puheenjohtaja

Muut tehtävät:

-

2. Merkittävä varallisuus

-

3. Muu sidonnaisuus, jolla voi olla merkitystä luottamus- tai virkatehtävän hoidossa

SKTY, Suomen kuntatekniikan yhdistys ry, jäsen Suomen Luonnosuojeluliitto, jäsen Kaupunginpuutarhurien seura ry, jäsen

Perustiedot

Nimi	Vikström Anders
Titteli	vt. ruotsinkielisten palveluiden johtaja
Puolue	-
Toimielin	Viranhaltijat (sivistystoimen toimialan esittelijä)
Sähköposti	anders.vikstrom@vantaa.fi
Puhelin	

Kotiosoite

Stationsvägen 6A, 01300 Vanda

Lisätiedot

-

Sidonnaisuudet

1. Johto- ja luottamustehtävät elinkeinotoimintaa harjoittavissa yhteisöissä (Yhteisön nimi, toimiala, tehtävä)

Kunnan nimeämänä edustajana:

Ei ole johto- eikä luottamustehtäviä elinkeinotoimintaa harjoittavissa yhteisöissä

Muut tehtävät:

-

2. Merkittävä varallisuus

Ei ole merkittävä varallisuus

3. Muu sidonnaisuus, jolla voi olla merkitystä luottamus- tai virkatehtävän hoidossa

Ei muita sidonnaisuuksia

Perustiedot

Nimi	Viljamaa Marja
Titteli	nuoriso- ja aikuiskoulutuksen johtaja va.
Puolue	-
Toimielin	Viranhaltijat (sivistystoimen toimialan esittelijä)
Sähköposti	marja.viljamaa@vantaa.fi
Puhelin	

Kotiosoite

Lisätiedot

-

Sidonnaisuudet

1. Johto- ja luottamustehtävät elinkeinotoimintaa harjoittavissa yhteisöissä (Yhteisön nimi, toimiala, tehtävä)

Kunnan nimeämänä edustajana:

-

Muut tehtävät:

Maanrakennus M Viljamaa Oy hallituksen jäsen

2. Merkittävä varallisuus

-

3. Muu sidonnaisuus, jolla voi olla merkitystä luottamus- tai virkatehtävän hoidossa

-

Perustiedot

Nimi

Viljanen Ritva

Titteli

kaupunginjohtaja

Puolue

-

Toimielin

Viranhaltijat (kaupunginhallituksen esittelijä)

Sähköposti

ritva.viljanen@vantaa.fi

Puhelin

Kotiosoite

Lisätiedot

-

Sidonnaisuudet

1. Johto- ja luottamustehtävät elinkeinotoimintaa harjoittavissa yhteisöissä (Yhteisön nimi, toimiala, tehtävä)

Kunnan nimeämänä edustajana:

Smart & Clean säätiön hallintoneuvoston jäsen

Muut tehtävät:

Turun Yliopisto hallituksen puheenjohtaja Kirkkopalvelut hallituksen varapuheenjohtaja

2. Merkittävä varallisuus

-

3. Muu sidonnaisuus, jolla voi olla merkitystä luottamus- tai virkatehtävän hoidossa

-

Perustiedot

Nimi Virkamäki Pekka
Titteli rakennusvalvontajohtaja
Puolue -
Toimielin Viranhaltijat (maankäytön, rakentamisen ja ympäristön toimialan esittelijä)
Sähköposti pekka.virkamaki@vantaa.fi
Puhelin

Kotiosoite

Suuralue
Hakunilan suuralue
, 01260

Lisätiedot

-

Sidonnaisuudet

1. Johto- ja luottamustehtävät elinkeinotoimintaa harjoittavissa yhteisöissä (Yhteisön nimi, toimiala, tehtävä)

Kunnan nimeämänä edustajana:

Rakennusvalvontajohtaja -rakennuslupajaoston esittelijä, kaupunkikuvaneuvottelukunnan puheenjohtaja

Muut tehtävät:

Vantaan vuokratalot Oy VaV hallituksen varapuheenjohtaja

2. Merkittävä varallisuus

- - -

3. Muu sidonnaisuus, jolla voi olla merkitystä luottamus- tai virkatehtävän hoidossa

- - -

Perustiedot

Nimi	Vuorela Piia
Titteli	Terveyspalvelujen johtaja
Puolue	-
Toimielin	Viranhaltijat (sosiaali- ja terveystoimen toimialan esittelijä)
Sähköposti	piia.vuorela@vantaa.fi
Puhelin	

Kotiosoite

Lisätiedot

-

Sidonnaisuudet

1. Johto- ja luottamustehtävät elinkeinotoimintaa harjoittavissa yhteisöissä (Yhteisön nimi, toimiala, tehtävä)

Kunnan nimeämänä edustajana:

-

Muut tehtävät:

-

2. Merkittävä varallisuus

-

3. Muu sidonnaisuus, jolla voi olla merkitystä luottamus- tai virkatehtävän hoidossa

Yksityislääkärin vastaanotto (0-6h/vk, virka-ajan ulkopuolella, Terveystalo)

Perustiedot

Nimi	Åstrand Riikka
Titteli	nuorisopalveluiden johtaja
Puolue	-
Toimielin	Viranhaltijat (sivistystoimen toimialan esittelijä)
Sähköposti	riikka.astrand@vantaa.fi
Puhelin	

Kotiosoite

Suuralue
Myyrmäen suuralue
, Vantaa

Lisätiedot

-

Sidonnaisuudet

1. Johto- ja luottamustehtävät elinkeinotoimintaa harjoittavissa yhteisöissä (Yhteisön nimi, toimiala, tehtävä)

Kunnan nimeämänä edustajana:

Ei tällä hetkellä.

Muut tehtävät:

Ei tehtäviä.

2. Merkittävä varallisuus

Ei ole

3. Muu sidonnaisuus, jolla voi olla merkitystä luottamus- tai virkatehtävän hoidossa

Ei muita sidonnaisuuksia.



7 §

Lausunto Helsingin seudun liikenteelle (HSL) MAL2019 - suunnitelmaluonnoksesta sekä sen vaikutusten arviointiselostuksesta

VD/9253/00.04.03/2018

HP/MS/MH/AK/AV

Helsingin seudun liikenne (HSL) on pyytänyt lausuntoa MAL2019-suunnitelmaluonnoksesta 18.1.2019 mennessä. Sekä kaupunkisuunnittelulautakunta 5.11.2018 § 8 että tekninen lautakunta 6.11.2018 § 19 kävivät lausuntoaineistosta ennakkoon lähete keskustelut, joista on nostettu aiheita kaupungin lausuntoon.

MAL 2019 on Helsingin seudun maankäytön, asumisen ja liikenteen suunnitelma, jossa kuvataan, miten seutua pitäisi kehittää vuosina 2019–2050. Suunnitelmassa on erityisesti kiinnitetty huomiota maankäytön, asumisen ja liikenteen entistä tiiviimpään yhtäaikaiseen tarkasteluun, vaikutusten arviointiin ja laajaan sidosryhmien vuoropuheluun. Suunnitelman tavoitteena on osoittaa, millä keinoilla asetetut tavoitteet maankäytön, asumisen, liikenteen ja päästövähennysten suhteen voidaan saavuttaa.

MAL 2019 -suunnitelman lähtökohdat ja tavoitteet sekä tavoitetasot hyväksyttiin HSL:n hallituksessa 13.2.2018, KUUMA-johtokunnassa 14.3.2018 sekä Helsingin seudun yhteistyökokouksessa HSYK:issä 24.4.2018. Suunnitelmassa tavoitellaan vähäpäästöistä, houkuttelevaa, elinvoimaista ja hyvinvoivaa seutua. Velvoittavaksi tavoitetasoksi hyväksyttiin, että liikenteen kasvihuonekaasujen päästövähennys on vähintään 50 % vuoden 2005 tasosta vuoteen 2030 mennessä. Tavoitetasojen avulla on seurattu suunnitelmaratkaisujen ja toimenpiteiden riittävyttä. Asetetut tavoitteet saavutetaan monipuolisella, tehokkaalla ja konkreettisella kokonaisuudella. Suunnitelman pääsisältö on:

- Seudun kasvu ohjataan nykyiseen yhdyskuntarakenteeseen ja joukkoliikenteen kannalta kilpailukykyisille alueille
- Seudulle rakennetaan vuosittain n. 16500 uutta asuntoa ja asuntokannan sekä elinympäristön laadusta huolehditaan
- Raideliikenteeseen ja pyöräliikenteeseen osoitetaan vahvat panostukset, tieliikennettä kehitetään tavara- ja joukkoliikennelähtöisesti
- Päästöjä vähennetään useilla liikennesuoritetta pienentävillä keinoilla, mm. tiemaksuilla sekä ajoneuvokantaa energiatehokkaammaksi ja hiilineutraalimmaksi uudistaen.

Suunnitelmassa on osoitettu konkreettiset toimet, joilla tavoitteisiin päästään 2030 mennessä. Näitä ovat muun muassa seudullisesti määritellyt maankäytön ensisijaiset kehittämissuunnitelmat, kuntakohtaiset asuntorakentamisennusteet ja asemakaavatavoitteet sekä ennen vuotta 2030 aloitettavat liikennehankkeet ja -toimenpiteet.

Pidemmällä aikavälillä vuodesta 2030 eteenpäin leikataan edelleen kasvihuonekaasupäästöjä, sijoitetaan uusi maankäyttö tiivistävästi ja kestävästi, pidetään asuntotuotanto riittävänä ja laadukkaana sekä kehitetään ja integroidaan joukkoliikennekokonaisuutta.

Luonnoksen toimenpiteillä Helsingin seutu kasvaa kestävästi ja vähentää päästöjä tehokkaasti. Lähes kaikki suunnitelmalle vuodelle 2030 asetetut tavoitetasot saavutetaan. Liikenteen CO₂-päästövähennystavoite (50%) saavutetaan, kun kaikki suunnitellut toimet toteutuvat riittävällä voimakkuudella.

Työvoiman saavutettavuus paranee, mikä houkuttelee yrityksiä ja asukkaita. Luonnoksen toimenpidekokonaisuus on yhteiskuntataloudelliselta tehokkuudeltaan hyvä, mikä takaa taloudelliset edellytykset seudun kehittämiseen. Asuntotuotanto sijoittuu tavoitteen mukaisesti ensisijaisesti



kehitettävälle vyöhykkeille. Terveellinen ja turvallinen elinympäristö mahdollistaa kaikille aktiivisen arjen. Sosiaalista eriytymistä pyritään jatkossa torjumaan yhteisen ohjelman avulla sekä seuraamaan kehitystä aktiivisemmin. Kestävien kuljetapojen (kävely, pyöräily, joukkoliikenne) osuus kasvaa jo päätettyihin toimenpiteisiin nähden, mutta tavoitetasoa ei tältä osin kokonaan saavuteta. Suunnitelman vaikutuksia on arvioitu SOVA- lain mukaisesti ja arviointi on ohjannut suunnitelmaratkaisujen valintaa.

Keväällä 2019 valmistuvan MAL 2019 -suunnitelman pohjalta valmistellaan ja neuvotellaan MAL-sopimus 2020-2023 valtion, seudun kuntien ja HSL:n kesken. MAL -suunnitelman ja sopimuksen toteutusta ja vaikutuksia tullaan seuraamaan vuosittain.

Kaupunginhallitus 26.11.2018 § 28

Maankäytön, rakentamisen ja ympäristön toimialan apulaiskaupunginjohtajan esitys:

Päätetään esittää kaupunginvaltuustolle annettavaksi Helsingin seudun liikenteelle (HSL) liitteen mukainen lausunto MAL2019-suunnitelman luonnoksesta.

Päätös:

Päätettiin yksimielisesti jättää asia pöydälle seuraavaan kokoukseen.

Kaupunginhallitus 17.12.2018 § 26

Maankäytön, rakentamisen ja ympäristön toimialan apulaiskaupunginjohtajan esitys:

Päätetään esittää kaupunginvaltuustolle annettavaksi Helsingin seudun liikenteelle (HSL) liitteen mukainen lausunto MAL2019-suunnitelman luonnoksesta.

Tarkastetaan ja hyväksytään pöytäkirja tämän pykälän osalta heti kokouksessa.

Käsittely:

Asian käsittelyn aikana maankäytön, rakentamisen ja ympäristön toimialan apulaiskaupunginjohtaja muutti esitystään seuraavasti:

Lausunnon toinen kappale muutetaan kuulumaan seuraavasti:

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 päästövähennelmä.~~

Tavoitteen tiukentamista on harkittava tuoreimman tutkimustiedon nojalla. Tämä edellyttää kuitenkin myös valtiolta aikaisempaa huomattavasti merkittävämpää osallistumista seudun liikennehankkeiden rahoitukseen.

Lausunnon MAANKÄYTTÖ-osion toista kappaletta täydennetään seuraavasti:

Vantaalla maankäytön isot linjaukset määritellään koko kaupungin kattavalla yleiskaavalla, sitä täsmentävillä kaavarungoilla ja lopulta hankkeita ohjaavalla asemakaavoituksella. Parhaillaan on 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 kasvua ilman kestävää liikkumista. Raitiotiehankkeen toteuttaminen edellyttää Tikkurilassa myös käyttämättömän teollisuusraiteen ns. Santaradan purkamista. *Erityistä huomiota tulee kiinnittää poikittaisen joukkoliikenteen kehittämiseen, jotta ruuhkautumista voidaan hillitä.*

Päätös:

Hyväksyttiin apulaiskaupunginjohtajan muutettu esitys.

Tarkastetaan ja hyväksytään pöytäkirja tämän pykälän osalta heti kokouksessa.

Kaupunginvaltuusto 28.1.2019 § 7

Kaupunginhallituksen esitys:

Päätetään antaa Helsingin seudun liikenteelle (HSL) liitteen mukainen lausunto MAL2019-suunnitelman luonnoksesta.

Tarkastetaan ja hyväksytään pöytäkirja tämän pykälän osalta heti kokouksessa.

Päätös:

Hyväksyttiin esitys.

Tarkastettiin ja hyväksyttiin pöytäkirja tämän pykälän osalta heti kokouksessa.

Liitteet:

- Lausunto MAL2019-suunnitelmaluonnoksesta sekä sen vaikutusten arviointiselostuksesta (KH 26.11.2018)
- Lausuntopyyntö Helsingin seudun maankäytön, asumisen ja liikenteen suunnitelman MAL 2019 – luonnoksesta sekä sen vaikutusten arviointiselostuksesta
- MAL2019 suunnitelmaluonnos 30.10.2018
- MAL2019 vaikutustenarviointiselostusluonnos 30.10.2018

Muutoksenhakuohje: 2.1. Valituskielto

Lisätiedot:

yleiskaavapäällikkö Mari Siivola, puh. 040 336 0159, etunimi.sukunimi[at]vantaa.fi
asumisasioiden päällikkö Tomi Henriksson, puh. 050 318 0992, etunimi.sukunimi[at]vantaa.fi
liikennesuunnittelupäällikkö Markus Holm, puh. 043 827 0942, etunimi.sukunimi[at]vantaa.fi



VD/9253/00.04.03/2018

Lausunto MAL2019 suunnitelmaluonnoksesta ja sen vaikutusten arviointiselostuksesta (KH 17.12.2018 § 26

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. Tavoitteen tiukentamista on harkittava tuoreimman tutkimustiedon nojalla. Tämä edellyttää kuitenkin myös valtiolta aikaisempaa huomattavasti merkittävämpää osallistumista seudun liikennehankkeiden rahoitukseen.

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 määrittäyty kaksitasoisesti siten, että tavoitteena on ensisijaisesti täydentää olemassa olevaa kaupunkirakennetta ja harkiten avata uusia.

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



VD/9253/00.04.03/2018

Vantaalla maankäytön isot linjaukset määritellään koko kaupungin kattavalla yleiskaavalla, sitä täsmäntävillä kaavarungoilla ja lopulta hankkeita ohjaavalla asemakaavoituksella. Parhaillaan on 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 kestäväää liikkumista. Raitiotiehanke toteuttaminen edellyttää Tikkurilassa myös käyttämättömän teollisuusraiteen ns. Santaradan purkamista. Erityistä huomiota tulee kiinnittää poikittaisen joukkoliikenteen kehittämiseen, jotta ruuhkautumista voidaan hillitä.

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.



VD/9253/00.04.03/2018

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 huoneistotyyppijakauma kaavoituksen, tontinluovutuksen ja maankäyttösopimusten 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.



VD/9253/00.04.03/2018

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 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



VD/9253/00.04.03/2018

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 parhaita 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.



VD/9253/00.04.03/2018

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 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.



14.11.2018

59/08.00.00.00/2017

LAUSUNTOPYYNTÖ HELSINGIN SEUDUN MAANKÄYTÖN, ASUMISEN JA LIIKENTEEN SUUNNITELMAN MAL 2019 – LUONNOKSESTA SEKÄ SEN VAIKUTUSTEN ARVIOINTISELOSTUKSESTA

Luonnos Helsingin seudun 14 kunnan maankäytön, asumisen ja liikenteen suunnitelmasta MAL 2019 on valmistunut lausuntoja ja kannanottoja varten. Suunnitelmaluonnos muodostaa kokonaisuutena yleispiirteisen näkemyksen Helsingin metropolialueen tulevasta yhdyskuntarakenteesta, asumisesta ja liikennejärjestelmästä. Samalla suunnitelma on seudun lakisääteinen liikennejärjestelmäsuunnitelma ja sitä koskee viranomaisten suunnitelmien ja ohjelmien ympäristövaikutusten arvioinnista annetussa laissa (200/2005) ja asetuksessa (347/2005) tarkoitettu velvoite laatia suunnitelmasta ympäristöarviointi.

Pyydämme teiltä lausuntoa suunnitelmaluonnoksesta sekä sen vaikutusten arviointiselostuksesta, joka on samalla SOVA-lain 8§:n mukainen ympäristöselostus. Lausunnot tulee toimittaa 18.1.2019 mennessä. Myös asukkailla ja muilla toimijoilla on mahdollisuus antaa kannanotto suunnitelmaluonnoksista.

Suunnitelman valmistelu ja päätöksenteko

Suunnitelmaluonnos on valmisteltu tiiviissä yhteistyössä ja siitä ovat vastanneet alueen kunnat Helsinki, Espoo, Vantaa ja Kauniainen, Järvenpää, Nurmijärvi, Tuusula, Kerava, Mäntsälä, Pornainen, Hyvinkää, Kirkkonummi, Vihti ja Sipoo sekä HSL, HSY, Uudenmaan liitto sekä valtion liikenne- ja ympäristöviranomaiset.

HSL:n hallitus päätti kokouksessaan 30.10.2018 lähettää Helsingin seudun maankäyttö, asuminen ja liikenne MAL 2019 -suunnitelman luonnoksen liikenteen osalta lähetettäväksi lausunnoille. Lausuntojen ja kannanottojen jälkeen MAL 2019 -suunnitelma viimeistellään alkuvuodesta 2019, jonka jälkeen HSL:n hallitus tekee liikennejärjestelmäpäätöksen HSL:n jäsenkuntien osalta ja lähettää suunnitelman KUUMA-seutu liikelaitoksen johtokunnan kautta HSL- kuntayhtymään kuulumattomiin KUUMA-kuntiin liikennejärjestelmäpäätöksen tekemistä varten.

Helsingin seudun yhteistyökokous HSYK päätti kokouksessaan 13.11.2018 Helsingin seudun maankäyttö, asuminen ja liikenne MAL 2019 -suunnitelman luonnoksen maankäytön ja asumisen osalta lähetettäväksi lausunnoille. Lausuntojen ja kannanottojen jälkeen suunnitelma viimeistellään alkuvuodesta 2019 ja HSYK käsittelee ja hyväksyy omalta osaltaan sen maankäyttöä ja asumista koskevat osat ja lähettää ne edelleen hyväksyttäväksi pääkaupunkiseudun kuntiin. KUUMA-kunnat saavat suunnitelman maankäytön ja asumisen osalta hyväksyttäväkseen kuntien yhteisen KUUMA-seutu liikelaitoksen johtokunnan kautta.

Tavoitteena on, että suunnitelmista on päätökset maaliskuun 2019 loppuun mennessä, jonka jälkeen niiden pohjalta voidaan neuvotella seuraava MAL-sopimus vuosille 2020-2023.

14.11.2018

59/08.00.00.00/2017

Pyydämme lausunnon antajia ottamaan kantaa erityisesti seuraaviin kysymyksiin:

- 1.1. Muodostaako suunnitelma seudullisesti toimivan ja yhteen sovitetun maankäytön, asumisen ja liikenteen kehittämisen kokonaisuuden?
- 1.2. Tukeeko suunnitelma vähäpäästöisen, houkuttelevan, elinvoimaisen ja hyvinvoivan seudun aikaansaamista ja mitkä ovat suurimmat haasteet tavoitteiden toteuttamiseksi?
- 1.3. Sisältääkö suunnitelma strategisesti tärkeimmät seudun maankäytön, asumisen ja liikennejärjestelmän kehittämisen toimenpiteet?

- 2.1. Onko suunnitelmassa esitetty seudun yhdyskuntarakenteen tiivistämiseen tarpeeksi tehokkaita keinoja ja sijoittuuko ensisijaisille kehittämisvyöhykkeille riittävästi asuntoja?
- 2.2. Onko suunnitelmassa esitetty oikeat keinot turvaamaan seudun asukkaiden elämäntilanteita ja maksukykyä vastaavien asuntojen tarjontaa ja asuntokannan monipuolisuutta?
- 2.3. Onko asuntoalueiden eriytymiskehitykseen ehkäisemiseen ja olemassa olevien asuntoalueiden kehittämiseen esitetty riittävät toimenpiteet?
- 2.4. Onko kaikki liikennemuodot otettu suunnitelmassa merkitystään vastaavalla tavalla huomioon?

- 3.1. Suunnitelmassa on esitetty keinot liikenteen CO₂ päästöjen vähentämiseksi 50 % vuoden 2005 tasosta. Ovatko keinot oikein valittuja ja riittävän tehokkaita? Jos esitätte vähennettäväksi tai poistettavaksi jotain osaa keinovalikoimasta, tulee samalla esittää vaikutuksiltaan vähintään vastaava korvaava toimenpide, jotta päästövähennystavoite kokonaisuutena kyetään saavuttamaan.
- 3.2. Miten suunnitelman toteutus ja rahoittaminen tulisi varmistaa?
- 3.3. Onko suunnitelman vaikutuksia arvioitu tarpeeksi kattavasti?

Esittelytilaisuus lausunnonantajille ja kannanottojen esittäjille 20.11.2018

Suunnitelmaluonnoksesta järjestetään lausunnonantajille esittelytilaisuus 20.11.2018 klo 14 – 16 Messukeskuksessa Pasilassa, osoitteessa Messuaukio 1 (tila 204-205). Tilaisuudessa esitellään suunnitelman ja sen vaikutusten arvioinnin keskeinen sisältö. Ilmoittautumislinkki tilaisuuteen on toimitettu etukäteen ja sinne voi vielä ilmoittautua oheisesta linkistä [Ilmoittaudu tilaisuuteen 2018 täällä](#)

Lausuntoaineistot

MAL 2019 suunnitelman luonnos ja sen vaikutusten arviointiselostus, joka on SOVA-laissa (200/2005) tarkoitettu ympäristöselostus ovat saatavilla verkko-osoitteessa www.hsl.fi/mal/

14.11.2018

59/08.00.00.00/2017

Lausunnot toimitetaan HSL:ään

MAL 2019 – suunnitelmaa koskevat lausunnot tulee toimittaa HSL:n kirjaamoon viimeistään 18.1.2019 mieluiten sähköpostitse osoitteeseen hsl@hsl.fi. Seudun asukkaat voivat kertoa kannanottonsa lausuntoaikana mieluiten samaan sähköpostiosoitteeseen tai osoitteella Helsingin seudun liikenne HSL, Kirjaamo, PL 100, 00077 HSL, käyntiosoite Opastinsilta 6 A, 00520 Helsinki.

Lisätietoa suunnitelmista:

- Maankäyttöosa: Mari Siivola (mari.siivola@vantaa.fi, p. 040 336 0159)
- Asumisosa: Mari Randell (mari.randell@hel.fi, p. 040 336 0437)
- Liikenneosa: Sini Puntanen (sini.puntanen@hsl.fi, p. 0405013362)

Yhteisvalmisteluprosessin puolesta

Mikko Aho
MAL-neuvottelukunnan
puheenjohtaja

Suvi Rihtniemi
HLJ-toimikunnan
puheenjohtaja

14.11.2018

59/08.00.00.00/2017

LIITE: Tahot, joilta pyydetään lausunto:

Helsingin kaupunki
Espoon kaupunki
Vantaan kaupunki
Kauniaisten kaupunki
Keravan kaupunki
Kirkkonummen kunta
Sipoon kunta
Tuusulan kunta
Hyvinkään kaupunki
Järvenpään kaupunki
Mäntsälän kunta
Nurmijärven kunta
Pornaisten kunta
Siuntion kunta
Vihdin kunta
KUUMA-seutu
Uudenmaan liitto
Suomen Kuntaliitto
HSY Helsingin seudun ympäristöpalvelut
Keski-Uudenmaan ympäristökeskus
Huoltovarmuuskeskus
Länsi-Uudenmaan liikennejärjestelmätyöryhmä (lausunto Uudenmaan liiton koordinoimana)
Itä-Uudenmaan liikennejärjestelmätyöryhmä (lausunto Uudenmaan liiton koordinoimana)
Hämeen liitto
Päijät-Hämeen liitto
Liikenne- ja viestintäministeriö
Työ- ja elinkeinoministeriö
Valtionvarainministeriö
Ympäristöministeriö
Liikennevirasto
Liikenteen turvallisuusvirasto Trafi
Uudenmaan elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus
ARA

TIEDOKSI HSL:n kirjaamo

Helsingin seudun maankäyttö, asuminen ja liikenne

MAL 2019

Suunnitelmaluonnos

30.10.2018



HSL Helsingin seudun liikenne
Opastinsilta 6 A
PL 100, 00077 HSL
puhelin (09) 4766 4444
www.hsl.fi

Lisätietoja: Maankäyttö: Mari Siivola
mari.siivola@vantaa.fi
Asuminen: Mari Randell
mari.randell@hel.fi
Liikenne: Sini Puntanen
sini.puntanen@hsl.fi

Copyright: Kartat, graafit: HSL, HSY, Helsingin kaupunki, Liikennevirasto
Valokuvat: HSL/Lauri Eriksson, HSL/Heikki Palomäki, Tim Maher
Kansikuva: HSL

Tiivistelmäsiivu

Julkaisija: HSL Helsingin seudun liikenne			
Tekijät:			Päivämäärä 30.10.2018
Julkaisun nimi: Helsingin seudun maankäyttö, asuminen ja liikenne MAL 2019 -suunnitelmaluonnos			
Rahoittaja / Toimeksiantaja:			
Tiivistelmä:			
<p>MAL 2019 on Helsingin seudun maankäytön, asumisen ja liikenteen strateginen suunnitelma, jossa kuvataan, miten seutua kokonaisuutena pitäisi kehittää vuosina 2019–2050. Suunnitelmassa on erityisesti kiinnitetty huomiota maankäytön, asumisen ja liikenteen entistä tiiviimpään yhtäaikaiseen tarkasteluun, vaikutusten arviointiin ja laajaan sidosryhmien vuoropuheluun. Suunnitelmakokonaisuus kattaa myös lakisääteisen liikennejärjestelmäsuunnitelman. Vaikutusten arviointi puolestaan täyttää SOVA-lain (laki viranomaisten ja ohjelmien ympäristövaikutusten arvioinnista 200/2005) vaatimukset ja arviointia on tehty liikenteen lisäksi maankäytön ja asumisen keskeisistä teemoista.</p> <p>MAL 2019 -suunnitelman lähtökohdat ja tavoitteet sekä tavoitetasot hyväksyttiin HSL:n hallituksessa 13.2.2018, KUUMA-johtokunnassa 14.3.2018 sekä Helsingin seudun yhteistyökokouksessa HSYK:issä 24.4.2018. Suunnitelmassa tavoitellaan vähäpäästöistä, houkuttelevaa, elinvoimaista ja hyvinvoivaa seutua. Velvoittavaksi tavoitetasoksi hyväksyttiin, että liikenteen kasvihuonekaasujen päästövähennys on vähintään 50 % vuoden 2005 tasosta vuoteen 2030 mennessä. Tavoitetasojen avulla on seurattu suunnitelmaratkaisujen ja toimenpiteiden riittävyttä.</p> <p>Asetetut tavoitteet saavutetaan monipuolisella, tehokkaalla ja konkreettisella kokonaisuudella. Suunnitelman pääsisältö on:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Seudun kasvu ohjataan nykyiseen yhdyskuntarakenteeseen ja joukkoliikenteen kannalta kilpailukykyisille alueille - Seudulle rakennetaan vuosittain n. 16500 uutta asuntoa ja asutokannan sekä elinympäristön laadusta huolehditaan - Raideliikenteeseen ja pyöräliikenteeseen osoitetaan vahvat panostukset, tieliikennettä kehitetään tavara- ja joukkoliikennelähtöisesti - Päästöjä vähennetään useilla liikennesuoritetta pienentävillä keinoilla, mm. tiemaksuilla sekä ajoneuvokantaa energiatehokkaammaksi ja hiilineutraalimmaksi uudistaen. <p>Suunnitelmassa on osoitettu konkreettiset toimet, joilla tavoitteisiin päästään 2030 mennessä. Näitä ovat muun muassa seudullisesti määritellyt maankäytön ensisijaiset kehittämisvyöhykkeet, kuntakohtaiset asuntorakentamisennusteet ja asemakaavatavoitteet sekä ennen vuotta 2030 aloitettavat liikennehankkeet ja -toimenpiteet.</p> <p>Pidemmillä aikavälillä vuodesta 2030 eteenpäin leikataan edelleen kasvihuonekaasupäästöjä, sijoitetaan uusi maankäyttö tiivistävästi ja kestävästi, pidetään asuntotuotanto riittävänä ja laadukkaana sekä kehitetään ja integroidaan joukkoliikennekokonaisuutta. Tie- ja katuverkolla painopiste säilyy joukko- ja tavaraliikenteen toimivuudessa.</p> <p>Luonnoksen toimenpiteillä Helsingin seutu kasvaa kestävästi ja vähentää päästöjä tehokkaasti. Lähes kaikki suunnitelmalle vuodelle 2030 asetetut tavoitetasot saavutetaan. Liikenteen CO₂-päästövähennystavoite (50%) saavutetaan, kun kaikki suunnitellut toimet toteutuvat riittävällä voimakkuudella. Työvoiman saavutettavuus paranee, mikä houkuttelee yrityksiä ja asukkaita. Luonnoksen toimenpidekokonaisuus on yhteiskuntataloudelliselta tehokkuudeltaan hyvä, mikä takaa taloudelliset edellytykset seudun kehittämiseen. Asuntotuotanto sijoittuu tavoitteen mukaisesti ensisijaisesti kehitettävälle vyöhykkeille. Terveellinen ja turvallinen elinympäristö mahdollistaa kaikille aktiivisen arjen. Sosiaalista eriytymistä pyritään jatkossa torjumaan yhteisen ohjelman avulla sekä seuraamaan kehitystä aktiivisemmin. Kestävien kulkutapojen (kävely, pyöräily, joukkoliikenne) osuus kasvaa jo päätettyihin toimenpiteisiin nähden, mutta tavoitetasoa ei tältä osin kokonaan saavuteta. Suunnitelman vaikutuksia on arvioitu SOVA- lain mukaisesti ja arviointi on ohjannut suunnitelmaratkaisujen valintaa.</p> <p>Keväällä 2019 valmistuvan MAL 2019 -suunnitelman pohjalta valmistellaan ja neuvotellaan MAL-sopimus 2020-2023 valtion, seudun kuntien ja HSL:n kesken. MAL-suunnitelman ja sopimuksen toteutusta ja vaikutuksia tullaan seuraamaan vuosittain.</p>			
Avainsanat:			
Sarjan nimi ja numero:			
ISSN (nid.)	ISBN (nid.)	Kieli: suomi	Sivuja: 71
ISSN (pdf)	ISBN (pdf)		
HSL Helsingin seudun liikenne, PL 100, 00077 HSL, puhelin (09) 4766 4444			

Sammandragssida

Utgivare: HRT Helsingforsregionens trafik			
Författare:			Datum 30.10.2018
Publikationens titel: Helsingforsregionens markanvändning, boende och trafik MAL 2019 -planutkast			
Finansiär / Uppdragsgivare:			
<p>Sammandrag:</p> <p>MAL 2019 är en strategisk plan för markanvändningen, boendet och trafiken i Helsingforsregionen. Planen beskriver regionens tänkta utveckling 2019-2050. Planen fäster vikt vid en ännu tätare samplanering av markanvändning, boende och trafik, samt vid konsekvensbedömning och omfattande dialog mellan intressegrupperna. I planhelheten ingår också den lagstadgade trafiksystemplanen. Konsekvensbedömningen för sin del uppfyller de krav som SMB-lagen (lagen om bedömning av miljökonsekvenserna av myndigheters planer och program 200/2005) ställer, och förutom trafikåtgärderna, har också de centrala markanvändnings- och boendetemana bedömts.</p> <p>Utgångspunkten och målen samt målnivåerna för MAL 2019-planen godkändes i HRT:s styrelse 13.2.2018, i KUUMA-direktionen 14.3.2018 samt i Helsingforsregionens samarbetsmöte HSYK 24.4.2018. Målet i planen är att skapa en region med låga utsläpp, attraktivitet, livskraft och välmående. Som förpliktande målnivå godkändes att minskningen av trafikens utsläpp av växthusgaser är minst 50 % från nivån år 2005 fram till 2030. Målnivåerna har använts till att följa upp att planlösningarna och åtgärderna är tillräckliga.</p> <p>De ställda målen uppnås med en mångsidig, effektiv och konkret helhet. Planens huvudinnehåll är:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Tillväxten i regionen koncentreras till den nuvarande samhällsstrukturen och till de områden där kollektivtrafiken är konkurrenskraftig. - I regionen byggs årligen ca 16 500 nya bostäder och kvaliteten säkerställs både i bostadsbeståndet och i livsmiljön. - Till spårtrafiken och cykeltrafiken riktas stora satsningar, vägtrafiken utvecklas med gods- och kollektivtrafikens behov som utgångspunkt. - Utsläppen minskas med ett flertal åtgärder som minskar trafikarbetet (bl.a. vägavgifter) samt genom att förnya fordonbeståndet mot mer energieffektivt och koldioxidneutralt. <p>Planen påvisar de konkreta åtgärder med vilka målen kan uppnås senast 2030. Sådana åtgärder är bland annat de primära utvecklingszonerna för markanvändningen som definierats regionalt, kommunvisa prognoser för bostadsbyggande och målsättningar för detaljplaneringen samt de trafikprojekt och -åtgärder som ska påbörjas före 2030.</p> <p>På lång sikt (från 2030 och framåt) planeras för en ytterligare minskning av utsläppen av växthusgaser, tät och hållbar markanvändning, tillräcklig och högklassig bostadsproduktion samt en utvecklad och integrerad kollektivtrafikhelhet. Fungerande kollektiv- och godstrafik förblir tyngdpunkten för väg- och gatunätets utveckling.</p> <p>Med åtgärderna i utkastet växer Helsingforsregionen hållbart och utsläppen minskar effektivt. Nästan alla målnivåer som satts upp för planen år 2030 uppnås. Minskningmålet för CO₂-utsläpp i trafiken (50 %) uppnås när alla planerade åtgärderna genomförs med tillräckligt kraft. Arbetskraftstillgängligheten ökar, vilket lockar fler företag och invånare till regionen. Åtgärdshelheten i utkastet har en god samhällsekonomisk effektivitet, vilket garanterar de ekonomiska förutsättningarna för utveckling av regionen. Bostadsproduktionen koncentreras i enlighet med målet till de prioriterade zonerna. En hälsosam och trygg livsmiljö möjliggör en aktiv vardag för alla. Segregationen motverkas i fortsättningen med hjälp av ett gemensamt program och utvecklingen uppföljs mer aktivt. Andelen hållbart resande (gång, cykel, kollektivtrafik) ökar i förhållande till redan beslutade åtgärder, men målnivån för färdmedelsandelarna nås inte helt. Planens konsekvenser har bedömts i enlighet med SBT-lagen och bedömningen har styrt val av planlösningar.</p> <p>Utifrån MAL 2019-planen som blir klar våren 2019 bereds och förhandlas MBT-avtalet 2020-2023 fram mellan staten, regionens kommuner och HRT. MBT-planens och MBT-avtalets genomförande och konsekvenser kommer att följas upp årligen.</p>			
Nyckelord:			
Publikationsseriens titel och nummer:			
ISSN 1798-6176 (häft.)	ISSN (häft.)	Språk: finska	Sidantal: 72
ISSN 1798-6184 (pdf)	ISSN (pdf)		
HRT Helsingforsregionens trafik, PB 100, 00077 HRT, tfn. (09) 4766 4444			

Abstract page

Published by: HSL Helsinki Region Transport			
Author:		Date of publication 30.10.2018	
Title of publication: Helsinki Regions land use, housing and transport MAL 2019 draft plan			
Financed by / Commissioned by:			
<p>Abstract:</p> <p>MAL 2019 is a strategic land use, housing and transport plan for the Helsinki region that describes how the region should be developed in 2019-2050. The plan pays special attention to examining land use, housing and transport increasingly side by side as well as to impact assessment and an extensive dialogue with stakeholders. The plan also covers statutory transport system planning. The impact assessment complies with the Act on the Assessment of the Impacts of the Authorities' Plans and Programmes on the Environment (SEA Act 200/2005). The assessment covers transport as well as key themes of land use and housing.</p> <p>The starting points, goals and target levels for the MAL 2019 plan were approved by the HSL Executive Board on 13 February, by the KUUMA Board on 14 March 2018 and by The Helsinki Region Cooperation Assembly (HSYK) on 24 April 2018. The plan aims for a low-emission, attractive, vibrant and healthy region. A reduction in greenhouse gas emissions of at least 50% by 2030 from the 2005 level was agreed as a binding target. The adequacy of planned solutions and measures have been measured against the target levels.</p> <p>The goals are achieved by a diverse, effective and concrete set of measures. The main contents of the plan are:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Growth is directed to the existing urban structure and to areas that are competitive in terms of public transport. - About 16,500 new apartments are constructed in the region every year, and the quality of the housing stock and living environment is ensured. - Major investments are made in rail transport and cycling, road transport is developed with a focus on freight transport and public transport. - Emissions are reduced by a number of measures that reduce vehicle mileage, e.g. by road charges, as well as by upgrading the vehicle fleet to more energy efficient and carbon neutral vehicles. <p>The plan sets out concrete measures to achieve the goals by 2030. The measures include regionally defined primary land use development zones, municipal-specific housing construction forecasts and town plan goals as well as transport projects and measures to be launched before 2030.</p> <p>In a longer term, from 2030 onwards, emissions are further reduced, new land use is located sustainably and compactly, sufficient, high-quality housing production is ensured and public transport is developed as a whole. In terms of the street and road network, focus will remain on the functioning of public transport and freight transport.</p> <p>The measures set out in the draft will enable sustainable growth and reduced emissions in the Helsinki region. Almost all target levels set for 2030 will be achieved. The CO2 emission reduction target (50%) for transport is achieved when all measures are implemented on a sufficiently large scale. Labor force accessibility improves, which attracts new businesses and residents. The set of measures outlined in the draft is socio-economically effective, ensuring economic resources for the region's development. Housing developments are located in the primary development zones, in line with the goal. A safe and healthy living environment enables everyone to lead an active everyday life. In the future, social segregation is tackled through a joint program and more actively monitored. The share of sustainable modes of transport (walking, cycling, public transport) will increase, but the target level will not be fully achieved. The impacts of the plan have been assessed in accordance with the SEA Act and the assessment has guided the planning.</p> <p>The MAL 2019 plan due to be completed in spring 2019 will serve as a basis for the MAL 2020-2023 agreement between the State, municipalities in the region and HSL. The implementation and impacts of the MAL plan and agreement will be monitored on an annual basis.</p>			
Keywords:			
Publication series title and number:			
ISSN 1798-6176 (Print)	ISBN (Print)	Language: Finnish	Pages: 71
ISSN 1798-6184 (PDF)	ISBN (PDF)		
HSL Helsinki Region Transport, PO Box 100, 00077 HSL, Tel.+358 9 4766 4444			

Sisällysluettelo

1	MAL 2019: Mikä, miksi ja miten?	7
2	Miten seudulla asutaan ja liikutaan?	9
3	Mitä suunnitelmalla tavoitellaan?	17
	3.1 Visio ja lähtökohdat	17
	3.2 Tavoitteet: Vähäpäästöinen, houkutteleva, elinvoimainen ja hyvinvoiva seutu	17
4	Helsingin seutu 2030 – Tavoitteet saavutetaan tehokkaalla ja konkreettisella kokonaisuudella.....	20
	4.1 Seudun kasvu ohjataan nykyiseen rakenteeseen ja joukkoliikenteen kannalta kilpailukykyisille alueille.....	22
	4.2 Uusia asuntoja rakennetaan riittävästi ja elinympäristön laadusta huolehditaan.....	27
	4.3 Raideliikenteeseen ja pyöräliikenteeseen vahvat panostukset, tieliikenne tavara- ja joukkoliikennelähtöisesti.....	30
	4.4 Päästöjä vähennetään liikennesuoritetta pienentävin tiemaksuin sekä ajoneuvokantaa uudistaen.....	47
	4.5 Miten suunnitelma rahoitetaan?	54
5	Seudun suuntia vuoden 2030 jälkeen.....	60
	5.1 Kasvihuonekaasupäästöjä leikataan vuoden 2030 tasosta	61
	5.2 Uusi maankäyttö sijoitetaan tiivistävästi ja kestävästi.....	61
	5.3 Seudun asuntotuotanto on riittävää ja laadukasta	61
	5.4 Joukkoliikenne integroidaan kokonaisuutena.....	62
	5.5 Liikennehankkeita vuoden 2030 jälkeen	62
6	Miten suunnitelma vaikuttaa?.....	65
	6.1 Tavoitetasojen saavuttaminen.....	65
	6.2 Vähäpäästöinen – Seutu kasvaa kestävästä ja vähentää päästöjä tehokkaasti	66
	6.3 Houkutteleva – Kansainvälinen seutu houkuttelee yrityksiä ja asukkaita	67
	6.4 Elinvoimainen – Taloudellinen tehokkuus takaa seudun kehittämisen ja toimivuuden.....	68
	6.5 Hyvinvoiva –Terveellinen ja turvallinen ympäristö mahdollistaa kaikille aktiivisen arjen ..	68
	6.6 Miten vuoteen 2050 ulottuva suunnitelma vaikuttaa?	69
7	Miten tästä eteenpäin?.....	70

1 MAL 2019: Mikä, miksi ja miten?

MAL 2019 on maankäytön, asumisen ja liikenteen seudullinen suunnitelma, jossa kuvataan, miten Helsingin seutua pitäisi kehittää vuosina 2019–2050. Maankäytön ja asumisen seudullinen suunnittelu perustuu yhteistyöhön ja sen jatkamisesta on sovittu valtion ja kuntien yhteisessä MAL-sopimuksessa. Seudullista liikennejärjestelmäsuunnittelua edellyttävät myös lait:

- laki pääkaupunkiseudun kuntien jätehuoltoa ja joukkoliikennettä koskevasta yhteistoiminnasta 829/2009, jonka mukaan pääkaupunkiseudun kuntien on hoidettava yhteistoiminnassa kuntien aluetta koskeva liikennejärjestelmä ja joukkoliikenteen suunnittelu
- laki alueiden kehittämisestä 1651/2009, jonka mukaan liikennejärjestelmäsuunnittelu on maakuntien liittojen tehtävä Helsingin seutua lukuun ottamatta
- laki viranomaisten suunnitelmien ja ohjelmien ympäristövaikutusten arvioinnista (SOVA-laki, 200/2005), jonka mukaan liikennejärjestelmäsuunnitelmasta on tehtävä ympäristövaikutusten arviointi.

Helsingin seudun 14 kunnan alueelle on laadittu yhteisiä liikennejärjestelmäsuunnitelmia sekä asumisen ja maankäytön strategioita vuodesta 2011 alkaen. Suunnitelmat ovat olleet pohjana kuntien ja valtion väliselle maankäyttöä, asumista ja liikennettä koskevalle sopimusmenettelylle. MAL 2019 -suunnitelma on jo toinen MAL-suunnittelukierros ja siinä on aikaisempaa enemmän kiinnitetty huomiota maankäytön, asumisen ja liikenteen entistä tiiviimpään yhtäaikaiseen tarkasteluun, suunnitelman luonnosvaiheiden vaikutusten arviointiin, laajaan vuoropuheluun viranomaisten ja kuntien luottamushenkilöiden kanssa sekä yhteensovittamiseen samaan aikaan laadittavan Uudenmaan maakuntakaavan kanssa.

MAL-suunnittelun tavoitteena on seudun suunniteltuun kasvuun varautumisen ohella edistää seudun kehittämistä sekä vahvistaa sen vetovoimaa luomalla asumiselle ja yritystoiminnalle viihtyisää, turvallista ja sujuvaa toimintaympäristöä pitkälle tulevaisuuteen. Kasvavan seudun maankäytön, asumisen ja liikenteen suunnittelu pitkäjänteisesti kuntien ja valtion yhteistyönä sekä suunnitelmien toteuttaminen yhdessä sovitulla tavalla on välttämätöntä, jotta seutu on myös tulevaisuudessa toimiva ja kykenee vastaamaan sekä asukkaiden että elinkeinoelämän tarpeisiin. MAL-suunnittelulla on myös vahvistuva kytkeä muuhun kuntien ja valtion väliseen kaupunkiseudun kehittämisen ohjelmatyöhön Valtakunnallinen liikennejärjestelmäsuunnitelma valmistellaan ensimmäistä kertaa seuraavalla hallituskaudella (2019-). Helsingin seudun MAL 2019 –suunnitelman ja MAL-sopimuksen tulisi olla keskeisiä lähtökohtia sen valmistelulle.

MAL-suunnittelu on sitä koskevan säännöllisen seurannankin perusteella koettu kaikkien osapuolien taholta tarpeelliseksi ja hyödylliseksi. Seudun asuntotuotanto sekä kaavoitus on saatu sopimusmenettelyllä hyvälle tasolle ja seudulle tärkeitä liikennehankkeita on saatu yhteisesti eteenpäin.

Edelliseen suunnittelukierrokseen verrattuna ilmastonmuutoksen ehkäiseminen ja sen keskeisenä keinona liikenteen päästöjen vähentäminen on nyt nostettu suunnitelmaa ohjaavaksi määrääväksi tavoitteeksi. Tämä tavoite on hyvin yhdistettävissä jo aikaisemmin tavoitteena oleviin yhdyskuntarakenteen eheyttämiseen ja joukkoliikenteen sekä kävelyn ja pyöräilyn edistämiseen. Tällä suunnittelukierroksella onkin edetty aikaisempaa määrätietoisemman tavoitteiden ja niiden toteutumista kuvaavien mittareiden kehittämisen ja määrittelymisen kautta. Muista jo aikaisemmin esillä olleista teemoista on tunnistettu tarve ehkäistä vahvemmin segregatiota eli alueiden ei-toivottavaa eriytymiskehitystä. Tavoitteita ja mittareita koskeva raamipäätös hyväksyttiin seudun ao. toimielimissä keväällä 2018 ja sen jälkeen on laadittu kaksi alustavaa suunnitelmaversiota, joiden arviointi on ohjannut nyt valmistuneen MAL 2019 -suunnitelmaluonnoksen laadintaa.

MAL 2019 -suunnitelma osoittaa, millä keinoilla asetetut tavoitteet maankäytön, asumisen, liikenteen ja päästövähennysten suhteen voidaan saavuttaa. Samalla se luo seudun kunnille ja valtiolle puitteet sitoutua yhdessä seudun pitkäjänteiseen maankäytön, asumisen ja liikenteen kehittämiseen. Suunnitelmasta on nostettu esille tavoitteita toteuttavat neljä kärkiteemaa. Eri toimenpiteet muodostavat kiinteän kokonaisuuden, jonka osat vaikuttavat toinen toisiinsa. Siten esimerkiksi jonkin päästötavoitteiden kannalta keskeisen toimenpiteen muuttaminen edellyttää muutoksia muihin toimenpiteisiin ja voi myös vaarantaa suunnitelmalle asetettujen tavoitteiden saavuttamisen.

MAL 2019 -suunnitelma on sisällöltään onnistunut, kun sen valmistelu perustuu monipuoliseen vuoropuheluun eri sidosryhmien kanssa. Suunnitelma on vaikuttava, kun seudun asiantuntijat ja luottamushenkilöt kokevat suunnitelman omakseen ja sitoutuvat sen toteuttamiseen. Tämä näkökulma huomioiden MAL 2019 on laadittu laajassa vuorovaikutuksessa seudun eri osapuolten kesken. Työtä ovat ohjanneet HLJ-toimikunta sekä MAL-neuvottelukunta. HLJ-toimikunta koostuu seudun kuntien sekä valtion liikenne- ja ympäristöviranomaistahojen ja HSL:n johtavista asiantuntijoista. MAL-neuvottelukunnassa on seudun kuntien johtavia maankäytön ja asumisen asiantuntijoita. HLJ-toimikunnan ja MAL-neuvottelukunnan yhteiskokousten lisäksi maankäytön ja asumisen asioita on käsitelty MAL-neuvottelukunnan ja liikenteen asioita HLJ-toimikunnan omissa kokouksissa. Valmistelua on tehty maankäytön, asumisen ja liikenteen asiantuntijaryhmissä, joiden työtä on koordinoitu ja yhteensovitetty MAL-projektiryhmässä. Työn aikana on järjestetty useita valmistelijoiden työpajoja, valmistelijoiden, sidosryhmien ja luottamushenkilöiden yhteisseminaarit syksyllä 2017 ja syksyllä 2018 sekä kevään 2018 aikana kolme suunnitteluun liittynyttä alueellista keskustelutilaisuutta seudun luottamushenkilöille. Asukkaiden tarpeita ja toiveita on kartoitettu kyselytutkimuksin (MAL-barometri 2017 ja 2018). Maankäyttö, asukkaiden sijoittuminen ja liikkuminen ovat lähtökohtia, joille suunnittelu perustuu. Seutua suunnitellaan nykyisten ja tulevien asukkaiden parhaaksi.

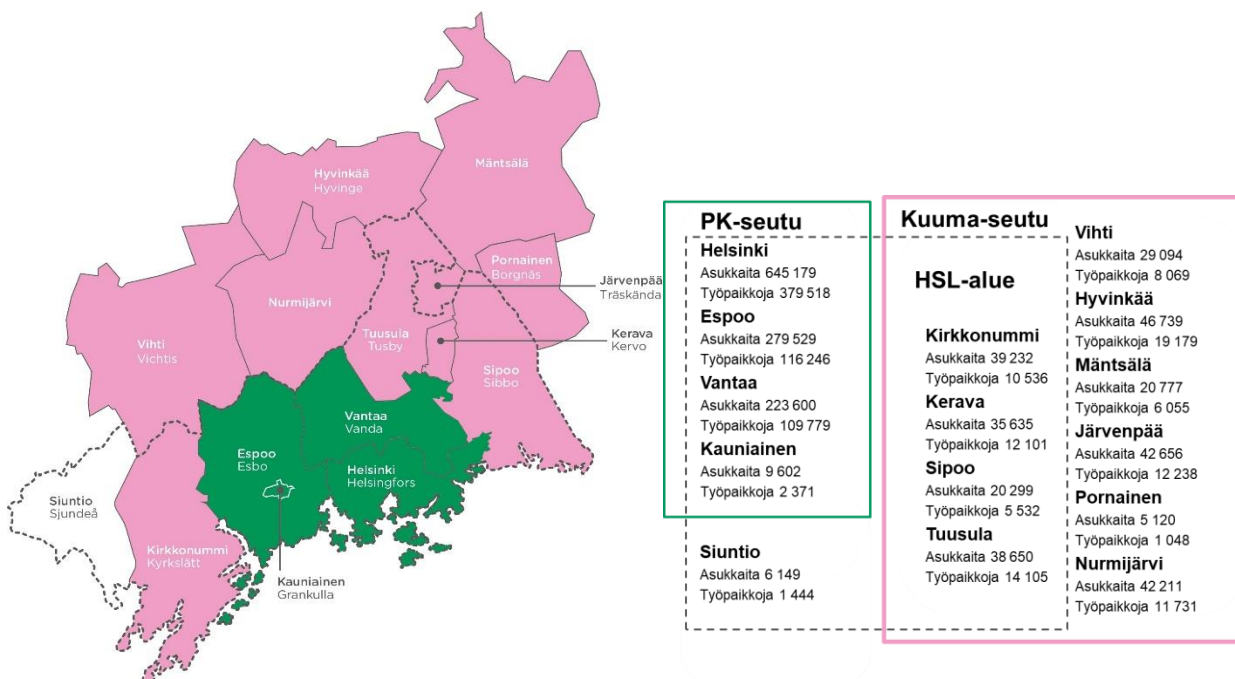


2 Miten seudulla asutaan ja liikutaan?

Helsingin seutu koostuu 14 hyvin erilaisesta kunnasta¹. Kuntien asukasmäärät ja -tiheydet vaihtelevat merkittävästi. Seudun eri osissa liikutaan hyvin eri tavoin. Seudun asuminen vaihtelee urbaanin sykkeestä maaseudun pientalovetoiseen idylliin.

Helsingin seudun asukkaat arvostavat asuinpaikan valinnassa eniten kävelyetäisyydellä olevia palveluita, luonnon läheisyyttä, kohtuullista asumisen hintatasoa ja sujuvia yhteyksiä työ- tai opiskelupaikalle. (MAL-barometri 2018).

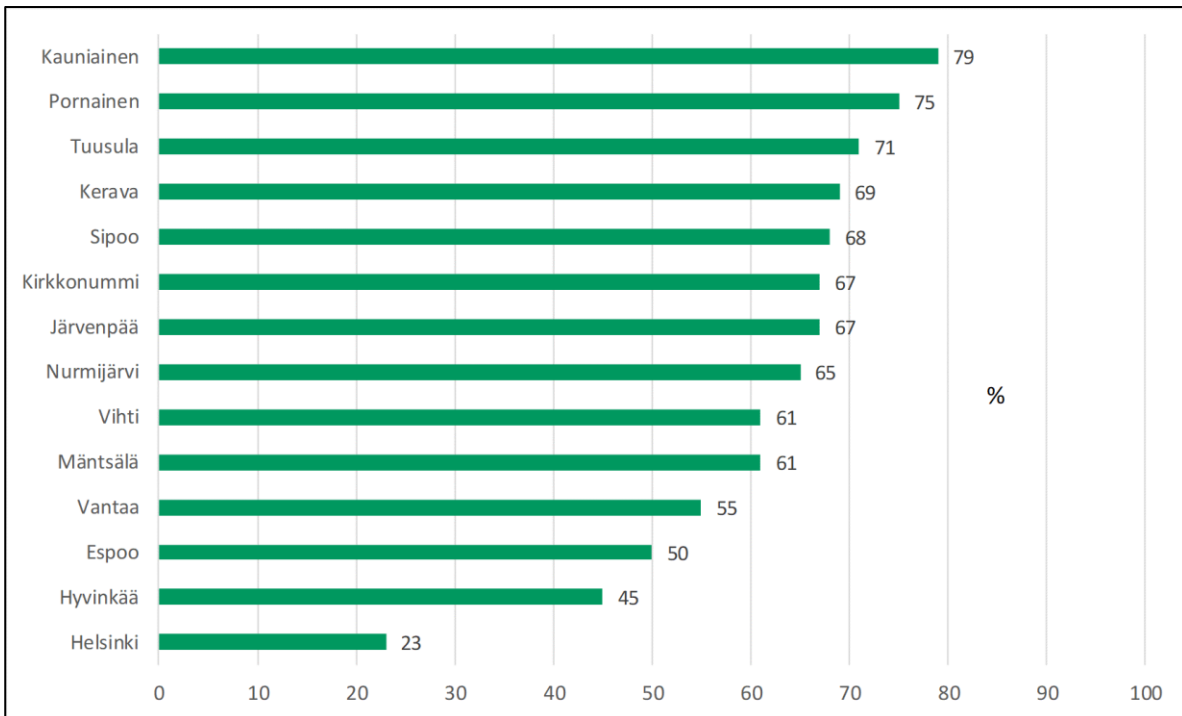
Helsingin seutu kasvaa. Seudulla asui vuoden 2018 ennakkotietojen mukaan noin 1 478 000 asukasta ja seudulla oli noin 709 000 työpaikkaa (kuva 1). Väestö jatkaa kasvuaan noin 1,4 % vuosivauhdilla, joten vuonna 2030 seudulla odotetaan olevan noin 1,6 – 1,7 miljoonaa asukasta. Seudulla on noin 2 miljoonaa asukasta vuonna 2050. Seudun nopea väestönkasvu takaa seudun elinvoiman, mutta aiheuttaa samalla haasteita kestäväälle maankäytölle, asumiselle ja liikennejärjestelmälle.



Kuva 1. MAL 2019 -suunnittelualueena on Helsingin seudun 14 kuntaa.

Helsingin seutu on yhtenäinen työssäkäyntialue, joka kasvaa koko ajan. Asukkaiden työmatkat ylittävät usein yhden tai useamman kuntarajan päivittäin (kuva 2). Seudun yritystyöpaikat painottuvat yhä enemmän palveluihin ja kasautuvat pääasiassa pääkaupunkiseudulle, erityisesti Helsingin kantakaupunkiin, jonne sukuloidaan päivittäin sekä muualta Suomesta että seudun eri osista. Tulevaisuudessa Etelä-Suomi kuroutuu yhä vahvemmin toiminnalliseksi kokonaisuudeksi.

¹ Siuntio on mukana MAL 2019 -suunnittelussa vain liikennejärjestelmäsuunnitelman osalta, sillä Siuntio on Helsingin seudun liikenteen HSL jäsenkunta. Siuntio ei ole mukana maankäytön ja asumisen seutuyhteistyössä.



Kuva 2. Prosenttiosuus Helsingin seudun muussa kuin kotikunnassaan työssä käyvistä (tiedot: HSY 2014).

Miten Helsingin seudulla asutaan?

Helsingin seutua kehitetään ja tiivistetään jo olemassa olevaan yhdyskuntarakenteeseen. Erityisesti Helsingin kantakaupunki, seudun raideliikenteen varren keskuksat, asemaseudut ja kehysalueen keskuksat ovat tiivistyneet ja tehostuneet. Asuminen urbanisoituu ja seudun muuttovirrat ovat kääntyneet pääkaupunkiseudulle. Seudun asuntojen kysyntä on korkealla tasolla ja asuntotuotanto keskittyy pieniin kerrostaloasuntoihin. Kun vertaillaan eri alueiden tulotasoa ja työllisyyttä, alueellinen eriytyminen on seudulla melko maltillista, myös kansainvälisessä vertailussa.

Helsingin seutu on monikeskuksinen. Suomen suurimman keskuksen, Helsingin kantakaupungin, lisäksi seudulla on lukuisia pienempiä merkittäviä aluekeskuksia, kuntakeskuksia, kaupunkeja, kyliä ja kuntataajamia. Seudun väestönkasvua on keskitetty jo olemassa oleviin keskuksiin, erityisesti raideliikenteen varren keskuksiin ja muille joukkoliikenteellä hyvin saavutettaville alueille.

Helsingin seudun väestönkasvu painottuu erityisesti pääkaupunkiseudulle. Pääkaupunkiseudun muuttovoitot Suomen sisäisessä muuttoliikkeessä ovat kasvaneet yhtäjaksoisesti kansainvälisen finanssikriisin jälkeen. Käännös muuttovirroissa tapahtui vuonna 2009, jonka jälkeen pääkaupunkiseudun muuttovoitto on ylittänyt joka vuosi KUUMA-kuntien muuttovoiton. Lisäksi maahanmuuton tuoma väestönlisäys keskittyy seudulla selvästi pääkaupunkiseudulle.

Asunnoille on merkittävästi kysyntää seudulla, mikä johtuu mm. hyvästä työmarkkinatilanteesta, väestönkasvusta, asutuskuntien pienenemisestä ja asutossijoittamiseen erikoistuneiden rahastojen pienten asuntojen tarjonnasta. Asuntotuotanto näyttää painottuvan nyt pieniin kerrostaloasuntoihin. 79 % pääkaupunkiseudun asuntotuotannosta vuosina 2010-2016 oli kerrostaloasuntoja, ja yli puolet asunnoista oli yksiöitä ja kaksioita. Pääkaupunkiseudun ympärille sijoittuvan 10 kehyskunnan muodostaman ns. KUUMA-seudun yhteinen piirre on edelleen pientalovaltaisuus. Kerrostaloasuntojen osuus on kuitenkin kasvanut etenkin kaupunkirakennettaan tiivistäneissä kunnissa. Vuosina 2010-2016. KUUMA-kuntien asuntotuotannosta oli puolet kerrostaloasuntoja (Kuva 3), kun vastaavasti kerrostaloasuntojen osuus koko kannasta on reilu kolmannes. Uusien kerrostaloasuntojen keskimääräinen huoneistokokoo vuosina 2010-2017 on pienentynyt koko seudulla aiempiin vuosiin verrattuna.



Kuva 3. Helsingin seudun asuntokannan osuudet asuntotyypin ja -koon mukaan.

Omistusasuntojen osuus asuntokannasta on kääntynyt hienoiseen laskuun koko seudulla ja samalla vuokra-asumisen osuus on lievässä nousussa. Tästä huolimatta omistusasuminen on KUUMA-seudulla vallitseva asumismuoto ja pääkaupunkiseudulla puolet asunnoista on omistusasuntoja. Helsingin seudun asuntokannasta peruskorjausikäisiä 1960-1980-luvuilla rakennettuja asuntoja on yhteensä noin 45 % asunnoista. Vaikka korjausrakentaminen seudulla on vilkastunut, korjattavaa on runsaasti ja korjausvelka kasvaa.

Seudun asuntojen hintakehitys on eriytynyt selvästi finanssikriisin jälkeen. Pääkaupunkiseudun hintataso on nyt keskimäärin 1,5-kertainen vuoteen 2000 verrattuna. Sen sijaan KUUMA-kuntien hintataso on noussut keskimäärin 20 % vuodesta 2000. Vuokramarkkinat ovat seudulla hieman moniulotteisemmat. Vapaaarahoitteisten asuntojen uusien vuokrasuhteiden vuokrat nousivat koko seudulla vuodesta 2016 vuoteen 2017. Prosentuaalisesti suurinta nousu oli Helsingin kalleimmalla alueella ja Vantaalla.

Samalla kun seudun asumisen hinta on noussut, on myös asumistuen saajien määrä kasvanut. Yleistä asumistukea saaneiden asuntokuntien osuus on kasvanut lähes koko 2010-luvun. Osaltaan kehitys selittyy asumistukijärjestelmän muutoksella vuosina 2015-2016, jonka jälkeen suuremmalla osalla väestöstä oli mahdollisuus saada asumistukea.

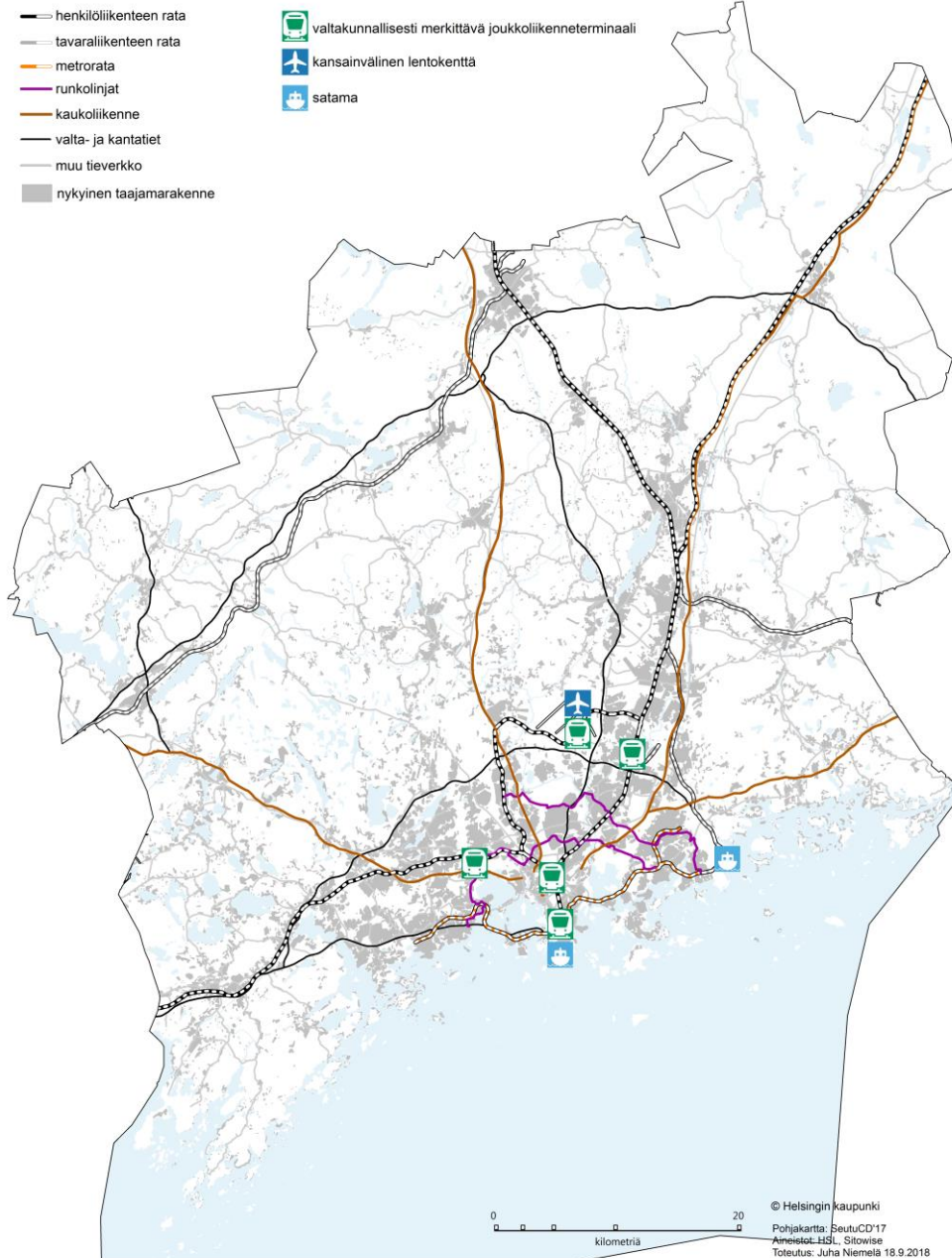
Asumistuen määrien kasvusta huolimatta Helsingin seudulla alueiden eriytymiskehitys on kansainvälisesti vertailtuna maltillista, kun vertaillaan tuloja ja työllisyyttä. Suhteellisesti heikommin pärjääviä alueita on eri puolilla seutua, etenkin urbaaneilla alueilla ja keskuksissa.

Miten Helsingin seudulla liikutaan?

Seudulla tehdään noin 4 miljoonaa seudun sisäistä matkaa päivässä. Seudun eri osissa liikutaan hyvin eri tavoin. Yksityisautoilu on edelleen yleistä erityisesti vähäisen joukkoliikenteen alueilla. Seudun joukkoliikenne on verkostomaistunut ja kestävien kulkutapojen saavutettavuus on parantunut erityisesti raideliikenteen infrahankkeiden, kuten kehäradan valmistumisen myötä.

Nykytilanne

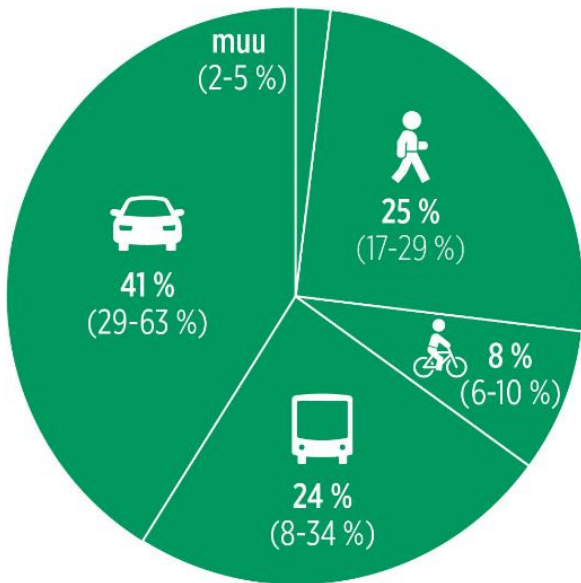
MAL-raporttiluonnoksen kartat



Kuva 4. Seudun liikennejärjestelmän nykytila 2018

Helsingin seudulla liikutaan eri tavoin eri alueilla. Seutu jakautuu jalankulkukaupunkiin, joukkoliikennekaupunkiin ja autokaupunkiin väestö- ja työpaikkatiheyden, palveluiden ja eri kulkumuotojen saavutettavuuden mukaan². Väestöstä ja työpaikoista yli 60 % sijoittuu alueille, joilla kestävä liikkuminen joukkoliikenteellä, kävellen tai pyörällä on mahdollista arjessa (ydinalueella yli 70 %, ydinalueen ulkopuolella hieman alle 40 %). Seudun saavutettavuus kestäville kulkutavoilla on parantunut laajentuneen joukkoliikenteen runkoverkon, erityisesti raideliikenteen infrahankkeiden, kuten kehäradan ansiosta. Yhä useampi seudun asukas pystyy valitsemaan kestävä kulkutavan arjessaan. Valtakunnallisen henkilöliikennetutkimuksen mukaan joukkoliikenteen käyttö onkin lisääntynyt pääkaupunkiseudulla. Helsingin seudun kulkumuotojakauma on esitetty kuvassa 5.

² Kts. [Helsingin seudun kaupunkikudokset 2016, 2030 ja 2050](#)



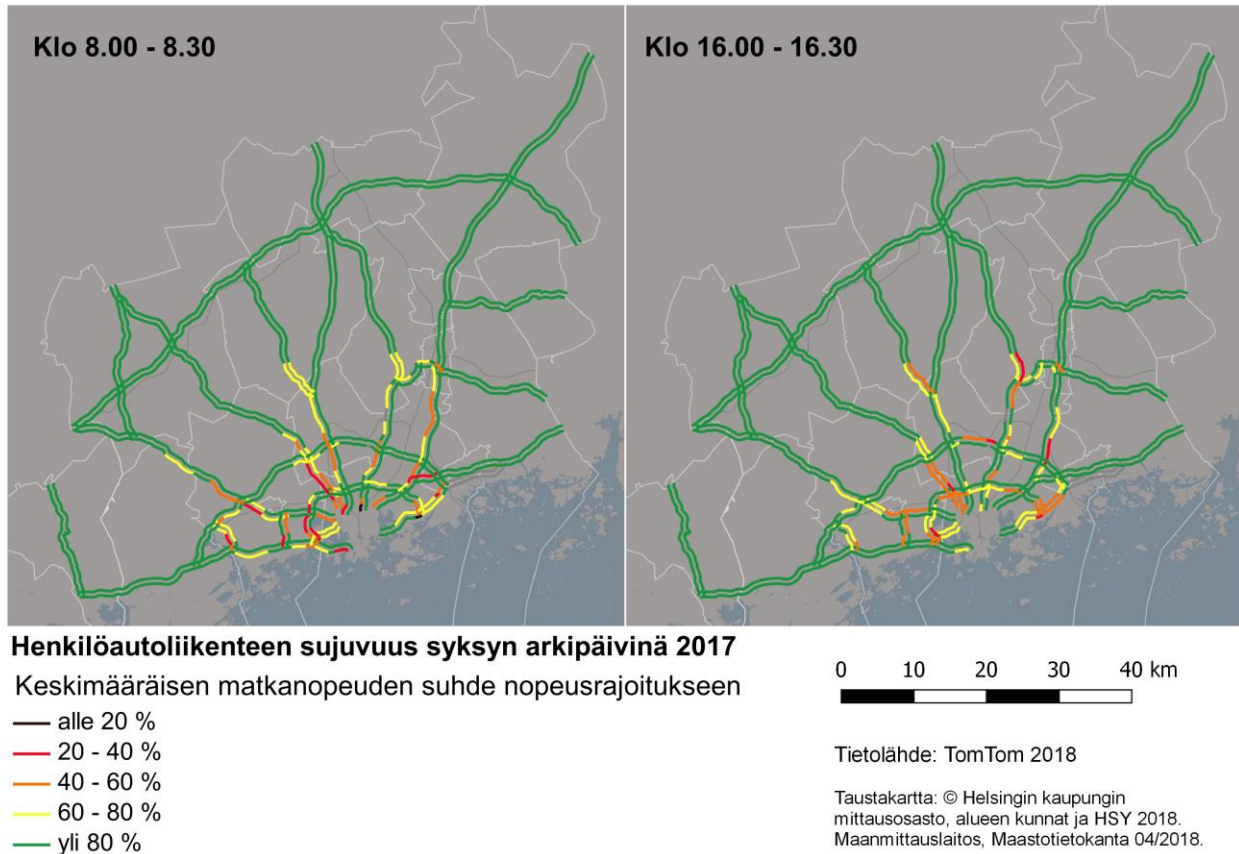
Kuva 5. Helsingin seudun kulkumuoto-osuus, suluissa kuntakohtainen vaihteluväli (Laaja liikkumistutkimus 2012).

Helsingin seudun joukkoliikenteen perustana toimii laajeneva verkostomainen runkolinjasto, johon kuuluvat lähijuna- ja metroliikenne sekä bussien tiheät runkoyhteydet (kuva 4). Runkoverkko painottuu seudun asukasmääriltään tiheimmille alueille. Kehysalue jää suurimmaksi osaksi tämän ulkopuolelle. Seudullinen liityntäpysäköinti parantaa mahdollisuuksia kestäviin matkaketjuihin seudun reuna-alueilta. Liityntäpysäköinti liittyy kehysalueen osaksi joukkoliikenteen runkoverkkoa. Liityntäpysäköinti onkin keskeinen osa sekä joukkoliikennettä että koko liikennejärjestelmää, ja sen käyttäjämäärät ovat kasvussa koko seudulla.

Seudulla panostetaan myös aktiivisiin kulkumuotoihin eli kävelyyn ja pyöräilyyn. Seudulla kävellään noin neljännes kaikista tehdyistä matkoista, joista suurin osa on alle kilometrin pituisia. 71 % asukkaista on valmis kävelemään enemmän, mikäli ympäristö on viihtyisä (lähde: MAL-barometri 2018). Pyörällä liikutaan vähemmän, mutta pyöräily on kasvussa seudun ydinalueilla. Kaupunkipyörät ovat menestyksekkäästi vakiinnuttaneet asemansa Helsingin ja Espoon liikennejärjestelmässä. Kaupunkipyöräkokeiluja on lisäksi käynnissä tai tulossa ainakin Vantaalla ja Järvenpäässä.

Vuonna 2018 voimaan tullut liikennepalvelulain ensimmäinen vaihe on luonut digitaalisen perustan uusien liikenteen teknologioiden ja palveluiden edistymiseksi. Uusia palvelutuottajia on ilmestynyt seudun liikennemarkkinoille. Useat palveluista ovat vahvasti kytköksissä ”perinteiseen” joukkoliikenteeseen. Lain myötä myös taksiala on vapautunut, mutta sen potentiaalisesti merkittävät vaikutukset seudun liikkumiseen näkyvät vasta viiveellä.

Koska väestö kasvaa, Helsingin seudun liikennemäärät ovat myös kasvussa, mikä lisää tie- ja katuverkon kuormitusta. Nykyisiä tieliikenteen pullonkauloja on erityisesti Helsingin säteittäisillä sisääntuloväylillä, Kehä I:llä, Kehä III:lla ja Helsingin kantakaupungissa. Liikenneturvallisuus on parantunut ja liikenneonnettomuuksissa loukkaantuneiden määrä on laskenut noin kolmanneksen vuosikymmenen alusta.



Kuva 6. Henkilöautoliikenteen sujuvuus TomTom-aineiston mukaan syksyn arkipäivinä 2017.

Näkyvän osan seudun tieliikenteestä muodostavat tavaraliikenteen kuljetukset, joita seudulla liikkuu yhteensä noin 62,5 miljoonaa tonnia. Suurimmat tavaramäärät kuljetetaan seudun säteittäisillä valtateillä 3,4 ja 7 sekä Kehä III:lla. Suurista tavaraliikennemääristä johtuen raskaan liikenteen taukopaikat seudulla ovat ylikuormittuneita. Tavaraliikenteen määrät ovat kasvussa mm. kasvavan verkkokaupan johdosta.

Helsingin seudun suuntia

Helsingin seudun tulevaisuuskuva eli käsitys todennäköisistä tulevaisuuden kehityssuuntien toteutumisesta vuoteen 2030 mennessä voidaan tiivistää neljään näkökulmaan:

1. Kaupunki tiivistyy ja siirtyy raiteille
2. Uusia rahoitustapoja ja liikennemuotoja kehitetään
3. Ilmastonmuutoksen vaikutukset realisoituvat
4. Digitaalisuus on arkipäivää

Helsingin seudun kaupungistuminen etenee myös tulevaisuudessa. Väkiluku kasvaa sekä luonnollisen väestönkasvun että kotimaisen ja erityisesti ulkomaisen muuttovoiton vaikutuksesta. Maahanmuuton osuus kasvusta jatkaa tasaisesti suurenemistaan. Väestö on myös nykyistä iäkkäämpää maahanmuutosta huolimatta.

Todennäköisesti julkisen rahoituksen osuus liikenneverkkojen ylläpidosta, joukkoliikenteen palveluista sekä uusista investoinneista pienenee. Uusia rahoitustapoja voivat olla esimerkiksi erilaiset käyttömaksut ja yksityiset sijoitukset. Uudenlaisia liikkumis- ja kuljetuspalveluja syntyy, eikä henkilöliikennemuotojen jaottelu yksityisautoiluun, taksi- ja joukkoliikenteeseen riitä kuvaamaan liikennejärjestelmän monimuotoisuutta. Myös logistiikan ja henkilöliikenteen väliset raja-aidat siirtyvät.

Ilmastonmuutoksen vaikutuksesta sään ääri-ilmiöt (esim. tulvat ja rankkasateet) yleistyvät hillintätoimista huolimatta. Alueelliseen kiertotalouteen sekä energian ja ruoan tuotantoon kehitetään uusia ratkaisuja. Fossiilisten polttoaineiden hinnat nousevat ympäristöverotuksen myötä rajusti. Sähkön ja uusiutuvien energioiden käyttöä puolestaan tuetaan.

Digitalisaatio mahdollistaa laajasti ajantasaiseen tietoon perustuvat julkiset ja yksityiset palvelut. Robotit korvaavat osan nykyisistä töistä ja ammateista. Liikenteen automatisaatio etenee suljetuista järjestelmistä avoimeen verkkoon. Tie- ja katuverkolla kulkee vuonna 2030 jonkin verran täysin autonomisia ajoneuvoja.

Aiemmin päätetyt ja tässä suunnitelmassa esitetyt panostukset joukkoliikenneinfrastruktuurin kehittämiseen varmistavat, että Helsingin seudun kasvu jatkuu nopeana myös seuraavalla vuosikymmenellä. Seudun maankäyttö tiivistyy erityisesti raideliikenteen varteen. Länsimetro, Kehärata, Raide-Jokeri ja Kruunusillat tuovat satoja tuhansia uusia ihmisiä raideliikenteen palvelualueelle ja generoivat merkittävästi uutta maankäyttöä.



3 Mitä suunnitelmalla tavoitellaan?

3.1 Visio ja lähtökohdat

MAL 2019 perustuu edellisellä MAL-suunnittelukierroksella määritettyyn visioon (kuva 7). Suunnitelman lähtökohdana on, että vuonna 2050 Helsingin seudulla on 2,0 miljoonaa asukasta ja 1,05 miljoonaa työpaikkaa. Vuoteen 2018 verrattuna tämä tarkoittaa noin 500 000 asukkaan sekä 300 000 työpaikan kasvua.



Helsingin seutua kehitetään yhtenäisesti toimivana ja **vetovoimaisena metropolialueena**. Metropolialueen eheä yhdyskuntarakente on toimintoiltaan monipuolinen ja ekotehokas



Kasvava seutu tarjoaa monipuolisia asumisen vaihtoehtoja. **Kestäviin liikemuuotoihin** pohjautuva liikennejärjestelmä palvelee seudun saavutettavuutta ja elinkeinoelämän kilpailukykyä



Tiiviin ydinalueen ympärillä on **omailmeisten keskusten verkosto** ja luonnonläheinen ympäristö

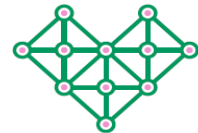
Kuva 7. MAL 2019 –visio vuodelle 2050.



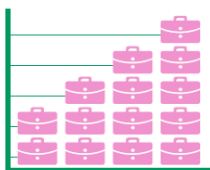
Joka kolmannen suomalaisen kotipaikka



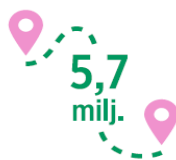
2 000 000 asukasta



Verkostomainen joukkoliikenne



1 050 000 työpaikkaa



5,7 miljoonaa päivittäistä matkaa



Vahva metropoli

Kuva 8. Keskeisiä lähtökohtia MAL 2019 –suunnittelulle.

3.2 Tavoitteet: Vähäpäästöinen, houkutteleva, elinvoimainen ja hyvinvoiva seutu

Suunnitelman strategiset tavoitteet kertovat, minkälaisen seudun haluamme yhdessä rakentaa. MAL 2019 -tavoitteet (kuva 9) on muodostettu laajassa vuorovaikutuksessa. Niiden pohjalta on arvioitu

suunnitelmaluonnoksen eri vaiheita ja siten kyetty jatkuvasti parantamaan suunnitelmaa. Ne kuvaavat selkeästi MAL 2019 -suunnitelmalla tavoiteltavan tahtotilan ja määrittävät suunnitteluratkaisujen priorisoinnin.

MAL 2019 -suunnitelman lähtökohdat ja tavoitteet sekä tavoitetasot hyväksyttiin HSL:n hallituksessa 13.2.2018, KUUMA-johtokunnassa 14.3.2018 sekä Helsingin seudun yhteistyökokouksessa HSYK:issä 24.4.2018.

MAL 2019 -tavoitteet



Vähäpäästöinen

Seutu kasvaa kestävästi ja vähentää päästöjä tehokkaasti



Houkutteleva

Kansainvälinen seutu houkuttelee yrityksiä ja asukkaita



Elinvoimainen

Taloudellinen tehokkuus takaa seudun kehittämisen ja toimivuuden



Hyvinvoiva

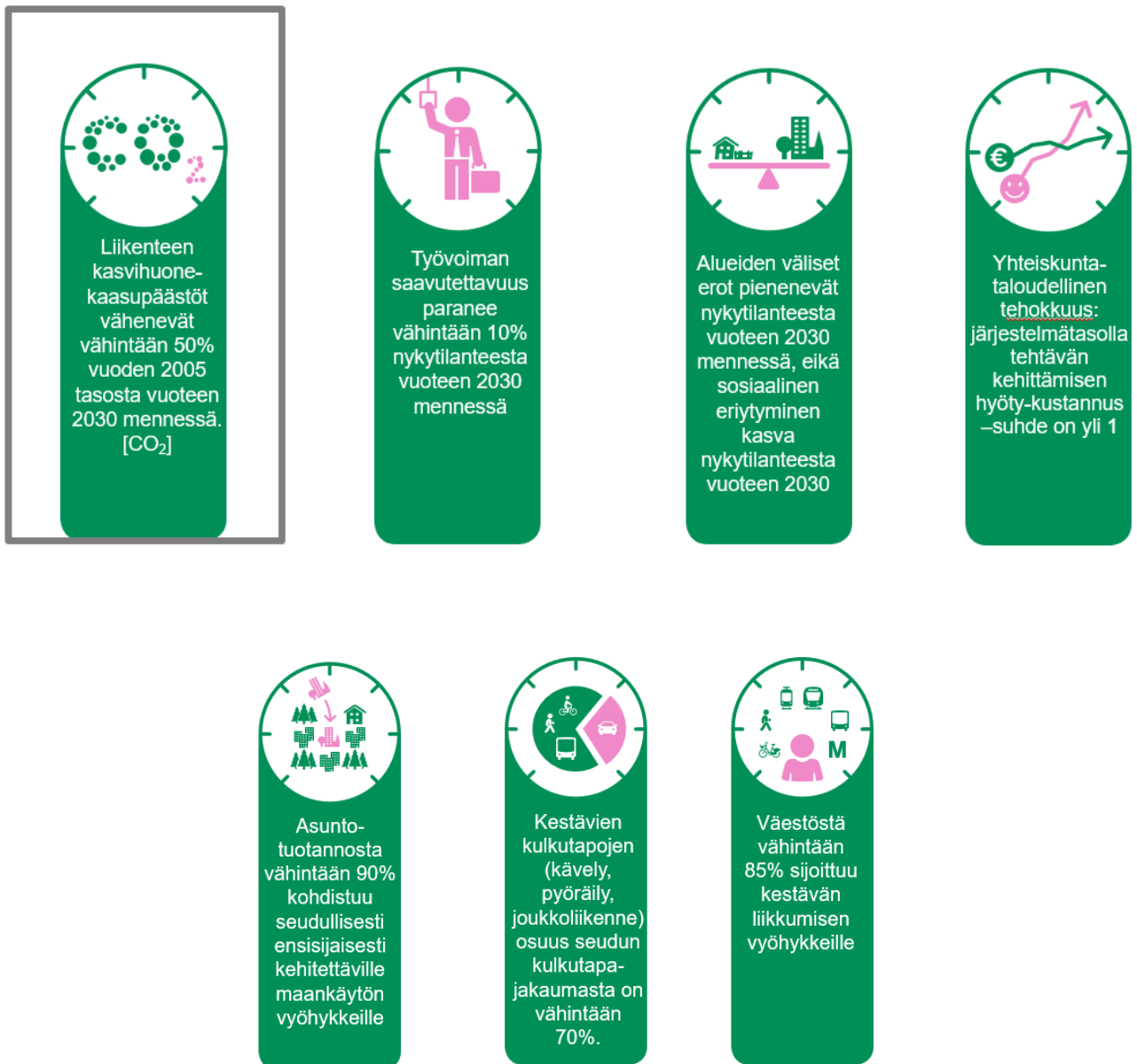
Terveellinen ja turvallinen elinympäristö mahdollistaa kaikille aktiivisen arjen

Kuva 9. MAL 2019 -suunnitelman tavoitteet.

MAL 2019 -tavoitteille on tunnistettu niitä indikoivat tärkeimmät mittarit tavoitetasoinen (kuva 10). Tavoitetasot tuovat suunnitelmaan systematiikkaa, konkretiaa ja seurattavuutta. Tavoitetasojen avulla voidaan seurata järjestelmätasolla suunnitelmaratkaisujen ja toimenpiteiden riittävyttä. Niillä parannetaan myös suunnittelun ja päätöksenteon läpinäkyvyyttä. Tavoitetasot on asetettu koskemaan vuotta 2030. Tavoitetasoista ja vaikutusten arvioinnista kerrotaan tarkemmin kappaleessa 6 sekä erillisessä vaikutusten arviointiselostuksessa.

Suunnitelmaa velvoittavaksi tavoitetasoksi hyväksyttiin edellä mainituissa päätöksentekoeleimissä, että liikenteen kasvihuonekaasujen päästövähennys on vähintään 50 % vuoden 2005 tasosta vuoteen 2030 mennessä. Tavoitetaso on sama kuin valtioneuvoston energia- ja ilmastostrategiassa asettama kansallinen tavoite. Päämittarit ja niiden tavoitetasot on esitetty alla.

Määrävä tavoitetaso



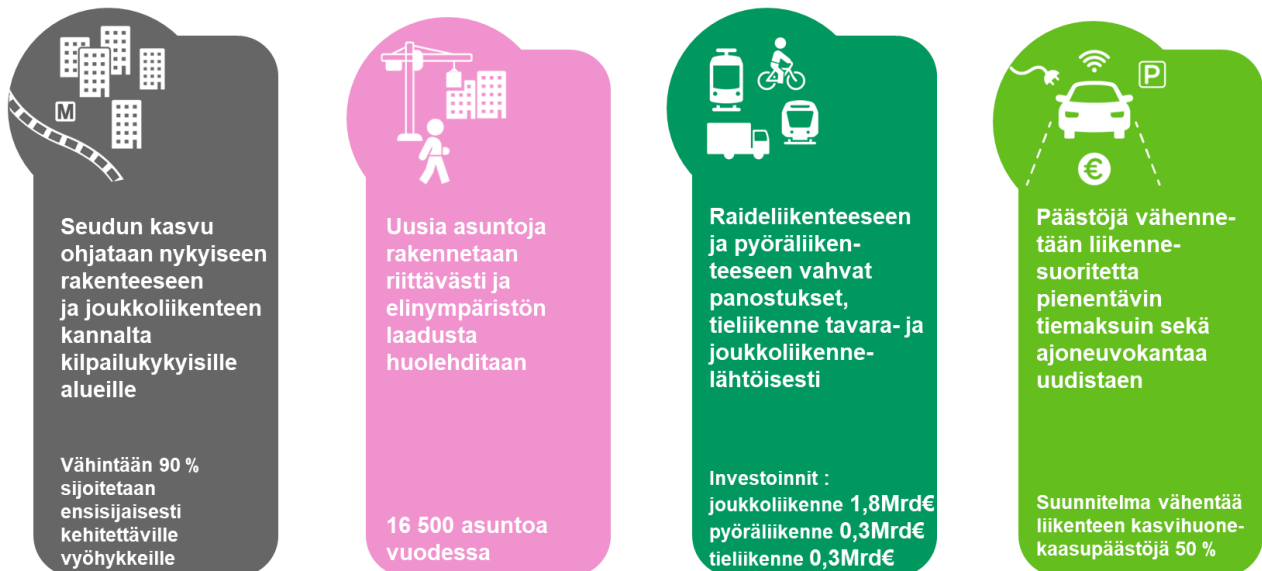
Kuva 10. MAL 2019 -suunnitelman mittarit ja tavoitetasot.

4 Helsingin seutu 2030 – Tavoitteet saavutetaan tehokkaalla ja konkreettisella kokonaisuudella

Suunnitelma on laadittu tiiviissä yhteistyössä vaiheittain ja kattavaa vaikutusten arviointimateriaalia hyödyntäen. Valmistelun etenemisen aikana on tullut selväksi, että asetettujen tavoitetasojen saavuttaminen ei ole helppoa. Monipuolisista, tehokkaista ja konkreettisista toimenpiteistä muodostuva kokonaisuus on tavoitteiden saavuttamisen edellytys. Kuvassa 11 on esitetty suunnitelman kärkikeinot ja niiden keskeiset tunnusluvut.

Toimenpiteitä on kuvattu tarkemmin kappaleissa 4.1–4.4 sekä liitteenä olevissa toimenpidekortteissa.

MAL 2019 -luonnoksen kärkikeinot



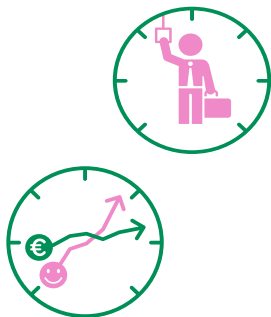
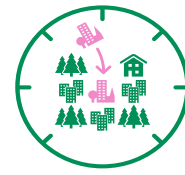
Kuva 11. MAL 2019 –suunnitelman kärkikeinot.

Kärkikeinoja tarkentavat toimenpiteet

Sijoitetaan uusi maankäyttö kestävästi hyvin saavutettaville alueille ja mahdollistetaan täydennysrakentaminen nykyisessä kaupunkirakenteessa

Tiivistyvässä kaupunkirakenteessa huolehditaan rakentamisen ja elinympäristön laadusta

Otetaan asemanseutujen potentiaali käyttöön



Varmistetaan asuntotuotannon riittävyys ja kohtuuhintaisuus

Edistetään asuntotuotannon monipuolisuutta

Vahvistetaan elinympäristöjen laatua

Huolehditaan asutokannan laadusta

Edistetään rakennuskannan energiatehokkuutta

Tehot irti nykysysteemistä

Uudet verkostomaiset yhteydet kestävä kasvun mahdollistajina

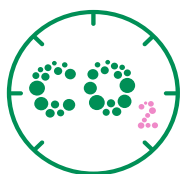
Pyöräliikenteen osuus kasvuun vahvoilla yhteisillä panostuksilla

Liikenteen uudet palvelut ja teknologiat tukemaan kestävää liikumista

Tieliikenneverkkoa kehitetään tavara- ja joukkoliikenne edellä

Datan avulla optimoidaan liikennejärjestelmää

Varaudutaan valtakunnallisesti tärkeisiin nopeisiin ratayhteyksiin



Tieliikenteen hinnoittelu tehokas päästö-, rahoitus- ja sujuvuustoimenpide

Pysäköintipolitiikalla ohjataan kestävään liikumiseen

Yhteisin keinoin kasvatetaan sähköautojen ja vähäpäästöisten autojen osuutta

4.1 Seudun kasvu ohjataan nykyiseen rakenteeseen ja joukkoliikenteen kannalta kilpailukykyisille alueille



Sijoitetaan uusi maankäyttö kestävästi hyvin saavutettaville alueille ja mahdollistetaan täydennysrakentaminen nykyisessä kaupunkirakenteessa

Tiivistyvässä kaupunkirakenteessa huolehditaan rakentamisen ja elinympäristön laadusta

Otetaan asemanseutujen potentiaali käyttöön

Helsingin seutu kasvaa voimakkaasti, joten kasvun hallinta kestävästi on yksi MAL 2019 -suunnitelman tärkeimmistä ratkaisuista. Yhteiseksi linjaukseksi on valittu kasvun ohjaaminen nykyiseen kaupunkirakenteeseen ja erityisesti alueille, joilla joukkoliikenne on kilpailukykyinen vaihtoehto henkilöautolle. Seudun ensisijaiset kehittämissuunnitelmat, erityisesti asemanseudut ja keskukset ovat asumisen, työpaikkojen ja palvelujen sijoittumisen lähtökohtana.

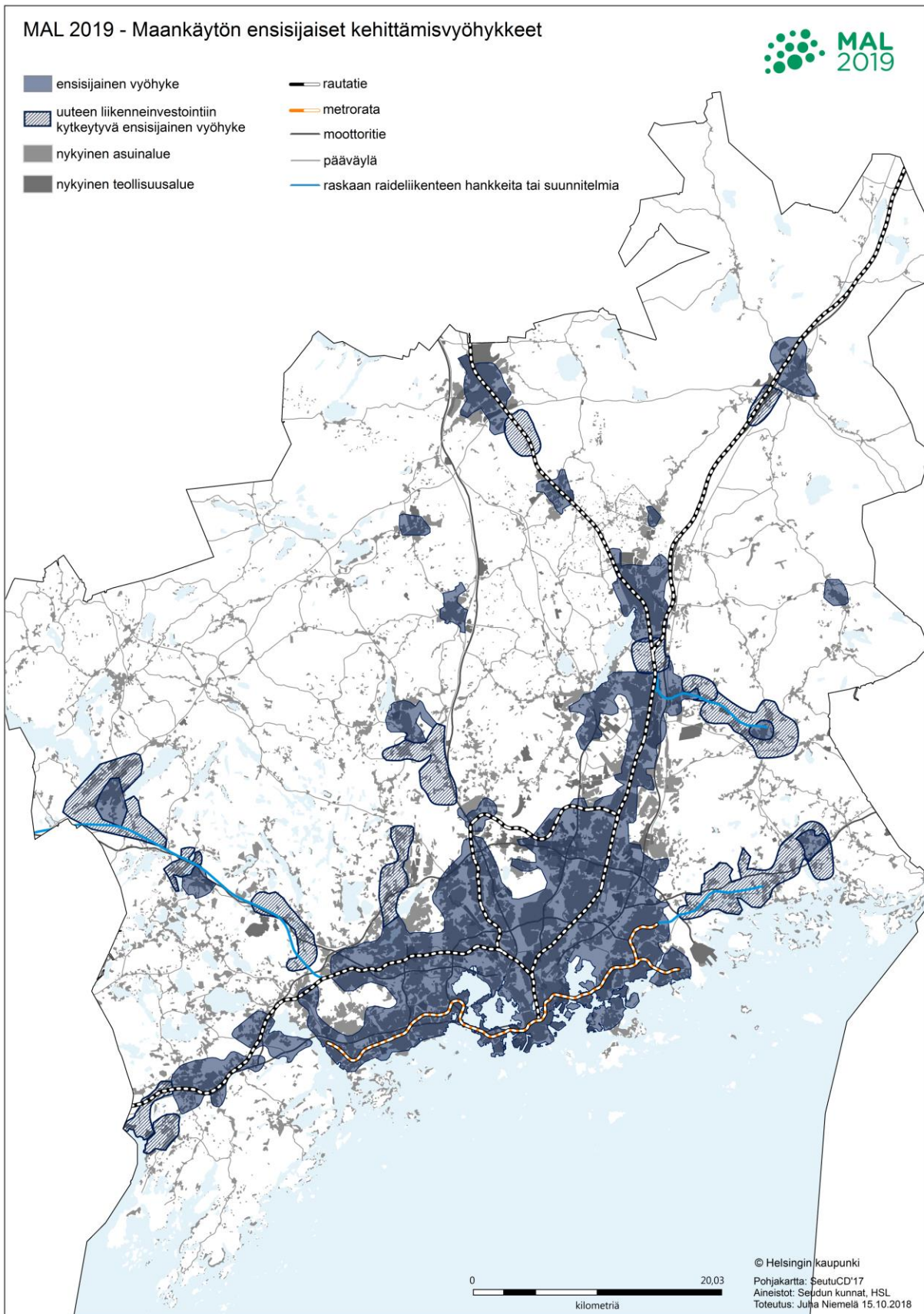
MAL 2019 -suunnitelmassa on määritelty seudullisesti ensisijaiset kehittämissuunnitelmat (kuva 12) päivittämällä vuonna 2015 valmistuneen Helsingin seudun maankäyttösuunnitelman (MASU 2050) vyöhykkeitä. Päivitys on tehty kuntien suunnitelma-aineistojen ja niiden pohjalta määritellyn maankäyttöpotentiaalin avulla. Vyöhykkeet on tarkennettu vastaamaan erityisesti kestävässä saavutettavuudessa tapahtuneita muutoksia. MASU 2050:n keskeiset ensisijaisten maankäyttövyöhykkeiden määräytymisen kriteerit ovat toimineet lähtökohtana myös MAL 2019 -suunnitelman vyöhykkeille. Nämä kaksi kriteeriä olivat:

- Maankäyttö täydentää ensisijaisesti olemassa olevaa kaupunkirakennetta
- Asuminen sijoitetaan seudulla siten, että se tukee palveluiden ja työpaikkojen saavutettavuuden parantamista erityisesti kestäväillä kulkumuodoilla.

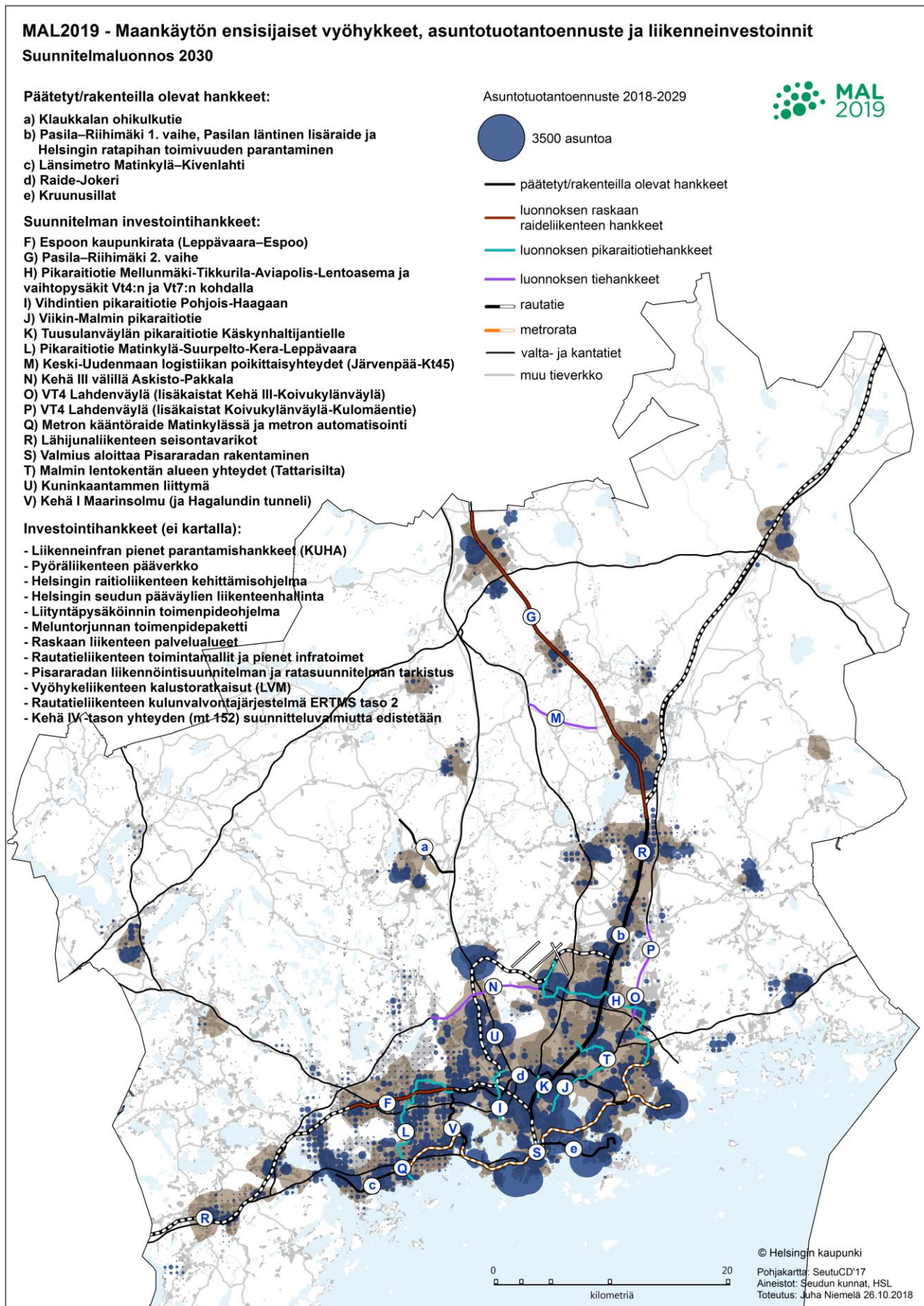
MAL 2019 -suunnitelman ensisijaiset vyöhykkeet koostuvat hyvän kestävä saavutettavuuden alueista ja kuntien keskustoista. Vyöhykkeet on määritelty siten, että nykyiseen infraan ja jo päätettyihin hankkeisiin tukeutuvat alueet muodostavat maankäytön ydinalueen, minkä lisäksi joukkoliikenneinvestointeja ja -ratkaisuja edellyttävät alueet on osoitettu rasteroituina kasvusuuntina. Näiden kasvusuuntien maankäytön seudullisesti merkittävä kehittäminen on perusteltua sitoa uusiin kestävä saavutettavuutta parantaviin liikenneinvestointeihin. Tällaisia alueita ovat esimerkiksi metron itäiseen jatkeeseen tukeutuva Östersundom ja Länsirataan liittyvä Histan alue.

MAL 2019 -suunnitelman yhtenä tavoitetasona on, että seudun asuntotuotannosta vähintään 90 % sijoittuu ensisijaisesti kehitettävälle vyöhykkeille. Vastuu tavoitteen toteutumisesta on kunnilla, mutta on erittäin tärkeää, että seudullisen liikennejärjestelmän kehitys tukee tiivistyvää kehitystä. Myös valtion tulee

mahdollistaa kestävä seudullinen kehittäminen: mm. valtion ARA-infrainvestoinnit on tarpeen kohdistaa vyöhykkeille.



Kuva12. MAL 2019 ensisijaiset kehittämisvyöhykkeet ja uusiin liikenneinvestointeihin kytkeytyvät vyöhykkeet.



Kuva 13. Maankäytön ensisijaiset vyöhykkeet, asuntotuotantoennuste sekä vuoteen 2030 mennessä aloitettavat liikenneinvestoinnit.

Sijoitetaan uusi maankäyttö kestävästi hyvin saavutettaville alueille ja mahdollistetaan täydennysrakentaminen nykyisessä kaupunkirakenteessa

Kaupunkiseutujen menestys pohjautuu siihen, että ihmiset, työpaikat, korkeakoulut ja palvelut ovat lähellä toisiaan ja jatkuvassa vuorovaikutuksessa keskenään. Näiden kasautumisetujen hyödyntäminen on helppoa siellä, missä suurin osa väestöstä jo sijaitsee. Tämän kehityksen tukemiseksi seudun kunnat mahdollistavat maankäytön suunnittelulla ja toteutuksen ohjauksella uuden asuntotuotannon, toimistorakentamisen ja palvelujen sijoittumisen keskuksiin ja muille hyvän joukkoliikenteen palvelutason alueille. Näiden keskeisesti sijoittuvien alueiden hyödyntämistä edistetään eri toimijoiden aktiivisella yhteistyöllä.

Toinen keskeinen syy nykyisen kaupunkirakenteen täydentämiselle on se, että uuden maankäytön sijoittuminen vaikuttaa merkittävästi sen synnyttämän liikenteen kasvihuonekaasupäästöihin. Joukkoliikenteen näkökulmasta parhaiten ja heikoiten saavutettavien alueiden välillä keskimääräisen matkan synnyttämien hiilidioksidipäästöjen ero on moninkertainen.

Rakennetusta ympäristöstä tehdään laadukasta, toiminnoiltaan sekoittunutta ja käveltävää. Viihtyisä, monipuolinen ja korkeatasoinen kaupunkitila houkuttelee viettämään aikaa. Tehokkaasti toteutetuilla ja sekoittuneilla alueilla palvelut ovat haettavissa läheltä. Kuntien merkittävimpien keskustojen täydentäminen lisää palvelutarjontaa ja parantaa alueiden houkuttelevuutta.



Tiivistyvässä kaupunkirakenteessa huolehditaan rakentamisen ja elinympäristön laadusta

Kaupunkirakenteen tiivistyessä on tärkeää huolehtia täydennysrakentamisen korkeasta laadusta. Sekä arkkitehtuurin että rakentamisen laadun tulee olla korkeatasoista, minkä lisäksi kasvavat käyttäjämäärät edellyttävät panostuksia viherympäristön laatuun. Keskeisissä sijainneissa voidaan hyödyntää uudistavaa lisärakentamista, millä voidaan vaikuttaa merkittävästi nykyisten alueiden tilanteeseen – jopa segregatiokehitykseen

Oikea-aikaisilla liikenneinvestoinneilla generoidaan uutta maankäyttöä, ohjataan täydennysrakentamista ja varmistetaan kasautumisetujen saavuttaminen. Seudulla varmistetaan joukkoliikenteen keskeisen palveluinfrastruktuurin yhtenäinen ja korkea laatu.

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

Otetaan asemanseutujen potentiaali käyttöön

Asemanseutujen kehittämistä on tehty aiemminkin, mutta edelleen niissä on paljon mahdollisuuksia. Siksi asemanseudut on nostettu tärkeäksi strategiseksi toimenpiteeksi. Kestävän saavutettavuuden huippusijaintien hyödyntämisellä nykyistä paremmin on positiivisia vaikutuksia niin talouden kuin ympäristönkin näkökulmasta. Kuntien tulee tiivistää asemanseutujen maankäyttöä merkittävästi ja mahdollistaa tätä kautta lisääntyvä asunto- ja työpaikkatuotannon rakentaminen. Myös asemien ympäristön kaupunkitilan laadussa on usein paljon parantamisen varaa. Tiiviiden asemanseutujen välitön ympäristö tulisi rauhoittaa autoliikenteeltä ja parantaa kävelyn ja pyöräilyn edellytyksiä. Asemanseuduista on eri toimijoiden yhteistyöllä mahdollista rakentaa kestävä liikunnan tukipisteitä, joissa nopeaan raideyhteyteen yhdistyvät niin kaupunkipyörät, yhteiskäyttöautot kuin liikunnan uudet palvelutkin.

Asemanseutujen kiinteistöomistus on usein hajautunut. Valtion olisi perusteltua luopua tarpeettomista liikennealuevarauksista asemanseuduilla ja muilla keskeisillä sijainneilla ja edistää aktiivisesti näiden maankäytön kehittämistä sekä omistamiensa että muiden kiinteistöjen alueella. Samalla kun asemanseutujen maankäyttöä tiivistetään, on tärkeä parantaa myös asemien laatua ja vaihtojen toimivuutta. Alueilla tulisi sitoutua yhteiseen toimintamalliin, jolla parannetaan monitoimijaisessa ympäristössä asemanseutujen täysimääräistä hyödyntämistä.

4.2 Uusia asuntoja rakennetaan riittävästi ja elinympäristön laadusta huolehditaan



Varmistetaan asuntotuotannon riittävyys ja kohtuuhintaisuus

Edistetään asuntotuotannon monipuolisuutta

Vahvistetaan elinympäristöjen laatua

Huolehditaan asuntokannan laadusta

Edistetään rakennuskannan energiatehokkuutta

Varmistetaan asuntotuotannon riittävyys ja kohtuuhintaisuus

Kuntien ja valtion välisessä MAL-sopimuksessa vuosille 2016-2019 asetettiin tavoitteeksi rakentaa sopimuskauden aikana seudulle yhteensä 60 000 uutta asuntoa. Vuonna 2016 tavoite oli 13 500 asuntoa vuodessa. Tavoite nousee vuosittain 1 000 asunnolla ja on kauden lopussa vuonna 2019 16 500 asuntoa. Kunnittain tavoitteet jakautuvat siten, että pääkaupunkiseudun kunnat vastaavat lähes 46 000 ja KUUMA-kunnat runsaan 14 000 asunnon rakentamisesta sopimuskaudella. Tavoitteet perustuvat mm. Helsingin seudun asuntostrategiassa 2025 tehtyihin laskelmiin seudun asuntorakentamisennusteesta vuosille 2016-2025.

MAL-sopimuksen seuranta (HSY 28.5.2018) osoittaa, että vuosittaisiin kokonaistuotantotavoitteisiin on keskimäärin päästy vuosina 2016-2017 koko seudun tasolla. Kunnittain tarkasteltuna osa kunnista on lähempänä koko kauden tavoitettaan kuin toiset. MAL 2019 -suunnitelman asuntotuotantotavoitteet on muodostettu mm. uuden, vuosien 2018-2029 asuntorakentamisennusteen pohjalta (taulukko 1). Ennustetta laadittaessa on huomioitu asuntomarkkinatilanteesta tapahtuneet ja ennakoitujen muutokset sekä erot seudun kuntien toteutuneessa tuotannossa.

Taulukko 1. Asuntorakentamisen mahdollistava ennuste 2018-2029.

	Valmistunut				Ennuste			Tavoite	
	2016	2017	2018	2019	KA(2020-2024)	KA(2025-2029)	Yht. 2018-2029	2019	
Espoo	2 474	3 269	3 688	4 079	3 303	3 160	40 080	3 300	Espoo
Helsinki	4 395	4 890	4 274	6 020	6 989	6 979	80 137	6 600	Helsinki
Kauniainen	27	187	15	102	154	107	1 424	80	Kauniainen
Vantaa	2 943	3 289	4 530	4 043	3 042	2 100	34 281	2 640	Vantaa
Pk-seutu	9 839	11 635	12 507	14 244	13 489	12 346	155 922	12 620	Pk-seutu
Hyvinkää	288	365	204	283	328	493	4 591	396	Hyvinkää
Järvenpää	721	1 023	575	760	735	610	8 058	566	Järvenpää
Kerava	354	314	703	753	501	278	5 351	514	Kerava
Kirkkonummi	345	298	400	435	426	453	5 230	434	Kirkkonummi
Mäntsälä	165	134	50	150	133	177	1 749	212	Mäntsälä
Nurmijärvi	355	356	464	376	313	300	3 901	434	Nurmijärvi
Pornainen	18	14	35	35	35	35	420	80	Pornainen
Sipoo	344	170	368	637	559	554	6 569	434	Sipoo
Tuusula	357	282	62	373	476	429	4 960	462	Tuusula
Vihti	140	184	193	299	164	209	2 359	344	Vihti
Kuuma-kunnat	3 087	3 140	3 054	4 101	3 670	3 537	43 188	3 876	Kuuma-kunnat
Helsingin seutu	12 926	14 775	15 561	18 345	17 158	15 882	199 110	16 496	Helsingin seutu

Seudun väestönkasvuun ja muuttuviin asumisen tarpeisiin vastaamiseksi tavoitteena on, että MAL-sopimuksen vuoden 2019 tavoitetaso 16 500 uutta asuntoa vuodessa pystytään ylläpitämään. Kuntien osalta tekniset edellytykset tavoitteen toteutumiseksi ovat olemassa. Kuntakohtaiset asuntotuotantotavoitteet (mukaan lukien asemakaavatarve) on esitetty taulukossa 2. Tavoitteiden toteutumisen edellytyksenä on, että kunnat huolehtivat maapolitiikan, kaavoituksen, infrarakentamisen ja tontinluovutuksen keinoin määrätietoisesti toteutusedellytyksistä, valtio tukee toteutusedellytyksiä ja asuntomarkkinatilanne pysyy suotuisana. Olemassa olevien alueiden täydennysrakentamisen turvaamiseksi ja uusien alueiden avaamiseksi edellytetään valtion sitoutumista infra-avustuksiin.

Tavoitteena on, että seudun väestörakenne on monipuolinen, ja elinkeinoelämän tarpeista kuten työvoiman saatavuudesta huolehditaan. Seudun asuntojen vuokra- ja hintatason pitää vastata asukkaiden elämäntilanteita ja maksukykyä. Asuntotuotannon riittävä taso ja maantieteellisesti oikein kohdennettu tuotanto edistävät tätä tavoitetta. Lisäksi kuntien ja valtion tulee yhdessä mahdollistaa, että pääkaupunkiseudulla vähintään 30 % ja KUUMA-kunnissa vähintään 20 % vuosittaisesta asuntotuotannosta toteutetaan joustavasti kunnan määrittämällä tavalla omakustanteisena tuotantona (esim. valtion tukemana pitkän korkotuen tai asumisoikeustuotantona tai muilla rahoitusmalleilla toteutettavana tuotantona esim. asunto-osuuskunnat ja muut omakustanteiset mallit (taulukko 2)).

Taulukko 2. Asuntotuotantotavoite ja asemakaavatarve.

	Asuntotuotantotavoite Asuntoa/vuosi	Asuntotuotantotavoite Kohtuuhintainen asuminen Asuntoa / vuosi (PKS 30 % ja KUUMA 20 %)	Asuntotuotantotavoite Yhteensä vuosina 2020-2023	Asuntotuotantotavoite Kohtuuhintainen asuminen Yhteensä vuosina 2020-2023 (PKS 30 % ja KUUMA 20 %)	Asemakaavatarve / vuosi (90 kem ² /asunto)	Asemakaavatarve / 5 vuotta (90 kem ² /asunto)
Espoo	3 300	990	13 200	3 960	297 000	1 485 000
Helsinki	6 600	1 980	26 400	7 920	594 000	2 970 000
Kauniainen	80	24	320	96	7 200	36 000
Vantaa	2 640	792	10 560	3 168	237 600	1 188 000
Pääkaupunkiseutu	12 620	3 786	50 480	15 144	1 135 800	5 679 000
Hyvinkää	396	79	1 584	317	35 640	178 200
Järvenpää	566	113	2 264	453	50 940	254 700
Kerava	514	103	2 056	411	46 260	231 300
Kirkkonummi	434	87	1 736	347	39 060	195 300
Mäntsälä	212	42	848	170	19 080	95 400
Nurmijärvi	434	87	1 736	347	39 060	195 300
Pornainen	80	16	320	64	7 200	36 000
Sipoo	434	87	1 736	347	39 060	195 300
Tuusula	462	92	1 848	370	41 580	207 900
Vihti	344	69	1 376	275	30 960	154 800
KUUMA-kunnat	3 876	775	15 504	3 101	348 840	1 744 200
Seutu yhteensä	16 496	4 561	65 984	18 245	1 484 640	7 423 200

Valtion tukeman asuntotuotannon osalta tulee varmistaa tavoitteisiin nähden oikeantasoinen valtion käynnistysavustuksen määrä. Valtion tukemissa omakustanteisissa kohteissa tulee myös ottaa enemmän huomioon kohteen sijainti ja erityispiirteet, jotta tuotantoa saadaan myös alueille, joille sitä on vaikea muutoin saada rakentumaan (esim. segregatiota eli eriytymiskehitystä hillittäessä).

Erityisryhmille kohdennettujen asuntojen tuotannosta huolehtiminen edellyttää vähintään nykyistä investointiavustusten tasoa. Olemassa olevien sekä uusien kohteiden osalta tulee turvata niiden käyttö mahdollisen maakunta- ja sote-uudistuksen yhteydessä. Asunnottomuudesta huolehditaan ensisijaisesti turvaamalla riittävä asuntotuotannon taso ja huolehtimalla omakustanteisen tuotannon riittävydestä sekä asumisneuvonnasta (taulukko 2). Esteettömyys toteutuu uudistuotannossa ja olemassa olevassa kannassa esteettömyyttä edistetään mm. jälkiasennushissejä rakentamalla.

Edistetään asuntotuotannon monipuolisuutta

Uusien kaupunginosien ja asuinalueiden rakentuminen sosiaalisesti tasapainoisiksi edellyttää monipuolista asuntojen hallinta- ja rahoitusmuotojakaumaa sekä huoneisto- ja talotyyppien monipuolisuutta. Tavoitteena on, että kunnat ohjaavat kaavoituksen ja tontinluovutuksen sekä maankäyttösovimusten keinoin uusien asuntojen rahoitus- ja hallintamuotojakaumaa monipuolisen asunto- ja väestörakenteen varmistamiseksi. Monipuoliset paikalliset asumisen vaihtoehdot mahdollistavat liikkumisen myös asumisen polulla eteenpäin elämäntilanteen muuttuessa. Huoneistotyyppijakaumaa tulee ohjata asuntokannan monipuolisuuden, muuntojoustavuuden ja asumisen laadun varmistamiseksi. Asuntokannan muuntojoustavuutta tulee edistää sekä rakennus- että asuntotasolla.

Jotta seutu säilyisi houkuttelevana asuinympäristönä myös tulevaisuudessa, kuntien tulee mahdollistaa ja yhdessä valtion ja muiden toimijoiden kanssa kehittää erilaisia talotyyppisiä ja asumisen konsepteja paikallisista erityispiirteistä ja tarpeista käsin. Kaikilla edellä mainituilla asuntotuotannon monipuolistamisen keinoilla hillitään myös segregatiota.

Vahvistetaan elinympäristöjen laatua

Segregatiota eli alueiden eriytymiskehitystä hillitään vahvistamalla olemassa olevia alueita ja niiden elinympäristön laatua. Keskeisin MAL-keino myönteisen kehityksen aikaansaamiseksi on asumisen hallinta- ja rahoitusmuotojen (mutta myös huoneistotyyppien) alueellinen sekoittaminen ja tasapainottaminen mm. tontinluovutuksen ja maankäyttösovimusten avulla. Vuokra-asuntokannan asukasvalintoihin tulee myös kiinnittää huomiota. Asuntotuotanto kohdistetaan suunnitelmakaudella seudun ensisijaisille kehittämisvyöhykkeille, mikä mahdollistaa myös alueiden myönteisen erityiskohtelun asuntotuotannon ohjaamisessa (asuntotuotannon laatu, hallintamuodot jne.). Kunnat edistävät toimillaan täydennysrakentamista ja valtion tulee poistaa sen esteitä mm. avustusten ja lainsäädännön keinoin. Purkava lisärakentaminen tulee mahdollistaa alueiden kohentamiseksi ja asuntokannan monipuolistamiseksi. Täydennys- ja lisärakentamalla kunnat tasapainottavat alueiden olemassa olevaa asuntokantaa erityisesti hallinta- ja rahoitusmuotojen mutta myös huoneisto- sekä talotyyppien osalta.

Asuntotuotannon lisäksi asuinalueiden elinvoimasta ja elinympäristön laadusta huolehditaan varmistamalla sujuva arki luomalla edellytyksiä ylläpitää ja kehittää alueiden palveluja ja saavutettavuutta. Muita keinoja olevien alueiden vetovoimaisuuden lisäämiseksi on huolehtia asuinympäristön laadusta ja viheralueiden riittävydestä mm. täydennysrakentamisen yhteydessä. Myös asukkaiden osallisuutta ja yhteisöllisyyttä tulee vahvistaa kuntien käytettävissä olevin keinoin.

Suunnitelmakauden alussa seudulle laaditaan konkreettinen myönteisen erityiskohtelun ohjelma, joka kohdistetaan kuntien itsensä määrittelemille alueille. Ohjelman toteuttaminen edellyttää valtion kehittämisavustusta.

Huolehditaan asuntokannan laadusta

Olemassa olevan asuntokannan houkuttelevuuden säilyminen on koko seudun yhteinen tavoite. 45 % seudun asuntokannasta on rakennettu 1960-1980-luvuilla, ja osa on siten vielä peruskorjauksissa. Asuntokannan houkuttelevuudesta huolehditaan pitkäjänteisellä kiinteistönpidolla. Kunnat huolehtivat oman asuntokantansa vetovoimaisuudesta kiinteistönpidon keinoin ja mm. asunto-osakeyhtiöiden korjausrakentamista tuetaan neuvonnalla ja avustuksilla. Peruskorjauksiin kannustavat korjaus- ja energia-avustukset ovat keskeisessä asemassa ja niihin tulee valtion jälleen panostaa. Energiatohokkuuden parantaminen vanhassa asuntokannassa on tulevien vuosien keskeinen haaste.

Edistetään rakennuskannan energiatehokkuutta

Tavoitteena on parantaa sekä olemassa olevan asunto- ja muun rakennuskannan että uudistuotannon energiatehokkuutta seudulla. Olemassa olevan asunto- ja rakennuskannan energiatehokkuutta parannetaan mm. peruskorjausten yhteydessä tehtävillä energian säästötoimenpiteillä, joihin tarvitaan valtion tukkeinoja. Uudistuotannon energiatehokkuus varmistetaan lainsäädännöllä ja sillä, että kunnat yhdessä valtion kanssa tukevat lakia kunnianhimoisempia innovatiivisia kokeiluja (mm. puun käyttöä rakentamisessa). Tavoitteena on myös määrätietoisesti kehittää ja hyödyntää kestäviä energiatuotannon ratkaisuja seudulla (mm. paikalliset ja uudistuvan energiantuotannon ratkaisut), älykkäiden energiaratkaisujen käyttöä sekä edistää kiertotalousratkaisuja kuten rakennus- ja purkujätteen uusiokäyttöä ja rakennusten käyttötarkoitusten muutoksia.

4.3 Raideliikenteeseen ja pyöräliikenteeseen vahvat panostukset, tieliikenne tavara- ja joukkoliikennelähtöisesti



Tehot irti nykysysteemistä

Uudet verkostomaiset yhteydet kestävän kasvun mahdollistajina

Pyöräliikenteen osuus kasvuun vahvoilla yhteisillä panostuksilla

Liikenteen uudet palvelut ja teknologiat tukemaan kestävästä liikkumisesta

Tieliikenneverkkoa kehitetään tavara- ja joukkoliikenne edellä

Datan avulla optimoidaan liikennejärjestelmää

Varaudutaan valtakunnallisesti tärkeisiin ratayhteyksiin

Tehot irti nykysysteemistä

Kestävällä kaupunkiseudulla liikkumisen perustana on toimiva joukkoliikenne. Lähiliikumisessa suositetaan kävelyä ja pyöräilyä. Nykyisessä liikennejärjestelmässä on paljon hyödyntämätöntä potentiaalia, kunhan verkkoa ja palveluita kehitetään järkevästi. Nykyisen järjestelmän käyttöä tehostavia hankkeita ja toimenpiteitä ovat:

- Liikenneinfran pienet parantamishankkeet (KUHA)
- Joukkoliikenteen lipun hintojen alentaminen (rahoitus tiemaksujen tuotoilla)
- Liikennöinnin kehittäminen nykyisillä radoilla (Z-junan ruuhkavuorojen ja R-junatarjonnan lisääminen ja kaluston kehittäminen)
- Pasila–Riihimäki, 2. vaihe
- Espoon kaupunkirata Leppävaara–Espoo
- Helsinki–Pasila ja rautatiejärjestelmän kehittäminen
 - Toimintamallien uudistaminen, pienet infratoimet, Pesararadan liikennöintisuunnitelman ja ratasuunnitelman tarkistus
 - Lähijunaliikenteen seisontavarikot (päärata ja rantarata)
 - Junaliikenteen ERTMS-kulunvalvontajärjestelmä, taso 2
 - Valmius aloittaa Pesararadan rakentaminen
- Metron kapasiteetin varmistaminen
 - Metron kääntöraide Matinkylässä
 - Metron automatisointi

- Helsingin raitioliikenteen kehittämisohjelma
- Bussiliikenteen kehittämisohjelma

Liikenneinfran pienet parantamishankkeet (KUHA)

Liikenneinfran pienillä parantamishankkeilla (KUHA) tehostetaan nykyisen infran käyttöä, parannetaan pyöräilyä ja joukkoliikenteen edellytyksiä, vähennetään altistumista liikenteen melulle, parannetaan raskaan liikenteen toimivuutta sekä lisätään liikenneturvallisuutta. Hankkeiden rahoitus on jaettu kuntien ja valtion kesken 50%/50% periaatteella ja se tulee varmistaa pitkäjänteisesti valtion ja kuntien budjetteihin. Myös rahoituksen tasoa pitää nostaa merkittävästi. KUHA-rahoituksella toteutetaan kuntien ja valtion yhteishankkeita, mm. pyöräliikenteen pääverkkoa (tarve noin 200 M€), liityntäpysäköinnin toimenpideohjelman kohteita (tarve noin 80 M€), meluntorjuntaa (tarve noin 67 M€), maankäytön tarvitsemia liittymiä ja raskaan liikenteen edellyttämiä infrakohteita. Myös rataverkolla on tarpeen toteuttaa kustannuksiltaan pieniä, junaliikenteen toimivuutta ja luotettavuutta parantavia hankkeita. *[KUHA-ohjelma täsmennetään MAL-suunnitelman lausuntovaiheen aikana.]*

Pienet parantamiskohteet (KUHA-hankkeet) ovat olleet liikenneinfran kehittämisen kärkihankkeena Helsingin seudun kahdessa edellisessä liikennejärjestelmäsuunnitelmassa (HLJ 2011 ja HLJ 2015). KUHA-hankkeiden ohjelmointiin kuuluvan jatkuvan yhteistyöprosessin avulla on toteutettu vuodesta 2012 alkaen esimerkiksi kevyen liikenteen väyliä, liityntäpysäköintialueita, pysäkkejä, liittymiä sekä meluntorjuntakohteita.

KUHA-hankkeita on ohjelmoitu ja toteutettu kuntien sekä valtion liikenneviranomaisten yhteistyöllä ja niiden rahoituksesta on sovittu MAL-sopimuksessa. Tällä tavoin on saatu toteutetuksi pieniä ja keskisuuria hankkeita, jotka muuten olisivat voineet jäädä ilman rahoitusta. Rahoituksen määrä on kuitenkin ollut tarpeeseen nähden riittämätöntä, ja sitä onkin tarpeen nostaa seuraavalle sopimuskaudelle 30 miljoonaan euroon vuodessa. Tämän lisäksi osa tiemaksujen tuotosta esitetään ohjattavaksi KUHA-hankkeisiin. Lisäksi hankkeiden toteuttamisen haasteena ovat olleet puutteet suunnitteluvalmiudessa ja se, että sopimuskauden loppuessa hankkeet ovat jääneet kokonaan ilman rahoitusta, kunnes seuraava sopimus on saatu solmittua. Jatkossa suunnitteluvalmiutta tulee parantaa ja varmistaa toteutuksen ohjelmoinnissa sopimuskauden ylimenokohdat

Joukkoliikenteen lipun hintojen alentaminen

Joukkoliikenteen lipunhintoja koko Helsingin seudulla alennetaan keskimäärin 15-30 % alueen mukaan. Kuntien subventio joukkoliikenteeseen pysyy edelleen korkeintaan 50 %:ssa. Toimenpide rahoitetaan tiemaksujen tuotoilla siten, että 30 % tiemaksutuotoista kohdistetaan lipun hintojen alentamiseen huomioiden erityisesti ne alueet, joiden asukkaisiin tiemaksut vaikuttavat eniten. Hintojen alentaminen voi koskea julkisesti hankittua tai tuettua liikennettä, mutta ei markkinaehtoista liikennettä.

Junaliikenteen ja rataverkon kehittäminen

Liikennöinnin kehittäminen nykyisillä radoilla ei aina edellytä mittavia investointeja. Esimerkiksi Oikoradalla ei ole kapasiteettiongelmia. Helsingin ja Lahden välillä liikennöivien Z-junien vuorovälin tihentäminen ruuhka-aikoina puoleen tuntiin mahdollistaa paremmat pendelöintiyhteydet koko yhteysvälille vaikutusalueineen ja lisää joukkoliikenteen houkuttelevuutta henkilöautoon verrattuna.

Päärata on merkittävä joukkoliikennekäytävä koko Helsingin seudulle. Pääradan kehittäminen on keskeistä myös valtakunnallisen junaliikenteen toimivuuden näkökulmasta. Pääradan lisäraideosuudet Keravan ja Jokelan välillä (Pasila – Riihimäki, 2. vaihe) mahdollistavat R-junien liikennöinnin huipputunteina 15 minuutin välein ja muina aikoina 20 minuutin välein.

Espoon kaupunkiradan jatkaminen Leppävaarasta Espoon keskukseen mahdollistaa tiheän, säännöllisen ja kaukoliikenteen häiriöistä riippumattoman liikennöinnin. Säännöllinen lähijunaliikenne parantaa myös liityntäyhteyksiä laajalla alueella. Kirkkonummen suuntaan liikennöiviä taajamajunia voidaan nopeuttaa, kun osa välipysähdyksistä jää pois. Ratasuunnitelma on laadittu vuonna 2014 Kauklahteen asti, mutta liikenteelliset hyödyt saavutetaan paremmin Espoon keskukseen ulottuvassa vaihtoehdossa.

Helsingin ja Pasilan rautatiejärjestelmän toimivuus tulee varmistaa niin lyhyellä kuin pitkälläkin aikavälillä. Ensimmäisen lääkkeen kapasiteetin varmistamiseen antaa parhaillaan käynnissä oleva Helsingin ratapihan

kehittämishanke (HELRA), joka vähentää ratapihan häiriöherkkyyttä ja lisää ratapihan kapasiteettia. Junamäärien kasvu vaatii monia erilaisia toimenpiteitä, jotta sujuva liikenne saadaan turvattua.

Nykyisiä toimintamalleja ja ohjeistusta liikenteen ohjauksessa ja operoinnissa tulee kehittää välittömästi. Junamäärän kasvaessa kapasiteetin pullonkaula tulee olemaan linjaraiteilla Oikoradan ja Pääradan yhtymiskohdassa, ei niinkään Helsinki–Pasila-välillä. Vuodesta 2020 eteenpäin toteutetaan pieniä infratoimenpiteitä Helsingin ratapihalla sekä ratkaistaan junakaluston kapasiteettikysymykset (uusien junien hankinta, esimerkiksi kaksikerroskalustolla) LVM:n järjestämässä Riihimäen ja Lahden suunnan lähijunaliikenteessä (jatkossa kilpailutettu Etelä-Suomen taajamajunaliikenne). Kaupunkirataliikenteen vuoroitheyttä tihennetään tarvittaessa (edellyttäen kalustohankintaa ja varikkokapasiteettia).

Uudet pääradan ja rantaradan seisontavarikot tulee toteuttaa vuoden 2025 jälkeen. Lähijunaliikenteen lisääntyessä nykyinen Ilmalan varikko käy riittämättömäksi. Uudet varikot lisäävät varikkokapasiteettia sekä mahdollistavat liikennöinnin aloittamisen ja päättämisen matkustustarpeen kannalta optimaalisista paikoista, mikä vapauttaa kapasiteettia Helsingin ratapihalla. Uusista seisontavarikoista olisi hyötyä jo nykytilanteessa, ja ne mahdollistavat kaupunkirataliikenteen kokoonpanomuutokset myös tulevaisuudessa.

Uusi junaliikenteen kulunvalvontajärjestelmä laituriopastimineen (ERTMS) tulee toteuttaa viimeistään 2030-luvulla nykyisen junien kulunvalvontatekniikan tullessa elinkaarensa loppuvaiheeseen. Helsingin seudun kannalta aiheeseen liittyy lisäselvitystarpeita mm. ERTMS/ETCS tasosta 2, jotta saavutetaan toimiva, lähiliikenteelle soveltuva ratkaisu, joka mahdollistaisi tiheämmän liikenteen.

Uuden kulunvalvonnan ja seisontavarikoiden suunnittelu ja niiden tuomat muutokset liikennöintisuunnitelmiin tulee käynnistää välittömästi. Samalla Pesararadan liikennöintisuunnitelma ja ratasuunnitelma tulee tarkistaa niiden mukaiseksi. Ratapihan kapasiteettia lisäävä ja juna- ja metrojärjestelmien integrointia parantava Pesararadan investointi toteutetaan ennen kuin linjaraiteiden kapasiteettia ja junatarjontaa Pasilasta pohjoiseen lisätään merkittävästi toteuttamalla Lentorata tai pääradan huomattava kapasiteetin lisäys.

Metron kapasiteetin varmistaminen

Metron matkustajamääräennusteiden johdosta metroliikenteen kapasiteettia on tarpeen lisätä toteuttamalla Matinkylän kääntöraiteet Länsimetron jatkeen rakentamisen yhteydessä. Myös metrokalustoa tulee hankkia lisää. 2020-luvun aikana metro pitää automatisoida, ja sen ansiosta vuoroväliä voidaan tihentää. Jos kehittämistoimia ei tehdä, metro ruuhkautuu, koska matkustajamäärät lisääntyvät ja metrolinjat pidentyvät. Lisäksi liikenne hidastuu, matka-aikojen hajonta kasvaa, liikennöinnin luotettavuus heikkenee ja palvelutaso laskee merkittävästi. Kääntöraiteiden ja automatisoinnin avulla pystytään tarjoamaan riittävä kapasiteetti ja palvelutaso kasvavalle matkustajamäärälle pitkälle tulevaisuuteen.

Raitioliikenteen kehittämisohjelma

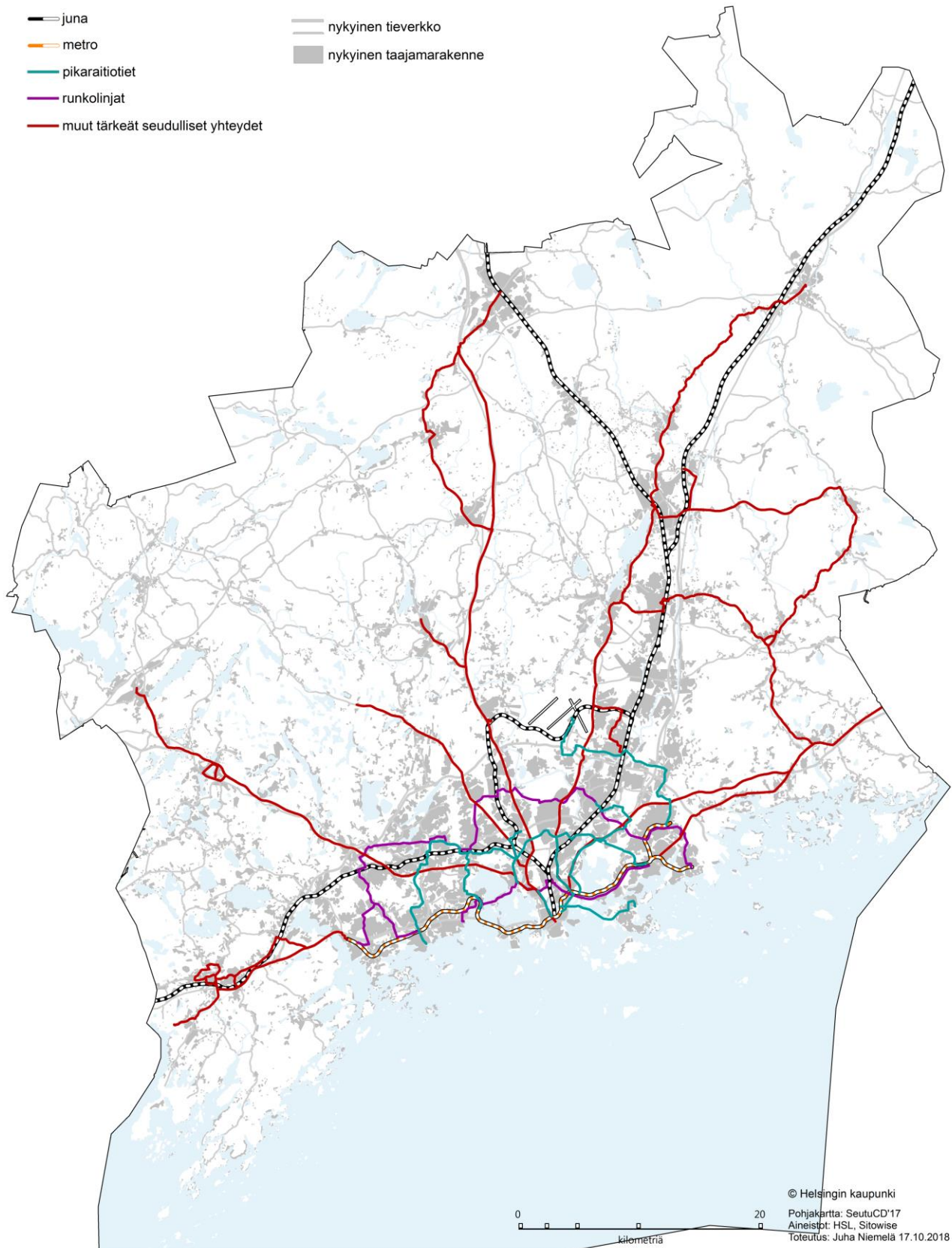
Helsingin raitioliikenteen kehittämisohjelman tavoitteena on nostaa kantakaupungin raitioliikenteen keskinopeutta 17 kilometriin tunnissa sekä mahdollistaa raitiovaunujen sujuva kulku, aikataulussa pysyminen ja häiriöttömyys. Kehittämisohjelman toimenpiteiden toteuttaminen mahdollistaa myös keskustaan ulottuvan pikaraitiotieliikenteen. Kehittämisohjelman toteuttamisella on kustannuksiinsa nähden erittäin suuret positiiviset vaikutukset. Se esimerkiksi säästää raitioliikenteen operoinnissa useita miljoonia euroa vuodessa.

Bussiliikenteen kehittämisohjelma

Helsingin seudun bussiliikenteessä tehtiin vuonna 2017 yli 180 miljoonaa matkaa. Bussiliikenteen nopeuttamisella on siksi merkittäviä vaikutuksia monelle. Helsingin seudulle laaditaan koko seudun kattava bussiliikenteen kehittämisohjelma ja toteutetaan monipuolisesti toimenpiteitä bussiliikenteen nopeuttamiseksi ja luotettavuuden kehittämiseksi esimerkiksi liikennevaloetuuksilla, bussikaistoilla, pysäkkijärjestelyillä tai muuta liikennettä rajoittamalla. Toimenpiteitä kohdistetaan sinne, missä niillä saadaan aikaan merkittävimpiä vaikutuksia, esimerkiksi strategisen merkityksen tai suurten matkustajavolyymien takia. Bussiliikenteen luotettavuutta voidaan kehittää myös mm. lisäämällä liityntämahdollisuuksia raideliikenteeseen, tehostamalla yhteistyötä ja tiedonkulkua katu- ja tietöistä, hyödyntämällä ajantasauspysäkkejä ja lisäämällä reaaliaikaista matkustajainformaatiota.

MAL 2019 - Joukkoliikenteen runkoverkko 2030

Suunnitelmaluonnos 2030



Kuva 15. Seudun joukkoliikenteen runkoverkko 2030.

Uudet verkostomaiset yhteydet kestävän kasvun mahdollistajina

Seudullisen pikaraitiotieverkoston ensimmäiset askeleet toteutuvat 2020-luvulla, kun jo päätetyt Raide-Jokeri ja Kruunusillat aloittavat liikennöinnin. Verkostoa edelleen laajentamalla (kuva 15) luodaan mahdollisuuksia kestäväälle maankäytölle, mutta sillä vahvistetaan myös olemassa olevia alueita nostamalla niitä raideliikenteen piiriin.

Pikaraitiotieverkkoa kehitetään siten, että vuoteen 2030 mennessä aloitetaan seuraavien yhteyksien rakentaminen:

- Mellunmäki–Tikkurila–Aviapolis–Lentoasema
- Vihdintien pikaraitiotie Pohjois-Haagaan
- Viikin–Malmin pikaraitiotie
- Tuusulanväylän pikaraitiotie Käskynhaltijantielle
- Matinkylä–Suurpelto–Kera–Leppävaara

Pääkaupunkiseudulle suunnitelluilla viidellä pikaraitiotiehankkeella on monipuolisia positiivisia vaikutuksia liikennejärjestelmään ja maankäyttöön. Kaikki hankkeet lisäävät merkittävästi kestävien kulkutapojen matkamääriä ja vähentävät hiilidioksidipäästöjä. Vihdintien ja Tuusulanväylän bulevardiraitiotiet lisäävät kestävien kulkumuotojen käyttöä ja vähentävät tehokkaasti päästöjä huomattavasti suhteessa tarvittaviin investointeihin. Vantaan ratikka, Matinkylä–Leppävaara -raitiotie ja Viikin–Malmin raitiotie lisäävät merkittävästi raideliikenteen läheisyydessä asuvien määrää ja vähentävät tehokkaasti päästöjä. Hankkeilla mahdollistetaan uusien asuinalueiden rakentuminen ja parannetaan saavutettavuutta usealla sosioekonomisesti heikommalla alueella. Hankkeilla myös parannetaan asumisen monipuolisuutta seudulla. Hankkeiden jatkosuunnittelussa on erityisen tärkeää huolehtia pikaraitiotieiden kilpailukykyisestä nopeudesta (yli 25 km/h), jotta yhteydet ovat houkuttelevia ja parantavat aidosti joukkoliikennejärjestelmää. Jatkosuunnittelussa huomio kiinnitetään lisäksi raideverkoston rakentumiseen, varikko- ja kalustokysymyksiin sekä siihen, kuinka hankkeet vaikuttavat muuhun liikennejärjestelmään ja sen kuormittamiseen.

Pikaraitiotieiden yhteydessä tulee huolehtia tarvittavien vaihtopysäkkien suunnittelusta ja toteutuksesta. Tunnistettuja tarpeita ovat ainakin Vantaan ratikan Hakunilan vaihtopysäkit vt 4:llä ja Länsimäen vaihtopysäkit vt 7:llä.

Lapinkylän ja Ruskeasannan asemien toteuttamista ja Kerava–Nikkilä -radan henkilöliikenteelle avaamista selvitettiin erillisissä selvityksissä. Kaikkien osalta maankäyttöä voidaan kehittää vaihteittain raideliikenne- ja ratikasta mahdollistaen, mutta riittävä väestöpohja junaliikenteelle näyttäisi olevan vasta vuoden 2030 jälkeen. *[Kerava–Nikkilän osalta maankäyttö- ja liikennetarkastelu valmistuu loppuvuoden 2018 aikana. Tämän jälkeen arvioidaan hankkeen toteuttamisaikataulu uudelleen.]*

Myös tieverkon liikenneyhteyksistä uusille merkittävälle maankäyttökohteille, kuten Malmin lentokenttäalueelle ja Kuninkaantammen huolehditaan. Samoin nykyisten alueiden maankäytön mittava kehittäminen edellyttää usein toimia päätieverkolla. Maankäytön edellyttämiä liittymä- ja tiejärjestelyjä ovat:

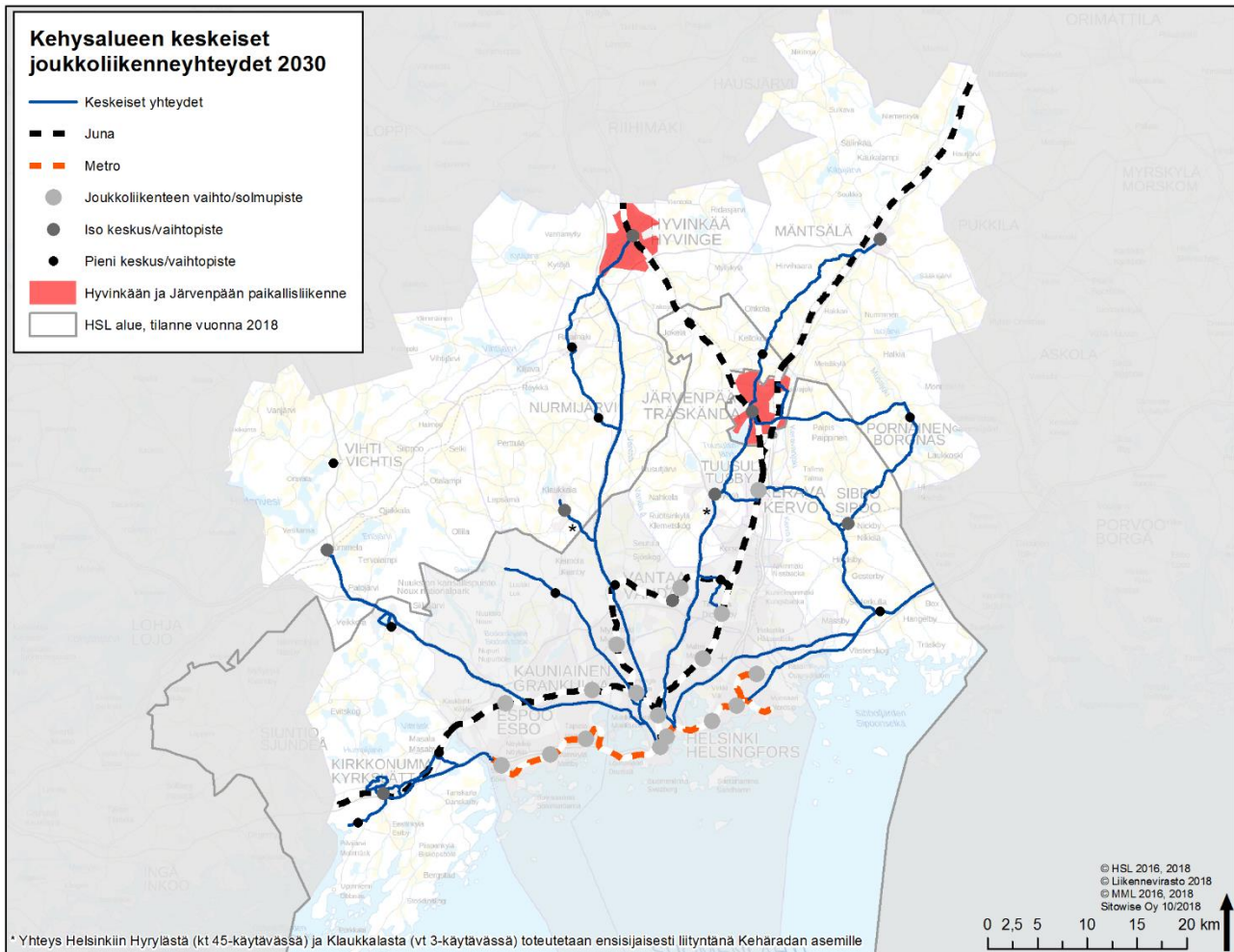
- Malmin uuden maankäytön yhteydet (Tattarisillan liittymä, Kehä I:n ja Lahdenväylän liittymäalue)
- Kuninkaantammen eritasoliittymä ja Hämeenlinnanväylän lisäkaistat
- Kehä I Maarinsolmu ja Hagalundin tunneli
- Lisäksi pienempiä maankäytön kehittämistä edistäviä liittymiä KUHA-hankkeina

Joukkoliikenteen yhteyksiä, vaihtopaikkoja sekä autojen ja pyörien liityntäpysäköintiä parantamalla voidaan nostaa merkittävästi koko joukkoliikennejärjestelmän palvelutasoa. Joukkoliikenteen palvelutasoa parantavia toimenpiteitä ovat:

- Bussien runkoyhteydet koko seudulle

- Joukkoliikenteen vaihtojen ja solmupaikkojen parantaminen
- Autojen ja pyörien liityntäpysäköinti sekä informaatio

Bussiliikenne on käytetyin ja monissa seudun osissa myös ainoa joukkoliikennemuoto. Bussien runkoyhteydet muodostavat yhdessä raideliikenteen kanssa liikennejärjestelmän perustan. Helsingin seudun keskeisille yhteysväleille toteutetaan kattavat, henkilöautoliikenteen kanssa kilpailukykyiset bussien runkoyhteydet vuoteen 2030 mennessä ja taataan niiden palvelutaso pitkäjänteisesti. Bussiliikenteen runkolinjat ja muut tärkeät seudulliset yhteydet ovat osa joukkoliikenteen runkoverkkoa. Ne toteutetaan seudun ydinalueella korkean palvelutason runkolinjoina ja kehysalueella nopeina ja luotettavina yhteyksinä runkoverkon solmuihin ja tarvittaessa pääkeskukseen asti. Koko seudun joukkoliikenteen runkoverkko on esitetty kuvassa 15 ja kehysalueen keskeiset seudulliset yhteydet kuvassa 16.

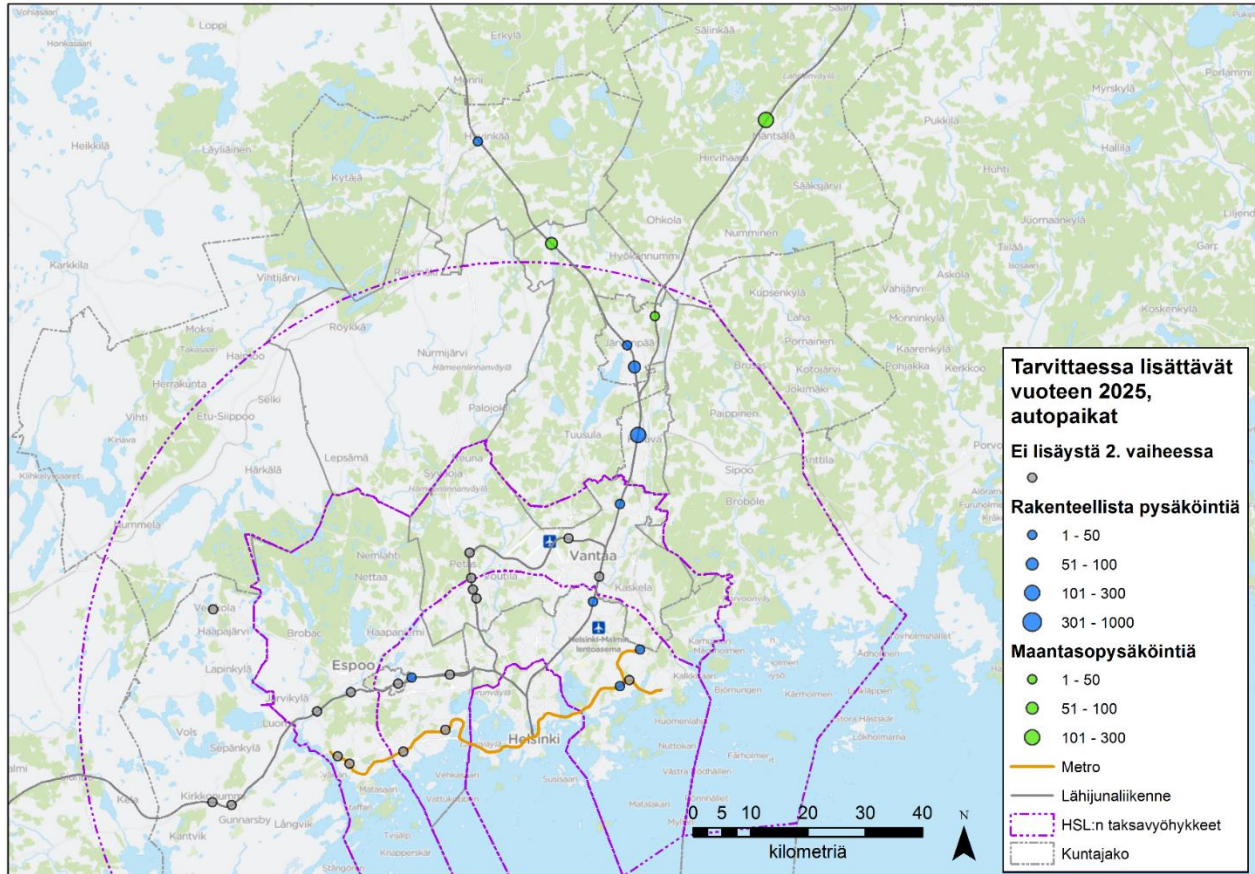


Kuva 16. Pääkaupunkiseudun kehysalueen keskeiset joukkoliikenneyhteydet 2030 (Kehysalueen joukkoliikenne ja jaetut kyydit –selvitys).

Matkaketjut perustuvat yhä enemmän joukkoliikenteen runkoverkkoon ja liityntäyhteyksiin. Matkoja keskitetään runkoverkolle, erityisesti raideverkolle. Vaihtojen määrä ja vaihdollisten matkojen osuus kasvavat. Vaihdon aiheuttamaa koettua haittaa pitää siis lieventää. Joukkoliikenteen vaihtoja ja solmupaikkoja parannetaan erityisesti valtakunnallisesti ja seudullisesti keskeisissä kohteissa. Valtakunnallisesti merkittäviä kohteita ovat Helsingin keskusta, Lentoasema, Leppävaara, Pasila ja Tikkurila. Seudullisen liikennejärjestelmän kannalta keskeisiä solmuja ovat erityisesti Hakaniemi, Espoo, Espoonlahti, Herttoniemi, Huopalahti, Itäkeskus, Kerava, Malmi, Matinkylä, Mellunmäki, Myyrmäki ja Tapiola. Kehysalueiden liityntäyhteyksien kannalta tärkeitä ovat myös Kehäradan asemat Kivistössä ja Leinelässä.

Autojen ja pyörien liityntäpysäköinnin edistäminen on tärkeä osa liikennejärjestelmän kehittämistä. Liityntäpysäköinnillä, erityisesti pyöräpysäköinnillä, vähennetään liikennesuoritetta ja siten myös liikenteen päästöjä. Helsingin seudun liityntäpysäköinnin toimenpideohjelman mukaisesti lisätään seudullisesti merkittävillä alueilla 6700 uutta pyöräpaikkaa ja 3800 autopaikkaa vuoteen 2025 mennessä. Karkea

kustannusarvio paikoille on 80 miljoonaa euroa. MAL-sopimuksessa 2016-2019 sovittiin liityntäpysäköinnin kustannusjaon periaatteista valtion ja kuntien kesken (kuva 18). Yhtään kohdetta ei kuitenkaan vielä ole toteutettu, jossa sovittuja periaatteita olisi noudatettu. Sovitusta kustannus- ja vastuujaosta tulee jatkossa pitää kiinni. Tämä tarkoittaa myös kohteiden rahoitusmahdollisuuksien aikaista varmistamista sekä kuntien että valtion budjettisuunnittelussa. Pysäköintialueiden laatuun tulee myös kiinnittää huomiota toteutuksessa. Turvalliseen ja laadukkaaseen pyöräpysäköintiin tulee panostaa. Myös ajantasainformaatiota vapaina olevista liityntäpaikoista tulee kehittää, mikä vaatii panoksia tekniikkaan erityisesti kunnilta.



Kuva 17. Seudullisesti merkittävien liityntäpysäköintialueiden autopaiskalisäykset vuoteen 2025 mennessä (1. vaiheen tiedossa olevien suunnitelmien lisäksi) (Helsingin seudun liityntäpysäköinnin toimenpideohjelma 2017).

	Sijaintikunta	Kohdekunta	Kotikunta	Valtio
A1 ja A2 Seudullisesti merkittävä alue	30-50 %	10-20 %	10-20 %	30-50 %
B Paikallisesti merkittävä alue	50-70 %			30-50 %
C Pysäkkijärjestelmän kohteet ja pelkkä pyöräpysäköinti	0-100 %			0-100 %

Kuva 18. Liityntäpysäköinnin kustannusjaon periaatteet.

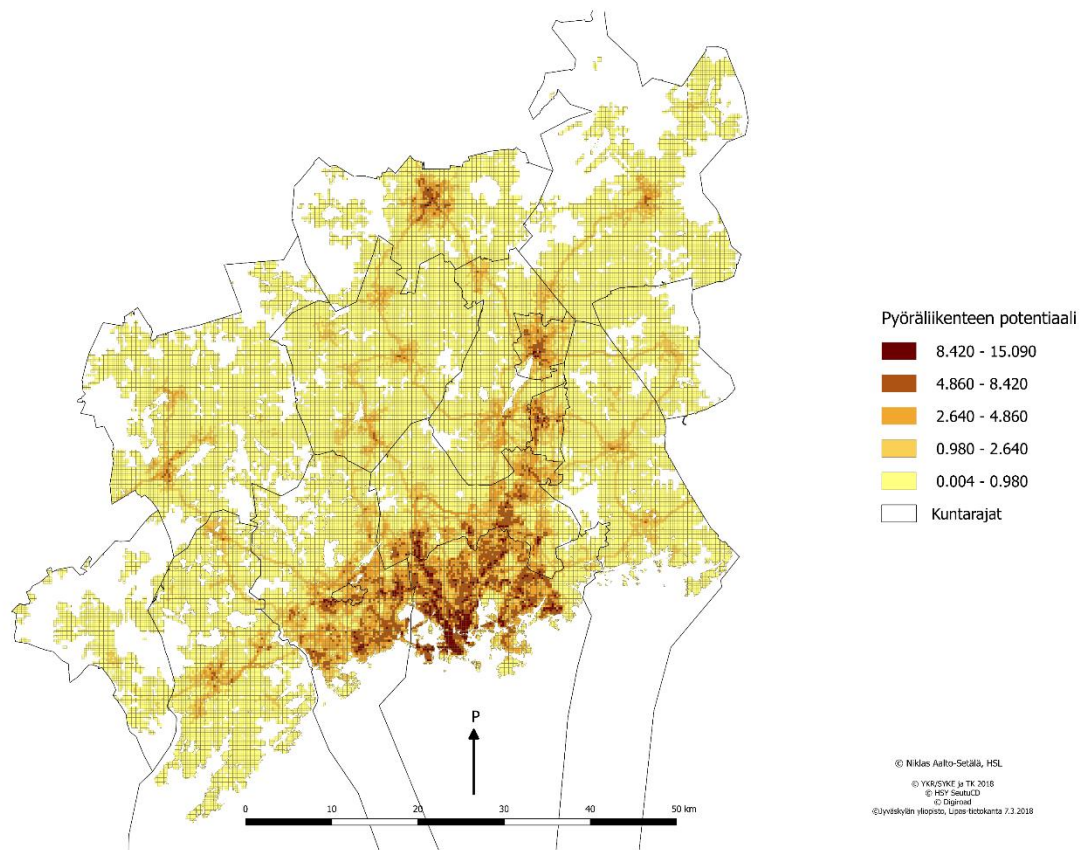
Pyöräliikenteen osuus kasvuun vahvoilla yhteisillä panostuksilla

Toimiva pyöräliikenne vähentää yksityisautoilun negatiivisia vaikutuksia, kuten ruuhkaisuutta, melua sekä vapauttaa pysäköinnin viemää kaupunkitilaa, auttaa ilmansaasteiden vähentämisessä ja ilmastonmuutoksen torjunnassa. Pyöräliikenne onkin yksi nopeimmin kasvavista kulkumuodoista useissa kaupungeissa, kuten Barcelonassa, Lontoossa ja New Yorkissa. Pyöräliikenteen suosion kasvu edistää kansanterveyttä ja on yksi edellytys myös Helsingin seudun kasvihuonekaasujen päästövähennystavoitteen saavuttamisessa.

Useissa Helsingin seudun kunnissa on kunnianhimoisia kasvutavoitteita pyöräliikenteelle: esimerkiksi Helsinki pyrkii nostamaan pyörämatkojen osuuden nykyisestä noin 10 prosentista 15 prosenttiin vuoteen 2020 mennessä, ja Espoo tavoittelee pyöräliikenteen osuuden kaksinkertaistamista 15 prosenttiin vuoteen 2024 mennessä. Tavoitteet pyöräliikenteen kasvulle edellyttävät vahvaa panostusta pyöräliikenteen olosuhteisiin.

MAL 2019:n valmistelun yhteydessä laadittiin diplomityö aiheesta Pyöräliikenteen edistäminen Helsingin seudulla – paikkatietotarkastelu pyöräliikenteen potentiaalin tunnistamiseksi (Aalto-Setälä 2018). Työssä tarkasteltiin väestön sijoittumisen suhdetta arkipäiväisiin liikkumisen kohteisiin ja tunnistettiin ne alueet, joilla ihmisillä on parhaat mahdollisuudet tyydyttää liikkumistarpeensa pyörällä. Tulokset osoittava, että potentiaalisimmat alueet pyöräliikenteen kannalta löytyvät lähes poikkeuksetta tarkastelualueen kuntien keskuksista ja alakeskuksista (kuva 19). Kaikilla tarkastelualueen kunnilla on paljon parantamista vaativaa pyöräliikenteen infrastruktuuria ja useita kohteita, joista se puuttuu kokonaan.

Pyöräliikenteen potentiaalin indeksi 250*250m ruuduissa MAL 2019



Kuva 19. Pyöräliikenteen potentiaali Helsingin seudulla (Aalto-Setälä 2018).

MAL 2019:ssä esitetyt pyöräliikenteen edistämistoimenpiteet ovat

- toteutetaan autoliikenteelle kilpailukykyinen seudullinen pyöräliikenteen pääverkko
 - yhteensä n. 900 km
 - ensisijaisia toteutettavia yhteyksiä 82 km pääkaupunkiseudulla (PYSYKE-työ)
 - KUUMA-kunnissa n. 100 km [täsmennetään lausuntovaiheessa KUHA-kokonaisuuden tarkastelun yhteydessä]
- pilotoidaan pyöräilyn ketterien kokeilujen nelivuotinen ohjelma
- edistetään sähköpyörien yleistymistä
 - sähköpyöriä voidaan sisällyttää kaupunkipyöräjärjestelmiin

- mahdollistamalla asunto-osakeyhtiölaissa taloyhtiöiden omistamat yhteiskäyttöiset sähköpyörät (ja sähköautot).
- laadukas ja turvallinen pyörien liityntäpysäköinti edistää käyttöä osana matkaketjua
- kaupunkipyöräjärjestelmien laajentaminen seudulla
 - laajennetaan nykyisen järjestelmän kattavuutta lisäämällä asemia ja pyöriä uusille asuinalueille.
 - yhteentoimivuus nykyisen Helsingissä ja Espoossa toimivan järjestelmän kanssa.
- toimenpiteiden toteutumisen varmistamiseksi tarvitaan seudullista koordinoitiresurssia
 - koordinoitutyön päätarkoitus on edistää pääverkon toteutusta yhteistyössä seudun kuntien ja valtion kanssa sekä vetää nopeiden kokeilujen pilottia.

Seudullinen pyöräliikenteen pääverkko

Laadukas pyöräliikenteen infrastruktuuri (pyörätiet, -väylät ja -kaistat) on useiden tutkimusten mukaan keskeisin tapa vaikuttaa kulkumuodon valintaan ja kasvattaa pyöräliikennemääriä. Laadukas, eheä ja kattava pyöräliikenteen verkko on myös enemmän kuin osiensa summa.

Helsingin seudulla on noin 5800 km pyöräteitä, joten pääverkko edustaa siitä vajaata 16 prosenttia. Vuonna 2012 määritellystä verkosta 714 km on varsinaista pääverkkoa ja 186 km baanoja (ent. laatukäytäviä). Pääverkon priorisointia ja tarkistusta tehtiin vuonna 2014 (kuva 20) ja edelleen vuonna 2016-2017. Vuonna 2017 valmistuneessa selvityksessä osoitettiin 82 kilometriä keskeisintä pääkaupunkiseudulle sijoittuvaa pyöräväylästä, jonka toteuttaminen parantaisi pyöräilyn kilpailukykyä eniten. Priorisointi perustui kartoitettuihin laatuun, käyttäjämääriin, matkojen pituuksiin sekä kuntarajoja ylittävien pyöräilijöiden osuuteen. Näistä 82 kilometristä keskeisimmiksi nousivat tarkastelussa seuraavat yhteydet:

- Itäbaana – Länsibaana (välillä Kalasatama – Matinkylä)
- Pohjoisbaana (Rautatieasema – Tikkurila)
- Kuusisaarenbaana – Pasilanbaana (Keilaniemi – Arabianranta)
- Rantaradanbaana/Pitäjänmäenbaana (Leppävaara – Huopalahti – Pasila)
- Tarvonbaana/Munkkiniemenbaana (Leppävaara – Munkkiniemi – Ruoholahti).

Baanaverkkoa toteutettaessa noudatetaan yhtenäistä, syksyllä 2018 valmistuneen Baanakonseptioppaan mukaista ilmettä ja elementtejä.

KUUMA-kuntien yhteystarpeista suurin osa sijoittuu erityisesti Uudenmaan ELYn verkolle, jonka toteutusmäärärahat ovat olleet riittämättömät jo pitkään. Niin pääkaupunkiseudulla kuin erityisesti KUUMA-kunnissa pyöräliikenteeseen kohdistettavia investointeja on välttämätöntä nostaa nykyisestä, mikäli pyöräliikenteen kulkutapaosuutta todella halutaan kasvattaa.

Pyöräilyn ketterät kokeilut

Uudet ratkaisut edellyttävät usein vanhojen tapojen muuttamista tai ainakin uusien tuomista vanhojen rinnalle. Nelivuotisen kokeiluohjelmapiilotin tarkoituksena on löytää parhaita ratkaisuja pyöräliikenteen edistämiseksi mitä monipuolisimmilla tavoilla ja tarjota ympäristö kokeiluille, joita seudun yritykset, kunnat ja muut sidosryhmät voivat toteuttaa yhdessä käyttäjien kanssa.

Kokeilussa palveluita tai ideoita toteutetaan aikaisessa vaiheessa sen sijaan, että testikäytössä olisi lähes valmis tuote tai palvelu. Nopeiden kokeilujen avulla voidaan luoda uudenlaisia pyöräliikenteen palveluita ja päästä nopeasti eteenpäin niiden tarjoamisessa. Yrityksiä nopeat kokeilut voivat palvella erityisesti silloin, kun varhaista prototyyppiä halutaan kokeilla oikeassa ympäristössä ja saada siihen palautetta käyttäjiltä. Pilotti voi koostua esimerkiksi vuosittaisesta hausta, johon mikä tahansa toimija voi osallistua, mikäli on valmis

panostamaan kokeiluun myös omia resurssejaan. Pilottiohjelma tarjoaa kokeiluille rungon ja resursseja sekä auttaa kokeilijoita eteenpäin. Kokeilut tarjoavat pilotille dokumentoitua tietoa eri palveluiden ja ratkaisujen toimivuudesta ja vaikutuksista. (mukaillen Fiksu Kalasatama 2018). Toimenpide edellyttää pilotin ohjelmointia ja resursointia.

Sähköpyörät

Sähköpyörän sähkömoottori toimii poljettaessa ja kytkeytyy pois viimeistään nopeudessa 25 km/h. Sähköavustus tekee pyöräilyä kevyempää ja vähentää esimerkiksi ylämäkien rasittavuutta. Tutkimusten mukaan sähköpyörä lisää poljettavia matkanpituuksia jopa 40-50 prosenttia tehden pyöräilyä vartenotettavan vaihtoehdon myös seudullisilla matkoilla. Sähköavusteisten pyörien toimintasäde vaihtelee noin välillä 30-70 km (yhdeillä latauksella). Kansainvälisten tutkimusten mukaan 25-46 % sähköpyörien käyttäjistä on entisiä autoilijoita. (Liikennevirasto 2015).

Kiinnostus sähköpyöriä kohtaan ja niiden käyttö on kasvussa kansainvälisesti ja myös Helsingin seudulla. Vuonna 2017 tehdyn MAL-barometrin mukaan yli 15-vuotiaista Helsingin seudun asukkaista yhdellä prosentilla oli käytössään sähköpyörä. Runsasta vuotta myöhemmin tehdyn MAL-barometrin 2018 mukaan osuus oli kasvanut jo kahteen prosenttiin. Kiinnostus hankkia sähköpyörä oli myös kasvanut reilussa vuodessa kuudesta prosentista kymmeneen prosenttiin.

Kaupunkipyörät

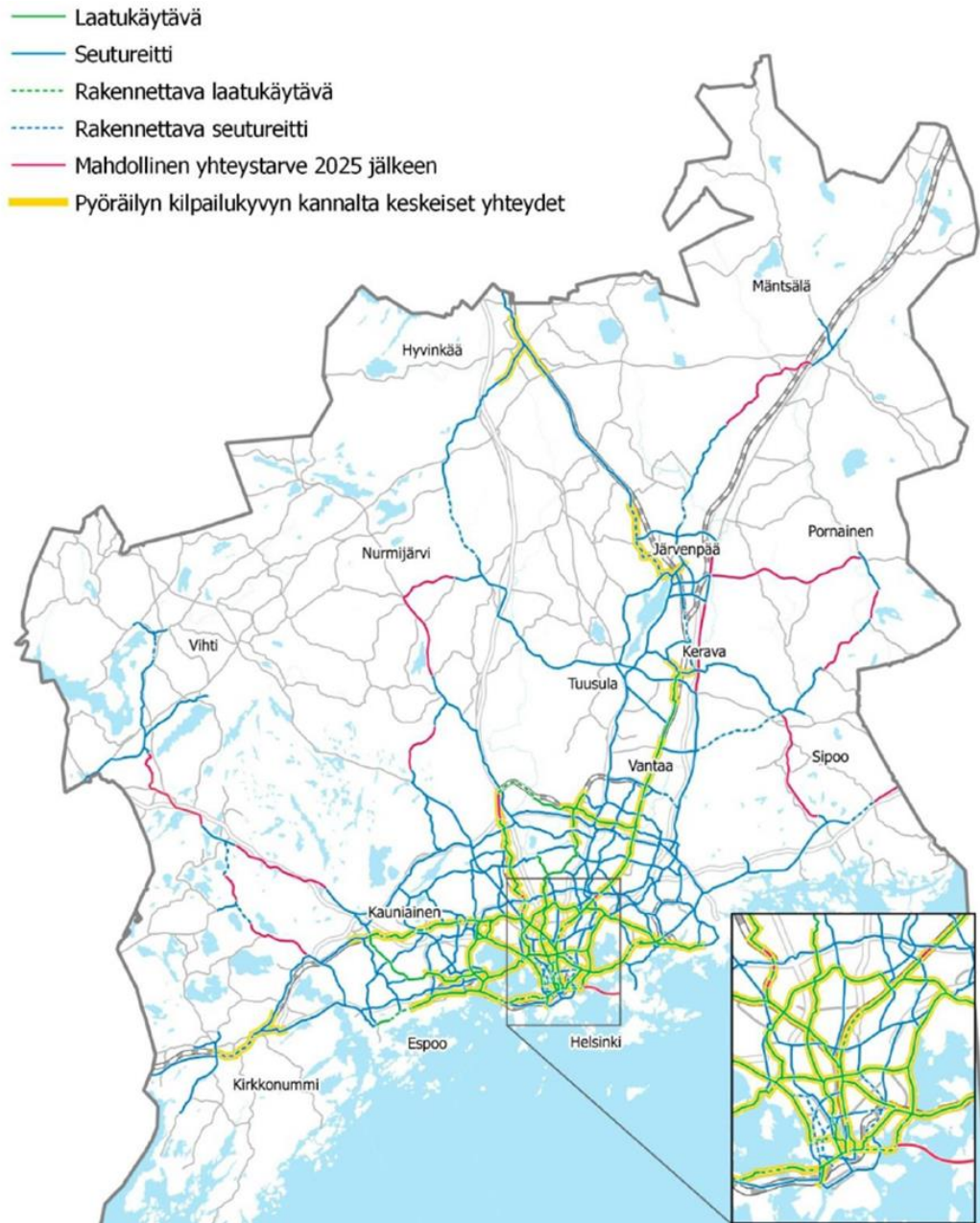
Kaupunkipyöräjärjestelmä on todettu toimivaksi ja arvostetuksi tavaksi edistää pyöräliikennettä. Kaupunkipyörä on kaikkien käytettävissä oleva polkupyörä, jonka käyttäminen edellyttää rekisteröitymistä palveluun ja käyttöoikeuden ostamista joko päiväksi, viikoksi tai kaudeksi (1.4.-31.10.2018). Kaupunkipyörät näkyvät hyvin kaupunkikuvassa ja voivat osaltaan madaltaa kynnystä pyöräillä. Ne myös helpottavat liityntää joukkoliikennejärjestelmään ja sujuvoittavat siten liikkumista.

Helsingin seudulla on kaupunkipyöriä Helsingin kantakaupungissa, Lauttasaassa, Munkkiniemessä sekä Espoon Matinkylässä, Olarissa, Niittykummussa, Tapiolassa ja Leppävaarassa yhteensä 2550 pyörää 255 asemalla.

Vuonna 2017 kaupunkipyörillä tehtiin yhteensä 1,5 miljoonaa matkaa. Yli puolet matkoista (60 %) teki noin viidennes käyttäjistä. 80 % matkoista tekivät ne, jotka asuvat kaupunkipyöräaseman alueella. Kaupunkipyörien käyttäjille suunnatussa kyselyssä vuonna 2017 (N=7940) palveluun oltiin tyytyväisiä. Vastanneista käyttäjistä 31 % kertoi saaneensa kaupunkipyörästä myös rahallisia hyötyjä ja 69 % ajallisia säästöjä. Lisäksi 14 % vastaajista kertoi kaupunkipyörän korvanneen automatkoja. Kyselyyn vastanneista 73 % oli helsinkiläisiä ja 8,5 % espoolaisia, mutta käyttäjiä oli kaikista Helsingin seudun kunnista ja seudun ulkopuoleltakin. Kaupunkipyöräjärjestelmän käytettävyyden näkökulmasta onkin keskeistä, että järjestelmiä laajennettaessa yhdellä rekisteröitymisellä voi käyttää kaupunkipyöriä kaikissa seudun kunnissa.

Seudullinen koordinoitiresurssi

Pyöräliikenteen pääverkon toteuttaminen on ollut yhtenä pyöräliikenteen edistämisen kärkihankkeista seudullisissa liikennejärjestelmäsuunnitelmissa jo pitkään ilman merkittäviä edistysaskeleita. Yhtenäisen, toimivan pääverkon toteuttaminen ja ylläpito edellyttävätkin uusia tapoja varmistaa verkon toteutus. Koordinoituvuuden päätarkoitus on etsiä ja ottaa käyttöön näitä uusia tapoja laadukkaan, kuntarajat ylittävän, yhtenäisen pääverkon toteuttamisen varmistamiseksi.



Kuva 20. Helsingin seudun keskeiset pyöräliikenteen yhteydet (2014).

Liikenteen uudet palvelut ja teknologiat tukemaan kestävästä liikkumisesta

Tehtyjen analyysien perusteella yhteiskäyttöisillä liikennepalveluilla on markkinapotentiaalia Helsingin seudulla. Kyytien jakaminen on merkittävä keino vähentää liikennesuoritusta, kun taas yhteiskäyttöautot tukevat autotonta elämäntapaa. Jaettujen kyytien suurin potentiaali on säännöllisessä työmatkaliikenteessä, varsinkin pidemmällä seudun alakeskuksista lähtevillä matkoilla. Yhteiskäyttöautojen kysyntä jakaantuu tasaisemmin koko seudulle. Markkina on suuri, ja julkisen toimijan ohjauksella on oltava merkittävä rooli. On tärkeää, että kulkumuotojakauman muutokset tapahtuvat pääosin henkilöautoliikenteestä, eivätkä joukkoliikenteestä, kävelystä tai pyöräilystä. Tässä olennaista on erityisesti liikennepoliittinen ohjaus, kuten henkilöautoliikenteen hinnoittelu ja pysäköintipolitiikka.

Vuokrattavien henkilöautojen lisääntyminen nopeuttaa tehokkaasti autokannan uusiutumista ja alentaa henkilöliikenteen aiheuttamaa päästökuormitusta.

Toimenpiteet:

- Lippujärjestelmien yhteentoimivuutta parannetaan
- Kyydinjakopalveluja suunnataan ja tuetaan erityisesti alueilla, jossa ne kilpailevat henkilöauton kanssa ja jossa palvelut eivät edisty markkinaehtoisesti
 - Kutsuohjatun järjestelmän pilotti
 - Kyydinjakoalustojen tukeminen
- Kunnat ja muut vastuutahot suunnittelevat ja toteuttavat tarkoituksenmukaisella tasolla infratoimet, jotka ovat edellytyksenä kyydinjako ja first/last mile –palveluille keskeisissä solmupisteissä
- Laaditaan seudullisena yhteistyönä yhteiskäyttöautojen edistämissuunnitelma
- Tieliikenteen automatisaatioon varaudutaan

Lippujärjestelmien yhteen toimivuuden parantamisella tavoitellaan käyttäjille helposti ostettavia matkoja, joihin riittää yksi lippu. Maksamiseen ja tilaamiseen sovitetaan myös muuta liikennepalveluiden tarjontaa, esimerkiksi liityntäpysäköintiä. Yhtenä keinona on markkinaehtoisien liikenteen kanssa tehtävät sopimukset lippujen yhteiskäyttöisyyttä koskien (esim. HSL-alueen U-liikenne). Hyödynnetään liikennepalvelulain mukaisia mahdollisuuksia muun muassa lipunmyyntirajapintoja avaamalla. Lippujen ristiin käyttöä voidaan myös edellyttää esimerkiksi ELY-alueen kilpailutuksissa.

Julkiset toimijat (kunnat/HSL) laativat yhteisen määrätietoiseen toteutukseen tähtäävän suunnitelman, jossa määritellään yhteiskäyttöautoille tarjottavien pysäköintipaikkojen edistämistoimet sekä toteutuspolku. Yhteiskäyttöautojen edistämistoimet tulee painottaa vähäpäästöisiin ajoneuvoihin. Suunnitelmassa tulee tarkastella myös latausmahdollisuuksia.

Kunnat ja muut vastuutahot suunnittelevat ja toteuttavat tarkoituksenmukaisella tasolla infratoimet, jotka ovat edellytyksenä kyydinjako ja first/last mile –palveluille keskeisissä solmupisteissä. Uudenlaiset liityntäkokeilut ovat yksi tapa tuoda liikenteen uusia palveluja testattavaksi seudun eri osiin. Kokeilukohteina esimerkiksi yhteiskäyttöautopalvelut sekä markkinaehtoiset OnDemand-liikennepalvelut (digitaaliset tilaukset). Palveluiden yhdistäminen julkisen sektorin joukkoliikenneinformaatioon on keino tuoda uusille palveluille näkyvyyttä. Pilottikohteina voivat toimia esimerkiksi sellaiset asemanseudut ja solmupisteet, joilla ei ole perinteistä bussiliityntää.

Kansalaisten itse tuottamien ja jakamien kuljetusten (C2C) tukeminen mahdollistaa vähäisen kysynnän ajankohtien ja poikkeuksellisten asiointisuuntien palvelemisen. Tämä voi olla ratkaisu esimerkiksi ilta-, viikonloppu- ja harrastuskyytien tarjontaan alueilla, joilla perinteinen joukkoliikenne ei palvele riittävän monipuolisesti. Julkinen sektori voi helpottaa uusien yhteisöllisten palveluiden käyttöä ja kestävästi liikkumisen palveluiden yleistymistä yhdistämällä palveluiden informaation muuhun joukkoliikenneinformaatioon tai luomalla avoimiin rajapintoihin perustuvan teknisen palvelualustan. Jaettujen kuljetusten tunnettavuutta voidaan lisätä lisäksi pilottihankkeella, jossa selvitetään soveltuvien kyydinjakopalveluiden käyttöä ja valitaan esimerkiksi erilaisia harrastusryhmiä mukaan pilottiin. Julkisen sektorin toimenpiteenä on kyytien jakamiseen liittyen etenkin lisätä tietoisuutta ja hyväksyttävyyttä erilaisille palveluille.

Liikenteen automatisaatioon varautumista jatketaan automaattibussien piloteilla sekä osallistamalla valtakunnallisten toimenpidesuunnitelmien edistämiseen. Datan keräämisen ja hyödyntämisen keinot ovat tässä keskeisessä roolissa. Myös rekkojen letka-ajokokeilua käynnistetään seudulla tai osallistutaan valtakunnallisiin kokeiluihin.



Tieliikenneverkkoa kehitetään tavara- ja joukkoliikenne edellä

Helsingin seudun liikennejärjestelmä pohjautuu tulevaisuudessa yhä vahvemmin raideliikenteeseen. Tieliikenteellä on kuitenkin oma vahva roolinsa erityisesti logistiikassa ja pitkämatkaisessa liikenteessä. Tieinvestoinnit kohdistetaan valtakunnallisesti merkittäviin ja tavaraliikenteen toimivuutta parantaviin kohteisiin. Yleistä liikenteen toimivuutta parannetaan liikenteen hallinnan keinoin. Merkittävin toimenpide tieliikenteen ruuhkautumisen rajoittamiseksi ja toimivuuden varmistamiseksi on ajoneuvoliikenteen hinnoittelu.

Päätieverkon ja logistiikan toimintavarmuutta vahvistetaan vuoteen 2030 mennessä ajoneuvoliikenteen hinnoittelun lisäksi seuraavilla toimenpiteillä:

- Helsingin seudun pääväylien liikenteenhallinta
- Raskaan liikenteen palvelualueet
- Kehä III kehittäminen välillä Askisto-Pakkala
- Lahdenväylän (Vt 4) lisäkaistat Kehä III-Koivukylänväylä sekä Koivukylänväylä-Kulomäentie
- Logistiikan poikittaisyhteyksien kehittäminen valtateiden 3 ja 4 välillä (ensimmäisessä vaiheessa Järvenpää – kt 45)
- Pidetään pääkaupunkiseudun tie- ja katuverkon jäsentelytyön mukainen palvelutaso lähtökohtana verkon muutoksille

Helsingin seudun pääväylät ovat Suomen viikkaimmin liikennöityjä maanteitä. Pääväylien toimintavarmuus on keskeistä niin seudun sisäisen kuin valtakunnallisen henkilö- ja tavaraliikenteen kannalta. Seudun sisäisessä liikenteessä suurimmat liikennemäärät ovat Kehä I:llä, jolla on eniten liikennettä koko Suomessa. Suunnitelmassa erityinen painopiste pääväylien kehittämisessä on logistiikan keskeisissä yhteyksissä sekä valtakunnan tason yhteyksissä.

Syksyllä 2018 valmistellaan asetusta maanteiden ja rautateiden runkoverkosta. Liikenne- ja viestintäministeriön asetuksella määriteltäisiin valtakunnallinen runkoverkko ja sen palvelutaso. Maanteiden runkoverkko palvelee ennen muuta pitkämatkaista liikennettä. Elokuun alussa 2018 voimaan tulleen liikennejärjestelmää ja maanteitä koskevan lain perusteluissa on kerrottu runkoverkon palvelutasosta, joka on muuta tieverkkoa korkeampi. Palvelutasolla tarkoitetaan muun muassa turvallisuutta, kustannustehokkuutta sekä matka-aikaa ja sen ennustettavuutta. Lausunnoilla olleeseen runkoverkkoehdotukseen kuuluvat Helsingin seudulla valtatie 1, 2, 3, 4, 7 ja 25 sekä Kehä III Turunväylän ja Porvoonväylän välisellä osuudella.

Pääväylillä on paljon raskasta liikennettä. Liikennemäärät ovat kasvaneet yli 20 % kymmenessä vuodessa. Ruuhkat ovat levinneet yhä laajemmalle ja kestävät ajallisesti pidempään. Päivittäin on yllättäviä häiriötilanteita, joista suurin osa on liikenneonnettomuuksia. Koko maan suurimmat henkilövahinko-onnettomuustiheydet löytyvät pääkaupunkiseudun kehäteiltä ja säteittäisiltä pääväyliltä.

Helsingin seudun pääväylien liikenteen hallinnan toimenpiteiden avulla parannetaan liikenteen sujuvuutta ja välityskykyä, vähennetään häiriötilanteita ja tehostetaan niiden hoitamista, jolloin matka-aikojen ennakoitavuus paranee. Myös liikenneonnettomuuksien määrä ja vakavuus vähenevät. Hankekokonaisuuden kustannusennuste on 20 miljoonaa euroa arvioitun toteutusajankohdan hintatasossa. Hankkeen hyötykustannussuhteeksi on arvioitu 3,4.

Liikenneturvallisuutta taataan raskaan liikenteen kuljetusten ajo- ja lepoaika-asetuksella. Helsingin seudulla ei kuitenkaan ole riittävästi taukopaikkoja tarjolla lakisääteisten taukojen pitämistä varten. Akuutti tarve on noin 400 raskaan liikenteen autopaikkaa. Erityisesti ympärivuorokautisia palveluita tarjoavat paikat ovat ylikuormitettuja. Raskaan liikenteen palvelualueet digitaalisine järjestelmineen vastaavat tähän puutteeseen. Vuoteen 2030 mennessä toteutetaan puuttuvat palvelualueet ensin Hämeenlinnanväylälle (Vt 3) ja Helsinki-Vantaan lentoaseman ympäristöön (Kehä III) sekä myöhemmin Vt 1:lle. Lahdenväylälle (Vt 4) etsitään toteuttamiskelpoinen paikka. ELY-keskus on koordinoitivastuussa raskaan liikenteen palvelualueiden osalta. Kohteet rahoitetaan ja toteutetaan valtion, kohdekunnan, sijaintikunnan ja yksityisen toimijan kesken valmisteltavan vastuunjako- ja toteuttamismallin mukaisesti *[vastuunjako- ja toteuttamismalli valmistuu lausuntovaiheessa]*. Hyvin alustava kustannusennuste on pelkän pysäköintikentän osalta noin 20 miljoonaa

euroa [kustannusennuste tarkentuu loppuvuoden 2018 kuluessa]. Lisäksi tarvitaan katu- ja liittymäjärjestelyjä sekä palvelurakenteen edellyttämä infrastruktuuri. Lisäksi toteutetaan palvelualueisiin liittyvä tietojärjestelmä, jolla varaaminen, maksaminen, mahdollinen clearing rahoittajien suuntaan sekä datan saanti alueiden käytöstä mahdollistetaan.

Liikenteen hallinnan toimenpiteiden lisäksi päätieverkon toimintavarmuutta vahvistetaan palvelutasolähtöisesti myös infraa kehittämällä. Toimenpiteet kohdistetaan valtakunnallisesti merkittävälle verkon osille Kehä III:lla ja Lahdenväylällä sekä täydennetään puuttuvia logistiikan poikittaisyhteyksiä valtateiden 3 ja 4 välillä. Infrahankkeiden suunnittelu- ja toteutusvastuu on Liikennevirastolla ja ELY-keskuksella.

Logistiikan toimintaedellytykset Helsingin seudulla varmistetaan kehittämällä nykyistä verkkoa ja täydentämällä logistiikan yhteyspuutteita Keski-Uudellamaalla. Logistiikan kannalta keskeisiä ovat valtakunnallisesti merkittävät yhteydet (E18, vt 3 ja vt 4 sekä Vuosaaren sataman ja Helsinki- Vantaan yhteydet), logistiikan laatureitit (vt 25, mt 148 ja Sköldvikin satamayhteydet) sekä muut tärkeät logistiikan ja jakelun yhteydet (kt 55, Kehä I, päätieyhteydet Kehä I ja Kehä III välillä sekä yhteydet Länsisatamaan). Valtatie 25 (Hanko–Hyvinkää–Mäntsälä) ja kantatie 55 (Mäntsälä–Porvoo) muodostavat yhdessä Uudenmaan pohjoisen kehätien, ns. Kehä V -yhteyden, joka on logistiikan kannalta merkittävä.

Logistiikan painopiste on siirtymässä Kehä III:n tasolta pohjoisemmaksi. Keski-Uudeltamaalta puuttuvat kuitenkin selkeät ja laadukkaat logistiikan poikittaisyhteydet valtateiden 3 ja 4 väliltä valtatie 25 ja Kehä III:n välisellä alueella. Raskaan liikenteen kannalta poikittaisyhteyksien puutteet johtavat joko lisäkustannuksia aiheuttaviin pidempiin reitteihin tai liikenteen hakeutumiseen alemmalle tie- ja katuverkolle. Vuoteen 2030 mennessä toteutetaan Järvenpää–kantatie 45 yhteys. Yhteys palvelee ennen muuta pitkämatkaista tavaraliikennettä. Lentoaseman pohjoispuolinen ns. Kehä IV -tason yhteys (maantie 152) on tärkeä maankäytön (mm. Tuusulan Focus-alueen) kehittämisen kannalta ja palvelee eri tarpeita kuin pohjoisempi yhteys. Myös sen suunnitteluvalmiutta edistetään ja se voidaan toteuttaa vaiheittain maankäytön niin edellyttäessä. Pitkällä tähtäimellä logistiikan kehittämissuunnitelmaan kuuluu myös varautuminen Itäisen radanvarsitien ja Hyvinkään itäisen ohikulkutien toteuttamiseen.

Suunnitelma sisältää tiemaksut, joita selvitetään tarkemmin kappaleessa 4.4. Tiemaksut vähentävät henkilöautoliikenteen määriä ja lisäävät joukkoliikenteen matkustajamääriä. Suhteellisen pienet liikennemäärämuutokset voivat vaikuttaa erittäin suuresti ruuhkautuvuuteen ja sen tuomiin matka-aikavaihteluihin. Ilman tiemaksuja tieverkon kehittämistarpeet ovat monin kerroin suuremmat kuin tiemaksuilla. Valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman laatimisesta määrätään laissa liikennejärjestelmästä ja maanteistä. Valtakunnallinen liikennejärjestelmäsuunnitelma on 12-vuotinen ja se laaditaan eri hallinnonalojen, alueellisten toimijoiden ja elinkeinoelämän edustajien välisessä laajassa yhteistyössä liikenne- ja viestintäministeriön johdolla. Valtakunnallinen liikennejärjestelmäsuunnitelma valmistellaan seuraavalla hallituskaudella (2019-). Helsingin seutu on aktiivisesti mukana tässä ja tuo kaupunkiseutunäkökulmaa työhön.

Valtakunnallisen liikennejärjestelmän kannalta keskeisiä matkustaja- ja tavaraliikenteen solmukohtia Helsingin seudulla ovat:

- Helsinki-Vantaan lentoasema
- Satamat
- Valtakunnalliset matkustajaterminaalit: Helsingin keskusta, Pasila, Tikkurila, Leppävaara

Valtakunnallisten liikenteen solmukohtien parantaminen ja niiden saavutettavuuden varmistaminen edellyttävät laajaa ja jatkuvaa yhteistyötä toimijoiden, erityisesti kunta- ja valtio-osapuolen välillä.

Valtio toimii yhtä kaupunkia tai kaupunkiseutua laajemman alueen liikenteen edunvalvojana. Valtion intressi Helsingin seudun tieverkolla liittyy valtakunnallisten ja kansainvälisten liikenneyhteyksien toimivuuteen sekä teihin, joilla on erityistä merkitystä seudulliselle tai seutujen väliselle liikenteelle. Myös liikenneyhteydet, jotka johtavat valtion intressissä oleviin liikennekohteisiin ovat valtion kiinnostuksen kohteita. Helsingin seudulla tällaisia ovat tieliikenteen kannalta Helsinki-Vantaan lentoasema, Kampin linja-autoliikenteen kaukoliikenneterminaalit sekä Vuosaaren satama ja Länsisatama.

Jos nykyisin valtion hallinnoimia teitä muutetaan kaduiksi esimerkiksi boulevardisoinnin yhteydessä, tarvitaan seudullinen toimintamalli huolehtimaan seudullisesti ja valtakunnallisesti merkittävän liikenneverkon toimivuudesta. Se tarkoittaa muun muassa yhteisiä liikenteenhallinnan linjauksia, liikennejärjestelyjen

yhteissuunnittelua ja rakennustöiden ajoituksen synkronointia niin, että liikenneverkon toimintavarmuus ja matka-aikojen ennakoitavuus säilyvät hyväksyttävällä tasolla myös pitkäkestoisten rakennustöiden aikana.

Datan avulla optimoidaan liikennejärjestelmää

Liikennealalla on tapahtumassa lähivuosisikymmeninä suuria muutoksia, jotka edellyttävät datan entistä parempaa hyödyntämistä: automaattisten ajoneuvojen ennakoidaan tulevan yleiseen käyttöön, liikkumispalvelu- ja liikennöintimarkkinat avautuvat kilpailulle. Digitaalisen teknologian kehitys muuttaa kuluttajien odotuksia esimerkiksi reaaliaikaista informaatiota kohtaan ja samalla reaaliaikaisen datan kerääminen halpenee ja helpottuu.

Keskeisiä toimenpiteitä datan hyödyntämiseksi ja tiedonkeruun mahdollistamiseksi ovat:

- Nykyisten datavarantojen inventaari sekä mahdollisuuksien tunnistaminen (mm. parkkihallit, nopeusvalvontakamerat, julkisen liikenteen ajoneuvojen paikannus)
- Aktiivinen rooli verkottuneiden ajoneuvojen datanvaihdon standardien kehityksessä
- Avoimuuden ja datan käyttöoikeuksien määrittely hankinnoissa sekä datan jakamisen mallien kokeileminen (sopimuksin ja toimintatavoin) yritysten kanssa
- Liikkumisdatan avaaminen loppukäyttäjien ja palvelutuottajien käyttöön (esim. nousijamäärät tunneittain ja parkkipaikkojen saatavuus)
- Verkkotason liikennevalo-ohjausmenetelmä
- Muuttuvien nopeusrajoitusten aktiivinen käyttö
- Liikenteen ruuhkatietopalvelu

Varaudutaan valtakunnallisesti tärkeisiin ratayhteyksiin

Helsingin seudun kytkeminen nopeilla raideyhteyksillä muihin Suomen kaupunkiseutuihin sekä Pietarin ja Tallinnan suuntiin on pitkällä tähtäimellä erittäin tärkeää. Kaavoituksessa ja suunnittelussa tulee varautua siihen, että Uusimaa-kaavassa esitettyjä pitkän aikavälin varauksia voidaan toteuttaa. Tunnistettuja yhteystarpeita ovat esimerkiksi Lentorata, Helsinki-Turku nopea ratayhteys (ja Länsirata), Helsinki-Tallinna tunneli sekä Itärata.

MAL 2019 –suunnitelman liikenneinvestoinnit

Päätetyt/rakenteilla olevat hankkeet (Ve0)

Klaukkalan ohikulkutie
 Pasila-Riihimäki 1. vaihe, Pasilan läntinen lisäraide ja Helsingin ratapihan toimivuuden parantaminen
 Länsimetro Matinkylä-Kivenlahti
 Raide-Jokeri
 Kruunusillat

Liikenneinvestoinnit vuoteen 2030 mennessä

Jatkuvat kehittämissuunnitelmat

Liikenneinfran pienet parantamishankkeet (KUHA)	300 M€ (30 M€/vuosi)
Pyöräliikenteen pääverkko	200 M€ *
Helsingin raitioliikenteen kehittämissuunnitelma	60 M€
Helsingin seudun pääväylien liikenteen hallinta	20 M€
Liityntäpysäköinnin toimenpidesuunnitelma	80 M€ *
Meluntorjunnan toimenpidesuunnitelma	67 M€ *
Raskaan liikenteen palvelualueet	20 M€

* Voivat toteutua osittain tai kokonaan KUHA-kokonaisuudessa

Pikaraitiotieverkon kehittäminen

Mellunmäki-Tikkurila-Aviapolis-Lentoasema	260 M€
Vihdintien pikaraitiotie Pohjois-Haagaan	48 M€
Viikin-Malmin pikaraitiotie	200 M€
Tuusulanväylän pikaraitiotie Käskynhaltijantielle	25 M€
Matinkylä-Suurpelto-Kera-Leppävaara	182 M€

Raskas raideliikenne

Rautatieliikenteen toimintamallit ja pienet infratoimet	
Pisaratien liikennöintisuunnitelman ja ratasuunnitelman tarkistus	
Metron kapasiteetin varmistaminen	
– Metron kääntöraide Matinkylässä	100 M€
– Metron automatisointi	226-277 M€
Espoon kaupunkirata Leppävaara-Espoo	230 M€
Pasila - Riihimäki kapasiteetin parantaminen 2. vaihe	273 M€
Lähijunaliikenteen seisontavarikot (Päärata ja Rantarata)	50 M€
Vyöhykeliikenteen kalustoratkaisut (LVM)	
Rautatieliikenteen kulunvalvontajärjestelmä ERTMS taso 2	
Valmius aloittaa Pisaratien rakentaminen	

Liittymät, jotka edellytyksenä maankäytön kehittymiselle


Malmin lentokenttäalueen yhteydet (Tattarisillan liittymä, Kehä I ja Lahdenväylä)	93 M€
Kuninkaantammen eritasoliittymä ja Hämeenlinnanväylän lisäkaistat	45 M€
Kehä I Maarinsolmu ja Hagalundin tunneli	46 M€ + tunneli
Lisäksi pienempiä maankäytön kehittymistä edistäviä liittymiä KUHA-hankkeina	

Tieverkon kehittäminen

Kehä III toimivuus (välillä Askisto - Pakkala)	40 M€
Lahdenväylän (Vt 4) lisäkaistat Kehä III-Koivukylänväylä	15 M€
Lahdenväylän (Vt 4) lisäkaistat Koivukylänväylä-Kulomäentie	18 M€
Keski-Uudenmaan logistiikan poikittaisyhteydet	
– 1. vaihe Järvenpää – kt 45	40 M€
– Kehä IV –tason yhteyden (mt 152) suunnitteluvaihtoehtona edistetään	

4.4 Päästöjä vähennetään liikennesuoritetta pienentävin tiemaksuin sekä ajoneuvokantaa uudistaen

Liikenteen päästövähennystavoite saavutetaan vähentämällä tieliikenteen liikennesuoritetta mm. tiemaksuilla sekä ohjaamalla liikenteen energiankäyttöä tehokkaammaksi ja vähähiilisemmäksi. Tiemaksujen tuotot ohjataan seudun liikenteen palvelutason parantamiseen.



Tieliikenteen hinnoittelu tehokas päästö-, rahoitus- ja sujuvuustoimenpide

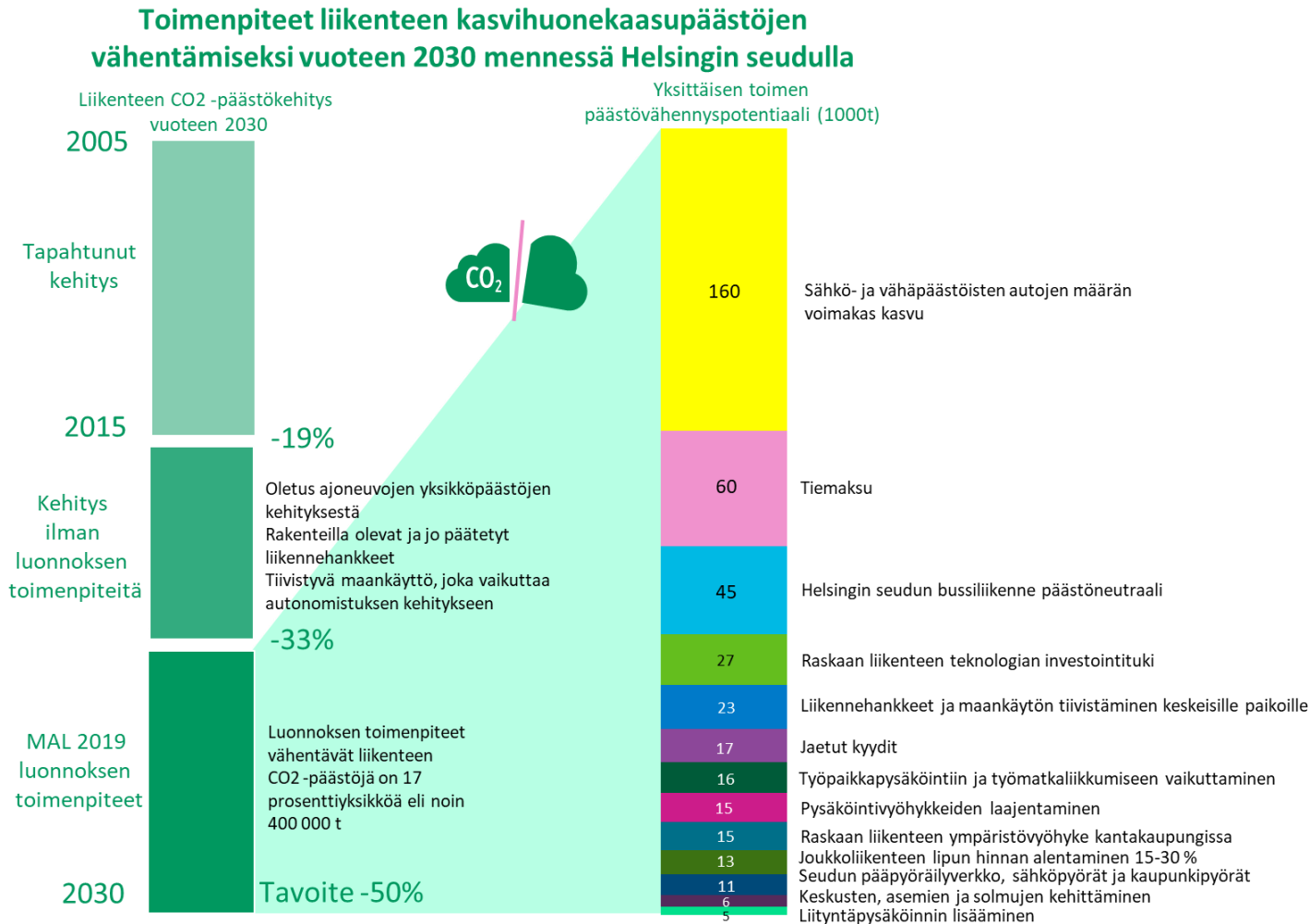
Pysäköintipolitiikalla ohjataan kestävään liikkumiseen

Yhteisin keinoin kasvatetaan sähköautojen ja vähäpäästöisten autojen osuutta

Liikenteen päästövähennystavoite perustuu Suomen sitoutumiseen Pariisin ilmastopöytäkirjaan ja sen perusteella eri taakanjakosektoreille jaettuun päästövähennystavoitteeseen, joka liikenteen osalta on -50 % vuoteen 2030 vuoden 2005 tasosta. Tämä hyväksyttiin raamipäätöksessä MAL 2019 -suunnitelman velvoittavaksi tavoitetasoksi. Kunnilla on myös omia hiilineutraalisuutta koskevia kokonaistavoitteita, jotka voivat olla vielä kunnianhimoisempia, mutta toimenpiteet muilla sektoreilla eivät vähennä liikenteen päästöjä. MAL-suunnitelmaa laadittaessa on otettu huomioon myös kuntien hiilineutraalisuusohjelmissa olevia liikennettä koskevia toimenpiteitä. Asumisen osalta MAL-suunnitelmassa on lisäksi mukana toimenpiteitä, jotka koskevat asumisen ja rakentamisen päästöjen vähentämistä ja edistävät siten osaltaan hiilineutraalisuustavoitteen toteutumista.

Suunnittelun yhteydessä on tarkasteltu joukkoa liikennejärjestelmän toimenpiteitä, joilla liikenteen aiheuttamien kasvihuonekaasupäästöjen määrää voidaan vähentää. Päästövähennystavoitteen saavuttaminen Helsingin seudulla on laskelmien mukaan mahdollista, mutta se edellyttää hyvin laajan toimenpideyhdistelmän toteuttamista. Tarkastelun mukaan tehokkain yksittäinen keino vähentää liikennesuoritetta ja sen aiheuttamia päästöjä on tiemaksu, eli ajoneuvoliikenteen hinnoittelu.

MAL-suunnitelman VE 0:ssa saavutetaan jo päätetyillä toimenpiteillä -33% päästövähennys. Suunnitelmaan on vaikutusten arviointia hyväksi käyttäen valittu riittävä määrä eri toimenpiteitä, joilla -50 % päästövähennys saavutetaan. Suunnitelma on kokonaisuudessaan rakennettu painottaen eri toimenpiteiden valinnassa niiden vaikutusta liikenteen päästöihin.



Kuva 21. MAL 2019 –suunnitelman keinot liikenteen kasvihuonekaasupäästöjen vähentämiseen.

Kuvan 21 vasen pylväs osoittaa v. 2005 jälkeen tapahtuneen kehityksen sekä jo päätettyjen liikennehankkeiden ja toimenpiteiden vaikutuksen liikenteen päästöihin. Näillä saavutetaan 33 % päästövähennys. Oikea pylväs osoittaa MAL 2019 suunnitelmassa esitettävät toimenpiteet ja niiden vaikutuksen liikenteen päästöihin. Päästövähennystavoite - 50 % saavutetaan esitettyjen toimenpiteiden kokonaisuudella, jossa eri toimenpiteet ja niiden vaikutukset kytkeytyvät myös toisiinsa.

Päästövähennyskeinoja ovat sähköautojen määrän voimakas kasvattaminen, tiemaksun avulla saavutettava pienempi liikennesuorite, bussiliikenteen päästöneutraalius koko seudulla, raskaan liikenteen paremman teknologian käyttöön ottaminen investointitukien avulla, uuden maankäytön sijoittaminen tiiviisti ensisijaisille kehittämisvyöhykkeille yhdessä päästövähennystavoitetta painottaen valittujen liikenteen infrahankkeiden kanssa, jaetut kyydit henkilöautoilun sijaan, työpaikkapysäköintiin verotuskäytännön muuttaminen sekä työmatkaliikkumiseen vaikuttaminen yritysکوhtaisin suunnitelmin, pysäköintiin hinnoittelun ja maksullisten pysäköintivyöhykkeiden laajentaminen, raskaan liikenteen ympäristövyöhykkeen käyttöön ottaminen kantakaupungissa, joukkoliikenteen lippujen hinnan alentaminen ohjaamalla tiemaksujen tuotosta 1/3 siihen lisäämättä kuntien subventiota, pyöräilyn edistäminen täydentämällä seudun pääpyöräilyverkkoa, laajentamalla kaupunkipyöräiden tarjontaa ja edistämällä sähköpyöräiden yleistymistä, keskusten, asemien ja liikenteen solmupisteiden kehittäminen sekä liityntäpysäköintiin lisääminen.

Eri toimenpiteitä ja niiden vaikutuksia on tarkemmin kuvattu muualla raportissa, toimenpidekorteissa sekä vaikutusten arvioinnin yhteydessä. Olennaista on koko keinovalikoiman mukana oleminen, yhtään esitettyä toimenpidettä tai ryhmää ei voida jättää pois ilman, että päästövähennystavoitteen saavuttaminen vaarantuu.

Tieliikenteen hinnoittelu tehokas päästö-, sujuvuus- ja rahoitustoimenpide

MAL 2019 -suunnittelussa on tutkittu ja arvioitu tieliikenteen hinnoittelua osana liikennejärjestelmän kokonaisuutta käyttäen pohjana HLJ 2015 -suunnitelman jatkotyönä v. 2016 tehtyä selvitystä ja ottaen huomioon uuden maankäytön ja sen mukaiset liikennemäärät.

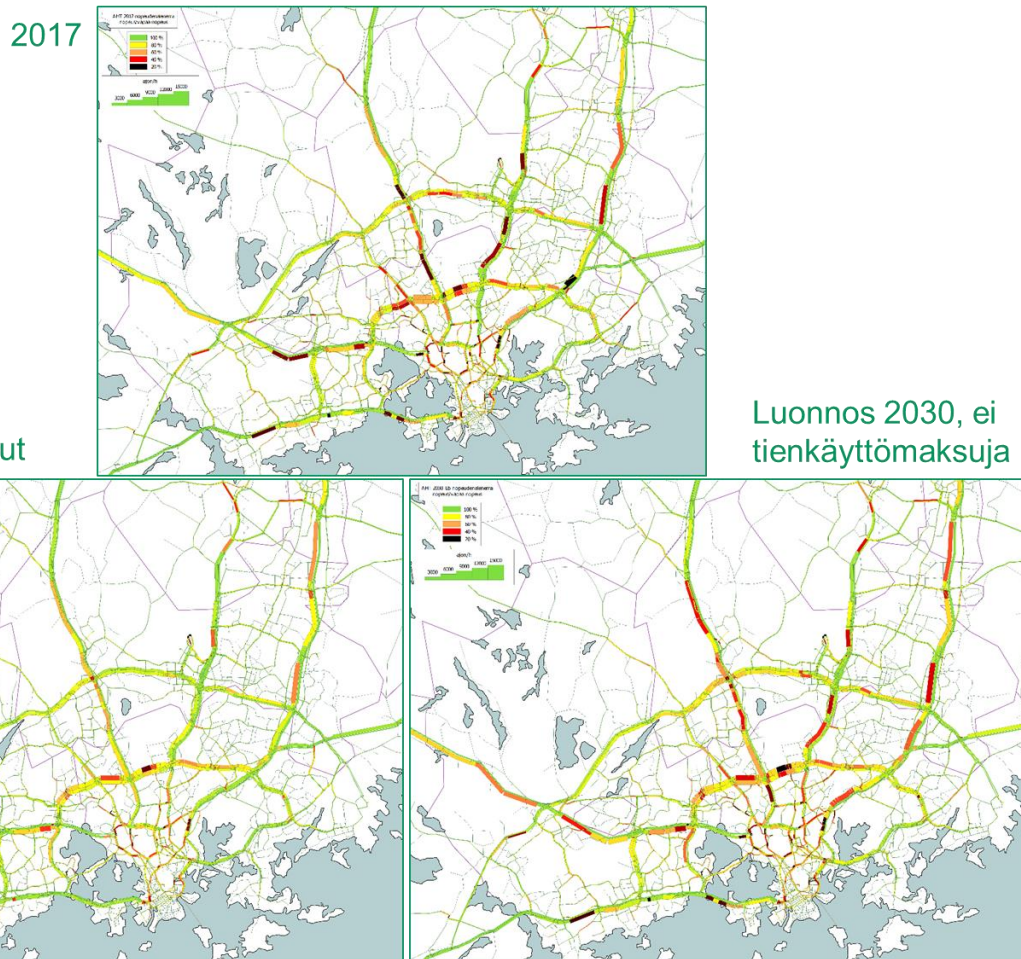
Hinnoittelua on tutkittu seuraavilla lähtöoletuksilla:

- Tuotoilla rahoitetaan seudun liikennejärjestelmän ja palvelutason kehittämistä. Tuottojen ei tule vähentää seudulle tulevaa valtion rahoitusta liikenteeseen
- Oletuksena, että kuntien joukkoliikenteen subventioaste säilyy nykyisellään ja tiemaksujen tuotoista 30 % ohjataan joukkoliikenteen lipun hintojen alentamiseen. Joukkoliikenteen lippujen hintoja voidaan alentaa tällöin koko seudulla keskimäärin 15-30 % painottuen erityisesti niille alueille, joiden asukkaisiin tiemaksut vaikuttavat eniten. 70 % tiemaksujen tuotoista ohjataan investointien rahoitukseen ja palvelutason parantamiseen
- Alemmat tiemaksut vähäpäästöisille/päästöttömille autoille
- *Nettotuotoiksi ns. täysillä hinnoilla on arvioitu 150 M€/vuosi*

Tiemaksut lyhentäisivät matka-aikoja jopa kymmenyksellä, tekisivät matka-ajoista ennustettavampia, sujuvoittaisivat matka- ja kuljetusketjuja mahdollistaen paremmin ennakoitavan matka-ajan sekä tekisivät liikkumisesta turvallisempaa.

Vaikutusten arvioinnin yhteydessä on tutkittu hinnoittelun kohdistumista seudun eri osiin ja asukasryhmiin. Tiemaksut kohdistuisivat kuitenkin vain alle 20 % aamuruuhkassa liikkuvista seudun asukkaista. Voimakkaimmin kustannusvaikutukset kohdistuisivat henkilöauton käyttäjiin asuntoalueen mukaan kantakaupungin alueella ja vähiten KUUMA-kuntien alueella. Asukasryhmien sisällä vaikutus olisi voimakkain suurituloisilla, jotka käyttävät eniten henkilöautoa. Hinnoittelun vaikutus yksityistalouksien vuosikustannuksiin vaihteli ollen enimmillään n. 700–1000 euroa. Tiemaksujen suuruus ei ole merkittävä verrattuna eri alueiden välisiin asumiskustannusten eroihin. Hinnoittelun vaikutus eri alueiden välisiin vetoimatekijöihin edellyttää tarkempaa tutkimusta, joka on mahdollista tehdä tiemaksujärjestelmää tarkemmin suunniteltaessa ja arvioitaessa.

Vaikutusten arvioinnin yhteydessä on tutkittu myös liikennejärjestelmän toimivuutta ilman tiemaksuja. Tällöin ruuhkautuminen pahenisi merkittävästi useilla tiejaksoilla (kuva 22), päästötavoitetta ei saavutettaisi ja jouduttaisiin tekemään liikenteen ruuhkautumisen vuoksi suunniteltua enemmän lisäkaistoja ja muita toimenpiteitä. Tämä johtaisi sisällöltään, vaikutuksiltaan ja kustannuksiltaan täysin erilaiseen liikennejärjestelmäsuunnitelmaan, jolla ei saavutettaisi raamipäätöksessä yhteisesti hyväksytyjä tavoitteita.



Kuva 22. Tie- ja katuverkon ruuhkautuminen aamuhuipputunnissa 2017, 2030 tiemaksuilla ja 2030 ilman tiemaksuja (musta/punainen kuvaa ruuhkaisia kohtia, vihreä ruuhkattomia kohtia).

Liikenteen hinnoittelu on yksi harvoista tehokkaasti autoliikenteessä ajettuja kilometrejä vähentävistä toimenpiteistä, sillä vaikka jonkun muun kulkutavan (esim. joukkoliikenteen) kehittämistoimenpide lisää sen kulkutavan käyttöä, ei voida taata, että sen uudet käyttäjät tulevat juuri autoliikenteestä.

Liikenteen hinnoittelulla pyritään tilanteeseen, jossa tieverkon käyttäjät maksavat kulkutapansa valinnasta aiheutuvia haittoja. Henkilöauton käyttöä ohjaavat asukkaan omat tarpeet arjen sujuvuuden kannalta. He maksaisivat tien käytöstä, jos automatka on riittävän tärkeä, vaikka tarjolla olisi henkilöautolle kilpailukykyisiä vaihtoehtoja.

Päästövähennyskeinona tiemaksu on tehokkain, jos alkuvaiheessa vapautetaan vähäpäästöiset ajoneuvot maksusta, koska siten voidaan edistää vähäpäästöisten ajoneuvojen osuuden kasvua.

MAL 2019 -suunnitelmaa laadittaessa on hyödynnetty myös Liikenteen ilmastopoliitikan työryhmän väliraportissa ”Hiilettömän liikenne 2045 – polkuja päästöttömään tulevaisuuteen” esitettyjä keinoja, ottaen kuitenkin huomioon, että raportti on luonteeltaan skenaariotarkastelu. Tieliikenteen hinnoittelu on raportissa vahvasti esillä myös valtakunnan tasolla esitetyissä päästövähennyskeinoissa. Helsingin seudun etu on olla tieliikenteen hinnoitteluasiassa proaktiivinen ja aloittaa seudulle parhaiten sopivan hinnoittelumallin suunnittelu ja arviointi. Suunnitelmassa esitettävä tieliikenteen hinnoittelun toimenpidepolku on muotoiltu tiedostaen, että suunnittelun aikana ja mm. 5.9.2018 pidetyssä MAL-2019 seminaarissa asiasta on esitetty keskenään erilaisia mielipiteitä.

Toimenpidepolku tieliikenteen hinnoittelun käyttöön ottamiseksi:

- Käynnistetään seudullisen tiemaksujärjestelmän suunnittelu ja arviointi
 - Kehitetään seudulle sen eri osien erilaiset olosuhteet huomioon ottava tieliikenteen hinnoittelujärjestelmä, jonka vaikutukset ovat päästövähennystavoitteiden ja

Yhteisin keinoin kasvatetaan sähköautojen ja vähäpäästöisten autojen osuutta

Valtioneuvoston selonteossa kansallisesta energia- ja ilmastostrategiasta tavoitellaan, että sähköautojen määrä vuonna 2030 olisi vähintään 250 000. Jos Helsingin seudun osuus koko Suomen sähköautoista pysyy nykyisen suuruisena, olisi noin 20 % seudun henkilöautoista tuolloin sähkökäyttöisiä. Tällä sähköautojen osuuden merkittävällä lisäyksellä voitaisiin itsessään vähentää päästöjä vertailuvaihtoehtoon verrattuna arviolta 160 000 tonnia.

Sähköautokannan merkittävä kasvu on tunnistettu yhdeksi tehokkaimmista keinoista vähentää liikenteen hiilidioksidipäästöjä. Vuoden 2018 keväällä Suomessa oli käytössä noin 1600 täyssähköautoa. Samaan aikaan sähköautojen hankintaa tukeneessa Norjassa jo yli puolet uusista autoista on sähköautoja. Vuonna 2017 sähköautojen osuus kaikista Norjan autoista oli noin 8 % ja Oslon kaupungin ruuhkamaksuvyöhykkeellä jo noin 25 % ajosta tapahtuu sähköautoilla. Kasvun taustalla on useita kannustimia, mm. verohelpotukset ja pysäköintietuudet. Esimerkiksi Ilmastopaneeli (2018) nostaa huomionarvoiksi ohjauskeinoiksi polttoaineverotuksen, autojen verotuksen, hankintahinnan tukemisen, latausinfrastruktuurin tukemisen, sähköautoille tarjottavat edut ja informaatio-ohjauksen. Heinäkuusta 2018 eteenpäin Ruotsin hallitus käynnisti bonus-malus-järjestelmän, jossa tuetaan vähäpäästöisiä ajoneuvoja 10 000–60 000 SEK (1100€ – 6700€) suuruisella hankintatuella. Samalla nostetaan ajoneuvoveroja polttomoottoriautoille. Tämän ennakoidaan entisestään parantavan sähköautojen ja ladattavien hybridien kauppaa.

Sähkön hyödyntäminen liikenteen käyttövoimana ei aiheuta merkittäviä tarpeita lisätä sähköntuotannon kapasiteettia, mikäli sähköautojen lataaminen ajoitetaan pääsääntöisesti sähkön kulutuksen hiljaisempiin aikoihin. Tulevaisuudessa akkujen latausajankohtaa voi älykkään latauksen avulla säädellä ja siten tuoda merkittävän kysyntäjoustokohteen sähkömarkkinoille. Sähköautojen integrointi osaksi joustavaa sähköverkkoa kaipaava myös hyviä kannusteita ja toimintamallien kehitystä.



Toimenpiteet sähköautojen osuuden merkittävään kasvattamiseen ovat:

- Valtio tukee sähköautojen hankintaa verotuksen ja hankintatuen keinoin
- Valtio tukee sähköautojen latauspisteiden rakentamista
- Kunnissa sujuvoitetaan latauspisteiden rakentamista ja tuetaan markkinaehtoisia kokeiluja
- Otetaan käyttöön laajemmin etuuksia sähköautoille ja vähäpäästöisille autoille esim. pysäköinti, lisäkaistojen kaistaetuudet
- Kunnat huomioivat latausinfraan kaavoituksessa ja tontinluovutusehdoissa
- Julkisorganisaatiot ohjaavat kilpailutuksissa ja kalustohankinnoissa vaihtoehtoisiin käyttövoimiin

HSL:n bussiliikenteessä tavoitteena on leikata joukkoliikenteen lähipäästöjä sekä hiilidioksidipäästöjä yli 90 % vuoden 2010 tasosta vuoteen 2025 mennessä. Tavoitteeseen pääseminen edellyttää uusinta ajoneuvoteknologiaa, biopolttoaineita sekä sähkön hyödyntämistä energianlähteenä. Suunnitelman toimenpiteenä esitetään, että vuoteen 2030 mennessä tavoitellaan kaikessa Helsingin seudun bussiliikenteessä (sis. HSL-alueen ulkopuolisen liikenteen) päästöneutraalia liikennettä. Toimenpide vähentää tarkastelluista yksittäisistä toimenpiteistä kolmanneksi eniten CO₂-päästöjä ja on siten erittäin merkittävä osa kokonaisuutta.

Erilaisten kannustimien käyttöönotossa (pysäköinnin hinta, kaistaetuudet uusilla tieliikenteen kaistoilla) tulee huomioida liikennejärjestelmän kokonaisuus ja välttää tilannetta, jossa sähköautojen suosiminen vaikuttaisi negatiivisesti kävelyn, pyöräilyn ja joukkoliikenteen kilpailukykyyn.

Raskaat ajoneuvot tuottavat noin neljäsosan EU-alueen tieliikenteen hiilidioksidipäästöistä ja noin 5 % kaikista kasvihuonekaasupäästöistä. Osuus on suurempi kuin kansainvälisen ilmailun tai meriliikenteen. Julkiset tahot voivat vaikuttaa raskaiden ajoneuvojen yksikköpäästöjen pienentämiseen, joskin rajallisesti. Toimenpiteet raskaan liikenteen vähäpäästöisyyteen ovat:

- Laajennetaan nykyinen Helsingin kantakaupungin ympäristövyöhyke koskemaan kaikkea raskasta liikennettä sekä selvitetään sen alueellisen laajentamisen vaikutuksia
- Valtion kuljetusyrityksille myöntämällä investointituilla kasvatetaan biopolttoaineilla, kaasulla ja sähköllä kulkevien ajoneuvojen osuutta
- Kuljetusyrittäjien energiatehokkuussopimukset tai muut vastaavat toimivat edellytyksenä valtion myöntämille investointituille

4.5 Miten suunnitelma rahoitetaan?

Asuntotuotannon ja asumisen rahoitus

MAL 2019 -suunnitelma sisältää mittavia asuntoinvestointeja. Pääosin asuntoinvestoinnit tehdään yksityisinä investointeina. Kunnat subventoivat asumista lähinnä säännellyn asuntokannan osalta alhaisempina tontinvuokrina, maanmyyntituloina sekä maankäytösopimuksissa pienempinä sopimuskorvauksina. Kokonaisuuden toteutumiseksi tarvitaan lisäksi mittavat investoinnit kunnilta tonttien rakentamiskelpoisiksi saattamiseksi sekä palveluiden turvaamiseksi.

Asumiseen liittyvät valtion tuet voidaan jakaa kysyntä- ja tarjontatukiin. Asuntotuotannon osalta valtion tukeman asuntotuotannon osalta ovat käytettävissä valtion tarjontatuet.

Asuntotuotannon tasoksi on määritelty suunnitelmassa 16 500 asuntoa vuodessa. Näistä asunnoista PKS-kaupungeissa toteutettaisiin 12 600 asuntoa ja Kuuma-kunnissa 3 900 asuntoa. Näistä asunnoista säänneltyinä toteutettaisiin 4 600 asuntoa, joista PKS-kunnissa toteutettaisiin 3800 asuntoa ja Kuuma-kunnissa 800 asuntoa. Vuosittain Helsingin seudulla on tarve 4 600 asunnon valtion takauksen (n. 700 miljoonan valtuus), käynnistysavustuksen (46 miljoonaa, nykyisen tason mukaan laskettuna 10 000 €/asuntoa) sekä tarpeellinen määrä investointiavustuksia erityisryhmien (opiskelijat, nuorisoasunnot, ikääntyneet, päihde- ja mielenterveyskuntoutujat, kehitysvammaiset, asunnottomat) tason nostamiseksi ja laitoshoidosta luopumiseksi. Lisäksi on tarpeellista turvata nykyinen taso muiden valtion tukimuotojen osalta (korjausavustukset vammaisten ja vanhusten asuntojen korjaamiseen, esteettömyysavustukset, hissiavustukset, avustukset asumisneuvontaan).

Uusina tukimuotoina MAL 2019 -suunnitelman kokonaisuuden rahoittamisessa ovat energia- ja korjausavustukset taloyhtiöiden energiakorjausten tekemiseksi kansallisiin päästövähennystavoitteisiin pääsemiseksi. Toisena mittavampana asuinympäristöjen kokonaiskehittämiseen ja eriarvioistumiskehityksen pysäyttämiseen tähtäävän myönteisen erityiskohtelun ohjelman rahoittaminen erillisen kehittämisavustuksen turvin. Myönteisen erityiskohtelun ohjelman vaikuttavuuden tukemiseksi tulee jatkaa vähintään nykyisellä tasolla asumisneuvojatoiminnan taloudellista tukemista.

Tarjontatukina seudun asukkaille on maksettu asumistukena sekä toimeentulotuen asumismenoina merkittäviä summia. Viime vuosien aikana asumistuen saajien määrä on ollut kasvussa mutta parantuneen työllisyystilanteen vuoksi kasvu on taittunut.

Liikennejärjestelmäkokonaisuus

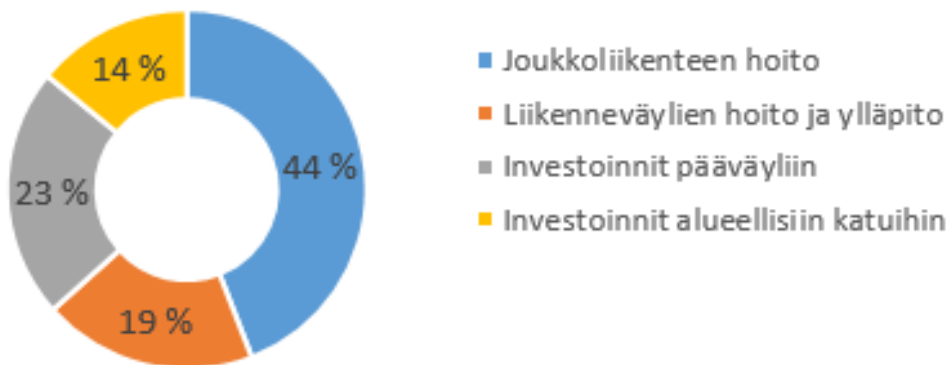
Helsingin seutu tuottaa reilusti yli kolmanneksen (38 %) Suomen kansantuotteesta, seudulla sijaitsee lähes neljännes toimipaikoista ja kolmannes yrityssektorin henkilöstöstä. Viime aikoina erot muuhun maahan ovat jopa kasvaneet. Pitkittyneen taloudellisen taantuman jälkeen seudun tuotannon kasvu nousi plussan puolelle jo vuonna 2014, kun muualla maassa positiivinen kehitys alkoi vasta vuoden 2016 aikana. Voidaan perustellusti siis todeta, että Helsingin seutu on Suomen talouden moottori, jonka kestävä kasvun turvaaminen on tärkeää koko Suomelle ja sen kilpailukyvyllä. Tämän seudullisen kasvun turvaaminen sopimuskaudella ja kilpailukyvyn vahvistaminen edellyttävät kuntien lisäksi myös valtion osallistumista ja sitoutumista seudulliseen liikennejärjestelmän kehittämiseen.

Huolimatta tämän hetkisestä talouden noususuhdanteesta ovat julkisen talouden näkymät pitkällä aikavälillä epävarmoja mm. työikäisen väestön pienentymisestä johtuen. Epävarmuuksien johdosta ei ole perusteita olettaa liikennejärjestelmän rahoitustason merkittävää kasvua koko sopimuskaudelle. Rahoituksen ennustettavuuden heikentymisestä johtuen suunnitelman valmistelussa on haettu kustannustehokasta rahoituksen ja toimenpiteiden kokonaisuutta, joka varmistaisi suunnitelmassa esitettyjen seudullisten kehittämishankkeiden toteutumisen. Tämä tarkoittaa nykyisen rahoituspohjan uudelleen arviointia. Suunnitelmassa on esitetty yhtenä mahdollisuutena tiemaksu ja siitä saatavien tuottojen ohjaaminen liikennejärjestelmän kehittämiseen sekä lipputulosten osuuden kasvu. Ensisijaisesti tiemaksut vastaisivat muihin seudullisiin tavoitteisiin mutta tiemaksusta saatavat tuotot parantaisivat myös rahoituspohjan ennustettavuutta. Lipputulosten osuuden kasvun voidaan olettaa jatkuvan seudun asukasmäärän ja joukkoliikenteen houkuttelevuuden kasvaessa. Rahoituksen kannalta reunaehdot tulevaisuuden sopimuskaudeksi ovat siis metropolialueen kasvu ja toimintaympäristön epävarmuuksien huomioiminen, jotka vaativat rahoituspohjan vahvistamista.

Nykyinen liikennejärjestelmän rahoitus

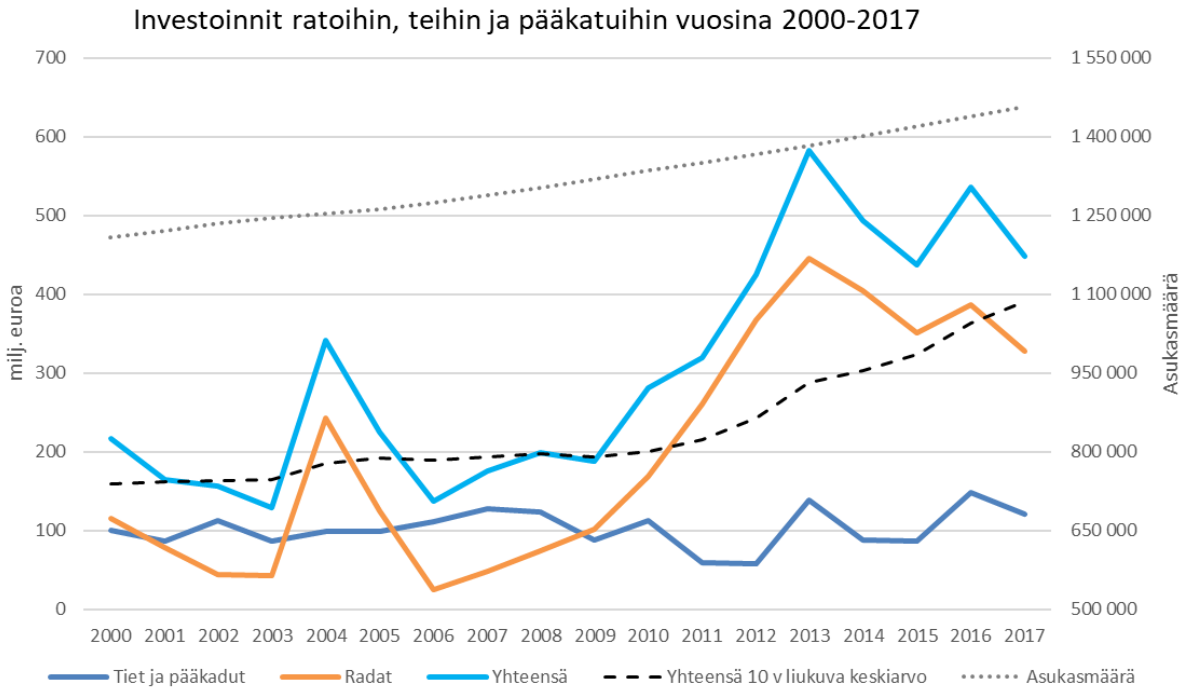
Koko liikennejärjestelmän rahoitustaso on nykytilanteessa (vuonna 2017) yhteensä yli 1,68 miljardia euroa vuodessa. Nykytilanteessa liikenneverkon investointien osuus on 37 % rahoituksesta, liikenneverkon hoidon ja ylläpidon osuus on 19 % ja joukkoliikennepalvelujen osuus 44 % (kuva 23). Nykytilannetta tarkasteltaessa pitkän aikavälin rahoitustasossa korostuu seudullisten liikenneinvestointien (radat, tiet ja pääkadut) merkittävä kasvu 2000-luvun alkuun verrattuna. Liikenneinvestointien taso on ollut viime vuosina seudulla suurten ratahankkeiden vuoksi ennätysellisen korkealla. Liikenneinvestointien kymmenen vuoden liukuva keskiarvo on noussut tänä aikana lähes 150 %, joka selittyy erityisesti ratahankkeiden merkittävällä kasvulla. Vuosien 2008-2017 aikana seudun asukasmäärä on kasvanut 20 %. Samanaikaisesti tiehankkeisiin on investoitu aiempaa vähemmän. Pelkästään pääväyläinvestointien taso Helsingin seudulla oli vuonna 2017 yhteensä noin 450 miljoonaa euroa. (kuva 24)

Liikennejärjestelmän rahoituksen kohdentuminen vuonna 2017 (1 680 M€)



Kuva 23. Liikennejärjestelmän rahoituksen kohdentuminen nykytilanteessa.

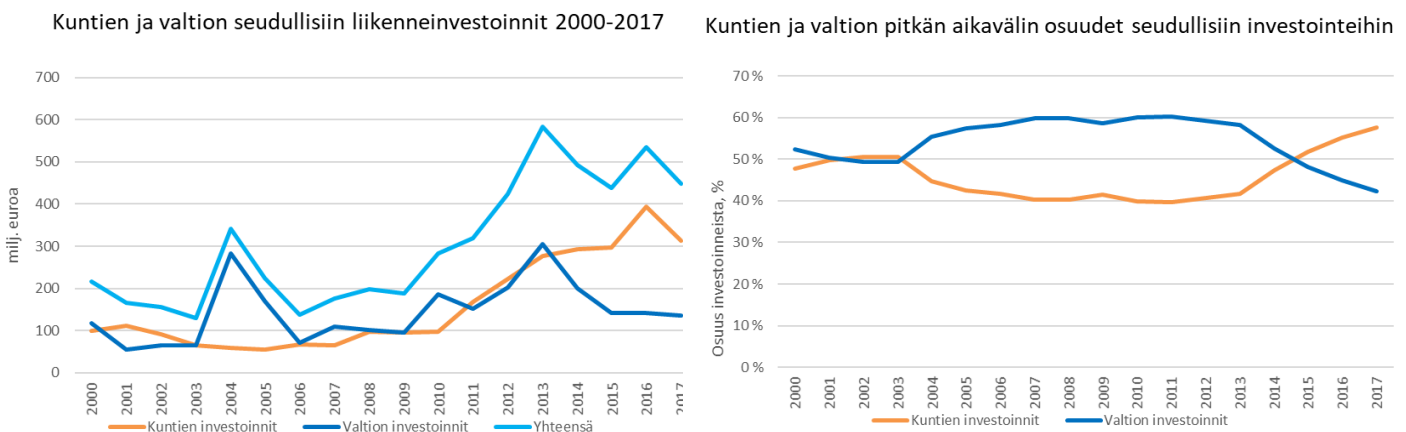
Perinteinen työnjako valtion ja kuntien välillä on ollut, että valtio rahoittaa suurimman osan pääväyläverkon investoinneista, kun taas kunnat tukevat paikallisia joukkoliikennepalveluita ja huolehtivat lisäksi alemmasta katuverkostaan. Tarkasteltaessa pääväylien investointien jakautumista kuntien ja valtion osalta viime vuosina, on edellä mainittu jako muuttunut. Tarkastelujaksolla ovat kuntien investoinnit kasvaneet vuodesta 2013 alkaen ja valtion vastaavasti laskeneet (vasen kuva 25). Muutos näkyy valtion ja kuntien osuuksien pitkän aikavälin kehityksessä, jota on tarkasteltu kymmenen vuoden liukuvan keskiarvon perusteella suhteessa kokonaiskehitykseen. Lähes koko 2000-luvun alun valtion ja kuntien suhde pääväylien investoinneissa on pysynyt lähes vakioisella tasolla 60 - 40 mutta vuoden 2014 jälkeen pitkän aikavälin suhde on kääntynyt toisin päin (oikea kuva 25).



Kuva 24. Liikennejärjestelmän rahoituksen kohdentuminen nykytilanteessa, pääväylät.

Valtio on linjannut liikennepoliittisessa selonteossa (2012), että se on valmis osallistumaan suurten kaupunkiseutujen raideliikenneinvestointien rahoittamiseen. Lähtökohtana on, että kaupunkiratahankkeet toteutetaan 50–50 -periaatteella valtion ja kuntien kesken. Valtio avustaa metron ja kaupunkiraitioteiden rakentamista 30 prosentin osuudella.

Kuluvalla sopimuskaudella valtio rahoitti Kehäradasta käytännössä 70 %, metron laajennuksesta valtion osuus jäi selvästi alle 30 % kustannustason ylityttyä ja esimerkiksi Helsingin raitioverkon laajennuksen kaupunki on rahoittanut kokonaan.

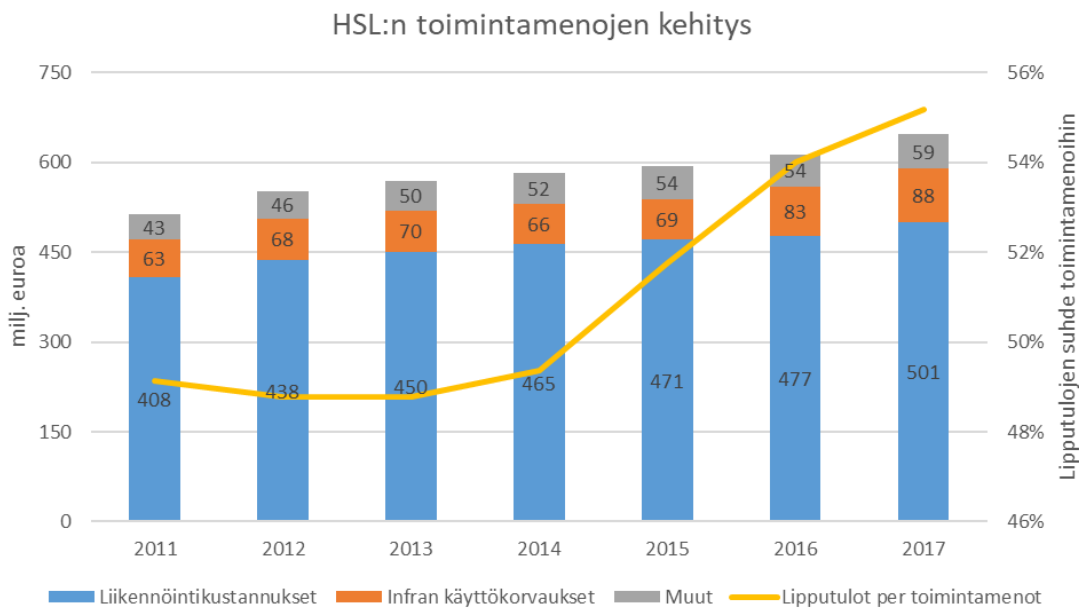


Kuva 25. Kuntien ja valtion osuudet Helsingin seudullisista liikenneinvestoinneista 2000-2017.

Edellä kuvattujen pääväylien lisäksi kunnat huolehtivat lisäksi alemmasta katuverkostaan. Kuntien investoinnit alueellisiin katuihin ovat olleet vuosina 2008–2017 keskimäärin noin 200 miljoonaa euroa vuodessa. Alueelliset katuinvestoinnit ovat nousseet lievästi viime vuosien ajan, mutta vuonna 2015 ne nousivat pääkaupunkiseudulla 65 miljoonalla eurolla noin 245 miljoonaan euroon. Tämä johtui pääasiassa Espoon metroasemien ympäristöjen mittavista asunto- ja katurakentamisista. Investointitaso tulee pysymään korkealla Länsimetron jatkeen varrella olevien uusien asemien ja niiden ympäristöjen rakentamisen johdosta. MAL-

sopimuksen mukaiset, kasvavat asuntotuotantotavoitteet edellyttävät kunnissa myös jatkossa monin paikoin uutta tie- ja katurakentamista.

Investointitason lisäksi myös joukkoliikenteen kustannukset ovat kasvaneet sekä HSL-alueella että muualla Helsingin seudulla. Tarkasteltaessa seudullisesti merkittävimmän toimijan HSL:n kustannuskehitystä vuodesta 2011 vuoteen 2017 ovat kokonaistoimintamenot kasvaneet 26 %, joka selittyy suurelta osin liikennöintikustannusten kasvulla (kuva 26). Lähtökohtaisesti noin puolet tästä rahoitetaan lipputuloilla ja loput kuntaosuuksien perusteella. Toisaalta samaan aikaan kustannusten nousun kanssa ovat lipputulojen kasvaneet selvästi. Tämä näkyy myös lipputulojen ja toimintamenojen suhteen kasvuna yli 6 % -yksiköllä seitsemän vuoden aikana 49 %:sta 55 %:iin. Muutosta selittää seudun asukasmäärän ja joukkoliikenteen matkustajamäärän kasvu sekä joukkoliikenteen lippujen hintojen nousu. MAL-suunnitelman kuuluvien seudullisesti merkittävien joukkoliikennehankkeiden toteutuminen tarkoittaa edelleen infrakorvausten ja operointikustannusten nousua. Joukkoliikenteen kustannusten nousu edellyttää myös uusien rahoituskeinojen tarkastelua.



Kuva 26. HSL:n toimintamenojen kehitys ja lipputulot suhteessa menoihin 2011-2017.

Osa joukkoliikenteen kustannuksia ovat infrakorvaukset. Joukkoliikenteen infrakorvauksilla kohdistetaan yhtenäisen HSL-alueen joukkoliikenteen investoinneista aiheutuvat kulut alueen jäsenkunnille nousujen suhteessa liikennemuodoittain kunnittain. Infrakorvaukset ottavat HSL-alueen kuntien osalta huomioon mistä kunnasta nousija on kotoisin, mutta HSL-alueen ulkopuolelta tulevan nousijan noususta aiheutunutta kustannusta infran käytöstä ei voida nykyisin kohdistaa näiden nousijoiden kotikunnille.

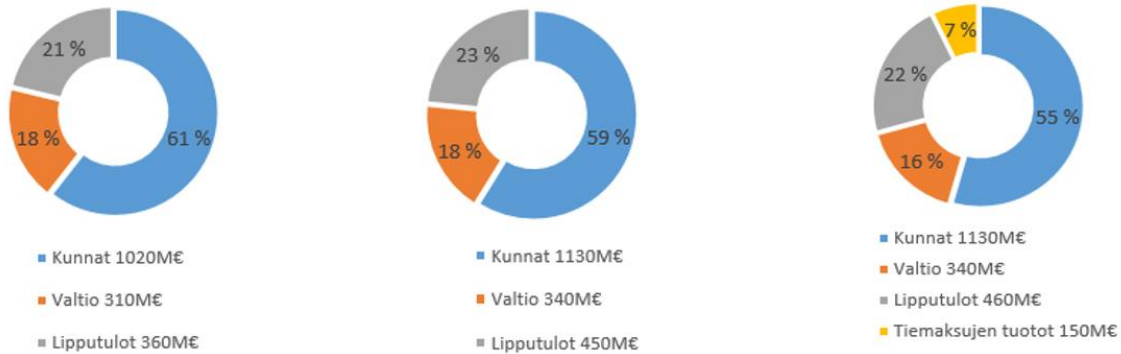
Rahoituksen kohdentuminen ja rahoituspohja suhteessa liikenneinvestointihankkeisiin

MAL 2019 –suunnittelun valmistelussa on selvitetty erilaisia ratkaisuja seudun kasvun edellyttämän liikennejärjestelmän rahoittamiseksi ja rahoituspohjan arvioimiseksi suhteessa sopimuskaudelle esitettyihin investointeihin. Liikennejärjestelmän rahoitus kohdentuu suunnitelmassa vahvasti joukkoliikenne hankkeisiin ja palveluihin. Suunnitelmassa esitetyt investoinnit hankkeisiin (ml. päätetyt hankkeet) on yhteensä arviolta noin 3,8 miljardia euroa vuoteen 2030 asti, joista suurin osa on joukkoliikennehankkeita. Arvioidussa investointien rahoitustasossa on jonkin verran päällekkäisyyttä, sillä esimerkiksi pyöräilyn, meluntorjunnan ja liityntäpysäköinnin hankkeita voidaan rahoittaa kokonaan tai osittain KUHA-rahoituksella (tavoite 30 M€/vuosi). KUHA-ohjelman sisältöä ja rahoitustarvetta tarkennetaan vuoden 2019 alkuun mennessä. Vertailun vuoksi viimeisten 10 vuoden (2008-2017) investoinnit Helsingin seudulla pääväyliin ovat olleet 3,9 miljardia euroa (pl. alueelliset kadut).

Alla olevassa kuvassa on esitetty rahoituspohjan jakautuminen nykytilanteessa sekä vuoden 2030 vertailuvaihtoehdoissa (kuva 27). Vuoden 2017 toteutuneet kokonaismenot operointiin, kunnossapitoon ja investointeihin (vrt. kuva 23) on jaettu rahoituslähteen mukaan valtion, kunnan ja lipputulojen mukaan. Vuoden 2017 toteutuneen jaon perusteella on muodostettu vuodelle 2030 vertailuvaihtoehtojen (ve0 ja ve3) skenaariot

pitkän aikavälin makrotaloudellisten oletusten ja liikennemallista saatujen tietojen perusteella. Vertailuvaihtoehdossa joukkoliikenteen rahoituksen ennustetasossa kehityksessä on huomioitu väestöennuste, joka kuvaa tässä verotulojen kasvuennustetta, oletettu pitkän aikavälin BKT:n kasvun olevan 1,5 %, julkisen talouden supistuvan vuotuisesti n. 0,25 % ja keskimääräisen inflaation olevan 2 % tulevaisuudessa. Lipputulot summa perustuu liikennemallista saatuihin tuloksiin, joita on käytetty myös kustannus-hyöty -analyysissä. Vertailuvaihtoehto ve0 ei sisällä ajoneuvoliikenteen hinnoittelua ja sen tuottoja. Vastaavasti ve3 –vertailuvaihtoehdon rahoitus pohja sisältää tiemaksutuotot vuodesta 2025 alkaen ja suunnitelmassa on laskettu 15-30 % riippuen vyöhykkeen laajuudesta. Suunnitelmassa tiemaksujen avulla vahvistettavan rahoitus pohjan perusedellytyksenä on, että seudulta kerätyt tiemaksujen tuotot kohdennettaisiin seudun liikennejärjestelmän kehittämiseen. Tiemaksut on kuvattu tarkemmin luvussa 4.4.

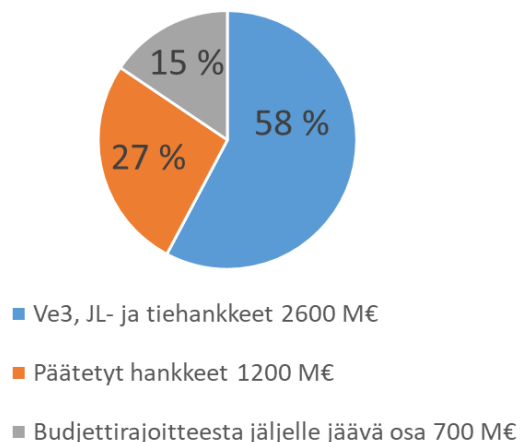
Nykytilanne (1 680 M€) Vuosi 2030 ve0 (1 920 M€) Vuosi 2030 ve3 (2 080 M€)



Kuva 27. Liikennejärjestelmän rahoituksen jakautuminen vuositasolla nykytilanteessa sekä vuonna 2030 ve0 – ja ve3 – vertailuvaihtoehtojen osalta.

Seuraavaksi arvioidaan MAL-suunnitelman liikenneinvestointeja (v3 ja jo päätetyt hankkeet) suhteessa 2020-luvun budjettirajoitukseen, joka on johdettu rahoitus pohjan kohdentumisesta perustuen nykytilanteen mukaiseen jakaumaan ja edellä määritellyyn makrotaloudelliseen kehitykseen. Investointeihin on käytettävissä n. 36 % rahoituksesta. Sen perusteella joukkoliikenteeseen ja teihin (pl. alueelliset kadut) on tulevan vuosikymmenen aikana kumulatiivisesti käytettävissä arviolta 4500 M€, jos ajoneuvoliikenteen hinnoittelu otettaisiin käyttöön vuodesta 2025 alkaen. Esitetyt joukkoliikenne- ja tiehankkeet kattavat n. 85 % 2020-luvun joukkoliikenne- ja tieinvestointiraamista (kuva 28). Joukkoliikennehankkeiden osuus ilman tiehankkeita olisi n. 60 % investointiraamista.

Arvio budjettirahoituksesta tie- ja joukkoliikenneinvestointeja varten 2020-luvulla



Kuva 28. Arvio suunnitelman tie- ja joukkoliikenneinvestoinneista suhteessa 2020-luvun investointiraamiin.

Verrattaessa investointien tasoa suhteessa seudulliseen väestömäärään nykytilanteessa ja vuoden 2030 ennusteen mukaan on investointirahoitusta käytettävissä 14 % vähemmän asukasta kohden 2020-luvun lopussa, mutta rahoituspohjan laajentaminen pitäisi investointitason suhteessa väestökasvuennusteeseen neutraalina. Tarkastelun perusteella rahoituspohjaa olisi tärkeää vahvistaa ja laajentaa, jotta voidaan turvata suunnitelman investoinnit ja taata seudullinen kasvu. On huomioitavaa, että laskemissa ei ole huomioitu korkomenoja, jotka vaikuttavat joukkoliikenteen infrakorvauksiin pääomakulujen kautta.

5 Seudun suuntia vuoden 2030 jälkeen

MAL-visio ja MAL-tavoitteet viitoittavat suunnittelua myös vuoden 2030 jälkeen. MAL 2019 -suunnittelu on strategista ja pitkälle tulevaisuuteen tähtäävää. Mitä kauemmas ajattelemme, sitä vaikeampi tulevaisuuteen on kuitenkin nähdä. Suunnittelun avulla tulevaisuuden haasteisiin tulisi kyetä vastaamaan mahdollisimman tehokkaasti, minimoimaan riskejä ja huomioimaan mahdollisuuksia toimintaympäristön muuttuessa. Toimintaympäristö muuttuu nopeasti ja suunnitelmia onkin tarpeen päivittää säännöllisesti ja mahdollistaa niiden joustavuus.

Vuoteen 2050 ulottuva suunnittelu on väkisinkin epävarmempaa ja epätarkempaa kuin seuraavalle kymmenvuotiskaudelle (vuoteen 2030) tähtäävä suunnittelu, johon siihenkin liittyy epävarmuuksia erityisesti teknologian ja palveluiden kehityksen suhteen. Joitakin tulevaisuuden muutossuuntia voidaan arvioida nykykäsityksen ja tässä ajassa tunnistettujen ja vahvistuvien ilmiöiden perusteella. Tunnistetuista ilmiöistä MAL-suunnittelun kannalta keskeisiä ovat ilmastonmuutos, kaupungistuminen, väestön muutokset (seudun kasvu, väestön ikääntyminen ja maahanmuutto), digitalisaatio ja palveluistuminen, automatisaatio ja robotisaatio sekä taloudessa tapahtuvat muutokset.

MAL 2019 –suunnitelman maankäytön tavoitevuosi on 2050. Seudun maankäyttö tukeutuu vahvasti nykyrakenteeseen myös pitkälle tulevaisuuteen. Kasvu ohjataan nykyiseen kaupunkirakenteeseen ja alueille, joissa joukkoliikenne on kilpailukykyinen vaihtoehto henkilöautolle. Seudun ensisijaiset kehittämisvyöhykkeet, erityisesti asemanseudut ja keskukset ovat asumisen, työpaikkojen ja palvelujen sijoittumisen lähtökohtana. Pidemmällä aikatahtimella seudun kasvu edellyttäneen myös uusia avauksia. Uudet alueet tulee kytkeä kestävästi seudun muihin osiin. Siksi on ensiarvoisen tärkeää, että niiden toteuttaminen sidotaan alueen edellytyksenä olevaan raideinvestointiin ja uusien, autoriippuvaisten vyöhykkeiden synty ehkäistään.

MAL 2019 –suunnitelman liikenteen ja asumisen toimenpiteet suunnitellaan tarkemmin vuoteen 2030 asti mutta niillä varaudutaan myös tätä pidempään ajanjaksoon. Asuntotuotannon riittävyys on varmistettava sekä lyhyellä että pitkällä aikatahtimella. Liikennejärjestelmää kehitetään kestäviin kulkumuotoihin pohjautuvaksi muodostamalla koko seudulle pitkän aikavälin raidevisio sekä sen toteuttamispolku. Pyöräliikenteen verkkoa parannetaan jatkuvasti sekä kattavuudeltaan että laadultaan. Ajoneuvoliikenteen verkkoa kehitetään palvelutasolähtöisesti toteuttamaan keskeisen tie- ja katuverkon visiota. Keskeisen tie- ja katuverkon tulee mahdollistaa automaattiajaminen sekä muut turvallisuutta ja ympäristöä merkittävästi parantavat ratkaisut. Liikenteen hinnoittelua hyödynnetään ohjaamaan liikennejärjestelmää kohti hiilineutraaliustavoitteita.

Helsingin seudun vetovoimatekijöitä on tarpeen vahvistaa ja kansainvälistä sekä valtakunnallista saavutettavuutta edistää niin lyhyellä kuin pitkällä tähtäimellä. Helsinki-Vantaan lentoaseman ja Helsingin satamien toimintaedellytykset sekä joukko- ja tavaraliikenteen maayhteydet tulee varmistaa ja kehittää keskeisen tie- ja katuverkon palvelutasoa tavoitteita vastaavaksi.

Valtakunnalliset nopeat ratayhteydet suunnitellaan ja toteutetaan Tampereen ja Turun suuntiin. Tavoitteena on, että Etelä-Suomen kasvukolmion (Helsingin, Tampereen ja Turun kaupunkiseudut) välinen liikenne toimii sujuvasti 2040-luvulla. Kasvukolmiolla on suurin vastuu koko valtion elinvoimaisuudesta, ja se kilpailee kansainvälisesti muiden metropolien kanssa. Pitkällä tähtäimellä varaudutaan myös Helsinki–Tallinna-tunnelin toteuttamiseen.

MAL 2019 –suunnitelman tunnistettuja toimenpiteitä vuodesta 2030 eteenpäin:

- Kasvihuonekaasupäästöjä leikataan vuoden 2030 tasosta maankäytön ja liikenteen suunnittelulla, taloudellisten ohjauskeinojen avulla, uusia palveluita ja teknologioita kehittämällä ja hyödyntämällä, ruoan ja energian lähituotannolla, päästöjen kompensoinnilla sekä hiilinieluilla siten, että Helsingin seutu on hiilineutraali vuoteen 2050 mennessä.
- Uusi maankäyttö sijoitetaan tiivistävästi ja kestävästi ensisijaisille kehittämisvyöhykkeille ja niiden täydentymisalueille. Mahdollisia laajentumisalueita otetaan käyttöön, mikäli alueen edellytyksenä olevasta liikenneinvestoinnista on sitova päätös.
- Varmistetaan, että seudun asuntotuotanto on riittävää kasvavan väestön tarpeisiin ja mahdollistaa laadukkaan asumisen kaikille väestöryhmille.

- Liikennejärjestelmää kehitetään kestäviin kulkumuotoihin pohjautuvaksi muodostamalla koko seudulle pitkän aikavälin raidevisio sekä sen toteuttamispolku. Joukkoliikenne integroidaan kokonaisuutena juna- ja metroverkosta alkaen.

5.1 Kasvihuonekaasupäästöjä leikataan vuoden 2030 tasosta

Kasvihuonekaasupäästöjä pitää leikata edelleen vuoden 2030 tasosta, jotta seudun hiilineutraalius- ja päästövähennystavoitteet voidaan saavuttaa. Tavoitteena on, että liikenteen kasvihuonekaasupäästöt lähestyvät nolaa ja Helsingin seutu on hiilineutraali vuoteen 2050 mennessä. Keinoina tähän ovat erityisesti maankäytön ja liikenteen suunnittelu, taloudelliset ohjauskeinot, uusien palveluiden ja teknologioiden kehittäminen ja hyödyntäminen, ruoan ja energian lähituotanto, päästöjen kompensointi sekä hiilinielut.

Uusi maankäyttö sijoitetaan kestäväillä kulkutavoilla hyvin saavutettavasti. Vähittäiskauppaa ja muita palveluita ohjataan keskuksiin ja joukkoliikenteen solmukohtiin. Joukko- ja pyöräliikenteen infraa ja palveluita parannetaan myös vuoden 2030 jälkeen. Ympäristöhokkaiden kulkumuotojen yhteen toimivuutta parannetaan solmupisteitä parantamalla ja informaatio-ohjauksella.

Uusia palveluita ja teknologioita kehitetään ja hyödynnetään. Liikenteen hallinnan menetelmät, automatisaatio ja robotiikka sekä big datan käyttö mahdollistavat liikennevirran ja kuljetusten optimoinnin ympäristön ja liikenneturvallisuuden ehdoilla. Viestintäteknologia ja etätyö korvaavat työ- ja asiointimatkoja, ympäristöhokkaat kotiinkuljetukset korvaavat ostosmatkoja. Kuljetuksia voidaan tehostaa ja vähentää paikalla valmistamisen ja 3D-tulostuksen lisääntymisen myötä.

Taloudellisista ohjauskeinoista keskeisin on ajoneuvoliikenteen hinnoittelu. Muita keinoja ovat esimerkiksi ympäristöhaittojen verotus ja muut maksut (kuten pysäköintimaksut) sekä vähäpäästöisen teknologian edistäminen. Nykyisin tunnettuja keinoja vähäpäästöisen teknologian edistämiseen ovat esimerkiksi sähköpyörien tuki, etuisuudet vähäpäästöisille ajoneuvoille ja ympäristöbonukset hankinnoissa sekä erilaiset tutkimus- ja kehittämishankkeet ja pilotit. Erilaisia taloudellisia ohjauskeinoja hyödynnetään ja otetaan käyttöön vuoteen 2030 mennessä ja niiden määrää ja kohdentumista säädetään vaikutusten perusteella.

5.2 Uusi maankäyttö sijoitetaan tiivistävästi ja kestävästi

Uusi maankäyttö sijoitetaan tiivistävästi ja kestävästi ensisijaisille kehittämisvyöhykkeille ja niiden täydentymisalueille. Mahdollisia laajentumisalueita otetaan käyttöön, mikäli alueen edellytyksenä olevasta liikenneinvestoinnista on sitova päätös.

Nykyisen taajamavyöhykkeen ja siihen kytkeytyvien alueiden tiivistäminen ja täydentäminen on keskeistä erityisesti suunnittelujakson alkupuolella. Uudistavaa lisärakentamista hyödynnetään vajaan rakentuneilla alueilla, erityisesti asemanseuduilla ja keskuksissa. Uusia asemanseutuja rakennetaan (esimerkiksi Palopuro Hyvinkäällä) ja asemia otetaan käyttöön maankäytön kehittyessä. Raideinvestointeja edellyttäviä uusia maankäytön laajentumisalueita, kuten Hista Länsiradan varressa ja Östersundom Itämetron jatkeella otetaan käyttöön myöhemmin, jos seudun kasvu sitä edellyttää. Maankäyttö ja sen edellytyksenä oleva liikennehanke suunnitellaan ja toteutetaan yhteen kytkettynä kokonaisuutena.

5.3 Seudun asuntotuotanto on riittävää ja laadukasta

Varmistetaan, että seudun asuntotuotanto on riittävää kasvavan väestön tarpeisiin ja mahdollistaa laadukkaan asumisen kaikille väestöryhmille. Alueiden eriytymiskehitystä hillitään vahvistamalla elinympäristön ja asuntokannan laatua sekä parantamalla asuinalueiden saavutettavuutta.

Helsingin seudulla asumiseen liittyy useita vetovoimatekijöitä, joita läheskään kaikilla maailman kasvavilla kaupunkiseuduilla ei ole, esimerkiksi turvallisuus, puhdas ympäristö, ruuhkattomuus, ihmisten tasa-arvoisuus ja hyvät koulutusmahdollisuudet. Näistä vetovoimatekijöistä on syytä pitää kiinni ja entisestään vahvistaa.

Esimerkkejä toimenpiteistä:

- Asumisen erilaisten rahoitusmuotojen toimivuuden varmistaminen
- Olemassa olevan asuntokannan ylläpito ja epäkurantin kannan purku
- Joukkoliikennehankkeiden ja muiden asuinalueiden laatua parantavien toimenpiteiden kohdistaminen olemassa oleville alueille

5.4 Joukkoliikenne integroidaan kokonaisuutena

Liikennejärjestelmää kehitetään kestäviin kulkumuotoihin pohjautuvaksi muodostamalla koko seudulle pitkän aikavälin raidevisio sekä sen toteuttamispolku. Joukkoliikenne integroidaan kokonaisuutena juna- ja metroverkosta alkaen. Vaihtojen ja solmupisteiden toimivuutta vahvistetaan. Verkostoa laajennetaan vaiheittain pikaraitioteilla pääkaupunkiseudulta alkaen. Verkoston integrointi kokonaisuutena edellyttää suunnittelua ja vaiheistusta.

Esimerkkejä toimenpiteistä:

- Pitkän aikavälin raidevision ja toteuttamispolun muodostaminen ja vaiheittain toteuttaminen
- Vaihtojen parantaminen metron ja junan välillä
- Seudun keskukseen suuntautuvan työmatkaliikenteen ohjaaminen raiteille
- Nopeiden säteittäisten yhteyksien (raskas raide tai bussiyhteys) täydentäminen poikittaisilla pikaraitioteilla
- Raideliikennekapasiteetin merkittävä lisääminen

5.5 Liikennehankkeita vuoden 2030 jälkeen

Vuoden 2030 jälkeen aloitettavat liikennehankkeet parantavat joukkoliikenteen kilpailukykyä ja edistävät Helsingin seudun valtakunnallista saavutettavuutta. Raideverkoston toteuttaminen ja vaiheistus tulee suunnitella yhtenä kokonaisuutena. Pikaraitiotieverkkoa on rakennettava siten, ettei synny irrallisia osuuksia, vaan esimerkiksi varikko- ja kalustotarpeet otetaan alusta saakka huomioon. Vuoteen 2030 mennessä aloitettavat liikennehankkeet muodostavat verkostomaisen rakenteen seudun ydinosaista alkaen. Vuoden 2030 jälkeen raideverkko laajenee uusien maankäyttöalueiden myötä.

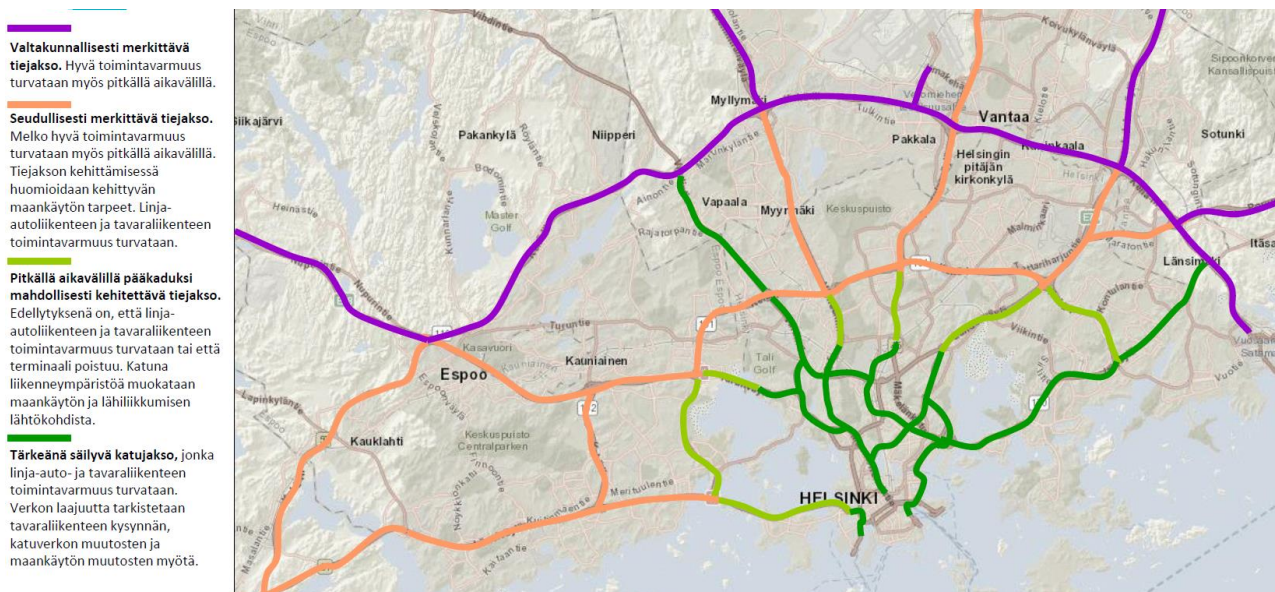
Tunnistettuja liikennehankkeita vuoden 2030 jälkeen:

- Kerava–Nikkilä –radan ottaminen henkilöliikenteen käyttöön maankäytön edellytysten täytyessä [*maankäyttö- ja liikennetarkastelu valmistuu loppuvuoden 2018 aikana*]
- Uudet asemat Kehäradalla ja Pääradalla maankäytön edellytysten täytyessä
- Pikaraitiotieverkon täydentäminen pääkaupunkiseudulla
- Itämetro Mellunmäki–Majvik
- Lentorata
- Länsirata (taajamaliikenne Lohjalle ja Helsinki–Turku nopea ratayhteys)

Länsiradan ja Itämetron uudet maankäyttövyöhykkeet edellyttävät raideinvestoinnin toteuttamista.

Seudun ulkoisia yhteyksiä kehitetään vaiheittain niin tie- kuin rataverkolla. Tie- ja katuverkolla painopiste on joukko- ja tavaraliikenteen toimivuudessa sekä palvelutasotavoitteiden saavuttamisessa. Palvelutasotavoitteiden määrittely on käynnistetty Liikenneviraston, ELY-keskuksen ja Helsingin seudun kuntien yhteistyössä. Työn yhtenä tavoitteena on määrittellä keskeisen tie- ja katuverkon visio 2050, jossa määritellään kehittämissperiaatteet valtakunnallisesti merkittävillä tiejaksoilla, seudullisesti merkittävillä

tiejaksoille, seudullisesti merkittävälle ydinalueen lähestymisjaksoille, pääkaduksi kehitettävälle tiejaksoille sekä pitkämatkaisen linja-auto- tai tavaraliikenteen kannalta merkittävälle katujaksoille.



Kuva 29. Keskeisen tie- ja katuverkon visio 2050 (Pääkaupunkiseudun tieverkon jäsennointi, Liikennevirasto 2018).

Logistiikan poikittaisyhteyksiä Keski-Uudellamaalla täydennetään pitkällä tähtäimellä logistiikan tavoiteverkon ja kehittämisspolun mukaisesti. Logistiikan kehittämisspolun tavoitteena on ratkaista ongelmia oikea-aikaisesti ja kustannustehokkaasti tukien maankäytön kehittämistä suunnittelualueella. Tavoiteverkko kehittää seudullista tieverkkoa siten, että valtatie 4 käytävästä muodostuu Järvenpää - Kantatie 45 -yhteyden kautta sujuva logistiikan laatureitti valtatie 3 suuntaan. Seudulliselle verkolle pyritään ohjaamaan mahdollisimman vähän läpikulkuliikennettä. Pitkämatkainen liikenne, jonka lähtö- ja määräpäät ovat Helsingin seudun ulkopuolella, pyritään keskittämään ympäröiville valtateille 3, 4 ja 25 sekä Kehä III:lle. Valtatie 25 kehittäminen pitkällä tähtäimellä on tärkeää pohjoisena logistiikan poikittaisyhteytenä.

Keski-Uudenmaan poikittaisyhteyksien parantamisen kehittämisspolku:

- Järvenpää - Kantatie 45 -yhteys (toteutus ennen vuotta 2030)
- Kehä IV -pohjoinen linjaus (suunnitteluvalmiuden edistäminen ennen vuotta 2030, toteutus vaiheittain maankäytön ja rahoituksen edellytysten täytyessä)
- Hyvinkään itäinen ohikulkutie (ja itäinen radanvarsitie pitkän aikavälin varauksena pääosin maankäytön kehittämisen tarpeisiin, toteutus vaiheittain)



6 Miten suunnitelma vaikuttaa?

6.1 Tavoitetasojen saavuttaminen

Lähes kaikki MAL 2019 -suunnittelulle asetetut tavoitteet ja tavoitetasot saavutetaan luonnoksen monipuolisella, tehokkaalla ja konkreettisella kokonaisuudella (kuva 30). Alla on kuvattu, mitkä luonnoksen toimenpiteet ovat keskeisiä tavoitetasoihin pääsemisessä ja mitkä ovat luonnoksen vaikutukset suhteessa vertailuvaihtoehtoon (Ve0). Sen jälkeen on kuvattu vaikutusten arvioinnin päätulokset MAL 2019 -tavoitteittain.

MAL 2019 -suunnittelun kärkitavoitteena on leikata liikenteen CO₂-päästöjä Helsingin seudulla vähintään 50 prosenttia vuoden 2005 tasosta vuoteen 2030 mennessä. Liikenteen päästövähennystavoite saavutetaan vuonna 2030, mutta se edellyttää, että kaikki suunnittelut toimet toteutuvat. Jos kaikkia päästöihin vaikuttavia keinoja ei saada käyttöön, tulee joitakin toimenpiteitä kiristää entisestään. Tarvittavat keinot tavoitteen saavuttamiseksi on esitetty kuvassa 21.

Työvoimasaavutettavuus kuvaa seudun houkuttelevuutta ja kasautumisetujen hyödyntämistä. Työvoimasaavutettavuus paranee luonnoksen toimenpiteillä 14 % nykytilanteeseen nähden eli tavoitetaso (10%) ylittyy selvästi. Seutu on entistä houkuttelevampi yrityksille ja asukkaille. Ilman luonnoksen toimenpiteitä työvoimasaavutettavuus jäisi 8 %:iin (Ve0). Luonnoksessa työvoimasaavutettavuuteen vaikuttaa myönteisesti väestön kokonaismäärän kasvu ja sijoittuminen hyvin saavutettaville alueille, etenkin seudun ydinalueille. Myös liikenteen sujuvoitumisella ja joukkoliikenteen lipun hinnan alentamisella on myönteisiä vaikutuksia mittarin arvoon. Tiemaksut ja tieliikenteen ruuhkautuminen puolestaan heikentävät työvoimasaavutettavuutta.

Luonnoksen monipuolisilla toimenpiteillä on mahdollisuus hillitä eriytymiskehitystä Helsingin seudulla. Suurimmat MAL 2019 -suunnittelussa käytettävät keinot alueiden eriytymisen hillintään liittyvät etenkin maankäytön sijoittumiseen sekä asumisen monipuolisuutta koskeviin toimenpiteisiin. Luonnoksessa esitetty konkreettinen myönteisen erityiskohtelun ohjelma, joka kohdistetaan kuntien itsensä määrittelemille alueille, auttaa pitämään tärkeään eriytymiskehityksen teemaan liittyviä toimenpiteitä esillä ja jakamaan hyviä käytäntöjä seudulla.

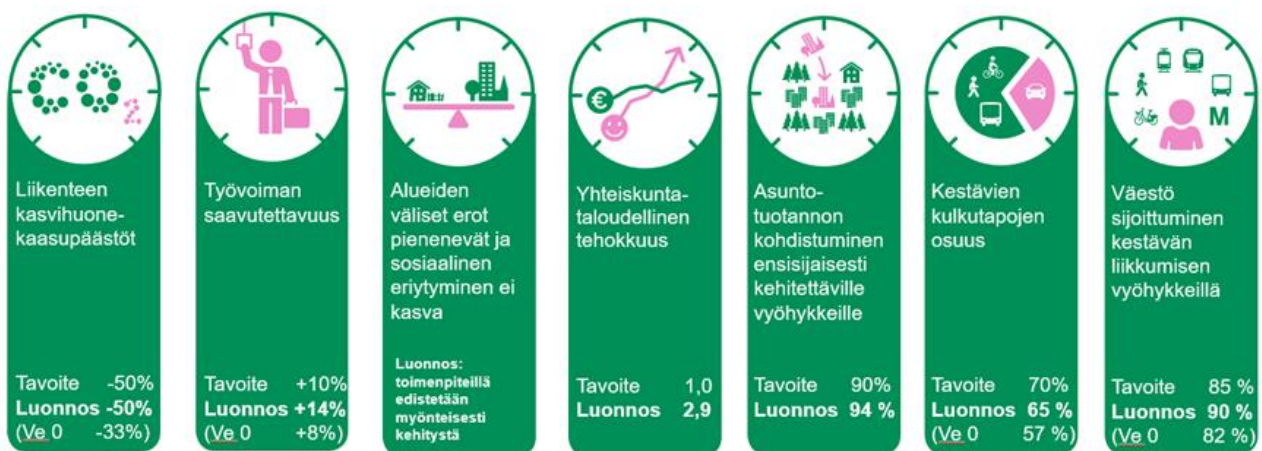
Luonnoksen yhteiskuntataloudellinen tehokkuus eli järjestelmätasolla tehtävän kehittämisen hyöty-kustannus –suhde ylittää asetetun tavoitetason 1. Mittari osoittaa kuinka suuri on suunnitelman yhteiskuntataloudellinen tehokkuus suhteessa vertailuvaihtoehtoon (Ve0). Luonnoksessa aikasäästöjen summa rahana on selvästi suurempi kuin investointikustannukset eli 2,9. Varsinkin uudet pikaraitiot tuovat isoja käyttäjähyötyjä. Tie- ja pysäköintimaksut muodostavat ison kustannuserän käyttäjille, mutta palautuvat tuloeränä julkistalouteen. Joukkoliikenteen suosion kasvu sujuvoittaa tieliikennettä ja vähentää onnettomuuksia.

Suunnittelusta asuntotuotannosta 94 % kohdistuu seudullisesti ensisijaisesti kehitettävälle maankäytön vyöhykkeille, jotka muodostettiin MAL 2019 -prosessin yhteydessä. Asetettu tavoitetaso (90%) ylittyy reippaasti. Mittarissa on tarkasteltu MAL 2019 -suunnittelussa muodostettua asuntorakentamisennusteen sijoittumista.

Luonnoksen toteutuessa yhä useampi seudun asukas kävelee, pyöräilee tai käyttää joukkoliikennettä autoilun sijaan arjen matkoilla. Kestävien kulkutapojen osuus on luonnoksessa 65 % ja vertailuvaihtoehdossa 58 %. Kunnianhimoista tavoitetasoa 70% ei tämän mittarin osalta saavuteta luonnoksen toimenpiteillä. Maankäytön tiivistäminen hyvin saavutettaville alueille, joukkoliikenteen runkoyhteyksien kehittäminen, pyöräliikenteen toimenpiteet, kävely-ympäristöjen kehittäminen, liikenteen hinnoittelu ja joukkoliikenteen lippujen hintojen alentaminen vaikuttavat myönteisesti kestävän liikkumisen lisääntymiseen seudulla.

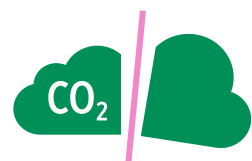
Saavutettavuusvyöhykkeet (SAVU) kuvaavat seudun eri toimintojen, kuten palvelujen ja työpaikkojen, seudullista saavutettavuutta joukkoliikenteen, kävelyn ja pyöräilyn näkökulmasta. Niiden avulla nähdään, mitkä ovat seudullisesti parhaita alueita kävelyn, pyöräilyn ja joukkoliikenteen kannalta ja minne maankäyttö kannattaa suunnata. Luonnoksessa 90 % väestöstä ja vertailuvaihtoehdossa 82 % väestöstä sijoittuu kestävän liikkumisen vyöhykkeille vuonna 2030, mikä ylittää asetetun tavoitetason 85 %. Tunnuslukuun vaikuttaa myönteisesti erityisesti joukkoliikenteen lippujen hinnan alentaminen, maankäytön tiivistäminen ja joukkoliikenteen runkoverkon kehittäminen.

Lähes kaikki tavoitetasot saavutetaan MAL 2019 -luonnoksen toimenpiteillä



Kuva 30. MAL 2019 –suunnitelmalle asetut tavoitetasot ja niiden saavuttaminen luonnoksen toimenpiteillä.

6.2 Vähäpäästöinen – Seutu kasvaa kestävästä ja vähentää päästöjä tehokkaasti



Ilmastonmuutoksen torjuminen on yksi keskeisimmistä ihmiskunnan haasteista nyt ja lähitulevaisuudessa. Kansainvälinen ilmastopaneeli on tuoreimmassa raportissaan (IPCC 2018) arvioinut, että nykyisillä päästötavoitteilla ei tulla pysymään 1,5 asteen lämpötilan nousussa, mistä aiheutuu vakavia seurauksia. Kaupungeilla ja kaupunkiseuduilla on keskeinen rooli ilmastomuutoksen hillitsemisessä. Helsingin seudun maankäytön, asumisen ja liikenteen suunnittelussa on otettu etunoja etenkin liikenteen päästöjen vähentämisessä. MAL 2019 -suunnittelun kärkitavoitteena on leikata liikenteen CO₂-päästöjä Helsingin seudulla vähintään 50 prosenttia vuoden 2005 tasosta vuoteen 2030 mennessä.

Seudulle asetettu liikenteen päästövähennystavoite on mahdollista saavuttaa vuonna 2030, mutta se edellyttää, että kaikki suunnittelut toimet toteutuvat riittäväällä voimakkuudella. MAL 2019 -luonnoksessa on esitetty toimenpidepaketti liikenteen päästöjen vähentämiseksi, mikä on hyvä huomioida kuntien, muiden kaupunkiseutujen, Uudenmaan ja valtion päästövähennystoimenpiteiden valmistelussa. Ilmastotavoitteet todennäköisesti kiristyvät entisestään, ja Helsingin seudun on kyettävä vähentämään päästöjään asetettuja

tavoitteita nopeammin. Tämä korostaa pikaista tarvetta toteuttaa esitettyjä vähennystoimia riittävän tehokkaasti. Helsingin seudun MAL 2019 -suunnittelu toimii suunnannäyttäjänä ja esimerkkinä myös muille kaupunkiseuduille ja tahoille.

Luonnos edistää olemassa olevan yhdyskuntarakenteen tiivistymistä ja täydentymistä, mikä mahdollistaa yhä useammalle joukkoliikenteen käytön, pyöräilyn tai kävelyn myös arjen lyhyillä matkoilla. Etenkin joukkoliikenteen runkoverkon kehittämisellä, maankäytön tiivistämisellä ja joukkoliikenteen lippujen hintojen alentamisella on myönteisiä vaikutuksia kestävien kulkutapojen kasvuun koko seudulla.

Rakennetussa ympäristössä muodostuu merkittävä osuus kasvihuonekaasupäästöistä. Luonnoksen toimenpiteillä edistetään olemassa olevan rakennuskannan ja uudistuotannon energiatehokkuutta. Tavoitteena on myös kehittää ja hyödyntää kestäviä energiatuotannon ratkaisuja, älykkäiden energiaratkaisujen käyttöä ja edistää kiertotalousratkaisuja.

Luonnoksen toimien toteutuessa syntyy painetta luonto-alueille ja ekologisille yhteyksille sekä metsä- ja viheralueille etenkin tiivistettävillä alueilla (esim. Kehä I sisäpuolella). Toisaalta tiivistäminen ja keskittäminen tukee viherverkon säilymistä.

Luonnoksessa ja vertailuvaihtoehdossa maankäytön tiivistäminen aiheuttaa jonkin verran muutospainetta valtakunnallisesti merkittävien rakennetun kulttuuriympäristön alueilla (RKY 2009) ja maakunnallisesti merkittävillä kulttuuriympäristön alueilla pääasiassa pääkaupunkiseudulla. Muutokset kohdistuvat erityisesti Helsingin kantakaupunkiin sekä raideverkoston läheisyyteen. Valtakunnallisesti arvokkaiden maisema-alueiden läheisyyteen kohdistuu luonnoksessa maankäytön osalta vähäisempää muutospainetta, koska ne sijaitsevat kauempana seudun ydinalueelta. Jatkosuunnittelussa alueiden rajauksilla ja suunnitteluratkaisuilla voidaan merkittävästi vaikuttaa vaikutusten syntyyn.

6.3 Houkutteleva – Kansainvälinen seutu houkuttelee yrityksiä ja asukkaita

Helsingin seutu tuottaa yli kolmanneksen Suomen kansantuotteesta, seudulla sijaitsee lähes neljännes toimipaikoista ja kolmannes yrityssektorin henkilöstöstä. Talous ja väestö keskittyvät yhä selvemmin Helsingin seudulle, alueen toimiessa koko kansantalouden moottorina. Talouskasvu ja kansainvälinen kilpailu edellyttävät seudulta hyvää houkuttelevuutta ja saavutettavuutta niin paikallisesti, seudullisesti kuin kansainvälisesti. Luonnoksen toimenpiteillä vahvistetaan ja parannetaan seudun houkuttelevuutta niin työvoiman saavutettavuuden, arjen toimivuuden kuin elinkeinoelämän kannalta.

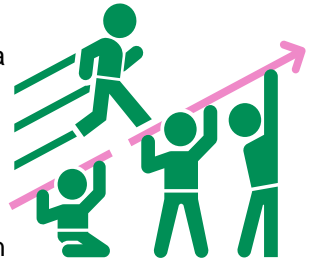


Luonnoksen toimenpiteiden ansiosta asuntojen saatavuus hyvissä sijainneissa paranee. Uudet asunnot sijoittuvat kävelen, pyörällä ja joukkoliikenteellä hyvin saavutettaville alueille. Lisäksi asuntomarkkinoiden toimintaedellytykset paranevat. Näillä on myönteinen vaikutus sekä työvoiman saatavuuteen että työvoiman saavutettavuuteen. Luonnos mahdollistaa sekoittuneen kaupunkirakenteen, missä asunnot ja työpaikat sijaitsevat tiiviimmin toistensa lähellä lyhentäen päivittäisiä matkoja. Sekoittunut kaupunkirakenne ja saavutettavuus ovat seudun kannalta positiivisia vetovoimatekijöitä.

Luonnos parantaa elinkeinoelämän toimintaedellytyksiä, kun työvoimasaavutettavuus kasvaa, kuljetusten toimintavarmuus paranee ja matka-ajat lyhenevät. Liikkumisedellytykset kävelen, pyörällä ja joukkoliikenteellä paranevat ja riippuvuus henkilöauton käytöstä vähenee. Henkilöautolla liikkuminen sujuvoituu ruuhkautumisen vähentyessä, mutta autoilun kustannukset hieman kasvavat.

6.4 Elinvoimainen – Taloudellinen tehokkuus takaa seudun kehittämisen ja toimivuuden

Kestävä ja vahva julkistalous luo perusedellytykset suunnitelman toimenpiteille ja seudun elinvoimaiselle kasvulle. Kokonaisuutena luonnoksen liikennehankeohjelma on yhteiskuntataloudellisesti tehokas. Yhteiskuntataloudellinen tehokkuus kuvaa luonnoksen tuottamien liikennehankkeiden yhteiskuntataloudellisten hyötyjen ja siihen käytettävien resurssien välistä suhdetta eli kokonaiskannattavuutta. Suunnitelmaluonnoksen yhteiskuntataloudellinen tehokkuus hyöty-kustannussuhteena kuvattuna on 2,9. Laskennallisesti aika- ja kustannussäästöt sekä julkistalouden tulot ovat siis selvästi suurempia kuin investointikustannukset.



Lisäksi on ollut oleellista arvioida julkistaloudellisesti rahoituspohjan realistisuutta niin, että siinä huomioidaan sekä seudun talouskasvun turvaaminen että mahdolliset pidemmän aikavälin epävarmuudet. Liikennejärjestelmän rahoitus kohdentuu suunnitelmaluonnoksessa pääosin joukkoliikennehankkeisiin. Suunnitelmassa päästövähennystavoitteen saavuttamiseksi vähennetään tieliikenteen liikennesuoritteita muun muassa tiemaksujen avulla. Tiemaksujen tuotot kohdennetaan joukkoliikenteeseen ja maksujen haittoja kompensoiviin toimenpiteisiin ja hankkeisiin (esim. joukkoliikenteen lipun hinnan alentaminen ja palvelutason parantaminen sekä KUHA- hankkeet). Rahoituspohjan laajentuessa kuntien ja valtion rahoitustarpeen osuudet kokonaisinvestointimenoista seudulla laskevat hieman. Suunnitelmaluonnoksen hankkeet ja jo päätetyt investointihankkeet ovat yhteensä arviolta noin 3,8 miljardia euroa 2020-luvulla, jotka mahtuvat laskennalliseen koko vuosikymmenen kattavaan budjettirajoitearvioon.

Seudun elinvoimaisuus hyötyy alueellisesta kasautumisesta. Kasautumisen voidaan arvioida kuvaavan osaltaan seudun talouden kehittymismahdollisuuksia, tehokkuutta ja ennakoivan innovaatioiden syntyä. Samalla alueella on tuolloin enemmän potentiaalisia asiakkaita sekä toisistaan hyötyviä yrityksiä, jolloin uudet ideat leviävät nopeammin. Suunnitelman toimenpiteiden seurauksesta vuonna 2030 maankäyttö tiivistyy ja valtaosa uusista asukkaista sijoittuu raidevyöhykkeille. Seudullisen elinvoimaisuuden tärkeä kuvaaja on myös työvoiman saavutettavuuden parantuminen.

6.5 Hyvinvoiva –Terveellinen ja turvallinen ympäristö mahdollistaa kaikille aktiivisen arjen

Terveellisyydestä, turvallisuudesta ja elinympäristöstä on pidettävä huoli, jotta seudulla viihdytään ja voidaan hyvin. Luonnoksen monipuolisilla toimenpiteillä lisätään elinympäristön terveellisyyttä ja turvallisuutta. Luonnoksen toimilla on mahdollista myös hillitä eriytymiskehitystä Helsingin seudulla. Hyvinvointi seudulla lisääntyy, mutta monet toimenpiteet edellyttävät paljon jatkosuunnittelulta. Yhä suurempi osuus väestöstä sijoittuu hyvin saavutettavissa oleville alueille sekä alueille, joissa väestötiheys on riittävä monipuolisille palveluille.



Asunnontuotannon korkea taso varmistaa osaltaan kohtuuhintaisuuden tavoitteen saavuttamisessa ja mahdollistaa erilaisiin asumisen tarpeisiin vastaamisen. Asuntotuotannon riittäväksi tasoksi arvioitu 16 500 asuntoa vuodessa on tavoitteen kannalta sopiva kasvuvauhti. Täydennys- ja uudisrakentamisella voidaan parantaa alueiden viihtyisyyttä ja houkuttelevuutta, ja siten vähentää alueiden eriytymistä. Purkava lisärakentaminen voi olla hyvä väline eriytymiskehityksen hillintään.

Maankäytön tiivistäminen lisää lähisaavutettavuutta, mikä parantaa kävelyn ja pyöräilyn edellytyksiä ja lisää kestävien kulkutapojen käyttöä. Eri väestöryhmien liikkumismahdollisuuksien kannalta on positiivista, että luonnoksessa lähes 70 % uusista asukkaista sijoittuu raideliikenteen piiriin ja työpaikat sekä asuminen sijoitetaan pitkälti hyvälle joukkoliikenteen, kävelyn ja pyöräilyn saavutettavuusvyöhykkeille. Riippuvuus henkilöautosta säilyy suurena kehysalueella raidekeskusten ulkopuolella. Näiden alueiden kannalta olennaisia ovat toimivat ja ennakoitavat matkaketjut, uudet liikkumispalvelut joukkoliikenteen täydentäjänä sekä riittävä ja ymmärrettävä joukkoliikenneinformaatio.

Tieliikenteen paikallishaitoille altistuva asukasmäärä laskee sekä vertailuvaihtoehtoon että nykytilanteeseen nähden. Terveyshaittojen ongelma-alueita ovat kuitenkin vilkasliikenteisten väylien varret sekä lentokentän lähialue. Pääväylien varsilla ongelmia voidaan torjua hyvällä suunnittelulla ja meluntorjunnan toteuttamisella. Luonnoksen vertailuvaihtoehtoa suurempi täydennysrakentamisen osuus antaa enemmän mahdollisuuksia myös nykyisten haittojen torjumiselle. Tieliikenteen henkilövahingot vähenevät sekä nykytilanteeseen että vertailuvaihtoehtoon nähden. Myös jalankulun ja pyöräilyn turvallisuus paranee infrastruktuurin parantamisen myötä. Elinympäristöjen laadun vahvistamisella ja asutokannan laadusta huolehtimisella voi olla merkittäviä vaikutuksia elinympäristön viihtyisyyteen ja hyvinvointiin, jos tavoitteet konkretisoituvat laaja-alaisiksi toimenpiteiksi.

6.6 Miten vuoteen 2050 ulottuva suunnitelma vaikuttaa?

Suunnitelman toimenpiteet vuoden 2030 jälkeen tukevat MAL-vision ja -tavoitteiden saavuttamista. Kasvihuonekaasupäästöjen vähentämistavoite edellyttää kuitenkin vähennystoimien voimakasta käyttöä ja toimien aloittamista välittömästi. Koska rakenteelliset toimet vaikuttavat hitaasti ja vaikuttavuus kasvaa pitkällä aikavälillä, on tärkeää, että toiminnallisiin muutoksiin kiinnitetään riittävästi huomiota. On erittäin todennäköistä, että hiilineutraalisuustavoitteen saavuttaminen edellyttää päästöjen kompensointia ja hiilinielujen kasvattamista.

Tunnistetut toimenpiteet ovat jatkumoa vuoden 2030 suunnitelman päälinjauksille. Ne ovat strategisesti merkittäviä seudun kehityksen kannalta vuoden 2030 jälkeistä aikaa ajatellen ja toimintaympäristön muutos huomioiden. Seudun tavoitteiden kannalta merkittäviä asioita ovat etenkin seudun kasvun ohjaaminen ja liikenneverkon, erityisesti raideverkon kehittäminen niin, että seudullinen, valtakunnallinen ja kansainvälinen saavutettavuus tukevat asetettuja tavoitteita ja henkilöautoliikenteen kasvua saadaan hillittyä. Uuden maankäytön sijoittaminen tiivistävästi ja kestävästi tukee MAL 2019 -tavoitteita myös vuoden 2030 jälkeen. Raidevision ja sen toteuttamispolun laadinta yhdessä maankäytön kehittämisen kanssa luo edellytykset MAL-tavoitteiden mukaiseen etenemiseen ja liikennehankkeiden valintaan. Jatkosuunnittelussa on tarpeen kiinnittää huomiota siihen, millaisella yhteistyöllä ja toimintamalleilla MAL-yhteistyön lisäksi voidaan edistää esimerkiksi uusien palveluiden ja teknologioiden hyödyntämistä.

Kriittisiä asioita vuoden 2030 jälkeen, joihin tulee varautua ja luoda suunnittelulla valmiutta jo nyt, ovat ilmastonmuutoksen hillinnän tiukkeneva aikaikkuna ja hiilineutraalisuustoimenpiteet, ennakoitua suuremman väestönkasvun mahdollisuus ja sosiaalisten muutosten hallinta, teknologinen ja palvelukehitys sekä sään ääri-ilmiöihin sopeutuminen.

7 Miten tästä eteenpäin?

Suunnitelman toteuttaminen

MAL-2019 suunnitelmassa pyritään realistiseen ja konkreettiseen tavoitevuoteen 2030 tähtäävään toimenpiteiden toteuttamiseen. Suunnitelmassa määritetään tavoitteiden saavuttamista palveleva maankäytön ja asumisen kehittäminen sekä niitä tukevat liikennejärjestelmän toimenpiteet. Suunnitelman pohjalta valmistellaan ja solmitaan vuoden 2019 aikana MAL-sopimus 2020-2023 valtion, seudun kuntien ja HSL:n kesken. MAL-suunnitelma ja sopimus tulee yhteensovittaa valtakunnallisen 12-vuotisen liikennejärjestelmäsuunnitelman valmisteluun.

Suunnitelma valmistuu kevään 2019 aikana, jonka jälkeen on tarpeen viestiä suunnitelmasta ja sen sisältämistä toimenpiteistä kattavasti eri keinoin. Myös vaikutusten arvioinnin aineistojen hyödyntäminen on tärkeää. Suunnitelman ja vaikutusten arvioinnin aineistoja tullaan jakamaan myös erillisen karttasovelluksen avulla, jolloin aineistojen joustava hyödyntäminen on mahdollista kaikille kiinnostuneille.

Suunnitelman ja sen liiteaineistona olevien toimenpidekorttien viimeistelyssä tullaan jokaiselle toimenpiteelle määrittelemään vastuutahot, jotta myös niiden seuranta on helposti mahdollista.

Suunnitelman seuranta

MAL-sopimuksen seuranta tapahtuu sopijaosapuolten edustajien vuosittaisen seurantakokouksen sekä sen valmistelusta vastaavan MAL-sihteeristön toimesta. HSY vastaa seuranta-aineiston ylläpidosta ja koordinoinnista. Maankäytön ja asumisen seurantatiedon tuottamista varten on perustettu MAL-seurantatietoryhmä, jonka puheenjohtajana toimii HSY. Liikenteen seurantatiedot tuottaa Helsingin seudun liikenne (HSL) yhteistyössä Uudenmaan ELY-keskuksen kanssa. HSY vastaa yhteisten seurantaraporttien kokoamisesta. MAL-sopimuksen seuranta on ollut systemaattista ja kattavaa ja seuranta on tarkoituksenmukaista jatkaa ja kehittää edelleen.

Suunnitelman tavoitteet ja tavoitetasot ovat seurannan lähtökohtana. Seurannassa on tarpeen näyttää, kuinka hyvin toimenpiteitä toteutetaan suunnitelman mukaisesti ja saavutetaanko tavoiteltuja vaikutuksia. Seurannan kehittämisessä on tärkeää hahmottaa maankäytön, asumisen ja liikenteen kokonaisuus siten, että luodaan kokonaisvaltainen kuva seudun kehityksestä.

Päämittareilla ja tukimittareilla on ollut MAL 2019 –suunnitelman vaikutusten arvioinnissa tärkeä rooli. Mittarit ja niiden muodostaminen on tullut vaikutusten arvioinnissa tutuksi, ja niiden hyödyntäminen on perusteltua myös jatkossa. Liikennemallia on kehitetty siten, että mittariarvoja saadaan laskettua suoraviivaisesti.

Liikenteen päästövähennystavoite on velvoittava MAL 2019 –suunnitelmassa. Päästökehitys on keskeinen seurannan kohde jatkossa. Seuranta tulee kehittää ja harkita myös, voitaisiinko kaikkiin seudun maankäyttö- ja liikennehankkeisiin kaikilla suunnittelutasoilla liittää systemaattinen päästötarkastelu. Tällöin saataisiin laajaa ja kattavaa tietoa liikenteen päästökehityksestä.



MAL 2019 vaikutusten arviointiselostus- luonnos 30.10.2018



MAL
2019

HSL Helsingin seudun liikenne
Opastinsilta 6 A
PL 100, 00077 HSL
puhelin (09) 4766 4444
www.hsl.fi

Lisätietoja: Tuire Valkonen, vaikutusten arvioinnin projektipäällikkö,
Liikennejärjestelmä ja tutkimukset, HSL, tuire.valkonen(at)hsl.fi

Sini Puntanen, osastonjohtaja, Liikennejärjestelmä ja tutkimukset, HSL
sini.puntanen(at)hsl.fi

Copyright: Kartat, graafit: HSL, HSY, Helsingin kaupunki, Liikennevirasto
Valokuvat: HSL/Lauri Eriksson, HSL/Mikko Ryhänen, HSL/Tuire Valkonen

Kansikuva: HSL

Tiivistelmäsiivu

Julkaisija: HSL Helsingin seudun liikenne			
Tekijät: HSL		Päivämäärä 30.10.2018	
Julkaisun nimi: Helsingin seudun maankäyttö, asuminen ja liikenne MAL 2019 arviointiselostusluonnos			
Rahoittaja / Toimeksiantaja: HSL			
<p>Tiivistelmä: MAL 2019 on Helsingin seudun maankäytön, asumisen ja liikenteen strateginen suunnitelma, jossa kuvataan, miten seutua kokonaisuutena pitäisi kehittää vuosina 2019–2050. Suunnitelman tavoitteena on, että seudusta tehdään vähäpäästöinen, houkutteleva, elinvoimainen ja hyvinvoiva. Velvoittavana tavoitteena on, että liikenteen CO₂-päästöjä vähennetään vähintään 50 % vuoden 2005 tasosta vuoteen 2030 mennessä. MAL 2019 -suunnitelma antaa selkänöjää ja lähtökohtia kunta-, maakunta- ja valtiotason suunnitelmille. Keväällä 2019 valmistuvan suunnitelman pohjalta valmistellaan ja neuvotellaan MAL-sopimus 2020-2023 valtion, seudun kuntien ja HSL:n kesken.</p> <p>MAL 2019 -suunnitelma kattaa lakisäätöisen liikennejärjestelmäsuunnitelman. Lain mukaan liikennejärjestelmäsuunnitelmasta on tehtävä ympäristövaikutusten arviointi (laki viranomaisten suunnitelmien ja ohjelmien ympäristövaikutusten arvioinnista: SOVA-laki, 200/2005). MAL 2019 -arviointissa on huomioitu SOVA-lain velvoitteet, mutta se kattaa myös maankäytön, asumisen ja liikenteen seudullisen suunnittelun kannalta merkittäviksi tunnistettujen osa-alueiden arvioinnin. Arviointi on tehty arviointiohjelmaan (MAL 2019 12/2017) perustuen. MAL 2019 -luonnoksen vaikutusten arviointi, sen toteutus, menetelmät ja vuorovaikutus on kuvattu tähän arviointiselostusluonnokseen. Luonnoksen liitteissä 1, 2 ja 3 kuvataan vaikutusten kohdentumista seudun eri alueiden näkökulmasta. Etenkin liitteessä 3 kuvataan SOVA-lain edellyttämiä asioita tarkemmin.</p> <p>MAL 2019 -luonnos valmistettiin taustaselvityksiin, laajaan vuorovaikutukseen ja vaikutusten arviointiin perustuen vuoden 2018 aikana. MAL 2019 -prosessi jaettiin vaiheisiin, jotta arviointi saatiin tukemaan mahdollisimman hyvin sen valmistelua. Suunnitelmaa kehitettiin iteroivalla menetelmällä hyödyntäen systemaattisesti vaikutusten arvioinnin tuloksia. Arvioinnin menetelmät on jaoteltu päämittareihin, tukimittareihin ja täydentäviin arviointimenetelmiin. Seitsemän päämittarille asetetun tavoitetaso avulla on seurattu suunnitelmaratkaisujen ja toimenpiteiden riittävyyttä. Lisäksi on tehty laadullista asiantuntija-arviointia ja yksittäisten hankkeiden arviointia. Arviointitiedon tuottamiseen ja johtopäätöksen työstämiseen on osallistunut kuntien, Helsingin seudun liikenteen ja valtion asiantuntijoita. Lisäksi työssä on hyödynnetty asiantuntijakonsultteja. Arvioinnin tuloksia on käsitelty useaan otteeseen sidosryhmien kanssa yhteiskokouksissa ja työpajoissa prosessin aikana. Jatkuva prosessin aikainen vaikutusten arviointi on tukenut suunnitelman valmistelua, ja suunnitelmaa on kehitetty arvioinnin tulosten perusteella.</p> <p>Lähes kaikki MAL 2019 -suunnittelulle asetetut tavoitteet ja tavoitetasot saavutetaan luonnoksen monipuolisella, tehokkaalla ja konkreettisella kokonaisuudella. Luonnoksen toimenpiteillä liikenteen CO₂- päästövähennystavoite (50%) on mahdollista saavuttaa vuonna 2030, mutta se edellyttää, että kaikki suunnittelut toimet toteutuvat riittävällä voimakkuudella. Ilmastotavoitteet todennäköisesti kiristyvät entisestään, ja Helsingin seudun on kyettävä vähentämään päästöjään asetettuja tavoitteita nopeammin. Luonnos edistää olemassa olevan yhdyskuntarakenteen tiivistymistä ja täydentymistä, mikä mahdollistaa yhä useammalle joukkoliikenteen käytön, pyöräilyn tai kävelyn arjen matkoilla. Luonnoksen toimenpiteillä Helsingin seutu kasvaa kestävästi ja vähentää päästöjä tehokkaasti. Luonnoksen toimenpiteillä lisätään myös elinympäristön terveellisyyttä ja turvallisuutta.</p> <p>Talous ja väestö keskittyvät yhä selvemmin Helsingin seudulle, alueen toimiessa koko kansantalouden moottorina. Luonnoksen myötä seudusta tulee kokonaisuutena entistä houkuttelevampi yrityksille ja asukkaille. Luonnoksen toimenpiteiden ansiosta asuntojen saatavuus hyvissä sijainneissa paranee. Lisäksi asuntomarkkinoiden toimintaedellytykset paranevat. Näillä on myönteinen vaikutus sekä työvoiman saatavuuteen että työvoiman saavutettavuuteen. Luonnos mahdollistaa sekoittuneen kaupunkirakenteen, missä asunnot ja työpaikat sijaitsevat tiiviimmin toistensa lähellä lyhentäen päivittäisiä matkoja.</p> <p>Luonnoksen liikennejärjestelmän toimenpidetkokonaisuus on yhteiskuntataloudellisesti tehokas. Liikennejärjestelmän rahoitus kohdentuu suunnitelmaluonnoksessa pääosin joukkoliikennehankkeisiin. Tiemaksu on tehokas liikenteen päästövähennystoimenpide. Tiemaksun tuotot kohdennetaan joukkoliikenteeseen ja maksujen haittoja kompensoiviin toimenpiteisiin ja hankkeisiin. Suunnitelmaluonnoksen hankkeet ja jo päätetyt investointihankkeet ovat yhteensä arviolta noin 3,8 miljardia euroa 2020-luvulla, jotka mahtuvat laskennalliseen koko vuosikymmenen kattavaan budjettirajoitearvioon.</p>			
Avainsanat: Vaikutusten arviointi, arviointiselostus, MAL 2019, Helsingin seutu			
Sarjan nimi ja numero:			
ISSN (nid.)	ISBN (nid.)	Kieli: Suomi	Sivuja: 104
ISSN (pdf)	ISBN (pdf)		
HSL Helsingin seudun liikenne, PL 100, 00077 HSL, puhelin (09) 4766 4444			

Sammandragssida

Utgivare: HRT Helsingforsregionens trafik			
Författare: HRT		Datum 30.10.2018	
Publikationens titel: Utkast till konsekvensbeskrivning för markanvändning, boende och trafik i Helsingforsregionen MAL			
Finansiär / Uppdragsgivare: HRT			
<p>Sammandrag:</p> <p>MAL 2019 är en strategisk plan för markanvändningen, boendet och trafiken i Helsingforsregionen. Planen beskriver regionens tänkta utveckling 2019-2050. Målet i planen är att skapa en region med låga utsläpp, attraktivitet, livskraft och välmående. Som förpliktande målnivå godkändes att minskningen av trafikens utsläpp av växthusgaser är minst 50 % från nivån år 2005 fram till 2030. MAL 2019-planen ger utgångspunkter och stöd för planer på kommun-, landskaps- och statsnivå. Utifrån MAL 2019-planen som blir klar våren 2019 bereds och förhandlas MBT-avtalet 2020-2023 fram mellan staten, regionens kommuner och HRT.</p> <p>I MAL 2019-planen ingår den lagstadgade trafiksystemplanen. Enligt lagen ska en miljökonsekvensbedömning göras för trafiksystemplanen (lagen om bedömning av miljökonsekvenserna av myndigheters planer och program: SMB-lagen, 200/2005). I bedömningen av MAL 2019 har förpliktelserna i SMB-lagen beaktats, men bedömningen täcker också de delområden som anses viktiga för den regionala planeringen av markanvändningen, boendet och trafiken. Bedömningen har gjorts utifrån bedömningsprogrammet (MAL 2019 12/2017). Detta utkast till konsekvensbeskrivning innehåller konsekvensbedömningen av MAL 2019-utkastet samt en beskrivning av bedömningens genomförande, metoder och samverkan. Konsekvensernas geografiska fördelning beskrivs i bilagorna 1, 2 och 3 till utkastet. Bilaga 3 beskriver närmare de saker som förutsätts av SMB-lagen.</p> <p>MAL 2019-utkastet bereddes under 2018 utifrån bakgrundsutredningar, omfattande dialog och konsekvensbedömning. MAL 2019-processen delades in i olika faser så att bedömningen så väl som möjligt skulle stöda beredningen av processen. Planen utvecklades iterativt genom systematiskt utnyttjande av resultaten från konsekvensbedömningen. Bedömningens metoder har delats in i huvudindikatorer, stödindikatorer och kompletterande bedömningsmetoder. Planlösningarnas och åtgärdernas tillräcklighet har följts upp med hjälp av målnivåerna som satts upp för de sju huvudindikatorerna. En kvalitativ bedömning och en bedömning av enskilda projekt har också gjorts. Sakkunniga från kommunerna, Helsingforsregionens trafik och staten har deltagit i utarbetandet av och utvärderingsmaterialet och slutsatserna. Också konsulter har bidragit till arbetet. Resultaten från bedömningen har vid flera tillfällen under processen behandlats med intressentgrupperna i gemensamma möten och workshopar. Den fortlöpande konsekvensbedömningen har stött beredningen av planen, och planen har utvecklats med stöd av resultaten från konsekvensbedömningen.</p> <p>Nästan alla ställda målen och målnivåerna för MAL 2019 kan uppnås med en mångsidig, effektiv och konkret helhet. Minskningsmålet för CO₂-utsläpp i trafiken (50 %) är möjligt att uppnå år 2030 med åtgärderna i utkastet men det förutsätter att alla planerade åtgärderna genomförs med tillräcklig kraft. Det är troligt att klimatmålen kommer att skärpas ytterligare och att Helsingforsregionen behöver minska sina utsläpp snabbare än i de ställda målen. Utkastet främjar komplettering och förtätning av den redan existerande samhällsstrukturen vilket gör att allt fler vardagsresor kan ske kollektivt, med cykel eller till fots. Helsingforsregionen växer hållbart, utsläppen minskar effektivt och också livsmiljöns hälsosamhet och trygghet ökar med åtgärderna i utkastet.</p> <p>Den ekonomiska aktiviteten och befolkningen koncentreras allt tydligare till Helsingforsregionen och området fungerar som motorn för hela ekonomin. I och med utkastet blir regionen ännu mer attraktiv för företag och invånare. Tack vare åtgärderna i utkastet förbättras tillgängligheten till bostäder i goda lägen. Också bostadsmarknadens förutsättningar förbättras. Detta har en positiv inverkan på arbetskrafttillgängligheten. Utkastet möjliggör en blandad stadsstruktur där bostäderna och arbetsplatserna ligger tätare varandra och de dagliga resorna blir kortare.</p> <p>Utkastets åtgärdshelhet för trafiksystemet är samhällsekonomiskt effektiv. I planutkastet riktas finansieringen av trafiksystemet huvudsakligen till kollektivtrafikprojekt. Vägavgifter är ett effektivt sätt att minska trafikens utsläpp. Intäkterna från vägavgifterna riktas till kollektivtrafiken och till åtgärder och projekt som uppväger avgifternas nackdelar. Projekten i planutkastet och de redan beslutade investeringsprojekten beräknas uppgå till sammanlagt ca 3,8 miljarder euro på 2020-talet och summan ingår i den finansiella restriktion som täcker hela årtiondet.</p>			
Nyckelord: Konsekvensbedömning, konsekvensbeskrivning, MAL 2019, Helsingforsregionen			
Publikationsseriens titel och nummer: HRT			
ISSN 1798-6176 (häft.)	ISBN (häft.)	Språk: Finska	Sidantal: 104
ISSN 1798-6184 (pdf)	ISBN (pdf)		
HRT Helsingforsregionens trafik, PB 100, 00077 HRT, tfn. (09) 4766 4444			

Abstract page

Published by: HSL Helsinki Region Transport			
Author: HSL		Date of publication 30.10.2018	
Title of publication: Helsinki Region Land Use, Housing and Transport, MAL 2019, Draft Assessment Report			
Financed by / Commissioned by: HSL			
<p>Abstract: MAL 2019 is a strategic land use, housing and transport plan for the Helsinki region that describes how the region should be developed in 2019-2050. The plan aims to make the Helsinki region low-emission, attractive, vibrant and healthy. The plan includes a binding target of a 50% cut in CO2 emissions by 2030 against 2005 levels. It provides a basis and framework for municipal, provincial and state level plans. The plan, due to be completed in spring 2019, will serve as a basis for the MAL 2020-2023 agreement between the State, municipalities in the region and HSL.</p> <p>The MAL 2019 Plan covers statutory transport system planning. The Act on the Assessment of the Impacts of the Authorities' Plans and Programmes on the Environment (SEA Act 200/2005) requires that the environmental impacts of the transport system plan are assessed. The impact assessment of MAL 2019 complies with the SEA Act, but it also includes an assessment of areas identified as significant for regional planning of land use, housing and transport. The assessment has been performed in line with the assessment program (MAL 2019 12/2017). This draft assessment report describes the impact assessment process and methods, implementation and interaction. Appendices 1, 2 and 3 describe the distribution of impacts across different areas in the region. In particular, Appendix 3 discusses the issues governed by the law in greater detail.</p> <p>The draft MAL 2019 was drawn up during 2018 based on background studies, extensive interaction and the impact assessment. The MAL 2019 process was divided into phases to gain maximum benefit from the assessment during the development of the plan. The plan was developed by iteration, systematically utilizing the results of the impact assessment. The assessment methods are divided into core indicators, additional indicators and supplementary assessment methods. The adequacy of planned solutions and measures have been measured against seven target levels set for the core indicator. In addition, the process involved qualitative expert analyses and assessment of individual projects. Experts from municipalities, Helsinki Region Transport and the state contributed to the production of assessment data and drawing of conclusions. Expert consultants were also involved in the work. The results of the assessment have been discussed with various stakeholders in several occasions, in meetings and workshops held during the process. The continuous assessment of impacts throughout the planning process has supported and guided the development of the plan.</p> <p>Almost all of the goals and target levels set for the MAL 2019 Plan will be achieved by a diverse, effective and concrete set of measures. The CO2 emission reduction target (50%) for transport can be achieved by 2030 with the measures outlined in the plan, provided that all planned measures are implemented on a sufficiently large scale. Climate targets are likely to be tightened further, and the Helsinki region must be able to cut emissions faster than planned. The draft promotes a more compact urban structure and infill development, which will enable an increasing number of people to use public transport, cycle or walk to make everyday journeys. The measures set out in the draft will enable sustainable growth and effective reduction of emissions in the Helsinki region. In addition, the measures will contribute to a healthy and safe living environment.</p> <p>Economic activity and people will increasingly concentrate in the Helsinki region, which is the engine of national economy. The draft contributes to making the region increasingly attractive to businesses and people. The measures outlined in the draft will help to improve the availability of housing in good locations. Moreover, the housing market conditions will improve. This will have a positive impact on both the availability and accessibility of labor. The draft enables a mixed urban structure, where housing and jobs are more closely located, shortening daily journeys.</p> <p>The set of transport system measures outlined in the draft is socio-economically effective. Transport system funding is mainly allocated to public transport projects. Road pricing is an effective means of reducing traffic emissions. The revenue from road pricing is directed to public transport and to measures and projects that compensate for the adverse impacts of the pricing. The projects outlined in the draft plan and investment projects already approved amount to approximately 3.8 million euros in the 2020s, which is within the estimated budget limit for the decade.</p> <p>Housing developments are located in the primary development zones, in line with the goal. A safe and healthy living environment enables everyone to lead an active everyday life. In the future, social segregation is tackled through a joint program and the situation is more actively monitored. The share of sustainable modes of transport (walking, cycling, public transport) will increase already with the approved measures in place, but the target level will not be fully achieved. The impacts of the plan have been assessed in accordance with the SEA Act and the assessment has guided the planning.</p>			
Keywords: Impact assessment; assessment report; MAL 2019; Helsinki region			
Publication series title and number: HSL			
ISSN 1798-6176 (Print)	ISBN (Print)	Language: Finnish	Pages: 104
ISSN 1798-6184 (PDF)	ISBN (PDF)		
HSL Helsinki Region Transport, PO Box 100, 00077 HSL, Tel.+358 9 4766 4444			

Sisällysluettelo

1	Esipuhe.....	7
2	Arvioinnin tiivistelmä.....	8
3	Arvioitava MAL 2019 -luonnos	11
	3.1 Tavoitteet ja lähtökohdat	11
	3.2 Seudun nykytilakuvaus.....	15
	3.3 MAL 2019 -luonnoksen tiivistelmä.....	18
	3.4 Suunnitelmaluonnos ja vertailuvaihtoehto.....	23
	3.5 Suunnittelussa huomioitavat ohjelmat ja tavoitteet	27
4	Arvioinnin menetelmät.....	29
	4.1 Vaikutusten arviointi on olennainen osa suunnittelua	29
	4.2 Ennustemallin hyödyntäminen.....	31
	4.3 Päämittarit.....	32
	4.4 Tukimittarit ja täydentävät arviointimenetelmät	35
	4.5 Arviointikehikko.....	36
	4.6 SOVA-lain edellytykset	37
5	Vuorovaikutus ja viestintä.....	38
6	Miten MAL 2019 -suunnitelmaluonnos 2030 vaikuttaa?	43
	6.1 Lukuohje	43
	6.2 Tavoitetasojen saavuttaminen.....	43
	6.3 Vähäpäästöinen – Seutu kasvaa kestävästä ja vähentää päästöjä tehokkaasti.....	47
	6.4 Houkutteleva – Kansainvälinen seutu houkuttelee yrityksiä ja asukkaita	56
	6.5 Elinvoimainen – Taloudellinen tehokkuus takaa seudun kehittämisen ja toimivuuden....	64
	6.6 Hyvinvoiva –Terveellinen ja turvallinen ympäristö mahdollistaa kaikille aktiivisen arjen .	71
7	Arvioinnin syventäviä selvityksiä	79
	7.1 Tiemaksujen vaikutusten arviointi.....	79
	7.2 Maankäyttövyöhykkeiden arviointi.....	81
	7.3 Pikaraitiotiehankeiden vertailu	84
8	Haitallisten vaikutusten tunnistaminen ja välttäminen.....	86
9	Riskien tunnistaminen ja niihin varautuminen	90
10	Miten 2050 suunnitelma vaikuttaa?.....	95
11	Suunnitelman toteuttaminen ja seuranta.....	103
12	Liitteet	105

LIITE 1 Päämittarit

LIITE 2 Tukimittarit

LIITE 3 Täydentävät arviointimenetelmät

LIITE 4 Liikenne-ennustemallin kuvaus

LIITE 5 MAL 2019 -ennusteet

1 Esipuhe

Miten Helsingin seudulla liikutaan ja asutaan tulevina vuosikymmeninä? Miten kaksi miljoonaa asukasta ja miljoona työpaikkaa saadaan toimimaan yhdessä niin, että kasvusta saadaan kaikki hyödyt irti ja ihmiset voivat mahdollisimman hyvin? Miten liikenteen kasvihuonekaasupäästöjä pystytään vähentämään puoleen vuoteen 2030 mennessä? Helsingin seudun maankäytön, asumisen ja liikenteen MAL 2019 -suunnitelmassa kuvataan, miten seutua pitäisi kehittää vuosina 2019–2030 ja esitetään strategiset kärkikeinot myös pitkälle aikavälille vuoteen 2050 saakka. Suunnitelma antaa selkänöjää ja lähtökohtia kunta-, maakunta- ja valtiotason suunnitelmille. MAL 2019 -suunnitelma toimii seudun yhteisenä lähtökohtana valtion kanssa käytäville, Helsingin seudun kehittämistä koskeville neuvotteluille.

Lain mukaan liikennejärjestelmäsuunnitelmasta on tehtävä ympäristövaikutusten arviointi (laki viranomaisten suunnitelmien ja ohjelmien ympäristövaikutusten arvioinnista: SOVA-laki, 200/2005). MAL 2019 -arvioinnissa on huomioitu SOVA-lain velvoitteet, mutta se kattaa myös maankäytön, asumisen ja liikenteen seudullisen suunnittelun kannalta merkittäviksi tunnistettujen osa-alueiden arvioinnin. Vaikutusten arviointiin on osallistunut kuntien, Helsingin seudun liikenteen ja valtion asiantuntijoita. Lisäksi työssä on hyödynnetty asiantuntijakonsultteja. Arvioinnin tuloksia on käsitelty useaan otteeseen sidosryhmien yhteiskokouksissa ja työpajoissa prosessin aikana. Jatkuva prosessin aikainen vaikutusten arviointi on tukenut suunnitelman valmistelua, ja suunnitelmaa on kehitetty arvioinnin tulosten perusteella. MAL 2019 -luonnoksen arvioinnin tulokset, toteutus ja menetelmät on kuvattu tähän arviointiselostusluonnokseen.

SOVA-koordinointiryhmä on vastannut vaikutusten arvioinnin suunnittelusta ja valmistelusta. Ryhmän puheenjohtajana on toiminut vaikutusten arvioinnin projektipäällikkö Tuire Valkonen. Ryhmä on koostunut seudun asiantuntijoista.

Tuire Valkonen HSL, puheenjohtaja
 Reetta Koskela, (Niko-Matti Ronikonmäki 3/18 saakka) HSL, sihteeri
 Jens West, HSL
 Aarno Kononen, (Tapani Touru 12/17 saakka) HSL
 Mette Granberg, HSL
 Laura Malm-Grönroos, Espoo
 Sampo Perttula, Järvenpää
 Henrik Helenius, KUUMA-seutu
 Elina Kuusisto, Uudenmaan ELY-keskus
 Tuomas Autere Uudenmaan, ELY-keskus (mukana tarvittaessa ja tiedoksi).
 Raisa Valli, Sitowise Oy

SOVA-synteesiryhmä perustettiin vuoden 2018 alussa valmistelemaan arvioinnin tuloksia suunnittelun eri vaiheissa.

Tuire Valkonen, HSL, puheenjohtaja
 Reetta Koskela, (Niko-Matti Ronikonmäki 3/18 saakka) HSL, sihteeri
 Jens West, HSL
 Heikka Salmikivi, Helsinki
 Kaisa Reunanen-Krause, Helsinki
 Laura Malm-Grönroos, Espoo
 Mari Karsio, Järvenpää
 Sampo Perttula, Järvenpää

2 Arvioinnin tiivistelmä

Vähäpäästöinen – Seutu kasvaa kestävästä ja vähentää päästöjä tehokkaasti



Ilmastonmuutoksen torjuminen on yksi keskeisimmistä ihmiskunnan haasteista nyt ja lähitulevaisuudessa. Kansainvälinen ilmastopaneeli on tuoreimmassa raportissaan (IPCC 2018) arvioinut, että nykyisillä päästötavoitteilla ei tulla pysymään 1,5 asteen lämpötilan nousussa, mistä aiheutuu vakavia seurauksia. Kaupungeilla ja kaupunkiseuduilla on keskeinen rooli ilmastonmuutoksen hillitsemisessä. Helsingin seudun maankäytön, asumisen ja liikenteen suunnittelussa on otettu etunoja etenkin liikenteen päästöjen vähentämisessä. Seudulle asetettu liikenteen päästövähennystavoite on mahdollista saavuttaa vuonna 2030, mutta se edellyttää, että kaikki suunnittelut toimet toteutuvat riittävällä voimakkuudella. Luonnoksen toimenpiteillä edistetään myös olemassa olevan rakennuskannan ja uudistetuotannon energiatehokkuutta.

Luonnos edistää olemassa olevan yhdyskuntarakenteen tiivistymistä ja täydentymistä, mikä mahdollistaa yhä useammalle joukkoliikenteen käytön, pyöräilyn tai kävelyn arjen matkoilla. Kestävien kulkutapojen osuus on luonnoksessa 65 % ja vertailuvaihtoehdossa 57 %. Kunnianhimoista suunnittelulle asetettua tavoitetasoa 70% ei tämän mittarin osalta saavuteta luonnoksen toimenpiteillä. Etenkin joukkoliikenteen runkoverkon kehittämisellä, maankäytön tiivistämisellä ja joukkoliikenteen lippujen hintojen alentamisella on myönteisiä vaikutuksia kestävien kulkutapojen kasvuun koko seudulla.

Luonnoksen toimien toteutuessa syntyy painetta luonto-alueille ja ekologisille yhteyksille sekä metsä- ja viheralueille etenkin tiivistettävillä alueilla. Toisaalta tiivistäminen ja keskittäminen tukee vihervetikon säilymistä. Luonnoksessa ja vertailuvaihtoehdossa maankäytön tiivistäminen aiheuttaa jonkin verran muutospaineita valtakunnallisesti merkittävien rakennetun kulttuuriympäristön alueilla (RKY 2009) ja maakunnallisesti merkittävillä kulttuuriympäristön alueilla pääasiassa pääkaupunkiseudulla.

Houkutteleva – Kansainvälinen seutu houkuttelee yrityksiä ja asukkaita

Talous ja väestö keskittyvät yhä selvemmin Helsingin seudulle, alueen toimiessa koko kansantalouden moottorina. Luonnoksen toimenpiteillä vahvistetaan ja parannetaan seudun houkuttelevuutta niin työvoiman saavutettavuuden, arjen toimivuuden kuin elinkeinoelämän kannalta. Luonnoksen toimenpiteiden ansiosta asuntojen saatavuus hyvissä sijainneissa paranee. Uudet asunnot sijoittuvat kävellen, pyörällä ja joukkoliikenteellä hyvin saavutettaville alueille. Suunnitellusta asuntotuotannosta 94 % kohdistuu seudullisesti ensisijaisesti kehitettävälle maankäytön vyöhykkeille. Lisäksi asuntomarkkinoiden toimintaedellytykset paranevat. Näillä on myönteinen vaikutus sekä työvoiman saatavuuteen että työvoiman saavutettavuuteen. Työvoimasaavutettavuus paranee luonnoksen toimenpiteillä 14 % nykytilanteeseen nähden eli suunnittelulle asetettu tavoitetaso (10%) ylittyy selvästi. Luonnos mahdollistaa sekoittuneen kaupunkirakenteen, missä asunnot ja työpaikat sijaitsevat tiiviimmin toistensa lähellä lyhentäen päivittäisiä matkoja.



Luonnos parantaa elinkeinoelämän toimintaedellytyksiä, kun työvoimasaavutettavuus kasvaa, kuljetusten toimintavarmuus paranee ja matka-ajat lyhenevät. Liikkumisedellytykset kävellen,

Miten vuoteen 2050 ulottuva suunnitelma vaikuttaa?

Suunnitelman toimenpiteet vuoden 2030 jälkeen tukevat MAL-vision ja -tavoitteiden saavuttamista. Kasvihuonekaasupäästöjen vähentämistavoite edellyttää kuitenkin vähennystoimien voimakasta käyttöä ja toimien aloittamista välittömästi. Koska rakenteelliset toimet vaikuttavat hitaasti ja vaikuttavuus kasvaa pitkällä aikavälillä, on tärkeää, että toiminnallisiin muutoksiin kiinnitetään riittävästi huomiota. On erittäin todennäköistä, että hiilineutraalisuustavoitteen saavuttaminen edellyttää päästöjen kompensointia ja hiilinielujen kasvattamista.

Tunnistetut toimenpiteet ovat jatkumoa vuoden 2030 suunnitelman päälinjauksille. Ne ovat strategisesti merkittäviä seudun kehityksen kannalta vuoden 2030 jälkeistä aikaa ajatellen ja toimintaympäristön muutos huomioiden. Seudun tavoitteiden kannalta merkittäviä asioita ovat etenkin seudun kasvun ohjaaminen ja liikenneverkon, erityisesti raideverkon kehittäminen niin, että seudullinen, valtakunnallinen ja kansainvälinen saavutettavuus tukevat asetettuja tavoitteita ja henkilöautoliikenteen kasvua saadaan hillittyä. Uuden maankäytön sijoittaminen tiivistävästi ja kestävästi tukee MAL 2019 -tavoitteita myös vuoden 2030 jälkeen. Raidevision ja sen toteuttamispolun laadinta yhdessä maankäytön kehittämisen kanssa luo edellytykset MAL-tavoitteiden mukaiseen etenemiseen ja liikennehankkeiden valintaan. Jatkosuunnittelussa on tarpeen kiinnittää huomiota siihen, millaisella yhteistyöllä ja toimintamalleilla MAL-yhteistyön lisäksi voidaan edistää esimerkiksi uusien palveluiden ja teknologioiden hyödyntämistä.

Kriittisiä asioita vuoden 2030 jälkeen, joihin tulee varautua ja luoda suunnittelulla valmiutta jo nyt, ovat ilmastonmuutoksen hillinnän ja hiilineutraalisuuden toteuttaminen kaikilla kaupunkisuunnitteluun vaikuttavilla aloilla, ennakoitua suuremman väestönkasvun mahdollisuus ja sosiaalisten muutosten hallinta, teknologinen ja palvelukehitys sekä sään ääri-ilmiöihin sopeutuminen.



3 Arvioitava MAL 2019 -luonnos

3.1 Tavoitteet ja lähtökohdat

MAL 2019 -suunnitelma on rakennettu vaiheittain. Perusta muodostuu aiemmista suunnitelmista ja useista MAL-työtä tukevista taustaselvityksistä. MAL 2019 –puiteohjelmassa (HSLH 13.12.2016, HSYK 29.11.2016) on kirjattu periaatteet suunnitelman valmisteluun. Puiteohjelmaa on täydentänyt alkuvuonna 2018 tehty raamipäätös (HSLH 13.2.2018, KUUMA-johtokunta 14.3.2018, HSYK 24.4.2018), jossa on määritelty tarkemmat lähtökohdat ja tavoitetasot suunnitelman valmisteluun.

Helsingin seudun MAL 2019 -suunnittelu perustuu kehittämisvisioon (kuva 1), jonka ytimenä on vetovoimainen, kestävä ja verkostomainen metropolialue. MAL 2019 -tavoitteet konkretisoivat visiota ja muodostavat lähtökohdat suunnitelman toimenpiteiden määrittämiselle, priorisoinnille ja vaiheistukselle. MAL 2019 -tavoitteet on esitetty kuvassa 2.

MAL 2019 -visio



Helsingin seutua kehitetään yhtenäisesti toimivana ja vetovoimaisena metropolialueena. Metropolialueen eheä yhdyskuntarakenne on toiminnoiltaan monipuolinen ja ekotehokas



Kasvava seutu tarjoaa monipuolisia asumisen vaihtoehtoja. Kestäviin liikemismuotoihin pohjautuva liikennejärjestelmä palvelee seudun saavutettavuutta ja elinkeinoelämän kilpailukykyä



Tiiviin ydinalueen ympärillä on omalle keskustan verkosto ja luonnonläheinen ympäristö

Kuva 1. MAL 2019 -visio.

MAL 2019 -tavoitteet



Vähäpäästöinen

Seutu kasvaa kestävästi ja vähentää päästöjä tehokkaasti



Houkutteleva

Kansainvälinen seutu houkuttelee yrityksiä ja asukkaita



Elinvoimainen

Taloudellinen tehokkuus takaa seudun kehittämisen ja toimivuuden



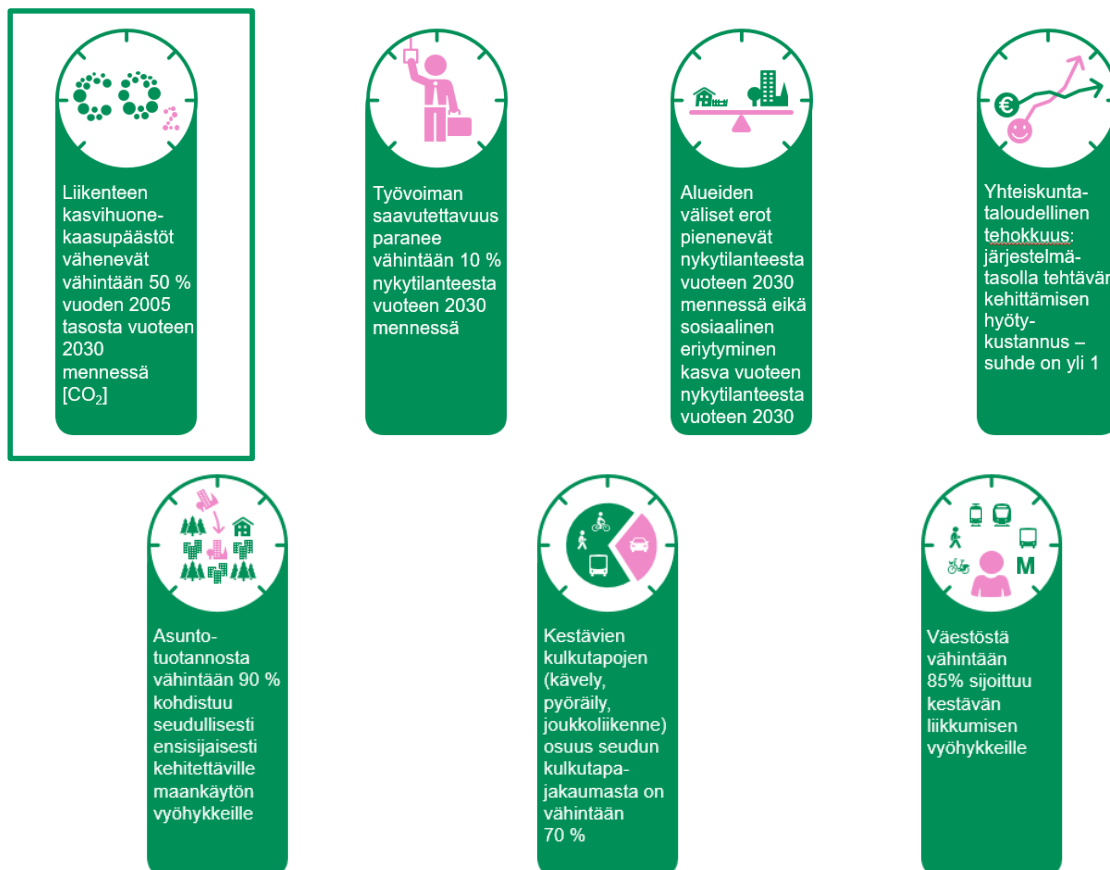
Hyvinvoiva

Terveellinen ja turvallinen elinympäristö mahdollistaa kaikille aktiivisen arjen

Kuva 2. MAL 2019 -tavoitteet.

MAL 2019 -tavoitteita konkretisoimaan on tunnistettu seitsemän päämittaria, joille on asetettu tavoitetasot vuodelle 2030 (kuva 3). Mittareiden valinnassa on ollut tärkeää, että niihin voidaan vaikuttaa Helsingin seudun suunnittelun toimenpiteillä. Tavoitetasojen avulla on seurattu suunnitelmaratkaisujen ja toimenpiteiden riittävyyttä. Mittareilla on parannettu MAL 2019 -suunnittelun ja päätöksenteon läpinäkyvyyttä. MAL 2019 -suunnittelua velvoittavaksi tavoitteeksi asetettiin liikenteen kasvihuonekaasujen päästövähennys. Liikenteen CO₂-päästöjä tulee vähentää vähintään 50 % vuoden 2005 tasosta vuoteen 2030 mennessä.

MAL 2019 -päämittarit tavoitetasoineen



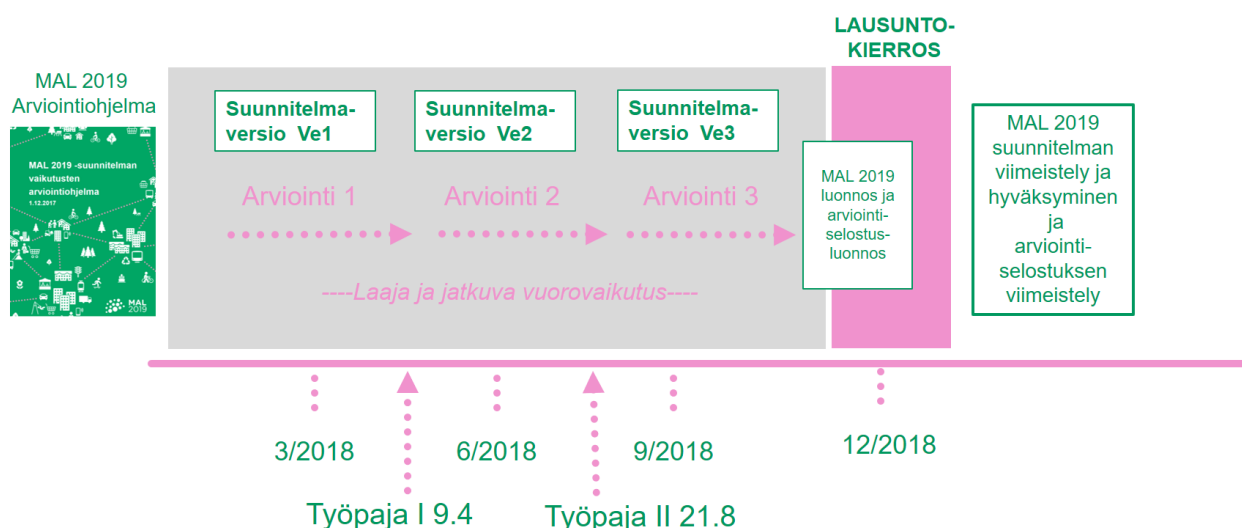
Kuva 3. MAL 2019 -tavoitteita kuvaavat mittarit tavoitetasoineen.

Lain mukaan liikennejärjestelmäsuunnitelmasta on tehtävä ympäristövaikutusten arviointi (laki viranomaisten suunnitelmien ja ohjelmien ympäristövaikutusten arvioinnista: SOVA-laki, 200/2005). Lain perusteella vastaavan viranomaisen tulee huolehtia siitä, että ympäristövaikutukset selvitetään ja arvioidaan riittävässä määrin. Arviointi tehdään silloin, kun suunnitelman tai ohjelman toteuttamisella saattaa olla merkittäviä ympäristövaikutuksia. Arviointia on tehty SOVA-lain edellyttämää tasoa laajemmin ja se kattaa myös suunnittelun kannalta merkittäviksi tunnistettujen osa-alueiden arvioinnin. Arvioinnissa keskitytään vaikutuksiin Helsingin seudun alueella, mutta suunnitelman merkittävydestä johtuen tuodaan esiin myös seudun ulkopuolelle kohdistuvia vaikutuksia.

Vaikutusten arvioinnin lähtökohtana on ollut MAL 2019 -suunnitelman vaikutusten arviointiohjelma (2017) ja SOVA-kuulutuksesta (18.10-17.11.2017) saatu palaute sidosryhmiltä ja yleisöltä sekä SOVA- viranomaisen (Uudenmaan ELY-keskus) ja keskeisten ministeriöiden lausunnot.

MAL 2019 -luonnos valmisteltiin taustaselvityksiin (www.hsl.fi/mal/julkaisut), laajaan vuorovaikutukseen ja vaikutusten arviointiin perustuen vuoden 2018 aikana. MAL 2019 -suunnittelu jaettiin vaiheisiin, jotta arviointi saatiin tukemaan mahdollisimman hyvin sen valmistelua. Suunnitelmaa kehitettiin iteroivalla menetelmällä hyödyntäen systemaattisesti vaikutusten arvioinnin tuloksia. Ensimmäinen arviointikierrros toteutettiin maaliskuun 2018 aikana ja toinen kesäkuussa 2018 ja kolmas syksyllä 2018 suunnitelmaluonnoksen valmistelun kanssa. Kolmannen arviointikierroksen aikana valmisteltiin arviointiselostusluonnos. Arviointitiedon tuottamiseen ja johtopäätöksen työstämiseen on osallistunut kuntien, Helsingin seudun liikenteen ja valtion asiantuntijoita. Lisäksi työssä on hyödynnetty asiantuntijakonsultteja. Arvioinnin tuloksia on käsitelty useaan otteeseen sidosryhmien kanssa yhteiskokouksissa ja työpajoissa prosessin aikana. Jatkuva prosessin aikainen vaikutusten arviointi on tukenut suunnitelman valmistelua, ja suunnitelmaa on kehitetty arvioinnin tulosten perusteella. Arvioinnin ohjelmointi ja vaiheet on esitetty kuvassa 4.

Arvioinnin ohjelmointi



Kuva 4. Suunnitelmaa kehitettiin iteroivalla menetelmällä hyödyntäen systemaattisesti vaikutusten arvioinnin tuloksi vuoden 2018 aikana.

Tähän arviointiselostukseen on koottu MAL 2019 -suunnitelman luonne ja tarkkuustaso huomioon ottaen SOVA-lain ympäristöselostuksen edellyttämät tiedot ja laajempi arviointi. Arviointiselostusluonnoksesta on mahdollisuus antaa lausunto tai kannanotto suunnitelmaluonnoksen ohella. HSLH (30.10.2018) ja HSYK (13.11.2018) lähettävät MAL 2019 -suunnitelmaluonnoksen ja sen arviointiselostusluonnoksen lausunnoille marraskuussa 2018. Lausuntoaika kestää tammikuun 2019 puoliväliin. Suunnitelmaluonnos valmistellaan saadut lausunnot huomioiden ja hyväksytään tämän jälkeen HSLH:ssä ja HSYK:ssä. Myös arviointiselostus viimeistellään alkuvuodesta lausuntojen sekä yleisöltä ja sidosryhmiltä saadun palautteen perusteella.

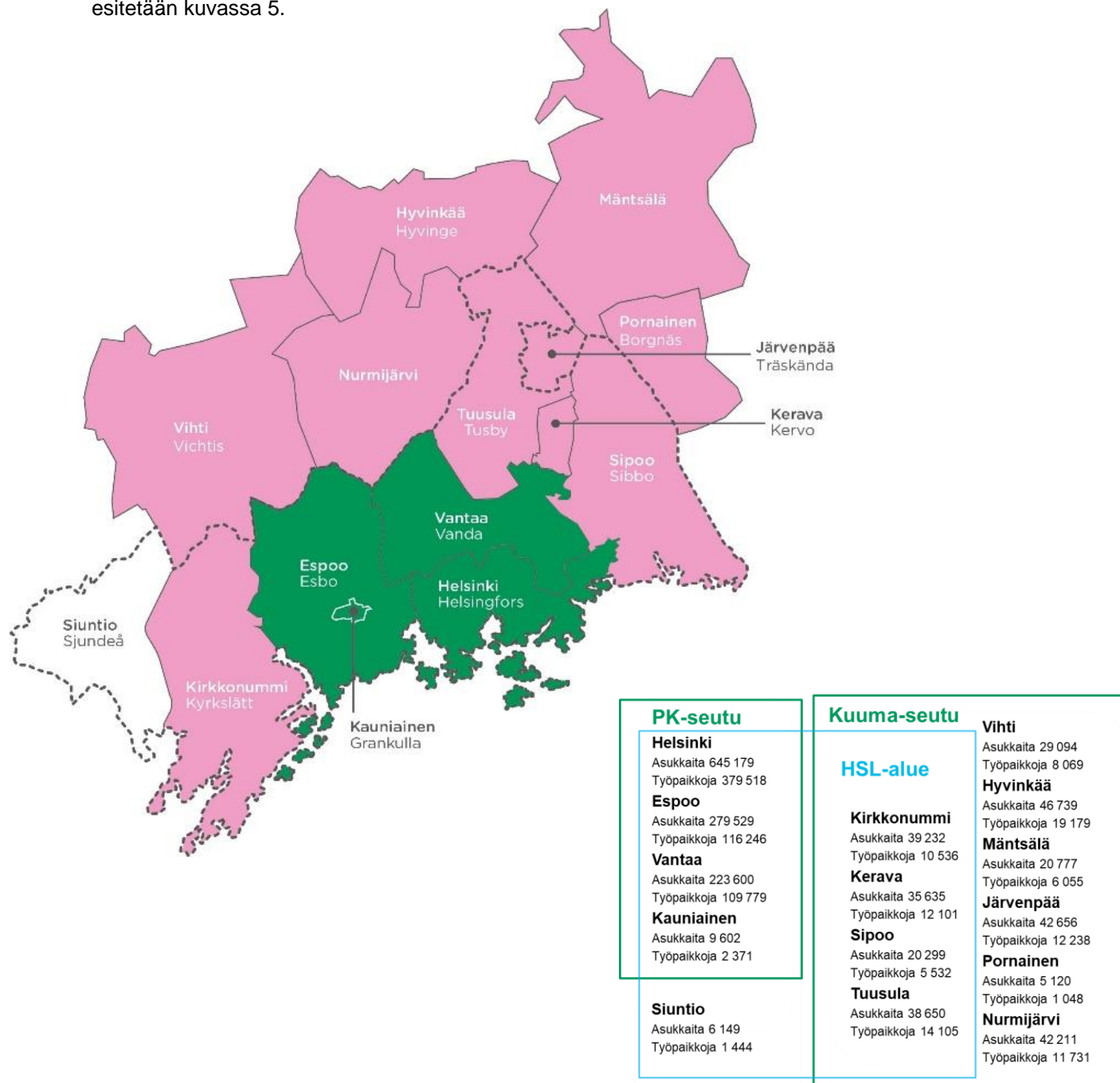
HSLH: Helsingin seudun liikenteen (HSL) -hallitus

HSYK: Helsingin seudun yhteistyökokous on Helsingin seudun kuntien johtavien luottamushenkilöiden yhteistoimintaelin.

Yhteistyöhön osallistuu seudun 14 kuntaa

3.2 Seudun nykytilakuvaus

Helsingin seudulla on 14 kuntaa, joiden väkiluku yhteensä on hieman alle 1,5 miljoonaa ja keskimääräinen asukastiheys 399 as/km². Kuntien asukasluvut ja -tiheydet vaihtelevat kuitenkin suuresti: seudun asukasluvultaan pienimmässä kunnassa Pornaisissa on noin 5000 asukasta (35 as/km²) ja suurimmassa eli Helsingissä noin 645 000 (3009 as/km²) (kuva 5). Asukastiheys on alhaisin Siuntiossa (25 as/km²), joka on HSL:n jäsenkuntana mukana vain liikennejärjestelmäsuunnittelussa (ei maankäytön tai asumisen seutuyhteistyössä). Suunnittelualue esitetään kuvassa 5.

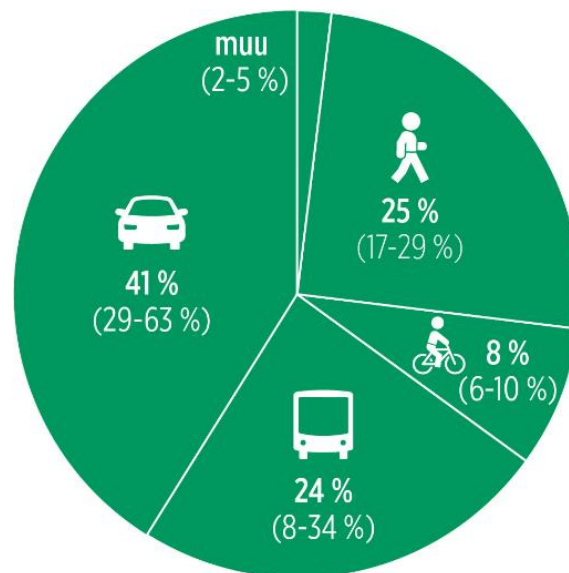


Kuva 5. MAL 2019 -suunnittelualueena on Helsingin seudun 14 kuntaa (liikennesuunnittelussa mukana on myös Siuntio)

Väestö jatkaa kasvuaan noin 1,4 % vuosivauhdilla, joten vuonna 2030 seudulla odotetaan olevan noin 1,6 – 1,7 miljoonaa asukasta väestöennusteesta riippuen. Seudulla on noin 2 miljoonaa asukasta vuonna 2050. Seudun jatkuva väestönkasvu takaa seudun elinvoiman, mutta aiheuttaa samalla haasteita kestäväälle maankäytölle, asumiselle ja liikennejärjestelmälle.

Helsingin seutu on Suomen talouden veturi ja tuottaa Suomen bruttokansantuotteesta yli kolmanneksen. Seudun yritystoiminnalla on suuri merkitys koko maan elinvoimaisuudelle. Seudun työssäkäyntialue ulottuu huomattavasti MAL-suunnitelman aluerajausta laajemmalle. Helsingin seutu on Suomen valtakunnallisten ja kansainvälisten yhteyksien solmukohta. Hyvä saavutettavuus on tärkeä kasautumiseen liittyvä tekijä: tavara- ja henkilöliikenteen yhteydet ovat edellytys suurille, kasvaville kaupunkialueille.

Muuttoliike seudun sisällä kohdistuu pääkaupunkiseudulle. Seudulle on kaavoitettu runsaasti uutta asuinkeuhkosalaa. Vuosittain tuotettu asuntotuotanto on ollut kasvussa ja kohdistuu enimmäkseen kestävin kulkutavoin hyvin saavutettaville alueille. Kestävän liikkumisen kehitys on ollut myönteistä: seudun ydinalueiden asukkaat valitsevat nykyään yhä useammin kävelyn, pyöräilyn tai joukkoliikenteen. Silti seudulla autoillaan edelleen paljon, ja autojen omistus on kasvussa kaikkialla muualla paitsi Helsingissä. Autoilu on yleistä erityisesti bussiliikenteeseen tukeutuvissa kehyskunnissa, joissa joukkoliikenteen palvelutaso ei ole yhtä hyvä kuin radan varren kunnissa. Seudun asukkaiden tekemien matkamäärien mukaan lasketut kulkumuoto-osuudet ja niiden kuntakohtainen vaihteluväli on esitetty kuvassa 6.



Kuva 6. Helsingin seudun kulkumuoto-osuus, suluissa kuntakohtainen vaihteluväli (Laaja liikkumistutkimus 2012).

Väestönkasvun myötä myös Helsingin seudun liikennemäärät ovat nousussa, mikä lisää tie- ja katuverkon kuormitusta. Nykyisiä tieliikenteen pullonkauloja on erityisesti Helsingin säteittäisillä sisääntuloväylillä, Kehä I:llä, Kehä III:lla ja Helsingin kantakaupungissa. Liikenneturvallisuus on parantunut ja liikenneonnettomuuksissa loukkaantuneiden määrä on laskenut noin kolmanneksen vuosikymmenen alusta.

Tällä hetkellä asuntotuotanto painottuu pieniin kerrostaloasuntoihin. 79 % pääkaupunkiseudun asuntotuotannosta vuosina 2010-2016 oli asuinkerrostaloja, ja yli puolet asunnoista oli yksiöitä ja kaksioita. Pääkaupunkiseudun ympärille sijoittuvan 10 kehyskunnan muodostaman ns. KUUMA-seudun yhteinen piirre on edelleen pientalovaltaisuus. Kerrostaloasuntojen osuus on kuitenkin kasvanut etenkin kaupunkirakennettaan tiivistäneissä kunnissa. KUUMA-kuntien asuntotuotannosta oli puolet kerrostaloasuntoja, kun vastaavasti kerrostaloasuntojen osuus koko kannasta on reilu kolmannes. Uusien kerrostaloasuntojen keskimääräinen huoneistokoko vuosina 2010-2017 on pienentynyt koko seudulla aiempiin vuosiin verrattuna.

Seudun asuntojen hintakehitys on eriytynyt selvästi tällä vuosituhanella. Pääkaupunkiseudun hintataso on nyt keskimäärin 1,5-kertainen vuoteen 2000 verrattuna. Sen sijaan KUUMA-kuntien hintataso on noussut keskimäärin 20 % vuodesta 2000. Vuokramarkkinat ovat seudulla hieman moniulotteisemmat. Vaparaahoitteiset uudet vuokrat nousivat koko seudulla vuodesta 2016 vuoteen 2017. Prosentuaalisesti nousu oli suurinta Helsingin kalleimmalla alueella ja Vantaalla. Seudun eriytymiskehitys on tulotason ja työllisyyden perusteella vertailtuna kansainvälisesti melko maltillista. Suhteellisesti heikompia alueita on eri puolilla seutua.

Seudun työssäkäyntialue laajenee ja yritystoiminta palveluvaltaistuu. Seudun yhdyskuntarakenne on monikeskuksinen, joskin Helsingin kantakaupunki on keskuksista määräävin. Työpaikoista noin 86 % sijoittuu pääkaupunkiseudulle. Seudun väestöstä ja työpaikoista yli 60 % sijoittuu alueelle, jossa kestävä liikkuminen on mahdollista arjen aktiviteeteissa (ydinalueella yli 70 %, ydinalueen ulkopuolella hieman alle 40 %).

Helsingin seudun julkistalouden liikennemenot vuonna 2017 olivat noin 1680 miljoonaa euroa, josta vajaa puolet (44 %) käytettiin operointiin, reilu kolmannes (37 %) investointeihin ja loput (19 %) kunnossapitoon. Yksi haasteista tulee olemaan valtion rahoitusasteeseen tulevaisuudessa kohdistuvat paineet, mikä tulee mahdollisesti näkymään seudun julkistalouden tulotasossa valtion osuuskien pienenemisen myötä.

Helsingin seudun kehittämisen kannalta suurimpana haasteena on edelleen seudun voimakas väestönkasvu ja sen myötä tie- ja katuverkon ruuhkautuminen, ilman merkittäviä parannustoimia heikentyvä joukkoliikenteen kilpailukyky ja ilman monipuolista ja riittävää asuntotuotantoa tapahtuva alueellinen eriytyminen. Haasteena tulee olemaan seudun ilmastotavoitteiden saavuttaminen, sillä vaikka seudun kaupunkien ja kuntien yhteenlasketut liikenteen kasvihuonekaasupäästöt ovat olleet pääosin laskussa vuodesta 2006 lähtien, päästöt laskevat hitaammin kuin kansalliset ja kansainväliset sitoumukset seutua velvoittavat.

MAL 2019 -suunnitelmalla varaudutaan seudulla tunnistettuihin tulevaisuuden ilmiöihin, kuten kaupungistuminen, maahanmuutto ja globalisaatio, ilmastonmuutos ja tarve resurssitehokkuuteen.

3.3 MAL 2019 -luonnoksen tiivistelmä

MAL 2019 on Helsingin seudun maankäytön, asumisen ja liikenteen strateginen suunnitelma, jossa kuvataan, miten seutua kokonaisuutena pitäisi kehittää vuosina 2019–2050. Suunnitelmassa on erityisesti kiinnitetty huomiota maankäytön, asumisen ja liikenteen entistä tiiviimpään yhtäaikaiseen tarkasteluun, vaikutusten arviointiin ja laajaan sidosryhmien vuoropuheluun.

Suunnitelman pääsisältö on:

- Seudun kasvu ohjataan nykyiseen yhdyskuntarakenteeseen ja joukkoliikenteen kannalta kilpailukykyisille alueille
- Seudulle rakennetaan vuosittain n. 16500 uutta asuntoa ja asuntokannan sekä elinympäristön laadusta huolehditaan
- Raideliikenteeseen ja pyöräliikenteeseen osoitetaan vahvat panostukset, tieliikennettä kehitetään tavara- ja joukkoliikennelähtöisesti
- Päästöjä vähennetään useilla liikennesuoritetta pienentävillä keinoilla, mm. tiemaksuilla sekä ajoneuvokantaa energiatehokkaammaksi ja hiilineutraalimmaksi uudistaen.

Suunnitelmassa on osoitettu konkreettiset toimet, joilla tavoitteisiin päästään 2030 mennessä. Näitä ovat muun muassa seudullisesti määritellyt maankäytön ensisijaiset kehittämissuunnitelmat, kuntakohtaiset asuntorakentamisennusteet ja asemakaavatavoitteet sekä ennen vuotta 2030 aloitettavat liikennehankkeet ja -toimenpiteet. MAL 2019 -suunnitelman sisältö kiteytyy neljään kärkikeinoon (kuva 7). Kärkikeinoja tarkentavat toimenpiteet on esitetty kuvassa 8. Toimenpiteet sisältävät edelleen yksityiskohtaisia keinoja ja hankkeita, jotka on avattu tarkemmin MAL 2019 -luonnoksessa. Kuvissa 9 ja 10 on esitetty kartalla suunnitelman keskeistä sisältöä: maankäytön ensisijaiset suunnitelmat, kuntakohtaiset asuntorakentamisennusteet sekä liikennehankkeet ja –toimenpiteet.

MAL 2019 -luonnoksen kärkikeinot



Kuva 7. MAL 2019 -suunnitelmaluonnoksen kärkikeinot.

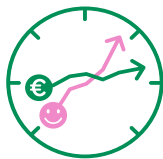
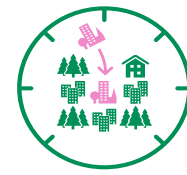


Kärkikeinoja tarkentavat toimenpiteet

Sijoitetaan uusi maankäyttö kestävästi hyvin saavutettaville alueille ja mahdollistetaan täydennysrakentaminen nykyisessä kaupunkirakenteessa

Tiivistyvässä kaupunkirakenteessa huolehditaan rakentamisen ja elinympäristön laadusta

Otetaan asemanseutujen potentiaali käyttöön



Varmistetaan asuntotuotannon riittävyys ja kohtuuhintaisuus

Edistetään asuntotuotannon monipuolisuutta

Vahvistetaan elinympäristöjen laatua

Huolehditaan asuntokannan laadusta

Edistetään rakennuskannan energiatehokkuutta

Tehot irti nykysysteemistä

Uudet verkostomaiset yhteydet kestävän kasvun mahdollistajina

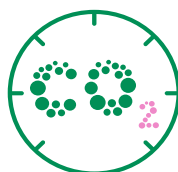
Pyöräliikenteen osuus kasvuun vahvoilla yhteisillä panostuksilla

Liikenteen uudet palvelut ja teknologiat tukemaan kestävästä liikkumisesta

Tieliikenneverkkoa kehitetään tavara- ja joukkoliikenne edellä

Datan avulla optimoidaan liikennejärjestelmää

Varaudutaan valtakunnallisesti tärkeisiin nopeisiin ratayhteyksiin

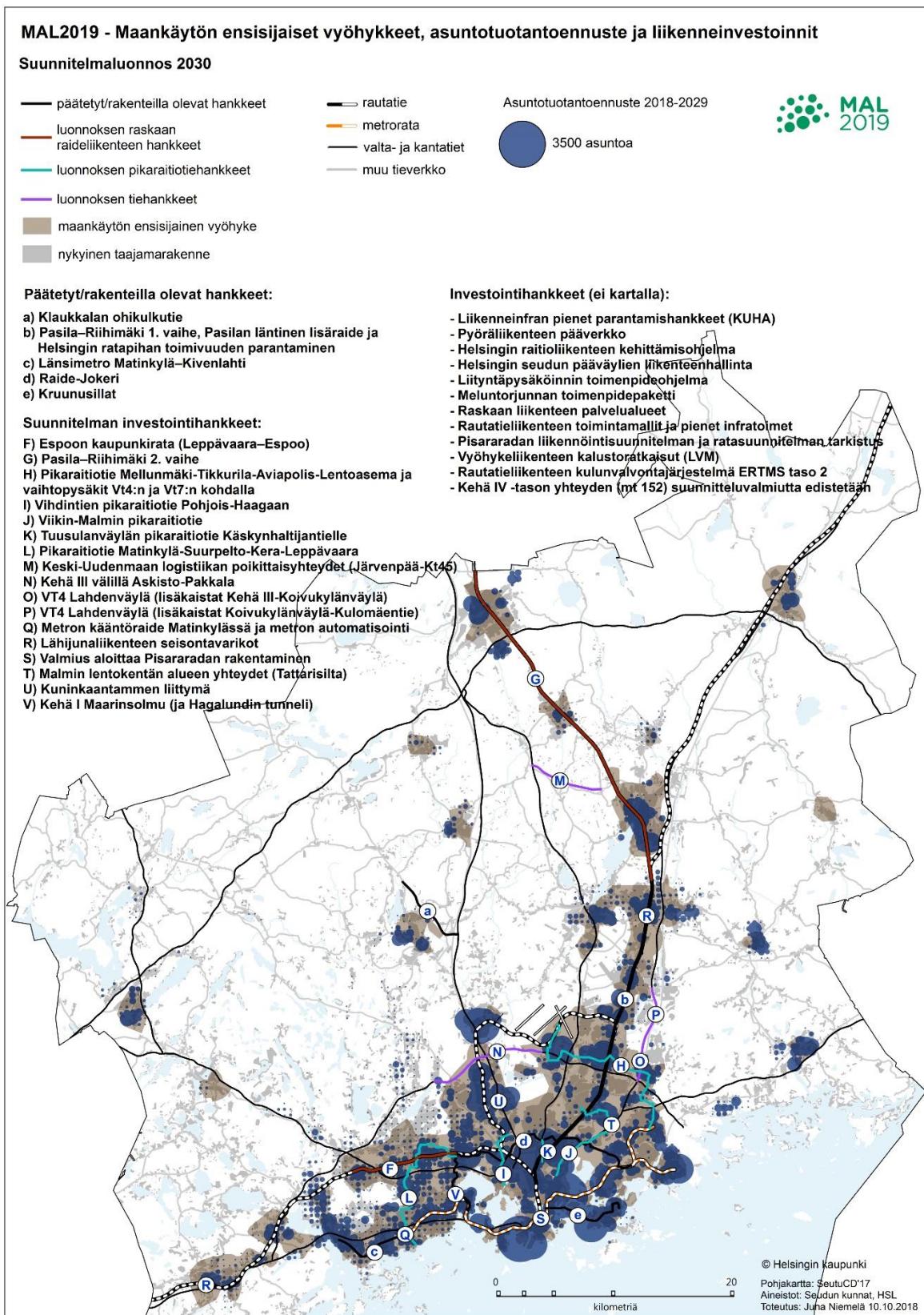


Tieliikenteen hinnoittelu tehokas päästö-, rahoitus- ja sujuvuustoimenpide

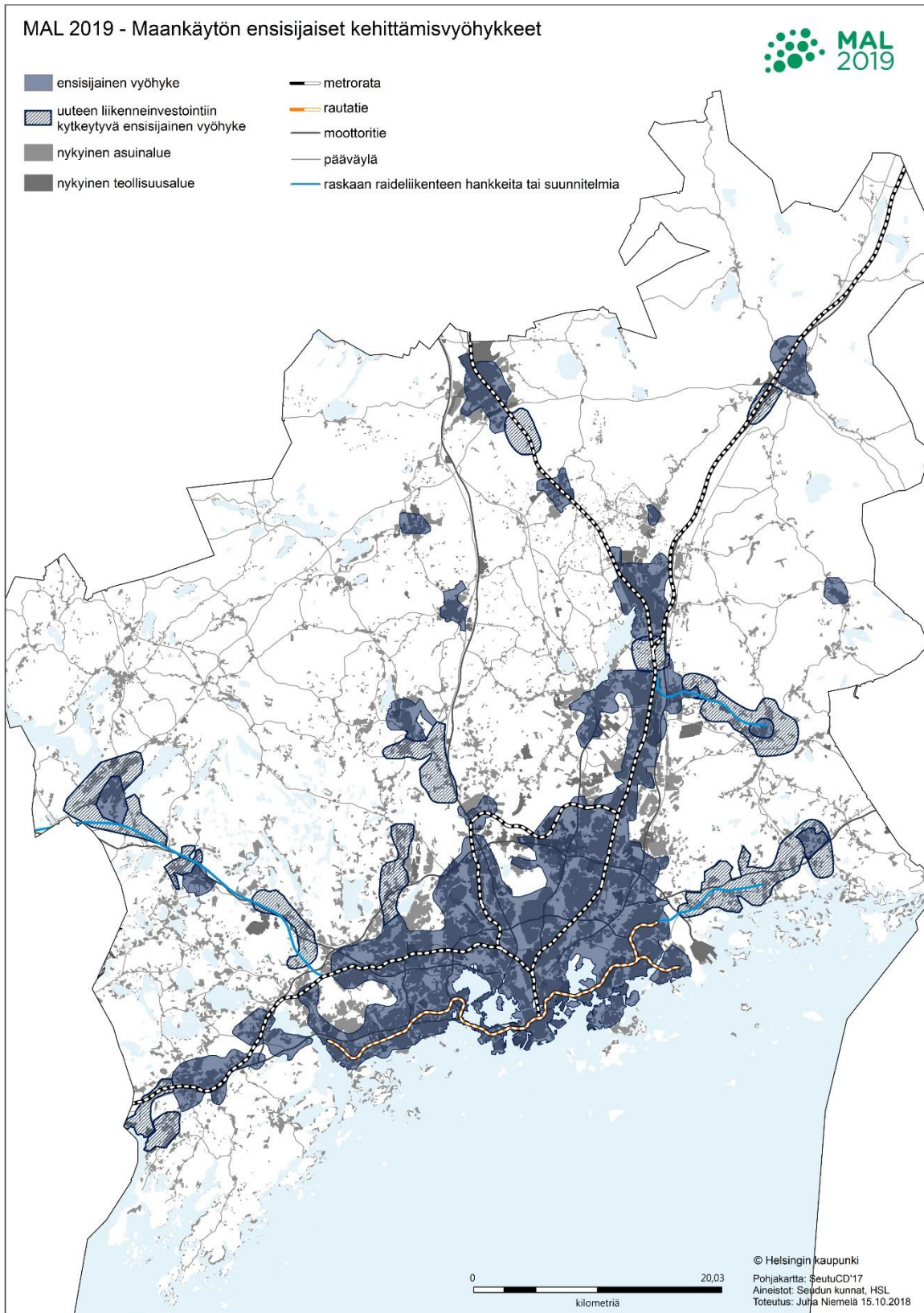
Pysäköintipolitiikalla ohjataan kestävästä liikkumiseen

Yhteisin keinoin kasvatetaan sähköautojen ja vähäpäästöisten autojen osuutta

Kuva 8. MAL 2019 -luonnoksen kärkikeinoja tarkentavat toimenpiteet



Kuva 9. MAL 2019 -luonnos 2030: Maankäytön ensisijaiset vyöhykkeet, kuntakohtainen asuntorakentamisennuste ja liikennehankkeet



Kuva 10. MAL 2019 -luonnos: Maankäytön ensisijaiset kehittämisvyöhykkeet

MAL 2019 -suunnitelman tunnistettuja toimenpiteitä vuodesta 2030 eteenpäin:

- Kasvihuonekaasupäästöjä leikataan vuoden 2030 tasosta maankäytön ja liikenteen suunnittelulla, taloudellisten ohjauskeinojen avulla, uusia palveluita ja teknologioita kehittämällä ja hyödyntämällä, ruoan ja energian lähituotannolla, päästöjen kompensoinnilla sekä hiilinieluilla.
- Uusi maankäyttö sijoitetaan tiivistävästi ja kestävästi ensisijaisille kehittämisvyöhykkeille ja niiden täydentymisalueille. Mahdollisia laajentumisalueita otetaan käyttöön, mikäli alueen edellytyksenä olevasta liikenneinvestoinnista on sitova päätös.
- Varmistetaan, että seudun asuntotuotanto on riittävää kasvavan väestön tarpeisiin ja mahdollistaa laadukkaan asumisen kaikille väestöryhmille.
- Liikennejärjestelmää kehitetään kestäviin kulkumuotoihin pohjautuvaksi muodostamalla koko seudulle pitkän aikavälin raidevisio sekä sen toteuttamispolku. Joukkoliikenne integroidaan kokonaisuutena juna- ja metroverkosta alkaen.

3.4 Suunnitelmaluonnos ja vertailuvaihtoehto

Suunnitelmaluonnoksen eri versioita (Ve1, Ve2 ja Ve3) on arvioitu suhteessa vertailuvaihtoehtoon (Ve0). Suunnitelmaversioiden ja vertailuvaihtoehdon sisältö on kuvattu pääpiirteissään tähän lukuun. Tarkempi kuvaus MAL 2019 -ennusteista ja lähtötiedoista on liitteenä 4 ja 5.

Helsingin seudun asuntotuotanto- ja väestölaskelmien laadintaperiaatteet

Maankäytön lähtötiedot Helmet 3.0-mallin MAL 2019 -ennusteille kerättiin syksyllä 2017. Seppo Laakso (Kaupunkitutkimus TA) laati väestöprojektioita skenaarioille ve0 ja ve1 sekä työpaikkaprojektion. Väestöennusteet skenaarioille ve2 ja ve3 laadittiin hieman eri menetelmillä kesällä ja syksyllä 2018.

MAL 2019 -prosessia varten laadittiin keväällä 2017 yhdenmukainen karttaruutuaineisto Helsingin seudun kuntien väestöstä ja työpaikoista vuodelta 2016 (työpaikat 2012) sekä kuntien varaukset asumisen ja toimitilarakentamisen rakennettavissa olevasta kerrosalasta vuoteen 2030 ja rakentamispotentiaaleista vuoteen 2050.

Kaupunkitutkimus TA laati toteutuma-arvioille laskentaperiaatteet ja laskentasäännöt sekä teki laskelmat karttaruuduittain väestölle ja työpaikoille vuosille 2030 ja 2050 sekä asunto- ja toimitilarakentamisen toteumalle jaksoilla 2016-29 ja 2030-49.

Kesällä ja syksyllä 2017 kunnat tekivät korjauksia asuntotuotannon varauksiin ja rakentamispotentiaaleihin. Asuntotuotanto- ja väestölaskelmat päivitettiin näiden osalta lokamarraskuussa 2017. Päivityksen tuloksena syntynyt versio on nimetty versioksi Ve1. Lisäksi laadittiin vaihtoehtoinen versio Ve0, jossa Helsingin suunnitteilla olevien kaupunkibulevardien toteutumisennusteita alennettiin ja vastaavasti Helsingin seudun kaikkien muiden uustuotantoalueiden toteutumisennusteita nostettiin siten, että uustuotannon väestömäärä pysyi samana.

Ve2-skenaariossa Ve1-väestö on siirretty kunnittain vuoden 2015 MASU 2050 ensisijaisesti kehitettävälle vyöhykkeille. Siirretyt asukkaat jyvitetiin tasaisesti alueen väestön mukaan.

Väestöennuste Ve3 on tuotettu suoraan sijoittelualuejakoon ja perustuu kuntien kesällä 2018 tehtyyn asuntotuotantoennusteeseen. Vanhan asuntokannan väestönmuutos kunnittain laskettiin samoin kuin Ve1:ssä. Uudet asukkaat ja vanhasta kannasta siirtyvät asukkaat on sijoitettu asuntotuotantoennusteessa osoitetuille alueille huomioiden pien- ja kerrostaloasuntokuntien kokoerot. Lopuksi kokonaiskasvu on täsmäytetty seudun arvioituun kokonaisasukasmäärään vuodelle 2030, että vertailtavuus aiempiin skenaarioihin säilyy.

ve0 2030 vertailuvaihtoehdon kuvaus

- Maankäyttöprojektio ilman bulevardeja, kuvattu edellisellä sivulla ja liitteessä 5
- Nykyinen liikenneverkko
- Rakenteilla olevat ja päätetyt hankkeet
 - Klaukkalan ohikulkutie
 - Pasila–Riihimäki 1. vaihe, Pasilan läntinen lisäraide ja Helsingin ratapihan toimivuuden parantaminen
 - Länsimetro Matinkylä–Kivenlahti
 - Pikaraitiotienä Raide-Jokeri ja Kruunusillat
 - Kantakaupungin raitioverkon laajennukset (Ilmalaan, Jätkäsaaren, Hernesaaren, Vallilanlaakson kautta Kalasatamaan)
 - Uudet runkolinjat ja nykyisten jatkeet (500, 510, 530, 560 Matinkylään, 570)
- Oletukset autonomistuksen kehityksestä ja ajoneuvojen yksikköpäästöistä, ks luku x
- Joukkoliikenteen uusi lippuvyöhykemalli (tarkistettu 3.5.2018)

Ve 1 2030 suunnitelmaversioiden kuvaus

- MAL 2019 maankäyttöprojektio, kuvattu edellisellä sivulla
- Nykyinen liikenneverkko
- Rakenteilla olevat ja päätetyt hankkeet
- Suunnitelmaversioiden liikennehankkeet, jotka käsittivät seuraavat osa-alueet: nykyisen liikennejärjestelmän tehokkuus ja toimintavarmuus, verkostomainen joukkoliikenne ja maankäyttö, parempi palvelutaso, pyöräliikenteen verkko, liityntäpysäköinti, toimiva logistiikka, pahempien pullonkaulojen purkaminen, ennakoiva kunnossapito ja häiriönhallinta
- Tiemaksut porttimallilla ns. puolikkailla hinnoilla
- Laaja joukko muita suunnittelutoimenpiteitä, joita ei tarkasteltu liikennemallilla
- Oletukset autonomistuksen kehityksestä ja ajoneuvojen yksikköpäästöistä, ks luku x.
- Joukkoliikenteen uusi lippuvyöhykemalli (tarkistettu 3.5.2018)
- HSL-bussiliikenne kuten Ve0:ssa 2020-luvun alussa

Ve 2 2030 suunnitelmaversioiden kuvaus

- MAL2019 maankäyttöprojektio – uusi maankäyttö sijoitettu ensisijaisille kehittämisvyöhykkeille (MASU 2050) testimielessä, kuvattu yllä

- Nykyinen liikenneverkko
- Rakenteilla olevat ja päätetyt hankkeet
- Suunnitelmaversion liikennehankkeet, joissa painotettiin velvoittavaa liikenteen päästövähennystavoitetta enemmän kuin Ve1:ssä. Hankkeissa mm. vahvistettiin verkostomaisen raideliikenteen roolia, suunnattiin tieliikenteen kapasiteetin parannuskohteet valtakunnallisesti merkittävälle verkolle ja haettiin parempaa kustannustehokkuutta nykyiseen infraan tukeutuen
- Laaja joukko muita suunnittelutoimenpiteitä, joita ei tarkasteltu liikennemallilla
- Joukkoliikenteen uusi lippuvyöhykemalli (tarkistettu 3.5.2018)
- Tiemaksut porttimallilla, ns. täydet hinnat (kaksinkertaiset verrattuna ve1:een)
- Jaettuja kyytejä edistävien toimenpiteiden arviointi on vaikeaa, mutta tehtyjen selvitysten perusteella niillä on potentiaalia henkilöautojen ajosuoritteen vähentämiseksi. Tarkasteluissa niiden on arvioitu vähentävän henkilöautojen ajosuoritetta 2 %}
- Pysäköintipoliittisten toimenpiteiden vaikutuksia on karkeasti kuvattu liikennemallilla vuoden 2030 tilanteessa siten, että pysäköinti on maksullista kaikissa asiointipaikoissa (vähintään 1 euro tunnissa) koko Helsingin kaupungissa ja tärkeimmissä keskuksissa pääkaupunkiseudulla sekä työmatkoille Helsingin kantakaupungissa
- Valtion tason tavoite 250 000 sähköautosta vuonna 2030 on arvioitu johtavan merkittävään 20 % sähköautojen osuuteen seudun henkilöautoista vuonna 2030, ks. luku 4.3

Ve 3 2030 suunnitelmaversion kuvaus

- MAL 2019 maankäyttöprojektiio ja asuntotuotantoennuste, ks. yllä
- Nykyinen liikenneverkko
- Rakenteilla olevat ja päätetyt hankkeet
- Suunnitelmaversion liikennehankkeet (ks. seuraavan sivun lista)
- Laaja joukko muita suunnittelutoimenpiteitä, jotka löytyvät MAL 2019 –luonnoksesta
- Joukkoliikenteen uusi lippuvyöhykemalli (tarkistettu 3.5.2018)
- Tiemaksut kuten Ve2
- Jaettuja kyytejä edistävät toimenpiteet kuten Ve2
- Pysäköintitoimenpiteet kuten Ve2
- Joukkoliikenteen lippujen hinnan alentaminen
- Valtion tason tavoite 250 000 sähköautosta vuonna 2030 on arvioitu johtavan merkittävään 20 % sähköautojen osuuteen seudun henkilöautoista vuonna 2030, ks. luku 4.3

MAL 2019 luonnoksen liikennehankkeet (Ve3):

Liikenneinvestoinnit vuoteen 2030 mennessä

Jatkuvat kehittämissuunnitelmat

Liikenneinfran pienet parantamishankkeet (KUHA) 300 M€ (30 M€/vuosi)
 Pyöräliikenteen pääverkko 200 M€ *
 Helsingin raitioliikenteen kehittämissuunnitelma 60 M€
 Helsingin seudun pääväylien liikenteenhallinta 20 M€
 Liityntäpysäköinnin toimenpidesuunnitelma 80 M€ *
 Meluntorjunnan toimenpidepaketti 67 M€ *
 Raskaan liikenteen palvelualueet 20 M€

* Voivat toteutua osittain tai kokonaan KUHA-kokonaisuudessa

Pikaraitiotieverkon kehittäminen

Mellunmäki-Tikkurila-Aviapolis-Lentoasema 260 M€
 Vihdintien pikaraitiotie Pohjois-Haagaan 48 M€
 Viikin-Malmin pikaraitiotie 200 M€
 Tuusulanväylän pikaraitiotie Käskynhaltijantielle 25 M€
 Matinkylä-Suurpelto-Kera-Leppävaara 182 M€

Raskas raideliikenne

Rautatieliikenteen toimintamallit ja pienet infratoimet
 Pissaradan liikennöintisuunnitelman ja ratasuunnitelman tarkistus
 Metron kapasiteetin varmistaminen

- Metron kääntöraide Matinkylässä 100 M€
- Metron automatisointi 226-277 M€

Espoon kaupunkirata Leppävaara-Espoo 230 M€
 Pasila - Riihimäki kapasiteetin parantaminen 2. vaihe 273 M€
 Lähijunaliikenteen seisontavarikot (Päärata ja Rantarata) 50 M€
 Vyöhykeliikenteen kalustoratkaisut (LVM)
 Rautatieliikenteen kulunvalvontajärjestelmä ERTMS taso 2
 Valmius aloittaa Pissaradan rakentaminen

Liittymät, jotka edellyttävät maankäytön kehittämistä

Malmin lentokenttäalueen yhteydet (Tattarisillan liittymä, Kehä I ja Lahdenväylä) 93 M€
 Kuninkaantammen eritasoliittymä ja Hämeenlinnanväylän lisäkaistat 45 M€
 Kehä I Maarinsolmu ja Hagalundin tunneli 46 M€ + tunneli
 Lisäksi pienempiä maankäytön kehittämistä edistäviä liittymiä KUHA-hankkeina

Tieverkon kehittäminen

Kehä III toimivuus (välillä Askisto - Pakkala) 40 M€
 Lahdenväylän (Vt 4) lisäkaistat Kehä III-Koivukylänväylä 15 M€
 Lahdenväylän (Vt 4) lisäkaistat Koivukylänväylä-Kulomäentie 18 M€
 Keski-Uudenmaan logistiikan poikittaisyhteydet

- 1. vaihe Järvenpää – kt 4540 M€
- Kehä IV –tason yhteyden (mt 152) suunnitteluvalmiutta edistetään

lyhyen aikavälin vaihekaavoista. Helsingin seutu on yksi vaihekaava-alue. Maakuntakaavaan liittyvät liikennejärjestelmäsuunnitelmat tehdään kolmessa osassa, joista MAL 2019 -suunnitelman liikenneosa, Helsingin seudun liikennejärjestelmäsuunnitelma, täyttää liikennejärjestelmäsuunnittelutarpeen Helsingin seudun osalta. Hyväksytyt maakuntakaava on oikeusvaikutteinen. Kaavaluonnoksen ja MAL 2019 -luonnoksen sisältöjen yhteneväisyys on pyritty varmistamaan tiiviillä suunnitteluyhteistyöllä. Myös vaikutusten arvioinnissa on jaettu osaamista kaavan ja suunnitelman arvioinnin osalta. Uusimaa-kaavan arviointi on ollut monipuolista ja kattavaa. Kaavan arvioinnissa on syvennytty muun muassa ilmastovaikutusten arviointiin, mikä on esimerkillinen arviointitapa muille tahoille.

Suomessa on käynnissä maakunta- ja SOTE-uudistus. Niiden valmistelu ei ole vaikuttanut merkittävästi MAL 2019 –suunnittelukierrokseen ja luonnoksen sisältöön. Mahdollisiin muutostarpeisiin reagoidaan kuitenkin valmistelun edetessä.

Uudet valtakunnalliset alueidenkäyttötavoitteet tulivat voimaan 1.4.2018. Valtakunnalliset alueidenkäyttötavoitteet ovat osa maankäyttö- ja rakennuslain mukaista alueidenkäytön suunnittelujärjestelmää. Uudistetut alueidenkäyttötavoitteet ovat tärkeä lähtökohta myös MAL 2019 -suunnitelman valmistelulle. Uudistetuissa tavoitteissa korostetaan muun muassa ilmastomuutoksen hillintään ja varautumista ilmastomuutoksen vaikutuksiin.

Ympäristöministeriö on käynnistänyt maankäyttö- ja rakennuslain kokonaisuudistuksen valmistelun. Lainvalmistelutyö on organisoitu kesän 2018 aikana. Tavoitteena on, että uudistettu laki saataisiin voimaan vuosien 2021-2022 aikana. MAL 2019 -asiantuntijat käyvät keskustelua kokonaisuudistukseen liittyen Ympäristöministeriön kanssa.

MAL 2019 -suunnittelussa on seuratta ja osallistuttu lakien valmisteluun ja ne ovat vaikuttaneet suunnitelman valmisteluun. Valtakunnallinen liikennejärjestelmäsuunnittelun valmistelu on aloitettu. Helsingin seudun MAL 2019 -suunnittelussa tuotettu aineistoa on hyödynnettävissä myös kansalliseen suunnitteluun. Pitkään jatkunut seudullinen liikennejärjestelmäsuunnittelu, jota on kehitetty määrätietoisesti maankäytön, asumisen ja liikenteen yhteissuunnitteluksi toimii itsessään hyvänä esimerkkinä valtakunnalliselle liikennejärjestelmäsuunnittelulle.

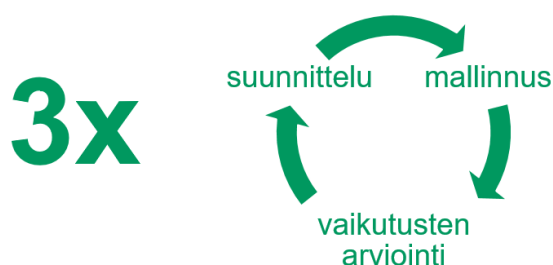


4 Arvioinnin menetelmät

4.1 Vaikutusten arviointi on olennainen osa suunnittelua

MAL 2019 -suunnitelmaluonnos on rakentunut vaiheittain niin, että arviointitiedolla on tuettu suunnitteluun liittyviä valintoja ja ratkaisuja. Suunnittelun ja arvioinnin entistä tiiviimpi vuorovaikutus on helpottanut arvioinnin tekemistä ja siitä on tullut kiinteä osa suunnitteluprosessia.

Vaikutusten arviointi on olennainen osa suunnittelua



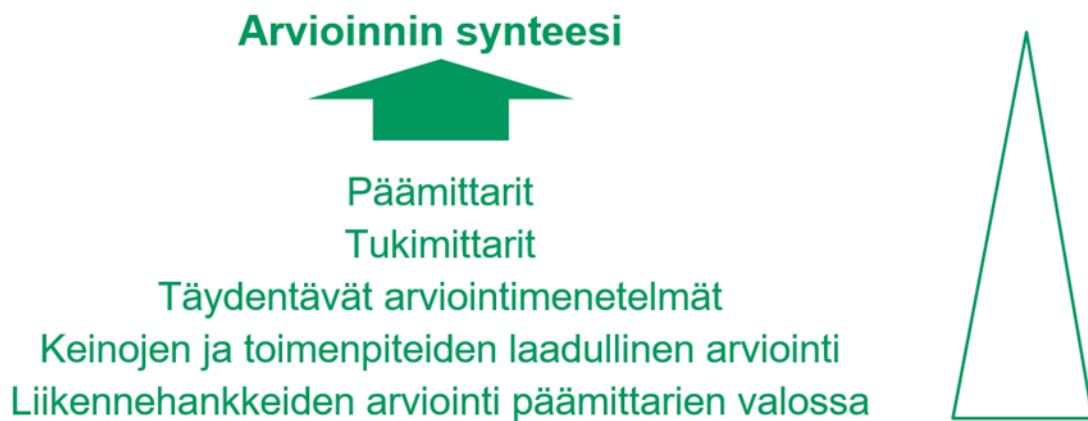
Arvioitaessa tavoitteiden saavuttamista vaikutusten arvioinnissa on käytetty monipuolisesti erilaisia mittareita ja muita arviointimenetelmiä. Arvioinnin menetelmät on jaoteltu päämittareihin, tukimittareihin ja täydentäviin arviointimenetelmiin. Lisäksi on tehty laadullista asiantuntija-arviointia ja yksittäisten hankkeiden arviointia. Kuvassa 11 on esitetty arviointimenetelmien kokonaisuus. Päämittareille on asetettu tavoitetasot, joiden valossa on arvioitu toimenpiteiden tehokkuutta ja riittävyttä. Tietoa on tuotettu pääasiassa liikenne-ennustemallin avulla, mutta myös muilla seutusuunnitteluun soveltuvilla menetelmillä. Yksi kehitysaskel on ollut, että alueellisesti kohdistettua tietoa on tuotettu jo prosessin aikana. Esimerkiksi liikenne-ennustemalli-aluejaon mukainen tai ruutukohtainen paikkatietoaineisto on mahdollistanut uudenlaiset analyysit ja tiedon hyödyntämisen aikaisempaa tehokkaammalla tavalla. Osaa mittareista on kehitetty edelleen prosessin aikana tarpeiden mukaan. Menetelmät on dokumentoitu MAL 2019 -Arviointiohjelmaan (HSL 2017).

Prosessin aikana arviointitieto on koottu Excel-pohjaiseen työkaluun tiedon hallinnan helpottamiseksi. Aineiston kokoaminen yhteen tiedostoon on helpottanut arvioinnin työstämistä ja tiedon käsittelyä. Arvioinnin aineistot on jaettu suunnittelusta vastaavien hyödynnettäväksi jokaisen arviointikierroksen jälkeen (kuva 11).

Arvioinnin aikainen vuorovaikutus on ollut systemaattista ja laajaa. Arviointia ohjaamaan perustettiin SOVA-koordinointiryhmä, joka on ollut tukena arvioinnin kehittämässä ja ohjannut arviointiprosessia alusta lähtien. SOVA-synteesisryhmä perustettiin arvioinnin käytännön työtä varten. Ryhmän kokouksissa käsiteltiin ja työstettiin eri suunnitelmaversioiden arviointia vuoden

2018 aikana. Arviointitietoa käsiteltiin HLJ-toimikunnalle ja MAL-neuvottelukunnalle järjestetyissä työpajoissa suunnitelman valmistelun aikana, mikä edisti tiedon omaksumista ja johtopäätösten työstämistä seuraavaa suunnitelmaversiota varten. Yleisölle on annettu mahdollisuus osallistua suunnitelman ja arvioinnin valmisteluun SOVA-kuulutuksen aikana vuoden 2017 lopulla ja lausuntokierroksen aikana vuoden 2018 lopulla.

Arvioinnin työkalun sisältö



Kuva 11. Arvioitaessa tavoitteiden saavuttamista vaikutusten arvioinnissa on käytetty monipuolisesti erilaisia mittareita ja arviointimenetelmiä. Arvioinnin synteesi eli kokonaiskuva tavoitteiden saavuttamisesta on muodostettu mittareiden ja menetelmien tunnuslukujen ja niistä tehtyjen analyysien perusteella.

MAL 2019 -suunnittelussa on kehitetty erityisesti taloudellisten vaikutusten arviointia. Suunnittelun kannalta oleellista on saada riittävästi tietoa suunnitelman aiheuttamista taloudellista hyödyistä ja kustannuksista, arvioida niiden suhdetta sekä todeta vaikutukset eri toimijoille seudulla. Taloudellisen ajattelun pohjalla on kaupunkitaloustieteen teoriaviitekehys. Tämä näkyy valituissa arvioinnin teemoissa arviointikehikossa.

Terveysnäkökulma on otettu aiempaa systemaattisemmin huomioon MAL 2019 -suunnittelussa ja arvioinnin ohjelmoinnissa. Terveys on nostettu MAL 2019 -tavoitteistoon ja yhdeksi tärkeäksi arvioinnin osa-alueeksi. Terveysvaikutuksia tarkastellaan useiden mittarien ja arviointimenetelmien kautta. Jos strategisella tasolla tehtävät valinnat eivät näytä vaikuttavan tarpeeksi, pyritään jatkosuunnittelulle antamaan ohjeita siitä, millaisiin asioihin tulee kiinnittää huomiota.

4.2 Ennustemallin hyödyntäminen

HSL:n liikenne-ennustejärjestelmä (Helmet) on tärkeä MAL 2019 -suunnittelun ja vaikutusten arvioinnin työkalu, jonka avulla pyritään ennustamaan ihmisten liikkumista vuoden 2030 tilanteessa. Ennusteiden avulla saadaan käsitys miten eri suunnitelmaversiot ja niiden toimenpiteet sekä maankäyttö vaikuttavat suhteessa asetettuihin tavoitetasoihin. Ennusteiden avulla on tuotettu useat MAL 2019 -arvioinnin päämittarien ja tukimittarien arvot sekä vertailtu liikennehankkeita keskenään prosessin eri vaiheissa. Tällä hetkellä Helmet-järjestelmä on ainoa menetelmä, joka tuo esiin sekä liikennejärjestelmämuutosten että maankäytön muutosten vaikutuksia esimerkiksi kulkumuotojakaumaan, matka-aikoihin, saavutettavuuteen, matkamääriin ja liikennesuoritteihin. Suurin puute ennustemallien hyödyntämisessä on, että sillä ei saada esiin mahdollisia muutoksia ihmisten mieltymyksissä, esimerkiksi miten ihmiset arvostavat matka-aikaa ja matkaan liittyviä kustannuksia tulevaisuuden tilanteessa. Malli perustuu liikkumistutkimuksissa kerättyihin tietoihin.

MAL 2019 –prosessissa ennustemallien hyödyntäminen on tukenut asiantuntija-arvioita ja muita arviointimenetelmiä. Olennaista on tunnistaa ennustemallin epävarmuudet ja muut mallinnukseen ja tulosten tulkintaan vaikuttavat asiat.

Ennustemalliin liittyvät epävarmuudet:

- Mittarit huomioivat ainoastaan sellaiset toimenpiteet, joita voi kuvata numeerisesti.
- Ennustejärjestelmän aluejako on joissain tapauksissa liian karkea, mikä vaikuttaa toimenpiteiden kuvauksen epätarkkuuteen.
- Joidenkin toimenpiteiden vaikutukset kulkutapaosuuksiin ovat todennäköisesti ennusteessa hieman liian pieniä (mm. tiemaksun vaikutus), mikä johtuu mallin yksinkertaistuksista.
- Joukkoliikenteen matkustajakuormitusta ja luotettavuutta ei ole huomioitu riittävästi mallissa.

Muut huomioitavat asiat

- Suunnitelman toimenpiteiden yleispiirteisyys ja epätarkkuus vaikuttavat ennustamiseen. Luotettavia vaikutuksia voidaan käytännössä arvioida vain liikenteen infra- ja hintatoimenpiteistä sekä maankäytön sijoittumisesta.
- Sähköautojen ja jaettujen kyytien kasvu on vaikea ennustaa: MAL 2019 –työssä on oletettu, että 20 % seudun autoista ovat sähköautoja ja että jaettujen kyytien vaikutus päästöihin on 2 %. Jaettujen kyytien kasvu on epärealistinen, jos luonnoksen tiemaksut eivät toteudu, koska nämä toimivat kannustimena kyytien jaolle.
- Pysäköinnin hintamuutokset ennusteessa ovat todellisuudessa vaikeita toteuttaa, koska osa pysäköinnistä on yksityisessä omistuksessa.

Liikenne-ennustejärjestelmää on avattu yksityiskohtaisemmin liitteessä 4.

4.3 Päämittarit

Seitsemän päämittarin avulla on seurattu suunnitelmaratkaisujen ja toimenpiteiden riittävyyttä. Suunnitelman eri versioita (Ve1, Ve2 ja Ve3 (luonnos)) arvioitiin suhteessa vertailuvaihtoehtoon (Ve0). Ve0 kuvaa Helsingin seudun liikennejärjestelmän ja maankäytön tilaa vuonna 2030, kun rakenteilla olevat ja päätetyt hankkeet sekä niiden maankäyttö on toteutettu. Seuraavaksi on kuvattu tarkemmin päämittareiden laskentamenetelmää ja tehtyjä oletuksia. Päämittareita on kuvattu myös liitteessä 1.

Tavoite: Liikenteen kasvihuonekaasupäästöt vähenevät vähintään 50% vuoden 2005 tasosta vuoteen 2030 mennessä.



Toimenpiteiden vaikutuksia liikenteen CO₂ - päästöihin on tarkasteltu liikenne-ennustemallin tieliikennesuoritetiedoilla ja arviolla CO₂-yksikköpäästöjen kehityksestä vuoteen 2030, jotka perustuvat Lipasto- ja LIISA-laskentajärjestelmään. Tieliikenteensuoritteen kasvaessa kasvavat myös syntyvät liikenteen päästöt. Suoritteeseen vaikuttaa seudun rakenne ja kuinka lähellä päivittäin tarvittavat kohteet ovat.

Taulukko 1. Suunnitelmaversioissa käytetyt päästökertoimet

Tarkastelussa käytetyt päästökertoimet

Päästöt (g/ajon.km)	Henkilöautot	Pakettiautot	Linja-autot	Kuorma-autot
Lipasto v. 2016 (nykytila)	152	279	949	675-2199
LIISA v. 2030 (VE0, VE1)	109	134	562	652
VE2	91	134	562	652
VE3 (luonnos)	91	134	0-562	639

Valtioneuvoston selonteossa kansallisesta Energia- ja ilmastostrategiasta vuoteen 2030 on esitetty tavoitteeksi vähintään 250 000 täyssähköautoa ja ladattavaa hybridiä. MAL 2019 -työssä kansallinen tavoite on otettu lähtökohdaksi ja oletettu, että 20% seudun autoista on sähköautoja (20% suoritteesta sähköautoilla). Sähköauton päästöksi arvioitu 15 g CO₂ / ajon.km (Liikennejärjestelmän tehokkaimmat keinot ilmastotavoitteiden saavuttamiseksi Helsingin seudulla - selvityksessä käytetty päästö määrä). Laskelmaan liittyy monia epävarmuuksia, kuten sähköautojen osuus Helsingin seudulla suhteessa koko maahan ja sähköautojen määrän kasvun vaikutukset muihin kuin henkilöautoihin. Taulukossa 1 on esitetty eri suunnitelmaversioissa käytetyt päästökertoimet.

Mittarin avulla arvioidaan, ovatko suunnitelman toimenpiteet riittävän tehokkaita päästötavoitteen saavuttamiseksi.

Tavoite: Työvoiman saavutettavuus paranee vähintään 10% nykytilanteesta vuoteen 2030 mennessä



Työvoiman saavutettavuus kuvaa hyvin seudun houkuttelevuutta ja kasautumisetujen hyödyntämistä. Mittari kuvaa kuinka monta asukasta on saavutettavissa kunkin työpaikan näkökulmasta seudulla. Liikenne-ennustemallissa työvoiman saavutettavuus lasketaan työpaikkoihin nähden työssäkäyntimatkojen matka-aika ja -kustannusfunktiolla vaimennettuna.

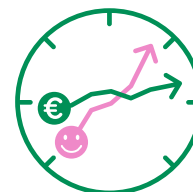
- $f = (e^{-\beta_0 - \beta_1 t_A - \beta_2 c_A} + e^{-\beta_3 - \beta_4 t_J - \beta_5 c_J} + e^{-\beta_6 t_P})^\gamma$, missä t=matka-aika, c=kustannus, A=henkilöauto, J=joukkoliikenne, P=polkupyörä, β ja γ ovat parametrit
- Funktio toimii alueiden työvoiman painokertoimena
- Työvoiman painokerroin 1 tarkoittaa että työvoimalle kuuluva henkilö on yritykselle täysin saatavissa (etäisyys on 0)
- Lopullinen arvo on summa saavutettavan työvoiman määrästä keskimäärin kaikille alueen työpaikoille

Tavoite: Alueiden väliset erot pienenevät nykytilanteesta vuoteen 2030 mennessä eikä sosiaalinen eriytyminen kasva vuoteen nykytilanteesta vuoteen 2030



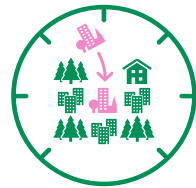
Suunnitelmaluonnoksen vaikutuksia alueellisen eriytymisen hillintää on arvioitu laadullisena asiantuntija-arviona ottaen huomioon suunnitelmanluonnoksen maankäyttöön, asumiseen ja liikenteeseen liittyviä toimenpiteitä laajasti. Sosioekonomisesti heikkojen alueiden (ns. eriytymisvaarassa olevat alueet [alin 10 %], kun otetaan huomioon tulotaso ja työllisyys) tarkastelu on ollut arvioinnin lähtökohtana. Alueellisen eriytymisen hillinnän keinoja ovat muun muassa riittävä ja kohtuuhintainen asuntotuotanto keskeisillä sijainneilla, monipuolinen alueellinen asuntotarjonta, alueiden saavutettavuuden parantaminen ja lähiympäristön laadun kohentaminen.

Tavoite: Yhteiskuntataloudellinen tehokkuus - järjestelmätasolla tehtävän kehittämisen hyöty-kustannus -suhde on yli 1



Kustannus-hyötyanalyysi on hanketason vaihtoehtovertailussa laajasti käytetty menetelmä, jota on kehitetty palvelemaan paremmin myös järjestelmätason toimenpiteiden valintaa. Mittari osoittaa kuinka suuri on suunnitelman liikenneinvestointien yhteiskuntataloudellinen tehokkuus suhteessa vertailuvaihtoehtoon. Yhteiskuntataloudellinen tehokkuusmittari mittaa liikennetoimenpiteiden hyötyjä suhteessa niiden investointikustannuksiin. Pyöräliikenteen toimenpiteet ja KUHA-hankkeet puuttuvat toistaiseksi mittarista. Mittariarvo on kokonaishyödyn ja kokonaiskustannuksen suhde. Hyödyt muodostuvat sekä käyttäjähyödyistä (matka-aika- ja rahastäistä sekä palvelutasomuutoksista), julkistaloudshyödyistä (lippu- ja verotulojen muutoksista, operointi- ja ylläpitokustannussäästöistä) että ulkoisvaikutuksista (ympäristö- ja onnettomuusvaikutuksista). Hyödyt on käännetty rahamääräisiksi Liikenneviraston hankearviointiohjeiden mukaan. Mittarissa on fokusoitu nimenomaan investointien tehokkuuteen, mutta muutkin kustannukset ovat mukana hyötypuolella joko negatiivisena tai positiivisena eränä.

Tavoite: Asuntotuotannosta vähintään 90 % kohdistuu seudullisesti ensisijaisesti kehitettävälle maankäytön vyöhykkeille

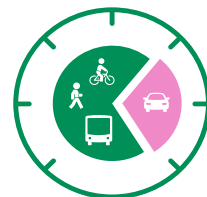


MAL 2019 -suunnitelmassa on määritelty seudullisesti ensisijaiset kehittämisvyöhykkeet päivittämällä vuonna 2015 valmistuneen Helsingin seudun maankäyttösuunnitelman (MASU 2050) vyöhykkeitä. Päivitys on tehty kuntien suunnitelma-aineistojen ja niiden pohjalta määritellyn maankäyttöpotentiaalin avulla. Vyöhykkeet on tarkennettu vastaamaan erityisesti kestävässä saavutettavuudessa tapahtuneita muutoksia. MASU 2050:n keskeiset ensisijaisten maankäyttövyöhykkeiden määräytymisen kriteerit ovat toimineet lähtökohtana myös MAL 2019 –suunnitelman vyöhykkeille. Nämä kaksi kriteeriä olivat: Maankäyttö täydentää ensisijaisesti olemassa olevaa kaupunkirakennetta ja asuminen sijoitetaan seudulla siten, että se tukee palveluiden ja työpaikkojen saavutettavuuden parantamista erityisesti kestäväillä kulkumuodoilla.

MAL 2019 -suunnitelman ensisijaiset vyöhykkeet koostuvat hyvän kestävä saavutettavuuden alueista ja kuntien keskustoista. Vyöhykkeet on määritelty siten, että nykyiseen infraan ja jo päätettyihin hankkeisiin tukeutuvat alueet muodostavat maankäytön ydinalueen, minkä lisäksi joukkoliikenneinvestointeja ja -ratkaisuja edellyttävät alueet on osoitettu rasteroituina kasvusuuntina. Näiden kasvusuuntien maankäytön seudullisesti merkittävä kehittäminen on perusteltua sitoa uusiin kestävä saavutettavuutta parantaviin liikenneinvestointeihin. Kuva x.

Vyöhykkeet toimivat tämän mittarin lähtökohtana, missä arvioidaan asuntorakentamisennusteen 2030 eli asuntotuotannon sijoittumista suhteessa vyöhykkeisiin.

Tavoite: Kestävien kulkutapojen (kävely, pyöräily, joukkoliikenne) osuus seudun kulkutapajakaumasta on vähintään 70 %



Mittari kuvaa kestävien kulkutapojen (kävely, pyöräily, joukkoliikenne) osuutta seudun kulkutapajakaumasta (%) eli kuinka paljon arjen matkoista tehdään kestäväillä kulkutavoilla seudulla. Jakaumasta näkee, millainen liikennejärjestelmä asukkailla on käytössään. Hyvä joukkoliikenteen palvelutaso näkyy korkeana joukkoliikenteen osuutena matkoista. Sama pätee myös kävelyn ja pyöräilyyn. Kulkumuotojakaumaan vaikuttaa merkittävästi kaupunkirakenteen: tiiviissä kaupunkirakenteessa matkat ovat lyhyempiä ja ne voidaan tehdä kävellen, pyöräillen ja joukkoliikenteellä. Harvaan rakennetuilla alueilla henkilöauton rooli liikkumisessa on merkittävä, koska joukkoliikenne ei voi tarjota kustannustehokkaasti hyvää palvelutasoa mutta kävely- ja pyörämatkat muodostuvat liian pitkiä.

Tavoite: Väestöstä vähintään 85% sijoittuu kestävä liikumisen vyöhykkeille



Saavutettavuusvyöhykkeet (SAVU) kuvaavat eri toimintojen seudullista saavutettavuutta joukkoliikenteen, kävelyn ja pyöräilyn näkökulmasta. SAVU-tarkastelujen avulla voidaan osoittaa sellaiset alueet, jotka ovat kestävien kulkumuotojen kannalta parhaita maankäytön kehittämiskohteita. Tässä tarkastelussa kestävä liikumisen kannalta hyväiksi vyöhykkeiksi on määritelty pääkaupunkiseudulla I-III ja muualla I-V –vyöhykkeet. Tarkastelun kannalta on hyvä tunnistaa, että vyöhykkeet muuttuvat liikennejärjestelmän ja maankäytön kehittämistoimien vaikutuksesta. Mittari kuvaa kuinka paljon seudun väestöstä asuu kestävä liikumisen vyöhykkeille vuonna 2030.

4.4 Tukimittarit ja täydentävät arviointimenetelmät

Tukimittarit täydentävät päämittareita ja auttavat ymmärtämään vaikutusten taustalla olevia syitä ja vaikutusmekanismeja. Eri mittareiden tietoja yhdistelemällä voidaan tehdä arviointia suunnittelun kannalta keskeisistä teemoista, kuten esimerkiksi elinkeinoelämän toimintaedellytysten ja kilpailukyvyn kehityksestä. Tukimittarit on lueteltu kuvassa 12. Mittareilla tuodaan esiin myös alueellisia eroja vaikutusten kohdentumisessa. Esimerkiksi tarkastelemalla tieliikenteen ruuhkautumista eri yhteyksillä, voidaan tehdä päätelmiä ulkoiseen ja sisäiseen saavutettavuuteen liittyen. Päämittarien ja tukimittarien kuvaukset löytyvät selvityksestä Tavoitteet ja mittarit - taustaraportti 21.8.2017 www.hsl.fi/mal. Pää- ja tukimittarit sekä täydentävät arviointimenetelmät löytyvät liitteistä 1, 2 ja 3.

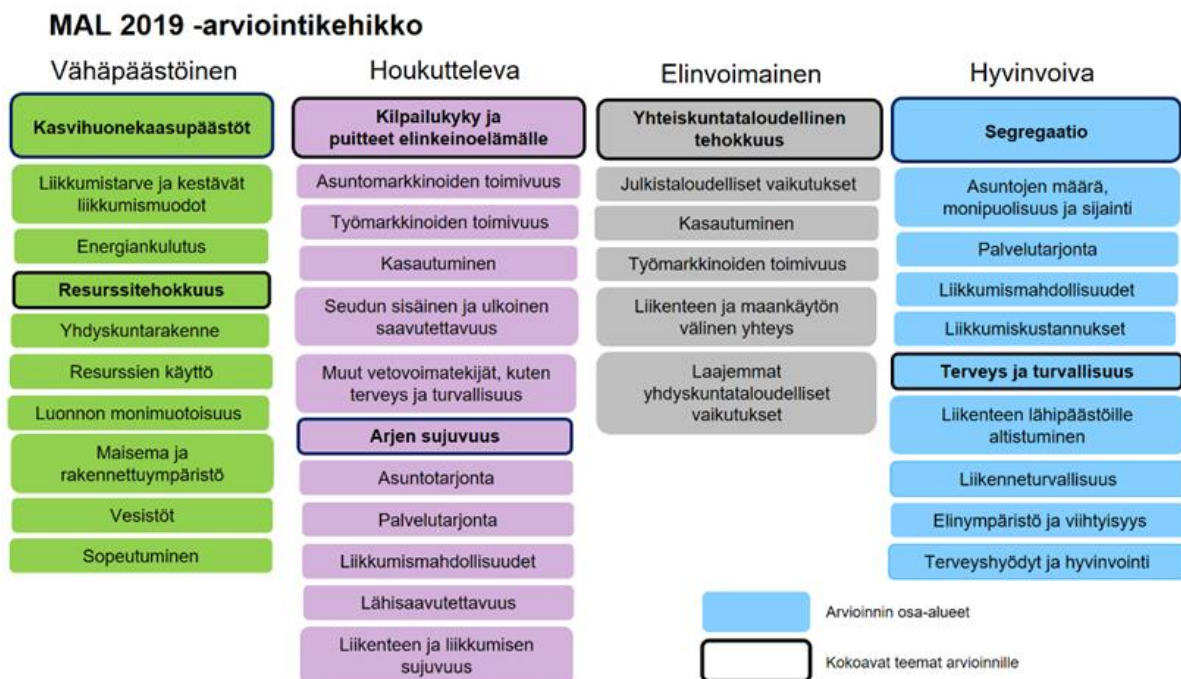
Maankäyttö, asuminen ja saav.	M1	Täydennysrakentamisen osuus (%)
	M2	Uusien asukkaiden sijoittuminen raideliikenteen piiriin (%)
	M3	Asukasmäärien väheneminen heikosti saavutettavilla alueilla (asukasta)
	M4	Työpaikkojen sijoittuminen kestävän liikkumisen kannalta hyville saavutettavuusvyöhykkeille (%)
	M5	Asuinalueiden maankäytön keskitiheys (as+tp/ha)
	M6	Työpaikka-alueiden maankäytön keskitiheys (as+tp/ha)
	M7	Asukkaiden keskimääräinen linnuntie-etäisyys Pasilasta (km)
	M8	Työpaikkojen keskimääräinen linnuntie-etäisyys Pasilasta (km)
	M9	Työpaikkojen kasautuminen (työpaikkojen määrä läheisyydessä)
	M10	Asukkaiden kasautuminen (asukkaiden määrä läheisyydessä)
	M11	Saavutettavuus asukkaiden näkökulmasta (ind)
Kestävä liikkum.	K1	Kävely- ja pyöräilymatkojen kulkutapaosuus (%)
	K2	Kävely- ja pyöräilymatkojen km-suorite asukasta kohti (km/as/vrk)
	K3	Joukkoliikenteen kulkutapaosuus moottoroiduista matkoista (%)
	K4	Henkilöautotiheys (autoa/1000 as)
	K5	Henkilöautoilun ajosuorite asukasta kohti (ajon.km/vrk/as)
	K6	Henkilömatkojen keskimääräinen yleistetty matkavastus (min-ekv)
Haitat ja kustannukset	H1	Moottoriajoneuvoliikenteen kilometrisuorite (milj. ajon.km/vrk)
	H2	Tieliikenteen ruuhkautuvuussuorite (ekvivalentti-h/vrk)
	H3	Teoreettisten liikennemelualueiden pinta-ala (km ²)
	H4	Tieliikenteen paikallishaitoille altistuvien asukkaiden osuus (%)
	H5	Liikenteen henkilövahingot (kpl/v 1000 asukasta kohti)
	H6	Kuorma-autokuljetusten keskikustannus (eur/matka)
	H7a	Joukkoliikenteen hoidon kustannukset asukasta kohti (eur/as/v)
	H7b	Joukkoliikenteen hoidon kustannukset JL-matkaa kohti (eur/matka)

Kuva 12. Päämittareita täydentävät tukimittarit (liite 2).

Täydentävillä arviointimenetelmillä havainnollistetaan mittareiden ohella kehitystrendejä sekä suunnitelmavaihtoehtojen eroja ja toimenpiteiden vaikutuksia (liite 3). Täydentävät menetelmät monipuolistavat kuvaa maankäytön, asumisen ja liikenteen tilasta ja muutoksista suhteessa tavoitteisiin sekä merkittävistä vaikutuksista ja niiden kohdentumisesta. Täydentävinä arviointimenetelminä käytetään sekä määrällisiä että laadullisia työkaluja. Lisäksi yksittäisiä hankkeita on mallinnettu ja arvioitu muun muassa eri päämittarien näkökulmista. Mittarien ja menetelmien ohella on tehty suunnitelmaan sisältyvien toimenpiteiden laadullista arviointia suhteessa päätavoitteisiin ja annettu evästystä jatkosuunnitteluun

4.5 Arviointikehikko

Vaikutusten arvioinnin lähtökohtana on MAL 2019 -suunnittelulle asetut tavoitteet. Arviointikehikko kuvaa MAL 2019 -tavoitteittain niitä osa-alueita, joihin suunnittelulla on todennäköisesti merkittäviä vaikutuksia (kuva 13). Se sisältää SOVA-lain edellyttämät asiat ja seudullisen suunnittelun kannalta strategisesti merkittävät aihe-alueet. Arvioinnissa muodostetaan kokonaiskuva siitä, miten MAL 2019 -suunnitelmaluonnos vastaa suunnitelmalle asetettuihin tavoitteisiin ja SOVA-lain velvoitteisiin.



Kuva 13: MAL 2019 -arviointikehikko, arvioinnin osa-alueet.

Vähäpäästöisyys –tavoitteen näkökulmasta arvioinnissa tuotetaan tietoa suunnitelman vaikutuksista ilmastomuutoksen hillintään ja sopeutumiseen sekä mahdollisuuksista luontoa säästävän yhdyskuntarakenteen muodostumiseen. Strategisesti tärkeitä tarkastelukohteita ovat liikennetarpeen kehitys, liikenteen hiilidioksidipäästöt sekä resurssitehokkuus.

Houkuttelevuus –tavoitteen näkökulmasta vaikutusten arvioinnissa tarkastellaan seudun kilpailukyyn kehitystä ja arjen sujuvuuteen vaikuttavia tekijöitä. Strategisesti tärkeitä tarkastelukohteita ovat seudullisen ja kansainvälisen saavutettavuuden kehitys, asuntomarkkinoiden toimivuuden arviointi, yritysten kasautuminen, keskusten kehitys ja niiden välisten yhteyksien muodostuminen kilpailukykytekijöinä.

Elinvoimaisuus –tavoitteen näkökulmasta arvioinnissa muodostetaan kuva yhteiskuntataloudellisuudesta, vaikutuksista taloudelliseen tuottavuuteen sekä julkistalouteen. Strategisesti tärkeitä tarkastelukohteita ovat suunnitelman yhteiskuntataloudellinen arviointi, laajemmat taloudelliset vaikutukset sekä resurssien riittävyyden arviointi. Laajempien taloudellisten vaikutusten arviointi sisältää arvion työmarkkinoiden näkökulmasta oleellisen saavutettavuuden sekä yritysten kasautumisen arvioinnin.

Hyvinvoiva –tavoitteen näkökulmasta arvioinnissa luodaan käsitys mahdollisuuksista kestäväan liikkumiseen ja monipuoliseen asumiseen seudun eri osissa. Strategisesti tärkeitä tarkastelukohteita ovat: kohtuuhintaisen asuntotuotannon määrä, laatu ja sijoittuminen, edellytysten luominen hyvään ja terveelliseen elinympäristöön, lähipalveluihin, lähisaavutettavuuteen, edellytysten luominen liikkumiseen seudun eri osissa sekä segregatiokehityksen estäminen.

4.6 SOVA-lain edellytykset

Lain mukaan liikennejärjestelmäsuunnitelmasta on tehtävä ympäristöarviointi. MAL 2019 – suunnitelman vaikutusten arviointia ohjaa siten laki viranomaisten suunnitelmien ja ohjelmien ympäristövaikutusten arvioinnista (SOVA-laki, 200/2005). Lisäksi lain mukaan yleisön on saatava tietoja ja sille on annettava mahdollisuus esittää näkemyksensä suunnittelutyön aikana suunnitelmaan ja arviointiin.

Suunnitelmalla on toteutuessaan merkittäviä vaikutuksia ympäristöön ja yhteiskuntaan. SOVA-lain (2005/200/2 §) mukaan ympäristövaikutuksella tarkoitetaan suunnitelman tai ohjelman välitöntä ja välillistä vaikutusta Suomessa ja sen alueen ulkopuolella seuraaviin osa-alueisiin. MAL 2019 - arvioinnissa huomioidaan SOVA-lain velvoitteet ja ne on sisällytetty osaksi arviointikehikkoa. (ks. suluissa olevat arviointikehikon teemat). Arvioinnissa keskitytään vaikutuksiin Helsingin seudun alueella, mutta suunnitelman merkittävyydestä johtuen tuodaan esiin myös seudun ulkopuolelle kohdistuvia vaikutuksia.

- ihmisten terveyteen, elinoloihin ja viihtyvyyteen (**hyvinvoiva**)
- maaperään, vesiin, ilmaan, ilmastoon, kasvillisuuteen, eliöihin ja luonnon monimuotoisuuteen (**vähäpäästöinen**)
- yhdyskuntarakenteeseen, rakennettuun ympäristöön, maisemaan, kaupunkikuvaan ja kulttuuriperintöön (**vähäpäästöinen, houkutteleva, hyvinvoiva**)
- luonnonvarojen hyödyntämiseen (**vähäpäästöinen**)
- aiemmissa kohdissa mainittujen tekijöiden keskinäisiin vuorovaikutussuhteisiin. (**MAL 2019 –arviointikehikon kokonaisuus**)

Maankäyttö ja rakennusasetuksen (1999/895/1 §) mukaan kaavaan liittyvien selvitysten on annettava riittävät tiedot, jotta voidaan arvioida suunnitelman toteuttamisen merkittävät välittömät ja välilliset vaikutukset:

- ihmisten elinoloihin ja elinympäristöön (**vähäpäästöinen ja hyvinvoiva**)
- maa- ja kallioperään, veteen, ilmaan ja ilmastoon (**vähäpäästöinen**)
- kasvi- ja eläinlajeihin, luonnon monimuotoisuuteen ja luonnonvaroihin (**vähäpäästöinen**)

- alue- ja yhdyskuntarakenteeseen, yhdyskunta- ja energiatalouteen sekä liikenteeseen **(vähäpäästöinen, hyvinvoiva)**
- kaupunkikuvaan, maisemaan, kulttuuriperintöön ja rakennettuun ympäristöön **(vähäpäästöinen, hyvinvoiva)**
- elinkeinoelämän toimivan kilpailun kehittymiseen. **(houkutteleva ja elinvoimainen)**

MAL 2019 -prosessissa on arvioitu suunnitelman seudullisia vaikutuksia MAL 2019 -tavoitteiden näkökulmista. Arvioinnissa on peilattu suunnitelmaversiota (Ve1, Ve2 ja Ve3) vertailuvaihtoehtoon, joka kuvaa seutua vuoden 2030 tilanteessa, kun rakenteilla olevat ja päätetyt hankkeet toteutetaan. Arvioinnissa nostetaan esiin myös keskeisten toimenpiteiden vaikutuksia, joilla on kokonaisuuden kannalta merkitystä. Esimerkiksi maankäytön ensisijaisista kehittämisvyöhykkeistä ja tiemaksujen vaikutuksista on tehty tarkempaa arviointia. Arvioinnissa tarkastellaan luonnoksen välittömiä ja välillisiä vaikutuksia pääasiassa Helsingin seudulla, mutta myös laajemmin Uudenmaan alueella ja koko Suomessa.

Yleisölle on tarjottu mahdollisuus antaa palautetta suunnitteluun ja arviointiin. MAL 2019 – arviointiohjelmaluonnos oli nähtävillä SOVA-kuulutuksen aikana (18.10-17.11.2017). Saatua palaute sidosryhmiltä ja yleisöltä sekä SOVA- viranomaisen (Uudenmaan ELY-keskus) ja keskeisten ministeriöiden lausunnot huomioitiin valmistelussa. Lausuntokierroksen aikana 11/18-1/19 yleisöllä ja sidosryhmillä on mahdollisuus antaa kannanotto tai lausunto suunnitelmaluonnoksesta ja arviointiselostusluonnoksesta. Vuorovaikutusta ja viestintää on kuvattu tarkemmin luvussa 5.

5 Vuorovaikutus ja viestintä

Vuorovaikutuksella varmistetaan suunnitelman vaikuttavuus

MAL 2019 -suunnitelma on sisällöltään onnistunut, kun sen valmistelu perustuu monipuoliseen vuoropuheluun eri sidosryhmien kanssa. Suunnitelma on vaikuttava, kun seudun asiantuntijat ja luottamushenkilöt kokevat suunnitelman omakseen ja sitoutuvat sen toteuttamiseen. Vuorovaikutus on keskeisessä osassa näiden varmistamisessa.

Lain mukaan liikennejärjestelmäsuunnitelmasta on tehtävä ympäristövaikutusten arviointi (laki viranomaisten suunnitelmien ja ohjelmien ympäristövaikutusten arvioinnista: SOVA-laki, 200/2005). SOVA-laki edellyttää vuorovaikutusta: lain mukaan yleisön on saatava tietoja ja sille on annettava mahdollisuus esittää näkemyksensä suunnittelutyön aikana suunnitelmaan ja arviointiin. Vuorovaikutuksella tarkoitetaan tässä kahden tai useamman tahon tavalla tai toisella tuotettua vuoropuhelua. Viestintä taas painottuu ajantasaiseen tiedotukseen suunnittelun tilanteesta, mikä mahdollistaa osaltaan myös vuorovaikutuksen.

Vuorovaikutuksen tavoitteena on edistää seudullista yhteistyötä

MAL 2019 -suunnitelman vuorovaikutuksen ja viestinnän päätavoitteena on edistää seudullista yhteistyötä maankäytön, asumisen ja liikenteen suunnittelussa. Suunnitelmaa valmistellee laaja joukko seudun asiantuntijoita, joiden tietämys ja näkemykset on tärkeää saada suunnitelman käyttöön. Suunnitelmasta tehdään poliittiset päätökset, joiden pohjalta seutua kehitetään. Tämän vuoksi suunnitelman vaikutusten avaaminen ja eri osapuolten sitoutuminen on keskeistä. Joka

neljäs suomalainen asuu Helsingin seudulla ja tulevaisuudessa osuus kasvaa; asukkailla ja elinkeinoelämällä sekä näitä edustavilla järjestöillä pitää olla mahdollisuus osallistua suunnitteluun. MAL 2019 -vuorovaikutuksen keskeisimpinä tavoitteina on ollut

- edistää seudullista yhteistyötä maankäytön, asumisen ja liikenteen suunnittelussa
- hyödyntää eri osapuolten osaamista suunnitelman laadinnassa
- taata valmistelun ja päätöksenteon avoimuus koko suunnittelun ajan
- tarjota ajantasaista ja selkeää tietoa päätöksenteon ja työskentelyn tueksi
- sitouttaa suunnittelualan viranomaiset ja poliittiset päätöksentekijät MAL 2019:n valmisteluun ja toteutukseen
- lisätä suunnitelmasta kiinnostuneiden sidosryhmien ja kansalaisten tietoisuutta suunnitelmasta ja sen vaikutuksista sekä mahdollistaa vuorovaikutus.

Vuorovaikutuksen pääkohderyhminä seudun luottamushenkilöt ja asiantuntijat

MAL 2019 -suunnitelman vuorovaikutuksen pääkohderyhmiä ovat:

- MAL 2019:n valmisteluun osallistuvat
 - MAL-neuvottelukunta, HLJ-toimikunta, MAL-projektiryhmä, muut valmistelijat
- päätöksentekijät
 - Helsingin seudun 14 kuntaa + Siuntion kunnan poliitikot ja luottamushenkilöt
 - HSYK, HSL:n hallitus ja KUUMA-johtokunta
- Helsingin seudun kuntien ja kuntayhteisöjen sekä valtion maankäytön, asumisen ja liikenteen parissa työskentelevät asiantuntijat sisältäen MAL-sopimussihteeristön ja elinkeinoelämän edustajat
- muut viranomaiset ja sidosryhmät, joiden toimintasektoriin MAL 2019:llä voi olla vaikutuksia
- kansalaiset ja heitä edustavat järjestöt
- eduskunta, ministeriöt ja valtioneuvosto (erityisesti suunnitelman lopputuloksen ja sen pohjalta solmittavan MAL-sopimuksen laadinnan ja tulosten viestinnän näkökulmasta keskeisiä kohderyhmiä).

MAL 2019 -suunnitelmaluonnos on valmisteltu vuorovaikutuksessa kuntien ja valtion maankäytön, asumisen ja liikenteen asiantuntijoiden kanssa. Työtä ovat ohjanneet HLJ-toimikunta, jossa on edustajat seudun kuntien sekä valtion liikenne- ja ympäristöviranomaistahoilta ja HSL:stä, sekä MAL-neuvottelukunta, jossa on seudun kuntien johtavat maankäytön ja asumisen asiantuntijat. Suunnitelman vuorovaikutuksen menetelmät on suunniteltu kohderyhmäkohtaisesti (taulukko 2). MAL 2019 -luonnoksen valmistelussa on panostettu aiempia suunnittelukierroksia laajempaan vuorovaikutukseen seudun luottamushenkilöiden kanssa. Seudun kuntia pyydettiin nimeämään kaupungin-/kunnanvaltuuston kokoon suhteutettu määrä MAL 2019 -yhteyshenkilöitä, jotka osallistuivat MAL 2019 -suunnitteluun. Nimettyjä yhteyshenkilöitä oli 2-8 kuntaa kohti, yhteensä seudulla 68. Nimettyjen yhteyshenkilöiden lisäksi luottamushenkilöille suunnattuihin tilaisuuksiin on kutsuttu HSL:n hallituksen jäsenet ja varajäsenet, kaupungin- ja kunnanvaltuustojen sekä -hallitusten puheenjohtajat, HSYK ja Uudenmaan liiton vaihemaakuntakaavan poliittisen ohjausryhmän jäsenet.

Taulukko 2. MAL 2019 -suunnitelmaluonnoksen valmistelun aikaisia vuorovaikutusmenetelmiä ja niiden kohderyhmät.

Tilaisuus/ Menetelmä	Kohderyhmä	Tavoite	Muuta
HSL:n hallitus (HSLH), Helsingin seudun yhteistyökokous (HSYK), KUUMA-johtokunta	luottamushenkilöt	Suunnitelman lähtökohtien ja tavoitteiden käsittely ja niistä päättäminen Suunnitelman valmistelusta tiedottaminen	Puiteohjelman päätös 13.12.2016 HSLH:ssa ja 29.12.2016 HSYK Lähtökohdat ja tavoitteet -raamipäätös: HSLH 13.2.2018, KUUMA-johtokunta 14.3.2018, HSYK 24.4.2018 HSLH (30.10.2018) ja HSYK (13.11.2018) lähettävät MAL 2019 -suunnitelmaluonnoksen lausunnoille ja hyväksyvät lausuntojen perusteella viimeistellyn suunnitelman. Muita valmistelun etenemisen esittelytilaisuuksia esim. iltakouluissa
Luottamushenkilöseminaarit syksyllä 2017 ja 2018 ja kevään 2018 keskustelutilaisuudet	ensisijaisena luottamushenkilöt, myös valmistelijat	Suunnitelman sisällön käsittely, ongelmakohtien tunnistaminen ja niistä keskustelu Luottamushenkilöiden ja asiantuntijoiden vuoropuhelu	MAL-seminaarit 9.11.2017 ja 5.9.2018, keskustelutilaisuudet 10., 18. ja 19.4.2018
HLJ-toimikunnan ja MAL-neuvottelukunnan yhteiskokoukset	seudun johtavat maankäytön, asumisen ja liikenteen asiantuntijat (kunnilta ja valtiolta)	suunnittelun ohjaaminen, vuoropuhelu	HLJ-toimikunta ja MAL-neuvottelukunta pitivät yhteiskokouksia, minkä lisäksi omia kokouksiaan
MAL-projektiryhmä	M, A, L – valmisteluryhmien vetäjät sekä PKS:n ja KUUMA-seudun edustajat, valtion edustajat ympäristö- ja liikennehallinnosta	suunnittelun käytännön työskentelyn ohjaaminen	kokouksia suunnittelun aikana 2-4 viikon välein
infot Helsingin seudun kauppakamarille	elinkeinoelämän edustajat	työn etenemisen esittely ja kommenttien huomiointi	
Muut kokoukset	maankäytön, asumisen ja liikenteen asiantuntijaryhmät, jotka koostuvat seudun asiantuntijoista	vuoropuhelu, tiedon tuottaminen suunnitelmaa varten	Maankäyttöryhmä, asumisen ryhmä, liikenteen yhteistyöryhmät: Kävelyn ja pyöräily yhteistyöryhmä, Joukkoliikenneryhmä, Liityntäpysäköintiryhmä
Verkkosivut osoitteessa www.hsl.fi/mal	kaikki kiinnostuneet	tiedotus, palaute, tiedonhankinta	jatkuva tietopankki, palautemahdollisuus, näkemyksien selvittäminen, suunnittelun etenemisestä tiedottaminen
Vaikutusten arvioinnin työpajat	vuorovaikutustahojen edustajat	vuoropuhelu	seminaari-, työpaja- tai kokoustyyppisiä
Muut MAL-työpajat	vuorovaikutustahojen edustajat	suunnattu vuoropuhelu	osallistujien ryhmätyöt, yhteistuotokset, 20–70 osallistujaa

Muut kokoukset ja yhteistyö- esittely- ja keskustelutilaisuudet	vuorovaikutustahojen edustajat	suunnattu vuoropuhelu	palaverit ja tapaamiset (esim. liikenteen yhteistyöryhmät), Kick off seudun asiantuntijoille 15.2.2017
MAL-barometri	seudun asukkaat ja luottamushenkilöt	tiedon kerääminen asukkaiden ja luottamushenkilöiden näkemyksistä päätöksenteon taustaksi ja tueksi, näkemysten kehityksen seuraaminen	post- ja nettikysely 2017 ja 2018 (edellinen HLJ-barometri vain asukkaille 2013)
Lausuntokierrokset	Seudun ja valtion maankäytön, asumisen ja liikenteen toimijat kaikki kiinnostuneet (järjestöt, asukkaat yms.)	Suunnittelun ohjaaminen, palautteen saaminen, eri näkökulmien huomioiminen	Edellytetään myös laissa (SOVA-laki 200/2005). Arviointiohjelma lausunnoilla (SOVA-kuulutus) 17.10.-15.11.2017. MAL 2019 -suunnitelmaluonnos ja sen vaikutusten arviointi lausunnoilla 14.11.18-18.1.2019
MAL-ekstra osoitteessa www.hlj.fi	suunnitelman valmisteluun osallistuvat asiantuntijat	tiedotus, aineistopankki	Otettiin käyttöön alkuvuodesta 2017
Twitter: #MAL2019	Kaikki kiinnostuneet, erityisesti valmistelijat ja luottamushenkilöt	Suunnitelman teemoista tiedottaminen ja niiden kommentointi	Twitter-nostoja ovat tehneet yksittäiset asiantuntijat. Myös osa luottamushenkilöistä on twiitannut MAL-seminaareista. (ei varsinaista Twitter-tiedotussuunnitelmaa).
Tiedotteet	Media ja sitä kautta kaikki kiinnostuneet	Valmistelun keskeisistä etapeista ja sisällöistä tiedottaminen	30.11.2016 ja 13.12.2016 (Puiteohjelman hyväksyminen) 28.3.2017 (MAL-barometrin tulokset) 13.6.2017 (MAL-seuranta) 15.2.2018 (MAL-raamipäätös) 30.10.2018 (MAL-luonnoksen lähettäminen lausunnoille) Linkit tiedotteisiin verkkosivulla www.hsl.fi/mal (alimpana)
Muut	asiantuntijat	MAL 2019 esittely kansallisesti ja kansainvälisesti	esim. esitelmät Liikenne- ja maankäyttöpäivillä 2017, Velo-city 2017 -konferenssissa, Väylät ja liikenne -konferenssissa 2018, UITP Assemblyssä 2018

5.1.1 Vuorovaikutuksen vaikuttavuus suunnitelman sisältöön

MAL 2019:n valmistelu perustuu lähtökohtaisesti vuorovaikutukseen, jota ilman suunnitelmaa ei olisi ollut mahdollista laatia. Vuorovaikutuksen vaikuttavuus suunnitelman sisältöön on siis merkittävä. Vuorovaikutuksen kohderyhmäkohtaista vaikuttavuutta suunnitelman sisältöön on pyritty avaamaan ja arvioimaan alle.

Poliittisen käsittelyn vaikuttavuus

Poliittiset päättäjät ovat päättäneet niin suunnitelman valmistelua kuvaavasta MAL 2019 -puiteohjelmasta (HSLH 13.12.2016, HSYK 29.11.2016) kuin suunnitelman lähtökohdista ja

tavoitteista ns. raamipäätöksellä (HSLH 13.2.2018, KUUMA-johtokunta 14.3.2018, HSYK 24.4.2018). Poliittisen käsittelyn vaikuttavuus suunnitelman määräävästä tavoitteesta eli liikenteen kasvihuonekaasupäästöjen puolittamisesta vuoden 2005 tasosta vuoteen 2030 mennessä käytiin keskustelua HSL:n hallituksessa joulukuussa 2017, kun lähtökohdat ja tavoitteet olivat ensimmäistä kertaa HSLH:n käsittelyssä. HSL:n hallitus halusi selvityksen siitä, miten 50 %:n vähennystavoite suhtautuu kaupunkien omiin hiilineutraalisuustavoitteisiin. Gaia Consulting Oy:n tekemän selvityksen mukaan hiilineutraalisuustavoitteet tarkoittaisivat 62,5 %:n liikenteen päästövähennystavoitetta. Helmikuussa 2018 lähtökohdat ja tavoitteet olivat uudemman kerran HSL:n hallituksessa, jossa 50 %:n päästövähennystavoite hyväksyttiin. Tavoitteista päättämisen yhteydessä avattiin myös tavoitteiden merkitystä toimenpiteisiin. Jo 50 %:n vähennyksen tiedettiin edellyttävän monia merkittäviä keinoja. MAL 2019:n määräävälle 50 %:n päästövähennystavoitteelle voidaan katsoa olevan poliittisen käsittelyn kautta vahva tuki.

Luottamushenkilöiden osallistamisen vaikuttavuus

MAL 2019:n valmistelussa on panostettu erityisesti kunnallisten luottamushenkilöiden vuorovaikutukseen. Luottamushenkilöille on pidetty kaksi koko päivän seminaaria (9.11.2017 ja 5.9.2018) sekä kolme keskustelutilaisuutta (huhtikuussa 2018). Tilaisuuksissa esille tulleet näkemykset ovat muovanneet suunnittelua monella tapaa: asiasisältöjen nostoista tilaisuuksien järjestämistapaan. Syksyn 2017 seminaarin palautteissa korostui toive ammattimaisempaan ja määrällisesti suurempaan vuorovaikutteisuuteen, mikä huomioitiin niin kevään keskustelutilaisuuksissa kuin syksyn 2018 seminaarissa. Eniten keskustelua ovat herättäneet päästövähennystavoitteet, joiden saavuttamiseen on sekä kannustettu että suhtauduttu kriittisesti. Keinoista erityisesti tiemaksuihin suhtautuminen on jakanut mielipiteitä.

Virkamiesohjauksen vaikuttavuus

Suunnitelman valmistelua ovat ohjanneet HLJ-toimikunta ja MAL-neuvottelukunta. Kokouksissa ja työpajoissa esille tulleet keskeiset näkökulmat on integroitu osaksi suunnitelmaa. Suunnitelman käytännön työskentelyä on ohjannut 2-4 viikon välein kokoontunut MAL-projektiryhmä, joka on käytännössä työstänyt suunnitelmaa eteenpäin kokouksissaan. Kuten luottamushenkilöiden osalta, myös virkamieskenttää on jakanut suhtautuminen tiemaksuihin.

Elinkeinoelämän vaikuttavuus

Helsingin seudun kauppakamarin eri toimikunnissa on esitelty suunnitelman valmistelua sekä keskusteltu suunnitelman keskeisistä linjauksista ja elinkeinoelämän kannalta keskeiset asiat on pyritty huomioimaan suunnittelussa. Elinkeinoelämän tarpeita on selvitetty myös edellisillä suunnittelukierroksilla, joiden tulokset on huomioitu myös MAL 2019:n valmistelussa.

Asukkaiden vaikuttavuus

Kyselytutkimuksiin perustuvat asukkaiden liikkumistottumukset toimivat lähtöoletuksena liikennemallissa, jota on hyödynnetty vaikutusten arvioinnissa sekä osassa MAL 2019 -valmistelun osaselvityksistä. MAL-barometritutkimuksista saatujen tulosten perusteella voidaan todeta, että MAL 2019:n tavoitteet ovat linjassa asukkaiden näkemysten kanssa. MAL-barometrin mukaan 87 % on täysin tai osittain samaa mieltä siitä, että ilmastonmuutosta aiheuttavia liikenteen päästöjä on vähennettävä. Tärkeimmät asiat asuinpaikkaa vaihtaessa olivat lähipalvelut kävelyetäisyydellä (64 % vastaajista valinnut) luonto on lähellä (62 % vastaajista), kohtuullinen asumisen hintataso (58 % vastaajista) ja neljäntenä sujuvat yhteydet työ tai opiskelupaikalle (51 % vastaajista). Noin kaksi kolmasosaa asukkaista haluaa panostaa nykyistä enemmän

joukkoliikenteeseen, hieman alle puolet (47 %) pyöräliikenteeseen, noin kaksi viidesosaa (37-40 %) jalankulkuun ja noin neljännes (25-26 %) henkilöautoliikenteeseen. Aukkaat kannattavat kuitenkin keppejä enemmän porkkanoita: esimerkiksi tiemaksuja kannattaa 2018 barometrin mukaan hieman alle viidennes (18 %) ja vastustaa 55 %. Toisaalta yli puolet vastanneista (58 %) on sitä mieltä, että henkilöautoliikenteen kasvua pitää hillitä ja vain 16 % oli eri mieltä väittämän kanssa.

6 Miten MAL 2019 -suunnitelmaluonnos 2030 vaikuttaa?

6.1 Lukuohje

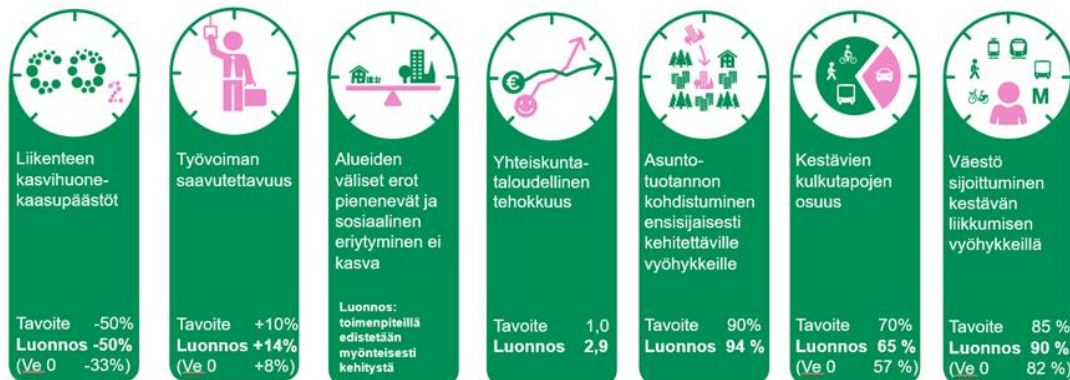
MAL 2019 -luonnoksen vaikutusten arviointi on kuvattu tähän lukuun päämittareittain ja MAL 2019 -tavoittein. Arviointi antaa kokonaiskuvan MAL 2019 -luonnoksen vaikutuksista suhteessa vertailuvaihtoehtoon. Vaikutusten arvioinnissa on hyödynnetty monipuolisesti erilaisia mittareita, arviointimenetelmiä ja kartta-tarkasteluja (liitteet 1, 2, 3). Luvussa viitataan liitteisiin, jotka sisältävät yksityiskohtaisempaa tietoa esimerkiksi vaikutusten kohdentumisesta eri osa-alueiden näkökulmasta. Liitteet ovat keskeinen osa vaikutusten arvioinnin kokonaisuutta. Liitteessä 3 avataan SOVA-lain edellyttämien asioiden arviointia raportin tekstiä tarkemmin. Luvussa on seuraavia viitteitä.

- Päämittari (P), jotka löytyvät liitteestä liite 1
- Tukimittarit (M, K ja H), jotka löytyvät liitteestä 2
- Täydentävä arviointimenetelmä (TM), jotka löytyvät liitteestä 3

6.2 Tavoitetasojen saavuttaminen

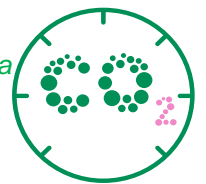
Lähes kaikki MAL 2019 -suunnittelulle asetetut tavoitteet ja tavoitetasot saavutetaan luonnoksen monipuolisella, tehokkaalla ja konkreettisella kokonaisuudella. Päämittarien tavoitetasojen toteutuminen esitetään kuvassa 14. Seuraavaksi on kuvattu, mitkä toimet ovat keskeisiä tavoitetasojen saavuttamisessa ja miten tavoitetasot toteutuvat luonnoksen myötä. Sen jälkeen on kuvattu MAL 2019- luonnoksen vaikutusten arviointi MAL 2019 -tavoitteittain.

Lähes kaikki tavoitetasot saavutetaan MAL 2019 -luonnoksen toimenpiteillä



Kuva 14. MAL 2019 -suunnitelmalle asetut tavoitetasot ja niiden saavuttaminen luonnoksen toimenpiteillä.

Tavoite: Liikenteen kasvihuonekaasupäästöt vähenevät vähintään 50% vuoden 2005 tasosta vuoteen 2030 mennessä.



MAL 2019 -suunnittelun kärkitavoitteena on leikata liikenteen CO₂-päästöjä Helsingin seudulla vähintään 50 prosenttia vuoden 2005 tasosta vuoteen 2030 mennessä. Liikenteen päästövähennystavoite saavutetaan vuonna 2030, mutta se edellyttää, että kaikki suunnitellut toimet toteutuvat. Jos kaikkia päästöihin vaikuttavia keinoja ei saada käyttöön, tulee joitakin toimenpiteitä kiristää entisestään. Tarvittavat keinot liikenteen kasvihuonekaasupäästö tavoitteen saavuttamiseksi on esitetty kuvassa 16. Ilmastotavoitteet todennäköisesti kiristyvät entisestään, ja Helsingin seudun on kyettävä vähentämään päästöjään asetettuja tavoitteita nopeammin. Tämä korostaa pikaista tarvetta toteuttaa esitetyjä vähennystoimia riittävän tehokkaasti.

Tavoite: Työvoiman saavutettavuus paranee vähintään 10% nykytilanteesta vuoteen 2030 mennessä



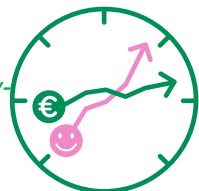
Työvoimasaavutettavuus kuvaa seudun houkuttelevuutta ja kasautumisetujen hyödyntämistä. Mittari kuvaa kuinka monta asukasta on saavutettavissa kunkin työpaikan näkökulmasta seudulla. Työvoimasaavutettavuus paranee luonnoksen toimenpiteillä 14 % nykytilanteeseen nähden eli tavoitetaso (10%) ylittyy selvästi. Seutu on entistä houkuttelevampi yrityksille ja asukkaille. Ilman luonnoksen toimenpiteitä työvoimasaavutettavuus jäisi 8 %:iin (Ve0). Luonnoksessa työvoimasaavutettavuuteen vaikuttaa myönteisesti väestön kokonaismäärän kasvu ja sijoittuminen hyvin saavutettaville alueille, etenkin seudun ydinalueille. Myös liikenteen sujuvoitumisella ja joukkoliikenteen lipun hinnan alentamisella on myönteisiä vaikutuksia mittarin arvoon. Tiemaksut ja tieliikenteen ruuhkautuminen puolestaan heikentävät työvoimasaavutettavuutta.

Tavoite: Alueiden väliset erot pienenevät nykytilanteesta vuoteen 2030 mennessä eikä sosiaalinen eriytyminen kasva vuoteen nykytilanteesta vuoteen 2030



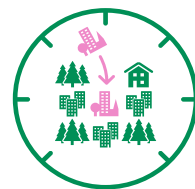
Luonnoksen monipuolisilla toimenpiteillä on mahdollisuus hillitä eriytymiskehitystä Helsingin seudulla. Tärkeimmät MAL 2019 -suunnittelussa käytettävät keinot alueiden eriytymisen hillintään liittyvät etenkin maankäytön sijoittumiseen sekä asumisen monipuolisuutta koskeviin toimenpiteisiin. Luonnoksessa esitetty konkreettinen myönteisen erityiskohtelun ohjelma, joka kohdistetaan kuntien itsensä määrittelemille alueille, auttaa pitämään tärkeään eriytymiskehityksen teemaan liittyviä toimenpiteitä esillä ja jakamaan hyviä käytäntöjä seudulla.

Tavoite: Yhteiskuntataloudellinen tehokkuus: järjestelmätasolla tehtävän kehittämisen hyöty-kustannus –suhde on yli 1



Luonnoksen yhteiskuntataloudellinen tehokkuus eli järjestelmätasolla tehtävän kehittämisen hyöty-kustannus –suhde ylittää asetetun tavoitetason 1. Mittari osoittaa kuinka suuri on suunnitelman yhteiskuntataloudellinen tehokkuus suhteessa vertailuvaihtoehtoon (Ve0). Luonnoksessa aika- ja kustannussäästöt sekä julkistalouden tulot ovat selvästi suurempia kuin investointikustannukset eli 2,9. Varsinkin uudet pikaraitotiet tuovat isoja käyttäjähyötyjä. Tie- ja pysäköintimaksut muodostavat ison kustannuserän käyttäjille, mutta palautuvat tuloeränä julkistalouteen. Joukkoliikenteen suosion kasvu sujuvoittaa tieliikennettä ja vähentää onnettomuuksia.

Tavoite: Asuntotuotannosta vähintään 90 % kohdistuu seudullisesti ensisijaisesti kehitettävälle maankäytön vyöhykkeille



Mittarissa on tarkasteltu MAL 2019 -suunnittelussa muodostettua asuntorakentamisennusteen sijoittumista. Suunnitellusta asuntotuotannosta 94 % kohdistuu seudullisesti ensisijaisesti kehitettävälle maankäytön vyöhykkeille, jotka muodostettiin MAL 2019 -prosessin yhteydessä. Asetettu tavoitetaso (90%) ylittyi reippaasti.

Tavoite: Kestävien kulutapojen (kävely, pyöräily, joukkoliikenne) osuus seudun kulutapajakaumasta on vähintään 70 %



Luonnoksen toteutuessa yhä useampi seudun asukas kävelee, pyöräilee tai käyttää joukkoliikennettä arjen matkoilla. Kestävien kulutapojen osuus seudun kulutapajakaumasta on luonnoksessa 65 % ja vertailuvaihtoehdossa 57 %. Kunnianhimoista tavoitetasoa 70% ei tämän mittarin osalta saavuteta luonnoksen toimenpiteillä. Maankäytön tiivistäminen hyvin saavutettaville alueille, joukkoliikenteen runkoyhteyksien kehittäminen, pyöräliikenteen toimenpiteet, kävely-ympäristöjen kehittäminen, liikenteen hinnoittelu ja joukkoliikenteen lippujen hintojen alentaminen vaikuttavat myönteisesti kestävästä liikkumisesta seudulla.

Tavoite: Väestöstä vähintään 85% sijoittuu kestävästä liikkumisesta vyöhykkeille

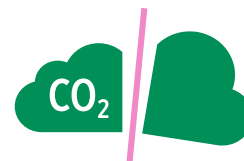


Saavutettavuusvyöhykkeet (SAVU) kuvaavat eri toimintojen seudullista saavutettavuutta joukkoliikenteen, kävelyn ja pyöräilyn näkökulmasta. SAVU-tarkastelujen avulla voidaan osoittaa sellaiset alueet, jotka ovat kestävästä liikkumisesta kannalta parhaita maankäytön kehittämiskohteita. Päämittarissa kestävästä liikkumisesta kannalta hyväksi vyöhykkeiksi on määritelty pääkaupunkiseudulla I-III ja muualla I-V –vyöhykkeet. Tarkastelun kannalta on hyvä tunnistaa, että vyöhykkeet muuttuvat liikennejärjestelmän ja maankäytön kehittämistoimien vaikutuksesta. Mittari kuvaa kuinka paljon seudun väestöstä asuu kestävästä liikkumisesta vyöhykkeille vuonna 2030. Vertailuvaihtoehdossa 82 % ja luonnoksessa 90 % väestöstä sijoittuu kestävästä liikkumisesta

vyöhykkeille, joten tavoite 85 % saavutetaan. Tunnuslukuun vaikuttaa myönteisesti erityisesti joukkoliikenteen lippujen hinnan alentaminen, maankäytön tiivistäminen ja joukkoliikenteen runkoverkon kehittäminen.



6.3 Vähäpäästöinen – Seutu kasvaa kestävästä ja vähentää päästöjä tehokkaasti



Ilmastomuutoksen torjuminen on yksi keskeisimmistä ihmiskunnan haasteista nyt ja lähitulevaisuudessa. Kansainvälinen ilmastopaneeli on tuoreimmassa raportissaan (IPCC 2018) arvioinut, että nykyisillä päästötavoitteilla ei tulla pysymään 1,5 asteen lämpötilan nousussa, mistä aiheutuu vakavia seurauksia. Kaupungeilla ja kaupunkiseuduilla on keskeinen rooli ilmastomuutoksen hillitsemisessä. Helsingin seudun maankäytön, asumisen ja liikenteen suunnittelussa on otettu etunoja etenkin liikenteen päästöjen vähentämisessä. MAL 2019 -suunnittelun kärkitavoitteena on leikata liikenteen CO₂-päästöjä Helsingin seudulla vähintään 50 prosenttia vuoden 2005 tasosta vuoteen 2030 mennessä.

Seudulle asetettu liikenteen päästövähennystavoite on mahdollista saavuttaa vuonna 2030, mutta se edellyttää, että kaikki suunnittelut toimet toteutuvat riittävällä voimakkuudella. MAL 2019 -luonnoksessa on esitetty toimenpidepaketti liikenteen päästöjen vähentämiseksi, mikä on hyvä huomioida kuntien, muiden kaupunkiseutujen, Uudenmaan ja valtion päästövähennystoimenpiteiden valmistelussa. Ilmastotavoitteet todennäköisesti kiristyvät entisestään, ja Helsingin seudun on kyettävä vähentämään päästöjään asetettuja tavoitteita nopeammin. Tämä korostaa pikaista tarvetta toteuttaa esitettyjä vähennystoimia riittävän tehokkaasti. Helsingin seudun toimii suunnannäyttäjänä ja esimerkkinä myös muille kaupunkiseuduille ja tahoille.

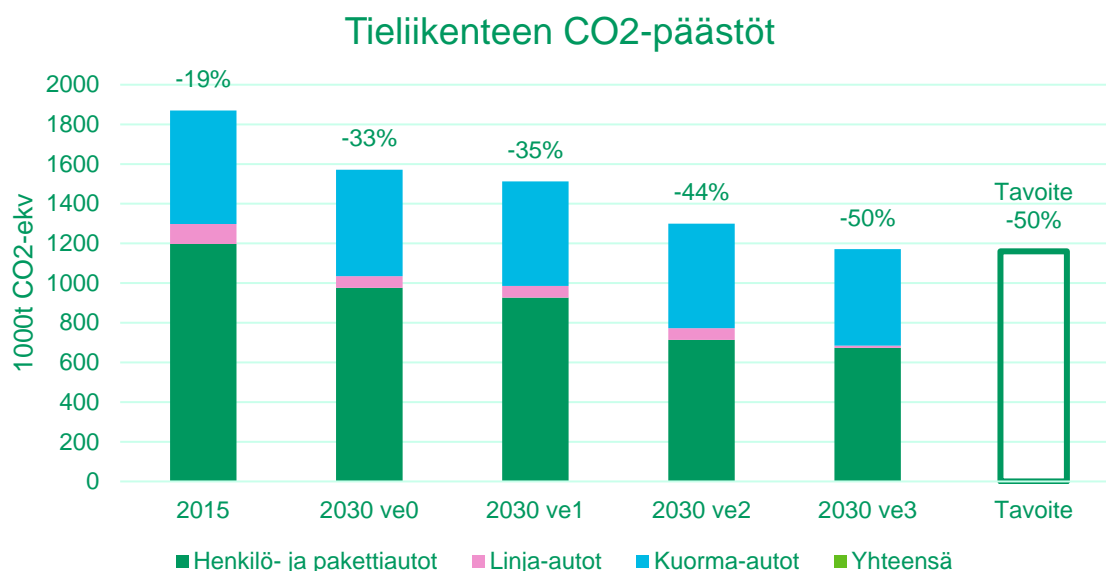
Luonnos edistää olemassa olevan yhdyskuntarakenteen tiivistymistä ja täydentymistä, mikä mahdollistaa yhä useammalle joukkoliikenteen käytön, pyöräilyn tai kävelyn myös arjen lyhyillä matkoilla. Etenkin joukkoliikenteen runkoverkon kehittämisellä, maankäytön tiivistämisellä ja joukkoliikenteen lippujen hintojen alentamisella on myönteisiä vaikutuksia kestävien kulkutapojen kasvuun koko seudulla.

Rakennetussa ympäristössä muodostuu merkittävä osuus kasvihuonekaasupäästöistä. Luonnoksen toimenpiteillä edistetään olemassa olevan rakennuskannan ja uudistuotannon energiatehokkuutta. Tavoitteena on myös kehittää ja hyödyntää kestäviä energiatuotannon ratkaisuja, älykkäiden energiaratkaisujen käyttöä ja edistää kiertotalousratkaisuja.

Luonnoksen toimien toteutuessa syntyy painetta luonto-alueille ja ekologisille yhteyksille sekä metsä- ja viheralueille etenkin tiivistettävillä alueilla. Toisaalta tiivistäminen ja keskittäminen tukevat viherverkon säilymistä. Luonnoksessa ja vertailuvaihtoehdossa maankäytön tiivistäminen aiheuttaa jonkin verran muutospaineita valtakunnallisesti merkittävien rakennetun kulttuuriympäristön alueilla (RKY 2009) ja maakunnallisesti merkittävillä kulttuuriympäristön alueilla pääasiassa pääkaupunkiseudulla. Muutokset kohdistuvat erityisesti Helsingin kantakaupunkiin sekä raideverkoston läheisyyteen. Jatkosuunnittelussa alueiden rajauksilla ja suunnitteluratkaisuilla voidaan merkittävästi vaikuttaa vaikutusten syntyyn.

Liikenteen CO₂ -päästövähennystavoite on mahdollista saavuttaa luonnoksen toimilla

MAL 2019 -suunnitelma on tärkeä täydennys kansallisten strategioiden ja ohjelmien konkretisoimiseksi sekä kuntien laatimiin ilmasto-ohjelmiin. Helsingin seudun merkitys päästöjen vähentämisessä on suuri, ja siksi on tärkeää, että liikenteen päästöihin vaikuttavat keinot on tunnistettu ja työ niiden edistämiseksi käynnistyy välittömästi. Luonnoksen toimenpiteillä liikenteen CO₂ -päästövähennystavoite (50%) on mahdollista saavuttaa vuonna 2030 Helsingin seudulla, mutta se edellyttää, että kaikki suunnitellut toimet toteutuvat riittävällä voimakkuudella. Verrattuna vertailuvaihtoehtoon, joka sisältää rakenteilla olevat ja päätetyt hankkeet, luonnoksen toimenpiteiden avulla tavoitellaan 17 prosenttiyksikön CO₂-päästövähennystä (400 000t) peruskehitykseen verrattuna (kuva 15 ja 16). Tämä voidaan saavuttaa yhdistämällä useita esitettyjä toimenpiteitä, joilla vaikutetaan liikkumisen vaihtoehtojen tarjontaan ja kysyntään.



Kuva 15. Tieliikenteen CO₂ -päästöt eri suunnitteluvaihtoehtoissa suhteessa tavoitteeseen.

Suurin päästövähennys saadaan toimenpiteillä, joilla edistetään puhtaamman teknologian hyödyntämistä (kuva 16). Sähköautokannan merkittävä kasvu on yksi tehokkaimmista keinoista vähentää liikenteen hiilidioksidipäästöjä. Luonnoksessa sähkö- ja vähäpäästöisten autojen osuutta pyritään kasvattamaan monipuolisilla valtion ja kuntien toimilla. Luonnoksessa on esitetty, että valtio tukee sähköautojen hankintaa verotuksen ja hankintatuen avulla sekä latauspisteiden rakentamista. Kunnat puolestaan huomioivat latausinfra kaavoituksessa ja tontinluovutusehdoissa sekä tukevat markkinaehtoisia kokeiluja. Muuta maata nopeampaa uusien teknologioiden käyttöönottoa perustelee seudun muuta maata parempi tulotaso. (P ja TM1).

Toinen tehokas keino päästövähennysten saavuttamiseen on vähentää liikennesuoritetta eli ajoneuvoilla ajettujen kilometrien määrää. Tiemaksuilla pyritään tilanteeseen, jossa tieverkon käyttäjät maksavat kulkutapansa valinnasta aiheutuvia haittoja. Henkilöauton käyttöä ohjaavat

asukkaan omat tarpeet arjen sujuvuuden kannalta, he maksavat tien käytöstä, jos automatka on riittävän tärkeä heille, vaikka tarjolla on usein henkilöautolle kilpailukykyisiä vaihtoehtoja. Tiemaksuista saatavilla tuotoilla voidaan myös vahvistaa muiden päästövähennystoimenpiteiden tehoa esimerkiksi joukkoliikenteen lippujen hintoja alentamalla. Tiemaksujen vaikutuksia on kuvattu tarkemmin luvussa 7.1.

Vaikutusten arvioinnin yhteydessä on tutkittu myös liikennejärjestelmän toimivuutta ilman tiemaksuja. Tällöin ruuhkautuminen pahenee merkittävästi useilla tiejaksoilla, päästötavoitetta ei saavuteta ja joudutaan tekemään liikenteen ruuhkautumisen vuoksi runsaasti lisäkaistoja ja muita toimenpiteitä. Tämä johtaa sisällöltään, vaikutuksiltaan ja kustannuksiltaan täysin erilaiseen suunnitelmaan, jolla ei saavuteta tavoitteita. Tieliikenteen hinnoittelu on osoittautunut muissa Pohjoismaissa tehokkaaksi keinoksi pyrittäessä vaikuttamaan liikkujien käyttäytymiseen. (P ja TM1).

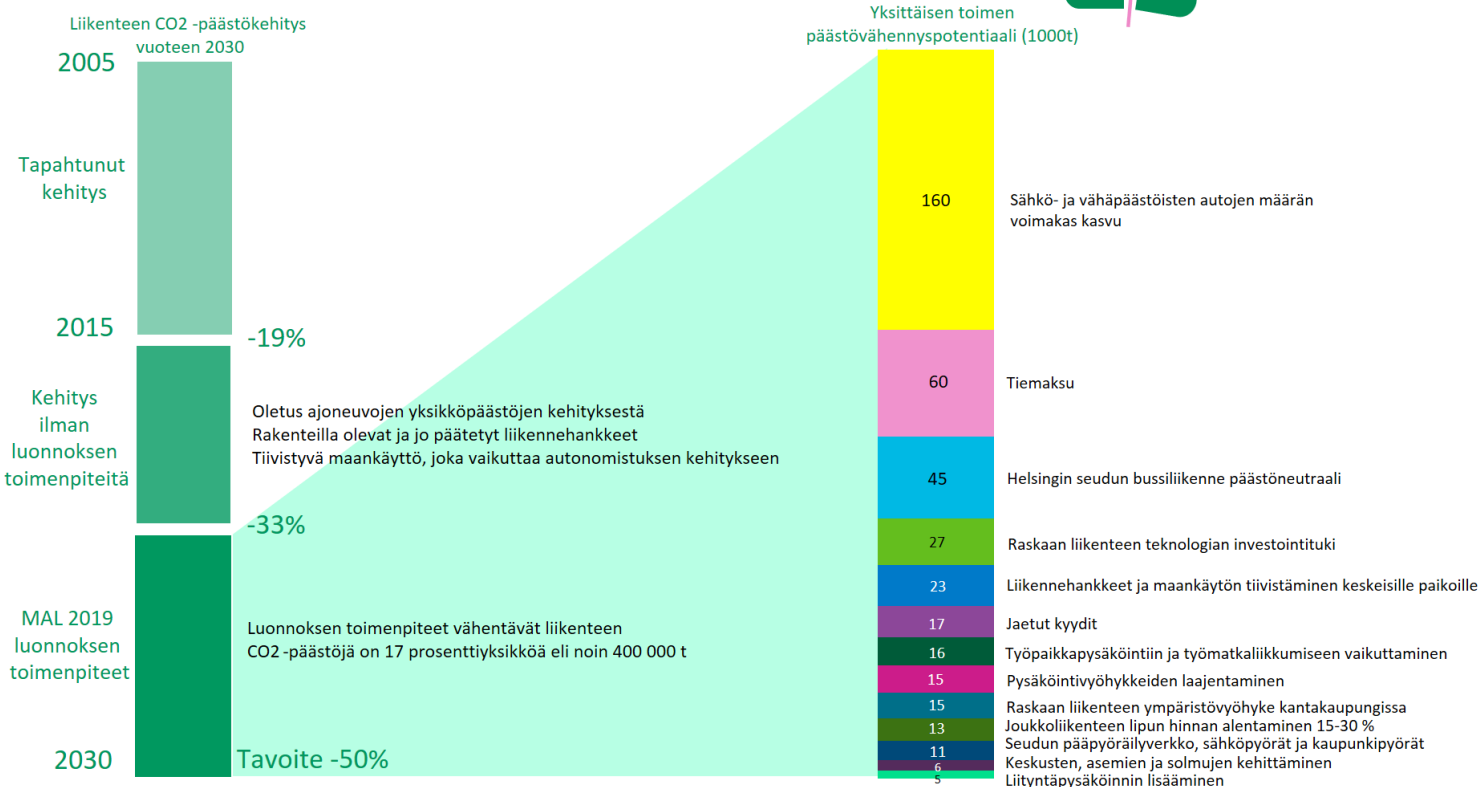
Luonnoksen mukaan merkittäviä päästövähennyksiä saadaan aikaan myös bussiliikenteessä. Tavoitteena on, että Helsingin seudun bussiliikenne on päästöneutraali vuonna 2030. Tavoitteeseen pääseminen edellyttää uusinta ajoneuvoteknologiaa, biopolttoaineita sekä sähkön hyödyntämistä energian lähteenä. Luonnoksessa raskaan liikenteen päästöihin vaikutetaan muun muassa valtion kuljetusyrityksille myöntämällä investointituilla, joilla kasvatetaan biopolttoaineilla, kaasulla ja sähköllä kulkevien ajoneuvojen osuutta. Raskasta liikennettä pyritään saamaan vähäpäästöiseksi myös laajentamalla Helsingin kantakaupungin ympäristövyöhykkeen hyödyntämistä siten, että se koskee kaikkea raskasta liikennettä.

Yhdyskuntarakenne vaikuttaa merkittävästi siihen, kuinka paljon tieliikennesuoritta ja sen myötä liikenteen päästöjä syntyy. Tehokas keino vähentää liikenteen kasvihuonekaasupäästöjä on puuttua liikenteen kysyntään. Autoliikennettä voidaan vähentää tehokkaasti yhdyskuntarakennetta tiivistämällä ja täydentämällä. Luonnoksessa liikenteen investoinnit edistävät osaltaan kaupunkirakenteen tiivistämistä ja täydentämistä. Maankäyttö sijoittuu luonnoksessa pääasiassa kestävästi hyvin saavutettaville alueille. Maankäyttö, asuminen ja liikenne pitää sovittaa jatkossakin tehokkaasti yhteen niin, että liikkumisen tarve vähenee.

On hyvä muistaa, että vuonna 2030 on saavutettu kuitenkin vasta puolet liikenteen vuoden 2050 vähennystavoitteesta. Vaikka kahdenkymmenen vuoden aika (2030-2050) periaatteessa riittäisi uuden ajoneuvoteknologian vakiintumiseen ja siirtymiseen lähes hiilettömään käyttövoimaan, eivät tehdyt kansalliset arviot päästökehityksestä tue näin nopeaa kehittymistä. Uusiutumisoikeuden vaikuttaminen on siksi tärkeää.

Luonnoksessa on esitetty sekä nopeasti että hitaasti päästöjen vähentämiseen vaikuttavia keinoja. Joidenkin hankkeiden edistäminen ja toteuttaminen edellyttää lainsäädännöllisiä muutoksia ja siksi niistä saatavat vaikutukset päästöihin vievät aikaa. Myös yhdyskuntarakenteen kehittäminen vie aikaa ja vaikutuksia voi syntyä vasta vuosien päästä. Liikenteen päästövähennystavoitteen saavuttaminen Helsingin seudulla on mahdollista, mutta se edellyttää hyvin laajan toimenpideyhdistelmän toteuttamista. Tarvitaan myös laajaa yhteistyötä kaikkien niiden tahojen kesken, joilla on mahdollisuus vaikuttaa päästöjen vähentämiseen.

Toimenpiteet liikenteen kasvihuonekaasupäästöjen vähentämiseksi vuoteen 2030 mennessä Helsingin seudulla



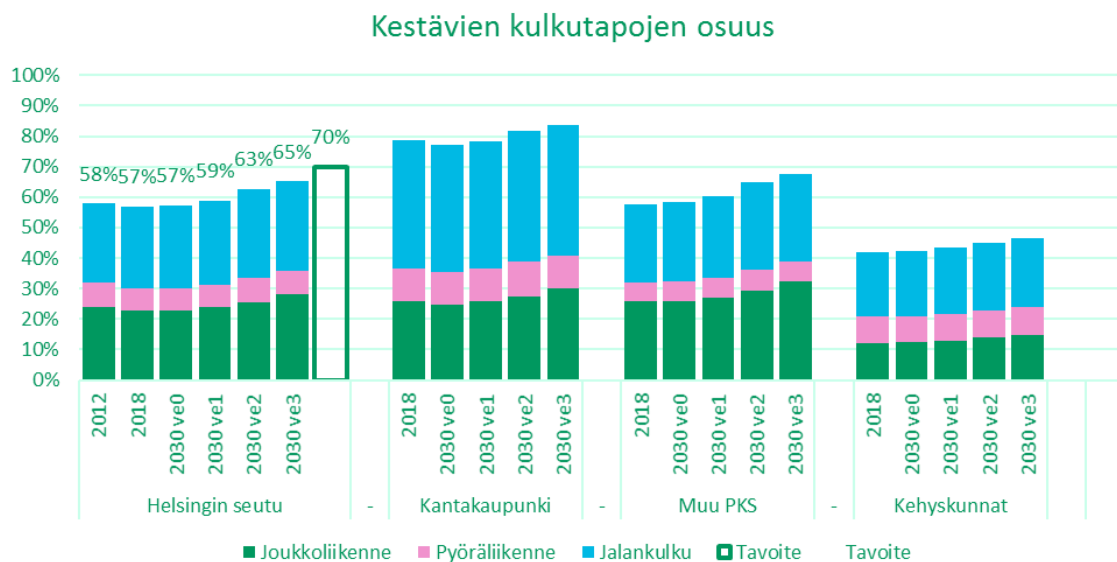
Kuva 16. Luonnoksen liikenteen CO₂-päästövähennystoimet vuoteen 2030 mennessä ja toimenpiteiden tuottama päästövähennyspotentiaali vuoteen 2030 mennessä.

Toimenpiteiden vaikutuksia liikenteen CO₂-päästöihin on arvioitu liikennemallin avulla ja erilaisia oletuksia tekemällä asiantuntija-arvioihin perustuen. Liitteessä 1 on kuvattu tarkemmin, miten toimenpiteiden vaikutuksia liikenteen CO₂-päästöihin on arvioitu.

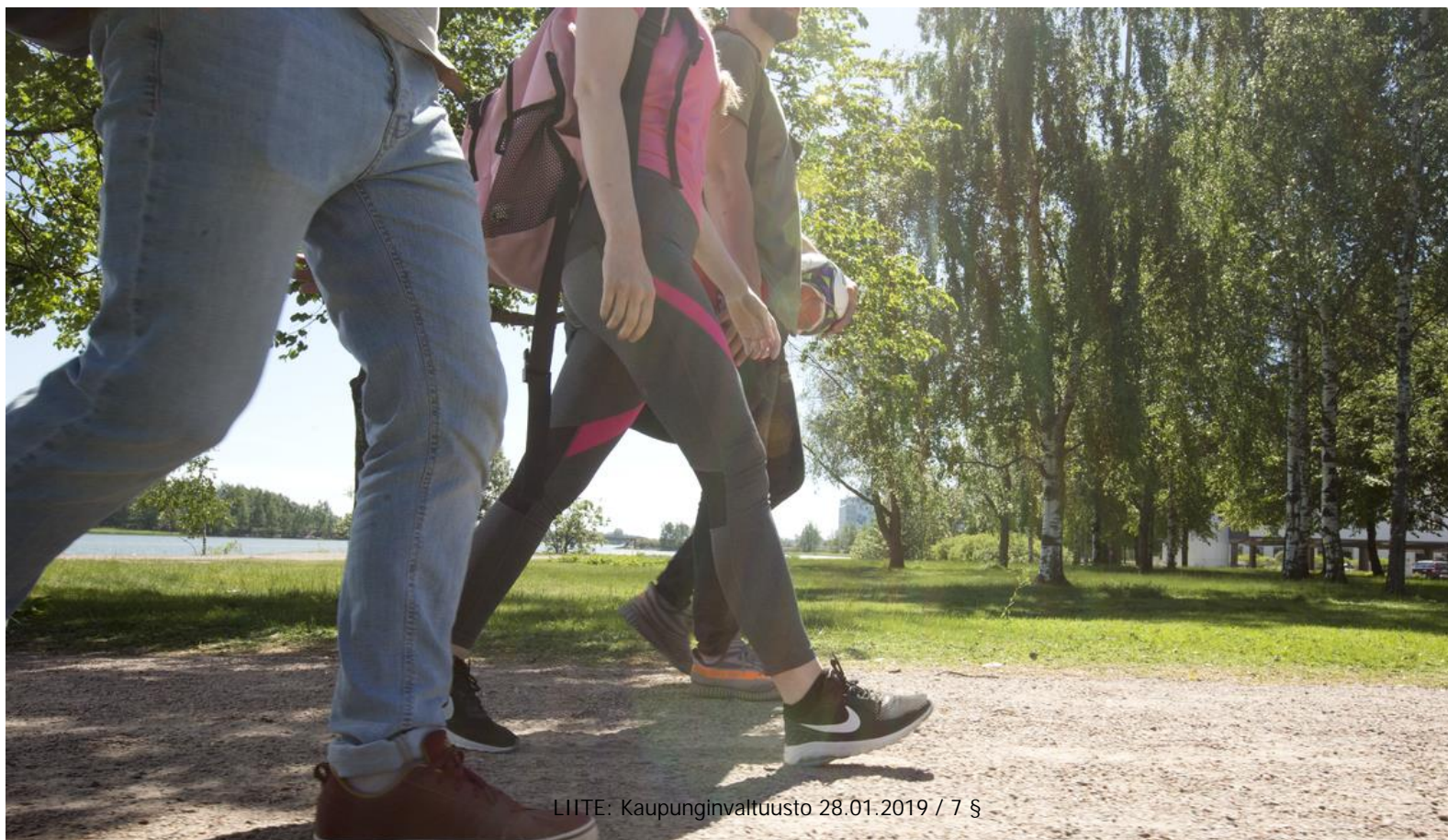
Kävely, pyöräliikenne ja joukkoliikenteen käyttö lisääntyy seudulla

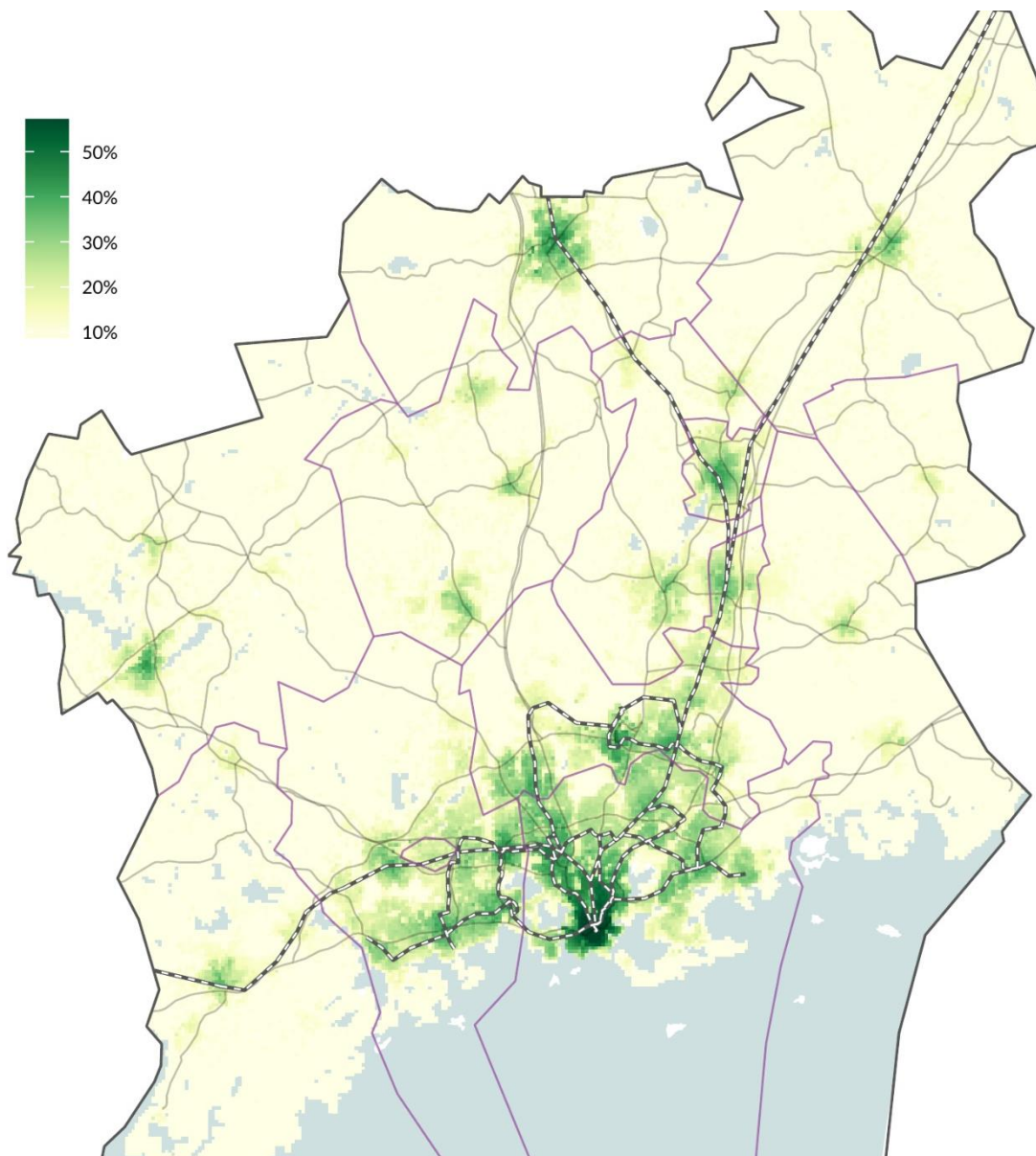
Kulkumuotojakauma heijastelee kaupunkirakennetta. Luonnoksen toimenpiteiden myötä kestävien kulkumuotojen osuus kasvaa koko seudulla, mutta kasvu on voimakkainta pääkaupunkiseudulla ja etenkin Helsingissä. Ilman tiemaksujen tuomaan vaikutusta kävelyn, pyöräilyn ja joukkoliikenteen käyttö on selvästi vähäisempää. Joukkoliikenteen kulkutapaosuutta kasvattavat etenkin luonnoksessa esitetyt raideliikenteen hankkeet, lippuhintojen alentaminen, tie- ja pysäköintimaksut sekä uuden maankäytön painottuminen joukkoliikenteen kannalta edullisille alueille. Kävelyn kulkumuoto-osuutta kasvattaa erityisesti maankäytön tiivistäminen kestävästä liikkumisesta kannalta hyvillä alueille. Kävelyn suosioon vaikutetaan myös kaupunkitilan ja elinympäristön laadulla, jonka parantamiseen on esitetty toimia luonnoksessa. Pyöräliikenteen osuutta pyritään nostamaan vahvoilla yhteisillä panostuksilla. Pyöräliikenteen lisäämisellä on monia positiivisia vaikutuksia, kuten kansanterveyden edistäminen sekä autoilusta aiheutuvan melun, hiukkaspäästöjen ja ruuhkaisuuden väheneminen. (P)

Vertailuvaihtoehdon toimenpiteillä (Ve0) kestävien kulkutapojen osuus on 57 % vuonna 2030. Suunnitelmaversio Ve1 toimenpiteet kasvattivat kestävien kulkumuotojen osuutta kaksi prosenttiyksikköä eli 59 %:iin. Suunnitelmaversio Ve2 toimilla kestävien kulkutapojen osuus oli 63 % ja luonnoksen toimilla osuus on 65 %. Tavoitteesta (70 %) jäädyään viisi prosenttiyksikköä (kuva 17). Kuvassa 18 näkyy alueellisia eroja jalankulku- ja pyörämatkojen osuuksissa.



Kuva 17. Kestävien kulkutapojen osuus Helsingin seudun eri alueilla suunnitteluvaihtoehdoittain.





Kuva 18. Jalankulku- ja pyöräilymatkojen osuus arkivuorokauden matkoista laskettuna luonnoksessa vuonna 2030.

Luonnoksen toimenpiteillä parannetaan autottoman elämäntavan edellytyksiä asumisen tiivistyessä keskuksiin, kävelyn ja pyöräilyn edellytysten parantuessa ja joukkoliikenneyhteyksien kehittyessä. Luonnoksen toimenpiteillä henkilöautotiheys laskee sekä nykytilaan että vertailuvaihtoehtoon 2030 nähden eri alueilla. Vertailuvaihtoehdossa henkilöautotiheys laskee nykyisestä noin 5 % ja ajosuorite asukasta kohti laskee nykyisestä noin 4 %. Luonnoksessa henkilöautotiheys laskee edelleen noin 6 % ja ajosuorite 10 %. Riippuvuus henkilöautosta säilyy kuitenkin suurena kehysalueella raidekeskusten ulkopuolella. Kehysvyöhykkeellä yli puolet matkoista tehdään jatkossakin henkilöautolla. Luonnoksessa esitetyillä liikenteen uusien palvelujen toimenpiteillä ja teknologioilla voidaan laajentaa myös autoriippuvaisilla alueilla asuvien kestäviä liikkumismahdollisuuksia. (K)

Luonnos on vertailuvaihtoehtoa resurssitehokkaampi

Luonnonvarojen käytön kasvuun vaikuttaa merkittävimmin seudun voimakas kasvu ja siitä seuraava tarve rakentaa asuntoja ja liikenneinfraa. Vaihtoehtojen (Ve0 ja luonnos) kesken ei ole olennaisia eroja rakennetun alueiden pinta-alassa eikä rakentamisen edellyttämien luonnonvarojen käytössä. Rakentamisessa muodostuva kaivumaa tai purkujäte painaa paljon. Siksi kuljetusten polttoaineen kulutuksen minimoimiseksi pitäisi materiaali hyödyntää lähellä sen syntypaikkaa. Rakennuskohteissa materiaalitehokkuutta voidaan tukea keskittämällä toimintoja ja osoittamalla alueita uusiomateriaalien käsittelylle ja välivarastoinnille sekä turvaamalla toimivat logistiset yhteydet materiaali-kuljetuksille. Luonnoksen myötä tiivistyvä kaupunkirakenne säästää teknisiin verkostoihin tarvittavia materiaaleja ja maa-alaa. Samalla se vaikuttaa ihmisten liikkumistarpeeseen ja liikennemuotojen valintaan, mikä on resurssitehokkuuden näkökulmasta positiivista. (TM2).

Luonnoksessa seudun kasvu ohjataan nykyiseen rakenteeseen ja joukkoliikenteen kannalta kilpailukykyisille alueille. MAL 2019 -prosessissa muodostetut maankäytön ensisijaisesti kehitettävät vyöhykkeet, joille seudullinen rakentaminen ohjataan, tukevat kestävästä yhdyskuntarakennetta (kuva 10). Suunnitellusta asuntotuotannosta 94 % kohdistuu luonnoksessa seudullisesti ensisijaisesti kehitettäville maankäytön vyöhykkeille, mikä edistää resurssien tehokasta käyttöä. Helsingin seudulla on yli 70 juna- ja metroasemaa. Asemansetujen potentiaalinen hyödyntäminen nykyistä paremmin edistää seudun kestävästä kasvua ja vähähiilisyttä. Luonnoksessa tuodaan esiin keinoja, jolla varmistetaan rakentamisen ja elinympäristön laatu, vaikka kaupunkirakennetta tiivistetään. (M1)

Vertailuvaihtoehdossa liikennehankkeita rakennetaan vähemmän kuin luonnoksessa. Siten luonnoksessa liikennehankkeiden rakentamiseen tarvitaan enemmän luonnonvaroja kuin vertailuvaihtoehdossa. Toisaalta luonnoksessa tiivistyvä yhdyskuntarakenne vähentää seudun investointitarpeita ja siten luonnonvarojen käyttöä. Samalla pyritään nykyisen liikennejärjestelmän tehokkaaseen käyttöön ja sen optimointiin. Luonnoksessa esimerkiksi tieverkon kehittämisessä painotetaan tavara- ja joukkoliikenteen toimintaedellytyksiä. (TM2)

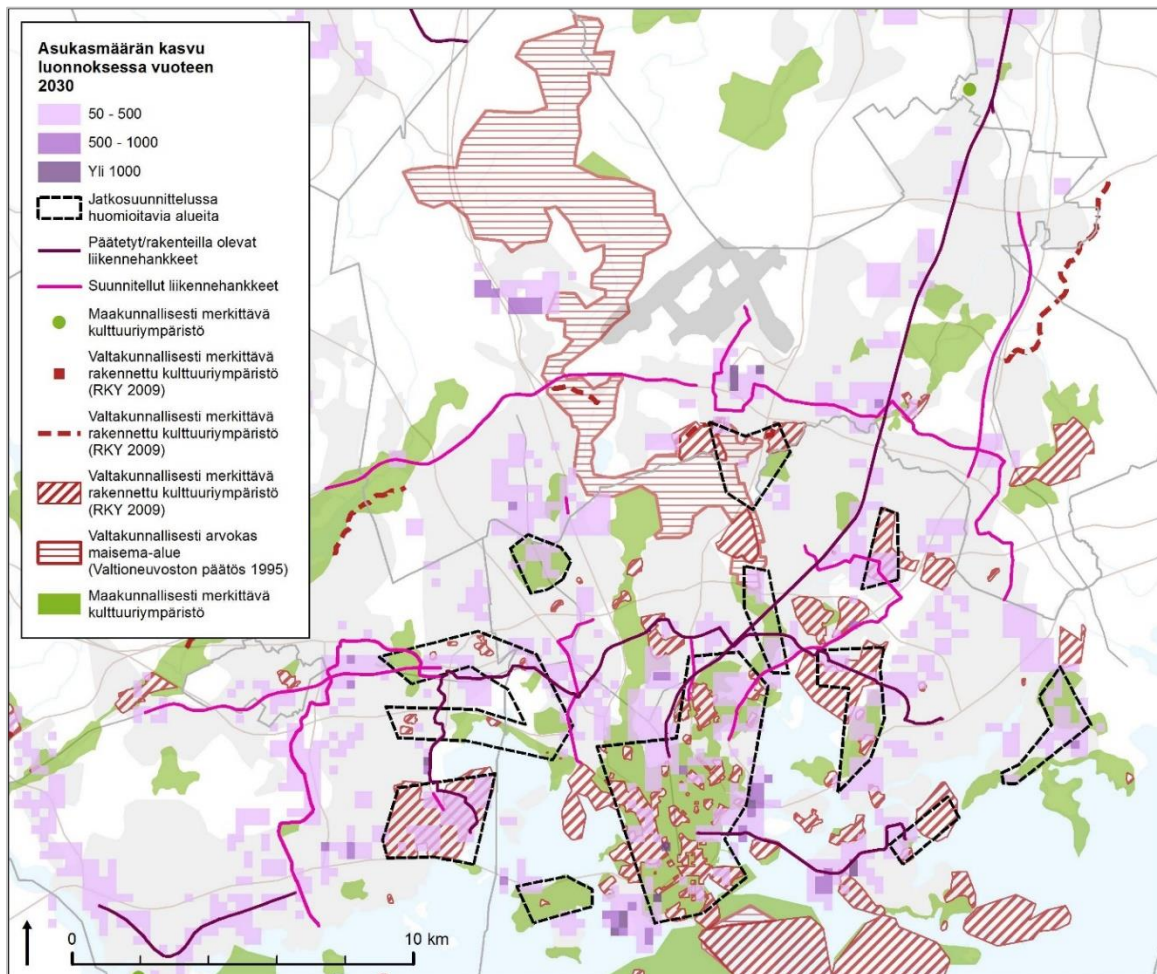
Luontoalueiden säilyminen huomioidaan

Luonnos parantaa vertailuvaihtoehtoon verrattuna luonnonalueiden säilymisen edellytyksiä seudulla. Luonnoksessa uusi asutus sijoittuu vertailuvaihtoehtoa tiiviimmälle alueelle, jolloin luonnonalueita jää laajemmin ennalleen. Tämä voi mahdollistaa luonnon monimuotoisuuden säilymisen. Toisaalta tiivistyvä asutus saattaa vähentää lähiviheralueita asutuksen lomasta. Jatkosuunnittelussa on tärkeää huomioida viheryhteyksien ja luonnonalueiden säilyminen sekä luonnon monimuotoisuuden turvaaminen myös tiiviin asutuksen yhteydessä. Liitteessä 3 on kuvattu vaikutusten kohdentumista tarkemmin. (TM3)

Luonnoksessa ja vertailuvaihtoehdossa maankäytön tiivistäminen aiheuttaa jonkin verran muutospaineita valtakunnallisesti merkittävien rakennetun kulttuuriympäristön alueilla (RKY 2009) ja maakunnallisesti merkittävillä kulttuuriympäristön alueilla pääasiassa pääkaupunkiseudulla. Muutokset kohdistuvat erityisesti Helsingin kantakaupunkiin sekä raideverkon läheisyyteen. Tiivistyvistä tai uusista asukaskeskittymistä muutospaineita kohdistuu muun muassa Tapiolaan,

Lauttasaareen, Munkkiniemen-Leppavaaran, Malmin, Tammiston, Vartiosaaren, Viikin ja Sepänmäen alueille. Valtakunnallisesti arvokkaiden maisema-alueiden läheisyyteen kohdistuu vähäisiä muutospainetta lähinnä Vantaanjokilaakson alueella.

Liikennehankkeiden rakentamisella on vaikutuksia kaupunkiympäristöön ja maisemaan. Luonnoksen myötä muutospainetta kohdistuu muun muassa Pääradan varteen ja muiden raitioteiden varsille sekä asemanseuduille.



Kuva 19. Maisema-alueisiin ja rakennettuun ympäristöön kohdistuvia vaikutuksia arvioitiin tarkastelemalla maankäytön ja liikennehankkeiden etäisyyttä RKY 2009-kohteisiin, valtakunnallisesti arvokkaisiin maisema-alueisiin ja maakunnallisesti merkittäviin kulttuuriympäristöihin. Erityisesti tunnistettiin alueita, joiden jatkosuunnittelussa on tarpeen.(TM4). Koko seudun kartta on liitteessä 3.

Eröt vesistövaikutuksissa ovat pieniä luonnoksen ja vertailuvaihtoehdon kesken. Luonnoksessa asutuksen tiivistyminen tapahtuu selkeämmin Kehä III:n sisäpuolella ja lähellä merenlahtia. Vertailuvaihtoehdossa asutus tiivistyy tasaisemmin koko tarkastelualueelle.

Luonnoksessa meritulvan riskialueilla sijaitsee tiivistyvää asutusta matalilla rannikkoalueilla Espoossa, Helsingissä ja Sipoossa. Vesistötulvan riskialueilla luonnoksessa on asutusta

paikoitellen Vantaanjoen ja Keravanjoen varsilla sekä järvien rannoilla Järvenpäässä, Tuusulassa sekä Espoossa. (TM5)

Päätetyistä ja rakenteilla olevista liikennehankkeista tulvariskialueille sijoittuvat Raidejokeri Espoossa Vermon alueella ja Maarinlahden rannassa Laajalahdella sekä Länsimetro Matinkylä–Kivenlahti Suomenojalla. Suunnitelluista liikennehankkeista tulvariskialueella sijaitsevat pieneltä osin Kehä III Hämeenkylässä Vantaalla sekä Viikki-Malmi –raitiotieyhteys Viikissä Helsingissä (TM6).

Vertailuvaihdossa tulvariskialueilla sijaitsee hieman vähemmän asutusta. Tämä johtuu vertailuvaihtoehdon asutuksen leviämisestä laajemmalle alueella, verrattuna luonnokseen. Molemmissa vaihtoehdoissa maankäyttö aiheuttaa paineita ja ne kohdistuvat pääasiassa samoihin pohjavesialueisiin. Luonnoksessa on useita liikennehankkeita, jotka sijoittuvat pohjavesialueiden päälle. Tarkemmassa suunnittelussa ja rakennusmääräyksillä voidaan ohjata uusien liikenneväylien sekä asuinalueiden suunnittelua ja sijaintia turvalliseksi niin tulvariskin kuin pohjavesialueidenkin suhteen. (TM6).

Kaupungit ovat keskeisessä asemassa ilmastonmuutokseen sopeutumisessa. Tiivis yhdyskuntarakenne lisää hulevesitulvariskiä ja voimistaa lämpösaarekeilmiötä, mikä on tarpeen ottaa huomioon yksityiskohtaisessa suunnittelussa. Tiivis yhdyskuntarakenne kuitenkin vähentää tarvetta uuden maa-alan käyttöön ottoon ja edistää näin viherrakenteen säilymistä. Viherrakenteella on suuri merkitys ilmastonmuutoksen hillinnän ja siihen sopeutumisen sekä ympäristön tuottokyvyn kannalta. Metsät ja muut rakentamattomat viheralueet toimivat hiilinieluinä ja tasaavat valumia. Lyhyellä aikavälillä sopeutumisessa korostuukin erityisesti sään ja vesiolojen ääri-ilmiöihin varautuminen, jotka arvioinnissa on otettu huomioon tulvariskien kartoituksessa. Sen sijaan jatkosuunnittelussa tulee ottaa huomioon, että myrskyt, rankkasateet, tulvat, kuivuus- ja hellekaudet voivat aiheuttaa häiriöitä liikennejärjestelmän toiminnassa ja käyttäjien tarpeen suojautua äärioloilta. (TM6)

Luonnoksen toimenpiteillä seudun yhdyskuntarakennetta ja liikennejärjestelmää kehitetään niin, että ilmastonmuutoksen hillintä ja seudun vähäpäästöisyys on mahdollista. Kun otetaan huomioon kaikki arviointikehikossa olevat vähäpäästöisyyden osa-alueet, saavutetaan luonnoksella positiivisia vaikutukset vertailuvaihtoehtoon verrattuna. Jatkosuunnittelussa alueiden rajauksilla ja suunnitteluratkaisuilla voidaan merkittävästi vaikuttaa vaikutusten syntyyn.

6.4 Houkutteleva – Kansainvälinen seutu houkuttelee yrityksiä ja asukkaita



Helsingin seutu tuottaa yli kolmanneksen Suomen kansantuotteesta, seudulla sijaitsee lähes neljännes toimipaikoista ja kolmannes yrityssektorin henkilöstöstä. Talous ja väestö keskittyvät yhä selvemmin Helsingin seudulle, alueen toimiessa koko kansantalouden moottorina. Talouskasvu ja kansainvälinen kilpailu edellyttävät seudulta hyvää houkuttelevuutta ja saavutettavuutta niin paikallisesti, seudullisesti kuin kansainvälisesti. Seutu on tärkeä koko Suomen logistiikan toimivuuden kannalta. Luonnoksen toimenpiteillä vahvistetaan ja parannetaan seudun houkuttelevuutta niin työvoiman saavutettavuuden, arjen toimivuuden kuin elinkeinoelämän kannalta.

Luonnoksen toimenpiteiden ansiosta asuntojen saatavuus hyvissä sijainneissa paranee. Uudet asunnot sijoittuvat kävelen, pyörällä ja joukkoliikenteellä hyvin saavutettaville alueille. Lisäksi asuntomarkkinoiden toimintaedellytykset paranevat. Näillä on myönteinen vaikutus sekä työvoiman saatavuuteen että työvoiman saavutettavuuteen. Luonnos mahdollistaa sekoittuneen kaupunkirakenteen, missä asunnot ja työpaikat sijaitsevat tiiviimmin toistensa lähellä lyhentäen päivittäisiä matkoja. Sekoittunut kaupunkirakenne ja saavutettavuus ovat seudun kannalta positiivisia vetovoimatekijöitä.

Luonnos parantaa elinkeinoelämän toimintaedellytyksiä, kun työvoimasaavutettavuus kasvaa, kuljetusten toimintavarmuus paranee ja matka-ajat lyhenevät. Liikkumisedellytykset kävelen, pyörällä ja joukkoliikenteellä paranevat ja riippuvuus henkilöauton käytöstä vähenee. Henkilöautolla liikkuminen sujuvoituu ruuhkautumisen vähentyessä, mutta autoilun kustannukset hieman kasvavat.

Asumisen edellytykset paranevat

Seudun kilpailukyvyyn ja houkuttelevuuden kannalta asuntojen hintojen voimakas nousu on negatiivinen ilmiö, joka vaikuttaa houkuttelevuuteen, työvoiman liikkuvuuteen ja talouskasvuun. Suunnitelmaluonnoksen seudullinen asuntotuotantotavoite on 16 500 uutta asuntoa vuodessa. Asuntotuotantotavoite on kunnianhimoinen, mutta tekniset edellytykset tavoitteen toteutumiseksi ovat tällä hetkellä Helsingin seudun kunnissa olemassa. Mikäli tavoite toteutuu, asuntojen hintojen nousupaineita pystytään todennäköisesti pienentämään. Asuntotuotantotahdin ylläpito vaatii toisaalta edelleen, että asuntojen hinnat eivät laske, jotta tarjonnan takaamiseksi rakentamisen aloittaminen pysyy rakennuttajille riittävän houkuttelevana. Konkreettisia toimenpiteitä rakentamiskustannusten lieventämiseksi (esim. pysäköintipaikkainormien purku) ei luonnoksessa esitetä.

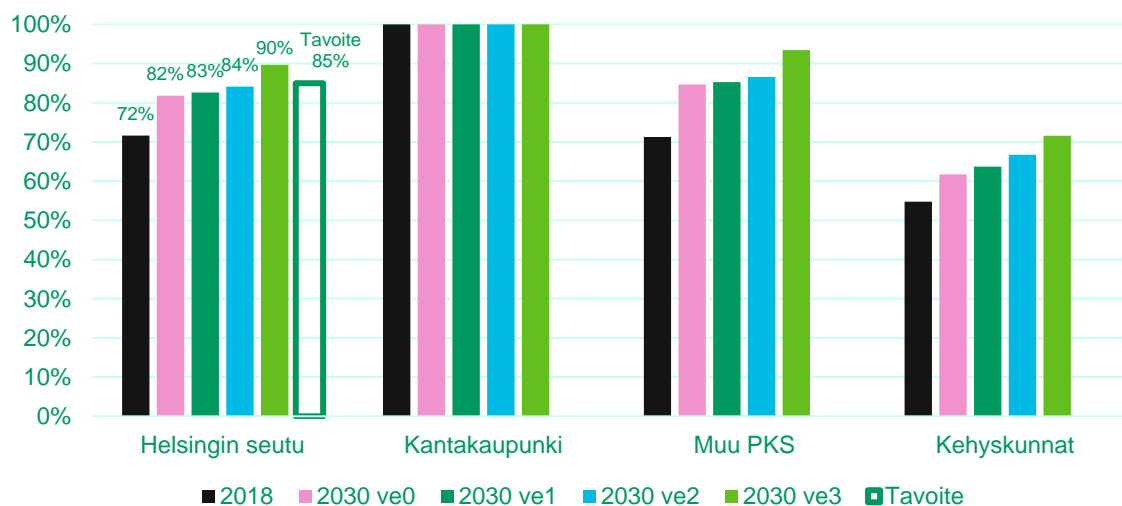
Suunnitellusta asuntotuotannosta 94 % kohdistuu luonnoksessa seudullisesti ensisijaisesti kehitettäville maankäytön vyöhykkeille. Luonnoksessa rakentamisesta alueille, joissa entuudestaan on vähintään 16 asukasta tai työpaikkaa hehtaarilla (arvioinnissa määritelty täydennysrakentamiseksi) sijoittuu Helsingissä 70 %, muualla pääkaupunkiseudulla noin 55 % ja kehysalueella noin 40 %. Luonnos siis tiivistää maankäyttöä ja keskittää asumisen ja työpaikkojen

sijoittumista seudun keskusten ja raideyhteyksien lähelle, jolloin asuntotarjonta paremmin saavutettavilla alueilla kasvaa ja parantaa osaltaan seudun työnantajien kilpailukykyä. MAL 2019 -prosessin aikana muodostetut maankäytön ensisijaiset kehittämissyöhykkeet ovat kuitenkin varsin laajoja seudun tiivistämistä ja täydentämistä ajatellen, joten tiivistämisen kannalta on tärkeää sijoittaa asumista kehittämissyöhykkeiden parhaille alueille. (M1)

Luonnoksessa esitettyjen toimenpiteiden avulla saavutettavuus paranee kaikilla vyöhykkeillä, mutta erityisesti seudun keskuksissa ja raidekäytävien varrella. Asukkaiden näkökulmasta saavutettavuuden parantuminen säästää aikaa, mahdollistaa paremman arjen ennakoitavuuden ja tuo palveluita lähemmäksi.

Luonnoksen myötä 90 % väestöstä sijoittuu kestävän liikkumisen vyöhykkeille (tavoitetaso 85 %), eli alueille, joilla liikkuminen joukkoliikenteellä, kävellen tai pyörällä on mahdollista arjessa (kuva 20). Ilman luonnoksen toimenpiteitä osuus on 82 %. Tunnuslukuun vaikuttaa myönteisesti erityisesti joukkoliikenteen lipun hinnan alentaminen, maankäytön tiivistäminen ja joukkoliikenteen runkoverkon kehittäminen (ks. Liite 1). Raidevyöhykkeille sijoittuvien osuus uusista asukkaista on noin 71 %. Ilman luonnoksen toimenpiteitä osuus on 64 %. Myös työpaikkojen sijoittuminen kestävän liikkumisen vyöhykkeille paranee luonnoksessa joukkoliikennehankkeiden myötä, ja seudullisesti noin 92 % työpaikoista sijaitsee kestävän liikkumisen vyöhykkeillä. Joukkoliikenteen yhteydet ja palvelutaso paranevat erityisesti uusissa raide- ja raitioliikennekäytävissä. (M2, M4)

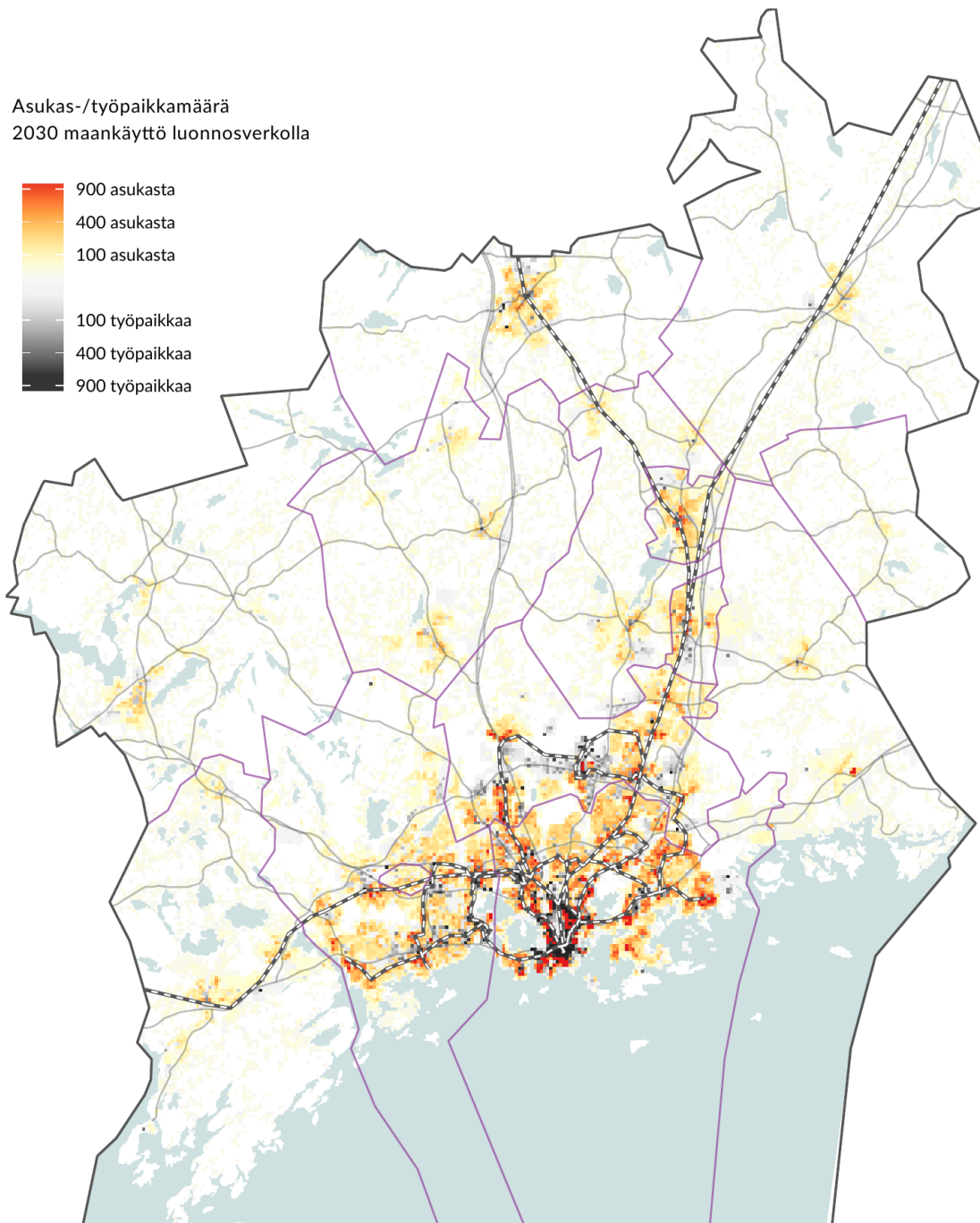
Asukkaiden sijoittuminen kestävän liikkumisen kannalta hyville saavutettavuusvyöhykkeille



Kuva 20. Asukkaiden sijoittuminen kestävän liikkumisen saavutettavuusvyöhykkeille.

Sekoittunut kaupunkirakenne, missä asuminen ja työpaikat sijoittuvat paremmin saavutettaville alueille ja linkittyvät tiiviimmin toisiinsa, toimii positiivisena vetovoimatekijänä ja lisää alueiden houkuttelevuutta. Luonnoksen myötä asutuksen ja työpaikkojen tiivistyminen luo paremmin edellytyksiä palvelujen kehittämiselle erityisesti keskuksissa ja raideverkon varrella (kuva 21). Luonnos mahdollistaa paremmin myös joukkoliikenteen riittävän palvelutason ylläpitämisen ja

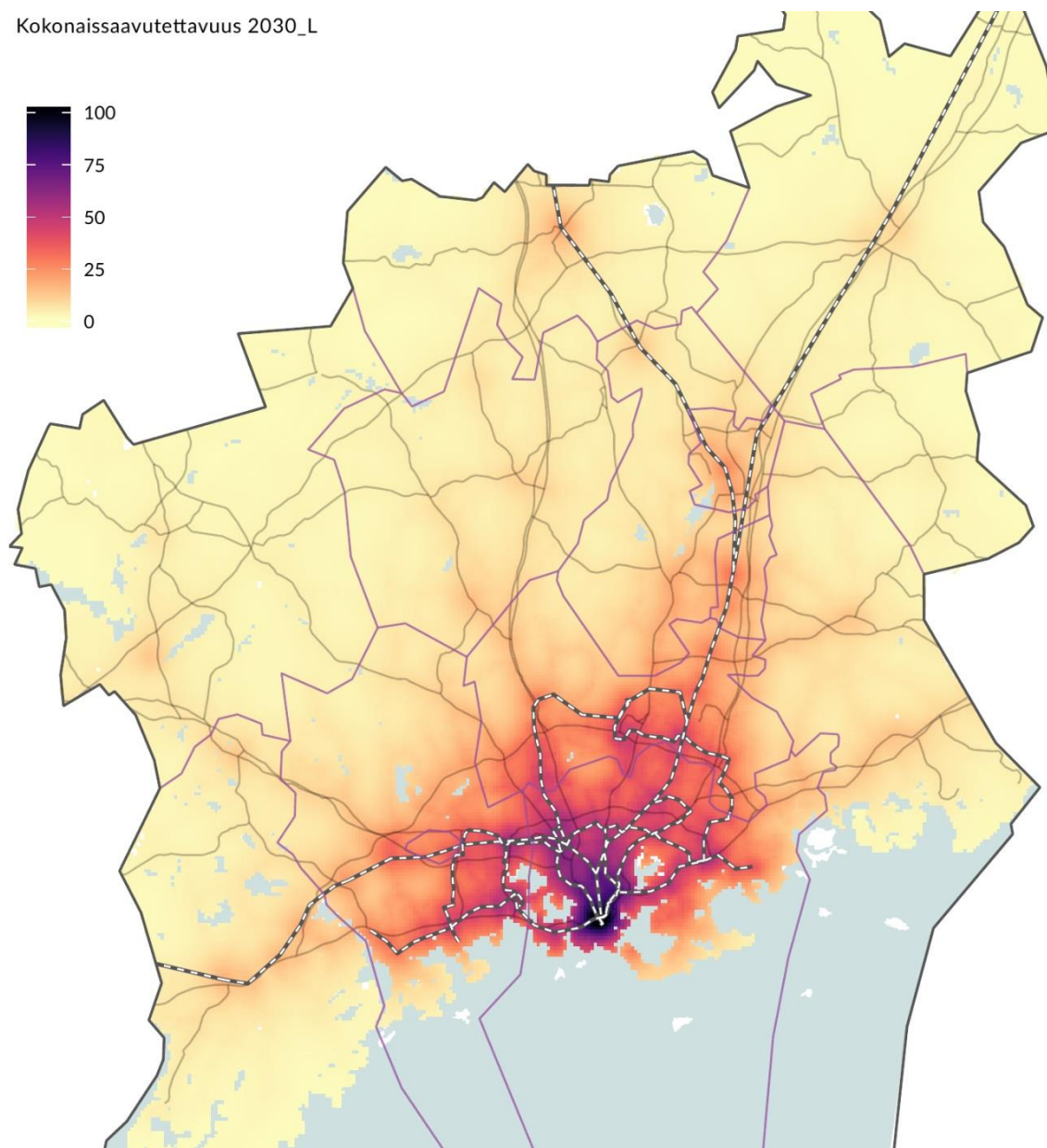
parantamisen asukas- ja työpaikkakeskittymien yhteydessä (Kuva 22, Liite 3. TM9). Kokonaisuudessa asuinalueet tiivistyvät vertailuvaihtoehdossa vuonna 2030 keskimäärin noin 7 % nykyisestä. Luonnoksessa asuinalueiden tiiveys kasvaa edelleen noin 6 %. Nykytilanteeseen nähden asuinalueet tiivistyvät eniten Espoossa ja Vantaalla (23 %). Tiivistäminen parantaa myös joukkoliikenteen kannattavuutta ja nostaa sen palvelutasoa. (M5)



Kuva 21. Asukkaiden ja työpaikkojen sijoittuminen luonnoksen perusteella vuonna 2030.

Kokonaisuudessa uuden maankäytön sijoittumisen, joukkoliikenteen runkoyhteyksien kehittämisen ja tieliikenteen sujuvoitumisen avulla saavutettavuus asukkaiden näkökulmasta paranee n. 20 % nykytilaan verrattuna ja 10 % vertailuvaihtoehtoon nähden. (M11)

Kokonaissaavutettavuus 2030_L

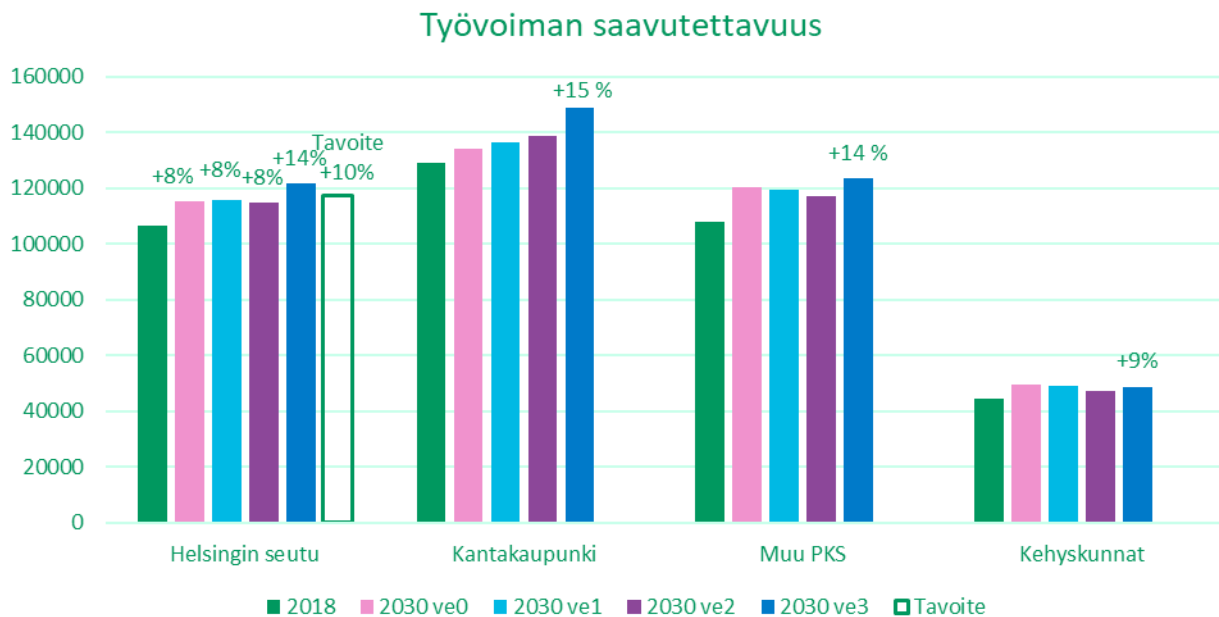


Kuva 22. Kokonaissaavutettavuus (saavutettavuusindeksi 0-100) luonnoksessa vuonna 2030. Kokonaissaavutettavuudessa huomioidaan kaikki matkaryhmät painottaen kestäviä kulkutapoja 65 % ja henkilöautoja 35 %.

Kilpailukyky ja puitteet elinkeinoelämälle paranevat

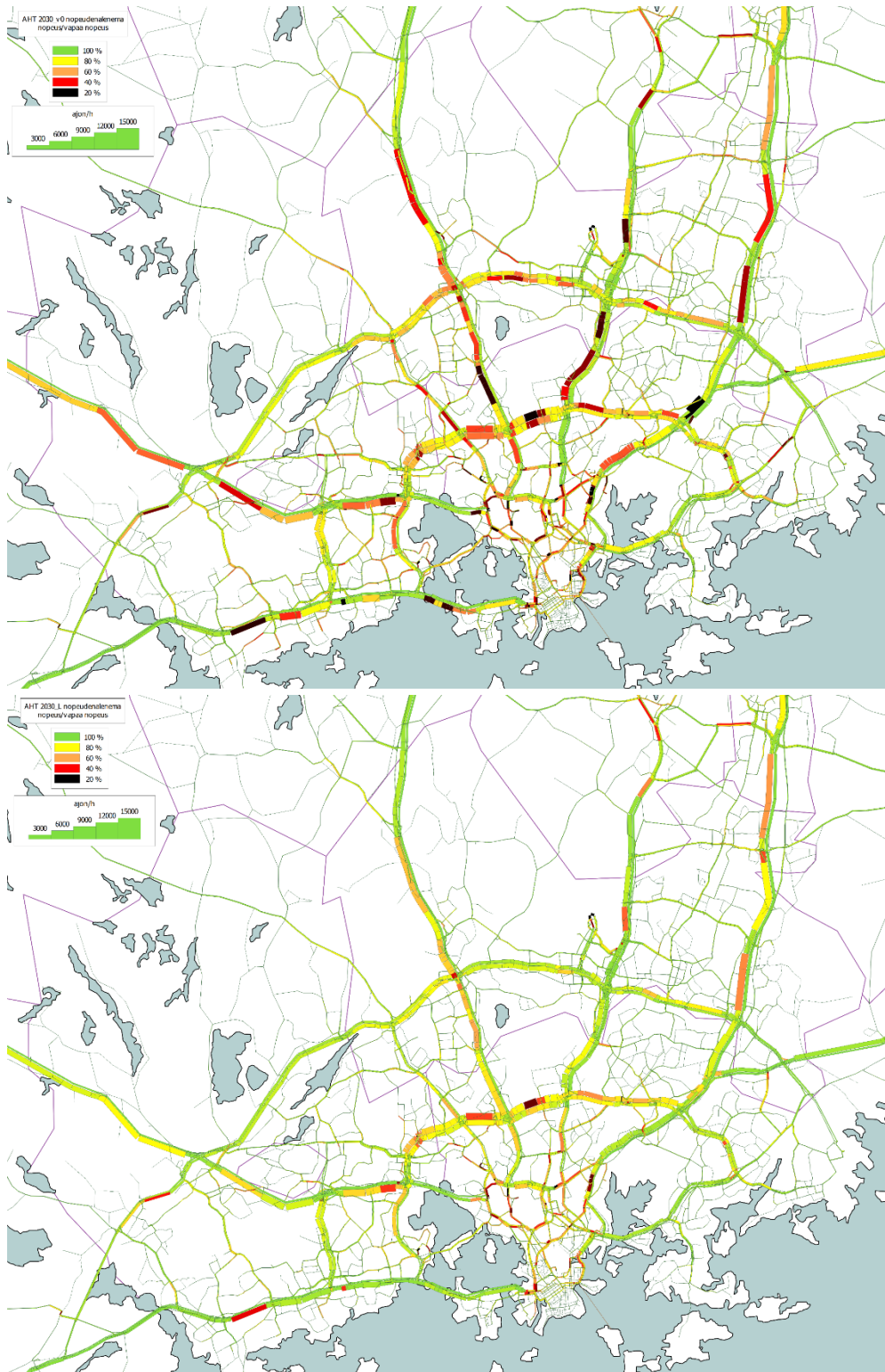
Sekoittunutta kaupunkirakennetta, houkuttelevuutta ja kasautumisetujen hyödyntämistä kuvaa luonnoksessa mm. työvoimasaavutettavuus. Työvoimasaavutettavuusmittari kuvaa, kuinka monta asukasta on saavutettavissa kunkin työpaikan näkökulmasta seudulla (ks. Liite 1). Luonnoksen toimenpiteet parantavat seudun työvoimasaavutettavuutta 14 % nykytilaan nähden, joten työvoimasaavutettavuuden tavoitetaso (+10 %) ylittyy selkeästi (kuva 23). Ilman luonnoksen toimenpiteitä työvoimasaavutettavuuden kasvu jäisi 8 %:iin vertailuvaihtoehdossa. Työvoimasaavutettavuuteen vaikuttaa myönteisesti väestön kasvu, väestön sijoittuminen hyvin

saavutettaville alueille, etenkin seudun ydinalueille ja raideliikenteen vyöhykkeille, sekä liikenteen sujuvoituminen mm. liikenneyhteyksien kehittymisen ja joukkoliikenteen lipun hinnan alentamisen avulla. Sujuvoittamiseen vaikuttaa osaltaan tiemaksujen käyttöönotto, jonka ansiosta ruuhkautumissuorite laskee, liikenteen ennakoitavuus paranee, ajonopeudet nousevat ja kuljetusketjut nopeutuvat.



Kuva 23. Työvoiman saavutettavuus

Tiemaksujen vaikutuksesta matka-ajat lyhentyvät noin 10 % ja ne vaikuttavat koko seudulla, mutta kohdistuisivat alle 20 % aamuruuhkassa liikkuvista seudun asukkaista (kuva 24). Tienkäyttömaksut ja pysäköintimaksut heikentävät osaltaan työvoimasaavutettavuutta lisätessään liikkumiskustannuksia, mutta yhdessä liikenneyhteyksien paranemisen ja joukkoliikennelippujen hintojen alentamisen kanssa kokonaisvaikutus saavutettavuuteen on positiivinen. Myös joukkoliikenteen palvelutasoa nostamalla kompensoidaan tiemaksun negatiivisia vaikutuksia ja parannetaan työvoiman saavutettavuutta. Liikenneinvestoinnit mahdollistavat vuorotarjonnan kasvun juna- ja metroluonteisessa, ja uudet pikaraitiotiet nostavat puolestaan runkolinjojen täsmällisyyttä ja kapasiteettia. Kehyskuntiin suunnitellaan uusia runkoyhteyksiä ja varmistetaan nykyisten linjojen palvelutasoa. Joukkoliikenteen lipun hinnan alentamisen etu on, että kaikki siihen menevät resurssit suuntautuvat suoraan matkustajien hyödyksi, ja sen aiheuttama matkustajamäärän kasvu tukee samalla vuorovälien tihentämistä. Tiemaksuja on käsitelty tarkemmin luvussa 7.1.



Kuva 24. Tieverkon ruuhkautuminen vähenee merkittävästi luonnoksen toimien ansiosta. Ylempi kuva kuvaa tieverkon ruuhkautumista vertailuvaihtoehdossa ja alempi luonnoksessa.

Ulkoisen saavutettavuus ja logistiikka

Luonnoksen perusteella kuljetusten toimintavarmuus paranee ja aikakustannukset vähenevät liikenteen ruuhkautuvuuden jäädessä alle nykyisen tason. Vertailuvaihtoehtoon nähden ruuhkautuminen melkein puolittuu. Ruuhkautuvuutta alentavat erityisesti liikenteen hinnoittelutoimet.

Seudun ulkoista saavutettavuutta edistetään suunnitelmaluonnoksessa Pasila-Riihimäki -hankkeen mahdollistamalla junaliikenteellä ja Z-junien ruuhkavuorojen lisäyksellä, valtakunnallisesti ja seudullisesti merkittävien joukkoliikenteen vaihto- ja solmupaikkojen parantamisella sekä lentoaseman parannetuilla joukkoliikenneyhteyksillä (Vantaan pikaraitiotie). Rautatiejärjestelmän kehittäminen, erityisesti Helsinki-Pasila -välin toimivuuden varmistaminen, säteilee koko maan junaliikenteeseen ja parantaa siten Helsingin seudun ulkoista saavutettavuutta. Tieverkon toimet kohdistetaan palvelutasotavoitteiden mukaisesti osuuksille, joilla on valtakunnallista merkitystä, tavara- ja joukkoliikenne edellä.

Valtakunnallisen tavaraliikenteen edellytyksiä parannetaan varsinkin valtatie 4:n ja Kehä III:n sujuvoittamistoimilla sekä Keski-Uudenmaan poikittaisyhteyksien vaiheittaisella kehittämisellä. Maankäytön tiivistäminen korostaa kaupunkilogistiikan merkitystä, jonka toimivuus paranee sujuvuuden myötä. Tämän lisäksi on tarpeen kokonaisvaltainen eri toimenpiteitä yhdistävä ja eri toimijoiden yhteistyöhön perustuva toimintamalli kaupunkilogistiikassa. Raskaan liikenteen palvelualueet ovat keskeisiä valtakunnallisen ja kansainvälisen logistiikan sekä liikenneturvallisuuden kannalta.

Houkuttelevuuden näkökulmasta Helsingin seudun kytkeminen nopeilla raideyhteyksillä muihin Suomen kaupunkiseutuihin sekä Pietarin ja Tallinnan suuntiin on pitkällä tähtäimellä erittäin tärkeää. Kaavoituksessa ja suunnittelussa tulee varautua siihen, että Uusimaa-kaavassa esitetyjä pitkän aikavälin varauksia voidaan toteuttaa. Tunnistettuja yhteystarpeita ovat esimerkiksi Lentorata, Helsinki-Turku nopea ratayhteys (ja Länsirata), Helsinki–Tallinna -tunneli sekä Itärata. Luonnoksen toimenpiteistä myös asemanseutujen ja solmukohtien parantamisella ja muilla junaliikenteeseen vaikuttavilla tekijöillä on vaikutus koko maan tasoiseen saavutettavuuteen sekä Tampereen, Lahden ja Turun suuntien kasvukäytävien houkuttelevuuteen.

Arki on sujuvampaa

Arjen sujuvuuden kannalta on olennaista, että työpaikat ja palvelut ovat hyvin saavutettavissa ja liikkuminen on sujuvaa. Luonnoksen toimenpiteillä tuotetaan sekoittunutta kaupunkirakennetta ja keskitetään asuntotuotantoa, jolloin turvataan hyvät edellytykset palveluiden sijoittumiselle ja kestävien kulkutapojen osuuden kasvattamiselle. Luonnos mahdollistaa myös monipuolisen asuntotarjonnan seudulla.

Matka-ajalla mitattuna saavutettavuus paranee luonnoksessa vertailuvaihtoehtoon verrattuna lähes kaikilla alueilla ja kulkutavoilla, mikä tarkoittaa, että ihmiset pääsevät nopeammin työpaikoille, palveluihin ja harrastuksiin. Liikkumisedellytykset joukkoliikenteellä paranevat yhteyksien parantuessa, joukkoliikenteen lipun hinnan laskiessa ja maankäytön tiivistyessä joukkoliikennekäytäviin. Ruuhkautumisen vähentyminen sujuvoittaa myös bussiliikennettä. Arjen

sujuvuutta parantavat myös bussi- ja raitioliikenteen kehittämisohjelmat, joiden tavoitteena on bussi- ja raitioliikenteen keskinopeuksien nosto ja luotettavuuden parantaminen.

Henkilöautolla liikkuminen sujuvoituu ja matka-aikojen ennakoitavuus paranee ruuhkautumisen vähentyessä, mutta autoilun kustannukset kasvavat tienkäyttömaksujen ja pysäköinnin kallistumisen seurauksena. Riippuvuus henkilöauton käytöstä kuitenkin vähenee, ja henkilöauton omistaminen (autoa/asukas) vähenee nykytilanteesta noin 10 % ja vertailuvaihtoehdosta noin 6 %. Helsingissä henkilöautotiheys laskee n. 15-16 %, muulla pääkaupunkiseudulla 10 %, radan varren kehyskunnissa n. 7 % ja muualla kehyskunnissa n. 2 %. Suunnitelmassa esitetyt joukkoliikenteen toimet keskittyvät säteittäisiin yhteyksiin. Verkostomaisten keskusten välisten joukkoliikenteen yhteyksien kehittämisen eteen tulee edelleen panostaa, jotta luodaan autolle kilpailukykyisiä vaihtoehtoja seudulla. Tämän lisäksi liikenteen uusia palveluja on hyvä pilotoida etenkin sellaisilla alueilla, jossa joukkoliikenne ei ole houkutteleva vaihtoehto. Myös pyörävylien kehittäminen on tärkeä toimenpide eri puolilla seutua. Esimerkiksi pienissä keskuksissa, joissa etäisyydet ovat lyhyitä, voidaan saada maltillisilla investoinneilla pyöräliikenteen kulkutapaosuus kasvuun. (K4)

Sujuvan arjen kannalta turvallisuus ja ennakoitavuus ovat houkuttelevuustekijöitä. Luonnoksen toimenpiteillä voidaan vaikuttaa erityisesti tieliikenteen turvallisuuteen. Vertailuvaihtoehdossa liikenteen henkilövahinkojen määrä laskee nykyisestä 30 %. Luonnoksessa liikenteen henkilövahinkojen määrä asukasta kohti laskee edelleen 11-12 % tieliikennesuoritteen laskun seurauksena sekä liikenteen siirtyessä pääväyläinvestointien seurauksena hieman katuverkolta pääväylille. (H5)



6.5 Elinvoimainen – Taloudellinen tehokkuus takaa seudun kehittämisen ja toimivuuden



Kestävä ja vahva julkistalous luo perusedellytykset suunnitelman toimenpiteille ja seudun elinvoimaiselle kasvulle. Kokonaisuutena suunnitelmaluonnoksen liikennehankeohjelma on

yhteiskuntataloudellisesti tehokas. Yhteiskuntataloudellinen tehokkuus kuvaa luonnoksen tuottamien liikennehankkeiden yhteiskuntataloudellisten hyötyjen ja siihen käytettävien resurssien välistä suhdetta eli kokonaiskannattavuutta.

Suunnitelmaluonnoksen yhteiskuntataloudellinen tehokkuus hyöty-kustannussuhteena kuvattuna on 2,9. Laskennallisesti aika- ja kustannussäästöt sekä julkistalouden tulot ovat siis selvästi suurempia kuin investointikustannukset.

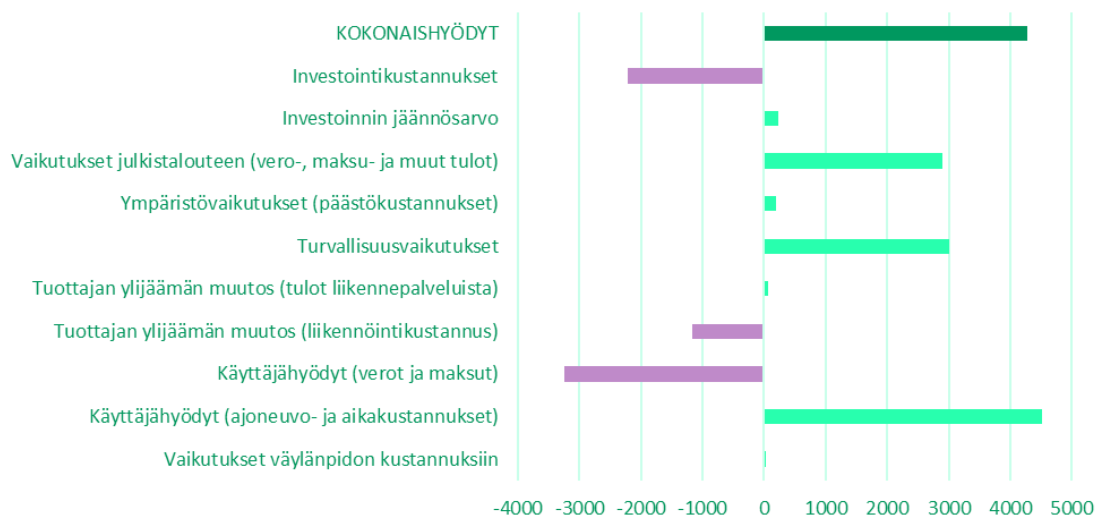
Lisäksi on oleellista arvioida julkistaloudellisesti rahoituspohjan realistisuutta niin, että siinä huomioidaan sekä seudun talouskasvun turvaaminen että mahdolliset pidemmän aikavälin epävarmuudet. Liikennejärjestelmän rahoitus kohdentuu suunnitelmaluonnoksessa pääosin joukkoliikennehankkeisiin. Suunnitelmassa päästövähennystavoitteen saavuttamiseksi vähennetään tieliikenteen liikennesuoritteita mm. tiemaksujen avulla. Tiemaksujen tuotot kohdennetaan joukkoliikenteeseen ja maksujen haittoja kompensoiviin toimenpiteisiin ja hankkeisiin (esim. joukkoliikenteen lipun hinnan alentaminen ja palvelutason parantaminen sekä KUHA- hankkeet). Rahoituspohjan laajentuessa kuntien ja valtion rahoitustarpeen osuudet kokonaisinvestointimenoista seudulla laskevat hieman. Suunnitelmaluonnoksen hankkeet ja jo päätetyt investointihankkeet ovat yhteensä arviolta noin 3,8 miljardia euroa 2020-luvulla, jotka mahtuvat laskennalliseen koko vuosikymmenen kattavaan budjettirajoitearvioon.

Seudun elinvoimaisuus hyötyy alueellisesta kasautumisesta. Kasautumisen voidaan arvioida kuvaavan osaltaan seudun talouden kehittymismahdollisuuksia, tehokkuutta ja ennakoivan innovaatioiden syntyä. Samalla alueella on tuolloin enemmän potentiaalisia asiakkaita sekä toisistaan hyötyviä yrityksiä, jolloin uudet ideat leviävät nopeammin. Suunnitelman toimenpiteiden seurauksesta vuonna 2030 maankäyttö tiivistyy ja valtaosa uusista asukkaista sijoittuu raidevyöhykkeille. Seudullisen elinvoimaisuuden tärkeä kuvaaja on myös työvoiman saavutettavuuden parantuminen.

Suunnitelmaluonnos on yhteiskuntataloudellisesti tehokas

Suunnitelmaluonnoksen liikennehankeohjelma on yhteiskuntataloudellisesti tehokas. Yhteiskuntataloudellinen tehokkuus kuvaa luonnoksen tuottamien yhteiskuntataloudellisten hyötyjen ja siihen käytettävien resurssien välistä suhdetta. Yhteiskuntataloudellinen tehokkuus hyöty-kustannussuhteena kuvattuna on 2,9. Laskennallisesti luonnoksessa aika- ja ajoneuvokustannusten säästöjen summa rahana, julkistaloudellisten tulojen ja turvallisuusvaikutusten nykyarvo on siis selvästi suurempia kuin investointikustannusten nykyarvo. Kuvassa 25 esitetään hyöty-kustannuslaskelman osatekijät.

Yhteiskuntataloudellinen muutos suhteessa vertailuvaihtoehtoon



Kuva 25. Luonnoksen yhteiskuntataloudelliseen tehokkuuteen vaikuttavien tekijöiden muutokset suhteessa vertailuvaihtoehtoon. Sisältää liikennemalliin kuvatut luonnoksen liikennehankkeet.

Luonnoksessa aikasäästöjen summa jakaantuu suhteellisen tasaisesti henkilöautoliikenteeseen ja joukkoliikenteeseen. Joukkoliikenteen suosion kasvu sujuvoittaa tieliikennettä ja vähentää onnettomuuksia. Tie- ja pysäköintimaksut muodostavat ison kustannuserän käyttäjille, mutta palautuvat tuloeränä julkistalouteen ja laajentavat rahoituspohjaa. Kokonaisuudessaan luonnoksen toimenpiteet tienkäyttö- ja pysäköintimaksut, joukkoliikenteen lipun hinnan alentaminen ja liikenneväyläinvestoinnit laskevat ruuhkasuoritetta nykytilaan nähden 29 % ja vertailuvaihtoehtoon nähden 48 %. Suunnitelma laskee ruuhkasuoritetta myös laajemmalla työssäkäyntialueella. Tieliikenteen ruuhkaisuus jää alle nykyisen ruuhkautumistason niin henkilöautoliikenteen, kuorma-autoliikenteen kuin bussiliikenteen osalta. (H2)

Joukkoliikenteen osalta suunnitelmaluonnoksessa junatarjontaa on kasvatettu, metron vuoroväliä tihennetty automatisoinnin myötä ja uusia raitiolinjoja otettu käyttöön. Pikaraitiotiet tuovat isoja käyttäjähäydyttäjä, mutta Tuusulanväylän ja Vihdintien pikaraitioteihin liittyvä bulevardisointi vaikuttaa myös negatiivisesti autoliikenteen matka-aikoihin. Bulevardisoinnin mahdollistavan asuntorakentamisen hyödyt ovat vaikeita arvioida rahallisesti, mutta ne toimivat ainakin osin autoliikenteeseen kohdistuvien haittojen vastapainona. Pikaraitioteiden ja bulevardien yhteiskuntataloudellinen kokonaisvaikutus on siis mahdollisesti positiivinen. Ratahankkeiden (Pasila-Riihimäki sekä Espoon kaupunkirata) hyöty-kustannussuhteet ovat sen sijaan muihin liikennehankkeisiin verrattuna heikkoja. Ne on esitelty rataverkon kapasiteettiongelmien ratkaisuksi, mutta kevyempien ja halvempien ratkaisujen potentiaali on jäänyt osin epäselväksi.

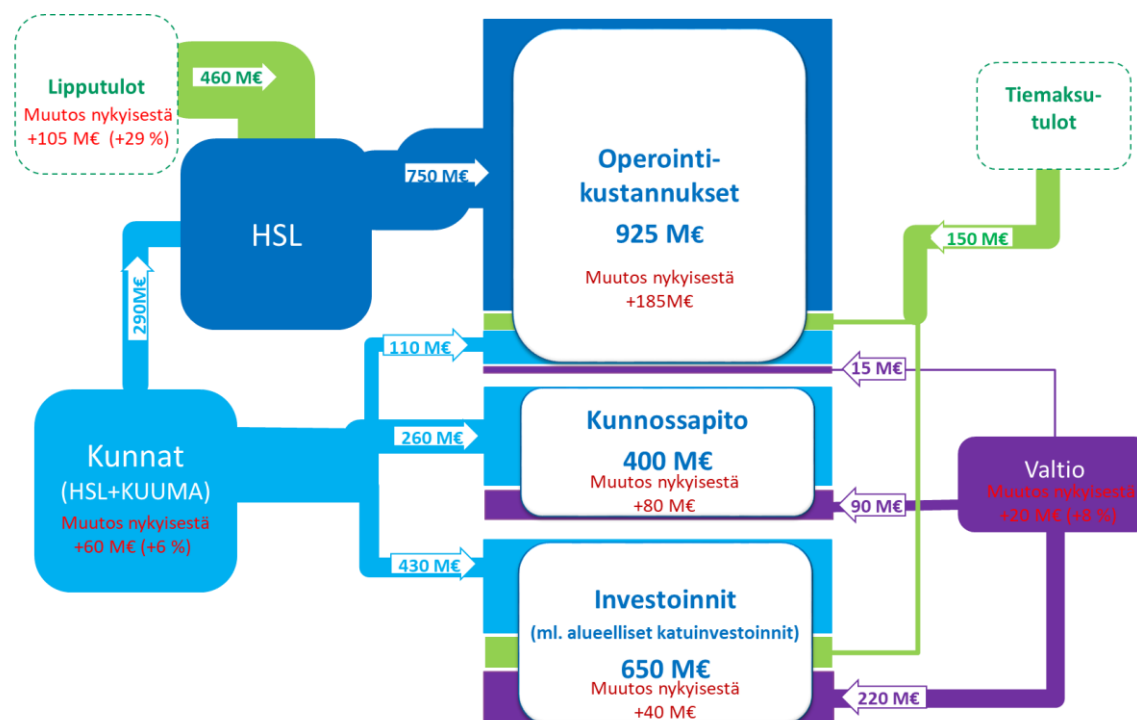
Julkistaloudelliset ja laajemmat yhdyskuntataloudelliset vaikutukset

Julkistaloudellisesti oleellista on rahoituspohjan realistisuus niin, että huomioidaan seudun kasvun turvaaminen ja mahdolliset pidemmän aikavälin epävarmuudet toimintaympäristössä. Liikennejärjestelmän rahoitus kohdentuu suunnitelmaluonnoksessa pääosin joukkoliikennehankkeisiin. Suunnitelmaluonnoksessa esitetyt investoinnit hankkeisiin (ml. vertailuvaihtoehdon hankkeet) ovat yhteensä arviolta noin 3,8 miljardia euroa 2020-luvulla. Vertailun vuoksi viimeisten 10 vuoden (2008-2017) investoinnit Helsingin seudulla pääväyliin (tiet ja

radat) ovat olleet 3,9 miljardia euroa (pl. alueelliset kadut). Rahoituspohjan määrittämiseksi ja luonnoksen investointien realistisuuden arvioimiseksi on muodostettu budjettirajoite hyödyntäen nykytilan liikennejärjestelmärahoituksen jakaumia, pitkän aikavälin makrotaloudellisia oletuksia ja liikennemallista saatuja tietoja, joita on käytetty myös hyöty-kustannusanalyyseissä. Lisäksi luonnosversion rahoituspohja sisältää tiemaksutuotot (150 M€/v) ja HSL:n lipputulot (460 M€/v), missä on huomioitu lippuhintojen alentaminen 15-30 % verrattuna nykytilaan riippuen vyöhykkeen laajuudesta ja se, että julkistaloudellisesti tieliikenteen suoritteiden väheneminen pienentää polttoaineverokertymää Helsingin seudulta noin 70 M€ / vuodessa. Nykytilanteeseen verrattuna lipputulot kasvavat 105 M € / vuodessa. Kuntien ja valtion rahoitustarve kasvaa mutta rahoituspohjan laajentuessa varsinaiset osuudet kokonaisrahoituksesta seudulla laskevat hieman kohonneiden lipputulosten ja tiemaksutuottojen takia. Suunnitelma kasvattaa kuntien rahoitustarvetta liikennejärjestelmään mm. infralaskutuksen seurauksesta. Valtion tuen määrä riippuu lopulta siitä, mitä rahoitusosuuksista ja investointiavustuksista sovitaan. Kokonaisrahoituksesta investointeihin on käytettävissä n. 37 % rahoituksesta, joista tie- ja ratainvestointeihin on käytettävissä noin 2/3 osaa. Laskennallisesti budjettirajoitearvio investointeihin olisi 2020-luvulle noin 4,5 miljardia euroa, jos tiemaksut otettaisiin käyttöön vuosikymmenen puolivälissä. Näin ollen, luonnoksen ja päätetyt hankkeet ovat laskennallisen raamin sisällä. Esitetyt joukkoliikenne- ja tiehankesuunnitelma kattavat n. 85 % 2020 –luvun joukkoliikenne- ja tieinvestointiraamista. Joukkoliikennehankkeiden osuus ilman tiehankkeita kattaisi 60 % investointiraamista. Budjettiraamissa ei ole mukana aiemmin mainittuja kuntien rahoittamia alueellisia katuinvestointeja. Lisäksi laskemissa ei ole huomioitu korkomenoja, jotka vaikuttavat joukkoliikenteen infrakorvauksiin pääomakulujen kautta.

Luonnoksen toimenpide joukkoliikenteen lipun hinnan alentamiseksi lisää joukkoliikennematkustajien määrää. Lipun hinnan alentaminen lisää osaltaan myös joukkoliikenteen hoidon rahoitustarvetta. Vertailuvaihtoehtoon nähden joukkoliikenteen hoidon kustannukset kasvavat asukasta kohti 19 %, mutta laskevat joukkoliikennematkaa kohti 4 % joukkoliikenteen käytön kasvaessa huomattavasti. Joukkoliikenteen suosion kasvu sujuvoittaa tieliikennettä ja vähentää onnettomuuksia. (H7)

Liikennejärjestelmän rahavirrat luonnoksen perusteella vuonna 2030 on esitetty alla olevassa nk. putkistokuvassa (kuva 26). Operointikustannukset pitävät sisällään joukkoliikenteen operointikustannusten lisäksi infrakorvaukset, HSL:n yleiskustannukset ja opetus- ja sosiaalitoimen kuljetusten ostot ja tuet. Operointikustannukset kasvavat nykytilaan nähden n. 185 M €. Joukkoliikenteen operointikustannukset kasvavat etenkin raideinvestointien seurauksena ja infrapalveluista johtuen. Väylien ylläpitokustannukset riippuvat ensisijaisesti verkon laajuudesta ja laadusta sekä jonkin verran tieliikennesuoritteesta. Tieverkon kehittämistoimien seurauksena ylläpitokustannukset kasvavat nykyisestä tasosta n. 80 M €. Luonnoksessa liikenneinvestoinnit pääväyliin (tiet ja radat) ja alueellisiin katuihin ovat vuodessa 650 M €, jotka kasvavat nykytilaan verrattuna 40 M € / v. Kasvavat asuntotuotantotavoitteet edellyttävät kunnissa jatkossa monin paikoin uutta tie- ja katurakentamista, jotka nostavat investointitasoa. (TM18)

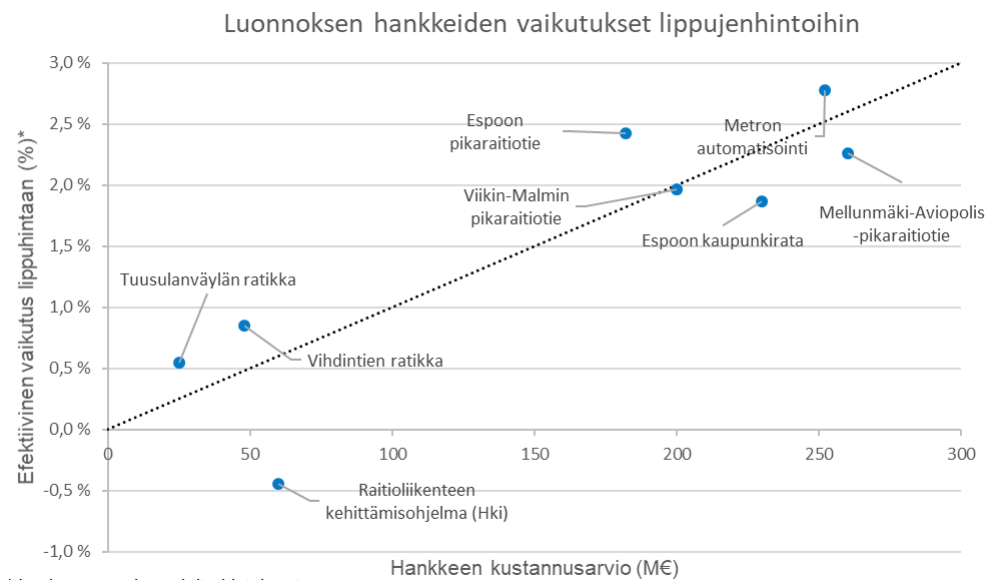


Kuva 26. Liikennejärjestelmän rahoitus ja julkistaloudelliset vaikutukset vuonna 2030 luonnoksessa.

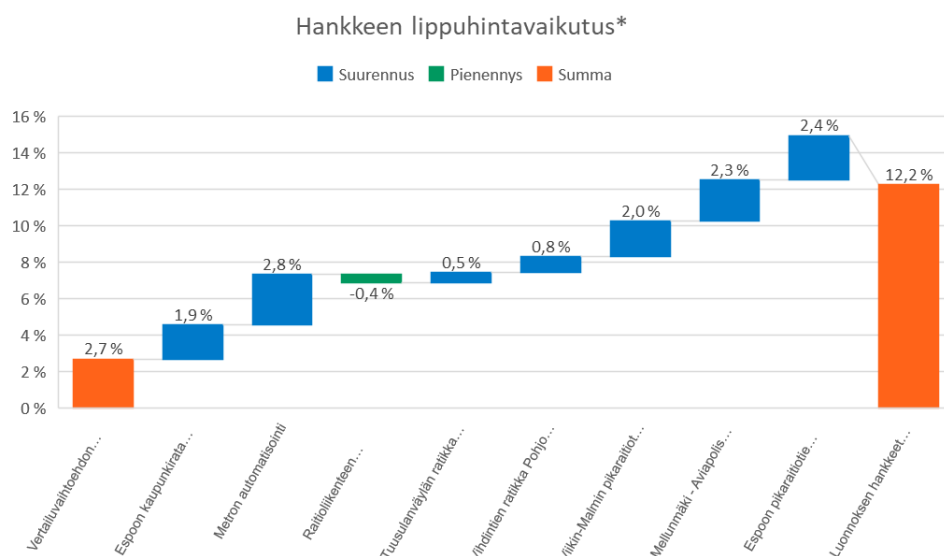
Suunnitelmaluonnoksessa kuorma-autoliikenteen keskikustannus laskee nykytilaan nähden noin prosentin tienkäyttö- ja pysäköintimaksujen sekä joukkoliikenteen lippuhintojen alentamisen vähentäessä tieverkon kuormitusta ja liikenneväyläinvestointien vähentäessä liikenteen ruuhkaisuutta. Terminaaleihin kohdistuvien sekä seudun sisäisten kuljetusten kustannukset laskevat suhteellisesti eniten, yli 2 %. Toisaalta ympäristövyöhykkeen käyttöönotto voi lisätä kuljetusyriyten kustannuksia. (H6)

Luonnoksessa esitettyjen joukkoliikennehankekustannusten lippuhintavaikutuksia on arvioitu infrasopimusten laskentakehikon avulla (kuva 27). Hankesuunnitelmien kehitysvaiheesta johtuen hankkeiden kustannusarvioiden tarkkuudessa on eroa. Laskennassa lipputulo- ja operointikustannukset on poimittu liikennemalliin perustuvista hankekohtaisista hyötykustannusanalyseista. Lisäksi laskennassa on huomioitu hintajousto-olettama. Vertailuvaihtoehdon kustannusten lippuhintavaikutuksia on arvioitu kokonaisuutena suhteessa nykytilaan. Lipun hinnan laskennallinen efektiivinen muutos kuvaa tilannetta ensimmäisenä operointivuotena. Luonnoksen hankkeiden lippuhintojen yhteisvaikutus on 12 % jos kaikkien hankkeiden käyttöönottoajanhetki olisi vuosi 2030.

Efektiivinen lippuhintojen muutos riippuu kustannusarvion lisäksi nettokulujen ja lipputulojen muutosten suhteesta sekä valtion subvention määrästä. Suurin hintavaikutus on metron automatisoinnilla (2,8 %) ja isoimmilla pikaraitiotiehankkeilla (Espoo ja Vantaa). Helsingin raideliikenteen kehittämissohjelman lipunhintavaikutus on laskennallisesti negatiivinen, koska hankkeen ansiosta netto-operointikulut pienenevät ja lipputulot kasvavat suhteessa vertailutilanteeseen. Vertailuvaihtoehdon lippuhintavaikutus on noin 3 % suhteessa nykytilaan.



* Laskennassa huomioitu hintajousto



Kuva 27. Luonnoksen hankkeiden lippuhintavaikutukset.

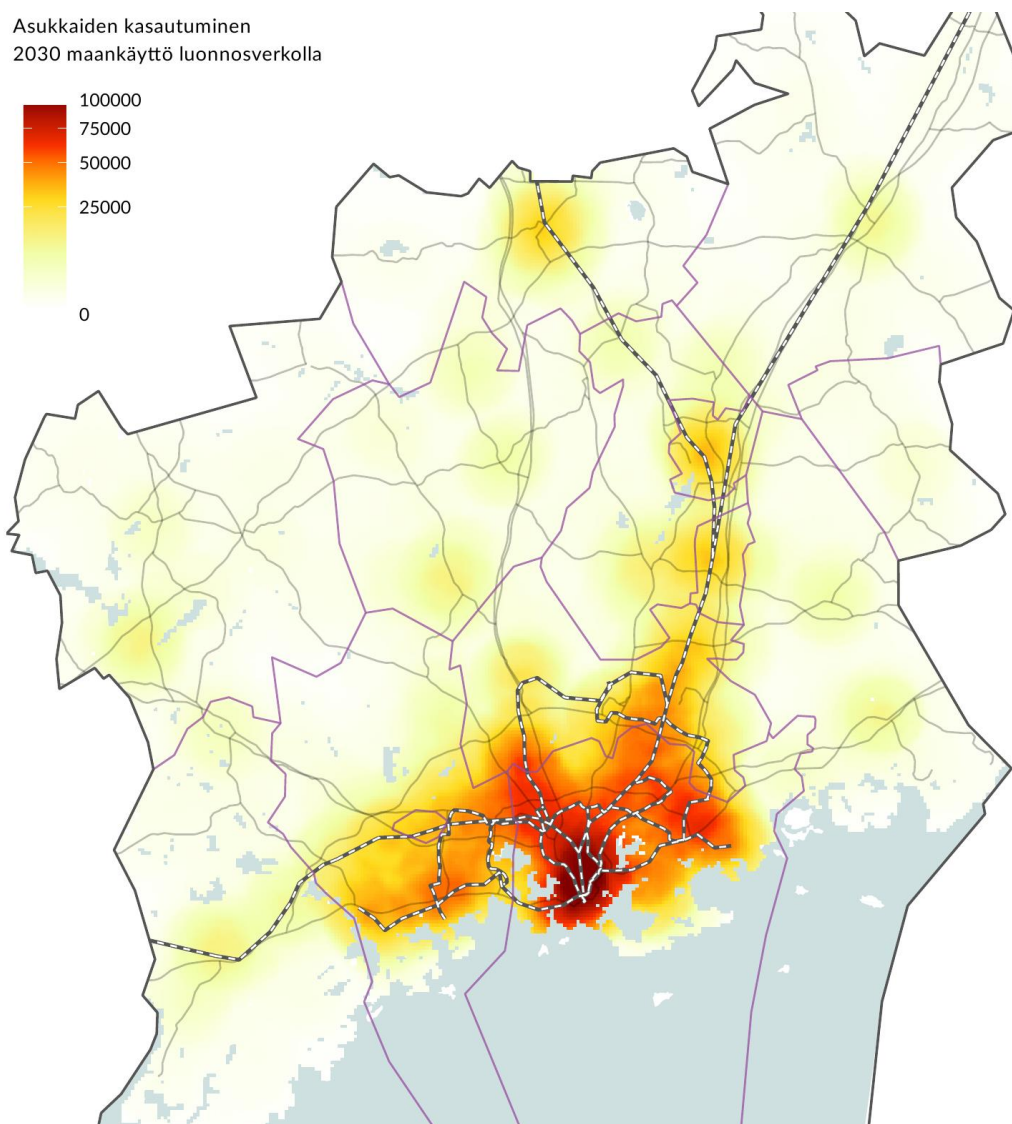
Kasautuminen ja työmarkkinoiden toimivuus

Liikenteen ja maankäytön välistä yhteyttä on vaikutusten arvioinnissa tarkasteltu sekä kasautumisen (agglomeraatio) että työmarkkinoiden toimivuuden kautta. Kasautumisen voidaan tulkita kuvaavan osaltaan seudun talouden elinvoimaisuutta, kehittymismahdollisuuksia ja ennakoivan innovaatioiden syntyä. Kasautumisen ja tiiviimmän yhdyskuntarakenteen voidaan olettaa parantavan talouden tuottavuutta, työmarkkinoiden toimintaa, kilpailukykyä ja julkisen sektorin kustannustehokkuutta.

Seudullisen elinvoimaisuuden yksi kuvaava mittari on työvoiman saavutettavuus (ks. luku 6.4). Työvoiman saavutettavuusmittari kuvaa seudun houkuttelevuutta ja kasautumisetujen

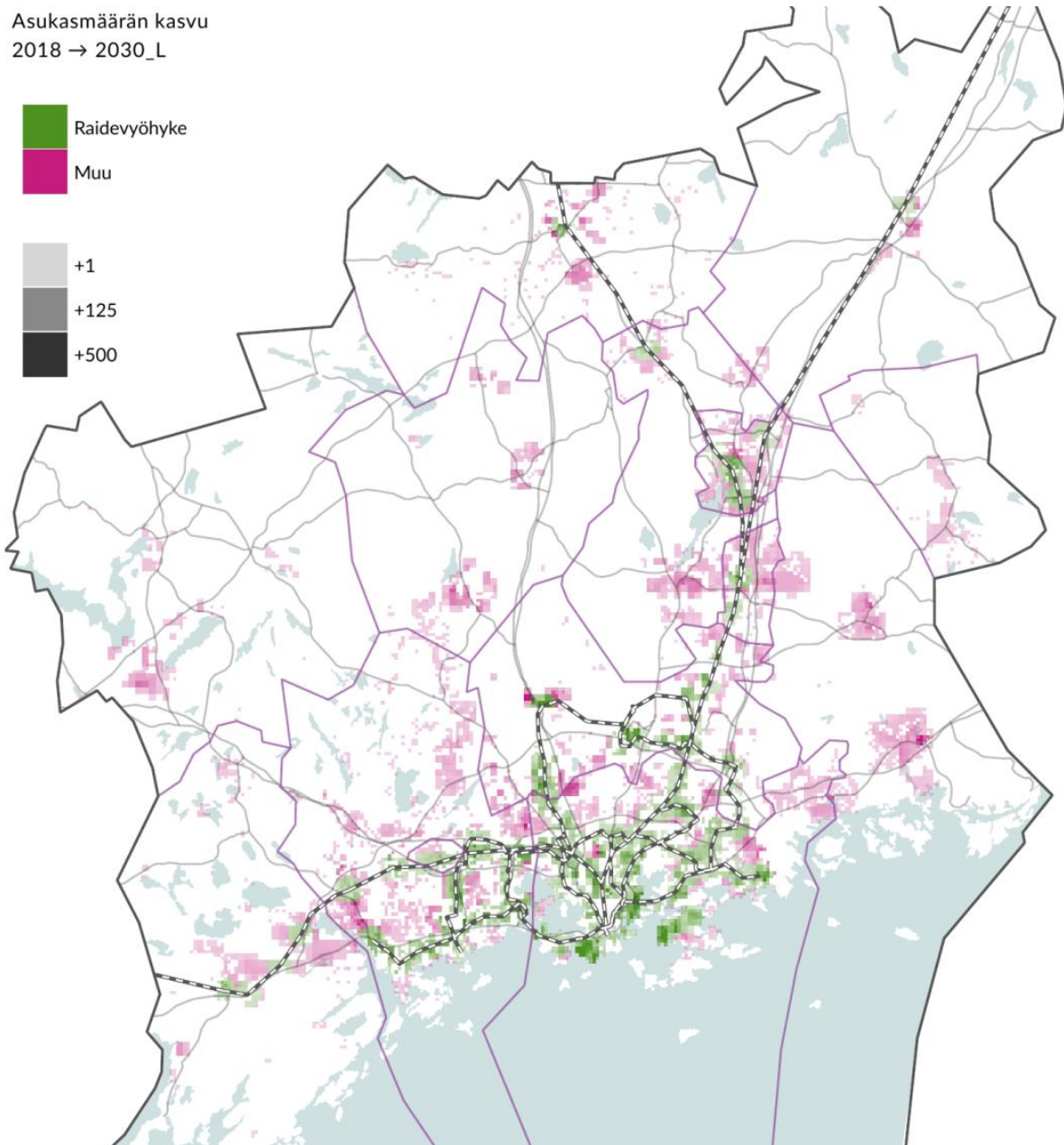
hyödyntämistä. Työvoiman saavutettavuus on luonnosversiossa (+14 %) huomattavasti parempi kuin vertailuvaihtoehdossa tai nykytilassa. Suurin syy työvoimasaavutettavuuden myönteiseen kehitykseen on väestön kasvu ja sijoittuminen. Työvoiman saavutettavuus kasvaa myös liikenneyhteyksien kehittymisen ja joukkoliikenteen lipun hinnan alentamisen johdosta. Työvoiman saavutettavuus kasvaa kuitenkin väestöä hitaammin, johtuen siitä, että tiemaksut heikentävät saavutettavuutta.

Suunnitelmaluonnoksessa asukkaiden kasautuminen ja alueiden tiivistyminen palvelevat lähipalveluiden elinvoimaisuuden kasvua ja turvaamista (kuva 28). Vertailuvaihtoehdossa vuonna 2030 asukkaiden kasautuminen on noin 15 % voimakkaampaa kuin nykytilanteessa. Luonnoksessa kasautuminen voimistuu edelleen noin 3 % vertailuvaihtoehtoon nähden. Asumisen kasautuminen kasvattaa edellytyksiä lisätä lähipalveluja, kun potentiaaliset asiakasmäärät kasvavat. Nykytilanteeseen nähden kasautuminen ja siitä seuraava lähipalvelujen kehittämisedellytysten paraneminen lisääntyy erityisesti seudun ydinalueilla, raideliikenteen lähellä ja keskuksissa. (M10)



Kuva 28. Asukkaiden kasautuminen luonnoksessa vuonna 2030, tukimittari M10

Vaikutusten arvioinnissa maankäytön ja liikenteen yhteyttä on tarkasteltu myös uusien asukkaiden sijoittumisella raideliikenteen lähelle (Kuva 29). Luonnoksessa raidevyöhykkeille sijoittuu noin 71 % uusista asukkaista, mikä on 11 % enemmän kuin vertailuvaihtoehdossa. Luonnoksessa Helsingin kantakaupungin ulkopuolella raideliikenteen piiriin sijoittuu noin 80 % uusista asukkaista, joka on noin 20 % korkeampi kuin vertailuvaihtoehdossa. Osuutta kasvattavat uudet pikaraitiolinjat Helsingissä, Espoossa ja Vantaalla sekä asuinmaankäytön tiivistäminen raidevyöhykkeille koko seudun osalta. (M2)



Kuva 29. Uusien asukkaiden sijoittuminen raideliikenteen piiriin luonnoksessa vuonna 2030, tukimittari M2. Osuus uusista asukkaista 800 metrin etäisyydellä raitio- tai pikaraitiotiepysäkeistä tai 1000 metrin etäisyydellä metro- tai rautatieasemista (%).

6.6 Hyvinvoiva –Terveellinen ja turvallinen ympäristö mahdollistaa kaikille aktiivisen arjen



Terveellisyydestä, turvallisuudesta ja elinympäristöstä on pidettävä huoli, jotta seudulla viihdytään ja voidaan hyvin. Luonnoksen monipuolisilla toimenpiteillä lisätään elinympäristön terveellisyyttä ja turvallisuutta. Luonnoksen toimilla on mahdollista myös hillitä eriytymiskehitystä Helsingin seudulla. Hyvinvointi seudulla lisääntyy, mutta monet toimenpiteet edellyttävät paljon jatkosuunnittelulta. Yhä suurempi osuus väestöstä sijoittuu hyvin saavutettavissa oleville alueille sekä alueille, joissa väestötiheys on riittävä monipuolisille palveluille.

Asunnontuotannon korkea taso varmistaa osaltaan kohtuuhintaisuuden tavoitteen saavuttamisessa ja mahdollistaa erilaisiin asumisen tarpeisiin vastaamisen. Asuntotuotannon riittäväksi tasoksi arvioitu 16 500 asuntoa vuodessa on tavoitteen kannalta sopiva kasvuvauhti. Täydennys- ja uudisrakentamisella voidaan parantaa alueiden viihtyisyyttä ja houkuttelevuutta, ja siten vähentää alueiden eriytymistä. Purkava lisärakentaminen voi olla hyvä väline eriytymiskehityksen hillintään.

Maankäytön tiivistäminen lisää lähisaavutettavuutta, mikä parantaa kävelyn ja pyöräilyn edellytyksiä ja lisää kestävien kulkutapojen käyttöä. Eri väestöryhmien liikkumismahdollisuuksien kannalta on positiivista, että luonnoksessa lähes 70 % uusista asukkaista sijoittuu raideliikenteen piiriin ja työpaikat sekä asuminen sijoitetaan pitkälti hyvälle joukkoliikenteen, kävelyn ja pyöräilyn saavutettavuusvyöhykkeille. Riippuvuus henkilöautosta säilyy suurena kehysalueella raidekeskusten ulkopuolella. Näiden alueiden kannalta olennaisia ovat toimivat ja ennakoitavat matkaketjut, uudet liikkumispalvelut joukkoliikenteen täydentäjänä sekä riittävä ja ymmärrettävä joukkoliikenneinformaatio.

Tieliikenteen paikallishaitoille altistuva asukasmäärä laskee sekä vertailuvaihtoehtoon että nykytilanteeseen nähden. Terveyshaittojen ongelma-alueita ovat kuitenkin vilkasliikenteisten väylien varret sekä lentokentän lähialue. Pääväylien varsilla ongelmia voidaan torjua hyvällä suunnittelulla ja meluntorjunnan toteuttamisella. Luonnoksen vertailuvaihtoehtoa suurempi täydennysrakentamisen osuus antaa enemmän mahdollisuuksia myös nykyisten haittojen torjumiselle. Tieliikenteen henkilövahingot vähenevät sekä nykytilanteeseen että vertailuvaihtoehtoon nähden. Myös jalankulun ja pyöräilyn turvallisuus paranee infrastruktuurin parantamisen myötä. Elinympäristöjen laadun vahvistamisella ja asutokannan laadusta huolehtimisella voi olla merkittäviä vaikutuksia elinympäristön viihtyisyyteen ja hyvinvointiin, jos tavoitteet konkretisoituvat laaja-alaisiksi toimenpiteiksi.

Asuntojen määrä, monipuolisuus ja sijainti

Helsingin seudulla asuntojen hintakehitys on viime vuosina eriytynyt. Pääkaupunkiseudulla hintataso on keskimäärin 1,5-kertainen vuoteen 2000 verrattuna. KUUMA-kuntien hintataso on noussut maltillisemmin, mutta on korkeampi hyvin saavutettavilla alueilla. On tärkeää kyetä tarjoamaan edullista asumista monipuolisesti eri puolilla seutua. Asuntotuotannon kasvattaminen vetovoimaisilla alueilla hillitsee hintojen nousua myös laajemmin seudulla. On varmistettava myös pitkäaikainen kohtuuhintainen asuminen, mikä tarkoittaa kuntaomisteisen ja muun yleishyödyllisen tuotannon toimintaedellytysten turvaamista. (TM7, TM22)

Asunnontuotannon korkea taso ja alueellisesti oikein kohdennettu tuotanto varmistavat kohtuuhintaisuuden ja mahdollistaa erilaisiin asumisen tarpeisiin vastaamisen. Asuntotuotannon riittäväksi tasoksi on luonnoksessa arvioitu 16 500 asuntoa vuodessa, mikä on lähes 200 000 asuntoa vuoteen 2030 mennessä. Se on tavoitteen kannalta sopiva kasvuvauhti. Ennusteen mukainen kuntakohtaisen asuntorakentamisen kohdistuminen on esitetty kuvassa 30. Vuokra-asumisen osuus on 2000-luvulla ollut lievässä nousussa ja omistusasuntojen osuus vastaavasti laskussa. Oikein kohdennettu asuntotuotanto lieventää osaltaan eriytymiskehitystä. Täydennys- ja uudisrakentamisella voidaan parantaa alueiden viihtyisyyttä ja houkuttelevuutta. Purkava lisärakentaminen voi olla hyvä väline eriytymiskehityksen hillintään. Maankäytön tiivistämisellä voi kuitenkin olla joidenkin asukkaiden mielestä negatiivisia vaikutuksia elinympäristöön, ja etenkin viheralueiden saavutettavuudesta tulee pitää huoli. Luonnoksessa tavoitellaan monipuolisesti kohtuuhintaisuutta sekä asuntojen määrän, sijainnin että monipuolisen tuetun asuntotuotannon keinoin. On myönteistä, että luonnoksessa on lähtökohtana se, että uusille alueille toteutetaan monipuolinen hallinta- ja rahoitusmuotojakauma sekä pyritään täydennysrakentamisen yhteydessä korjaamaan aiemmin hallinta- ja rahoitusmuotojakaumaltaan yksipuoliseksi jääneitä alueita. (TM22)

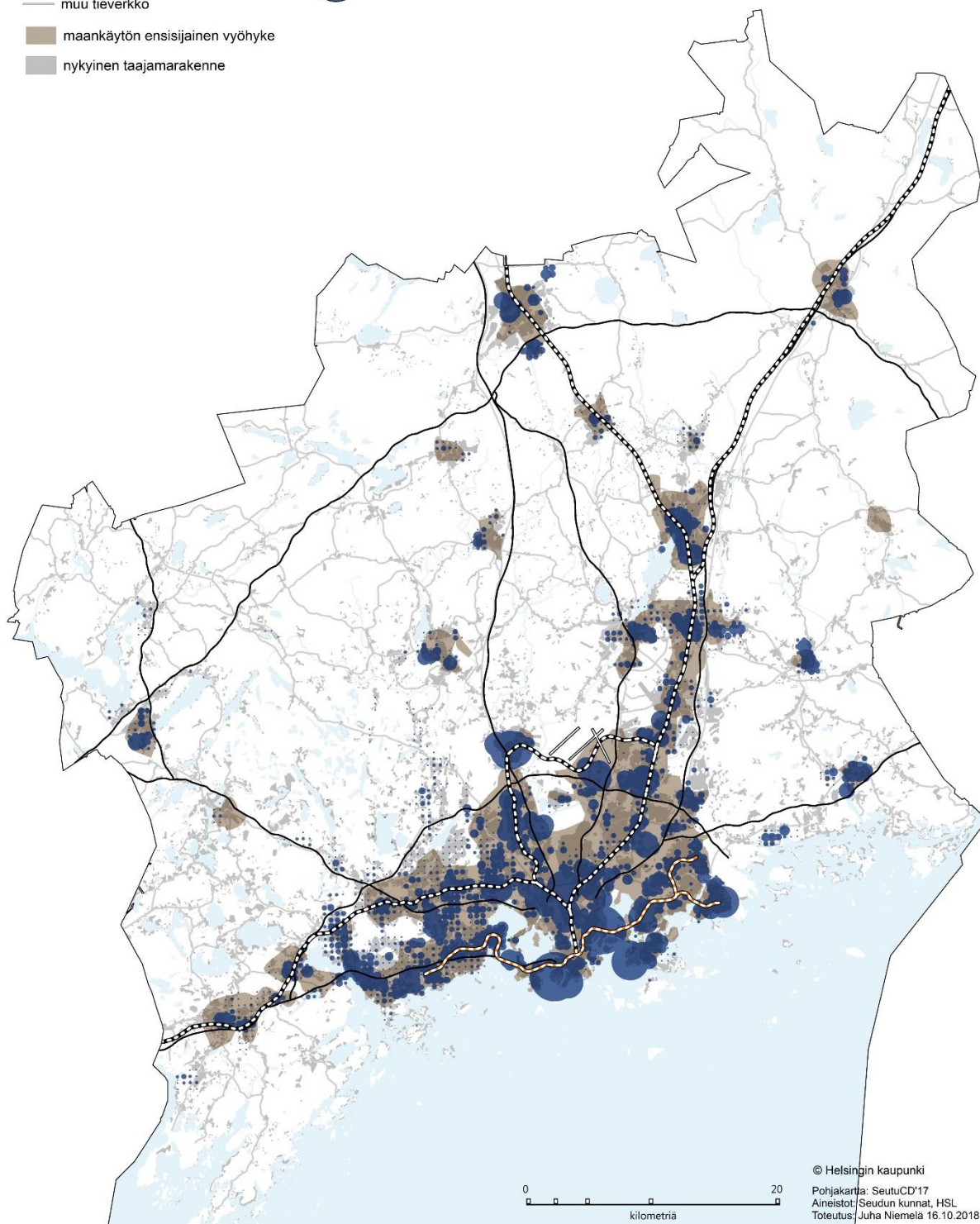


MAL2019 - Maankäytön ensisijaiset vyöhykkeet ja asuntotuotantoennuste

Suunnitelmaluonnos 2030

-  rautatie
-  metrorata
-  valta- tai kantatie
-  muu tieverkko

Asuntotuotantoennuste 2018-2029



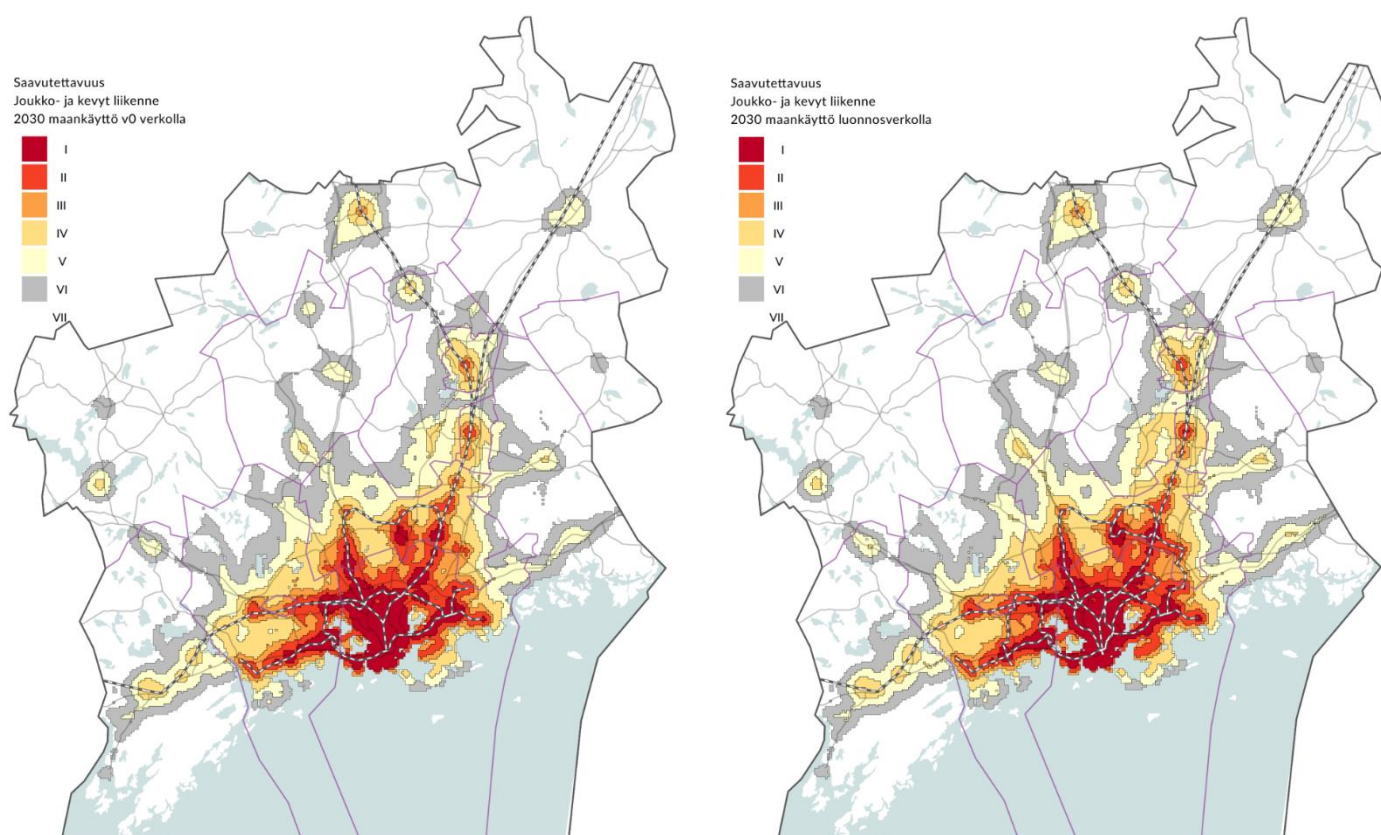
Kuva 30. Maankäytön ensisijaiset vyöhykkeet ja asuntorakentamisennuste 2018-2029

Helsingin seudulla asuntotuotannossa on näkyvässä painottumista kerrostalotuotantoon ja pienempiin kerrostaloasuntoihin. Joissakin kunnissa haasteena on pienituloisille suurperheille sopivien asuntojen tuotanto. On tärkeää tukea lapsiperheiden, ikääntyvän väestön, nuorten, erityisryhmien ja seudulle muuttavien elämää monipuolisella asuntotarjonnalla, tiiviin kaupungin mahdollistamalla palveluilla, arjen helppoudella sekä rakentamalla laadukkaita elinympäristöjä. Tavoite toteutuu vertailuvaihtoehtoa paremmin luonnoksessa, jossa asuntotuotanto täydentää paremmin olemassa olevaa kaupunkirakennetta ja tukee mm. saavutettavuuden ja palvelutason parantamista. Asuntotuotannon määrään ja monipuolisuuteen liittyvät toimenpiteet kohdistuvat koko seutuun, mutta painottuvat ensisijaisesti kehitettäville vyöhykkeille, raideliikenteen piiriin ja keskuksiin. Monipuolisen asuntotarjonnan positiiviset vaikutukset kohdistuvat voimakkaimmin niihin ryhmiin, joilla asumisen nykyinen hintataso uhkaa olla liian korkea. (TM7, TM22)

Asuminen ja työpaikat kytkeytyvät luonnoksessa vertailuvaihtoehtoa tiiviimmin toisiinsa ja uusi asutus tiivistyy rakennetuille ja hyvin saavutettaville alueille. Tiivistäminen edistää palvelutarjonnan lisääntymistä näillä alueilla. Erityisesti asukasmäärien kasvu raidekäytävissä ja seudun keskuksissa luo edellytyksiä lähipalvelujen kehittämiseksi. Asemanseutujen potentiaalin hyödyntäminen ohjaa tiivistämistä parhaimmille sijainneille, ja voi samalla parantaa joukkoliikenteen houkuttelevuutta asemanseutujen viihtyvyyden lisääntymisen myötä. Riittävä väestötiheys mahdollistaa paremmin myös joukkoliikenteen riittävän palvelutason ylläpitämisen ja parantamisen asukas- ja työpaikkakeskittymien yhteydessä. Lähipalvelujen kehittäminen vaikeutuu raidekäytävien ulkopuolella asukasmäärien jäädessä vertailuvaihtoehtoa pienemmiksi. (TM8, TM9)

Asuinalueiden eriytymisen näkökulmasta luonnoksen valmistelun aikana on tutkittu alueellisia eroja sosioekonomisen aseman, työllisyystilanteen, elämänvaiheen ja alueen hintatason mukaan. Näihin tekijöihin ei hintatasoa lukuun ottamatta MAL 2019- suunnittelulla voida suoraan vaikuttaa. Alueen laatuun ja vetovoimaisuuteen vaikuttavat MAL-työn piiriin kuuluvat asuntotuotantoon, saavutettavuuteen ja palvelutarjontaan liittyvät toimet, jotka edesauttavat monipuolista asuntotarjontaa ja alueen uusiutumista sekä siten vaikuttavat eri väestöryhmien halukkuuteen asua jollakin alueella. Luonnoksessa esitetty konkreettinen myönteisen erityiskohtelun ohjelma, joka kohdistetaan kuntien itsensä määrittelemille alueille, auttaa pitämään tärkeään eriytymiskehityksen teemaan liittyviä toimenpiteitä esillä ja jakamaan hyviä käytäntöjä seudulla. Valtaosa sosioekonomisesti heikoiksi tunnistetuista alueista (noin 90 %) sijoittuu luonnoksessa ensisijaisesti kehitettäville vyöhykkeille, mikä luo hyvät edellytykset seudun kehittämiseksi. Uudesta asuntotuotannosta 70 % kohdistuu kestävän liikkumisen saavutettavuusvyöhykkeille (I-III) ja lähes kokonaisuudessaan vyöhykkeille I-V (96 %). Autoiluun perustuvilla saavutettavuusvyöhykkeillä (VI-VII) asuntotuotantoa ei olennaisesti lisätä. Lähes 79 % asuntotuotannosta sijoittuu pääkaupunkiseudulle. Monet sosioekonomisesti heikossa asemassa olevat alueet ovat lähellä raideliikennettä, jolloin suunnitelman toimenpiteet raideliikenteen ja asemanseutujen kehittämiseksi vaikuttavat positiivisesti näihin alueisiin. Uusista liikennehankkeista etenkin Vantaan ratikka (Mellunmäki – Tikkurila – Aviapolis – Lentoasema) ja Viikin-Malmin pikaraitiotie parantavat saavutettavuutta usealla sosioekonomisesti heikommalla alueella. (P, TM7)

Liikkumismahdollisuudet ja -kustannukset



Kuva31. Kävelyn, pyöräilyn ja joukkoliikenteen seudullinen saavutettavuus vertailuvaihtoehdossa Ve0 ja luonnoksessa Ve3.

Maankäytön tiivistäminen lisää lähisaavutettavuutta ja kestävien kulkutapojen käyttöä. Luonnoksen liikennehankkeiden ja muiden toimenpiteiden johdosta kestävien kulkumuotojen saavutettavuus paranee merkittävästi vertailuvaihtoehtoon verrattuna (Kuva 31). Eri väestöryhmien liikkumismahdollisuuksien kannalta on positiivista, että luonnoksessa lähes 70 % uusista asukkaista sijoittuu raideliikenteen piiriin ja työpaikat sekä asuminen sijoitetaan pitkälti hyvillä joukkoliikenteen, kävelyn ja pyöräilyn saavutettavuusvyöhykkeille. Joukkoliikenteen lipun hinnan alentaminen poistaa liikkumisen taloudellisia esteitä, ja joukkoliikenne voi muodostua todelliseksi vaihtoehdoksi yhä useammalle eri alueilla ja eri väestöryhmille. Autottoman elämäntavan edellytykset paranevat asumisen tiivistyessä keskuksiin, kävelyn ja pyöräilyn edellytysten parantuessa ja joukkoliikenneyhteyksien kehittyessä. (TM21)

Luonnos parantaa kävelyn ja pyöräilyn olosuhteita mm. kävely-ympäristöjä kehittämällä ja pyöräväyliä toteuttamalla. Vertailuvaihtoehdossa 2030 kävely- ja pyöräilymatkojen yhteenlaskettu osuus ja kilometrisuorite asukasta kohti kasvavat noin prosentin nykyisestä maankäytön tiivistymisen seurauksena. Luonnoksessa osuus kasvaa edelleen noin 6 % (2 %-yksikköä) ja suorite edelleen noin 3 % mm. maankäytön tiivistämisen sekä tienkäyttö- ja pysäköintimaksujen seurauksena. Luonnoksessa henkilöautoliikenteen kallistuminen sekä joukkoliikenteen lipun

hintojen alentaminen lisäävät joukkoliikenteen käyttöä erityisesti pääkaupunkiseudulle suuntautuvilla matkoilla.

Kehysalueella edelleen yli puolet matkoista tehdään henkilöautolla. Riippuvuus henkilöautosta säilyy suurena kehysalueella raidekeskusten ulkopuolella. Näiden alueiden kannalta olennaisia ovat toimivat ja ennakoitavat matkaketjut, uudet liikkumispalvelut joukkoliikenteen täydentäjänä sekä riittävä ja ymmärrettävä joukkoliikenneinformaatio. Joukkoliikenteen solmupisteiden kehittäminen luo edellytykset koetun turvallisuuden paranemiselle, kun esimerkiksi valaistus ja viihtyisyys paranevat ja lisääntyvän käyttäjämäärän myötä sosiaalinen kontrolli lisääntyy. (TM21)

Liikkumismahdollisuudet lisääntyvät ja liikkumisen kustannukset valtaosin laskevat luonnoksen toimenpiteiden myötä. Joukkoliikenteestä, kävelystä ja pyöräilystä tulee luonnoksen toimenpiteiden myötä yhä useammalla matkalla todellinen vaihtoehto. Tällöin liikkumisen kustannukset laskevat. Joukkoliikenne on tasa-arvoinen liikkumismuoto, jota voi käyttää myös lapset ja iäkkäät. Joukkoliikenteen käyttö ei vaadi tiettyä ikää tai tiettyjä taitoja, tiettyä terveydentilaa tai resursseja (mitä ajokortin tai auton hankkiminen vaatii).

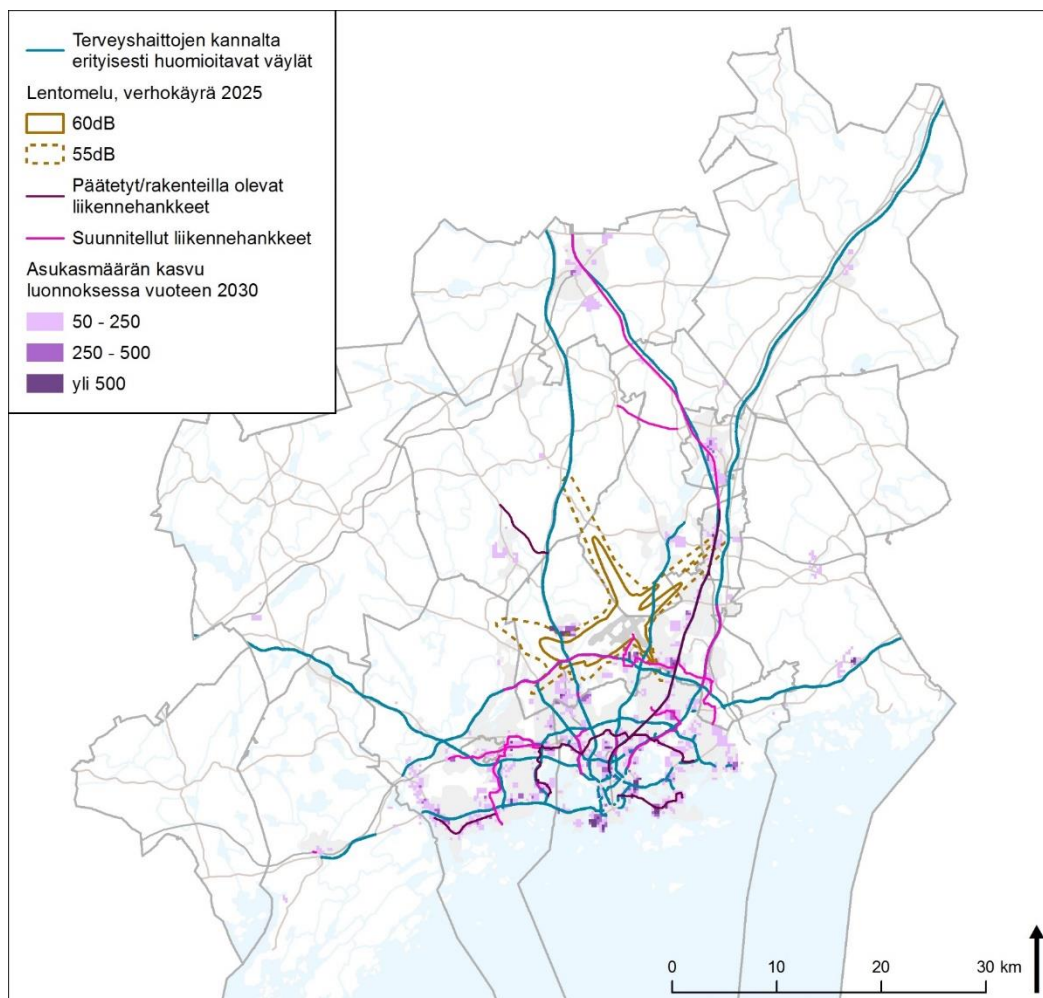
Terveys ja turvallisuus

Tieliikenteen henkilövahingot vähenevät luonnoksen toimenpiteiden myötä sekä nykytilanteeseen että vertailuvaihtoehtoon nähden. Henkilöautotiheys ja ajosuorite asukasta kohden pienenevät luonnoksessa enemmän kuin vertailuvaihtoehdossa. Kestävien kulkutapojen osuus pysyy vertailuvaihtoehdossa ennallaan ja kasvaa luonnoksessa. Liikenneturvallisuuden näkökulmasta joukkoliikenteen osuuden kasvulla on positiivinen vaikutus, sillä joukkoliikennematkustajien onnettomuusriski on huomattavasti muita kulkumuotoja pienempi. Myös kävelijöiden ja pyöräilijöiden turvallisuus paranee, kun henkilöautosuorite pienenee. Luonnoksessa liikenteen henkilövahinkojen määrä asukasta kohti laskee 11 % vertailuvaihtoehtoon nähden. Laskuun vaikuttavat tieliikennesuoritteiden väheneminen sekä tiehankkeiden myötä tapahtuva liikenteen vähäinen siirtyminen katuverkolta pääväylille. Henkilöautoilun ajosuorite asukasta kohti ja moottoriajoneuvoliikenteen kokonaissuorite laskevat luonnoksessa merkittävästi vertailuvaihtoehtoon nähden. Myös jalankulun ja pyöräilyn turvallisuus paranee infrastruktuurin parantamisen myötä. (H1, H5, TM10)

Kävelyn, pyöräilyn ja joukkoliikenteen kulkutapaosuuksien kasvulla on lisäksi merkittävät kansanterveydelliset vaikutukset fyysisen aktiivisuuden lisääntyessä. Jalankulun lisääntymisellä on paljon positiivisia vaikutuksia myös elinympäristön viihtyisyyteen, sillä kävelijät lisäävät elämää kaduilla ja tätä kautta paikkojen kiinnostavuutta. Lisäksi kävelyn lisääntyminen tukee paikallisten palvelujen kehittymistä ja vaikuttaa positiivisesti myös koettuun turvallisuuteen.

Suunnitelmalla on positiivisia vaikutuksia heikommassa asemassa olevien terveyteen, kun ajosuoritteet ja liikenteen päästöt vähenevät merkittävästi vertailuvaihtoehtoon verrattuna. Astmaatit, ikääntyvät ja lapset saavat suurimmat terveyshyödyt lähipäästöjen vähentymisestä. Myös ne, jotka asuvat vilkkaiden liikenneväylien varrella, hyötyvät luonnoksen ajoneuvoliikenteen määrän vähentämiseen ja puhtaamman teknologian lisääntymiseen tähtäävistä toimenpiteistä.

Tieliikenteen paikallishaitoille altistuva asukasmäärä laskee sekä vertailuvaihtoehtoon että nykytilanteeseen nähden. Luonnoksessa asukasmäärän kasvu on suurempaa nykyisissä keskittymissä, kun taas vertailuvaihtoehdossa kasvu hajautuu enemmän seudulla. Teoreettiset liikennemelualueet ovat suunnitelmaluonnoksessa lähes nykyisellä tasolla, kun taas vertailuvaihtoehdossa ne ovat suuremmat. Luonnoksessa pinta-ala laskee vertailuvaihtoehtoon v0 nähden noin 5 % tienkäyttö- ja pysäköintimaksujen, joukkoliikenteen lipun hintojen alentamisen sekä joukkoliikenne-investointien vähentäessä liikennesuoritetta. Tehokkain keino on torjua melu suunnitteluratkaisuilla, ja mahdollisuuksien mukaan hyödyntää uutta rakentamista myös vanhojen alueiden suojaamiseen. Luonnoksessa tavoitellulla sähköautojen määrän lisääntymisellä ja raskaan liikenteen teknologian kehittämisellä voi olla merkittävä vaikutus terveyteen ja viihtyisyyteen lähipäästöjen ja melun vähentyessä. Lentomelun vaikutusalueelle tulee molemmissa vaihtoehdoissa uutta asutusta, mutta luonnoksessa sitä tulee vähemmän kuin vertailuvaihtoehdossa. Pääväylien varsilla ongelmia voidaan torjua hyvällä suunnittelulla ja meluntorjunnan toteuttamisella. Luonnoksen suurempi täydennysrakentamisen osuus antaa enemmän mahdollisuuksia myös nykyisten haittojen torjumiselle. Nämä tekijät vaikuttavat sekä meluun että ilmanlaatuun. Ilmanlaatu tulee huomioida erityisesti sijoitettaessa asutusta vilkasliikenteisten väylien varrelle. Tarkastelualueella näitä ovat kehätiet, säteittäiset valtatie ja vilkkaimmat kantatiet ja kadut (Kuva 32). (H3, H4, TM10, TM24)



Kuva 32. Liikennemäärien perusteella on tunnistettu väylät, jotka on erityisesti huomioitava asutusta niiden lähelle suunniteltaessa.

Luonnoksen mukainen tiiviimpi asutus vähentää painetta rakentaa viheralueille, mutta lähivirkistysalueiden riittävydestä ja saavutettavuudesta tulee jatkosuunnittelussa pitää huolta.

Luonnoksessa on monia rakentamiseen ja elinympäristöön liittyviä toimenpiteitä. Elinympäristöjen laadun vahvistamisella ja asutokannan laadusta huolehtimisella voi olla merkittäviä vaikutuksia elinympäristön viihtyisyyteen ja hyvinvointiin, jos tavoitteet konkretisoituvat laaja-alaisiksi toimenpiteiksi. Hyvinvointi seudulla lisääntyy monipuolisten ja vaikuttavien toimenpiteiden myötä, jos asuinympäristöjen terveellisyys ja turvallisuus pidetään ensisijaisena kaikissa jatkosuunnitteluvaiheissa. Liitteessä 3 on kuvattu tarkemmin vaikutusten kohdentumista hyvinvointiin liittyvien teemojen näkökulmasta.



7 Arvioinnin syventäviä selvityksiä

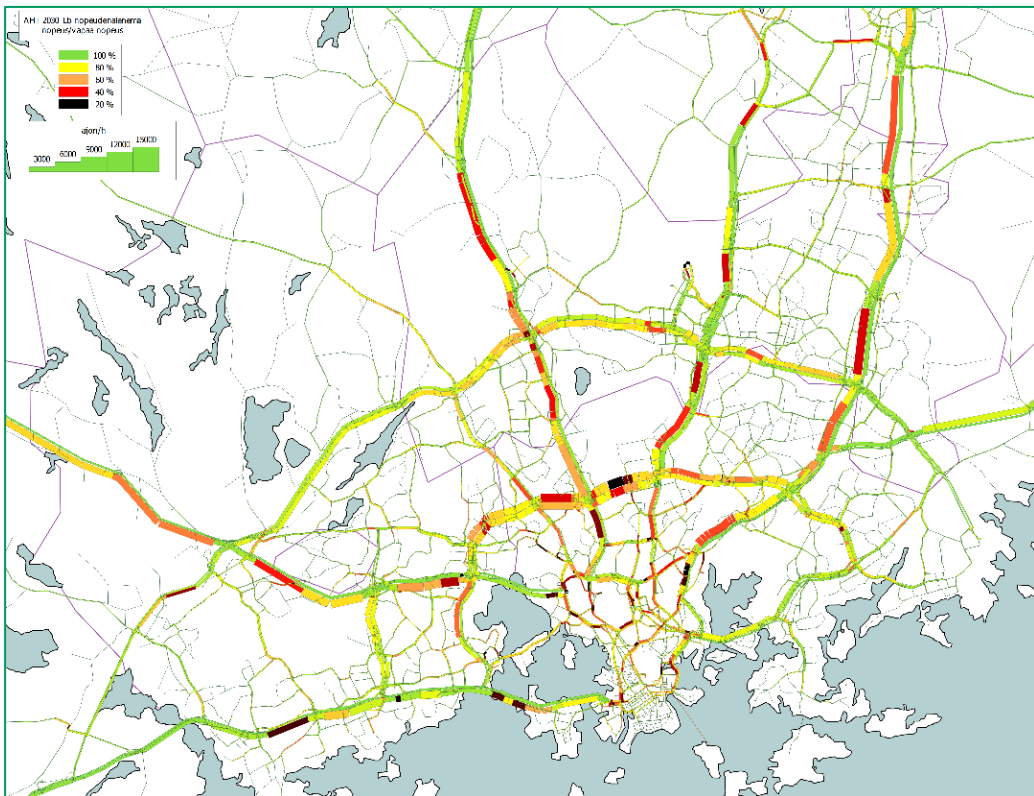
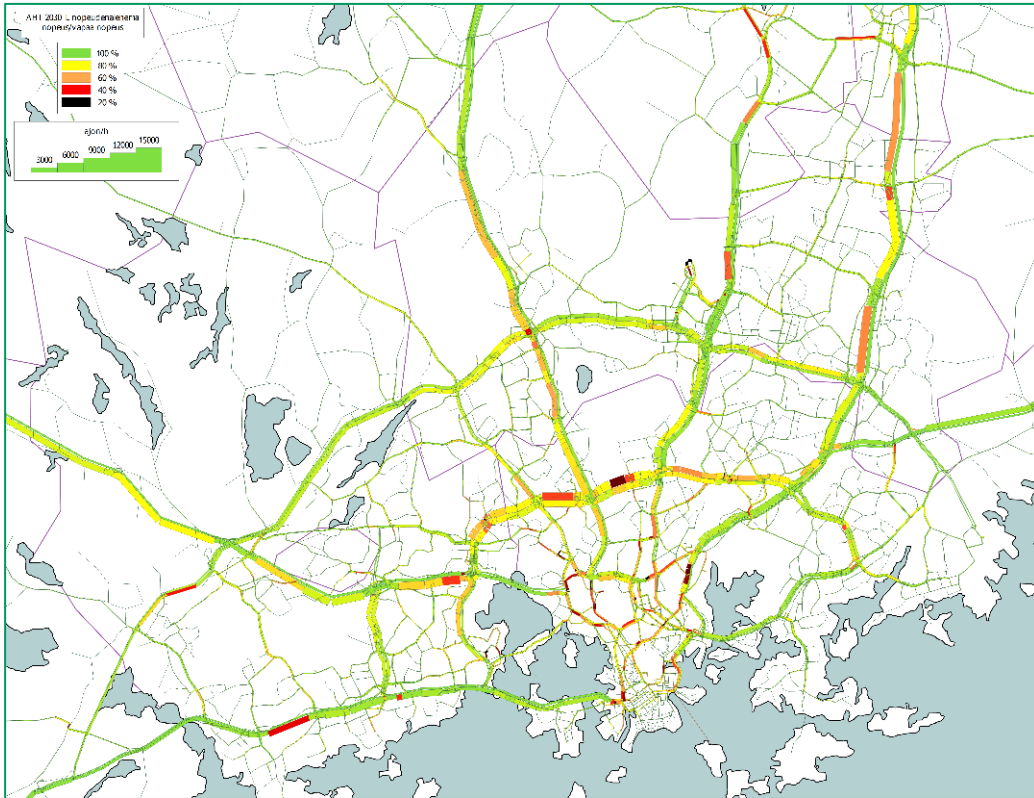
7.1 Tiemaksujen vaikutusten arviointi

Tiemaksujen osalta tehtiin tarkempaa vaikutusten arviointia ja nostettiin esiin suunnittelun kannalta tärkeitä huomioita. Tiemaksut on kuvattu liikenne-ennustemalliin vuonna 2016 valmistuneen Ajoneuvoliikenteen hinnoittelun teknistoiminnallisen selvityksen (HLJ 2015 jatkoselvitys) mukaisena porttijärjestelmänä (ns. täydet hinnat). Suunnitelmaversio Ve1 sisälsi tiemaksut ns. puolikkailla hinnoilla, mikä tunnistettiin hinnoitteluselvityksessä yhteiskuntataloudelliseksi optimiksi. MAL 2019 -suunnittelussa on kuitenkin priorisoitu velvoittavaa liikenteen päästövähennystavoitetta, ja sen kannalta puolitetut tiemaksuhinnat osoittautuivat riittämättömiksi. Suunnitelmaluonnoksen toimenpiteinä on esitetty tiemaksujärjestelmän suunnittelu ja arviointi sekä lainsäädännön kehittäminen ennen mahdollisten kokeilujen aloittamista.

Tarkasteluja tehtiin vertaamalla tiemaksut sisältävää suunnitelmaversiota Ve2 vastaavaan skenaarioon ilman tiemaksuja. Tiemaksut ovat erittäin tehokas ja joustava keinoa vaikuttaa liikenteen CO₂-päästöihin, kestävien kulkumuotojen käyttöön ja ruuhkautumiseen. Tiemaksut ovat myös uusi elementti liikennejärjestelmän rahoituspohjan laajentamiseksi. Toisaalta tiemaksuilla on seudun matkojen keskimääräistä kokonaisvastusta (aika+hinta) kasvattava vaikutus, mikä osaltaan voi heikentää seudun vetovoimaa ja houkuttelevuutta. Tätä on kuitenkin kompensoitu suunnitelman toimenpiteissä mm. alentamalla joukkoliikenteen lippujen hintoja erityisesti alueilla, joilla tiemaksut lisäävät eniten liikkumisen kustannuksia sekä parantamalla joukkoliikenteen palvelutasoa.

Tiemaksut nopeuttavat pääkaupunkiseudun aamuliikennettä yli 10 % vertailuvaihtoehtoon nähden. Kriittisesti kuormittuvan verkon (kapasiteetin käyttöaste yli 90 %) pituus pienenee noin kolmanneksella. Tieliikenteen ruuhkaviiveiden kokonaismäärä laskee lähes 30 %. Ruuhkien aiheuttamat kokonaisviivytykset jäävät nykyistä pienemmiksi. Matka-ajat henkilöautolla Helsingin keskustaan lyhenevät aamuisin pääkaupunkiseudun ulkopuolelta paikoin noin 7 minuuttia, pääkaupunkiseudun sisältä paikoin noin 4 minuuttia. Tiemaksut vähentävät henkilöautomatkojen määrää noin 6 %, vastaavasti kestävien liikkumismuotojen matkamäärät kasvavat noin 5 % (Kuva 33).

Moottoriajoneuvoliikenteen kilometrisuorite Helsingin seudulla laskee 6 % verrattuna vertailuvaihtoehtoon. Eniten liikenteen suorite ja määrät laskevat Kehä I-II –vyöhykkeellä (n. 12 %). Helsingin kantakaupungissa autoliikennesuorite vähenee noin 9 %. Henkilömatkojen keskipituus lyhenee 2 %. Tieliikenteen henkilövahinko-onnettomuuksien määrä vähenee noin 5 % luonnoksessa.



Kuva 33. Tieverkon ruuhkautuminen vähenee merkittävästi tiemaksujen vaikutuksesta. Yllä olevassa kuvassa on suunnitelmaluonnoksen vaikutukset ruuhkautumiseen ja alla olevassa kuvassa suunnitelmaluonnoksen vaikutukset ruuhkautumiseen ilman tiemaksujen vaikutusta.

Yli 80 % seudun liikenteessä tehtävistä aamun henkilömatkoista on sellaisia, joihin tarkastellun mallin mukaiset tiemaksut eivät suoraan kohdistu. Näitä ovat kaikki joukkoliikenne-, kävely- ja pyöräilymatkat. Tiemaksut kohdistuvat noin puoleen aamun henkilöautomatkoista, koska useimmille lyhyille matkoille ei osu maksuporttia. Myöskään kehysalueen sisällä tehtäville automatkoille ei kohdistu tutkitussa porttimallissa maksua. Niille autoilijoille, joille maksu kohdistuu, tyypillinen maksu on 1,5-2 euroa/matka. Suhteellisesti eniten tiemaksua maksavia asuu pääkaupunkiseudulla Helsingin ulkopuolella sekä Sipoossa, vähiten Keski-Uudellamaalla.

Tiemaksut kohdistuvat tarkastellulla mallilla selvästi enemmän keski- ja suurituloisille kotitalouksille kuin pienituloisille. Tämä johtuu eroista talouksien autonomistuksessa sekä liikkumisen määrissä, ajankohdissa ja suuntautumisessa. Tiemaksut kohdistuvat eniten kantakaupungin ulkopuolisiin pääkaupunkiseudun talouksiin. Keskituloisen talouden autoilun kustannukset kasvavat keskimäärin 700-800 euroa vuodessa.

Tiemaksuilla voidaan tunnistaa olevan kytkentä muihin suunnitelman toimenpiteisiin ja voidaan arvioida, että ilman tiemaksuja myös osa muiden toimenpiteiden vaikutuksista jäisi toteutumatta. Esimerkiksi alemmat tiemaksut vähäpäästöisille/päästöttömille autoille oletetaan vaikuttavan sähköautojen osuuden merkittävään kasvuun. Suunnitelman joukkoliikennepainotteiset investoinnit vähentävät enemmän autoliikennettä, jos tiemaksut on toteutettu. Myöskään joukkoliikenteen lipun hinnan alentamista ei oletettavasti voida toteuttaa esitetyn kaltaisena ilman tiemaksujen ohjaamista niiden rahoitukseen.

Tiemaksujen vaikutuksissa on huomioitava, että MAL 2019 -luonnoksen toimenpiteenä ei ole esitetty tiettyä tiemaksun toteutusmallia, vaan tiemaksujärjestelmää on esitetty suunniteltavaksi ja arvioitavaksi. Toteutusmalli (sisältäen esimerkiksi hinnat eri vuorokaudenaikoina ja eriajoneuvoryhmille sekä mahdollisten porttien sijainti) on luonnollisesti merkittävä herkkyystekijä tiemaksujen vaikutuksia arvioitaessa. Tiemaksujärjestelmän suunnittelulle on kuitenkin asetettu reunaehdot esimerkiksi päästöjen vähentämisen ja ruuhkautumisen kannalta, joten lopullisen tiemaksujärjestelmän voidaan olettaa vaikuttavan samansuuntaisesti nyt arvioidun mallin kanssa.

7.2 Maankäyttövyöhykkeiden arviointi

Helsingin seutu kasvaa voimakkaasti, joten kasvun suuntaaminen kestävästi on yksi MAL 2019 -suunnitelman tärkeimmistä toimista. Luonnoksen mukaan seudun kasvu ohjataan nykyiseen kaupunkirakenteeseen ja erityisesti alueille, joilla joukkoliikenne on kilpailukykyinen vaihtoehto henkilöautolle. Seudun ensisijaiset kehittämisvyöhykkeet, erityisesti asemanseudut ja keskukset ovat asumisen, työpaikkojen ja palvelujen sijoittumisen lähtökohtana.

MAL 2019 -luonnoksessa on määritelty seudullisesti ensisijaiset kehittämisvyöhykkeet (kuva 10) päivittämällä vuonna 2015 valmistuneen Helsingin seudun maankäyttösuunnitelman (MASU 2050) vyöhykkeitä. Päivitys on tehty kuntien suunnitelma-aineistojen ja niiden pohjalta määritellyn maankäyttöpotentiaalin avulla. Vyöhykkeet on tarkennettu vastaamaan erityisesti kestävässä saavutettavuudessa tapahtuneita muutoksia. Maankäyttövyöhykkeiden muodostamisen lähtökohtana on ollut, että maankäyttö täydentää ensisijaisesti olemassa olevaa

kaupunkirakennetta ja asuminen sijoitetaan seudulla siten, että se tukee palveluiden ja työpaikkojen saavutettavuuden parantamista erityisesti kestäväillä kulkumuodoilla.

MAL 2019 -luonnoksen ensisijaiset vyöhykkeet koostuvat hyvän kestävän saavutettavuuden alueista ja kuntien keskustoista. Vyöhykkeet on määritelty siten, että nykyiseen infraan ja jo päätettyihin hankkeisiin tukeutuvat alueet muodostavat maankäytön ydinalueen, minkä lisäksi joukkoliikenneinvestointeja ja -ratkaisuja edellyttävät alueet on osoitettu rasteroituina kasvusuuntina. Näiden kasvusuuntien maankäytön seudullisesti merkittävä kehittäminen on perusteltua sitoa uusiin kestäväää saavutettavuutta parantaviin liikenneinvestointeihin. Tällaisia alueita ovat esimerkiksi metron itäiseen jatkeeseen tukeutuva Östersundom ja Länsirataan liittyvä Histan alue.

MAL 2019 -suunnitelman yhtenä tavoitetasona on, että seudun asuntotuotannosta vähintään 90 % sijoittuu ensisijaisesti kehitettävälle vyöhykkeille. Vastuu tavoitteen toteutumisessa on kunnilla, mutta on erittäin tärkeää, että seudullisen liikennejärjestelmän kehitys tukee tiivistyvää kehitystä. Myös valtion tulee mahdollistaa kestävä seudullinen kehittäminen: mm. valtion ARA-infrainvestoinnit on tarpeen kohdistaa vyöhykkeille.

Luonnoksessa esitetyt seudullisesti ensisijaiset kehittämisvyöhykkeet arvioitiin kesän 2018 aikana, Ve2 -suunnitelmaluonnoksen arvioinnin jälkeen.

Lähtökohtana vyöhykkeiden arvioinnissa olivat MAL 2019 -työn tavoitteet, joiden perusteella määriteltiin arvioinninkriteerit:

- Joukkoliikenteen saavutettavuus (hyödynnetään hyvin joukkoliikenteellä saavutettavissa olevat alueet)
- Asumistiheys (asukastiheydeltään väljien alueiden täydentäminen ja joukkoliikenteen palvelutason kannalta kriittiset asukasmäärät)
- Asemanseutujen hyödyntäminen (asukastiheydeltään väljien alueiden täydentäminen, hyvien sijaintien hyödyntäminen)
- Keskusten ja joukkoliikenteen solmujen kehittäminen (hyvien sijaintien vetovoiman hyödyntäminen, työvoiman saavutettavuus)
- Lähipalveluiden ylläpito (riittävä asukastiheys palveluiden ylläpitoon)
- Sosiaalisen eriytymisen hillintä (sosioekonomisesti heikkojen alueiden huomiointi)

Arvioinnin tulokset osoittavat, että ensisijaiset kehittämisvyöhykkeet ovat perusteltuja, kun niille on tavoitteena sijoittaa seudullisesti merkittävä maankäyttö koko suunnittelukaudella. Vyöhykkeet ovat kuitenkin kohtuullisen laajoja seudun tiivistämistä ja täydentämistä ajatellen sekä liikenteen CO₂ -päästövähennystavoitteen näkökulmasta. Vyöhykkeiden sisällä maankäyttöä tulee suunnata vajaasti hyödynnettyihin alueisiin ja erityisesti sellaisille alueille, jotka ovat kävelyn, pyöräilyn ja joukkoliikenteen kannalta erityisen hyvin saavutettavia. Tämä tukee palveluiden säilymistä ja monipuolistamista sekä kestävien kulkumuotojen käyttöä.

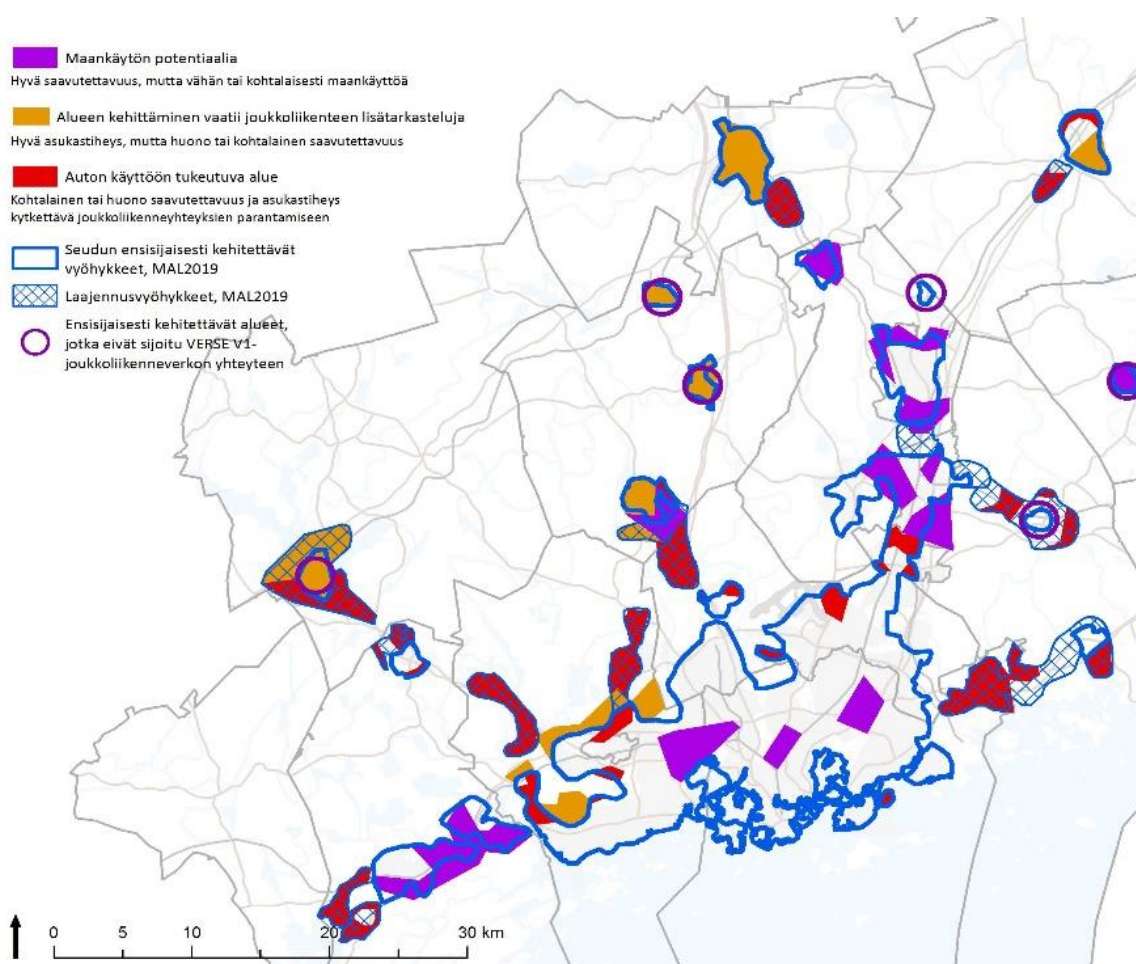
Vaikka ensisijaiset kehittämisvyöhykkeet sijoittuvat suhteellisen hyvin nykyrakenteen tiivistämisen näkökulmasta, vyöhykkeiden sisälle mahtuu liikkumisen kannalta erilaisia alueita.

Yhdyskuntarakenne vaikuttaa merkittävästi siihen, kuinka paljon tieliikennesuoritetta ja liikenteen päästöjä syntyy. On tärkeää hyödyntää mahdollisimman hyvin alueet, joissa kävely, pyöräily ja joukkoliikenteen käyttö on mahdollista arjen matkoilla. Täydennys- ja uudisrakentamisella

parannetaan alueiden toimivuutta, mainetta ja näin houkuttelevuutta, joka vähentää myös alueiden eriytymisuhkaa.

Vyöhykkeiden sisällä on myös väljästi rakennettuja keskuksia ja asemia, joihin on hyvä kiinnittää erityistä huomiota jatkosuunnittelussa. MAL 2019 -luonnoksen mukaisesti asemanseutujen potentiaali tulee hyödyntää ja ottaa käyttöön. Kasvun keskittämällä tuetaan mahdollisimman monen arjen sujuvuutta. Eräät keskuksat ovat puolestaan kohtuullisen tiiviisti rakennettuja, mutta eivät yhdisty joukkoliikenteen runkoyhteyksiin. Niiden osalta tulee miettiä, miten niiden seudullinen saavutettavuus paranisi.

Arvioinnin perusteella laajennusvyöhykkeissä on maankäytön kehitys liitettävä selkeästi joukkoliikenteen kehittämiseen. Laajennusvyöhykkeet eivät täytä kriteerejä eikä niitä siksi tule muuttaa ensisijaisiksi vyöhykkeiksi. Kuvassa 34 on esitetty maankäyttövyöhykkeiden arvioinnin tuloksia alueellisesti.



Kuva 34. Maankäyttövyöhykkeiden tarkastelussa tunnistettuja alueita, joilla maankäyttöön tai kestävien kulkumuotojen kilpailukykyyn tulee kiinnittää huomiota.

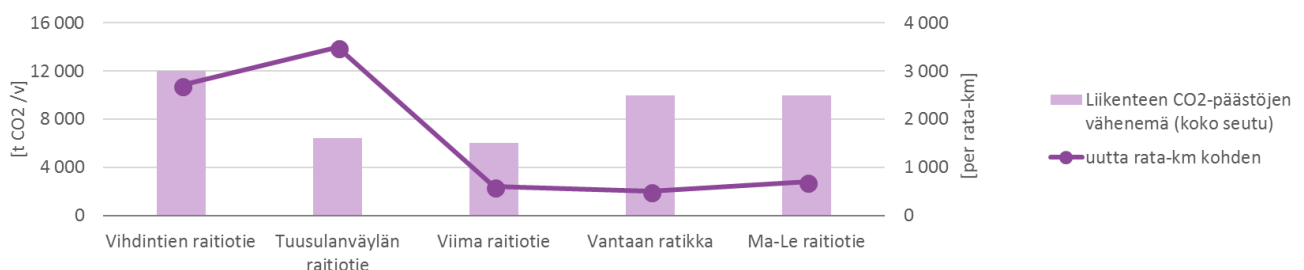
7.3 Pikaraitiotiehankkeiden vertailu

MAL-suunnittelussa todettiin tarve saada kuntien edistämien pikaraitiotiehankkeiden osalta lisäselvennystä siihen, missä aikataulussa ja järjestyksessä raitiotiehankkeita on mahdollista toteuttaa seudulla. Pikaraitiotieiden erillistarkastelussa huomioitiin hankkeisiin liittyvä maankäyttö aiempaa tarkemmin, ja arvioitiin hankkeiden vaikutuksia etenkin MAL 2019 -suunnitelman päämittareiden pohjalta. Tarkastelu tehtiin pääosin liikennemallilla, mutta lisäksi tehtiin täydentäviä arvioita muilla menetelmillä. Vertailussa tarkasteltiin hankkeiden vaikutusta kestävien kulkutapojen matkamääriin, liikenteen CO₂-päästöihin, työvoiman saavutettavuuteen, sosioekonomisesti heikkojen alueiden saavutettavuuden parantumiseen, yhteiskuntatalouteen ja asukasmäärään raideliikenteen piirissä. Lisäksi arvioitiin hankkeiden kaavoitustilannetta ja maankäyttöarvion toteutusvalmiutta, matkustajamäärää ja kapasiteetin riittävyyttä, varikkojärjestelyjä ja kalustotarvetta sekä raitiotien suunnittelutilannetta. Työssä vertailtiin hankkeita yhteismitallisesti tämänhetkisillä käytettävissä olevilla tiedoilla. Osittain tämä tarkoittaa karkeitakin oletuksia hankkeiden lähtötiedoista, sillä hankkeiden suunnittelu on hyvin eri vaiheissa.

Tarkastellut hankkeet olivat:

- Pikaraitiotie Mellunmäki-Tikkurila-Aviapolis-Lentoasema
- Vihdintien pikaraitiotie Pohjois-Haagaan
- Viikin-Malmin pikaraitiotie
- Tuusulanväylän pikaraitiotie Käskynhaltijantielle
- Pikaraitiotie Matinylä-Suurpelto-Kera-Leppävaara

Kaikilla viidellä pikaraitiotiehankkeella on monipuolisia positiivisia vaikutuksia liikennejärjestelmään ja maankäytön kehittämiseen. Kaikki hankkeet lisäävät merkittävästi kestävien kulkutapojen matkamääriä ja vähentävät hiilidioksidipäästöjä (Kuva 35). Vihdintien ja Tuusulanväylän bulevardiraitiotiet lisäävät kestäviä kulkumuotoja ja vähentävät päästöjä huomattavasti suhteessa rakennettavaan rataosuuteen ja tarvittaviin investointeihin. Vantaan ratikka, Matinkylä-Leppävaara –raitiotie ja Viikin-Malmin raitiotie lisäävät merkittävästi raideliikenteen parissa asuvien määrää, ja vähentävät tehokkaasti päästöjä.



Kuva 35. Pikaraitiotiehankkeiden tuottama CO₂-päästöjen vähenemä kokonaisuudessaan sekä uutta rata-kilometriä kohden.

Hankkeilla mahdollistetaan uusien asuinalueiden rakentuminen ja parannetaan saavutettavuutta usealla sosioekonomisesti heikommalla alueella. Hankkeiden myötä voidaan myös parantaa asumisen monipuolisuutta seudulla. Tuusulanväylän raitiotie aiheuttaa mallinnuksen perusteella

merkittäviä negatiivisia yhteiskuntataloudellisia vaikutuksia bulevardisoinnin aiheuttaman liikenteen hidastumisen takia, Vantaan ratikka erottuu puolestaan yhteiskuntataloudellisilta vaikutuksiltaan tehokkaimpana hankkeena. Hankkeiden jatkosuunnittelussa on erityisen tärkeää huolehtia pikaraitioteiden kilpailukykyisestä nopeudesta (yli 25 km/h), jotta yhteydet ovat houkuttelevia ja parantavat aidosti joukkoliikennejärjestelmää. Jatkosuunnittelussa huomio tulee kiinnittää lisäksi raideverkoston rakentumiseen, varikko- ja kalustokysymyksiin sekä siihen, kuinka hankkeet vaikuttavat muuhun liikennejärjestelmään. Tarkastelu antoi hyvää lisätietoa hankkeista, mutta osoitti samalla, että seudun joukkoliikenteen runkoverkosto vaatii vielä paljon jatkosuunnittelua myös pikaraitioteiden osalta.



8 Haitallisten vaikutusten tunnistaminen ja välttäminen

Haitallisten vaikutusten tunnistaminen ja vähentäminen ovat olleet mukana MAL 2019 -prosessissa alusta alkaen määritettäessä MAL-visiota ja -tavoitteita. Suunnitelman valmistelussa lähtökohtana on ollut myönteisen kehityksen tukeminen, haitallisten vaikutusten välttäminen ja kokonaisvaikutuksiltaan mahdollisimman hyvien ratkaisujen valinta. Arviointiohjelmaa ja sen sisältämää arviointikehikkoa laadittaessa pureuduttiin suunnitelman todennäköisesti merkittäviin, erityisesti SOVA-laissa esitettyihin vaikutuksiin. Arviointikehikkoa täydennettiin arviointiohjelman kuulemisen perusteella. Suunnitteluprosessin aikana suunnitelmaa ja toimenpiteitä on tarkasteltu suhteessa MAL 2019 -tavoitteisiin ja suunnitelman sisältöä kehitetty arvioinnin tulosten perusteella.

Seuraavassa on tunnistettu MAL 2019 -luonnoksen kärkikeinojen mahdolliset vaikutukset ja jatkotoimenpiteet haitallisten vaikutusten välttämiseksi. Osa luonnoksen toimenpiteistä on vielä hyvin yleisiä ja vaikutukset ovat pääosin välillisiä ja useiden toimenpiteiden yhteisvaikutuksesta syntyviä. Vaikutusten tarkentaminen jää paljolti jatkosuunnittelun ja toimenpiteiden mitoituksen varaan. Siksi on tarpeen nostaa esiin ne kysymykset, joihin on erityisesti kiinnitettävä huomiota tavoitteiden saavuttamiseksi.

Jatkotoimet haittojen välttämiseksi on ryhmitelty seuraavasti MAL 2019 –kärkikeinojen näkökulmasta: MAL- suunnitelman toteuttaminen, tarkempi suunnittelu ja vuoden 2030 jälkeinen suunnittelu

MAL 2019 -kärkikeino: Seudun kasvu ohjataan nykyiseen rakenteeseen ja joukkoliikenteen kannalta kilpailukykyisille alueille

Maankäytön, asumisen ja liikenteen kehittämisen suurin haaste liittyy seudun jatkuvaan ja nopeaan kasvuun, minkä vuoksi seudun toiminnallisuuden varmistaminen on yhä tärkeämpää. Rakentaminen ja kasvava toiminta kuluttavat aina luonnonresursseja. Kyse onkin paljon siitä, kuinka paljon hyvällä seudullisella suunnittelulla ja yhteistyöllä voidaan vähentää mahdollisia haittoja, lisätä ekotehokkuutta sekä hyödyntää niitä toimenpiteitä, joiden tiedetään olevan vaikutuksiltaan muita vaihtoehtoja vähäisempiä. Väestön ja työpaikkojen lisääntyminen luo painetta maa-alan käyttöön, etenkin herkkiin kohteisiin, liikenteen kasvuun ja sen aiheuttamaan ruuhkautumiseen sekä energiankäyttöön ja päästöjen kasvuun.

Kärkikeino ja sen sisältämät toimenpiteet vähentävät uuden rakentamattoman maa-alan tarvetta ja luovat edellytyksiä yhdyskuntarakenteen eheyttämiseksi ja resurssitehokkuudelle. Kärkikeinon toteutuminen vähentää liikkumistarvetta ja luo edellytyksiä kestävään liikkumiseen, palveluiden kehittämiseen sekä siten myötävaikuttaa kasvihuonekaasupäästöjen, melun ja ilmanlaadun haittojen vähentämistä. Kärkikeinon toimet kohdistuvat raideliikennekäytävien läheisyyteen, asemanseduille ja erityisesti Kehä III:n sisäpuoliselle alueelle.

MAL 2019 -suunnitelman toteuttaminen

Toimenpiteiden toteuttamisessa tavoitteiden saavuttamiseksi on huolehdittava, että asumisen ja liikenteen kehittäminen sovitetään kiinteästi toisiinsa ja asuminen sijoittuu ensisijaisesti hyvin saavutettavissa oleville alueille. Joukkoliikennettä kehitetään siellä, minne asumista suunnataan

riittävästi. Vaikutusten kannalta on positiivista, mitä enemmän asumista ja työpaikkoja voidaan sijoittaa ensisijaisesti kehitettäville vyöhykkeille.

Koska suuri osa seudun asukkaista edelleen asuu alueilla, jonne ei ole saatavissa kilpailukykyistä joukkoliikennettä ja palvelut uhkaavat kaikota yhä pidemmälle. Jatkossa tarpeen kiinnittää huomiota erilaisten joukkoliikenteeseen perustuvien matkaketjujen kehittämiseen ja lainsäädännön mahdollistamien uusien palveluiden synnyttämiseen, jotta näiden alueiden asukkailla olisi oman auton käytölle vaihtoehto.

Tarkempi suunnittelu

Luonnoksessa on tunnistettu, että jatkosuunnittelussa on tarve huolehtia rakentamisen ja tiivistyvien alueiden ympäristön laadusta. Tarkemmassa suunnittelussa on tarpeen kiinnittää huomiota reuna-alueiden liittymiseen muuhun rakenteeseen ja palveluihin sekä kytkeytymiseen joukkoliikennepalveluihin, jotta säilytetään hyvä saavutettavuus.

Väestön kasvun ja täydennysrakentamisen aiheuttamien haittojen torjumiseksi on huolehdittava meluntorjunnasta, ilmanlaadusta, lähivirkistysmahdollisuuksista ja turvallisesta liikkumisympäristöstä. Lisäksi on ehkäistävä luontoalueiden pirstoutumista ja säilytettävä viheryhteydet erityisesti tunnistetuilla alueilla (merkitty täydentävien menetelmien arviointikortteihin). Arvioinnissa on tunnistettu myös alueita, joissa pohjavesien suojaus ja tulvariskit on tarpeen ottaa huomioon. Tarkemmassa suunnittelussa tulee ottaa huomioon rakentamisessa muodostuvien maa-ainesten välivarastointi, käyttö alueella sekä kuljetusten optimointi esim. laatimalla massastrategioita.

Vuoden 2030 jälkeinen suunnittelu

Raideliikenteeseen tukeutuvan rakenteen kehittäminen on jatkossakin tärkeää. Suunniteltu raidevisio ja sen toteuttamispolun valmistelu ovat tässä keskeisiä.

MAL 2019 -kärkikeino: Uusia asuntoja rakennetaan riittävästi ja elinympäristön laadusta huolehditaan

Kärkikeinolla ja sen tarkentavilla toimenpiteillä vaikutetaan kasvavan väestön mahdollisuuksiin asua alueilla, joilla on riittävät palvelut arjen toimivuuden kannalta ja eläminen on kohtuuhintaisesti. Riittävä ja monipuolinen asuntotuotanto on keskeistä seudun houkuttelevuuden ja elinvoimaisuuden kannalta. Sosioekonomisen eriytymisen ehkäisemiseksi on olennaista uuden asuntotuotannon sijoittuminen ja hintataso. Riittävästä tarjonnasta huolehtimalla voidaan vaikuttaa asuntojen hintatasoon.

MAL 2019 -suunnitelman toteuttaminen

Tavoitteiden saavuttamiseksi kuntien on tarpeen huolehtia maapolitiikan, kaavoituksen ja tontin luovutuksen keinoin riittävän, monipuolisen ja kohtuuhintaisen asuntotuotannon edellytyksistä. Valtion on puolestaan tuettava toteutusedellytyksiä.

Koska uuden rakentaminen luo pohjaa alueiden laadulliselle kehittämiselle, on tarpeen suunnata rakentamista alueille, joissa perusedellytykset arjen sujuvuudelle ovat kunnossa tai jossa

lisäkehittämisellä saadaan parannettua jo olemassa olevan väestön tilannetta. Lisärakentamisen yhteydessä voidaan pohtia, miten uusien energiatehokkaampien rakennusten rakentamisen yhteydessä voidaan parantaa jo olemassa olevan rakennuskannan energiatehokkuutta ja edistää vähäpäästöistä energiatuotantoa, sillä pelkästään uusien asuntojen energiatehokkuutta parantamalla ei rakennusten osalta päästötavoitteita saavuteta.

Tarkempi suunnittelu

Kuntien asuntopoliittiset toimenpiteet

MAL 2019 –kärkikeino: Raideliikenteeseen ja pyöräliikenteeseen vahvat panostukset, tieliikenne tavara- ja joukkoliikennelähtöisesti

Kärkikeino ja siihen liittyvät toimenpiteet luovat perustan kasvavan seudun tiivistyvälle ja verkostomaisella kaupunkirakenteelle ja liikenteen sujuvuudelle. Lähtökohtana on kävelyn, pyöräliikenteen ja joukkoliikenteen käytön lisääminen koko seudulla. Kilpailukykyinen joukkoliikenteen tarjonta on keskeistä pyrittäessä aikaansaamaan tavoitteiden mukaisia vaikutuksia ja käyttäytymismuutoksia. Niitä tarvitaan esimerkiksi päästötavoitteiden saavuttamiseksi.

Uudet investoinnit aiheuttavat pysyvien vaikutusten lisäksi rakentamisen aikaisia paikallisia ilmanlaatu- ja meluhaittoja sekä liikennejärjestelyjä ja -häiriöitä, jotka lisäävät energiankulutusta. Kun pitäydytään kehittämisessä tavara- ja joukkoliikenteen edellyttämiin investointeihin, vältetään tarpeettoman lisäkapasiteetin luomista eikä edistetä henkilöliikenteen kasvua, mikä olisi muun maussa liikenteen CO₂ -päästötavoitteiden saavuttamisen kannalta ongelmallista.

MAL 2019 -suunnitelman toteuttaminen

Joukkoliikenteen toiminnan kannalta on olennaista, että lisäpanostusta suunnataan matkaketjujen kehittämiseen ja solmupisteisiin eli matkaketjua haittaavien estevaikutusten poistamiseen.

Tarkempi suunnittelu

Jatkosuunnittelussa on tarpeen riittävän vaikutusten arvioinnin lisäksi kiinnittää huomiota riittävään meluntorjuntaan sekä rakentamisen aikaisiin haittoihin, kuten esimerkiksi pölyongelman torjuntaan. Rakentamisen suunnittelulla voidaan vähentää myös rakentamisen aikaisia häiriöitä liikenteelle. Pyöräliikenteen lisääminen edellyttää liikenneturvallisuuden vahvaa huomioimista suunnittelussa.

Vuoden 2030 jälkeinen suunnittelu

Vuoden 2030 jälkeisessä tilanteessa on tavoitteiden kannalta tärkeää raideliikenteen kehittäminen ja kytkeminen kansainvälisiin ja valtakunnallisiin raidehankkeisiin sekä maankäytön kehittämiseen. Helsingin seudun logistiikan toimivuudesta tulee huolehtia myös 2030 jälkeen.

MAL 2019 -kärkikeino: Päästöjä vähennetään liikennesuoritetta pienentävin tiemaksuin sekä ajoneuvokantaa uudistaen

Toimenpide on keskeinen päästötavoitteiden saavuttamisen ja sujuvuuden edistämisen näkökulmista. Suunnitelman tavoitteista haasteellisin on liikenteen kasvihuonekaasupäästöjen vähentämistavoite. Vuoteen 2030 mennessä pyritään luonnoksessa esitetyin toimin vähentämään liikenteen kasvihuonekaasupäästöjä 50 % vuoden 2005 tasosta. Tavoite saavutetaan, jos kaikki esitetyt toimet kyetään toteuttamaan. On kuitenkin todennäköistä, että vähennystavoitteet tiukkenevat, jolloin Helsingin seudun olisi kyettävä vähentämään päästöjään asetettuja tavoitteita enemmän. Tämä korostaa pikaista tarvetta toteuttaa esitettyjä vähennystoimia riittävän tehokkaasti.

MAL 2019 -suunnitelman toteuttaminen

Toimenpiteiden konkretisointi. Tiemaksun toteuttamisen tarkastelut.
Yhteistyö valtion kanssa teknologisen kehityksen nopeuttamiseksi.

Tarkempi suunnittelu

Tiemaksun ja pysäköinnin hinnoittelun suunnittelu

Vuoden 2030 jälkeinen suunnittelu

Varautuminen hiilineutraalisuuteen

9 Riskien tunnistaminen ja niihin varautuminen

Toimintaympäristöä tulee lähivuosikymmeninä muokkaamaan voimakkaasti yhteiskunnalliset tavoitteet (ilmastonmuutos) ja toiminnan rajoitteet (talous), väestörakenteessa tapahtuvat muutokset (ikäntyminen ja maahanmuutto), teknologian kehitys sekä näihin liittyvät muutokset työssä ja vapaa-ajan vietossa. Merkittävimmiksi tunnistettujen ilmiöiden pohjalta on valmisteltu tulevaisuuskuva vuodelle 2030, joka on ollut suunnittelun ja arvioinnin lähtökohtana MAL 2019 - tavoitteiden ohella (kuva 36).

Kaupunki tiivistyy ja siirtyy raiteille

- ❖ Kaupungistuminen jatkuu ja kaupunkirakenne tiivistyy.
- ❖ Yhä useampi matka kävellään tai pyöräillään.
- ❖ Raideyhteyksille on entistä enemmän kysyntää.
- ❖ Väestö on nykyistä iäkkäämpää ja monikulttuurisempaa.
- ❖ Työn tekemisen tavat monipuolistuvat.

Uusia rahoitustapoja ja liikennemuotoja

- ❖ Julkisen sektorin rahoitusmahdollisuudet vähenevät.
- ❖ Investointeihin ja kunnossapitoon löydetään uusia rahoitustapoja.
- ❖ Uusia liikennepalveluita kehitetään.
- ❖ Henkilöliikenteen ja logistiikan väliset raja-aidat muuttuvat.

Ilmastonmuutoksen vaikutukset realisoituvat

- ❖ Ympäristötehokkaita ratkaisuja hyödynnetään.
- ❖ Sään ääri-ilmiöt lisääntyvät.
- ❖ Häiriönhallintaa ja varautumista tehostetaan.
- ❖ Fossiilisten polttoaineiden hinnat nousevat.

Digitaalisuus on arkipäivää

- ❖ Tietoliikenneyhteydet korvaavat osan liikkumistarpeesta.
- ❖ Palvelut perustuvat ajantasaiseen tietoon.
- ❖ Eri kulkumuotoja yhdistetään saumattomasti.
- ❖ Liikenteen automatisaatio on edennyt tie- ja katuverkolle.

Kuva 36. *Tulevaisuuskuva vuodelle 2030.*

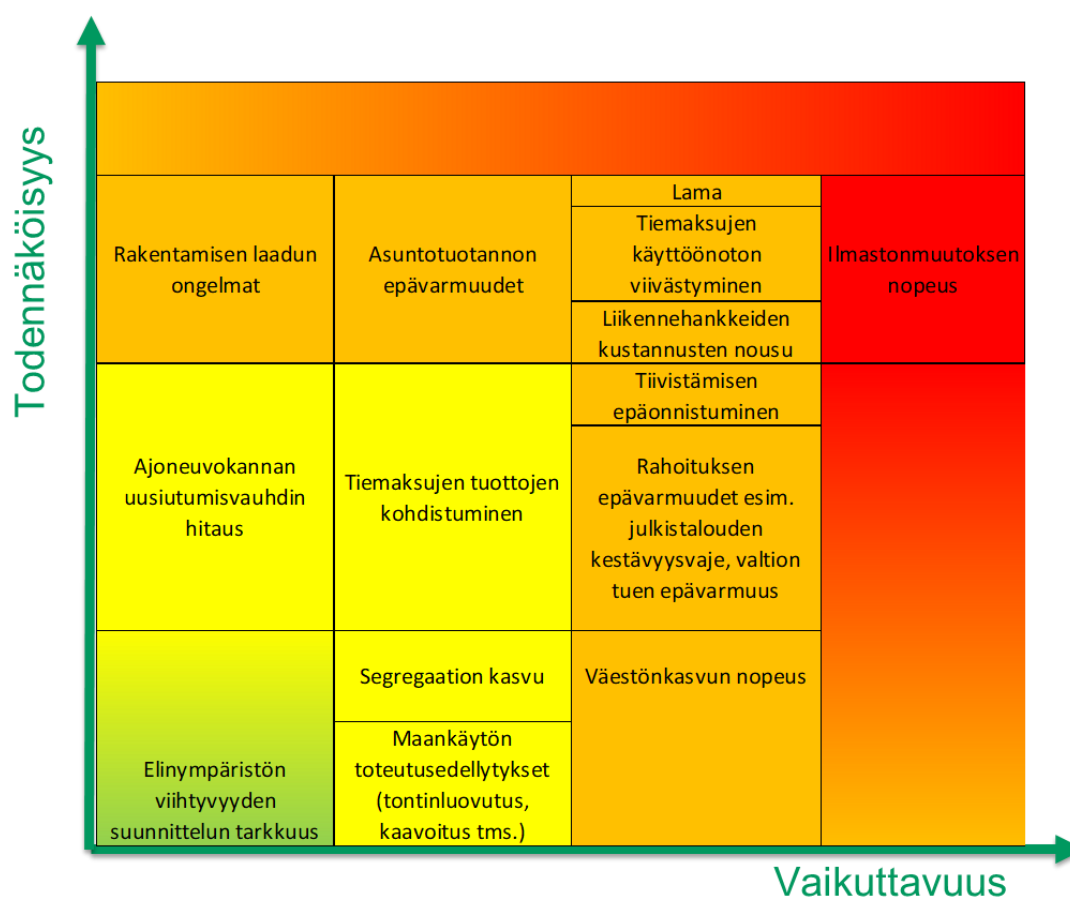
Osa tunnistetuista ja mahdollisesti myös ennakoimattomista ilmiöistä tulee toteutumaan riippumatta suunnitteluratkaisuista. Suunnittelulla pyritään kuitenkin ennakoimaan muutoksia, vastaamaan tulevaisuuden haasteisiin mahdollisimman tehokkaasti, minimoimaan riskit ja huomioimaan mahdollisuudet.

Seudun kasvu haastaa suunnittelun monella tapaa. Kasvava väestö, rahoituspohjan kehittyminen, työpaikkojen lisääntyminen ja niihin liittyvät maankäytön ja liikennejärjestelmän tarpeet lisäävät maankäyttöä ja rakentamisen tarvitsemien luonnonvarojen käyttöä. Suurin haaste seudulle ovat ilmastotavoitteet ja niiden saavuttamiseksi tarvittavat toimet rakennusten, energiatuotannon ja liikennejärjestelmän parantamiseksi. Toimia tarvitaan niin uusien rakennusten ja kulkuneuvojen energiatehokkuuden parantamiseksi ja päästöjen vähentämiseksi kuin olemassa olevankin rakenteen ja toiminnan päästöjen vähentämiseksi. Ilman ajoneuvokannan kehittymistä, liikenteen toiminnallisia muutoksia ja olemassa olevan rakennuskannan parantamista asetettua päästötavoitetta ei voida saavuttaa. Tavoitteen saavuttaminen edellyttää useiden toimijoiden tehokkaita toimenpiteitä, erityisesti nopeaa puhtaamman teknologian käyttöä ja liikenteen määrään vaikuttamista.

Haastetta suurentaa erityisesti se, että **päästöjen vähennystarve** on tutkimusten mukaan nykyisiä sitoumuksia suurempi ja uusia tiukempia päästörajoituksia peräänkuulutetaan (IPCC 2018). Siksi on todennäköistä, että seudun toimia päästöjen vähentämiseksi tulee suunnittelukaudella tehostaa

edelleen ja varautua erikseen ilmastonmuutoksen suoriin vaikutuksiin. Muutoksia on kyettävä tekemään nopeasti, sillä monet toimet vaikuttavat vasta viiveellä. Oleellista tavoitteiden saavuttamisen kannalta on suunnitelman joukkoliikennehankkeiden toteutuminen yhdessä ajoneuvoliikenteen hinnoittelu kanssa, jotka vaikuttavat tieliikenteen suoritteiden pienenemiseen ja liikennejärjestelmän rahoitukseen. Nämä toimet ovat tärkeitä niin käyttäytymismuutosten kuin riittävien investointien aikaansaamiseksi. Ajoneuvoliikenteen hinnoittelun toteuttamiseen sisältyi kuitenkin vielä epävarmuutta, ja monet vaikutukset riippuvat toteutustavasta.

Alla on listattu vaikutusten arvioinnissa tunnistettuja keskeisimpiä riskejä MAL 2019 -suunnitelman toimenpiteiden toteuttamisessa ja tavoitteiden saavuttamisessa tavoitteittain kuvattuna. Samoilla riskitekijöillä voi olla vaikutuksia kaikkiin suunnitelman tavoitteisiin eri kanavien kautta, ja ne aiheuttavat myös erilaisia kerrannaisvaikutuksia. Kuvassa 37 tunnistettujen riskien todennäköisyyttä ja vaikuttavuutta on arvioitu kokonaisuutena.



Kuva 37. Tunnistettujen riskitekijöiden vaikuttavuus ja todennäköisyys

Vähäpäästöinen: Seutu kasvaa kestävästi ja vähentää päästöjä tehokkaasti

- Jos ajoneuvokannan uusiutumismuutoksen nopeus pysyy hitaana, eivät yksikköpäästöt vähenevät toivotusti. Tämä on todennäköistä, jos ohjauskeinoja (hinnoittelu, valtion tuet ja verotus) ei muuteta, tai jos tiemaksujen käyttöönotto ja siihen liittyvä vähäpäästöisten ajoneuvojen suosiminen ei etene suunnitellusti.

- Maankäytön tiivistymiseen voi liittyä riskejä esimerkiksi kaavoituksen tai liikennehankkeiden viivästyminen liittyen. Tällöin hajaantuminen voi jatkua, autoriippuvuus säilyä korkeana, kilometrisuoritteet kasvaa ja resurssitehokkuus heikentyä.
- Yksilöllisten liikkumispalvelujen lisääntyminen voi lisätä päästöjä, jos siirtymät tulevat muusta kuin henkilöautoliikenteestä.
- Jos rakentamisen ja elinympäristön laadusta ei huolehdita riittävästi kaupunkirakennetta tiivistettäessä, on riskinä, että elinympäristön viihtyisyys heikkenee ja seudun houkuttelevuus vähenee. Tämä voi johtaa pitkällä aikajänteellä jälleen rakenteen hajaantumiseen ja resurssitehokkuuden heikkenemiseen.
- Luonnon monimuotoisuus voi heiketä, vesistöihin voi kohdistua liikaa painetta ja kulttuuriympäristöjä saatetaan menettää, ellei yhdyskuntarakennetta tiivistettäessä kiinnitetä riittävästi huomiota luontoon, vesistöihin ja kulttuuriympäristöön.
- Ilmastonmuutoksen voimakkuus ja ennakoitua nopeampi muuttuminen on riski sopeutumisen kannalta. Jos muutoksiin ei reagoita riittävän joustavasti ja nopeasti, voivat vaikutukset olla mittavia.

Houkutteleva: Kansainvälinen seutu houkuttelee yrityksiä ja asukkaita

- Asuntotuotantotavoite liittyy makrotaloudellisiin tekijöihin, jonka takia taantuma ja muut yllättävät markkinahäiriöt vaikuttaisivat suoraan asuntotuotantotavoitteen toteutumiseen.
- Asuntojen hintojen voimakas nousu suhteessa kotitalouksien odotuksiin ja käytettävissä oleviin tuloihin heikentäisi houkuttelevuutta, muuttoliikettä ja osaavan työvoiman saatavuutta. Tämä voisi muodostua talouskasvun pullonkaulaksi ja edelleen hidastaa toimenpiteiden rahoitusta ja toteuttamista.
- Asuntotuotantovauhdin ylläpito vaatii kunnilta kaavavarannon lisäksi merkittäviä investointeja, jotka nostavat tonttien luovutushintoja, vaikuttavat asuntorakennushankkeiden käynnistämiseen ja nostavat asuntojen hintoja. Kuntien ja rakennuttajien välillä oleva kytkös voi hidastaa asuntotuotantoa, seudun kasvua ja vaikuttaa suoraan julkistalouteen mm. kasvavina asumistukimenoina erityisesti nousukaudella.
- Jos alueiden tiivistäminen ja sekoittuneen kaupunkirakenteen laajentaminen kestävän liikkumisen vyöhykkeille ei toteudu suunnitellusti, voi hajautumiskehitys jatkua. Epävarmuudet liikenteen ja maankäytön kehittämisessä vaikuttaisivat monella tavalla työvoiman saavutettavuuteen, jolla saattaa olla useita kerrannaisvaikutuksia mm. joukkoliikenteen kannattavuuteen ja palvelutasoon.
- Seudun työvoiman saavutettavuus riippuu useista toimenpiteistä. Tämän takia riskit saavutettavuuden kehityksessä kasvavat sitä enemmän, mitä enemmän toimenpiteet viivästyvät. Lisäksi mitä voimakkaammin seudun väestö kasvaa, sitä enemmän toimenpiteiden toteuttamisen aloittamisen tärkeys korostuu.
- Jos tiemaksut ja pysäköintimaksut eivät toteudu luonnoksen mukaisesti, vaikuttaisi se suoraan saavutettavuuteen ruuhkasuoritteiden kasvaessa ja mahdollisuuksiin alentaa joukkoliikenteen lippuhintoja.
- Jos kaikkea tienkäyttömaksujen tuottoja ei saada kohdistettua riittävästi suunnitelmassa esitettyihin liikenteen toimenpiteisiin, vaikeuttaa se tiemaksujen

hyväksyttävyyttä. Tiemaksujen hyväksyttävyyks voi vaarantua myös, jos tienkäyttömaksujen viestinnässä epäonnistutaan.

- Julkistaloudellisen kestävyysvajeen heikkeneminen ennakoitua enemmän tai muut yllättävät julkistaloudelliset epävarmuudet vaikuttaisivat suoraan investointien aloittamiseen ja seudullisen kasvun pysähtymiseen, joka edelleen heikentäisi työvoimasaavutettavuutta ja seudun vetovoimaa.
- Valtion tuen mahdollinen suuntautuminen muihin isoihin valtakunnallisiin liikennehankkeisiin voisi aiheuttaa merkittävän riskin seudullisen houkuttelevuuden ja kilpailukyvyn kehitykselle.

Elinvoimainen: Taloudellinen tehokkuus takaa seudun kehittämisen ja toimivuuden

- Jos valtion osallistumisaste liikennehankkeissa laskee ja muodostuu nykyistä epävarmemmaksi, vaikuttaa se suoraan rahoituspohjan ennustettavuuteen, hankkeiden aloittamiseen ja heikentää suunnitelman yhteiskuntataloudellista kokonaistehokkuutta.
- Julkisen talouden haasteet kuten ikääntyvä väestö vaikuttavat valtion ja kuntien talouden kestävyteen ja edelleen luonnoksen kannalta vaadittavien toimenpiteiden rahoitukseen. Näiden lisäksi seudullisen houkuttelevuuden onnistuminen vaikuttaa väestön kasvun ja verokertymän kautta seudulliseen elinvoimaisuuteen.
- Lyhyelläkin riittävän voimakkaalla taloudellisella taantumalla voi olla merkittäviä vaikutuksia luonnoksen toteutumisen kannalta, koska se vaikuttaisi niin rahoituspohjaan, asuntotuotantoon ja liikennehankkeiden investointien aloittamiseen. Lisäksi taantumalla voisi olla vaikutuksia tiemaksujen hyväksyttävyyteen.
- Muutokset ennakoidussa työikäisen väestön kehityksessä vaikuttavat verokertymään, asuntomarkkinoihin ja joukkoliikenteen kannattavuuteen.
- Yksittäisten kuntien talouden ennustettavuus ja sykliherkkyys heikentävät alueellisten katuinvestointien rahoittamista ja niiden aloittamista, vaikka seudulliset liikenneinvestoinnit toteutuvatkin suunnitellusti.
- Jos liikennehankkeiden kustannukset nousevat (esim. rakennuskustannusten nousu, epätarkat kustannusarviot, korkojen nousu) tai hankkeet viivästyvät selvästi, on riskinä että osa liikennehankkeista jää toteutumatta. Kustannusten nousu pienentää liikennehankkeiden rahoituspohjaa ja aiheuttaa suurempia nostopaineita lippuhintoihin, vaikuttaen edelleen seudun saavutettavuuteen sekä kasautumishyötyihin.
- Jos tiemaksujen käyttöönotto ei toteudu, kasvaisivat liikenteen ruuhkasuoritteet ja osa suunnitelluista toimista jäisi todennäköisesti ilman rahoitusta, joka heikentäisi suoraan yhteiskuntataloudellista tehokkuutta.

Hyvinvoiva: Terveellinen ja turvallinen ympäristö mahdollistaa kaikille aktiivisen arjen

- Asuntotuotantotavoitteen edellytys on, että kunnat huolehtivat maapolitiikan, kaavoituksen ja tontinluovutuksen keinoin määrätietoisesti maankäytön toteutusedellytyksistä ja valtio tukee toteutusedellytyksiä. Edellä mainittujen tekijöiden epävarmuudet vaikuttaisivat negatiivisesti maankäyttöön sekä asuntotuotannon määrään ja laatuun, ja sitä kautta mm. asumisen ja työpaikkojen kasautumiseen.
- Epävarmuudet valtionavustuksissa vaikuttaisivat haitallisesti kohtuuhintaisen asumisen toteuttamiseen, ja mm. esitetyn myönteisen erityiskohtelun ohjelman käynnistämiseen.

Lisäksi valtion sitoutuminen infra-avustuksiin on keskeistä täydennysrakentamisen turvaamisessa ja uusien alueiden avaamiseksi.

- Väestönkehityksen jääminen ennustetusta ja asuntorakentamisen toteutumisen epävarmuudet voivat vaikuttaa haitallisesti alueellisen palvelutarjonnan kehitykseen. Lisäksi lähipalveluiden saavutettavuutta voi heikentää kaupunkien palvelujen keskittäminen sekä verkkokaupan lisääntymisen ja muut kaupanalan murroksen tuomat muutokset.
- Rahoituksen epävarmuudet vaikuttavat liikennehankkeiden (mm. joukkoliikennehankkeet, pyörävylien toteuttaminen) toteutumiseen ja heikentäisivät merkittävästi saavutettavuuden kehitystä. Liikennehankkeissa kuntien rahoitusmahdollisuudet ovat yksi kynnystekijä, mutta liikennehankkeiden toteutumiseen vaikuttaa erityisesti valtion rahoitus ja kustannusjaoista sopiminen.
- Joukkoliikenteen lipun hinnan alentaminen on kytköksissä tiemaksujen toteuttamiseen ja siitä saataviin tuloihin. Tiemaksun poliittinen hyväksyntä ja lakimuutoksen toteutuminen sisältävät epävarmuuksia. Jos tiemaksuja ei saada edistettyä, niin lippuhintoihin kohdistuu nousupaineita uusien liikennehankkeiden myötä.
- Liikenteen lähipäästöille altistuminen ja liikenneturvallisuus riippuvat siitä, kuinka sähköautojen ja muiden vähäpäästöisten teknologioiden tukeminen etenee sekä saadaanko tiemaksut otettua käyttöön. Jos nämä eivät toteudu, jäävät positiiviset terveysvaikutukset selvästi luonnoksessa esitettyä pienemmiksi.
- Tieliikenteen hiukaspäästöt ovat riski hyvinvoinnille myös vähäpäästöisen teknologian lisääntyessä, jos kilometrisuoritetta ei saada hillittyä suunnitellusti.
- Yksilöllisten liikkumispalvelujen lisääntymisellä saattaa olla vaikutusta kaupunkitilan käyttöön ja viihtyvyyteen.
- Matkaketjujen alku- ja loppupäiden hoitaminen uusilla liikkumispalveluilla voi vähentää kävelyä ja pyöräilyä ja siten myönteisiä terveysvaikutuksia.
- Osa luonnoksen toimenpiteistä elinympäristön viihtyvyyteen ja segregaatioon liittyen ovat vielä hyvin yleisiä ja vaatii paljon jatkosuunnittelulta. Tämä vaatii aktiivista kehittämistä ja toteuttamista riittävin resurssein. Esimerkiksi myönteisen erityiskohtelun ohjelma, asumisen korkeasta tasosta ja viheralueiden riittävydestä huolehtiminen, asukkaiden osallisuudesta ja yhteisöllisyydestä huolehtiminen ja korjausrakentamisen avustukset.
- Maahanmuuton voimakas kasvu voi vaikuttaa negatiivisesti segregaatioon, jos esimerkiksi turvapaikanhakijoita muuttaa paljon ennestään maahanmuuttajavaltaisille alueille.
- Kestävien kulkutapojen yleistymisen ja niiden kansanterveydelliset hyödyt ovat osittain toimenpiteiden positiivisia ulkoisvaikutuksia ja ne riippuvat pitkälti joukkoliikennehankkeiden, pyörävylien ja asemanseutujen parantamistoimenpiteiden toteutumisesta sekä tiemaksujen ja pysäköinnin hinnoittelun toteutumisesta. Vaikutukset riippuvat investointien toteutumisesta.
- Julkisen talouden epävarmuudet voivat heijastua arjen turvallisuuteen monin tavoin. Tällöin on vaarana, että esimerkiksi investointeja meluntorjuntaan ja liikenneturvallisuuteen ei toteuteta, vaikka nämä ovat seudun asukkaiden arjen kannalta ensiarvoisia.
- Ilmaston muuttuminen voi vaikuttaa eri kulkutapojen houkuttelevuuteen, esimerkiksi lumeton pimeä aika sekä sään ääri-ilmiöt tulevat lisääntymään. Kulkutapamuutosten ennakointi on hankalaa ja vaikutusten arviointi sisältää epävarmuuksia

10 Miten 2050 suunnitelma vaikuttaa?

2050 vuoden suunnitelman toimenpiteet tukevat MAL 2019 -vision ja -tavoitteiden saavuttamista, mutta erityisesti kasvihuonekaasupäästöjen vähentämistavoite edellyttää vähennystoimien voimakasta käyttöä ja toimien aloittamista välittömästi, kuten vuoden 2030 suunnitelmassa on ehdotettu. Koska rakenteelliset toimet vaikuttavat hitaasti ja vaikuttavuus kasvaa pitkällä aikavälillä, on tärkeää, että toiminnallisiin muutoksiin, joilla päästöihin voidaan vaikuttaa, kiinnitetään riittävästi huomiota. On erittäin todennäköistä, että hiilineutraalisuustavoitteen saavuttaminen edellyttää päästöjen kompensointia ja hiilinielujen kasvattamista, kuten suunnitelmassa on ehdotettu. 2050 suunnittelussa tunnistetut toimenpiteet ovat strategisesti merkittäviä seudun kehitysten kannalta vuoden 2030 jälkeistä aikaa ajatellen ja toimintaympäristön muutos huomioiden.

Toimenpiteet ovat jatkumoa vuoden 2030 suunnitelman päälinjauksille. Seudun tavoitteiden kannalta merkittäviä asioita ovat etenkin seudun kasvun ohjaaminen ja liikenneverkon, erityisesti raideverkon kehittäminen niin, että seudullinen, valtakunnallinen ja kansainvälinen saavutettavuus tukevat asetettuja tavoitteita, ja henkilöautoliikenteen kasvua saadaan hillittyä riittävästi. Keinot, joilla uusi maankäyttö sijoitetaan tiivistävästi ja kestävästi, tukevat MAL-tavoitteita myös vuoden 2030 jälkeen. Raidevision ja sen toteuttamispolun laadinta yhdessä maankäytön kehittämisen kanssa luo edellytykset MAL-tavoitteiden mukaiseen etenemiseen ja liikennehankkeiden valintaan 2050 -suunnittelussa. Jatkosuunnittelussa on tarpeen kiinnittää huomiota siihen, millaisella yhteistyöllä ja toimintamalleilla MAL-yhteistyön lisäksi voidaan edistää toimien, kuten esimerkiksi uusien palveluiden ja teknologioiden hyödyntämistä.

Kriittisiä asioita vuoden 2030 jälkeen, joihin tulee varautua ja luoda suunnittelulla valmiutta jo nyt, ovat ilmastonmuutoksen hillinnän ja hiilineutraalisuuden toteuttaminen kaikilla kaupunkisuunnitteluun vaikuttavilla aloilla, ennakoitua suuremman väestönkasvun mahdollisuus ja sosiaalisten muutosten hallinta, teknologinen ja palvelukehitys sekä sään ääri-ilmiöihin sopeutuminen.

Vuoden 2050 suunnitelmaa on arvioitu MAL-vision ja MAL -tavoitteiden saavuttamisen, arviointiohjelman arviointikehikon teemojen, MAL 2019 -ilmiöt ja skenaariot -selvityksen muutostekijöiden aiheuttamien riskien ja mahdollisuuksien näkökulmasta. Lisäksi suunnitelmaa on peilattu Uusimaa kaavan 2050 energia- ja ilmastoasioiden taustaselvitykseen.

Strategisesti tärkeitä muutostekijöitä ovat:

- kaupungistumisen jatkuminen ja rakenteen tiivistyminen
- kestävien kulkutapojen kysynnän lisääntyminen
- liikenteen automatisaatio
- väestön ikääntyminen ja monikulttuurisuus
- työn tekemistapojen monipuolistuminen
- uusien liikennepalveluiden kehittäminen sekä henkilöliikenteen ja logistiikan rajaitojen muutos
- ympäristötehokkaiden ratkaisujen hyödyntäminen
- fossiilisten polttoaineiden hinnan nousu
- sään ääri-ilmiöiden lisääntyminen

Vuosien 2030-2050 suunnittelu lähtee samoista lähtökohdista ja tavoitteista kuin vuoden 2030 suunnittelu. Haasteellisin suunnitelman tavoitteista on kasvihuonekaasupäästöjen vähentämistavoite. Vuoteen 2030 mennessä pyritään luonnoksessa esitetyn toimin vähentämään liikenteen kasvihuonekaasupäästöjä 50 % vuoden 2005 tasosta. Tavoite saavutetaan, jos kaikki esitetyt toimet kyetään toteuttamaan. Vuoteen 2050 mennessä on suunnittelulle asetettu tavoitteeksi, että liikenteen päästöissä saavutettaisiin lähes nollassa, ja muuten päästäisiin hiilineutraalisuuteen. Voidaan kuitenkin kysyä, onko vähennysnopeus riittävä, kun otetaan huomioon kansallinen pyrkimys hiilineutraalisuuteen jo vuonna 2045 sekä Uudenmaan maakunnan ja useiden Helsingin seudun kuntien pyrkimys hiilineutraaliksi jo vuoteen 2035 mennessä. Vähennystavoitteen riittävyyttä on myös tarpeen pohtia uusimpien tutkimustulosten perusteella (IPCC 2018). Tutkimusten mukaan teollisuusmaiden tulisi vähentää päästöjään huomattavasti nopeammin kuin mitä Pariisin ilmastopöytäkirjassa (2015) on sitouduttu, jotta ilmaston lämpeneminen voitaisiin rajoittaa 1,5 asteeseen. Suomen valtio on sitoutunut Pariisin ilmastopöytäkirjan myötä EU:n päästörajoituksiin. Ehdotus Suomen päästövähennykseksi vuonna 2030 on -39% verrattuna vuoden 2005 tasoon.

Onkin siis todennäköistä, että vähennystavoitteet tiukkenevat jo ennen vuotta 2050 ja Helsingin seudun on kyettävä vähentämään päästöjään asetettuja tavoitteita nopeammin. Tämä korostaa pikaista tarvetta toteuttaa esitetyt vähennystoimia riittävän tehokkaasti.

Toimenpiteiden tehostamista tarvitaan myös kestävien kulkutapojen edistämiseksi ja pyrittäessä sijoittamaan asuntoja ja työpaikkoja kestävästi liikuttamiseen vyöhykkeille. Vaikka vuoteen 2030 mennessä ollaan edetty oikeaan suuntaan, ei kestävien kulkumuotojen osuudelle asetettua tavoitetta (kestävien kulkutapojen osuus seudun kulkutapajakaumasta on vähintään 70%) saavuteta tuohon vuoteen mennessä. Tämä heikentää osaltaan myös kasvihuonekaasupäästöjen vähennystavoitteen saavuttamista.

Koska luonnoksen avulla saavutetaan lähes kaikki asetetut tavoitetasot, on perusteltua, että vuosien 2030- 2050 suunnitelma jatkaa vuoden 2030 suunnitelman peruslinjoja:

- Kasvihuonekaasupäästöjä leikataan vuoden 2030 tasosta maankäytön ja liikenteen suunnittelulla, taloudellisten ohjauskeinojen avulla, uusia palveluita ja teknologioita kehittämällä ja hyödyntämällä, ruoan ja energian lähituotannolla, päästöjen kompensoinnilla sekä hiilinielulla.
- Uusi maankäyttö sijoitetaan tiivistävästi ja kestävästi ensisijaisille kehittämissuunnitelmoille ja niiden täydentymisalueille. Mahdollisia laajentumisalueita otetaan käyttöön, mikäli alueen edellytyksenä olevasta liikenneinvestoinnista on sitova päätös.
- Varmistetaan, että seudun asuntotuotanto on riittävää kasvavan väestön tarpeisiin ja mahdollistaa laadukkaan asumisen kaikille väestöryhmille.
- Liikennejärjestelmää kehitetään kestäviin kulkumuotoihin pohjautuvaksi muodostamalla koko seudulle pitkän aikavälin raidevisio sekä sen toteuttamispolku. Joukkoliikenne integroidaan kokonaisuutena juna- ja metroverkosta alkaen.

Näiden toimien lisäksi vaikutusten arvioinnissa on otettu huomioon suunnitelmassa esitetyt tarkentavat toimet, jotka konkretisoivat hieman toteutusta. Koska kyseessä ovat vuodet 2030-2050, eikä toimien suuruusluokkaa ole esitetty, arvioinnissa pysytään yleispiirteisellä tasolla ja nostetaan esiin toimien tavoitteidenmukaisuus ja merkittävyys tavoitteiden kannalta. Monet toimenpiteet vaikuttavat usean eri tavoitteen saavuttamiseen. Toimet ovat myös kytkennässä

toisiinsa. Siksi arvioinnissa tarkastellaan toisiinsa liittyviä toimia yhdessä eri tavoitteiden saavuttamisen näkökulmasta.

Maankäytön sijoittaminen tiivistävästi

Maankäytön sijoittaminen tiivistävästi tukee liikkumistarpeen vähentämistä ja kestävien liikkumismuotojen kilpailukykyä sekä luo suotuisia puitteita elinkeinoelämän toiminnalle ja elämäntapojen kestävyydelle.

Maankäytön sijoittaminen tiivistävästi ensisijaisille kehittämisvyöhykkeille ja kestävillä kulkutavoilla hyvin saavutettavaksi tukee liikkumistarpeen vähentämistä ja kestävien liikkumismuotojen kilpailukykyä sekä luo suotuisia puitteita elinkeinoelämän toiminnalle ja elämäntapojen kestävyydelle. Toimenpiteet ottavat huomioon kaupungistumiskehityksen jatkumisen vuoden 2030 jälkeen ja kestävien liikkumismuotojen kysynnän lisääntymisen. Lisäksi toimilla tuetaan kasvihuonekaasupäästöjen vähentämistä. Toimet tukevat eheää yhdyskuntarakennetta, mikä vähentää liikennetarvetta. Toimet tukevat myös yhteiskunnan toimivuutta tilanteessa, missä fossiilisten polttoaineiden hinta nousisi. Rakenteen tiivistymisellä on positiivisia vaikutuksia myös julkistalouteen, kun ylläpidettävä infra tai esimerkiksi joukkoliikenteen tarjoaminen on aiempaa tehokkaampaa asukasta kohden. Kun rakentamista keskitetään rajallisille alueille ja täydennetään vajaasti rakennettuja alueita, vähennetään infran rakentamistarvetta. Seudulla on tällöin paremmat mahdollisuudet säilyttää yhtenäisiä luonto- ja maisema-alueita sekä luoda edellytykset viheralueiden hiilinielujen säilymiselle.

Vuoden 2050 suunnitelmassa ei ole erikseen mainittu toimia, joilla vaikutettaisiin rakennusten energiankulutukseen tai fossiilisten polttoaineiden korvaamiseen uusiutuvilla tai vähäpäästöisillä energialähteillä. Vuoden 2030 suunnitelmassa sen sijaan rakennusten energiatehokkuutta parannetaan olemassa olevassa asutokannassa mm. peruskorjausten yhteydessä tehtävillä energiasaneerauksilla. Uudistuotannon energiatehokkuus varmistetaan lainsäädännöllä ja tukemalla lakia kunnianhimoisempia innovatiivisia kokeiluja. Lisäksi kehitetään ja hyödynnetään kestäviä energiatuotannon ratkaisuja (mm. paikalliset ja uudistuvan energiantuotannon ratkaisut). Koska kaikkia toimenpiteitä ei todennäköisesti kyetä tekemään runsaan 10 vuoden kuluessa, työ jatkuu suunnittelukaudella 2030-2050 ilmastotavoitteiden ohjaamana.

Kestävien kulkutapojen kysyntään vastaaminen

Kestävien kulkutapojen kysyntään vastaaminen edellyttää joukko- ja pyöräliikenteen infraa ja palveluita sekä kestävien kulkumuotojen yhteen toimivuutta.

Kestävien kulkutapojen kysyntään vastaaminen edellyttää luonnoksessa esitettyjä lisätoimia: joukko- ja pyöräliikenteen infraa ja palveluita sekä kestävien kulkumuotojen yhteen toimivuuden parantamista muun muassa solmupisteitä parantamalla ja informaatio-ohjauksella. Niillä edistetään yhtenäisesti toimivan seudun ja sujuvien matkaketjujen syntymistä. Sujuvia matkaketjuja tarvitaan, jotta raideliikenteen lisäämisen myötä syntynyttä joukkoliikenteen verkostomaisuutta voidaan edelleen kehittää. Matkaketjut mahdollistavat MAL-vision mukaisten omailmeisten keskusten verkoston rakentumisen ja turvaavat työmatkat myös kauempana raideliikenteestä. Matkaketjujen sujuvoittamiseksi tarvitaan vaihtojen parantamista paitsi metron ja junan, myös bussiliikenteen sekä tulevaisuudessa syntyvien ja vähitellen teknologian kehittymisen myötä lisääntyvien uusien liikennepalveluiden välillä. Matkaketjujen sujuvuus on tärkeää, koska vaihdollisten yhteyksien määrä todennäköisesti nousee. Toimenpiteillä on monipuolisia positiivisia

vaikutuksia saavutettavuuteen, liikkumismahdollisuuksiin ja arjen sujuvuuteen, mutta vaikutusten voimakkuus riippuu vahvasti siitä, millä tavoin ja millaisin resurssein toimenpiteitä toteutetaan.

Raideinvestoinnit ja joukkoliikenteen integrointi

Suunnitellut raideinvestoinnit ja joukkoliikenteen integrointi tukevat arjen sujuvuutta sekä sisäistä ja ulkoista saavutettavuutta.

Suunnitellut raideinvestoinnit ja joukkoliikenteen integrointi kokonaisuutena -myös poikittaisin yhteyksin- luovat perustan verkostomaisuuden edelleen kehittymiselle ja raideliikenteen kapasiteetin riittävyydelle seudun kasvaessa ja asutuksen tiivistyessä. Nämä toimet tukevat arjen sujuvuutta sekä sisäistä ja ulkoista saavutettavuutta. Verkostomaisuudella on suuri vaikutus seudun kilpailukyvyille ja elinkeinoelämälle, sillä uusien sujuvien yhteyksien kautta työvoiman saavutettavuus paranee. Joukkoliikenteen integroinnin lisäksi ajoneuvoliikenteen hinnoittelulla vähennetään liikenteen määrää ja vaikutetaan sen ajoittumiseen. Tehdyissä laskelmissa sen merkitys sujuvuuden ja tavoitteiden saavuttamisen kannalta on merkittävä.

Palvelujen ja teknologioiden kehittäminen ja hyödyntäminen

Palvelujen ja teknologioiden kehittämisellä ja hyödyntämisellä vaikutetaan työmatkoihin, asiointi- ja ostosmatkoihin sekä kuljetustarpeen syntyyn.

Vaikka työn tekemisen tavat monipuolistuvat ja osa työhön liittyvästä liikkumistarpeesta korvaantuu tietoliikenneyhteyksillä, hyvä saavutettavuus ja toimintojen kasaantuminen ovat jatkossakin tärkeitä elinkeinoelämän toiminnalle. Työn tekemisen muutosten vaikutukset liikkumistarpeisiin ja liikennemääriin on vaikeasti arvioitavissa. Osaltaan muutos vaikuttanee ruuhkahuippuja tasoittavasti. On kuitenkin huomion arvoista, että jo nyt valtaosa liikkumisesta on muuta kuin työmatkaliikennettä. Suunnitelma sisältääkin toimia, joilla **palvelujen ja teknologioiden kehittämisellä ja hyödyntämisellä** vaikutetaan asiointi- ja ostosmatkoihin ja kuljetustarpeen syntyyn. Myös liikennevirtaa ja kuljetuksia pyritään optimoimaan. Keskeisen tie- ja katuverkon tulee mahdollistaa automaattiajaminen sekä muut turvallisuutta ja ympäristöä merkittävästi parantavat ratkaisut. Liikenteen automatisaatio ja siihen varautuminen etenee jo, mutta automaattiajamisen on arvioitu lisääntyvän merkittävästi 2030-luvulla ja sen jälkeen. Teema tulee ottaa huomioon kaikessa liikenteen suunnittelussa, ja pitää huolta, että muutokset vievät liikennejärjestelmää entistä kestävämpään suuntaan.

Liikenteen ja maankäytön yhteensovitettu suunnittelu

Liikenteen ja maankäytön yhteensovitettu suunnittelu mahdollistaa kasaantumisesta saatavia hyötyjä ja tehostaa olemassa olevan kapasiteetin hyödyntämistä.

Seudun taloudellisen tehokkuuden kannalta tärkeitä ovat esitetyt toimet **liikenteen ja maankäytön yhteensovitetusta suunnittelusta** sekä uuden maankäytön tiivistämisestä. Ne mahdollistavat kasaantumisesta saatavia hyötyjä ja olemassa olevan kapasiteetin hyödyntämistä. Kapasiteetin hyödyntämistä tukevat myös toimet, joilla liikennevirtaa ja kuljetuksia optimoidaan. Taloudellista tehokkuutta parantavat toimet, joilla lisätään työmarkkinoiden toimivuutta. Esimerkiksi saavutettavuus paranee, kun raideliikennettä ja matkaketjujen toimivuutta kehitetään. Seudun

toimivuuden takaamiseksi myös jatkossa tarvitaan seudun kasvun ohjaamista kestävästä liikkumisen vyöhykkeille ja liikennemäärien hallintaa. Suunnitelmassa näihin pyritään vaikuttamaan muun muassa ajoneuvoliikenteen hinnoittelulla.

Raidevisio ja toteuttamispolku

Pitkän aikavälin raidevisio ja toteuttamispolku luovat pohjan seudun sisäisen ja ulkoisen saavutettavuuden kehittämiseksi.

Taloudellisen ohjauksen tueksi tarvitaan tarjontaa, joka voi luoda kilpailukykyisen ja kestävästä vaihtoehdon oman auton käytölle. Keskeisen rungon tarjonnalle muodostaa raideliikenne, mutta miten sitä eri alueilla täydennetään ja mitkä ovat toteuttamispolut siirryttäessä siihen eri alueilla, vaatii lisäpohdintaa. Onkin ehdotetun mukaisesti tarpeen luoda **pitkän aikavälin raidevisio ja toteuttamispolku**, jotka luovat pohjan seudun sisäisen ja ulkoisen saavutettavuuden kehittämiseksi sekä mahdollisuuden omalle liikenteelle.

Raidevisio ja toteuttamispolku ovat myös tarpeen, jotta tulevaisuudessa voidaan ohjata **seudun keskukseen suuntautuva työmatkaliikenne raiteille** vaarantamatta arjen sujuvuutta. Tarvitaan myös kokonaiskuva nopeiden säteittäisten yhteyksien ja niitä täydentävien poikittaisten yhteyksien kehittämisestä. Lisäksi seudullisten raideyhteyksien kehittäminen on tarpeen liittää seudun kilpailukykyyn kannalta oleellisiin valtakunnallisiin ja kansainvälisiin yhteyksiin niin, että noista yhteyksistä saadaan seudulle mahdollisimman suuri vaikuttavuus. **Nopeat junayhteydet** vaikuttavat seudun laajenemissuuntiin ja siihen, millä aikavälillä hankkeet on tarkoituksenmukaista toteuttaa, jotta saadaan riittävä asukastiheys palvelujen käyttäjiksi. Vision määrittelyssä on tarpeen jatkaa tiivistä MAL-yhteistyötä ja muodostaa siinä seudun ja valtion yhteinen näkemys riittävän kunnianhimoisesta mutta realistisesta raideliikenteen verkosta. Raideyhteyksien kehittäminen on tärkeää kaikkien valmistelutyön aikana esiin nousseiden skenaarioiden näkökulmasta (MAL 2019-ilmioit ja skenaariot):

- Jos kasvu jatkuu nykytahtiin ja suurin osa kasvusta on muuttoliikettä muualta Suomesta sekä maahanmuuttoa (Jatkumo), muodostuvat yhteydet muualle Suomeen ja seudun kasvun hallinta ja suunta tärkeäksi.
- Jos teknologinen kehitys nopeutuu ja rakennetaan huippunopeat raideyhteydet (Tesla), on olennaista tarkastella valtakunnallisen ja seudullisen raideliikenteen yhdistämistä ja muuta liikennejärjestelmän kokonaisuutta sekä uusien liikennepalveluiden roolia siinä.
- Jos väestö ikääntyy ja elämäntavoissa korostuu työn, vapaa-ajan ja harrastamisen kytkytymien toisiinsa (Toukola), korostuvat tarkasteluissa keskustusten kehittäminen, palvelut ja niiden väliset yhteydet sekä verkoston toimivuus.
- Jos taas väestön kasvu on ennakoitua suurempaa (Blade Runner), tarjoaa raideliikenteeseen perustuva kokonaisuus tehokkaimman ratkaisun kasvavalle liikkumistarpeelle ja pohjan riittävälle asuntotuotannolle hyvin saavutettavissa olevilla alueilla.

Seudun väestön kasvun suuntaamiseksi ja houkuttelevuuden turvaamiseksi tarvitaan näkemystä, miten jatketaan maankäytön kehittämistä tulevaisuudessa ja miten seudun laajentuminen kannattaa toteuttaa, jotta tavoitteet saavutetaan ja eri muutostekijöiden vaikutukset otetaan huomioon. Tavoitteiden, erityisesti liikenteen päästöjen vähentämistavoitteiden kannalta on oleellista, että **uusialueita** otetaan käyttöön vain, mikäli alueen edellytyksenä oleva liikenneinvestointi todella tehdään. Vuoden 2030 tilanteessa laajentumisalueiden asukastiheydet eivät tue kannattavan

joukkoliikenteen toimintaedellytyksiä eivätkä palvelujen muodostumista lähelle asumista. Samalla seudulla on alueita, joilla on joukkoliikenteen järjestämisen kannalta hyvä asukastiheys, mutta joukkoliikenteen palvelutaso ei kuitenkaan riitä houkuttelemaan käyttäjiä. On tarpeen kytkeä **asuminen ja joukkoliikenteen kehittäminen** toisiinsa tavoitteiden saavuttamiseksi sekä kasvihuonekaasujen vähentämisessä että maankäytön tiivistämisessä. Yhteinen kehittäminen antaa pohjan **maankäytön laajentumisalueiden hyödyntämiselle ja on keskeinen tehtäessä suuria kynnysinvestointeja seudun kasvaessa.**

Resurssi- ja ekotehokkuus

Resurssi- ja ekotehokkuuden näkökulmasta on hyvä täydentää vajaasti rakennettuja asemanseutuja ja keskuksia sekä tehostaa maankäyttöä olemassa olevien ratojen varrella.

Ennen uusien raideyhteyksien rakentamista on resurssi- ja ekotehokkuuden näkökulmasta hyvä **pitäytyä rakentamisessa vajaasti rakennettujen asemanseutujen ja keskusten täydentämisessä sekä rakentaa uusia asemia ja maankäyttöä olemassa olevien ratojen varrella.** Lisärakentaminen luo mahdollisuuksia alueen kokonaisuuden kehittämiseksi. Kehittämisen yhteydessä alueelle saadaan lisäpanosta, jolloin voidaan huolehtia alueen turvallisuudesta ja viihtyisyydestä. Siten alue säilyy houkuttelevana työpaikkojen, asukkaiden ja palveluiden sijoittumiselle.

Keskuksat ja joukkoliikenteen solmukohtat ovat houkuttelevia palveluiden sijoittumiskohteita jo nyt. Suunnitelmassa **vähittäiskauppaa ja palveluja ohjataan keskuksiin ja joukkoliikenteen solmukohtiin.** Näin ihmisten on mahdollista saada palvelut läheltä kävely- ja pyöräilyetäisyydeltä sekä osana matkaketjuja, millä on merkitystä arjen sujuvuuden ja päästötavoitteen kannalta. Kuitenkin on tärkeää huolehtia muuallakin seudulla riittävästä asukastiheydestä, jotta lähipalveluja on saatavissa, eikä palveluiden keskittyminen johda etäisyyksien ja liikkumistarpeen kasvuun. Palvelujen saavutettavuus ja joukkoliikenteen palvelutason kehittäminen ovat erityisen tärkeitä eriytymisuhan alla oleville alueille, mutta myös alueen ikääntyvälle väestölle. Seudun houkuttelevuuden ja eriytymiskehityksen estämiseksi on ehdotettu **asuntotuotannon riittävydestä huolehtiminen** keskeinen toimenpide samoin kuin **joukkoliikennehankkeiden kohdistaminen eriytymisuhan alla oleville alueille.** Toimet parantavat alueiden saavutettavuutta. Kun lisäksi huolehditaan suunnitelman mukaisesti elinympäristön ja asuntokannan laadusta, lisätään alueiden houkuttelevuutta kaikille väestöryhmille. Näin menetellen vaikutetaan alueiden välisiin eroihin ja ehkäistään MAL-suunnittelun käytössä olevin keinoin sosiaalista eriytymistä.

Hiilineutraalisuus

Hiilineutraalisuuden saavuttaminen edellyttää maankäytön ja liikenteen suunnittelun lisäksi teknologisten mahdollisuuksien täyttämistä, liikkumistapoihin vaikuttamista sekä energiatehokkaiden palveluiden kehittämistä.

Edellä olevat toimenpiteet, joilla yhdyskuntarakennetta eheytetään ja kestävien liikennemuotojen erityisesti raideliikenteen, kävelyn ja pyöräilyn liikenteen osuutta liikkumisessa kasvatetaan muun muassa infra ja matkaketjujen toimivuutta parantamalla, ovat **tärkeitä**

kasvihuonekaasupäästöjen vähentämisen kannalta. Maankäytön ja liikenteen suunnittelulla voidaan oleellisesti vaikuttaa liikennetarpeen syntyyn sekä kestävien liikennemuotojen käyttöön pidemmällä aikavälillä. Myös **uusia teknologioita ja palveluja hyödyntämällä** voidaan vähitellen vaikuttaa ihmisten liikkumiseen ja kuljetuksiin. Haaste on kuitenkin suuri, sillä vuoteen 2050 mennessä on kunnissa ja seudulla asetettu tavoitteeksi hiilineutraalisuus ja esimerkiksi maankäytön keinot vaikuttavat hitaasti. Tavoitteen saavuttamiseksi tarvitaankin toimia välittömästi, kuten vuoden 2030 suunnitelmassa on esitetty. Lisäksi liikennesuoritetta lisäävien päätösten tekemistä tulee välttää, ellei toimi ole jostain muusta erittäin hyvin perustellusta syystä tarpeen tehdä.

Hiilineutraalisuuden saavuttaminen edellyttää maankäytön ja liikenteen suunnittelun lisäksi teknologisten mahdollisuuksien täyttä hyödyntämistä, liikkumistapoihin vaikuttamista sekä energiatehokkaiden palveluiden kehittämistä. Hiilivapaan tai vähähiilisen käyttövoiman, erityisesti sähkön hyödyntäminen sekä erilaiset edistämiskeinot, joilla vaikutetaan liikkumisen tarpeeseen (palveluiden saamiseen) ja liikkumisvalintoihin, ovat kaikki tarpeen tavoitteen saavuttamiseksi. **Haasteena on saada oikean suuntaisten toimien voimakkuus riittäväksi tavoitteiden saavuttamisen kannalta.** Taloudellisen ohjauksen merkitys on siinä suuri. Muutoksen suuruuden vuoksi tarvitaan niin kepejä kuin porkkanoitakin. Vuonna 2030 on hyvässä lykyssä saavutettu vasta puolet liikenteen vähennystavoitteesta. Vaikka kahdenkymmenen vuoden aika (2030-2050) periaatteessa riittäisi uuden ajoneuvoteknologian vakiintumiseen, muun muassa siirtymiseen lähes hiilettömään käyttövoimaan, tehdyt kansalliset arviot päästökehityksestä eivät tue näin nopeaa kehittymistä. Siksi esitys **vähäpäästöisten teknologioiden tukemisesta** osaltaan on tarpeen kehityksen nopeuttamiseksi.

Uusien palvelujen kehittäminen ja teknologioiden hyödyntäminen ovat keskeisessä roolissa niin liikenteen kuin rakennustenkin energiankulutusta ja päästöjä vähennettäessä. MAL-suunnittelun keinot toimien toteutuksessa ovat rajalliset, mutta on tärkeää tunnistaa keinoja, joita seutu tarvitsee tavoitteeseen päästäkseen, jotta näitä keinoja voidaan edistää muissa yhteyksissä riittävästi. Puhtaamman teknologian nopea käyttöönotto edellyttää lainsäädännön kehittämistä ja taloudellista tukea, kuten verotusta, hankinta- ja muuntotukea. Taloudellisen ohjauksen suuruudesta ja muista toimenpiteistä lähivuosina saataneen suuntaa liikenteen ilmastopolitiikan työryhmän loppuraportissa joulukuussa 2018. Taloudellisen ohjauksen merkitys on luonnoksessa tunnistettu. Siinä esitetään taloudellisen ohjauksen keinoja, joilla vaikutetaan liikenteen määrään, kulkumuotojen valintaan ja puhtaamman teknologian käyttöön. Hinnoittelun määrä ja kohdennusta säädetään vaikutusten perusteella. Kuntien yhteistyöllä ja niiden maankäytön ja liikenteen suunnittelulla sekä muutosta tukevalla taloudellisella ohjauksella voidaan nopeuttaa teknologioiden käyttöönottoa. Kuitenkin päätös teknologian käyttöönotosta jää pitkälle yksityisten kansalaisten ja yritysten vastuulle. Jatkototeutuksessa onkin tarpeen etsiä toimintatapoja, joilla eri toimijoiden yhteistyöllä voitaisiin nopeuttaa vähennyskehitystä.

Raideliikenteen edelleen kehittäminen on tärkeä keino kasvihuonekaasupäästöjen vähentämisessä kasvavalla seudulla. Esitettyjen raidevision ja toimenpidepolun avulla voidaan etsiä seudun kehitykseen sopivaa mahdollisimman kattavaa raideliikenneverkkoa, lisätä kapasiteettia ja sovittaa maankäyttöä sen kanssa yhteen. Näin saadaan uusia alueita kestävästi liikenteen piiriin ja mahdollistetaan autoriippumattomuus, mikä on tarpeen varsinkin, jos väestön kasvu seudulla on odotettua suurempaa. Raideliikenteen kehittämistä puoltaa sen vähäpäästöisyyden lisäksi se, että raideliikenteen varrella asuvien autonomistus on selvästi vähäisempää kuin muualla seudulla.

Vuosien 2030-2050 suunnittelu perustuu tilanteeseen, joka muodostuu erilaisten muutostekijöiden ja toteutettujen toimien yhteisvaikutuksena. Kun arvioidaan seudun tilannetta yli 30 vuoden päähän, monet tekijät voivat muuttua ja niiden vaikutusta on vaikea arvioida. Koska maankäytön ja liikennejärjestelmän kehittäminen vaikuttavat vähitellen, on tärkeää muodostaa systemaattinen ja jatkuva toimintalinja, jolla edetään niin, että voidaan saavuttaa ne tavoitteet, jotka tiedetään olevan relevantteja tulevaisuudessakin. Vuoden 2030 suunnitelma ja vuosien 2030-2050 toimet muodostavat tällaisen jatkumon. Tiedetään, että kasvihuonekaasupäästöjen vähentäminen ja ilmastonmuutokseen sopeutuminen ovat relevantteja kysymyksiä koko tämän vuosisadan. Asuntotuotannon riittävyys ja laadukkuus sekä kestävä liikuminen edistäminen ja siihen liittyen uuden maankäytön sijoittaminen tiiviisti ja kestävästi ovat kaikkien MAL-tavoitteiden näkökulmasta keskeisiä. Tavoitteena on, että seutu olisi houkutteleva, elinvoimainen ja hyvinvoiva, ihmisten arki sujuisi, eläminen olisi terveellistä ja turvallista, eikä alueiden eriytyminen kasvaisi. MAL-suunnittelu yhteistyö antaa mahdollisuuden tarkastella eri tavoitteiden saavuttamista ja toimenpiteistä muodostuvaa kokonaisuutta sekä mukautua toimintaympäristön muutoksiin. Yhteistyötä tarvitaan jatkossa monien toimien konkreettisessa toteutuksessa.



11 Suunnitelman toteuttaminen ja seuranta

Suunnitelman toteuttaminen

MAL 2019 -suunnitelmassa pyritään realistiseen ja konkreettiseen tavoitevuoteen 2030 tähtäävään toimenpiteiden suunnitteluun ja toteuttamiseen. Suunnitelmassa määritetään tavoitteiden saavuttamista palveleva maankäytön ja asumisen kehittäminen sekä niitä tukevat liikennejärjestelmän toimenpiteet. Suunnitelman pohjalta valmistellaan ja solmitaan vuoden 2019 aikana MAL-sopimus 2020-2023 valtion, seudun kuntien ja HSL:n kesken. Sopimuksen myötä vahvistetaan kuntien keskinäistä sekä seudun ja valtion välistä yhteistyötä suunnitelman toimenpiteiden toteuttamiseksi. MAL-sopimuksen solmiminen ja asteittainen toteuttaminen konkretisoi suunnitelman. HLJ-toimikunnan alaiset seudulliset liikenteen yhteistyöryhmät edistävät toteuttamista omilla vastuualueillaan. Maankäytön ja asumisen seudulliset yhteistyöryhmät ovat avainroolissa oman vastuualueen toimenpiteiden edistämisessä.

Valtakunnallinen liikennejärjestelmäsuunnitelma valmistellaan ensimmäistä kertaa seuraavalla hallituskaudella (2019-). Helsingin seudun MAL 2019 -suunnitelman ja MAL-sopimuksen tulisi olla keskeisiä lähtökohtia sen valmistelulle. MAL-suunnitelma ja -sopimus tulee yhteensovittaa valtakunnallisen 12-vuotisen liikennejärjestelmäsuunnitelman valmisteluun. Myös vaikutusten arvioinnin ja seurannan osalta yhteistyöllä voidaan palvella molempia suunnitelmia.

Suunnitelma valmistuu kevään 2019 aikana, jonka jälkeen on tarpeen viestiä suunnitelmasta ja sen sisältämistä toimenpiteistä kattavasti eri keinoin. Suunnitelma on vaikuttava, kun seudun asiantuntijat ja luottamushenkilöt tuntevat suunnitelman sisällön, kokevat suunnitelman omakseen ja sitoutuvat sen toteuttamiseen. Myös vaikutusten arvioinnin aineistojen hyödyntäminen on tärkeää. Suunnitelman ja vaikutusten arvioinnin aineistoja tullaan jakamaan myös erillisen karttasovelluksen avulla, jolloin aineistojen joustava hyödyntäminen on mahdollista kaikille kiinnostuneille.

Suunnitelman ja sen liiteaineistona olevien toimenpidekorttien viimeistelyssä tullaan jokaiselle toimenpiteelle määrittelemään vastuutahot, jotta myös niiden seuranta on helposti mahdollista.

Suunnitelman seuranta

MAL-sopimuksen seuranta tapahtuu sopijaosapuolten edustajien vuosittaisen seurantakokouksen sekä sen valmistelusta vastaavan MAL-sihteeristön toimesta. HSY vastaa seuranta-aineiston ylläpidosta ja koordinoinnista. Maankäytön ja asumisen seurantatiedon tuottamista varten on perustettu MAL-seurantatietoryhmä, jonka puheenjohtajana toimii HSY. Liikenteen seurantatiedot tuottaa Helsingin seudun liikenne (HSL) yhteistyössä Uudenmaan ELY-keskuksen kanssa. HSY vastaa yhteisten seurantaraporttien kokoamisesta. MAL-sopimuksen seuranta on ollut systemaattista ja kattavaa jo edellisellä sopimuskaudella, ja seurantaa on tarkoituksenmukaista jatkaa ja kehittää edelleen.

Suunnitelman tavoitteet ja tavoitetasot ovat seurannan lähtökohtana. Seurannassa on tarpeen näyttää, kuinka hyvin toimenpiteitä toteutetaan suunnitelman mukaisesti ja saavutetaanko

tavoiteltuja vaikutuksia. Seurannan kehittämisessä on tärkeää hahmottaa maankäytön, asumisen ja liikenteen kokonaisuus siten, että luodaan kokonaisvaltainen kuva seudun kehityksestä. Päämittareilla ja tukimittareilla on ollut MAL 2019 –suunnitelman vaikutusten arvioinnissa tärkeä rooli. Mittarit ja niiden muodostaminen on tullut vaikutusten arvioinnissa tutuksi, ja niiden hyödyntäminen on perusteltua myös jatkossa. Liikennemallia on kehitetty siten, että mittariarvoja saadaan laskettua suoraviivaisesti.

Liikenteen päästövähennystavoite on velvoittava MAL 2019 -suunnitelmassa. Päästökehitys on keskeinen seurannan kohde jatkossa. Yksi näkökulma päästöjen tarkasteluun on liittää systemaattinen päästötarkastelu kaikkiin seudun maankäyttö- ja liikennehankkeisiin, kaikilla suunnittelutasoilla. Tällöin saadaan laajaa ja kattavaa tietoa liikenteen päästökehityksestä Helsingin seudulla. Kasvihuonekaasupäästöjen arviointi ja seuranta tulee kaikessa suunnittelussa muuttamaan tiukkenevien tavoitteiden myötä yhä systemaattisemmaksi, ja MAL-seurannassa voidaan näyttää tietä seurannan kehittämisessä.

12 Liitteet

LIITE 1 Päämittarit

LIITE 2 Tukimittarit

LIITE 3 Täydentävät arviointimenetelmät

LIITE 4 Liikenne-ennustemallin kuvaus

LIITE 5 MAL 2019 -ennusteet



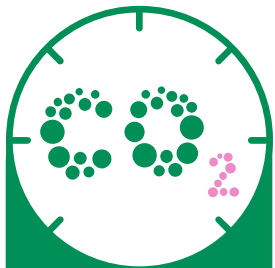
LIITE 1

MAL 2019 -luonnos

Päämittaritasot

30.10.2018

MAL 2019 -päämittarit tavoitetasoineen 1/2



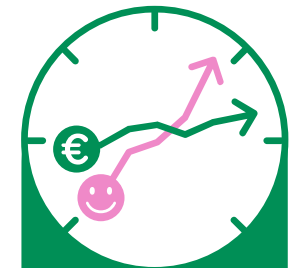
Liikenteen kasvihuone-kaasupäästöt vähenevät vähintään 50 % vuoden 2005 tasosta vuoteen 2030 mennessä [CO₂]



Työvoiman saavutettavuus paranee vähintään 10 % nykytilanteesta vuoteen 2030 mennessä



Alueiden väliset erot pienenevät nykytilanteesta vuoteen 2030 mennessä eikä sosiaalinen eriytyminen kasva vuoteen nykytilanteesta vuoteen 2030



Yhteiskuntataloudellinen tehokkuus: järjestelmä-tasolla tehtävän kehittämisen hyöty-kustannus – suhde on yli 1

MAL 2019 -päämittarit tavoitetasoineen 2/2



Asunto-
tuotannosta
vähintään 90 %
kohdistuu
seudullisesti
ensisijaisesti
kehitettäville
maankäytön
vyöhykkeille

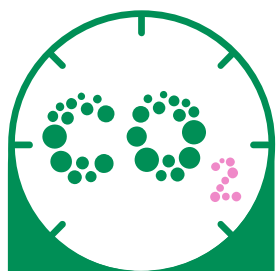


Kestävien
kulkutapojen
(kävely,
pyöräily,
joukkoliikenne)
osuus seudun
kulkutapa-
jakaumasta on
vähintään
70 %



Väestöstä
vähintään
85% sijoittuu
kestävän
liikkumisen
vyöhykkeille

Lähes kaikki tavoitetasot saavutetaan MAL 2019 -luonnoksen toimenpiteillä



Liikenteen kasvihuone-
kaasupäästöt

Tavoite -50%
Luonnos -50%
(Ve 0 -33%)



Työvoiman
saavutettavuus

Tavoite +10%
Luonnos +14%
(Ve 0 +8%)



Alueiden
väliset erot
pienenevät ja
sosiaalinen
eriytyminen ei
kasva

Luonnos:
toimenpiteillä
edistetään
myönteisesti
kehitystä



Yhteiskunta-
taloudellinen
tehokkuus

Tavoite 1,0
Luonnos 2,9



Asunto-
tuotannon
kohdistuminen
ensisijaisesti
kehitettäville
vyöhykkeille

Tavoite 90%
Luonnos 94 %



Kestävien
kulkutapojen
osuus

Tavoite 70%
Luonnos 65 %
(Ve 0 57 %)



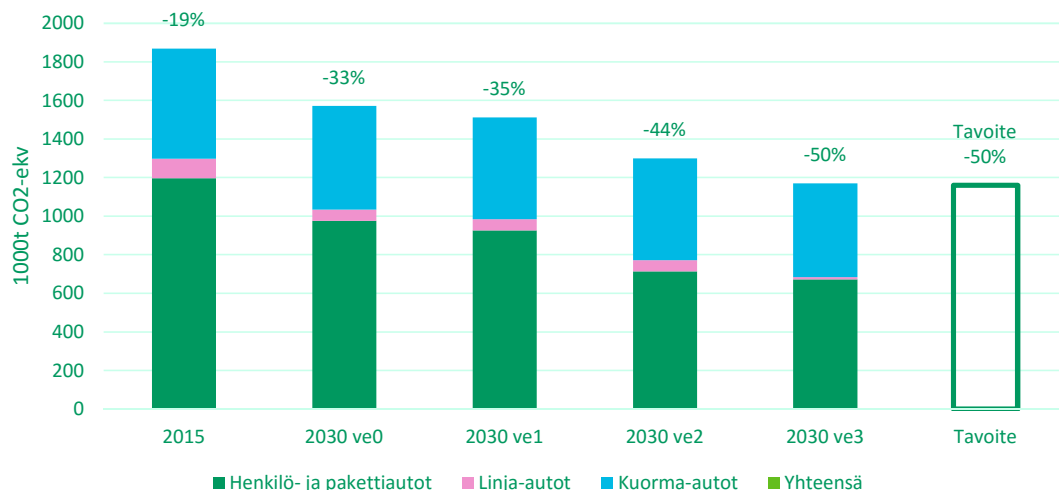
Väestö
sijoittuminen
kestävän
liikkumisen
vyöhykkeillä

Tavoite 85 %
Luonnos 90 %
(Ve 0 82 %)

Päämittari: Liikenteen CO2-päästöt

Mittareiden arvot ja kohdentuminen alueittain

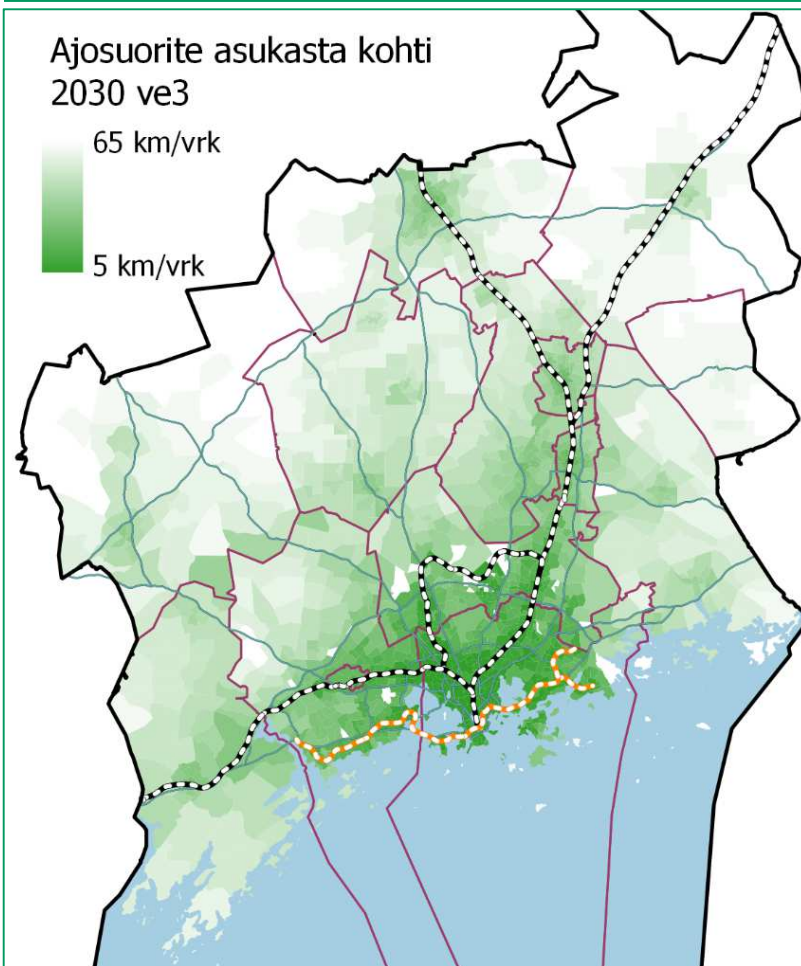
Tieliikenteen CO2-päästöt



Mittarin kuvaus ja laskentamenetelmä

Liikenteen CO2-päästöjen kokonaismäärä (tonnia/vuosi). HELMET-mallilla ennustetut tieliikennesuoritteet ja arvio CO2-yksikköpäästöjen kehityksestä vuoteen 2030. (Lipasto/ LIISA-tietokanta)

Ajosuorite asukasta kohti 2030 ve3



Arvio mittarin arvon kehityksestä ja sen taustalla olevista syistä

- Kehitykseen vaikuttaa erityisesti ajoneuvotekniikan oletettu kehitys (esim. tiemaksun alennus vähäpäästöisille autoille vaikuttaisi todennäköisesti merkittävästi autokantaan)
- Hinnoittelu ja bulevardisointi vähentävät suoraan ajoneuvosuoritetta
- Muihin kulkumuotoihin kohdistuvat toimenpiteet vaikuttavat ajoneuvosuoritteeseen vain epäsuoraisesti

Vaikutuskeinot

- Ajoneuvotekniikan kehityksen ja uusiutuvien polttoaineiden käytön edistäminen (esim. tiemaksun ja pysäköintimaksujen alennukset sekä kaistaetuudet vähäpäästöisille autoille, latausinfra)
- Autoilun ja joukkoliikenteen hinnoittelu (tiemaksun tulojen käyttö lippuhintojen laskemiseen)
- Uuden maankäytön sijoittaminen sekä joukkoliikenteen yhteyksien ja palvelujen kehittäminen

Taustatiedot sähköautojen osuudesta päästöihin



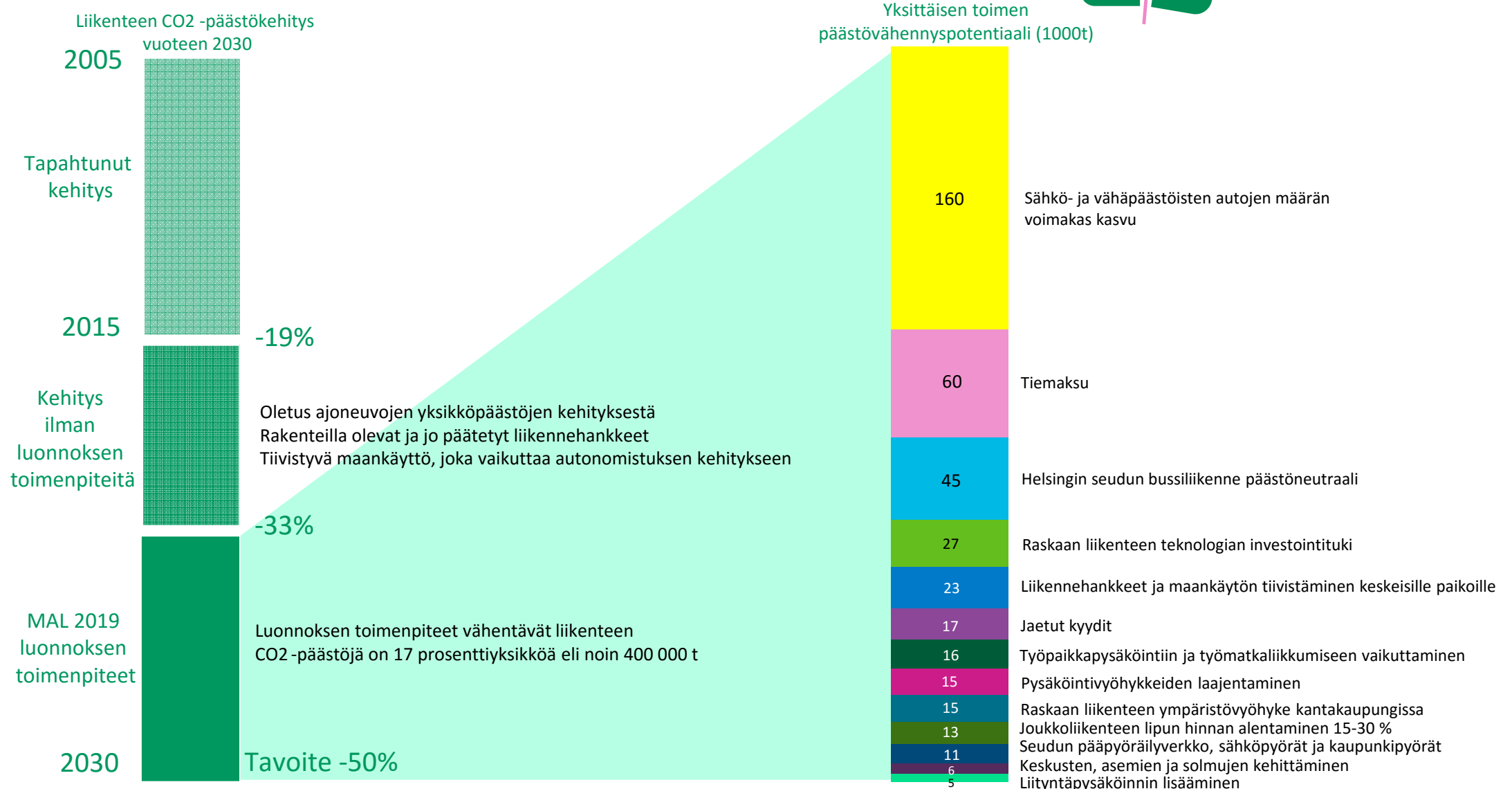
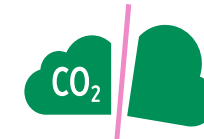
- Valtioneuvoston selonteossa kansallisesta energia- ja ilmastostrategiasta vuoteen 2030 on esitetty tavoitteeksi vähintään 250 000 täyssähköautoa ja ladattavaa hybridiä.
- VE2-VE3 on tarkasteltu samankaltaisella kasvulla. Oletettu että 20% seudun autoista on sähköautoja (20% suoritteesta sähköautoilla)
- Sähköauton päästökseen laskettu 15 g CO₂ / ajon.km ¹
- Laskelmaan liittyy monia epävarmuuksia (mm. sähköautojen osuus Helsingin seudulla suhteessa koko maahan, sähköautojen lisääntymisen vaikutukset muihin kuin henkilöautoihin)

Tarkastelussa käytetyt päästökertoimet:

Päästöt (g/ajon.km)	Henkilöautot	Pakettiautot	Linja-autot	Kuorma-autot
Lipasto v. 2016 (nykytila)	152	279	949	675-2199
LIISA v. 2030 (VE0, VE1)	109	134	562	652
VE2	91	134	562	652
VE3	91	134	0 (562)	639

¹ Liikennejärjestelmän tehokkaimmat keinot ilmastotavoitteiden saavuttamiseksi Helsingin seudulla -selvityksessä käytetty päästö määrä

Toimenpiteet liikenteen kasvihuonekaasupäästöjen vähentämiseksi vuoteen 2030 mennessä Helsingin seudulla



Toimenpiteiden vaikutuksia liikenteen CO₂ -päästöihin on arvioitu liikennemallin avulla ja erilaisia oletuksia tekemällä asiantuntija-arvioihin perustuen. Alla on kuvattu tarkemmin, miten toimenpiteiden vaikutuksia liikenteen CO₂-päästöihin on arvioitu:

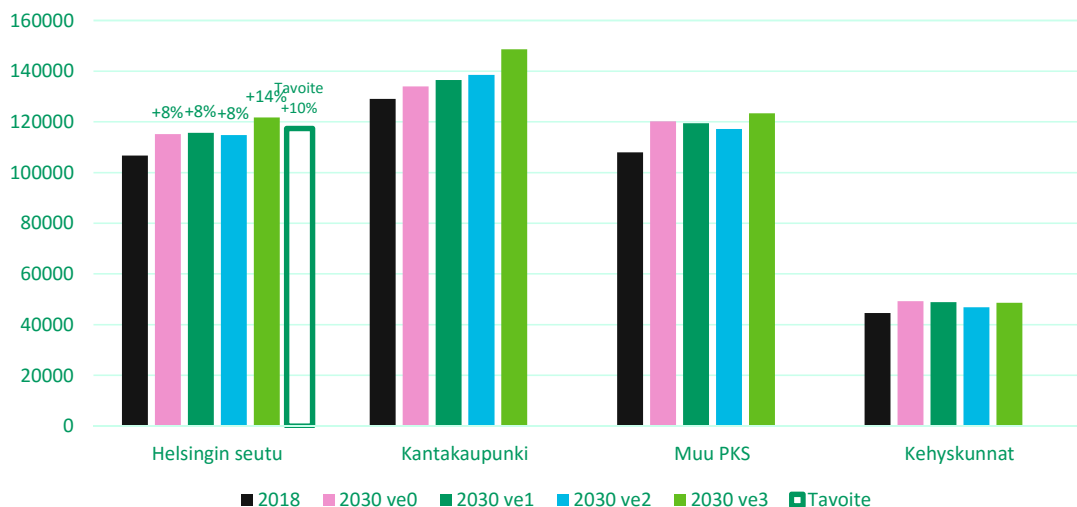


- Sähkö- ja vähäpäästöisten autojen määrän voimakas kasvu: Kuvattu kalvolla 6.
- Tienkäyttömaksut: Vaikutuksia on arvioitu vuonna 2016 valmistuneen Ajoneuvoliikenteen hinnoitteluselvityksen (HLJ 2015) mukaisena porttijärjestelmänä.
- Helsingin seudun bussiliikenne päästöneutraali: arvioitu, että HSL-alueen bussien päästöt ovat 0, Helsingin seudulla muut bussit 562 g/ajon.km.
- Raskaan liikenteen teknologian investointituki: arvio, että raskaiden ajoneuvojen yksikköpäästöt laskevat 5 %
- Liikennehankkeet ja maankäytön tiivistäminen keskeisille paikoille: luonnoksen liikennehankkeet ja asuntostrategiaan perustuva maankäyttö
- Jaetut kyydit: arvioitu, että vähentävät henkilöautojen ajosuoritetta 2 %
- Työpaikkapysäköintiin ja työmatkaliikkumiseen vaikuttaminen: yli sadan hengen työpaikoissa oletetaan -10 % ajosuoritevähennystä
- Raskaan liikenteen ympäristövyöhyke kantakaupungissa: kantakaupungissa alkavat ja sinne päätyvät kuljetukset -30 % päästövähennys
- Pysäköintivyöhykkeen laajentaminen: pysäköinti maksullinen kaikissa asiointipaikoissa (vähintään 1 euro tunnissa) koko Helsingin kaupungissa ja tärkeimmissä keskuksissa pääkaupunkiseudulla sekä työmatkoille Helsingin kantakaupungissa
- Joukkoliikenteen lippujen hinnan alentaminen: Joukkoliikenteen lipunhintoja koko Helsingin seudulla alennetaan keskimäärin 15-30 % alueen mukaan. Kuntien subventio joukkoliikenteeseen pysyy edelleen korkeintaan 50 %:ssa. Toimenpide rahoitetaan tiemaksujen tuotoilla siten, että 30 % tiemaksutuotoista kohdistetaan lipun hintojen alentamiseen huomioiden erityisesti ne alueet, joiden asukkaisiin tiemaksut vaikuttavat eniten. Hintojen alentaminen voi koskea julkisesti hankittua tai tuettua liikennettä, mutta ei markkinaehtoista liikennettä.
- Seudun pääpyöräilyverkko, sähköpyörät ja kaupunkipyörät: pyöräliikenteen pääverkko (0,4 % päästövähennys) (selvitetty aiemmin), sähköpyörrien edistäminen (oletus että 1,3 % asukkaista korvaavat automatkoja viikoittain) sekä seudullinen kaupunkipyöräjärjestelmä (oletus että 0,8 % asukkaista korvaavat automatkoja viikoittain)
- Keskusten, asemien ja solmujen kehittäminen: oletettu 0,4 % päästövähennys (yhtä suuri vaikutus kuin pyöräliikenteen pääverkolla).
- Liityntäpysäköinnin lisääminen: liityntäpysäköinti vähentää noin 4 500 tonnia liikenteen CO₂ -päästöjä vuonna 2025, mikä tarkoittaa noin 0,4 % vähennystä. Tätä oletusta on käytetty myös tässä arvioinnissa. Lähde: HSL:n selvitys: Liityntäpysäköinnin vaikutuksia liikenteen hiilidioksidipäästöihin (HSL 2017).

Päämittari: Työvoimasaavutettavuus

Mittareiden arvot ja kohdentuminen alueittain

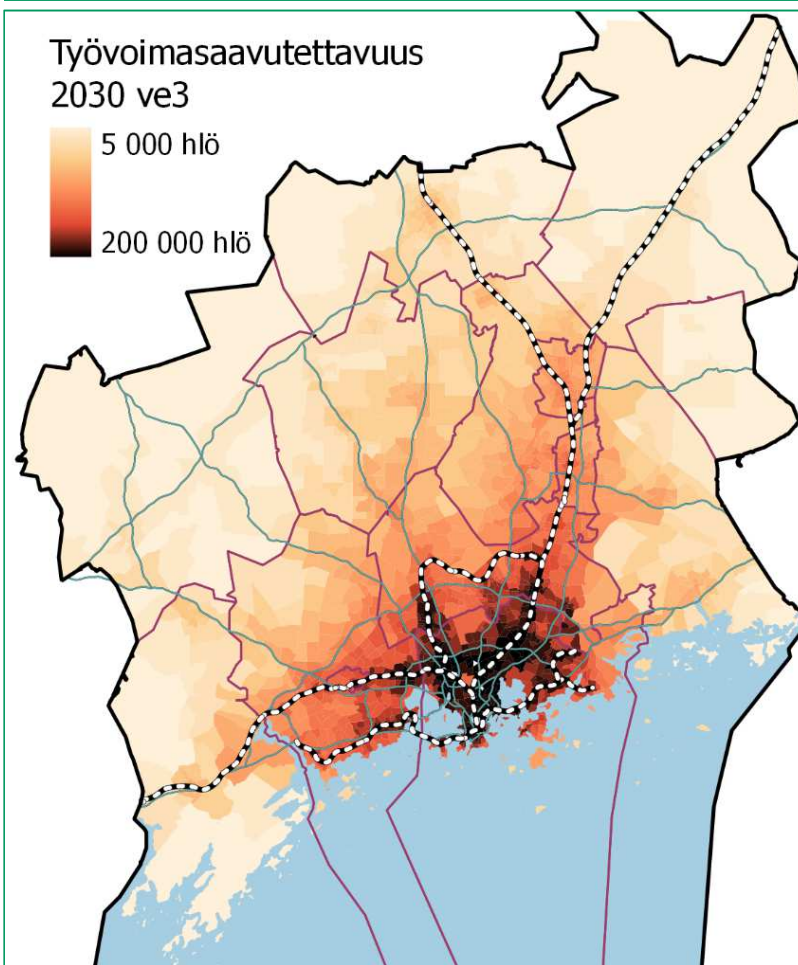
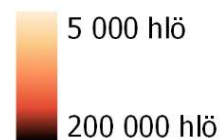
Työvoiman saavutettavuus



Mittarin kuvaus ja laskentamenetelmä

Kuvaa kuinka monta asukasta (työvoima) on saavutettavissa työpaikan näkökulmasta. Asukkaiden saavutettavuus työpaikkoihin nähden työssäkäyntimatkojen matka-aika ja -kustannusfunktiolla vaimennettuna.

Työvoimasaavutettavuus 2030 ve3



Arvio mittarin arvon kehityksestä ja sen taustalla olevista syistä

Parantaa saavutettavuutta:

- Asukkaiden kokonaismäärän kasvu (ve0-ve3)
- Väestön kohdistuminen seudun ytimeen (ve3)
- Liikenneyhteyksien kehittyminen (ve0-ve3)
- Joukkoliikenteen lippuhintojen alentaminen (ve3)

Heikentää saavutettavuutta:

- Tieliikenteen ruuhkautuminen (ve0)
- Tiemaksun vaikutus matkakustannuksiin (ve1-ve3)

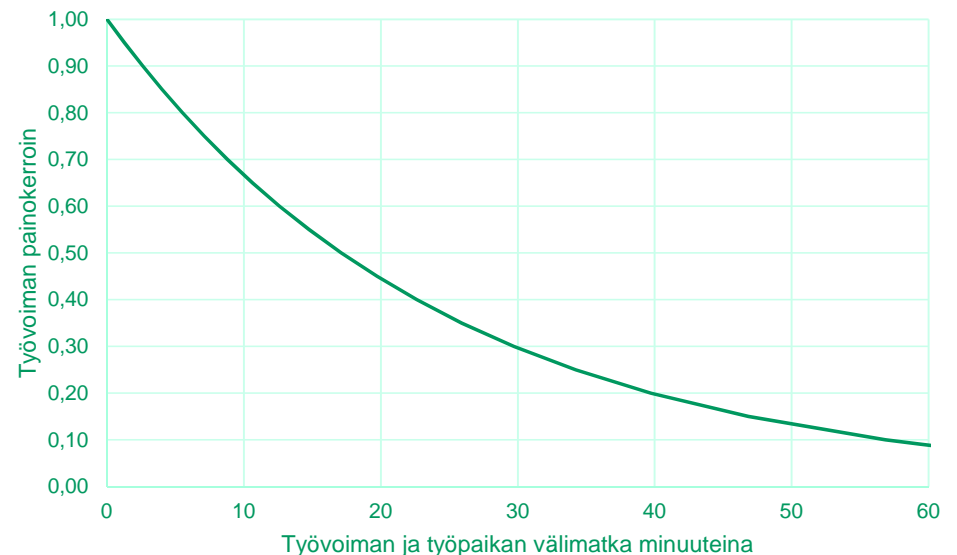
Vaikutuskeinot

- Joukkoliikenteen hinnoittelu (tiemaksun tulojen käyttö lippuhintojen laskemiseen)
- Uuden maankäytön (asuminen ja työpaikat) sijoittaminen entistä tehokkaammin
- Joukkoliikenteen runkoyhteyksien kehittäminen, tieliikenteen sujuvuuden turvaaminen

Työvoimasaavutettavuus

- Työvoiman saavutettavuus lasketaan työpaikkoihin nähden työssäkäyntimatkojen matka-aika- ja kustannusfunktiolla f vaimennettuna
- $f = (e^{-\beta_0 - \beta_1 t_A - \beta_2 c_A} + e^{-\beta_3 - \beta_4 t_J - \beta_5 c_J} + e^{-\beta_6 t_P})^\gamma$, missä t =matka-aika, c =kustannus, A =henkilöauto, J =joukkoliikenne, P =polkupyörä, β ja γ ovat parametrit
- Funktio toimii alueiden työvoiman painokertoimena
- Työvoiman painokerroin 1 tarkoittaa että työvoimalle kuuluva henkilö on yritykselle täysin saatavissa (etäisyys on 0)
- Lopullinen arvo on summa saavutettavan työvoiman määrästä keskimäärin kaikille alueen työpaikoille

Saavutettavan työvoiman painokerroin f funktiona matka-ajasta



Päämittari: Alueellisen eriytymisen hillintä

Arvio mittarin kehityksestä

Vaikutusten arvioinnin perusteella voidaan todeta, että suunnitelmaluonnoksen myötä alueiden väliset erot pienenevät nykytilanteesta vuoteen 2030 mennessä eikä sosiaalinen eriytyminen kasva nykytilanteesta vuoteen 2030.

Suurimmat MAL-suunnittelussa käytettävät keinot alueiden eriytymisen hillintään liittyvät etenkin maankäytön sijoittumiseen sekä asumisen monipuolisuutta koskeviin toimenpiteisiin. Lisäksi liikennehankkeiden ja muiden liikenteen toimenpiteiden avulla voidaan parantaa alueiden saavutettavuutta sekä mahdollistaa uutta maankäyttöä, joilla oletetaan olevan vaikutusta segregaatoin hillintään.

Sosioekonomisesti heikot alueet (työllisyyden ja tulotason mukaan tarkasteltuna) ovat olleet yksi keskeinen lähtökohta maankäytön ensisijaisesti kehitettävien vyöhykkeiden muodostamisessa. Asuntotuotannon riittäväksi tasoksi on luonnoksessa arvioitu 16 500 asuntoa vuodessa, mikä on lähes 200 000 asuntoa vuoteen 2030 mennessä. Asuntotuotannon määrään ja monipuolisuuteen liittyvät toimenpiteet kohdistuvat koko seutuun, mutta painottuvat ensisijaisesti kehitettäville vyöhykkeille, raideliikenteen piiriin ja keskuksiin. Valtaosa sosioekonomisesti heikoiksi tunnistetuista alueista (noin 90 %) sijoittuu luonnoksen ensisijaisesti kehitettäville vyöhykkeille. Myös täydennysrakentamisen tukeminen ja purkava lisärakentaminen tarjoaa uusia mahdollisuuksia eriytymiskehityksen hillintään. Asuntokannan houkuttelevuudesta huolehditaan myös mm. pitkäjänteisellä kiinteistönpidolla ja peruskorjauksiin kannustavilla korjaus-, energia- ja hissiavustuksilla. Maankäytön tiivistäminen lisää monilla alueilla lähipalvelujen syntymistä ja myös tätä kautta alueiden houkuttelevuutta.

Luonnoksessa esitetty konkreettinen myönteisen erityiskohtelun ohjelma auttaa toteuttamaan eriytymiskehityksen teemaan liittyviä toimenpiteitä ja jakamaan hyviä käytäntöjä seudulla. Monet sosioekonomisesti heikossa asemassa olevat alueet ovat lähellä raideliikennettä, jolloin suunnitelman toimenpiteet raideliikenteen ja asemanseutujen kehittämiseksi vaikuttavat positiivisesti näihin alueisiin. Uusista liikennehankkeista etenkin Vantaan ratikka ja Viikin-Malmin pikaraitiotie parantavat saavutettavuutta usealla sosioekonomisesti heikoksi tunnistetulla alueella.

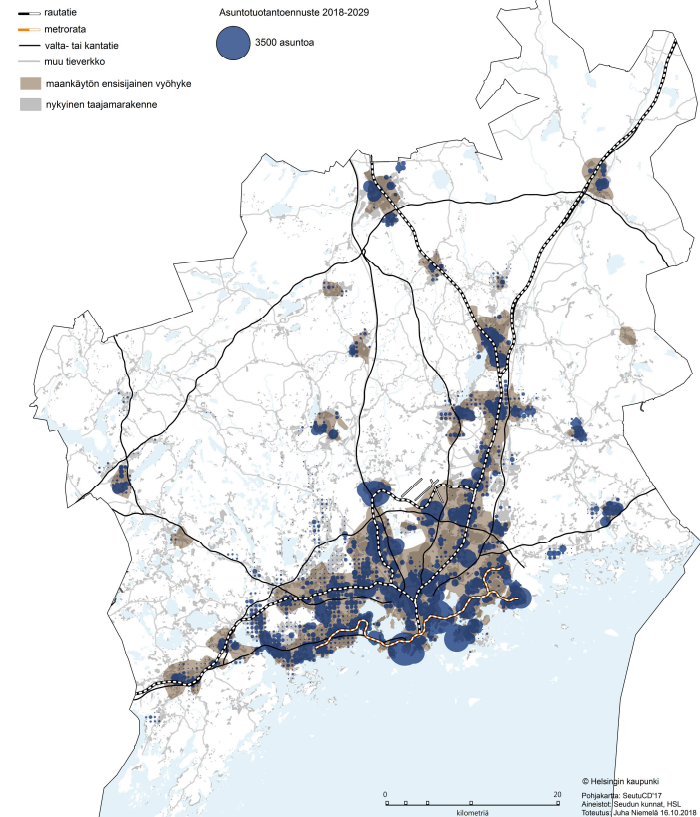
Vaikutuskeinot

Alueellisen eriytymisen hillinnän keinoja ovat mm. riittävä ja kohtuuhintainen asuntotuotanto keskeisillä sijainneilla, monipuolinen alueellinen asuntotarjonta, alueiden saavutettavuuden parantaminen ja lähiympäristön laadun kohentaminen.

Mittarin kuvaus ja laskentamenetelmä

Mittari: Alueiden väliset erot pienenevät nykytilanteesta vuoteen 2030 mennessä, eikä sosiaalinen eriytyminen kasva nykytilanteesta vuoteen 2030. Alueellisen eriytymisen hillintää on arvioitu laadullisena asiantuntija-arviona ottaen huomioon suunnitelmanluonnoksen maankäyttöön, asumiseen ja liikenteeseen liittyviä toimenpiteitä laajasti.

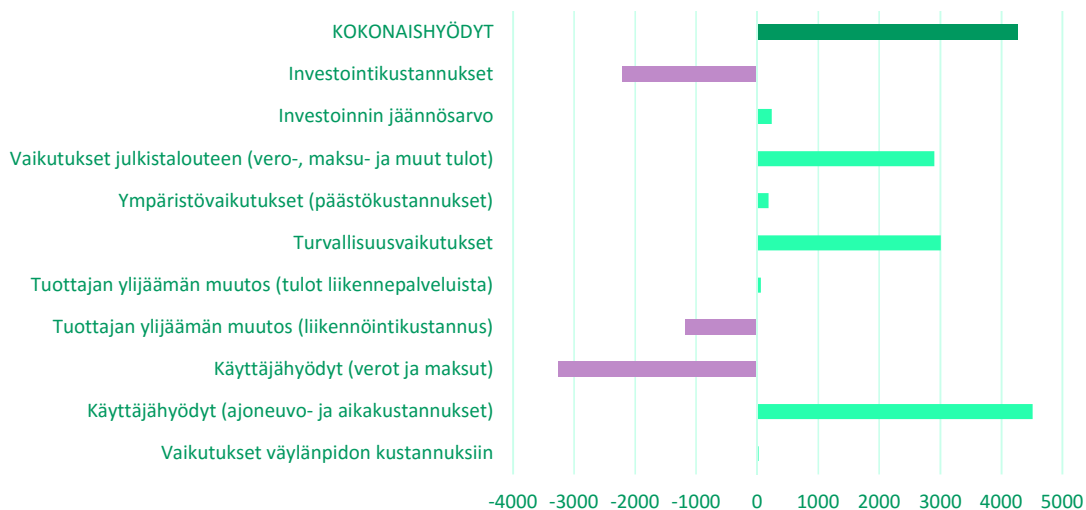
MAL2019 - Maankäytön ensisijaiset vyöhykkeet ja asuntotuotantoennuste Suunnitelmaluonnos 2030



Päämittari: Yhteiskuntataloudellinen tehokkuus

Mittareiden arvot ja kohdentuminen alueittain

Yhteiskuntataloudellinen muutos suhteessa ve0:aan



Arvio mittarin arvon kehityksestä ja sen taustalla olevista syistä

- Aikasäästöjen summa rahana selvästi suurempi kuin investointikustannukset (ve2-ve3)
- Varsinkin (tarkennetut) pikaraitotiet tuovat isoja käyttäjähäydyksiä (ve3)
- Tie- ja pysäköintimaksut muodostavat ison kustannuserän käyttäjille, mutta palautuvat tuloeränä julkistalouteen (ve1-ve3)
- Joukkoliikenteen suosion kasvu sujuvoittaa tieliikennettä ja vähentää onnettomuuksia (ve1-ve3)

Vaikutuskeinot

- Joukkoliikennedyhteyksien kehittäminen kustannustehokkaasti (tehokkaat runkolinjat, raitioliikenteen kehittäminen), pyöräinfran rakentaminen, tieliikenteen sujuvuuden turvaaminen, liikenteen hinnoittelun optimointi ja uuden maankäytön sijoittaminen

Mittarin kuvaus ja laskentamenetelmä

Kustannus-hyötyanalyysi on hanketason vaihtoehtoverailussa laajasti käytetty menetelmä, jota on kehitetty palvelemaan paremmin myös järjestelmätason toimenpiteiden valintaa.

Hyödyt/kustannukset
-suhde

2,9

Ve3 2030

Ve2 2,3

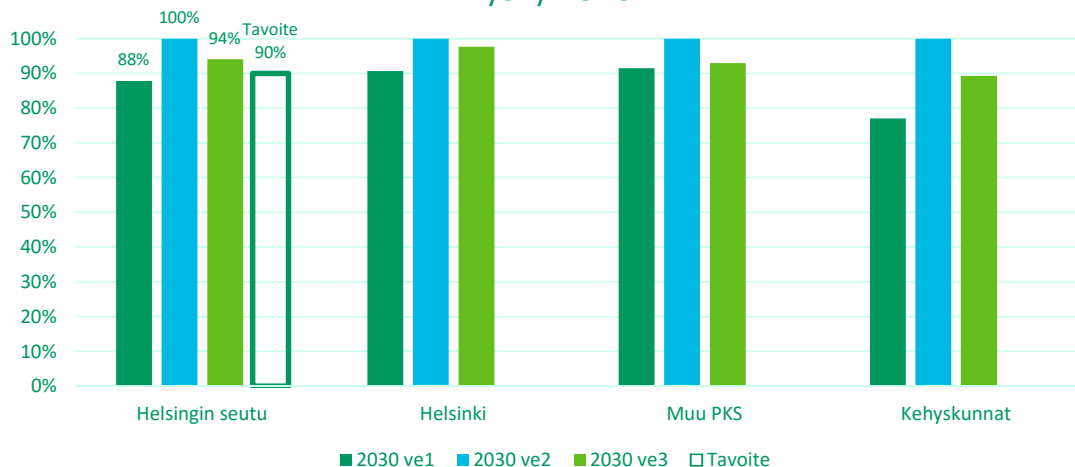
Ve1 0,7

Tavoite > 1

Päämittari: Asuntotuotannon kohdistuminen ensisijaisesti kehitettäville maankäytön vyöhykkeille

Mittareiden arvot ja kohdentuminen alueittain

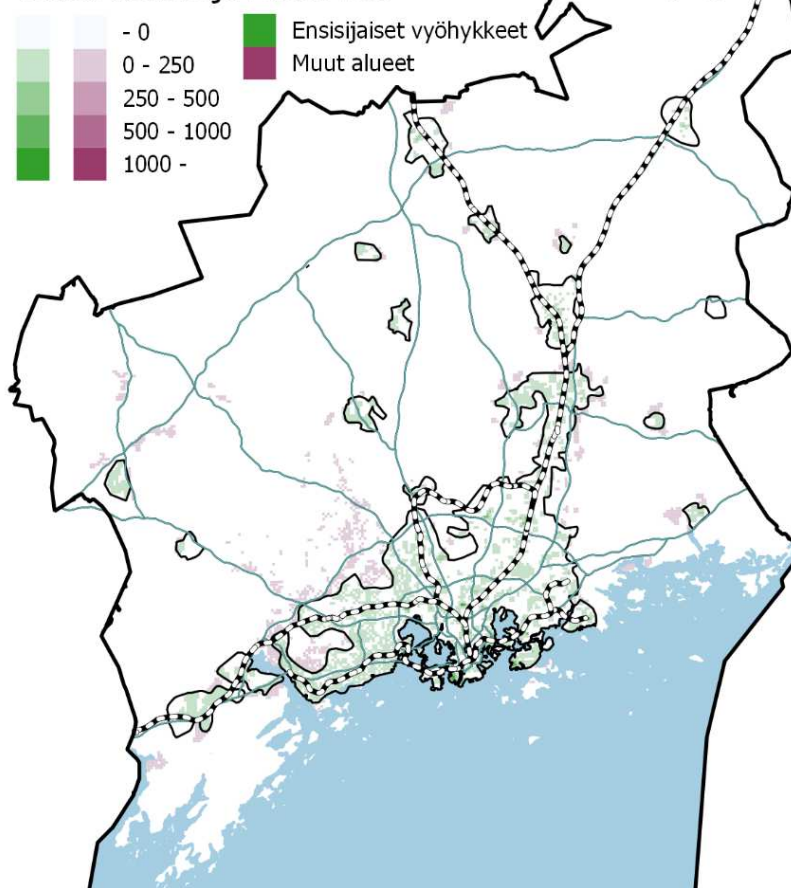
Asuntotuotannon kohdistuminen ensisijaisesti kehitettäville vyöhykkeille



Mittarin kuvaus ja laskentamenetelmä

Seudullisesti ensisijaisesti kehitettäville maankäyttövyöhykkeille kohdistuvien uusien asukkaiden osuus kaikista uusista asukkaista (%). Asukasmäärämuutosten kohdistaminen maankäyttövyöhykkeille.

Uusia asuntoja 2030 ve3



Arvio mittarin arvon kehityksestä ja sen taustalla olevista syistä

- Mittarin laskentatapa on muuttunut (nyt pohjana asuntotuotantoennuste, kun kevään arvioinnissa oli maankäyttöprojektiio) ja vyöhykkeet on päivitetty kesän aikana MAL 2019 -työssä
- Ve 2:ssa kaikki uusi asuminen on sijoitettu kokeilumielessä edellisen suunnittelukierroksen ensisijaisille maankäyttövyöhykkeille koko seudun osalta (musta raja)
- Vuoden 2012 asuntotuotannosta ensisijaisille vyöhykkeille kohdistui 80 %

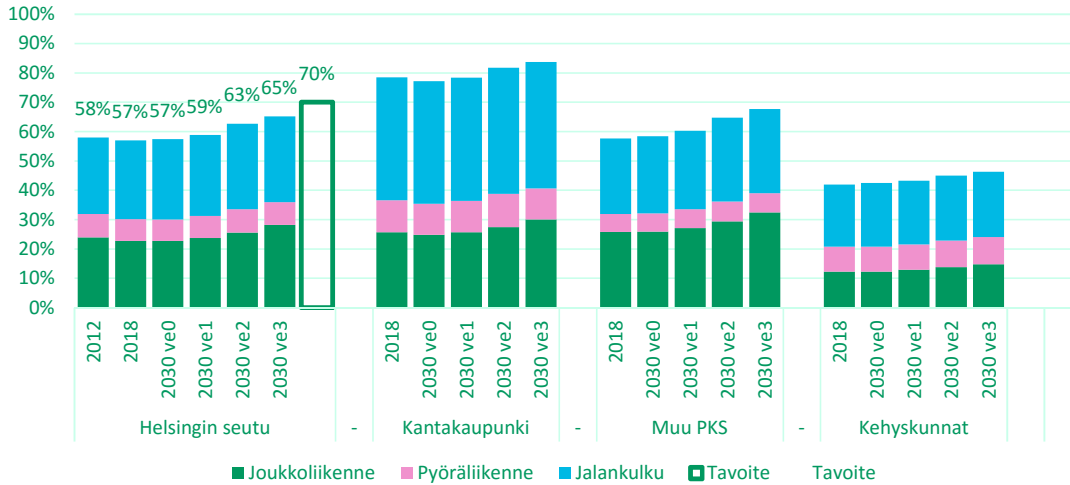
Vaikutuskeinot

- Tärkeää tarkastella kriittisesti ensisijaisesti kehitettävien vyöhykkeiden ulkopuolelle sijoittuvaa asuntotuotantoa

Päämittari: Kestävien kulkutapojen osuus

Mittareiden arvot ja kohdentuminen alueittain

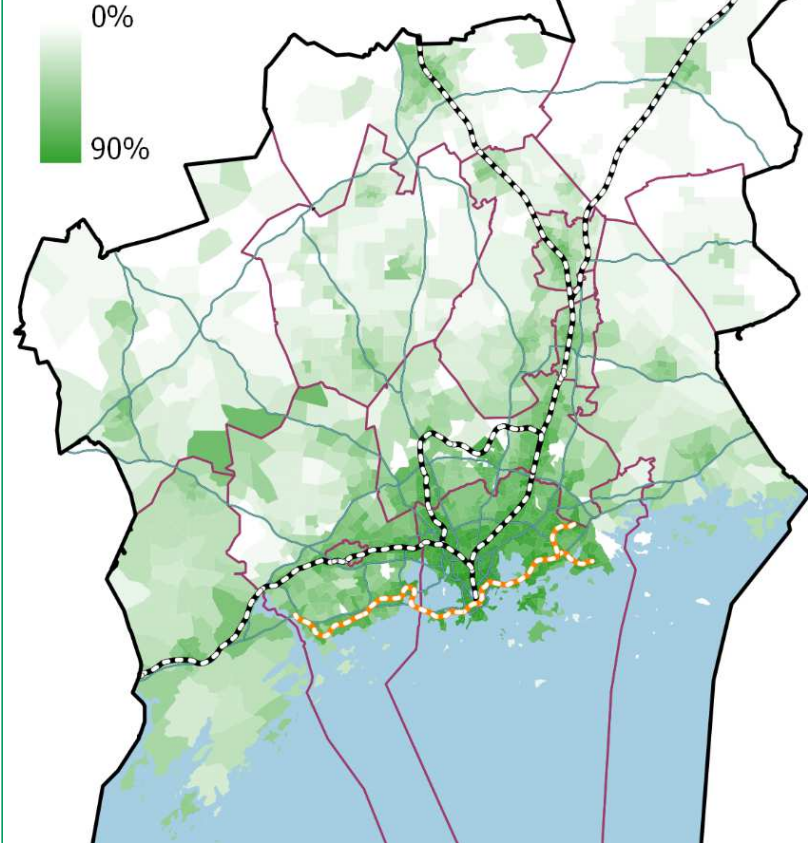
Kestävien kulkutapojen osuus



Mittarin kuvaus ja laskentamenetelmä

Eri kulkutavoilla tehtävien matkojen osuus arkivuorokauden matkoista (%). Kestävien kulkutapojen (kävely, pyöräily, joukkoliikenne) osuus seudun kulkutapajakaumasta.

Kestävien kulkutapojen osuus 2030 ve3



Arvio mittarin arvon kehityksestä ja sen taustalla olevista syistä

- Joukkoliikenteen kulkutapaosuutta kasvattavat mm. lippuhintojen alentaminen, raideliikennehankkeet, tie- ja pysäköintimaksut sekä uuden maankäytön painottuminen joukkoliikenteen kannalta edullisille alueille
- Kävelyn kulkutapaosuutta kasvattaa erityisesti maankäytön tiivistäminen
- Pyöräiliikenteen toimenpiteiden arvioidaan vähentävän autoliikenteen kulkutapaosuutta 0,4 prosenttiyksikköä

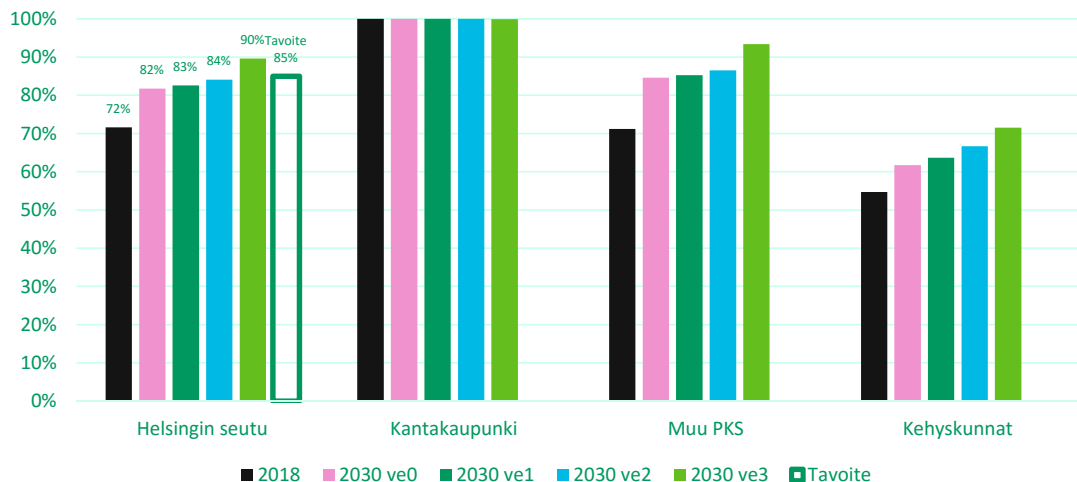
Vaikutuskeinot

- Maankäytön tiivistämisen, asuntojen ja työpaikkojen sijoittuminen hyvillä sijainneilla, joukkoliikenteen runkoyhteydet, liikenteen hinnoittelu

Päämittari: Väestön sijoittuminen kestävän liikkumisen vyöhykkeille

Mittareiden arvot ja kohdentuminen alueittain

Asukkaiden sijoittuminen kestävän liikkumisen kannalta hyvälle saavutettavuusvyöhykkeille

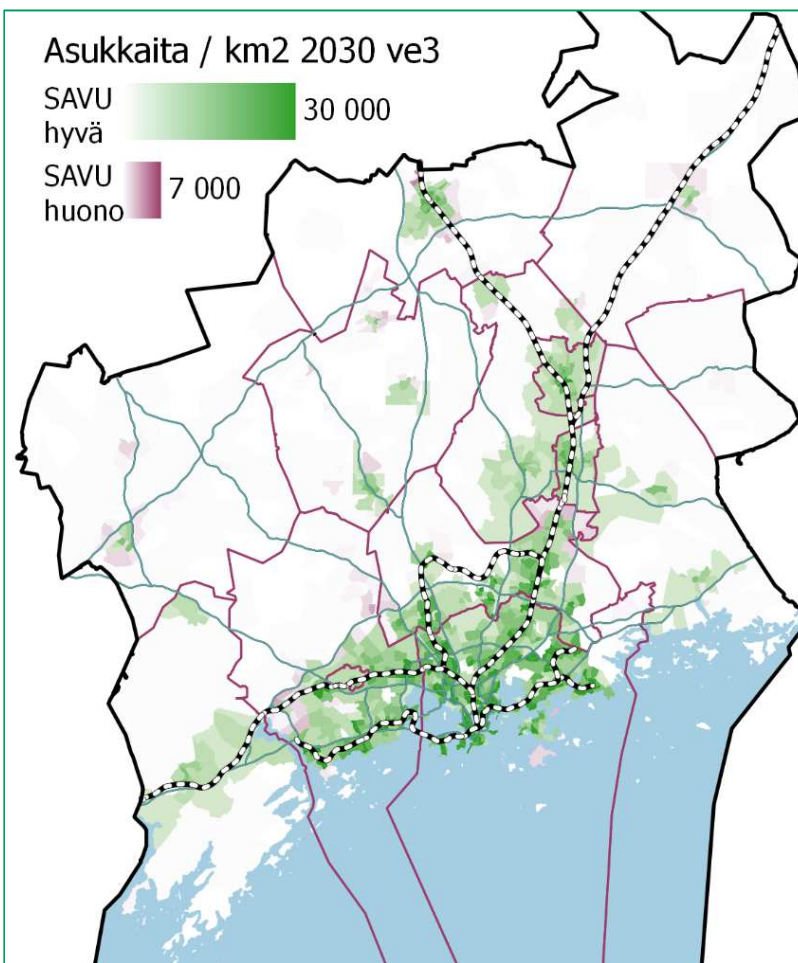


Mittarin kuvaus ja laskentamenetelmä

Asukasmäärien kohdistuminen kestävän liikkumisen vyöhykkeille vuonna 2030. Tunnuslukuina pääkaupunkiseudulla SAVU-vyöhykkeille I-III ja muualla I-V sijoittuvien asukkaiden osuus kaikista asukkaista (%).

Asukkaita / km² 2030 ve3

SAVU hyvä 30 000
SAVU huono 7 000



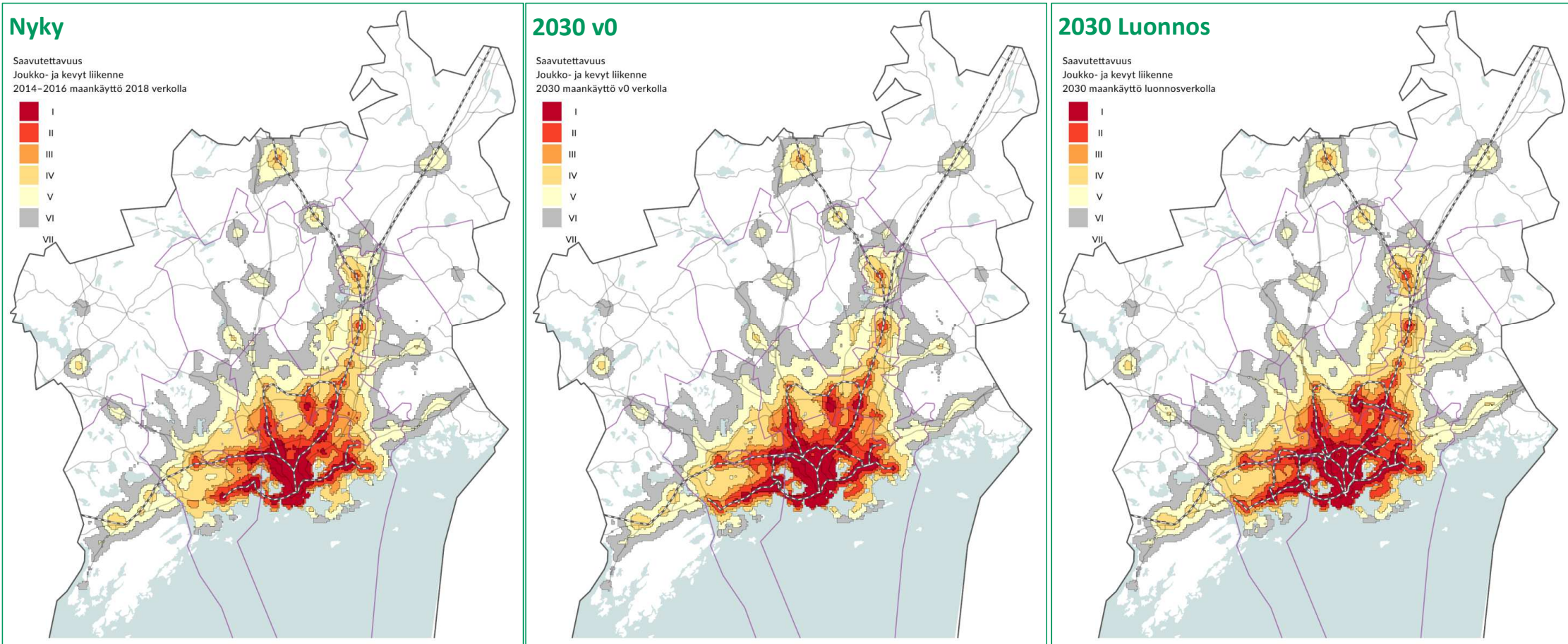
Arvio mittarin arvon kehityksestä ja sen taustalla olevista syistä

- Koko seudun mittakaavassa noin 90 % asukkaista sijoittuu suunnitelman luonnosversion mukaisesti kestävän liikkumisen vyöhykkeille vuonna 2030
- Uudet asukkaat sijoittuvat keskimäärin nykyisiä asukkaita enemmän kestävän liikkumisen saavutettavuusvyöhykkeille
- Saavutettavuusvyöhykkeet laajentuvat joukkoliikenteen kehittämisen ja lippujen hintojen alentamisen myötä

Vaikutuskeinot

- Hyvin saavutettavien alueiden parempi hyödyntäminen ja alueiden ulkopuolelle sijoittuvan asumisen kriittinen tarkastelu
- Joukkoliikenteen runkoyhteyksiä kehittäminen (nopeuttaminen, palvelutaso ja uudet yhteydet)

Seudullinen saavutettavuus kävellessä, pyörällä ja joukkoliikenteellä kasvaa luonnoksen toimien myötä





LIITE 2

MAL 2019 -luonnos

Tukimittarit

30.10.2018

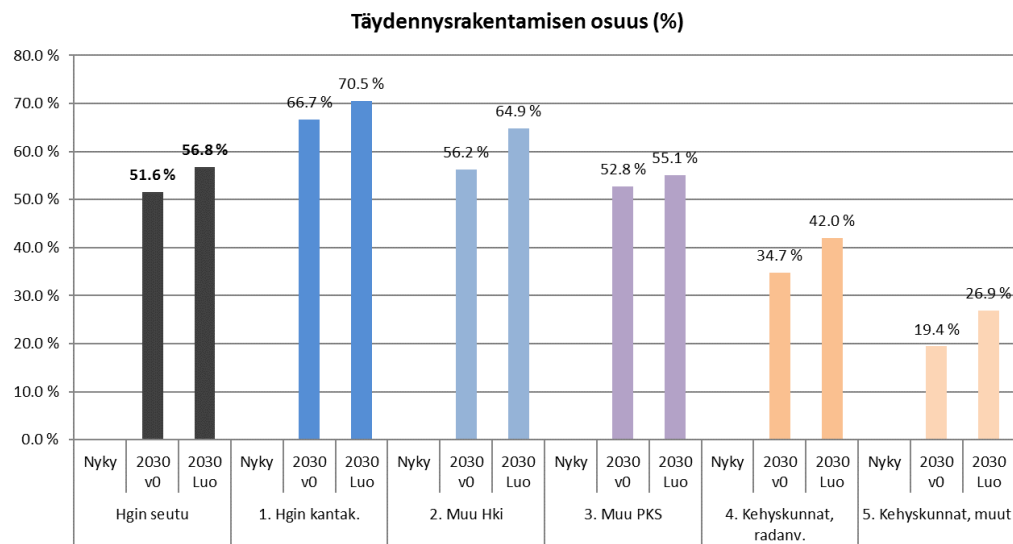
Tukimittareiden yhteenveto



	Nro	Mittari	Mittarin arvo				Muutos vs. Nyky			Muutos vs. 2030 v0		Ero 2030 Luo- 2030 v2
			Nyky	2030 v0	2030 v2	2030 Luo	2030 v0	2030 v2	2030 Luo	2030 v2	2030 Luo	
TUKIMITTARIT												
Maankäyttö, asuminen ja saav.	M1	Täydennysrakentamisen osuus (%)		51.6 %	57.9 %	56.8 %				12.2 %	10.0 %	-1.9 %
	M2	Uusien asukkaiden sijoittuminen raideliikenteen piiriin (%)		64.0 %	80.0 %	70.8 %				25.0 %	10.6 %	-11.5 %
	M3	Asukasmäärien väheneminen heikosti saavutettavilla alueilla (asukasta)		6 541	4 653	14 769				-28.9 %	125.8 %	217.4 %
	M4	Työpaikkojen sijoittuminen kestävän liikkumisen kannalta hyvillä saavutettavuusvyöhykkeille (%)	88.5 %	90.0 %	91.5 %	91.5 %	2 %	3 %	3 %	1.7 %	1.7 %	0.0 %
	M5	Asuinalueiden maankäytön keskitiheys (as+tp/ha)	88	94	97	99	7 %	11 %	13 %	3.6 %	5.8 %	2.1 %
	M6	Työpaikka-alueiden maankäytön keskitiheys (as+tp/ha)	202	204	205	205	1 %	2 %	1 %	0.6 %	0.4 %	-0.2 %
	M7	Asukkaiden keskimääräinen linnuntie-etäisyys Pasilasta (km)	14.2	14.2	14.1	13.9	0 %	-1 %	-2 %	-0.8 %	-1.9 %	-1.1 %
	M8	Työpaikkojen keskimääräinen linnuntie-etäisyys Pasilasta (km)	10.3	10.4	10.4	10.4	1 %	1 %	1 %	0.0 %	0.0 %	0.0 %
	M9	Työpaikkojen kasautuminen (työpaikkojen määrä läheisyydessä)	1 059	1 238	1 141	1 058	17 %	8 %	0 %	-7.8 %	-14.5 %	-7.3 %
	M10	Asukkaiden kasautuminen (asukkaiden määrä läheisyydessä)	33 622	38 793	40 033	39 992	15 %	19 %	19 %	3.2 %	3.1 %	-0.1 %
	M11	Saavutettavuus asukkaiden näkökulmasta (ind)	28.8	31.3	34.3	34.5	9 %	19 %	20 %	9.6 %	10.3 %	0.6 %
Kestävä liikum.	K1	Kävely- ja pyöräilymatkojen kulkutapaosuus (%)	34.1 %	34.5 %	37.0 %	36.5 %	1 %	8 %	7 %	7.1 %	5.7 %	-1.3 %
	K2	Kävely- ja pyöräilymatkojen km-suorite asukasta kohti (km/as/vrk)	1.55	1.57	1.66	1.62	1 %	7 %	4 %	6.1 %	3.2 %	-2.8 %
	K3	Joukkoliikenteen kulkutapaosuus moottoroiduista matkoista (%)	34.3 %	34.8 %	40.4 %	44.4 %	1 %	18 %	30 %	16.2 %	27.7 %	9.9 %
	K4	Henkilöautotiheys (autoa/1000 as)	401	383	363	359	-5 %	-9 %	-11 %	-5.2 %	-6.4 %	-1.3 %
	K5	Henkilöautoilun ajosuorite asukasta kohti (ajon.km/vrk/as)	19.0	18.2	16.6	16.3	-4 %	-13 %	-14 %	-9.1 %	-10.6 %	-1.6 %
	K6	Henkilömatkojen keskimääräinen yleistetty matkavastus (min-ekv)	46.3	46.4	49.7	50.2	0 %	7 %	8 %	7.3 %	8.3 %	1.0 %
Haitat ja kustannukset	H1	Moottoriajoneuvoliikenteen kilometrisuorite (milj. ajon.km/vrk)	26.2	29.8	26.7	26.1	14 %	2 %	0 %	-10.5 %	-12.3 %	-2.0 %
	H2	Tieliikenteen ruuhkautuvuusosuus (ekvivalentti-h/vrk)	60 476	82 573	47 889	43 169	37 %	-21 %	-29 %	-42.0 %	-47.7 %	-9.9 %
	H3	Teoreettisten liikennemelualueiden pinta-ala (km2)	362.4	383.6	368.5	362.9	6 %	2 %	0 %	-3.9 %	-5.4 %	-1.5 %
	H4	Tieliikenteen paikallishaitoille altistuvien asukkaiden osuus (%)	25.4 %	26.9 %	26.4 %	24.9 %	6 %	4 %	-2 %	-1.5 %	-7.4 %	-6.0 %
	H5	Liikenteen henkilövahingot (kpl/v 1000 asukasta kohti)	1.15	0.81	0.74	0.72	-30 %	-36 %	-38 %	-8.9 %	-11.5 %	-2.8 %
	H6	Kuorma-autokuljetusten keskikustannus (eur/matka)	58.0	58.0	57.3	57.2	0 %	-1 %	-1 %	-1.2 %	-1.3 %	-0.1 %
	H7a	Joukkoliikenteen hoidon kustannukset asukasta kohti (eur/as/v)	350	310	356	367	-12 %	2 %	5 %	15.0 %	18.5 %	3.0 %
	H7b	Joukkoliikenteen hoidon kustannukset JL-matkaa kohti (eur/matka)	1.74	1.53	1.58	1.47	-12 %	-9 %	-16 %	3.1 %	-4.0 %	-6.9 %
		Asukkaita	1 421 912	1 685 244	1 685 164	1 685 272	19 %	19 %	19 %	0.0 %	0.0 %	0.0 %
		Työpaikkoja	661 025	839 653	839 653	839 653	27 %	27 %	27 %	0.0 %	0.0 %	0.0 %

M1. Täydennysrakentamisen osuus

Mittareiden arvot ja kohdentuminen alueittain



Arvio mittarin arvon kehityksestä ja sen taustalla olevista syistä

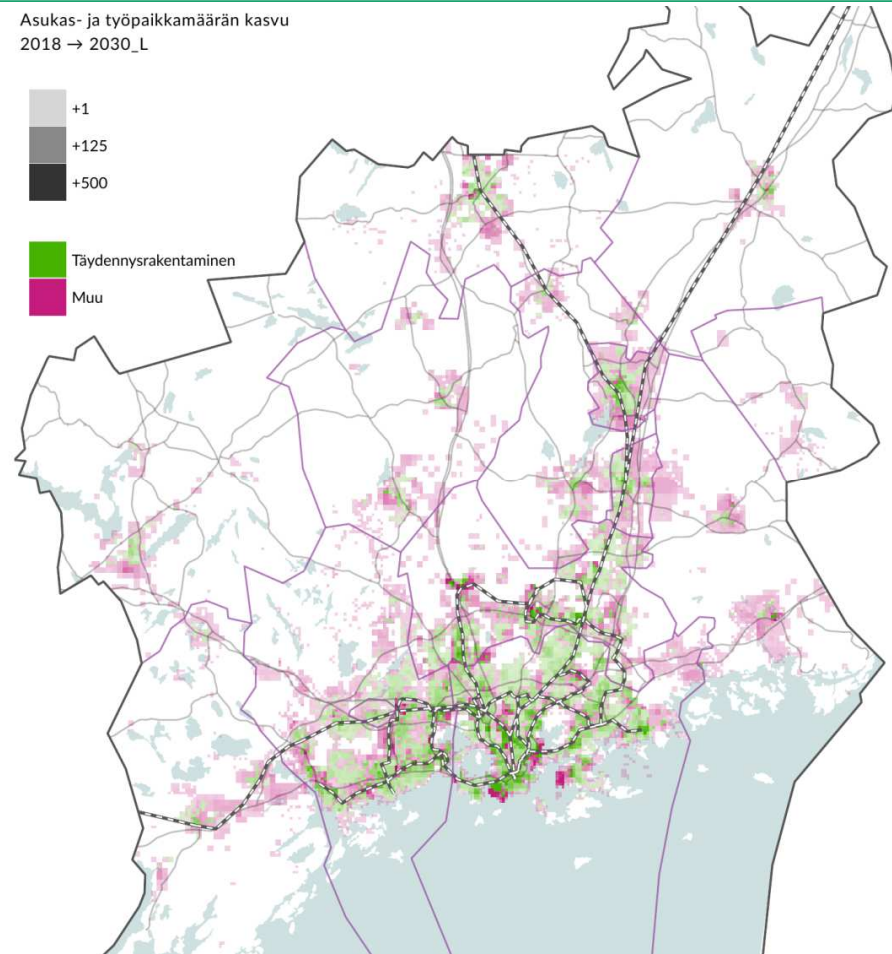
Täydennysrakentamisen osuus uudesta asuin- ja työpaikkarakentamisesta on luonnoksessa noin 10 % suurempi kuin vertailuvaihtoehdossa v0. Ero vertailuvaihtoehtoon on suurin kehysalueella sekä Helsingin esikaupunkialueilla. Helsingissä täydennysrakentamisen osuus on lähes 70 %, muualla pääkaupunkiseudulla noin 55 % ja kehysalueella noin 40 %.

Vaikutuskeinot

- Uuden maankäytön sijoittaminen.

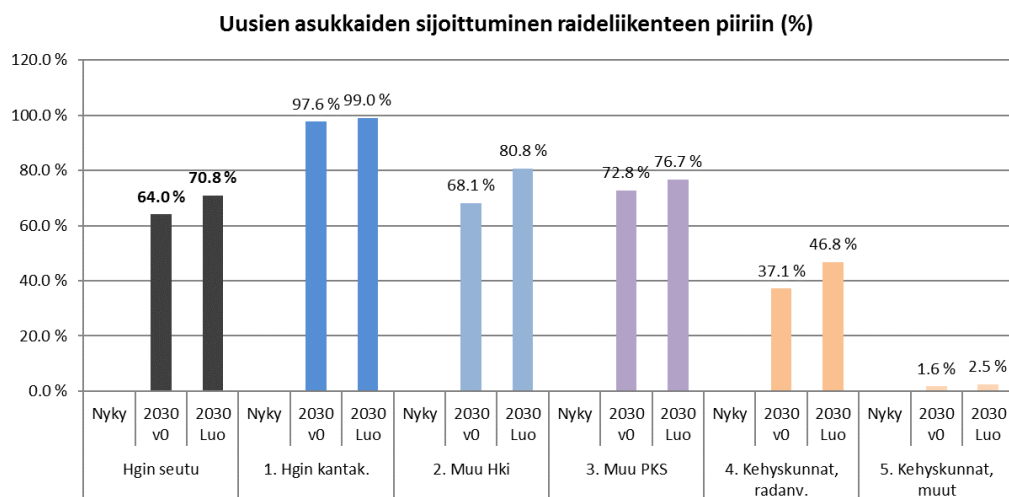
Mittarin kuvaus ja laskentamenetelmä

Osuus uusista asukkaista ja työpaikoista, joka sijoittuu 250 metrin ruutuihin, joissa on entuudestaan vähintään 100 asukasta tai työpaikkaa (16 asukasta tai työpaikkaa hehtaarilla).



M2. Uusien asukkaiden sijoittuminen raideliikenteen piiriin

Mittareiden arvot ja kohdentuminen alueittain



Mittarin kuvaus ja laskentamenetelmä

Osuus uusista asukkaista 800 metrin etäisyydellä raitio- tai pikaraitiotiepysäkeistä tai 1000 metrin etäisyydellä metro- tai rautatieasemista (%).

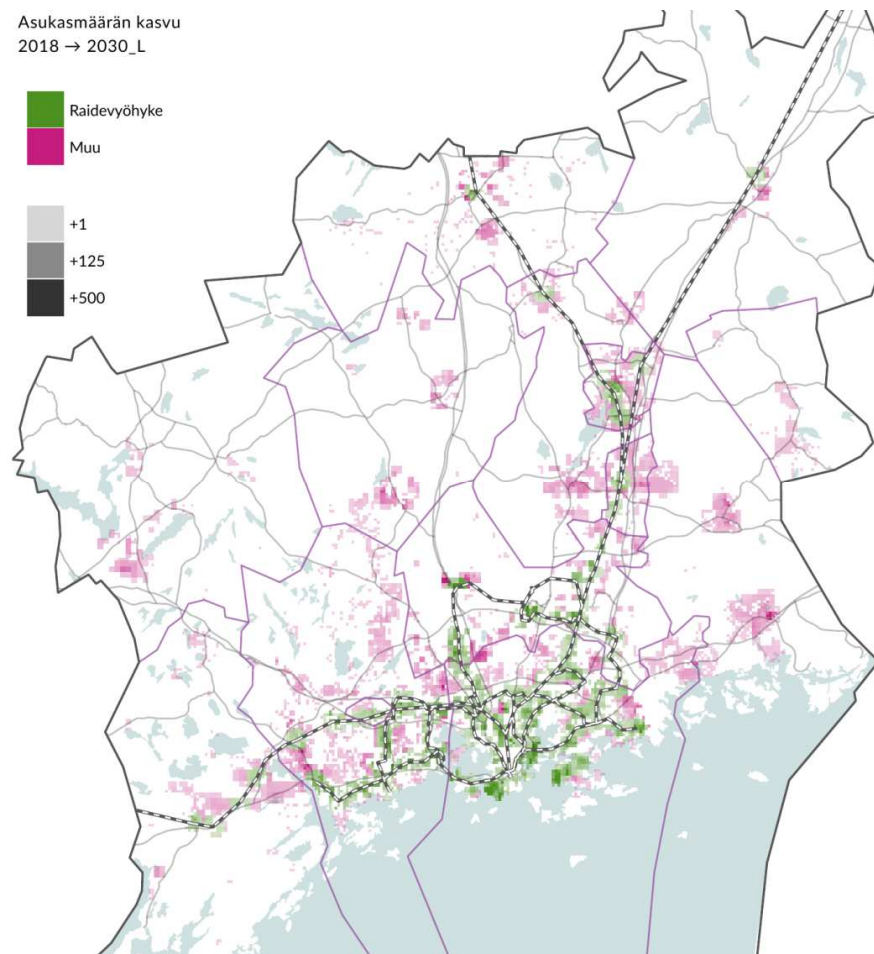
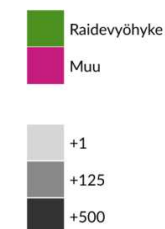
Arvio mittarin arvon kehityksestä ja sen taustalla olevista syistä

Luonnoksessa raidevyöhykkeiden osuus uusista asukkaista on noin 71 %, mikä on noin 11 % (7 %-yksikköä) enemmän kuin vertailuvaihtoehdossa v0. Osuutta kasvattavat uudet raitiolinjat Helsingin esikaupunkivyöhykkeellä, Espoossa ja Vantaalla sekä asuinmaankäytön tiivistäminen raidevyöhykkeille koko seudun osalta.

Vaikutuskeinot

- Uuden asuinmaankäytön sijoittaminen.
- Raideliikennehankkeet.

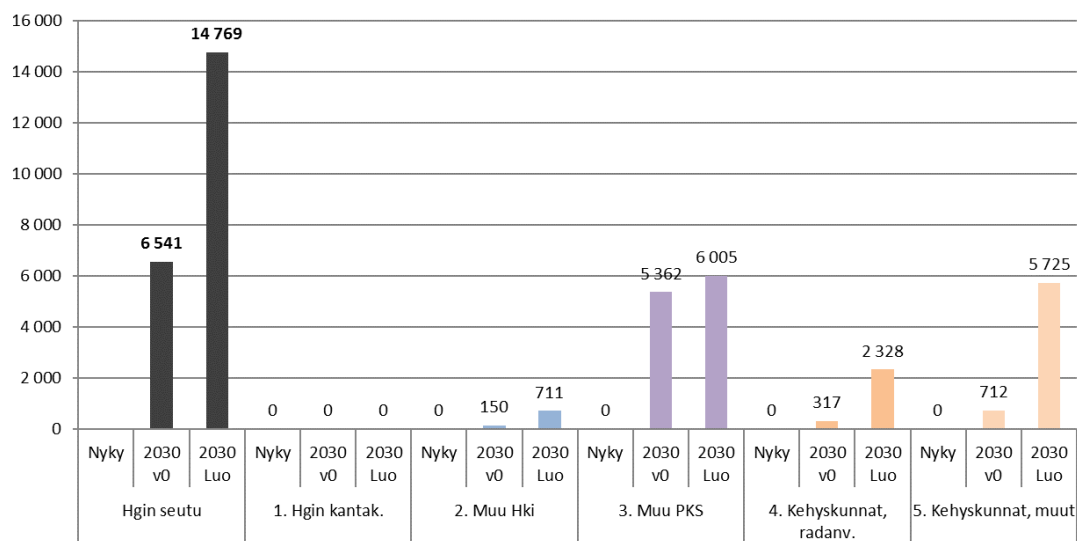
Asukasmäärän kasvu
2018 → 2030_L



M3. Asukasmäärän vähenemä heikosti saavutettavilla alueilla

Mittareiden arvot ja kohdentuminen alueittain

Asukasmäärien väheneminen heikosti saavutettavilla alueilla (asukasta)



Arvio mittarin arvon kehityksestä ja sen taustalla olevista syistä

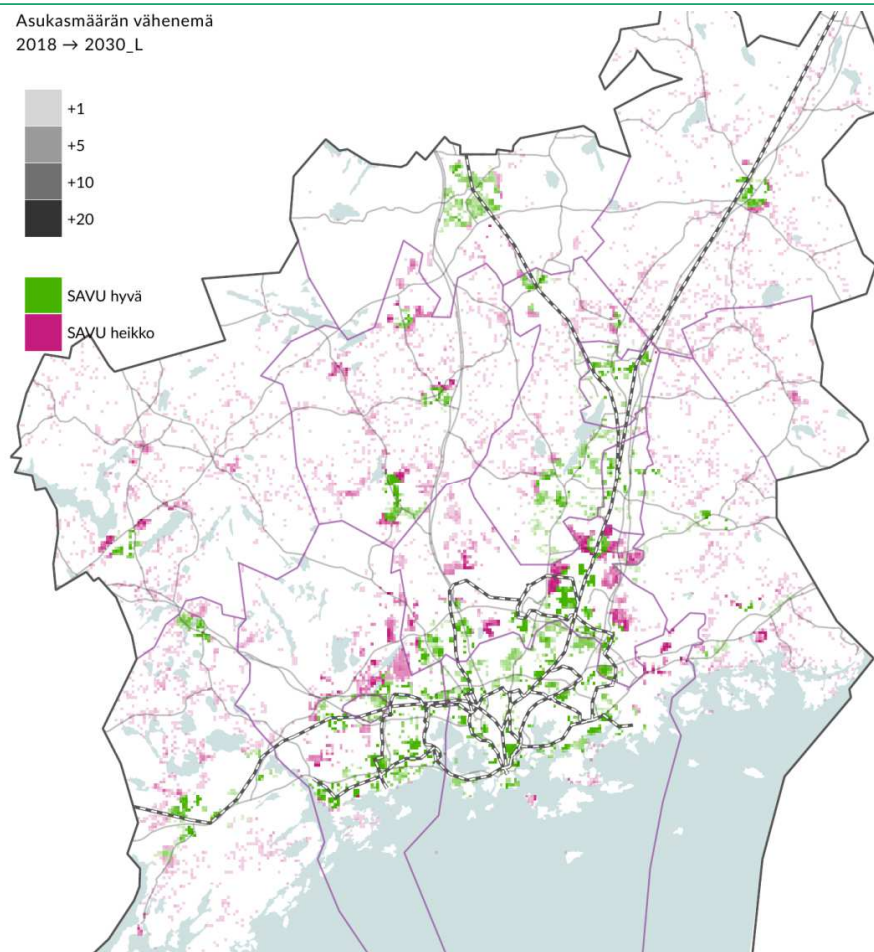
Suurimmat asukasmäärävähennykset heikosti saavutettavilla alueilla ovat Länsi- ja Pohjois-Espoossa, Vantaan pohjoisosissa sekä kehysvyöhykkeellä. Luonnoksessa vähennykset ovat seutasolla huomattavasti suurempia kuin vertailuvaihtoehdossa v0.

Vaikutuskeinot

- Uuden maankäytön sijoittuminen.
- Joukkoliikenneyhteyksien kehittäminen.

Mittarin kuvaus ja laskentamenetelmä

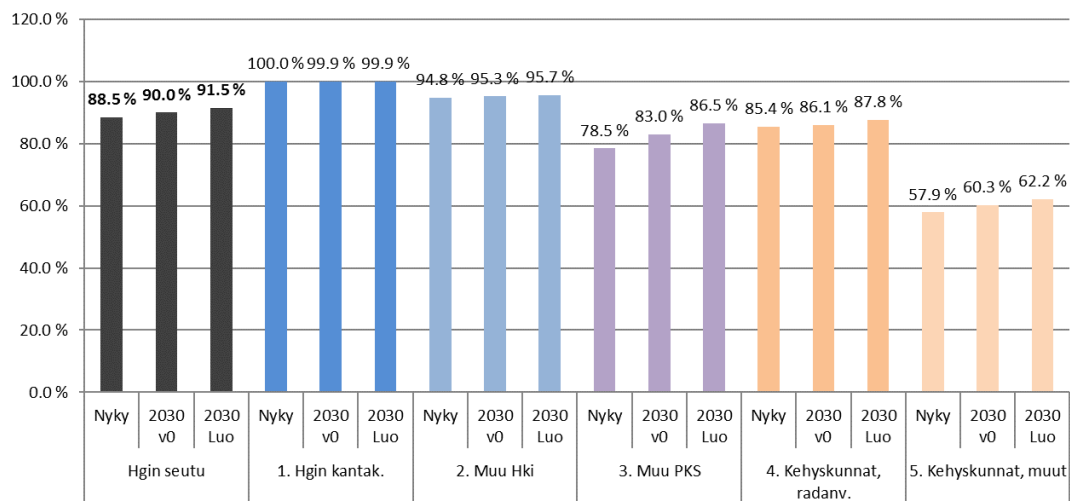
Asuksvähennys pääkaupunkiseudulla SAVU-vyöhykkeillä IV-VII ja muualla VI-VII.



M4. Työpaikkojen sijoittuminen kestävän liikkumisen vyöhykkeille

Mittareiden arvot ja kohdentuminen alueittain

Työpaikkojen sijoittuminen kestävän liikkumisen kannalta hyvillä saavutettavuusvyöhykkeille (%)



Arvio mittarin arvon kehityksestä ja sen taustalla olevista syistä

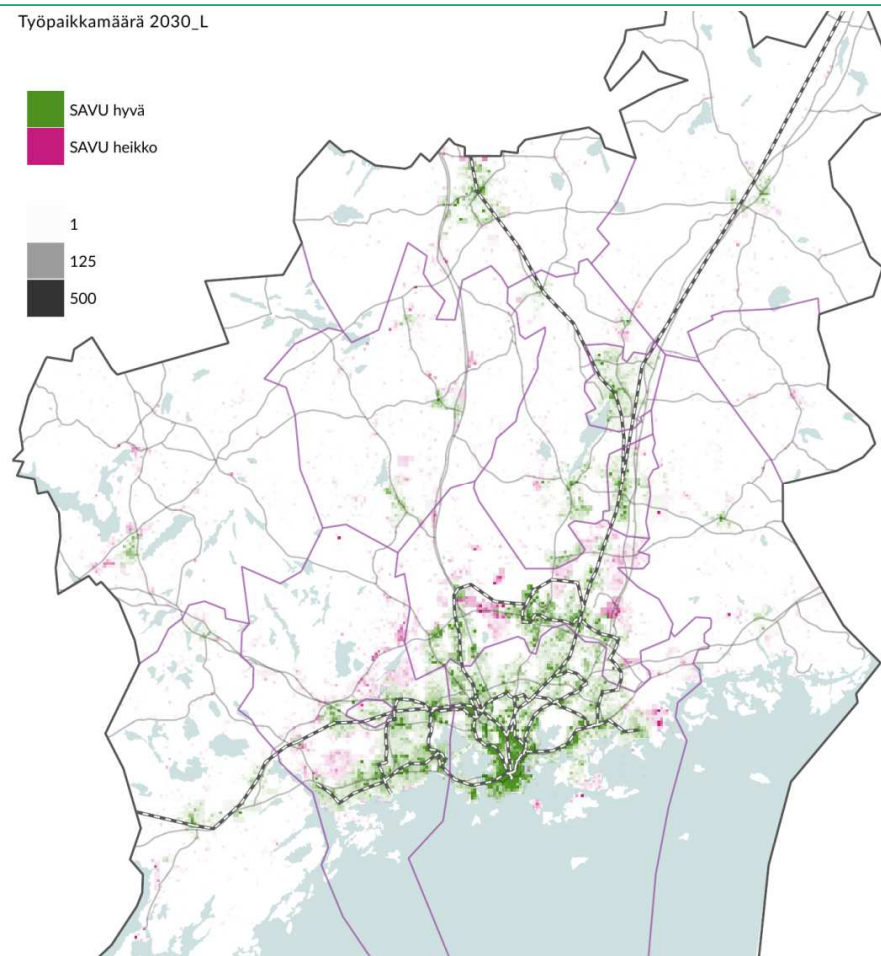
Vertailuvaihtoehdossa v0 v. 2030 kestävän liikkumisen vyöhykkeillä sijaitsee noin 2 % nykyistä suurempi osuus työpaikoista. Luonnoksessa kestävän liikkumisen vyöhykkeet laajenevat joukkoliikennehankkeiden seurauksena, jolloin lähes 2 % enemmän työpaikoista sijoittuu kestävän liikkumisen vyöhykkeille, vaikka työpaikkamaankäyttö on sama kuin vertailuvaihtoehdossa v0.

Vaikutuskeinot

- Uuden maankäytön sijoittaminen.
- Joukkoliikenteen runkoyhteyksien kehittäminen.

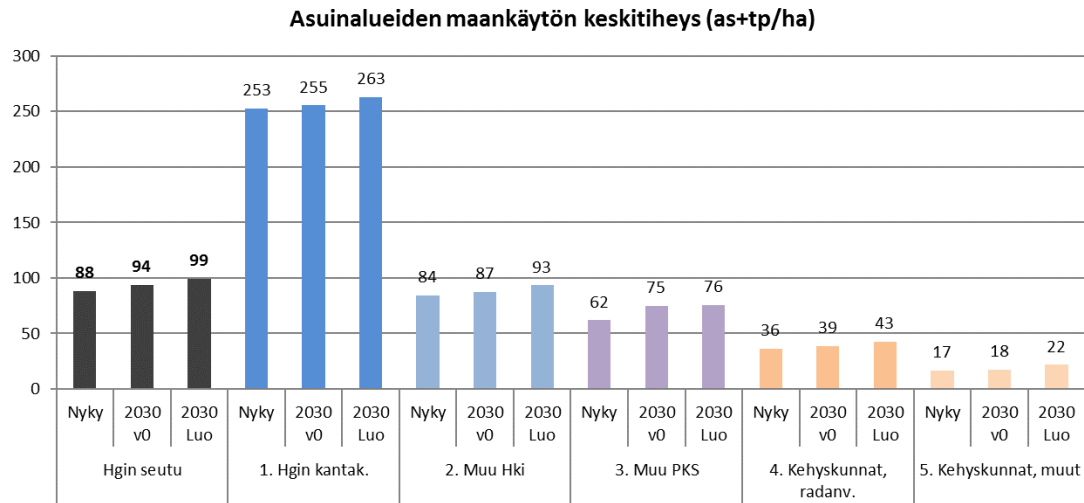
Mittarin kuvaus ja laskentamenetelmä

Työpaikkamäärien kohdistuminen pääkaupunkiseudulla SAVU-vyöhykkeille I-III ja muualla I-V. Mittarina näille vyöhykkeille sijoittuvien työpaikkojen osuus kaikista työpaikoista (%).



M5. Asuinalueiden tiiveys

Mittareiden arvot ja kohdentuminen alueittain



Arvio mittarin arvon kehityksestä ja sen taustalla olevista syistä

Vertailuvaihtoehdossa v0 v. 2030 asuinalueet tiivistyvät keskimäärin noin 7 % nykyisestä. Luonnoksessa asuinalueiden tiiveys kasvaa edelleen noin 6 %. Nykytilanteeseen nähden asuinalueet tiivistyvät eniten Espoo-Vantaa –vyöhykkeellä.

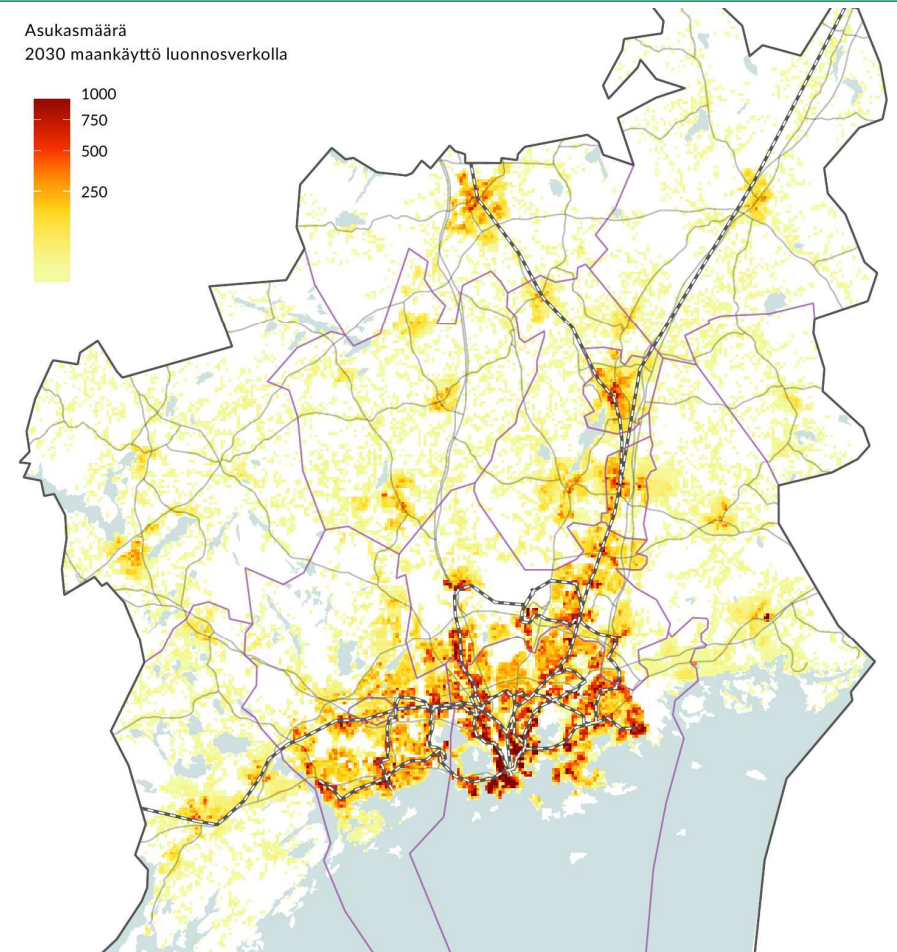
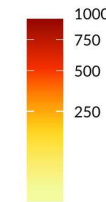
Vaikutuskeinot

- Uuden maankäytön sijoittaminen.

Mittarin kuvaus ja laskentamenetelmä

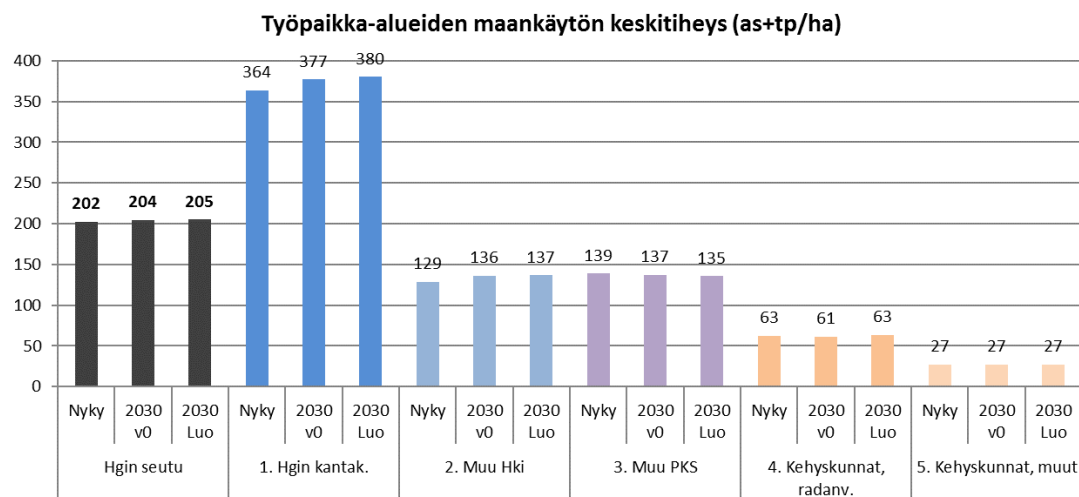
Asuinalueiden tiiveyttä on arvioitu 250 m ruutujen maankäytön tiheydellä (AS+TP/km²). Alueelliset keskiarvot on laskettu asukkaiden määrällä painotettuna.

Asukasmäärä
2030 maankäyttö luonnosverkolla



M6. Työpaikka-alueiden tiiveys

Mittareiden arvot ja kohdentuminen alueittain



Arvio mittarin arvon kehityksestä ja sen taustalla olevista syistä

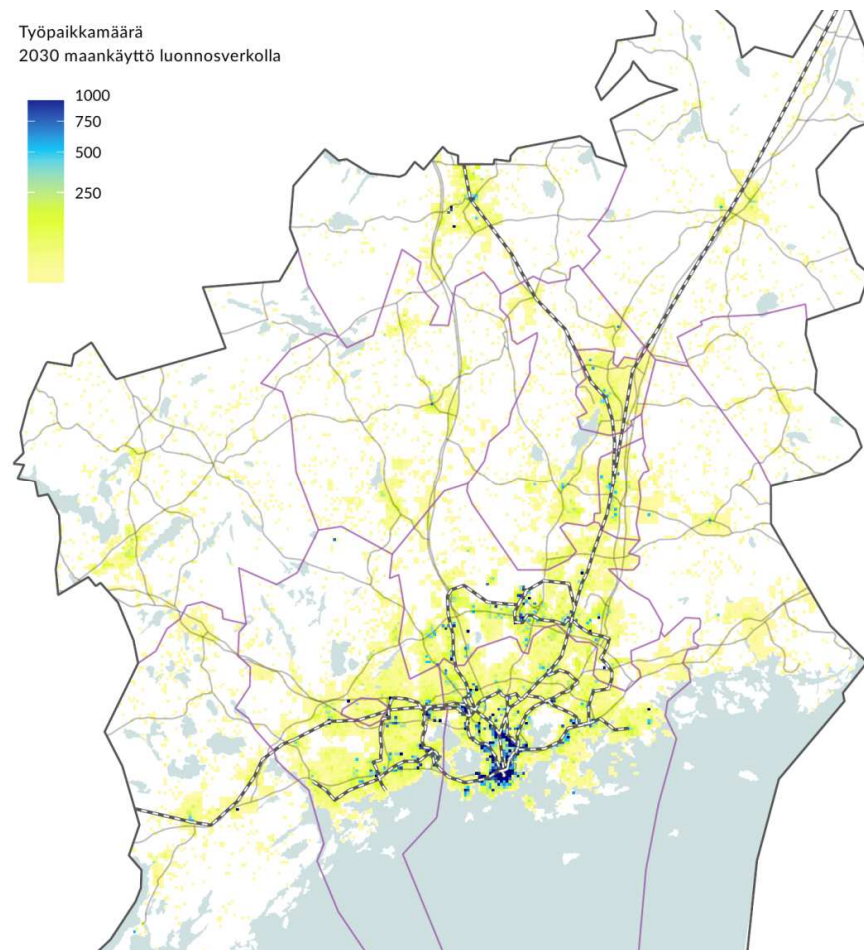
Vertailuvaihtoehdossa v0 v. 2030 työpaikka-alueet tiivistyvät keskimäärin noin prosentit verran nykyisestä. Tiivistyminen kohdistuu lähinnä Helsingin alueelle. Luonnoksessa työpaikkojen sijainti ei poikkeaa vertailuvaihtoehdosta v0, mutta asumisen tiivistyminen työpaikka-alueilla lisää tiiveyttä keskimäärin noin prosentilla.

Vaikutuskeinot

- Uuden maankäytön sijoittaminen.

Mittarin kuvaus ja laskentamenetelmä

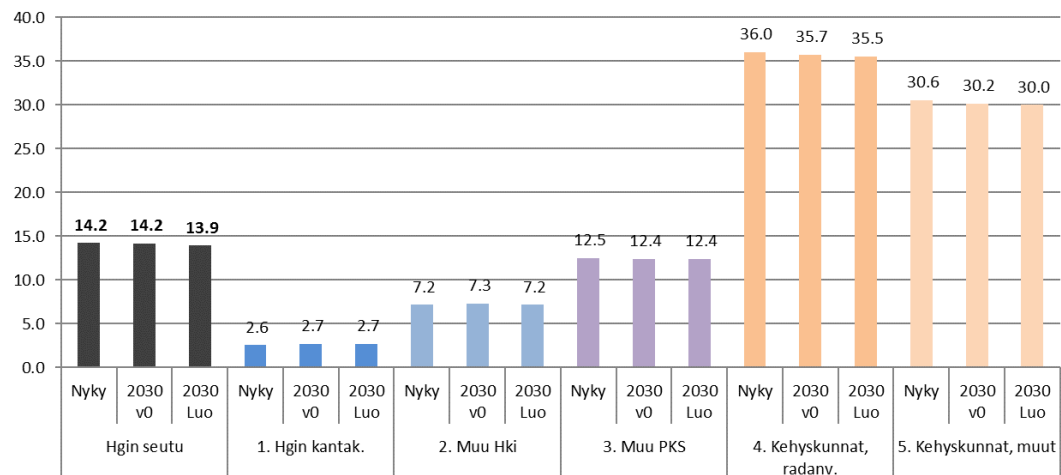
Työpaikka-alueiden tiiveyttä on arvioitu 250 m ruutujen maankäytön tiheydellä (AS+TP/km²). Alueelliset keskiarvot on laskettu asukkaiden määrällä painotettuna.



M7. Asukkaiden keskittyneisyys

Mittareiden arvot ja kohdentuminen alueittain

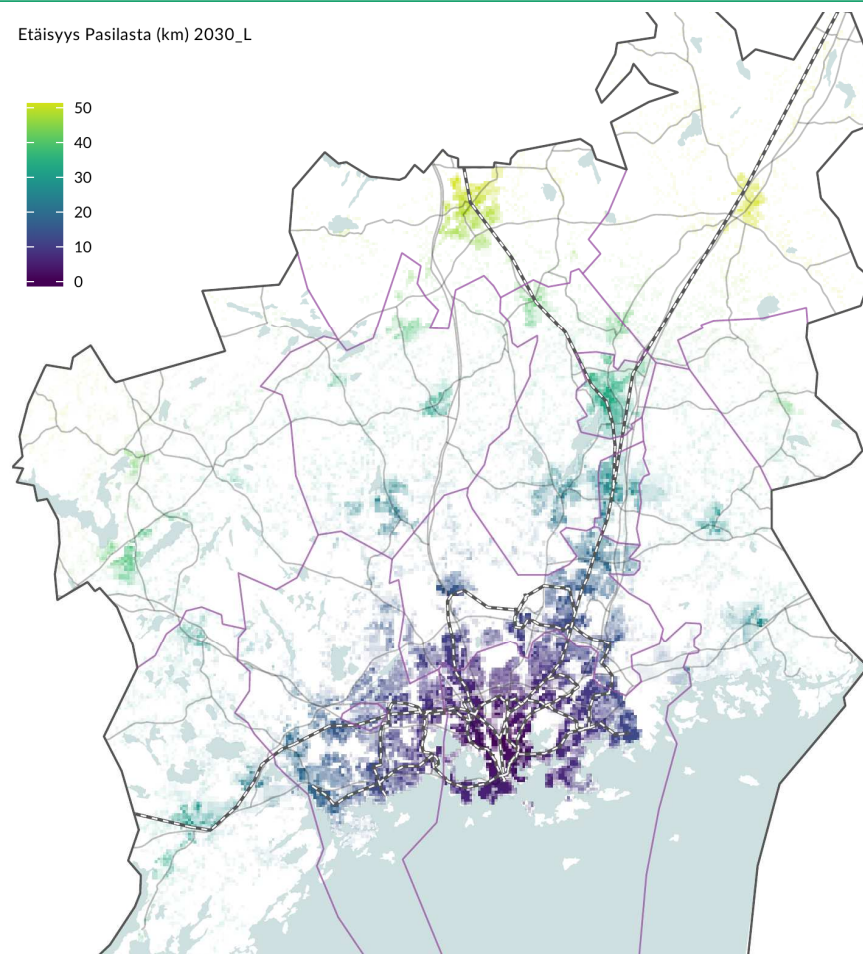
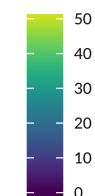
Asukkaiden keskimääräinen linnuntie-etäisyys Pasilasta (km)



Mittarin kuvaus ja laskentamenetelmä

Asukkaiden keskimääräinen linnuntie-etäisyys Pasilasta, joka on seudun työpaikkojen likimääräinen painopiste.

Etäisyys Pasilasta (km) 2030_L



Arvio mittarin arvon kehityksestä ja sen taustalla olevista syistä

Vertailuvaihtoehdossa v0 v. 2030 asumisen keskittyneisyydessä seudun painopisteeseen nähden ei tapahdu seudullisesti merkittäviä muutoksia. Kehysvyöhykkeellä uudet asukkaat sijoittuvat hieman lähemmäs seudun ydintä kuin nykyisin. Luonnoksessa uudet asukkaat painottuvat keskimäärin hieman lähemmäs seudun ydintä.

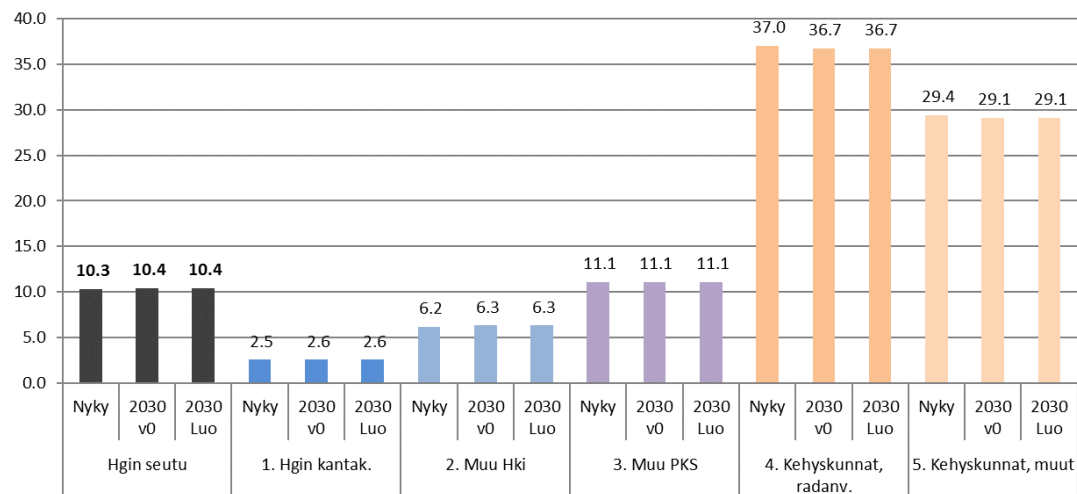
Vaikutuskeinot

- Uuden asuinmaankäytön sijoittaminen.

M8. Työpaikkojen keskittyneisyys

Mittareiden arvot ja kohdentuminen alueittain

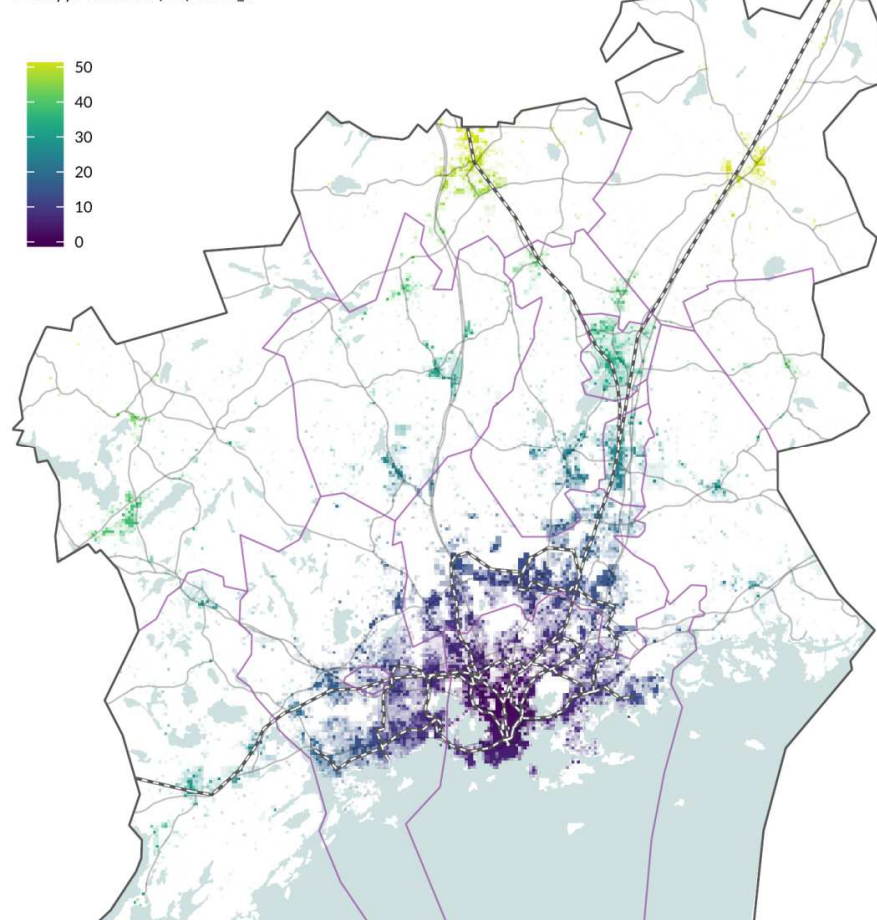
Työpaikkojen keskimääräinen linnuntie-etäisyys Pasilasta (km)



Mittarin kuvaus ja laskentamenetelmä

Työpaikkojen keskimääräinen linnuntie-etäisyys Pasilasta, joka on seudun työpaikkojen likimääräinen painopiste.

Etäisyys Pasilasta (km) 2030_L



Arvio mittarin arvon kehityksestä ja sen taustalla olevista syistä

Vertailuvaihtoehdossa v0 v. 2030 työpaikkojen keskittyneisyydessä seudun painopisteeseen nähden ei tapahdu seudullisesti merkittäviä muutoksia. Kehysvyöhykkeellä uudet työpaikat sijoittuvat hieman lähemmäs seudun ydintä kuin nykyisin. Luonnoksessa ei ole työpaikkojen sijoittumisen osalta eroja vertailuvaihtoehtoon v0 nähden.

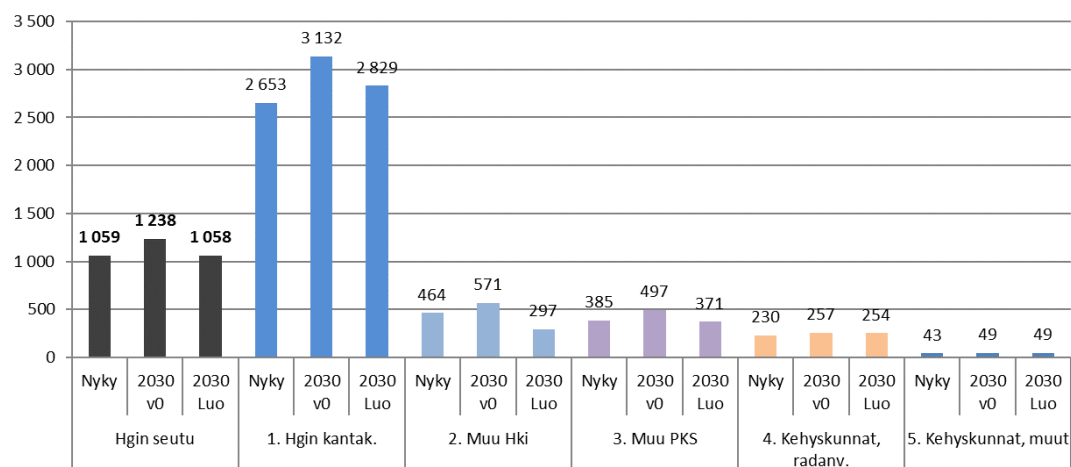
Vaikutuskeinot

- Uuden työpaikkamaankäytön sijoittaminen.

M9. Työpaikkojen kasautuminen

Mittareiden arvot ja kohdentuminen alueittain

Työpaikkojen kasautuminen (työpaikkojen määrä läheisyydessä)



Arvio mittarin arvon kehityksestä ja sen taustalla olevista syistä

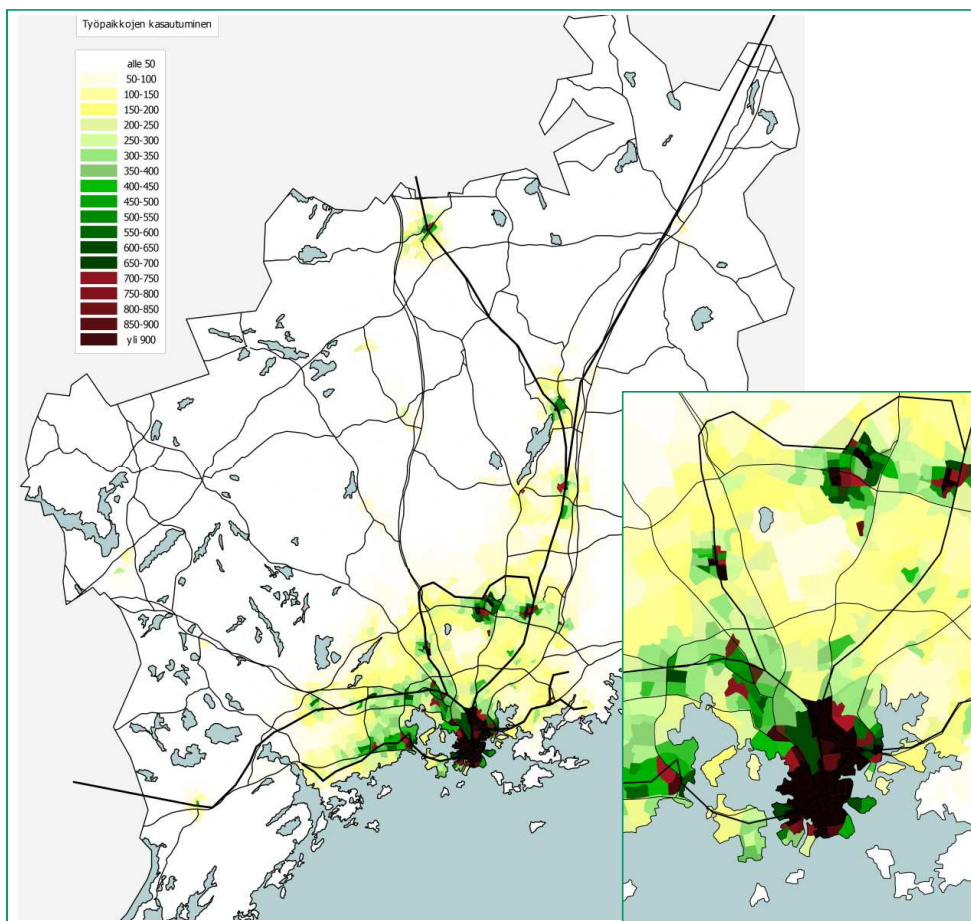
Vertailuvaihtoehdossa v0 v. 2030 työpaikkojen kasautuminen kasvaa noin 17 % nykyisestä erityisesti työpaikkamäärän kasvun seurauksena. Kasautuminen on selvästi voimakkainta Helsingin kantakaupungin alueella. Luonnoksen kasautumisluku on vertailuvaihtoehtoa v0 lähes 15 % pienempi, vaikka työpaikkojen määrä ja sijoittuminen on sama. Kasautumislukua pienentää matkavastuksen kasvu tienkäyttö- ja pysäköintimaksujen seurauksena sekä kulkutapamuutokset henkilöautosta hitaampiin kulkumuotoihin. Suhteellisesti kasautumisluku pienenee eniten Helsingin kantakaupungin ulkopuolisella pääkaupunkiseudulla, jonka työpaikoille henkilöauto on paljon käytetty kulkutapa.

Vaikutuskeinot

- Uuden työpaikkamaankäytön sijoittaminen.
- Liikenneyhteudet.
- Liikkumisen hinta.

Mittarin kuvaus ja laskentamenetelmä

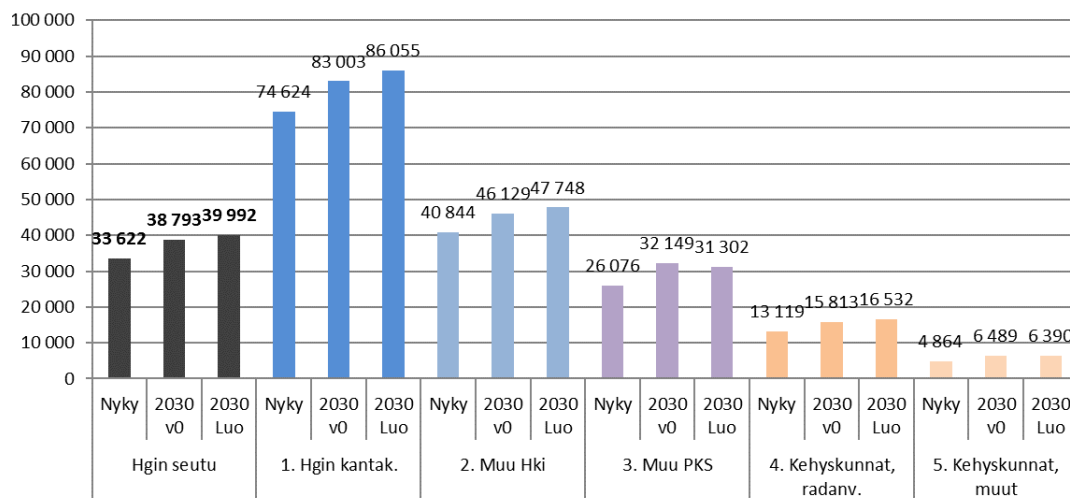
Työpaikkojen määrä kulkutapakohtaiselle matkavastuetaisytyydellä painotettuna ($d^{-2,5}$) kulkuvat niiden osuudella painotettuna. Matkavastus sisältää myös matkojen kustannukset. Aluekohtaiset keskiarvot on laskettu työpaikkamäärillä painotettuna. Kasautumisluku kertoo työpaikkojen agglomeraatiopotentiaalista



M10. Asukkaiden kasautuminen

Mittareiden arvot ja kohdentuminen alueittain

Asukkaiden kasautuminen (asukkaiden määrä läheisyydessä)



Arvio mittarin arvon kehityksestä ja sen taustalla olevista syistä

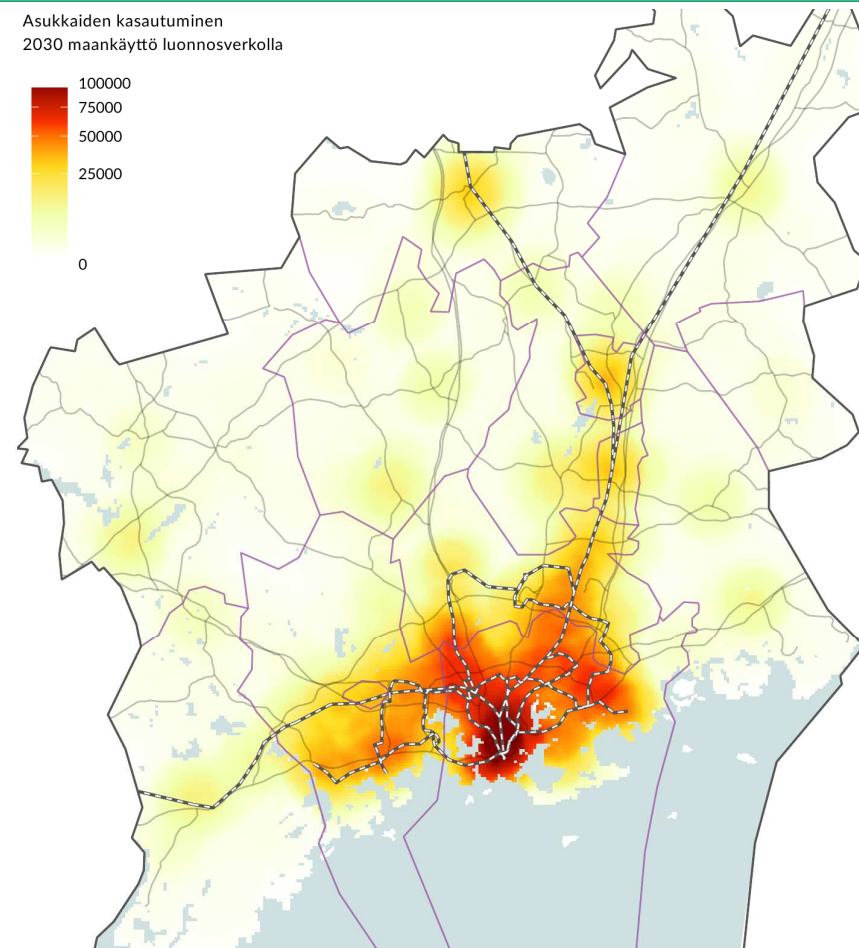
Vertailuvaihtoehdossa v0 v. 2030 asukkaiden kasautuminen kasvaa noin 15 % nykyisestä. Luonnoksessa kasautuminen kasvaa edelleen noin 3 %. Kasautuminen kasvaa vertailuvaihtoehtoon v0 nähden muilla kuin Espoo-Vantaa –vyöhykkeellä.

Vaikutuskeinot

- Uuden asuinmaankäytön sijoittaminen.

Mittarin kuvaus ja laskentamenetelmä

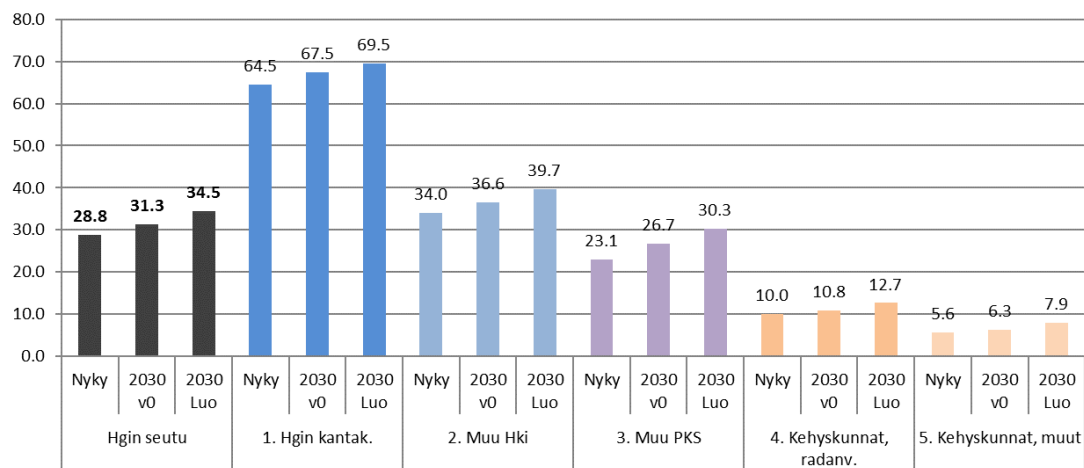
Asukkaiden määrä 1 km linnuntie-etäisyydellä + 0.5 x asukkaiden määrä 1-3 km linnuntie-etäisyydellä. Aluekohtaiset keskiarvot laskettu asukasmäärillä painotettuna. Kasautumisluku kertoo mm. lähipalveluiden järjestämisedellytyksistä.



M11. Saavutettavuus asukkaiden näkökulmasta

Mittareiden arvot ja kohdentuminen alueittain

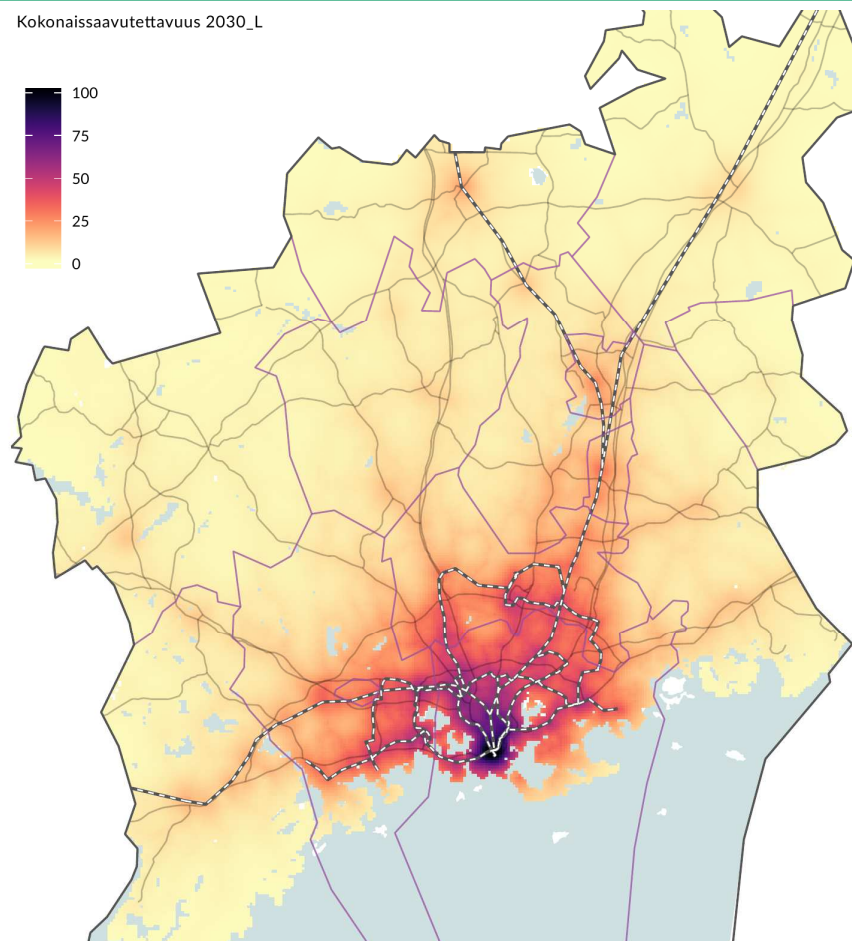
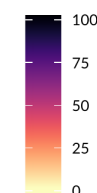
Saavutettavuus asukkaiden näkökulmasta (ind)



Mittarin kuvaus ja laskentamenetelmä

Saavutettavuusluku indeksoituna 0-100 (nykytilanteen paras) kaikki matkaryhmät sisältäen. Painotus kestävät kulkutavat 65 %, henkilöauto 35 %. Ei sisällä matkakustannuksia.

Kokonaissaavutettavuus 2030_L



Arvio mittarin arvon kehityksestä ja sen taustalla olevista syistä

Vertailuvaihtoehdossa v0 v. 2030 saavutettavuus asukkaiden näkökulmasta kasvaa nykyisestä noin 9 % maankäytön kasvun sekä liikenneverkon kehittymisen seurauksena. Luonnoksessa saavutettavuus kasvaa edelleen keskimäärin noin 10 %. Saavutettavuutta kasvattavat maankäytön tiivistäminen, joukkoliikennedyhteyksien kehittäminen ja tieliikenteen ruuhkautumisen vähentyminen tienkäyttö- ja pysäköintimaksujen sekä joukkoliikenteen lipun hintojen alentamisen seurauksena. Saavutettavuusluvut eivät sisällä liikkumisen kustannuksia.

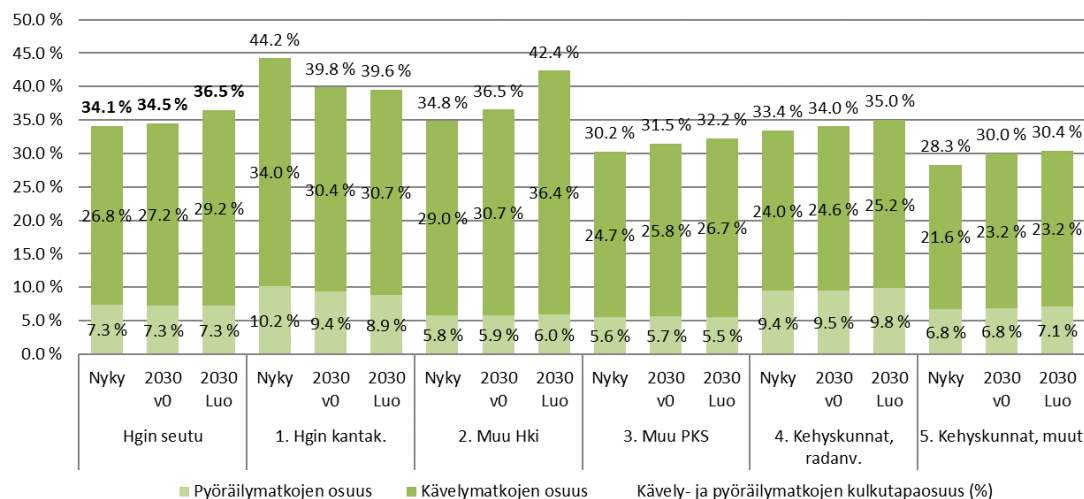
Vaikutuskeinot

- Uuden maankäytön sijoittaminen.
- Joukkoliikenteen runkoyhteyksien kehittäminen.
- Tieliikenteen sujuvuuden turvaaminen.

K1. Kävely- ja pyöräilymatkojen kulkutapaosuus

Mittareiden arvot ja kohdentuminen alueittain

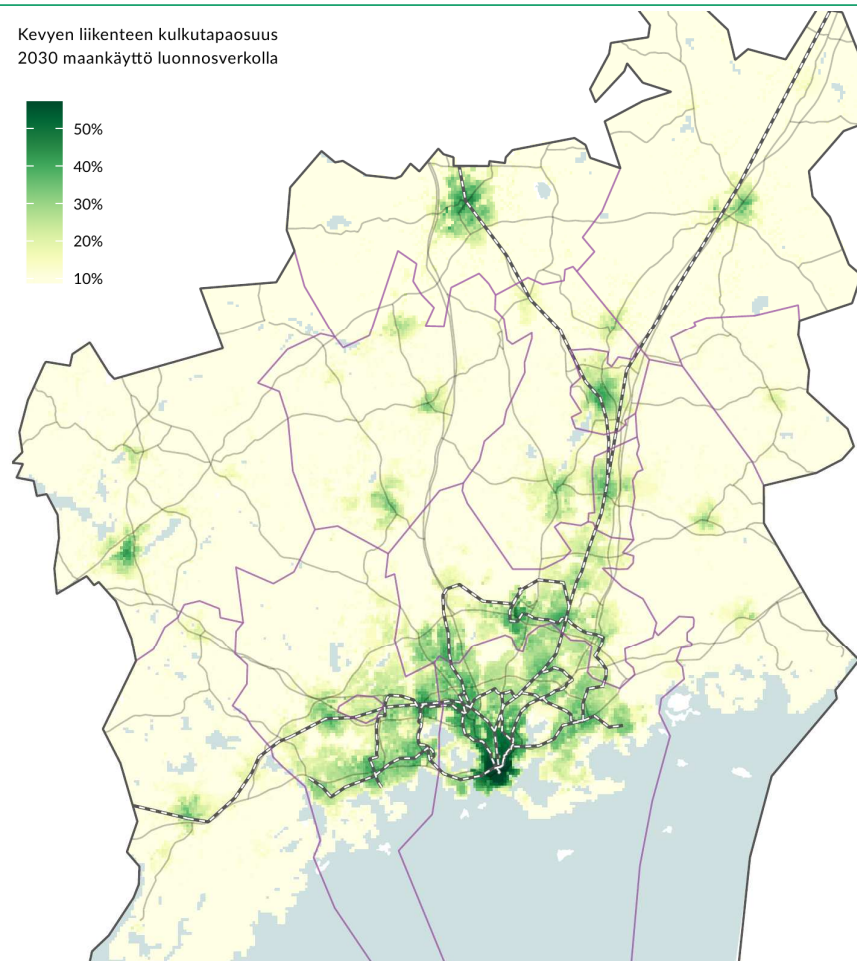
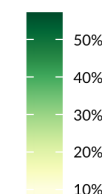
Kävely- ja pyöräilymatkojen osuudet



Mittarin kuvaus ja laskentamenetelmä

Jalankulku- ja pyöräily-matkojen osuus arkivuorokauden matkoista HELMET-mallilla laskettuna. Karttakuva 250 metrin ruudukossa RUUTI-malleilla laskettuna. Laskentamenetelmät eivät huomioi kävely- ja pyöräilyinfran laadullisia muutoksia.

Kevyen liikenteen kulkutapaosuus 2030 maankäyttö luonnosverkolla



Arvio mittarin arvon kehityksestä ja sen taustalla olevista syistä

Vertailuvaihtoehdossa v0 v. 2030 kävely- ja pyöräilymatkojen yhteenlaskettu osuus kasvaa noin prosentin nykyisestä maankäytön tiivistymisen seurauksena. Luonnoksessa osuus kasvaa edelleen noin 6 % (2 %-yksikköä) mm. asuinmaankäytön tiivistämisen sekä tienkäyttö- ja pysäköintimaksujen seurauksena. Joukkoliikenneyhteyksien kehittäminen ja lipun hintojen alentaminen leikkaavat osaltaan pyöräilyn osuuden kasvua. Laskentamenetelmät eivät huomioi kävely- ja pyöräilyinfran laadullisia muutoksia.

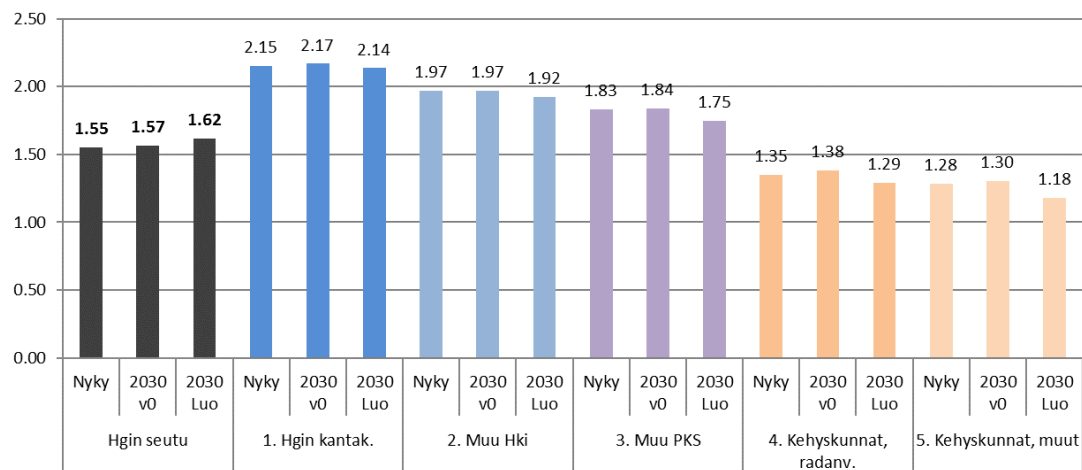
Vaikutuskeinot

- Uuden maankäytön sijoittaminen.
- Joukkoliikenteen ja autoilun hinnoittelu.
- Jalankulku- ja pyöräilyolosuhteiden kehittäminen.

K2. Kävely- ja pyöräilymatkojen kilometrisuorite asukasta kohti

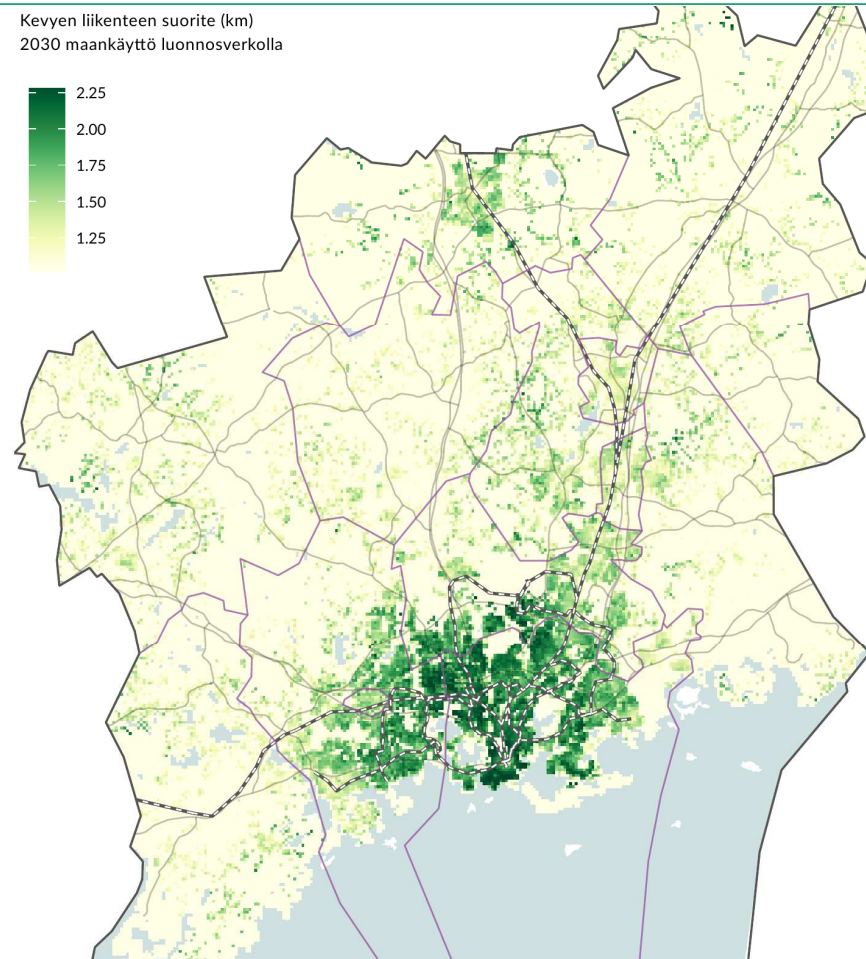
Mittareiden arvot ja kohdentuminen alueittain

Kävely- ja pyöräilymatkojen km-suorite asukasta kohti (km/as/vrk)



Mittarin kuvaus ja laskentamenetelmä

HELMET-mallilla laskettu kävely- ja pyöräilyosuorite asukasta kohti. Alueelliset tunnusluvut ja karttakuva tuotettu RUUTI-mallilla, joka ei huomioi liikkumisen hinnan muutoksia. Laskentamenetelmät eivät huomioi kävely- ja pyöräilyinfran laadullisia muutoksia.



Arvio mittarin arvon kehityksestä ja sen taustalla olevista syistä

Vertailuvaihtoehdossa v0 v. 2030 kävely- ja pyöräilymatkojen yhteenlaskettu kilometrisuorite asukasta kohti kasvaa nykyisestä noin prosentin maankäytön tiivistymisen seurauksena. Luonnoksessa suorite kasvaa edelleen noin 3 % mm. tienkäyttö- ja pysäköintimaksujen lisäessä kävelyn ja pyöräilyn kulkutapaosuutta. Joukkoliikennenyhteyksien kehittäminen ja lipun hintojen alentaminen leikkaavat osaltaan erityisesti pyöräilyn kilometrisuoritteiden kasvua. Pyöräilymatkojen mallinnettu keskipituus säilyy ennallaan noin 3,3 kilometrissä. Laskentamenetelmät eivät huomioi kävely- ja pyöräilyinfran laadullisia muutoksia.

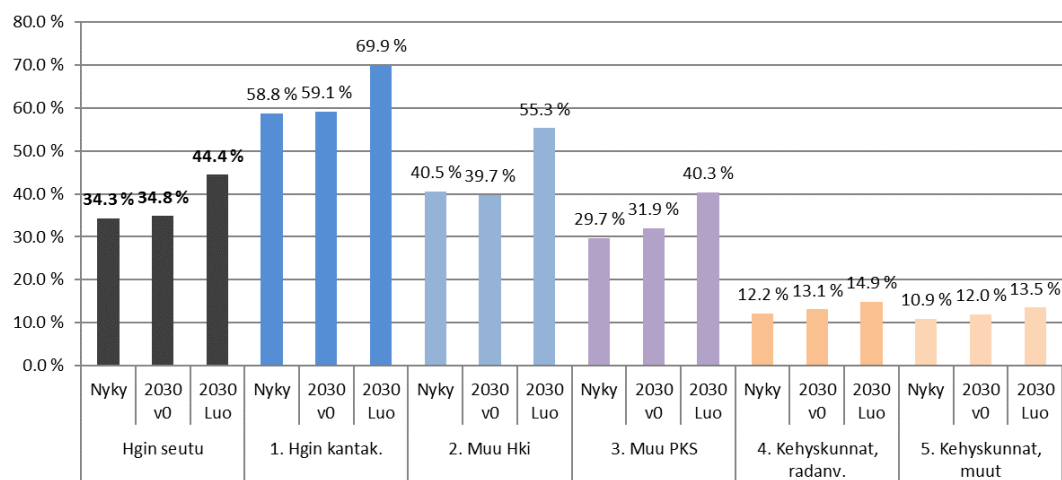
Vaikutuskeinot

- Uuden maankäytön sijoittaminen.
- Joukkoliikenteen ja autoilun hinnoittelu.
- Jalankulku- ja pyöräilyolosuhteiden kehittäminen.

K3. Joukkoliikenteen kulkutapaosuus moottoroiduista matkoista

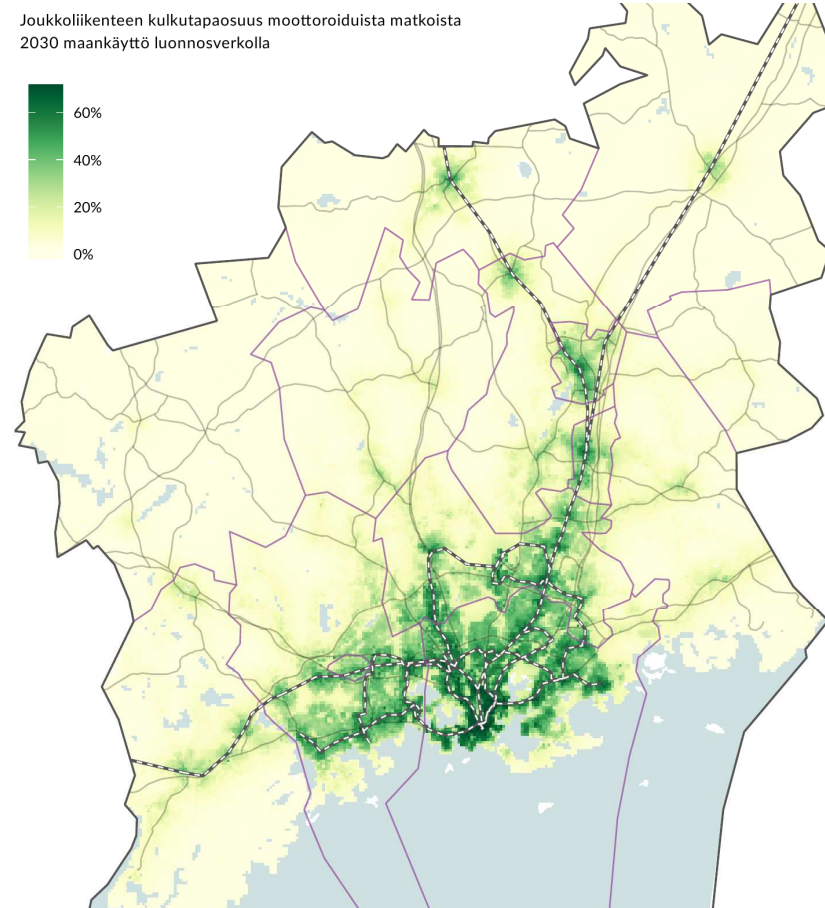
Mittareiden arvot ja kohdentuminen alueittain

Joukkoliikenteen kulkutapaosuus moottoroiduista matkoista (%)



Mittarin kuvaus ja laskentamenetelmä

Joukkoliikenteen osuus arkivuorokauden yhteenlasketuista joukkoliikenne- ja henkilöautomatkoista HELMET-mallilla laskettuna. Karttakuva 250 metrin ruudukossa RUUTI-malleilla laskettuna.



Arvio mittarin arvon kehityksestä ja sen taustalla olevista syistä

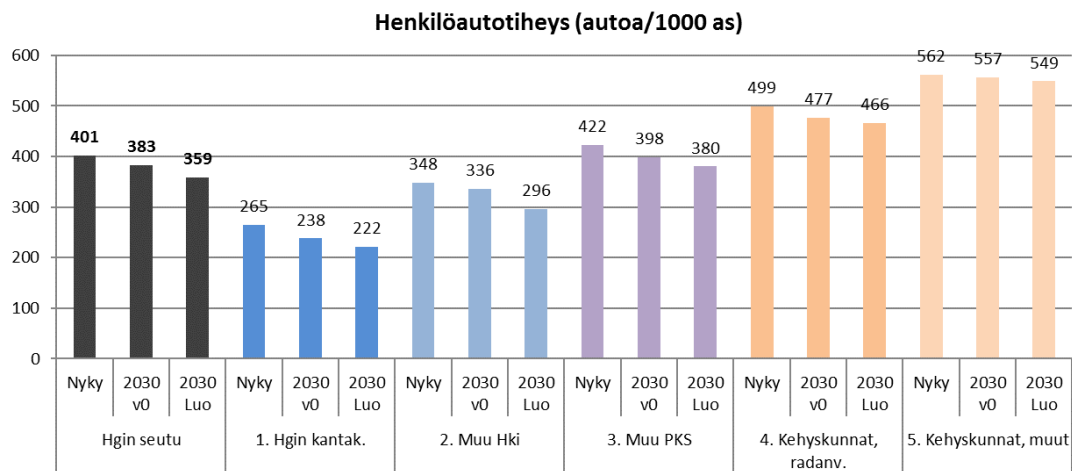
Vertailuvaihtoehdossa v0 v. 2030 joukkoliikenteen osuus moottoroiduista matkoista kasvaa noin prosentin nykyisestä mm. tieliikenteen ruuhkautumisen seurauksena. Luonnoksessa osuus kasvaa edelleen noin 28 % tienkäyttö- ja pysäköintimaksujen, asuinmaankäytön tiivistämisen sekä joukkoliikenneyhteyksien kehittämisen ja lipun hintojen alentamisen seurauksena. Kasvu on voimakasta erityisesti pääkaupunkiseudun alueella, johon henkilöautoliikenteen maksujen kasvu ja toisaalta suuri osa raideliikennehankkeista kohdistuvat.

Vaikutuskeinot

- Uuden maankäytön sijoittaminen.
- Joukkoliikenteen ja autoilun hinnoittelu.
- Jalankulku- ja pyöräilyolosuhteiden kehittäminen.

K4. Henkilöautotiheys

Mittareiden arvot ja kohdentuminen alueittain



Arvio mittarin arvon kehityksestä ja sen taustalla olevista syistä

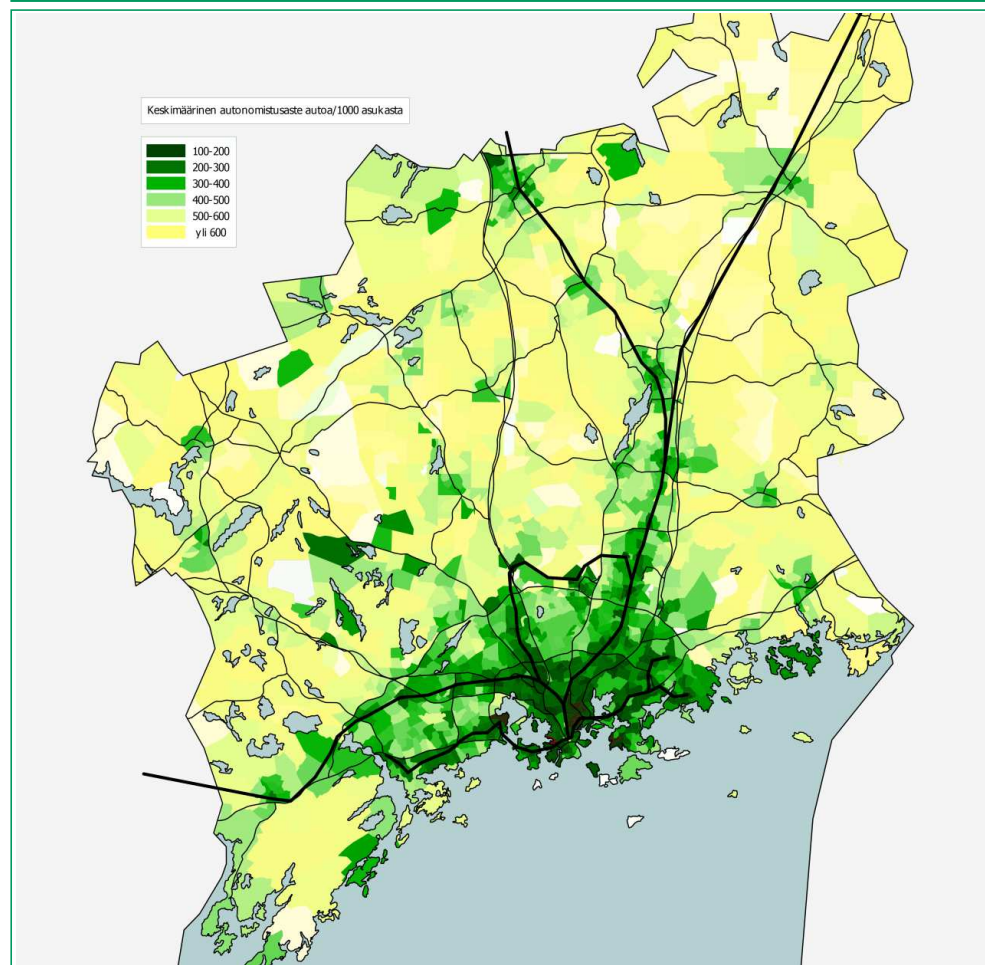
Vertailuvaihtoehdossa v0 v. 2030 henkilöautotiheys laskee nykyisestä noin 5 % mm. maankäytön tiivistymisen ja tieliikenteen ruuhkautumisen seurauksena. Luonnoksessa henkilöautotiheys laskee edelleen noin 6 % tienkäyttö- ja pysäköintimaksujen, asuinmaankäytön tiivistymisen sekä joukkoliikenneyhteyksien kehittämisen ja lipun hintojen alentamisen seurauksena.

Vaikutuskeinot

- Uuden maankäytön sijoittuminen.
- Liikenteen hinnoittelu
- Joukkoliikenteen kehittäminen.

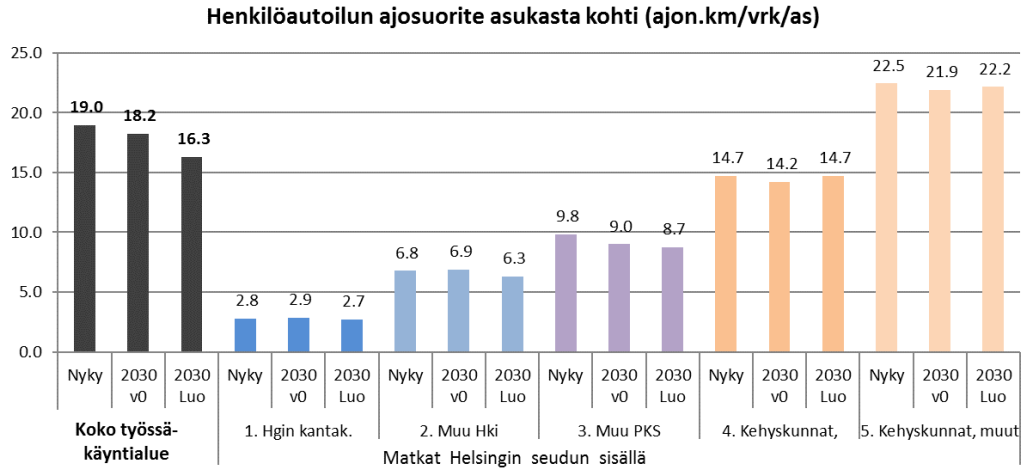
Mittarin kuvaus ja laskentamenetelmä

HELMET-mallilla laskettava henkilöautotiheys (henkilöautoa 1000 asukasta kohti). Autonomistumalli reagoi mm. maankäytön tiiveyteen, henkilöautoliikenteen ja joukkoliikenteen matka-aikoihin ja matkakustannuksiin.



K5. Henkilöautoilun ajosuorite asukasta kohti

Mittareiden arvot ja kohdentuminen alueittain



Mittarin kuvaus ja laskentamenetelmä

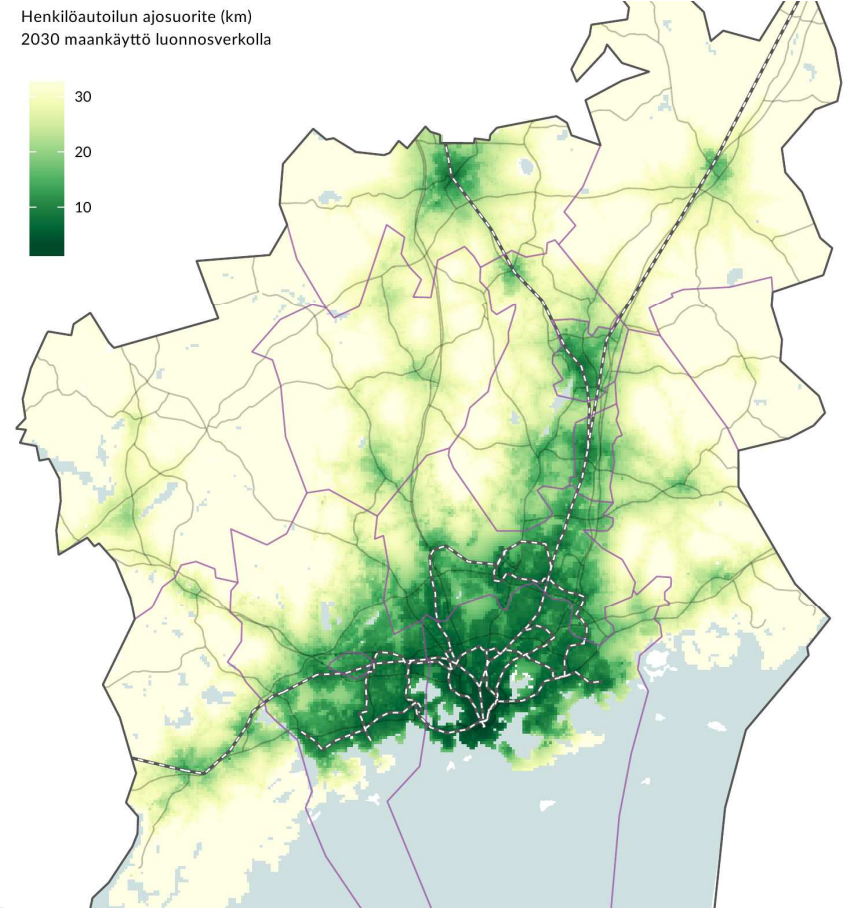
HELMET-mallilla laskettava henkilöauto liikenteen km-suorite asukasta kohti koko työssäkäyntialueen osalta. Vyöhykekohtaiset tunnusluvut ja karttakuva tuotettu RUUTI-malleilla (vain asukkaiden Helsingin seudun sisällä tekemät matkat, ei liikenteen hinnoittelumuutosten vaikutuksia).

Arvio mittarin arvon kehityksestä ja sen taustalla olevista syistä

Vertailuvaihtoehdossa v0 v. 2030 henkilöauton keskimääräinen ajosuorite asukasta kohti laskee nykyisestä n. 4 % mm. maankäytön tiivistymisen ja tieliikenteen ruuhkautumisen seurauksena. Luonnoksessa ajosuorite laskee edelleen noin 11 % tienkäyttö- ja pysäköintimaksujen sekä joukkoliikennetyhteyksien kehittämisen ja lipun hintojen alentamisen seurauksena.

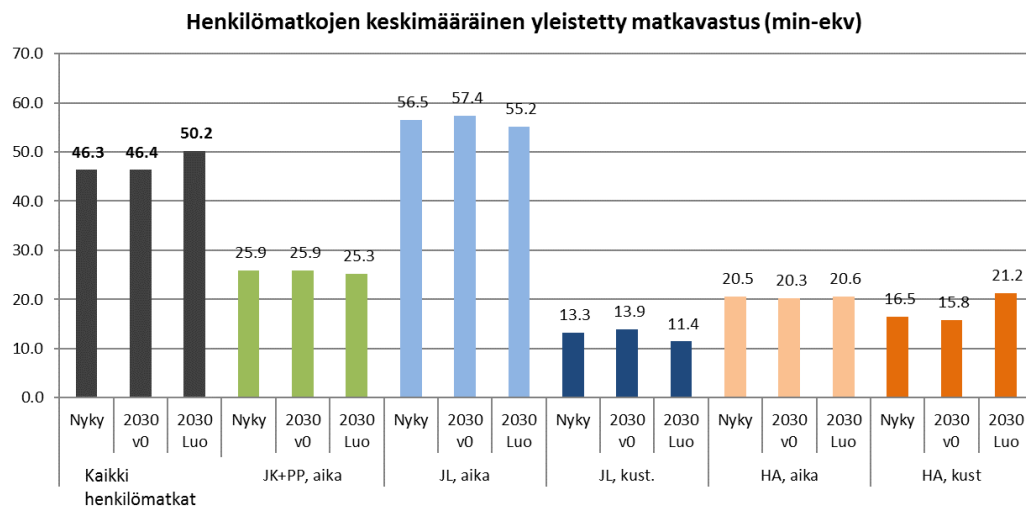
Vaikutuskeinot

- Uuden maankäytön sijoittuminen.
- Liikenteen hinnoittelu
- Joukkoliikenteen kehittäminen.



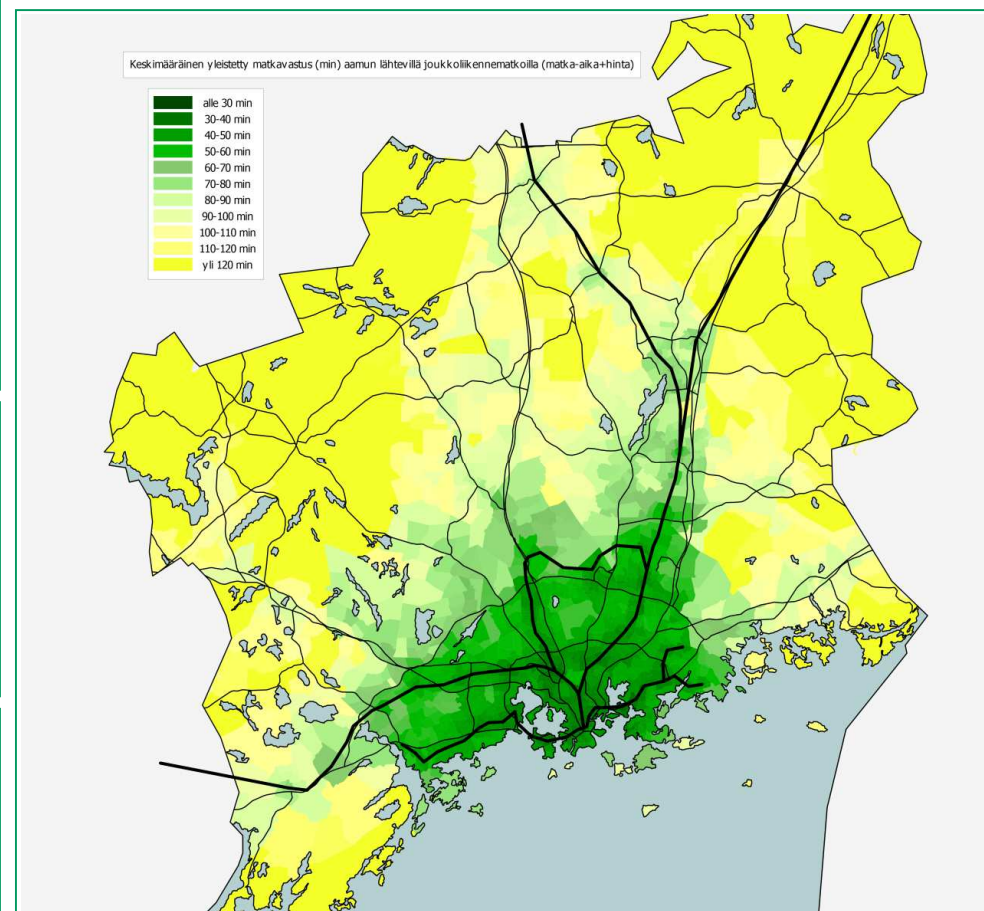
K6. Liikkumisen palvelutaso ja hinta

Mittareiden arvot ja kohdentuminen alueittain



Mittarin kuvaus ja laskentamenetelmä

Henkilömatkojen keskimääräinen matka-aika + hinta ajaksi muunnettuna (yleistetty matkavastus) HELMET-mallilla arvioituna. Kuvassa joukkoliikenteen yleistetty matkavastus aamulla lähtevien matkojen osalta.



Arvio mittarin arvon kehityksestä ja sen taustalla olevista syistä

Vertailuvaihtoehdossa v0 v. 2030 liikkumisen yleistetty matkavastus (aika+hinta) säilyy lähes keskimäärin nykyisellään. Luonnoksessa tienkäyttö- ja pysäköintimaksut kasvattavat yleistettyä matkavastusta enemmän kuin liikenteen sujuvoituminen ja lipun hinnan alentamiset sitä vähentävät, jolloin kaikkien matkojen keskimääräinen yleistetty matkavastus kasvaa vertailuvaihtoon v0 nähden noin 8 %. Kasvua aiheuttaa sekä henkilöautomatkoihin kalliutuminen että matkojen siirtyminen henkilöautosta hitaampiin kulkutapoihin.

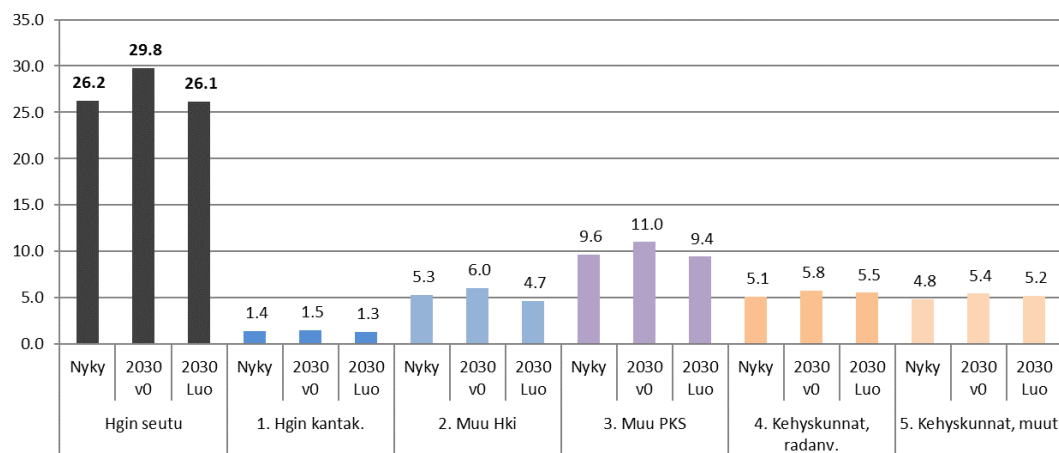
Vaikutuskeinot

- Uuden maankäytön sijoittaminen.
- Joukkoliikenteen kehittäminen.
- Tieverkon kehittäminen
- Liikenteen hinnoittelu.

H1. Moottoriajoneuvoliikenteen kilometrisuorite

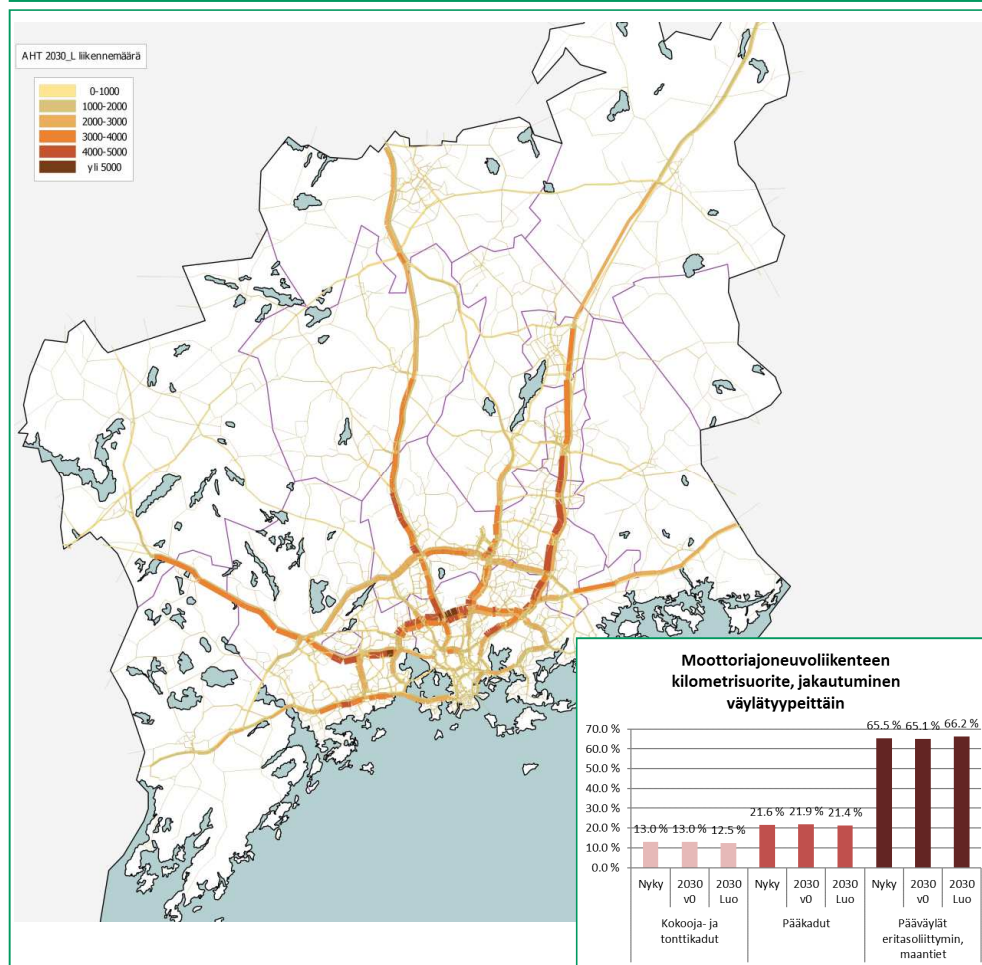
Mittareiden arvot ja kohdentuminen alueittain

Moottoriajoneuvoliikenteen kilometrisuorite (milj. ajon.km/vrk)



Mittarin kuvaus ja laskentamenetelmä

HELMET-mallilla tuotettava arkivuorokauden liikennesuorite kevyiden ja raskaiden ajoneuvojen osalta. Kuvassa aamuruuhkatunnin liikennemääräennuste.



Arvio mittarin arvon kehityksestä ja sen taustalla olevista syistä

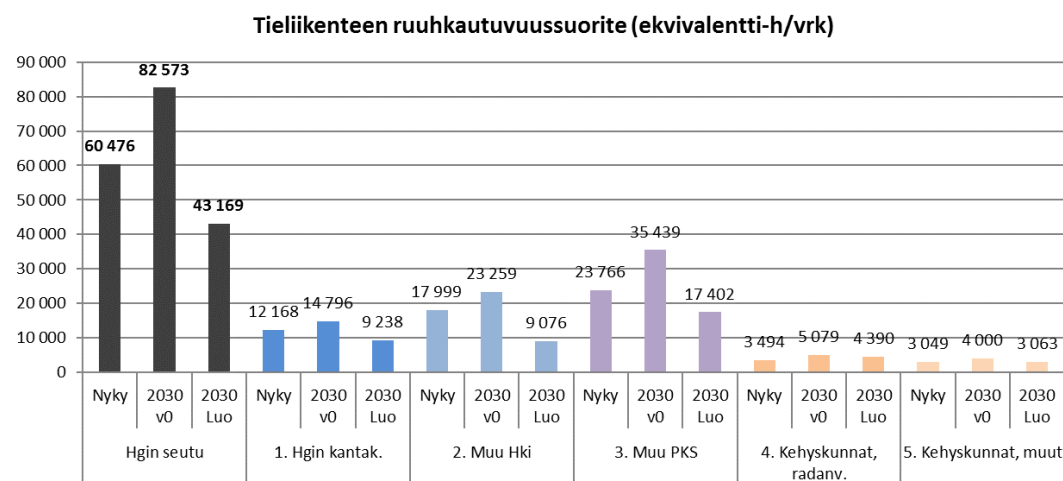
Vertailuvaihtoehdossa v0 v. 2030 moottoriajoneuvoliikenteen kokonaissuorite kasvaa nykyisestä noin 14 % seudun asukasmäärän kasvaessa noin 19 %. Luonnoksessa kilometrisuorite laskee noin 12 % v0:aan verrattuna tienkäyttö- ja pysäköintimaksujen, asuinmaankäytön tiivistämisen ja joukkoliikenteen kehittämistoimien seurauksena. Moottoriajoneuvoliikenteen kokonaissuorite on seudulla sama kuin nykyisin, vaikka asukasmäärä kasvaa lähes viidenneksellä. Pääkaupunkiseudulla liikennesuorite jää nykyistä pienemmäksi, kehysvyöhykkeellä liikennesuorite hieman kasvaa nykyisestä. Pääväylien kehittämishankkeet siirtävät hieman liikennesuoritetta katuverkolta pääväylille.

Vaikutuskeinot

- Joukkoliikenteen ja autoilun hinnoittelu.
- Uuden maankäytön sijoittaminen.
- Joukkoliikenteen yhteyksien ja palvelujen kehittäminen.

H2. Tieliikenteen ruuhkaisuus

Mittareiden arvot ja kohdentuminen alueittain



Arvio mittarin arvon kehityksestä ja sen taustalla olevista syistä

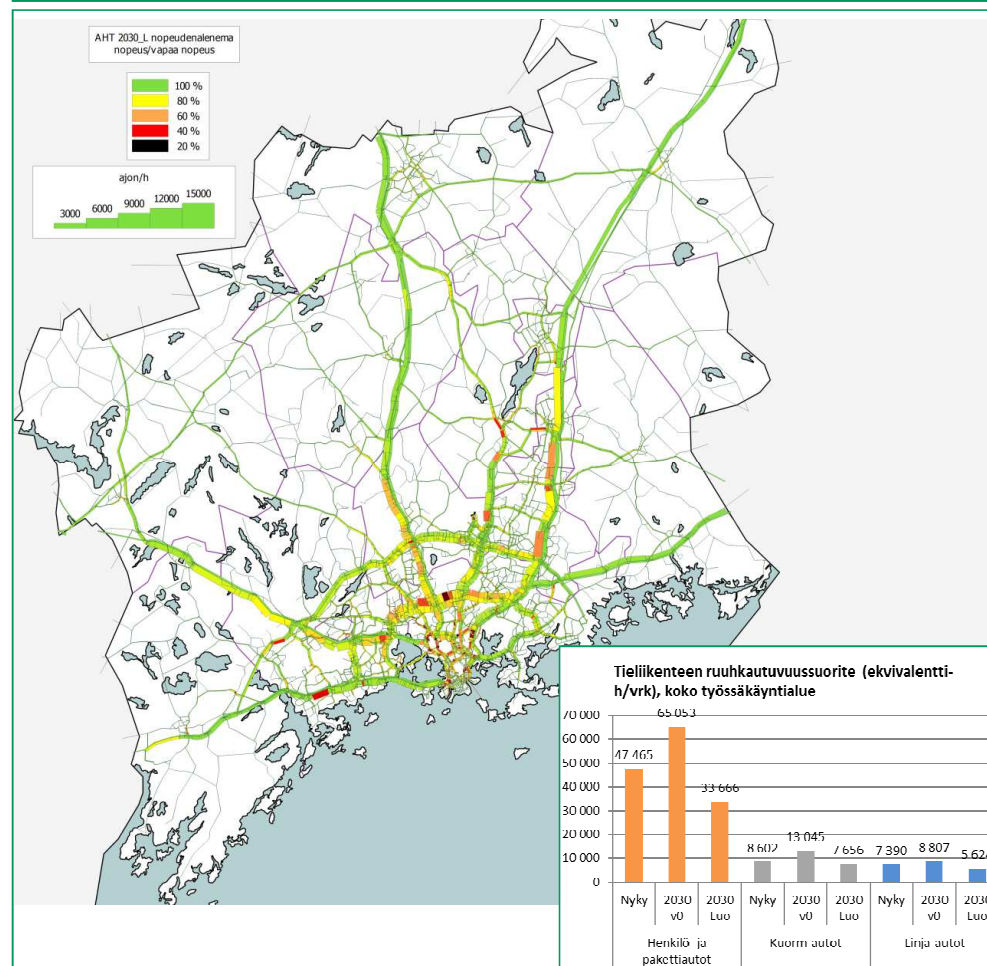
Vertailuvaihtoehdossa v0 v. 2030 tieliikenteen ruuhkasuorite kasvaa nykyisestä 37 % kysynnän kasvaessa ilman merkittäviä väyläinvestointeja. Luonnoksessa ruuhkasuorite laskee vertailuvaihtoehtoon v0 nähden 48 % tienkäyttö- ja pysäköintimaksujen, joukkoliikenteen lipun hintojen alentamisen ja liikenneväyläinvestointien seurauksena. Tieliikenteen ruuhkaisuus jää alle nykyisen ruuhkautumistason niin henkilöautoliikenteen, kuorma-autoliikenteen kuin linja-autoliikenteen osalta.

Vaikutuskeinot

- Tieliikenteen välityskyvyn turvaaminen.
- Liikenteen hinnoittelu.
- Uuden maankäytön sijoittaminen.
- Joukkoliikenteen runko-yhteyksien kehittäminen.

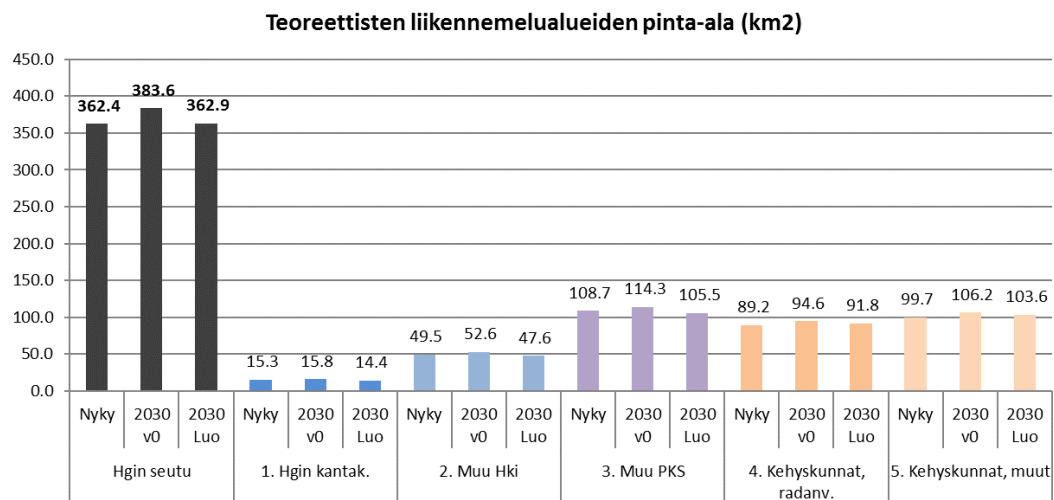
Mittarin kuvaus ja laskentamenetelmä

Ruuhkaviive tieliikenne-ekvivalenteina (ekv-h/vrk) HELMET-mallilla laskettuna. Ekvivalenteissa joukkoliikennematkustajalla ja henkilöautolla on sama painoarvo, kuorma-autolla painotus on 5-kertainen henkilöautoon tai joukkoliikennematkustajaan verrattuna.



H3. Liikenteen häiritsemä maa-ala

Mittareiden arvot ja kohdentuminen alueittain



Mittarin kuvaus ja laskentamenetelmä

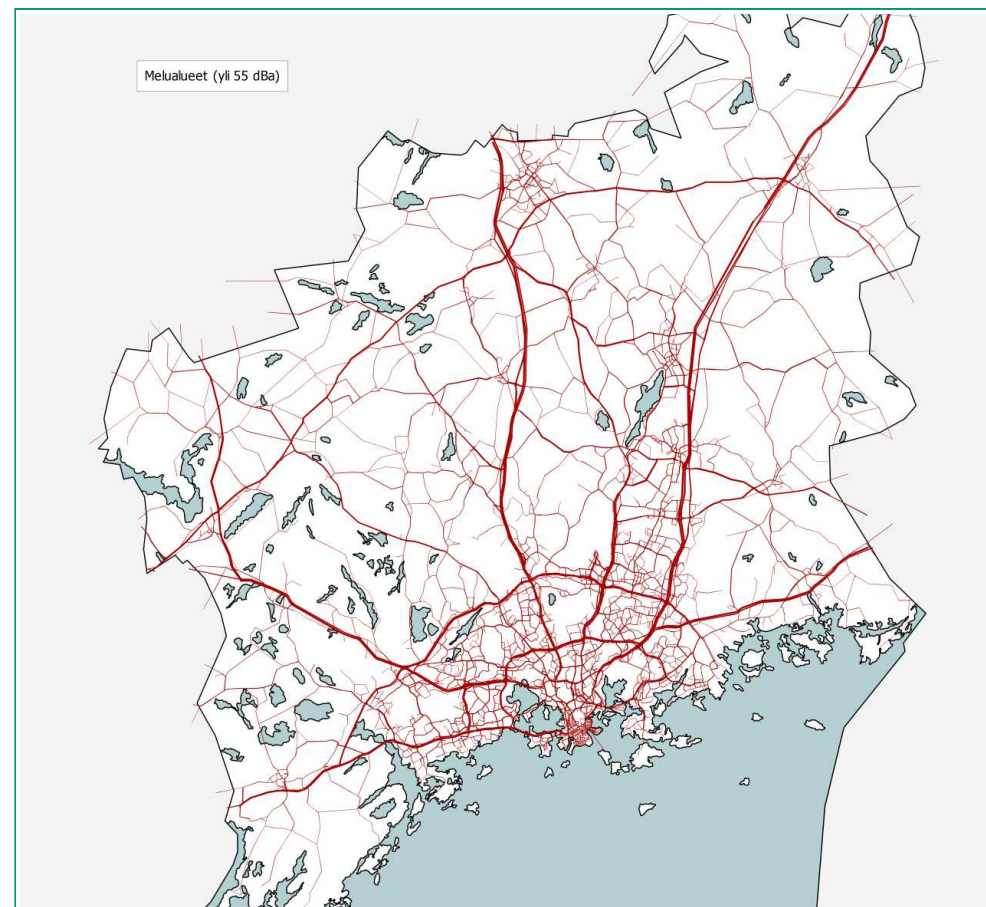
Liikenteen häiritsemää maa-alaa on arvioitu laskemalla liikennemallilla teoreettiset 55 dBa:n meluvyöhykkeet ilman maastovaikutuksia. Oletuksena on, että myös muut häiriöt kuin melu riippuvat vastaavalla tavalla liikennemääristä ja ajonopeuksista.

Arvio mittarin arvon kehityksestä ja sen taustalla olevista syistä

Vertailuvaihtoehdossa v0 v. 2030 liikenteen teoreettisesti häiritsemä maa-ala kasvaa nykyisestä noin 6 %. Luonnoksessa pinta-ala laskee vertailuvaihtoehtoon v0 nähden noin 5 % tienkäyttö- ja pysäköintimaksujen, joukkoliikenteen lipun hintojen alentamisen sekä joukkoliikenne-investointien vähentäessä liikennesuoritetta. Teoreettisten liikennemelualueiden kokonaispinta-ala on luonnoksessa v. 2030 lähes sama kuin nykytilanteessa.

Vaikutuskeinot

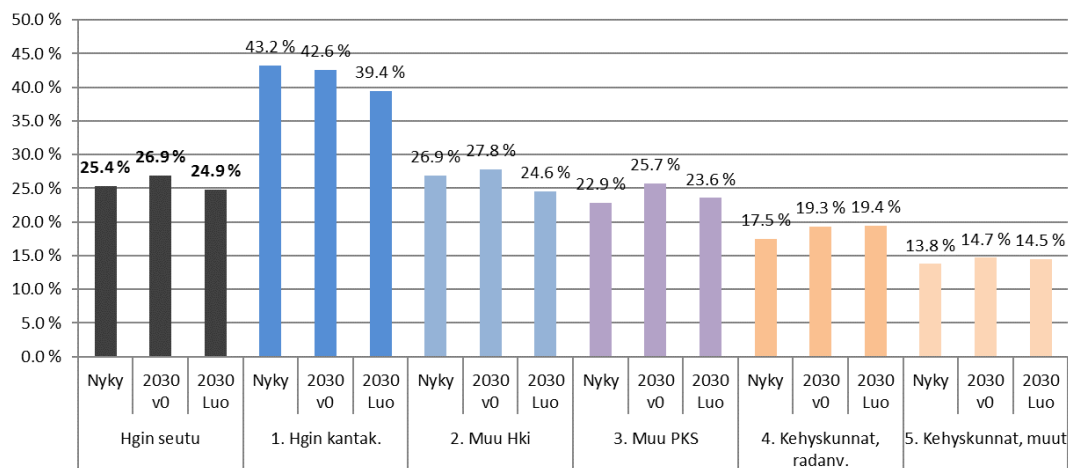
- Autoliikenteen vähentäminen.
- Nopeustasojen lasku.
- Tieliikenteen keskittäminen pääväylille.



H4. Tieliikenteen paikallishaitoille altistuminen

Mittareiden arvot ja kohdentuminen alueittain

Tieliikenteen paikallishaitoille altistuvien asukkaiden osuus (%)



Arvio mittarin arvon kehityksestä ja sen taustalla olevista syistä

Vertailuvaihtoehdossa v0 v. 2030 tieliikenteen paikallishaitoille potentiaalisesti altistuvien osuus asukkaista kasvaa nykyisestä noin 6 %. Luonnoksessa altistuvien osuus vertailuvaihtoehtoon v0 nähden laskee noin 7 % liikenteen hinnan muutosten ja joukkoliikenneinvestointien vähentäessä liikennesuoritetta ja tiehankkeiden siirtäessä liikennettä katuverkolta pääväylille. Altistumisen vähentymistä leikkaa asumisen tiivistäminen osin myös pääväylien tuntumaan.

Vaikutuskeinot

- Uuden maankäytön sijoittaminen.
- Tieliikenteen vähentäminen.
- Nopeustasojen lasku.
- Tieliikenteen keskittäminen pääväylille.

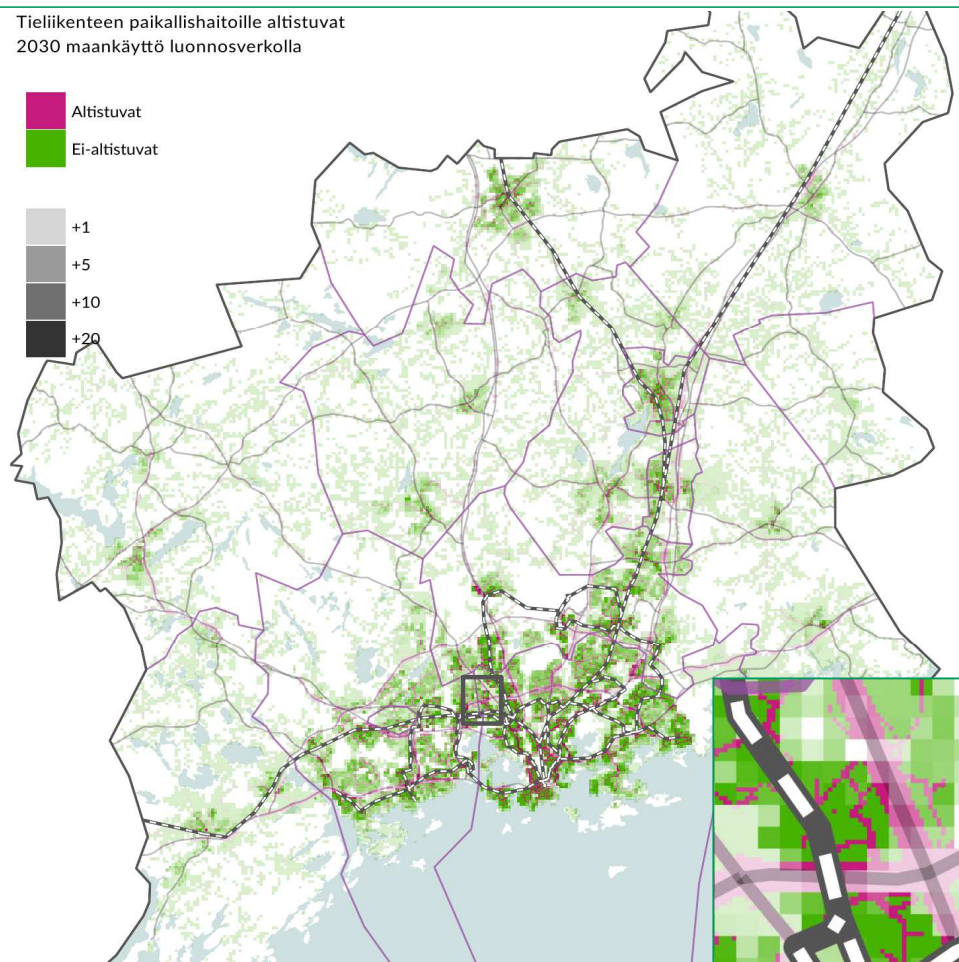
Mittarin kuvaus ja laskentamenetelmä

Arvioitu tieliikenteen melu- ja ilmanlaatuhaitoille altistumisen potentiaalia laskemalla teoreettisilla 55dBa:n meluvyöhykkeillä ilman maastovaikutuksia asuvien määrät 50 metrin ruudukossa.

Tieliikenteen paikallishaitoille altistuvat 2030 maankäyttö luonnosverkolla

Altistuvat
Ei-altistuvat

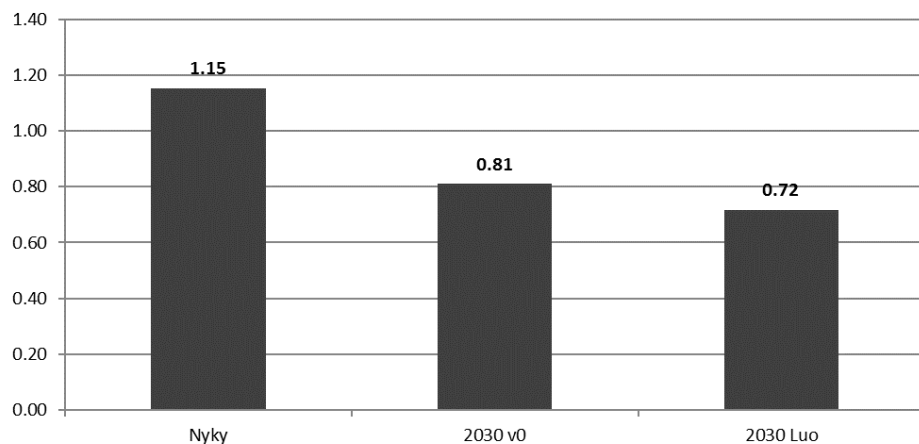
+1
+5
+10
+20



H5. Liikenteen henkilövahinkojen määrä

Mittareiden arvot ja kohdentuminen alueittain

Liikenteen henkilövahingot (kpl/v 1000 asukasta kohti)



Arvio mittarin arvon kehityksestä ja sen taustalla olevista syistä

Vertailuvaihtoehdossa v0 v. 2030 liikenteen henkilövahinkojen määrä asukasta kohti laskee nykyisestä noin 30 % liikenteen aktiivisen ja passiivisen turvallisuuden trendimäisen paranemisen sekä asukaskohtaisen tieliikennesuoritteiden laskun seurauksena. Luonnoksessa liikenteen henkilövahinkojen määrä asukasta kohti laskee edelleen 11-12 % tieliikennesuoritteiden laskun seurauksena sekä liikenteen siirtyessä pääväyläinvestointien seurauksena hieman katuverkolta pääväylille. Henkilövahinko-onnettomuuksien laskennallinen kokonaismäärä luonnoksessa v. 2030 on 28 % nykytilannetta pienempi.

Vaikutuskeinot

- Tieliikenteen suoritteiden vähentäminen.
- Tieliikenteen ohjaaminen turvallisemmille pääväylille.
- Liikenneympäristön turvallisuuden parantaminen.

Mittarin kuvaus ja laskentamenetelmä

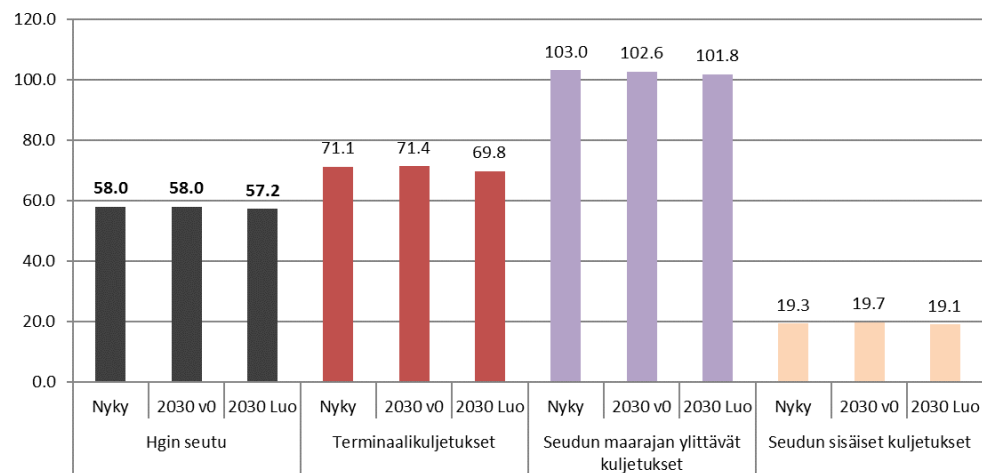
Henkilövahinkojen määrä asukasta kohti laskettuna HELMET-mallilla väylätyyppikohtaisten liikennesuoritteiden ja onnettomuusasteiden perusteella. Tieliikenteen henkilövahinkojen onnettomuusasteita on pienennetty tulevaisuudessa 2,5 %/vuosi.



H6. Kuljetuskustannukset

Mittareiden arvot ja kohdentuminen alueittain

Kuorma-autokuljetusten keskikustannus (eur/matka)



Mittarin kuvaus ja laskentamenetelmä

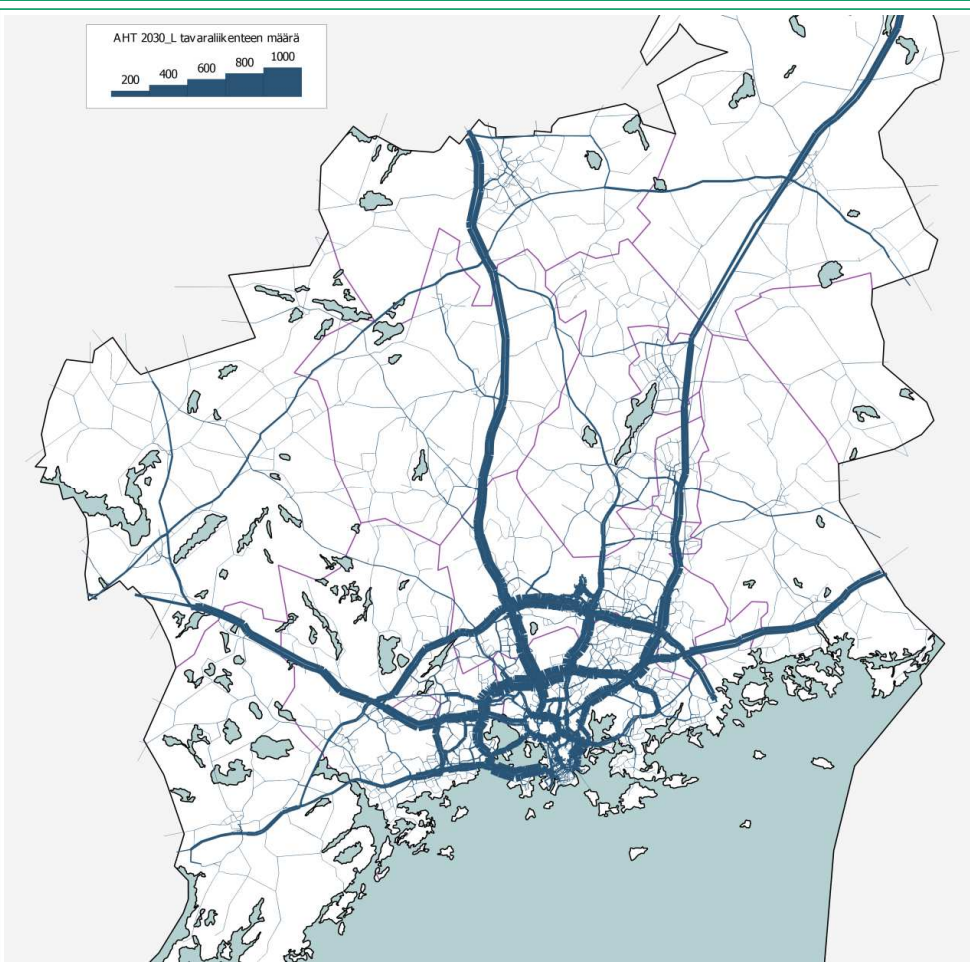
Kuorma-automatkojen arvioidut aika- ja km-kustannukset kuljetusmatkaa kohti (eur/matka) Liikenneviraston yksikköarvojen mukaisesti. Luvut sisältävät rahdin arvon. Sisältää vain Helsingin seudulle kohdistuvat liikenne- ja kuljetussuoritteet.

Arvio mittarin arvon kehityksestä ja sen taustalla olevista syistä

Vertailuvaihtoehdossa v0 v. 2030 kuorma-autoliikenteen keskikustannus säilyy lähes nykyisellään. Luonnoksessa keskikustannus laskee noin prosentin tienkäyttö- ja pysäköintimaksujen sekä joukkoliikenteen lipun hintojen alentamisen vähentäessä tieverkon kuormitusta ja liikenneväyläinvestointien vähentäessä liikenteen ruuhkaisuutta. Terminaaleihin kohdistuvien kuljetusten sekä seudun sisäisten kustannukset laskevat suhteellisesti eniten, yli 2 %.

Vaikutuskeinot

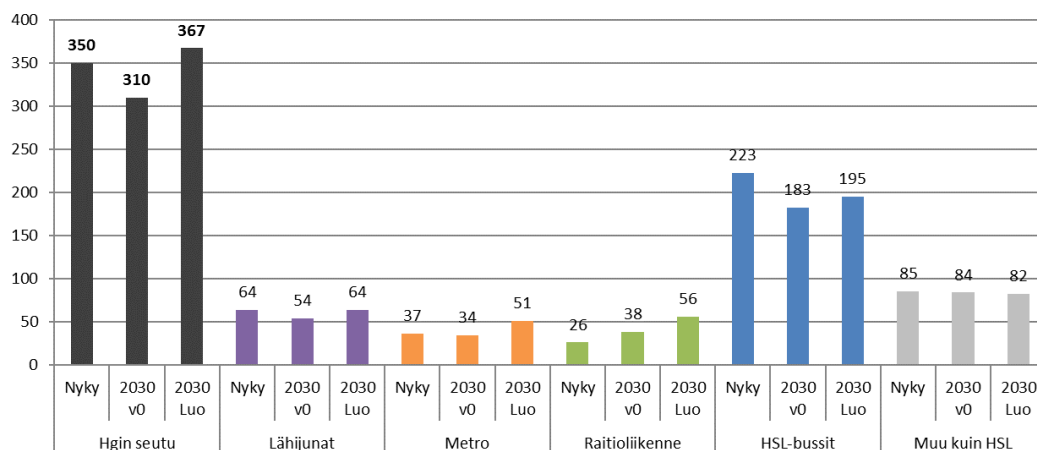
- Tieliikenteen, erityisesti terminaalilyhteyksien sujuvuuden turvaaminen.
- Jakeluyhteyksien sujuvuus.
- Maankäytön sijoittuminen.



H7. Joukkoliikenteen hoidon kustannukset

Mittareiden arvot ja kohdentuminen alueittain

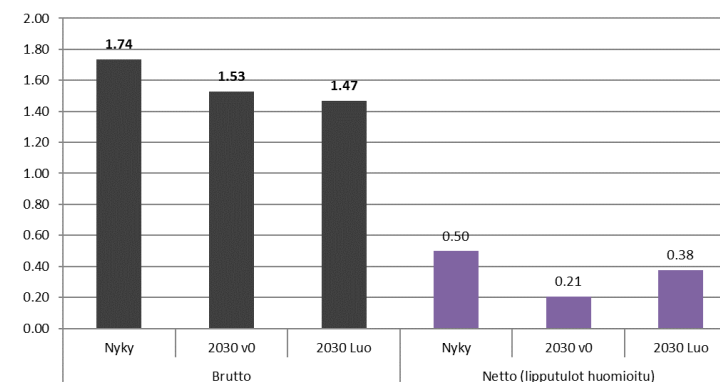
Joukkoliikenteen hoidon kustannukset asukasta kohti (eur/as/v)



Mittarin kuvaus ja laskentamenetelmä

HELMET-mallilla laskettavat joukkoliikenteen suoritteet ja niiden yksikköarvot. Bussiliikenteen kustannukset on laskettu matkustaja-kilometreistä, raideliikenteen välineiden suoritteista. Kustannukset ja lipputulot on täsmäytetty HSL:n vuoden 2017 tilinpäätöstietoihin. Luvut ovat suuntaa-antavia ja tarkentuvat mm. liikennöinnin suunnittelun yhteydessä.

Joukkoliikenteen hoidon kustannukset JL-matkaa kohti (eur/matka)



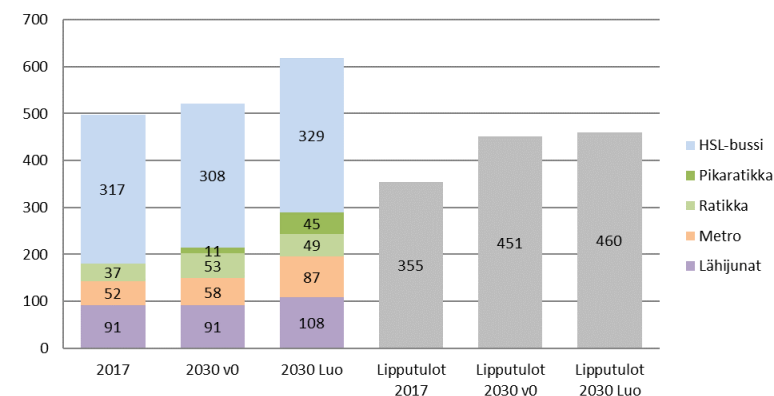
Arvio mittarin arvon kehityksestä ja sen taustalla olevista syistä

Vertailuvaihtoehdossa v0 v. 2030 joukkoliikenteen hoidon kustannukset kasvavat nykytilanteesta noin 24 milj. euroa (5 %), mutta asukasmäärän ja joukkoliikenteen käytön kasvun seurauksena kustannukset asukasta ja joukkoliikennematkaa kohti laskevat 12 %. Luonnoksessa junatarjontaa on kasvatettu, metron vuorotarjontaa lisätty ja uusia raitiolinjoja otettu käyttöön, jolloin vertailuvaihtoehtoon v0 nähden joukkoliikenteen hoidon kustannukset kasvavat asukasta kohti 18-19 % , mutta laskevat joukkoliikennematkaa kohti 3 % joukkoliikenteen käytön kasvaessa huomattavasti. Joukkoliikenteen hoidon menot kasvavat v0:aan nähden lähes 100 milj. euroa/v ja lipputulot noin 10 milj.euroa.

Vaikutuskeinot

- Uuden maankäytön sijoittaminen.
- Joukkoliikennejärjestelmän kehittäminen.
- Liikkumisen hinnoittelu.

Lähijunien ja HSL-liikenteen arvioidut liikennöintikustannukset (Meur/v)





LIITE 3

MAL 2019 -luonnos

Täydentävät arviointimenetelmät

30.10.2018

Sisällysluettelo



VÄHÄPÄÄSTÖINEN

- TM 1. Mahdollisuus hiilineutraaliin yhteiskuntaan ja ekologisesti kestävään elämäntapaan
- TM 2. Luonnonvarojen käytön kehitys ja hyödyntämisen optimointi
- TM 3. Laajojen yhtenäisten metsäalueiden, ekologisten yhteyksien, luonnon ydinalueiden ja Natura-alueiden tarkastelu"
- TM 4. Maisema-alueiden ja rakennetun ympäristön tarkastelu
- TM 5. Vesistöjen tarkastelu
- TM 6. Sopeutumisen kannalta riskikohteiden tunnistus (esim. tulva-alueet)

HOUKUTTEVA

- TM 7. Kohtuuhintaisen ja monipuolisen asuntotuotannon kehitys
- TM 8. Asuntotuotannon sijoittuminen palvelurakenteeseen
- TM 9. Toimintojen sekoittumisen kehitys (työpaikkojen/asumisen/palveluiden muutos)
- TM 10. Elinympäristön turvallisuuden ja terveellisuuden kehitys
- TM 11. Keskittymien ja niiden välisten yhteyksien tarkastelu
- TM 12. Keskittymien ulkopuolisten alueiden raskaan liikenteen saavutettavuus
- TM 13. Kansainvälisen saavutettavuuden kehityksen tarkastelu

ELINVOIMAINEN

- TM 14. Käyttäjien hyötyjen muutos
- TM 15. Tuottajien hyötyjen muutos
- TM 16. Ulkoisvaikutukset
- TM 17. Operointi-, ylläpito- ja investointikustannukset
- TM 18. Julkistaloudellisten vaikutusten arviointi
- TM 19. Kapasiteetin hyödyntäminen ja resurssien käytön tehokkuus
- TM 20. Terveysvaikutusten taloudellinen hyöty

HYVINVOIVA

- TM 21. Liikkumismahdollisuuksien tasa-arvoinen kehitys
- TM 22. Tuetun asuntotuotannon kehitys
- TM 23. Liikennejärjestelmän esteettömyys
- TM 24. Terveysriskien ja haittojen tunnistaminen
- TM 25. Elinympäristön turvallisuuden ja terveellisuuden kehitys

TM 1. Mahdollisuus hiilineutraaliin yhteiskuntaan ja ekologisesti kestäväan elämäntapaan 1/2

Arvio

MAL 2019 -suunnitelman päätavoitteena on liikenteen kasvihuonepäästöjen vähentäminen vähintään 50% vuoden 2005 tasosta vuoteen 2030 mennessä. Verrattuna vertailuvaihtoehtoon luonnoksen toimenpiteiden avulla tavoitellaan 17 prosenttiyksikön CO₂-päästövähennystä (400 000t) peruskehitykseen verrattuna. Tavoite voidaan saavuttaa yhdistämällä useita esitettyjä toimenpiteitä, joilla vaikutetaan liikkumisen vaihtoehtojen tarjontaan ja kysyntään. Tulee kuitenkin pohtia, onko vähennysnopeus riittävä, kun kansallisesti pyritään hiilineutraalisuuteen jo vuonna 2045 sekä lisäksi Uudenmaan maakunta ja useat Helsingin seudun kunnat pyrkivät hiilineutraaliksi jo vuoteen 2035 mennessä. Asetetun vähennystavoitteen riittävyttä tulee arvioida myös uusimpien tutkimustulosten perusteella, joiden mukaan teollisuusmaiden tulisi vähentää päästöjään huomattavasti nopeammin kuin mihin Pariisin ilmastopöytäkirjassa (2015) on sitouduttu (IPCC 2018). Näin ollen, suunnitelman vähennystavoitteet todennäköisesti tiukentuvat jo ennen vuotta 2050. Siksi Helsingin seudun olisi kyettävä vähentämään päästöjään asetettuja tavoitteita nopeammin. Tämä korostaa pikaista tarvetta toteuttaa esitettyjä vähennystoimia riittävän tehokkaasti.

MAL 2019 -luonnoksessa suurin liikenteen päästövähennys koostuu toimista, joilla edistetään puhtaamman teknologian hyödyntämistä. Sähkö- ja vähäpäästöisten autojen osuutta pyritään kasvattamaan mm. valtion tuen, edistämällä puhdasta joukkoliikennettä ja panostamalla kuntien latausinfraan. Sähkö- ja vähäpäästöisten autojen osuus liikenteen kokonaispäästöjen vähenemisestä suunnitelmassa on 40 prosenttiyksikköä. Nopea teknologinen kehitys on perusteltua seudun muuta maata paremman tulotason perusteella. Koska henkilöautojen päästöjen vähentämisessä teknologia on merkittävässä roolissa, sen käyttöönottoa pyritään vauhdittamaan myös tiemaksuilla, joilla samanaikaisesti pyritään myös kulkutapamuutoksiin ja pitkällä aikavälillä vaikuttamaan yhdyskuntarakenteen tiivistämiseen. Tieliikenteen hinnoittelu onkin osoittautunut muissa Pohjoismaissa tehokkaaksi keinoksi pyrittäessä vaikuttamaan liikkujien käyttäytymiseen. Vaikka suunnitelmassa edistetään myös kestäväan liikkumisen mahdollisuuksia, jää MAL 2019 tavoite kestävien kulkutapojen (kävely, pyöräily, joukkoliikenne) osuudesta (70%) saavuttamatta. Se on kuitenkin merkittävästi suurempi kuin ilman luonnoksen toimenpiteitä saatava 57%.

Pitkällä aikavälillä on tärkeää, että kestäväan liikkumiseen ohjataan maankäytöllä ja ohjaamalla seudun kasvua nykyiseen rakenteeseen. Suunnitelmassa esitetään, että maankäyttöä sijoitetaan tiivistävästi ensisijaisille kehittämissuunnitelmoille ja kestäville kulkutavoilla hyvin saavutettavaksi. Nämä toimenpiteet tukevat liikkumistarpeen vähentämistä ja kestävien liikkumismuotojen kilpailukykyä sekä luovat suotuisia puitteita elinkeinoelämän toiminnalle ja elämäntapojen kestävyydelle, jolloin tuetaan myös kasvihuonekaasupäästöjen vähentämistä. Paremman saavutettavuuden vyöhykkeillä asukkaiden matkat ovat keskimäärin lyhyempiä ja joukkoliikenteen parannustoimenpiteet tehokkaampia, koska maankäyttö on tiiviimpää. Siten kestäviin kulkutapoihin siirtyminen on helpompaa, ja liikkumisen ohjauksen toimenpiteilläkin suurempi vaikutus. Joissain tapauksissa täydennysrakentamisella voidaan saada vanhoille alueille lisää palveluja ja parempaa joukkoliikennettä, jolloin olemassa olevat alueet ja nykyisetkin asukkaat voivat nousta parempaan saavutettavuusluokkaan. Näin ollen maankäytön merkitys liikenteestä aiheutuvien kasvihuonekaasupäästöjen vähentämisessä on keskeinen. Päästöjen vähentämistä maankäytön avulla vaikeuttaa se, että maankäyttö muuttuu hyvin hitaasti.

Arviointimenetelmä

Arvioinnissa tarkasteltiin suunniteltujen toimenpiteiden vaikuttavuutta hiilineutraalin yhteiskunnan ja ekologisesti kestäväan elämäntavan toteutumiseen MAL-alueella. Arvioinnissa otettiin huomioon Keskipitkän aikavälin ilmastopolitiikan suunnitelma vuoteen 2030 (KAISU), Uusimaa 2.0 –ohjelma ja MAL 2019 työ liikennejärjestelmän tehokkaimmat keinot ilmastotavoitteiden saavuttamiseksi. Arvioinnissa verrattiin suunnitteluvaihtoehtoja ja seudun kuntien hiilineutraaliuden toimenpideohjelmia vastaaviin Pohjoismaiden pääkaupunkiseutujen toimenpideohjelmiin. Lisäksi hyödynnettiin mittareita ja niiden saavuttamisesta tehtyjä laskelmia.

Arvio on asiantuntija-arvio siitä, miten tehokkaasti Helsingin seutu tavoittelee hiilineutraalisuutta MAL-kokonaisuudessa suhteessa kuntien toimenpideohjelmiin ja strategioihin.

Liikenteen CO₂-päästökäytös vuoteen 2050



TM 1. Mahdollisuus hiilineutraaliin yhteiskuntaan ja ekologisesti kestävään elämäntapaan 2/2

Arvio

Suunnitellut maankäytön toimet tukevat osaltaan myös ekotehokasta ja eheää yhdyskuntarakennetta, mikä vähentää liikennetarvetta, sekä mahdollistaa paremmin yhtenäisten luonto- ja maisema-alueiden säilyttämisen luoden edellytykset viheralueiden hiilinielujen säilymiselle, ja mahdollisesti myös päästökertymän kompensoinnille. Rakentamista keskitettäessä rajallisille alueille ja täydentämällä vajaasti rakennettuja alueita, vähennetään uuden infran rakentamistarvetta. Samalla voidaan alueita kehitettäessä myös tukea kiertotalouden toimintaedellytyksiä ja materiaalitehokkuutta keskittämällä toimintoja ja osoittamalla alueita uusiomateriaalien käsittelylle ja välivarastoinnille sekä turvaamalla toimivat logistiset yhteydet materiaalikuljetuksille. Suunnitelmassa asumisen ja rakennusten energiatehokkuutta tavoitellaan parantamalla olemassa olevaa asuntokantaa mm. peruskorjausten yhteydessä tehtävillä energiasaneerauksilla. Uudistuotannon energiatehokkuus pyritään varmistamaan lainsäädännöllä ja tukemalla lakia kunnianhimoisempia innovatiivisia kokeiluja. Lisäksi tavoitteena on kehittää ja hyödyntää kestäviä energiatuotannon ratkaisuja (mm. paikalliset ja uudistuvan energiantuotannon ratkaisut). Koska näitä toimenpiteitä ei todennäköisesti kyetä tekemään runsaan 10 vuoden kuluessa, työ jatkuu suunnittelukaudella 2030-2050 ilmastotavoitteiden ohjaamana.

Hiilineutraalisuuden saavuttaminen jatkossa edellyttää jatkossakin maankäytön ja liikenteen suunnittelun sekä teknologisten mahdollisuuksien täyttämistä, hyödyntämistä, liikkumistapoihin vaikuttamista sekä energiatehokkaiden palveluiden kehittämistä. Hiilivapaan tai vähähiilisen käyttövoiman erityisesti sähkön hyödyntäminen sekä erilaiset edistämiskeinot, joilla vaikutetaan liikkumisen tarpeeseen (palveluiden saamiseen) ja liikkumisvalintoihin ovat kaikki tarpeen tavoitteen saavuttamiseksi. Haasteena on saada oikean suuntaisten toimien voimakkuus riittäväksi tavoitteiden saavuttamisen kannalta. Vuonna 2030 on saavutettu vasta puolet liikenteen vähennystavoitteesta. Vaikka kahdenkymmenen vuoden aika (2030-2050) periaatteessa riittäisi uuden ajoneuvoteknologian vakiintumiseen muun muassa siirtymiseen lähes hiilettömään käyttövoimaan, tehdyt kansalliset arviot päästökertymästä eivät tue näin nopeaa kehittymistä. Uusiutumisoikeuteen vaikuttaminen on siksi tärkeää.

Vaikutuskeinot

- Valtion tuki ja ohjaus teknologian ja palveluiden kehittämiseksi
- Hinnoittelun kehittäminen
 - Lainsäädännön kehittäminen
- Kestävään liikkumiseen suunnatut investoinnit
- Yhteistyö kansalaisten ja yritysten kanssa hankintojen ja liikkumisen ohjauksessa



TM 2: Luonnonvarojen käytön kehitys ja hyödyntämisen optimointi

Arvio

Rakentamisessa tarvittavien luonnonvarojen määrän arviointi

Luonnonvarojen käytön kasvuun vaikuttaa merkittävimmin seudun voimakas kasvu ja siitä seuraava tarve rakentaa asuntoja ja liikenneinfraa. Arvioinnissa tarkastellaan luonnonvaroja, erityisesti kiviaineksia, joita tarvitaan infrastruktuurin ja talojen rakentamiseen ja joita muodostuu rakentamisen yhteydessä. Arvioinnissa ei tarkastella yhdyskunnan käytön edellyttämiä luonnonvaroja, esimerkiksi energian tuottamiseen tarvittavia luonnonvaroja.

Vaihtoehdon ja luonnoksen kesken ei ole olennaisia eroja kasvavien rakennettujen alueiden pinta-alassa, eikä rakennusten rakentamisen edellyttämien luonnonvarojen käytössä tai muodostumisessa. Omaksuttu tiivistyvä kaupunkirakenne säästää kuitenkin teknisiin verkostoihin tarvittavia materiaaleja ja maa-alaa.

Vertailuvaihtoehdossa V0 liikennehankkeita rakennetaan vähemmän kuin luonnoksessa. Siten vaihtoehdossa 0 liikennehankkeiden rakentamiseen tarvitaan vähemmän luonnonvaroja kuin luonnoksessa. Kuitenkin pyrkimys nykyisen liikennejärjestelmän tehokkaaseen käyttöön ja sen optimointiin sekä tiivistyvä yhdyskuntarakenne vähentävät investointitarvetta ja siten luonnonvarojen käyttöä. Tieverkon kehittäminen tavara- ja joukkoliikenne edellä merkitsee henkilöautoilua lisäävistä investoinneista pidättäytymistä, mikä vähentää investointitarvetta.

Luonnonvarojen kierrätyksen ja hyödyntämisen optimointi

Rakentamisessa muodostuva kaivumaa tai purkujäte painaa paljon, joten kuljetusten polttoaineen kulutuksen minimoimiseksi materiaali pitäisi hyödyntää lähellä materiaalin syntypaikkaa. Erityisen haastavaa hyötykäyttö on kuitenkin täydennysrakentamiskohteissa, joissa rakentaminen tapahtuu nykyisen asutuksen läheisyydessä, koska monet asukkaat kokevat välivarastoinnin ja materiaalien käsittelyn heikentävän elinympäristöään, ja vastustavat siksi tällaista toimintaa.

Luonnonvarojen hyötykäyttöä edistää seudullinen markkinapaikka, joka välittää kaivumaita ja purkumateriaaleja työmaiden välillä. Tarvitaan myös muodostumis- ja käyttökohteiden läheisyydessä olevia välivarastoja ja käsittelypaikkoja, jotka tasoittavat kaivumaiden kysyntää ja tarjontaa.

Varsinkin Helsingin seudun tiheästi asutuilla alueilla kaivumaiden välivarasto- ja käsittelyalueita ei usein ole rakennushankkeiden läheisyydessä. Kaivumaiden välivarastointi ja käsittely kannattaisi usein suunnitella väliaikaiseksi maankäyttömuodoksi, joihin toteutetaan suunniteltu maankäyttö sen jälkeen, kun lähialueet on rakennettu.

Kiertotalouden toimintaedellytyksiä ja materiaalitehokkuutta voidaan tukea keskittämällä toimintoja ja osoittamalla alueita uusiomateriaalien käsittelylle ja välivarastoinnille sekä turvaamalla toimivat logistiset yhteydet materiaalikuljetuksille esimerkiksi laatimalla massastrategioita.

Vaikutuskeinot

- Kaavoituksen yhteydessä tehdään massalaskelma, jossa tarkastellaan muodostuvien kaivumaiden ja purkumateriaalien määrää ja laatua.
- Suunnitellaan alueen tasaus niin, että alueen ulkopuolelta tarvitaan ja sen ulkopuolelle on tarpeen viedä mahdollisimman vähän materiaalia.
- Suunnitellaan alueen toteuttaminen niin, että jossain osassa voidaan kierrättää ja käsitellä kaivumaita ja purkumateriaaleja, ja tämä alue otetaan lopulliseen käyttöönsä vasta viimeisenä.
- Kaavan rakentamisaikaisten vaikutusten arvioinnilla ja yleismääräyksillä luodaan edellytyksiä massojen kierrätystä palvelevalle väliaikaiskäytölle ja niiden ympäristölupien saamiselle.

Arviointimenetelmä

Luonnonvarojen käyttöä arvioitiin maankäytön ruutujen lukumäärään ja liikennehankkeiden määrän avulla. Arviointi on laadullisena asiantuntija-arviona.



TM 3: Laajojen yhtenäisten metsäalueiden, ekologisten yhteyksien, luonnon ydinalueiden ja Natura-alueiden tarkastelu

V0

Luonnos

Arvio

Tällä sivulla on esitetty kartta, jossa esitetään, miten luonnoksen asutus sijoittuu suhteessa vaihtoehtoon 0 kunkin ruudun alueella. Asukasmäärän muutos nykytilaan verrattuna on laskettu siten, että kussakin ruudussa luonnoksen asukasmäärän muutoksesta (muutos nykyhetkestä vuoteen 2030) on vähennetty vertailuvaihtoehdon vastaava arvo (V0). Jos luku on positiivinen, on luonnoksen asukasmäärä suurempi (merkitty violetilla), jos negatiivinen, on vertailuvaihtoehdon asukasmäärä suurempi (merkitty keltaisella). Luku on siis suhteellinen. Kartalla on esitetty päätetyt tai rakenteilla olevat sekä suunnitteilla olevat liikennehankkeet sekä suojelu- ja viheralueet sekä ulkoilureitit. Karttaan on merkitty jatkosuunnittelussa erityisesti huomioitavat alueet luonnonalueiden, lisääntyvän asutuksen ja liikenneväylien yhtymäkohdissa. Työpaikat sijoittuvat tarkasteluvaihtoehdoissa samoille alueille, siksi tarkastelua on tehty asumisen sijoittumisen suhteen.

Seuraavan sivun kartoilla on esitetty asutusmäärän absoluuttinen kasvu vertailuvaihtoehdossa ja luonnoksessa sekä suojelu- ja viheralueet sekä ulkoilureitit. Alueet, joilla asukasmäärä kasvaa, ovat samantyyppisiä kummassakin tarkasteluvaihtoehdossa. Luonnoksessa asukasmäärät sijoittuvat selvemmin Kehä III:n sisäpuolelle, mutta molemmissa vaihtoehdoissa asutus tiivistyy voimakkaammin tällä alueella. Tämä tuottaa painetta suojelluille alueille ja ekologisille yhteyksille luonnoksessa erityisesti Espoon Otaniemen ja Tapiolan, Vantaan Kaivoksen ja Helsingin keskuspuiston, itäisen kantakaupungin sekä Viikin ja Vuosaaren alueilla. Myös Espoon Puolarmetsän, Helsingin Kruunuvuoren/Laajasalon sekä Järvenpään tuntumassa sijaitsee alueita, joihin on jatkosuunnittelussa tarpeen kiinnittää huomiota. Vaihtoehto 0:ssa asukasmäärien kasvu sijoittuu selvemmin laajemmalle alueelle. Luonnoksen maankäytöllä vähennetään siis paineita yhtenäisten metsä- ja viheralueiden säilymiselle mm. Helsingin Östersundomissa ja Vartiosaarassa.

Päätetyistä ja suunnitelluista liikennehankkeista osa sijoittuu suojelualueille ja luonnonarvoiltaan tärkeiden alueiden läheisyyteen. Useissa tapauksissa hanke sijoittuu jo olemassa olevaan liikenneväylään, joitakin raitiotiehankkeita lukuun ottamatta. Näin merkittävää uutta estevaikutusta ei synny. Uusissa raitiotiehankkeissa viheryhteydet on hyvällä suunnittelulla pyrittävä huomioimaan.

Luonnos parantaa luonnonalueiden säilymistä, sillä uusi asutus sijoittuu tiiviimmälle alueelle, jolloin luonnonalueita jää laajemmin ennalleen. Toisaalta tiivistyvä asutus saattaa vähentää lähiviheralueita asutuksen lomasta. Tähän on tärkeää kiinnittää huomiota jatkosuunnittelussa. Tiivistyvä asutus ja lähiviheralueet voidaan yhdistää hyvällä suunnittelulla ja rajaamalla asutuksen tiivistämisalueet selvästi.

Luonnonarvoiltaan tärkeät alueet (Uudenmaan liitto, Uusimaa-kaava 2050)

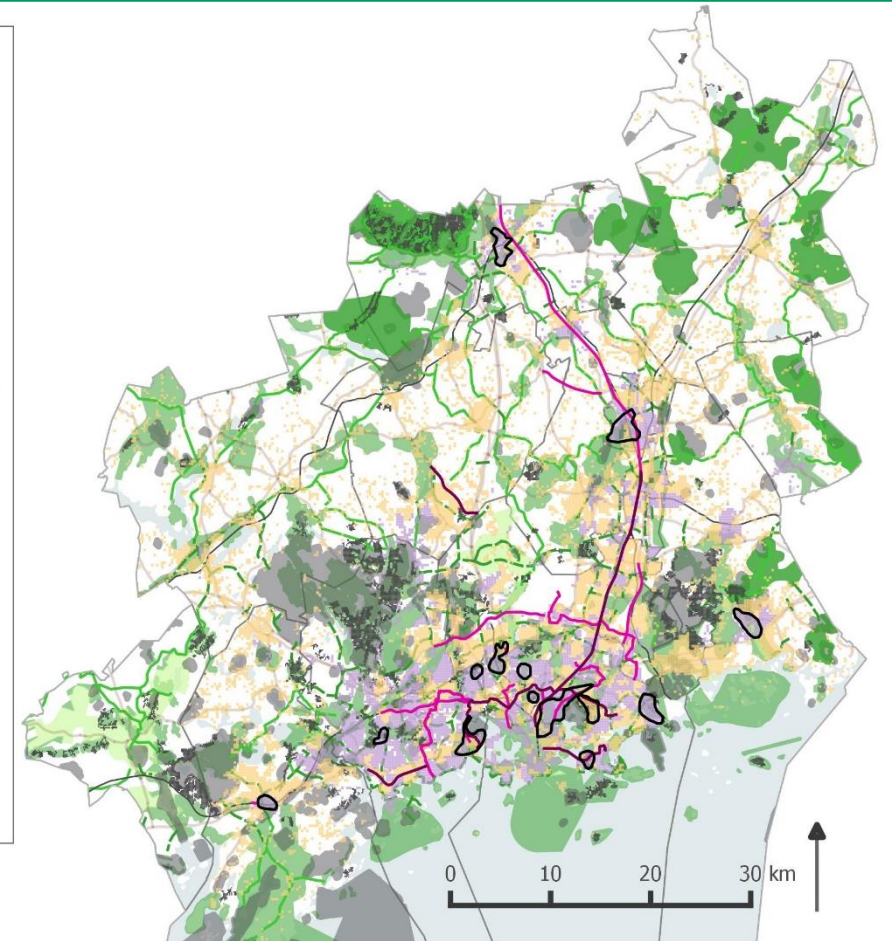
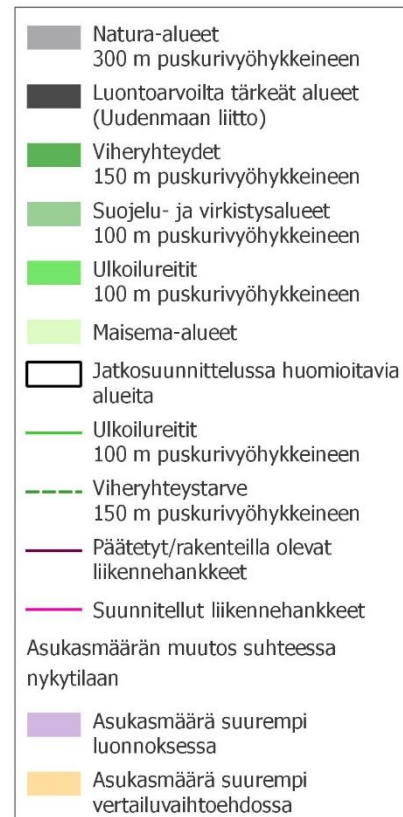
Uudenmaan liiton arvioimat luonnonarvoiltaan tärkeät alueet on esitetty kartalla. Luonnoksen tiiveimmän asutuksen alueista Helsingin Haagan, Viikin, Laajasalon ja Vuosaaren alueet sekä Espoon Latokasken pohjoispuolinen alue sijoittuvat näiden alueiden läheisyyteen. Luonnos parantaa tilannetta vähemmän asukasmäärän kasvun vuoksi vaihtoehtoon V0:n verrattuna mm. osassa Helsingin Östersundomia ja Vantaan Linnaisissa ja Hämevaarassa.

Vaikutuskeinot

- Asutuksen tiivistämisalueen rajaus
- Viheryhteyksistä huolehtiminen ja niiden parantaminen
- Maisema-arvojen säilyttäminen
- Korvaavien alueiden jättäminen luonnontilaan lähistöllä
- Tiivistyville asutusalueille luonnonalueiden säilyttäminen

Arviointimenetelmä

Luonto- ja virkistysalueisiin kohdistuvia vaikutuksia arvioitiin tarkastelemalla maankäytön ja liikenneväylien etäisyyttä Natura-alueisiin ja luonnonsuojelualueisiin (300m), maakunnallisiin suojelu- tai virkistysalueisiin (100 m), maakuntakaavan viheryhteyksiin (150 m) ja maisema-alueisiin. Tarkastelussa käytettiin myös Uudenmaan liiton zonaton-menetelmää luonnonarvoiltaan tärkeiden alueiden tunnistamiseen. Arvioinnissa tarkasteltiin myös merkittävien liikenneväylien estevaikutusta. Erityisesti tunnistettiin alueita, joiden jatkosuunnittelussa on tarpeen huomioida luonnonsuojelun, virkistyskäytön ja asumisen yhteensovittaminen. Lähiviheralueita on käsitelty tarkemmin TM25:ssä. Luontoaineistot ovat Uudenmaan liitolta. Liikenneverkko on HSL:ltä ja asukasmäärät tuotettu MAL 2019 -prosessissa. Tarkasteltu ruutukoko on 250 m x 250 m.



Arvio

Uusi maankäyttö ja liikennehankkeet muuttavat maisemaa ja rakennettua ympäristöä. Molemmissa vaihtoehdoissa asukasmäärän muutos keskittyy voimakkaimmin Kehä I:n sisäpuolelle. Luonnoksessa uusi asutus keskittyy hieman tiiviimmälle alueelle kuin vaihtoehdossa 0. Rakennettujen alueiden käytön tehostaminen vähentää tarvetta ottaa uusia alueita asuinkäyttöön, jolloin haitalliset vaikutukset kohdistuvat pienemmälle alueelle. Toisaalta rakennetuille ja tiivistyville alueille, kuten Kehä I sisäpuolelle, aiheutuu suurempia muospaineita. Työpaikat sijoittuvat vaihtoehdoissa samoille alueille. Luonnoksessa on päätettyjen/rakenteilla olevien liikennehankkeiden lisäksi suunniteltuja liikennehankkeita, jolloin haitalliset vaikutukset kohdistuvat laajemmalle alueelle. Liikennehankkeiden lisäksi vaikutuksia on myös niiden varsien ja asemansuutujen täydentyvällä rakentamisella.

Kummassakin vaihtoehdossa rakentamisen tiivistäminen aiheuttaa muospaineita RKY 2009-alueilla ja maakunnallisesti merkittävillä kulttuuriympäristön alueilla pääasiassa pääkaupunkiseudulla. Muutokset kohdistuvat erityisesti Helsingin kantakaupunkiin sekä raideverkoston läheisyyteen. Tiivistyvistä tai uusista asukaskeskittymistä (yli 50 uutta asukasta / 250 m ruutu) muospaineita kohdistuu mm. Tapiolan, Lauttasaaren, Munkkiniemen-Leppävaaran, Malmin, Tammiston, Vartiosaaren, Viikin ja Sepänmäen alueille.

Suunnitellut liikennehankkeet aiheuttavat muospaineita mm. Kehä III:n 3. vaiheen alueelle, Pääradan varteen sekä Raide-Jokerin ja muiden raitioteiden varsille. Valtakunnallisesti arvokkaiden maisema-alueiden läheisyydessä muospaineita kohdistuu lähinnä Vantaanjokilaakson alueelle.

Vaikutuskeinot

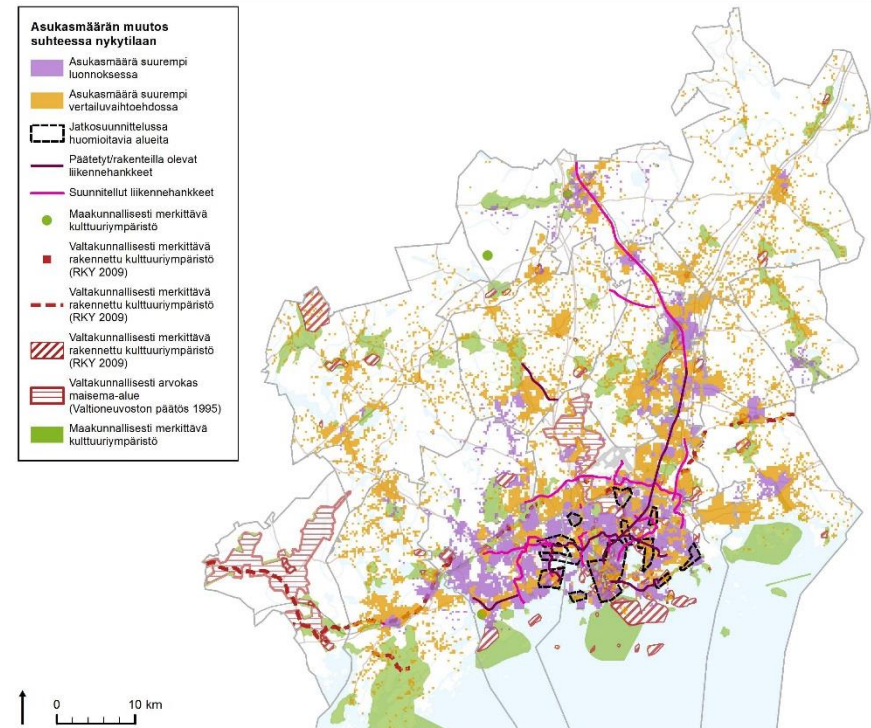
- Rakennettujen alueiden käytön tehostaminen arvokohteet huomioiden
- Tiivistettävän alueen rajaaminen

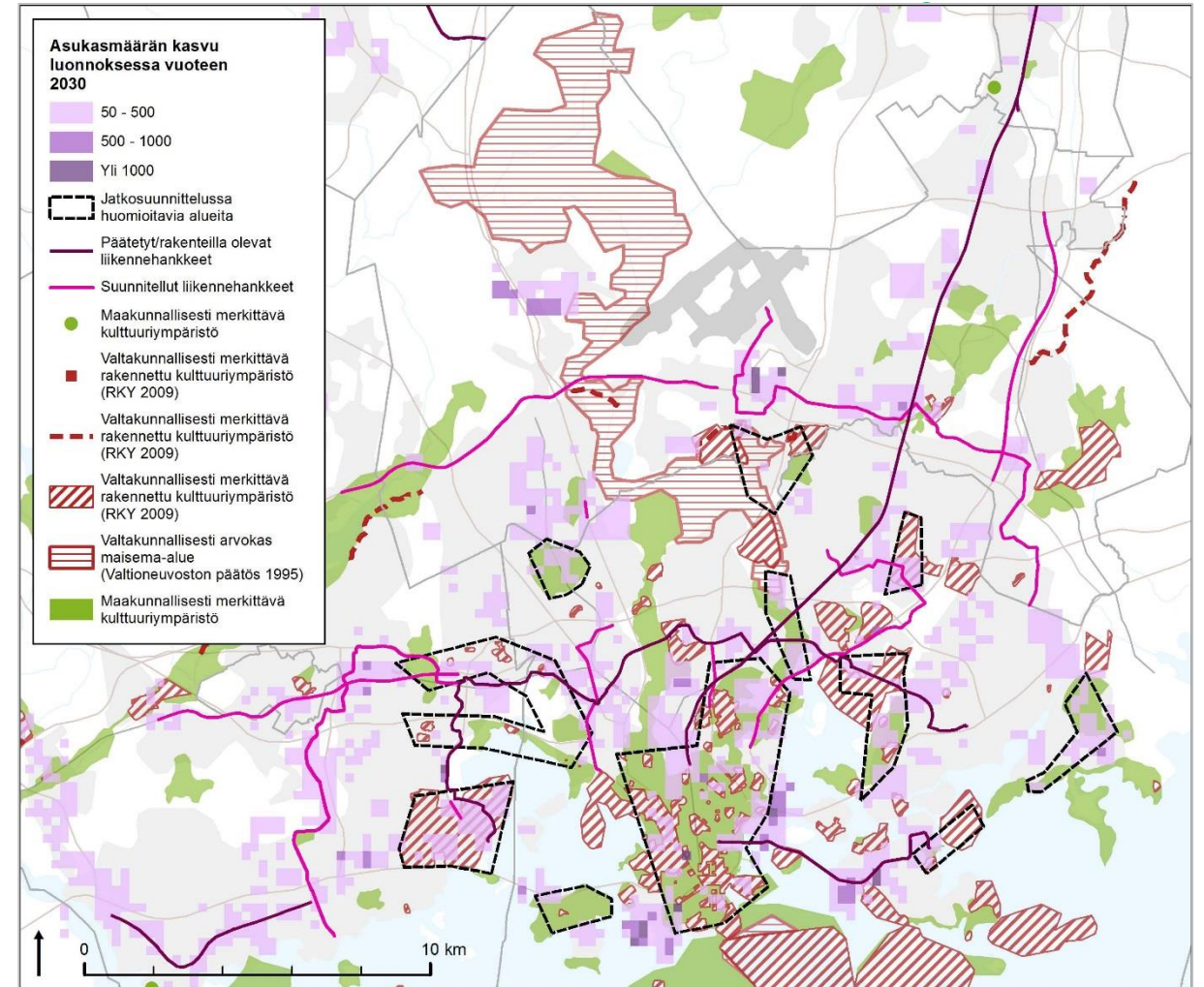
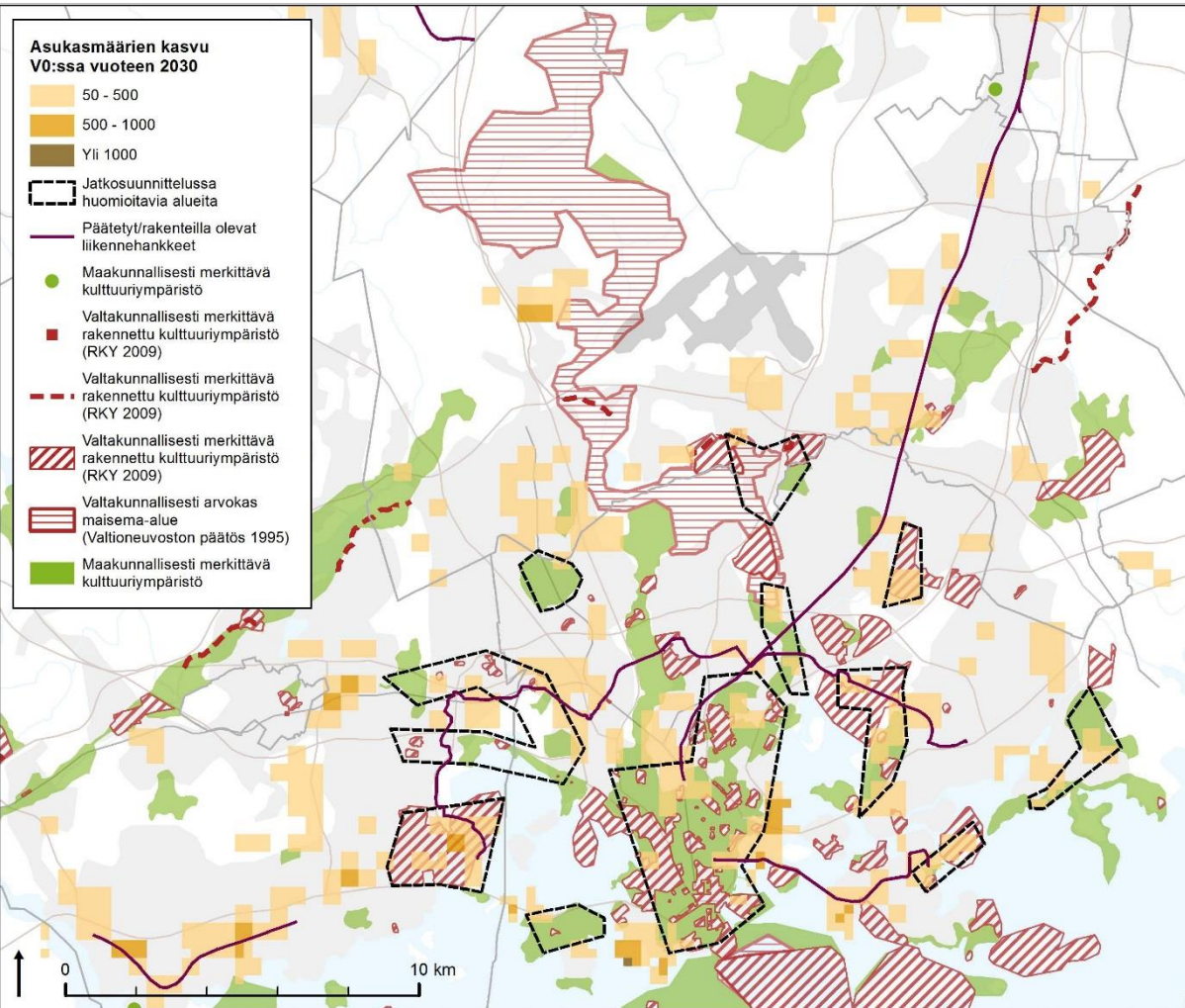
Arviointimenetelmä

Maisema-alueisiin ja rakennettuun ympäristöön kohdistuvia vaikutuksia arvioitiin tarkastelemalla maankäytön ja suunniteltujen liikennehankkeiden etäisyyttä RKY 2009-kohteisiin, valtakunnallisesti arvokkaihin maisema-alueisiin ja maakunnallisesti merkittäviin kulttuuriympäristöihin. Erityisesti tunnistettiin alueita, joiden jatkosuunnittelussa on tarpeen huomioida maisema-alueiden ja rakennetun ympäristön sekä asumisen yhteensovittaminen.

Arvioinnissa käytettiin Uudenmaan maakuntakaavan aineistoja (voimassa olevien maakuntakaavojen yhdistelmä 2017). Tarkasteltu maankäyttö oli 2030 tilanne V0 tai luonnoksen liikenneverkolla.

Asukasmäärän muutos nykytilaan verrattuna on laskettu seuraavasti: Kussakin ruudussa luonnoksen asukasmäärän muutoksesta (muutos nykyhetkestä vuoteen 2030) on vähennetty vertailuvaihtoehdon vastaava arvo (V0). Jos luku on positiivinen, on luonnoksen asukasmäärä suurempi, jos negatiivinen, on vertailuvaihtoehdon asukasmäärä suurempi. Luku on siis suhteellinen.





Arvio

Tarkastelualueen vedet laskevat valuma-alueilta Suomenlahteen. Tällä sivulla on esitetty kartta, jossa esitetään, miten luonnoksen asutus sijoittuu suhteessa vaihtoehtoon 0 kunkin ruudun alueella. Asukasmäärän muutos nykytilaan verrattuna on laskettu siten, että kussakin ruudussa luonnoksen asukasmäärän muutoksesta (muutos nykyhetkestä vuoteen 2030) on vähennetty vertailuvaihtoehdon vastaava arvo (V0). Jos luku on positiivinen, on luonnoksen asukasmäärä suurempi (merkitty violetilla), jos negatiivinen, on vertailuvaihtoehdon asukasmäärä suurempi (merkitty keltaisella). Luku on siis suhteellinen. Kartalla on esitetty myös päätetyt tai rakenteilla olevat ja suunnitellut liikennehankkeet. Lisäksi kartalla on vesistöt sekä valuma-alueet. Seuraavan sivun kartoilla on esitetty asutusmäärän absoluuttinen kasvu molemmissa vertailuvaihtoehdoissa 0 ja luonnos, sekä vesistöt ja valuma-alueet. Alueet, joissa asukasmäärä kasvaa, ovat melko samoja kummassakin vaihtoehdossa. Työpaikat sijoittuvat tarkasteluvaihtoehdoissa samoille alueille, siksi tarkastelua on tehty asumisen sijoittumisen suhteen.

Luonnoksessa asutuksen tiivistyminen tapahtuu selkeämmin Kehä III:n sisäpuolella, lähellä merenlahtia.

Vaihtoehdossa V0 asutus tiivistyy tasaisemmin koko tarkastelualueella. Tuusulanjärven rannalla Järvenpäässä sekä Espoon Pitkälän rannalla ovat selkeimmät järvien läheisyydessä olevat asukas-tiivistymä molemmissa vertailuvaihtoehdoissa.

Purot, joet, lammet ja järvet Kehä III:n sisäpuolisella vyöhykkeellä, jossa asutus tiivistyy kaikkein eniten erityisesti luonnoksessa, altistuvat eniten rakennetun alueen hulevesien kuormitukselle. Kuormitusta voidaan pyrkiä pienentämään suunnitteluratkaisuilla ja vettä läpäisevillä pinnoilla, jotka parantavat huleveden imeytymistä maaperään. Näin hulevettä päätyy vähemmän puroihin ja sitä kautta muihin vesistöihin.

Suomen merenhoitosuunnitelma

Suomen merenhoitosuunnitelmassa tuodaan esiin liikennesuoritteeseen ja ihmisten kulkutapavalintoihin vaikuttaminen erityisesti kaupunkiseuduilla, autokannan uudistaminen sekä uusien käyttövoimien ja entistä vähäpäästöisemmän ajoneuvoteknologian käyttöönoton edistäminen. Merenhoidon toimenpideohjelma ei sisällä omia toimenpiteitä tieliikenteen päästöjen vähentämiseksi, vaan olemassa oleva normisääntely ja liikenteen ympäristöstrategian linjausten täysipainoinen toteuttaminen katsotaan riittäväksi.

Merenhoitosuunnitelman tärkein tavoite on meren hyvän tilan saavuttaminen. Esimerkiksi laivojen päästöt sekä öljyvudot ovat mahdollisia kuormittavia tekijöitä Itämerelle. Näihin luonnoksella ei ole suoria vaikutuksia.

Kymijoen-Suomenlahden vesienhoitosuunnitelma

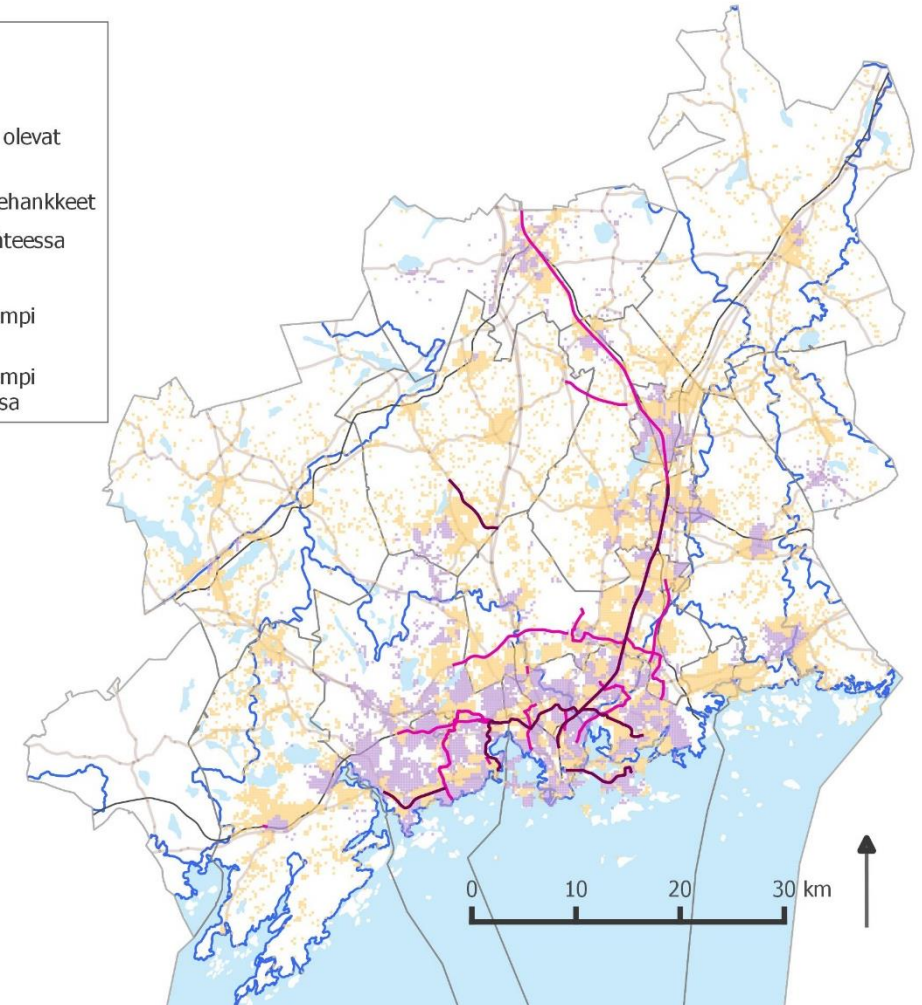
Kymijoen-Suomenlahden vesienhoitosuunnitelmassa todetaan liikenteen lisävään riskiä haitallisten aineiden leviämiseen pintavesissä. Pintavesillä on yhteys myös pohjavesiin (käsitelty tarkemmin TM6:ssa), mistä syystä pintavesien mahdollisimman hyvä tila on tärkeää myös pohjavesien kannalta. Luonnoksella ja vertailuvaihtoehdolla ei ole eroa tässä suhteessa.

Vaikutuskeinot

- Vettä läpäisevät pinnat huleveden imeytymisen parantamiseksi
- Maankäytön suunnittelu
- Rakennusmääräykset

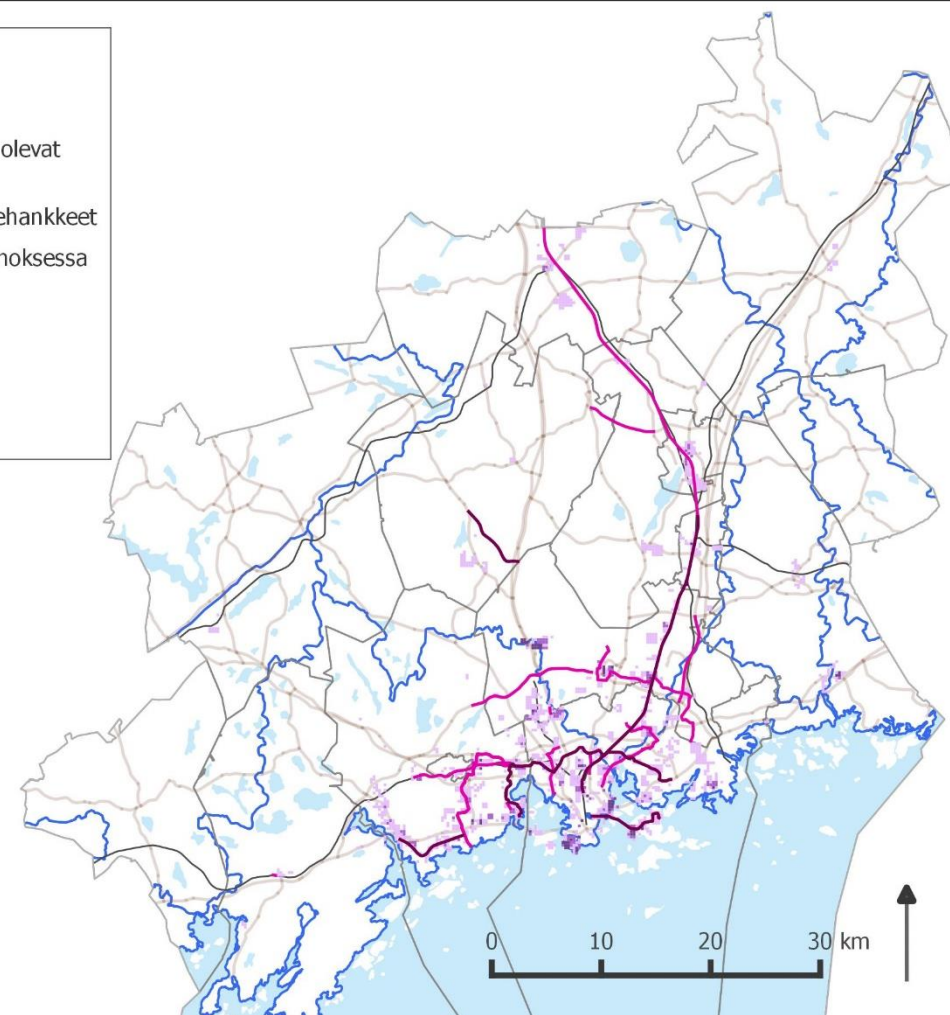
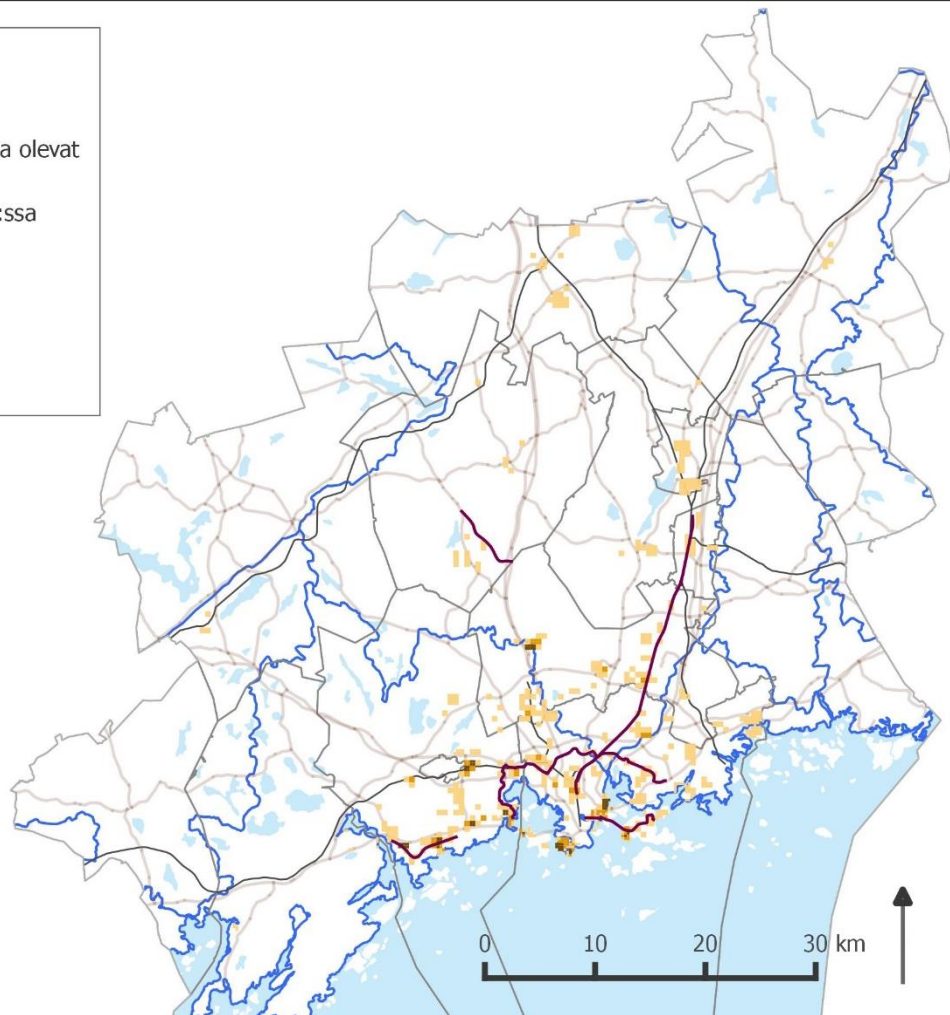
Arviointimenetelmä

Arvioinnissa tarkasteltiin suunnitelman mahdollisia vaikutuksia vesistöihin. Aineistona hyödynnettiin Kymijoen-Suomenlahden vesienhoitosuunnitelmaa ja Suomen merenhoitosuunnitelman strategisia tavoitteita ja toimenpiteitä. Vesistöaineistot ovat Suomen ympäristökeskukselta. Liikenneverkko on HSL:ltä ja asukasmäärät tuotettu MAL 2019 -prosessissa. Tarkasteltu ruutukoko on 250 m x 250 m.



V0

Luonnos



Arvio

Pohjavesi

Tarkasteluvaihtoehtojen pohjavesialueista osa sijaitsee asukasmäärien kasvun alueella. Tällä sivulla on esitetty kartta, jossa esitetään, miten luonnoksen asutus sijoittuu suhteessa vaihtoehtoon 0 kunkin ruudun alueella. Asukasmäärän muutos nykytilaan verrattuna on laskettu siten, että kussakin ruudussa luonnoksen asukasmäärän muutoksesta (muutos nykyhetkestä vuoteen 2030) on vähennetty vertailuvaihtoehtojen vastaava arvo (V0). Jos luku on positiivinen, on luonnoksen asukasmäärä suurempi (merkitty violetilla), jos negatiivinen, on vertailuvaihtoehtojen asukasmäärä suurempi (merkitty keltaisella). Luku on siis suhteellinen. Työpaikat sijoittuvat tarkasteluvaihtoehtojen samoille alueille, siksi tarkastelua on tehty asumisen sijoittumisen suhteen.

Luonnoksessa tiivistyvä asutus aiheuttaa painetta pohjavesialueille Helsingin Vuosaaressa ja Rastilassa, Jakomäessä, Vantaan Vaaralassa, Tikkurilassa, Veromiehenkylässä ja Piispankylässä, Tuusulan Hyrylässä, Järvenpäässä, Espoon Pakankylässä, Kalajärvellä, Puolarmetsässä ja Gråbergissä.

Seuraavan sivun kartoilla on esitetty asukasmäärän absoluuttinen kasvu molemmissa vaihtoehtojen V0 ja luonnoksessa. Asukasmäärän kasvu on pääpiirteissään samantyyppistä kummassakin vaihtoehtossa. Myös vertailuvaihtoehtossa painetta kohdistuu joihinkin, pääasiassa samoihin pohjavesialueisiin kuin luonnoksessa. Päätetyistä liikennehankkeista ainoastaan Pasila-Riihimäki –rata ylittää pohjavesialueen. Suunniteltuja liikenneväyliä sijoittuu pohjavesialueiden päälle Helsingin Jakomäessä, Vantaan Rajakylässä, Hakkilassa sekä vyöhykkeellä Jokiniemestä Koivukylään, Tuusulan Maantiekylässä ja Sipoon Nikkilässä. Myös Nurmijärven Teilinumella suunniteltu liikennehanke kulkee osittain pohjavesialueella.

Kymijoen-Suomenlahden vesienhoitosuunnitelma

Kymijoen-Suomenlahden vesienhoitosuunnitelmassa esiin nousee pohjavesisuojausten tärkeys liikenteen ja tiiviin maankäytön alueilla. Pohjavesisuojausten rakentaminen tieluiskille, radoille, lentokentille ja ratapihoille sekä sen toimivuuden seuranta, kunnossapito ja korjaukset ovat oleellisia toimenpiteitä.

Uudet ja parannettavat liikenneväylät tulisi suunnitella siten, ettei väylän rakentamisesta, kunnossapidosta tai liikenteestä aiheudu riskiä pohjavesille, eivätkä pohjavesiolot haitallisesti muutu. Uudet väylät tulisi sijoittaa ensisijaisesti pohjavesialueiden ulkopuolelle.

Tulvariskialueet

Luonnoksessa meritulvan riskialueilla sijaitsee tiivistyvää asutusta rannikolla Espoon Soukassa, Vapaaniemessä ja Nuottalahdella, Gräsanojan alueella, Helsingin Meilahdessa, Toukolassa, Stansvikin kartanon lähistöllä Laaja-salossa, Jollaksessa, Vartiokylänlahdella sekä Sipoon Sipoonrannassa ja Sipoonlahden ja Sipoonjoen yhtymäkohdassa. Vesistötulvan riskialueilla luonnoksessa on asutusta Pihlajistossa Helsingissä, Keravanjokivarressa Vantaan ja Keravan rajalla, Järvenpäässä, Tuusulan Hyrylässä sekä Espoon Lähderannassa ja Järvenperässä. Vertailu-vaihdossa tulvariskialueilla sijaitsee hieman vähemmän asutusta. Tämä johtuu vertailuvaihtoehtojen asutuksen leviämisestä laajemmalle alueella luonnokseen verrattuna.

Päätetyistä liikennehankkeista tulvariskialueille sijoittuvat Raidejokeri Espoossa Vermon alueella ja Maarinlahden rannassa Laajalahdella sekä Länsimetro Suomenojalla. Suunnitelluista liikennehankkeista tulvariskialueella sijaitsevat pieneltä osin Kehä III Hämeenkylässä Vantaalla sekä Viikki-Malmi -raitiovaunuyhteys Viikissä Helsingissä.

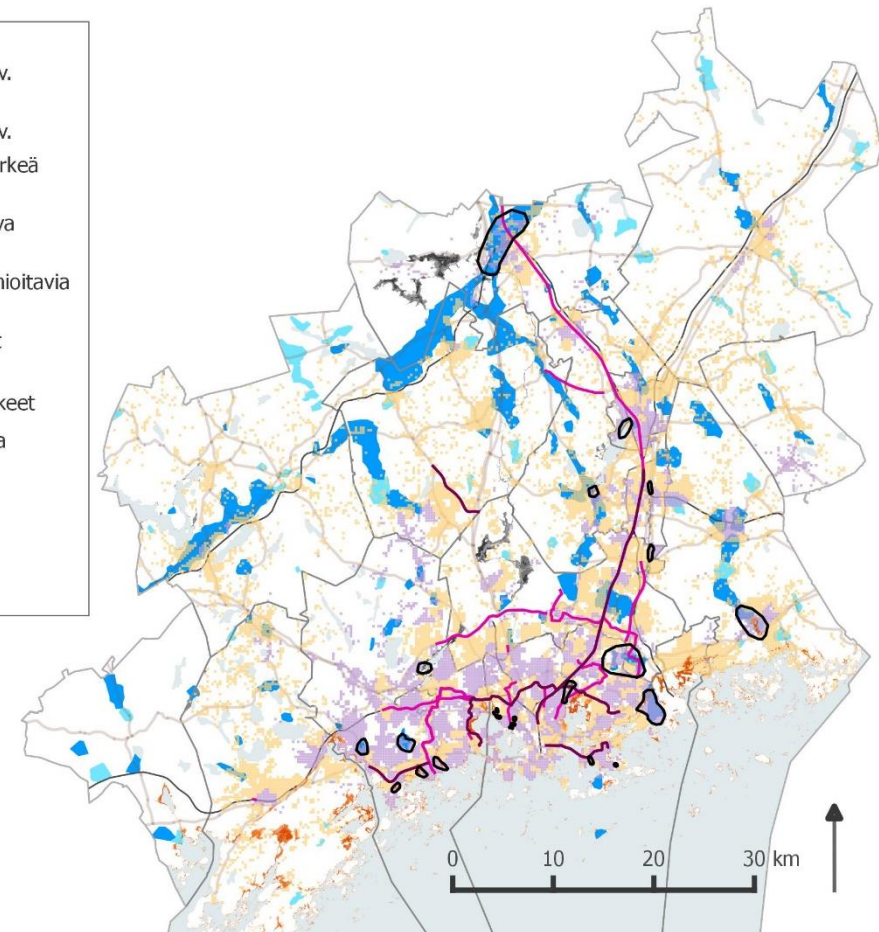
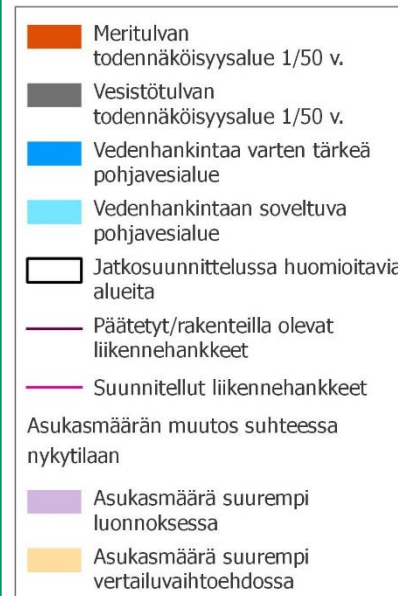
Vaikutuskeinot

- Maankäytön suunnittelu
- Pohjavesialueiden välttäminen liikenneväyliä ja tiiviin maankäytön alueita sijoitettaessa
- Rakennusmääräykset
- Läpäisevät pinnat hulevesitulvien välttämiseksi
- Pohjavesisuojaus

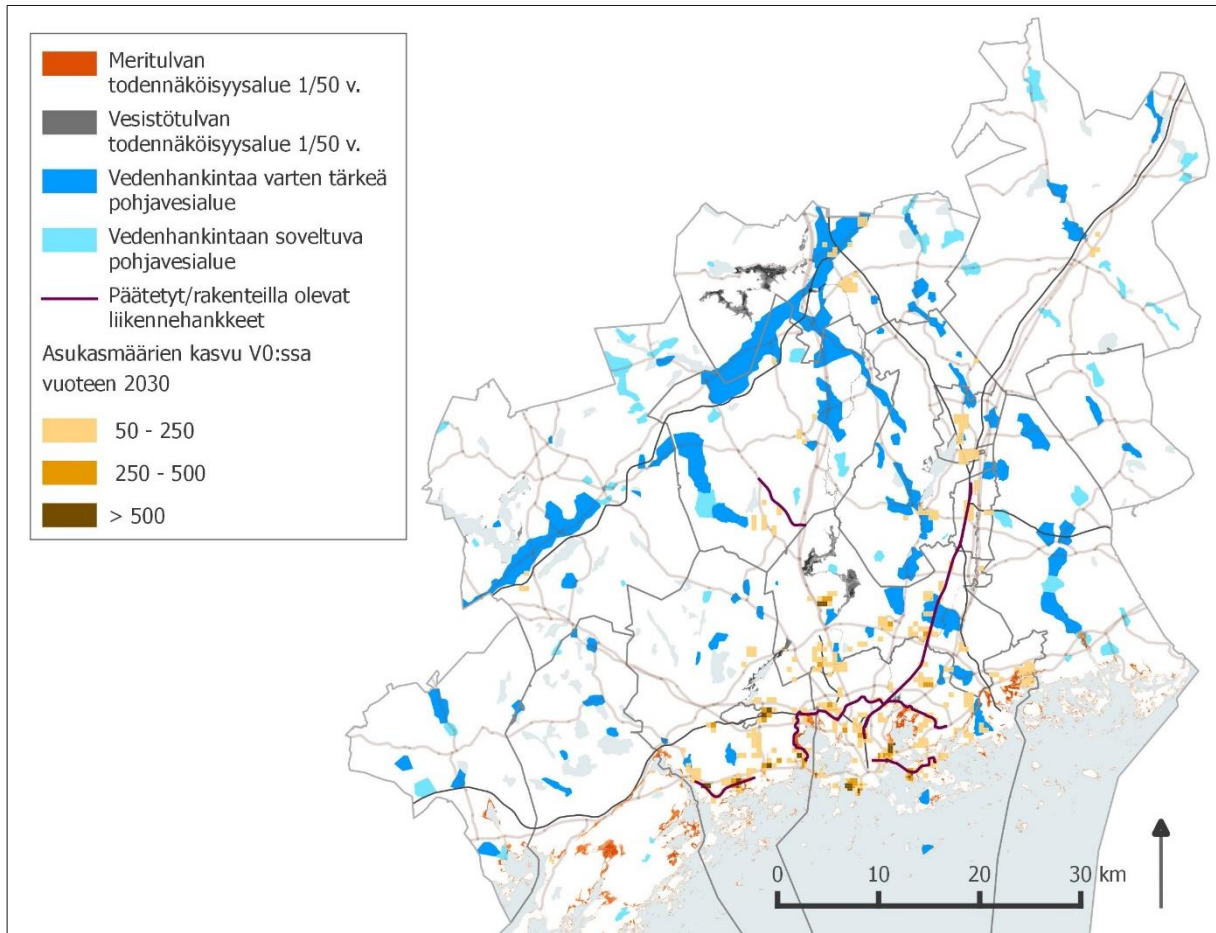
LIITE: Kaupunginvaltuusto 28.01.2019 / 7 §

Arviointimenetelmä

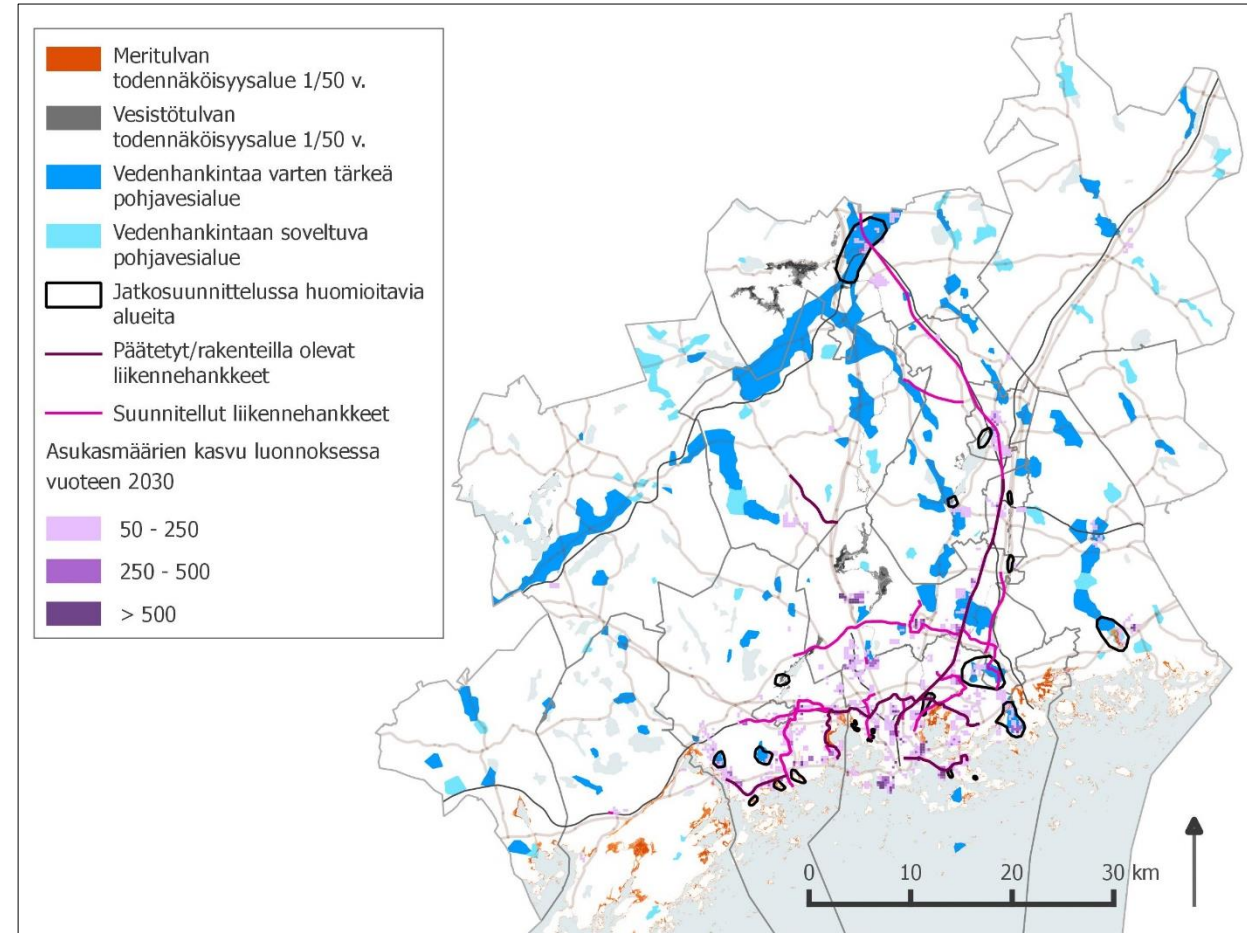
Potentiaalisten pohjavesien suojaustarpeiden tunnistamiseksi tarkasteltiin vedenhankinnan kannalta tärkeiden ja soveltuvien alueiden (I ja II luokka) sijoittumista suhteessa maankäyttösuunnitelmaan ja liikenneväyliin. Sopeutumistoimien suuntaamiseksi tarkistettiin tulvavaara-alueet, joilla on todennäköisesti kaksi kertaa 100 vuoden aikana tulva. Tulva- ja pohjavesialueet ovat Suomen ympäristökeskukselta. Liikenneverkko on HSL:ltä ja asukasmäärät tuotettu MAL 2019 -prosessissa. Tarkasteltu ruutukoko on 250 m x 250 m.



V0



Luonnos



TM 7: Kohtuuhintaisen ja monipuolisen asuntotuotannon kehitys

Arvio

Luonnoksessa vuoteen 2030 mennessä 70 % uudesta asuntotuotannosta kohdistuu kestävän liikkumisen saavutettavuusvyöhykkeille (I-III) ja lähes kokonaisuudessaan vyöhykkeille I-V (96 %). Autoiluun perustuvilla saavutettavuusvyöhykkeillä (VI-VII) asuntotuotantoa ei olennaisesti lisätä.

Vuoteen 2030 mennessä lähes 79 % asuntotuotannosta sijoittuu pääkaupunkiseudulle. Alueiden hintakehitys on eriytynyt siten, että pääkaupunkiseudulla hintataso on keskimäärin 1,5-kertainen vuoteen 2000 verrattuna. KUUMA-kuntien hintataso on noussut maltillisemmin (noin 20 % vuodesta 2000). Hintataso on korkeampi hyvin saavutettavilla alueilla. Yhä suurempi määrä asukkaita asuu tulevaisuudessa alueilla, joilla hintataso on korkea.

Kriittistä on kyetä tarjoamaan edullista asumista eri puolilla seutua, myös vetovoimaisilla alueilla. Asuntotuotannon kasvattaminen vetovoimaisilla alueilla hillitsee hintojen nousua laajemminkin tarkastelualueella. On varmistettava myös pitkäaikainen kohtuuhintainen asuminen, mikä edellyttää kuntaomisteisen ja muun yleishyödyllisen tuotannon toimintaedellytysten turvaamista.

Asunnontuotannon riittävän korkea taso varmistaa osaltaan kohtuuhintaisuuden ja mahdollistaa erilaiset asumisen tarpeet. Asuntotuotannon riittäväksi tasoksi on arvioitu 15 000-16 500 asuntoa vuodessa. Asuntotuotannon arvioitu määrä vuoteen 2030 mennessä on noin 200 000 asuntoa, mikä on tavoitteen kannalta riittävä kasvuvauhti.

Helsingin seudulla asuntotuotannossa on näkyvissä painottumista kerrostalotuotantoon ja pienempiin kerrostaloasuntoihin. Tärkeä on tukea lapsiperheiden, ikääntyvän väestön, nuorten, erityisryhmien ja seudulle muuttavien elämää monipuolisella asuntotarjonnalla, tiiviin kaupungin mahdollistamilla palveluilla, arjen helpoudella sekä rakentamalla laadukkaita elinympäristöjä. Tavoite toteutuu paremmin luonnoksessa, jossa asuntotuotanto täydentää paremmin olemassa olevaa kaupunkirakennetta ja tukee mm. saavutettavuuden ja palvelutason parantamista. Rakentamisessa on kiinnitettävä huomiota fyysisen ympäristön laatuun.

Hyvin saavutettavilla alueilla (I-III) noin puolet asunnoista on omistusasuntoja. Heikomman saavutettavuuden alueilla omistusasuminen on vallitseva asumismuoto. Kun asuntorakentamista keskitetään hyvin saavutettaville alueille, omistusasuntojen osuus asuntokannasta hieman laskee ja vuokra-asumisen osuus nousee. Asumisoikeusasuntojen määrä nousee edelleen.

Urbaanin asumisen lisääntyessä voi kasvaa tarve myös uusille asumisratkaisuille, kuten pienille omakotitaloille. Asuntotuotannossa on huomioitava erilaiset asumisen tarpeet ja turvattu monipuolinen asuntojen hallintamuotojakauma. Hallintamuotojen sekoittaminen ja tasapainottaminen hillitsee eriytymiskehitystä.

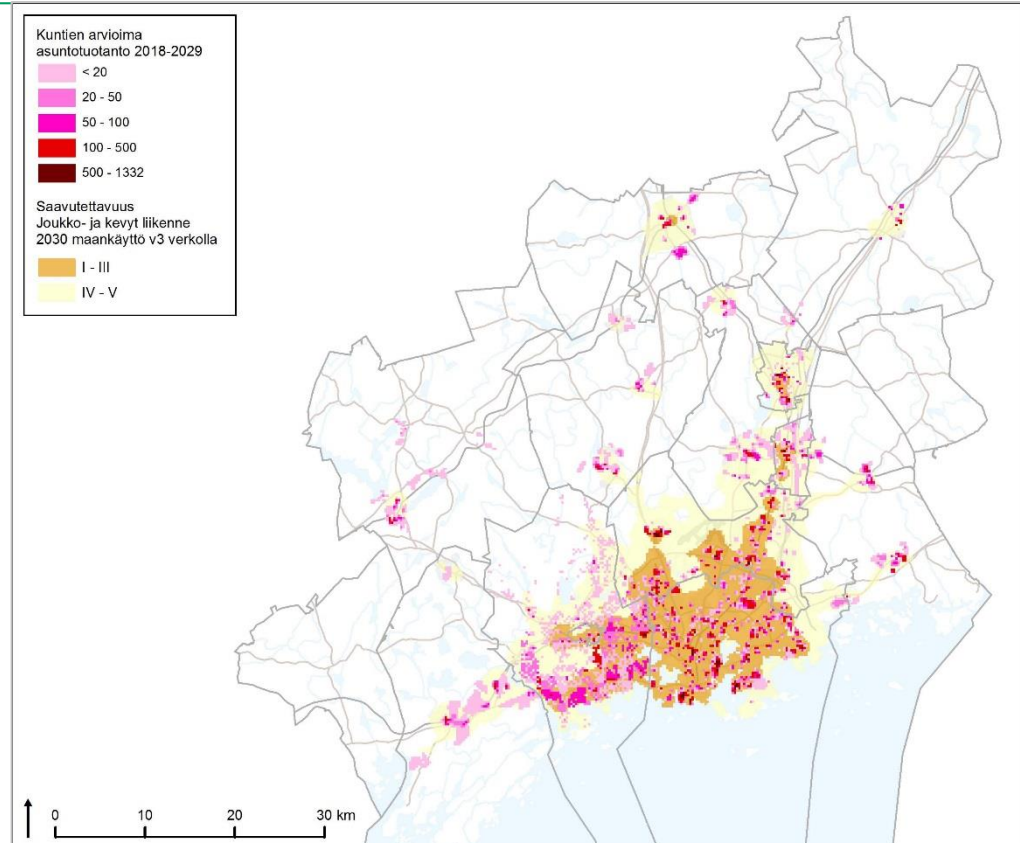
Vaikutuskeinit

- Seudun asuntotuotanto on riittävää (15 000-16 500 asuntoa vuodessa), kohtuuhintaista ja monipuolista.
- Pitkäaikaisen kohtuuhintaisen asumisen varmistaminen.
- Erilaisten asumistarpeiden huomiointi.
- Monipuolisen asuntojen hallintamuotojakauman turvaaminen.
- Alueiden eriytymiskehitystä hillitään vahvistamalla elinympäristön ja asuntokannan laatua.

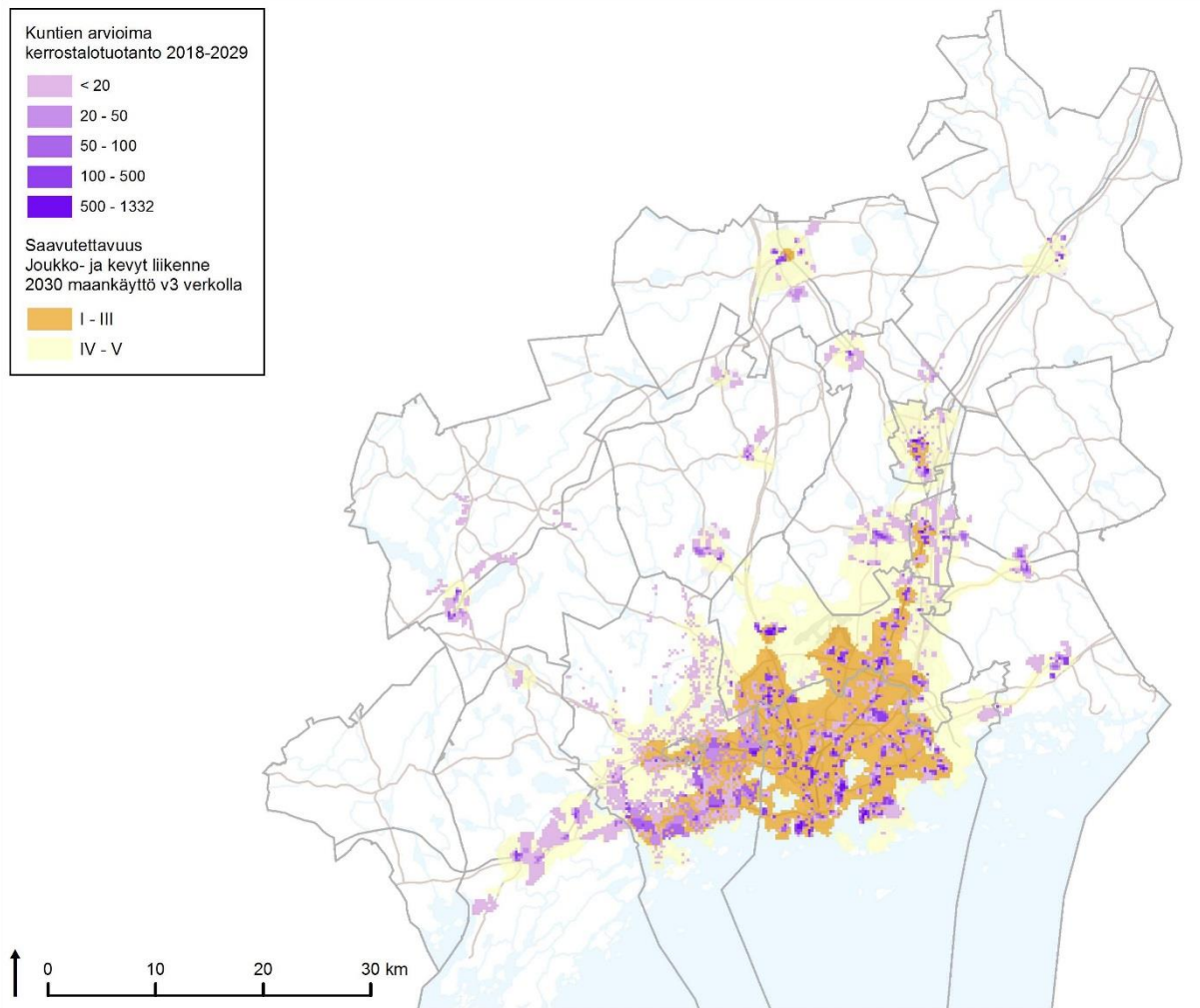
Arviointimenetelmä

Arvioinnissa on tarkasteltu asuntojen tarjonnan kehitystä eri saavutettavuusvyöhykkeillä (SAVU). Lähtötietona on käytetty kuntien arvioimaa asuntotuotannon määrää 2018-2029 ja työn aikana laadittuja paikkatietoaineistoja (Strafica).

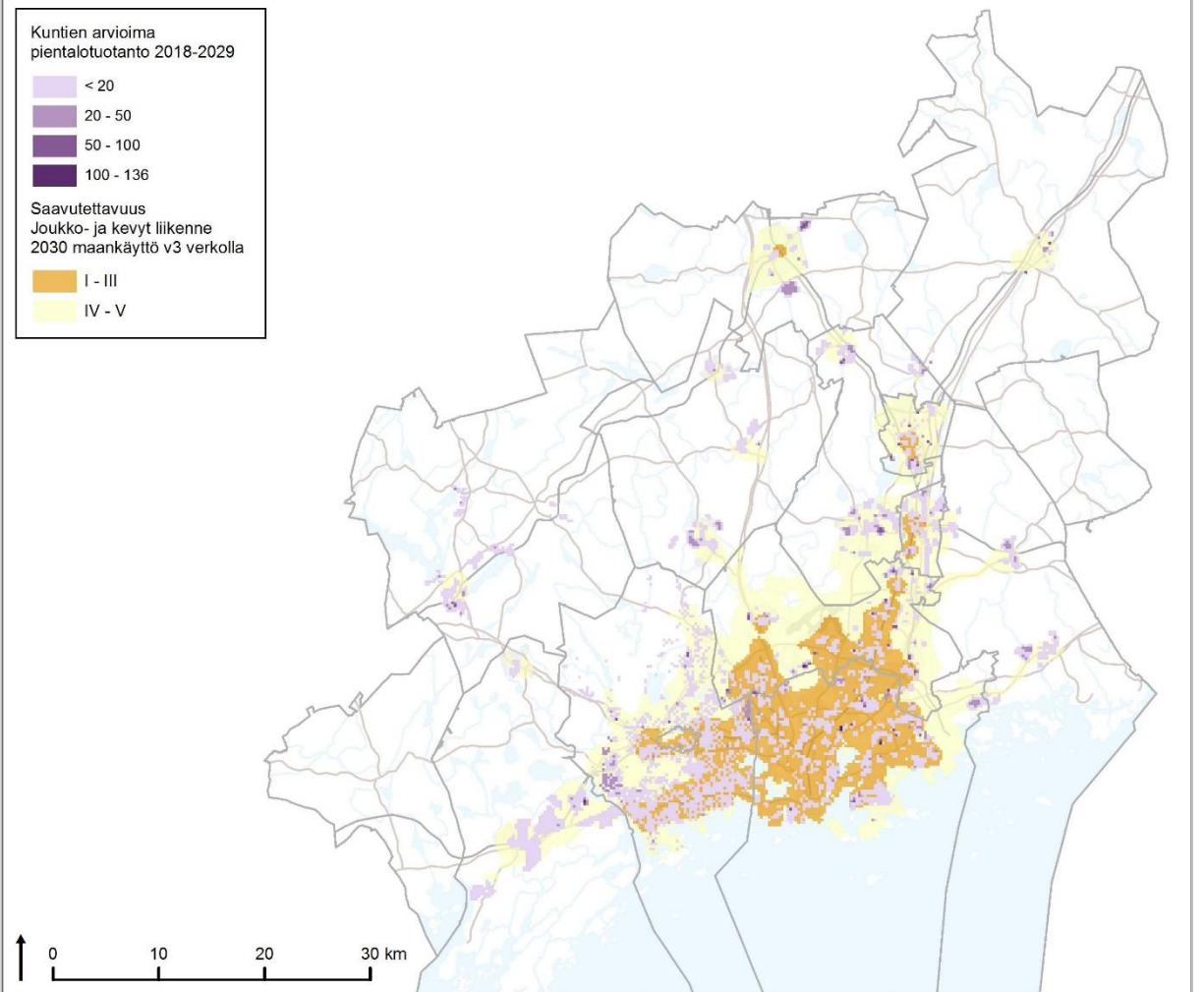
Arvioinnissa on hyödynnetty asuntotuotannon jakaumasta saatavilla olevia tietoja (koko, määrä, sijainti). Lähteinä on käytetty Tilastokeskuksen aineistoja, Helsingin seudun aluesarjoja sekä MAL 2019 prosessissa laadittu raportti: Asumisen ilmiöt Helsingin seudulla. Hallintamuotoja ja uusien asumisratkaisujen lisääntymistä on tarkasteltu asiantuntija-arviona.



Kerrostalotuotanto luonnoksessa



Pientalotuotanto luonnoksessa



Arvio

Peruskoulu

Uudesta asuntotuotannosta noin 53 % sijoittuu enintään 500 metrin päähän peruskouluista. Asuntotuotantoa lisätään hyvin saavutettavalla alueella, mikä edistää koulumatkojen tekemistä kestävällä tavalla. Asuntotuotannon lisääminen edellyttää myös uusia oppilaspaikkoja ja aiheuttaa painetta uusien koulujen rakentamiselle. Harvaan asutetulla alueella sijaitsee useita kymmeniä peruskouluja, joiden läheisyyteen ei ole arvioitu kehitettävän uutta asuntotuotantoa. Kouluja on lähes kaikissa kunnissa tarkastelualueella, myös PK-seudulla. Esimerkkinä mainittakoon Numminen (Mäntsälä), Pornaisten keskus, Ridasjärvi (Hyvinkää), Seutula (Vantaa), Siuntion keskus, sekä Vitträsk (Kirkkonummi). Oppilasmäärän väheneminen näillä alueilla voi vaikuttaa kielteisesti koulujen toimintaedellytyksiin ja vahvistaa toimintojen keskittämistä suurempiin yksikköihin. Toimintaedellytyksiin ja opetuksen laatuun vaikuttavat kuitenkin myös monet muut tekijät kuin läheisyys, jotka huomioidaan, kun arvioidaan koulujen sijainteja.

Lähikauppa

Lähikauppa vaatii noin 500-3000 asukkaan väestöpohjan. 3000 asukkaan väestöpohjaa voidaan pitää riittävänä myös pienten erikoistavarakauppojen, ravintolan/kahvilan sekä vapaa-ajan toiminnan esim. seurakuntatalon kannalta. Kuntien arvioima uusi asuntotuotanto tiivistyy rakennetuille ja hyvin saavutettaville alueille. Näiden alueiden asukasmäärä kasvaa, mikä turvaa palvelujen säilymistä ja monipuolisempien palvelujen tarjoamista. Harvaan asutulla alueella (alle 500 asukasta/km²) on joitain lähikauppoja, joiden läheisyyteen ei ole osoitettu uutta asuntotuotantoa tai jotka eivät sijaitse kulkuyhteyksien kannalta keskeisessä paikassa. Tällaisia lähikauppoja on mm. Riipilässä ja Pohjois-Paippisissa. Riskinä on lähipalvelujen heikentyminen näillä alueilla.

Lähivirkistys

Uuden asuntotuotannon sijoittuminen tiiviille alueelle vähentää painetta rakentaa virkistysalueille. Toisaalta rakennetuille ja tiivistyville alueille, kuten Kehä I sisäpuolelle, aiheutuu suurempia muutospainetta. Väestömäärän kasvaessa ja liikenteen lisääntyessä on riskinä, että lähivirkistysalueet sekä meluttomat ja päästöttömät alueet vähenevät.

Vaikutuskeinot

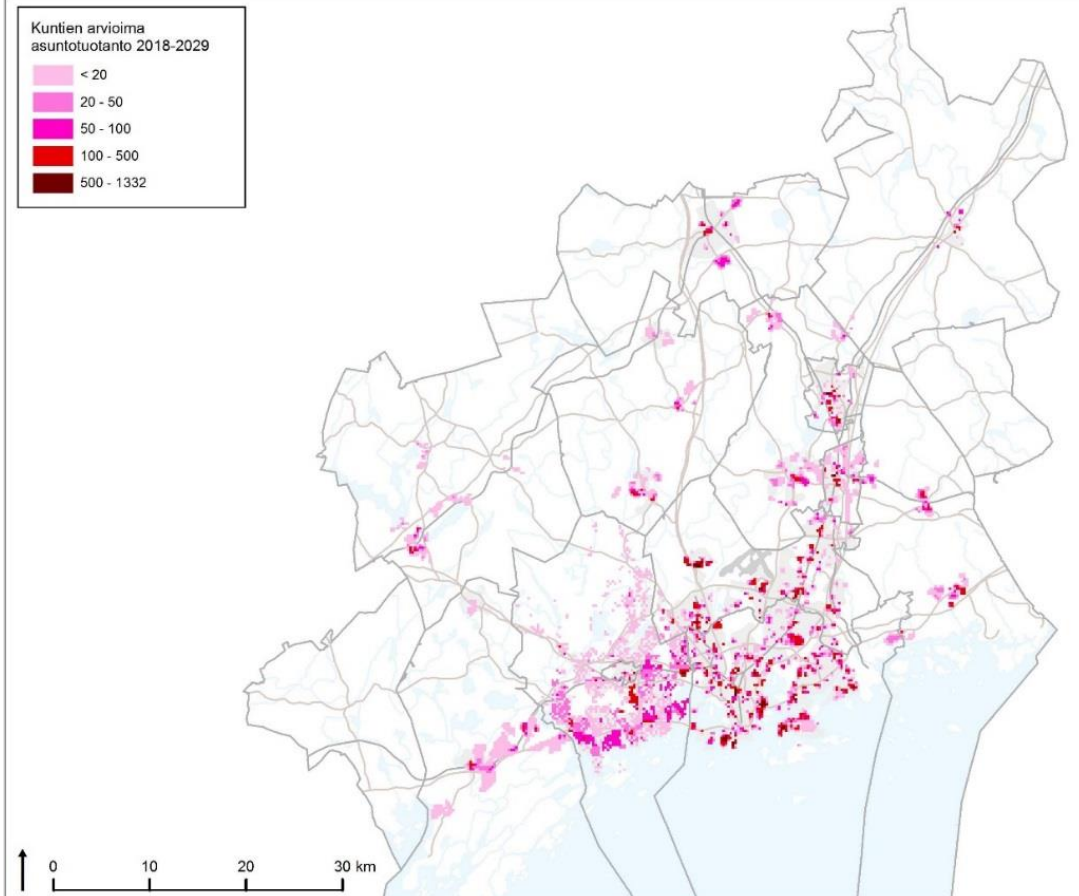
- Kestävää ja tiivistä yhdyskuntarakennetta tukeva suunnittelu sekä olemassa olevien
- alueiden täydennysrakentaminen vähentävät painetta rakentaa virkistysalueille.
- Ilmanlaatua ja melua arvioitaessa tunnistetaan liikennemäärien perusteella ne väylät, jotka on erityisesti huomioitava asutusta niiden lähelle suunniteltaessa.
- Muodostetaan vetovoimaisia solmupisteitä palvelujen sijoittumiselle.
- Rakennetusta ympäristöstä tehdään laadukasta, toimintoiltaan sekoittunutta ja käveltävää.
- Tiivistetään yhdyskuntarakennetta, jolloin koulumatkat pysyvät kohtuullisena.
- Taantuvilla alueilla pyritään säilyttämään lähipalvelut (peruskoulu, lähikauppa). Edistetään uusien palvelutapojen syntymistä.

LIITE: Kaupunginvaltuusto 28.01.2019 / 7 §

Arviointimenetelmä

Arvioinnissa on tarkasteltu asuntotuotannon sijoittumista nykyiseen palvelurakenteeseen (lähikauppa, peruskoulu, lähivirkistys) ja eri saavutettavuusvyöhykkeille (SAVU). Aineistona on kuntien arvioima asuntotuotannon määrä 2018-2029. Lähtötietona on käytetty arvioita väestöpohjasta, joka tarvitaan kunkin palvelun aikaansaamiseksi. Asumistiheys on laskettu YKR-aineiston ja työn aikana laaditun asukasmäärän muutosennusteen pohjalta (Strafica).

Vaihtoehtojen vertailussa on arvioitu uuden asutuksen sijoittumista eri asumistiheyden ja saavutettavuuden alueille.

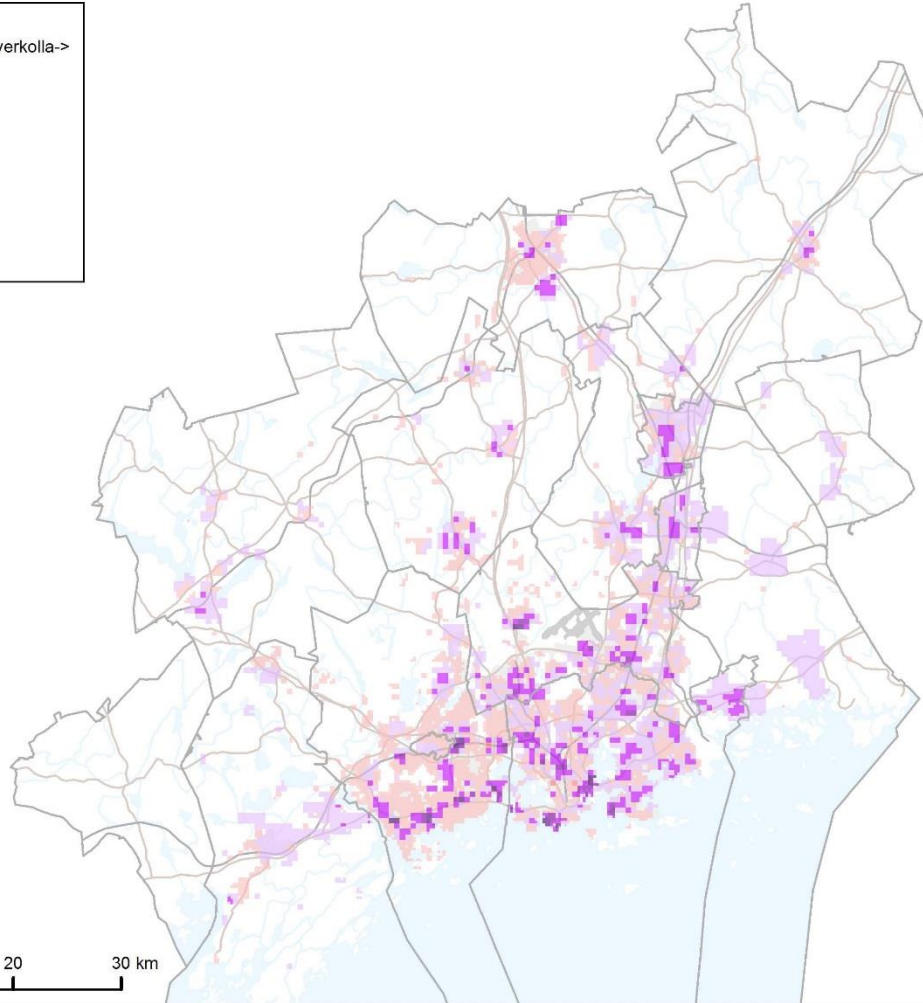
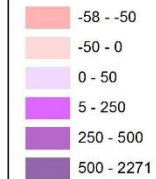


Vaihtoehtojen vertailu

Luonnoksessa uusi asutus tiivistyy rakennetuille ja hyvin saavutettaville alueille, mikä turvaa palvelujen säilymistä ja kehittämistä näillä alueilla. Vaihtoehto 0:ssa on osoitettu hieman enemmän asutusta haja-asutusalueille, mikä turvaa paremmin palvelujen toimintaedellytyksiä taantuvilla alueilla. Samalla kuitenkin työssäkäynti- ja asiointimatkat pitenevät ja yhdyskuntarakenne hajautuu, mikä aiheuttaa kustannuksia. Luonnoksen mukainen tiiviimpi asutus vähentää painetta rakentaa virkistysalueille. Vaihtoehdossa 0 uusi asutus hajautuu laajemmalle alueelle ja täydennysrakentamisen osuus on pienempi. Rakentaminen tuottaa painetta virkistysalueiden kannalta laajemmalta alueelta.

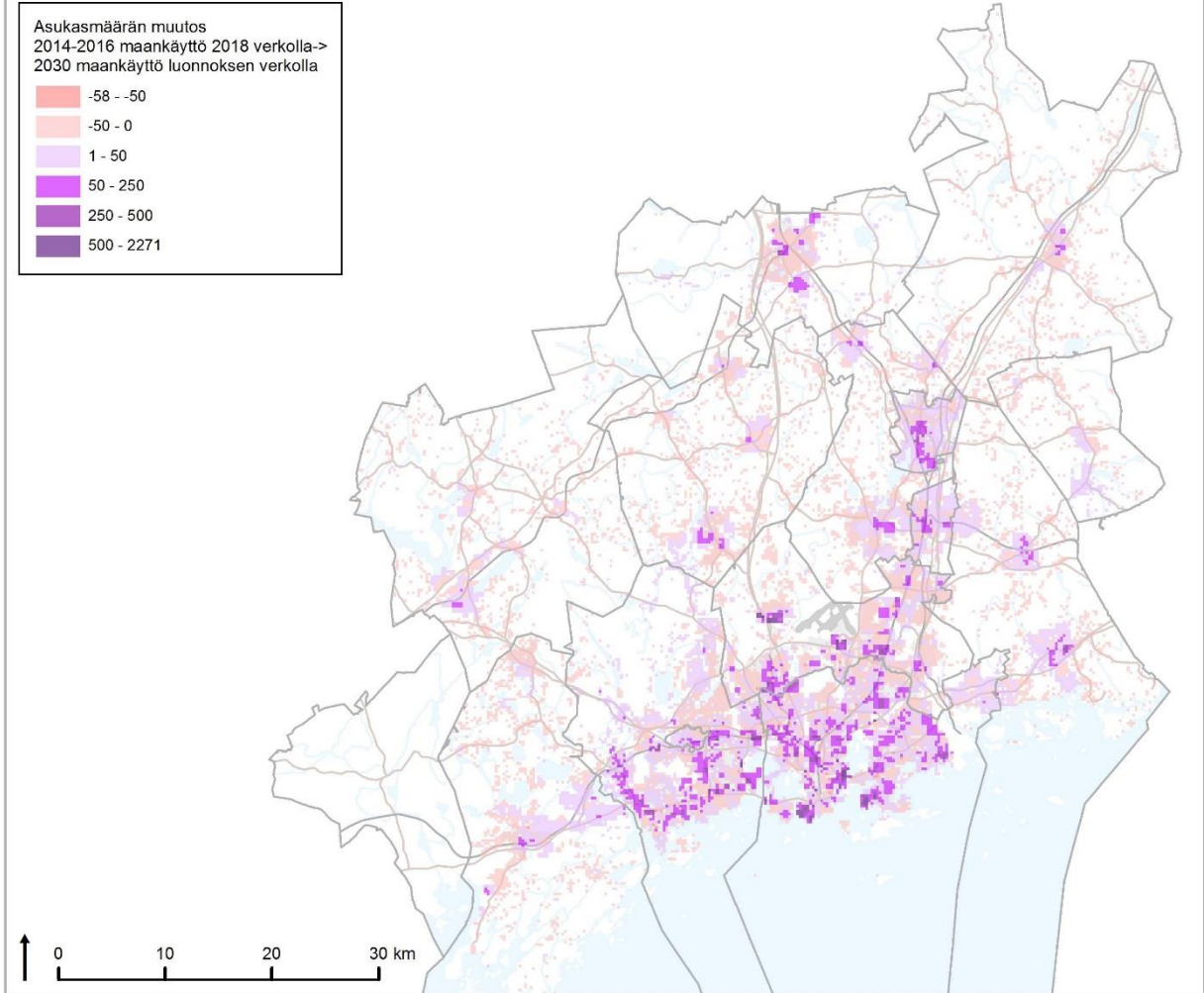
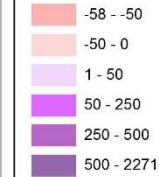
V0

Asukasmäärän muutos
2014-2016 maankäyttö 2018 verkolla->
2030 maankäyttö V0 verkolla



Luonnos

Asukasmäärän muutos
2014-2016 maankäyttö 2018 verkolla->
2030 maankäyttö luonnoksen verkolla



TM 9: Toimintojen sekoittumisen kehitys (työpaikkojen/asumisen/palveluiden muutos)

V0

Luonnos

Arvio

Asutus

Luonnoksessa uusi asutus tiivistyy olemassa olevan kaupunkirakenteen yhteyteen. Uutta asutusta on vaihtoehtoa 0 enemmän PK-seudun eteläosassa, kaupunkikeskustoissa ja raideverkon läheisyydessä. Vaihtoehdossa 3 suurempi määrä asukkaita sijoittuu kestävä liikumisen kannalta hyvälle saavutettavuusvyöhykkeille, koska vyöhyke on siinä laajempi (PK-seutu: SAVU I-III, muualla: I-IV). Vaihtoehdossa 0 asuminen hajautuu hieman laajemmalle alueelle. Uutta asutusta on enemmän mm. Östersundomin, Länsimetron, Suvelan, Nihtisillan alueilla sekä kaupunkikeskustojen lievealueilla. Täydennysrakentamisen osuus on pienempi vaihtoehdossa 0 (56,8 % -> 51,6).

Työpaikat

Vaihtoehdoissa työpaikat sijoittuvat asutuksen kanssa samoille alueille. Merkittävimpiä uusia työpaikka-alueita syntyy Kehä II:n, Kehäradan, Helsingin lentoaseman, Vuosaaren sataman, Länsiväylän (Kirkkonummi), Kaitaan-Kivenlahden ja Långmossabergetin alueille. Nykyisiä vahvistuvia työpaikka-alueita on mm. Kantakaupungin, Rantaradan, Lentoaseman ja Kehäradan sekä länsi- ja itäväylän läheisyydessä. Eräille heikosti saavutettaville alueille sijoittuu melko runsasta työpaikka-rakentamista (esim. Kehä III:n varsi Aviapoliksesta itään, Hakunila, Niipperi, Hämeenlinnanväylän varsi). Työpaikkarakentaminen on paikoin hajanaista.

Palvelut

Vaihtoehto 3:ssa asuminen ja työpaikat kytkeytyvät tiiviimmin toisiinsa, koska haja-asutuksen määrä on vähäisempi. Asutuksen ja työpaikkojen tiivistyminen luo paremmin edellytyksiä palvelujen kehittämiseksi erityisesti keskuksissa ja raideverkon varrella. Luonnos mahdollistaa paremmin myös joukkoliikenteen riittävän palvelutason ylläpitämisen ja parantamisen asukas- ja työpaikkakeskittymien yhteydessä. Lähipalvelujen kehittäminen vaikeutuu raidekäytävien ulkopuolella asukasmäärien jäädessä vertailuvaihtoehtoa pienemmiksi. Vaihtoehdossa 0 uusi rakentaminen jakautuu laajemmalle alueelle, lisäksi muodostuu uusia asumisen keskittymiä. Edellytykset palvelujen ja joukkoliikenteen ylläpitämiseksi ovat hieman paremmat haja-asutusalueella ja joissain keskuksissa (mm. Vihdin ja Nurmijärven keskukset). Samalla useampi asukas jää hyvien joukkoliikennedyhteyksien ja palvelujen ulkopuolelle. Lisäksi asiointi- ja työmatkojen pituus kasvaa.

Vaikutuskeinot

Ohjataan asuntotuotanto, toimistorakentaminen ja palvelut erityisesti keskuksiin ja hyvin saavutettaville alueille. Tämä luo edellytyksiä lähipalvelujen ja joukkoliikenteen palvelutason ylläpitämiseksi ja kehittämiseksi.

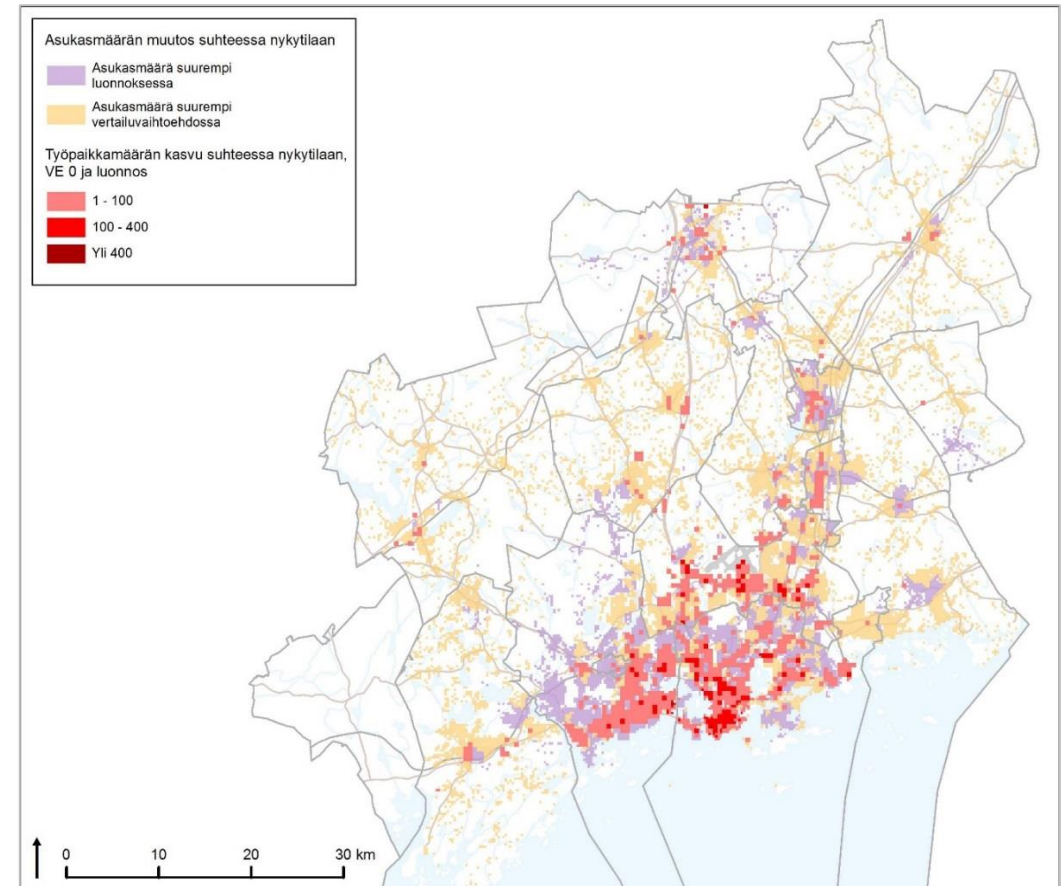
Tiivis maankäyttö luo mahdollisuuksia tehdä sekoittunutta ja käveltäväää ympäristöä.

LHTE: Kaupunginvaltuusto 28.01.2019 / 7 S

Arviointimenetelmä

Arvioinnissa tarkastellaan luonnoksen ja vertailuvaihtoehdon V0:n työpaikkojen ja asumisen sijoittumista ja sen vaikutusta palvelujen sijoittumismahdollisuuksiin. Palveluiden kehityksessä hyödynnetään kohdissa TM 8 ja mittareista saatavia tuloksia.

Asukasmäärän muutos nykytilaan verrattuna on laskettu seuraavasti: Kussakin ruudussa luonnoksen asukasmäärän muutoksesta (muutos nykyhetkestä vuoteen 2030) on vähennetty vertailuvaihtoehdon vastaava arvo (V0). Jos luku on positiivinen, on luonnoksen asukasmäärä suurempi, jos negatiivinen, on vertailuvaihtoehdon asukasmäärä suurempi. Luku on siis suhteellinen.



Arvio

Liikenne ja päästöt

Liikenteen CO₂-päästöjen kokonaismäärä pienenee luonnoksessa merkittävästi enemmän kuin vaihtoehdossa V0. Kestävien kulkutapojen osuus pysyy vaihtoehdossa V0 ennallaan ja kasvaa luonnoksessa. Henkilöautotiheys ja ajosuorite asukasta kohden pienenevät luonnoksessa vaihtoehtoa V0 enemmän, millä on myös suurempi vaikutus kävelijöiden ja pyöräilijöiden turvallisuuden paranemiseen. Moottoriajoneuvojen kilometrisuorite lisääntyy vaihtoehdossa V0 ja pysyy lähes ennallaan luonnoksessa. Liikenneturvallisuuden näkökulmasta joukkoliikenteen osuuden kasvulla nykytilanteeseen verrattuna on positiivinen vaikutus, sillä joukkoliikennematkustajien onnettomuusriski on huomattavasti muita kulkumuotoja pienempi.

Ympäristöhäiriöt

Liikenteen määrillä on suora vaikutus sekä meluun että ilmanlaatuun seudulla. Luonnoksessa koko seudulla ympäristöhäiriöille altistuminen on vaihtoehtoa V0 vähäisempää. Liikennettä siirtyy pääväylille, ja niiden lähialueilla melulle ja ilmanpäästöille altistuminen voi kasvaa. Tiivistyvä maankäyttö antaa mahdollisuuksia myös nykyisten ongelmien tehokkaammalle torjumiselle, ja suunniteltujen meluntorjuntatoimien myötä luonnos on vaihtoehtoa V0 parempi. Vaihtoehdossa V0 sijoittuu uusia asukkaita yli 55 dB lentomelualueelle sekä sen liepeille enemmän kuin luonnoksessa.

Virkistysalueet

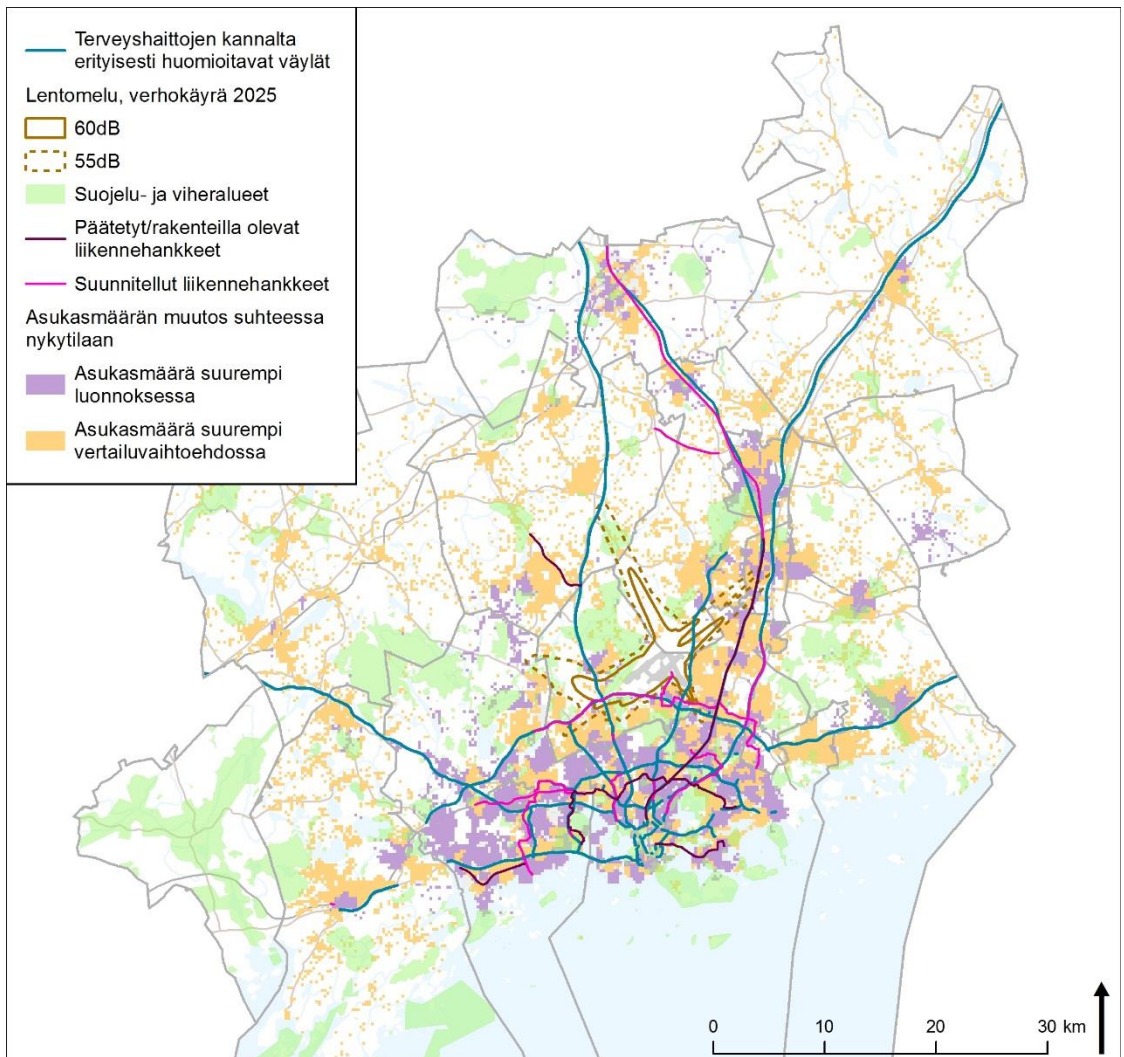
Vaihtoehdossa V0 uutta asutusta sijoittuu enemmän taajamia ympäröiville virkistysalueille, ja luonnoksessa nämä säilyvät paremmin. Tiivistyvää kaupunkirakennetta suunniteltaessa on huomioitava hyvät lähivirkistysmahdollisuudet.

Vaikutuskeinot

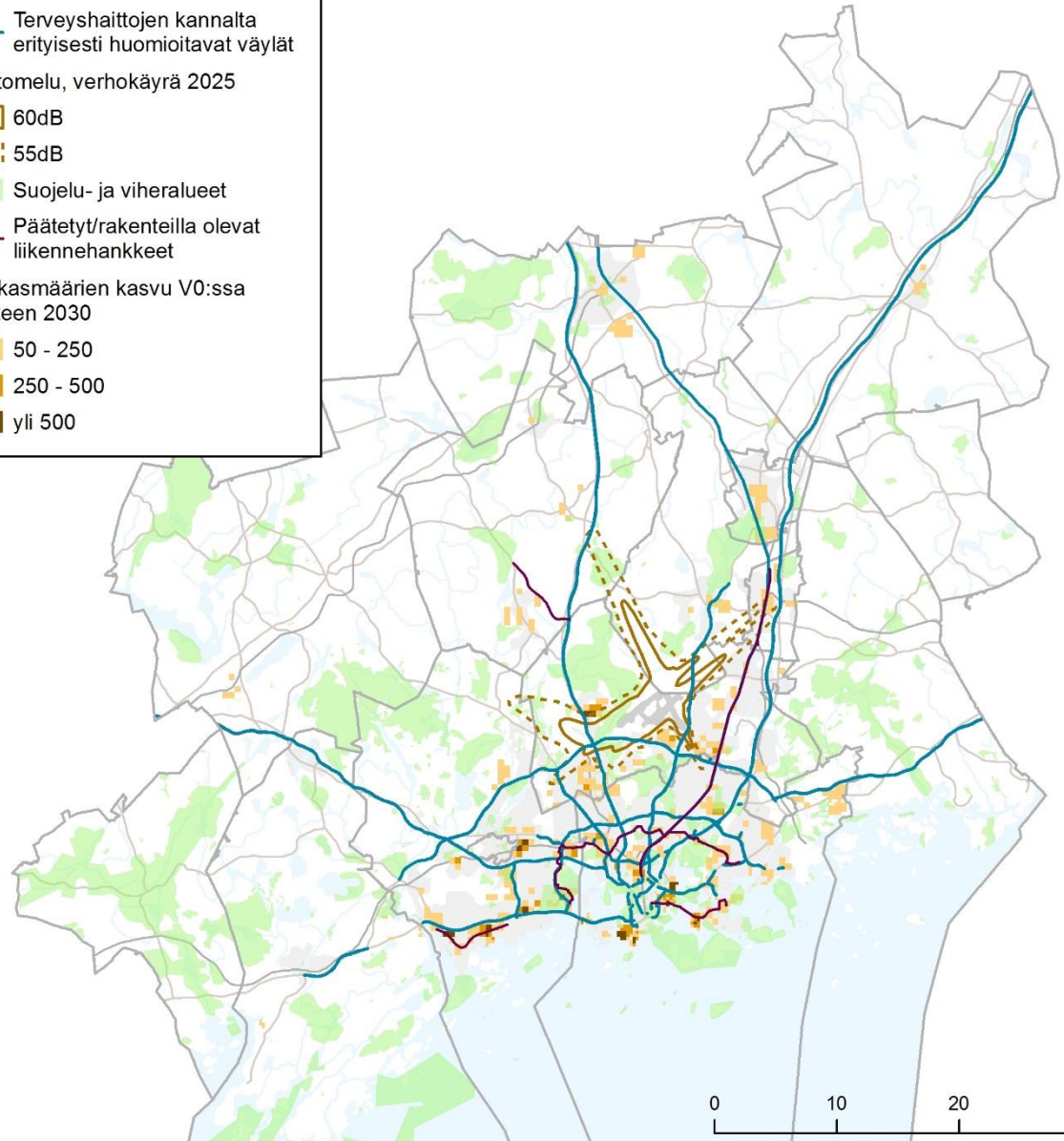
Uutta asutusta sijoitettaessa on kiinnitettävä huomiota ympäristön laadukkaaseen suunnitteluun ja haittojen torjumiseen. Riittävät suojaetäisyydet ja toimiva korttelirakenne sekä tarvittava meluntorjunta vähentävät ympäristöhäiriöille altistumista. Alueiden suunnittelulla voidaan kannustaa liikkumaan kävellen, pyöräille tai joukkoliikenteellä, mikä vähentää häiriöitä alueella. Hyvin suunniteltu jalankulun ja pyöräilyn infrastruktuuri luo edellytykset turvalliselle liikkumiselle alueilla. Pyöräilyympäristön ja väylien tulee olla laadukkaita, jotta pyöräily olisi entistä houkuttelevampaa. Alueiden suunnittelussa on huomioitava virkistys- ja viheralueiden sekä näiden välisten kulkureittien säilyminen. Tarvitaan sekä laajoja kaupunkien ulkopuolisia viheralueita että pienempiä, taajamarakenteeseen sijoitettavia lähiviheralueita. Huomioitava täydentävissä menetelmissä 24 ja 25 esitetyt tarkemmat vaikutuskeinot.

Arviointimenetelmä

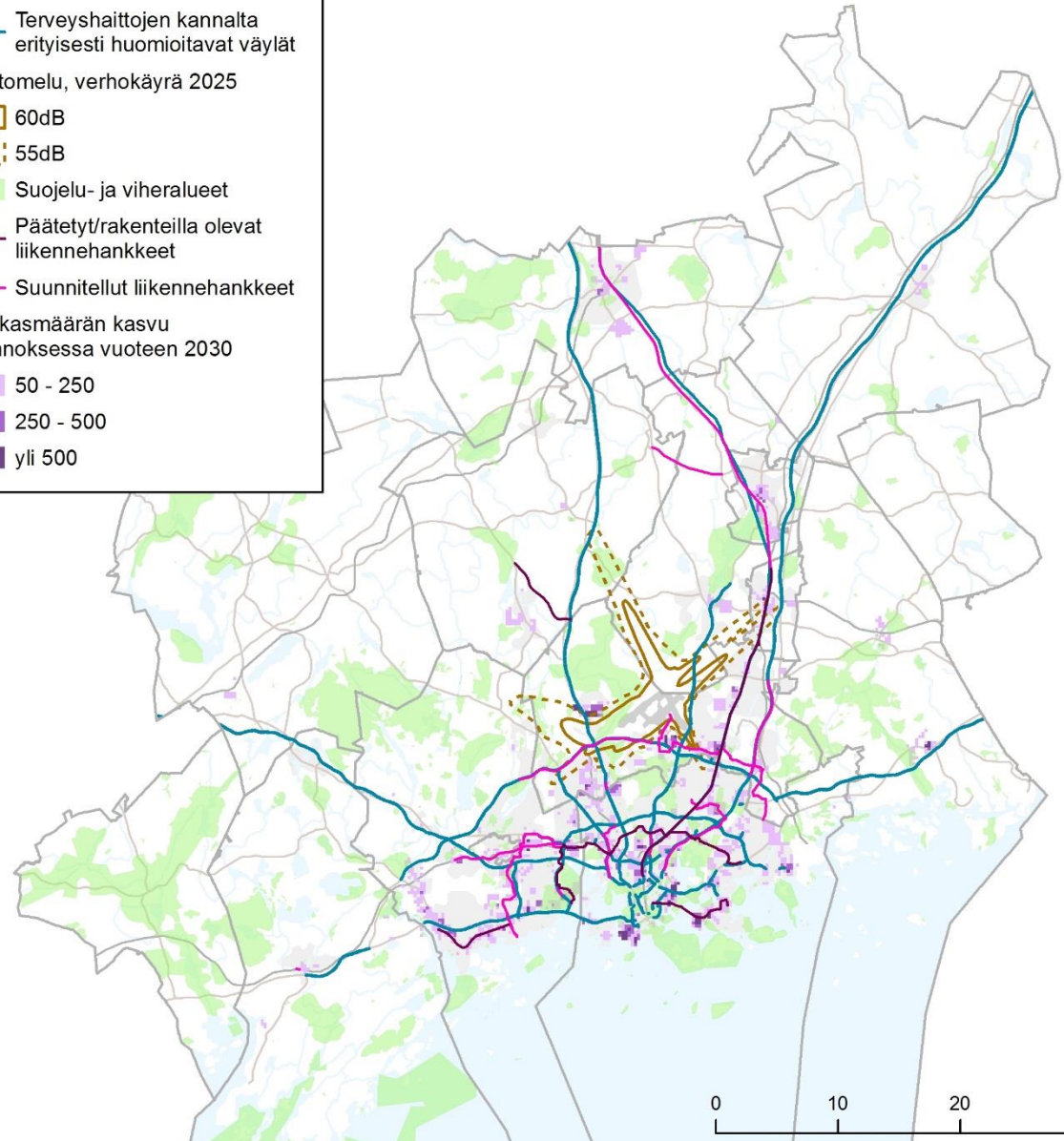
Arvio on laadittu perustuen paikkatietotarkasteluihin uuden asutuksen sijoittumisesta vuonna 2030 luonnoksessa ja vaihtoehdossa V0 suhteessa ympäristöhaittoihin ja virkistysalueisiin, liikenteen ja päästöjen kehitystä kuvaaviin pää- ja tukimittareihin, sekä täydentävissä menetelmissä 24 ja 25 tehtyihin johtopäätöksiin.



- Terveyshaittojen kannalta erityisesti huomioitavat väylät
- Lentomelu, verhokäyrä 2025
 - 60dB
 - 55dB
- Suojelu- ja viheralueet
- Päätetyt/rakenteilla olevat liikennehankkeet
- Asukasmäärien kasvu V0:ssa vuoteen 2030
 - 50 - 250
 - 250 - 500
 - yli 500



- Terveyshaittojen kannalta erityisesti huomioitavat väylät
- Lentomelu, verhokäyrä 2025
 - 60dB
 - 55dB
- Suojelu- ja viheralueet
- Päätetyt/rakenteilla olevat liikennehankkeet
- Suunnitellut liikennehankkeet
- Asukasmäärän kasvu luonnoksessa vuoteen 2030
 - 50 - 250
 - 250 - 500
 - yli 500



TM 11: Keskusten väliset yhteydet

Arvio

Yhteydet ilman henkilöautoa

Yhteydet ratakäytävien keskuksista erityisesti pääkaupunkiseudun keskuksiin paranevat monin paikoin uusien raidehankkeiden (Pisara, Espoon kaupunkirata) ja junaliikenteen tarjonnan lisäysten (päärata, Lahden oikorata) myötä. Linja-autoliikenteen ja vaihtoyhteyksien kehittäminen parantaa yhteyksiä erityisesti kehysalueelta pääkaupunkiseudun keskuksiin sekä myös kehysalueen keskusten välillä. Uudet raitioyhteydet ja linja-autoliikenteen sujuvoituminen tienkäyttömaksujen seurauksena parantaa yhteyksiä useiden pääkaupunkiseudun keskusten välillä. Poikittaiset ja diagonaaliset yhteydet keskusten välillä jäävät monin paikoin edelleen heikoksi erityisesti Helsingin ulkopuolella. Joukkoliikenteen kilpailukyky keskusten välillä paranee selvästi henkilöautoon nähden tienkäyttö- ja pysäköintimaksujen sekä joukkoliikenteen lipun hintojen alentamisen seurauksena.

Yhteydet henkilöautolla

Matka-ajan osalta yhteydet keskusten välillä paranevat liikenteen hinnoittelumuutosten keventäessä kuormituksia ja toisaalta tieliikenteen pahimpien pullonkaulakohtien parantamisen seurauksena. Useimmat tieliikenneyhteydet ovat ruuhkattomampia ja sujuvampia kuin nykyisin. Pääväylien osalta toimintavarmuutta heikentävää ruuhkautumista jää vielä erityisesti Kehä I:n keskiosalle.

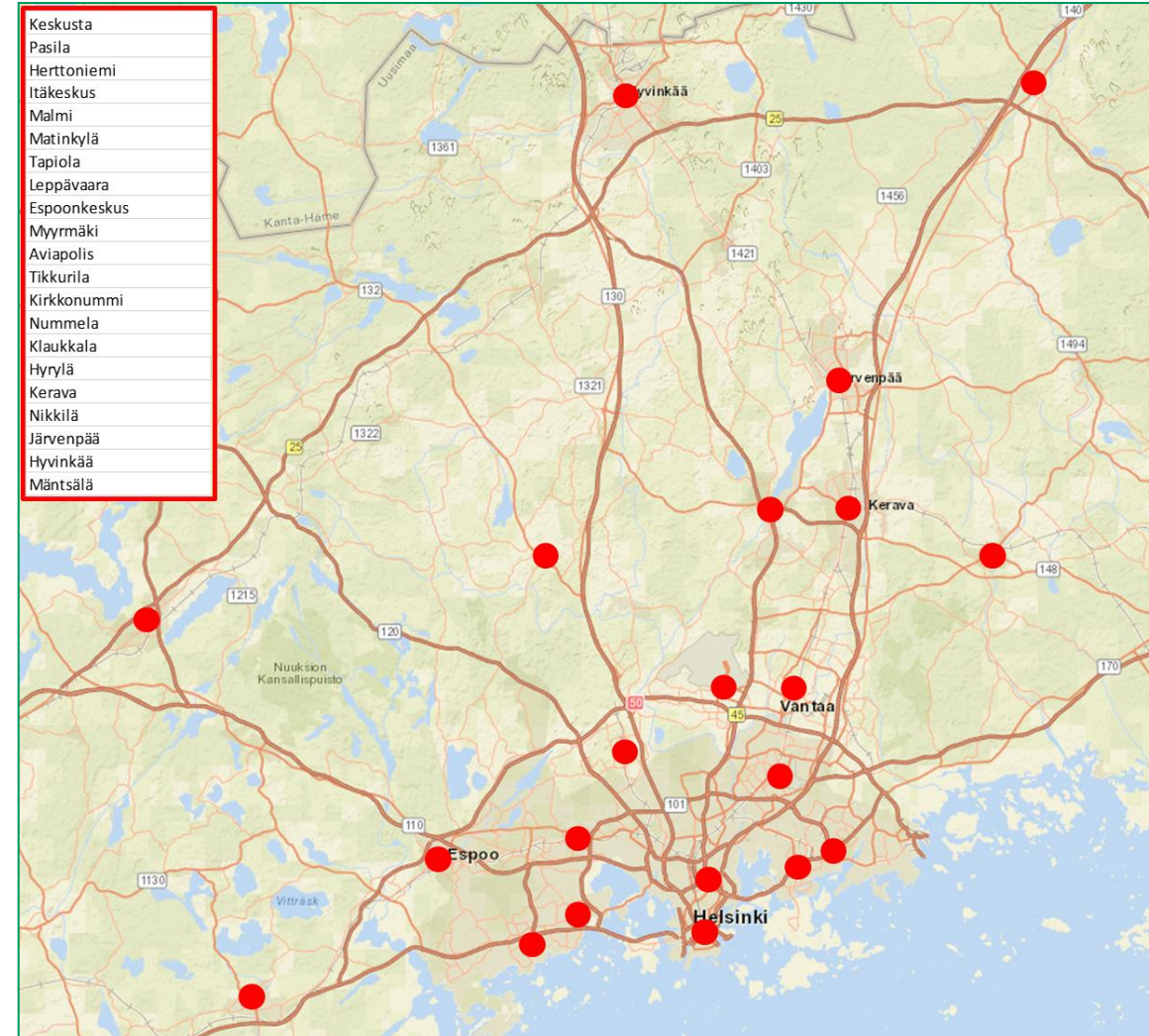
Henkilöautolla liikkumisen kokonaisvastuksen (matka-aika + hinta) osalta yhteydet pääkaupunkiseudun keskuksiin heikkenevät tienkäyttö- ja pysäköintimaksujen seurauksena. Matka-ajan lyheneminen ei tyypillisesti riitä kompensoimaan tienkäyttö- ja pysäköintimaksujen aiheuttamaa matkakustannusten kasvua.

Vaikutuskeinot

- Joukkoliikenteen poikittais- ja diagonaaliyhteyksien parantaminen
- Joukkoliikenteen lippujärjestelmien kehittäminen
- Joukkoliikenteen liityntäjärjestelmien kehittäminen
- Tieliikenteen ruuhkakohtien parantaminen
- Tienkäyttö- ja pysäköintimaksut.

Arviointimenetelmä

Arviointi perustuu pääosin keskusten välisiin matka-aika-analyysihin. Vertailukohtana ve 0 vuoden 2030 ennusteskennariossa



TM 12: Logistiikkakohteiden väliset yhteydet

Arvio

Kuljetusten sujuvuus ja toimintavarmuus logistiikkakohteiden välillä paranee erityisesti pääkaupunkiseudun kohteisiin, kun tienkäyttö- ja pysäköintimaksut keventävät selvästi henkilöautoliikennettä tie- ja katuverkolla.

Seudulliset kuljetusyhteydet erityisesti Kehä III:n käytävissä, Keski-Uudellamaalla ja näiltä alueilta pääkaupunkiseudun moniin osiin paranevat erityisesti Kehä III:n ja Lahdenväylän parantamistoimien sekä Keski-Uudenmaan poikittaisyhteyksien kehittämisen seurauksena. Raskaan liikenteen uudet palvelualueet mahdollistavat kuljetusten toimittamisen oikeaan aikaan kohteeseensa.

Kuljetusten toimintavarmuutta heikentävää ruuhkautumista jää erityisesti vielä mm. Kehä I:n keskiosalle.

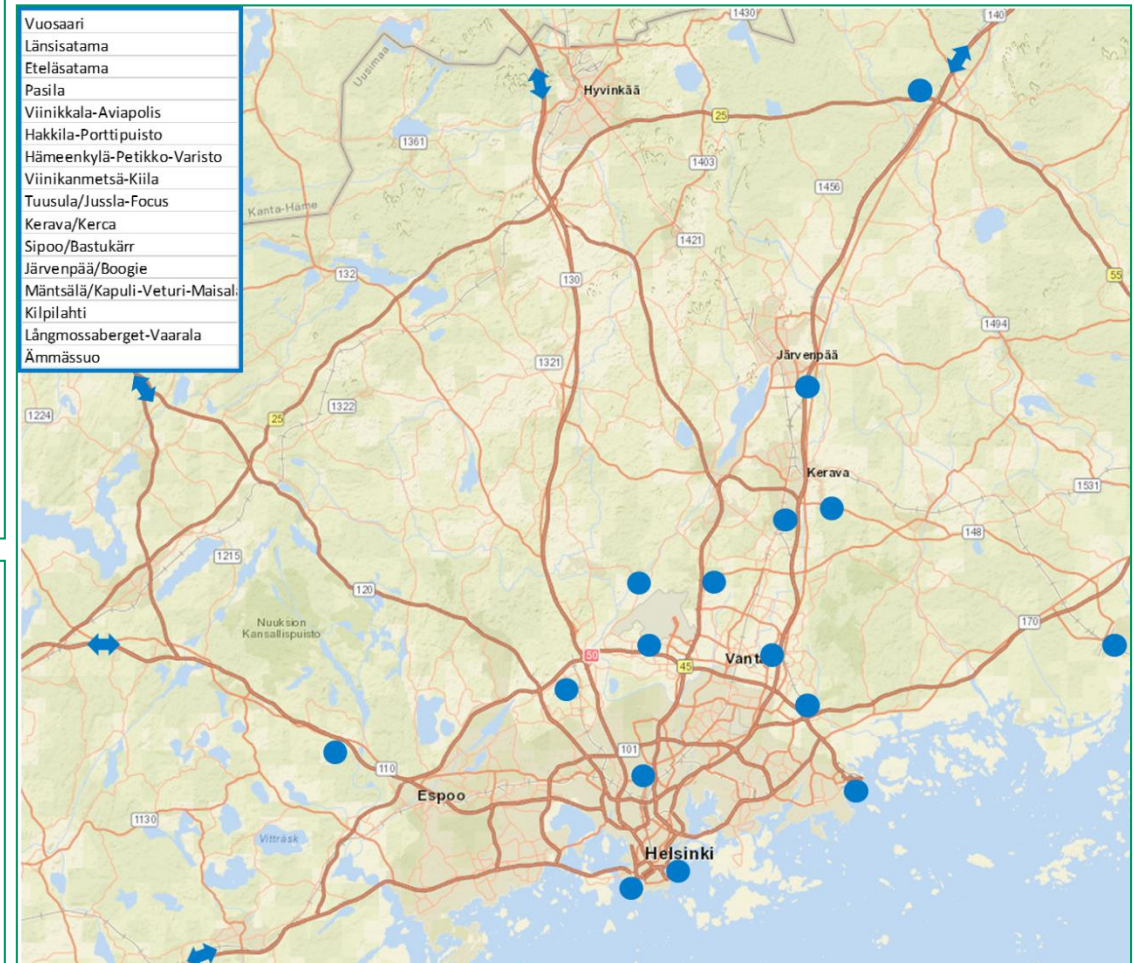
Lähtökohtana on, että tienkäyttömaksut eivät kohdistu tavaraliikenteeseen.

Vaikutuskeinot

- Henkilöautoliikenteen tienkäyttö- ja pysäköintimaksut.
- Tieliikenteen ruuhkakohtien parantaminen.
- Kuorma-autoliikenteen etuisuudet
- Keski-Uudenmaan poikittaisyhteyksien parantaminen.
- Raskaan liikenteen palvelualueet.

Arviointimenetelmä

Arviointi perustuu pääosin logistiikkakohteiden väliin matka-aika-analyyseihin. Toimintavarmuuspuutteita on arvioitu aamuliikenteen ruuhkautumisasteen (ruuhkaviive/ruuhkaton matka-aika). Vertailukohtana on ve 0 vuoden 2030 ennusteskenaariossa.



TM 13: Kansainväliset ja valtakunnalliset liikenteen solmupisteet

Arvio

Henkilöliikenne

Tieliikenneyhteydet (henkilöautot ja linja-autot) erityisesti Lahden ja Porvoon suunnista seudulle paranevat ruuhkakohtien parantamistoimien seurauksena. Tienkäyttö- ja pysäköintimaksut lyhentävät sisääntuloteiden ja matkustajasatamayhteyksien matka-aikoja ruuhka-aikoina, mutta henkilöautojen matkakustannukset kasvavat. Yhteydet lentoasemalta seudun moniin osiin paranevat mm. Kehä III:n parantamistoimien seurauksena.

Tavaraliikenne

Kuljetusyhteydet erityisesti Lahden ja Porvoon suunnista seudulle paranevat ruuhkakohtien parantamistoimien seurauksena. Henkilöautoliikenteen tienkäyttö- ja pysäköintimaksut lyhentävät sisääntuloteiden ja matkustajasatamayhteyksien kuljetusaikoja ruuhka-aikoina. Helsingin kantakaupungin tavarasatamien kuljetusten toimintavarmuutta heikentävää ruuhkautumista jää vielä mm. Kehä I:n keskiosalle.

Kuljetusyhteydet lentoasemalta seudun moniin osiin paranevat Kehä III:n parantamistoimien seurauksena. Keski-Uudenmaan poikittaisyhteyksien kehittäminen parantaa yhteyksiä seudun itäosista Tampereen suuntaan ja päinvastoin.

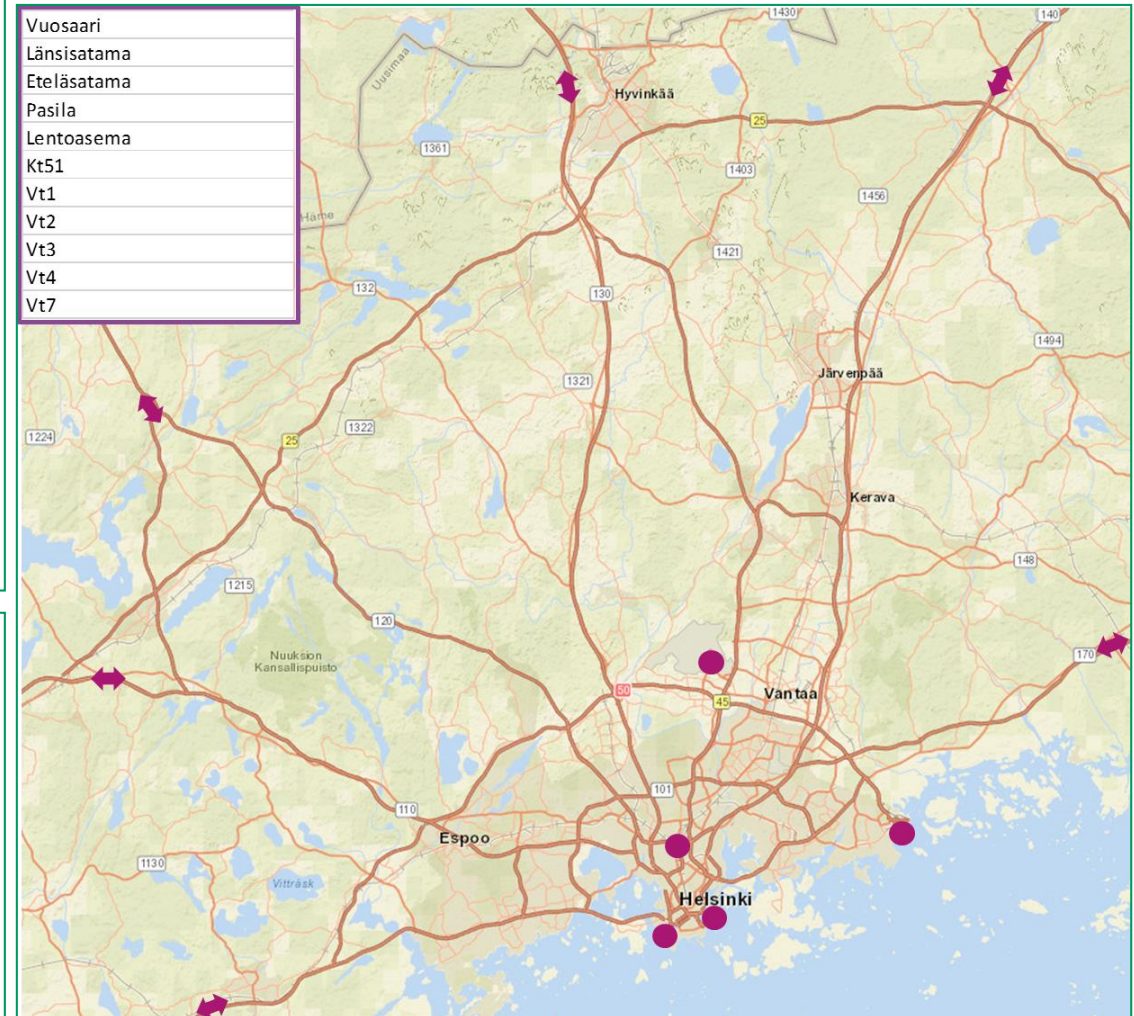
Raskaan liikenteen levähdysalueiden toteuttaminen helpottaa kuljetusten saapumista mm. satamiin oikea-aikaisesti.

Vaikutuskeinot

- Kaukojunien kulkua nopeuttavat ja tarjonnan lisäyksiä mahdollistavat toimet.
- Tieliikenteen ruuhkakohtien parantaminen.
- Keski-Uudenmaan poikittaisyhteyksien parantaminen.
- Tienkäyttö- ja pysäköintimaksut.
- Länsisataman, Eteläsataman ja Katajanokan satamien katuyhteyksien toimivuuden turvaaminen.
- Raskaan liikenteen palvelualueet.

Arviointimenetelmä

Arviointi perustuu pääosin solmupisteiden ja tiesuuntien väliin joukkoliikenteen ja tieliikenteen matka-aika-analyysihin. Tieliikenteen toimintavarmuuspuutteita on arvioitu aamuliikenteen ruuhkautumisasteen (ruuhkaviive/ruuhkaton matka-aika). Vertailukohtana on ve 0 vuoden 2030 ennusteskennariossa.



TM 14: Käyttäjien hyötyjen muutos

Arvio

Joukkoliikenteen käyttäjien hyötyjen muutos

Seudun joukkoliikenneinfran ja -palveluiden voimakas kehittäminen sekä joukkoliikennettä tuleva uuden maankäytön sijoittuminen lisäävät matkustajien hyötyjä. Merkittävin osa joukkoliikenteen käyttäjähyödyistä syntyy joukkoliikenteellä tehtävien matkojen nopeutumisesta. Joukkoliikenteen kilpailukyky kasvaa ja se houkuttelee uusia käyttäjiä.

Henkilöautoilijoiden hyötyjen muutos

Henkilöauton käyttäjät hyötyvät tieverkon pahimmin ruuhkautuvien osien ongelmien poistamisesta ja päätieverkon ohjausjärjestelmän myötä parantuvasta liikenteen toimivuudesta ja toimintavarmuudesta. Tienkäyttömaksut vähentävät autoliikenteen määrää ja siten osaltaan parantavat tieverkon sujuvuutta. Autoa käyttävien yhteenlaskettu aikahyöty on lähes yhtä suuri kuin joukkoliikenteen käyttäjien aikahyöty. Henkilöautoilijoiden kokemat kokonaiskustannukset kuitenkin kasvavat 162 M€, koska tieliikenteen ulkoisia kustannuksia peritään tienkäyttömaksuina.

Tavaraliikenteen hyötyjen muutos

Tavaraliikenteen aika- ja ajoneuvokustannuksina mitatut käyttäjähyödyt syntyvät kuljetusreiteille suunnattujen tieverkon parantamistoimien seurauksena. Tavaraliikenteen osuus seudun tieliikennesuoritteesta on noin 11 % ja osuus tieliikenteen käyttäjähyödyistä noin 8 %. Euromääräisinä arvioitujen hyötyjen lisäksi tavaraliikenne hyötyy tieliikenteen toimintavarmuuden paranemisesta, joka seuraa ruuhkasuoritteiden vähenemisestä ja onnettomuusriskin pienentymisestä. Tavaraliikenne hyötyy myös levähdysalueiden kehittämisestä.

Vaikutuskeinot

Joukkoliikenteen käyttäjien hyödyt

- Joukkoliikenteen palvelutason parantaminen
- Joukkoliikenteen lipunhintojen alentaminen

Henkilöautoilijoiden hyödyt

- Tienkäyttömaksujen taso
- Tieliikenteen sujuvuutta parantavat investoinnit
- Tieliikenteen ohjaus

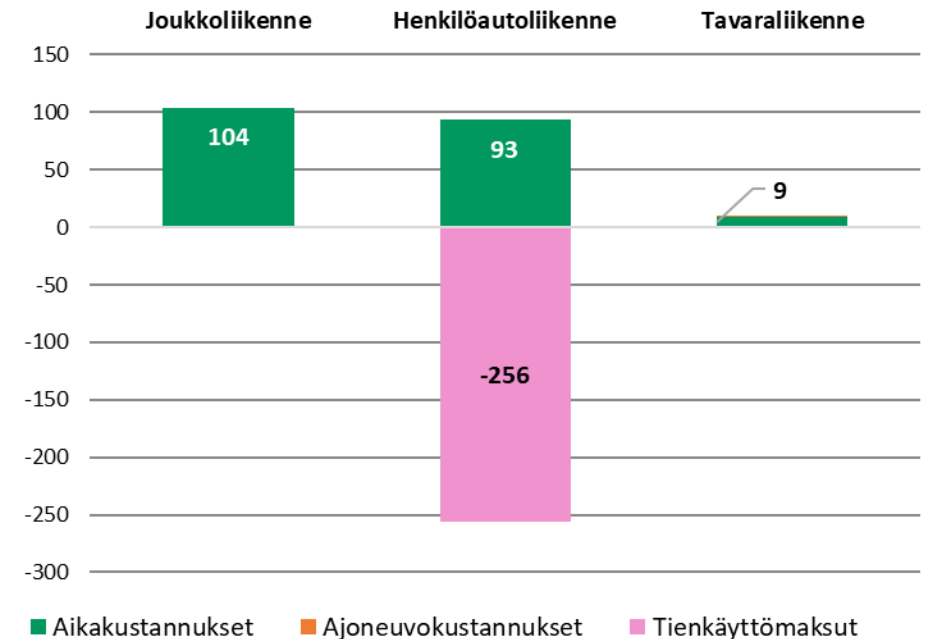
Tavaraliikenteen hyödyt

- Tavaraliikenteen kannalta tärkeille reiteille kohdistetut parannustoimet

Arviointimenetelmä

Liikennemallilla ja yhteiskuntataloudellisella laskentakehikolla (CBA) tuotetut arviot kustannusmuutoksista ja asiantuntija-arvio niiden perusteella.

Käyttäjien hyötyjen muutos 2030



Liikennejärjestelmän käyttäjien yhteenlasketut vuotuiset kustannukset kasvavat noin 49 M€. Joukkoliikenteen käyttäjät hyötyvät aikasäästöinä 104 M€, henkilöautoilijat saavat 93 M€:n aikasäästöjä ja maksavat 256 M€ tienkäyttömaksua. Tavaraliikenteen hyöty on 9 M€.

TM 15: Tuottajien hyötyjen muutos

Arvio

Joukkoliikenteen liikennöintikustannusten ja lipputulosten muutos

Joukkoliikenneinfran ja -palveluiden voimakas kehittäminen kasvattaa selvästi raideliikenteen liikennöintikustannuksia ja vähentää hieman bussiliikenteen kustannuksia HSL-alueella. Joukkoliikenteen kysynnän kasvaessa lipputulot kasvavat, mutta selvästi vähemmän kuin kustannukset. Suunnitelmaluonnoksen mukaisessa tilanteessa liikennöintikustannukset ovat 18 % suuremmat ja lipputulot vain 2 % suuremmat kuin vertailuvaihtoehdossa (v0). Vuotuisten operointikustannusten ero vaihtoehtojen välillä on 97 M€ ja lipputulosten ero 9 M€. Joukkoliikenteen tuottajien hyödynmuutos on näin ollen -88 M€ (subventiotarve kasvaa). Nykytilaan verrattuna joukkoliikenteen subventiotarve kasvaa laskelman mukaan noin 16 M€/v

Väylänpidon kustannusten muutos

Raideliikenteen suoritteiden kasvu lisää raideinfran ylläpitokustannuksia. Vastaavasti tieliikenteen suoritteiden väheneminen pienentää teiden ja katujen kulumista ja siten ylläpitokustannuksia. Suunnitelmaluonnoksen kokonaisvaikutus näihin muuttuviin ylläpitokustannuksiin on 1,1 M€/v.

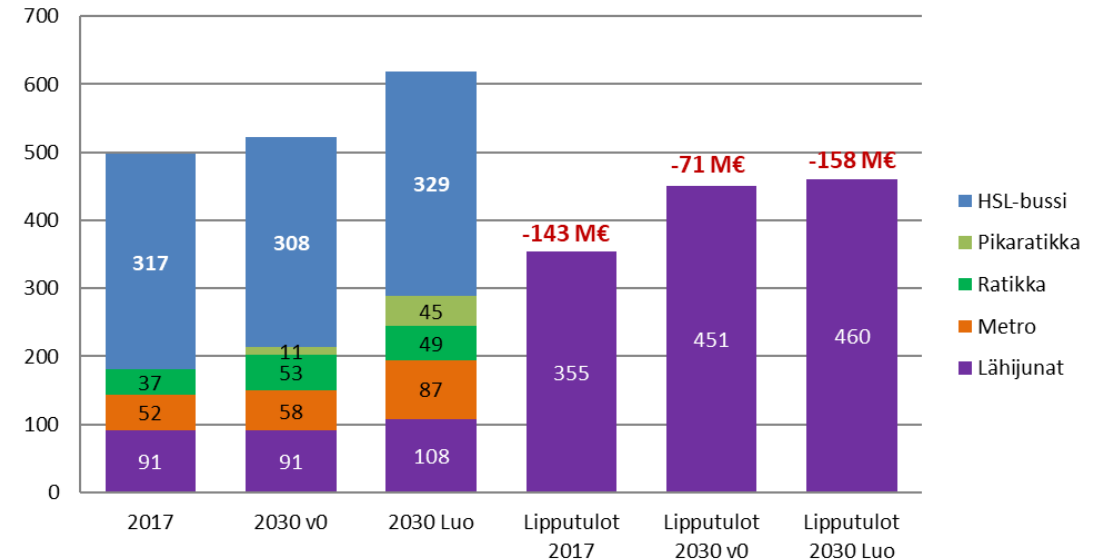
Vaikutuskeinot

- Joukkoliikenteen lipunhintojen nostaminen
- Joukkoliikenteen kysynnän kasvattaminen palvelutasoa nostamalla ja ohjaamalla kysyntää joukkoliikenteen käyttäjiksi (esimerkiksi tienkäyttömaksuin).

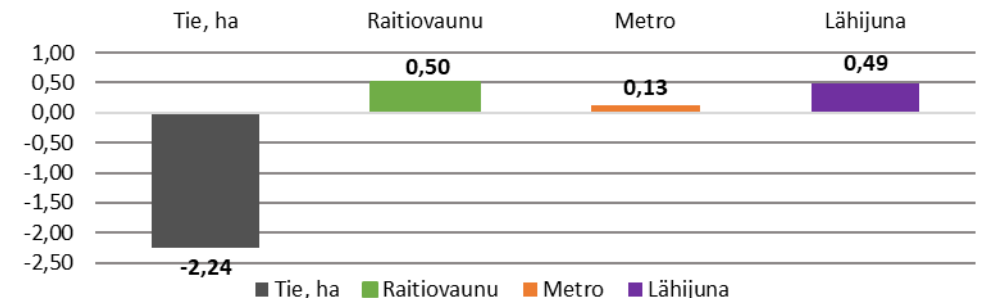
Arviointimenetelmä

Liikennemallilla ja yhteiskuntataloudellisella laskentakehikolla (CBA) tuotetut arviot kustannusmuutoksista ja asiantuntija-arvio niiden perusteella.

Lähijunien ja HSL-liikenteen arvioidut liikennöintikustannukset (Meur/v)



Väylänpidon kustannusten muutos 2030 (Meur/v)



TM 16: Ulkoisvaikutukset

Arvio

Liikenneonnettomuuksien kustannukset

Tieliikenteen turvallisuus paranee liikennejärjestelmän ja maankäytön ratkaisuista riippumatta nykytilaan verrattuna. Suunnitelmavaihtoehto vähentää edelleen onnettomuuksien määrää. Vaikutus johtuu siitä, että tieliikenteen suorite vähenee ja siitä, että tieinvestoinnit pienentävät onnettomuusriskiä.

Päästökustannukset

Liikenteen päästöjen taloudellinen merkitys on pieni suhteessa onnettomuuksien kustannuksiin. Päästöjen määrät vähenevät nykyisestä ajoneuvo- ja polttoainetekniikan kehittyessä. Suunnitelmalla on lisäksi myönteinen vaikutus, mikä johtuu tieliikenteen suoritteiden vähenemisestä.

Melulle altistuminen

Melulle altistumisesta ei ole kattavaa nykytilatietoa eikä melualtistuksen muutoksen arviointiin tällä suunnittelutasolla soveltuvaa menetelmää. Suunnitelman mukaisin toimin voidaan todennäköisesti vähentää melulle altistumista. Tämä johtuu osin tieliikennesuoritteiden vähenemisestä. Osana väylähankkeita myös toteutetaan meluntorjuntaa. Nykytilaan verrattuna melulle altistuminen ei kuitenkaan vähene, koska liikenteen volyymit, verkot ja maankäyttö kasvavat.

Vaikutuskeinot

Tieliikenteen suoritteiden vähentämiseen johtavat toimet

- Joukkoliikenteen kilpailukykyyn parantaminen ja tiemaksut

Liikenneturvallisuuden parantaminen

- Tieinvestoinnit

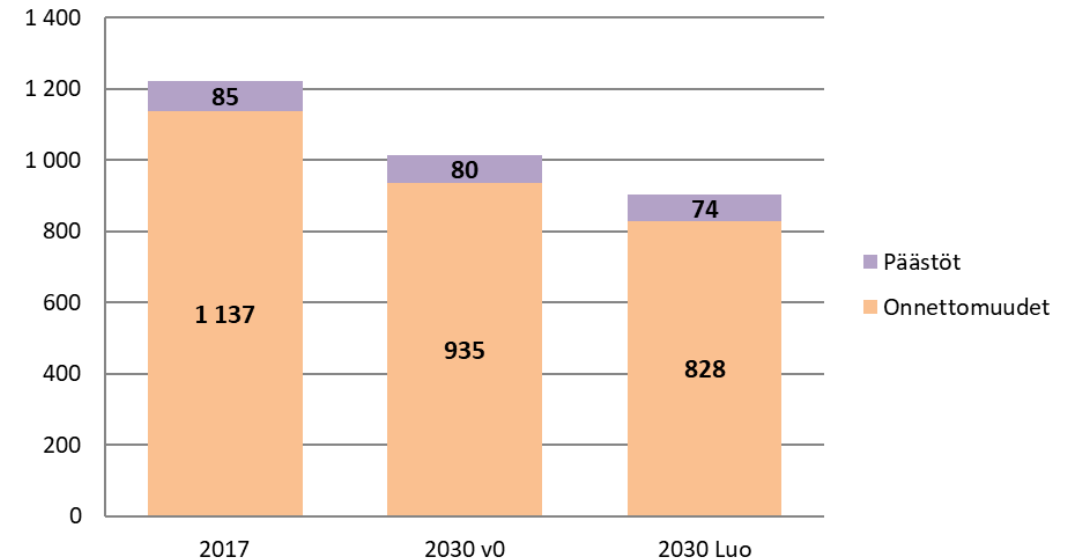
Melualtistuksen pienentäminen

- Meluntorjuntatoimet

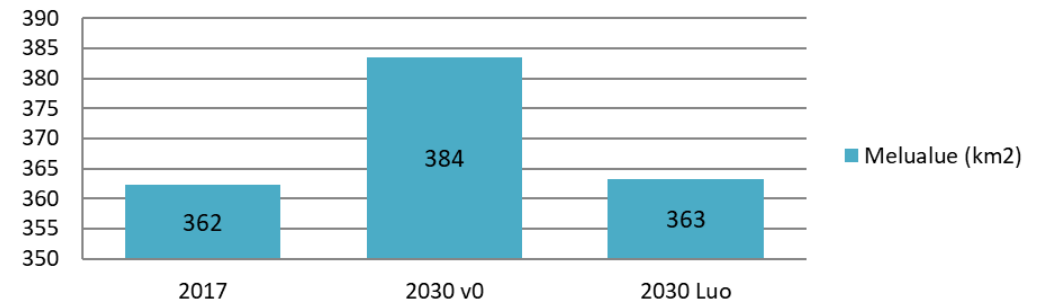
Arviointimenetelmä

Liikennemallilla ja yhteiskuntataloudellisella laskentakehikolla (CBA) tuotetut arviot kustannusmuutoksista sekä liikennemelualueista (tukimittari H3) ja asiantuntija-arvio niiden perusteella.

Liikenteen päästö- ja onnettomuuskustannukset (Meur/v)



Teoreettisten liikennemelualueiden pinta-ala (km²)



TM 17: Operointi-, ylläpito ja investointikustannukset

Arvio

Operointikustannukset

Joukkoliikenteen operointikustannukset kasvavat etenkin raideinvestointien seurauksena. Operointikustannukset pitävät sisällään kunnille maksettavat infrakorvaukset.

Väylien ylläpitokustannukset

Väylien ylläpitokustannukset riippuvat ensisijaisesti verkon laajuudesta ja laadusta sekä jonkin verran tieliikennesuoritteesta. Tieverkon kehittämistoimien seurauksena ylläpitokustannukset kasvavat nykyisestä tasosta

Investointikustannukset

Viimeksi kuluneen 10 vuoden aikana Helsingin seudun teihin ja raiteisiin on investoitu keskimäärin 590 M€ vuodessa. Tänä aikana on toteutettu muun muassa Kehärata ja Länsimetro. Vuonna 2017 investoinnit yhteensä tie- ja raideliikenteeseen olivat yhteensä yli 600 M€, mistä alueellisten katuinvestointien osuus oli 245 M €. Katuinvestoinnit ovat kasvaneet viime vuodet johtuen esim. Länsimetron asema-alueista ja kasvaneesta asuntotuotannosta. Viimeisten 10 vuoden investoinnit Helsingin seudulla pääväyliin ovat olleet 3,9 miljardia euroa (pl. alueelliset kadut). Suunnitelmaluonnoksessa esitetyt investoinnit hankkeisiin (ml. vertailuvaihtoehdon hankkeet) ovat yhteensä arviolta noin 3,8 miljardia euroa 2020-luvulla. Jos arvioidaan alueellisten katuinvestointien riippuvan budjettiraamin arvioinnissa käytettävien makrotekijöiden ja MAL-asuntotuotantotavoitteiden mukaisesti, kasvavat investoinnit yhteensä 40 M€/v.

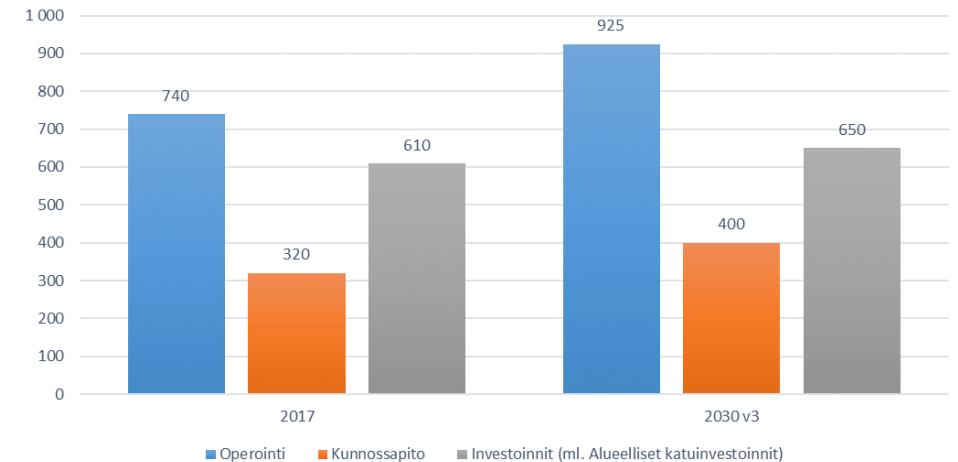
Vaikutuskeinot

- Kustannukset pienenevät tai kasvavat vähemmän, jos väyliin ja joukkoliikenteen palvelutasoon investoidaan vähemmän.

Arviointimenetelmä

Vuoden 2017 operointikustannukset ovat HSL:n tilinpäätöksen mukaiset (ml. Infrakorvaukset ja yleiskustannukset). Arvioinnissa on huomioitu liikennemallin tiedot, liikennejärjestelmän budjettirajoitteen arviointi ja yhteiskuntataloudellinen laskentakehikko.

Operointi-, ylläpito- ja investointikustannukset (Meur/v)



TM 18: Julkistaloudellisten vaikutusten arviointi

Arvio

Investointimenot ja budjettirajoite

Suunnitelman mukaisten tie- ja raideinvestointientaso (3,8 M€) alittaa budjettirajoitteen (n. 70 M€:lla /v) ja on hieman matalampi kuin on ollut vuosina 2008–2017 (3,9 M€). Budjettirajoitteessa on otettu huomioon oletetut tienkäyttömaksujen tuotot (150 M€/v) vuodesta 2025 alkaen.

Kuntien menot ja tulot

Suunnitelma kasvattaa hieman kuntien rahoitustarvetta (kuntaosuuksia) liikennejärjestelmään mm. infralaskutuksen seurauksesta. Joukkoliikenteen rahoitustarvetta pienentää lipputulojen kasvu suhteessa operointikustannuksiin. Tienkäyttömaksujen tuotto on merkittävä uusi tulo, joka toisi arvion mukaan noin 150 M€/v nettoraahoituksen liikennejärjestelmään. Kuntien rahoitusosuudet valtioninvestoinneissa ovat neuvottelukysymyksiä, ja valtion avustukset kuntien investointeihin maan hallituksen ja eduskunnan päätettävissä. Tiemaksutulojen käyttökohteeton erikseen sovittava asia.

Valtiontalouden menot ja tulot

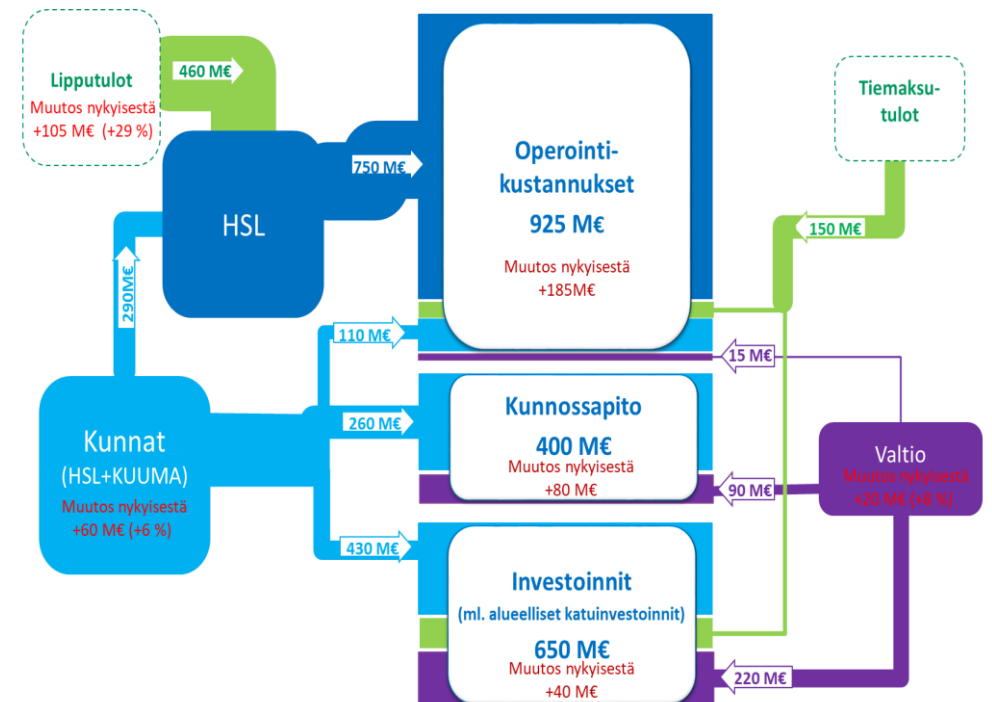
Valtion investointi menot Helsingin seudulle ovat suunnitelmavaihtoehdossanoin hieman nykyistä suuremmat. Summa riippuu lopulta siitä, mitä rahoitusosuuksista ja investointiavustuksista sovitaan ja päätetään. Tieliikenteensuoritteiden väheneminen pienentää polttoaineverokertymää Helsingin seudulta noin 70 M€/v.

Vaikutuskeinot

- Investointitaso vaikuttaa suoraan kuntien ja valtion investointimenoihin
- Raideinvestoinnit vaikuttavat joukkoliikenteen kustannuksiin (infrakorvaukset)
- Tienkäyttömaksu lisää joukkoliikenteen kysyntää ja lipputuloloja
- Joukkoliikenteen palvelutason nosto lisää operointikustannuksia ja lipputuloloja

Arviointimenetelmä

Tuotettu suunnitelman mukaisesti huomioiden, budjettirajoitteen arviointi, yhteiskuntataloudellinen laskenta- ja julkistaloudellinen kehikko.



TM 19: Kapasiteetin hyödyntäminen ja resurssien käytön tehokkuus

Arvio

Liikenneverkon käyttö

Asuinrakentamisen tiivistäminen Kehä I:n sisäpuolella keventää ruuhkasuuntien liikennettä ja tehostaa sekä tieliikenteen että joukkoliikenteen kapasiteetin käyttöä. Asuinmaankäyttöä sijoittuu hieman vertailuvaihtoehtoa enemmän raideliikenteen piiriin, mikä tehostaa raideyhteyksien käyttöä. Tieliikenteen pullonkaulakohtien parantaminen, tienkäyttömaksut sekä liityntäjärjestelmien ja vaihtopaikkojen kehittäminen tasapainottavat liikenneverkon kapasiteetin käyttöä ja lisäävät liikennejärjestelmän kokonaistehokkuutta. Pääväylille jää kuitenkin muutamia yksittäisiä pullonkauloja (esim. Kehä I:n keskiosa), jotka heikentävät tieverkon koko kapasiteetin hyödyntämistä.

Kaupunkitalous

Huomattava osa nykytilanteeseen nähden uudesta maankäytöstä sijoittuu alueille, joilla on korkea tai melko korkea aluehintataso. Tämä indikoi houkuttelevien alueiden tehokkaasta hyödyntämisestä. Nykytilanteeseen nähden maankäyttö tiivistyy erityisesti asuinalueiden osalta, mikä luo edellytyksiä kunnallisteknisen infrastruktuurin sekä paikallisen liikenneverkon käytön tehostamiselle.

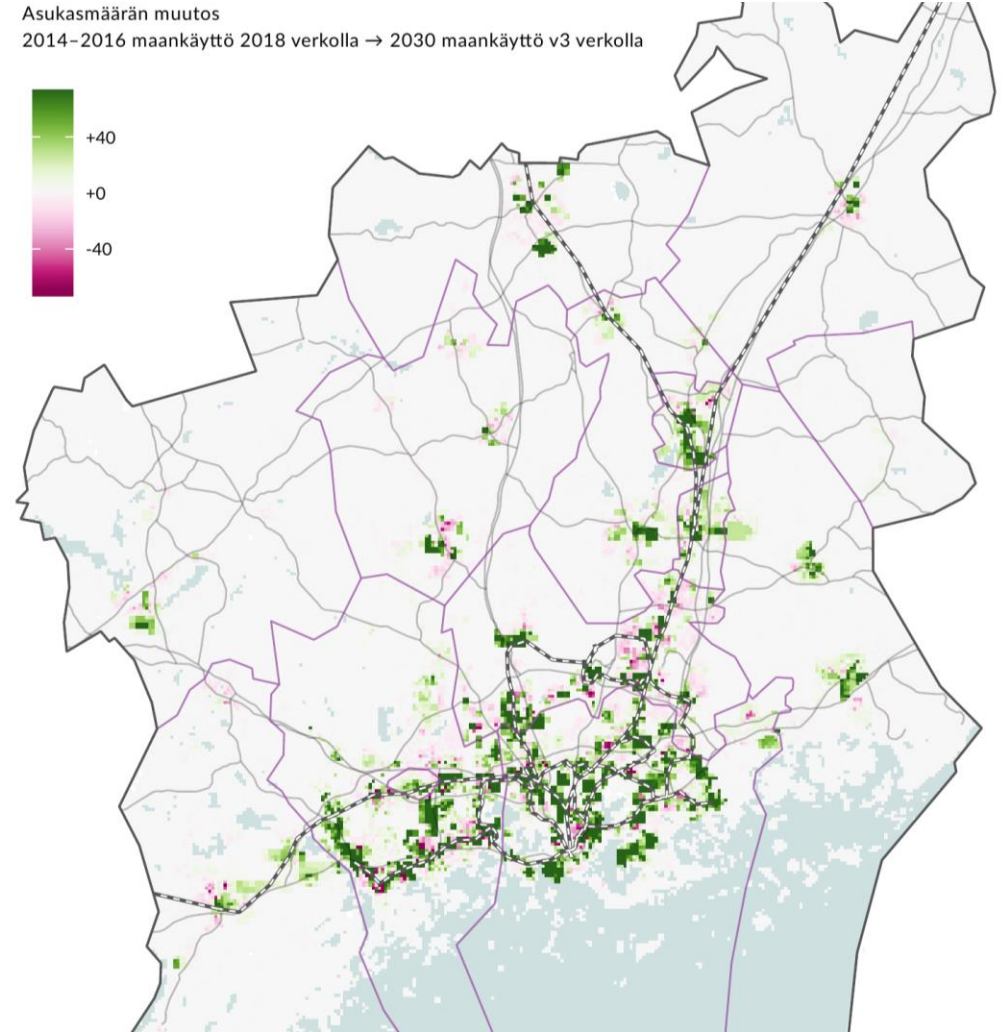
Suunnitelmaluonnoksessa asuinrakentamisen tiivistäminen keskuksiin ja ns. MASU-alueille sekä Kehä I:n sisäpuolelle luovat lisää edellytyksiä kunnallistekniikan sekä paikallisen liikenneverkon käytön tehostamiselle. Tiivistämistä vertailuvaihtoehtoon v0 nähden tapahtuu merkittävästi.

Vaikutuskeinot

- Asuinrakentaminen seudun Kehä I:n sisäpuolella.
- Uuden maankäytön keskittäminen raideliikenneyhteyksien varteen.
- Liityntäjärjestelmien ja vaihtopaikkojen kehittäminen.
- Raideliikenteen kulunohjauksen tehostaminen.
- Tieliikenteen pullonkaulakohtien parantaminen
- Tienkäyttömaksujen hienosäädöt.
- Täydennysrakentaminen.

Arviointimenetelmä

Asiantuntija-arviointi, jossa hyödynnetty mittarianalyysyä. Vertailukohtana ensisijaisesti ve 0 vuoden 2030 ennusteskenaariossa (maankäytön osalta verrattu muutosta myös nykytilanteeseen).



TM 20: Terveysvaikutusten taloudellinen hyöty

Arvio

Suunnitelmaluonnoksella on useita myönteisiä terveysvaikutuksia, joilla kaikilla on myös taloudellisia seuraamuksia. Terveysvaikutusten taloudellinen arviointi on vielä kehitteillä. Kokonaisuutena terveysvaikutusten taloudellinen hyöty on positiivinen mutta melko pieni.

Lihaskoivoin tapahtuva liikkuminen asukasta kohden lisääntyy, ja tällä on terveyttä edistävä (sairastuvuutta vähentävä) vaikutus. Suunnitelmaluonnoksella on huomattava vaikutus liikennejärjestelmän ruuhkaisuuteen. Ruuhkien väheneminen vähentää ruuhkista aiheutuvaa stressiä. Melulle ja päästöille altistuminen vähenee hieman, mikä vähentää terveyshaittoja ja niistä aiheutuvia kustannuksia. Suurin muutos nykytilaan verrattuna tapahtuu tieliikenneonnettomuuksista aiheutuvien henkilövahinkojen määrässä. Tämä muutos johtuu pääosin toimintaympäristöstä, mutta suunnitelmallakin on liikenneturvallisuuden myönteinen vaikutus.

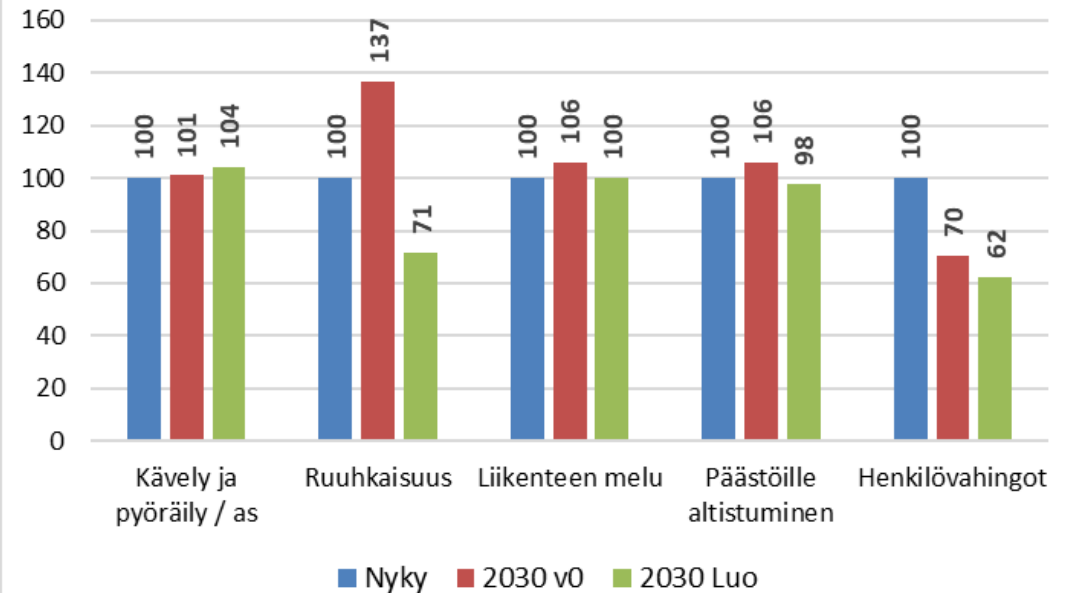
Vaikutuskeinot

- Kävelyn ja pyöräilyn olosuhteiden parantaminen (pyöräilyinfra, kävely-ympäristö...)
- Tienkäyttömaksut (tieliikennesuorituksen väheneminen => ruuhkat, päästöt, melu, onnettomuudet)
- Tieinvestoinnit (palvelutason nosto => ruuhkat, onnettomuudet)
- Joukkoliikenteen palvelutason parantaminen (tieliikennesuorituksen väheneminen => ruuhkat, päästöt, melu, onnettomuudet)

Arviointimenetelmä

Liikennemallilla tuotetut arviot eräiden tukimittareiden arvoista asiantuntija-arvio niiden perusteella.

Terveysvaikutusten suuntaa kuvaavia indikaattoreita



Arvio

Liikkumismahdollisuudet kehittyvät, kun asutus keskittyy luonnoksessa hyvin saavutettaville alueille. Uusia asukkaita sijoittuu vertailuvaihtoehtoa enemmän raideliikenteen piiriin, jota kehitetään verkostomaiseksi ja paremmin yhteen toimivaksi. Myös runkoyhteyksiä laajennetaan koko seudulle. Luonnoksessa asukasmäärät heikosti saavutettavilla alueilla vähenevät vertailuvaihtoehtoa enemmän. Näillä alueilla uhkaa useampi asukas jäädä hyvien joukkoliikenneyhteyksien ulkopuolelle.

Luonnoksessa asukkaiden liikkumismahdollisuudet ja saavutettavuus paranevat eri mittareiden mukaan. Kattava kävelyn ja pyöräilyn verkosto sekä hyvin suunniteltu infrastruktuuri mahdollistavat turvallisen ja toimivan liikkumisen. Saavutettavuus paranee erityisesti Espoon radan, Kehäradan ja Raide-Jokerin läheisyydessä sekä pikaraitioteiden läheisyydessä. Autottoman elämäntavan edellytykset paranevat asumisen tiivistyessä keskuksiin, kävelyn ja pyöräilyn edellytysten parantuessa ja joukkoliikenneyhteyksien kehittyessä.

Luonnos parantaa kävelyn ja pyöräilyn olosuhteita. Vertailuvaihtoehdossa 2030 kävely- ja pyöräilymatkojen yhteenlaskettu osuus ja kilometrisuorite asukasta kohti kasvavat noin prosentin nykyisestä maankäytön tiivistymisen seurauksena. Luonnoksessa osuus kasvaa edelleen noin 6 % (2 %-yksikköä) ja suorite edelleen noin 3 % mm. asuinmaankäytön tiivistämisen sekä tienkäyttö- ja pysäköintimaksujen seurauksena. Joukkoliikenneyhteyksien kehittäminen ja lipun hintojen alentaminen leikkaavat osaltaan pyöräilyn osuuden kasvua.

Lippujen hinnan alentaminen poistaa liikkumisen taloudellisia esteitä ja joukkoliikenne voi muodostua todelliseksi vaihtoehdoksi yhä useammalle eri alueilla ja eri väestöryhmille. Ajoneuvoliikenteen hinnoittelun kautta autoilun kustannukset kasvavat, mutta samalla tiemaksujen tuotoilla tehtävät joukkoliikenne-investoinnit parantavat joukkoliikennetarjontaa. Joukkoliikenteen kulkutapaosuus kasvaa. Kun osa autoilijoista siirtyy joukkoliikenteeseen, autoliikenteen sujuvuus paranee ja ruuhkautuvuus pienenee merkittävästi, mikä parantaa autoilijoiden liikkumismahdollisuuksia.

Kehysvyöhykkeellä edelleen yli puolet matkoista tehdään henkilöautolla. Riippuvuus henkilöautosta säilyy suurena kehysalueella raidekeskusten ulkopuolella. Näiden alueiden kannalta toimivat ja ennakoitavat matkaketjut, uudet liikkumispalvelut joukkoliikenteen täydentäjänä ovat oleellisia liikkumismahdollisuuksien turvaajana. Lisäksi tarvitaan riittävää ja ymmärrettävää informaatiota, jos halutaan saada siirtymää joukkoliikenteeseen .

Vaikutuskeinot

- Raideliikennetarjonnan ulkopuolella tulee tarjota laadukkaita liikkumispalveluita
- Liityntäliikenteen ja liityntäpysäköinnin tulee olla toimivaa, jotta raideliikennettä voivat käyttää myös kauempana raiteista asuvat
- Heikommin saavutettavissa oleville työpaikka- ja asuinalueille tulee myös tarjota joukkoliikenneyhteyksiä ja liikkumispalveluita

LIIITE: Kaupunginvaltuusto 28.01.2019 / 7 §

Arviointimenetelmä

Arvioinnissa tarkastellaan, miten liikkumismahdollisuudet kehittyvät seudulla liikennejärjestelmän ja maankäytön suunnittelun myötä. Tarkastelussa arvioidaan uusien liikkumispalveluiden kehitystä. Lisäksi hyödynnetään liikkumisen palvelutaso ja hinta-, saavutettavuus asukkaiden näkökulmasta- ja täydennysrakentamisen osuus -mittareiden aineistoja. (Teemat: arjen sujuvuus, segregatio)



TM 23: Liikennejärjestelmän esteettömyys

Arvio

Esteettömyys merkitsee mm. palvelujen ja työpaikkojen saavutettavuutta, liikennevälineiden käytettävyyttä sekä tiedon ymmärrettävyyttä. Esteettömyydessä ei ole kyse vain liikkumisen esteettömyydestä. Arviossa on otettu huomioon esimerkiksi näkemiseen, kuulemiseen, kommunikaatioon ja sähköiseen viestintään liittyvät asiat sekä sosiaalinen saavutettavuus, joka liittyy asenteisiin, yhdenvertaisuuteen ja syrjimättömyyteen. Esteettömyyden kannalta keskeisiä kohteita ja huomioitavia asioita ovat keskustat, joukkoliikenteen solmupisteet ja asemat sekä matkaketjut. Edellä mainittuihin asioihin panostaminen vähentää fyysisiä esteitä ja parantaa konkreettista esteettömyyttä asemilla ja solmupisteissä. Joukkoliikenteen verkostomaiset yhteydet ja liikenteen uudet palvelut ovat esimerkkejä fyysisten esteiden poistosta.

Esteettömyyden kannalta on myönteistä, että luonnoksessa lähes 70 % uusista asukkaista sijoittuu raideliikenteen piiriin ja työpaikat sekä asuminen sijoitetaan pitkälti hyvillä joukkoliikenteen saavutettavuusvyöhykkeille. Lippujen hinnan alentaminen poistaa liikkumisen taloudellisia esteitä ja joukkoliikenne voi muodostua todelliseksi vaihtoehdoksi yhä useammalle eri alueilla ja eri väestöryhmille. Ajoneuvoliikenteen hinnoittelu lisää autoilun kustannuksia. Koska suuri osa tiemaksun tuotoista käytetään mm. joukkoliikenneinvestointeihin, hyötyvät matkustuskäyttäytymistään muuttavat, joukkoliikenteen käyttäjät parantuneen tarjonnan ja autoilijat paranevan sujuvuuden myötä. Raide- ja joukkoliikenteen kehittäminen sekä lippujen hinnan alentaminen mahdollistavat eri liikkujien turvallisen ja mukavan liikkumisen. Jalankulun ja pyöräilyn infrastruktuurin parantaminen mahdollistaa turvallisemman liikkumisen kaikille.

Olennaista on varmistaa fyysisesti esteettömän ympäristön lisäksi siitä, että tietoa on kaikille ymmärrettävässä muodossa. Lisääntyvä informaatio ja häiriönhallinta vähentävät informatiivisia esteitä. Jatkosuunnittelussa on tarpeen kiinnittää huomiota informaation ymmärrettävyyteen ja helppokäyttöisyyteen eri väestöryhmät huomioiden. Tämä tarkoittaa esimerkiksi opastusten suunnittelemista eri liikkujaryhmille (esim. näkö- tai kuulovammaiset, eri kieliryhmät). Liikenteen uusien teknologioiden ja datan avulla on mahdollista järjestää esimerkiksi opastukset ja pysäkkikuulutukset eri käyttäjätyypeille sopivaksi. On huomioitava, että osalle esim. mobiililaitteiden käyttö on haastavaa.

Psyykkisiä esteitä vähentää häiriönhallinta, joka tekee matkoista ennakoitavampia. Joukkoliikenteen solmupisteiden kehittäminen luo edellytykset koetun turvallisuuden paranemiselle, kun esimerkiksi valaistus ja viihtyisyys paranevat ja lisääntyvän käyttäjämäärän myötä sosiaalinen kontrolli lisääntyy.

Vaikutuskeinot

Esteettömyyden konkreettiset toimenpiteet suunnitellaan jatkosuunnittelussa. Ympäristö tai yksittäinen rakennus on esteetön silloin, kun se on liikkujalle toimiva, turvallinen, viihtyisä ja helposti saavutettavissa. Saavutettavuudella tarkoitetaan fyysisen ympäristön lisäksi myös esimerkiksi palveluita, viestintää ja opastuksia, jotka tulee toteuttaa niin, että ne soveltuvat kaikille. Saavutettavuutta on myös ihmisten moninaisuuden huomioon ottava ilmapiiri ja asenteet.

Arviointimenetelmä

Liikennejärjestelmän esteettömyyttä tarkastellaan asiantuntija-arviona neljän ulottuvuuden kautta: fyysisen, taloudellisen, informatiivisen ja psyykkisen esteettömyyden. Esteettömyydessä on kyse eri ihmisryhmien mahdollisuudesta hyödyntää liikennejärjestelmää.

Fyysisiä esteitä voi olla esimerkiksi väylillä, pysäkeillä ja liikennevälineissä. **Taloudelliset esteet** liittyvät matkan tai kulkuvälineen hintaan ja **informatiiviset esteet** informaation ja opastuksen saatavuuteen, laatuun ja ymmärrettävyyteen. **Psyykkisiä esteitä** ovat koettu turvattomuus sekä varmuus matkan onnistumisesta ja avunsaannista mahdollisissa ongelmatapauksissa.



Arvio

Terveyshaittojen mahdollisuus kasvaa erityisesti niillä alueilla, missä asukasmäärän kasvu on voimakkainta. Toisaalta hyvällä suunnittelulla haittoja voidaan ehkäistä ja jopa vähentää nykyisestä. Luonnoksessa uusi asutus sijoittuu enemmän nykyisiin keskittymiin, kun taas vaihtoehdossa V0 uusi asutus hajautuu enemmän. Riskialueita ovat vilkasliikenteisten väylien varret sekä lentokentän lähialue. Pääosin haittoja voidaan hallita ja torjua.

Luonnoksessa autoliikenteen painopiste siirtyy nykytilanteeseen ja vaihtoehtoon V0 verrattuna katuverkolta pääväylille, mikä parantaa tilannetta katujen varsilla. Pääväylien varsilla ongelmat voidaan torjua hyvällä suunnittelulla ja meluntorjunnan toteuttamisella. Luonnoksessa on vaihtoehtoa V0 suurempi täydennysrakentamisen osuus, mikä antaa enemmän mahdollisuuksia myös nykyisten haittojen torjumiselle. Nämä tekijät vaikuttavat sekä meluun että ilmanlaatuun.

Ilmanlaatu

Ilmanlaatu tulee huomioida erityisesti asutusta sijoitettaessa vilkasliikenteisten väylien varrelle. Tarkastelualueella näitä ovat kehätiet, säteittäiset valtatie sekä vilkkaimmat kantatiet ja kadut.

Melu

Teoreettiset liikennemelualueet ovat luonnoksessa nykyisen tasolla, kun taas vertailuvaihtoehdossa ne ovat suuremmat. Teoreettisilla melualueilla asukasmäärän kasvu on sekä luonnoksessa että vaihtoehdossa V0 reilut 80 000. Luonnoksessa uusi asutus sijoittuu vaihtoehtoa V0 tiiviimmälle alueelle, jolloin haittojen torjuminen on helpompaa, ja suunnitellut meluntorjuntahankkeet vähentävät altistumista. Lentomelun vaikutusalueelle tulee molemmissa vaihtoehdoissa uutta asutusta, mutta luonnoksessa uutta asutusta tulee vertailuvaihtoehtoa vähemmän lentomelualueille ja niiden lähistölle.

Vaikutuskeinot

Tiivis korttelirakenne lähellä vilkkaita väyliä sekä asuinalueiden tiivistäminen täydennysrakentamisella

- Sopii sekä melun että ilmanlaadun haittojen torjumiseen

Toimintojen ja palveluiden sijoittelu

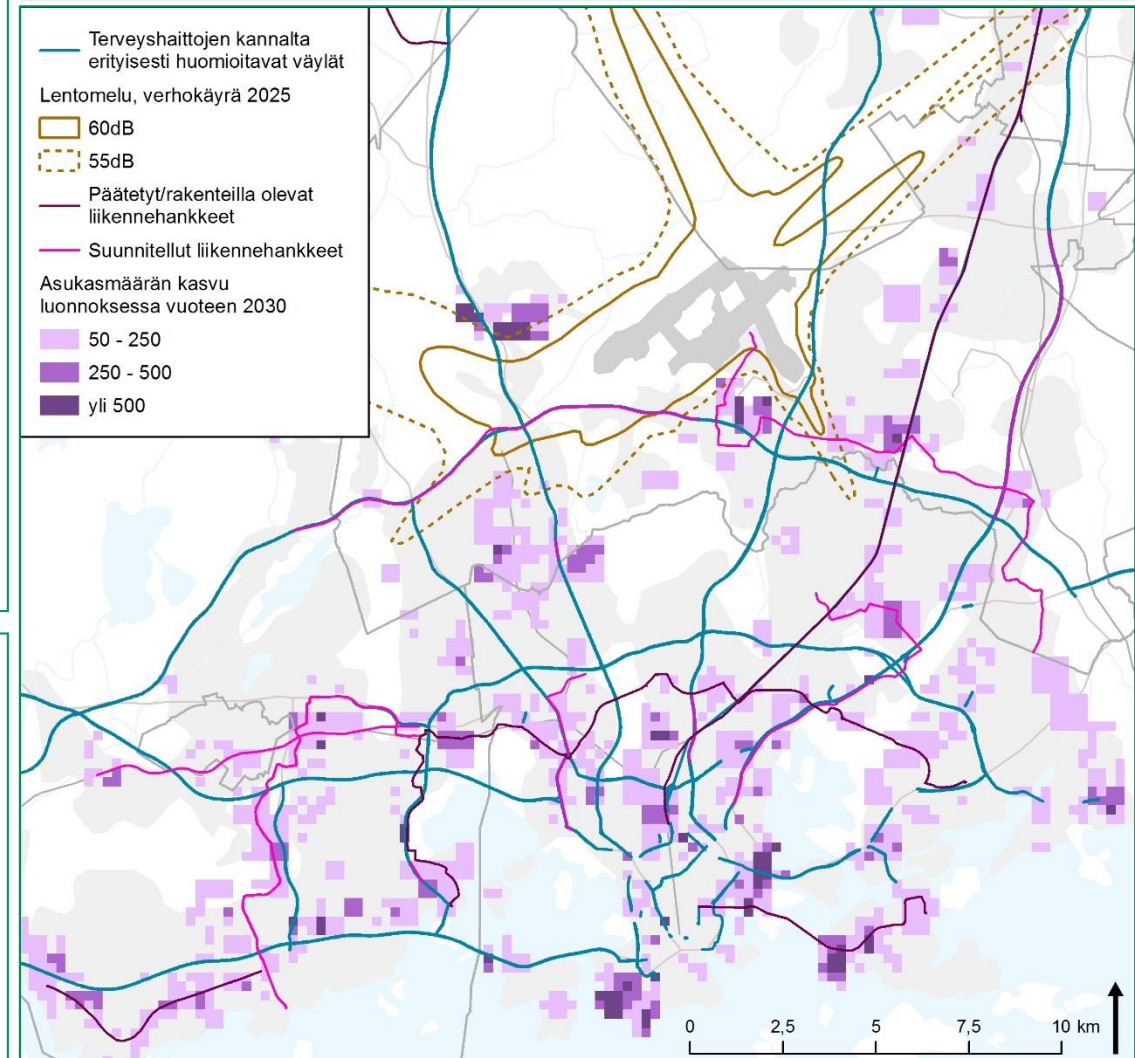
- Oleskelualueet, leikkipaikat, parvekkeet, ilmanvaihto ja tuuletus suojaosan seinustan puolella
- Ei sijoiteta herkkiä kohteita kuten kouluja, päiväkoteja ja hoitolaitoksia väylien varsille
- Ilmanlaadun suojaetäisyyksien huomioiminen

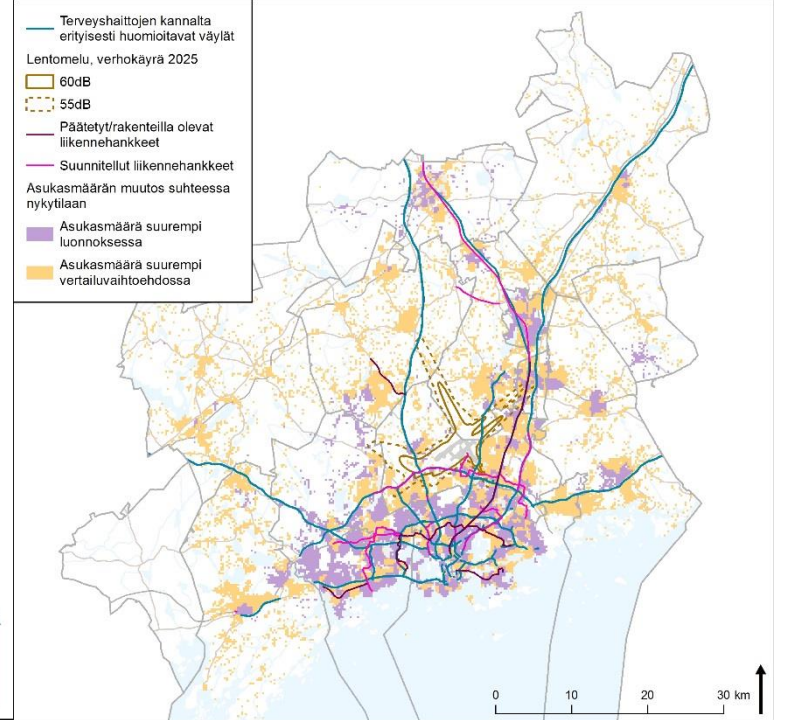
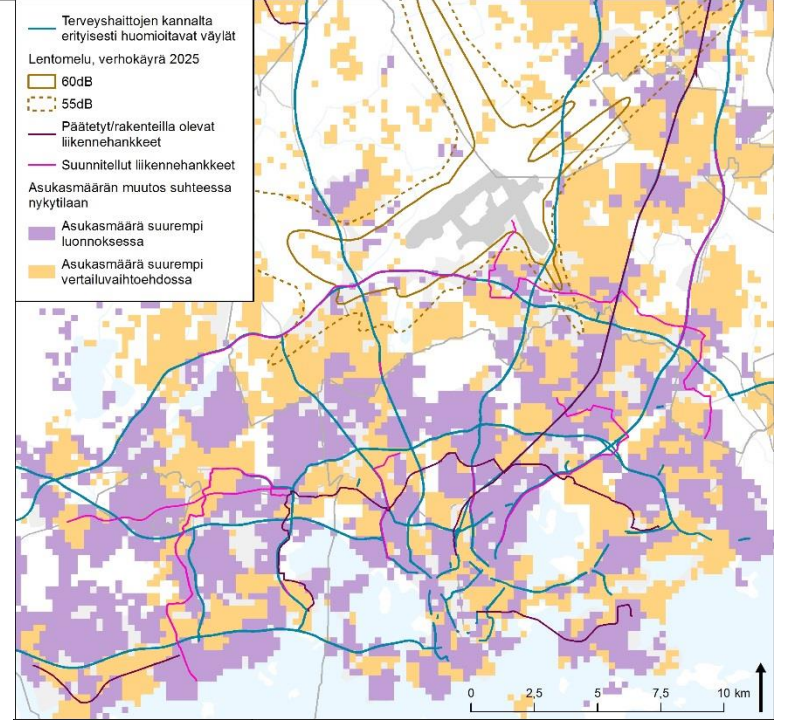
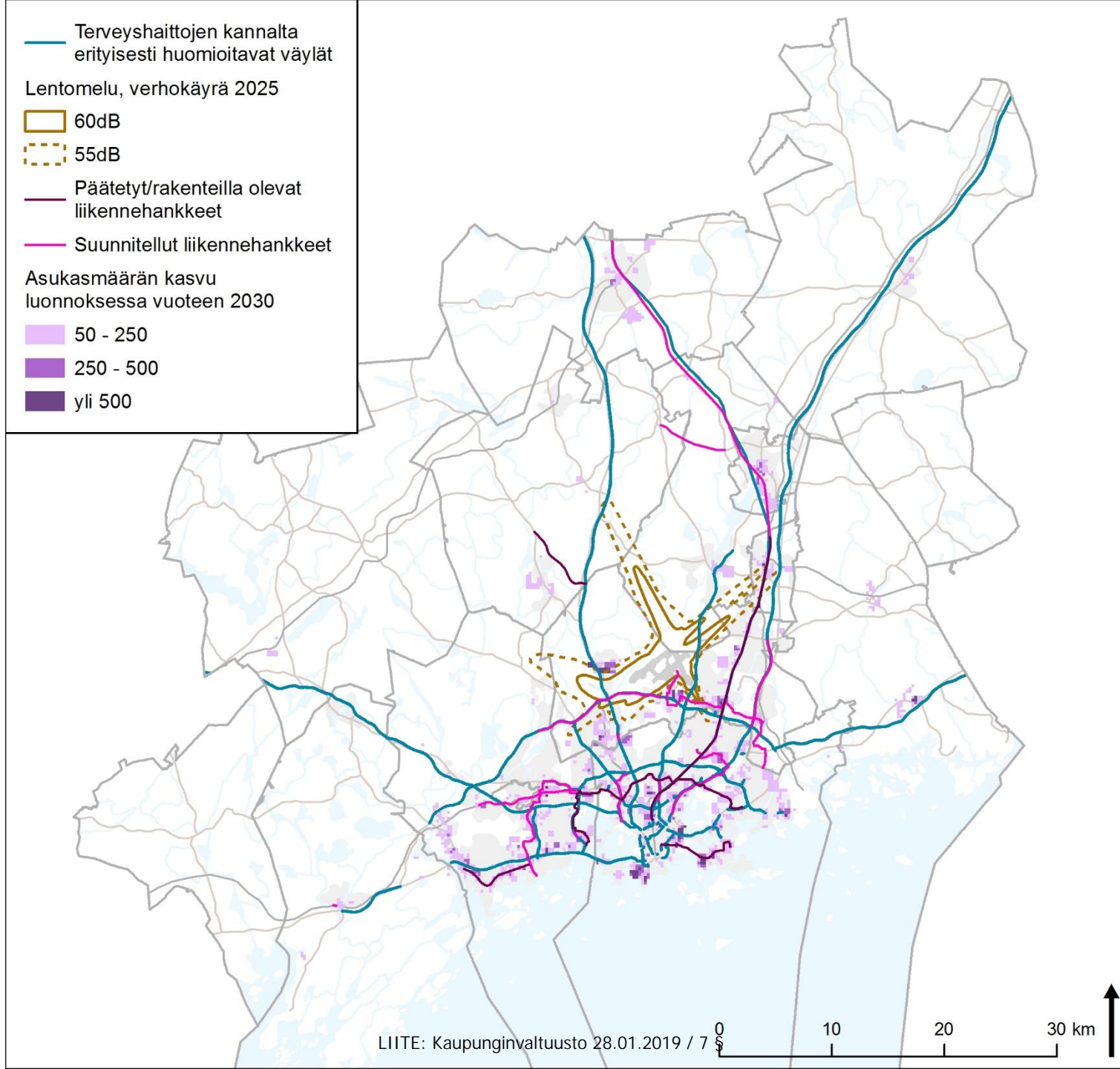
Rakenteellinen meluntorjunta

- Tonttiaidat, meluvallit, meluseinät, melumuurina toimivat massiiviset lamellitalot
- Ulkovaipan ääneneristys (huom. lentomelualueilla myös kattorakenteiden ääneneristys)
- Valtateiden ja moottoriteiden varsilla erityisesti liittymäalueet haastavia meluntorjunnan kannalta

Arviointimenetelmä

Liikennemäärien perusteella on tunnistettu väylät, jotka on erityisesti huomioitava asutusta niiden lähelle suunniteltaessa. Lisäksi on käytetty tukimittarivälilyyksiä ja melulle altistumista arvioitaessa Finavian meluennustetta vuodelle 2025 sekä tunnistettuja teoreettisia melualueita vuodelle 2030 luonnokselle ja vertailuvaihtoehdolle (V0).





Arvio

Lähihivalueet ovat tärkeitä asukkaiden virkistykseen sekä luonnonympäristön viheryhteyksinä. Tällä sivulla on esitetty kartta, jossa esitetään, miten luonnoksen asutus sijoittuu suhteessa vaihtoehtoon 0 kunkin ruudun alueella. Asukasmäärän muutos nykytilaan verrattuna on laskettu siten, että kussakin ruudussa luonnoksen asukasmäärän muutoksesta (muutos nykyhetkestä vuoteen 2030) on vähennetty vertailuvaihtoehdon vastaava arvo (V0). Jos luku on positiivinen, on luonnoksen asukasmäärä suurempi (merkitty violetilla), jos negatiivinen, on vertailuvaihtoehdon asukasmäärä suurempi (merkitty keltaisella). Luku on siis suhteellinen. Kartalla on esitetty myös virkistysalueet ja -reitit, luonnonsuojelualueet sekä viheryhteydet ja viheryhteystarpeet. Luonnoksessa asukasmäärä sijoittuu pääasiassa Kehä III:n sisäpuolelle sekä muutamia keskuksiin sen ulkopuolelle. Näiltä tiivistyviltä alueilta on pääasiassa hyvät yhteydet virkistysalueisiin. Vaihtoehdossa 0 asukasmäärä sijoittuu laajemmalle alueelle.

Viheryhteystarpeet

Uudenmaan liiton tunnistamat viheryhteystarpeet on esitetty kartoilla. Näiden tarpeiden huomioonotto asutuksen tiivistyessä parantaa luonnonympäristön tilaa, asukkaiden asumisviihtyisyyttä sekä virkistysalueiden saavutettavuutta. Viheryhteystarpeiden ylläpito ja parantaminen on tärkeää erityisesti tiivistyvillä asuinalueilla.

Huomioitavat alueet

Seuraavan sivun kartoilla on esitetty asutusmäärän absoluuttinen kasvu molemmissa vaihtoehdoissa V0 ja luonnos. Jatkosuunnittelussa huomioitavat alueet, jotka eivät sijaitse suojelu- ja virkistysalueiden läheisyydessä (yli 1 km etäisyys), on ympyröity luonnoksen kartalta. Alueet, joissa asukasmäärä kasvaa, ovat hyvin samantyyppisiä kummassakin vaihtoehdossa. Myös alueet, joilla lähihivaluetarpeet ja yhteydet tulee huomioida erityisen hyvin, ovat samankaltaisia molemmissa vaihtoehdoissa. Lähes kaikilla huomioitavilla alueilla on Uudenmaan liitto tarkasteluissaan havainnut viheryhteystarpeen.

Ulkoreitit vievät lähihivalueille

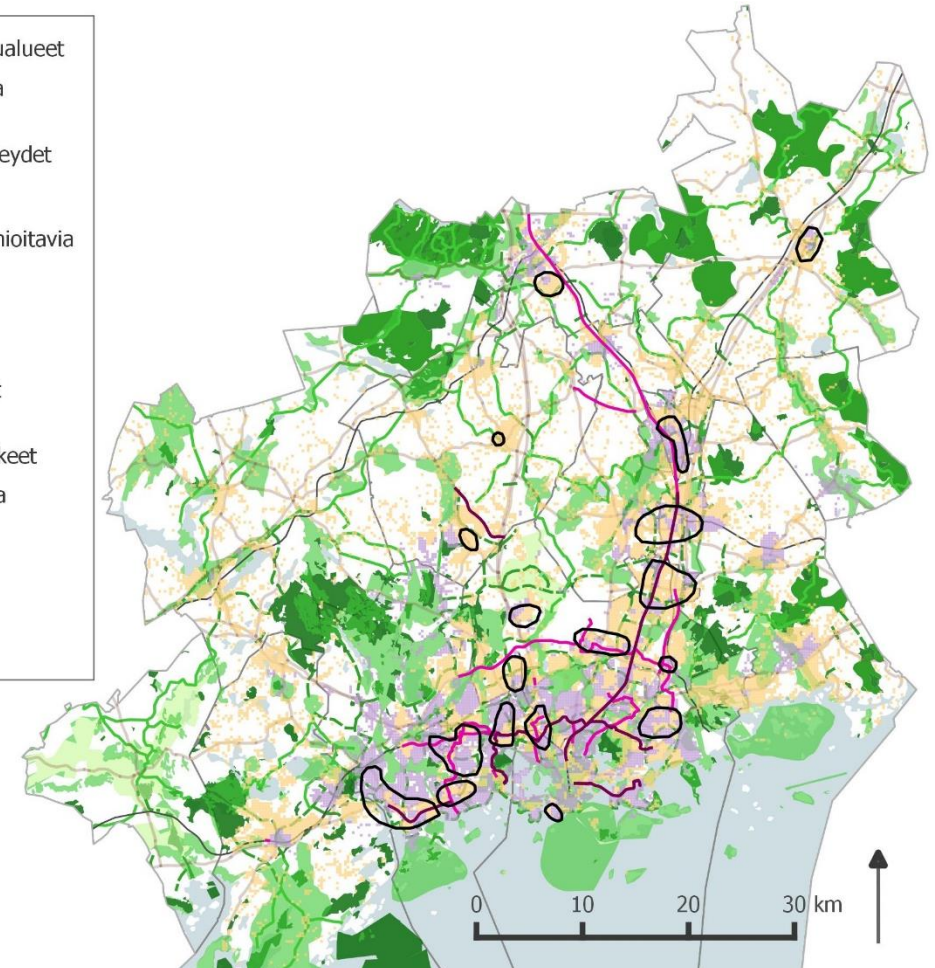
Ulkoilureittiverkoston edustavuus vaikuttaa lähihivalueiden saavutettavuuteen. Ulkoilureitit ovat usein lähihivalueita itsessäänkin. Alueilla, joilla laajempi viheralue sijaitsee etäämmällä, viheralueen tavoittamista helpottaa turvallinen ja viihtyisä reitti viheralueelle. Kattava ja laadukas ulkoilureittiverkosto houkuttelee kävelemään ja pyöräilemään, millä on positiivinen vaikutus turvallisuuteen ja terveyteen. Laadukkaat ja valaistut ulkoilureitit ovat houkuttelevia ja tuntuvat turvallisilta.

Vaikutuskeinot

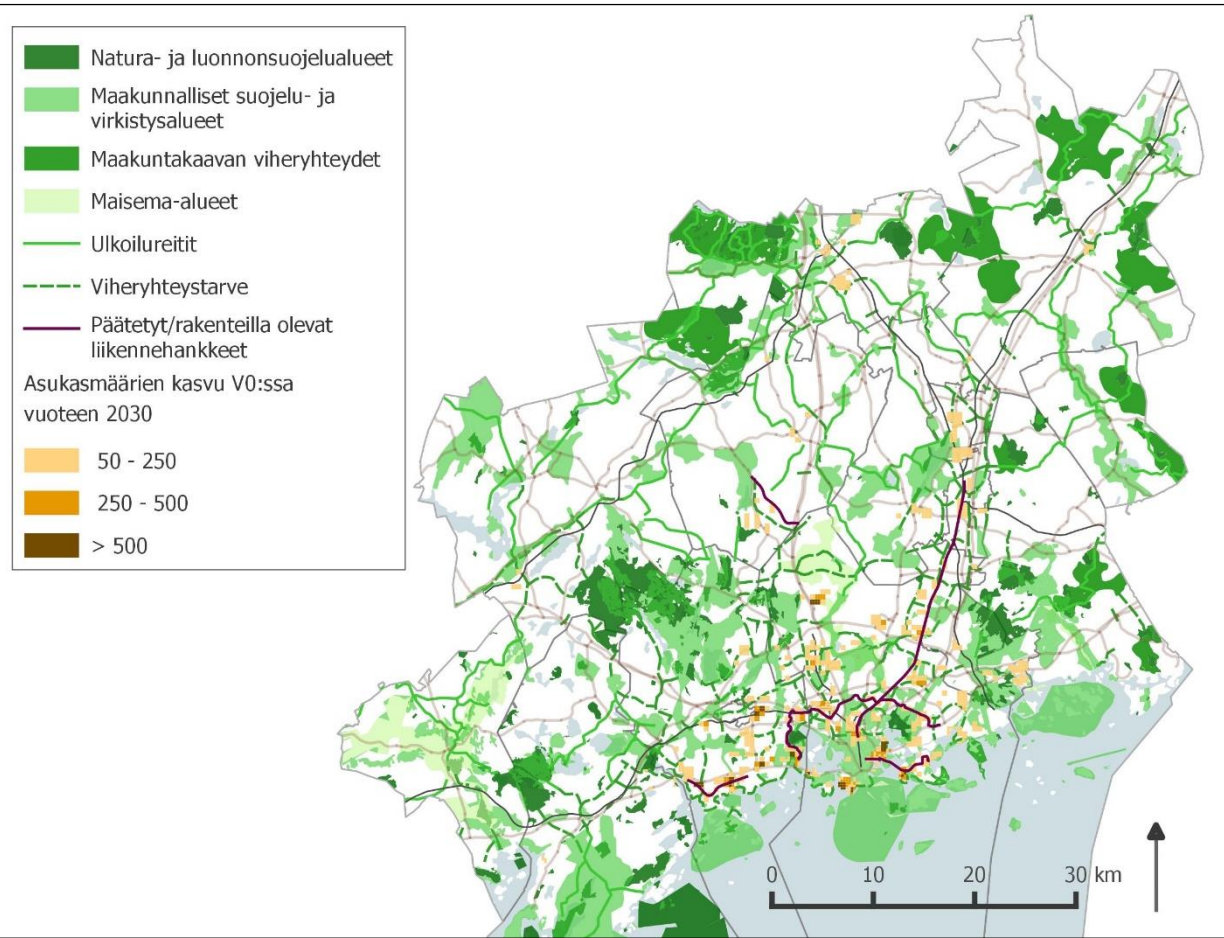
- Lähihivalueiden huomioiminen asutusta tiivistettäessä
- Viheryhteyksien parantaminen luonnonsuojelualueiden välillä
- Ulkoilureittiverkoston kattavuus ja saavutettavuus

Arviointimenetelmä

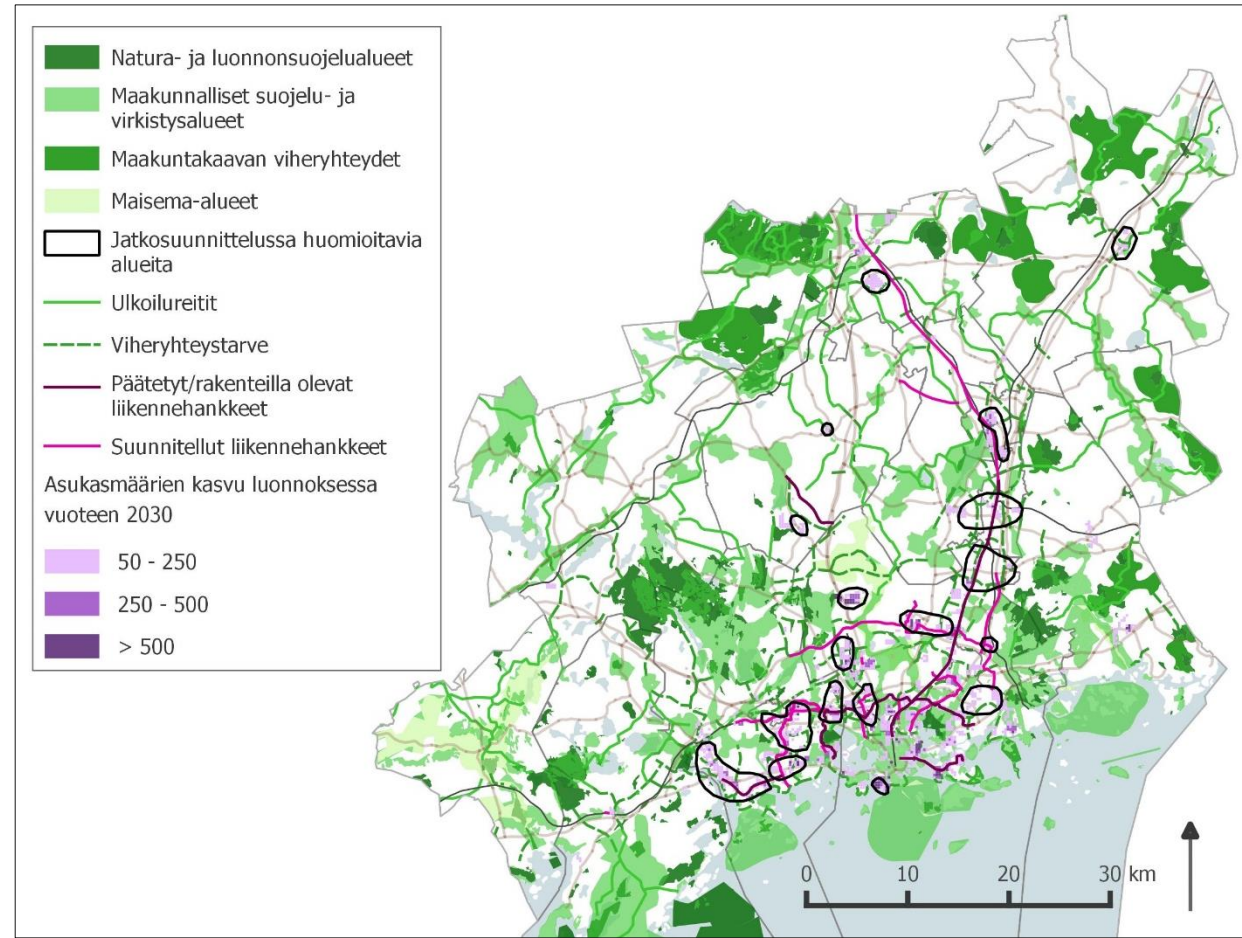
Paikkatietoaineistoja hyödyntäen tarkasteltiin maankäytön sijoittumista suhteessa lähihivalueisiin. Luonto- ja suojelualueaineistot ovat Uudenmaan liitolta. Liikenneverkko on HSL:ltä ja asukasmäärät tuotettu MAL 2019 -prosessissa. Tarkasteltu ruutukoko on 250 m x 250 m.



V0



Luonnos



LIITE 4 Liikenne-ennustemallin kuvaus

Liikenne-ennustejärjestelmä Helmet on matemaattinen järjestelmä, jolla voidaan tehdä ennusteita liikenteen määristä syksyn arkivuorokautena annetuilla lähtötiedoilla. Sillä tarkastellaan lähinnä Helsingin seudun 14 kunnan aluetta, mutta karkeammin ennustetaan myös niitä ympäröivän alueen eli ns. ympäryskuntien liikennettä. Järjestelmä on toteutettu Emme-liikennesuunnitteluohjelmistolla. Kaavat perustuvat vuosien 2007–2008 ja 2012 liikkumistutkimuksissa havaittuun käyttäytymiseen. Laskenta tehdään ns. sijoittelualuejaolla, joita koko työssäkäyntialueella on yhteensä 1918 (joista 901 pääkaupunkiseudulla, 852 muulla Helsingin seudulla eli ns. kehyskunnissa ja 165 ympäryskunnissa).

Syöttötietoina annetaan kunkin alueen

- asukasmäärät ikäryhmittäin
- 2. ja 3. asteen oppilaspaikkamäärät
- työpaikkojen kokonaismäärät
- palvelutyöpaikkojen määrät
- myymäläkerrosalat
- kerros- ja pientalojen osuudet
- asuntokuntien keskikoko
- henkilöauton kilometrikustannus (sama koko tarkastelualueella)
- joukkoliikenteen kustannukset (alueparien välillä)
- tie- ja katuverkon ominaisuudet (linkin tieluokka, kaistamäärä, pituus, viivytyksfunktion numero, mahdollisen bussikaistan voimassaolo)
- joukkoliikennelinjasto (tunnus, reitti, keskimääräinen vuoroväli)
- auto- ja joukkoliikenteen viivytyksfunktioiden kaavat
- erillisillä malleilla laskettu tavaraliikenne, satamien ja lentoaseman henkilöliikenne sekä työssäkäyntialueen rajan ylittävä henkilöauto- ja junaliikenne.

Tuloksena saadaan

- matkojen määrät alueparien välillä kulkutavoittain (jalankulku, polkupyörä, henkilöauto, joukkoliikenne) kolmelle aikajaksolle (aamuhuipputunti, iltahuipputunti, keskimääräinen päivätunti)
- matka-ajat, etäisyydet ja kustannukset alueparien välillä kulkutavoittain (jalankulku, polkupyörä, henkilöauto, joukkoliikenne) kolmelle aikajaksolle (aamuhuipputunti, iltahuipputunti, keskimääräinen päivätunti)
- katu-, tie- ja ratalinkkien liikennemäärät ja keskinopeudet
- pysäkkien ja asemien nousijamäärät
- joukkoliikenteen matkustajamäärät poikkileikkauksissa
- välituloksina myös joukkoliikenteen matka-aikakomponentit (ajo-, odotus- ja kävelyaika).

Liikenne-ennustejärjestelmän tuloksista voidaan edelleen laskea mm.

- alueparien (esim. kunta, kunnan osa) välisten matkojen määriä ja kulkutapaosuuksia
- kulkutapakohtaisia suoritteita (ajon-km, ajon-h, hlö-km, hlö-h) ja niistä edelleen mm. päästöjä, onnettomuuksien määriä, joukkoliikenteen liikennöintikorvauksia
- saavutettavuuksia sijoittelualuetasolla.

Tulokset kuvaavat tilannetta, jossa on tietty maankäyttö ja tietty liikennejärjestelmä, eivät niinkään mitään nimenomaista vuotta. Mitä voidaan tehdä ennustemallilla?

- Tarkasteluita, joissa on muutettu mallin tarvitsemia lähtötietoja (maankäyttö, liikennejärjestelmä, kustannukset ym.)
- Oletetaan, että ennustevuoden ihmiset tekevät valintansa samalla perusteella kuin havaintoaineistossa (eli arvostavat mm. matka-aikaa samalla tavalla). Erot perustuvat muutoksiin esim. asukasmäärissä, ikäjakaumassa, kustannustasossa, liikennejärjestelmässä.

Mitä ei voida tehdä ennustemallilla?

- Tarkasteluita, joiden lähtökohtia ei voida kuvata mallin käyttämässä (numeerisessa) muodossa
- Mallia on kuitenkin mahdollista kehittää lisäämällä uusia muuttujia, jos käytössä on tutkittua tietoa niiden vaikutuksesta käyttäytymiseen
- Asenteiden muutoksia ts. jos matka-aikaa, kustannuksia ym. arvostetaan eri tavalla kuin nykyisin.

LIITE 5 MAL 2019 -ennusteet

Lähtötiedot Helmet 3.0-mallin MAL 2019 -ennusteille kerättiin syksyllä 2017. Seppo Laakso (Kaupunkitutkimus TA) laati väestöprojektioita skenaarioille ve0 ja ve1 sekä työpaikkaprojektion. Väestöennusteet skenaarioille ve2 ja ve3 laadittiin hieman eri menetelmillä kesällä ja syksyllä 2018.

Maankäytön lähtötiedot

Helsingin seudun asuntotuotanto- ja väestölaskelmien päivityksen laadintaperiaatteet ja tulokset

MAL 2019 -prosessia varten laadittiin keväällä 2017 yhdenmukainen karttaruutuaineisto Helsingin seudun kuntien väestöstä ja työpaikoista vuodelta 2016 (työpaikat 2012) sekä kuntien varaukset asumisen ja toimitilarakentamisen rakennettavissa olevasta kerrosalasta vuoteen 2030 ja rakentamispotentiaaleista vuoteen 2050.

Kaupunkitutkimus TA laati toteutuma-arvioille laskentaperiaatteet ja laskentasäännöt sekä teki laskelmat karttaruuduittain väestölle ja työpaikoille vuosille 2030 ja 2050 sekä asunto- ja toimitilarakentamisen toteumalle jaksoilla 2016-29 ja 2030-49.

Kesällä ja syksyllä 2017 kunnat tekivät korjauksia asuntotuotannon varauksiin ja rakentamispotentiaaleihin. Asuntotuotanto- ja väestölaskelmat päivitettiin näiden osalta lokamarraskuussa 2017. Päivityksen tuloksena syntynyt versio on nimetty versioksi VE1. Lisäksi laadittiin vaihtoehtoinen versio VE0, jossa Helsingin suunnitteilla olevien kaupunkibulevardien toteutumisennusteita alennettiin ja vastaavasti Helsingin seudun kaikkien muiden uustuotantoalueiden toteutumisennusteita nostettiin siten, että uustuotannon väestömäärä pysyi samana.

Lähtökohdat

- Kuntien arviot asunto- ja toimitilarakentamisesta v. 2016–2029 ja rakentamisen potentiaaleista v. 2030–2049
- Uudenmaan vaihtoehtoiset väestö- ja työpaikkaprojektiot kunnittain vuoteen 2050 (Uudenmaan liiton julkaisuja E 179, 2017)
- Toteutunut väestön ja työpaikkojen muutos v. 2011-16
- Edellisen MASU/HLJ-kierroksen MAL-prosessi ja kehitystyö v. 2013-15
- Kuntien kasvun yhteensovittaminen seudulliseen kokonaisuuteen

Seudulliset raamit

- Väestö (1.1.): 2016: 1 437 900, 2030: 1 692 000, 2050: 2 000 000
- Työpaikat (1.1.) 2016: 712 000 (ennakkoarvio), 2030: 850 000, 2050: 1 050 000

Prosessi: työpaikat ja toimitilarakentaminen

- Arvioidaan työpaikkojen muutos kunnittain
- Määritellään kullekin kunnalle karttaruututasolla sijainnin vetovoima palvelu- ja toimistotyöpaikkojen kannalta
- Määritellään alkutuotannon sekä tuotannon ja logistiikan työpaikkojen muutos alueilla
- Lasketaan työpaikat karkealla toimialatasolla karttaruuduittain
- Lasketaan toimitilakerrosalat

Prosessi: Väestö ja asuminen VE1

- Lasketaan vanhan asuntokannan (1.1.2016 oleva kanta) väestön muutos kunnittain
 - o Perustuu UM:n projektiota varten laadittuun arvioon demografisesta ja taloudellisesta väljyysmuutoksesta kunnittain (bruttoväljyys kem2/asukas)
 - o Demografinen väljyysmuutos perustuu väestön ikärakenteen muutoksesta aiheutuvaan odotettavissa olevaan asuntokuntien keskikoon ja vastaavasti asumisväljyyden muutokseen
 - o Taloudellisen väljyysmuutoksen oletuksena on UM:n projektoiden maksimi- ja minimimuutosten keskiarvo kunnittain
 - o Kuntakohtaisten väljyysmuutosten avulla lasketaan ennusten vanhan kannan väestölle kunnittain
- Lasketaan uustuotannon arvio kunnittain
 - o Lasketaan uustuotantoon tuleva väestö jaksoittain (2016-29) ja 2030-49) koko väestön ja vanhan kannan väestön erotuksena.
 - o Arvioidaan em. jaksojen uustuotannon väljyys v. 2030 ja 2050 kunnittain
 - o Arvioidaan vanhan rakennuskannan poistuma osuutena uustuotannosta kunnittain
 - o Lasketaan asuntotuotanto jaksoille 2016-29 ja 2030-49 uustuotannon väestön, väljyyden ja poistuman avulla kunnittain
 - o Verrataan tulosta kuntien tuotantoarvioon 2016-29 ja potentiaaliin 2030-49
 - o Jos asuntotuotantolaskelma ylittää kunnan tuotantoarvion tai potentiaalin, selvitetään mistä johtuu
 - o Jos asuntotuotantolaskelma alittaa kunnan tuotantoarvion tai potentiaalin, lasketaan keskimääräinen toteutumaosuus
- Määritellään kullekin kunnalle karttaruututasolla sijainnin vetovoima asuntotuotannon kannalta sekä vanhan kannan väestön muutos
 - o Kriteereinä sijainnin keskustasaavutettavuus ja yleissaavutettavuus
 - o Saavutettavuudet määritellään HLJ:n matkavastusaineistosta v. 2025 liikennejärjestelmällä joukkoliikenteen ja henkilöauton matkavastusten kulkumuoto-osuuksilla painotettuna keskiarvona HLJ:n suunnittelualuejaolla
 - o Vetovoimaluokat: jaetaan kummankin kriteerin suhteen 4 luokkaan, maks. $4 \times 4 = 16$ luokkaa; kussakin kunnassa tyypillisesti 5-10 luokkaa
 - o Annetaan kullekin karttaruudulle vanhan kannan asukkaiden muutoskertoimet.
- Lasketaan kussakin kunnassa asuntotuotannon toteutuma karttaruuduittain ja jaksoittain
 - o Lasketaan kunnan asuntotuotannon toteutuman osuus potentiaalista vetovoimaluokittain siten, että koko kunnan tasolla uustuotannon tavoitemäärä toteutuu
 - o Lasketaan uustuotannon määrä kunnittain ja karttaruuduittain karttaruudun kunnan tuotantoarvion / potentiaalin ja ruudulle lasketun toteutuman osuuden avulla.
- Lopputulos: päivitetty MAL 2019 versio VE1

Prosessi: Versio VE0

- Helsinkiin suunniteltujen kaupunkibulevardien vyöhykkeiden asuntokaavoituksen potentiaalien toteutuma-osuudet laskettiin 40 %:iin jaksolla 2016-29 ja 2030-49, kun ne VE1:ssä olivat 65-75 %.
- Toteutumaosuudet määriteltiin liikenne-ennustealueittain.
- Koska useimmilla ennustealueilla on sekä bulevardin lähialueita että muita alueita (esim. Raidejokerin varsi), ruututasolla voi olla epätasapainoa.
- Toteutuma-osuudenleikkaus tehtiin Vihdintien, Tuusulanväylän, Turunväylän, Hämeenlinnanväylän ja Lahdenväylän varsille Kehä I:n sisäpuolelle. Liikennealueet 125, 126, 129-132, 138, 139, 144, 145. Länsiväylän ja Itäväylän varsia ei muutettu.
- Leikattua kerrosalaa vastaava uustuotannon väestö jaettiin tasaisesti koko seudulle, ml. Helsingin muut alueet. Joillakin parhaiten saavutettavilla ruuduilla potentiaalien toteutumistaso ylittää 100 %, mutta oletettiin, että joustovaraa löytyy.
- Muuttunut kerrosala määräytyi kunkin alueen väljyysoletuksen mukaisesti, joten kokonaiskerrosala nousi vähän, koska uustuotannon väestöä siirtyi keskimäärin korkeamman väljyyden alueille.

Väestön vieminen sij16-aluejakoon

Em. väestöprojektit laadittiin 500 metrin ruudukossa. Kuntien asuntotuotantoarviot olivat kuitenkin saatavissa 250 metrin ruudukossakin. Hyödynnettiin tämä tarkempi tieto seuraavasti:

- Jos väestö 500 metrin ruudussa kasvaa, kasvu jaetaan suhteessa asuntojen neliömetrikasvuun 250 metrin ruuduille.
- Jos väestö 500 metrin ruudussa vähenee, vähennys jaetaan suhteessa vuoden 2015 väestömäärään 250 metrin ruuduille.

Tästä syntyvä 250 metrin väestön muutosruudukko vietiin sij16-aluejakoon pinta-alan mukaan.

Prosessi: Versio VE2

VE2-skenaariossa VE1-väestö on siirretty kunnittain ensisijaisesti kehitettäville vyöhykkeille. Siirretyt asukkaat jyvitetään tasaisesti alueen väestön mukaan.

Prosessi: Versio VE3

Väestöennuste VE3 on tuotettu suoraan sijoittelualuejakoon ja perustuu kuntien kesällä 2018 tehtyyn asuntotuotantoennusteeseen. Ennuste on olemassa vain vuodelle 2030.

- Lasketaan vanhan asuntokannan (1.1.2016 oleva kanta) väestön muutos kunnittain samalla menetelmällä kuin VE1:ssä.
- Summataan kuntien asuntotuotantoennusteet sijoittelualueittain. Kuntien asuntotuotantoennuste on 250 metrin ruutuaineisto ja summaus on tehty ruutujen keskipisteiden perusteella.
- Lasketaan uuden asuntokannan väestöpotentiaali erikseen kerrostaloille (2,16 asukasta asuntoa kohti) sekä pientaloille (2,74 asukasta asuntoa kohti).
- Korjataan kokonaiskasvu tasaisesti (kertoimella 0,71) koko seudulle niin että pysytään seudullisten raamien sisällä.



8 §

Vastaus Säde Tahvanaisen ja 38 muun valtuutetun aloitteeseen Tikkurilan torille tarvitaan sosiaalitulat, jätehuolto ja torin alle vedetyt sähköt

VD/5702/00.02.00.03/2018

HP/HW/JV/NJ

Säde Tahvanainen sekä 38 muuta valtuutettua jättivät seuraavan valtuuston työjärjestyksen mukaisen valtuustoaloitteen:

”Vantaa kasvaa ja rakentaa jatkuvasti uusia toreja ja piazzoja ihmisten kohtaamiseen, mikä on todella hienoa. Ne ovat visuaalisesti ja tilan käytön kannalta hienosti suunniteltuja.

Uusia toreja rakennettaessa ei kuitenkaan ole huomioitu tarvetta nykyaikaiseen sähkökaapelointiin, jotka yleensä rakennetaan torin pinnoituksen alle. Tämä lisäisi turvallisuutta ja käytettävyyttä.

Tikkurilan uudella torilla joudutaan vetämään sähköt pintajohtoina pitkin toria, joka on omiaan aiheuttamaan vaaratilanteita sekä vaikeuttaa logistisia siirtoja. Myös suurten konserttitilaisuuksien järjestelyjen kannalta pintaveto on ongelmallista.

Torin osalta kauppiat ja käyttäjät ovat kokeneet myös puutteeksi, ettei Tikkurilan uudella torilla ole WC-tiloja sekä jätehuollon riittämättömyyden (nykyisessä järjestelyssä kapasiteetti ei riittävä). Tarve huoltorakennukselle on akuutti. Rakennus voisi mahdollisesti sijoittua uuden lastenpuiston läheisyyteen, jolloin se palvelisi myös puiston käyttäjiä.

Esitämme, että Tikkurilan uudelle torille järjestetään nykyaikainen torin kivetykseen sijoittuva sähkökaapelointi, WC-tilat sekä toimiva jätehuolto. Jatkossa myös uusien torien ja piazzojen rakentamisessa olisi järkevää sijoittaa sähköt”.

Kaupunginvaltuusto 18.6.2018 § 14

Päätös:

Päätettiin ottaa asia käsiteltäväksi ja lähettää valtuustoaloite kaupunginhallitukselle valmisteltavaksi.

Maankäytön, rakentamisen ja ympäristön toimiala toteaa vastauksena seuraavaa:

Tikkurilan uusi tori, Tikkurilanaukio, on rakennettu Tikkuparkin kansirakenteen päälle. Jälkeenpäin sähkövetojen rakentaminen on erittäin hankalaa, koska kansirakenteen ja pintalaatoituksen väliin jäävä tila ei mahdollista sähkövetojen upotusta torin korkomaailmaa muuttamatta. Lisäksi suurena riskinä olisi kansirakenteen vedeneristyksen rikkoutuminen kaivuutöiden ja sähköputkitusten läpivientien vuoksi.

Torin jätehuolto on toteutettu siten, että syväkeräysastiat ovat Kaupungintalon viereisen museorakennuksen takana, Lauri Lairalan aukion vieressä. Tämä ratkaisu on tehty osittain myös torin kansirakenteen takia. Syväkeräysastioita ei ole voitu asentaa torin kansirakenteeseen, eikä niitä haluttu asuntojen tai puiston leikkipaikan viereen. Torialueelle ei myöskään haluttu rakentaa maan pinnalla olevia roska-astioita kaupunkikuvallisista syistä, lisäksi niistä olisi saattanut aiheutua hajuhaittoja asuntoihin ja astioiden lähetyville. Maanpäällisiin roska-astioihin kohdistuu usein myös ilkkivaltaa.



Tikkuparkin tiloihin on rakennettu toritoimintaa palvelevia varasto- ja sosiaalitylöjä. Torikauppiasyhdistys on tietoinen tilojen olemassaolosta, mutta pysäköintilaitoksen silloiset vuokrat olivat torin käyttöönoton aikoihin yhdistykselle liian kalliita. Torikauppiasyhdistys ratkaisi tuolloin myyjien sosiaalitylitarpeen sopimalla sosiaalitylojen käytöstä viereisen asuintalon kivijalassa olleen kahvilan kanssa.

Torin laidalle ehdotettu pysyvä wc- ja huoltotila edellyttää asemakaavan muuttamista. Hyväksytyssä asemakaavassa ei ole osoitettu rakennusoikeutta eikä -paikkaa erilliselle rakennukselle, koska toritoimintaa palvelevat toiminnot on jo suunnitteluvaiheessa sijoitettu Tikkuparkkiin. Uudisrakennus rikkoo puiston ja asuinalueiden kaupunkikuvallista kokonaisuutta ja rakennus vaatisi myös jatkuvaa hoitoa ja kunnossapitoa. Mahdollista huoltorakennusta ei voi suunnitella sijoitettavaksi pysäköintilaitoksen kansirakenteelle, koska siinä ei ole otettu huomioon rakennuksen kuormitusta eikä kaapeleiden ja putkien läpivientejä. Huoltorakennusta ei voi sijoittaa Kirjastopuistoon torin pohjoisreunalle raitiotien tunnelivarauksen vuoksi.

Edellä mainituilla perusteilla Torikauppiasyhdistyksen olisi tarkoituksenmukaista neuvotella uudelleen Tikkuparkki Oy:n kanssa tarvittavien tilojen järjestämisestä. Pidemmällä tähtäimellä Kielotie 13 toimitalon valmistuessa ja kaupungintalon muuttuessa painotetummin kuntalaisten käyttöön tulee näidenkin tilojen käyttö mahdolliseksi.

Kaupunginhallitus 22.10.2018 § 19

Maankäytön, rakentamisen ja ympäristön toimialan apulaiskaupunginjohtajan esitys:

Päätetään

- a) antaa Säde Tahvanaiselle sekä 38 muulle aloitteen allekirjoittaneelle valtuutetulle kuntatekniikan esityksen mukainen kaupunginhallituksen vastaus,
- b) esittää kaupunginvaltuustolle merkittäväksi kaupunginhallituksen vastaus tiedoksi.

Päätös:

Päätettiin yksimielisesti palauttaa asia valmisteluun.

Maankäytön, rakentamisen ja ympäristön toimiala täydentää aiempaa vastaustaan siten, että kaupunki, Torikauppiasyhdistys ja Tikkuparkki oy ovat neuvotelleet loppusyksyn aikana torikauppioiden sosiaalitylojen järjestämisestä Tikkuparkin tiloihin. Neuvotteluissa on löytynyt kaikki em. osapuolia tyydyttävä ratkaisu.

Tehtyjen teknisten selvitysten mukaan kahvilan sähköjen kaapelointia tai vesihuoltoliitoksia ei ole mahdollista upottaa aukion kiveykseen tai rakenteisiin vaarantamatta kansirakenteen vesieristystä. Torialueen esteettisten ja toiminnallisten haittojen minimoiseksi kuntatekniikan keskus ja kahvilayrittäjä ovat neuvotelleet kahvilan sijoittamisesta lähemmäksi Asunto Oy Vantaan Tikkurilanaukion omistamaa asuinkerrostaloa. Sähkökaapeleiden pintavetoa ei pystytä kokonaan poistamaan, mutta pintaveto-osuuden pituus lyhenee ja haitta pienenee.

Tämän hetkisen suunnitelmien mukaan kahvilan tarvitsema käyttövesi tullaan varastoimaan vesisäiliöihin, jotka täytetään päivittäin. Astianpesukoneen tuottama likavesi varastoidaan tyhjennettävään säiliöön, josta se puretaan päivittäin jätevesiviemäriin. Tällöin vesiletkeä ei tarvitse sijoittaa torialueelle kuin hetkellisesti. Sähkön, puhtaan veden ja jäteveden liitokset on tarkoitus järjestää asunto-osakeyhtiön järjestelmiin. Kahvilayrittäjä ja taloyhtiö käyvät asiasta sopimusneuvotteluita, joihin kuntatekniikan keskuskin osallistuu tarvittaessa.



Kaupunginhallitus 17.12.2018 § 28

Maankäytön, rakentamisen ja ympäristön toimialan apulaiskaupunginjohtajan esitys:

Päätetään

- a) antaa Säde Tahvanaiselle sekä 38 muulle aloitteen allekirjoittaneelle valtuutetulle kuntatekniikan esityksen mukainen kaupunginhallituksen vastaus,
- b) esittää kaupunginvaltuustolle merkittäväksi kaupunginhallituksen vastaus tiedoksi.

Päätös:

Hyväksyttiin esitys.

Kaupunginvaltuusto 28.1.2019 § 8

Kaupunginhallituksen esitys:

Päätetään merkitä kaupunginhallituksen vastaus tiedoksi.

Päätös:

Hyväksyttiin esitys.

Liite:

- Säde Tahvanaisen ja 38 muun valtuutetun aloite Tikkurilan torille tarvitaan sosiaalitilat, jätehuolto ja torin alle vedetyt sähköt

Muutoksenhakuohje: 2.1. Valituskielto

Lisätiedot:

kaupungininsinööri Henry Westlin, puh. 040 041 7436, etunimi.sukunimi[at]vantaa.fi

VANTAAN KAUPUNGINVALTUUSTOLLE

VALTUUSTOALOITE

Tikkurilan uudelle torille tarvitaan sosiaalitulat, jätehuolto ja torin alle vedetyt sähkököt

Vantaa kasvaa ja rakentaa jatkuvasti uusia toreja ja piazzoja ihmisten kohtaamiseen, mikä on todella hienoa. Ne ovat visuaalisesti ja tilan käytön kannalta hienosti suunniteltuja.

Uusia toreja rakennettaessa ei kuitenkaan ole huomioitu tarvetta nykyaikaiseen sähkökaapelointiin, jotka yleensä rakennetaan torin pinnoituksen alle. Tämä lisäisi turvallisuutta ja käytettävyyttä.

Tikkurilan uudella torilla joudutaan vetämään sähkököt pintajohtoina pitkin toria, joka on omiaan aiheuttamaan vaaratilanteita sekä vaikeuttaa logistisia siirtoja. Myös suurten konserttitilaisuuksien järjestelyjen kannalta pintaveto on ongelmallista.

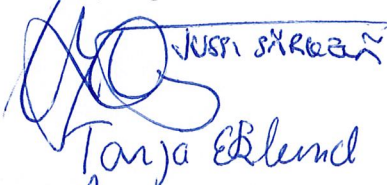
Torin osalta kauppiat ja käyttäjät ovat kokeneet myös puutteeksi ettei Tikkurilan uudella torilla ole WC -tiloja sekä jätehuollon riittämättömyyden (nykyisessä järjestelyssä kapasiteetti ei riittävä). Tarve huoltorakennukselle on akuutti. Rakennus voisi mahdollisesti sijoittua uuden lastenpuiston läheisyyteen, jolloin se palvelisi myös puiston käyttäjiä.

Esitämme, että Tikkurilan uudelle torille järjestetään nykyaikainen torin kivetykseen sijoittuva sähkökaapelointi, WC -tilat sekä toimiva jätehuolto. Jatkossa myös uusien torien ja piazzojen rakentamisessa olisi järkevää sijoittaa sähkö

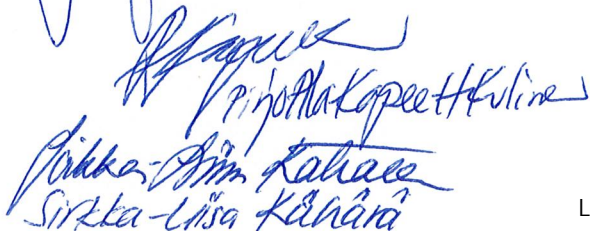
Vantaalla 18.6.2018


Säde Tahvanainen,

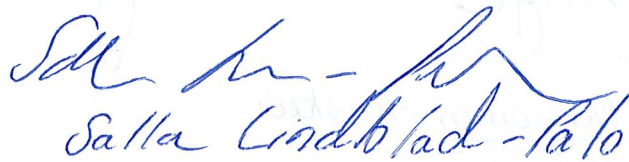
Kaupunginvaltuutettu

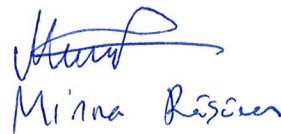

Tanja Eklund


Fuysal Abdi


Piikka-Maria Kahala
Sirka-Liisa Känkäri


Jaana Heiskanen

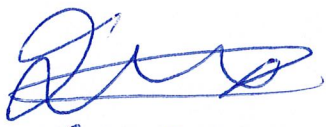

Salla Lindblad-Palo


Minna Räsänen



RANBIR SODHI



ULLA KAUKOLA



Adnan Ibrahim

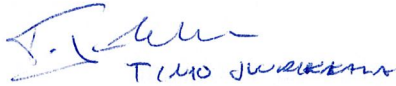

Eve Ramo



AN EDEMANN



Emmi Pajunen



Minna Kuusela



SIRKA SIRU KUOPPINEN



TIMO JUURIKKA



Vaula Norrene


Sari Laakso




Anniina Koskainen



Minna Ahti

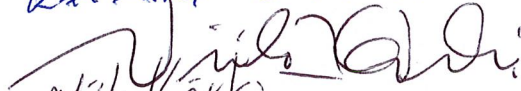

Sireta Silvennoinen-Huisker

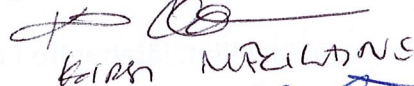

Anssi Ausa


Tiina Tuomi

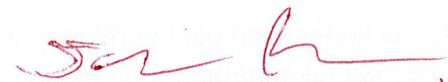

MARIJA RYTÖNEN

MARIJA KORTESHALMI


Niilo Karki

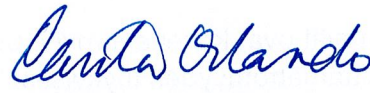

Niilo Karki



TAINA KATTELAINEN


TAINA KATTELAINEN

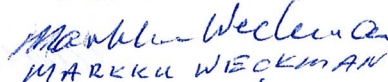

SAKARI ROMANEN

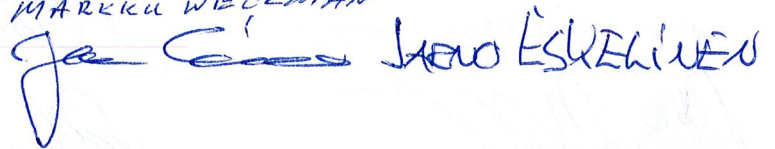

OTSA KIVIMÄKI


Carita Orlando


SAMI KANERVA


L. NORRES


MARKKU WIECKMAN


Jarmo Eskelinen



9 §

Vastaus Sirpa Kauppisen ja 34 muun valtuutetun aloitteeseen pistorasioiden saatavuudesta kaupunkiympäristössä

VD/9187/00.02.00.03/2018

HP/HW/NJ

Sirpa Kauppinen ja 34 muuta valtuutettua jättivät seuraavan valtuuston työjärjestyksen mukaisen valtuustoaloitteen:

”Vantaalla on kauniita paikkoja, joissa aurinkoisella säällä voi viettää aikaa. Puistoissa voi tehdä töitä tai pelata vaikkapa Pokemon Go:ta.

Monet nykypäivän aktiviteetit vaativat kuitenkin sähköä, ja kannettavista laitteistamme on nopeasti akku loppu.

Esimerkiksi Porissa on puistojen penkeissä aurinkosähköllä toimivia latauspisteitä. Vantaalla valaistuksen vuoksi puistoista löytyy jo sähköverkko, jolloin esimerkiksi valopylvään kylkeen on helppo saada pistorasioita.

Ehdotamme, että Vantaan kaupunki selvittää pistorasioiden tuomista puistoihin ja kaupunkitilaan”

Kaupunginvaltuusto 12.11.2018 § 15

Päätös:

Päätettiin ottaa asia käsiteltäväksi ja lähettää valtuustoaloite kaupunginhallitukselle valmisteltavaksi.

Maankäytön, rakentamisen ja ympäristön toimiala toteaa vastauksena seuraavaa:

Vantaan kaupungin noin 45000 ulkovalaisinta ohjataan keskuskohtaisesti siten, että sähköä syötetään valaisimiin vain silloin kun on hämärää tai pimeää. Täten valaisinylväistä ei ole saatavissa jatkuvaa sähköä, mikä käytännössä estää pistorasian tai latauspisteen asentamisen valaisinylväiden yhteyteen tai läheisyyteen. Lisäksi valaisinylväiden sijoittelussa ei ole otettu huomioon kuntalaisten sähkönsyöttötarpeita, joten puhelimen akun lataaja joutuisi seisomaan valaisinylvään vieressä koko lataustapahtuman ajan.

Lataajan kannalta puistonpenkki olisi miellyttävin paikka akun lataamiselle. Se tarkoittaisi kuitenkin jatkuvan sähkönsyötön rakentamista ja penkkien varustamista pistorasioilla. Sähköpistorasian sijoittaminen puistonpenkkiin on ilkeän vuoksi selvä sähköturvallisuusriski, mikä vaatii jatkuvaa kunnontarkkailua ja siten lisäresursointia. Kuntatekniikan keskus katsoo, että kaupungin valaisinlaitteverkoston yhteydestä ei saa rakennettua taloudellisesti kestäviä ja turvallisia latauspisteitä.

Helen Oy on kulvana vuonna asentanut Helsinkiin viisi aurinkopaneelipenkkiä, joissa voidaan ladata mm. mobiililaitteita. Penkkeihin on asennettu varaava akku, joten virtaa voi saada myös silloin kun aurinko ei paista. Maailmalla latauspisteitä on integroitu mm. mainoslaitteisiin.

Kuntatekniikan keskus selvittää ensi vuonna mm. Vantaan Energian sekä mainoslaitte- ja kaupunkikalustetoimittajien kanssa latausmahdollisuuksien toteuttamista kaupungin keskeisiin



puistoihin. Latausmahdollisuus voidaan ottaa erääksi vaatimukseksi mm. vuonna 2019 kilpailutettavissa ulkomainossopimuksissa.

Kaupunginhallitus 17.12.2018 § 27

Maankäytön, rakentamisen ja ympäristön toimialan apulaiskaupunginjohtajan esitys:

Päätetään

- a) antaa valtuutetulle Sirpa Kauppiselle sekä 34 muulle aloitteen allekirjoittaneelle valtuutetulle kuntatekniikan esityksen mukainen kaupunginhallituksen vastaus,
- b) esittää kaupunginvaltuustolle merkittäväksi esitys valtuustolle kaupunginhallituksen vastaus tiedoksi.

Päätös:

Hyväksyttiin esitys.

Kaupunginvaltuusto 28.1.2019 § 9

Kaupunginhallituksen esitys:

Päätetään merkitä kaupunginhallituksen vastaus tiedoksi.

Päätös:

Hyväksyttiin esitys.

Liite:

- Sirpa Kauppisen ja 34 muun valtuutetun aloite pistorasioiden saatavuudesta kaupunkiympäristössä

Muutoksenhakuohje: 2.1. Valituskielto

Lisätiedot:

kaupungininsinööri Henry Westlin, puh. 040 041 7436, etunimi.sukunimi[at]vantaa.fi

12.11.2018

Aloite pistorasioiden saatavuudesta kaupunkiympäristössä

Vantaalla on kauniita paikkoja joissa aurinkoisella säällä voi viettää aikaa. Puistoissa voi tehdä töitä tai pelata vaikkapa Pokemon Go:ta. Monet nykypäivän aktiviteetit vaativat kuitenkin sähköä, ja kannettavista laitteistamme on nopeasti akku loppu.

Esimerkiksi Porissa on puistojen penkeissä aurinkosähköllä toimivia latauspisteitä. Vantaalla valaistuksen vuoksi puistoista löytyy jo sähköverkko, jolloin esimerkiksi valopylvään kylkeen on helppo saada pistorasioita.

Ehdotamme että Vantaan kaupunki selvittää pistorasioiden tuomista puistoihin ja kaupunkitilaan.



Sirpa Siru Kauppinen



Naula Norrene



Emmi Rajanen



Ene Rönkä




Minna Kersela



Anniina Kostilainen



JOEL LINNAINMÄKI




Sireta Silvennoinen-Huuska



Minna Atige



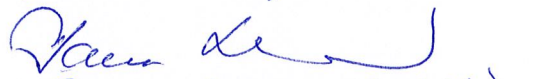
MARNA RAUTAVARA



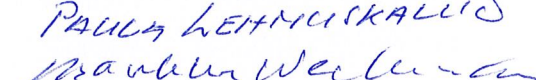
Anssi Auru



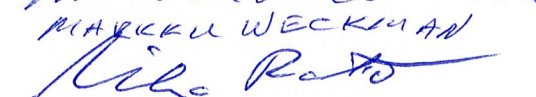
Anitta Orpana



PAULA LEHMUSKALLIO



MARKKU WECKMAN



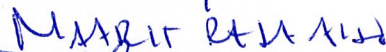
Riika Roto



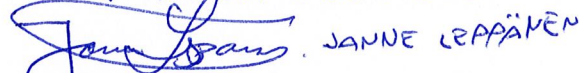
Niina Kosonen



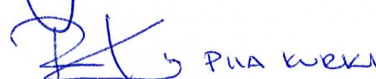
Mauno Rajala



MARGIT RAUHALA



JANNE LEPPÄNEN



PIIA KERKKI



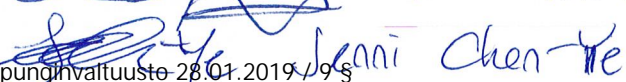
Tiina Tuomela



SAMI KANERVA



SAMI KANERVA



Jenni Chen-Ye

JARVO ESKELEINEN J. Eino
Taruja Eklund

Antero Eerola

Minttu Silvanpää

Jussi SARAMO

Jari Jantveläinen

Päivi LAUKKO

Salla Lindblad-Palo

JAN EDELMANN



10 §

Vastaus Sosialidemokraattisen valtuustoryhmän ja 23 muun valtuutetun aloitteeseen toimitilojen turvaamiseksi järjestöille

VD/5015/00.02.00.03/2018
IL/RÅ/MN/HR/MT/NJ/HY-L

Sosialidemokraattinen valtuustoryhmä sekä 23 muuta valtuutettua jättivät seuraavan valtuuston työjärjestyksen mukaisen valtuustoaloitteen:

”Järjestöillä on vantaalaisten hyvinvoinnin edistäjinä tärkeä ja kasvava merkitys tulevaisuudessa. Osallistuminen järjestöjen toimintaan vähentää suoraan muun muassa sosiaali-, terveys- ja sivistystoimen kustannuksia, ehkäisee ennalta ongelmia ja palvelee kaupungin hyvinvointistrategian toteuttamista. Siksi järjestöille on kiireesti turvattava toimintaan sopivat tilat.

Vuonna 2015 kaupunginhallituksen yleisjaoston hyväksymässä asukastilaohjelmassa kuvattiin kuntalaispalveluiden hallinnoimien asukastilojen ja järjestötilojen käyttö, tarkoitus ja tavoitteet lähtien siitä, että ohjelma ohjaa jatkossa niiden suunnitelmallista kehittämistä kaupungin strategian mukaisesti.

Ohjelmaan sisältyi asukas- ja järjestötilojen määrittelyn ja hallinnoimisen periaatteiden kuvauksen lisäksi kartoitus käytössä olleista tiloista kaupungin suuralueittain sekä palveluverkkoverkkosuunnitelmaan liittyvän tilojen kehittämisen tavoitteena, että jokaisella suuralueella on vähintään yksi järjestöjen yhteiskäytössä oleva tila. Edes mainittu vähimmäistavoite ei edelleenkään toteudu. Lisäksi vantaalaiset järjestöt toimivat hyvin erilaisissa ja -tasoisissa tiloissa, eikä asukkaiden osallisuus mahdollisuutena harrastaa ja vaikuttaa elinoloihinsa järjestöjen kautta ole likimainkaan yhdenvertaista. Osa järjestöistä toimii kaupungin omistamissa kiinteistössä ja osa kaupungin edelleen vuokraamissa tiloissa, mutta osalla ei ole tyydyttäviä tiloja ollenkaan eikä mahdollisuuksia saada niitä esimerkiksi kustannussyistä. Alueiden välillä on myös tiloissa huomattavia eroja, ja useilla alueilla tilat ovat ahtaita kasvaneille käyttäjämäärille.

Järjestöissä koetaan myös kaupungin jättävän ne toimialojensa pompoteltavaksi, kun tilakysymysten ratkeamiseen vaikuttaa, mistä mikin yhdistys on saanut tilansa järjestettyä. Samaten epävarmuutta luo se, että asukaspalvelujen rooli asukas- ja järjestötilojen vastuutahona ei ole riittävän selkeä. Lisäksi puuttuu toimintamalli siitä, mihin ohjataan järjestöt, joiden käytöstä poistuu tila esimerkiksi peruskorjauksen, vesivahingon, tilojen riittämättömyyden tai muun syyn takia.

Järjestötaloa tai vastaavaa yhtä järjestöille tarkoitettua tilaa ei liene mahdollista rakentaa kaikkiin kaupunginosiin, mutta ongelma voidaan ja on tarkoituksenmukaista korjata järjestämällä tiloja, joita voidaan käyttää lähes ympärivuorokautisesti eri järjestöjen kesken, osana kaupungin avointa ja vaikuttavaa kansalaistoimintaa sekä kuntapalveluja.

Esitämme, että asukaspalvelut

- päivittää pikaisesti asukastilaohjelman ja tuo sen kaupunginhallituksen tai sen yleisjaoston käsiteltäväksi;
- huolehtii siitä, että jokaisella suuralueella järjestöillä on vähintään yhteiskäytössä oleva tila toimintaansa syyskaudella 2018;
- tarkentaa tavoitteita siitä, millaisia tiloja järjestöille tarvitaan tulevaisuudessa, miten toimitiloja tarjotaan, kaavoitetaan ja rakennetaan yhdessä järjestöjen ja kaupungin toimijoiden kanssa;



- laatii strategian, joka varmistaa, että käytössä olevat tilat palvelevat monikäyttöisesti eri kuntalaisryhmiä.

Kaupunginvaltuusto 28.5.2018 § 15

Päätös:

Päätettiin ottaa asia käsiteltäväksi ja lähettää valtuustoaloite kaupunginhallitukselle valmisteltavaksi.

Asukaspalveluiden toimiala toteaa aloitteesta seuraavaa:

Kaupungin palveluverkon kehittämistä ja toimitilainvestointisuunnittelua ohjaa kaupunkitasoinen *palveluverkkosuunnitelma*. Palveluverkkosuunnittelun tavoitteena on palvelutarpeiden mukaisen taloudellisesti ja toiminnallisesti tehokkaan sekä monikäyttöisen palveluverkon kehittäminen. Palveluverkkosuunnitelma vuosille 2018–2027 on kaupunginvaltuuston käsiteltävänä syksyllä 2018.

Asukaspalveluiden toimialalla kuntalaispalvelut vastaavat asukastilojen ylläpitämisestä ja järjestötilojen toiminnallisesta hallinnoinnista. Kuntalaispalveluiden tilojen käytön suunnitelmalliseksi kehittämiseksi ja toimintakonseptin sekä käyttövuoromaksujen päivittämiseksi on laadittu *asukas- ja järjestötilaohjelma*. Tähän ohjelmaan on laadittu tilojen kehittämistavoitteet kaupunkitasoisen palveluverkkosuunnitelman pohjalta. Kuntalaispalveluiden asukas- ja järjestötilaohjelma tullaan päivittämään sen jälkeen, kun kaupunkitasoinen palveluverkkosuunnitelma vuosille 2018–2027 on hyväksytty kaupunginvaltuustossa. Päivittäminen tapahtunee osana vuonna 2019 laadittavaa järjestöyhteistyön toimintaohjelmaa ja tuodaan aikanaan yleisjaostoon päätöksentekoa varten.

Kaupunkitasoisessa palveluverkkosuunnitelmassa tavoitteena on, että asukkailla on riittävästi kokoontumis- ja yhteiskäyttötiloja ja että jokaisella Vantaan suuralueella on tulevaisuudessa vähintään yksi järjestöjen yhteiskäytössä oleva tila. Järjestöt saavat tiloja käyttöönsä hakemalla käyttövuoroja asukastiloista tai kaupungin muista tiloista ulkopuolisen käytön periaatteiden mukaisesti. Asukastiloja, nuorisotiloja, kouluja ja päiväkoteja sekä liikuntatiloja käyttävät lukuisat järjestöt harrastus-, kokoontumis- ja kerhotoimintaansa. Asukastiloista voidaan antaa käyttövuoroja läpi päivän ja kaupungin muista tiloista silloin, kun niitä ei käytetä toimialojen omaan perustoimintaan. Esimerkiksi eläkeläisjärjestöillä on perinteisesti ollut arkipäivisin käyttövuoroja asukastiloista ja nuorisotiloista.

Järjestöjen käytettävissä olevia asukastiloja ja nuorisotiloja on tällä hetkellä (syksyllä 2018):

Aviapoliksen suuralue

Pakkalan nuorisotila Wintti.

Hakunilan suuralue

Skomarsin torppa, Ystävän kammari, Hakunilan, Kolohongan ja Länsimäen nuorisotilat ja Kilpakujan asukastila.

Kivistön suuralue

Asukastilat Rubiini ja Katrinebergin kartano ja nuorisotila Kannu.

Koivukylän suuralue

Asukastila Kafnetti ja Havukosken nuorisotila.

Korson suuralue

Korson ja Mikkolan nuorisotilat.

Myyrmäen suuralue



Asukastila Myyrinki, Nuorisotilat Arkki, Martinlaakso ja Pähkinärinne; eläkeläisjärjestöjen kesäkäyttöön Buldersin torppa.

Tikkurilan suuralue

Asukastilat Silkinportin toimintakeskus ja Kansalaistoiminnan keskus Leinikki, Hiekkaharjun nuorisotila 36 ja nuorten monitoimitila Liito.

Järjestöt voivat hakea käyttövuoroja myös suuralueilla sijaitsevista koulujen, päiväkotien, oppilaitosten, kulttuurin, kirjastojen ja liikunnan tiloista sekä sosiaali- ja terveydenhuollon ulkopuoliseen käyttöön soveltuvista tiloista.

Lisäksi asukaspalvelut tukee tilavuokra-avustuksin joidenkin järjestöjen toimintaa heidän nimikkotiloissaan. Osa näistä järjestötiloista voi olla usean järjestön käytettävissä yhteiskäyttötiloina. Tiloja, joissa yhteiskäyttö on mahdollista, ovat Königstedtin entisen koulun järjestötila Seutulassa, Kotiseututalo Pâkas Kuninkaalassa ja Ruusupaviljongin järjestötila Korsossa. Tilojen käyttömahdollisuuksia hallinnoivat niiden vuokralaisyhdistykset.

Haasteena tilojen käytössä on vastata järjestöjen muuttuviin käyttötarpeisiin. Nykyiset tilat ovat esimerkiksi voineet käydä pieniksi eläkeläisjärjestöjen kasvaville ryhmille. Palveluverkkosuunnitelmassa vuosille 2018–2027 esitetään, että jokaisella suuralueella tulee olla asukkaiden ja järjestöjen tarpeisiin vastaavat tilat. Uusi asukastila on suunnitteilla Leinelään. Koivukylän ja Myyrmäen suuralueiden keskusta-alueiden kehittyessä vanhat asukastilat siirtyvät uusiin tiloihin, Koivukylässä uuden kirjaston yhteyteen. Hakunilaan on suunnitteilla tilan perustaminen yhteistyössä kumppaneiden ja kaupungin toimialojen kanssa. Tikkurilan alueella selvitetään asukastilatoimintojen keskittämistä paremmin saavutettaviin tiloihin. Tikkurilaan rakennettavan uuden monitilatoimistotalon valmistuttua kaupungintalon tiloja on mahdollisesti osoitettavissa myös asukkaiden ja järjestöjen käyttöön. Korsossa nuorisotila muuttaa toimintansa monitoimikeskus Lumoon ja vapautuvan nuorisotilan käyttämistä asukastilana selvitetään. Uusilla alueilla, esimerkiksi Aviapoliksessa, asukastilat toteutetaan tarvittaessa yhdessä vapaa-ajan palvelujen ja kirjaston kanssa.

Aloitteessa on esitetty huoli siitä, että järjestöt kokevat olevansa toimialojen pompoteltavina ja että Vantaan asukaspalveluiden rooli asukas- ja järjestötilojen vastuutahona ei ole selkeä. Vantaan asukastilaverkko on muotoutunut vuosien varrella niin, että eri toimialojen hallinnoimia asukastiloja on keskitetty nykyiselle asukaspalvelujen toimialalle. Pelkästään asukkaiden ja järjestöjen käyttöön osoitettuja tiloja on luontevaa hallinnoida asukaspalveluiden kuntalaispalveluissa. Kaupungin muiden toimitilojen eli tilojen, joiden ensisijainen käyttötarkoitus on kunkin toimialan oma toiminta, hallinnointi on luontevaa tapahtua kyseisillä käyttäjätoimialoilla. Koulujen, päiväkotien ja monitoimitalojen vapaa-ajan käytön ja liikuntatilojen hallinnointi on keskitetty sivistystoimen liikuntapalveluille. Tilojen ulkopuolisen käytön periaatteita on yhtenäistetty, jotta käyttövuorojen myöntäminen järjestöille olisi tasavertaista eri toimialojen hallinnoimissa tiloissa. Käyttövuorojen myöntämisyjärjestys ja maksuperusteet on laadittu huomioiden toimialojen erilaisten kohderyhmien tarpeet. Asukaspalvelut tukee ensisijaisesti terveyttä ja hyvinvointia edistävää toimintaa. Sivistystoimen toimialalla on etusijalla lasten ja nuorten harrastustoiminta.

Aloitteessa on myös esitetty, että kaupungilla ei ole toimintamallia järjestöjen käyttämän tilan poistuessa käytöstä. Kun tila on väliaikaisesti pois käytöstä esimerkiksi korjauksen takia, kaupunki pyrkii etsimään tilojen toiminnolle väistötilan. Koska kaupungin toimitilojen tulee olla tehokkaassa käytössä, ei vapaana olevia tiloja useinkaan ole saatavilla. Väistötiloja etsitään ensisijaisesti kaupungin omasta tilakannasta ja tarvittaessa ulkoa vuokraamalla. Väistötilat ovat pääsääntöisesti myös järjestöjen käytettävissä, mutta aina ei ole mahdollista löytää olosuhteiltaan ja varustukseltaan alkuperäisten tilojen kaltaisia tiloja.



Tilakeskuksen tehtävänä on hankkia tiloja kaupungin toimialojen käyttöön. Kaupungin toimitiloja käyttävien järjestöjen tilatarpeisiin vastaaminen on tiloja käyttävien toimialojen tehtävä. Tilakeskus ja kaupungin toimialat tekevät yhteistyötä tilojen etsinnässä.

Vantaan kaupungin tavoitteena on, että uusia asuinalueita suunniteltaessa otetaan jo kaavoituksessa huomioon asukastilojen tarve. Kaupungin toimitilahankkeissa toteutetaan yhteiskäytön edistämisen periaatetta. Uudet tilat suunnitellaan monikäyttöisiksi ja ulkopuolisen käytön mahdollisuus huomioidaan kulunvalvonnassa ja lukituksissa. Tilojen yhteiskäytön edistäminen edellyttää varausjärjestelmien tehokasta käyttöä ja järjestelmän jatkuvaa kehittämistä.

Kaupunginhallitus 24.9.2018 § 14

Asukaspalvelujen apulaiskaupunginjohtaja vs:n esitys:

Päätetään

- a) antaa Sosialidemokraattiselle valtuustoryhmälle sekä 23 muulle aloitteen allekirjoittaneelle valtuutetulle asukaspalvelujen vastaus kaupunginhallituksen vastauksena
- b) esittää kaupunginvaltuustolle merkittäväksi kaupunginhallituksen vastaus tiedoksi.

Päätös:

Päätettiin yksimielisesti jättää asia pöydälle seuraavaan kokoukseen.

Kaupunginhallitus 8.10.2018 § 15

Asukaspalvelujen apulaiskaupunginjohtajan esitys:

Päätetään

- a) antaa Sosialidemokraattiselle valtuustoryhmälle sekä 23 muulle aloitteen allekirjoittaneelle valtuutetulle asukaspalvelujen vastaus kaupunginhallituksen vastauksena
- b) esittää kaupunginvaltuustolle merkittäväksi kaupunginhallituksen vastaus tiedoksi.

Päätös:

Päätettiin yksimielisesti palauttaa valmisteluun.

Asukaspalveluiden toimiala toteaa valmisteluun palautettuun aloitevastaukseen seuraavaa.

Vantaan kaupunkitasoinen palveluverkkosuunnitelma vuosille 2018–2027 on käsitelty ja hyväksytty kaupunginvaltuustossa 24.9.2018 § 5. Palveluverkkosuunnitelman mukaisesti asukaspalveluiden tavoitteena on, että jokaisella suuralueella tulee olla asukkaiden ja järjestöjen tarpeisiin vastaavat tilat.

Tämän hetken asukastilat täyttävät palveluverkon tavoitteet osittain. Nykyiset asukastilat mahdollistavat enimmillään noin 60 hengen kokoisten ryhmien kokoontumisen. Tätä isompien ryhmien kokoontumistarpeisiin on etsitty ratkaisuja suuralueilla. Syksyllä 2018 vireillä olevia hankkeita asukastilojen perustamiseksi on Tikkurilan alueella ja Korson alueella.

Yleisjaosto 19.11.2018 § 7 päätti, että Tikkurilassa Silkinportin korvaavaksi asukastilaksi perustetaan uusi asukastila osoitteeseen Lummetie 2. Uusi asukastila tulee olemaan esteettömämpi ja paremmin saavutettavissa kuin Silkinportin tila. Korsoon perustetaan uusi asukastila entisen nuorisotilan tiloihin osoitteeseen Korsontie 2 osana myönteisen erityiskohtelun toimintaohjelmaa. Tilat antavat mahdollisuuden myös isompien ryhmien kokoontumiseen. Lisäksi Hakunilaan on suunnitteilla tilan perustaminen yhteistyössä kumppaneiden ja kaupungin toimialojen kanssa.



Kaupunginhallitus 17.12.2018 § 23

Asukaspalvelujen apulaiskaupunginjohtajan esitys:

Päätetään

- a) antaa Sosialidemokraattiselle valtuustoryhmälle sekä 23 muulle aloitteen allekirjoittaneelle valtuutetulle asukaspalvelujen esityksen mukainen kaupunginhallituksen vastaus
- b) esittää kaupunginvaltuustolle merkittäväksi kaupunginhallituksen vastaus tiedoksi.

Päätös:

Hyväksyttiin esitys.

Kaupunginvaltuusto 28.1.2019 § 10

Kaupunginhallituksen esitys:

Päätetään merkitä kaupunginhallituksen vastaus tiedoksi.

Päätös:

Hyväksyttiin esitys.

Liitteet:

- Sosialidemokraattisen valtuustoryhmän ja 23 muun valtuutetun aloite toimitilojen turvaamiseksi järjestöille
- asukastilat 2018

Muutoksenhakuohje: 2.1. Valituskielto

Lisätiedot:

asukaspalvelujen apulaiskaupunginjohtaja Jaakko Niinistö; kuntalaispalvelujen järjestökoordinaattori Harri Raita, puh. 040 585 9877, etunimi.sukunimi[at]vantaa.fi

VALTUUSTOALOITE TOIMITILOJEN TURVAAMISESTA JÄRJESTÖILLE

Perustelut:

Järjestöillä on vantaalaisten hyvinvoinnin edistäjinä tärkeä ja kasvava merkitys tulevaisuudessa. Osallistuminen järjestöjen toimintaan vähentää suoraan muun muassa sosiaali-, terveystoimen kustannuksia, ehkäisee ennalta ongelmia ja palvelee kaupungin hyvinvointistrategian toteuttamista. Siksi järjestöille on kiireesti turvattava toimintaan sopivat tilat.

Vuonna 2015 kaupunginhallituksen yleisjaoston hyväksymässä asukastilaohjelmassa kuvattiin kuntalaispalveluiden hallinnoimien asukastilojen ja järjestötilojen käyttö, tarkoitus ja tavoitteet lähtien siitä, että ohjelma ohjaa jatkossa niiden suunnitelmallista kehittämistä kaupungin strategian mukaisesti. Ohjelmaan sisältyi asukas- ja järjestötilojen määrittelyn ja hallinnoimisen periaatteiden kuvauksen lisäksi kartoitus käytössä olleista tiloista kaupungin suuralueittain sekä palveluverkkoverkkosuunnitelmaan liittyvänä tilojen kehittämisen tavoitteena, että jokaisella suuralueella on vähintään yksi järjestöjen yhteiskäytössä oleva tila.

Edes mainittu vähimmäistavoite ei edelleenkään toteudu. Lisäksi vantaalaiset järjestöt toimivat hyvin erilaisissa ja -tasoisissa tiloissa, eikä asukkaiden osallisuus mahdollisuutena harrastaa ja vaikuttaa elinoloihinsa järjestöjen kautta ole likimainkaan yhdenvertaista. Osa järjestöistä toimii kaupungin omistamissa kiinteistössä ja osa kaupungin edelleen vuokraamissa tiloissa, mutta osalla ei ole tyydyttäviä tiloja ollenkaan eikä mahdollisuuksia saada niitä esimerkiksi kustannussyistä. Alueiden välillä on myös tiloissa huomattavia eroja, ja useilla alueilla tilat ovat ahtaita kasvaneille käyttäjämäärille.

Järjestöissä koetaan myös kaupungin jättävän ne toimialojensa pompoteltavaksi, kun tilakysymysten ratkeamiseen vaikuttaa, mistä mikin yhdistys on saanut tilansa järjestettyä. Samaten epävarmuutta luo se, että asukaspalvelujen rooli asukas- ja järjestötilojen vastuutahona ei ole riittävän selkeä. Lisäksi puuttuu toimintamalli siitä, mihin ohjataan järjestöt, joiden käytöstä poistuu tila esimerkiksi peruskorjauksen, vesivahingon, tilojen riittämättömyyden tai muun syyn takia.

Järjestötiloa tai vastaavaa yhtä järjestöille tarkoitettua tilaa ei liene mahdollista rakentaa kaikkiin kaupunginosiin, mutta ongelma voidaan ja on tarkoituksenmukaista korjata järjestämällä tiloja, joita voidaan käyttää lähes ympärivuorokautisesti eri järjestöjen kesken, osana kaupungin avointa ja vaikuttavaa kansalaistoimintaa sekä kuntapalveluja.

Esitämme, että asukaspalvelut

- päivittää pikaisesti asukastilaohjelman ja tuo sen kaupunginhallituksen tai sen yleisjaoston käsiteltäväksi;
- huolehtii siitä, että jokaisella suuralueella järjestöillä on vähintään yhteiskäytössä oleva tila toimintaansa syyskaudella 2018;
- tarkentaa tavoitteita siitä, millaisia tiloja järjestöille tarvitaan tulevaisuudessa, miten toimitiloja tarjotaan, kaavoitetaan ja rakennetaan yhdessä järjestöjen ja kaupungin toimijoiden kanssa;
- laatii strategian, joka varmistaa, että käytössä olevat tilat palvelevat monikäyttöisesti eri kuntalaisryhmiä.

Vantaalla 28.5.2018

Sosialidemokraattinen valtuustoryhmä

Allekirjoittajat:
 Antero Eevola
 Antero Eevola

Mika Sillanpää
 Jussi Saramo

Timo Tuomela
 Taina Tuomela
 Anssi Auru

Jari Pöytä
 Jari Pöytä

Mona Rautavaara

Sirkka-Liisa
Svetla Sirkunnainen-Huiskie

~~Minna~~
Minna Atiye

~~Annina~~
Annina Koskela

~~Emil~~
Emil Bulut

~~Timo~~
Timo Juvonen

~~Vaula~~
Vaula Norrene

~~Minna~~
Minna Kusele

~~Sirpa~~
SIRPA VAUPELLINEN

~~Taru~~
TARJA VAHVELAINEN

~~Markku~~
MARKKU WACKMAN

~~Markku~~
MARKKU WACKMAN

~~Paula~~
PAULA LEHTINEN

~~Sami~~
SAMI KAMERVA

~~Markus~~
MARKUS LYYRA

Asukastilat 2018-2019

Asukastila	Toimitilat	max henkilömäärä	klo	euroa/h sis. alv 24%
MYYRMÄKI				
Asukastila Myyrinki	Neuvottelutila 1 (kokousvarustelu)	24 henkilöä	ma-pe klo 9-21	18
	Neuvottelutila 3 (kokousvarustelu)	12 henkilöä	ma-pe klo 9-21	15
	Toimintatupa / Keittiö (6440)	60 henkilöä	ma-pe klo 9-21	22
	Takkahuone / Sauna (6218)	12 henkilöä	ma-pe klo 9-21	25
	Pelkkä takkahuone	12 henkilöä	ma-pe klo 9-21	18
KIVISTÖ				
Asukastila Katrinabergin kartano	Neuvottelutila, (Keittiö + astiasto)	12 henkilöä	ma-su klo 9-21	
	Keltainen Sali	12 henkilöä	ma-su klo 9-21	
	kirjasto huone	4 henkilöä	ma-su klo 9-21	
	kerhu huone	12 henkilöä	ma-su klo 9-21	
	Monitoimitila ja keittiö (kokousvarustelu)	50 henkilöä	ma-su klo 9-21	
TIKKURILA				
Asukastila Leinikki Ylläpitää Järjestöry Salien ja koulutustilan varanneet voivat käyttää yhteiskeittiötä vuoronsa aikana.	Monitoimitila	60 henkilöä	ma-su klo 9-21	25
	Monitoimitila (1/2)	30 henkilöä	ma-su klo 9-21	18
	Kokoustila	20 henkilöä	ma-su klo 9-21	18
	Oleskelutila	20 henkilöä	ma-su klo 9-21	18
	Kokoustila+oleskelutila	20 henkilöä	ma-su klo 9-21	25
	Keittiö			15
Asukastila, Lummetie 2 4krs, auki 4/2019, vakituiset vuorot 8/2019 alkaen, haku 4/2019.	Monitoimitila 1 (kokousvarustelu) + keittiö	40 henkilöä	ma-su klo 9-21	
	Monitoimitila 2 (kokousvarustelu ja kahvin keittomahdollisuus)	65 henkilöä	ma-su klo 9-21	
	Neuvottelutila 1 (kokousvarustelu ja kahvin keittomahdollisuus)	8 henkilöä	ma-su klo 9-21	
KOIVUKYLÄ				
Asukastila Kafnetti	Kokoustila (kokousvarustelu)	12 henkilöä	ma-su klo 9-21	18
	Yhteisötila / Keittiö	50 henkilöä	ma-pe klo 16-21 ja la-su klo 9-21	22
HAKUNILA				
Skomarsin torppa	kokous- ja juhlatila ja keittiö	30 henkilöä	ma-su klo 8-23	96/8h
	kokous- ja juhlatila ja keittiö	30 henkilöä	ma-su klo 8-23	145/15h
Asukastila Kilpakuja, Länsimäki, ylläpitää talotoimikunta	Sali 60 henkilöä + keittiö	60 henkilöä	ma-su klo 9-21	
KORSO				
Asukastila, Korsontie 2 auki 2/2019, vakituiset vuorot 8/2019 alkaen, haku 4/2019	Monitoimitila 35m2 (kokousvarustelu)	20 henkilöä	ma-su klo 9-21	
	Monitoimitila (kokousvarustelu + keittiö)	120 henkilöä	ma-su klo 9-21	
	Neuvottelutila 1 25m2 (kokousvarustelu ja kahvin keittomahdollisuus)	10 henkilöä	ma-su klo 9-21	
	Neuvottelutila 2 25m2 (kokousvarustelu)	10 henkilöä	ma-su klo 9-21	
	Toimistohuone (12m2)	4-6 henkilöä	ma-su klo 9-21	
	Monitoimitila ja keittiö (kokousvarustelu)	6 henkilöä	ma-su klo 9-21	



11 §

Vastaus Tarja Eklundin ja 25 muun valtuutetun aloitteeseen vanhusasiamies Vantaalle

VD/5010/00.02.00.03/2018

JN/IL/SP/MT/NJ

Tarja Eklund sekä 25 muun valtuutettua jättivät seuraavan valtuuston työjärjestyksen mukaisen valtuustoaloitteen:

”Ikääntyneiden ihmisten määrä kasvaa nopeasti myös Vantaalla. Ikäihmisten perusoikeuksia ja yhdenvertaista kohtelua on kunnioitettava. Vanhusten laitoshoidon huono tila on puheenaiheena mediassa lähes päivittäin ja kotihoidon tilanne on yhtä huonolla tolalla. Hoitavia käsiä on suosituksista riippumatta liian vähän. Vanhuspalvelulain mukaan ikääntyneitä itseään on kuultava päätöksenteossa niissä asioissa, jotka koskevat heitä.

Tätä tarvetta varten kuntaan on perustettu vanhusneuvosto. Vanhusneuvostolla on hyvin tärkeä rooli vanhusten asioiden hoidossa vaikuttajana ja hallinnon yhteistyökumppanina. Se keskittyy edistämään koko ikäihmisten ryhmää koskevia asioita vaikuttamalla niihin suunnittelu- ja valmisteluvaiheessa ja antamalla lausuntoja.

Vanhusneuvosto ei kuitenkaan sellaisenaan sovellu yksittäisten vanhusten palveluissa ilmenevien ongelmien selvittämiseen.

Ongelmat voivat liittyä muun muassa ostopalveluiden käyttöön. Vanhusasiamies ottaa vastaan ikäihmisten palautteita, käsittelee niitä, kuuntelee kuntalaisten huolia ja tarvittaessa sovittelee ja järjestää neuvotteluja ratkaisun löytymiseksi mahdollisissa ongelmatilanteissa.

Hän auttaa ikäihmisiä, ohjaa heitä palvelujen äärelle ja opastaa oikeudellisissa asioissa. Häntä tarvitaan ikääntyneiden ihmisten ja vanhusten oikeuksien puolustajana tai puolestapuhujana, kun ikääntynyt ei enää itse siihen kykene. Esimerkiksi muistisairaana vanhuksen mahdollisuudet palvelun laadun tarkkailuun tai siihen puuttumiseen ovat hyvin heikot. Näin palvelujen laatu voi jäädä aivan riittämättömäksi. Vanhusasiamiestoiminta ei korvaa potilasasiamiehen tai sosiaaliasiamiesten tehtäviä. Hän tekee yhteistyötä ikäihmisiä koskevissa asioissa asiantuntijoiden ja kolmannen sektorin järjestöjen ja vapaaehtoisten sekä palveluntuottajien kanssa.

Me allekirjoittaneet valtuutetut esitämme, että Vantaan kaupunki selvittää kaikki mahdollisuudet perustaa vanhusasiamiehen vakanssi mahdollisimman pian ja turvata sen ja vanhusneuvoston riittävä rahoitus”.

Kaupunginvaltuusto 28.5.2018 § 14

Päätös:

Päätettiin ottaa asia käsiteltäväksi ja lähettää valtuustoaloite kaupunginhallitukselle valmisteltavaksi.

Asukaspalvelujen toimiala on valmistellut aloitteeseen seuraavan vastauksen.

Sosiaaliasiamiehen ja potilasasiamiehen lakisääteinen tehtävä on Vantaalla yhdistetty ja sijoitettu nykyisessä organisaatorakenteessa asukaspalvelujen toimialalle kuntalaispalvelujen tulosalueelle. Riippumaton sosiaali- ja potilasasiamies edistää sosiaali- ja terveystoimen asiakkaiden oikeusturvaa muun muassa neuvomalla asiakkaan hoitoon tai kohteluun liittyvissä ongelmissa. Asiamies toimii myös tarvittaessa välittäjänä asiakkaan ja viranhaltijoiden välillä. Hänen tehtävänä on raportoida asiakkaan



aseman ja oikeuksien kehittymisestä vuosittain kaupunginhallitukselle ja edistää asiakkaiden ja potilaiden oikeuksien toteutumista sosiaali- ja terveydenhuollossa.

Vanhusväestön osuus Vantaan sosiaali- ja potilasasiamiehen saamissa yhteydenotoissa on ikärakenteen muutoksen myötä kasvussa. Kuitenkin vain osa ikääntyneiden yhteydenotoista koskee vanhustenhuoltoa. Asiamiehen arvion mukaan varsinkin tehostettuihin palveluihin liittyviä ongelmia jää myös pimentoon, sillä näiden asiakkaat eivät välttämättä kykene ottamaan asiamieheen yhteyttä. Vantaan sosiaali- ja potilasasiamiehen mukaan vanhusasiamies ei voisi ottaa hoitaakseen sosiaali- ja potilasasiamiehen lakisääteisiä tehtäviä eikä erillisen vanhusasiamiehen perustaminen näin ollen merkittävästi vähentäisi sosiaali- ja potilasasiamiehen työmäärää. Vanhusasiamies pikemminkin laajentaisi palvelutoimintaa alueille, jotka eivät kuulu sosiaali- ja potilasasiamiehen tehtäväkuvaan. Kuudesta suurimmasta kaupungista vain Tampereella on erillinen vanhusasiamies.

Vanhuspalvelulain (980/2012) 12 §:n mukaan kunnan on järjestettävä ikääntyneen väestön hyvinvointia, terveyttä, toimintakykyä ja itsenäistä suoriutumista tukevia neuvontapalveluja. Ohjausta on annettava esimerkiksi sosiaalihuollosta ja muusta sosiaaliturvasta sekä kunnassa tarjolla olevista palveluista. Neuvontapalveluihin sisältyy myös ikääntyneen väestön terveyden ja toimintakyvyn heikkenemisestä aiheutuvien sosiaalisten ja terveydellisten ongelmien tunnistaminen ja niihin liittyvä varhainen tuki. Vantaalla ikääntyneiden henkilöiden palveluihin ohjaamista toteutetaan useiden eri palvelujen yhteydessä. Ensinnäkin Vantaan vanhus- ja vammaispalveluissa toimii ikääntyneiden asiakasohjaus, johon on perustettu matalan kynnyksen neuvontapuhelin. Lisäksi on aloitettu työntekijöiden jalkautuminen Vantaa-infoihin sekä käynnistetty verkostoyhteistyö sellaisten toimijoiden kanssa, jotka kohtaavat yksinäisiä ja haurastuvia ikääntyneitä. Vanhuspalvelulain mukaiset viranomaisten ja kuntalaisten ilmoitukset ikääntyneen palvelutarpeesta tehdään tällä hetkellä ikääntyvien asiakasohjaukseen. Lisäksi Vantaan kaupungin seniorineuvonta tarjoaa tietoa järjestöjen, yritysten ja kaupungin tarjoamista ikääntyneiden hyvinvointia edistävästä toiminnoista ja palveluista. Seniorineuvonnan työ hyvinvoinnin tukemiseksi kohdistuu sairauden tai vanhenemisen haurastuttamille kuntalaisille, kuten muistisairaille ja omaishoidon perheille. Tietoa kunnan ja valtion palveluista annetaan myös Vantaa-infon palvelupisteissä, joissa on saatavilla eri viranomaisten lomakkeita ja joihin voi jättää hakemuksia edelleen toimitettaviksi. Vantaa-infoissa toimivassa Seniorin tietokulmassa asiakkaille annetaan päivittäin tietoa ikäihmisten palveluista sekä alkuvaiheen neuvontaa palvelujen hakemisesta. Nämä palvelut vastaavat omalta osaltaan aloitteessa mainittuihin tarpeisiin ja kattavat kuvailtua vanhusasiamiehen tehtäväkenttää.

Aloitteessa esitetään myös, että vanhusasiamies ottaisi vastaan kuntalaisten palautteita ja käsitelisi niitä. Vanhus- ja vammaispalveluiden mukaan palveluiden laatua Vantaalla valvotaan säännöllisten valvontakäyntien ohella asiakkaiden, omaisten ja työntekijöiden palautteiden avulla. Palautetta kerätään sosiaali- ja terveystoimen sähköisen palautejärjestelmän lisäksi asiakkaille ja omaisille järjestettävissä tilaisuuksissa. Jokainen ikääntyneiden palveluita koskeva poikkeama ja palaute käsitellään yksiköissä. Toimintaa kehitetään jatkuvasti Vantaan asukkaiden ja palveluiden piirissä jo olevien asiakkaiden tarpeiden mukaisesti saadun palautteen pohjalta ja erilaisia ryhmiä osallistamalla. Palveluita koskevien palautteiden vastaanotto ja käsittely kuuluvatkin pääsääntöisesti toiminnasta vastaavien työtehtäviin. Mikäli vanhusasiamiehen tehtäviin kuuluisi palautteiden vastaanottaminen, hän ei palvelutuotannon ulkopuolisena tahona välttämättä pystyisi varmistamaan palautteiden johdosta tehtävien toimenpiteiden toteutumista tai palautteisiin vastaamista.

Vantaan hyvinvointiohjelma 2018-2022 sisältää ikääntyneen väestön hyvinvointisuunnitelman, jolla pyritään ikäihmisten hyvinvoinnin kokonaisvaltaiseen edistämiseen. Osa suunnitelmaan kirjatuista toimenpiteistä parantaa erityisesti vaikeimmassa asemassa olevien tilannetta ja vähentää siten tarvetta



erilliseen vanhusasiamiehen tehtävään. Esimerkiksi Yksinäiset vanhukset Vantaalla -hankkeessa selvitetään etsivän vanhustyön mahdollisuutta. Etsivän vanhustyön tarkoituksena on löytää palveluiden ulkopuolelle ja koteihinsa eristäytyneet ikääntyneet sekä ohjata heitä oikeisiin palveluihin tai muun mielekkään toiminnan pariin, jotta heidän toimintakykynsä säilyisi mahdollisimman hyvänä ja he voisivat elää arvokasta elämää.

Vantaan kaupungissa toimii vanhusneuvosto, joka on lakisääteinen ikääntyneen väestön osallistumis- ja vaikuttamismahdollisuuksien varmistamiseksi asetettu toimielin. Vanhusneuvoston sekä vammaisneuvoston toiminta on siirretty vuonna 2018 kokonaisuudessaan sosiaali- ja terveystoimen vanhus- ja vammaispalveluista asukaspalvelujen kuntalaispalveluihin. Vanhus- ja vammaisneuvostoille resursoidaan paraikaa yhteinen kokoaikainen sihteeri-koordinaattori, jonka tehtävät liittyvät neuvostojen kokousten valmisteluun ja käsiteltyjen asioiden täytäntöönpanoon, neuvostojen antamien lausuntojen koordinointiin sekä verkostotyöhön. Aiemmin sihteerityö hoidettiin Vantaan kaupungin vanhus- ja vammaispalveluissa muun virkatyön ohessa. Myös tämän sihteerikoordinaattorin toiminta voi osaltaan vastata aloitteessa mainittuihin tarpeisiin ja tehtäviin.

Kunnallisesta vanhusasiamiehestä ei säädetä laissa. Sellaisen perustamiselle ei ole lainsäädännöllistä estettä, mutta vanhusasiamies ei olisi sosiaali- ja potilasasiamieheen rinnastuva riippumaton elin. Vanhusasiamiehen toiminnalta myös puuttuisi lain asettamat kehykset.

Maakunta- ja sosiaali- ja terveydenhuollon kokonaisuudistuksen valmistelu on parhaillaan eduskunnan käsittelyssä ja uudistusten on tarkoitus astua voimaan vuonna 2021. Mikäli sosiaali- ja terveydenhuollon kokonaisuudistus toteutuu hallituksen esittämällä tavalla, kunnan vastuulle jää ehkäisevä hyvinvointityö. Suuren uudistuksen täytäntöönpanon varmistuminen ja ennaltaehkäisevän hyvinvointityön sisällön määrittely vaikuttavat Vantaan kaupungin henkilöstösuunnitteluun. Koska vanhusasiamies toimisi sosiaali- ja potilasasiamiehen tavoin sosiaali- ja terveydenhuollon välimaastossa, on tarkoituksenmukaista arvioida vanhusasiamiehen tehtävän tarvetta vasta, kun on tiedossa, millaisina kaavaillut hallinnolliset uudistukset toteutuvat. Mikäli Vantaalle halutaan vanhusasiamies, asia tulee tuoda mukaan talousarviovalmisteluun.

Kaupunginhallitus 17.12.2018 § 22

Asukaspalvelujen apulaiskaupunginjohtajan esitys:

Päätetään

- a) antaa Tarja Eklundille ja 25:lle muulle aloitteen allekirjoittaneelle valtuutetulle asukaspalvelujen esityksen mukainen kaupunginhallitus vastaus
- b) esittää kaupunginvaltuustolle merkittäväksi kaupunginhallituksen vastaus tiedoksi.

Päätös:

Hyväksyttiin esitys.

Kaupunginvaltuusto 28.1.2019 § 11

Kaupunginhallituksen esitys:

Päätetään merkitä kaupunginhallituksen vastaus tiedoksi.

Päätös:

Hyväksyttiin esitys.



Lisäksi merkittiin, että sosiaalidemokraattinen valtuustoryhmä jätti asiaan seuraavan pöytäkirjalausuman, johon vihreä valtuustoryhmä, keskustan valtuustoryhmä, Vantaan Siniset valtuustoryhmä, kristillisdemokraattinen valtuustoryhmä, vasemmistoliiton valtuustoryhmä, ruotsalaisen kansanpuolueen valtuustoryhmä ja perussuomalaisen valtuustoryhmä yhtyivät:

”Mahdollisuus vanhusasiamiehen tehtävän perustamiseen, resurssitarpeet sekä toimenkuva selvitetään osana vuoden 2020 budjetin laadintaa.”

Lisäksi merkittiin, että kokoomuksen valtuustoryhmä jätti asiaan seuraavan pöytäkirjalausuman:

”Kokoomuksen valtuustoryhmä katsoo, että erillisen uuden vanhusasiamiehen sijaan lisämäärärahoilla tulisi vahvistaa nykyisiä ikäihmisten palveluita.”

Liite:

- Tarja Eklundin ja 25 muun valtuutetun aloite Vanhusasiamies Vantaalle

Muutoksenhakuohje: 2.1. Valituskielto

Lisätiedot:

asukaspalvelujen apulaiskaupunginjohtaja Jaakko Niinistö, kuntalaispalvelujen suunnittelija Sanna Parrukoski, puh. 040 543 7460; etunimi.sukunimi(at)vantaa.fi

28.5 VALTUUSTOALOITE Vanhusasiamies Vantaalle

Ikääntyneiden ihmisten määrä kasvaa nopeasti myös Vantaalla. Ikäihmisten perusoikeuksia ja yhdenvertaista kohtelua on kunnioitettava. Vanhusten laitoshoidon huono tila on puheenaiheena mediassa lähes päivittäin ja kotihoidon tilanne on yhtä huonolla tolalla. Hoitavia käsiä on suosituksista riippumatta liian vähän..

Vanhuspalvelulain mukaan ikääntyneitä itseään on kuultava päätöksenteossa niissä asioissa, jotka koskevat heitä.

Tätä tarvetta varten kuntaan on perustettu vanhusneuvosto.

Vanhusneuvostolla on hyvin tärkeä rooli vanhusten asioiden hoidossa vaikuttajana ja hallinnon yhteistyökumppanina. Se keskittyy edistämään koko ikäihmisten ryhmää koskevia asioita vaikuttamalla niihin suunnittelu- ja valmisteluvaiheessa ja antamalla lausuntoja.

Vanhusneuvosto ei kuitenkaan sellaisenaan sovellu yksittäisten vanhusten palveluissa ilmenevien ongelmien selvittämiseen.

Ongelmat voivat liittyä muun muassa ostopalveluiden käyttöön.

Vanhusasiamies ottaa vastaan ikäihmisten palautteita, käsittelee niitä, kuuntelee kuntalaisten huolia ja tarvittaessa sovittelee ja järjestää neuvotteluja ratkaisun löytymiseksi mahdollisissa ongelmatilanteissa.

Hän auttaa ikäihmisiä, ohjaa heitä palvelujen äärelle ja opastaa oikeudellisissa asioissa.

Häntä tarvitaan ikääntyneiden ihmisten ja vanhusten oikeuksien puolustajana tai puolestapuhujana, kun ikääntynyt ei enää itse siihen kykene. Esimerkiksi muistisairaana vanhuksen mahdollisuudet palvelun laadun tarkkailuun tai siihen puuttumiseen ovat hyvin heikot. Näin palvelujen laatu voi jäädä aivan riittämättömäksi.

Vanhusasiamiestoiminta ei korvaa potilasasiamiehen tai sosiaaliasiamiesten tehtäviä. Hän tekee yhteistyötä ikäihmisiä koskevissa asioissa asiantuntijoiden ja kolmannen sektorin järjestöjen ja vapaaehtoisten sekä palveluntuottajien kanssa.

Me allekirjoittaneet valtuutetut esitämme, että Vantaan kaupunki selvittää kaikki mahdollisuudet perustaa vanhusasiamiehen vakanssi mahdollisimman pian ja turvata sen ja vanhusneuvoston riittävä rahoitus.

Tarja Eklund

Tarja Eklund
kaupunginvaltuutettu.

Kati Tyyppö
KATI TYYPÖ

Minna Atiye
Minna Atiye

Tiina Tuomela

Tiina Tuomela

Svetla Sitrennoinen-Hiusku

Svetla Sitrennoinen-Hiusku

Leena Lehtinen

Leena Lehtinen

Minna Koskela
Minna Koskela

Minna Rönkä

Minna Rönkä

Vauva Norrene
Vauva Norrene

Minna Kussela

Minna Kussela

Sigrid Kauppinen

~~_____~~

Sari Laitinen

SARI LAITINEN

~~_____~~ MIKA NUSSA

~~_____~~ KIRSI MÄKILÄ

Mika Nuussa Niilo Kalle

~~_____~~ ^{EX. KAY} LINDÉLL

~~_____~~ JUHA MALMI

~~_____~~ PETER WIMMER

~~_____~~ PAPA VITA

Matti Raja-Mo Matti Raja-Mo

Jari Anttonen Ija Anttonen-Salo

Jari Anttonen JARI ANTONEN

Jussi Saramo JUSSI SARAMO

~~_____~~ Niina Silta

~~_____~~ Antero Eerola

~~_____~~ Sari Saarelma



12 § **Asemakaavamuutos 002263 sekä tonttijako ja tonttijaon muutos, 61 Tikkurila / Veturipolku**

VD/9466/10.02.04.01/2014

HP/TLA/RIK/NIS/MKU/AV

Purettavan kerrostalon ja päiväkodin paikalle kaavoitetaan tontit kuudelle asuinkerrostalolle ja uudelle päiväkodille. Kuusikerroksisten asuintalojen rakennusoikeus on 12 000 kerrosneliömetriä ja päiväkodin 2 000 kerrosneliömetriä. Osa Esikkopuistosta muuttuu päiväkodin käyttöön, Y-korttelialueeksi. Ratarampin pysäköinti alueelle mahdollistetaan pysäköintitalo ja sen katutasoon huoltoasema.

Asemakaavamuutos koskee kortteleita 61211, 61220 ja 61224 sekä katu- ja virkistysaluetta kaupunginosassa 61, Tikkurila.

Muutos koskee kumoutuvassa asemakaavassa kortteleita 61220 ja 61224 sekä katu- ja virkistysaluetta kaupunginosassa 61, Tikkurila.

Tonttijako ja tonttijaon muutos koskee osaa korttelista 61211 ja korttelia 61220 kaupunginosassa 61, Tikkurila.

Alue sijaitsee Tikkurilan keskustan pohjoispuolella, oikeus- ja poliisitalon naapurissa. Siihen sisältyy Esikkopuisto ja sen pohjoispuoliset korttelit. Alue jää Lummetien ja Vaihdepolun väliin, ja sitä rajaa idässä Veturikuja ja Rataraitti ja lännessä Esikkopolku. Alueeseen kuuluu myös Ratarampin ja Valkoisenlähteentien kainalossa sijaitseva pysäköintialue.

Kaavan hakija

VAV asunnot Oy ja Vantaan kaupunki.

Maanomistus

Kaavoitettava alue on Vantaan kaupungin ja VAV asunnot Oy:n omistama.

Kaavan valmisteluun osallistuneet

Kaupungin omien asiantuntijoiden lisäksi kaavaehdotuksen valmisteluun ovat osallistuneet P&R Arkkitehdit Oy VAV asunnot Oy:n palkkaamana ja Arkworks Arkkitehdit Oy Rakennusliike Reponen Oy:n palkkaamana konsulttina.

Kaavatyö on tehty kaupungin työnä.

Yleiskaava

Kaavamuutoksen alue on kaupunginvaltuustossa 17.12.2007 hyväksytyssä oikeusvaikutteisessa yleiskaavassa keskustatoimintojen aluetta (C). Kielotielle ja Valkoisenlähteentielle on osoitettu ohjeellinen joukkoliikenteen runko-yhteys.

Asemakaavan muutos

Vanha asuinkerrostalo osoitteessa Esikkotie 5 ja viereinen Veturipolun päiväkotitalo puretaan. Niiden tilalle kaavaillaan kuutta kuusikerroksista asuintaloa. Puolet rakennuksista tulee Vantaan vuokra-asuntoyhtiön, VAV:n, omistukseen ja toinen puoli varataan vapaarahoitteisille puukerrostaloille. VAV:n kohde on autoton ja sen vieraspaikat sijoittuvat Ratarampin pysäköintialueelle. Puukerrostalojen autopaikat



sijoittuvat rakennusten ensimmäiseen kerrokseen ja niiden välissä oleviin pysäköintihalleihin. Asuinkerrostalojen (AK) korttelialueen rakennusoikeus on 12 000 kerrosneliometriä ja tehokkuus $e=1,46$.

Purettavan päiväkodin korvaa uusi, kaksikerroksinen, 2 000 kerrosneliömetrin kokoinen yksikkö. Rakennus sijoittuu Veturipolun eteläpuolelle, Esikkopuistoa vasten. Veturipolun katualue siirtyy nykyisestä sijainnistaan pohjoisemmaksi ja Esikkopuistosta nipistetään osa päiväkotia ja sen pihaa varten.

Alueen koillisnurkkaan, Ratarampin kainaloon mahdollistetaan kaavalla rakennettavaksi nelikerroksinen pysäköintitalo ja katutasoon huoltoasema. Kaavan pinta-ala on 2,3 ha, kokonaisrakennusoikeus 14 000 kerrosneliometriä ja tehokkuusluku $e=0,6$.

Osallistuminen ja vuorovaikutusmenettely

MRL 63 §:n mukainen osallistumis- ja arviointisuunnitelma on tehty 12.1.2017.

MRL 62 §:n mukaisesti kaavan vireille tulosta on ilmoitettu Vantaan kaupungin verkkosivuilla, Vantaan asukaslehdessä/ Vantaan Sanomissa ja osallisille on varattu mahdollisuus lausua mielipiteensä asiasta. Mielipiteitä saatiin 12 kpl. Niissä pidettiin pistetaloratkaisua parempana vaihtoehtona kuin lamellitaloja. Rakentamista pidettiin liian tiiviinä ja korkeana. Esikkopuistossa sijaitseva leikkipuisto tuli mielipiteiden mukaan säilyttää tai korvata uudella.

Kaupungin maapoliittiset linjaukset

Asemakaavatyö noudattaa kaupungin maapoliittisia linjauksia (KV 18.6.2018).

Kaavatyö kohdistuu osittain Vantaan kaupungin omistamalle maalle ja tuottaa uutta asuntokerrosalaa (12 000 k-m², n. 250 asuntoa).

Sopimus

Asemakaavan muutokseen liittyy toteuttamissopimus.

Hakijalta on saatu sitoumus maan ostosta kaavan voimaantumisen jälkeen.

Muutostalokustannuksista maksaa puolet toinen hakija eli VAV Asunnot Oy ja kaupunginhallitukselle tullaan esittämään vahvistettavaksi maksuluokka 3 (josta puolet on 5 000 €), lisättyä tonttijaon laadinnan aiheuttamalla lisämaksulla (1 000 €), yhteensä 6 000 €.

Kaupunkisuunnittelulautakunta 1.10.2018 § 8

Kaupunkisuunnittelujohtajan esitys:

Päätetään esittää kaupunginhallitukselle, että

- a) asetetaan nähtäville 30 päiväksi MRA 27 §:n mukaisesti 1.10.2018 päivätty asemakaavamuutosehdotus 002263 sekä tonttijakoehdotus ja tonttijaon muutosehdotus, 61 Tikkurila / Veturipolku
- b) oikeutetaan kaupunkisuunnittelu pyytämään tarvittavat lausunnot,
- c) vahvistetaan maksuluokka 3 ja todetaan, että hakija VAV Asunnot Oy maksaa puolet muutostalokustannuksista (5 000 €), lisättyä tonttijaon laadinnan aiheuttamalla lisämaksulla (1 000 €), yhteensä 6 000 €.

Käsittely:

Merkittiin, että kaupunkisuunnittelulautakunnan jäsen Hanna Valtanen poistui yhteisöjääviyden vuoksi kokoushuoneesta tämän asian käsittelyn ja päätöksenteon ajaksi.

Päätös:

Hyväksyttiin esitys.



Kaupunginhallitus 8.10.2018 § 21

Maankäytön, rakentamisen ja ympäristön toimialan apulaiskaupunginjohtajan esitys:

Päätetään

- a) asettaa nähtäville 30 päiväksi MRA 27 §:n mukaisesti 1.10.2018 päivätty asemakaavamuutosehdotus 002263 sekä tonttijakoehdotus ja tonttijaon muutosehdotus, 61 Tikkurila / Veturipolku,
- b) oikeuttaa kaupunkisuunnittelu pyytämään tarvittavat lausunnot, ja
- c) vahvistaa maksuluokaksi 3 ja todeta, että hakija VAV Asunnot Oy maksaa puolet muutuskustannuksista (5 000 €), lisättyä tonttijaon laadinnan aiheuttamalla lisämaksulla (1 000 €), yhteensä 6 000 €.

Käsittely:

Merkittiin, että kaupunginhallituksen II varapuheenjohtaja Timo Juurikkala poistui yhteisöjäviiden vuoksi kokoushuoneesta tämän asian käsittelyn ja päätöksenteon ajaksi.

Päätös:

Hyväksyttiin esitys.

Nähtävilläolo

Asemakaavamuutosehdotus ja tonttijakoehdotus sekä tonttijaon muutosehdotus on ollut MRA 27 §:n nojalla nähtävillä 17.10-15.11.2018. Tänä aikana ei jätetty yhtään muistutusta.

Kaavalausunnot

Kaupunginhallitus päätti 8.10.2018 oikeuttaa kaupunkisuunnittelun pyytämään tarvittavat lausunnot. Lausuntoja pyydettiin kaksi ja saatiin yksi. Vantaan Energian lausunnossa ei ollut huomautettavaa kaavaehdotukseen.

Tehdyt tarkistukset

Kaavamääräyksiin on tehty nähtävilläolon jälkeen tarkistuksia. Päiväkotitontin reunaan osoitettu tukimuuri-karttamerkintä on korjattu aita-merkinnäksi, mikä se merkintöjen selityksessä olikin. Autopaikkojen korttelialueelle osoitetun pysäköintitalon katutasoon sallittiin alun perin huoltoaseman rakentaminen. Huoltoaseman sijaan sinne sallitaan nyt sähköautojen latauspiste tarvittavine muuntamoineen. Tarkistuksesta on kuultu MRA 32 §:n mukaisesti erikseen niitä osallisia (maanomistajaa), joita muutos koskee.

Tarkistukset eivät ole olennaisia, joten uusi nähtäville pano ei ole tarpeen.

Kaupunkisuunnittelulautakunta 10.12.2018 § 24

Kaupunkisuunnittelujohtajan esitys:

Päätetään esittää kaupunginhallitukselle, että

- a) tehdään esitetyt tarkistukset,
- b) saatetaan kaupunginvaltuuston hyväksyttäväksi 10.12.2018 päivätty asemakaavamuutosehdotus 002263 sekä tonttijakoehdotus ja tonttijaon muutosehdotus, 61. Tikkurila / Veturipolku.

**Käsittely:**

Merkittiin, että kaupunkisuunnittelulautakunnan jäsen Hanna Valtanen poistui yhteisöjääviyden vuoksi kokoushuoneesta tämän asian käsittelyn ja päätöksenteon ajaksi.

Päätös:

Hyväksyttiin esitys.

Kaupunginhallitus 7.1.2019 § 18**Maankäytön, rakentamisen ja ympäristön toimialan apulaiskaupunginjohtajan esitys:**

Päätetään

- a) tehdä esitetyt tarkistukset, ja
- b) saattaa kaupunginvaltuuston hyväksyttäväksi 10.12.2018 päivätty asemakaavamuutosehdotus 002263 sekä tonttijakoehdotus ja tonttijaon muutosehdotus, 61. Tikkurila / Veturipolku.

Käsittely:

Merkittiin, että kaupunginhallituksen II varapuheenjohtaja Timo Juurikkala poistui yhteisöjääviyden vuoksi kokoushuoneesta tämän asian käsittelyn ja päätöksenteon ajaksi.

Päätös:

Hyväksyttiin esitys.

Kaupunginvaltuusto 28.1.2019 § 12**Kaupunginhallituksen esitys:**

Päätetään hyväksyä 10.12.2018 päivätty asemakaavamuutosehdotus 002263 sekä tonttijakoehdotus ja tonttijaon muutosehdotus, 61. Tikkurila / Veturipolku.

Päätös:

Hyväksyttiin esitys.

Liite:

- Asemakaavamuutoksen selostus 10.12.2018

Muutoksenhakuohje: 1. Valitusosoitus

Lisätiedot:

aluearkkitehti Ritva Kotilainen, p. 050 3104 267, etunimi.sukunimi[at]vantaa.fi

asemakaavasuunnittelija Seppo Niva, p. 050 3029 298, etunimi.sukunimi[at]vantaa.fi



Vantaa
Tikkurila

002263 VETURIPOLKU

TIKKURILA



MAANKÄYTÖN, RAKENTAMISEN JA YMPÄRISTÖN TOIMIALA / KAUPUNKISUUNNITTELU

Asemakaavamuutoksen selostus, joka koskee 10.12.2018 päivättyä asemakaavakarttaa nro 002263. Kaavoitus on tullut vireille 12.1.2017.

PERUS- JA TUNNISTETIEDOT

Asemakaavan muutos:

korttelit 61220, 61224 ja osa kortteliä 61211 sekä katu- ja virkistysalueet kaupunginosassa 61, Tikkurila (kumoutuvan asemakaavan korttelit 61220 ja 61224 sekä katu- ja virkistysaluetta kaupunginosassa 61, Tikkurila).

Tonttijako ja tonttijaon muutos:

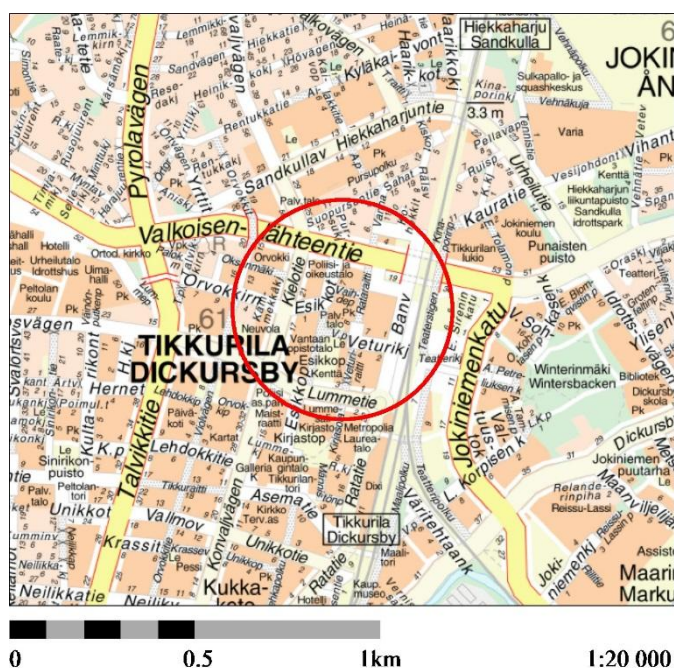
Osa kortteliä 61211 ja kortteli 61220 kaupunginosassa 61, Tikkurila.

Purettavan kerrostalon ja päiväkodin paikalle kaavoitetaan tontit kuudelle asuinkerrostalolle ja uudelle päiväkodille. Kuusikerroksisten asuintalojen rakennusoikeus on 12 000 kerrosneliometriä ja päiväkodin 2 000 kerrosneliometriä. Osa Esikkopuistosta muuttuu päiväkodin käyttöön, Y-korttelialueeksi. Ratarampin pysäköinti alueelle mahdollistetaan pysäköintitalo ja sen katutasoon huoltoasema.

Kaavaan liittyä toteuttamissopimus.

Kaavan laatija: Ritva Kotilainen, asemakaavasuunnittelija, Vantaan kaupunki; sukunimi.etu-nimi@vantaa.fi, puh. 050 310 4267.

KAAVA-ALUEEN SIJAINTI



Alue sijaitsee Tikkurilan keskustan pohjoispuolella, Oikeus- ja poliisitalon naapurissa. Siihen sisältyy Esikkopuisto ja sen pohjoispuoliset korttelit.

Kaava-alue jää Lummetien ja Vaihdepolun väliin ja sitä rajaa idässä Veturikuja ja Rataraitti ja lännessä Esikkopolku. Kaavamuutokseen kuuluu myös Ratarampin ja Valkoisenslähteentien kinalossa sijaitseva pysäköintialue.

Tikkurilan matkakeskukseen on muutosalueelta noin puoli kilometriä.

KAAVAPROSESSIN VAIHEET

- VAV asunnot Oy:n jättämä kaavamuutoshakemus on kirjattu saapuneeksi 31.10.2014. Kaavamuutoksen numeroksi tuli työohjelmassa numero 002263.
- Kaavoitus tuli vireille 12.1.2017.
- Mielenpitoa pyydettiin 28.2.2017 mennessä (MRL 62 §) ja niitä saatiin 12 kappaletta.

- Hankkeeseen liittyen on ollut kaksi asukastilaisuutta, toinen tammikuussa 2017 ja toinen tammikuussa 2018.
- Kaupunkisuunnittelulautakunta 1.10.2018
- Kaupunginhallitus 8.10.2018
- Nähtävilläaolo 17.10.–15.11.2018. Yhtään muistutusta ei saatu.
- Lausunnoilla 30.11.2018 saakka. Lausuntoja pyydettiin 2 kpl ja saatiin 1.

SISÄLLYSLUETTELO

1. Tiivistelmä.....	3
2. Lähtökohdat.....	4
2.1 Selvitys suunnittelualan oloista.....	4
2.2 Suunnittelutilanne.....	10
3. Asemakaavan suunnittelun vaiheet.....	13
3.1 Suunnittelun käynnistäminen, sitä koskevat päätökset ja vireilletulo.....	13
3.2 Osallistuminen ja yhteistyö.....	13
3.4 Asemakaavan tavoitteet.....	14
3.5 Asemakaavaratkaisun vaihtoehdot.....	15
4. Asemakaavan kuvaus.....	18
4.1 Kaavan rakenne.....	18
4.2 Ympäristön laatua koskevien tavoitteiden toteutuminen.....	19
4.3 Aluevaraukset.....	19
4.4 Kaavan vaikutukset.....	20
4.5 Ympäristön häiriötekijät.....	23
4. Asemakaavan toteutus.....	23
5. Kaavatyöhön osallistuneet.....	24
6. Asemakaavan seurantalomake.....	26
7. Asemakaavakartta ja -määräykset.....	28
8. Muu suunnitelma-aineisto.....	33

LUETTELO MUISTA KAAVAA KOSKEVISTA ASIAKIRJOISTA, TAUSTASELVITYKSISTÄ JA LÄHDEMATERIAALISTA

- Vantaan moderni rakennuskulttuuri 1930 — 1979, Amanda Eskola, Inventointi-raportti. Vantaan kaupunki 2002, C15:2002, VMK 12, KSY 9/2002.
- Veturin päiväkotitarveselvitys
- Kuvaus Esikkotie 5:n rakennuksesta, Opettajien entinen asuntola vuodelta 1965.

1. TIIVISTELMÄ

Esikkopuiston pohjoispuolinen asuinkerrostalo ja vanha päiväkoti puretaan. Niiden tilalle kaavailaan kuutta kuusikerroksista asuintaloa. Puolet rakennuksista tulee Vantaan vuokra-asuntoyhtiön, VAV:n, omistukseen ja toinen puoli varataan vapaarahoitteisille puukerrostaloille. VAV:n kohde on autoton ja sen vieraspaikat sijoittuvat Ratarampin pysäköintialueelle. Puukerrostalojen autopaikat sijoittuvat rakennusten ensimmäiseen kerrokseen ja niiden välissä oleviin pysäköintihalleihin. Asuinkerrostalojen (AK) korttelialueen rakennusoikeus on 12 000 kerrosneliometriä ja tehokkuus $e=1,46$.

Purettavan päiväkodin korvaa uusi, kaksikerroksinen, 2 000 kerrosneliömetrin kokoinen yksikkö. Rakennus sijoittuu Veturipolun eteläpuolelle, Esikkopuistoa vasten. Veturipolun katualue siirtyy nykyisestä sijainnistaan pohjoisemmaksi ja Esikkopuistosta nipistetään osa päiväkotiä ja sen pihaa varten.

Alueen koillisnurkkaan, Ratarampin kinaloon mahdollistetaan kaavalla rakennettavaksi nelikerroksinen pysäköintitalo ja katutasoon huoltoasema. Kaavan pinta-ala on 2,3 ha, kokonaisrakennusoikeus 14 000 kerrosneliometriä ja tehokkuusluku $e=0,6$.

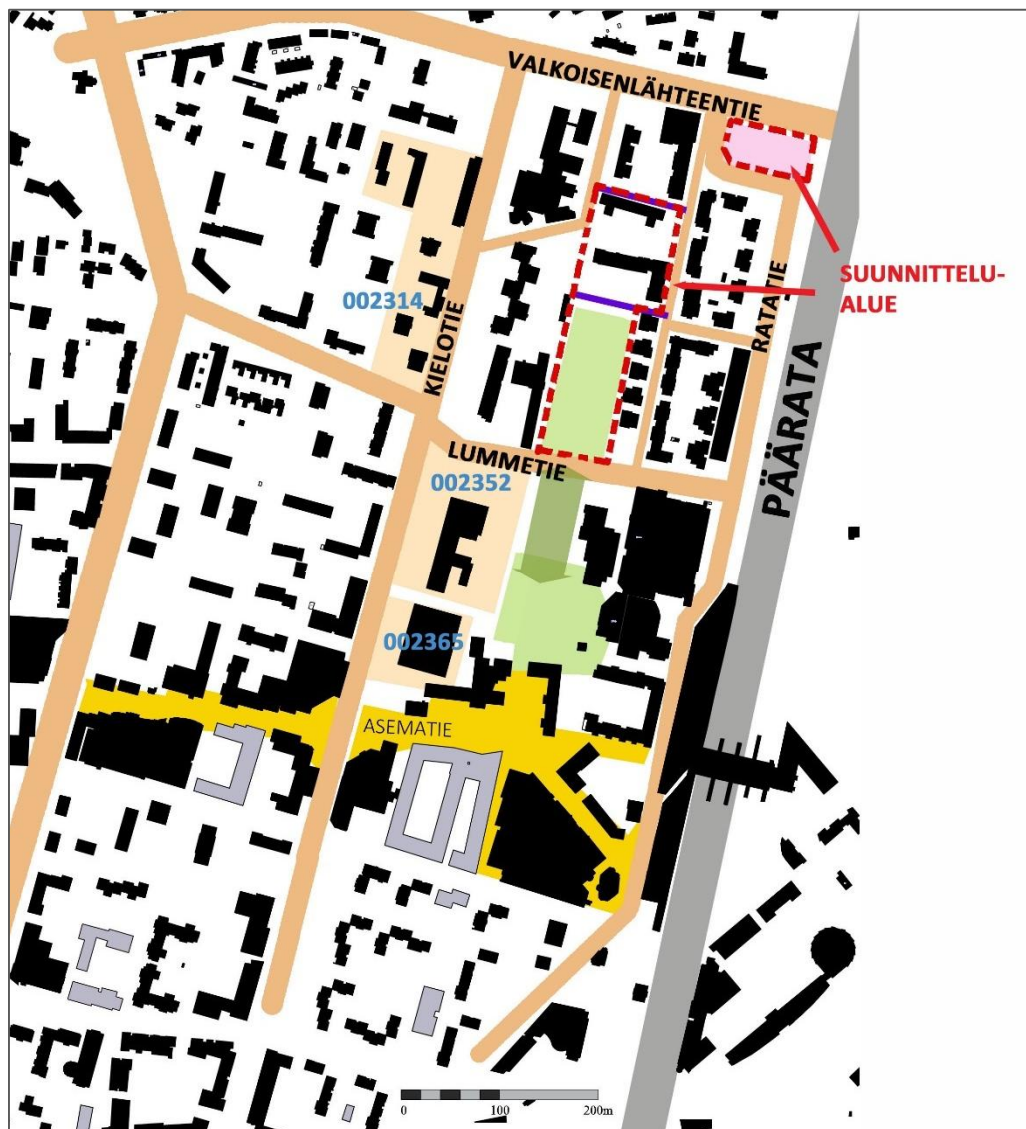


Havainnekuva kaava-alueesta, Arkkitehtitsto Kouvo & Partanen.

2. LÄHTÖKOHDAT

2.1 SELVITYS SUUNNITTELUALUEEN OLOISTA

2.1.1 Alueen yleiskuvaus



Tikkurilan sijainti Helsingin pohjoispuolella pääradan ja Kehä III:n varrella sekä Helsinki-Vantaan lentoaseman läheisyydessä tarjoaa monipuoliset ja nopeat yhteydet pääkaupunkiseudulle, muualle Suomeen ja ulkomaille.

Tikkurila on ollut kunnan hallinnollinen keskus vuodesta 1946, jolloin entinen maalaiskunnan keskus Malmi liitettiin Helsinkiin. Tikkurilan hallinnollinen asema näkyy keskustan ilmeessä: kaupunginosassa on kaupungin ja valtion sekä Vantaan seurakuntayhtymän virastoja ja muita toimitiloja. Tiedekeskus Heureka, Keravanjoki, Silkkitehdas, Vernissatehdas, Tikkurilan vanha asema, 1950-luvun rakennusperintö ja Tikkuraitti kaupallisine palveluineen luovat alueelle vahvaa identiteettiä.

2.1.2 Luonnon ympäristö

Maisemakuva ja -rakenne

Alue sijoittuu Keravanjoen ja Kylmäojan laakson savitasangolle. Vuonna 1870-1871 mitatussa Seenaatin kartassa näkyy, että alue on ollut osin peltoa ja osin niittyä. Alue on kuulunut Suuren rantatien vaikutuspiiriin. Tikkurilan ydinkeskustassa alkuperäistä luonnonmaisemaa ei ole enää juuri havaittavissa.

Vesistöt ja vesitalous

Kaavamuutosalue on nykyään osaltaan rakennettua ja osaltaan luonnontilaista pintaa. Alueen hulevedet johtuvat hulevesiviemäriin, jotka purkavat vedet Tikkurilan keskustan läpi Keravanjokeen.

Maaperä

Suunnittelualueen maaperä on savea. Savikerroksen paksuus on noin 4-5 metriä. Saven alla maapohja koostuu hiekka- ja moreenikerroksista kovan pohjan ollessa noin 10 metrin syvyydellä maanpinnasta. Rakennukset kaavamuutosalueella perustetaan paaluilla kovaan pohjaan.

Topografia

Alue on melko tasainen.

2.1.3 Rakennettu ympäristö

Väestön rakenne ja kehitys kaupunginosassa

Tikkurilassa asui vuoden 2018 alussa 6 074 henkeä. Alueen väkiluku pysyi tasaisena koko 2000-luvun alun, mutta on kasvanut vuodesta 2014 noin 1 000:lla asukkaalla. Uusia asuntoja on rakenteilla suuri määrä, joten kaupunginosan väkiluku nousee myös lähivuosina. Ennusteen mukaan väkiluku hipoo 9 000:a vuonna 2027. Koko Tikkurilan suuralueen asukasluku oli noin 43 000 henkeä (1.1.2018), ja sen arvioidaan kasvavan 49 000:een seuraavan 10 vuoden aikana. Tikkurilassa on vähän lapsia ja nuoria, yli 65-vuotiaiden osuus on vastaavasti suuri.

Asuminen

Kaava-alueella sijaitsee 1965 valmistunut, Vantaan kaupungin omistama asuinkerrostalo. Rakennus on alun perin ollut Keskuspuiston koulun opettajien asuinkerrostalo.

Osoitteessa Veturikuja 8 sijaitsee VAV:n omistuksessa oleva 35:n asukkaan palvelutalo sekä päiväkotia. Rakennukset ovat valmistuneet vuonna 1990.

Sosiaalinen ympäristö

Tikkurilan palvelualueen väestön sosiaalisen rakenteen piirteisiin kuuluu mm. aikuisvaltaisuus, yksin eläminen, lapsettomat avopariperheet ja työttömyys. Tikkurilan väestö on enimmäkseen muualta muuttanutta, mikä vaikuttaa hyvinvoinnin taustatekijöihin kuten juurtumiseen, ihmissuhteisiin ja yhteisöllisyyteen.

Palvelut ja työpaikat

Tikkurilan kaupunginosa on Vantaan toiseksi suurin työpaikkakeskittymä lentokentän jälkeen. Lähes 92 prosenttia 6 300 työpaikasta on palvelujen parissa. Kaupunki ja valtio ovat merkittäviä työnantajina.

Tikkurilan keskustassa on monipuolisesti julkisia palveluja: terveyskeskus, kaupungintalo, kaupungin ja valtion paikallishallinnon virastoja, posti, pääkirjasto näyttelytiloihin, Laurean ammattikorkeakoulu sekä seurakuntayhtymän virastot. Kaupalliset palvelut ovat keskittyneet Kauppakeskus Tikkuriin ja Dixiin sekä Asematien ja Tikkuraitin varren liiketiloihin. Keskustan alueella on myös runsaasti ravintoloita.

Yhdyskuntarakenne

Suunnittelualue sijaitsee Tikkurilan keskustan pohjoisosassa, Oikeus- ja poliisitalon naapurissa. Se jää julkisten rakennusten (Kielotien puoli) ja radan varren asuinkerrostalokortteleiden väliin ja sijoittuu leveämpien katujen rajaaman eräänlaisen suorkorttelin keskelle. Alue on eteläosaltaan Esikkopuistoa, jonka Lummetien puoleisessa osassa on hiekkapäälysteinen urheilukenttä. Puistossa sijaitsee myös leikkialue.

Kaava-alueen eteläpuolella on Tikkurilan keskusta palveluineen. Lummetien toisella puolella on kirjasto ja uusi Kirjastopuisto, jota on esitetty Tikkurilan keskustan kaavarungossa jatkettavaksi pohjoiseen Lummetielle saakka.

Tuleva rakentaminen on Tikkurilan keskustan tiivistämistä ja täydennysrakentamista. Joukkoliikenneyhteydet ovat erinomaiset, sillä Tikkurilan matkakeskus on alle puolen kilometrin päässä. Uutta pikaraitiotietä suunnitellaan kulkeväksi mahdollisesti Kielotien ja Valkoisenlähteentien kautta.

Kaupunkikuva

Tikkurilan keskusta on ollut väljästi ja matalasti rakennettua. Viimeisten vuosien aikana sinne on kuitenkin alkanut nousta korkeampaa, pääosin kahdeksankerroksista rakentamista.

Kaupunkikuvassa on löydettävissä vielä rippeitä 1950-luvun tunnelmasta sekä 1970-, ja 80-luvun ihanteisiin perustuvasta autokaupungista. Kaupungintalo ja Tikkurilan vanha asema ovat tärkeitä identiteettitekijöitä. Tikkurilan 1980-luvun rakentaminen toi keskustaan isoja kaupallisia yksiköitä, kuten Tikkurin ja Prismen sekä nykyisen Laurean ammattikorkeakoulun.

Suorkorttelin Kielotien puoleisessa osassa rakentaminen on jyvää 1980-luvun tyyliin. Pohjoisimpana rivissä on Oikeus- ja poliisitalo. Viisikerroksinen rakennus on päällystetty komeasti tummansinisellä ja valkoisella keraamisella laatalla ja vaalealla luonnonkivellä. Sen eteläpuolinen rakennus on lähes linnamainen korkeimmillaan kahdeksankerroksinen asuinkerrostalo. Julkisivut ovat punatiilellä päällystettyä betonia, joka vuorottelee valkoisen betonipinnan ja tumman pellityksen kanssa.

Rivin eteläisin rakennus on kevyempi, puhdaslinjainen 1960-luvun koulurakennus, jossa korkea saliosa yhdistää yksi- ja kaksikerroksista siipeä koulupihan ympärille.

Veturiraitin ja Veturikujan varren kolme–neljäkerroksiset asuintalot ovat 1980– ja 90-luvuilta, paikallamuurattua, vaaleaa tiiltä. Ratatien puolella korkeus nousee kuuteen ja seitsemään kerrokseen.

Rakennettu kulttuuriympäristö

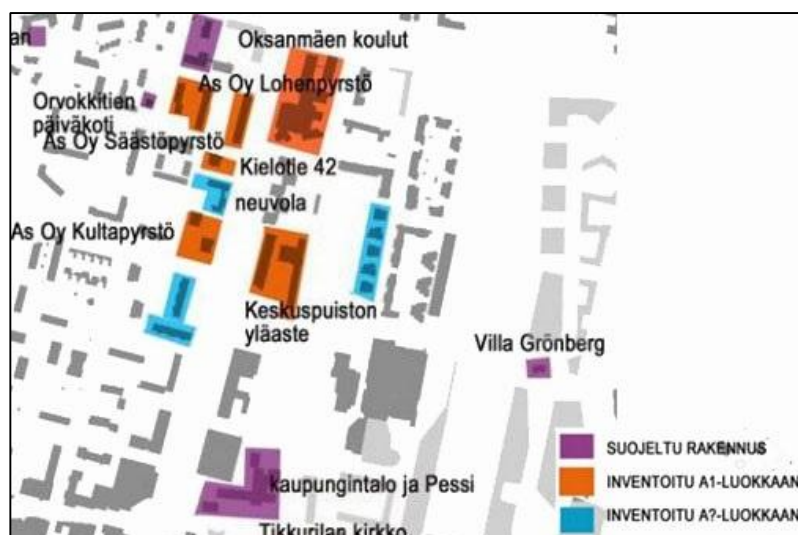
Vanhin osa Tikkurilan keskustan rakennuskannan historiallisista kerrostumista on hävinnyt vanhaa rautatieasemaa ja vernissatehdasta lukuun ottamatta. Kielotien länsipuolella on säilynyt 1950-luvun asuinkerrostalorakentamista ja alueelle on tekeillä suojelukaava.

Valkoisenlähteentien pohjoispuolella sijaitsee vanha omakotialue, jossa vanhimmat rakennukset ovat 1930-luvulta.

Vantaan opistotalo (Lummetie 5) valmistui 1965 Keskuspuiston kansalaiskouluksi, eräänlaiseksi ammattikouluksi ja se on ennen Vantaan aikuisopistoa ollut Keskuspuiston yläasteena. Vantaan

moderni rakennuskulttuuri 1930 — 1979 -inventointiraportissa arkkitehti Veikko Nortomaan suunnittelema rakennus on luokiteltu kulttuurihistoriallisesti merkittäväksi.

Kaava-alueella sijaitseva, purettavaksi kaavailtu asuinrakennus on alun perin rakennettu kansalaiskoulun opettajien asuinrakennukseksi. Se on myös Nortomaan suunnittelema ja kuului ammattikoulurakennuksen kanssa samaan suunnittelukokonaisuuteen. Myöhemmän rakentamisen takia visuaalinen yhteys asuinrakennuksen ja koulun välillä on kuitenkin menetetty¹ Opettajien entistä asuintaloa ei kaupunginmuseolla ole nähty välttämättömäksi suojella (Vuojolainen).



Tikkurilan arvoraakennukset, Tikkurilan keskustan kaavarunko 2015.

Virkistys

Alueella on Esikkopuisto, jossa on leikkipuisto ja pieni hiekkapintainen pelikenttä. Kirjastopuistossa Lummetien eteläpuolella on uusi ja suosittu leikkipuisto ja skeittirata. Puolen kilometrin päässä on Tikkurilan urheilupuisto, jossa on mm. uimahalli, urheilutalo keilahalleineen ja biljardisaleineen sekä jäähalli. Hiekkaharjun liikuntapuisto radan itäpuolella, on sekin alle kilometrin päässä.

Liikenne

Alueen pääkatuja ovat Valkoisenlähteentie Tuusulanväylältä radan ali Jokiniemeen ja pohjois–eteläsuuntaiset Kielotie ja Ratatie. Ajo kaava-alueelle tapahtuu pääkaduilta Esikkotien kautta tai Rata-tien suunnasta Veturikujaa tai Rataraittia pitkin.

Esikkotien molemmin puolin on yhdistetyt jalankulun ja pyöräilyn reitit. Kaavamuutosalueen länsilaidalla kulkee Esikkopolun kävely- ja pyöräilyreitti, jota pitkin on yhteys Tikkurilan keskustaan ja pääkaupunkiseudun pyöräreitistöön.

Tikkurilan matkakeskus Dixi on puolen kilometrin päässä muutosalueelta. Lähimmät bussipysäkit ovat Kielotiellä, Ratatiellä ja Lummetiellä, kaava-alueen tuntumassa. Alue on hyvin joukkoliikenteellä saavutettavissa. Lummetiellä kulkee erikoiskuljetusreitti.

Vesihuolto

Kaavamuutosalueella on rakennettu vesihuoltoverkosto.

¹ Riksmann, Elina; Vantaan kouluinventointi, Vantaan kaupunki, Kaupunkisuunnittelu, 2017.

Vedenjakelu

Kaava-alue kuuluu Tikkurilan painepiiriin. Tikkurilan painepiiri saa vetensä Helsingin Pitkääkosken vedenpuhdistuslaitokselta, josta vesi pumpataan Ylästön paineenkorotuspumppaamon kautta Tikkurilaan.

Alueen verkostopainetta ylläpidetään Hiekkaharjun vesitornilla, jonka ylin vedenpinnankorkeus HW = +80.00 m ja alin vedenpinnankorkeus LW = 72.00 m. Vesitornin varastotilavuus on 6700 m³.

Jätevesiviemärointi

Kaava-alueen jätevedet johdetaan Kielotien runkoviemäriin, josta vedet kulkevat Tikkurilan ja Viertolan halki Suutarilan jätevedenpumppaamolle. Suutarilasta jätevedet johtuvat lopulta Viikinmäen jätevedenpuhdistamolle.

Hulevesiviemärointi

Kaava-alueen hulevedet johdetaan hulevesiviemäriin, joka purkaa vedet Tikkurilan keskustan läpi Keravanjokeen.

Kaukolämpö

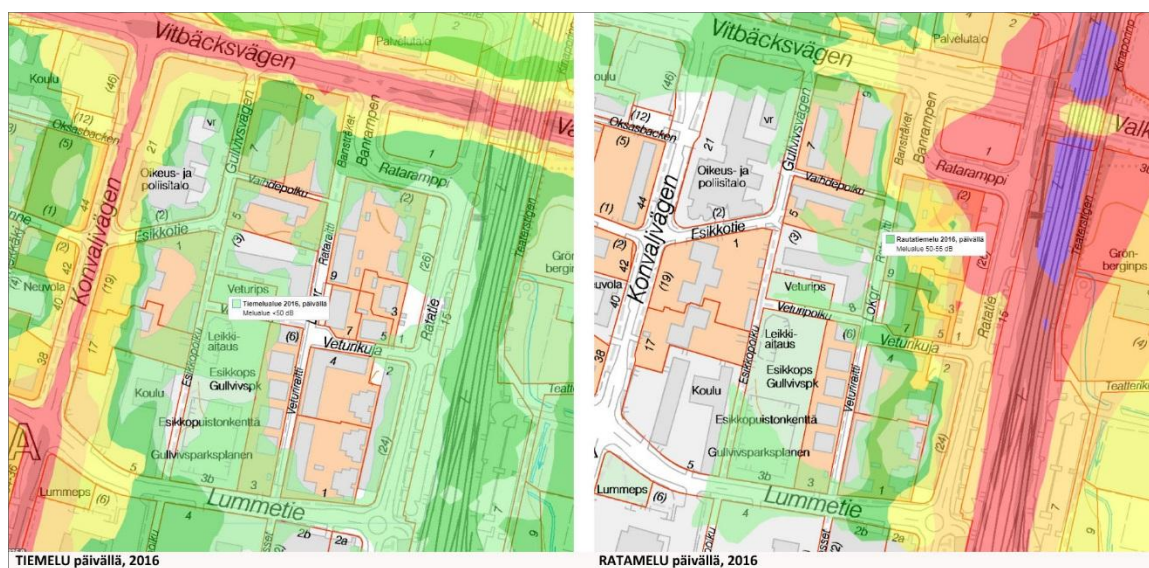
Kaukolämpöverkko ulottuu alueelle. Johdot kulkevat Rataraitin, Esikkotien ja Lummetien katualueilla.

Sähköverkko

Vantaan Energia Sähköverkot Oy tarvitsee suunnittelualueelle kiinteistömuuntamotilan. Tilan toivottu sijainti on Esikkotien ja Esikkopolun kulmauksessa. Mikäli maakaapeleita pitää siirtää, niin siirtokustannuksien osalta toimitaan Vantaan kaupungin ja Vantaan Energia Oy:n 20.7.1993 laaditun yhteistyösopimuksen mukaisesti.

Vantaan Energialle kuuluvia pienjännitemaakaapeleita on Valkoisenlähteentien, Ratarampin, Esikkopolun ja Rataraitin katualueilla. Veturipolun alla olevat kaapelit jouduttaneen siirtämään.

Ympäristöhäiriöt



Vuoden 2016 melukäyrien mukaan sekä tieliikenteen että raideliikenteen melutaso jää päivällä alle 50 dB:n.

Valtioneuvoston päätöksellä melutason ohjearvoista (993/1992) A-painotettu keskiäänitaso L_{Aeq} saa olla asuinhuoneissa päivällä enintään 35 dB ja yöllä 30 dB. Melutaso ei saa ylittää ulkona melun A-painotetun ekvivalenttitason (L_{Aeq}) päiväohjearvoa (klo 7-22) 55 dB.

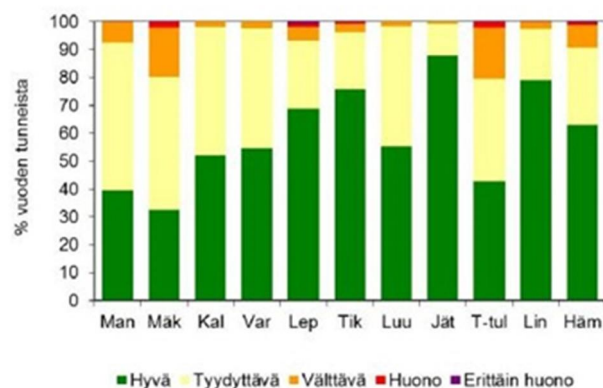
Vantaan kaupungin rakentamishjeen mukaan äänitasoerotus ΔL_A on oltava 30 dB tieliikennemelua vastaan asuintalossa, jonka julkisivuun kohdistuu äänitaso 55–59 dB, ja 35 dB, jos äänitaso on 60–65 dB. Mikäli tieliikenteen melutaso ylittää 65 dB, rakentamishjeessa ei ole annettu erillistä äänitasoerotusvaatimusta.

Alueelle ei kohdistu yli 50 dB:n melua tieliikenteestä eikä raideliikenteestä.

Ilman pienhiukkaspitoisuudet

Tikkurilassa on seurattu ilmanlaatua vuodesta 1996 lähtien. Tikkurilan mittauspiste sijaitsee keskustan eteläpuolella, Tikkurilantien ja Ratatien risteyksen tuntumassa. Ilmanlaatuun vaikuttaa lähi-alueen vilkas liikenne ja katupöly. Mittausasemalla mitataan mm. typen oksidien (NO_x), hengitettävien hiukkasten (PM_{10}), pienhiukkasten ($PM_{2,5}$), haihtuvien orgaanisten yhdisteiden (VOC) pitoisuuksia.

Typen oksideilla (NO_x) tarkoitetaan typpimonoksidia (NO) ja typpidioksidia (NO_2). Pääkaupunkiseudulla niiden suurimmat päästölähteet ovat energiantuotanto ja liikenne, erityisesti raskas liikenne. Tikkurilassa NO_2 -pitoisuus ei ylittänyt vuosiraja-arvoa $40 \mu g/m^3$, tuntiraja-arvoa $200 \mu g/m^3$ eikä vuorokausiohjearvoa $70 \mu g/m^3$. Typpimonoksidin pitoisuudet laskivat voimakkaasti jo 1990-luvulla erityisesti autojen katalysaattoreiden myötä.



Pääkaupunkiseudun ilmanlaatu v. 2015 indeksillä arvioituna. Tikkurilan (Tik) ilmanlaatu on ollut n. 75 % ajasta hyvä.

Hengitettävät hiukkaset (PM_{10}) ovat katujen ja teiden läheisyydessä suurimmaksi osaksi liikenteen nostattamaa katupölyä. Ne voivat aiheuttaa haittaa terveydelle etenkin keväisin. Vuonna 2015 hengitettävien hiukkasten pitoisuuksien vuosikeskiarvot vaihtelivat pääkaupunkiseudun pysyvillä mittausasemilla välillä $12 - 25 \mu g/m^3$. Pienimmät vuosipitoisuudet mitattiin Kallion tausta-asemalla sekä Tikkurilassa. Tikkurilassa WHO:n vuosiohjearvo ($20 \mu g/m^3$) ei ylittynyt, mutta vuorokauden ohjearvotaso ylittyi v. 2015 kuutena päivänä. Suurin osa raja-arvotason ylityksistä ajoittui kevään katupölykauteen.

Pääkaupunkiseudulla ulkoilman pienhiukkaset ($PM_{2,5}$) ovat pääasiassa peräisin liikenteen ja puunpolton päästöistä. Lisäksi niitä kulkeutuu pääkaupunkiseudulle maan rajojen ulkopuolelta. Kaukukulkeumat aiheuttavat keskimäärin yli puolet pienhiukkasten pitoisuudesta jopa seudun vilkasliikenteisimmillä alueilla. Vuonna 2015 vuosikeskiarvot vaihtelivat eri mittausasemilla välillä $4,7 - 9,5 \mu g/m^3$. Vuosipitoisuudet olivat selvästi matalammat kuin edellisenä vuonna ja alle EU:n raja-arvon $25 \mu g/m^3$ sekä myös WHO:n ohjearvon $10 \mu g/m^3$. WHO:n vuorokausiohjearvon $25 \mu g/m^3$ ylittäviä päiviä oli Tikkurilassa kolme vuonna 2015.

Haihtuvilla orgaanisilla yhdisteillä tarkoitetaan suurta määrää orgaanisia hiiliyhdisteitä, jotka esiintyvät pääosin kaasumaisessa muodossa. VOC-yhdisteitä ovat mm. monet hiilivedyt, alkoholit, ketonit, aldehydit, esterit ja eetterit. VOC-yhdisteet ovat peräisin liikenteestä, teollisuudesta, pientalojen lämmityksestä sekä kasvillisuudesta. Syöpävaaraa aiheuttavan bentseenin pitoisuudet ovat

koholla vilkasliikenteisissä paikoissa ja paikoin myös asuinalueilla, joilla on runsaasti talokohtaista puulämmitystä. Tikkurilassa mitattiin bentseenin pitoisuuksia passiivikeräimen menetelmällä. Bentseenin vuosikeskiarvo oli 0,7 µg/m³, ja siten selvästi bentseenin vuosipitoisuudelle annetun raja-arvon 5 µg/m³ alapuolella.¹

Pienhiukkasten ja typpioksidin kulkeutumista sisäilmaan estetään käyttämällä koneellista tuloilmanottoa ja ottopaikkana kattotasoa ja suuntausta puhtaammalta alueelta sekä F7-luokan tai tehokkaampia F9-luokan suodattimia.

Pilaantunut maaperä

Alueella ei ole saastunutta maaperää. Alue on ollut Tikkurilan Iyijä käsittelylaitosten vaikutusten alaisena, mutta mahdollinen pilaantunut maaperä on kunnostettu.

2.1.4 Maanomistus

Voimassa olevan asemakaavan mukaisen YS-alueen (tontti 92-61-220-2) osoitteessa Veturikuja 8 omistaa VAV Asunnot Oy. AK-korttelialueen (tontti 92-61-220-1) osoitteessa Esikkotie 5 sekä katu- ja puistoalueet omistaa Vantaan kaupunki.

Tunnus	Maanomistaja	Pinta-ala (ha)
92-61-220-2	VAV-Asunnot	0,4
92-421-3-240	Vantaan kaupunki	0,4
92-61-224-2	Vantaan kaupunki	0,3
92-61-9903-7	Vantaan kaupunki	0,1
92-61-9903-3	Vantaan kaupunki	0,9
Yhteensä		2,1

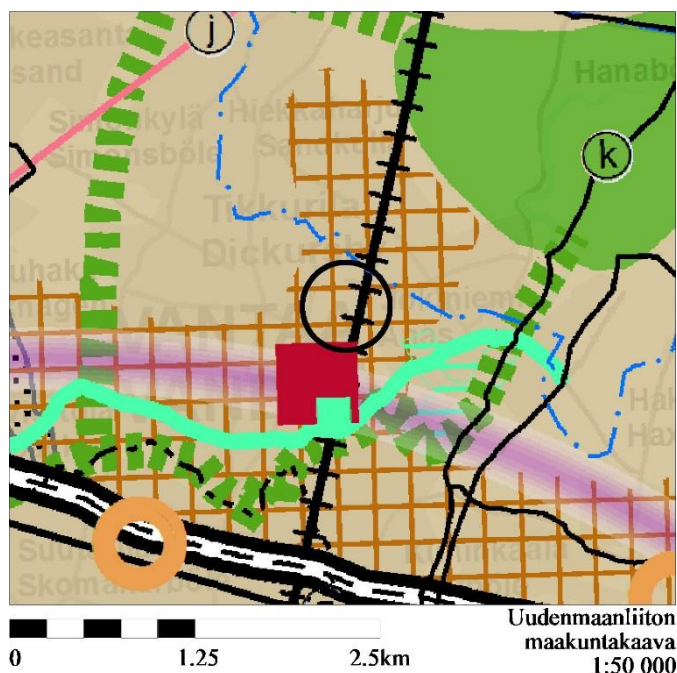
2.2 SUUNNITTELUTILANNE

2.2.1 Kaava-alueita koskevat suunnitelmat, päätökset ja selvitykset

Valtakunnalliset alueidenkäyttötavoitteet

Valtioneuvoston 14.12.2017 päättämien valtakunnallisten alueidenkäyttötavoitteiden (VAT) pyrkimyksenä on vähentää yhdyskuntien ja liikenteen päästöjä, turvata luonnon monimuotoisuutta ja kulttuuriympäristön arvoja sekä parantaa elinkeinojen uudistumismahdollisuuksia. Niillä myös sopeudutaan ilmastonmuutoksen seurauksiin ja sään ääri-ilmiöihin, sekä luodaan edellytykset vähähiiliselle ja resurssitehokkaalle yhdyskuntakehitykselle, joka tukeutuu ensisijaisesti olemassa olevaan rakenteeseen. Hanke on näiden tavoitteiden mukainen. Tavoitteiden toteutuminen on selostettu tarkemmin selostuksen kohdissa 4 ja 5.

Maakuntakaava

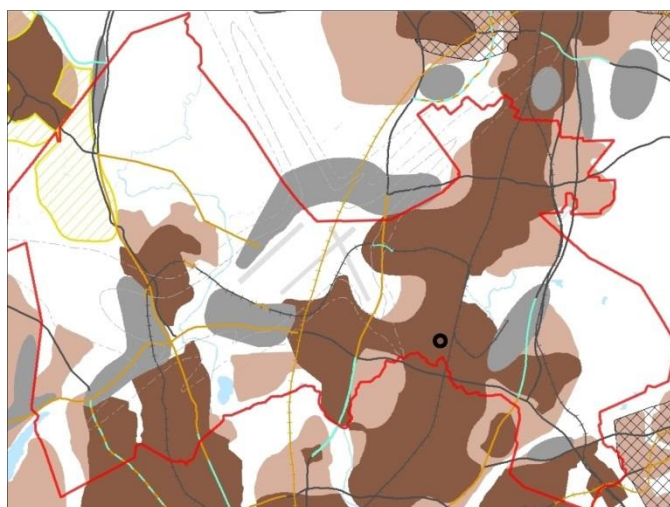


Uudenmaan maakuntakaavassa (8.11.2006) alue on keskustatoimintojen aluetta.

Keravanjoen varressa on viheryhteystarve. Jokivarsi on merkitty kulttuuriympäristön ja maiseman vaalimisen kannalta tärkeäksi kohteeksi.

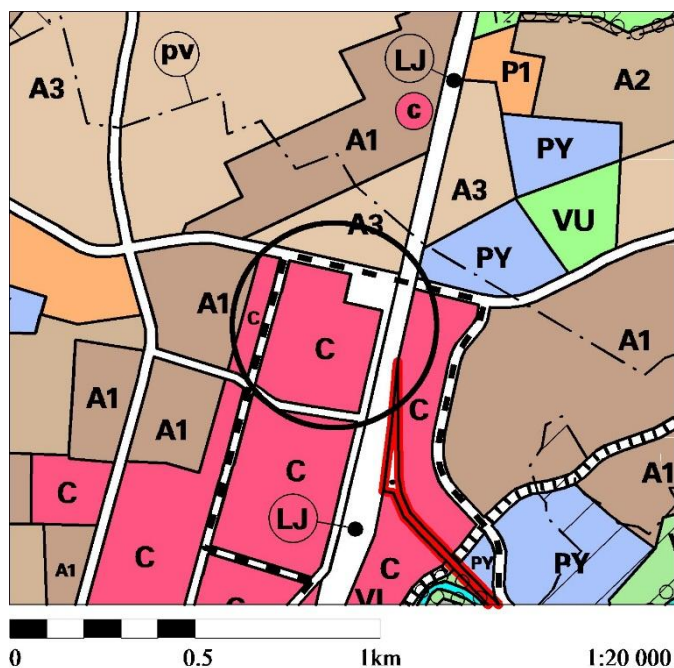
Ympäristöministeriö on 30.10.2014 vahvistanut Uudenmaan toisen vaihemaakuntakaavan, jossa suunnitellualue on tiivistettävää aluetta, ja Tikkurilantielle on osoitettu pääkaupunkiseudun poikittainen joukkoliikenteen yhteys. Kaavahanke on maakuntakaavan mukainen.

Helsingin seudun maankäyttösuunnitelma MASU 2050



MASU 2050 määrittelee seudun tavoitteellista maankäyttöä ja toimii tausta-aineistona Helsingin seudun liikennejärjestelmälle HLJ2015 sekä Helsingin seudun asunstrategialle. MASU 2050 on strateginen suunnitelma, joka osoittaa seudun maankäytön kehittämisen vyöhykkeet. Yhteisesti sovittujen tavoitteiden mukaisesti 80 % uudesta asuntotuotannosta ohjataan seudun ensisijaisesti kehitettävälle vyöhykkeelle (tumman ruskea vyöhyke). Vantaan kaupunginvaltuusto on hyväksynyt suunnitelman 11.5.2015.

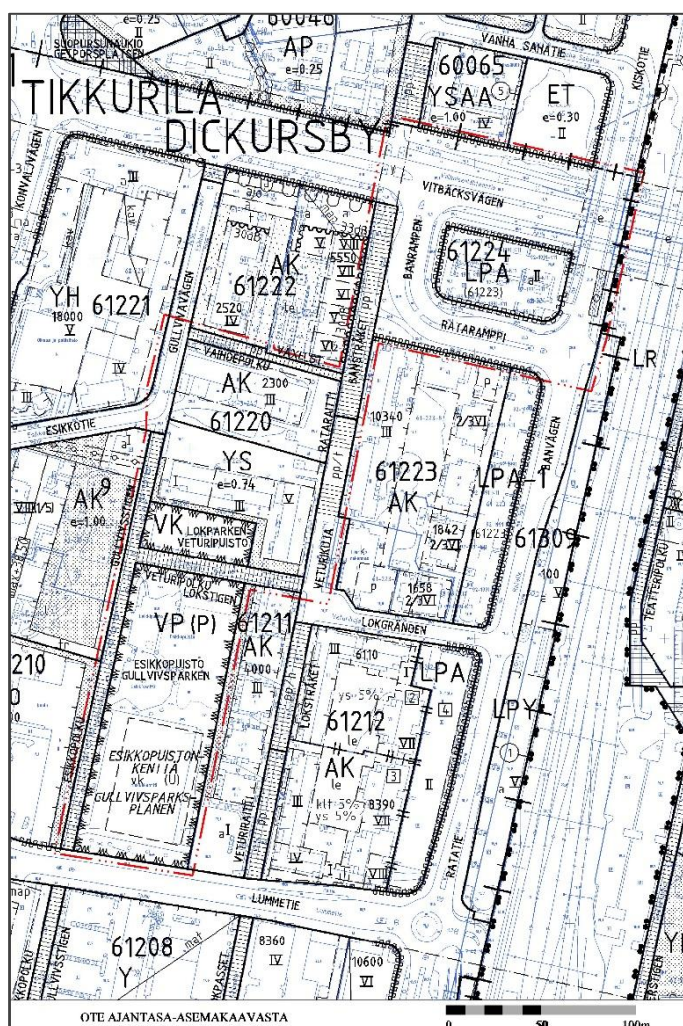
Yleiskaava



Alue on yleiskaavassa keskustatointojen aluetta (C). Kielotielle ja Valkoisenlähteentielle on osoitettu ohjeellinen joukkoliikenteen runko-yhteys.

Kaupunginvaltuuston 17.12.2007 hyväksymä yleiskaava on tullut voimaan 25.2.2009. Kaavahanke on yleiskaavan mukainen.

Asemakaava



Esikkopiistossa on voimassa alueen ensimmäinen asemakaava nro 610300, TIKKURILAN KESKUSTA (SM 17.9.1979). Korttelissa 61220 on voimassa asemakaava nro 610900, TIKKURILAN KESKUSTA B (YM 31.7.1987).

Kortteliin 61224 on tehty kaavamuu-
tos 000830 (Kh 15.1.1990) ja Ratarai-
tin ja Vaihdopolun katualueille kaava-
muutos 001957 (Kv 11.4.2011).

Asemakaavojen mukaan alueelle voi-
daan rakentaa kerrostaloja (AK) sekä
sosiaali- ja terveydenhuoltoa
palvelevia rakennuksia (YS).

LPA-alueelle on mahdollista rakentaa
kaksikerroksinen autopaikkojen kort-
telialue.

Alueella sijaitsee leikkipiisto VK,
piisto VP, katualuetta sekä jalanku-
lulle ja polkupyöräilylle varattuja katu-
osuuksia.

3. ASEMAKAAVAN SUUNNITTELUN VAIHEET

3.1 SUUNNITTELUN KÄYNNISTÄMINEN, SITÄ KOSKEVAT PÄÄTÖKSET JA VIREILLETULO

VAV asunnot Oy:n jättämä kaavamuutoshakemus on kirjattu saapuneeksi 31.10.2014. Kaavamuutos sai työohjelmassa numeron 002263 ja kaavoitus tuli vireille 12.1.2017. Työ on merkitty vuoden 2018 työohjelmaan.

3.2 OSALLISTUMINEN JA YHTEISTYÖ

3.3.1 Osalliset

- alueen maanomistajat
- naapurit (viereisten alueiden omistajat ja vuokralaiset)
- asukkaat, yritykset ja työntekijät, asukas- ym. yhdistykset
- ne, jotka katsovat olevansa osallisia
- kaupungin asiantuntijaviranomaiset: maankäyttötoimi (yrityspalvelut, rakennusvalvonta, ympäristökeskus, tekninen toimiala), Keski-Uudenmaan pelastuslaitos, kaupunginmuseo
- Muut viranomaiset ja yhteisöt: Uudenmaan liitto, HSL, Museovirasto, HSY, Uudenmaan ELY-keskus, Vantaan Energia Oy, Elisa Oyj ja HSL.

3.3.2 Osallistuminen ja vuorovaikutus

Asemakaavamuutoksen alkamisesta on tiedotettu Vantaan kaupungin verkkosivuilla, Vantaan asukaslehdessä/ Vantaan Sanomissa sekä kirjeitse (MRL 62§) maanomistajille, naapureille ja viranomaisille.

Mielipiteet pyydettiin 28.2.2017 mennessä (MRL 62 §) ja niitä saatiin 12 kappaletta. HSL ei nähnyt tarvetta antaa lausuntoa kaavamuutoksesta. HSY:n mukaan kaavoitustyön aikana on selvitettävä vesihuollon lisärakentamisen ja johtosiirtojen tarve ja tarvittaessa laadittava vesihuollon esisuunnitelma ja alustava kustannusarvio. Vantaan Energia haluaa varauksen uudelle muuntamolle.

Yhteenveto yhdeksästä asukasmielipiteestä:

- Pistetaloratkaisu on parempi vaihtoehto.
- Esikkopuistossa sijaitseva leikkipuisto tulee säilyttää tai korvata uudella.
- Liikenne ja levottomuus lisääntyvät
- Liian tiivistä ja korkeaa rakentamista
- Vuokra-asumisen määrä huolettaa

Asukastilaisuudessa 23.1.2017 esitetyt mielipiteet:

- Missä ovat väistötilat erityisasumisen yksikölle?
- Tikkurilan keskustassa on liikaa vuokrataloja, slummimaista rakentamista
- Pitäisi muistaa säilyttää ympäristössä vihreys ja puut
- Kun puita kaadetaan, jokaista puuta kohden pitäisi istuttaa uusi puu
- Leikkipuisto päiväkodin pihan eteläpuolelle.
- Pistetaloratkaisu on parempi, ilmavampi
- Päiväkodin tulisi sijoittua pohjoisnurkkaan Esikkotielle
- Esikkotie 7 mukaan kaavamuutokseen
- Kaikki pysäköinti pysäköintitaloon
- Jos omistusasujien autopaikat ovat pihalla, nöyryyttävää vuokra-asujille
- Liian tiivistä rakentamista, avarat näkymät tulee säilyä.

Asukastilaisuudesta 17.1.2018 esitetyt mielipiteet:

- Asukkaat pitävät nykyisestä veturinpuiston viheralueesta, jääkö jatkossa riittävästi viheraluetta asukkaiden käyttöön?
- Onko tarjolla korvaavia leikkipaikkoja lapsille?
- Onko Tikkurilassa tarpeeksi koulupaikkoja?
- Päiväkodit ovat toivottavia ja niiden rakentaminen sai kiitosta
- Opistotalon kohtalo herätti kysymyksiä ÷ asukkaita informoitiin, että opistotalo säilytetään
- Maauimalaa toivottiin

Ehdotuksen nähtävillesäätäminen ja lausuntojen pyytäminen

Kaupunkisuunnittelulautakunta päätti 1.10.2018 esittää kaupunginhallitukselle (8.10.2018), että kaavaehdotus asetetaan nähtävillesä ja oikeutetaan kaupunkisuunnittelu pyytämään tarvittavat lausunnot.

Nähtävilläoloaikana 17.10.- 15.11.2018 ei saatu yhtään muistutusta. Lausuntoja pyydettiin kahdelta lausunnonantajalta ja saatiin toiselta. Vantaan Energia toisti tarpeensa kiinteistömuuntamosta, jonka tulisi sijaita kaavaehdotuksen mukaisesti rakennukseen integroituna ellei erilliselle betonikoppimuuntamolle löydy paikkaa. Varsinaista huomautettavaa kaavaehdotukseen ei ollut.

Kaavakarttaan ja -määräyksiin on tehty nähtävilläolon jälkeen tarkistuksia. Päiväkotitontin reunan osoitettu tukimuuri-karttamerkintä on korjattu aita-merkinnäksi, mikä se merkintöjen selityksessä olikin. Autopaikkojen korttelialueelle osoitetun pysäköintitalon katutasoon sallittiin alun perin huoltoaseman rakentaminen. Huoltoaseman sijaan sinne sallitaan nyt sähköautojen latauspiste tarvittavine muuntamoineen. Tarkistuksesta on kuultu MRA 32 §:n mukaisesti erikseen niitä osallisia (maanomistajaa), joita muutos koskee.

3.4. ASEMAKAAVAN TAVOITTEET

3.4.1 Lähtökohta-aineiston antamat tavoitteet

Kunnan asettamat tavoitteet

Vantaan valtuustokauden 2018 – 2021 strategia (Kv 11.12.2017):

Kaupunkia tiivistetään lähiluontoa vaalien. Nykyistä kaupunkirakennetta vahvistetaan resurssivii-saasti. Kaupunkikeskusten kehittämismahdollisuudet hyödynnetään rohkeasti ja kaupunkiympäris-töistä ja asunnoista tehdään kansainvälisesti kilpailukykyisiä. Ratkaisuissa ja päätöksenteossa tur-vataan talouden tasapainoa, lisätään kaupungin elinvoimaa ja vetovoimaa, edistetään asukkaiden hyvinvointia, ollaan edelläkävijöitä palvelujen kehittämisessä ja johdetaan uudistuen ja osallis-tuen.

MAL-tavoitteet:

Yhdyskuntarakenteen ja liikennejärjestelmän yhteensovittaminen siten, että luodaan edellytykset tonttitarjonnan ja asuntotuotannon merkittävälle lisäämiselle.

Maapoliittiset linjaukset koskien kaavoitusta, maanhankintaa ja maanluovutusta (Kv 18.6.2018)

- Kaupungin omistaman maan ja asemakaavoitettujen täydennysrakentamisalueiden kaavoitta-minen on etusijalla.
- Asuntotuotantoa varten asemakaavavarantoa lisätään niin, että se vastaa viiden vuoden ra-kentamisen tarvetta.

- Kaavoituksen tavoitteena on laatu, kohtuuhintaisuus, toteuttamiskelpoisuus ja kaupunkirakenteen eheys.
- Korkeaa rakentamista ja täydennysrakentamista edistetään aktiivisesti asemanseuduilla ja keskustoissa, joissa on hyvät palvelut.

Vantaan arkkitehtuuriohjelma 2015 (Kv 11.5.2015):

- Luomme Vantaalle kerroksellisen, tiiviin ja läheisen kaupunkikuvan.
- Kannustamme hyvään ja kohtuuhintaiseen arkkitehtuuriin, kestäväan rakentamiseen sekä uusien energiamuotojen käyttöön.

3.5 ASEMAKAAVARATKAISUN VAIHTOEHDOT

VAV asunnot Oy haki kaavamuutosta omistamalleen päiväkotipalvelutalotontille, kortteliin 61220 ja Veturipuistoon. Tarkoituksena oli rakentaa kaksi asuinkerrostaloa sekä uusi päiväkoti. Nykyiset 1990-luvulla rakennetut rakennukset olivat huonokuntoisia ja palvelutalossa oli ollut mittava vesivahinko. Alueen tontinkäyttösuunnitelmaa tutki P&R Arkkitehdit Oy VAV:n palkkaamana konsulttina.

VAIHTOEHTO A:



Vaihtoehto A: 27.11.2014, P&R Arkkitehdit Oy

Vaihtoehdossa A tontille sijoittui kaksi asuinkerrostaloa sekä iso maanpäällinen pysäköintikenttä. Päiväkoti oli kerrostalojen länsipuolella ja sen piha Esikkopuiston pohjoisosassa.

Vaihtoehto ei kuitenkaan olisi tuottanut riittävän laadukasta ympäristöä Tikkurilan laajenevaan keskustassa, mm. iso maantasoinen pysäköintikenttä ei pidetty kaupungin keskusta-alueelle sopivana rakentamisena.

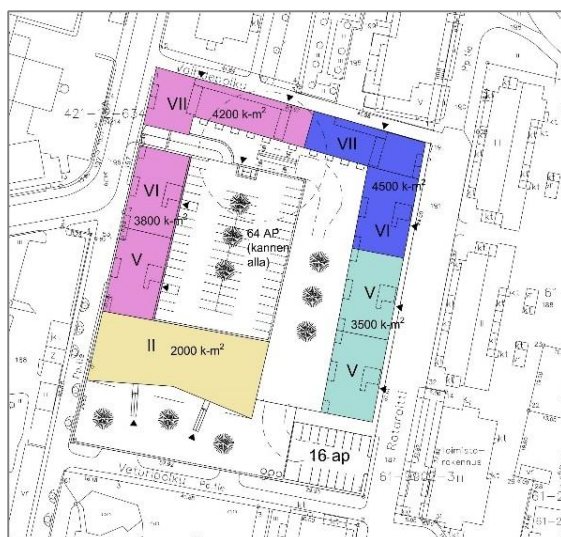
VAIHTOEHTO B:



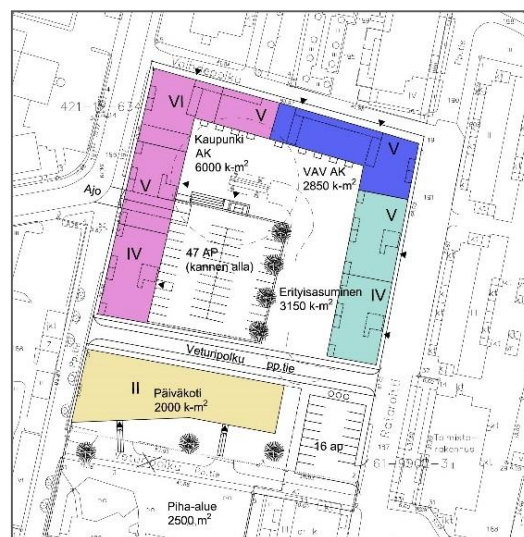
Vaihtoehto B: 17.11.2016, P&R Arkkitehdit Oy

Vaihtoehdossa B sekä VAV:n että Vantaan kaupungin asuntorakentamiseen suunnitelluilla tonteilla oli asumista 8 000 k-m² (yhteensä 16 000 k-m²) sekä kaksikerroksinen päiväkotikiinnitys (2 000 k-m²). Asuinrakentamisen kerroskorkeudet vaihtelivat viiden ja seitsemän kerroksen välillä. Ratkaisussa asuinrakentamistoimialueen tehokkuus ei noussut 2,2:een, kun päiväkotikiinnitys oli sijoitettu kiinni asuinrakennuksiin.

Läntisen korttelinosan asuntojen autopaikat (64kpl) olivat pihakannen alla. Erityisasuminen sekä vuokra-asuinrakentamistoimialue sijaitsivat Rataraitin varrella (itäinen korttelinosassa) ja olivat autopaikattomia. Päiväkotikiinnityksen pysäköintipaikkoja oli 16 kpl, kulku Rataraitilta.



Vaihtoehto B



Vaihtoehto C

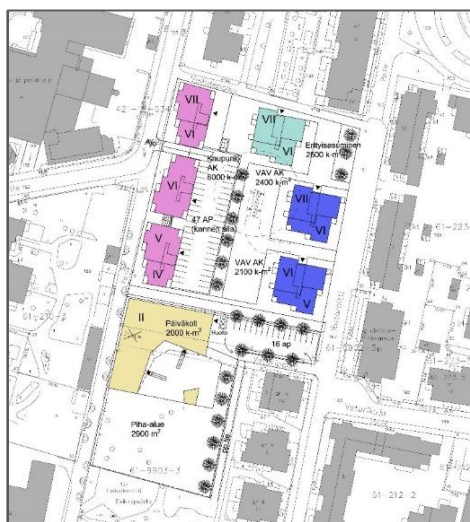
VAIHTOEHTO C:

Vaihtoehto C oli B:n kanssa samankaltainen ratkaisu, mutta vähemmällä rakennusoikeudella. Erityisasuminen ja vuokra-asuminen oli 6 000 k-m² (VAV:n kohteet) ja sama 6 000 k-m²:n asuinrakentamistoimialue olisi ollut Vantaan kaupungin omistamalla tontilla. Korttelitehokkuus olisi tässä tapauksessa

e=1.9. Kerroskorkeudet vaihtelivat neljän ja kuuden kerroksen välillä ja alueen eteläosassa oli erillinen kaksikerroksinen 2 000 k-m²:n päiväkotito.

Kannen alaisia autopaikkoja oli 47 kpl. Rataraitin varrella sijaitsevat asuintalot olivat tässäkin ehdotuksessa autopaikattomia. Suunnitelmassa oli isompi maavaraisen pihan osuus kuin vaihtoehdossa B. Veturipolku oli siirretty nykyiseltä sijainniltaan pohjoisemmaksi ja päiväkotito muodosti pihoinen oman yhtenäisen alueen nykyisen Veturipuiston sekä osittain Esikkopuiston alueella.

VAIHTOEHTO D:



Tammikuussa 2017 tutkittiin vielä vaihtoehtoa D, jossa asuinrakentaminen muodostui kuudesta pistekerrostalosta. Päiväkotito sijoittui Veturipuiston ja Veturipolun alueelle sekä osittain Esikkopuistoon.

3.5.1 Asemakaavaratkaisun valinta ja perusteet

Kaavatyön keskeinen ajatus on lisätä Tikkurilan keskustaan laadukasta asuinrakentamista sekä rakentaa uusi tilava päiväkotito korvaamaan purettava Veturipolun päiväkotito. Nykyiset alueella sijaitsevat rakennukset on todettu huonokuntoisiksi, eikä niiden peruskorjaus ole kannattavaa, joten ne voidaan purkaa.

Kaavatyön alussa alueelle tutkittiin pelkästään Vantaan vuokra-asuntosäätiön uusien asuinrakennusten sekä uuden päiväkodin sijoittamista. Ensimmäisten suunnitelmien mukainen ratkaisu maantasopaikoituksineen ei olisi toteutuessaan ollut Tikkurilan keskusta-alueelle soveltuvaa, tiivistä rakentamista.

Aluerajausta laajennettiin koskemaan myös Esikkopuistoa sekä Ratatien ja Valkoisenlähteentien kulmassa sijaitsevaa LPA-aluetta. Näin mahdollistettiin laajemman kokonaisuuden tarkastelu. Se tuotti tiiviimmän, keskustamaisen kaupunkirakenteen, kun pysäköinti ei enää sijoittunut asuin-kortteleiden pihaan.

Kaavamuutos mahdollistaa nyt kuuden kuusikerroksisen omistus- sekä vuokra-asuinkerrostalon rakentamisen puistoakselin päätteeksi. Suunnitelma tuottaa myös ensimmäisten puukerrostalojen rakentamisalueen Tikkurilan keskustaan. Luonnosvaiheessa asumisen määrää tutkittiin umpikortteli- sekä pistetalomallin mukaisesti ja rakennusoikeutta oli aluksi yhteensä 16 000 k-m². Asukasmielipiteiden ja kaupunkisuunnittelun yhteistyön tuloksena päädyttiin ehdottamaan pistetaloratkaisua ja maltillisempaa tehokkuutta.

Kuuden kuusikerroksisen pistetalon muodostama asuinkortteli on rakenteeltaan pitkänomaisia lamellitaloja kevyempi vaihtoehto. Se ei sulje samalla tavalla naapuritaloista tai raitilta avautuvia näkymiä eikä myöskään varjosta yhtä dramaattisesti. Korttelin pihoista saadaan vehreitä ja viihtyisiä, kun pysäköinti sijoitetaan länsipuolen tontilla rakennusten sisään. Itäisen tontin asunnot ovat autopaikattomia vieras- ja invapaikkoja lukuun ottamatta.

Puuverhoiltu päiväkoti ja sen piha sijoittuvat suurimmaksi osaksi nykyisen Esikkopuiston alueelle ja sitä kautta osaksi laajempaa Tikkurilan keskuspuistoa, jota on tarkoitus jatkaa nykyisestä Kirjastopuistosta pohjoiseen. Päiväkoti muodostaa päätteen kaupungintalolta ja torilta avautuvalle puistoakselille. Esikkopuiston eteläosa suunnitellaan toimivaksi kaupunkipuistoksi luisteluratoineen sekä leikkialueineen.



4. ASEMAKAAVAN KUVAUS

4.1 KAAVAN RAKENNE

Alueella sijaitsee tällä hetkellä Vantaan kaupungin omistama kolmikerroksinen asuinkerrostalo, viisikerroksinen erityisasumisen kerrostalo (VAV Asunnot Oy) sekä yksikerroksinen päiväkoti. Asemakaavalla mahdollistetaan nykyisten rakennusten purkaminen sekä uudisrakentaminen.

Alueelle on mahdollista rakentaa kuusi uutta kerrostaloa sekä purettavaa päiväkotia tilavampi ja korkeampi uusi päiväkoti.

Alueen omistaa VAV-asunnot Oy sekä Vantaan kaupunki.

4.1.1 Mitoitus

Asuinkerrostalojen korttelialue, AK 0,82 hehtaarin alue. Rakennusoikeus on 12 000 k-m². Tehokkuusluku e=1,46. Asuntoja tulee noin 250 kpl arviolta 300 asukkaalle.

- autopaikkoja:
 - o 1 ap/130 asuntok-m² tontilla 3. VAV:n kohdetta varten ei varata asukkaiden autopaikkoja.
 - o 1 ap/ 100 k-m² päiväkotitilat
- pyöräpaikkoja tulee olla 1 kpl/ asuinhuone.

Julkisten rakennusten korttelialueella Y, 0,5 hehtaarin alue, jonka rakennusoikeus on 2 000 k-m² ja tehokkuusluku e=0,39.

LPA, autopaikkojen korttelialue 0,35 ha

Puisto, VP, Esikkopuisto 0,44 ha

4.2 YMPÄRISTÖN LAATUA KOSKEVIEN TAVOITTEIDEN TOTEUTUMINEN

Kaavan mukaiset uudet asuinrakennukset noudattavat ympäröivän kaupunkirakenteen mittakaavaa. Rakennusten arkkitehtuurista on annettu laatua ja julkisivumateriaaleja koskevia määräyksiä. Ekologisuus ja taloudellisuus on otettu huomioon.

4.3 ALUEVARAUKSET

4.3.1 Korttelialueet

AK, asuinkerrostalojen korttelialueet

Vaihdepolun ja Veturipolun välinen alue, kortteli 61220 on asuinkerrostalojen aluetta. Kortteli on jaettu etelä-pohjoissuunnassa kahdeksi erilliseksi tontiksi. Molemmilla tonteilla sijaitsee kolme kuusikerroksista asuinkerrostaloa, joiden kummankin rakennusoikeus on 6 000 kerrosneliometriä eli yhteensä 12 000 kerrosneliometriä. Rakennukset ovat lapekattoisia pistetaloja. Räystäät tulee tehdä avoräystäinä. Julkisivuvärien tulee olla murrettuja ja värikylläisiä. Läntisen tontin julkisivumateriaali on puu, itäisen tontin saa toteuttaa myös muurattuna ja rapattuna. Sandwich-elementtien käyttö sallitaan vain parvekkeiden taustaseinissä ja katutasossa, luonnonkivipintaisena. Tonttien eteläisimpien rakennusten katoille tulee sijoittaa aurinkopaneeleja.

Kivijalkakerrokset tulee tehdä 4 m korkeina. Katualueeseen rajautuvat tilat tulee avata kadun suuntaan ja ne tulee voida tarvittaessa muuttaa liike- ja myymälätilaksi.

Pihat tulee rakentaa korkeatasoisiksi ja käyttää monimuotoista kasvillisuutta. Tontin 3 pysäköinti sijoittuu rakennusten sisään, pistetalojen maantasoon ja niiden väliin sijoittuviin halleihin. Pysäköintiin ajo tapahtuu Esikkotien puolelta.

Tontille 4 ei varata merkittyjä autopaikkoja. Inva-paikat löytyvät tontilta, muut autopaikat sijaitsevat korttelin 61224 LPA-alueella.

Y, Julkisten rakennusten korttelialue

Julkisten rakennusten korttelialue (Y) sijoittuu Veturipolun eteläpuolelle ja sinne varataan tilat päiväkodille, sen pihalle sekä huollolle. Päiväkotirakennus sijoittuu pääosin tontin länsireunaan ja rajautuu osittain Esikkopolkuun.

Päiväkodin rakennusoikeus on 2 000 kerrosneliometriä ja kerroskorkeus kaksi. Leikkipihan itäreunalle on merkitty ohjeellisena istuttava alueenosa. Päiväkodin työntekijöiden sekä saattoliikenteen pysäköintipaikat sijaitsevat päiväkotitontin sekä asuinkerrostalojen tontin välisellä LPA-alueella. Lisäksi neljä kaikkiaan 20 autopaikasta sijoittuu korttelin 61224 LPA-alueelle.

4.3.2 Muut alueet

LPA, autopaikkojen korttelialue

VAV:n asuinkerrostalojen vieraspysäköinti sijoittuu autopaikkojen korttelialueelle (61224), LPA. Ratarampin LPA-alueelle on soitettu mahdollisuus nelikerroksisen pysäköintitalon rakentamiseen. Pysäköintitalon voi lisäksi sijoittaa sähköauton latauspisteen muuntamoineen. Päiväkodin saatto-liikenne sekä päiväkodin pysäköintipaikat sijoittuvat pääosin eteläiselle LPA-alueelle, päiväkotitontin naapuriin.

VP, puisto

Esikkotien puistolle ei ole esitetty erityisiä tarkentavia määräyksiä.

4.4 KAAVAN VAIKUTUKSET

Hankkeen MRA 1 §:n mukaisia vaikutuksia on tarkasteltu kaavaa laadittaessa. Arvioinnissa on myös tarkasteltu valtakunnallisten alueiden käyttötavoitteiden (VAT) toteutumista.

Hanke sijoittuu jo rakennetulle alueelle ja on yhdyskuntarakennetta tiivistävä ja täydentävä. Se sijoittuu hyvien joukkoliikenneyhteyksien varteen. Hanketta voidaan pitää kestävästä kaupunkirakentamisen tavoitteiden mukaisena. Kokonaisratkaisu on taloudellisesti toteutettavissa.

4.4.1 Vaikutukset rakennettuun ympäristöön

Väestön rakenne ja kehitys

Kaavamuutos täydentää Tikkurilan keskustan länsipuolisia kaupunginosia, mikä toteuttaa valtakunnallisten alueidenkäyttötavoitteiden henkeä. Uusia asuntoja tulee arviolta noin 300 uudelle asukkaalle.

Yhdyskuntarakenne



Alue sijoittuu Tikkurilan kaupunginosaan, keskustan välittömään läheisyyteen. Ratkaisu tiivistää Tikkurilan kaupunkirakennetta ja jäsentää puistojen ja kulkuyhteyksien toimivuutta.

Rakentaminen sijoittuu pääradan sekä joukkoliikenteen runkoyhteyden tuntumaan. Juna- ja bussiasema sijoittuvat kävelyetäisyydelle.

Kaupunkikuva

Uudet kerrostalot tiivistävät paikoin vielä matalaa ja hajanaista kaupunkikuvaa. Korttelin rakennukset on mitoitettu alueen mittakaavaan istuviksi. Rakennukset ovat lapekattoisia pistetaloja. Läntisellä tontilla julkisivut on puusta, itäisellä rapattuja tai muurattuja. Väreiltään rakennukset ovat murrettuja ja värikylläisiä. Maantasopysäköintiä ei ole sallittu päiväkodin viereistä LPA-tonttia lukuun ottamatta.



Arkkitehdin näkemys korttelin sisäisestä näkymästä, Arkworks Oy.

Asuminen

Kaava-alueelle tulee kuusi asuinkerrostaloa, päiväkoti sekä pysäköintitalo. Uusia asukkaita alueelle tulee noin 300. Valmistuvat asunnot helpottavat osaltaan pääkaupunkiseudun asuntopulaa. Hanke noudattaa valtakunnallisia alueidenkäyttötavoitteita lisäämällä asuntotuotantoa ja monipuolistamalla asuntokantaa hyvien raideliikenneyhteysien varrella.



Arkkitehtitoimisto Arkworks

Palvelut ja työpaikat

Alueelle tulee Vantaan kaupungin omistama päiväkotikiinteistö ja sen tarjoamat työpaikat. Asukasmäärän kasvu tukee osaltaan Tikkurilan keskustan palveluiden kehittymistä ja monipuolistumista. Asukasluvun kasvu lisää myös päiväkotipaikkojen ja koulupaikkojen tarvetta. Veturipolun päiväkotikiinteistö vastaa valmistuttuaan tarpeeseen, koulupuolella kapasiteetti ei ole vaarassa ylittyä.

Tikkurilan työpaikat ja palvelut ovat hyvien joukkoliikenneyhteyksien tai pyörämatkan päässä, joten hanketta voidaan pitää Valtakunnallisten alueidenkäyttötavoitteiden mukaisena.

Taloudelliset vaikutukset

Alueen sijainti yhdyskuntarakenteessa on erittäin hyvä Tikkurilan keskustan välittömässä läheisyydessä valmiin kunnallistekniikan ja erinomaisten joukkoliikenneyhteyksien varrella. Tämä on kaavatalouden kannalta tärkeää.

Kaava-alueella tehdään maanomistusjärjestelyjä siten, että kaupungin maanomistukseen tulee puolet asuinrakennusoikeudesta eli 6 000 k-m². Tämä vastaa hyvin kaupungin tavoitteeseen kaavoittaa omaa maata. Rakentamisen määrä kaava-alueella kasvaa noin 2,5-kertaiseksi.

Purkukustannuksia koituu sekä kaupungille että VAV Oy:lle nykyisten rakennusten osalta. Kaupungin osuus tästä on noin 200 000 euroa.

Kaupungin omistama asuinkerrostalo on vuodelta 1965 ja päiväkotikiinteistö ja palvelutalo vuodelta 1990. Rakennusten elinkaarta ajatellen kaikki purettavat rakennukset olisivat vielä pitkään käyttökelpoisia, mutta huonon hoidon vuoksi niihin on kerääntynyt korjausvelkaa. Näin ollen purkaminen tulee taloudelliseksi, varsinkin kun rakennusoikeutta kasvatetaan reilusti.

Purkujätteet olisi syytä kierrättää; vanhat tilat voidaan käyttää uudelleen tai murskata ja betonijätteen voi murskata ja käyttää esimerkiksi teiden pohjatyöissä. Uudelleenkäyttötoimintaa on myös Vantaan alueella.

Kaava-alueen korkotaso on tasainen eikä sitä olla muuttamassa, joten maamassoja ei tarvitse kuljetella kovin paljoa. Jonkin verran pintamaata poistettaneen ja rakennusten pohjat täytetään kivi- murskeella. Maa-ainesten kuljetusten minimointi on sekä taloudellista että ekologista.

Nykyinen Veturipolun katualue muuttuu lähinnä pysäköintitontiksi ja tilalle rakennetaan uusi kevyen liikenteen yhteys. Myös Esikkopolulle tehdään todennäköisesti muutoksia. Katualueiden rakentamisen kustannukset maksavat alle 100 000 euroa. Johtosiirtoja ei tarvitse tehdä, koska johdot kulkevat ympäröivillä katualueilla, joiden kautta hoidetaan myös autoliikenne tonteille.

Kerrosalan arvo alueella on melko korkea ja tiiviin rakenteen ansiosta kerrosalaa on runsaasti ja maanmyyntituloja voi arvioida saatavan yli viisi miljoonaa euroa (vuoden 2018 taso). Toinen maanomistaja osallistuu yhdyskuntarakentamisen kustannuksiin maankäyttösopimuksella.

Sosiaalinen ympäristö

Alueelle tulee uusia omistus- ja vuokra-asuntoja. Kerrostaloasuntojen koko vaihtelee, ja alueelta löytyy koti moneen tarpeeseen ja elämänvaiheeseen. Tavoitteena on ehjä sosiaalinen aluekokonaisuus.

Uusi päiväkotikiinteistö tuo helpotusta Tikkurilan alueen tämänhetkiseen päiväkotipaikkatarpeeseen. Hanke on VAT:n mukainen.

Virkistys

Hanke uusine asukkaineen lisää virkistysalueiden ja Tikkurilan keskustan puistojen käyttöä sekä puistojen tarvetta.

Liikenne

Kaava-alue sijaitsee kävelyetäisyydellä Tikkurilan asemakeskuksesta Dixistä sekä Tikkurilan palveluista. Ratkaisu lisää alueen joukkoliikenteen matkustajamääriä ja parantaa joukkoliikennepalvelujen kannattavuutta.

Veturipolun siirtäminen varmistaa päiväkodin huoltoliikenteen sujuvuuden. Pysäköinti tulee ratkaista kaavamuutoksessa ja kaavaan tulee merkitä eri käyttäjien pysäköintipaikat.

Pysäköintiratkaisusta keskusteltiin mm. tulisiko kaupungin kustantaa autopaikkojen rakentaminen kaikille uusille tulevien asuinkerrostalojen käyttäjille sekä asukkaiden lisäksi vierailijoille että työntekijöille. Pysäköintitalon rakentamista nykyiselle LPA -korttelialueelle 61224 voidaan tutkia ja kertoittaa pysäköintitalon mahdollisia tulevia käyttäjiä.

Myytävän asuntotontin autopaikat on soviteltu ehdotuksissa omalle tontilleen osittain rakennusten alle. VAV:n asunnot ovat autopaikattomia.

Vesihuolto

Kaavamuutosalue tukeutuu pääasiassa olemassa olevaan vesihuoltoverkkoon. Uudelle päiväkotirakennukselle tarvitaan kuitenkin uutta vesi- ja viemäriverkostoa noin 80 metrin matkalle ja päiväkodin alta tulee siirtää hulevesiviemäriä noin 85 metrin matkalta.

4.4.2 Vaikutukset luontoon ja luonnonympäristöön

Uudisrakentaminen sijoittuu jo rakennetuille alueille, eikä sillä ole vaikutusta alueen luontoarvoihin. Hanke hyödyntää pitkälti olemassa olevaa yhdyskuntatekniikkaa. Hanke ei vaaranna VAT:n luonnonvaroja koskevia tavoitteita.

Vesistöt ja vesitalous

Kaavamuutosalue on nykyisin osin rakennettua pintaa ja osin kasvillisuuspäällysteistä pintaa. Alueen tiivistyessä rakennetun pinnan osuus kasvaa, jonka seurauksena hulevesien muodostuminen lisääntyy. Kaava-alueella muodostuvia hulevesiä tulee viivyttää tai imeyttää tontilla ennen niiden johtamista hulevesiviemäriin, jotta tontilta pois lähtevät hulevesimäärät eivät kasva nykytilanteeseen verrattuna.

4.4.3 Vaikutukset ilmastonmuutoksen kannalta

Rakentamisen vaikutukset ilmastonmuutokseen ovat vähäiset. Rakentaminen lisää aina kasvihuonekaasupäästöjä, samoin rakennusten käyttö mm. lämmityksen ja liikenteen kautta. Toisaalta nyt rakennettava keskustakortteli tiivistää olemassa olevaa yhdyskuntarakennetta. Se tukeutuu ja tukee laadukkaita joukkoliikennepalveluja ja raideliikennettä.

Puolet uusista asuinkerrostaloista tehdään puurakenteisina ja lisäksi rakennusten katolle tulee aurinkopaneeleja.

4.5 YMPÄRISTÖN HÄIRIÖTEKIJÄT

Tieliikenteen melu ja saastuneet maat on käsitelty kohdassa 5.4.1. Ympäristöhäiriöiden vähentäminen on VAT:n mukaisesti otettu huomioon.

4. ASEMAKAAVAN TOTEUTUS

Kaavamuutokseen liittyy toteuttamissopimus. Tavoitteena on aloittaa rakentaminen välittömästi, kun kaupunginvaltuusto on hyväksynyt asemakaavaehdotuksen.

5. KAAVATYÖHÖN OSALLISTUNEET

VAV asunnot:	Kari Nauska	
Rakennusliike Reponen Oy:	Hannu Saari	
P&R Arkkitehdit Oy	Pekka Salmi	
Arkworks Arkkitehdit Oy:	Mika Ukkonen	
	Veli-Petteri Nieminen	
Arkkit.tso Kouvo & Partanen		
Vantaan kaupunki:		
Kaupunkisuunnittelu:	Asta Tirkkonen	alue-arkkitehti (-31.3.2018)
	Vesa Karisalo	alue-arkkitehti (1.4.-31.7.2018)
	Ritva Kotilainen	alue-arkkitehti (1.8.2018-)
	Seppo Niva	asemakaavasuunnittelija
	Leena Kaunismäki	suunnitteluavustaja
	Anna-Liisa Vanhala	kaavoitusteknikko
Kuntatekniikan keskus :	Antti Auvinen	vesihuollon suunnittelu
	Harri Keinänen	vesihuollon suunnittelu
	Jarmo Pajunen	liikenneinsinööri
	Eija Välimäki	maisemasuunnittelija
	Anne Jaakola-Wondafrash	rakennuttaja-arkkitehti
	Eija Kivineva	hankepääällikkö
	Anu Jokela	liikuntapääällikkö
Rakennusvalvonta:	Panu Rajala	lupa-arkkitehti
Kiinteistöt ja asuminen:	Tomi Henriksson	asumisasiain pääällikkö
	Elisa Ranta	asumisen erityisasiantuntija
	Armi Vähä-Piikkiö	tonttipääällikkö

VANTAAN KAUPUNKI Kaupunkisuunnittelu

Vantaalla, 10. päivänä joulukuuta 2018.

Ritva Kotilainen
aluearkkitehti



Asemapiirros kerrostalokorttelista, Arkworks Arkkitehdit Oy.

6. ASEMAKAAVAN SEURANTALOMAKE

Asemakaavan perustiedot ja yhteenveto

Kunta	092 Vantaa	Täyttämispvm	21.11.2018
Kaavan nimi	002263, Veturipolku, kaupunginosa 61, Tikkurila		
Hyväksymispvm		Ehdotuspvm	
Hyväksyjä		Vireilletulosta ilm. pvm	12.01.2017
Hyväksymispykälä		Kunnan kaavatunnus	092002263
Generoitu kaavatunnus			
Kaava-alueen pinta-ala [ha]	2,3353	Uusi asemakaavan pinta-ala [ha]	
Maanalaisten tilojen pinta-ala [ha]		Asemakaavan muutoksen pinta-ala [ha]	2,3353

Ranta-asemakaava Rantaviivan pituus [km]

Rakennuspaikat [lkm]	Omarantaiset	Ei-omarantaiset
Lomarakennuspaikat [lkm]	Omarantaiset	Ei-omarantaiset

Aluevaraukset	Pinta-ala [ha]	Pinta-ala [%]	Kerrosala [k-m ²]	Tehokkuus [e]	Pinta-alan muut. [ha +/-]	Kerrosalan muut. [k-m ² +/-]
Yhteensä	2,3353	100,0	14000	0,60	0,0000	8553
A yhteensä	0,8241	35,3	12000	1,46	0,4540	9700
P yhteensä						
Y yhteensä	0,5094	21,8	2000	0,39	0,0841	-1147
C yhteensä						
K yhteensä						
T yhteensä						
V yhteensä	0,4392	18,8	0		-0,6142	0
R yhteensä						
L yhteensä	0,5626	24,1	0		0,0761	0
E yhteensä						
S yhteensä						
M yhteensä						
W yhteensä						

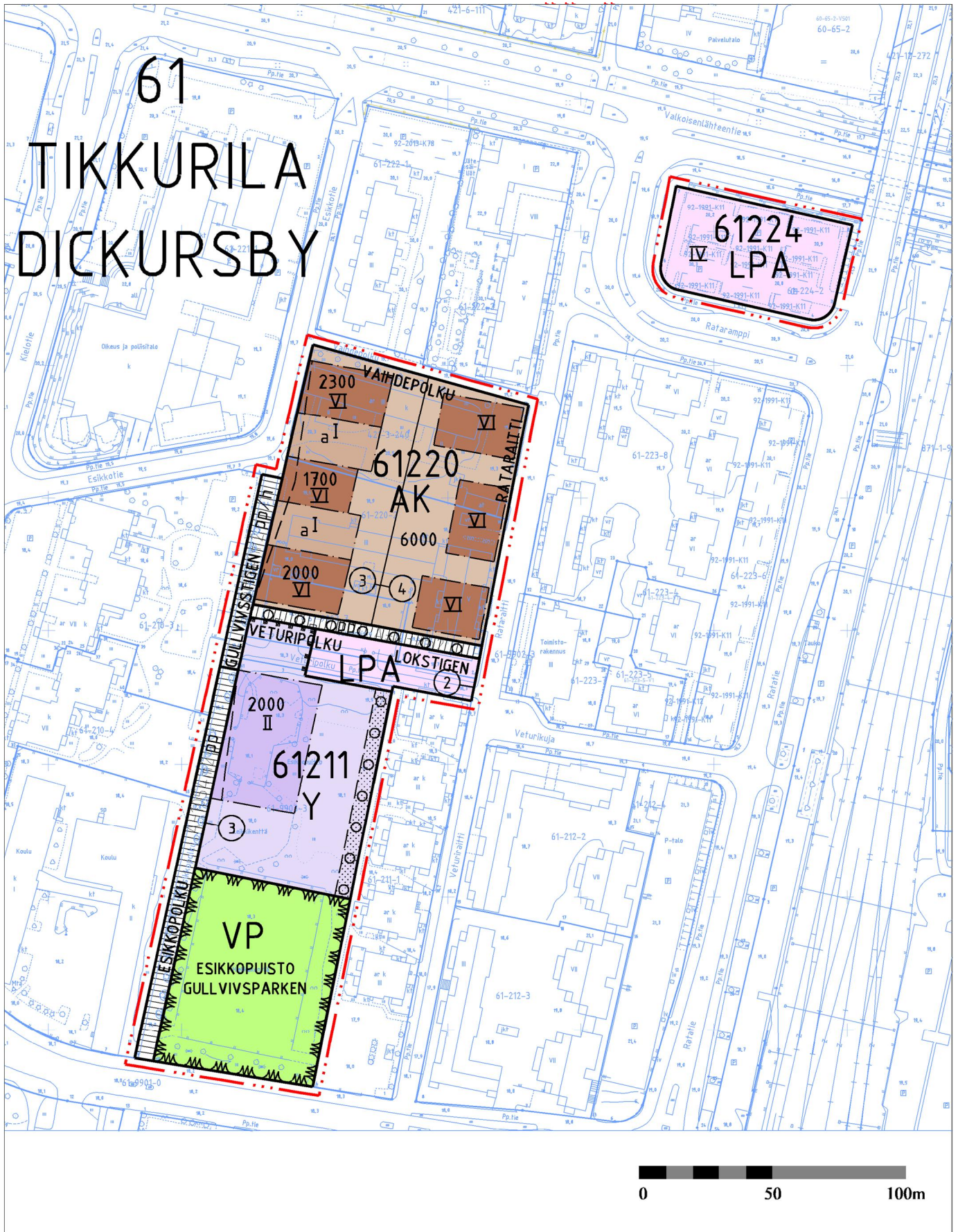
Maanalaiset tilat	Pinta-ala [ha]	Pinta-ala [%]	Kerrosala [k-m ²]	Pinta-alan muut. [ha +/-]	Kerrosalan muut. [k-m ² +/-]
Yhteensä					

Rakennussuojelu	Suojellut rakennukset		Suojeltujen rakennusten muutos	
	[lkm]	[k-m ²]	[lkm +/-]	[k-m ² +/-]
Yhteensä				

Alamerkinnt

Aluevaraukset	Pinta-ala [ha]	Pinta-ala [%]	Kerrosala [k-m ²]	Tehokkuus [e]	Pinta-alan muut. [ha +/-]	Kerrosalan muut. [k-m ² +/-]
Yhteensä	2,3353	100,0	14000	0,60	0,0000	8553
A yhteensä	0,8241	35,3	12000	1,46	0,4540	9700
AK	0,8241	100,0	12000	1,46	0,4540	9700
P yhteensä						
Y yhteensä	0,5094	21,8	2000	0,39	0,0841	-1147
Y	0,5094	100,0	2000	0,39	0,5094	2000
YS	0,0000		0		-0,4253	-3147
C yhteensä						
K yhteensä						
T yhteensä						
V yhteensä	0,4392	18,8	0		-0,6142	0
VP	0,4392	100,0	0		-0,4759	0
VK	0,0000		0		-0,1383	0
R yhteensä						
L yhteensä	0,5626	24,1	0		0,0761	0
Kev.liik.kadut	0,2032	36,1	0		-0,0310	0
LPA	0,3594	63,9	0		0,1071	0
E yhteensä						
S yhteensä						
M yhteensä						
W yhteensä						

61 TIKKURILA DICKURSBY



Kaava-alueen numero Planområdets nummer	Päiväys Datum	Pohjakarttalehtien numerot 1 / 3 Baskartbladens nummer
002263	10.12.2018	687502

Vantaan kaupunki

VETURIPOLKU

Kaupunginosa 61, Tikkurila

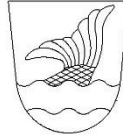
Asemakaavan muutos

Korttelit 61220 ja 61224 ja osa korttelia 61211 sekä katu- ja virkistysalueet.

Tonttijako ja tonttijaon muutos

Osat kortteleista 61211 ja 61220.

1:2000



Vanda stad

LOKSTIGEN

Stadsdel 61, Dickursby

Ändring av detaljplanen

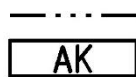
Kvarteren 61220 och 61224 och del av kvarteret 61211 samt gatu- och rekreationsområden.

Tomtindelning och ändring av tomtindelningen

Delar av kvarteren 61211 och 61220.

1:2000

ASEMAKAAVAMERKINTÖJÄ JA -MÄÄRÄYKSIÄ:



3 m kaava - alueen rajan ulkopuolella oleva viiva.

Asuinkerrostalojen korttelialue.

Asumista palvelevat yhteistilat, tekniset tilat, pysäköintilaitokset, ajoluiskat, parvekkeiden ja terassien kiinteästi lasitetut osat sekä porrashuoneiden 15 k-m²/porrastaso ylittävän osan saa rakentaa asemakaavassa osoitetun kerrosalan lisäksi. Nämä tilat eivät mitoiteta autopaikkoja.

Katutasoon saa sijoittaa sellaista toimisto- ja työtilaa, joka ei häiritse asumista.

Ulkoiluvälinevarastoja on varattava vähintään 1,5 m² / asunto.

Väestönsuojat saa sijoittaa tonttijaon estämättä.

Palomuurit voidaan toteuttaa tontin rajasta riippumatta.

Muuntamo tulee sijoittaa Esikkotien puoleisen asuinkerrostalon maantasokerrokseen.

Esikkotien ja Esikkopolun puoleisille rakennusaloille saa sijoittaa pysäköintiä ensimmäiseen kerrokseen.

Rakennukset

Rakennusten julkisivut tulee tehdä korkealuokkaisista materiaaleista yhtenäistä rakennustapaa noudattaen.

Pääasiallisia julkisivumateriaaleja ovat puu, muurattu tiili tai rappaus.

Esikkopolkuun tai -tiehen rajautuvilla rakennusalueilla tulee julkisivujen olla puuverhottuja. Maantasokerroksessa saa käyttää luonnonkiveä tai muurattua tiiltä.

Sandwich- elementtirakennetta saa käyttää vain parvekkeiden taustaseinissä ja maantasokerroksessa luonnonkivipintaisena.

Julkisivujen tulee olla värimaailmaltaan murrettua ja värikylläistä.

Maantasokerroksen asuinhuoneen liittyessä katutasoon asunnon yksityisyys tulee turvata esim. siten, että ikkunanpenkin alareuna on katutasosta vähintään 1,3 metriä.

Parvekkeiden pieliä ei saa kadun puolella ulottaa maantasokerrokseen.

Rakennusten kadulle näkyvät päädyt tulee rakentaa katu- julkisivuja vastaavasti.

Rakennuksissa tulee olla lapekatto ja avoräystäät.

DETALJPLANE BETECKNINGAR OCH -BESTÄMMELSER:

Linje 3 m utanför planområdets gräns.

Kvartersområde för flervåningshus.

Gemensamma utrymmen som betjänar boendet, tekniska utrymmen, parkeringsanläggningen, körramper, balkonger och terrassers permanent inglasade delar samt den del av trapphuseen som överskrider 15 m²-vy i varje våningsplan får byggas utöver den våningsyta som anges i detaljplanen. För dessa utrymmen behöver inga bilplatser anvisas.

I gatuplanet får byggas affärsutrymmen.

Minst 1,5 m²/bostad ska reserveras för förråd för friluftsutrustning.

Skyddsrum får placeras utan att tomtindelningen utgör ett hinder.

Brandmurar kan byggas oberoende av tomtgränsen.

En transformator ska placeras i markplansvåningen i flervåningshuset mot Gullvivsvägen.

Byggnadsytorna mot Gullvivsvägen och Gullvistsstigen får förses med parkering i första våningen.

Byggnader

Byggnadernas fasader skall byggas av högklassiga material och ett enhetligt byggnadssätt iakttas.

De huvudsakliga fasadmaterialet är trä, murat tegel eller puts.

I de byggnadsområden som gränsar till Gullvistsstigen eller -vägen ska fasaderna vara klädda med brädfodring. I markplansvåningen får natursten eller murat tegel användas.

Sandwich-elementkonstruktioner får användas endast på balkongernas fondväggar och i markplanet med en yta av natursten.

Fasaderna ska ha en bruten och färgrik färgskala.

Då bostadsrum i markplanet ansluter till gatunivån ska bostadens enskildhet tryggas bl.a. genom att fönsterbrädans nedre kant ligger minst 1,3 meter ovanför gatuplanet.

Balkongernas sidor får inte sträcka sig till markplansvåningen på gatans sida.

De byggnadsgavlar som syns mot gatan ska konstrueras så att de motsvarar gatufasaderna.

Byggnaderna skall vara försedda med pulpettak och öppen takfot.

Lähinnä Veturipolkua sijaitsevien rakennusten katolle tulee sijoittaa aurinkopaneeleja.

Räystäslinjan yläpuolelle tulevat tekniset tilat tulee sovittaa rakennuksen arkkitehtuuriin. Tekniset tilat saavat sijoittua julkisivun jatkeeksi.

Porrashuoneiden tulee olla luonnonvaloisia.

Kivijalkakerros

Katualueen puolelle tulee muodostaa kivijalkakerros ja sitä tulee korostaa arkkitehtuurin keinoin.

Kaduntasokerroksen kerroskorkeus tulee olla vähintään 4 m.

Kaduntasokerroksen tilat tulee avata kadun suuntaan.

Katualueeseen rajautuvat tilat (asunnot, yhteiskäyttöiset tilat) tulee kadun puolella voida tarvittaessa muuttaa liike- ja myymälätilaksi.

Sisäänkäyntejä tulee korostaa arkkitehtuurin keinoin mm. katoksin tai materiaalein.

Pihat

Pihan tulee olla korkeatasoinen ja monipuolinen. Päälystetyt osat tulee tehdä luonnonkivistä. Asfalttia saa käyttää vain ajoreiteillä.

Istutettavalla alueella tulee olla puita ja pensaita.

Piha-alueelle on varattava korttelialueen yhteinen leikki- ja oleskelualue.

Tonttien välisiä rajoja ei saa aidata.

Alueelle on varattava riittävät tilat jätteiden lajitteluun.

Rakennusluvan yhteydessä alueelle tulee laatia pihasuunnitelma ja vihertehokkuslaskelma, jossa tulee saavuttaa 0,8 vihertehokkuus.

Rakennuslupaa varten on laadittava hulevesisuunnitelma.

Hulevesiä tulee viivyttaa tontilla ennen niiden johtamista yleiseen hulevesiverkostoon.

Autopaikkojen vähimmäismäärät:

Asunnot 1 ap/ 130 k-m²

Korttelin 61220 tontti nro 4 toteutetaan autopaikattomana, tontin asukkaille ei tarvitse osoittaa autopaikkoja.

Polkupyöräpaikkojen vähimmäismäärät:

Asunnot 1 kpl/ asuinhuone. Puolet paikoista tulee olla helposti käytettäviä.

Vieraspysäköintiin tulee toteuttaa vähintään 1 ap/1500 k-m².

Lyhytaikaista huoltopysäköintiä ja kotipalvelujen pysäköintiä varten tulee varata tontille porraskäytävien läheisyyteen vähintään 1 ap/5000 k-m².



Yleisten rakennusten korttelialue.

Päiväkotirakennuksen arkkitehtuuriin tulee olla korkeatasoista.

Rakennuksen julkisivujen tulee olla pääosin rapattuja, paikalla muurattua poltettua tiiltä tai puuta.

Autopaikkojen vähimmäismäärät:

Asunnot 1 ap/ 100 k-m²

Autopaikat tulee sijoittaa viereiselle LPA-alueelle tai kortteliin 61224.



Puisto.

Autopaikkojen korttelialue.

Kortteliin 61224 saa sijoittaa pysäköintitalon katutasoon sähköautojen latauspisteen muuntamoinen.



Korttelin, korttelinosan ja alueen raja.



Osa - alueen raja.



Ohjeellinen alueen tai osa - alueen raja.



Sitovan tonttijaon mukaisen tontin raja ja numero.



Risti merkinnän päällä osoittaa merkinnän poistamista.



Kaupunginosan numero.



Kaupunginosan nimi.



Korttelin numero.



Kadun, tien, katuaukion, torin, puiston tai muun yleisen alueen nimi.

ESIKKOPOLKU

61
TIKK
61220

Solpaneler ska placeras på taket till de byggnader som ligger närmast Lokstigen.

Tekniska utrymmen ovanför takfotslinjen ska anpassas till byggnadens arkitektur. De tekniska utrymmena får placeras så att de utgör en förlängning av fasaden.

Trapphusen skall ha dagsljusinsläpp.

Stenfotsvåningen

På gatuområdets sida ska en stenfotsvåning bildas och den ska framhåvas med arkitektoniska medel.

Minimivåningshöjd i gatuplanet är 4 m.

Lokalerna i gatuplanet ska öppnas mot gatan.

Utrymmen som gränsar till gatuområdet (bostäder, utrymmen i gemensamt bruk) ska på gatans sida vid behov kunna ändras till affärs- och butikslokaler.

Entréerna ska framhåvas med arkitektoniska medel, bl.a. genom skärmtak och material.

Gårdarna

Gården ska vara högklassig och varierande. Belagda delar ska bestå av natursten. Asfalt får användas endast på körvägar.

Planteringsområdet skall bestå av träd och buskar.

På gårdsområdet skall reserveras ett gemensamt lek- och vistelseområde för hela kvartersområdet.

Gränserna mellan tomterna får inte inhägnas.

På området skall det reserveras tillräckliga utrymmen för avfallssortering.

I samband med bygglovet ska en plan över gården utarbetas och grönytefaktor beräknas, där 0,8 ska uppnås som grönytefaktor.

För området ska en dagvattenplan utarbetas.

Dagvatten ska fördröjas på tomten innan de leds ut i det allmänna dagvattennätet.

Minimiantalet bilplatser:

Bostäder 1 bp/ 130 m²-vy

Tomt nr 4 i kvarteret 61220 byggs utan bilplatser, för de boende på tomten behöver bilplatser inte anvisas.

Minimiantalet cyckelplatser:

Bostäder 1 st./ bostadsrum. Hälften av platserna ska vara lättillgängliga.

Minst 1 bp/ 1500 m²-vy ska avsättas för gästparkering.

Minst 1 bp/5000 k-m² ska reserveras i närheten av trapphusen för kortvarig serviceparkering och hemservice.

Kvartersområde för allmänna byggnader.

Daghemsbyggnadens arkitektur ska hålla hög kvalitet.

Bostädernas fasader ska huvudsakligen bestå av rappat, bränt tegel som murats på platsen eller trä.

Minimiantalet bilplatser:

Bostäder 1 bp/ 100 m²-vy

Bilplatserna ska placeras i det intilliggande LPA-området eller i kvarteret 61224.

Park.

Kvartersområde för bilplatser.

I kvarteret 61224 får en laddningsplats för elbilar och en transformator placeras i parkeringshusets gatuplan.

Kvarters-, kvartersdels- och områdesgräns.

Gräns för delområde.

Riktgivande gräns för område eller del av område.

Tomtgräns och -nummer enligt bindande tomtindelning.



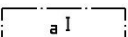



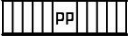

Kryss på beteckning anger att beteckningen slopas.

Stadsdelsnummer.

Stadsdelens namn.

Kvartersnummer.

Namn på gata, väg, öppen plats, torg, park eller annat allmänt område.

<p>6000 Rakennusoikeus kerrosalaneliömetreinä.</p> <p>II Roomalainen numero osoittaa rakennusten, rakennuksen tai sen osan suurimman sallitun kerrosluvun.</p> <p> Rakennusala.</p> <p> Ohjeellinen rakennusala.</p> <p> Auton säilytyspaikan rakennusala, jossa roomalainen numero osoittaa autotasojen suurimman sallitun määrän.</p> <p> Rakennettava aita. Aita tulee tehdä luonnokivestä</p> <p> Istutettava alueen osa.</p> <p> Säilytettävä / istutettava puurivi.</p> <p> Jalankululle ja polkupyöräilylle varattu katu.</p> <p> Jalankululle ja polkupyöräilylle varattu katu, jolla huolto-ajo on sallittu.</p> <p>TONTTIJAKO Tämän asemakaavan alueella oleviin kortteleihin on laadittava erillinen tonttijako, ellei kaavamerkinöin ole toisin osoitettu.</p>	<p>Byggnadsrätt i kvadratmeter våningsyta.</p> <p>Romersk siffra anger största tillåtna antal våningar i byggnader, byggnad eller del därav.</p> <p>Byggnadsyta.</p> <p>Riktgivande byggnadsyta.</p> <p>Byggnadsyta för förvaringsplats för bil där den romerska siffran anger största tillåtna antal bilplan.</p> <p>Ett staket som skall byggas. Staketet ska bestå av natursten. Del av område som bör planteras.</p> <p>Trädrad som skall bevaras / planteras.</p> <p>För gång- och cykeltrafik reserverad gata.</p> <p>För gång- och cykeltrafik reserverad gata där service- trafik är tillåten.</p> <p>TOMTINDELNING För kvarteren på denna detaljplans område skall en separat tomtindelning göras, om inte via planbeteckningar annat bestämts.</p>
---	---

Maankäytön, rakentamisen ja ympäristön toimiala
Kaupunkisuunnittelu

Verksamhetsområdet för markanvändning, byggnad och miljö
Stadsplaneringen

Kaupunkimittaus

Asemakaavan pohjakartta täyttää sille asetetut vaatimukset.

Tasokoordinaatisto
ETRS-GK25,
korkeusjärjestelmä
N2000.

Vantaalla / Vanda __. __ 20__

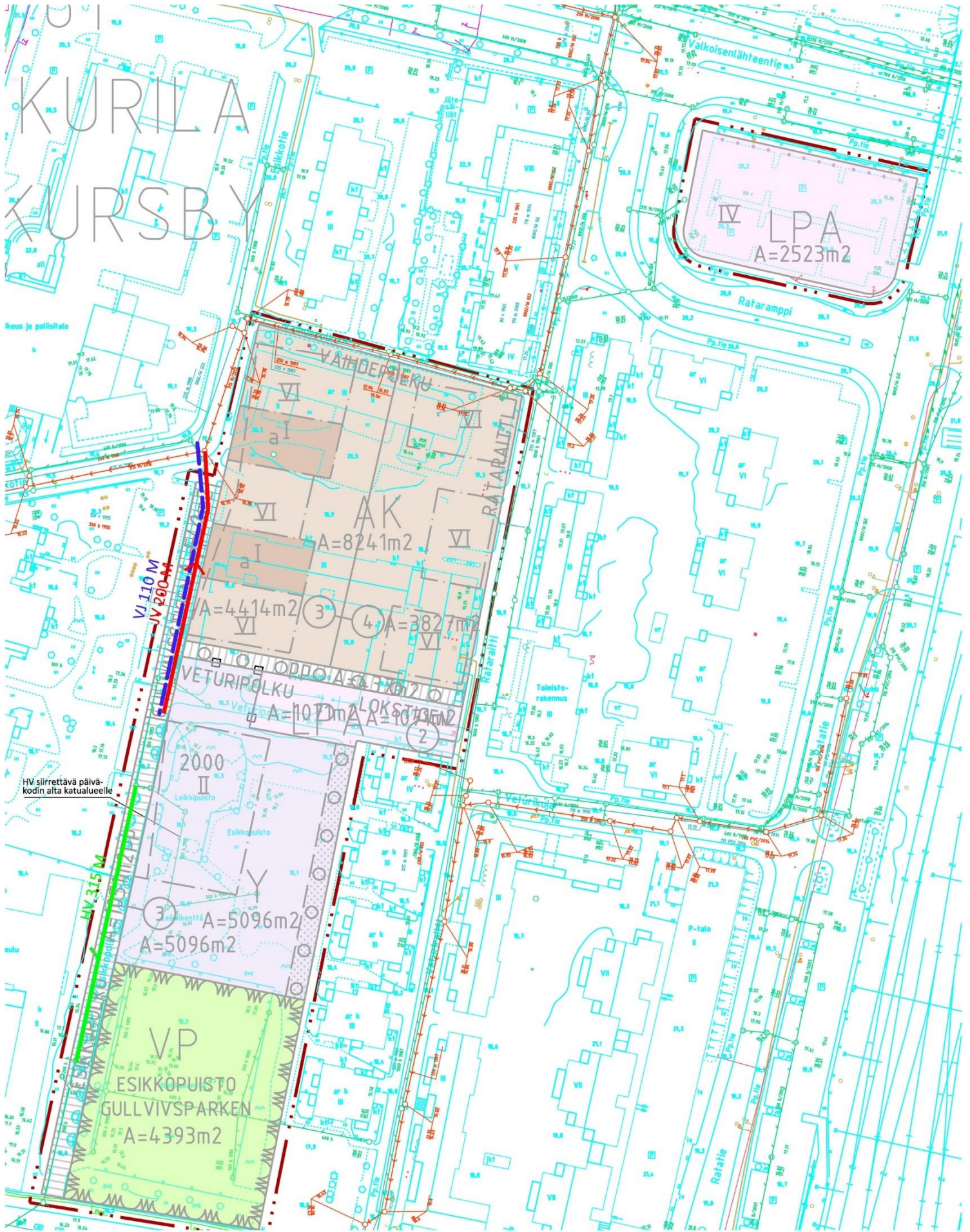
Stadsmätning

Baskartan för detaljplanen uppfyller de krav som ställs på den.

Plankoordinatsystemet
ETRS-GK25,
höjdsystemet
N2000.

Hyväksytty kaupunginvaltuustossa __ / __ 20__

Godkänd av stadsfullmäktige __ / __ 20__



Vantaan kaupunki
copyright

Harri Keinanen
tulosteen laatija

30.8.2018
päiväys

Vesihuollon esisuunnitelma
002263 Veturi- ja Leikki- ja pesäpaikka

0 30 150 m

LIITE: Kaupunginvaltuusto 28.01.2019 / 12 §

ETRS-GK25
tasokoordinaattijärjestelmä

N2000
korkeusjärjestelmä

1:1500
mittakaava



13 §

Sakari Rokkasen ja Jarno Eskelisen sekä 28 muun valtuutetun aloite korkea rakentamisen lisäämisestä Vantaalle

VD/944/00.02.00.03/2019

Sakari Rokkanen ja Jarno Eskelinen sekä 28 muuta valtuutettua jättivät seuraavan valtuuston työjärjestyksen mukaisen valtuustoaloitteen:

”Lisää korkeaa rakentamista Vantaalle

Uuden yleiskaavan valmistelussa lähtökohtana on luoda Vantaasta näkyvää ja kansainvälistä joukkoliikenne- sekä lentokenttäkaupunkia. Keskeisenä periaatteena on ohjata kaupungin kasvu nykyisen kaupunkirakenteen sisään tiivistämällä ja parantamalla nykyisiä asuinalueita hyvien joukkoliikenneyhteyksien varrella. Tiivistämällä nykyisiä keskustoja halutaan turvata Vantaan vehreys ja lähivirkistysalueet.

Vantaalla on kaupungin nopean kasvun ja keskustojen tiivistymisen myötä myös lisääntynyt korkea rakentaminen. Vantaan tulisi kasvaa yhä kunnianhimoisemmin myös ylöspäin. Kaupungin tärkeimmissä keskustoissa ja parhaimmilla sijainneilla, Tikkurilassa, Aviapoliksessa sekä Myyrmäessä, on runsaasti kysyntää urbaanille asumiselle sekä toimiville liiketiloille. Alueiden hintakehitys on positiivinen signaali sijaintien kiinnostavuudesta. Jotta yhä useammalle asunnonetsijälle ja yritykselle avautuisi mahdollisuus sijoittua alueelle, tulisi keskusta-alueilla sallia kunnianhimoisemmin korkeaa rakentamista.

Erityisesti Tikkurilassa rakentamattoman maan runsas tarjonta aseman ympäristössä tarjoaa ainutlaatuisen mahdollisuuden rakentaa koko Suomen mittakaavassa modernia, vetovoimasta ja ainutlaatuista korkean rakentamisen keskittymää hyvillä liikenneyhteyksillä.

Moni seikka puhuu korkean rakentamisen edistämisen puolesta. Korkeilla rakennuksilla on mahdollisuus luoda uusia kaupunkinäkömiä ja brändätä Vantaata urbaanina ja modernina kaupunkina. Korkea rakentaminen tehostaa maankäyttöä, jolloin uutta infrastruktuuria tarvitaan vähemmän ja vanhasta saadaan suurempi hyöty irti. Esimerkiksi Vantaan Ratikan linjaus Tikkurilan aseman alta on helpommin rahoitettavissa ja perusteltavissa, jos aseman ympäristö rakennetaan tehokkaasti. Yhä useampi taho pääsisi sijoittumaan haluamalleen keskustasijainnille sekä kaupunki saisi enemmän tuloja maanmyynnistä ja kaavoituksesta.

Korkea rakentaminen joukkoliikenneyhteyksien solmukohdissa tukisi ilmastotavoitteiden saavuttamista, lisäisi joukkoliikenteen käyttöä ja vähentäisi seudun liikenteen ruuhkautumista. Samalla paine rakentaa keskustojen ulkopuolisille viheralueille vähenisi. Tiivis asumiskeskittymä monipuolistaisi ja vahvistaisi myös palvelutarjontaa.

Korkeiden rakennusten ylimmistä kerroksista avautuvat avarat näkymät tarjoaisivat myös elämyksellisen ja uudenlaisen näköalan kaupungista sekä turisteille että asukkailla. Kaupunkien näköalaravintolat ja -paikat ovat suosittuja vierailukohteita ja kohtaamispaikkoja. Osana korkean rakentamisen edistämistä Vantaan tulee luoda edellytykset näköalaravintoloiden perustamiseksi korkeiden rakennusten yläkerroksiin.

Esitämme, että



- jokaisen keskusta-alueen kaavan ja kaavarungon kohdalla arvioidaan mahdollisuudet korkeamman rakentamisen toteutukseen.
- tontinluovutuskilpailuissa ja kaavoituksessa kannustetaan yksityisiä toteuttajia esittämään korkean rakentamisen ratkaisuja. Korkean rakentamisen hankkeiden toteutumista edistetään aktiivisesti.
- edellytetään kaavoissa keskusta-alueiden korkeimpien rakennusten ylimpiin kerroksiin tilavarauksia näköalaravintoloille tai muille yleisölle avoimille kaupallisille palveluille.”

Kaupunginvaltuuston 28.1.2019 § 13

Päätös:

Päätettiin ottaa asia käsiteltäväksi ja lähettää valtuustoaloite kaupunginhallitukselle valmisteltavaksi.

Liite:

- Sakari Rokkasen ja Jarno Eskelisen sekä 28 muun valtuutetun aloite korkea rakentamisen lisäämisestä Vantaalle allekirjoituksilla

Lisää korkeaa rakentamista Vantaalle

Uuden yleiskaavan valmistelussa lähtökohtana on luoda Vantaasta näkyvää ja kansainvälistä joukkoliikenne- sekä lentokenttäkaupunkia. Keskeisenä periaatteena on ohjata kaupungin kasvu nykyisen kaupunkirakenteen sisään tiivistämällä ja parantamalla nykyisiä asuinalueita hyvien joukkoliikennedyhteyksien varrella. Tiivistämällä nykyisiä keskustoja halutaan turvata Vantaan vehreys ja lähivirkistysalueet.

Vantaalla on kaupungin nopean kasvun ja keskustojen tiivistymisen myötä myös lisääntynyt korkea rakentaminen. Vantaan tulisi kasvaa yhä kunnianhimoisemmin myös ylöspäin. Kaupungin tärkeimmissä keskustoissa ja parhaimmilla sijainneilla, Tikkurilassa, Aviapoliksessa sekä Myyrmäessä, on runsaasti kysyntää urbaanille asumiselle sekä toimiville liiketiloille. Alueiden hintakehitys on positiivinen signaali sijaintien kiinnostavuudesta. Jotta yhä useammalle asunnonetsijälle ja yritykselle avautuisi mahdollisuus sijoittua alueelle, tulisi keskusta-alueilla sallia kunnianhimoisemmin korkeaa rakentamista.

Erityisesti Tikkurilassa rakentamattoman maan runsas tarjonta aseman ympäristössä tarjoaa ainutlaatuisen mahdollisuuden rakentaa koko Suomen mittakaavassa modernia, vetovoimasta ja ainutlaatuista korkean rakentamisen keskittymää hyvillä liikenneyhteyksillä.

Moni seikka puhuu korkean rakentamisen edistämisen puolesta. Korkeilla rakennuksilla on mahdollisuus luoda uusia kaupunkinäkymiä ja brändätä Vantaata urbaanina ja modernina kaupunkina. Korkea rakentaminen tehostaa maankäyttöä, jolloin uutta infrastruktuuria tarvitaan vähemmän ja vanhasta saadaan suurempi hyöty irti. Esimerkiksi Vantaan Ratikan linjaus Tikkurilan aseman alta on helpommin rahoitettavissa ja perusteltavissa, jos aseman ympäristö rakennetaan tehokkaasti. Yhä useampi taho pääsisi sijoittumaan haluamalleen keskustasijainnille sekä kaupunki saisi enemmän tuloja maanmyynnistä ja kaavoituksesta.

Korkea rakentaminen joukkoliikennedyhteyksien solmukohdissa tukisi ilmastotavoitteiden saavuttamista, lisääisi joukkoliikenteen käyttöä ja vähentäisi seudun liikenteen ruuhkautumista. Samalla paine rakentaa keskustojen ulkopuolisille viheralueille vähenisi. Tiivis asumiskeskittymä monipuolistaisi ja vahvistaisi myös palvelutarjontaa.

Korkeiden rakennusten ylimmistä kerroksista avautuvat avarat näkymät tarjoaisivat myös elämyksellisen ja uudenlaisen näköalan kaupungista sekä turisteille että asukkailla. Kaupunkien näköalaravintolat ja -paikat ovat suosittuja vierailukohteita ja kohtaamispaikkoja. Osana korkean rakentamisen edistämistä Vantaan tulee luoda edellytykset näköalaravintoloiden perustamiseksi korkeiden rakennusten yläkerroksiin.

Esitämme, että:

- jokaisen keskusta-alueen kaavan ja kaavarungon kohdalla arvioidaan mahdollisuudet korkeamman rakentamisen toteutukseen.

- tontinluovutuskilpailuissa ja kaavoituksessa kannustetaan yksityisiä toteuttajia esittämään korkean rakentamisen ratkaisuja. Korkean rakentamisen hankkeiden toteutumista edistetään aktiivisesti.
- edellytetään kaavoissa keskusta-alueiden korkeimpien rakennusten ylimpiin kerroksiin tilavaroituksia näköalavintoloille tai muille yleisölle avoimille kaupallisille palveluille.

Aloitteen allekirjoittajat:

Vantaalla 28.1.2019

Sakari Rokkanen

Jarno Eskelinen

Sami Kanerva

Carita Orlando

Elu-Kaia

Paula Heikkilä
Paula Heikkilä

Anitta Orpana
Anitta Orpana

L. NORRES

MARIKKU WIECKMAN

Mauro Raja-Aho

Jenni Oksa

Patrik Karlsson
PATRIK KARLSSON

Sigrid Orpana
SIGRID ORPANA

Petari Järvelin

Juha Malmi

Mika Kasonen

PIIA KURKI

PIIA KURKI

JAN EDEMANN

Otso Kivimäki

KAI-GARI LUNDÉLL

Kirsi Näkilaine

TANJA VAHVAINEN

Mika Mikkola
MIKA MIKKOLA

Emmi Pajunen

Voula Norrena

Svetla Silvennoinen-Hüske

Anssi Aura

Jari Järvelin

Päivi Lealiso

JOEL LINNAINMÄKI



14 § **Joel Linnainmäen ja 43 muun valtuutetun aloite lapsiperheköyhyyden torjunnan toimintaohjelmasta**

VD/942/00.02.00.03/2019

Joel Linnainmäki ja 34 muuta valtuutettua jättivät seuraavan valtuuston työjärjestyksen mukaisen valtuustoaloitteen:

”Vantaalle lapsiperheköyhyyden torjunnan toimintaohjelma

Lasten ja nuorten hyvinvointi on voimakkaasti yhteydessä vanhempien koulutustasoon, työmarkkina-asemaan ja toimeentuloon. Joka kahdeksas suomalainen lapsi elää köyhässä perheessä. Kuusikkokunta vertailun mukaan Vantaalla ja Espoossa on suurin lapsiperheiden osuus perustoimeentulotukea saavista kotitalouksista.

Terveiden ja hyvinvoinnin laitoksen (THL) vuonna 1987 syntyneiden kohorttitutkimuksen mukaan vantaalaisille nuorille kasautuu useita erilaisia syrjäytymisen riskitekijöitä, kuten muita matalampi koulutustaso, mielenterveysdiagnosi tai toimeentulotuen asiakkuus. Viidennes vantaalaisista nuorista on peruskoulututkinnon varassa ja kohortin vantaalaismiehistä yli 15 prosentilla on rikostuomio.

Köyhyys rajoittaa lasten ja nuorten mahdollisuuksia harrastaa ja opiskella, sekä altistaa koko perheen stressille ja mielenterveysongelmille.

Espoon kaupunki on parhaillaan laatimassa koko kaupungin kattavaa lapsiperheköyhyyden torjunnan toimenpideohjelmaa. Ohjelma pyrkii lisäämään virkahenkilöiden ja päättäjien ymmärrystä lapsiperheköyhyyden vaikutuksista ja ehdottaa uusia toimenpiteitä köyhyyden vähentämiseksi.

Vantaalla on tarvetta samanlaiselle toimialat ylittävälle ennaltaehkäisevälle ohjelmalle. Ohjelma auttaisi vantaalaisia päättäjiä ja virkahenkilöitä kiinnittämään kokonaisvaltaisemmin huomiota lapsiperheköyhyyden vähentämiseen ja tukisi lastensuojelun tarpeen vähenemistä varhaisella puuttumisella.

Yllä olevan johdosta me allekirjoittaneet valtuutetut esitämme, että Vantaan kaupunki selvittää toimialarajat ylittävän lapsiperheköyhyyden torjunnan toimenpideohjelman laatimista.”

Kaupunginvaltuuston 28.1.2019 § 14

Päätös:

Päätettiin ottaa asia käsiteltäväksi ja lähettää valtuustoaloite kaupunginhallitukselle valmisteltavaksi.

Liite:

- Joel Linnainmäen ja 43 muun valtuutetun aloite lapsiperheköyhyyden torjunnan toimintaohjelmasta

Valtuustoaloite, 28.1.2019

Vantaalle lapsiperheköyhyyden torjunnan toimintaohjelma

Lasten ja nuorten hyvinvointi on voimakkaasti yhteydessä vanhempien koulutustasoon, työmarkkina-asemaan ja toimeentuloon. Joka kahdeksas suomalainen lapsi elää köyhässä perheessä. Kuusikkokunta^uvertailun mukaan Vantaalla ja Espoossa on suurin lapsiperheiden osuus perustoimeentulotukea saavista kotitalouksista.

Terveysten ja hyvinvoinnin laitoksen (THL) vuonna 1987 syntyneiden kohorttitutkimuksen mukaan vantaalaisille nuorille kasautuu useita erilaisia syrjäytymisen riskitekijöitä, kuten muita matalampi koulutustaso, mielenterveysdiagnosi tai toimeentulotuen asiakkuus. Viidennes vantaalaisista nuorista on peruskoulututkinon varassa ja kohortin vantaalaismiehistä yli 15 prosentilla on rikostuomio.

Köyhyys rajoittaa lasten ja nuorten mahdollisuuksia harrastaa ja opiskella, sekä altistaa koko perheen stressille ja mielenterveysongelmille.


Espoon kaupunki on parhaillaan laatimassa koko kaupungin kattavaa lapsiperheköyhyyden torjunnan toimenpideohjelmaa. Ohjelma pyrkii lisäämään virkahenkilöiden ja päättäjien ymmärrystä lapsiperheköyhyyden vaikutuksista ja ehdottaa uusia toimenpiteitä köyhyyden vähentämiseksi.

Vantaalla on tarvetta samanlaiselle toimialat ylittävälle ennaltaehkäisevälle ohjelmalle. Ohjelma auttaisi vantaalaisia päättäjiä ja virkahenkilöitä kiinnittämään kokonaisvaltaisemmin huomiota lapsiperheköyhyyden vähentämiseen ja tukisi lastensuojelun tarpeen vähenemistä varhaisella puuttumisella.

Yllä olevan johdosta me allekirjoittaneet valtuutetut esitämme, että Vantaan kaupunki selvittää toimialarajat ylittävän lapsiperheköyhyyden torjunnan toimenpideohjelman laatimista.

28.1.2019

Linnainmäki


Piraho Letto

Maarit Raja-Aho
MAARIT RAJA-AHO


Petteri Järskela
Juha Malmi

Mika Kasanen

Oso Kivimäki

Kari-Ari Lundell

Kari Mäkelä


Tanja Vahvelainen

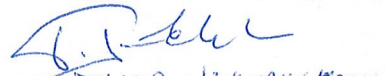

Mika Mattila

Emmi Pajunen



Minna Kuusela



Sirpa Kauppinen

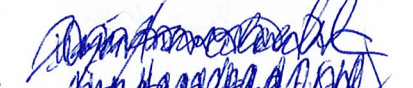

Vesa Norrinen



Jarmo Juvonen



Sanna Lankko


Tiina Tuomela


Jouko Sämskelinen


Irja Ansaehto-Saari


Jussi Saramo


Jari Järskeläinen


Sari Laakso

Silvenflöj
Svetla Silvennainen-Hiiskel

Sanni Kanerva
Jenni Chen

Minna Ulla

MINNA ATIYE

Majja Rautavaara

Anssi Aura

Minna Räsänen

Juha Hirvonen

Jussi Sörkelä

Jatso Eskelinen

Jenni Chen

Jaana Heiskanen

Susanna Bruun

Faysal Abdi

Tarja Eklund TARJA EKLUND

Urho Pyyshä

KATI MURTOJARVI

~~Antero Eerola~~

Antero Eerola

Pirkko Kotila

PIRKKO KOTILA

~~Päivi Laakso~~

PÄIVI LAAKSO

Kimmo Kihlén

Kimmo Kihlén

Eve Pämö

Sanni Kanerva
SANNI KANERVA

Matti Lerpistö



15 §

Markku Weckmanin ja 7 muun valtuutetun aloite lasten ja nuorten kotiintulosuosituksista

VD/935/00.02.00.03/2019

Markku Weckman ja seitsemän muuta valtuutettua jättivät seuraavan valtuuston työjärjestyksen mukaisen valtuustoaloitteen:

”Tulee ryhtyä toimenpiteisiin suosituksen laatimiseksi siten, että alakoululaisten tulisi arki-iltaisina olla kotona kello puoli yhdeksältä ja yläkoululaisten yhdeksältä. Viikonloppujen osalta aikarajat tulee selvittää erikseen. Samalla tulisi pohtia keinoja lasten ja nuorten somen-käyttöön liittyvien haittavaikutusten torjumiseksi.

PERUSTELUT:

Lasten ja nuorten ahdistelu sekä häikäilemätön seksuaalinen hyväksikäyttö on viimeaikaisten kokemusten mukaan lisääntynyt. Kotiintulosuosituksia ja keinoja lasten suojelemiseksi tulee ryhtyä selvittämään monialaisessa työryhmässä jonka kokoonpanoon kuuluisivat ainakin vanhempien, oppilaiden, sosiaali- ja nuorisotoimen, poliisin ja muiden tarpeelliseksi katsottavien asiantuntijoiden edustus. Selvitys tulisi toteuttaa koko pääkaupunkiseutua kattavana yhteistyönä.

Vantaalla tehtiin lähes vastaava aloite vuonna 2004. Tuolloin asia ei edennyt kaupunginhallitusta pidemmälle. Aloitetta perusteltiin tuolloin lasten ja nuorten pahoinvoinnin lisääntymisellä ja huostaanottojen moninkertaistumisella. Nämä perustelut ovat edelleen ajankohtaisia.

Aloitteen käsittelyn yhteydessä tulee ottaa kantaa myös tarvittavien resurssien turvaamiseksi. Esimerkiksi nettipoliisin toiminnasta on saatu hyviä kokemuksia. Eduskuntapuolueet ovatkin lähes laidasta laitaan ilmaisseet valmiutensa myös poliisin toimintaedellytysten parantamiseksi.”

Kaupunginvaltuuston 28.1.2019 § 15

Päätös:

Päätettiin ottaa asia käsiteltäväksi ja lähettää valtuustoaloite kaupunginhallitukselle valmisteltavaksi.

Liite:

- Markku Weckmanin ja 7 muun valtuutetun aloite lasten ja nuorten kotiintulosuosituksista allekirjoitettuna

VALTUUSTOALOITE

Tulee ryhtyä toimenpiteisiin suosituksen laatimiseksi siten, että alakoululaisten tulisi arki-iltaisain olla kotona kello puoli yhdeksältä ja yläkoululaisten yhdeksältä. Viikonloppujen osalta aikarajat tulee selvittää erikseen. Samalla tulisi pohtia keinoja lasten ja nuorten somen-käyttöön liittyvien haittavaikutusten torjumiseksi.

PERUSTELUT:

Lasten ja nuorten ahdistelu sekä häikäilemätön seksuaalinen hyväksikäyttö on viimeaikaisten kokemusten mukaan lisääntynyt.

Kotiintulosuosituksia ja keinoja lasten suojelemiseksi tulee ryhtyä selvittämään monialaisessa työryhmässä jonka kokoonpanoon kuuluisivat ainakin vanhempien, oppilaiden, sosiaali- ja nuorisotoimen, poliisin ja muiden tarpeelliseksi katsottavien asiantuntijoiden edustus. Selvitys tulisi toteuttaa koko pääkaupunkiseutua kattavana yhteistyönä.

Vantaalla tehtiin lähes vastaava aloite vuonna 2004. Tuolloin asia ei edennyt kaupunginhallitusta pidemmälle. Aloitetta perusteltiin tuolloin lasten ja nuorten pahoinvoinnin lisääntymisellä ja huostaanottojen moninkertaistumisella. Nämä perustelut ovat edelleen ajankohtaisia.

Aloitteen käsittelyn yhteydessä tulee ottaa kantaa myös tarvittavien resurssien turvaamiseksi. Esimerkiksi nettipoliisin toiminnasta on saatu hyviä kokemuksia. Eduskuntapuolueet ovatkin lähes laidasta laitaan ilmaisseet valmiutensa myös poliisin toimintaedellytysten parantamiseksi.

Vantaalla tammikuun 28. päivänä 2019.

Markku Weckman

MARKKU WECKMAN
kaupunginvaltuutettu

Nimi (tekstaten)

Jenni Chen

Pietari Järveläinen

Juha Malmi

TIMO AUVINEN

Mika Kasonen

LASSE NORRES

Paula Lehmuusialto
PAULA LEHMUSIALTO

Nimi (tekstaten)



16 § **Kai-Ari Lundellin ja 11 muun valtuutetun aloite Torikauppiasyhdistyksen tukemiseksi**

VD/941/00.02.00.03/2019

Kai-Ari Lundell ja yksitoista muuta valtuutettua jättivät seuraavan valtuuston työjärjestyksen mukaisen valtuustoaloitteen:

”Tikkurilan ja Myyrmäen keskustojen rakentaminen uhkaa näivettää vantaalaisen torikaupan. Samalla perinteisten Maalaismarkkinoiden toripaikat ovat jäämässä työmaiden alla.

Torikauppiasyhdistys pulittaa yhteensä noin 30 000 euroa vuodessa torivuokriin, jätehuoltomaksuihin ja lumenluontiin. Nyt tulot ovat romahtamassa, mikä pahimmillaan voi johtaa yhdistyksen 50-vuotisen toiminnan loppumiseen.

Torit markkinoineen ovat oleellinen osa Vantaata. Kaupungin arvoissa painotetaan vahvasti yhteisöllisyyttä. Torit ja markkinat kuuluvat vahvasti yhteisölliseen kaupunkikulttuuriin.

Esitän, että kaupunki tukee Torikauppiasyhdistystä 15 000 eurolla vuodessa ylimenokauden ajan, kunnes Vantaan torit ovat taas kunnossa.”

Kaupunginvaltuuston 28.1.2019 § 16

Päätös:

Päätettiin ottaa asia käsiteltäväksi ja lähettää valtuustoaloite kaupunginhallitukselle valmisteltavaksi.

Liite:

- Kai-Ari Lundellin ja 11 muun valtuutetun aloite Torikauppiasyhdistyksen tukemisesta

Valtuustoaloite Torikauppiasyhdistyksen tukemisesta

Tikkurilan ja Myyrmäen keskustojen rakentaminen uhkaa näivettää vantaalaisen torikaupan. Samalla perinteisten Maalaismarkkinoiden toripaikat ovat jäämässä työmaiden alle.

Torikauppiasyhdistys pulittaa yhteensä noin 30 000 euroa vuodessa torivuokriin, jätehuoltomaksuihin ja lumenluontiin. Nyt tulot ovat romahtamassa, mikä pahimmillaan voi johtaa yhdistyksen 50-vuotisen toiminnan loppumiseen.

Torit markkinoineen ovat oleellinen osa Vantaata. Kaupungin arvoissa painotetaan vahvasti yhteisöllisyyttä. Torit ja markkinat kuuluvat vahvasti yhteisölliseen kaupunkikulttuuriin.

Esitän, että kaupunki tukee Torikauppiasyhdistystä 15 000 eurolla vuodessa ylimenokauden ajan, kunnes Vantaan torit ovat taas kunnossa.

Kai-Ari Lundell (ps)

KAI-ARI LUNDELL

OTSO KIVIMÄKI

MARKKU WECKEMAN

LASSE NORRES

JUHA MALMI

JUSSI SÄRKÖNEN

JARNO ESKELINEN

JAANA HEISKANEN

Petari Jääskeläinen

KIRSI MÄKILÄ

NIILO KÄRKI

Mika Niska



17 §

Tanja Vahvelaisen ja Tiina Tuomelan sekä 9 muun valtuutetun aloite koulurauha-asiamiehen viran perustamisesta

VD/937/00.02.00.03/2019

Tanja Vahvelainen ja Tiina Tuomela sekä yhdeksän muuta valtuutettua jättivät seuraavan valtuuston työjärjestyksen mukaisen valtuustoaloitteen:

”Me allekirjoitetut esitämme, että Vantaalle perustetaan koulurauha-asiamiehen virka suoraan kaupunginjohtajan alaisuuteen.

Kustannus palkka- ja sivukuluineen tästä tulisi mahdollisesti olemaan vuosi tasolla noin 80.000€ ja virka voitaisiin kenties yhdistää Vasemmistoliiton aiemmin (24.9.2018) jättämän aloitteen lapsiasiamiehen viran kanssa.

PERUSTELUT:

Koulukiusaamisen kitkemiseen tarvitaan uusia keinoja ja tämä olisi selkeä askel konkretiaan.

Lapsena kiusaamisen uhriksi joutuneet eivät toivu välttämättä koskaan.

Useat tutkimukset osoittavat, että sekä kiusatuksi joutuneet että itse kiusaajat kokivat erilaisia psyykkisiä oireiluja vielä vanhempanakin.

Tutkimukset osoittavat, kiusaamisen uhriksi joutuneilla on tavallista enemmän mm. masennusta, ahdistuneisuutta ja itsemurha-ajatuksia. Näiden ongelmien lisäksi on usein sekä taloudellisia ongelmia että vaikeuksia solmia ihmissuhteita.

Kiusaamisen on todettu vaikuttavan myös kiusattujen fyysiseen terveyteen mm. erilaisina psykosomaattisina oireina, kuten kiputiloina ja yleisenä sairasteluna, nukkumisvaikeuksina ja yökasteluna sekä syömishäiriöinä. Kiusatuille tyypillistä on luonnollisesti koulumotivaation heikkeneminen ja kouluun menon väittely.

Ongelmat kantavat myös aikuisikään: Aikuisiässä lapsena kiusaamisen kohteeksi joutuneilla esiintyy verrokiryhmiä enemmän luottamuksen puutetta ihmissuhteissa ja kasvanut riski tulla kiusatuksi työelämässä.

Kiusaamisella on seurauksensa myös kiusaajille. Muita kiusaavilla lapsilla ja nuorilla on tutkimuksissa todettu esiintyvän myös särkyjä, nukkumisvaikeuksia ja mielipahaa. Mikäli kiusaaja saa jatkaa toimintaansa, on riski, että hän käyttäytyy aggressiivisesti myöhemminkin iän karttuessa.

Pojilla, jotka ovat kiusanneet kouluikäisinä muita, on aikuisiällä huomattu esiintyvän monenlaisia mielenterveyteen ja ihmissuhteisiin liittyviä ongelmia, kuten aggressiivisuutta seurustelusuhhteissa, antisosiaalisia persoonallisuushäiriöitä, heikkoa menestystä työelämässä, päihteiden väärinkäyttöä ja rikollisuutta.

Kiusaamiseen pitää siis puuttua, paitsi kiusatun kohteeksi joutuneen, myös kiusaajan itsensä vuoksi.



Oppilaan turvallisuus: Perusopetuslain 29§ mukaan oppilailla on oikeus turvalliseen opiskeluympäristöön. Silti se ei ole monelle turvallinen.

Esimerkiksi kouluterveyskyselyn tulosten pohjalta peruskoulun 8. ja 9. luokkalaisista (aineisto 82% maan kaikista oppilaista luokka tasoilta):

Vähintään kerran viikossa kiusattuja: 8%. joista 10% poikia ja 6% tyttöjä.

Kiusaaja-uhreja puolestaan: 3% poikia ja 1% tyttöjä.

lähde: <http://urn.fi/URN:ISBN:978-952-485-495-5>

Koulukiusaaminen peruskoulun yläluokilla 2000-2007; Luopa, Pauliina; Pietikäinen, Minna; Jokela, Jukka (2008)

Kiusaamisen hintalappu yhteiskunnalle: Kiusaamisen tarkkaa hintaa on vaikea laskea, mutta se on yksi syy syrjäytymiseen. Opetusministeriössä on arvioitu nuorena syrjäytyneen henkilön aiheuttavan yhteiskunnalle 1,2 miljoonan euron kustannukset elämänsä aikana.

lähde: <https://www.is.fi/taloussanomat/oma-raha/art-2000001708425.html>

Seuraukset yksilötasolla:

Kiusattu: Pahimmat koulukiusaamiset voivat johtaa koulun vaihtoon, kotiopetukseen tai psykiatriseen hoitoon. Vakavimmissa tapauksissa, kun kiusaaminen on jatkunut pitkään, saattaa seurauksena olla itsetuhokäyttäytyminen murhavihjeineen. Toistuva negatiivinen palaute muilta oppilailta vaikuttaa kiusatun minäkuvaan, ja se saattaa vaikuttaa myös koulumenestykseen sekä itsetunnon kehitykseen. Jatkuva arvaamaton tovereiden käyttäytyminen ja pelko kouluun menosta rasittaa lasta myös henkisesti ja riistää kiusatulta työilon ja -rauhan.

lähde: Hamarus. P 1998. *Älä kiusaa mua!: Miten tunnistan ja estän koulukiusaamisen.* (s. 12) Turku. Länsi-Suomen Lääninhallitus.

Kiusaaja: Kiusaajan käyttäytyminen saattaa pahentua ajan saatossa, jos hänen käytökseensä ei puututa. Kiusaajilla saattaa esiintyä erilaisia särkyjä, nukkumisvaikeuksia ja mielipahaa. Kiusaaja kantaa tekojaan joskus koko elämänsä ja kokee niistä syyllisyyttä. Kiusaaja saattaa käyttäytyä myöhemminkin elämässään aggressiivisesti, mikäli hän saa jatkaa kiusaamistaan ilman että kukaan puuttuu siihen. Kiusaaja oppii myös väärän tavan hallita ihmissuhteita, jos kiusaamista ei lopeteta. Kiusaajaa autetaan löytämään myönteinen keino saada ystäviä puuttumalla kiusaamiseen. Varsinkin pojilla, jotka ovat olleet kiusaajia, on todettu esiintyvän monenlaisia mielenterveyteen ja ihmissuhteisiin liittyviä ongelmia, kuten esimerkiksi päihteiden väärinkäyttöä ja rikollisuutta.

lähde: Kaski. S; Nevalainen, V 2017. Jo riittää - irti kiusaamisesta ja kiusaajista. Helsinki: Kirjapaja.

Viitanen. M. 2018 Koulukiusaamisen monet kasvot (s.24)

https://www.theseus.fi/bitstream/handle/10024/144012/Viitanen_Michelle.pdf?sequence=1

Mihin tarvitaan koulurauha-asiamiestä

1. Kiusaaminen on edelleen suuri ongelma, eikä sitä ole pystytty 2000-luvulla juuri vähentämään (kouluterveyskyselyt).
2. Luottamuspuola. Vanhempi tai oppilas ei aina luota koulun kykyyn ratkaista ongelma. Perhe voi tuntea epäluottamusta koulua kohtaan. Saatu kohtelu on voitu kokea epäoikeudenmukaisesti.



"Jos on yhteydessä kouluun, myös opettaja alkaa kiusata", Lehtoranta, J. (2011)
<https://tampub.uta.fi/handle/10024/82910>

3. Kaikki kiusaaminen ei tapahdu vain koulussa tai koulumatkalla. "Selvitetty" kiusaamistapaus voidaan esim. kostaa vapaa-ajalla. Koulurauha-asiamies voisi kiinnittää huomiota myös koululaisten kouluajan ulkopuolella jatkuvaan kiusaamiseen.
4. Kiusaamistilanteista tulee vain pieni osa aikuisten tietoon. Usein kertomatta jättämisen taustalla on luottamuspuola aikuisten ja nuorten välillä*. Koulurauha-asiamies voi tarkastella tilastoja koulukohtaisesti ja etsiä tapauksia, jotka jäävät koulun aikuisilta huomaamatta.
*Hamarus. P 2012. (s.27-29), Hauku /Jaavan tekee: puututaan yhdessä kiusaamiseen. Jyväskylä: PS-kustannus.
5. Vanhemmat tai nuoret voisivat olla suoraan yhteydessä asiamieheen.

Opettaja voi myös ikään kuin "ostaa" kiusaajan luoman narratiivin kiusatusta ja toimia myös kiusattua kohtaan epäreilusti. Esimerkiksi voidaan luulla, että kiusattu on itse kiusaaja. Monesti asiat näyttävät erilaisilta, kun niitä katsoo liian läheltä, omassa ympäristössään. Siksi koulun ulkopuolista tahoja tarvitaan.

Asiamies voi olla yhteydessä opettajien lisäksi myös koulukuraattoriin parantaakseen käsitystä koulun kiusaamistilanteesta."

Kaupunginvaltuuston 28.1.2019 § 17

Päätös:

Päätettiin ottaa asia käsiteltäväksi ja lähettää valtuustoaloite kaupunginhallitukselle valmisteltavaksi.

Liite:

- Tanja Vahvelaisen ja Tiina Tuomelan sekä 9 muun valtuutetun aloite koulurauha-asiamiehen viran perustamisesta allekirjoitettuna

VALTUUSTOALOITE

Me allekirjoitetut esitämme, että Vantaalle perustetaan koulurauha-asiamiehen virka suoraan kaupunginjohtajan alaisuuteen.

Kustannus palkka- ja sivukuluineen tästä tulisi mahdollisesti olemaan vuosi tasolla noin 80.000€ ja virka voitaisiin kenties yhdistää Vasemmistoliiton aiemmin ((24.9.2018) jättämän aloitteen lapsiasiamiehen viran kanssa.

PERUSTELUT:

Koulukiusaamisen kitkemiseen tarvitaan uusia keinoja ja tämä olisi selkeä askel konkretiaan.

Lapsena kiusaamisen uhriksi joutuneet eivät toivu välttämättä koskaan.

Useat tutkimukset osoittavat, että sekä kiusatuksi joutuneet että itse kiusaajat kokivat erilaisia psyykkisiä oireiluja vielä vanhempanakin.

Tutkimukset osoittavat, kiusaamisen uhriksi joutuneilla on tavallista enemmän mm. masennusta, ahdistuneisuutta ja itsemurha-ajatuksia. Näiden ongelmien lisäksi on usein sekä taloudellisia ongelmia että vaikeuksia solmia ihmissuhteita.

Kiusaamisen on todettu vaikuttavan myös kiusattujen fyysiseen terveyteen mm. erilaisina psykosomaattisina oireina, kuten kiputiloina ja yleisenä sairasteluna, nukkumisvaikeuksina ja yökasteluna sekä syömishäiriöinä. Kiusatuille tyypillistä on luonnollisesti koulumotivaation heikkeneminen ja kouluun menon välttely.

Ongelmat kantavat myös aikuisikään: Aikuisiässä lapsena kiusaamisen kohteeksi joutuneilla esiintyy verokkiryhmiä enemmän luottamuksen puutetta ihmissuhteissa ja kasvanut riski tulla kiusatuksi työelämässä.

Kiusaamisella on seurauksensa myös **kiusaajille**. Muita kiusaavilla lapsilla ja nuorilla on tutkimuksissa todettu esiintyvän myös särkyjä, nukkumisvaikeuksia ja mielihapaa. Mikäli kiusaaja saa jatkaa toimintaansa, on riski, että hän käyttäytyy aggressiivisesti myöhemminkin iän karttuessa.

Pojilla, jotka ovat kiusanneet kouluikäisinä muita, on aikuisiällä huomattu esiintyvän monenlaisia mielenterveyteen ja ihmissuhteisiin liittyviä ongelmia, kuten aggressiivisuutta seurustelusuhteissa, antisosiaalisia persoonallisuushäiriöitä, heikkoa menestystä työelämässä, päihteiden väärinkäyttöä ja rikollisuutta.

Kiusaamiseen pitää siis puuttua, paitsi kiusatun kohteeksi joutuneen, myös kiusaajan itsensä vuoksi.

Oppilaan turvallisuus: Perusopetuslain 29§ mukaan oppilaille on oikeus turvalliseen opiskeluympäristöön. Silti se ei ole monelle turvallinen.

Esimerkiksi kouluterveyskyselyn tulosten pohjalta peruskoulun 8. ja 9. luokkalaisista (aineisto 82% maan kaikista oppilaista luokka tasoilta):

Vähintään kerran viikossa kiusattuja: 8%. joista 10% poikia ja 6% tyttöjä.

Kiusaaja-uhreja puolestaan: 3% poikia ja 1% tyttöjä.

lähde: <http://urn.fi/URN:ISBN:978-952-485-495-5>

Koulukiusaaminen peruskoulun yläluokilla 2000–2007; Luopa, Pauliina; Pietikäinen, Minna; Jokela, Jukka (2008)

Kiusaamisen hintalappu yhteiskunnalle: Kiusaamisen tarkkaa hintaa on vaikea laskea, mutta se on yksi syy syrjäytymiseen. Opetusministeriössä on arvioitu nuorena syrjäytyneen henkilön aiheuttavan yhteiskunnalle 1,2 miljoonan euron kustannukset elämänsä aikana.

lähde: <https://www.is.fi/taloussanomato/oma-raha/art-200001708425.html>

Seuraukset yksilötasolla:

Kiusattu: Pahimmat koulukiusaamiset voivat johtaa koulun vaihtoon, kotiopetukseen tai psykiatriseen hoitoon. Vakavimmissa tapauksissa, kun kiusaaminen on jatkunut pitkään, saattaa seurauksena olla itsetuhokäyttäytyminen murhavihjeineen. Toistuva negatiivinen palaute muilta oppilailta vaikuttaa kiusatun minäkuvaan, ja se saattaa vaikuttaa myös koulumenestykseen sekä itsetunnon kehitykseen. Jatkuva arvaamaton tovereiden käyttäytyminen ja pelko kouluun menosta rasittaa lasta myös henkisesti ja riistää kiusatulta työilön ja -rauhan.

lähde: Hamarus, P. 1998. Älä kiusaa mua!: Miten tunnistan ja estän koulukiusaamisen. (s.12) Turku: Länsi-Suomen Lääninhallitus.

Kiusaaja: Kiusaajan käyttäytyminen saattaa pahentua ajan saatossa, jos hänen käytökseensä ei puututa. Kiusaajilla saattaa esiintyä erilaisia särkyjä, nukkumisvaikeuksia ja mielihäiriöitä. Kiusaaja kantaa tekojaan joskus koko elämänsä ja kokee niistä syyllisyyttä. Kiusaaja saattaa käyttäytyä myöhemminkin elämässään aggressiivisesti, mikäli hän saa jatkaa kiusaamistaan ilman että kukaan puuttuu siihen. Kiusaaja oppii myös väärän tavan hallita ihmissuhteita, jos kiusaamista ei lopeteta. Kiusaajaa autetaan löytämään myönteinen keino saada ystäviä puuttamalla kiusaamiseen. Varsinkin pojilla, jotka ovat olleet kiusaajia, on todettu esiintyvän monenlaisia mielenterveyteen ja ihmissuhteisiin liittyviä ongelmia, kuten esimerkiksi päihteiden väärinkäyttöä ja rikollisuutta.

lähde: Kaski, S; Nevalainen, V. 2017. Jo riittää – irti kiusaamisesta ja kiusaajista. Helsinki: Kirjapaja.

Viitanen, M. 2018 Koulukiusaamisen monet kasvot (s.24)

https://www.theseus.fi/bitstream/handle/10024/144012/Viitanen_Michelle.pdf?sequence=1

Mihin tarvitaan koulurauha-asiamiestä

1. Kiusaaminen on edelleen suuri ongelma, eikä sitä ole pystytty 2000-luvulla juuri vähentämään (kouluterveyskyselyt).
2. Luottamuspuola. Vanhempi tai oppilas ei aina luota koulun kykyyn ratkaista ongelma. Perhe voi tuntea epäluottamusta koulua kohtaan. Saatu kohtelu on voitu kokea epäoikeudenmukaisesti.

"Jos on yhteydessä kouluun, myös opettaja alkaa kiusata", Lehtoranta, J. (2011) <https://tampub.uta.fi/handle/10024/82910>

3. Kaikki kiusaaminen ei tapahdu vain koulussa tai koulumatkalla. "Selvitetty" kiusaamistapaus voidaan esim. kostaa vapaa-ajalla. Koulurauha-asiamies voisi kiinnittää huomiota myös koululaisten kouluajan ulkopuolella jatkuvaan kiusaamiseen.
4. Kiusaamistilanteista tulee vain pieni osa aikuisten tietoon. Usein kertomatta jättämisen taustalla on luottamuspuola aikuisten ja nuorten välillä*. Koulurauha-asiamies voi tarkastella tilastoja koulukohtaisesti ja etsiä tapauksia, jotka jäävät koulun aikuisilta huomaamatta.

**Hamarus, P. 2012. (s.27–29); Haukku haavan tekee: puututaan yhdessä kiusaamiseen. Jyväskylä: PS-kustannus.*

5. Vanhemmat tai nuoret voisivat olla suoraan yhteydessä asiamieheen.

Opettaja voi myös ikään kuin "ostaa" kiusaajan luoman narratiivin kiusatusta ja toimia myös kiusattua kohtaan epäreilusti. Esimerkiksi voidaan luulla, että kiusattu on itse kiusaaja. Monesti asiat näyttävät erilaisilta, kun niitä katsoo liian läheltä, omassa ympäristössään. Siksi koulun ulkopuolista tahoja tarvitaan.

Asiamies voi olla yhteydessä opettajien lisäksi myös koulukuraattoriin parantaakseen käsitystä koulun kiusaamistilanteesta.


Tanja Vahvelainen, valtuutettu (Ps), Vantaa

Tiina Tuomela, valtuutettu (KD), Vantaa

TANJA VAHVELAINEN

TIINA TUOMELA

NIMET ISOIN KIRJAIMIN

1. KAI - ARI LUNDÉLL
2. KIRSI MÄKILÄINE
3. Mika Niemi MIKANIKKO
4. SURPA KUOPPINEN 
5. Sini Laakso SARI LAAKSO
6. Sveta Silvennoinen - Hiisku
7. ANSSI AURA
8. Jouni JÄSKELÄINEN
9. Jari Jästeläinen



Kokouksen päättäminen

Kaupunginvaltuusto 28.1.2019 § 18

Päätös:

Puheenjohtaja päätti kokouksen klo 20.35.



Muutoksenhakuohje 1. Valitusosoitus

Jos olet tyytymätön tähän päätökseen, voit hakea siihen muutosta **Helsingin hallinto-oikeudelta**.

Valituksen voit tehdä lainmukaisuusperusteella, eli jos

- päätös on syntynyt virheellisessä järjestyksessä
- päätöksen tehnyt toimielin on ylittänyt toimivaltansa ja/tai
- päätös on muuten lainvastainen

Voit tehdä valituksen, jos olet kunnan jäsen. Asianosaisena voit tehdä valituksen kunnan jäsenyydestä riippumatta, jos päätös kohdistuu sinuun tai se vaikuttaa välittömästi oikeuksiisi, velvollisuuksiisi tai etuihisi.

Rakennuskiellon määräämistä koskevassa asiassa valituksen voi tehdä

- asianosainen
- viranomainen, jos laissa niin säädetään tai jos valitusoikeus on viranomaisen valvottavana olevan julkisen edun vuoksi tarpeen

Yleiskaavan, asemakaava ja rakennusjärjestyksen hyväksymistä koskevassa asiassa valituksen voi tehdä

- kunnan jäsen
- asianosainen
- viranomainen toimialaansa kuuluvissa asioissa
- maakunnan liitto ja kunta, joiden alueella kaavassa osoitetulla maankäytöllä tai rakennusjärjestyksellä on vaikutuksia
- rekisteröity paikallinen tai alueellinen yhteisö toimialaansa kuuluvissa asioissa toimialueellaan.

Valituksen toimittaminen

Toimita valitus **30 päivän kuluessa** päätöksen tiedoksisaannista. Tiedoksisaantipäivää ei lueta valitusaikaan. Valitus on tehtävä viimeistään määräajan viimeisenä päivänä ennen viraston aukioloajan päättymistä.

Myöhässä tullutta valitusta ei tutkita.

Kunnan jäsenen katsotaan saaneen päätöksestä tiedon seitsemän päivän kuluttua siitä, kun pöytäkirja on nähtävänä Vantaan kaupungin internet-sivulla.

Asianosaisen katsotaan saaneen tiedon päätöksestä, jollei muuta näytetä:

- seitsemän päivän kuluttua kirjeen lähettämisestä
- kolmen päivän kuluttua sähköisen viestin lähettämisestä tai
- saantitodistuksen osoittamana aikana/erilliseen tiedoksiantotodistukseen merkittynä aikana

Kaavan tai rakennusjärjestyksen hyväksymistä taikka rakennuskieltoa koskevan päätöksen katsotaan kuitenkin tulleen asianosaisen tietoon seitsemän päivän kuluttua siitä, kun pöytäkirja on nähtävänä Vantaan kaupungin internet-sivulla.

Voit toimittaa valituksen henkilökohtaisesti, postittamalla tai sähköisesti. Jos viimeinen palautuspäivä osuu viikonlopuksi tai pyhäpäiväksi, voit toimittaa valituksen vielä seuraavana arkipäivänä virka-aikana.

Tee valitus kirjallisena ja kerro siinä mitä muutoksia haluat päätökseen ja millä perusteella. Liitä mukaan valituksen kohteena oleva päätös ja vaatimusta tukevat asiakirjat sekä todistus siitä, minä päivänä päätös on annettu tiedoksi, tai muu selvitys valitusajan alkamisesta. Ilmoita valituksessa kotikuntasi ja yhteystietosi ja allekirjoita se. Jos sinulla on laillinen edustaja, valituksessa tulee olla sinun nimen ja kotikunnan lisäksi myös tämän nimi, kotilunta, yhteystiedot ja allekirjoitus. Sähköistä asiakirjaa ei tarvitse allekirjoittaa, mutta siitä on käytävä ilmi lähettäjän tiedot.



Valitus toimitetaan aina omalla vastuulla.

Muutoksenhakijalta peritään oikeudenkäyntimaksua hallinto-oikeudessa **260** euroa. Lisätietoja valituksen maksullisuudesta saa Helsingin hallinto-oikeudesta. Maksua ei peritä silloin, kun hallinto-oikeus muuttaa valituksen-alaisen päätöksen valittajan eduksi.

Helsingin hallinto-oikeuden yhteystiedot:

Käynti- ja postiosoite: Radanrakentajantie 5, 00520 Helsinki

Puhelin: 029 56 42000, faksi: 029 56 42079

Sähköpostiosoite: helsinki.hao@oikeus.fi

Asiointipalvelun osoite: <https://asiointi2.oikeus.fi/hallintotuomioistuimet>

Virka-aika: klo 8.00 - 16.15



Muutoksenhakuohje 2. Valituskielto

2.1 Tähän päätökseen, joka koskee vain valmistelua tai täytäntöönpanoa, ei saa hakea muutosta.
(Kuntalaki 136 §)

2.2 Tähän päätökseen, joka koskee hankintaoikaisua, ei saa hakea muutosta.
(Hankintalaki 135 §)

2.3 Tähän päätökseen, joka koskee kunnallisen kansanäänestyksen toimittamista, ei saa hakea muutosta.
(Kuntalaki 24 §)



Muutoksenhakuohje 3. Hankintaoikaisuohje ja valitusosoitus

Julkista hankintaa koskevaan päätökseen tai muuhun hankintamenettelyssä tehtyyn ratkaisuun voidaan julkisista hankinnoista ja käyttöoikeussopimuksista annetun lain (1397/2016, jäljempänä hankintalaki) mukaan hakea muutosta vaatimalla hankintayksiköltä oikaisua (jäljempänä hankintaoikaisu). Asia voidaan myös saattaa valituksella markkinaoikeuden käsiteltäväksi.

Hankintaa koskevasta asiasta voi tehdä hankintayksikölle oikaisuvaatimuksen tai markkinaoikeudelle toimitettavan valituksen se, jota asia koskee (jäljempänä asianosainen). Asianosainen on se, jonka oikeuteen, velvollisuuteen tai etuun päätös välittömästi vaikuttaa.

I Hankintaoikaisuohje

Hankintaoikaisuvaatimuksen kohde

Hankintayksikön päätökseen tai muuhun hankintamenettelyssä tehtyyn ratkaisuun tyytymätön voi vaatia hankintalain 132–135 §:n mukaan hankintaoikaisua. Hankintaoikaisua voi vaatia hankintayksiköltä kirjallisesti tarjouskilpailuun osallistunut tarjoaja tai osallistumishakemuksen tehnyt ehdokas tai muu taho, jota asia koskee.

Hankintaoikaisuvaatimuksen tekemiselle säädetty aika

Asianosaisen on vaadittava hankintaoikaisua 14 päivän kuluessa siitä, kun asianosainen on saanut tiedon hankintayksikön päätöksestä valitusosoituksineen tai muusta hankintamenettelyssä tehdystä ratkaisusta. Vaatimus on esitettävä määräajan viimeisenä päivänä ennen virka-ajan päättymistä.

Tiedoksisaantipäivää ei lueta oikaisuvaatimusaikaan. Jos määräajan viimeinen päivä on pyhäpäivä, itsenäisyyspäivä, vapunpäivä, joului- tai juhannusaatto tai arkilauantai, voi oikaisuvaatimuksen tehdä ennen viraston aukioloajan päättymistä ensimmäisenä arkipäivänä sen jälkeen.

Sähköinen tiedoksianto

Mikäli hankintapäätös on annettu tiedoksi sähköisesti, asianosaisen katsotaan saaneen tiedon hankintapäätöksestä oheisasiakirjoineen sinä päivänä, jolloin sähköinen viesti on vastaanottajan käytettävissä tämän vastaanottolaitteessa siten, että viestiä voidaan käsitellä. Asianosainen on saanut tiedon päätöksestä lähettämispäivänä, jollei asianosainen esitä luotettavaa selvitystä tietoliikenneyhteyksien toimimattomuudesta tai vastaavasta muusta seikasta, jonka johdosta sähköinen viesti on saapunut asianosaiselle myöhemmin.

Tiedoksianto kirjeitse

Mikäli hankintapäätös on annettu tiedoksi hallintolain (434/2003) 59 §:n mukaisesti postitse kirjeellä, katsotaan asianosaisen saaneen asiasta tiedon seitsemäntenä päivänä sen lähettämisestä, jollei asianosainen näytä saaneen tiedon myöhemmin.

Tiedoksianto saantitodistuksella

Mikäli hankintapäätös on annettu todisteellisesti tiedoksi hallintolain (434/2003) 60 §:n mukaisesti, asianosaisen katsotaan saaneen päätöksestä tiedon saantitodistuksen osoittamana aikana tai erilliseen tiedoksisaantitodistukseen merkittynä aikana.

Hankintaoikaisua koskevan vaatimuksen sisältö

Hankintaoikaisuvaatimuksesta on käytävä ilmi vaatimukset perusteineen. Vaatimuksesta on käytävä ilmi oikaisua vaativan nimi sekä tarvittavat yhteystiedot asian hoitamiseksi.



Vaatumukseen on liitettävä asiakirjat, joihin vaatimuksen tekijä vetoaa, mikäli ne eivät jo ole hankintayksikön hallussa.

Toimitusosoite

Hankintaoikaisu toimitetaan osoitteeseen:

Vantaan kaupungin kirjaamo
Kaupunginhallitus
PL 1100, 01030 Vantaan kaupunki
Sähköpostiosoite: kirjaamo@vantaa.fi
Puhelin (kirjaamo): 09-839 22184, fax: 09-8392 4163

Virka-aika: ma - pe 8.15 - 16.00

Hankintaoikaisun vireilletulo ja käsittely eivät vaikuta siihen määräaikaan, jonka kuluessa asianosainen voi hankintalain nojalla hakea muutosta valittamalla markkinaoikeuteen.

II Valitusosoitus markkinaoikeuteen

Muutoksenhaun kohde ja rajoitukset

Tarjoaja, osallistumishakemuksen tehnyt ehdokas tai muu taho, jota asia koskee, voi saattaa asian markkinaoikeuden käsiteltäväksi tekemällä valituksen.

Valituksella markkinaoikeuden käsiteltäväksi voidaan saattaa hankintayksikön päätös tai hankintayksikön muu hankintamenettelyssä tehty ratkaisu, jolla on vaikutusta ehdokkaan tai tarjoajan asemaan.

Markkinaoikeuden käsiteltäväksi valituksella ei voida saattaa hankintayksikön sellaista päätöstä tai muuta ratkaisua, joka koskee:

- 1) yksinomaan hankintamenettelyn valmistelua;
- 2) sitä, että hankintasopimusta ei jaeta osiin 75 §:n nojalla; tai
- 3) sitä, että 93 §:ssä tarkoitetun kokonaistaloudellisen edullisuuden perusteena käytetään yksinomaan halvinta hintaa tai kustannuksia.

Puitejärjestelyyn perustuva hankinta

Puitejärjestelyyn perustuvaan hankintaan ei saa hakea muutosta valittamalla, jollei markkinaoikeus myönnä asiassa käsittelylupaa hankintalain 146 §:n mukaisesti. Lupa on myönnettävä, jos asian käsittely on lain soveltamisen kannalta muissa samanlaisissa asioissa tärkeää, tai siihen on painava, hankintayksikön menettelyyn liittyvä syy.

Dynaamiseen hankintajärjestelmään hyväksymistä koskeva ratkaisu

Dynaamiseen hankintajärjestelmään hyväksymistä koskevaan hankintayksikön ratkaisuun ei saa hakea muutosta valittamalla, jollei markkinaoikeus myönnä asiassa käsittelylupaa hankintalain 146 §:n mukaisesti. Lupa on myönnettävä, jos asian käsittely on lain soveltamisen kannalta muissa samanlaisissa asioissa tärkeää tai siihen on painava, hankintayksikön menettelyyn liittyvä syy.

Sähköinen tiedoksianto

Mikäli hankintapäätös on annettu tiedoksi sähköisesti, asianosaisen katsotaan saaneen tiedon hankintapäätöksestä oheisasiakirjoineen sinä päivänä, jolloin sähköinen viesti on vastaanottajan käytettävissä



tämän vastaanottolaitteessa siten, että viestiä voidaan käsitellä. Asianosainen on saanut tiedon päätöksestä lähettämispäivänä, jollei asianosainen esitä luotettavaa selvitystä tietoliikenneyhteyksien toimimattomuudesta tai vastaavasta muusta seikasta, jonka johdosta sähköinen viesti on saapunut asianosaiselle myöhemmin.

Tiedoksianto kirjeitse

Mikäli hankintapäätös on annettu tiedoksi postitse kirjeellä, asianosaisen katsotaan saaneen asiasta tiedon seitsemäntenä päivänä sen lähettämisestä, jollei asianosainen näytä saaneen tiedon myöhemmin.

Tiedoksianto saantitodistuksella

Mikäli hankintapäätös on annettu todisteellisesti tiedoksi, asianosaisen katsotaan saaneen päätöksestä tiedon saantitodistuksen osoittamana aikana tai erilliseen tiedoksisaantitodistukseen merkittynä aikana.

Muutoksenhaku aika

Valitus on tehtävä kirjallisesti 14 päivän kuluessa siitä, kun asianosainen on saanut tiedon hankintaa koskevasta päätöksestä valitusosoituksineen. Tiedoksisaantipäivää ei lasketa mukaan valitusaikaan.

Valituksen tulee olla perillä valitusajan viimeisenä päivänä ennen markkinaoikeuden virka-ajan päättymistä.

Muutoksenhaku aika suorahankinnassa

Mikäli hankintayksikkö on toimittanut julkaistavaksi hankintalain 131 §:ssä tarkoitetun suorahankintaa koskevan ilmoituksen Euroopan unionin virallisessa lehdessä, valitus on tehtävä 14 päivän kuluessa ilmoituksen julkaisemisesta.

Mikäli hankintayksikkö on julkaissut suorahankinnasta jälki-ilmoituksen, mutta ei suorahankintaa koskevaa ilmoitusta, suorahankintaa koskeva valitus on tehtävä 30 päivän kuluessa siitä, kun suorahankinnasta on julkaistu jälki-ilmoitus Euroopan unionin virallisessa lehdessä.

Mikäli hankintayksikkö ei ole julkaissut suorahankinnasta ilmoitusta tai jälki-ilmoitusta, suorahankintaa koskeva valitus on tehtävä kuuden kuukauden kuluessa siitä, kun hankintasopimus on tehty.

Sopimusmuutosta koskeva ilmoitus

Mikäli hankintayksikkö on toimittanut julkaistavaksi hankintalain 58 §:n 1 momentin 9 kohdassa tarkoitetun sopimusmuutosta koskevan ilmoituksen Euroopan unionin virallisessa lehdessä, on valitus tehtävä 14 päivän kuluessa ilmoituksen julkaisemisesta.

Poikkeukset säännönmukaisesta valitusajasta

Valitus on tehtävä 30 päivän kuluessa päätöksen tiedoksisaannista, jos hankintayksikkö on tehnyt hankintapäätöksen jälkeen hankinta- tai käyttöoikeussopimuksen 130 §:n 1 tai 3 kohdan nojalla noudattamatta odotusaikaa. Odotusaikaa ei tarvitse noudattaa, jos sopimus koskee puitejärjestelyn perusteella tehtävää hankintaa tai sopimus koskee dynaamisen hankintajärjestelmän sisällä tehtävää hankintaa.

Valitus on tehtävä kuuden kuukauden kuluessa hankintapäätöksen tekemisestä siinä tapauksessa, että ehdokas tai tarjoaja on saanut tiedon hankintapäätöksestä valitusosoituksineen ja hankintapäätös tai valitusosoitus on ollut olennaisesti puutteellinen.

Valituksen sisältö



Valituksessa on ilmoitettava hankinta-asia, jota valitus koskee, sekä valittajan vaatimukset ja niiden perusteet. Puitejärjestelyyn perustuvan hankinnan ja dynaamiseen hankintajärjestelmään hyväksymistä koskevan ratkaisun osalta valituskirjelmässä on esitettävä, minkä vuoksi käsittelylupa tulisi myöntää.

Valituksessa on ilmoitettava valittajan nimi ja kotikunta. Jos valittajan puhevaltaa käyttää hänen laillinen edustajansa tai asiamiehensä tai jos valituksen laatija on joku muu henkilö, valituksessa on ilmoitettava myös tämän nimi ja kotikunta. Lisäksi on ilmoitettava postiosoite ja puhelinnumero, joihin asiaa koskevat ilmoitukset valittajalle voidaan toimittaa. Valittajan, laillisen edustajan tai asiamiehen on allekirjoitettava valituskirjelämä.

Valitukseen on liitettävä alkuperäisenä tai jäljennöksenä päätös, johon haetaan muutosta, sekä todistus siitä, minä päivänä päätös on annettu tiedoksi tai muu selvitys valitusajan alkamisen ajankohdasta. Valitukseen on liitettävä asiakirjat, joihin valittaja vetoaa vaatimuksensa tueksi. Asiamiehen on liitettävä valituskirjelmään valtakirja, kuten hallintolainkäyttölain 21 §:ssä säädetään.

Valituksen toimittaminen

Valitus on toimitettava markkinaoikeudelle. Valituksen voi toimittaa markkinaoikeuden kansliaan henkilökohtaisesti, asiamiestä käyttäen, lähetin välityksellä, postitse, telekopiona, asiointipalvelussa tai sähköpostin avulla kuten sähköisestä asioinnista viranomaistoiminnassa annetussa laissa (13/2003) säädetään. Jos vireillepanon viimeinen päivä on pyhäpäivä, itsenäisyyspäivä, vapunpäivä, joului- tai juhannusaatto tai arkilauantai, voi asiakirjat toimittaa markkinaoikeudelle ensimmäisenä arkipäivänä sen jälkeen.

Valitusperusteeseen perustuva muutoksenhakukielto

Hankintalain 163 §:n mukaan markkinaoikeuden toimivaltaan kuuluvaan asiaan ei saa hakea muutosta kuntalain eikä hallintolainkäyttölain nojalla.

Muutoksenhausta ilmoittaminen hankintayksikölle

Hankintalain 148 §:n nojalla hankinta-asiaan muutosta hakevan on kirjallisesti ilmoitettava hankintayksikölle asian saattamisesta markkinaoikeuden käsiteltäväksi. Ilmoitus on toimitettava hankintayksikölle viimeistään silloin, kun hankintaa koskeva valitus toimitetaan markkinaoikeuteen. Ilmoitus on toimitettava hankintayksikön kohdassa I mainittuun osoitteeseen.

Oikeudenkäyntimaksu

Muutoksenhakijalta peritään käsittelystä markkinaoikeudessa oikeudenkäyntimaksua 2050 euroa alle miljoonan euron hankinnassa. Jos hankinnan arvo on vähintään 1 miljoona euroa, käsittelymaksu on 4100 euroa. Mikäli hankinnan arvo on vähintään 10 miljoonaa euroa, käsittelymaksu on 6140 euroa.

Yksityishenkilön oikeudenkäyntimaksu markkinaoikeudessa on 510 euroa.

Markkinaoikeuden osoite ja muut yhteystiedot

Markkinaoikeus
Radanrakentajantie 5
00520 Helsinki
puh. 029 56 43300
fax 029 56 43314
markkinaoikeus(at)oikeus.fi
asiointipalvelun osoite: <https://asiointi2.oikeus.fi/hallintotuomioistuimet>