

Lausunto Helsingin seudun MAL 2023 suunnitelmaluonnoksesta ja sen vaikutusten arvioinnista

MAL 2023 -suunnitelmaa on valmisteltu aikana, joka on ollut täynnä yhteiskunnallisia mullistuksia. Vuonna 2020 käynnistyi maailmanlaajuinen COVID19-pandemia, joka muutti, ehkä jopa pysyvästi käsitystämme mm. liikkumisesta, työn tekemisen tavoista ja asumistoiveista. Venäjän hyökättyä Ukrainaan keväällä 2022 syntyi toimintaympäristöön uusi merkittävä epävarmuustekijä ja Suomen geopoliittinen tilanne muuttui ratkaisevasti. Panostukset huoltovarmuuteen ja puolustukseen hallitsevat yhteiskunnallista keskustelua ja vaikuttavat kokonaisvaltaisesti siihen, kuinka yhteisiä varoja priorisoidaan. SOTE-uudistus vaikeuttaa osaltaan kuntien taloudellista tilannetta ja heikentää kuntien investointikykyä. Toimintaympäristön muutoksen seurauksena inflaatio sekä korkojen ja energian hinnan nousu ovat vaikuttaneet myös liikenteen, asumisen ja rakentamisen kustannuksiin merkittävästi. Suunnitelman valmistelussa on hyväksytty, että näkymä tulevaisuuteen on nykyisellään sumuinen. Suunnitelman tavoitteiden pääsisältö on:

- määrälliset tavoitteet seudun asuntotuotannon turvaamiseksi ovat seudullisesti lähes samat kuin voimassa olevassa MAL-sopimuksessa: 16 500 asunnon rakentaminen vuosittain ja asemakaavoitustavoite noin 1,5 miljoonaa k-m² vuosittain. Vantaan tavoite on noussut hieman 2 640 asunnosta 2 720 asuntoon ja asemakaavoituksen tavoite 240 000 k-m²/vuosi tavoitteeksi 247 300 k-m²/vuosi.
- kohdistetaan 95 % seudun uudesta asuntotuotannosta ensisijaisille vyöhykkeille.
- jatketaan Helsingin seudun yhdyskuntarakenteen pitkäjänteistä tiivistämistä, erityisesti keskuksiin ja raideliikenteeseen tukeutuen sekä nykyistä liikennejärjestelmää täysimääräisesti hyödyntäen.
- rakennetaan Helsingin seudun asukkaiden tarpeisiin monipuolisia ja laadukkaita asumisen vaihtoehtoja ja uudistetaan määrätietoisesti asuinalueita, jotka uhkaavat jäädä kehityksestä jälkeen.
- panostetaan aiempaa vahvemmin Helsingin seudun kestävästä liikennejärjestelmän kehittämiseen ja varmistetaan tehokas joukkoliikennejärjestelmä myös tulevaisuudessa.
- seudullisella ja kansallisella tasolla toteutetaan monipuolisia toimenpiteitä, joilla vähennetään liikenteen päästöjä ja asumisen energiankulutusta.
- vahvistetaan Helsingin seudun elinkeinoelämän toimintaedellytyksiä kehittämällä keskeisiä elinkeinoalueita sekä parantamalla kansainvälistä saavutettavuutta ja logistiikan tehokkuutta.

Vantaa pitää MAL-suunnitelmassa esitettyjä päätavoitteita onnistuneina ja hyvin perusteltuina. Seudun kasvutavoitteet perustuvat väestöennusteisiin, joiden toteutuminen on epävarmaa nykyisessä toimintaympäristössä. Kasvuun pitää kuitenkin varautua, joten yhdyskuntarakenteen tiivistämiseen perustuva kasvutavoite on järkevä hiiliviisauden edistämisen, liikenneverkon suunnittelun, palveluiden saavutettavuuden ja laajempien luontoalueiden säilyttämisen näkökulmasta. Täydennysrakentamisen

yhteydessä on kuitenkin huolehdittava lähiluonnon ja luonnon monimuotoisuuden säilymisestä myös paikallisesti.

Maankäyttö

Seudun kasvutavoitteiden toteutuminen on epävarmaa nykyisessä toimintaympäristössä. Kasvuun pitää silti seudun varautua. Vantaan yleiskaavassa on määritelty sama sisäänpäin kasvun ensisijaisuus kuin MAL-suunnitelmassa. Yhdyskuntarakenteen tiivistäminen on järkevää liikenneverkon ja arjen toimivuuden sekä viherrakenteen säilyttämisen näkökulmista. Täydennysrakentamisen edistämiseksi on suunnitelmaan tuotu Vantaan kannalta erinomainen ehdotus yhteisestä selvityksestä, millä voitaisiin edesauttaa kaupunkirakenteessa keskeisesti sijaitsevien korkeajännitejohtojen tunnelointia.

Suunnitelmassa on esitetty Helsingin seudun kehityskuva vuoteen 2040. Kartta ja tavoite kasvun suuntaamisesta 95 % ensisijaisille maankäytön kehittämisvyöhykkeille vastaavat Vantaan yleiskaavan ratkaisuja. Seudulliseen suunnitelmaan on sanallisesti kirjattu tavoitteet tarkemman mittakaavan kestävästä ratkaisusta kuten hiilinieluista ja lähiluonnosta.

Suunnitelmaan sisältyy myös elinkeinojen kehityskuva 2040, jonka tavoitteena on nostaa esiin ja edistää seudullisia elinkeinoelämän toimintaedellytyksiä. Kartassa painottuu vahvasti tuotannon, varastoinnin ja logistiikan kehittyvät vyöhykkeet, joiksi on määritelty tärkeimmät väylät. Monipuoliset keskustat ja toimistotyöpaikkojen keskittymät jäävät logistiikkavyöhykkeiden jalkoihin. Molempia tarvitaan, mutta Vantaan näkökulmasta esimerkiksi Kehä III varren korostaminen tuotannon, varastoinnin ja logistiikan kehittyvänä vyöhykkeenä ei kuvaa tulevaa tavoitetilaa. Kehä III kehittyvä väylänä tulevaisuudessakin, mutta Aviapolis ja ratikan varsi kehittyvät vahvasti tiiviimmäksi kaupunkirakenteeksi. Hämeenlinnan väylän varsi ei koskaan edes ole ollut mikään logistiikkavyöhyke eikä siitä ole tarkoitusta sellaista kehittää. Sen varrella sijaitsee Vehkalan työpaikka-alue, jonne on sijoittunut mm. tuotantoon, kauppaan ja koulutukseen liittyviä yrityksiä ja työpaikkoja. Pohjoisempana sijaitseva Kivistö on puolestaan kehittyvä aluekeskus keskustatoimintoihin. Koko suunnitelman osalta voi vielä kysyä, kuinka ristiriitaiset nämä esitetyt kehittyvät logistiikan vyöhykkeet ovat raskaan liikenteen päästöjen vähentämistavoitteiden kanssa. Vantaa esittää väylille laajasti määritellyn tuotannon, varastoinnin ja logistiikan kehittyvät vyöhykkeet merkinnän uudelleen arviointia.

Uutena aiheena suunnitelmaan on tuotu nykyisiä kaupunginosia nostavat ja eriytymiskehitykseen tarttuvat kaupunki uudistukset, joiden alueiksi on määritelty Vantaalta Havukoski – Mikkola ja Hakunila sekä Helsinkiin ulottuvat vyöhykkeet Malminkartanosta Myyrmäkeen ja Länsimäestä Kontulaan. Helsingissä on käynnissä useita kaupunki uudistushankkeita, joista tämä MAL-suunnitelman ehdotus hakee oppia. Valitut alueet on määritelty MAL-työssä eriytymiskehityksen uhkaa kuvaavien indikaattorien avulla. Ehdotus uudesta toimintamallista ja valtion haastaminen mukaan talkoisiin on Vantaan kaupungin puolesta perusteltu. Liikenteen näkökulman puuttuminen alueiden uudistamisesta lieenee vahinko. Segregaation torjunta on tärkeää ja sen tulisi näkyä kattavasti MAL-suunnitelmassa, koska se koskee muitakin suunnitelman osa-alueita. Siitä syystä tulisi myös liikennehankkeita arvioida sen perusteella, tukevatko ne eriytymiskehityksen

kannalta tarkkailtavia alueita. Liikennehankkeet uudistavat kaupunkiympäristöä, kiihdyttävät investointeja ja parantavat liikkumisen edellytyksiä ja tasa-arvoa.

Toinen suunnitelman uusi kärkitoimenpide on asemanseutujen kehittäminen, joka nivoutuu vahvasti myös kaupunkiuudistuksiin. Suunnitelman ehdotus asemanseutujen tiivistämisestä ja lähiympäristön parantamisesta on hyvä ja tuttu keino, mutta tekemistä riittää edelleen. Parannettavat asemat on jaettu kahdelle aikajaksolle. Vantaalle sijoittuvista asemista 2024–27 parannettaviksi on listattu Koivukylä, Myyrmäki, Hiekkaharju ja Korso. Tavoitteena on kuntien ja valtion yhteisrahoituksella kunnostaa asemia ensimmäisellä kaudella 45 milj. eurolla. Vantaan kaupunki pitää kärkitoimenpidettä kannatettavana. Samalla tulee sitoa asemien rakenteiden ja lähistön kaupunkiympäristön kehittäminen yhteen laajemman vaikutusten saavuttamiseksi. Vantaan kaupunki esittää myös, että asemien kehittämisen yhteydessä tarkastellaan ja tarvittaessa sovitaan uudelleen kunnossapitovastuut, koska nykyisellään vastuut ovat pirstoutuneet. Epäselvät vastuurajat eivät edistä tiloista huolehtimista eivätkä ongelmat aina selkeästi tule oikean tahon tietoon.

Vantaan kaupunki on sitoutunut mahdollistamaan uuden lähijunaliikenteen varikon rakentamisen Kehäradan varrelle. Paikka on vielä täsmentymättä, mutta alustavasti varikon sijainniksi on tarkasteltu Kehäradan vartta Kivistön ja Vehkalan välillä. Vantaan kaupunki muistuttaa, että vaikka toteutusjärjestystä ei suoraan ole suunnitelmaan kirjattu, on Kehäradan varikko vuorossa vasta kolmantena pääradan ja rantaradan varikon jälkeen. Tavoiteltavan varikoiden toteutusjärjestyksen tulee kirjata MAL-suunnitelmaan selvästi näkyville.

MAL 2023 investointiohjelmaan on ensimmäiselle kaudelle nostettu Vantaan ratikka. Hanke on Vantaan kaupunkikehitykselle erittäin merkittävä ja yksi uuden yleiskaavan tärkeimmistä kasvukäytävistä. Ratikan merkitystä voi peilata MAL-suunnitelman sisältöön: se mahdollistaa Vantaalla ja seudullisestikin useiden suunnitelman kärkitoimenpiteiden edistymisen.

Asuminen

MAL 2023 -suunnitelman tavoitteena on varmistaa asuntotuotannon riittävyys ja monipuolisuus kasvavalla Helsingin seudulla. Vuonna 2040 seudulla on ennakoitu olevan noin 1,9 milj. asukasta, mikä tarkoittaa noin 400 000 uutta asukasta nykytilanteeseen verrattuna. Asuntotuotannon korkeaa määrää ei tavoitella seudulla asumisen laadun kustannuksella, vaan asukkaiden tarpeisiin on tavoitteena rakentaa monipuolisia ja laadukkaita asumisen vaihtoehtoja. Tavoitteena on rakentaa seudulle 16 500 asuntoa vuosittain ja tuottaa uutta asuntokaavaa 1,5 milj. k-m² vuosittain.

Vantaa pitää MAL-suunnitelmassa esitettyä asuntotuotannon mitoitusta ja asuntopoliittisia toimenpiteitä hyvin perusteltuina, ja ne ovat linjassa kaupungin omien maa- ja asuntopoliittisten linjausten kanssa. Asuntotuotannon monipuolisuuden turvaaminen eri puolilla Helsingin seutua on tärkeää tasapainoisen kehityksen kannalta, erityisesti valtion tukeman ARA-tuotannon osalta. Suunnitelman asuntopoliittisissa tavoitteissa on todettu, että kunnat huomioivat asuntopoliitikassaan asuntotarjonnan monipuolisuuden tarkemmista toimista omissa maa- ja asuntopoliittikkaa ohjaavissa ohjelmissa. Käytännössä erillisiä ohjelmia on vain seudun suurimmilla kunnilla, joten pienempien kuntien näkökulmasta olisi järkevää täsmentää yleispiirteisiä tavoitteita asuntotuotannon laadullisen ohjauksen osalta.

Uutena elementtinä tässä MAL-suunnitelmassa on eriytymiskehityksen korjaamiseen tähtäävät kaupunkiuudistusalueet, jotka ovat ylikunnallisia ja niitä on Vantaalle esitetty neljä. Vantaa haluaa painottaa, että alueellisen eriytymisen hillitseminen on seudullisesti erittäin tärkeä teema, jonka toimenpiteiden toteuttaminen edellyttää merkittävää valtion ja kuntien rahoitusta, nykyistä vahvempaa kaupunkipoliittista ohjausta, seudullista tiedonvaihtoa sekä paikallista poikkihallinnollista kehittämistä.

Vantaa pitää tärkeänä, että seudulla turvataan vuokra-asumisen ja omistusasumisen tasapainoinen suhde sekä valtion tukeman ARA-vuokra-asuntotuotannon osuuksien toteutuminen tasapainoisesti seudun eri osissa. Vuokravaltaisilla alueilla pitää pystyä monipuolistamaan asuntokantaa ja tästä syystä suunnitelmassa tulee huomioida ARA-vuokratuotantotavoitteen lisäksi tavoite luoda edellytyksiä omistusasuntotuotannolle näillä alueilla sekä kehittää vuokra- ja omistusasumisen väliin sijoittuvia ns. välimuodon malleja yhdessä valtion ja muiden toimijoiden kanssa.

Erilaiset valtion infra-avustukset sekä peruskorjaus- ja energia-avustukset ovat tärkeitä yhdyskuntarakenteen tiivistämisessä, hiiliviisauden edistämisessä, asuntokannan kehittämisessä ja asuinkustannusten alentamisessa. Vantaa pitää erittäin tärkeänä, että myös näistä sovitaan tarkemmin tulevilla MAL-sopimusneuvotteluissa.

Liikenne

Valtion lisäpanostus joukkoliikenteeseen lipun hintojen alentamiseksi ja palvelutason parantamiseksi sekä joukkoliikenteen kulkumuoto-osuuden kasvattamiseksi ovat erittäin perusteltuja Helsingin seudulla, jossa joukkoliikenteellä on tiiviin asutuksen ansiosta mahdollisuus olla monelle oikeasti kilpailukykyinen vaihtoehto. Joukkoliikenteen nopeuttamisen toimenpiteet ovat kannatettavia, mutta Vantaan kaupunki huomauttaa, että pienehköillä toimenpiteillä kuten pysäkkivälin tiheydellä tai liikennevaloetuksilla on loppujen lopuksi varsin vähäinen vaikutus joukkoliikenteen matka-ajan kilpailukykyyn henkilöautoon verrattuna. Joukkoliikenteen etuuksia ja edistämisen toimenpiteitä tulisi keskittää sinne, missä joukkoliikennettä on eniten ja nopeutuksesta siten suurimmat hyödyt.

Vantaan kaupunki muistuttaa, että autojen liityntäpysäköinti on monesti tärkeä osa matkaketjua pientalo- ja haja-asutusalueilta raideliikenteen pariin. Sen merkitys on kuitenkin joukkoliikenteen kokonaismatkustajamäärään melko pieni ja sen matkustajakohtaiset kustannukset ovat korkeat. Liityntäpysäköinnin lisäämiseen ei olla varattu rahoitusta, mutta esimerkiksi sopivien kehityshankkeiden yhteydessä sitä on syytä toteuttaa, jos se on kohtuullisin kustannuksin mahdollista. Pysäköinnin hinnoittelulla liityntäliikenteen suuntautumista voidaan ohjata tasaisesti eri asemien kesken.

Pääkaupunkiseudulla lyhytmatkainen liityntäliikenne on resurssiviisasta järjestää pyöriin, mikroliikkumisvälineisiin tai joukkoliikenteeseen perustuen. Asemien läheisyydessä tapahtuva liityntäpysäköinti on rakenteellisena ratkaisuna kallista ja maantasototeutuksena se vie paljon tilaa juuri niillä alueilla, joiden maankäyttöä halutaan tiivistää. Pyörien liityntäpysäköinnin kehittämisen mahdollisuudet ovat autopaikkoja paremmat. Usein varsin pienehkönä toimenpiteenä näiden toteuttamista ei kannata jättää vain asemaseutujen kehittämisen tai pienten ja keskisuurten hankkeiden ohjelman yhteyteen. Vantaalla liityntäpyöräpysäköintiä onkin parannettu määrätietoisesti paitsi asemilla myös bussiliityntänä ja tätä työtä jatketaan.

Vantaan kaupunki näkee hyvänä, että ympäristövyöhykkeiden mahdollisuuksia selvitetään. Vantaalla paikallinen ilmanlaatu ei ole samalla tavoin jatkuva ongelma kuin esimerkiksi kantakaupungin katukuiluissa, mutta vyöhykkeiden avulla voitaisiin vaikuttaa mm. raskaan liikenteen ajoneuvokannan uusiutumiseen. Sopivien pysäköintitoimenpiteiden kanssa ympäristövyöhykkeet voisivat muodostaa tehokkaan kuntien käsissä olevan työkalun ajoneuvoliikenteen päästöjen rajoittamiseksi.

Vantaan kaupunki esittää, että Lapinkylän asema, joka oli mukana edellisessäkin MAL-suunnitelmassa, lisätään investointiohjelmaan viimeiselle nelivuotiskaudelle. Kivistön alue kehittyy ja laajenee jatkuvasti ja syksyllä 2023 avattava kauppakeskus nopeuttanee rakentamisen ja kaavoituksen kysyntää tulevana vuosina, kunhan asuntorakentamisen aallonpohjasta taas nousee yleisemminkin. Lapinkylän asema ei ole juuri tällä hetkellä perusteltu, mutta olisi tärkeää, että erinomainen joukkoliikennedyhteys saadaan toteutumaan hyvin synkronoituna uuden asuinalueen kanssa.

Vantaan kaupunki näkee mt152 tärkeäksi mahdollisuudeksi poikittaisen pitkänmatkan liikenteen kehittämisessä valtion tieverkolla. Vantaan kaupungin maankäytön kehittymisen kannalta hanke ei ole kovin tärkeä eikä Vantaan kaupunki näe hanketta kaikkein tärkeimpien seudullisten hankkeiden joukossa, kun rahoitusta hankkeiden välillä joudutaan priorisoimaan.

Vantaan kaupunki haluaa nostaa esiin, että valtio ei ole osallistunut Helsingin seudun ratikkavarikoiden kustannuksiin toisin kuin Tampereella. Jos menettelyä haluttaisiin pyrkiä muuttamaan, pitäisi ratikoiden varikkokustannukset mahdollisesti eriyttää liikennöintikustannuksista tai tuoda varikkokustannukset selvästi esiin MAL-suunnitelmassa osana ratikkahanketta. Varmuuden vuoksi ratikkavarikko tulee kirjata Vantaan ratikan oheen suunnitelmaan ja kustannuksiin. Aihetta on hyvä selvittää ja tarkastella pidemmän aikavälin kustannusten kannalta yhdessä HSL:n, Kaupunkiliikenne Oy:n ja tulevien ratikkakaupunkien yhteistyönä.

Vantaan kaupunki nostaa esiin sen, että raskaan liikenteen taukopaikkoja on Vantaalla edistetty ja mahdollistettu vuoden 2027 loppuun saakka Keimolan palvelualueen laajennuksen ja Katriinantien rekkojen pysäköintialueen muodossa. Vantaan kaupunki on myös aktiivisesti mukana mahdollistamassa vt3:n pysyvän taukopaikan toteutusta, mistä valtio on parhaillaan tekemässä tiesuunnitelmaa. Tiesuunnitelma on näillä näkymin valmistumassa vuoden 2023 loppuun mennessä, jonka jälkeen tulee aloittaa kaavoitus mahdollisimman pian.

Vantaan kaupunki huomauttaa, että Santaradan osalta suunnitelmaan tulee kirjata, että valtio luopuu Hosantien sepelinkuormauksen mahdollistuttua Santaradan maa-alueista ja luovuttaa ne Vantaan kaupungille edistääkseen ensisijaisten vyöhykkeiden maankäytön kehittämistä.

Vantaan kaupunki korostaa, että Vantaan alueelle sijoittuvien, suunnitelmaan sisältyvien eri kehittämishankkeiden tulee edetä samatahtisesti ja kaikkia osapuolia tyydyttävällä tavalla.

Vantaan kaupunki huomauttaa, että pyöräilyn pääverkon baanat ovat huomattavan kallis panostus ja tarkoittaisi Vantaalle jopa 40 M€ panostusta vuosille 2024–2027. Tällainen investointivauhti pyöräilyyn ei ole kaupungin investointibudjetissa realistinen. Vantaan kaupungin tekemien tarkastelujen perusteella myöskään kaikki pyöräilyn väylät eivät välttämättä ole resurssiviisaita raskaan infrarakentamisen vuoksi, joten niitä tulee priorisoida.

MAL-suunnitelman investoinneista on suurten kokonaispakettien - kuten kävelyn ja pyöräilyn toimenpideohjelmat sekä asemien kehittämien - vuoksi hankalaa hahmottaa kuntakohtaisia kustannuksia.

Vantaan kaupunki näkee hyvänä, että myös joukkoliikenteen poikittaisia runkoyhteyksiä kehitetään. Erityisen positiivisena näkyy Espoon puolella Matinkylä-Leppävaara-yhteyden toteutumisen nostaminen vuosille 2028–2031.

Vantaan kaupunki haluaa nostaa esiin, että pääradan lisäraiteiden tarve ja niiden vaatima tilantarve ovat epäselviä. Aiemmin laaditut suunnitelmat eivät tarjoa kaikin puolin toimivia ja toteutuskelpoisia ratkaisuja. Ne eivät myöskään huomioi uutta ajatusta Santaradan korvaamisesta Hosantien huoltoraiteella. Lisäraiteiden toteutuskelpoinen suunnitelma on nyt ajankohtainen, jotta radanvarren kaavoitusta voidaan kehittää ja toisaalta varautua tulevaisuuteen.

Lentorata on mahdollinen vaihtoehto pääradan lisäraiteille välillä Kerava – Pasila etenkin siinä tilanteessa, että edellä esitetyllä päärataa koskevalla suunnitelmalla ei pystytä varmistamaan riittävää ratakapasiteettia. Vantaan kaupunki katsookin, että tulevaisuudessa kaikkiin päärataan Helsingin seudulla liittyviin tarkasteluihin tulee liittää vaihtoehto, joka perustuu Lentoradan toteuttamiseen.

Vantaa katsoo, että seudulla voitaisiin tehdä hyvin nykyistä yhtenäisempää pysäköintipolitiikkaa. Vantaallakin johdonmukainen pysäköintipolitiikka on varsin nuorta ja maksullista pysäköintiä on ollut tiiveimmissä keskustoissa vasta 6 vuotta. Mitä tiiviimpää kaupunkia ja toisaalta toimivampaa joukkoliikennettä halutaan tavoitella, sitä enemmän tulee keskittää resursseja myös pysäköintikysymysten ratkaisemiseksi. Tällä on suora kytkentä maankäytön suuntaamiseksi ensisijaisille maankäyttövöhykkeille sekä joukkoliikenteen tehostamiseen.

Vantaan kaupunki huomauttaa, että liikenteen päästövähennysten osalta kunnilla on hyvin rajalliset vaikutusmahdollisuudet. Pysäköintipolitiikka, keskustojen tiivistäminen ja tehokas joukkoliikenne ovat näistä merkittävimpiä suoria keinoja, mutta myös uusiutuvien liikennepolttoaineiden jakelun edistäminen on tärkeää. Se mitä ympäristövöhykkeet voivat mahdollistaa, on vielä epäselvää. Joka tapauksessa on selvää, että Vantaan alueella liikenteeseen vaikuttamisen mahdollisuudet ovat erilaiset kuin Helsingissä senkin vuoksi, että sen alueella tieliikenteen suoritteesta noin 2/3 syntyy valtion väyläverkolla. Suuri osa tästä on lisäksi läpiajoliikennettä, joten valtion rooli liikenteen päästöjen vähentämisessä on keskeinen.

Vantaan kaupunki muistuttaa painokkaasti, että meluntorjuntaa on laiminlyöty investointirahoituksessa niin pitkään, että sen kirjattujen toimenpiteiden toteutus pitäisi olla KUHA-hankkeiden ykkösprioriteetti. Muussa tapauksessa on merkittävänä riskinä, että muut teemapaketit menevät herkästi melutoimenpiteiden ohi. Vantaa kannattaa myös meluntorjunnan vastuuperiaatteiden tarkastamista.

Vaikutusten arviointi

MAL-suunnitelmaa on laadittu vahvassa vuorovaikutuksessa vaikutusten arviointien kanssa. Arviointien pohjana toimivat suunnitelmat tavoitteet ja niiden pohjalta määritellyt mittarit. Arvioinnissa todetaan, että monet tavoitteet toteutuvat suunnitelmasta huolimatta. Seudun väestö- ja työpaikkakehitys on voimakasta ja henkilöajoneuvokanta uudistuu sähköiseksi nopeasti. Jälkimmäinen tekee liikkumisesta edullisempaa ja sitä kautta lisää ajokilometrien määrää.

Suunnitelman kolmen päätavoitteen toteutumista on arvioitu aiheittain. Hiilineutraalisuustavoitteeksi on määritetty, että liikenteen CO₂- päästöt saataisiin suunnitelmaratkaisulla lähelle nollaan. Tämä tavoite ei toteudu, koska esitetty kehitys on hiilineutraalisuustavoitteen kannalta riittämätöntä. Henkilöautolla ajettujen kilometrien määrä kasvaa, vaikka joukkoliikenteen kulkumuoto-osuus lisääntyy kolme prosenttiyksikköä. Toinen osa samasta tavoitteesta toteutuu: asumisen energiankulutus laskee kasvusta huolimatta ja suunnitelmalla voidaan tukea tavoitteeseen pääsyä. Vantaa haluaa painottaa, että hiilineutraalisuustavoitteen saavuttamiseksi käytännön toimenpiteitä on suunnitelmaan vielä lisättävä sekä liikenteen että asumisen ja rakentamisen osalta, jotta suunnitelman tavoitteet on hiilineutraalisuuden osalta mahdollista saavuttaa.

Hyvinvoivan päätavoitteena on alueiden tasapainoinen kehitys. Tätä on arvioitu portaittaisen laadullisen arvioinnin kautta. Suunnitelman vaikutukset sijoittuvat mahdollistavan ja kannustavan vaikutuksen tasoille ja pääosin suunnitelmassa päästään tavoitteeseen (kannustava). Sosiaalisen kestävyys näkökulmasta MAL-suunnitelman toimenpiteet vaikuttavat laajasti hyvinvoinnin eri osa-alueisiin ja ohjaavat kehitystä oikeaan suuntaan. Toimenpiteet tukevat laajasti eri osa-alueita, mutta asiaan liittyy epävarmuutta. Monet toimet edellyttävät konkretisointia kuntatason suunnittelussa sekä MAL-suunnitelman jatkotyöstössä. Kaupunkiuudistusalueille kohdennetut toimet ja taloudelliset investoinnit vähentävät pitkällä aikavälillä muun muassa syrjäytymisriskiä ja kaventavat alueellisia hyvinvointi- ja terveyseroja. Alueellisen eriytymisen ehkäiseminen ja korjaaminen ovat myös Vantaalla erittäin tärkeitä tavoitteita ja teeman painottaminen MAL-suunnitelmassa ja sen toteuttamiseen tähtäävässä MAL-sopimuksessa on koko seudun tulevan kehityksen kannalta oleellinen asia.

Menestyvän osuus on arvioitu pääasiassa yhteiskuntataloudellisen tehokkuuden kautta. Se on suunnitelmassa tavoitteen mukaisesti yli 1 (1,18). Kestävien kulkumuotojen saavutettavuus paranee merkittävästi ja työpaikkojen kasautuminen lisääntyy. Joukkoliikenteen lipunhintojen alentaminen tuottaa laaja-alaisia hyötyjä, mutta sitä voinee pitää epätodennäköisenä toimenpiteenä.

MAL-suunnittelu- ja sopimisprosessin kehittäminen

MAL-suunnittelu on ollut järkevä työkalu edistää Helsingin seudun kestävä kasvua ja yhteistyötä. Suunnitteluprosessi ja siihen liittyvä päätöksentekorakenne ovat kuitenkin vuosien saatossa muotoutuneet liian monimutkaiseksi. On syytä tehdä kattava arviointi siitä, miten Helsingin seudulla olisi jatkossa perusteltua tehdä seudullista maankäytön, asumisen ja liikenteen yhteissuunnittelua. Arviointi liittyy sekä suunnittelun sisältöön että siihen millainen organisoituminen ja prosessi palvelisi tarkoitusta parhaiten.

VANTAAN KAUPUNGINHALLITUS