

Lausunto Helsingin seudun maankäytön, asumisen ja liikenteen suunnitelman MAL 2023 -luonnoksesta sekä sen vaikutusten arviointiselostuksesta

Elinvoimalautakunta 16.05.2023 § 57
203/00.04.01.01/2023

Luonnos Helsingin seudun maankäytön (M), asumisen (A) ja liikenteen (L) suunnitelmasta (MAL 2023) on valmistunut lausuntoja ja kannanottoja varten.

Vihdin kunnalta pyydetään lausuntoa suunnitelmaluonnoksesta sekä sen vaikutusten arviointiselostuksesta, joka on samalla SOVA-lain 8 §:n mukainen ympäristöselostus. Myös asukkailla ja muilla toimijoilla on mahdollisuus antaa kannanotto suunnitelmaluonnoksesta ja arviointiselostuksesta.

HSL toimii teknisenä lausuntojen pyytäjänä koko MAL2023-suunnitelman luonnokseen ja sen vaikutusten arviointiselostuksen luonnokseen liittyen. MAL 2023 -suunnitelmaluonnosta koskevat lausunnot tulee toimittaa HSL:n kirjaamoon viimeistään torstaina 25.5.2023 mieluiten sähköpostitse osoitteeseen hsl@hsl.fi. Lausunnoissa tulee esittää lausuntopyynnön diaarinumero 752/08.00.00.01/2020. Seudun asukkaat voivat kertoa kannanottonsa lausuntoaikana samaan sähköpostiosoitteeseen tai verkkosivulla www.hsl.fi/hsl/mal olevan kyselyn kautta tai osoitteella Helsingin seudun liikenne HSL, Kirjaamo, PL 100, 00077 HSL, käyntiosoite Opastinsilta 6 A, 00520 Helsinki.

MAL 2023 -suunnitelma on strateginen, Helsingin seudun 14 kuntaa kattava suunnitelma, joka muodostaa kokonaisuutena yleispiirteisen näkemyksen Helsingin metropolialueen tulevasta yhdyskuntarakenteesta, asumisesta ja liikennejärjestelmästä. Suunnitelma ilmaisee seudun kuntien yhteisen tavoitetilan seudun kehityksestä vuoteen 2040 ja luo näkemystä vuoteen 2060 asti. MAL 2023 jatkaa seudun maankäytön ja liikennejärjestelmän suunnittelun perinnettä ja päivittää edellisen MAL 2019 -suunnitelman.

Suunnitelma ei ole luonteeltaan juridisesti sitova, mutta muodostaa osaltaan lähtökohtia kuntien kaavoitukselle, asunto-ohjelmille ja liikennejärjestelmän kehittämiselle. Tavoitteena on, että MAL 2023 -suunnitelman valmistumisen jälkeen suunnitelman pohjalta voidaan neuvotella seuraava valtion ja kuntien 12-vuotinen MAL-sopimus, jossa sovitaan tärkeimmistä lähivuosien maankäytön, asumisen ja liikenteen toimenpiteistä Helsingin seudulla. 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.

MAL 2023 -suunnitelman luonnos ja sen vaikutusten arviointiselostus, joka on SOVA-laissa (200/2005) tarkoitettu ympäristöselostus, tausta-aineistoineen ovat saatavilla verkkoosoitteessa www.hsl.fi/hsl/mal

Lausunnon antajia ja kannanottojen esittäjiä pyydetään vastaamaan erityisesti seuraaviin kysymyksiin:

1. Miltä MAL 2023 -suunnitelman kokonaisuus vaikuttaa?
 - i. Onko kärkitoimenpiteissä tunnistettu oikeat asiat?
 - ii. Mitkä luonnoksen toimenpiteistä on tärkeintä toteuttaa?
 - iii. Saako suunnitelman vaikutuksista selkeän käsityksen arviointiselostuksen pohjalta?
2. Mitä muuttaisitte suunnitelman toimenpiteissä, jotta suunnitelman tavoitteet täyttyisivät?
 - i. Mitkä vaikutusten arvioinnin jatkosuositusten toimenpiteistä pitäisi sisällyttää suunnitelmaan?
 - ii. Puuttuuko suunnitelmasta jotain? Mitä muita toimenpiteitä pitäisi sisällyttää suunnitelmaan, jotta asetettuihin tavoitteisiin päästäisiin?
 - iii. Onko suunnitelmassa jotain, jonka voisi jättää pois?
3. Miten seudullinen yhteistyö MAL 2023 -suunnitelman valmistelussa on toiminut? Mitä kehittämistarpeita näette yhteistyössä?
4. Muuta avointa palautetta

Suunnitelman valmistelu ja päätöksenteko

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

MAL 2023 -suunnitelmaa on valmisteltu taustaselvityksiin, laajaan vuorovaikutukseen ja vaikutusten arviointiin perustuen vuosien 2021–2023 aikana. Suunnitelmaluonnoksen pohjana toimivat MAL 2023:n visio, tavoitteet, tavoitetasot ja arviointikokonaisuudet, joiden käsittämä kokonaisuus hyväksyttiin yhdessä arviointiohjelman kanssa HSL-hallituksessa 8.2.2022, HSYK:ssä 16.2.2022 ja KUUMA-johtokunnassa 17.3.2022. Suunnitelmaa on valmisteltu vaiheittain siten, että vaikutusten arvioinnin tuloksia on hyödynnetty suunnitelman kehittämisessä. Suunnitelmaluonnosta on muokattu syksyn 2022 aikana vaikutusten arvioinnin tulosten sekä HLJ-toimikunnan ja MAL-neuvottelukunnan yhteiskokouksista ja luottamushenkilötilaisuudesta saadun palautteen pohjalta. Alkuvuonna 2023 käydyin poliittisen keskustelun pohjalta tehtiin suunnitelmaluonnokseen vielä joitakin muutoksia, ja suunnitelman vaikutusten arviointia päivitettiin näiden pienien muutosten pohjalta.

HSL:n hallitus (liikenne) ja Helsingin seudun yhteistyökokous HSYK (maankäyttö ja asuminen) päättivät kokouksissaan 28.3.2023 ja 29.3.2023 lähettää Helsingin seudun maankäytön, asumisen ja liikenteen MAL 2023 -suunnitelman luonnoksen lausunnoille. Lausuntojen ja kannanottojen jälkeen MAL 2023 -suunnitelma viimeistellään, minkä 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. HSYK käsittelee ja hyväksyy lausuntojen jälkeen viimeistellyn suunnitelman omalta osaltaan sen maankäyttöä ja asumista koskevilta osin, ja lähettää ne edelleen hyväksyttäväksi pääkaupunkiseudun kuntiin. KUUMA-kunnat saavat suunnitelman maankäytön ja asumisen osalta hyväksyttäväkseen kuntien yhteisen KUUMA-seutu liikelaitoksen johtokunnan kautta.

Suunnitelmaluonnos ei edusta Helsingin seudun kuntien lopullista sitoutumista, vaan kuntien kannat muodostetaan virallisesti lausuntokierroksen yhteydessä. Tavoitteena on, että MAL 2023 -suunnitelman valmistumisen jälkeen suunnitelman pohjalta voidaan neuvotella seuraava 12-vuotinen MAL-sopimus.

MAL 2023-suunnitelman sisältö, tavoitteet ja toimenpiteet

MAL 2023 -suunnitelman visiona on, että Helsingin seutu on vuonna 2040 Euroopan kestävimmin kasvava ja ihmisläheisin metropolialue. Seutu saavuttaa vision mukaisen tulevaisuuden vuoteen 2040 mennessä vastaamalla suunnitelmalle asetettuihin kolmeen päätavoitteeseen: hiilineutraaliin, hyvinvoivaan ja menestyvään Helsingin seutuun.

MAL-suunnitelman mukaisesti Helsingin seutua kehitetään yhdyskuntarakenteeltaan monikeskuksisena metropolina. Merkittävin osa kasvusta ohjataan joukkoliikenteellä hyvin saavutettaville alueille, erityisesti raideliikenteeseen, asemiin ja joukkoliikenteen solmukohtiin tukeutuen. Kasvun ohjaamisessa hyödynnetään maankäytön ensisijaista kehittämisvyöhykettä. Seudun erilaiset alueet tarjoavat asukkaiden vaihtelevia mieltymyksiä ja tarpeita vastaavia laadukkaita ja monipuolisia asumisen vaihtoehtoja. Keskukset ovat yhdyskuntarakenteen tiivistämisen painopistealueita ja joukkoliikenteen solmukohtia, keskusten ulkopuolella ympäristö on luonnonläheinen ja rakenne väljempi. Keskuksia kehitetään toiminnoiltaan sekoittuneina alueina, joissa asuminen, työpaikat ja palvelut kohtaavat ja joissa palvelut ovat helposti saavutettavissa kävellen, pyörällä ja joukkoliikenteellä. Seudun alueiden tasapainoiseen kehitykseen vaikutetaan esimerkiksi saavutettavuutta parantavin liikenneinvestoinnein ja edistämällä kohtuuhintaista asumista tasapuolisesti seudun eri osissa.

MAL 2023 -suunnitelmaluonnos tiivistää keskeiset yhdyskuntarakenteen, liikennejärjestelmän ja asuntotarjonnan kehittämisen toimenpiteet ja seudun tavoitellut ominaispiirteet, jotka toteuttavat suunnitelmalle asetettuja tavoitteita. Kiteytetysti MAL 2023 -suunnitelman sisältö voidaan kuvata viiden kohdan mukaan:

1. Jatketaan Helsingin seudun yhdyskuntarakenteen pitkäjänteistä tiivistämistä, erityisesti keskuksiin ja raideliikenteeseen tukeutuen sekä nykyistä liikennejärjestelmää täysimääräisesti hyödyntäen.

2. Rakennetaan Helsingin seudun asukkaiden tarpeisiin monipuolisia ja laadukkaita asumisen vaihtoehtoja ja uudistetaan määrätietoisesti asuinalueita, jotka uhkaavat jäädä kehityksestä jälkeen.

3. Panostetaan aiempaa vahvemmin Helsingin seudun kestävästä liikennejärjestelmän kehittämiseen ja varmistetaan tehokas joukkoliikennejärjestelmä myös tulevaisuudessa.

4. Seudullisella ja kansallisella tasolla toteutetaan monipuolisia toimenpiteitä, joilla vähennetään liikenteen päästöjä ja asumisen energiankulutusta.

5. Vahvistetaan Helsingin seudun elinkeinoelämän toimintaedellytyksiä kehittämällä keskeisiä elinkeinoalueita sekä parantamalla kansainvälistä saavutettavuutta ja logistiikan tehokkuutta.

Suunnitelmalle asetettujen tavoitteiden toteutumista edistävät kärkitoimenpiteet on jäsenetty myös viiden keskeisen teeman alle, vaikkakin lähes kaikkien suunnitelman toimenpiteiden avulla edistetään useiden suunnitelmalle asetettujen päätavoitteiden toteutumista:

Yhdyskuntarakenteen tiivistäminen

- Rakennetaan 16 500 uutta asuntoa vuosittain.
- Kohdistetaan 95 % seudun uudesta asuntotuotannosta ensisijaisille vyöhykkeille.
- Mahdollistetaan maankäytön tiivistyminen (mm. asemanseutujen kehittäminen, maanteiden uudet liittymät).

Asumisen monipuolisuus ja kaupunki uudistus

- Toteutetaan ARA-asuntotuotantoa pääkaupunkiseudun kunnissa 30 % ja KUUMA-kunnissa 20 % vuosittaisesta asuntotuotantotavoitteesta.
- Ohjataan huoneisto- ja talotyyppi sekä hallintamuoto- ja rahoitusjakamaa laadullisesti.
- Ehkäistään alueellista eriytymistä kaupunki uudistuksen keinoin.

Kestävä liikennejärjestelmä

- Varmistetaan joukkoliikenteen kilpailukyky palvelutasolla ja lipun hinnalla.
- Kehitetään kestävien matkaketjujen toimivuutta (ml. joukkoliikenteen nopeutustoimet).
- Varmistetaan joukkoliikennejärjestelmän toimivuus (ml. varikot).
- Toteutetaan keskeiset kaupunkiraidehankkeet.
- Toteutetaan pyöräilyn pääverkko.
- Toteutetaan juna-asemien parantamistoimenpiteitä.

Päästövähennykset

- Sähköistetään liikennettä ja edistetään vaihtoehtoisten polttoaineiden jakeluverkoston kehittymistä.
- Selvitetään ajonopeuksien laskun vaikutuksia kaupunkirakenteen sisällä.
- Toteutetaan tiukempaa pysäköintipolitiikkaa.
- Selvitetään ympäristövyöhykkeiden käyttöönottoa.

- Vähennetään asuntojen ostoenergiankulutusta ja rakennetaan uusiutuvaa energiantuotantoa.
- Edistetään puurakentamista.

Elinkeinoelämän toimintaedellytykset

- Toteutetaan tieverkon kehittämistoimia tavara- ja joukkoliikenteen edellytyksiä parantaen.
- Toteutetaan raskaan liikenteen taukopaikat.
- Huomioidaan elinkeinoelämän tila- ja kuljetustarpeet maankäytön suunnittelussa sekä liikennejärjestelmän ja maankäytön yhteensovittamisessa.

MAL 2023 -suunnitelmaluonnoksen osana on esitetty 12-vuotinen MAL-investointiohjelman vuosille 2024-2035. Investointiohjelmassa hankkeet on määritetty kolmeen koriin vuosille 2024-2027, 2028-2031 ja 2032-2035. Investointiohjelmaan on muodostettu eri liikennemuotojen ja seudun alueiden näkökulmasta tasapainoinen kokonaisuus, jonka vaikutukset vastaavat MAL 2023 -suunnitelman tavoitteisiin (hiilineutraali, hyvinvoiva, menestyvä). Investointiohjelmassa on mukana hankkeita, jotka tukevat seudun logistiikan tai maankäytön edellytyksiä tai näitä molempia. Lähtökohtana on ollut muodostaa jatkumo MAL 2019 -suunnitelman investointiohjelmalle sekä yhteensovittaa investointiohjelmalla Väyläviraston valtakunnalliseen investointiohjelmaan. Hankkeiden osalta on huomioitu niiden suunnitelmavalmius ja toteutettavuus sekä seudullinen vaikuttavuus, kustannustehokkuus ja vaikutus maankäytön tai tavaraliikenteen kehittämiseen. Investointiohjelman kokonaiskustannukset ovat arviolta 3 mrd. euroa. Kustannuksissa on huomioitu osittain kustannustason nousun vaikutukset hankkeiden hintatasoon. Erityisesti viimeisimmän hankekorin hankkeiden kustannuksiin liittyy vielä merkittäviä epävarmuuksia. Kustannukset täsmentyvät suunnittelun edetessä.

MAL-investointiohjelmassa on rahoitusta varattu pienille ja keskisuurille kestävästä liikkumisesta, meluntorjuntaa, liikenneturvallisuutta ja logistiikan edellytyksiä parantaville hankkeille. Näiden pienten ja keskisuurten MAL-hankkeiden ohjelmaluonnos on valmisteltu seuraavin periaattein: 1) Valtio ja kunnat rahoittavat MAL-hankeohjelmaa yhtä suurella rahoitusosuudella ja 2) valtion rahoituksesta 50 % kohdistuu pääkaupunkiseudulle ja 50 % KUUMA-kuntiin. Vihtiä koskien on pienten ja keskisuurten hankkeiden listassa nimettyä pyöräilyn pääverkon kehittäminen maantiellä 110 välillä Nummela-Veikkola.

Nimettyjen hankkeiden lisäksi ohjelmaan varataan rahoitusta pyöräilyn pääverkon parantamistoimille, pienille liikenneturvallisuustoimille, pysäkkien laadun parantamiselle tieverkolla sekä esteiden poistolle erikoiskuljetusreiteiltä. Näillä pienillä teemapaketeilla lisätään ohjelman joustavuutta ja mahdollistetaan pienempien parantamistoimien (esimerkiksi pyöräteiden päällystykset) toteuttaminen tarpeiden perusteella. Lopullinen hankeohjelma vuosille 2024–2027 muodostetaan MAL-sopimuksen pohjalta.

Vaikutusten arviointi

Vaikutusten arviointi on keskeinen osa Helsingin seudun MAL-suunnitelman valmistelua. Arvioinnin avulla varmistetaan, että suunnitellut keinot ovat vaikutuksiltaan tehokkaita ja vievät Helsingin seutua haluttuun suuntaan. MAL 2023 -suunnitelma on rakentunut arvioinnin kanssa vaiheittain, jolloin arviointitiedolla on voitu tukea suunnitelman kehittämistä. Suunnittelun ja vaikutusten arvioinnin tarkasteluvuosi on 2040.

MAL-suunnitelman kolmen päätavoitteen (hiilineutraali, hyvinvoiva ja menestyvä) toteutumista suunnitelmassa esitetyin toimenpitein on selvitetty arviointikokonaisuuksien avulla. Tavoitteista hiilineutraalisuutta on arvioitu liikenteen ja asumisen päästöjen osalta, hyvinvoivaa alueiden tasapainoisen kehityksen suhteen ja menestyvää yhteiskuntataloudellisen tehokkuuden näkökulmasta. Arviointikokonaisuuksien lisäksi tehtiin erilaisia teemakohtaisia tarkasteluita sekä laadullista asiantuntija-arviointia suunnitelman toimenpiteistä ja hankkeista.

Arviointitiedon tuottamiseen ja johtopäätösten työstämiseen on osallistunut kuntien, Helsingin seudun liikenteen (HSL), Helsingin seudun ympäristöpalveluiden (HSY), Uudenmaan liiton ja valtion asiantuntijoita. Työssä on hyödynnetty myös ulkoisia asiantuntija-arviointejä. Arvioinnin tuloksia on käsitelty useaan otteeseen sidosryhmien kanssa yhteiskokouksissa ja työpajoissa prosessin aikana. Vaikutuksia arvioitiin kokonaisvaltaisesti syksyllä 2022 valmistuneesta toisesta suunnitelmaversiosta (VE2), jonka jälkeen suunnitelmaa on muokattu ja sen vaikutusten arviointia päivitetty keskeisiltä osin.

Vaikutusarvioinnin näkökulmasta asetetut päätavoitteet saavutetaan suunnitelmaluonnoksessa esitetyin toimenpitein vaihtelevasti. Helsingin seudun kehitys on MAL-suunnitelman hiilineutraaliustavoitteen kannalta oikeansuuntaista, mutta riittämätöntä. Liikenteen CO₂ -päästövähennystavoitetta ei saavuteta suunnitelman toimenpiteillä. Joukkoliikenteen kulkumuoto-osuus lisääntyy kuitenkin kolme prosenttiyksikköä vertailupohjaan verrattuna. Asumisen energiankulutus laskee seudun kasvusta huolimatta ja suunnitelmalla voidaan tukea tavoitteeseen pääsyä. Seudun kasvu luo haasteita ympäristölle, mutta joukkoliikenteen varrelle tiivistyvä kaupunkirakenne tukee pitkällä aikavälillä kestäviä elintapoja.

Hyvinvoiva-tavoitteen kannalta seudun kehitys on oikeansuuntaista. Kokonaisuutena MAL-suunnitelman vaikutukset hyvinvoivaan seutuun sijoittuvat mahdollistavan ja kannustavan vaikutuksen tasoille. Vaikka suunnitelman toimenpiteet tukevat laajasti hyvinvoinnin eri osa-alueiden oikeansuuntaista kehitystä, liittyy tavoitteen toteutumiseen epävarmuutta. Hyvinvoinnin arvioidaan kasvavan seudulla suunnitelman vaikutuksesta, mutta monet toimet edellyttävät konkretisointia erityisesti kuntatason suunnittelussa sekä MAL-suunnitelman jatkotyöstössä.

Seudun kehitys on myös Menestyvä-tavoitteen kannalta oikeansuuntaista. Yhteiskuntataloudellisen tehokkuuden tavoitetaso (hyötyjen ja

kustannusten suhde >1) saavutetaan. Järjestelmätason hyöty-kustannussuhde on suunnitelman myötä 1,18. Suunnitelmaluonnoksen toimenpiteillä saavutetaan sekä matka-aikahyötyjä että parempaa palvelutasoa. Joukkoliikenteen lippujen hintojen alentaminen lisää merkittävästi liikennejärjestelmän käyttäjähyötyjä. Ruuhkautuminen pahenee nykytilaan verrattuna. Työvoimasaavutettavuus paranee merkittävästi.

Vaikutusten arvioinnin osana on laadittu jatkosuosituksia toimenpiteistä, joilla tavoitteet voitaisiin saavuttaa yhä paremmin. Suositukset on kuvassa jaoteltu päätavoitteittain, vaikka osa niistä tukee useampaa tavoitetta. MAL-suunnitelma on strategisen tason seudullista suunnittelua ja osa luonnoksen toimenpiteistä on yleispiirteisiä ja vaikutukset ovat pääosin välillisiä ja useiden toimenpiteiden yhteisvaikutuksesta syntyviä. Suunnitelman lopulliset vaikutukset tulevat määrittämään pitkälti myös jatkosuunnittelussa tehtävien päätösten perusteella.

Vaikutusten arvioinnin jatkosuositukset on kirjattu sekä suunnitelmaluonnokseen osana vaikutusten arvioinnin tuloksia (luku 6) että laajemmin vaikutusten arviointiselostusluonnokseen. Lausunnonantajien toivotaan ottavan kantaa näihin vaikutusten arvioinnin jatkosuosituksiin.

Vihdin kunnan lausunto

Vihdin kunnan lausunnon pohjana toimii KUUMA-seutu liikelaitoksen komission 11.5.2023 § 3 hyväksymä (tarkennettu lausuntoluonnos viedään KUUMA-seutu liikelaitoksen johtokunnan hyväksyttäväksi 17.5.2023) KUUMA-kuntien yhteinen lausunto Helsingin seudun maankäytön, asumisen ja liikenteen suunnitelmasta 2022-2031 (KUUMA-lausunto, liite 1). KUUMA-seudun yhteisen lausunnon näkökulma on seudullinen ja keskittyy koko alueen kehittämiseen. Vihdin lisänäkemykset tuodaan esiin tässä kunnan omassa lausunnossa.

1. Miltä MAL 2023 -suunnitelman kokonaisuus vaikuttaa?

i. Onko kärkitoimenpiteissä tunnistettu oikeat asiat?

ii. Mitkä luonnoksen toimenpiteistä on tärkeintä toteuttaa?

iii. Saako suunnitelman vaikutuksista selkeän käsityksen arviointiselostuksen pohjalta (päivitetty arviointiselostus julkaistaan 17.4.2023)?

MAL 2023-suunnitelman kokonaisuus on Vihdin näkökulmasta perusteltu ja pääpiirteissään kannatettava. Vihdin kunta pitää hyvänä, että uusi maankäyttö sijoitetaan kestävästi hyvin saavutettaville alueille ja mahdollistetaan täydennysrakentaminen nykyiseen kaupunkirakenteeseen tukeutuen. Tällä luodaan edellytyksiä joukkoliikenteen kehittämiseksi sekä jalankulun ja pyöräilyn lisäämiselle kunnissa. Tämä on tärkeää myös CO₂ -päästöjen vähentämiseksi. MAL-sopimus ei kuitenkaan saa toimia esteenä KUUMA-kuntien kylien omien edellytystensä mukaiselle kehitykselle, joka ei käytännössä ole seudullisesti merkittävää maankäyttöä.

Toimenpiteissä on tunnistettu pääosin seudun kehittämisen ja asetettujen tavoitteiden kannalta keskeiset kuntien ja valtion toimet, pois lukien ympäristövyöhykkeiden selvittäminen ja seudun yhteiset linjaukset pysäköintipolitiikan tiukentamisesta. Yleisesti ottaen esitettyjen kärkitoimenpiteiden tulisi olla rajoittamisen sijaan enemmän toivottuun kehitykseen mahdollistamalla ohjaavia. Erityisen hyvää suunnitelmassa on se, että siinä on tuotu esille aiempaa enemmän myös valtion toimenpiteitä ja roolia tavoitteiden saavuttamiseksi. Suunnitelmassa on tunnistettu myös aikaisempaa paremmin kehyskuntien rooli seudun osana.

Maankäyttöä ja asumista koskevien kärkitoimenpiteiden osalta on myönteistä, että niissä on huomioitu aiempaa paremmin asumiseen ja maankäyttöön liittyviä laatutekijöitä ja -tavoitteita sekä Vihdin kaltaisten KUUMA-kuntien roolia mm. seudun asuntotarjonnan monipuolistajana ja pientaloasumisen tarjoajina. Suunnitelman sisällössä ja toimenpiteissä onkin tärkeää huomioida ja mahdollistaa monipuolinen, eri asumisen kysyntöihin vastaava asuminen niin keskustoissa ja taajamissa kuin kylissä ja muilla maaseutumaisilla alueilla, ylempitasoisten kaavojen mukaisesti.

Positiivista suunnitelmaluonnoksessa on myös kuntien omien lähtökohtien tunnistaminen ja esimerkiksi asumisen laatua koskevien toimenpiteiden määrittäminen kuntien omalla ohjauksella niiden omista lähtökohdista käsin.

Erityisesti päästövähennystavoitteiden saavuttamisessa pidetään hyvänä, että liikenteeseen kohdistuvien toimenpiteiden rinnalle on nostettu myös asumiseen ja maankäyttöön liittyviä toimenpiteitä, kuten uusiutuvan energiantuotannon rakentamisen ja puurakentamisen edistäminen sekä yleisesti rakennusten energiatehokkuutta parantavat toimet.

Vihdin näkökulmasta suunnitelmaluonnoksessa esitetyistä toimenpiteistä keskeisimpiä toteutuksen näkökulmasta ovat: 1) Huolehtia asuntotarjonnan monipuolisuudesta ja laadusta seudun eri osissa; 2) edistää kestävästä liikkumisesta tapoja ja kilpailukykyä sekä yleisesti liikenneturvallisuutta mm. toteuttamalla pyöräilyn pääverkkoa; 3) vähentää liikenteen haittoja ja parantaa liikenteen turvallisuutta mm. toteuttamalla meluntorjunnan toimenpiteitä suunnitelmien mukaisesti siten, että myös valtio osallistuu kustannuksiin; 4) edistää elinkeinoelämän toimintaedellytyksiä seudulla mm. huomioimalla tieverkon kehittämistoimissa tavara- ja joukkoliikenteen edellytyksien parantaminen sekä huomioimalla elinkeinoelämän tila- ja kuljetustarpeet maankäytön suunnittelussa sekä liikennejärjestelmän ja maankäytön yhteensovittamisessa sekä 5) luoda palveluiden sijoittumisella mahdollisuudet sujuvalle ja laadukkaalle arjelle.

Yksittäisten hankkeiden toteuttamisen osalta Vihti näkee myönteisenä mm. maantien 110 varren puuttuvien pyöräverkon osien toteuttamista, tämän parantaessa vihtiläisten kestävien liikkumismuotojen käytön mahdollisuuksia. Lisäksi valtatie 25 kehittäminen nähdään keskeisenä mm. seudun logistiikan poikittaisyhteyksien toimivuuden kannalta, aivan

kuten suunnitelmassa on mainittu. Onkin positiivista, että valtakunnallisesti tärkeän logistiikan poikittaisyhteyden, valtatie 25 kehittäminen sisältyy MAL-suunnitelman investointiohjelmaan. Hankkeella on tavaraliikenteen toimivuuden ja elinkeinoelämän kilpailukyvyyn näkökulmasta suuri merkitys, sillä valtatie 25 (Kehä V) on kärsinyt pitkään toimivuus- ja turvallisuusongelmista. Ilman perusparannusta valtatie 25 on palvelutasoltaan Etelä-Suomen huonoin päätie. Kehä V:llä on nykyisellään enemmän onnettomuuksia kuin Kehä III:lla liikennemääriin suhteutettuna. Valtatie 25 Hangon ja Mäntsälän välillä kuuluu myös maanteiden pääväyliin.

Vihdin näkökulmasta on myös tärkeää, että suunnitelmassa on tunnistettu mm. Turun Tunnin junan (Espoo-Salo oikorata) merkitys ja vaikutus seudulliseen liikennejärjestelmään ja maankäyttöön sekä korostettu lähijunaliikenteen toimintaedellytysten varmistamista osana ratakannan toteutusta, vaikkakaan suuret ratakannat eivät ole osana MAL 2023 - suunnitelman investointiohjelmaa. Espoo-Salo-oikoradan toteuttamista tulee edistää määrätietoisesti. Lisäksi rata tulisi lisätä MAL-suunnitelman liikenneverkkoon esimerkiksi omalla erillisellä merkinnällään, sillä hanke on tärkeä seudun maankäytön ja esimerkiksi lähijunaliikenteen kehittämisen näkökulmasta. Rata mahdollistaisi maankäytön tehostamisen Vihdin kunnan maankäytön ensisijaisella kehittämisvyöhykkeellä, edistäisi nykyisen Kirkkonummen Veikkolan ja Espoon uusien taajamien kehittämisedellytyksiä sekä toisi Länsi-Uudellemaalle uuden kestävän liikenteen runkoyhteyden, joka palvelisi laajasti myös muuta radanvarren väestöä.

Suunnitelman vaikutuksista koko seudun kannalta saa varsin selkeän käsityksen arviointiselostuksen pohjalta. Positiivista on, että suunnitelman vaikutusten arvioinnissa on kiitettävästi tunnistettu joidenkin esitettyjen toimenpiteiden ristiriitaisia vaikutuksia päätavoitteiden toteutumisen näkökulmasta. Tässä yhteydessä on mainittu tarpeesta tunnistaa toimenpiteiden jatkosuunnittelussa vaikutukset monipuolisesti ja pyrkiä vähentämään negatiivisia vaikutuksia.

Yksittäisen kunnan tai ns. kuntaryhmän näkökulmasta vaikutusten kokonaisuus ei sen sijaan erotu kovin selvästi arviointiselostuksen pohjalta.

2. Mitä muuttaisitte suunnitelman toimenpiteissä, jotta suunnitelman tavoitteet täyttyisivät?

i. Mitkä vaikutusten arvioinnin jatkosuositusten toimenpiteistä pitäisi sisällyttää suunnitelmaan?

ii. Puuttuuko suunnitelmasta jotain? Mitä muita toimenpiteitä pitäisi sisällyttää suunnitelmaan, jotta asetettuihin tavoitteisiin päästäisiin?

iii. Onko suunnitelmassa jotain, jonka voisi jättää pois?

MAL-suunnitelmaluonnoksen tavoitteet ja niitä edistävät toimenpiteet ovat jossain määrin ristiriitaisia Vihdin ja laajemmin koko KUUMA-seudun kehittämisen näkökulmasta. Esimerkiksi alueiden tasapuolinen menestyminen ja hyvinvoinnin turvaaminen voi olla osin ristiriidassa voimakkaan hiilipäästöjen vähentämisen näkökulmasta. Kehysalueen

toimintaympäristö ja olosuhteet huomioon ottaen Vihti esittääkin muiden KUUMA-seudun kuntien tapaan, että ensisijaisille vyöhykkeille kohdistetaan 90 % (ei 95 %) uudesta asuntotuotannosta. Näin pystytään varmistamaan paremmin alueiden tasapainoinen ja myös kyläalueiden kehittäminen.

Myös suunnitelmassa esitetyn seudun vuosittaisen varsin korkean asuntotuotantotavoitteen voi nähdä olevan jossain määrin ristiriidassa asumisen laatutavoitteiden toteuttamisen näkökulmasta. Lisäksi nousseet rakentamiskustannukset, energian hinta ja asuntolainojen korot vaikuttavat asuntojen rakentamiseen ja rakentamisen vauhtiin, ja näin ollen nykyinen asuntotuotantotavoite on haasteellista saavuttaa. Tästä syystä olisi perusteltua vielä pohtia seudun ja kuntien asuntotuotantotavoitteiden määrän laskemista hieman, jotta suunnitelmassa mainituille asumisen laatutavoitteiden toteutumiselle on paremmat edellytykset hallitun toteutuksen kautta. Koko seudun asuntotuotantotavoitteeksi on vuosina 2024-27 mainittu 16 500 asuntoa/vuosi. Vihdille on osoitettu suunnitelmassa tavoitteeksi 340 asunnon rakentuminen vuosittain, mikä tarkoittaa noin 30 900 kem2:n vuosittaista asuinkaavavarannon tuotantoa. Vihdin osalta kokonaisuuden kannalta järkevämpi vuosittainen asuntotuotantotavoite olisi noin 250 asuntoa. Yleisesti ottaen Vihti pitää kaikkia tavoitteita tärkeinä, mutta yhden tavoitteen voimakas painottaminen voi heikentää toisia tavoitteita. Siten KUUMA-seudun ja Vihdin näkökulmasta onkin tärkeää, että tavoitteiden saavuttamisessa löydetään tasapaino ja ettei yhtä tavoitetta painoteta liiaksi toisen kustannuksella.

Muun muassa asumisen laatutavoitteiden ja laajemmin erityisesti päätavoitteen ”Helsingin seutu tarjoaa laadukkaan ja monipuolisen elinympäristön” saavuttamisen näkökulmasta Vihti kannattaa seuraavia vaikutusten arvioinnin jatkosuositusten toimenpiteitä ja niiden sisällyttämistä suunnitelmaan: 1) Laadukkaan ja monipuolisen asuntotuotannon kriteerien määrittely (huomioiden kuitenkin kuntien omat lähtökohdat ja ominaispiirteet), 2) Lähiluonnon ja kaupunkivihreän huomioiminen tiivistyvässä maankäytössä sekä 3) kävelyn ja pyöräilyn toimenpiteiden rahoituksen ja toteutuksen varmistaminen. Vihti kannattaa myös ”Helsingin seutu menestyy kansainvälisesti” ja ”Helsingin seutu kasvaa kestävästi” -pätavoitteiden alle kirjattuja seuraavia jatkosuunnittelutoimenpiteitä ja niiden sisällyttämistä suunnitelmaan: 4) monipuolisen ja laadukkaan asuntotuotannon varmistaminen seudun vetovoimatekijänä ja 5) Maankäytön tiivistäminen luontoarvot ja -yhteydet huomioiden.

Sen sijaan haastavina toimenpiteinä Vihti näkee jotkin erityisesti hiilineutraalius-tavoitteen saavuttamiseen tähtäävät jatkosuunnittelun toimenpide-ehdotukset, kuten liikenteen hinnoitteluun liittyvien tienkäyttömaksujen ja ympäristövyöhykkeiden käyttöönoton. Näitä toimenpiteitä ei tule sisällyttää suunnitelmaan, sillä ne kohdistuvat eriarvoisesti seudun eri osissa asuviin ja vaikeuttavat myös yritysten logistiikkaa, seudullisia kuljetuksia ja huoltovarmuutta.

Vihti pitää ongelmallisena, ettei MAL 2023 -suunnitelman vaikutusten arvioinnin suosituksissa ole otettu huomioon tiemaksujen negatiivisia vaikutuksia tai näiden kohdentumista kehysalueelle. Negatiivisiin vaikutuksiin lukeutuvat muun muassa työvoimasaavutettavuuden heikentyminen ja kohdentuminen liikkujiin, joilla ei ole vaihtoehtoa oman auton käytölle. Työssäkäynnille ei tule muodostaa esteitä tai kynnyksiä henkilöautoille suunnattujen ympäristövyöhykkeiden muodossa. Joukkoliikenteen palvelutason vaihtelevuudesta johtuen koko seudulla ei ole tosiasiallisia tasapuolisia mahdollisuuksia kulkutavan valintaan. Tiemaksujen sijaan valtion suunnasta tarvitaan instrumentteja sähkö- ja kaasuautojen yleistymisen edistämiseksi seudulla.

Ympäristövyöhykkeiden ja tienkäyttömaksujen vaikutus päästövähennyksiin on vähäinen, 3 %. Liikenteen päästöistä on seutasolla lähes puolet kuorma-autoja (tavaraliikenne ja raskas liikenne). Siten vaikutukset päästöihin ovat tehokkaammin saavutettavissa kannustamalla ajoneuvoliikennettä (mukaan lukien raskas liikenne) siirtymään polttomoottoreista kestävämpiin käyttövoimiin (esim. sähkö ja kaasu) sekä parantamalla joukkoliikenteen houkuttelevuutta ja palvelutasoa. Vaikutusten arvioinnin jatkotoimenpiteissä onkin esitetty tähän liittyen hyviä toimenpiteitä, joiden sisällyttämistä suunnitelmaan Vihti kannattaa: 1) Raskaan liikenteen käyttövoimauudistuksen nopeuttaminen; 2) jakelu- ja latausinfraan kehittäminen (ml. raskas liikenne); 3) kuntien tulisi tukea uusiutuvan energian tuotantoa ja vähähiilistä uudistuotantoa sekä 4) infrakorvausmenettelyn kehittäminen tavalla, joka rajoittaa lipun hintojen korotuspaineita sekä tukee kestävien kulkumuotojen ja matkaketjujen kilpailukykyä.

Myös liityntäpysäköinnin ja kestävien matkaketjujen kehittäminen on tärkeää MAL-suunnittelussa. Pysäköinnin hinnoittelussa ei tule heikentää liityntäpysäköinnin olosuhteita kehyskuntien näkökulmasta. Yhtenäisen pysäköintipolitiikan muodostaminen laajalle Helsingin seudulle ei ole realistista. Kunnat poikkeavat toisistaan yhdyskuntarakenteeltaan ja olosuhteiltaan, eikä esimerkiksi kunnallista pysäköinninvalvontaa ole kaikissa kunnissa. KUUMA-seudun työpaikka- ja logistiikka-alueille ei tule asettaa velvoitetta maksulliseen pysäköintiin. Ratkaisu olisi haitallinen elinkeinoelämän kilpailukykyyn ja työssäkäynnin näkökulmasta. Lisäksi tulee ottaa huomioon, että joukkoliikenteen palvelutaso saattaa olla heikko tai olematon em. alueiden kannalta.

Koronapandemia on vaikuttanut liikkumiseen kahden kuluneen vuoden aikana. Etätyö on yleistynyt ja joukkoliikenteen matkustajamäärät laskeneet. Joukkoliikenteen jatkuvuuden turvaaminen muuttuneessa toimintaympäristössä on noussut tärkeäksi kysymykseksi. MAL 2023 -suunnitelmaluonnoksen mukaan valtio panostaa 150 miljoonaa euroa vuodessa lisää joukkoliikenteen lipun hintojen alentamiseksi ja palvelutason parantamiseksi. Korotuksen tulee kohdistua tasapuolisesti koko Helsingin seudulle, eikä sen tule vähentää valtion muuta rahoitusta liikennejärjestelmän kehittämiseen. Joukkoliikenteen lisäpanostuksia pohdittaessa HSL-alueen rinnalla tulee nostaa esiin lisäpanostukset myös ELY-vetoiseen joukkoliikenteeseen.

Vihdin kunta painottaa, että kävelyn ja pyöräliikenteen edistäminen edellyttää määrätietoista kehittämistä. Kävelyn ja pyöräilyn edistämiseksi on positiivisia vaikutuksia terveyteen ja hyvinvointiin. MAL 2023 -suunnitelmaluonnoksen mukaan kunnat ja valtio toteuttavat seudullisen pyöräilyn pääverkon puuttuvat osat sekä varmistavat hyvän laatutason ja talvikunnossapidon vuoteen 2031 mennessä. Kunnat ja valtio lisäävät merkittävästi rahoitustaan pyöräilyn pääverkon toteutukseen. Toteutuksen ohella myös suunnittelu vaatii riittävää resursointia, jotta hankkeita saadaan toteutettua MAL-suunnitelmakauden aikana.

Pääverkon ohella rahoitusta tulee ohjata myös muun verkon kehittämiseen. Kävelyn ja pyöräliikenteen hanketarpeita on paljon, monet hankkeet odottavat valtion rahoituspanosta. Vastaavasti kunnilla voi olla jo rahoitus järjestettynä hankkeisiin. Uusinvestointien ohella myös olemassa olevien väylien kunnossapito tulee ottaa huomioon. Valtion tulisi osallistua suunniteltavien ja toteutettavien jalankulku- ja pyörätiehankkeiden rahoitukseen. KUUMA-kunnissa on useita maantieverkolle sijoitettavia, kävelyä ja pyöräliikennettä edistäviä hanketarpeita, joita kunnat haluavat yhteishankkeina edistää ELY-keskusten kanssa. Vihdin kunta kiinnittää huomiota myös liikenneturvallisuuden parantamiseen. Maantieverkolla on lukuisia joukko pieniä hanketarpeita, joiden toteuttaminen edellyttää tienpitäjältä riittävää resursointia.

Liikenteen kehittämisen ja maankäytön suuntaamisen ohella asuntojen energiatehokkuus, uusiutuva energiantuotanto sekä mm. luontopohjaiset, riittävän laajat virkistysalueet turvaavat suunnitteluratkaisut hiilinielua parantaen ovat Vihdin näkökulmasta vaikuttavia ja kannatettavia keinoja hiilineutraalius-tavoitteen saavuttamisessa, edistäen samalla myös mm. hyvinvoiva-tavoitetta.

3. Miten seudullinen yhteistyö MAL 2023 -suunnitelman valmistelussa on toiminut? Mitä kehittämistarpeita näette yhteistyössä?

Kokonaisuudessaan seudullinen yhteistyö on MAL 2023 -suunnitelman valmistelussa toiminut hyvin, ja valmisteluryhmissä keskustelu on ollut avointa ja kaupunkiseudun eri kuntien näkökulmat huomioivaa. Valmistelua ohjanneet HLJ-toimikunta ja MAL-neuvottelukunta ovat työskennelleet tiiviisti maankäytön, asumisen ja liikenteen näkökulmien nivomiseksi seudullisesti yhteen, ja maankäytön ja asumisen rooli suhteella liikenteen näkökulmiin on tasapainottunut aiemmasta.

Vaikka MAL-suunnittelussa on edellisen kahden suunnittelukierroksen aikana alettu kattavammin huomioida pääkaupunkiseudun ohella myös KUUMA-kuntien erityispiirteitä, korostuu suunnitelman valmistelussa jossain määrin edelleen pääkaupunkiseudun kaupunkien näkökulmien rooli ja vaikuttavuus suhteessa kehyskuntiin, eikä suunnitelma huomioi vieläkään kaikilta osin sitä, että seutu on laaja ja rakenteeltaan vaihteleva. Positiivista kehitystä asiassa on kuitenkin tapahtunut, ja KUUMA-kunnat, joihin Vihtikin kuuluu, ovat saaneet mm. Uudenmaan liiton tarjoaman

valmistelu- ja asiantuntija-avun kautta aikaisempaa paremmin ääntään ja rooliaan kuuluviin valmistelussa.

Seudulla on havaittavissa selkeä jakautuminen näkemyksissä koskien ympäristövyöhykkeitä, tienkäyttömaksuja sekä liikenneinvestointien tasoa. Tienkäyttömaksujen ja ympäristövyöhykkeiden hyödyt ovat seututasolla vähäiset. Niille ei ole esitetty seudun yhteisiä, painavia perusteluita. Näin ollen ympäristövyöhykkeiden ja tienkäyttömaksujen valmistelua ei ole tarpeen jatkaa.

Vaikka luottamuselimet ja luottamushenkilöt ovat osallistuneet suunnitelman valmisteluun sen laadinnan aikana, voisi poliittisia päätöksentekijöitä jatkossa osallistaa vielä aktiivisemmin ja laajemmin koko suunnitteluprosessin aikana. Näin saataisiin suunnitelman tavoitteille ja ratkaisuille riittävän aikaisessa vaiheessa myös laaja poliittinen hyväksyntä. Valmistelussa tulisi jatkossa pohtia esimerkiksi Tampereen kaupunkiseudun mallin mukaista valmistelua, jossa MAL-suunnitelman tavoitteet viedään myös seudun kuntien/kaupunkien valtuustoiden hyväksyttäväksi.

4. Muuta avointa palautetta

On myönteistä, että suunnitelmassa on kiinnitetty aiempaa parempaa huomiota KUUMA-seudun liikenneinvestointeihin. Tehdyissä selvityksissä on kuitenkin käynyt ilmi, että liikenneinvestointien taso 300 000 asukkaan KUUMA-seudulle on alhaisempi verrattuna esimerkiksi saman asukasmäärän sisältäviin kaupunkeihin. Tähän on tarpeen kiinnittää edelleen huomiota tulevana MAL-suunnitelmakausina. Vihti on myös huolestunut valtion MAL 2023 -liikenneinvestointien tasosta ylipäättäen. MAL-suunnitelmaluonnoksen pohjaksi tehdyissä selvityksissä on käynyt ilmi, että muiden Pohjoismaiden suurten kaupunkiseutujen liikenneinvestoinnit valtion taholta ovat moninkertaiset verrattuna Helsingin seudun valtion liikenneinvestointien tasoon.

Lisäksi MAL 2023-suunnitelmaluonnoksessa esitettyjen hankkeiden kustannusjako valtion ja kuntien kesken nähdään osin haastavaksi, koska valtion ja kuntien rahoitusosuudeksi on MAL-hankeohjelmassa esitetty yhtä suuret osuudet. Parempi lähtökohta hankkeiden rahoitukseen olisi, että valtio vastaa valtion väylistä ja niiden kustannuksista ja kunnat katuverkosta. Muutoin on hyvä, että valtion rahoituksesta 50 % kohdistuu pääkaupunkiseudulle ja 50 % KUUMA-kuntiin.

Valmistelija Suvi Kaski suvi.kaski(at)vihti.fi, p. 044 042 1345

Esittelijä Elinvoimajohtaja Petra Ståhl

Ehdotus Elinvoimalautakunta päättää esittää, että kunnanhallitus antaa Helsingin seudun maankäytön, asumisen ja liikenteen suunnitelmasta MAL 2023 luonnoksesta sekä sen vaikutusten arviointiselostuksesta em. listatekstin mukaisen lausunnon.

Päätös

Elinvoimalautakunta päätti esittää, että kunnanhallitus antaa Helsingin seudun maankäytön, asumisen ja liikenteen suunnitelmasta MAL 2023 luonnoksesta sekä sen vaikutusten arviointiselostuksesta em. listatekstin mukaisen lausunnon.

Tiedoksi