

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

Maankäyttöjaosto / Markanvändningssektionen 10.05.2023 § 58

963/00.04.01/2021

Valmistelija / Beredare: Kaavoituspäällikkö planläggningschef, Jarkko Lyytinen jarkko.lyytinen(at)sipoo.fi

Luonnos Helsingin seudun maankäytön, asumisen ja liikenteen suunnitelmasta MAL 2023 on valmistunut lausuntoja ja kannanottoja varten.

Helsingin seudun maankäytön (M), asumisen (A) ja liikenteen (L) MAL 2023 -suunnitelma on strateginen, Helsingin seudun 14 kuntaa kattava suunnitelma. 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. MAL 2023 -suunnitelma toimii kuntien puolelta lähtökohtana valtion ja kuntien väliselle MAL-sopimukselle, jossa sovitaan tärkeimmistä lähivuosien maankäytön, asumisen ja liikenteen toimenpiteistä Helsingin seudulla. Suunnitelmaluonnos muodostaa kokonaisuutena yleispiirteisen näkemyksen Helsingin metropolialueen tulevasta yhdyskuntarakenteesta, asumisesta ja liikennejärjestelmästä. Se on tahdonilmaisu asiaan. 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.

Sipoolta pyydetään lausuntoa suunnitelmaluonnoksesta sekä sen vaikutusten arviointiselostuksesta, joka on samalla SOVA-lain 8 §:n mukainen ympäristöselostus.

HSL:n hallitus päätti kokouksessaan 28.3.2023 lähettää Helsingin seudun maankäytön, asumisen ja liikenteen MAL 2023 -suunnitelman luonnoksen ja sen vaikutustenarvioinnin lähetettäväksi lausunnoille. Helsingin seudun yhteistyökokous HSYK päätti kokouksessaan 29.3.2023 Helsingin seudun maankäytön, asumisen ja liikenteen MAL 2023 -suunnitelman luonnoksen lähetettäväksi lausunnoille. Lausunnot MAL-suunnitelman luonnoksesta tulee toimittaa viimeistään 25.5.2023. Lausunnon antajia ja kannanottojen esittäjiä on pyydetty vastaamaan erityisesti seuraaviin kysymyksiin:

1. Miltä MAL 2023-suunnitelman kokonaisuus vaikuttaa? Onko kärkitoimenpiteissä tunnistettu oikeat asiat? Mitkä luonnoksen toimenpiteistä on tärkeintä toteuttaa? Saako suunnitelman vaikutuksista selkeän käsityksen arviointiselostuksen pohjalta?
2. Mitä muuttaisitte suunnitelman toimenpiteissä, jotta suunnitelman tavoitteet täyttyisivät? Mitkä vaikutusten arvioinnin jatkosuositusten toimenpiteistä pitäisi sisällyttää suunnitelmaan? Puuttuuko suunnitelmasta jotain? Mitä muita toimenpiteitä pitäisi sisällyttää suunnitelmaan, jotta asetettuihin tavoitteisiin päästäisiin? 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

MAL 2023-suunnitelman tavoitteet ja sisältö

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. Luottamushenkilöillä on ollut mahdollista olla mukana suunnitelman laadinnassa luottamushenkilöille järjestettävien seminaarien ja työpajojen myötä.

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. Kolmen päätavoitteen toteutumista suunnitelman toimenpitein on selvitetty arviointikokonaisuuksien avulla. Tavoitteista hiilineutraalisuutta arvioidaan liikenteen ja asumisen päästöjen osalta, hyvinvoivaa alueiden tasapainoisen kehityksen suhteen ja menestyvää yhteiskuntataloudellisen tehokkuuden näkökulmasta. MAL 2023 -suunnitelman visio, tavoitteet ja arviointikokonaisuudet ovat ohjanneet suunnitelman toimenpiteiden laadintaa.

MAL-suunnitelman sisältö kiteytettynä on:

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 kestäväan 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.

Vuoteen 2040 liikennejärjestelmää kehitetään MAL 2023 -suunnitelman 12-vuotisen investointiohjelman mukaisesti. Suunnitelmalle asetettujen päätavoitteiden toteutumista edistävät kärkitoimenpiteet on jäsennetty viiden keskeisen teeman alle:

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 kaupunkiuudistus

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

Kestävä liikennejärjestelmä

- Varmistetaan joukkoliikenteen kilpailukyky palvelutasolla ja lippujen hinnoittelulla.
- 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.
- Lasketaan ajonopeuksia maantieverkolla suunnitelmallisesti.
- Toteutetaan tiukempaa pysäköintipolitiikkaa.
- Selvitetään ympäristövyöhykkeiden käyttöönottoa.
- Vähennetään asuntojen ostoenergiankulutusta ja rakennetaan uusiutuvaa energiantuotantoa.

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 -investointiohjelma on laadittu vuosille 2024-2035 ja 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 investointiohjelmaa 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.

MAL 2023 suunnitelmaa on laadittu iteratiivisesti ja siitä on tehty kaksi versiota, joiden vaikutuksia on arvioitu. MAL 2023 -suunnitelman vaikutusten arviointiselostus on laadittu suunnitelmaversioon 2 pohjalta. Vaikutusarvioinnin näkökulmasta asetetut päätavoitteet saavutetaan suunnitelmaluonnoksessa esitetyin toimenpitein vaihtelevasti: Menestyvä-tavoite saavutetaan suunnitelman toimenpiteillä ja suunnitelma vie seutua Hyvinvoiva-arviointikokonaisuuksien kannalta oikeaan suuntaan. Hiilineutraalin Helsingin seudun osalta tarvitaan vaikuttavampia toimenpiteitä tavoitetasojen saavuttamiseksi.

Vaikutusten arvioinnin pohjalta suunnitelmaluonnos on arvioitu yhteiskuntataloudellisesti kannattavaksi. Järjestelmätason yhteiskuntataloudellinen tehokkuus on yli yhden eli saavuttaa asetetun tavoitteen. Suunnitelmaluonnoksen toimenpiteiden katsotaan olevan myös alueiden tasapainoisen kehityksen kannalta oikeansuuntaisia. Hiilineutraaliustavoitteen näkökulmasta erityisesti liikenteen päästövähennysten saavuttamiseksi tarvitaan vaikuttavampia toimenpiteitä. Liikenteen päästövähennys on 51 prosenttia vuoden 2005 tasoon verrattuna. Vähennys on merkittävä, mutta tavoitteeseen (liikenteen päästöt lähellä nollaa vuonna 2040) nähden täysin riittämätön. Asumisen energiankulutusta koskeva tavoite saavutetaan ja suunnitelman toimin voidaan kannustaa entistä merkittävämpään energiankulutuksen laskuun.

Vaikutusten arvioinnin osana on laadittu jatkosuosituksia toimenpiteistä, joilla tavoitteet voitaisiin saavuttaa yhä paremmin. 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.

Sipoon lausunto

Sipoon lausunnon perustana toimii KUUMA-liikelaitoksen johtokunnan lausunto Helsingin seudun maankäytön, asumisen ja liikenteen suunnitelmasta 2022-2031 (KUUMA-liikelaitoksen johtokunnan lausunto, liite 1). KUUMA-seudun yhteisen lausunnon näkökulma on seudullinen ja keskittyy koko alueen kehittämiseen. Sipoon kunnan lisänäkemykset tuodaan esiin tässä kunnan omassa lausunnossa.

MAL 2023-suunnitelman kokonaisuus on pääosin hyvä. Kärkitoimenpiteissä on tunnistettu pääosin oikeat asiat, pois lukien tienkäyttömaksujen ja ympäristövyöhykkeiden selvittäminen ja seudun yhteiset linjaukset pysäköintipolitiikan tiukentamisesta.

MAL 2023- suunnitelman tärkeitä toimenpiteitä on todettu alla.

- Helsingin seutu kasvaa kestävästi.
- Varmistamme asunnontuotannon riittävyyden kasvavalla seudulla
- Ohjaamme uuden maankäytön nykyiseen rakenteeseen
- Edistämme kestävästä liikkumista
- Vähennämme liikenteen ja asumisen päästöjä
- Helsingin seutu tarjoaa laadukkaan ja monipuolisen asuin ympäristön.
- Huolehdimme asuinalueiden ja asuntotarjonnan monipuolisuudesta
- Varmistamme asuntotuotannon kohtuuhintaisuuden
- Korjaamme alueellista eriytymiskehitystä
- Luomme palveluiden sijoittumisella mahdollisuudet sujuvalle arjelle
- Vähennämme liikenteen haittoja ja parannamme liikenteen turvallisuutta
- Helsingin seutu menestyy kansainvälisesti
- Vahvistamme Suomen ja Helsingin seudun kansainvälisiä ja valtakunnallisia liikenneyhteyksiä
- Edistämme elinkeinoelämän toimintaedellytyksiä
- Varmistamme logistiikan ja tavaraliikenteen toimivuuden
- Edistämme liikenteen digitalisaatiota ja automaatiota
- Investoimme resurssiviisaasti

Sipoo toteaa, että luonnoksen toimenpiteistä on tärkeintä toteuttaa 1) asuntotuotannon riittävyys ja asuinalueiden ja asuntotarjonnan monipuolisuus, 2) uuden maankäytön ohjaaminen ensisijaisille vyöhykkeille, 3) kestävästä liikkumisen edistäminen, 4) palveluiden sijoittumisen mahdollistaminen, ja 5) elinkeinoelämän toimintaedellytysten edistäminen, eritoten logistiikan ja tavaraliikenteen toimivuus.

Maankäyttöä ja asumista koskevissa kärkitoimenpiteissä on myönteistä, että niissä on huomioitu aiempaa paremmin myös asumiseen ja maankäyttöön liittyviä laatutekijöitä ja -tavoitteita sekä KUUMA-kuntien roolia mm. seudun asuntotarjonnan monipuolistajana.

Sipoo kuitenkin toteaa yhdyskuntarakenteen tiivistämiseen ja asumisen monipuolisuuteen liittyviin kärkitoimenpiteisiin asuntojen riittävyydestä, monipuolisuudesta ja sijoittumisesta seuraavaa, valmistelemissa ryhmissä antamansa palautteen mukaisesti:

- Hallitun kasvun näkökulmasta Sipoon vuosittaisena asuntotuotantotavoitteena tulisi olla 350 asuntoa/vuosi, nyt suunnitelmassa kirjatun 430 asuntoa/vuosi sijasta. Kuntatalouden koko ajan kiristyessä kestäväällä pohjalla oleva asukasmäärän kasvu on tärkeää huomioida tavoitteessa.
- MAL 2023-suunnitelman karttaan/kuvaan 3 lisätään tulevan Talman monipuolinen keskus (n. 10 000 asukasta), Nikkilän ja Keravan väliin.
- Aseman seuduilla on tehokkainta, kerrostalovaltaista asumista tai muulla talotopologialla riittävän tehokasta rakennetta. Se on mahdollista saavuttaa monentyyppisellä yhdyskuntarakenteella.
- Maankäytön kehittämisessä on tärkeää huomioida ja mahdollistaa monipuolinen asuminen niin keskustoissa ja taajamissa kuin kylissä ja saaristossakin, ylempitasoisten kaavojen mukaisesti. Sipoon kunta toteaa, että sinänsä muutenkin melko vähäinen rakentaminen kyliin ei kuulu MAL-sopimuksen piiriin. Sopimuksen mukaisesti 95 % koko pk-seudun uudesta asuntotuotannosta sijoitetaan ensisijaisille vyöhykkeille.

Sipoo näkee myönteisenä MAL-suunnitelman joukkoliikenteen kilpailukyvyyn parantamista ja erityisesti lähijunaliikenteen kehittämistä koskevat kirjaukset, joihin sisältyy myös toimenpiteet Kerava-Nikkilä-ratayhteyden henkilöliikenteen avaamiselle. Lähijunaliikenteen kehittämiseen Nikkilään, Kauklahteen ja Järvenpään valmistaudutaan; sekä tarvittaviin kalustoinvestointeihin ja varikkokysymyksiin. MAL 2023-suunnitelmaan sisältyvä Kerava-Nikkilä-radan henkilöliikenne (ns. KeNi-hanke) on Sipoon strategian 2022-2025 mukaisesti edistettävä hanke. KeNi-hankkeella on merkittävä rooli usean MAL 2023-suunnitelman mukaisen tavoitteen ja kärkitoimenpiteen toteutumisen kannalta: Se parantaa alueen saavutettavuutta sekä mahdollistaa uuden maankäytön ja asuntotuotannon kestäviin kulkumuotoihin tukeutuen (ns. ensisijainen kehittämisvyöhyke), kasvattaen joukkoliikenteen osuutta ja pienentäen näin seudun CO₂-päästöjä.

Sipoo näkee hyvänä ja aikataulultaan realistisena KeNi-ratahankkeen sisältämisen toisen toteutuskorin (2028-2031) hankkeisiin. KeNi-radan ja myös muiden uusien ratahankkeiden toteuttamisen kannalta ensiarvoisen tärkeää on myös huolehtia suunniteltujen lähiliikennevarikkojen toteutuksesta yhtä aikaa uusien hankkeiden kanssa.

Se on tärkeä osa MAL 2023-suunnitelman kärkitoimen eli keskeisten kaupunkiraidehankkeiden toteutusta sekä uuden maankäytön ohjaamista ensisijaisille, kestävästä liikkumisesta vyöhykkeille. Myös KeNi-rataa palvelevaksi lähijunaliikenteen seisontavarikon sijainniksi on kaavailtu pääradan varrella sijaitsevaa Keravan Jäspilää. Junakalustoyhtiö hakee sijainnit varikoille sekä järjestää rahoituksen ja toteuttaa varikot junakalustolle. Valtio osallistuu varikoiden suunnittelun ja rakentamisen kustannuksiin 30 % osuudella.

On tärkeää, että MAL 2023 -suunnitelmakaudella toteutetaan suunnitelman mukaisesti seudullisen pyöräliikenteen pääverkon puuttuvat osat vuoteen 2031 mennessä. Sipoolle strategisesti merkittävä pyöräliikenteen yhteys

on yhteys Nikkilän ja Söderkullan taajamakeskusten välillä. Pienten ja keskisuurten MAL-hankkeiden ohjelmaluonnoksen valmisteluperiaatteet ovat haastavat: Valtio ja kunnat rahoittavat MAL-hankeohjelmaa yhtä suurella rahoitusosuudella. Parempi lähtökohta 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.

Nimettyjen hankkeiden lisäksi ohjelmaan varataan rahoitusta pienille liikenneturvallisuustoimille, tieverkon pysäkkien laadun parantamiselle sekä esteiden poistolle erikoiskuljetusreiteiltä. Näillä pienillä teemapaketeilla lisätään ohjelman joustavuutta ja mahdollistetaan pienempien parantamistoimien (esimerkiksi pyöriteiden päällystyksset) toteuttaminen tarpeiden perusteella. Lopullinen hankeohjelma vuosille 2024–2027 muodostetaan MAL-sopimuksen pohjalta. Sipoolle tärkeitä pienempiä hankkeita ovat jatkossa Mt 170 jkpp välillä Box-Kulloo, mt 170/mt 148 liittymän parantaminen sekä mt140 jk/pp parantaminen välillä Kyytitie-mt152 (Vantaa ja Sipoo).

On erittäin positiivista, että valtakunnallisesti tärkeiden logistiikan poikittaisyhteyksien kehittäminen, mm. Sipoolle tärkeä Kehä IV:n suunnittelu sisältyy MAL-suunnitelmaan: Sipoolle on oleellista, että keskisuurten ja suurten yritysten sijoittuminen mahdollistetaan edelleen seudulla edistämällä tällä tavoin elinkeinoelämän toimintaedellytyksiä. Sipoo painottaa myös seudullisissa kehittämistoimenpiteissä huomioitavan voimakkaasti kehittyvän Bastukärrin yritysalueen logistiikan ja tavaraliikenteen toimivuus sekä työntekijöiden joukkoliikenteen palvelutason paraneminen.

Tienkäyttömaksuihin ja ympäristövyöhykkeisiin on otettu kantaa alla.

Suunnitelmasta poisjätettävät osuudet:

Tienkäyttömaksut ja ympäristövyöhykkeet

Ympäristövyöhykkeillä tarkoitetaan alueita, joilla tieliikenteen päästöjä hillitään rajoittamalla eniten saastuttavien ajoneuvojen kulkua. MAL 2023-suunnitelmassa on todettu, että seudullisesti määritetyillä ympäristövyöhykkeillä voidaan tukea ja tehostaa autokannan uusiutumista. KUUMA-seudun osana Sipoo vastustaa KUUMA-liikelaitoksen lausunnon mukaisesti tienkäyttömaksujen ja ympäristövyöhykkeiden käyttöönottoa.

MAL 2023 -suunnittelun vaikutusten arvioinnin suosituksissa ei 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 kynnystä henkilöautoille suunnattujen ympäristövyöhykkeiden muodossa. Kun kulkutavan valinnassa ei ole koko seudulla tosiasiallisia tasapuolisia mahdollisuuksia joukkoliikenteen vaihtelevan palvelutason vuoksi, on Sipoossa KUUMA-kuntien tapaan henkilöajoneuvoliikennekin vielä tärkeää. Siksi suuret kaupungit ovat avainasemassa päästövähennyksiä tavoiteltaessa.

Ympäristövyöhykkeet ja tienkäyttömaksut olisivat seudun tasapainoista kehitystä vaikeuttavia hankaloittaen myös yritysten logistiikkaa, seudullisia kuljetuksia ja huoltovarmuutta. Ympäristövyöhykkeiden ja tienkäyttömaksujen vaikutus päästövähennyksiin on erittäin vähäinen, 3 %. Liikenteen päästöistä seututasolla on lähes puolet kuorma-autoja

(tavaraliikenne ja raskas liikenne). Vaikutukset päästöihin ovat tehokkaammin saavutettavissa raskaan liikenteen päästöjä vähentämällä mm. polttovoimaa muuttaen. Tienkäyttömaksujen ja ympäristövyöhykkeiden sijaan valtion suunnasta tarvitaan instrumentteja sähkö- ja kaasuautojen yleistymisen edistämiseksi seudulla. Autokanta uusiutuu parhaillaan jo tehokkaasti: Autokannan nopeampi sähköistyminen, autokannan polttovoiman tulevat muutokset ja päästövähennysrajat vaikuttavat tehokkaasti päästövähennyksiin, vaikka henkilöautoliikenne väestönkasvun myötä voi kasvaakin seudulla kolmanneksen.

Kolmas vaikuttava keino päästöissä, tienkäyttömaksujen ja ympäristövyöhykkeiden sijasta, on houkuttava ja riittävän hyvä joukkoliikenteen palvelutaso. Liikenteen kehittämisen ja maankäytön suuntaamisen ohella asuntojen energiatehokkuus, uusiutuva energiantuotanto ja luontopohjaiset suunnitteluratkaisut hiilinieluja parantaen ovat vaikuttavat keinot.

Yhteenvetona todetaan, että kaiken kaikkiaan seutuyhteisiä painavia perusteita ympäristövyöhykkeille ja tienkäyttömaksuille ei ole. Ruuhkamaksuja koskevan laki ei etene marraskuun 2022 hallituksen päätöksen mukaisesti eduskuntaan. Siten ympäristövyöhykkeitä tai tienkäyttömaksuja tai ruuhkamaksuja ei ole tarpeen valmistella tai selvittää enää.

Yhteiset seudulliset pysäköintilinjaukset

Kuten KUUMA-seudun lausunnossa todetaan, yhtenäisen pysäköintipolitiikan muodostaminen ei ole realistista. Sipoossa ei ole tarpeen tiukentaa pysäköintipolitiikkaa. Sipoo laati pysäköinnin linjauksia kaksi vuotta sitten. Esimerkiksi MAL-suunnitelmassa esitettyjä keinoja koskien pysäköinnin kehittämistä taajamakeskustoissa hyvän joukkoliikenteen palvelutason äärellä on jo jalkautettu.

Sipoolla ei ole kunnallista yleistä ja laajaa pysäköinninvalvontaa eikä laajalti maksullista pysäköintiä. Merkittäviä pysäköintiongelmia ei Sipoossa yleisesti ottaen ole. Osassa KUUMA-kuntia tilanne on toinen. Myös KUUMA-kuntien yhdyskuntarakenne vaihtelee. Siten yhtenäinen linjaus KUUMA-seudullakaan ei ole realistinen.

Sipoo myös poikkeaa yhdyskuntarakenteeltaan ja -kehitykseltään isoista kaupungeista. Siksi muun KUUMA-seudun tapaan myöskään Sipoon työpaikka- ja logistiikka-alueille ei tule asettaa velvoitetta maksulliseen pysäköintiin. Sipoon joukkoliikenteen palvelutaso on merkittävästi heikompi usealla asuin- ja yritysalueella, verrattuna isoihin kaupunkeihin. Liikenteellisesti ei voida johtaa asioita tilanteeseen, jossa pysäköintiä ja henkilöajoneuvoliikennettä on vaikeutettu merkittävästi, mutta samalla joukkoliikenteen palvelutaso on nykytasolla. Tällöin kuljetavan valinnassa ei ole tosiasiallisia koko seudun tasapuolisia mahdollisuuksia. Täten suuret kaupungit ovat avainasemassa päästövähennyksiä tavoiteltaessa.

Muutokset suunnitelman toimenpiteisiin, jotta suunnitelman tavoitteet täyttyisivät ja suunnitelmaan sisällytettävät jatkosuositukset

Edellä mainitut poisjätettävät osuudet (ympäristövyöhykkeet, tienkäyttömaksut ja yhteiset seudulliset pysäköintilinjaukset) ovat merkittävimmät Sipoon esittämät muutokset suunnitelman toimenpiteisiin.

Muita toimenpiteitä sisällytettäväksi suunnitelmaan, jotta asetettuihin tavoitteisiin päästäisiin

Suunnitelman vaikutuksista saa kohtuullisen käsityksen arviointiselostuksen pohjalta. Helsingin seudun kehitys on hiilineutraali - arviointikokonaisuuden kannalta haasteellinen. Tavoitteiden hiilineutraali ja menestyvä osalta ollaan hyvin kaukana tavoitetasoista. Vaikutusten arvioinnin jatkosuosituksissa on esitetty mahdollisia toimenpiteitä, joilla voidaan päästä lähemmäs tavoitteita.

Sipoo katsoo, että niistä jatkotoimista poisjätettäviä ovat ympäristövyöhykkeet, tienkäyttömaksut ja seudulliset tiukennukset pysäköintipolitiikkaan. Sen sijaan esitettyjen keinojen lisäksi viheralueiden riittävä mitoitus ja viheralueiden rooli kehitettävänä hiilinieluinä voivat olla hyviä toimenpiteitä kohti hiilineutraaliutta. Kyse ei ole vain metsäkadon vähentämisestä.

Seudullisen yhteistyön toimivuus MAL 2023-suunnitelman valmistelussa ja sen kehittämistarpeet

On myönteistä, että kunnat ja valtio tekevät seudun yhdyskuntakehityksessä laajaa ja aktiivista valmistelutyötä MAL-suunnitelman myötä. Valmistelua ohjanneet HLJ-toimikunta ja MAL-neuvottelukunta ovat työskennelleet tiiviisti maankäytön, asumisen ja liikenteen näkökulmien nivomiseksi seudullisesti yhteen. Yhteistyötä on myös kehitetty niin, että luottamuselimet ja luottamushenkilöt osallistuvat suunnitelman valmisteluun sen laadinnan aikana.

Seudulla on kuitenkin havaittavissa selkeä jakautuminen näkemyksissä koskien ympäristövyöhykkeitä, tienkäyttömaksuja sekä liikenneinvestointien tasoa. Helsingin seutu on laaja ja rakenteeltaan vaihteleva. Tienkäyttömaksujen ja ympäristövyöhykkeiden hyödyt ovat seututasolla vähäiset. Niille ei ole esitetty seutuyhteisiä, painavia perusteluita. Osapuolia ei voida pakottaa tiettyyn sovintoratkaisuunkaan. Siten ympäristövyöhykkeiden ja tienkäyttömaksujen valmistelua ei ole tarpeen jatkaa.

Muuta avointa palautetta

On myönteistä, että suunnitelmassa on kiinnitetty aiempaa parempaa huomiota KUUMA-seudun liikenneinvestointeihin. Tehdyissä selvityksissä kuitenkin on käynyt ilmi, että liikenneinvestointien taso 300 000 asukkaan KUUMA-seudulle on alhaisempi verrattuna esimerkiksi saman asukasmäärän sisältäviin kaupunkeihin. Tähän on tarpeen kiinnittää edelleen huomiota tulevina MAL-suunnitelmakausina.

Sipoo on huolestunut valtion MAL 2023- liikenneinvestointien tasosta ylipäätään. Tehdyissä selvityksissä on käynyt ilmi, että muiden Pohjoismaiden suurten kaupunkiseutujen liikenneinvestoinnit valtion taholta ovat moninkertaiset verrattuna Helsingin seudun valtion liikenneinvestointien tasoon.

Lopuksi Sipoo pyytää aiempaan tapaan valtiota kiinnittämään jatkossa huomiota alemmpitasoisen tieverkon heikentyvään kuntoon ja rahoituksen riittävyyteen (muutoinkin kuin MAL-suunnitelmassa). Yhdyskuntakehityksen ja elinkeinoelämän näkökulmasta on tärkeää, että tieverkon kunto vastaa kasvun vaatimuksia. Alempiasteisen tieverkon

merkitys sisäisessä liikkumisessa ja kuljetuksissa, ml. joukkoliikenne, on merkittävä. Lisäksi tietyt suuremmat liikennehankkeet ovat Sipoolle tärkeitä: Vt 7 Sipoonlahden eritasoliittymän parantamisesta ja pikavuoropysäkkien rakentamisesta on valmistunut aluevaraus suunnitelma vuonna 2016. Hankkeen suunnittelu- ja toteutusvalmiutta on tarpeen edistää. Eritasoliittymän pysäkkien yhteyteen on suunniteltu liityntäpysäköintialueet henkilöautoille ja polkupyörille. Pysäkit tarjoaisivat nykyistä nopeampia liityntäyhteyksiä Helsingin ja Porvoon suuntaan laajemmaltakin alueelta Etelä-Sipoosta. Kuten KUUMA-liikelaitoksen lausunnossa todetaan, on liityntäpysäköinnin kehittäminen ja kestävien matkaketjujen mahdollistaminen tärkeää MAL-suunnittelussa.

Esittelijä / Föredragande Vt. Yhdyskuntajohtaja / Tf. Samhällsdirektör Siren Lari

Ehdotus / Förslag Maankäyttöjaosto päättää esittää, että kunnanhallitus antaa Helsingin seudun maankäytön, asumisen ja liikenteen suunnitelmasta MAL 2023 luonnoksesta sekä sen vaikutusten arviointiselostuksesta valmistelutekstin mukaisen lausunnon. Utvecklingsdirektörens förslag Markanvändningssektionen beslutar föreslå kommunstyrelsen att den ger sitt utlåtande enligt beredningstexten ovan till utkastet till MAL 2023-planen och dess konsekvensbedömning.

Puheenjohtajan vastaehdotus

Esityslistaan täydennys:

Sipoon kunta toteaa, että sinänsä muutenkin vähäinen rakentaminen kyliin ei kuulu MAL-sopimuksen piiriin JA MAL-SOPIMUS EI NÄIN SAA TOIMIA ESTEENÄ KUNTIEN KYLIEN OMIEN EDELLYTYSTENSÄ MUKAISELLE KEHITYKSELLE.

MAL-suunnitelmaan täydennys/stilisointi:

Huolehditaan, että eri puolilla seutua on tarjolla asumisvaihtoehtoja eri talotyypeissä. Tehokkainta kerrostalovaltaista rakentamista suositetaan erityisesti seudun keskusten ja asemanseutujen täydentämisessä. Pientaloasumisen mahdollisuuksia edistetään seudulla monin tavoin, myös tehostamalla ja uudistamalla vanhoja pientaloalueita. Sekä uudet kerrostalo- että pientalovaltaiset asuinalueet toteutetaan ensisijaisesti olemassa olevaan yhdyskuntarakenteeseen tukeutuen. Kyliä kehitetään yleiskaavojen mukaisesti.

Päätös / Beslut Maankäyttöjaosto hyväksyi yksimielisesti puheenjohtajan vastaehdotuksen.

Markanvändningssektionen beslöt enhälligt godkänna ordförandens motförslag.

Liitteet / Bilagor