

Lausunto Helsingin seudun maankäytön, asumisen ja liikenteen MAL 2023 -suunnitelman luonnoksesta (AK)

Hallitus 26.05.2023 § 54
598/00.02.023.0230/2023

Esittelijä
Valmistelijat

Toimitusjohtaja Tommi Fred
Tulosaluejohtaja Irma Karjalainen, puh. 045 657 7990,
Ilmansuojeluasiantuntija Anu Kousa, puh. 045 139 3954,
Erityisasiantuntija Henna Luukkonen, puh. 040 536 4984,
Ilmastoasiantuntija Maaria Parry, puh. 050 412 1193,
Ilmastoasiantuntija Jari Rantsi, puh. 050 463 9845,
Asumisen asiantuntija Miliza Ryöti, puh. 050 560 4717

Helsingin seudun liikenne -kuntayhtymän hallitus (28.3.2023) sekä Helsingin seudun yhteistyökokous (29.3.2023) pyytävät lausuntoa Helsingin seudun maankäytön, asumisen ja liikenteen MAL 2023 -suunnitelmaluonnoksesta ja sen vaikutusten arvioinnista.

MAL 2023 -suunnitelman tausta

Maankäytön, asumisen ja liikenteen MAL 2023 -suunnitelmaluonnos muodostaa kokonaisuutena yleispiirteisen näkemyksen Helsingin metropolialueen tulevasta yhdyskuntarakenteesta, asumisesta ja liikennejärjestelmästä. Samalla suunnitelma on seudun lakisääteinen liikennejärjestelmäsuunnitelma. Suunnitelman aikajänne ulottuu vuoteen 2040, jolloin suunnitelman vision mukaan Helsingin seutu on Euroopan kestävimmin kasvava ja ihmisläheisin metropolialue.

Suunnitelman tavoite on varmistaa asuntotuotannon riittävyys kasvavalla seudulla siten, että yhdyskuntarakenne kehittyy eheänä ja kestäviin liikkumismuotoihin tukeutuvana. Merkittävin osa kasvusta ohjataan joukkoliikenteellä hyvin saavutettaville alueille, erityisesti raideliikenteeseen, asemiin ja joukkoliikenteen solmukohtiin tukeutuen. Seutua kehitetään yhdyskuntarakenteeltaan tiiviinä ja monikeskuksisena metropolina, joka tarjoaa laadukkaan ja monipuolisen elinympäristön ja menestyy kansainvälisesti.

MAL 2023 –suunnitelman tavoitteet ja toimenpiteet perustuvat seuraaviin pääperiaatteisiin:

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 kestävän 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.

Suunnitelmaluonnos on valmisteltu seudullisesti yhteistyössä, josta ovat vastanneet alueen kunnat Helsinki, Espoo, Vantaa, Kauniainen, Järvenpää, Nurmijärvi, Tuusula, Kerava, Mäntsälä, Pornainen, Hyvinkää, Kirkkonummi, Vihti ja Sipoo (liikenteen osalta työhön on osallistunut myös Siuntio). Lisäksi mukana ovat olleet HSL, HSY, Uudenmaan liitto ja valtion liikenne- ja ympäristöviranomaiset.

HSY:n seutu- ja ympäristötiedon tuottamaa tietoa on hyödynnetty suunnitelman laatimisessa laajasti. Asumista, maankäyttöä, toimipaikkoja, ilmastoa sekä ilmanlaatua koskevat tietoaineistot ovat olleet tärkeitä tausta-aineistoja. HSY:n asiantuntijat ovat lisäksi osallistuneet suunnitelman vaikutusten arviointiin sekä asumisen ryhmän työskentelyyn. Hyvinvoinnin päämittarina toimiva alueiden tasapainoisen kehityksen arviointikokonaisuus on kehitetty seutu- ja ympäristötiedossa, lisäksi olemme osallistuneet kaupunki uudistusta koskevan tavoitteen valmisteluun. MAL-suunnitelma liittyy hyvin läheisesti seudun kuntien ja valtion väliseen MAL-sopimukseen, jonka seurannan koordinoinnista vastaa HSY:n seutu- ja ympäristötieto.

Suunnitelmaa on laadittu iteratiivisesti vaiheittain, arvioiden suunnitelman vaikutuksia kussakin vaiheessa tehtyjen täsmennysten jälkeen. Suunnitelmaluonnoksen viimeistely tapahtui syksyn 2022 aikana vaikutusten arvioinnin tulosten sekä HLJ-toimikunnan ja MAL-neuvottelukunnan yhteiskokouksista ja luottamushenkilötilaisuudesta saadun palautteen pohjalta. HSL:n hallitus ja Helsingin seudun yhteistyökokous käsittelivät luonnosta ensimmäisen kerran joulukuun alkupuolella 2022. Luonnos oli kuitenkin molemmissa toimielimissä pöydällä maaliskuun lopulle 2023. Aiemmistä MAL-suunnittelukierroksista poiketen luonnoksesta käytiin tuona aikana poliittisia neuvotteluja, joiden tuloksena suunnitelmaluonnosta joiltakin osin muutettiin.

Lausuntokierroksen jälkeen viimeistely suunnitelmaehdotus viedään päätöksentekoon siten, että se käsitellään ensin HSL:n hallituksessa, Helsingin seudun yhteistyökokouksessa sekä KUUMA-seudun liikelaitoksen johtokunnassa, ja näiden jälkeen kussakin seudun 14 kunnassa. MAL 2023 -suunnitelma toimii kuntien puolelta lähtökohtana tulevalle valtion ja kuntien väliselle MAL-sopimukselle, jossa sovitaan tärkeimmistä lähivuosien maankäytön, asumisen ja liikenteen toimenpiteistä Helsingin seudulla.

MAL 2023 –suunnitelmaan liittyviä valmisteluaineistoja ja lisätietoja suunnitteluprosessista löytyy HSL:n ylläpitämältä MAL-sivustolta osoitteesta <https://www.hsl.fi/hsl/mal>.

Päätösehdotus (TF)

Hallitus päättää antaa MAL 2023 –suunnitelmaluonnoksesta ja sen vaikutusten arvioinnista seuraavan lausunnon:

Yhdyskuntarakenne, vesihuollon investoinnit ja jätehuollon järjestäminen

MAL 2023 -suunnitelmaluonnos tukee pääkaupunkiseudun vesihuollon tehokasta järjestämistä sekä edistämällä tiivistä yhdyskuntarakennetta että maankäytön ennustettavuutta. Tiivis yhdyskuntarakenne mahdollistaa vesihuollon resurssitehokkaan toteuttamisen. Maankäytön ennustettavuus mahdollisimman pitkällä aikavälillä on vesihuoltopalveluiden suunnitelmallisen, asukas- ja elinkeinolähtöisen ja kustannustehokkaan järjestämisen kannalta ensiarvoisen tärkeää.

Maankäytön kehittäminen edellyttää investointeja vesihuoltoon. Investointitarpeita hillitään toteuttamalla tiivistä yhdyskuntarakennetta, jolloin vesihuollon jakeluverkostojen ja siirtoyhteyksien rakentamistarve on

mahdollisimman vähäinen. Merkittävästi enemmän investointitarpeita syntyy, kun toteutetaan uusia alueita irrallaan muusta yhdyskuntarakenteesta. Tällaiset alueet edellyttävät vesihuollon siirtoyhteyksien rakentamista. Jotta siirtoyhteydet pystytään toteuttamaan taloudellisessa ja muussa resurssitehokkuusmielessä kestävästi, on uusille alueille varmistettava heti aluerakentamisen ensivaiheesta alkaen riittävä asukaspohja. Taloudellisten seikkojen lisäksi myös ilmastönäkökulma puoltaa sitä, että rakentamisen tulisi olla mahdollisimman resurssitehokasta ja yhdyskuntarakennetta tiivistävää.

Yhdyskuntarakenteen tiivistymistä tukevat raidehankkeet ovat monista syistä kannatettavia ja alueen elinvoimaisuuden kasvu tukee myös vesihuollon kehittymistä. Raideliikenteen hankkeista aiheutuu kuitenkin vesihuollolle merkittäviä lisäkustannuksia, joiden takaisinmaksu vesihuollon maksujen kautta muodostuu ajallisesti joko äärimmäisen pitkäksi tai ei kokonaisuudessaan edes toteudu. Raidehankkeet aiheuttavat tarpeen siirtää ja uudelleen linjata vesihuoltoverkostoja, joihin ei muiden syiden vuoksi tarvitsisi tehdä muutoksia. HSY:n vesihuoltoverkostojen siirtämisen kustannukset olivat vuosien 2015–2018 aikana yhteensä 9,5 milj. euroa eli keskimäärin 2,4 milj. euroa vuodessa. Tällä ajanjaksolla ei ollut käynnissä suuria ratahankkeita. Vastaavasti vuosien 2019–2022 aikana, jolloin toteutettiin mm. Raide-Jokeria, kustannukset olivat yhteensä 72,2 milj. euroa eli keskimäärin 18,1 milj. euroa vuodessa. Kustannukset ovat siis yli seitsenkertaistuneet ja tulevat pysymään korkealla tasolla suunniteltujen raidehankkeiden vuoksi.

HSY:n ennusteen mukaan seuraavien neljän vuoden aikana käytetään keskimäärin 16,1 milj. euroa vuodessa vesihuoltoverkostojen siirtämiseen raidehankkeiden ja muun kaupunkikehityksen alta. Nämä niin sanotut johtosiirrot ja niistä aiheutuvat lisäkustannukset tulee nykyistä paremmin ottaa huomioon raidehankkeiden suunnittelussa, kustannusten kokonai-optimoinnissa ja rahoituksessa. HSY katsoo, että johtosiirtoinvestoinnit tulee ottaa huomioon MAL-suunnitelmaan sisältyvien liikennehankkeiden budjetoinnissa, sillä ne ovat edellytys liikennehankkeiden toteuttamiselle. Johtosiirtoihin tehtävät suuret vuotuiset investoinnit heikentävät HSY:n mahdollisuuksia saneerata muualla käyttöikänsä päässä olevaa vesihuoltoverkostoa.

Seudun kasvu vaikuttaa myös jätehuollon järjestämiseen. Vuonna 2021 voimaan tulleessa jätelain uudistuksessa yhdyskuntajätteen kierrätystavoitetta tiukennettiin. Jäteasetuksessa (23 §) vahvistettiin uudet kierrätystavoitteet, jotka kasvavat porrastetusti siirtymäajan puitteissa, ollen vähintään 65 prosenttia viimeistään 1.1.2035. Näin ollen seudun maankäytön suunnittelussa tulee varata riittävät jätteenkäsittelyalueet sekä yksityisille että kunnallisille toimijoille. Seutulan alueelle suunnitellun kiertotalousalueen toteutuminen on erittäin tärkeää, sillä nykyisen Ämmäsuon-Kulmakorven kiertotalousalueen kapasiteetti ei yksinään riitä. Lisäksi maankäytössä tulee varautua uusien Sortti-asemien tilatarpeisiin. Kierrätystavoitteen saavuttaminen edellyttää korkeaa palvelutasoa ja helppoa saavutettavuutta, eli riittävän tiheää Sortti-asemien verkostoa.

Tuleva väestönkasvu tarkoittaa silti kasvavia jätemääriä, vaikka asukasta kohden laskettu jätemäärä vähenisi. Tämä on syytä ottaa huomioon erityisesti tiiviillä ja täydentyvillä kaupunkialueilla. Lisääntyvän jätemäärän varastoinnille ja keräämiselle on tärkeää varata sen edellyttämä tila, tarvittaessa korttelikohtaisesti, esimerkiksi putkikeräyksen vaatimat jätetilat.

Liikenteen ilmasto- ja ympäristövaikutukset

Tieliikenteen suhteellinen merkitys kasvihuonekaasupäästöjen aiheuttajana tulee kasvamaan, kun energian- ja sähköntuotannon päästöt vähenevät ja kaukolämmön tuotannossa luovutaan fossiilisista polttoaineista. Tieliikenteen sähköistyminen vähentää toteutuessaan kasvihuonekaasupäästöjä. Sähköistymisen vauhtiin sekä siihen, saavutetaanko nykyisillä toimilla tavoitteiden mukainen tieliikenteen sähköistymisen taso, liittyy kuitenkin epävarmuuksia.

MAL-suunnitelman tavoitteena on saada liikenteen kasvihuonekaasupäästöt lähelle nollaa. MAL-suunnitelman toimenpiteillä on päästövähennyksiin kuitenkin vain marginaalinen vaikutus (noin 3 %), eikä tavoitetta saavuteta. Jotta seudun kunnat voisivat saavuttaa omat hiilineutraaliustavoitteensa, niillä tulisi olla käytössään työkaluja, joilla on tosiasiallisesti mahdollista vaikuttaa liikenteen kasvihuonekaasupäästöihin. Suunnitelmassa mainittu tieliikenteen hinnoittelu on tällainen työkalu, sillä muualla Euroopassa saatujen kokemusten mukaan liikenteen hinnoittelulla on voitu tehokkaasti vähentää liikennemääriä ja liikenneruuhkia.

Sähköistymisen myötä myös liikenteen pakokaasupäästöjen arvioidaan vähenevän tulevaisuudessa merkittävästi. Liikenteen epäsuorat hiukkaspäästöt, eli katupöly, säilyvät kuitenkin edelleen ilmanlaadun haasteena. Katupöly ei ole yksin suurten kaupunkien ongelma, vaan korkeita hiukkaspitoisuuksia voi esiintyä myös pienissä kunnissa ja taajamissa. Katupölytutkimusten mukaan nastarenkaat tuottavat enemmän pölyä kuin kitkarenkaat ja nastarenkaiden osuudella on suuri vaikutus katupölypäästöihin. Liikenteen sähköistyminen ei vähennä katupölyn määrää, sillä sähköautot painavampina tuottavat jopa enemmän katupölyä. Tutkimusten mukaan hiukkaspäästöjä syntyy sitä enemmän, mitä suurempi ajonopeus on. Siten nopeusrajoitusten alentamisella voidaan vähentää sekä katupölylle että pakokaasupäästöille altistumista erityisesti pääväylien ympäristössä. Ajonopeuksien alentamisella voidaan vähentää tehokkaasti myös liikennemelua ja polttoaineen kulutusta, mikä puolestaan vähentää kasvihuonekaasupäästöjä.

Raskas liikenne nostaa myös tehokkaasti katupölyä ilmaan ja siten raskaan liikenteen reittien sijoittamisella on suuri vaikutus ihmisten altistumiseen ilmansaasteille. Myös HSL:n bussiliikenteellä on suuri vaikutus ilmanlaatuun erityisesti tiiviissä kaupunkirakenteessa. HSL:n bussikaluston päästöjen voimakas vähentyminen näkyy jo nyt typpidioksidin pitoisuuksien alenemisena erityisesti vilkkaiden bussireittien varrella. On tärkeää, että tämä erinomainen kehitys jatkuu edelleen nopeassa tahdissa, kuten HSL on suunnitellut.

Katujen ja teiden kunnossapidon toimenpitein voidaan toisaalta huomattavasti vähentää katupölypäästöjä. Useissa kaupungeissa on jo tehty paljon katuverkon pölyntorjunnan tehostamiseksi. Työtä on kuitenkin edelleen jatkettava ja resurssit turvattava. Lisäksi toimenpiteitä on otettava käyttöön niissä kunnissa, missä pölyntorjunnassa on vielä parannettavaa. Erityisen tärkeää on parantaa valtion hallinnassa olevien pääväylien pölyntorjuntaa, koska HSY:n mittausten mukaan katupölypitoisuudet nousevat hyvinkin korkeiksi keväisin vilkkaiden pääväylien varrella.

Myös ympäristövyöhykkeitä, eli alueita, joilla rajoitetaan eniten saastuttavien ajoneuvojen kulkua, on otettu käyttöön useissa Euroopan kaupungeissa ja niillä voidaan vähentää liikenteen aiheuttamia ilmanlaatu- ja meluhaittoja erityisesti kaupunkien keskustoissa. HSY muistuttaa kuitenkin, että mahdollisia ympäristövyöhykkeitä suunniteltaessa tulisi ottaa huomioon jäteautojen kulkumahdollisuudet kiinteistöille.

Edellä mainittujen ilmastovaikutuksiin ja ilmanlaatuun liittyvien haittojen lisäksi myös liikenteen aiheuttama melu on merkittävä

ympäristöterveydellinen haitta. Asumisen suojaaminen tieliikenteen melulta on erittäin tärkeää, joten meluntorjunnalle tulisiikin osoittaa riittävä rahoitus myös valtion omistamien väylien osalta.

Ajoneuvosuorituksen vähentäminen edellyttää samanaikaisesti kestävästä liikkumisen edistämistä, jotta pääkaupunkiseudun liikennejärjestelmä palvelee asukkaita hyvin. Siksi kestävästä liikkumisen hankkeiden investointien taso tulee olla riittävällä tasolla.

Sopeutuminen ilmastonmuutoksen vaikutuksiin

MAL-suunnitelmassa huomioidaan ilmastonmuutoksen vaikutuksista lisääntyvät sademäärät sekä voimistuva lämpösaarekeilmiö, joiden hallinnassa viherrakenteen kehittäminen on tunnistettu tärkeimpänä keinona. Viherpinnan määrälle ei kuitenkaan ole asetettu selkeitä tavoitteita, jolloin vaarana on, että viherrakenteen kehittäminen jää alisteiseksi muille maankäyttötarpeille.

Ilmastonmuutos kasvattaa huleveden määrää sekä hetkellisiä hulevesivirtaamia. Hulevesien hallintamenetelmät on suunniteltava valuma-alueitasoisesti ja mahdollisimman luonnonmukaisesti. Toimiva ja taloudellinen hulevesien kokonaishallinta perustuu onnistuneisiin kaavoitusratkaisuihin. Yhdyskuntarakennetta tiivistettäessä tulee ottaa huomioon sekä vesihuoltoverkoston että hulevesien hallintajärjestelmien tilantarve yhä ahtaammaksi käyvässä katu- ja väylätilassa.

Sademäärien lisääntyminen saattaa talvisaikaan merkitä ajoittaisia runsaita lumisateita. Ennusteiden mukaan lämpötilojen nousu vähentää kuluvalle vuosisadalla keskimääräistä lumensyvyyttä selvästi, mutta vielä MAL-suunnitelman aikajänteellä on hyvä varautua siihen, että runsaslumisina talvina liikenne- ja katusuunnittelussa käytetyt lumitilojen mitoitusperiaatteet eivät riitä. Runsaille lumimäärille olisiikin hyvä varata entistä enemmän tilaa, esimerkiksi sallimalla väliaikaisia lumenvarastointipaikkoja soveltuville viheralueille. Väliaikaisten lumen varastointi-, käsittely- ja sulatuspaikkojen lisääminen kaupunkirakenteessa vähentäisi myös hiilidioksidipäästöjä, kun lunta ei tarvitsisi kuljettaa pitkiä matkoja. Samalla vähennettäisiin lumen keskitetyn sulattamisen tarvetta, sekä maalla että meressä. Tällä hetkellä lunta sulatetaan puhdistetun jäteveden lämmöllä Helsingin Viikissä ja Kyläsaareissa. Jätevesilämmön käyttäminen lumen sulattamiseen ei ole taloudellista eikä kestävä, sillä jätevesilämpö tulisi ohjata talvikuukausina mahdollisimman täysimääräisenä kaukolämmön tuotantoon.

Suunnitelmassa ei ole nostettu esille muita ilmastoriskejä, kuten lisääntyvää liikkautta, kun talviaikaiset lämpötilat kohoavat ja sahaavat nollan asteen tuntumassa. Liukkaat kelit on kuitenkin hyvä ottaa huomioon esimerkiksi pyöräilyn ja kävelyn edistämisen suunnitelmissa luvussa 5.2.5.

Asumisen toimenpiteet ja sosiaalinen kestävyys

HSY pitää arvokkaana sitä, että seudullisessa MAL-suunnittelussa on kiinnitetty aiempaa enemmän huomiota asumisen ja rakentamisen ilmastovaikutuksiin. Suunnitelman tavoitteet ja toimenpiteet asumisen energiankulutuksen ja asuinrakentamisen kasvihuonekaasupäästöjen vähentämiseksi ovat kannatettavia ja niissä on huomioitu kaavoituksen, tontinluovutuksen sekä rakentamisen laatuun vaikuttavien ohjauskeinojen mahdollisuuksia melko kattavasti. Suoraan asukkaille, taloyhtiöille tai isännöitsijöille suunnattu tiedotus ja neuvonta sekä erilaiset ilmastotietoisuutta lisäävät kampanjat ovat myös tärkeitä tavoitteen saavuttamisen kannalta. HSY:n ilmastoinfon toiminta on hyvä esimerkki siitä, miten kuntien yhteisin toimin voidaan tarjota tietoa kansalaisille ja siten välillisesti edistää ilmastoviisaan asumisen tavoitteita. Myös

infrarakentamisen ilmastovaikutuksia olisi hyvä tarkastella osana kokonaisuutta.

Sosiaalisen kestävyuden ulottuvuutta on suunnitelmassa lähestytty alueiden tasapainoisen kehityksen kautta. Määritellyt tavoitteet ja toimenpiteet keskittyvät erityisesti haitallisen sosiaalisen segregaaation torjumiseen asuntokantaa monipuolistavan täydennysrakentamisen ja kaupunki uudistuksen keinoin. Valtion tukemaa ARA-vuokra-asuntotuotantoa koskevaa tavoitetta lukuun ottamatta suunnitelma ei sisällä juurikaan asumisen laatua ohjaavia seudullisia periaatteita tai linjauksia. Seudullisten periaatteiden sijaan suunnitelma korostaa, että asuntotuotannon laatu ja monipuolisuus varmistetaan kuntien omalla ohjauksella.

MAL-suunnitelman tavoitteena on menestyvä ja hyvinvoiva kaupunkiseutu. Näiden tavoitteiden kannalta on tärkeää, että valtion tukemaa ARA-asuntokantaa toteutetaan seudun eri puolilla, huolehtien seudun sosiaalisen kestävyden edellytyksistä. MAL-sopimuksen seurantatietojen mukaan vuosina 2020–2022 valmistuneista lähes 12 000 ARA-rahoitetusta asunnosta 78 % valmistui pääkaupunkiseudulle. Suuret tuotantotavoitteet yhdessä Asumisen rahoitus- ja kehittämiskeskus ARAn kustannusohjauksen kanssa lisäävät painetta rakentaa ARA-vuokra-asuntoja entuudestaan vuokravaltaisille alueille, joilla tonttikustannukset ovat suhteellisesti edullisempia. Tuetun vuokra-asuntokannan vahva keskittyminen voimistaa seudun sisäisiä alueellisia väestörakenteen eroja ja saattaa kiihdyttää sosiaalisen segregaaation haitallisia vaikutuksia.

Asumisen laatu tarkoittaa jo nyt, ja tulevaisuudessa entistä enemmän, myös ilmastokestäviä asuinrakennuksia. Sään ääri-ilmiöiden voimistuminen sekä rankkasateisiin ja pitkiin hellejaksoihin liittyvät muutokset vaikuttavat tulevaisuudessa paitsi asumismukavuuteen myös asumisterveyteen. Näiden seikkojen huomioiminen olisi tärkeää kaikessa uudis- ja korjausrakentamisessa, mutta kriittisintä tuki- ja palveluasumiseen tarkoitetuissa kohteissa. Varsinkin tiiviissä kaupunkirakenteessa ja tulvariskialueilla sijaitsevat kohteet sekä rakennukset, joissa on runsaasti pieniä, vain yhteen ilmansuuntaan avautuvia asuntoja, ovat herkkien ja haavoittuvien väestöryhmien kannalta hankalia. Tällaisiin ryhmiin lukeutuvat esimerkiksi vanhukset, vammaiset, liikuntarajoitteiset tai pitkäaikaissairaajat henkilöt.

Seudullisen yhteistyön kehittäminen

Lausuntopyynnössä on pyydetty näkemyksiä myös seudullisen yhteistyön toimivuudesta ja kehittämistarpeista. HSY toteaa, että seudullisen MAL-suunnitelman laatiminen on pitkäjänteinen prosessi, joka vaatii kaikilta valmistelun osapuolilta sitoutumista ja resursseja. Suunnitteluprosessi on vuosien kuluessa jatkuvasti kehittynyt. Suunnitteluprosessin rakenteellinen monimutkaisuus kuitenkin heijastuu sekä suunnitelman että vaikutusten arvioinnin sisältöihin. Liikennejärjestelmäsuunnittelun vakiintunut asema näkyy muun muassa siinä, että monia seudullisia ilmiöitä tarkastellaan vahvasti liikenteellisinä silloinkin, kun niitä olisi perusteltua tarkastella myös muista näkökulmista. Tämä korostuu vahvimmin investointisuunnitelman sisällössä ja taloudellisten vaikutusten arvioinnissa. HSY toteaa, että laajempi yhteiskuntataloudellinen lähestyminen antaisi paremman käsityksen paitsi MAL-suunnitelman suorista ja välillisistä kustannuksista myös sen vaikuttavuudesta.

Päätös

Hallitus päätti ehdotuksen mukaan.