

Vaikutusten arviointi Helsingin seudun MAL- suunnittelussa

Leena Sirkjärvi, HSL ja Vilja Tähtinen, HSY

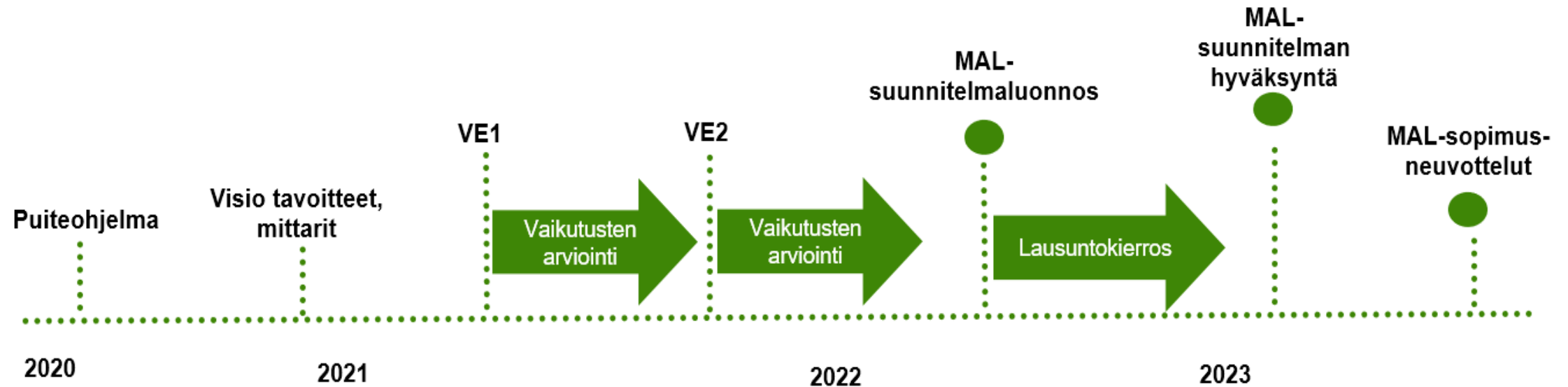
Vaikutusten arviointi

2-3x



- MAL-suunnitelman liikennejärjestelmäsuunnitelma on SOVA-lain mukainen arviointia edellyttävä suunnitelma. MAL 2023 -suunnitelmalla on toteutuessaan merkittäviä vaikutuksia yhdyskuntarakenteeseen ja ympäristöön.
- Suunnittelusta ja arvioinnista kerrotaan ja pyydetään lausuntoja ja kannanottoja
- Arviointitietoa syntyy koko suunnitelmaprosessin ajan.
- Arviointiselostuksen valmistelu suunnitelmaluonnoksesta on keskeinen arvioinnin vaihe.
- Suunnittelua ja vaikutusten arviointia tehdään iteroivasti siten, että suunnitelmaversioiden vaikutusten arviointi vaikuttaa seuraavan suunnitelmaversioon valmisteluun
- Vaikutusten arviointiohjelma on hyväksytty MAL-päätöksentekokoelimissä

MAL 2023 -suunnitelman iteratiivinen valmisteluprosessi



The background features a green grid of dashed lines. Scattered throughout the grid are numerous white icons representing various aspects of urban planning and environmental impact. These icons include houses, trees, people walking or pushing a stroller, shopping carts, cars, buses, bicycles, construction equipment like excavators and trucks, parks with playground equipment, and symbols for recycling and public services. The overall theme is the integration of human activity and environmental factors in urban development.

Vaikutusten arviointi

MAL 2023

-visio ja tavoitteet 2040



Hiilineutraali



Menestyvä



Monimuotoinen



Hyvinvoiva

Tavoitteet ja niille asetetut tavoitetasot



Liikenteen ja asumisen
CO₂-päästöt

Tavoite: Liikenteen CO₂-päästöt ovat lähellä nollaa 2040 ja asumisen kokonaisenergiankulutus laskee

Hiili-
neutraali

Tavoite: Yhteiskuntataloudellinen
tehokkuus yli 1



Yhteiskuntataloudellinen
tehokkuus

Tavoite: Suunnitelma kannustaa
tasapainoiseen kehitykseen



Menestyvä

Hyvinvoiva

Alueiden
tasapainoinen kehitys

1. ja 2. tason arvioinnit



MAL 2023 arvioinnin osa-alueet

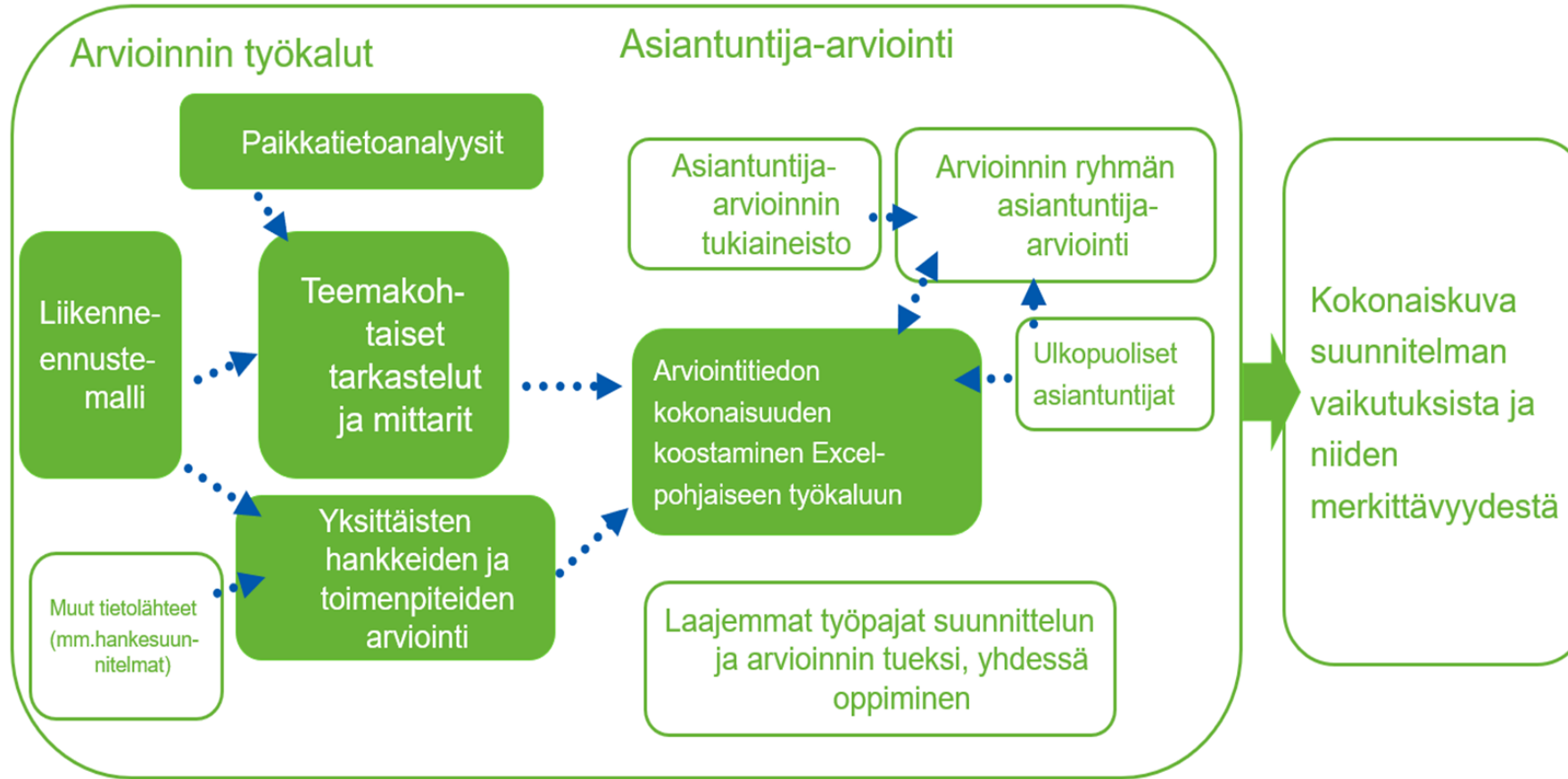


HIILINEUTRAALI
Kasvihuonekaasupäästöt
Hiilinielut ja -varastot
Energiankulutus
Resurssitehokkuus
Yhdyskuntarakenne
Liikkumistarve ja kestävät liikkumismuodot
Luonnon monimuotoisuus
Maisema ja rakennettu ympäristö
Vesistöt
Sopeutuminen

HYVINVOIVA
Asuntojen määrä, monipuolisuus ja sijainti
Palvelutarjonta
Liikkumismahdollisuudet
Liikkumiskustannukset
Lähivirkistys
Alueellinen eriytyminen
Terveystyö ja hyvinvointi
Liikenteen lähipäästöille ja melulle altistuminen
Liikenneturvallisuus
Elinympäristö ja viihtyisyys
Hiljaiset ja haavoittuvat väestöryhmät

MENESTYVÄ
Yhteiskuntataloudellinen tehokkuus
Julkistaloudelliset vaikutukset
Kasautuminen
Liikenteen ja maankäytön välinen yhteys
Laajemmat yhdyskuntataloudelliset vaikutukset
Kilpailukyky ja puitteet elinkeinoelämälle
Kansainvälinen kilpailukyky
Asuntomarkkinoiden toimivuus
Työmarkkinoiden toimivuus
Seudun sisäinen ja ulkoinen saavutettavuus
Arjen sujuvuus ja muut vetovoimatekijät, kuten terveys ja turvallisuus

Arviointiprosessi





Automaattinen tallennus

MAL2023 vaikutusten arviointi 2022-11-02 lausuntov...

Muokattu viimeksi: 2. marraskuuta

Hae (Alt+Q)

Tiedosto

Aloitus

Lisää

Piirrä

Sivun asettelu

Kaavat

Tiedot

Tarkista

Näytä

Ohje

Liitä

Leikkaa

Kopioi

Muotoiluväline

Leikepöytä

Fontti

Tasaus

Numero

Tyylit

B3

A	B	C	D	E	F	G	H
1	TOIMENPIDEARVIOINTI						
2	Tällä välilehdellä on arvioitu yksittäisen keinojen ja toimepiteiden vaikutusta päätavoitteisiin arviointikehikon avulla. Rivit (toimenpiteet) eivät siis ole suoraan keskenään vertailukelpoisia.						
3	Tiedot		Arviointiasteikko				
4	Päivämäärä:	Hyvin		3			
5	Suunnitelma-versio: Ve2	Kohtuullisesti		2			
6	Yhteyshenkilö:	Vähän		1			
7	Valmiusaste:	Neutraali		0			
8		Vastoin tavoitetta		-1			
9		Arviointiasteikon hyödyntäminen mahdolltonta					
10							
11							
12							
13							
14			PÄÄTAVOITTEIDEN TOTEUTUMINEN				
15	Keinot / Toimenpiteet		Hiilineutraali		Menestyvä		Hyvinvoiva
16	Varmistamme asuntotuotannon riittävyyden kasvavalla seudulla	Seudulla rakennetaan 16 500 uutta asuntoa vuosittain.	Määrän perusteella ei voida arvioida vaikutusta hiilineutraaliuteen. Periaatteessa, mitä vähemmän rakennetaan sitä vähemmän päästöjä. Toisaalta se mihin rakennetaan ja miten rakennetaan, vaikuttaa päästöihin (liikkuminen yms.) samoin kuin rakennustapa (millaisia taloja tehdään).		MAL sopimuksen keskeisin kasvusopimuselementti. Riittävä asuntotuotanto Helsingin seudulla varmistaa seudullisen ja valtakunnallisen kilpailukyvyn.		Määrällä luodaan edellytykset monipuoliselle asuntotuotannolle ja palveluiden sekä työpaikkojen saavutettavuudelle. Mahdollinen ristiriita uuden tuotannon ja lähiluonnon välillä. Riittävä asuntotuotanto ja sosiaalisen asuntotuotannon osuus voivat hillitä asuntojen hintojen nousua.
17		Seudulla kaavoitetaan uutta asuntokaavaa 1,5 miljoonaa kerrosneliömetriä vuosittain.	Määrää tärkeämpi on laatu.		Kaavat ovat edellytys tavoitteen mukaiselle asuntotuotannolle.		On tärkeää, että hyvinvointitavoitteet huomioidaan kaavoituksessa (esim. lähivirkistys, yhteydet, kaupunkikuva). Huomioitu MAL-suunnitelman muissa toimenpiteissä.
18	teeseen	Kohdistetaan 90% seudun uudesta asuntotuotannosta ensisijaisille vyöhykkeille.	+ Vähentää metsäkatkoa + Mahdollistaa kestävän liikennejärjestelmän toteutumisen + Olemassa olevaa infraa voidaan hyödyntää		+ Tivili rakenne tuottaa kasautumis- ja saavutettavuusetuja + Olemassa olevaa infraa voidaan hyödyntää		- Tivlistäminen voi vähentää kaupunkirakenteen sisällä olevia viheralueita - Nykyiset asukkaat voivat kokea tiivistämisen negatiivisena + Saavutettavuus ja palvelutarjonta paranee - enemmän väestöä altistuu melu- ja hiukkaspäästöille
19		Sidotaan seudun uusien kasvusuuntien avaaminen kestävä liikemistä tukeviin tulevaisuuden joukkoliikennetyöhyksin.	+Mahdollistaa kestävän liikennejärjestelmän toteutumisen - Uusien alueiden avaaminen lisää metsäkadon riskiä - Edellyttää kokonaan uutta infraa,		-kallista + uusia hyvin saavutettavia alueita, jotka voivat profiloitua uudella tavalla + mahdollisesti uusia sijoittautumispaikkoja tilaakin		+ mahdollisuus luoda uudenlaisia asumisen alueita, joilla kestävä liikkuminen mahdollista + mahdollisuutena helpommat yhteydet laajemmille viheralueilla

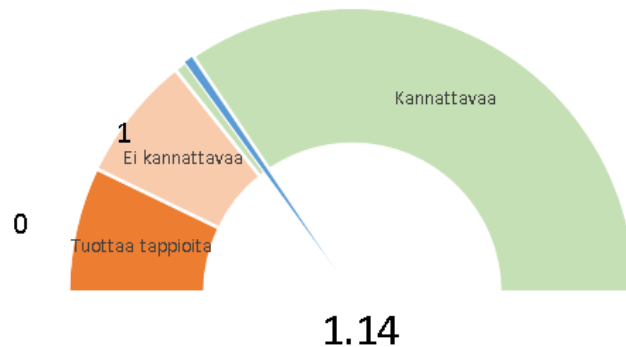
The background is a vibrant green, overlaid with a network of blue dotted lines that crisscross the frame. Scattered throughout this network are numerous white icons. These icons represent a wide range of concepts: urban infrastructure (houses, buildings, cars, buses, trains, bicycles, pedestrians, shopping carts, traffic lights, recycling symbols), nature (trees, flowers, hills), and social activities (people walking, playing, sitting). The overall composition suggests a holistic view of a community or environment.

Päämittarit

Yhteiskuntataloudellinen tehokkuus



- Järjestelmätason yhteiskuntataloudellinen tehokkuus on suunnitelmassa tavoitteen mukaisesti yli 1 (1,14).
- Suurin vaikutus yhteiskuntataloudellisen tehokkuuden nousuun (edellisestä suunnitelmaversiosta) on joukkoliikenteen lipun hintojen alentamisella, mikä lisää joukkoliikennematkustamista ja käyttäjähyötyjä.



KUSTANNUKSET	M€
Investointikustannukset	2350
Rakentamisen aikainen korko	246
Julkisten varojen rajakustannus (verokerroin)	519
Kustannukset yhteensä	3116

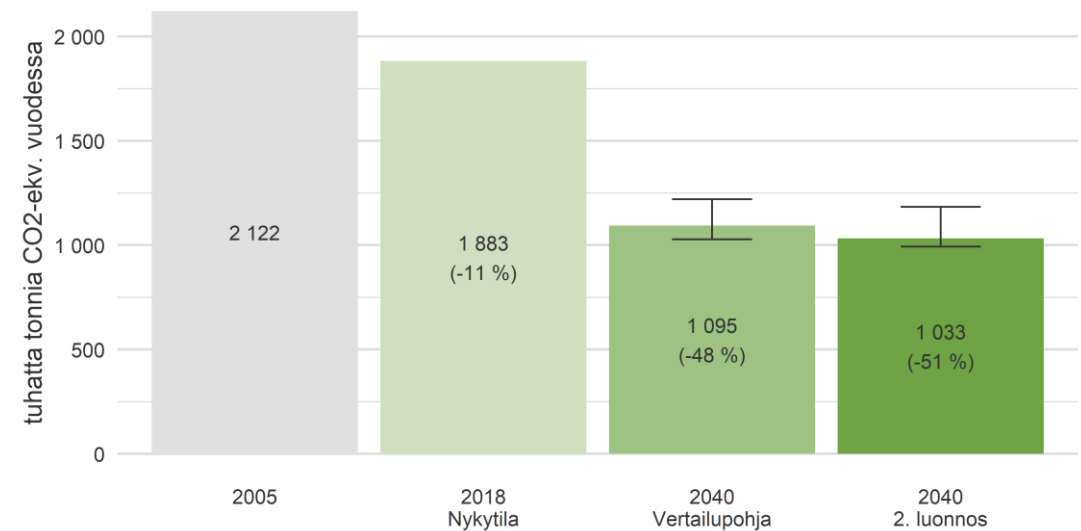
HYÖDYT	M€
Väylänpitäjän kustannusmuutokset	
Kunnossapitokustannukset	-48
Kuluttajan ylijäämä	
Aikakustannukset	3350
Ajoneuvokustannukset	61
Liput, verot ja maksut	3135
Tuottajan ylijäämä	
Liikennöintikustannukset	-1624
Tulot liikennepalveluista	-1891
Turvallisuusvaikutukset	
Onnettomuuskustannukset	692
Ympäristövaikutukset	
Päästökustannukset	184
Melukustannukset	232
Vaikutukset julkistalouteen	
Vero-, maksu- ja muut tulot	-728
Investoinnin jäännösarvo	176
Hyödyt yhteensä	3537

Nettohyöty	422
-------------------	------------

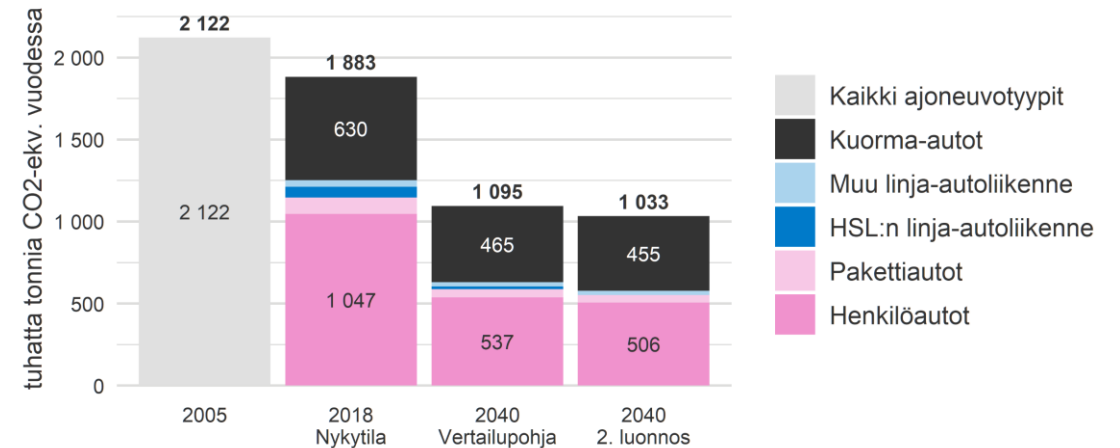
Päämittari: Liikenteen CO2-päästöt

- Liikenteen CO2 -päästöt laskevat noin 51 % vuoden 2005 tasosta.
- Vähennemä on pitkälti MAL-suunnittelusta riippumatonta.
- Raskaan liikenteen päästöt ovat vuonna 2040 lähes puolet moottoriajoneuvoliikenteen päästöistä.

Moottoriajoneuvoliikenteen CO2-päästöt Helsingin seudulla

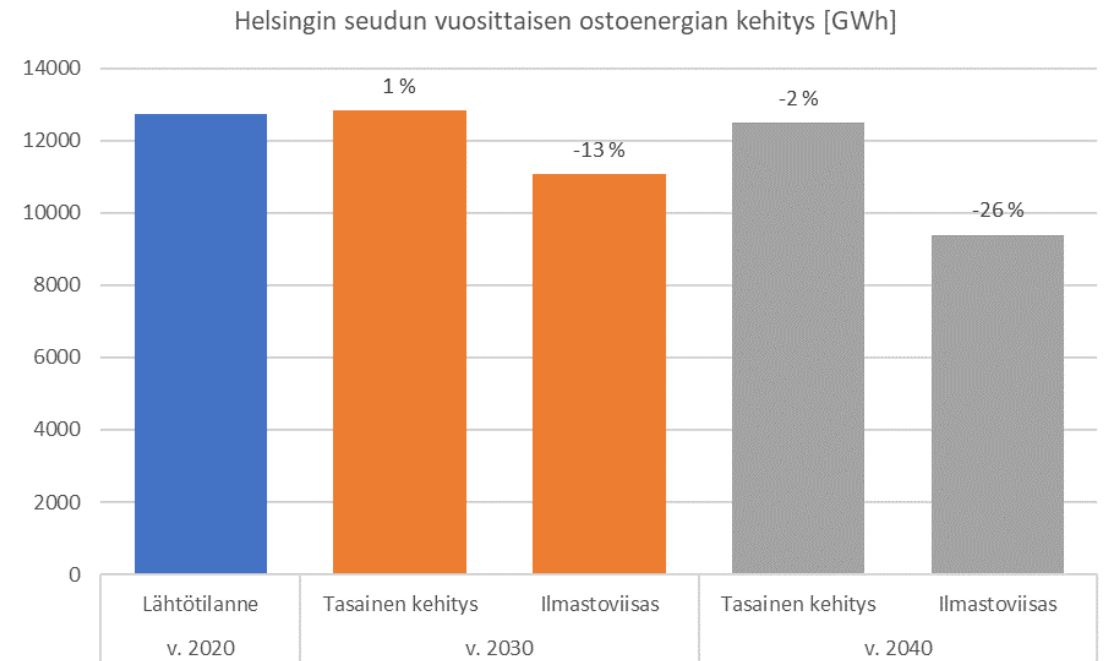


Moottoriajoneuvoliikenteen CO2-päästöt kulkuneuvoittain Helsingin seudulla



Asumisen energiankulutus

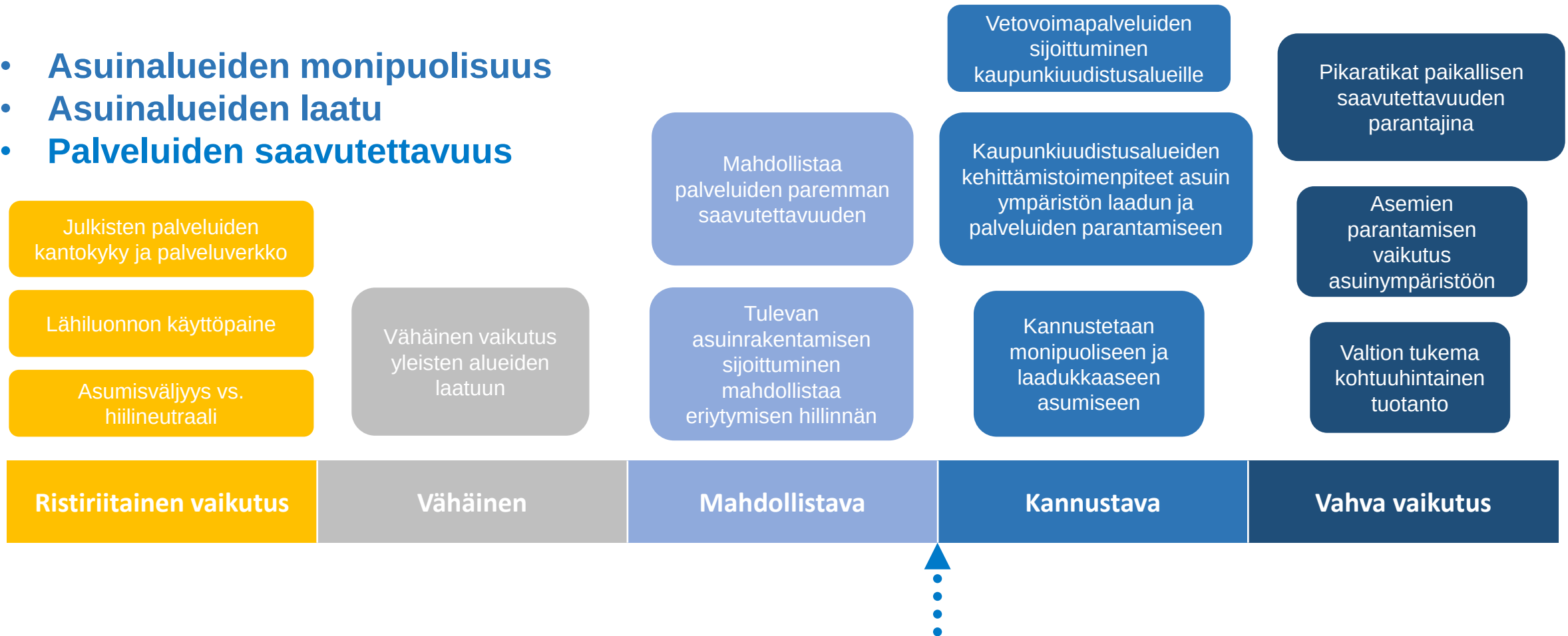
- Vuosittainen ostoenergiantarve (ei sisällä itse tuotettua energiaa) laskee noin 2 % vuoteen 2040 mennessä
- MAL-suunnitelman toimenpiteillä kannustava vaikutus.



Päämittari: Tasapainoisen kehityksen arviointikokonaisuus



- Asuinalueiden monipuolisuus
- Asuinalueiden laatu
- Palveluiden saavutettavuus



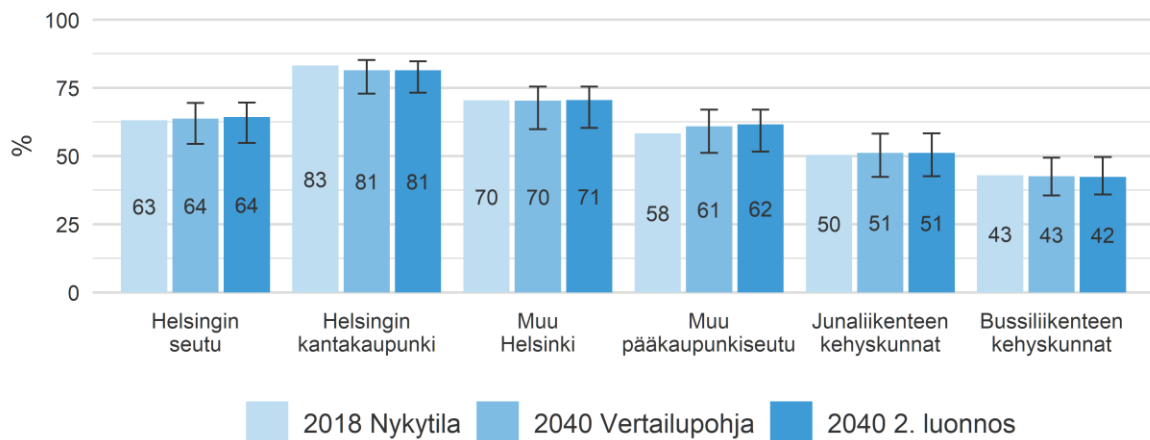
2. Suunnitelmaversion vaikutus



Muita esimerkkimittareita

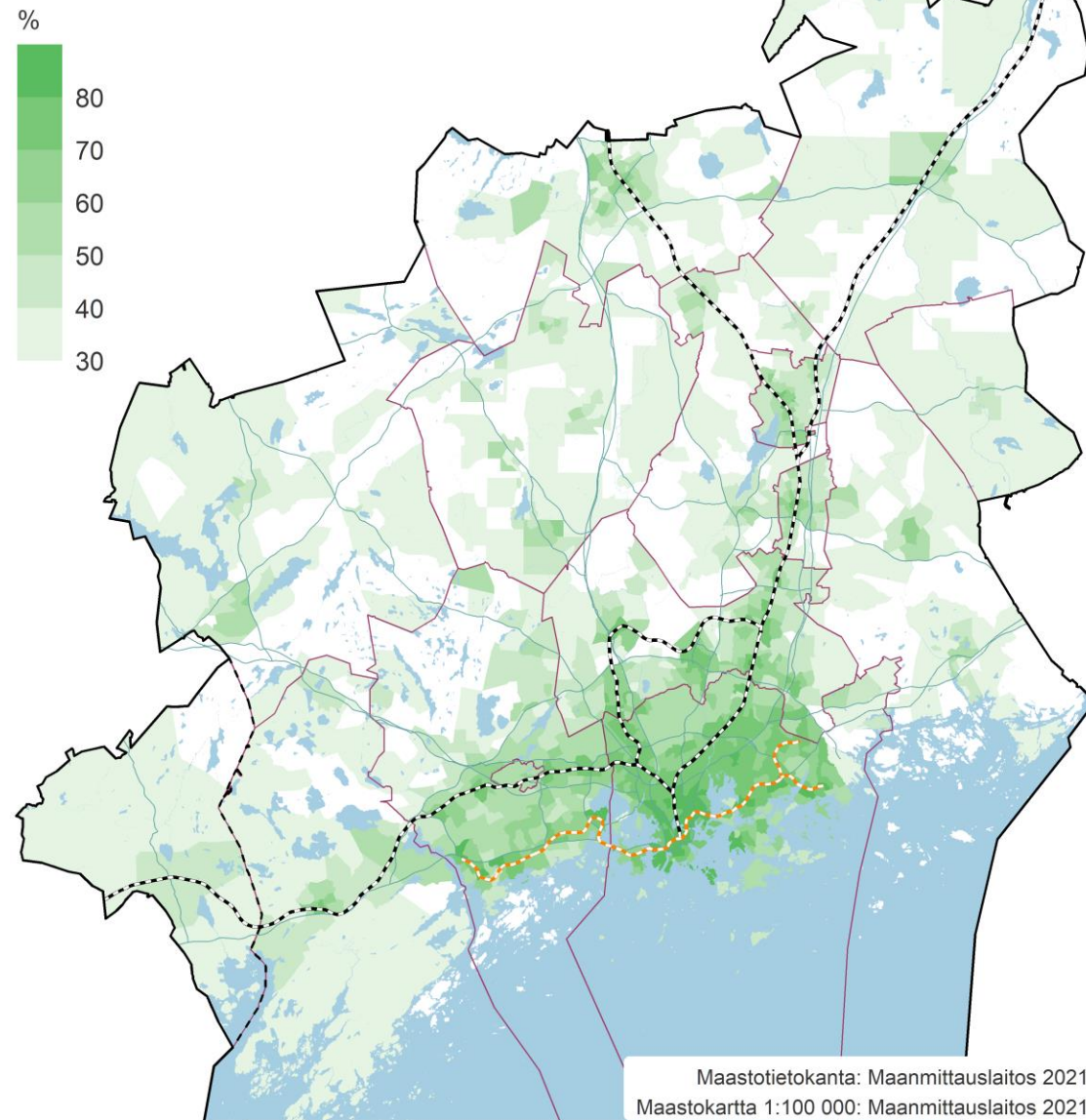
Kestävien kulutapojen osuus

Kestävien kulutapojen osuus alueelta alkavista kiertomatkoista

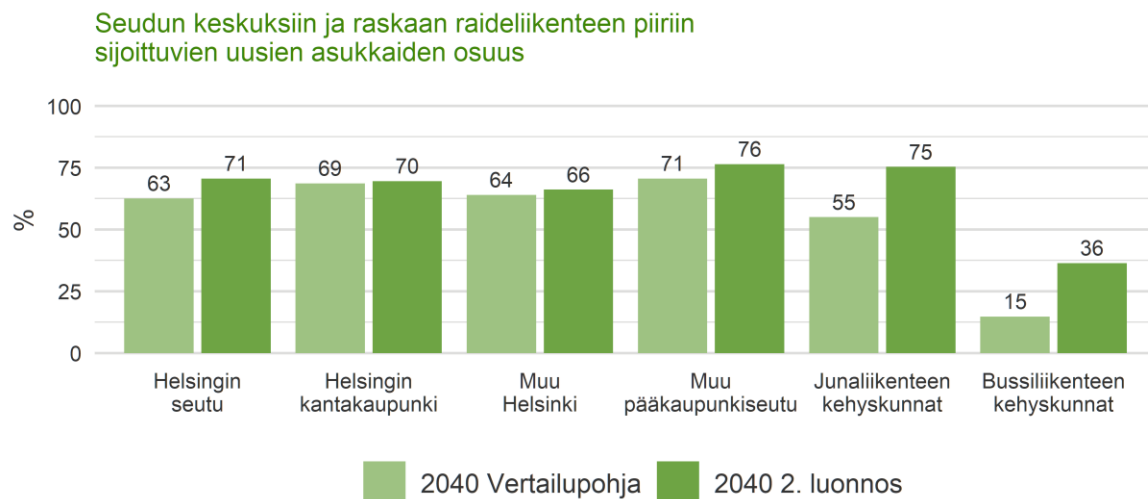


Kestävillä kulutavoilla tehtyjen kiertomatkojen osuus alueelta alkavista kiertomatkoista

2040 2. luonnos

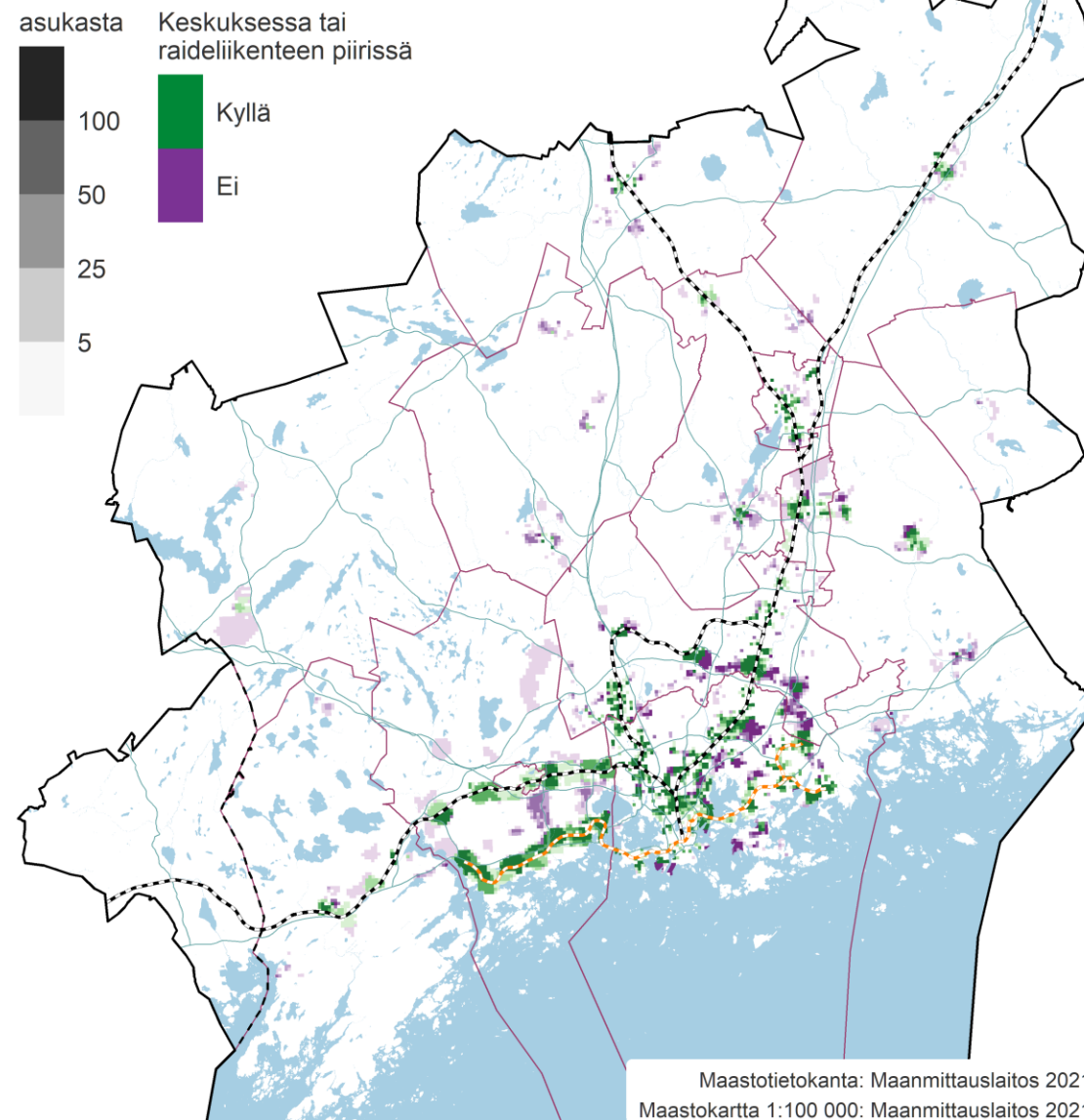


Uusien asukkaiden sijoittuminen seudun keskuksiin ja raskaan raideliikenteen piiriin



Uusien asukkaiden sijoittuminen seudun keskuksiin ja raskaan raideliikenteen piiriin

2040 2. luonnos

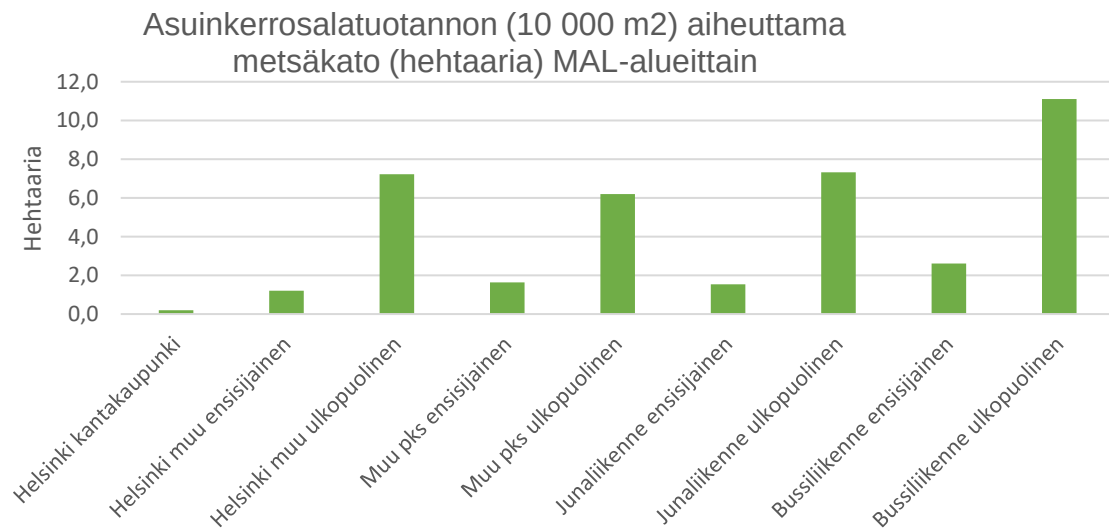


Maankäytön vaikutukset hiilensidontaan

– mittarina metsäkato

Analyysia vaikutusten kohdentumisesta

Eniten asuinrakentamiseen liittyvää metsäkatoa aiheutuu bussiliikenteen kehyskunnissa ensisijaisten vyöhykkeiden ulkopuolella, jossa suuri osa rakennusmaaksi soveltuvista alueista on metsää ja asuinalueet ovat väljiä. Helsingissä metsäkatoa aiheutuu vähiten, koska maankäyttö on tehokkaampaa ja vain pieni osa uudesta rakentamisesta sijoittuu metsäisille alueille.



Vaikutuskeinot

Asuinkeuhsalan sijoittaminen niille ensisijaisille vyöhykkeille ja niille MAL-alueille, joilla metsäkatoa aiheutuu vähiten keuhsalaneliötä kohti, vähentää metsäkatoa vertailupohjaan nähden. Ensisijaisten vyöhykkeiden tarkempi rajausta ja tiukempi kuntakohtainen tavoite asuinrakentamisen sijoittumisesta ensisijaisille vyöhykkeille voisi vähentää metsäkatoa enemmän kuin VE2:n toimenpiteet. Hajarakentamisen ohjaaminen pois täysin ennestään rakentamattomilta alueilta voisi vähentää metsäkatoa.

