

Uusimaa-kaavan ja Helsingin seudun MAL-suunnitelman yhteispeli vaikutusten arvioinnissa

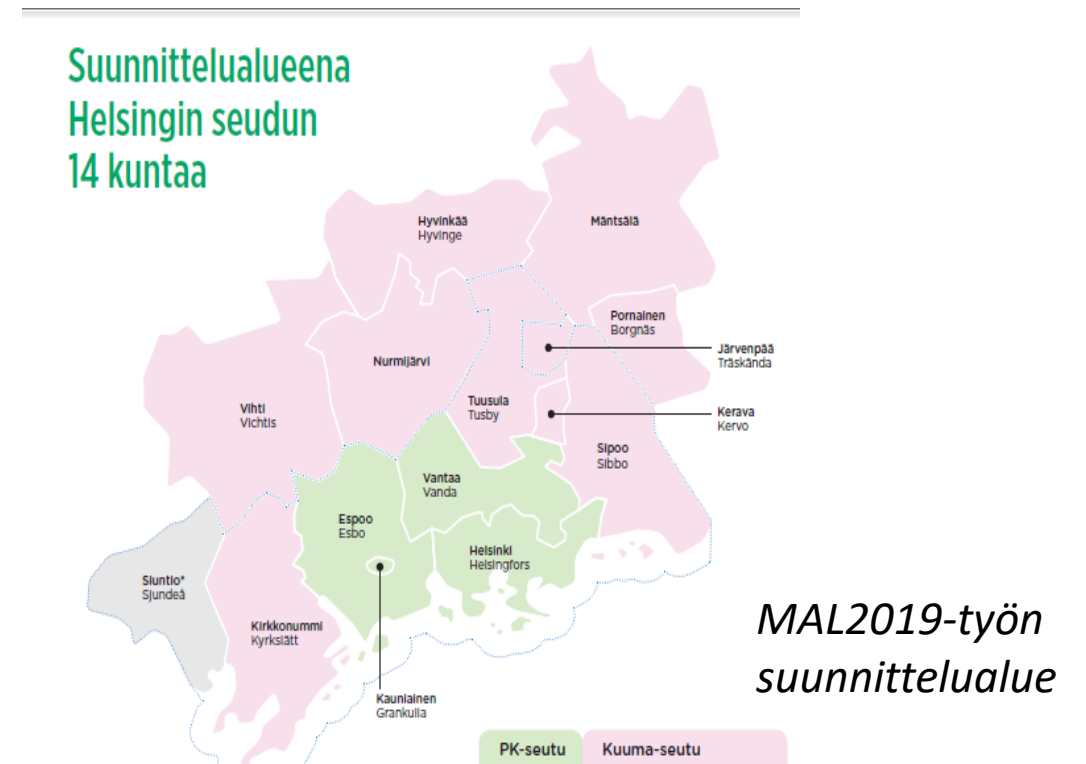
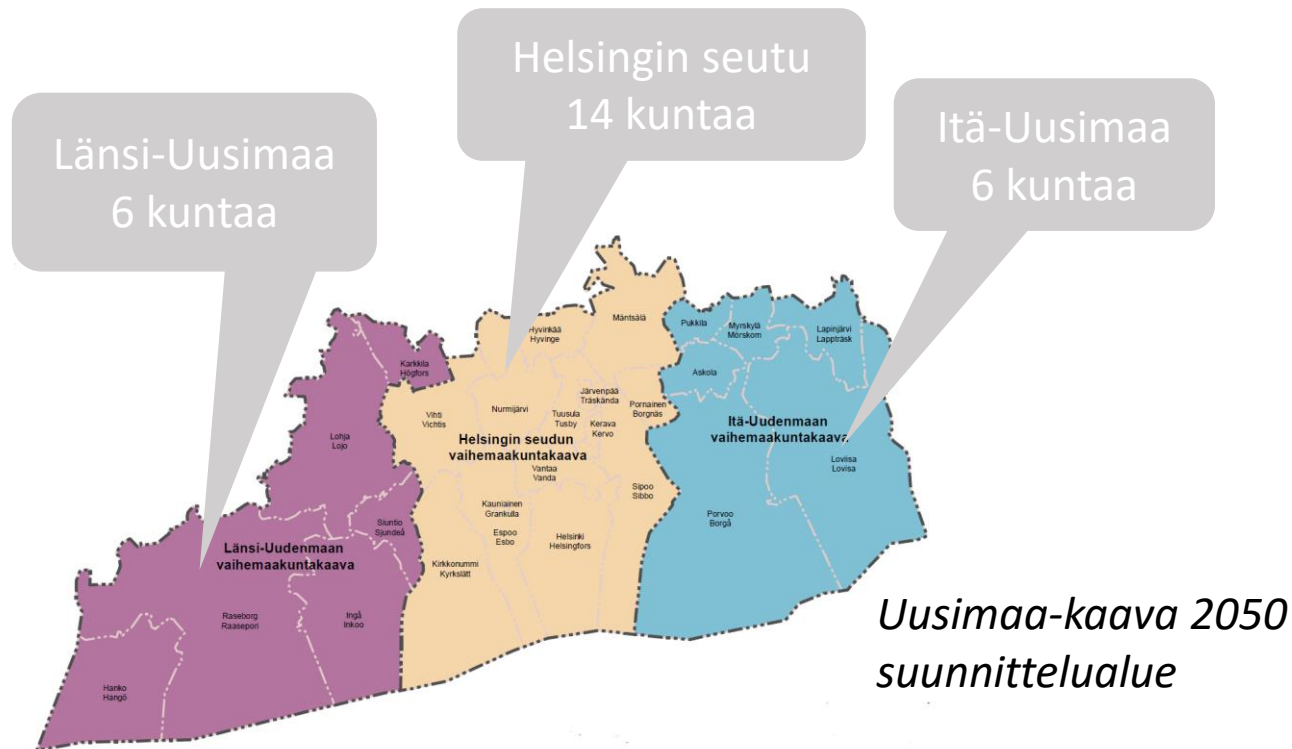
Yhtä jalkaa –työpaja 19.11.2019

Aarno Kononen, ryhmäpäällikkö, HSL

Reetta Koskela, liikennesuunnittelija, HSL

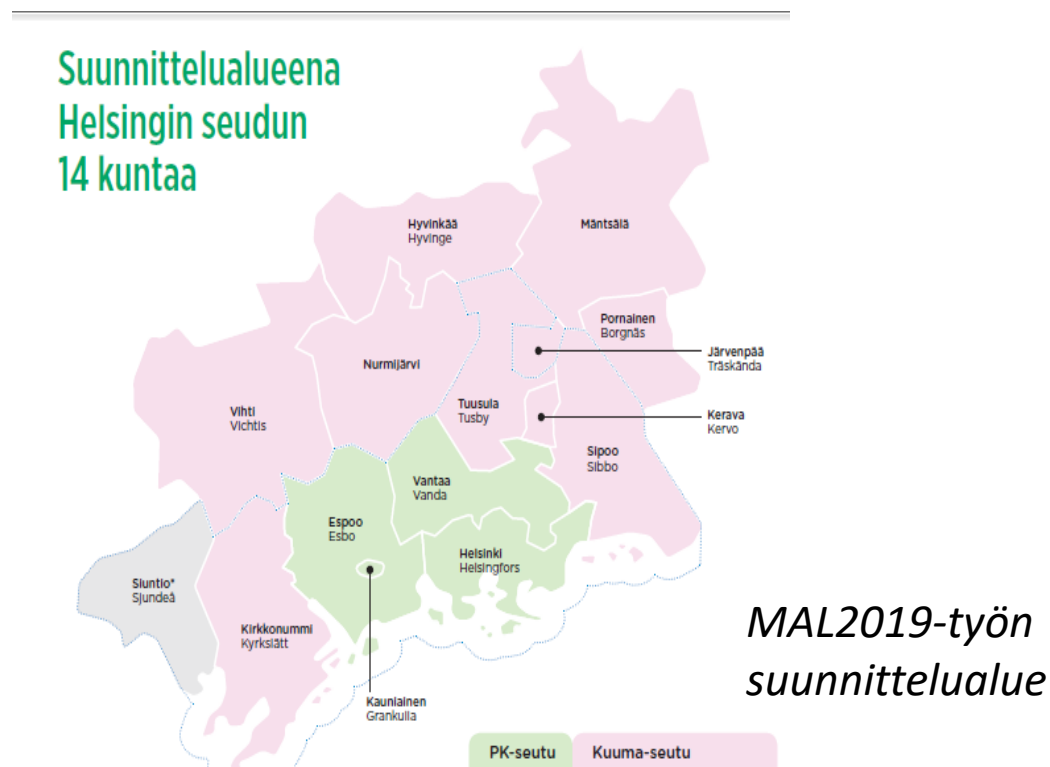
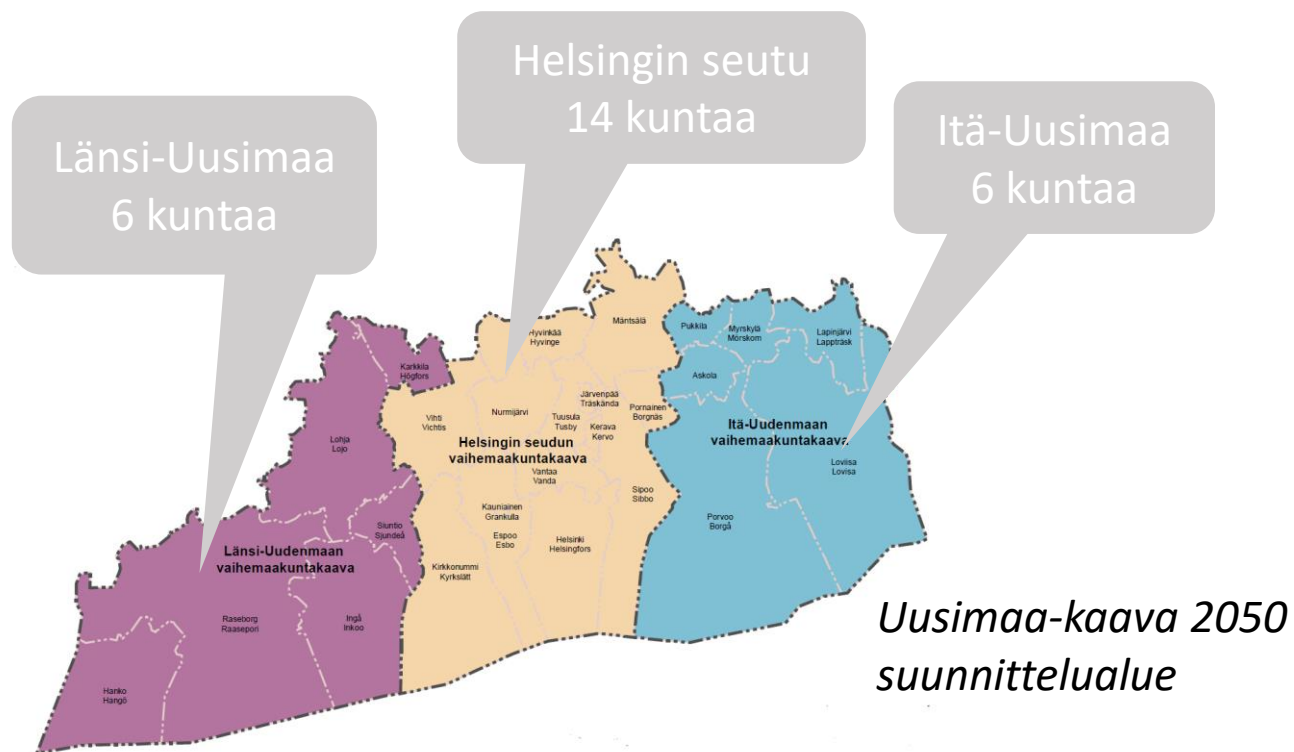
Ilona Mansikka, kaavoituspäällikkö, Uudenmaan liitto

Tanja Lamminmäki, ympäristöasiantuntija, Uudenmaan liitto



Uusimaa-kaavan ja Helsingin seudun MAL-suunnitelman yhteispeli vaikutusten arvioinnissa

- Maakuntakaavan suunnittelualueena kaikki Uudenmaan 26 kuntaa – jako kolmeen seutujen vaihemaakuntakaavaan liikennejärjestelmätöiden jaon perusteella: Helsingin seutu, Itä-Uusimaa ja Länsi-Uusimaa
- MAL-työn suunnittelualueena Helsingin seudun 14 kuntaa maakunnan ytimessä
- Mm. yhteisten tavoitteiden, suunnittelualueiden päällekkäisyyden ja yhteisten sidosryhmien takia tiivis yhteistyö ja suunnitelmien ja prosessien yhteensovittaminen erittäin tärkeää



Uusimaa-kaavan ja Helsingin seudun MAL-suunnitelman yhteispeli vaikutusten arvioinnissa



Esityksen sisältö

- Vaikutusten arvioinnista
- MAL-työn vaikutusten arviointi
- Maakuntakaavan ja kaupunkiseudun MAL-suunnitelman yhteispeli vaikutusten arvioinnissa
- Unelmien vaikutusten arviointi
- *Kysymykset, keskustelu*

Vaikutusten arvioinnin tarkoitus



On tunnistaa suunnitelman vaikutuksia

- Mihin tai keihin vaikutus kohdistuu?
- Mikä on vaikutuksen suunta, suuruus ja laajuus?
- Mikä on vaikutuksen kesto?
- Mikä on vaikutuksen varmuus tai epävarmuus?

Ja arvioida niiden merkittävyyttä

Arviointi suunnittelun työkaluna



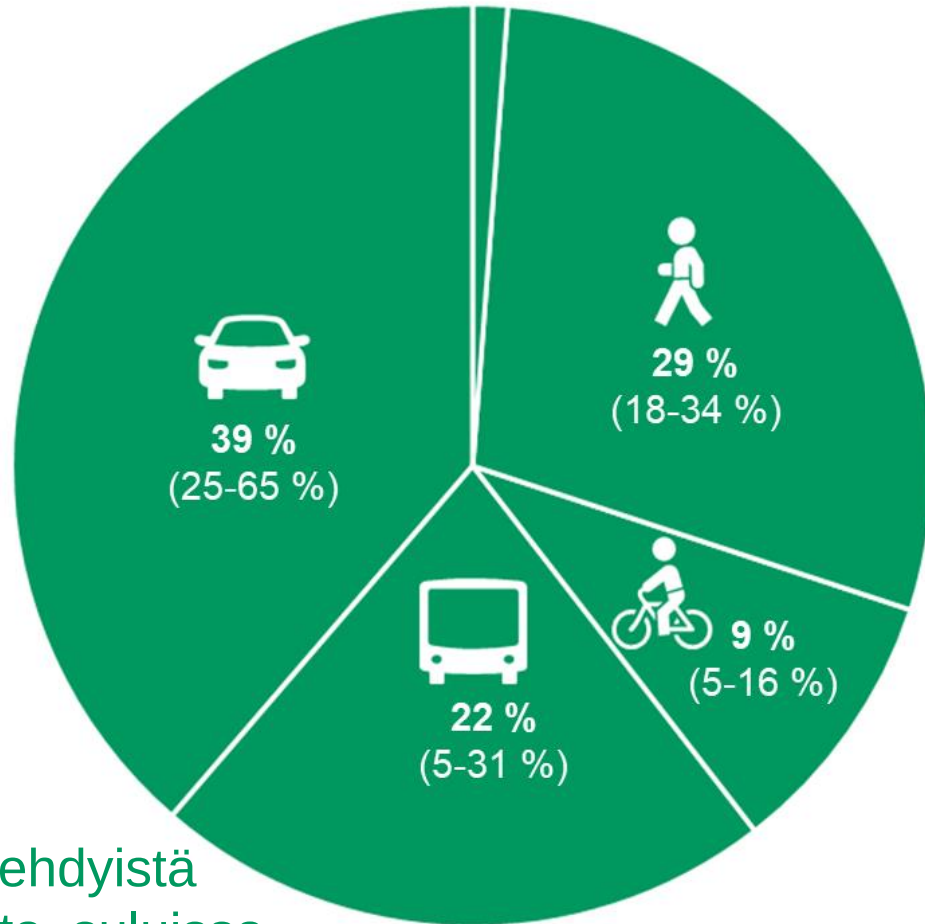
- **Maankäyttö- ja rakennuslainsäädäntö** asettaa puitteet kaavan vaikutusten arvioinnille ja **SOVA- laki** liikennejärjestelmäsuunnitelman vaikutusten arvioinnille
- Vaikutusten arviointi tuottaa tietoa kaavan ja suunnitelman toteuttamisen merkittävistä vaikutuksista
- Palvelee suunnitteluongelman ratkaisemista:
 - eri vaiheissa tehtäviä valintoja
 - eri intressien yhteensovittamista
 - haitallisten vaikutusten vähentämistä tai lieventämistä
- Tukee päätöksentekoa, osallistumista sekä kaavan ja suunnitelman toteuttamista
- Vaikutusten arviointi toteutetaan samalla tarkkuustasolla ja samassa laajuudessa kuin kaava tai suunnitelma laaditaan
- Vaikutuksia on selvitettävä koko siltä alueelta, jolla voidaan arvioida olevan olennaisia vaikutuksia



Vaikutusten arvioinnilla keskeinen rooli Helsingin seudun MAL 2019 suunnitelman laadinnassa

Aarno Kononen ja Reetta Koskela

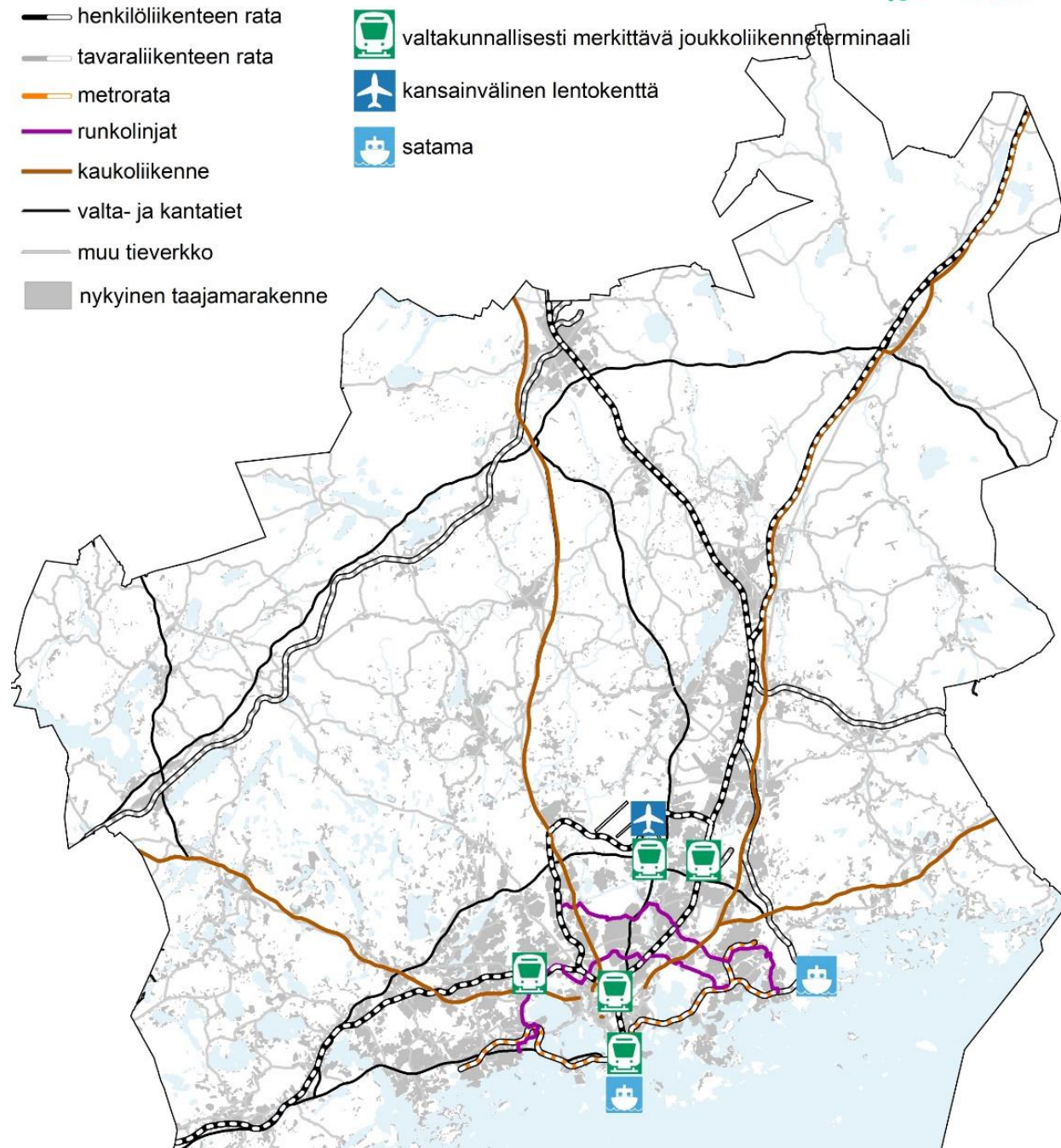
Helsingin seudun liikennejärjestelmä



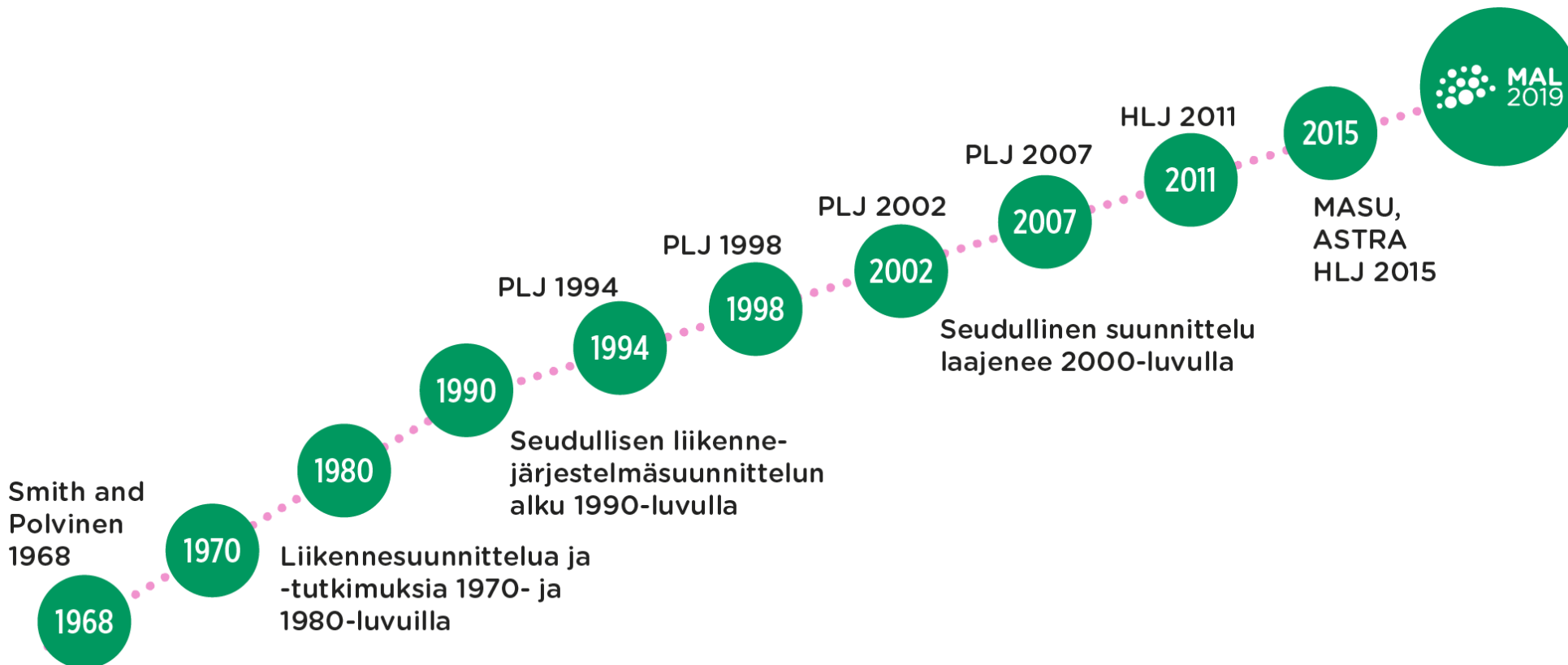
Osuus tehdyistä matkoista, suluissa kuntakohtainen vaihtelu

2018

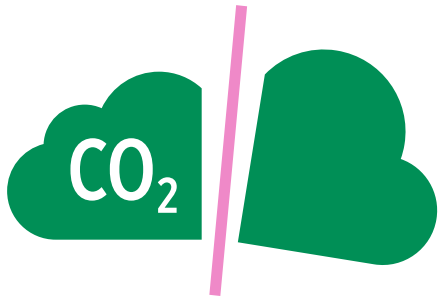
Nykytilanne



Helsingin seudun liikennejärjestelmäsuunnittelu on kehittynyt vaiheittain



MAL 2019 -tavoitteet



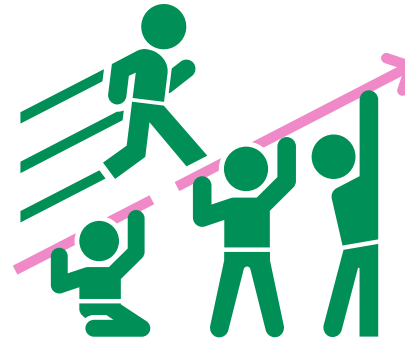
Vähäpäästöinen

Seutu kasvaa kestävästi ja vähentää päästöjä tehokkaasti



Houkutteleva

Kansainvälinen seutu houkuttelee yrityksiä ja asukkaita



Elinvoimainen

Taloudellinen tehokkuus takaa seudun kehittämisen ja toimivuuden



Hyvinvoiva

Terveellinen ja turvallinen elinympäristö mahdollistaa kaikille aktiivisen arjen

MAL 2019 Kärkikeinot: Tavoitteet saavutetaan tehokkaalla ja konkreettisella kokonaisuudella



Seudun kasvu ohjataan nykyiseen rakenteeseen ja joukkoliikenteen kannalta kilpailukykyisille alueille

Vähintään 90 % asunnoista ensisijaisesti kehitettävälle vyöhykkeille



Uusia asuntoja rakennetaan riittävästi ja elinympäristön laadusta huolehditaan

16 500 asuntoa vuodessa



Raideliikenteeseen ja pyöräliikenteeseen vahvat panostukset, tieliikenne tavara- ja joukkoliikenne-lähtöisesti

Investoinnit :
joukkoliikenne 3,3Mrd€
pyöräliikenne 0,3Mrd€
tieliikenne 0,3Mrd€



Päästöjä vähennetään ajoneuvokantaa uudistaen sekä liikennesuoritetta pienentävin tiemaksuin

Suunnitelma vähentää liikenteen kasvihuonekaasupäästöjä 50 %

Suunnitelman investointihankkeet:

F) Espoon kaupunkirata (Leppävaara-Kauklahti)

G) Lähijunaliikenteen varikko pääradalle

H) Lähijunaliikenteen varikko rantaradalle

I) Pisararata

J) Pasila-Riihimäki 2. vaihe

K) Kerava-Nikkilä –radan avaaminen henkilöliikenteelle

L) Rautatieliikenteen jatkuva kulunvalvonta ERTMS taso 2

M) Metron kääntöraide Matinkylässä

N) Metron automatisointi

O) Vihdintien pikaraitiotie Pohjois-Haagaan

P) Pikaraitiotie Mellunmäki-Tikkurila-Aviapolis-Lentoasema

Q) Viikin-Malmin pikaraitiotie

R) Tuusulanväylän pikaraitiotie Käskenheltijantien

S) Pikaraitiotie Matinkylä-Suurlpelto-Kera-Leppävaara

T) Kuninkaantammen liittymä ja Vt3:n parantaminen

U) Malmin uuden maankäytön yhteydet ja Vt4:n parantaminen

V) Kehä I Maarinsolmu (ja Hagalundin tunneli)

W) Helsingin rautatieaseman alittava pyöräliikenteen tunneli

X) Itäbaana välillä Teollisuuskatu-Kälasatama

Y) Järvenpää-Tuusula-Kerava –radanvarren pyörätieyhteys

Z) Kehä III välillä Askisto-Pakkala

Å) Keski-Uudenmaan logistiikan poikittaisyhteydet (Järvenpää-Kt 45)

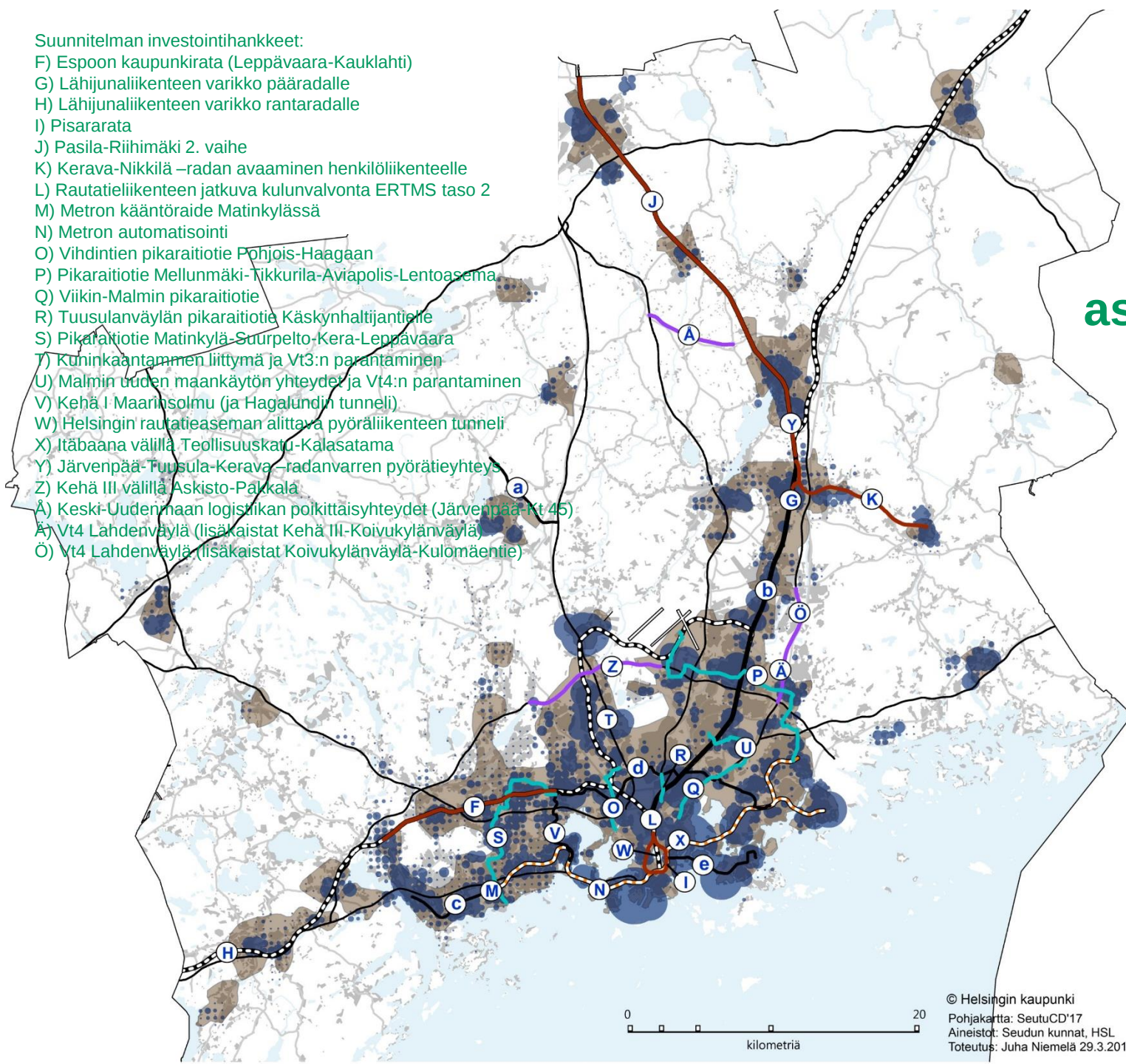
Ä) Vt4 Lahdenväylä (lisäkaistat Kehä III-Koivukylänväylä)

Ö) Vt4 Lahdenväylä (lisäkaistat Koivukylänväylä-Kulomäentie)



**Ensisijaiset vyöhykkeet,
asuntotuotannon sijoittuminen ja
liikenneinvestoinnit**

**Edellytyksenä kasvulle
ovat oikea-aikaiset
liikenneinvestoinnit.
Niillä generoidaan uutta
maankäyttöä, ohjataan
täydennysrakentamista ja
varmistetaan
kasautumisetujen
saavuttaminen.**



© Helsingin kaupunki

Pohjakartta: SeutuCD'17

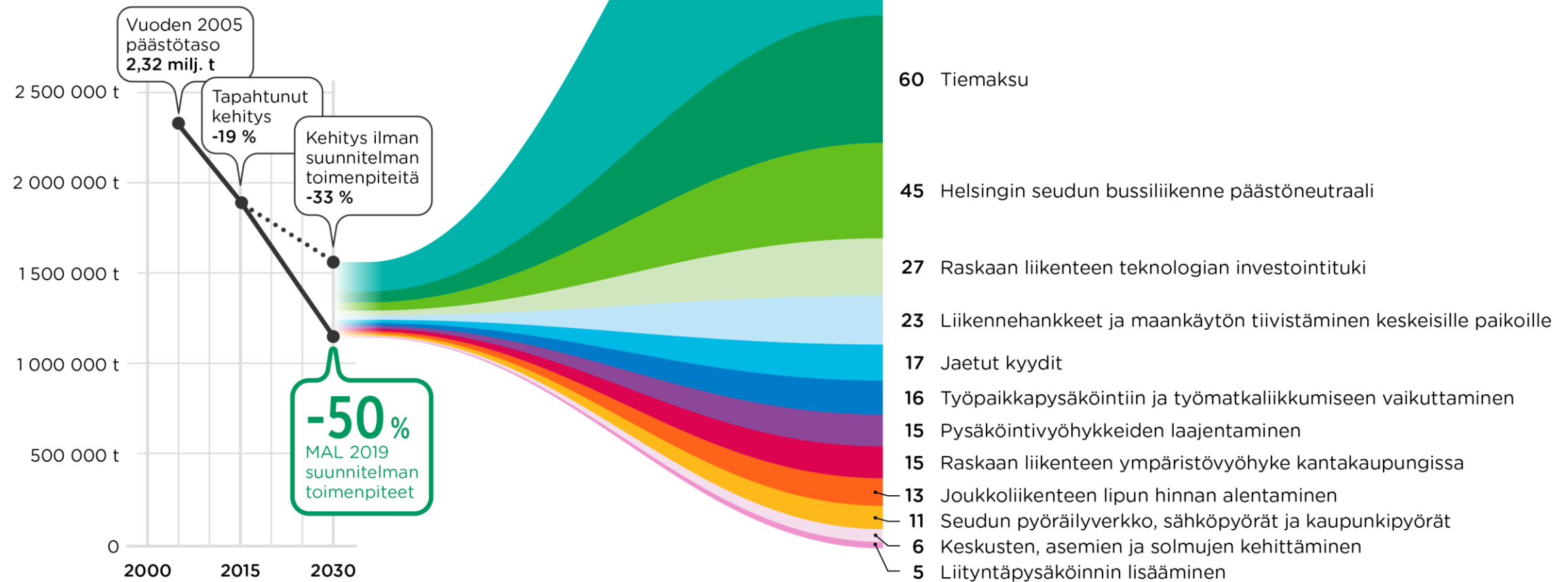
Aineistot: Seudun kunnat, HSL

Toteutus: Juha Niemelä 29.3.2019

Toimenpiteet liikenteen kasvi- huonepäästöjen vähentämiseksi vuoteen 2030 mennessä Helsingin seudulla

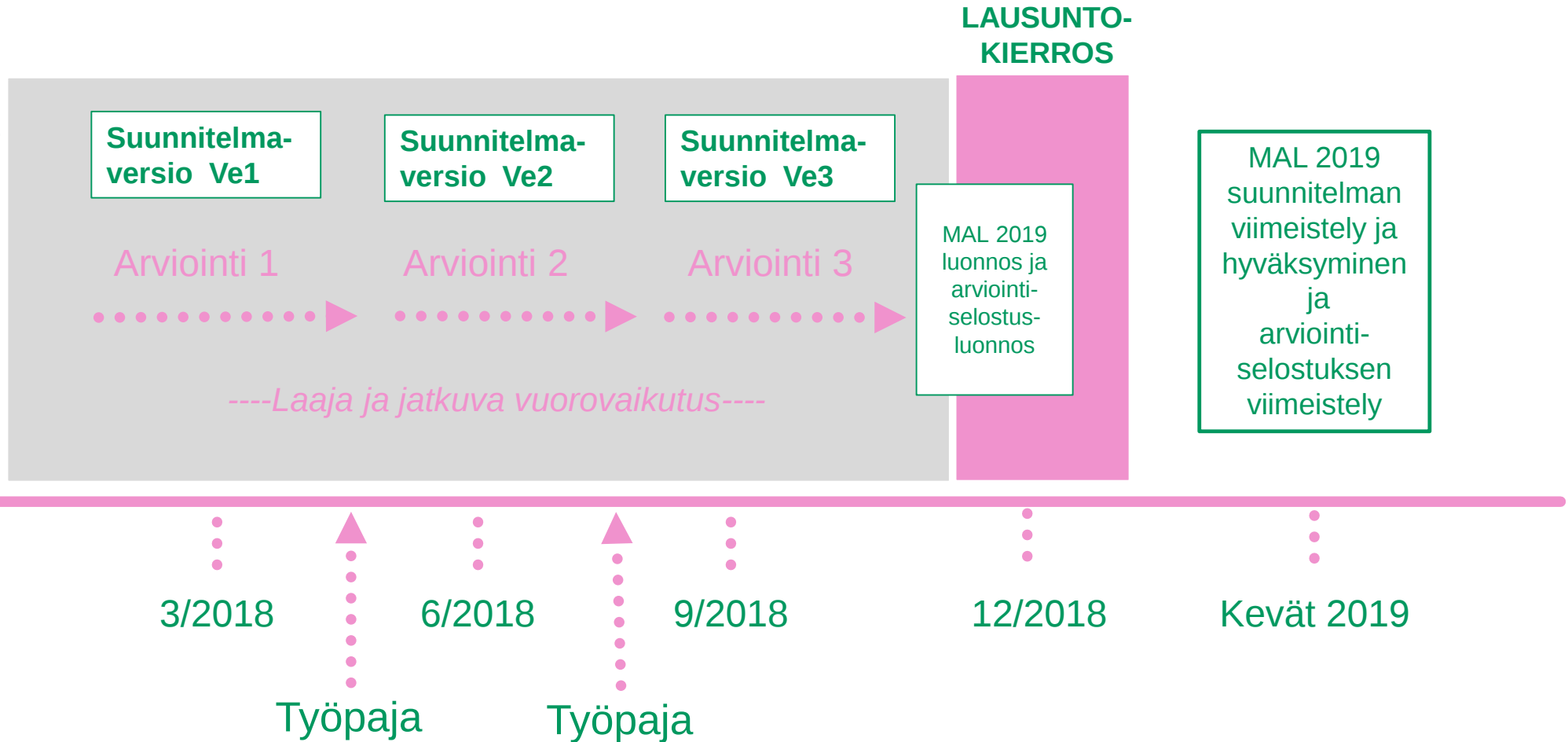
Yksittäisen toimen
päästövähennyspotentiaali
vuonna 2030 (1000t)

Liikenteen CO₂-päästökehitys
vuoteen 2030



Arvioinnin ohjelmointi

MAL 2019
Arviointiohjelma
ja SOVA-kuulutus



MAL 2019 -arviointikehikko

Vähäpäästöinen

Kasvihuonekaasupäästöt

Liikkumistarve ja kestävät
liikkumismuodot

Energiankulutus

Resurssitehokkuus

Yhdyskuntarakenne

Resurssien käyttö

Luonnon monimuotoisuus

Maisema ja
rakennettu ympäristö

Vesistöt

Sopeutuminen

Houkutteleva

Kilpailukyky ja puitteet elinkeinoelämälle

Asuntomarkkinoiden toimivuus

Työmarkkinoiden toimivuus

Kasautuminen

Seudun sisäinen ja ulkoinen
saavutettavuus

Muut vetovoimatekijät, kuten
terveys ja turvallisuus

Arjen sujuvuus

Asuntotarjonta

Palvelutarjonta

Liikkumismahdollisuudet

Lähisaavutettavuus

Liikenteen ja liikkumisen
sujuvuus

Elinvoimainen

Yhteiskuntataloudellinen tehokkuus

Julkistaloudelliset vaikutukset

Kasautuminen

Työmarkkinoiden toimivuus

Liikenteen ja maankäytön
välinen yhteys

Laajemmat
yhdyskuntataloudelliset
vaikutukset

Hyvinvoiva

Segregaatio

Asuntojen määrä,
monipuolisuus ja sijainti

Palvelutarjonta

Liikkumismahdollisuudet

Liikkumiskustannukset

Terveys ja turvallisuus

Liikenteen lähipäästöille
altistuminen

Liikenneturvallisuus

Elinympäristö ja viihtyisyys

Terveyshyödyt ja hyvinvointi



Arvioinnin osa-alueet



Kokoavat teemat arvioinnille

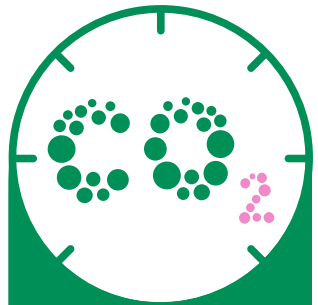
Vaikutusten arviointi

- Päämittarit
- Tukimittarit
- Täydentävät arviointimenetelmät
- Keinojen ja toimenpiteiden laadullinen arviointi



Synteesi

MAL 2019 -päämittarit tavoitetasoineen



Liikenteen
kasvihuone-
kaasupäästöt

Tavoite -50%
MAL2019 -50%
(Ve 0 -33%)



Työvoiman
saavutettavuus

Tavoite +10%
MAL2019 +16%



Alueiden
väliset erot
pienenevät ja
sosiaalinen
eriytyminen ei
kasva

Toimenpiteillä
edistetään
myönteisesti
kehitystä



Yhteiskunta-
taloudellinen
tehokkuus

Tavoite 1,0
MAL2019 1,5



Asunto-
tuotannon
kohdistuminen
ensisijaisesti
kehitettävälle
vyöhykkeille

Tavoite 90%
MAL2019 94 %



Kestävien
kulkutapojen
osuus

Tavoite 70%
MAL2019 65 %
(Ve 0 59 %)



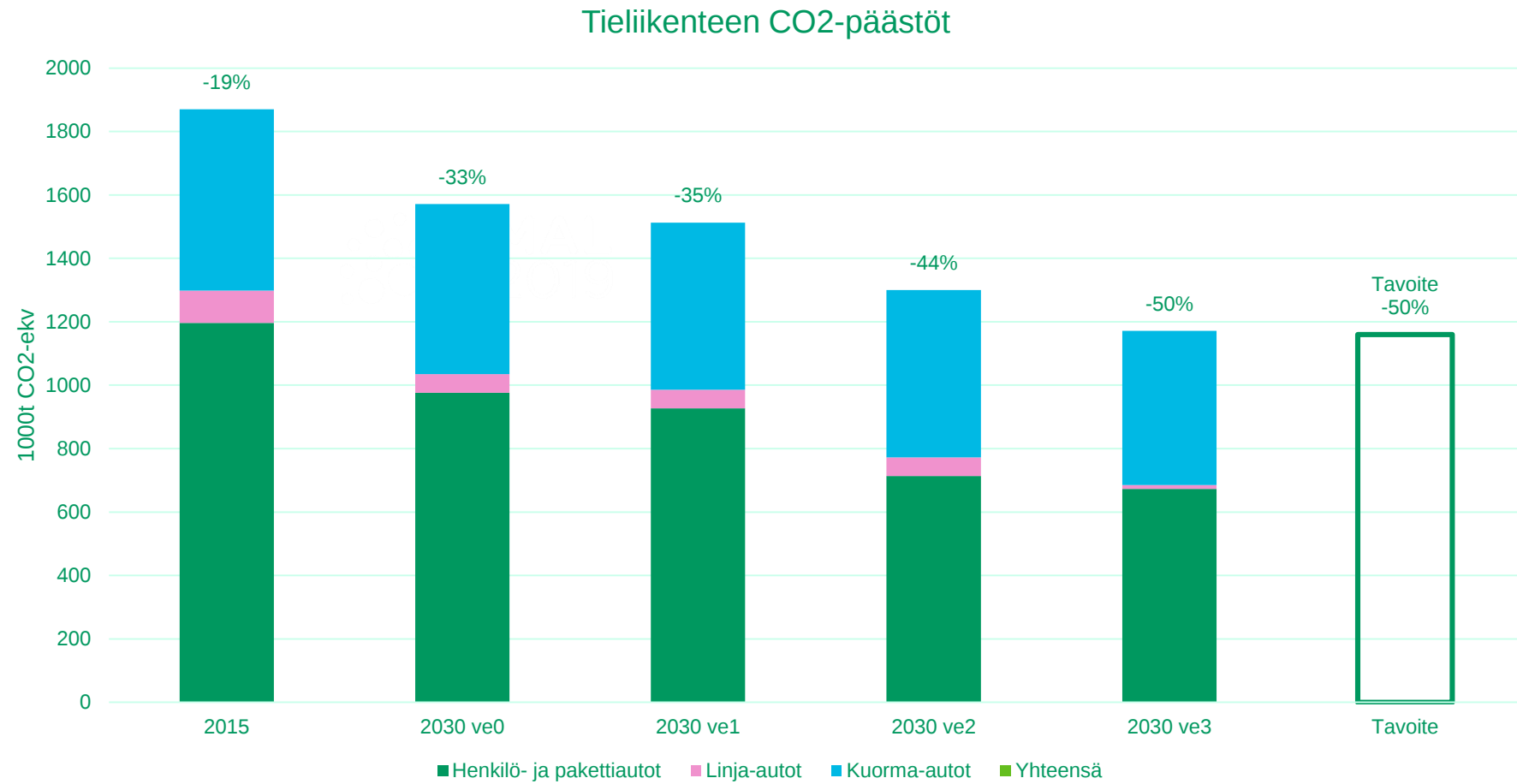
Väestön
sijoittuminen
kestävän
liikkumisen
vyöhykkeille

Tavoite 85 %
MAL2019 89 %

Päämittari: Liikenteen CO₂ -päästöt



Määräävä tavoitetaso

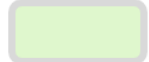


Vähäpäästöisyys –tavoitteen arviointikokonaisuus

Päämittari



Tukimittari



Täydentävä
arviointimenetelmä



Tarkasteltavia teemoja

Kasvihuonekaasupäästöt

Liikkumistarve ja kestävät
liikkumismuodot

Energiankulutus

Resurssitehokkuus

Yhdyskuntarakenne

Resurssien käyttö

Luonnon monimuotoisuus

Maisema ja
rakennettu ympäristö

Vesistöt

Sopeutuminen

Mittarit

Liikenteen CO₂-päästöt

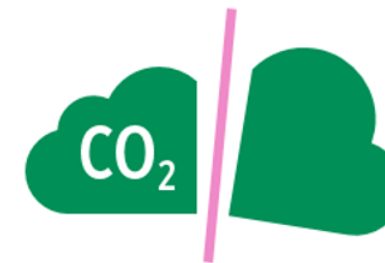
Kulutuspaikojen käyttö

Väestön sijoittuminen kestävä liikunnan vyöhykkeille

- Kävelyn ja pyöräilyn kulkutapaosuus
- Kävely- ja pyöräilymatkojen km-suorite asukasta kohti
- Joukkoliikenteen kulkutapaosuus moottoroiduista matkoista
- Henkilöautotiheys
- Henkilöautoilun ajosuorite asukasta kohti
- Liikenteen ruuhkautuvuus
- Moottoriajoneuvoliikenteen kilometrisuorite
- Täydennysrakentamisen osuus
- Uusien asukkaiden sijoittuminen raideliikenteen piiriin
- Työpaikkojen sijoittuminen kestävä liikunnan vyöhykkeille
- Asuinalueiden tiiveys
- Työpaikkojen kasautuminen
- Asukkaiden kasautuminen
- Liikenteen CO₂ -päästöt asukasta kohden
- Raskaan liikenteen osuus CO₂ -päästöistä
- Liikenteen häiritsemä maa-ala

Täydentävät arviointimenetelmät

- Mahdollisuus hiilineutraaliin yhteiskuntaan
- Luonnonvarojen käytön kehitys ja hyödyntämisen optimointi
- Laajojen yhtenäisten metsäalueiden, ekologisten yhteyksien, luonnon ydinalueiden ja Natura-alueiden tarkastelu
- Maisema-alueiden ja rakennetun ympäristön tarkastelu
- Vesistöjen tarkastelu
- Sopeutumisen kannalta riskikohteiden tunnistus (esim. tulva-alueet)



Keinojen ja toimenpiteiden laadullinen arviointi ja suositukset jatkoon

	B	C	D	E	F	G	H	I	J	K	L	M	N	O	P	Q	R
1	22.3.2018	Selitte: Arvioinnin asteikko															
2	2030 - Vaihe 1	Hyvin	2														
3	Tuure Valkonen	Kohtuullisesti	1														
4	100 %	Ei vaikutusta	0														
5		Lievästi vastoin tavoitetta	-1														
6		Täysin vastoin tavoitetta	-2														
7																	
8																	
9																	
10																	
11																	
12																	
13																	
14																	
15																	
16																	
17																	
18																	
19																	

	Keinot	Päästavoitteiden toteutuminen				Jatkosuositukset	Tekijät	Valmis (X)
		Vähäpäästöinen	Houkutteleva	Elinvoimainen	Hyvinvoiva			
TOP 4 - Varmasti vaikuttavat	Uusi maankäyttö tehokkaasti nykyiseen rakenteeseen tukeutuen					Yksi tärkeimmistä keinoista koko suunnittelun kannalta. Siksi kiinnitettävä erityistä huomiota sen sisältöön ja tarkkuuteen.	HSL: Aarno K, Tuire V, MAL-maankäyttö, Heikki S	X
	Työpaikkojen saavutettavuus ja kasautumisedut					Jos työpaikkojen sijoittamisella (maankäytön suunnittelulla) halutaan konkreettisia vaikutuksia niin päästöihin kuin kaupunkitalouteen, tulee suunnittelun tehdä entistäkin	HSL: Niko-Matti, Taru P	X
	Monipuolinen ja kohtuuhintainen asuntotuotanto					Erittäin tärkeä, valtion asuntopolitiikalla suuri vaikutus kohtuuhintaisen asuntotuotannon turvaamiseen (kannustimet yleishyödyllisille toimijoille tuottaa ARA-tuotantoa,	HSL: Tuire, Aarno; Järvenpää: Mari	X
	Liikkumisen perustana tehokas ja toimiva joukkoliikenne					Investointitasoa mietittävä huolella, nyt investoinnit näyttävät olevan liian suuria verrattuna menneeseen vuosikymmeneen -> priorisointi, jossa hyödyt ja kustannukset huomioidu.	HSL: Heikki P, Riikka A, Jens	X
Varmasti vaikuttavat	Seudun toimivuus ja päästövähennykset varmistetaan hinnoittelulla					Liikenteen hinnoittelu on päästövähennyksien näkökulmasta tärkeä keino ja sen kattavuus tieliikenteessä sekä pysäköinnissä on merkittävä. Tämän vuoksi keinoa tulee pitää keskeisenä	HSL: Niko-Matti, Taru P;	X
	Aktiivinen arki pyöräillen					Rahallisia resursseja tarvitaan lisää. Erityisesti infran parantamiseen tulisi osoittaa lisää resursseja.	HSL: Tuire V, Niko-Matti,	X
	Alueiden eriytymiskäytökseen vaikuttaminen					Tunnistetaan alueet: (1) joissa eriytyminen negatiivista, (2) alueet, jotka ovat vaarassa eriytyä negatiivisesti, (3) vesipuoliset alueet, joissa olisi potentiaalia kehittyä	Järvenpää: Mari K; Espoo: Laura	X
	Asemansuutujen potentiaali käyttöön					Asemansuutujen kehittämiseen tulee panostaa sekä MAL-suunnitelmassa, kuntien omissa toimitissa sekä MAL-sopimuksessa yhdessä valtion kanssa.	Helsinki: Heikki S, HSL: Niko-Matti	X
	Kävelen keskuksissa					Tärkeää tunnistaa kannustet ja porkkanat ja kepit (esim. pysäköinnin hinnoittelu) kävelyn ja pyöräilyn edistämiseksi. Miten saadaan keskuksista aidosti alueita, että kävely ja	HSL: Tuire V, Järvenpää Sampo P.	X
	Pysäköintipolitiikka ohjaamaan tehokkaasti arjen valintoja					Vaikutukset pääosin hyvin positiivisia, jos henkilöauton kilpailukyky heikkenee. Toimenpiteitä tulisi kirkastaa ja suoraviivistaa, mitä pysäköintipolitiikalla tavoitellaan. Mikä	HSL: Heikki P ja Tuire V	X
	Valtakunnalliset ja kansainväliset yhteydet					Erittynen painopiste riittävän palvelutason leveydysalueiden sijoitteluun sekä pullonkaulojen poistoon	HSL: Tuire V, Niko-Matti, Sitowise	X



- 1) Yksittäisten toimenpiteiden analyysi suhteessa päätavoitteisiin ja suositukset jatko-suunnitteluun
- 2) Keinon analyysi suhteessa päätavoitteisiin ja suositukset jatko-suunnitteluun

MAL 2019 -arviointikehikko

Vähäpäästöinen	Houkutteleva	Elinvoimainen	Hyvinvoiva
Kasvihuonekaasupäästöt	Kilpailukyky ja puitteet elinkeinoelämälle	Yhteiskuntataloudellinen tehokkuus	Segregaatio
Liikkuistarve ja kestävät liikumismuodot	Asuntomarkkinoiden toimivuus	Julkistaloudelliset vaikutukset	Asuntojen määrä, monipuolisuus ja sijainti
Energiankulutus	Työmarkkinoiden toimivuus	Kasautuminen	Palvelutarjonta
Resurssitehokkuus	Kasautuminen	Työmarkkinoiden toimivuus	Liikkumismahdollisuudet
Yhdyskuntarakenne	Seudun sisäinen ja ulkoinen saavutettavuus	Liikenteen ja maankäytön välinen yhteys	Liikkumiskustannukset
Resurssien käyttö	Muut vetovoimatekijät, kuten terveys ja turvallisuus	Laajemmät yhdyskuntataloudelliset vaikutukset	Terveys ja turvallisuus
Luonnon monimuotoisuus	Arjen sujuvuus		Liikenteen lähipäästöille altistuminen
Maisema ja rakennettuympäristö	Asuntotarjonta		Liikenneturvallisuus
Vesistöt	Palvelutarjonta		Elinympäristö ja viihtyisyys
Sopeutuminen	Liikkumismahdollisuudet		Terveysshyödyt ja hyvinvointi
	Lähisaavutettavuus		
	Liikenteen ja liikkumisen sujuvuus		

Arvioinnin osa-alueet

Kokoavat teemat arvioinnille

*Laaja, jatkuva ja
systemaattinen
vuorovaikutus tuki
oppimista ja oivaltamista*



*Arvioinnin synteesi
työstettiin yhdessä*

*Arvioinnin tuloksia
käsiteltiin avoimesti
eri tilaisuuksissa*

Vaikutusten arvioinnin aineistoja luonnosvaiheessa myös karttasovellukseen

<https://hslhrt.maps.arcgis.com/apps/MapSeries/index.html?appid=66cdfc9646bb4cfbaca2e3670ad04974>

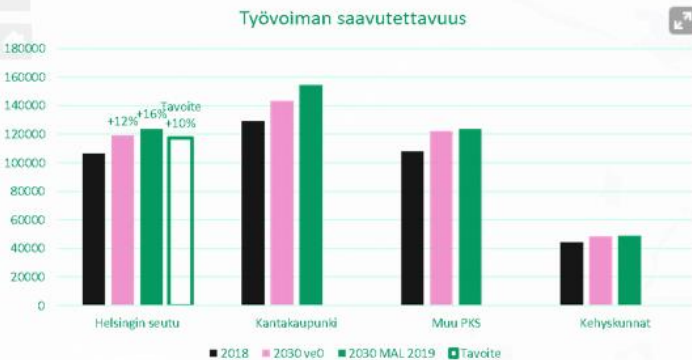
MAL 2019 - kartat



Ohjeet MAL 2019 suunnitelma Päämittarit SAVU Tieliikenteen ruuhkaisuus Ympäristöarviointi

Päämittarit: yhteenveto Liikenteen CO2 päästöt Työvoimasaavutettavuus Yhteiskuntataloudellinen tehokkuus Eriytymiskehitys Asuntotuotannon kohdistuminen Kestävien kulkutapojen osuus

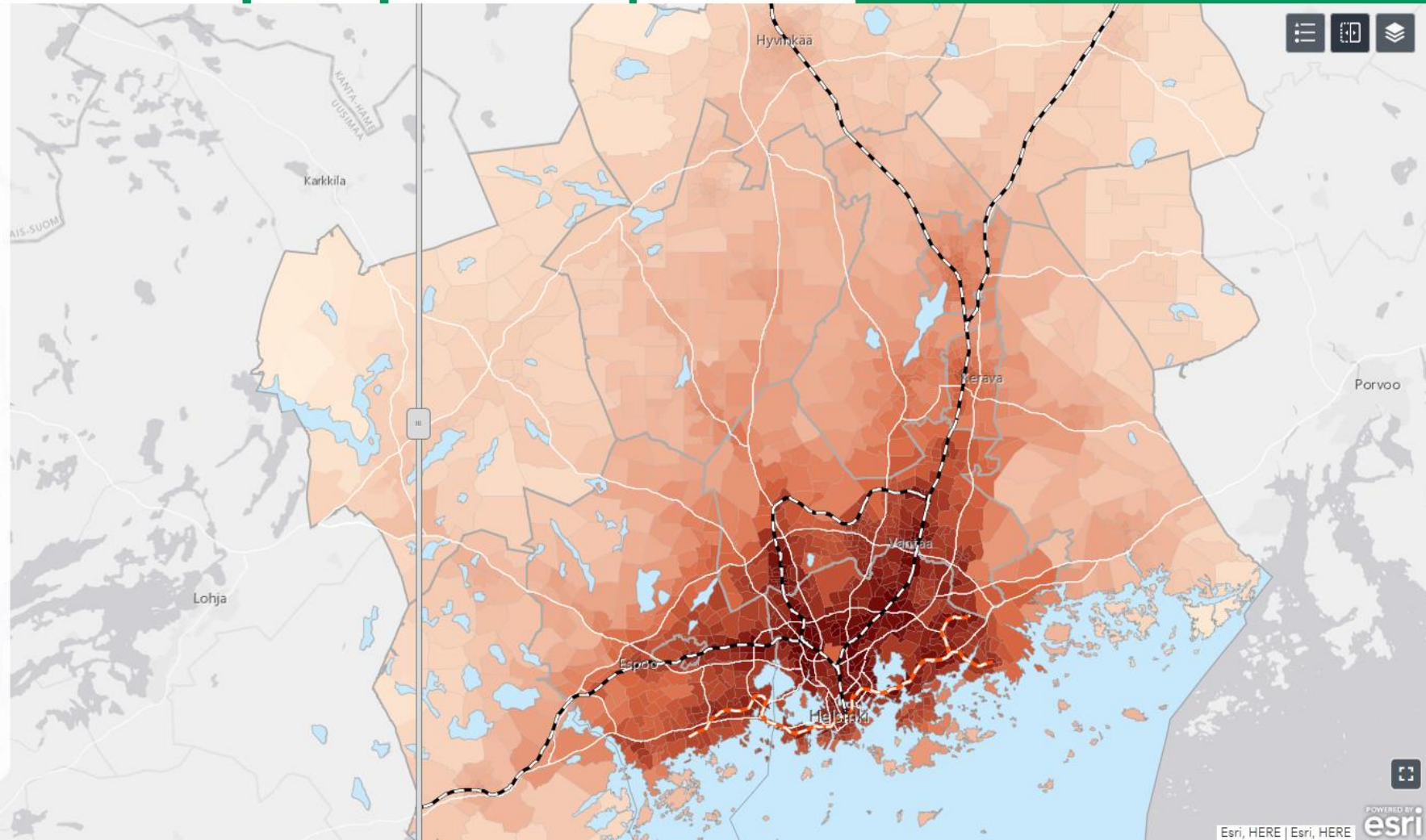
Päämittari: Työvoimasaavutettavuus



Mittarin kuvaus: Kuvaa kuinka monta asukasta (työvoima) on saavutettavissa työpaikan näkökulmasta. Asukkaiden saavutettavuus työpaikkoihin nähden työssäkäyntimatkojen matka-aika- ja -kustannusfunktiolla vaimennettuna.

Arvio: Työvoimasaavutettavuus kuvaa seudun houkuttelevuutta ja kasautumisetujen hyödyntämistä. Työvoimasaavutettavuus paranee suunnitelman toimenpiteillä 16 % nykytilanteeseen nähden eli tavoitetaso (10%) ylittyy selvästi. Seutu on entistä houkuttelevampi yrityksille ja asukkaille. Ilman suunnitelman toimenpiteitä työvoimasaavutettavuus parani 12 %:a (Ve0). Suunnitelmassa työvoimasaavutettavuuteen vaikuttaa myönteisesti väestön kokonaismäärän kasvu ja sijoittuminen hyvin saavutettaville alueille, etenkin seudun ydinalueille. Myös liikenteen sujuvoitumisella ja joukkoliikenteen lipun hinnan alentamisella on myönteisiä vaikutuksia mittarin arvoon. Tiemaksut ja tieliikenteen ruuhkautuminen puolestaan heikentävät työvoimasaavutettavuutta.

Kartan aineistot: HSL



POWERED BY
Esri, HERE | Esri, HERE

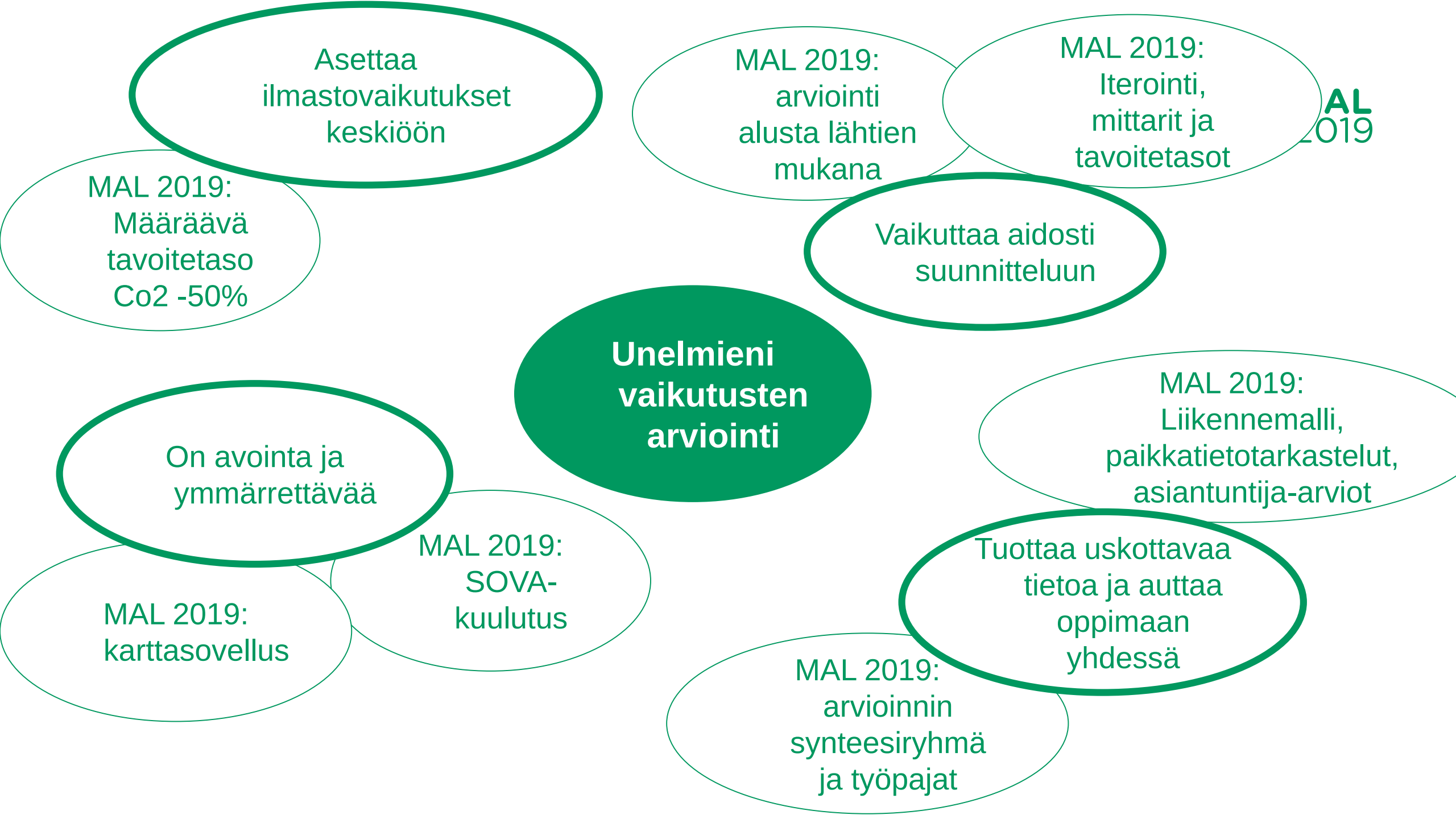
Asettaa
ilmastovaikutukset
keskiöön

Vaikuttaa aidosti
suunnitteluun

**Unelmieni
vaikutusten
arviointi**

On avointa ja
ymmärrettävää

Tuottaa uskottavaa
tietoa ja auttaa
oppimaan
yhdessä







Uudenmaan liitto
Nylands förbund



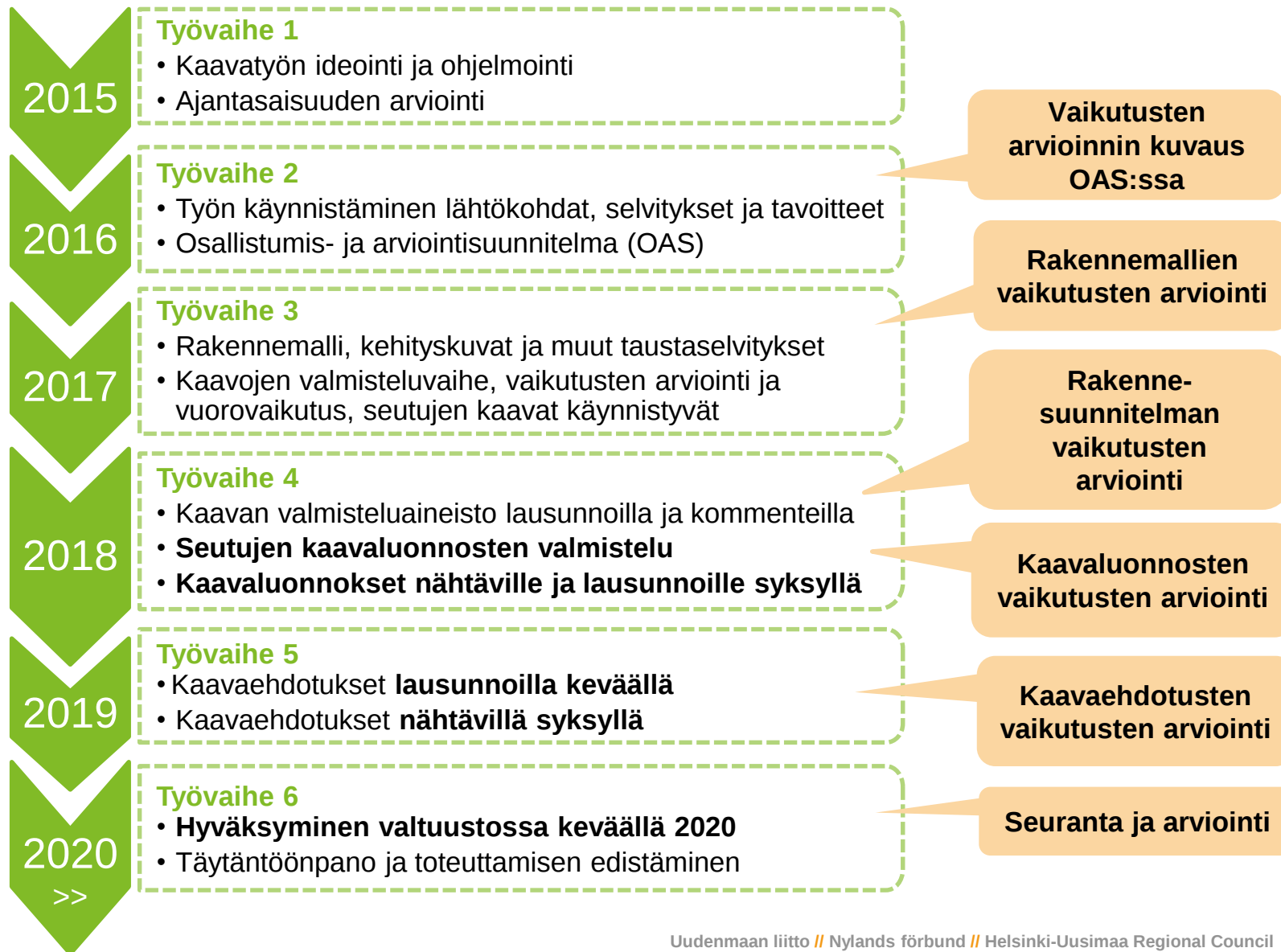
UUSIMAA-KAAVA
2050

Maakuntakaavan ja kaupunkiseudun MAL-suunnitelman yhteispeli vaikutusten arvioinnissa

Ilona Mansikka ja Tanja Lamminmäki
Uudenmaan liitto



Vaikutusten arviointi osana Uusimaa-kaava 2050 prosessia



Vaikutusten arviointi on prosessi, ei menetelmä

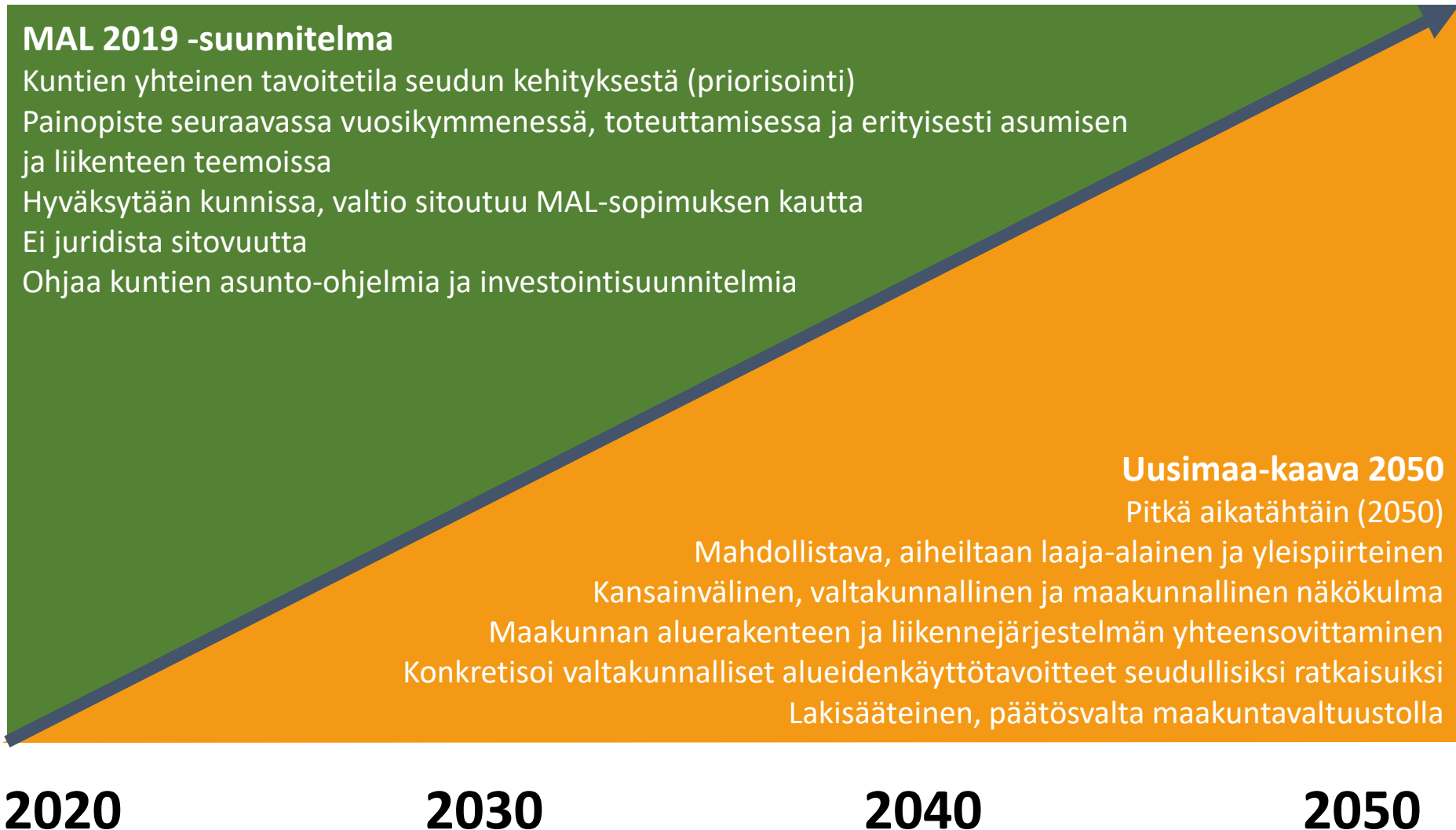
- **Vaikutuksia arvioidaan koko kaavaproessin ajan**
- **Vaikutusten tunnistaminen**
 - Millaisia vaikutuksia kaava voi aiheuttaa
- **Vaikutusten ominaisuuksien selvittäminen**
 - Mm. vaikutusten suunta, suuruus, laajuus, kohdentuminen, epävarmuus ja ajallinen kesto
- **Vaikutusten merkittävyyden arviointi**
 - Vaikutusalueen ominaisuudet ja muutosherkkyys
 - Vaikutusten todennäköisyys
 - Vaikutus osana laajempaa kehitystä

Uusimaa-kaavan vaikutusten arviointi: sisältö ja vaiheet

Vaikutusten arviointi		OAS	Rakennemallit ja kehityskuvat	Kaavaluonnos	Kaavaehdotus
Sisäinen arviointi	IPM-menetelmä		Arviointi		
	Ilmastovaikutukset, laadullinen arviointityökalu		6/2017	Arviointi	Arviointi
	Viherrakenteen arviointi – laadullinen arviointityökalu			8/2018	2/2019?
	Kaavan tavoitteiden toteutuminen				
	MRA 1§				
	VAT				
	Natura				
	Voimassa olevat kaavat				
	Merkintäkohtaiset vaikutukset				
	Kokonaisvaikutukset				
	Oikeusvaikutukset				
Ulkoinen arviointi	Tulevaisuustarkastelu	4/2017			
	Kestävä alue- ja yhdyskuntarakenne				
	Taloudelliset vaikutukset		Työpaja 05/2017	Työpaja 8/2018	2/2019
	Liikenteen vaikutukset				
	Ilmastovaikutukset				
	Viherrakenne				
Selvitykset	Vaikutukset ihmisiin				



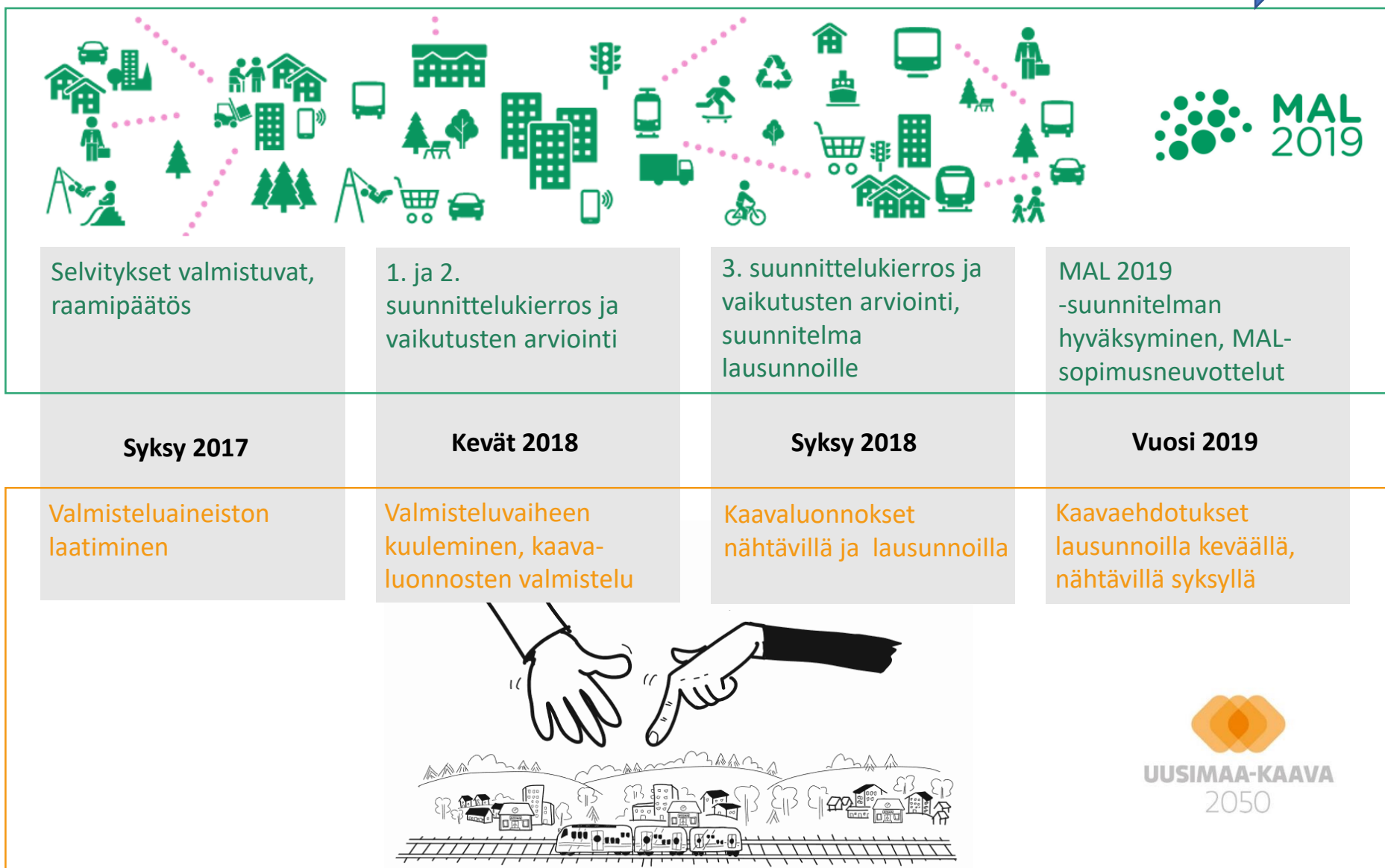
Maakuntakaavan ja kaupunkiseudun MAL-suunnitelman yhteispeli



Rinnakkaiset suunnitteluprosessit: toisiaan täydentävät roolit, sisällöt, tarkkuustaso ja aikatahtaimet

Uusimaa-kaavaa ja MAL-työtä laadittu rinnakkain tiiviissä yhteistyössä

Vaikutusten arviointi ja vuorovaikutus läpi koko suunnitteluprosessin



Prosessien yhteensovittaminen ja yhteistyö, teemoja



Yhteistä vuorovaikutusta

- asiantuntijatapaamiset ja luottamushenkilöseminaarit
- liikenteeseen ja maankäyttöön liittyvät työpajat

Yhteistyötä selvityksissä

- esim. logistiikka, työpaikat ja palvelut keskusten ulkopuolella-selvitys, Helsingin seutu 2050 -työ, IPM-menetelmän esiselvitys jne.

Vaikutusten arvioinnin yhteistyö

- Työpajat, paneelit ja asiantuntijayhteistyö
- HSL ja HSY mukana Uusimaa-kaavan vaikutusten arvioinnissa (liikenteelliset, taloudelliset ja ilmastovaikutukset)
- MAL-työn Helsingin seudun liikennejärjestelmä=Helsingin seudun maakuntakaavan liikennejärjestelmä, eli sikäli MAL-työn vaikutusten arviointi vaikuttanut välillisesti myös maakuntakaavaan ja sen liikenteen toteuttamisohjelmaan sekä niitä koskevaan vaikutusten arviointiin

Maakuntakaavan ja kaupunkiseudun MAL- suunnitelman yhteispeli

Huomioita vaikutusten arvioinnin yhteistyöstä



- Rinnakkaisten VA-prosessien ohjelmointi yhteen ajoissa on tärkeää
- Selkeä viestintä ulospäin osallisille prosessien suhteesta, rooleista, eroista ja yhteneväisyyksistä tärkeää
- Miten yhdessä tunnistetaan vaikutuksia ja arvioidaan yhdessä vaikutusten merkittävyyttä – vrt. ilmiöpohjainen suunnittelu?
- Rinnakkaisten prosessien edustajien käyttäminen suunnitelmien arvioinnissa ristiin on antoisaa ja lähentää suunnitteluprosesseja toisiinsa, mutta vaatii paljon sekä arvioijilta että suunnittelijoilta
- Kummankin prosessin vaikutusten arvioinnit tehtiin melko irrallaan toisistaan ja jatkossa niitä kannattaisi yhdistää tiiviimmin toisiinsa
- Yhteistyön kautta löydetään ennakoiden mm. suunnitelmien yhteiset linjaukset ja toisaalta myös ristiriidat, jolloin niitä on helpompi sovittaa yhteen

Suunnittelutasosta johtuvia eroja vaikutusten arvioinnissa

Uusimaa-kaava 2050 / MAL2019



Eri aikaperspektiivit – MAL 2030, maakuntakaava 2050

- Maakuntakaavan toteutumiseen liittyy enemmän epävarmuustekijöitä

Eri aluerajaukset – MAL 14, maakuntakaava 26 kuntaa

- Maakuntakaavassa myös valtakunnallinen ja kansainvälinen perspektiivi, laajempi vaikutusalue

Eri suunnittelutaso

- Maakuntakaava kauempana toteutuksesta kuin MAL, joten kaava voi toteutua monella eri tavalla - vaikuttaa mm. siihen kuinka tarkat mittarit ovat relevantteja

Eri raja-alue, aihepiirit

- MAL / MALPEY – laajempi aihevalikoima tuo kaavaprosessiin enemmän arvioitavia näkökulmia ja tarvitaan enemmän tietoa vaikutusten arvioimiseksi

Erilainen suhde lakiin:

- Lakisääteinen maakuntakaava erilainen väline kuin vapaaehtoisuuteen pohjautuva MAL-suunnittelu. Lakisääteisyys tuo kaavaprosessiin enemmän pakollisia arvioitavia asioita, osallisia ja osallistumisen ja päätöksenteon vaiheita

Unelmien vaikutusten arviointi :

Huomioita vaikutusten arvioinnin haasteista



Vaikutusten arvioinnin tiivis integrointi suunnittelutyöhön – prosessin ohjelmointi ja aikataulutus tärkeää.

- Mikä on oikea aika arvioinnille, jotta saadaan paras hyöty?

Joskus arviointitiedon vieminen osaksi suunnitelmaa vaikeaa

- Arviointi ei anna suoria vastauksia suunnitteluun, arviointitieto tulee sovittaa lukuisiin muihin tekijöihin
- Käytettävien mittareiden määrä sovitettava suunnitelmaan

Arviointitulosten esittäminen ei aina yksinkertaista

- Vaikutusten arvioinnin havainnollistaminen mm. päättäjille ja osallisille tärkeää
- Arviointitiedon visualisointiin kiinnitettävä huomiota

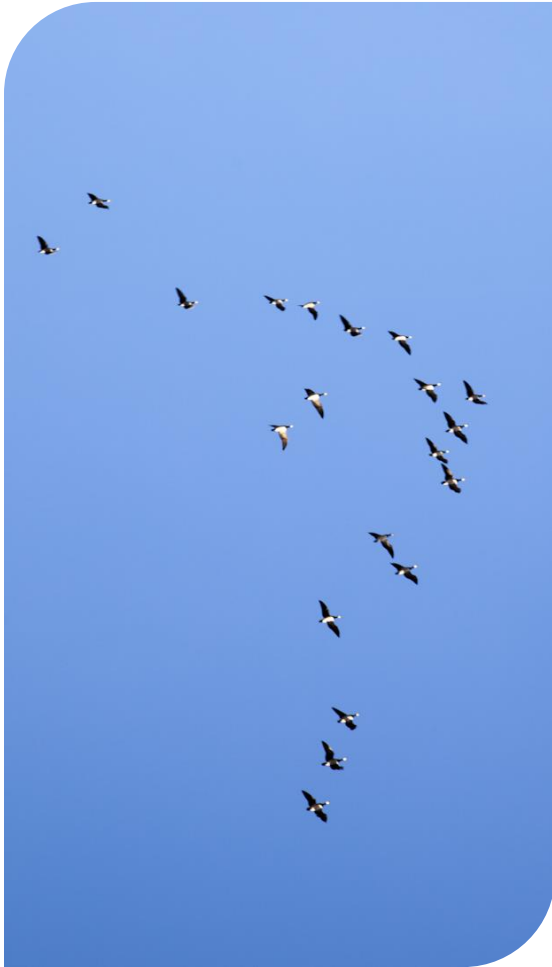
Viestiminen ulospäin tärkeää suunnittelun ja arvioinnin läpinäkyvyyden kannalta

- Osallisuuden kautta arvioidaan mm. arvioinnin riittävyyttä

Vaikutusten arvioinnin rooli vaihtelee

Unelmien vaikutusten arviointi :

Kehittämisisideoita jatkoon vaikutusten arvioinnista ja yhteistyöstä siinä



- Eri toimijoiden välinen tiivis yhteistyö tärkeää ilmiöpohjaisessa suunnittelussa
- Molemmilla suunnittelutasoilla VA iteratiivinen prosessi, jossa mm. maankäyttö ja liikenne ruokkivat toisiaan – tarvitaan yhteisiä, läpinäkyviä työkaluja ja yhteistä kieltä
- Tavoiteasettelun merkitys ja päätavoitteiden priorisointi tärkeää molemmilla suunnittelutasoilla
- Yhteiset tavoitteet selkänojana kummassakin prosessissa – entä prosessien välillä tavoitteiden virtaviivaistaminen? Voisiko yhteinen tavoiteasetanta toimia prosesseja yhdistävän ilmiönä?
- Vaikutusten arviointi on prosessi, ei menetelmä, ja se tulee ohjelmoida kuhunkin prosessiin räätälöidysti mm. käsiteltäviin aihealueisiin liittyen
- MRL:n uudistusta ajatellen: jo nykyisillä työkaluilla menettelytapoja ja yhteistyötä kehittämällä voidaan saavuttaa parempi lopputulos mm. vaikutusten arvioinnissa ja soveltaa ilmiöpohjaista ajattelua suunnitteluun!



Kiitos!

Aarno.kononen@hsl.fi
Reetta.koskela@hsl.fi

Ilona.mansikka@uudenmaanliitto.fi
Tanja.lamminmaki@uudenmaanliitto.fi