


MAL
2023

Perusteluosa MAL 2023 - suunnitelman visiolle, tavoitteille, arviointikokonaisuuksille ja tavoitetasoille

Liite 2. Lisäaineistoa HSL hallitus 30.11.2021, HSYK 1.12.2021 ja
KUUMA johtokunta 2022



MAL 2023 –suunnitelman vision, tavoitteiden, arviointikokonaisuuksien ja tavoitetasojen laatimisprosessi

Valmistelun lähtökohdat



→ Lähtökohtana ollut MAL 2019 -suunnitelman vision, tavoitteiden ja mittareiden päivitys tarvittavin osin



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

→ Päivitystä ohjanneet MAL 2023 -puiteohjelmassa sovitut teemat

Sosiaalinen oikeudenmukaisuus

Kestävä kaupungistuminen

Yhteiskunta murroksessa

Helsingin seutu osana maailmaa

Valmistelussa hyödynnetty laajaa tietopohjaa



- Vision, tavoitteiden, arviointikokonaisuuksien ja tavoitetasojen valmistelussa hyödynnetty useita MAL-suunnittelussa tuotettuja selvityksiä.
- Valmistelussa huomioitu MAL-sopimuksen ja MAL-puiteohjelman lisäksi useita kansallisen tason strategioita ja ohjelmia.
- Valmistelun pohjana on käytetty vertailupohjassa käytettyä vahvan keskittyvän kasvun skenaarion kokonaiskasvua, jonka mukaan seudulla on 1,88 milj. asukasta vuonna 2040 (2,16 milj. vuonna 2060) ja 937 000 työpaikkaa vuonna 2040 (994 000 vuonna 2060).

Visiossa, tavoitteissa ja mittareissa materiaalina on käytetty:

- MAL 2019 -suunnitelma
- MAL -sopimus
- MAL 2023 -puiteohjelma
- MAL -selvitykset (MAL nykytila- ja kehityssuunnat, MAL-barometri, kilpailukyky selvitys, MAL-tulevaisuustarkastelu)
- Kansalliset strategiat ja ohjelmat (Valtakunnallinen liikennejärjestelmäsuunnitelma, Asuntopoliittinen ohjelma, Fossiilittoman liikenteentiekartta, hallitusohjelma hiilineutraalisuuden osalta)

Valmistelua on tehty yhteistyössä



- Tavoitteita, visiota ja mittareita on valmistelu laajassa yhteistyössä virka- ja luottamushenkilöiden kanssa.
- Tilaisuuksissa on työstitetty tavoitteita, visiota, arviointikokonaisuuksia ja tavoitetasoja askel askeleelta eteenpäin avoimesti keskustellen.

MAL 2023 – suunnitelman tavoitteita ja visiota on työstitetty seuraavissa tilaisuuksissa:

- MALpro 29.3.
- MALnk ja HLJtmk 19.05.
- MAL A ja M-ryhmät 26.5.
- MAL pro 3.6.
- MAL A ja M-ryhmät 10.8.
- MAL pro 17.8.
- MALnk ja HLJtmk 25.8.
- MAL pro 7.9.
- Luottamushenkilöwebinaari 23.9.
- MAL pro 5.10.
- Luottamushenkilöseminaari 7.10.
- MALnk ja HLJtmk 27.10.

Valmistelu on edennyt askelittain



Maalis-toukokuu 2021

Valmistelu
käyntiin työpajoilla

Lokakuu 2021

Viimeistely
päätöksentekoon

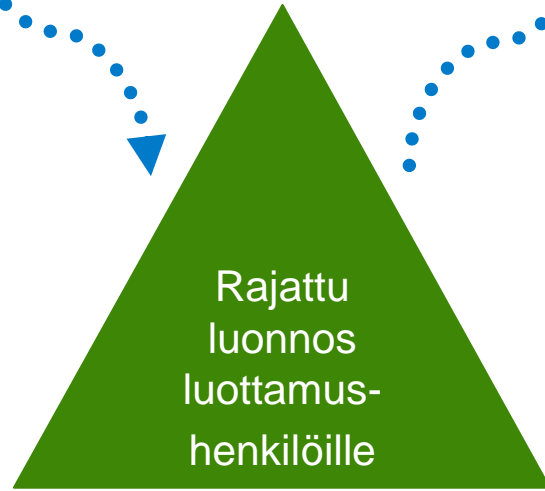
Hiilineutraali
Resurssiviisas
Hyvinvoiva
Oikeudenmukainen



Elokuu 2021

Syys-lokakuu 2021

Hiilineutraali



Menestyvä

Onnellinen

Kesäkuu 2021



Kilpailukykyinen ja houkutteleva Helsingin seutu

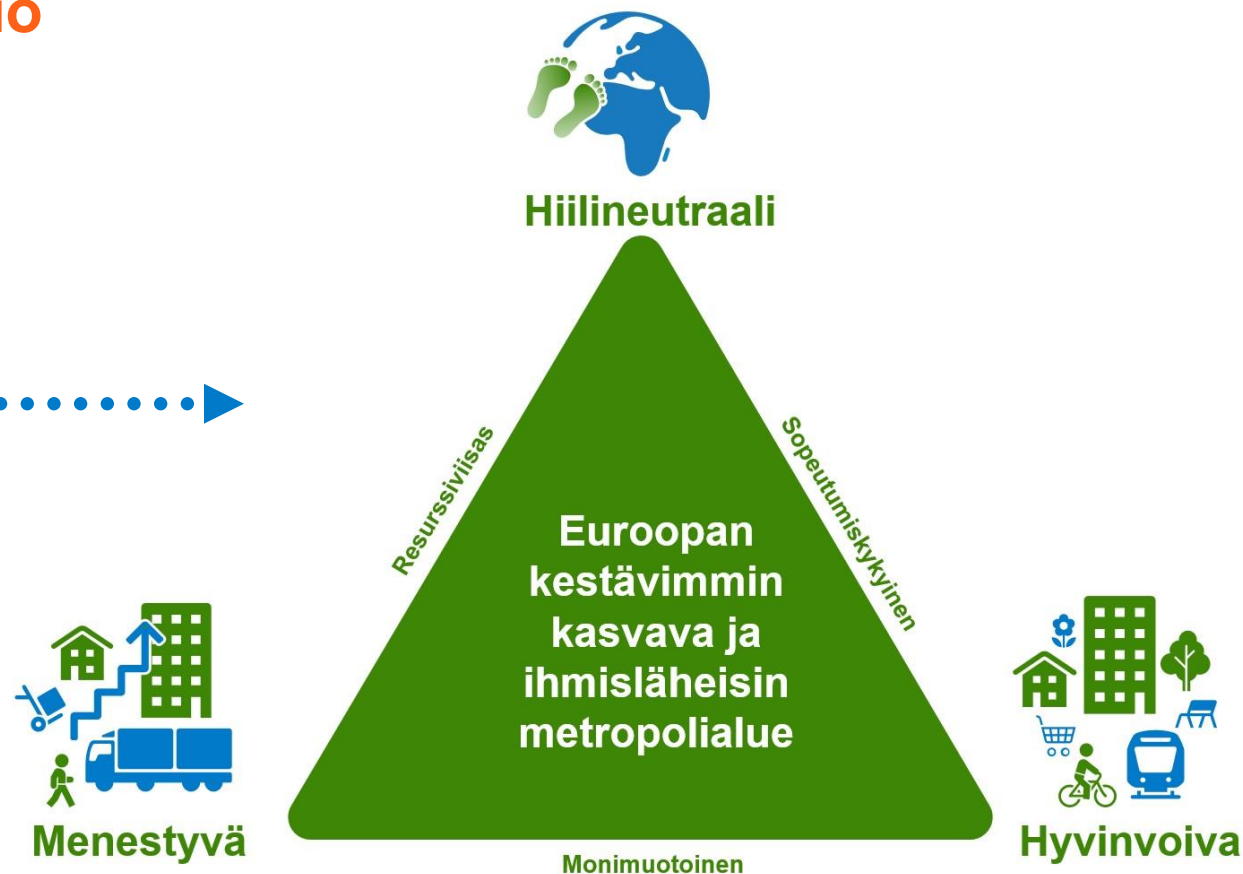
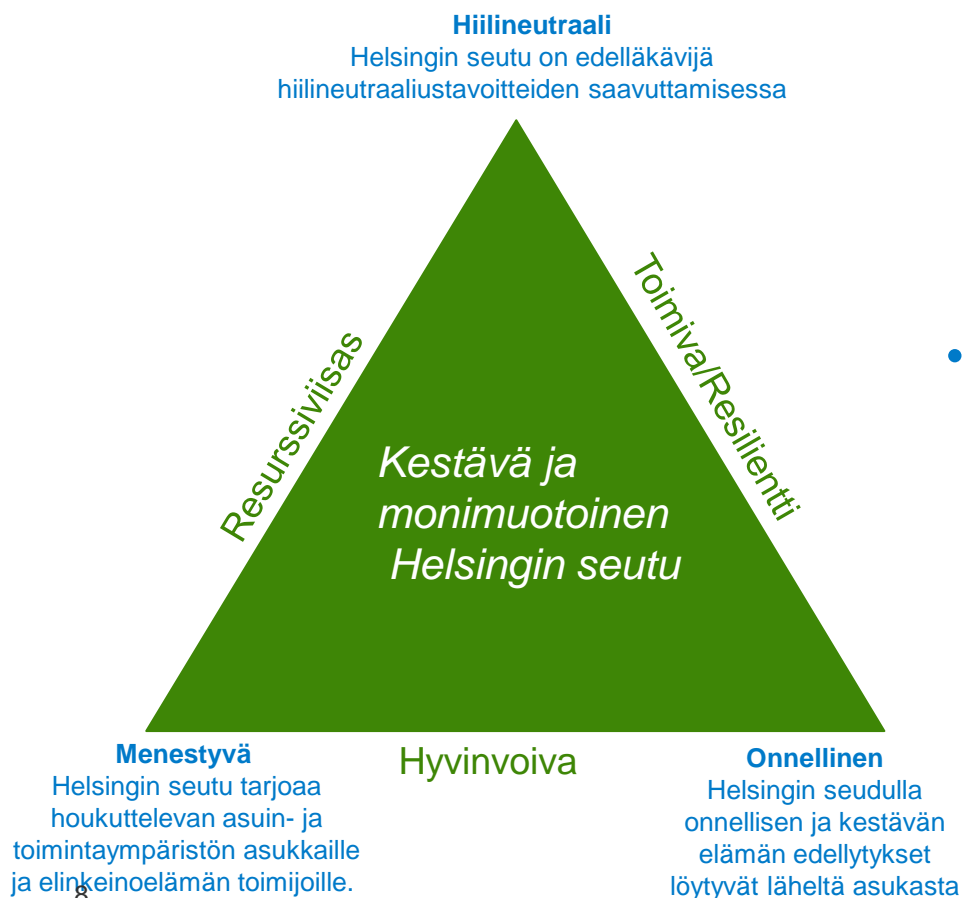
Onnellinen ja oikeudenmukainen Helsingin seutu

Ekologisesti kestävä Helsingin seutu

Viimeistely tehty luottamus- henkilöiden evästysten pohjalta



Luottamushenkilötilaisuuden 7.10. versio





Perustelut arviointikokonaisuuksille, päämittareille ja tavoitetasoille

Tavoitteita vastaavat arviointi- kokonaisuudet



Liikenteen ja asumisen
CO₂-päästöt



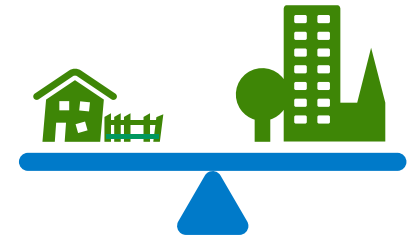
Hii-
neutraali



Yhteiskuntataloudellinen
tehokkuus

Menestyvä

Hyvinvoiva



Alueiden
tasapainoinen kehitys



Hiilineutraalius

Liikenteen hiilineutraalisuus

Valtakunnalliset tavoitteet

Vastaa
valtakunnallisia
tavoitteita

- Hallitusohjelman mukaan Suomi on hiilineutraali vuonna 2035. **Vuoteen 2045 mennessä tavoitellaan kokonaan fossiilitonta liikennettä.** (Tiekartta hallitusohjelman hiilineutraalisuustavoitteen saavuttamiseksi 3.2.2020)
- Fossiilittoman liikenteen tiekartta: (Valtioneuvoston periaatepäätös kotimaan liikenteen kasvihuonekaasupäästöjen vähentämisestä 6.5.2021)
 - Tavoitteena on, **että henkilöautojen ajoneuvokilometrit eivät enää vuosina 2020-2045 kasva verrattuna vuoteen 2019.**
 - Jos ihmisten liikkumistarve edelleen kasvaa, tavoitteena on, että tämä kasvu kaupunkiseuduilla ohjataan kestäviin kulkutapoihin.

Helsingin seudun 15 kunnasta 11 on erittäin kaupungistunutta eli yli 90 % väestöstä kuuluu SYKE:n maaseutu/kaupunkiluokituksen kolmeen ensimmäiseen vyöhykkeeseen: sisempi kaupunkialue, ulompi kaupunkialue ja kaupungin kehysalue. Seudun asukkaista yhteensä 96 % asuu kaupunkivyöhykkeillä. Kaupunkivyöhykkeillä asuvien määrä on pienin Mäntsälässä 18 %, Pornaisissa 7 % ja Siuntiossa 25 %.

HSL jäsenkuntien kaupunkimainen väestö (sisempi+ulompi+kehysalue) käsittää 85 % seudun asukkaista ja 81 %, mikäli huomioidaan HSL jäsenkuntien sisempi ja ulompi kaupunkialue.

Asumisen hiilineutraalius: Valtakunnalliset tavoitteet

Huomio asumisen ja
rakentamisen
päästöihin kasvanut –
säädosohjaus
muutoksessa

- Hallitusohjelmassa tähtäimenä rakentamisen hiilijalanjäljen pienentäminen
 - Tavoitteena olemassa olevan rakennuskannan energiatehokkuuden parantaminen ja siirtyminen päästöttömään lämmöntuotantoon. Uudisrakentamisen osalta tavoitteena lisätä puurakentamista ja kehittää säädosohjausta vähähiilisen rakentamisen tiekartan mukaisesti.
- Vähähiilisen rakentamisen tiekartta ja säädosohjauksen kehittäminen
 - Uudisrakentamisen osalta velvoite lähes nollaenergiarakentamiseen (HE 1151/2016). Valmisteilla olevassa lainsäädännössä (KRL) lisäksi fokus rakennuksen koko elinkaaren päästöihin, ja Valtioneuvoston asetuksella tullaan määrittämään enimmäisrajat rakennusten hiilijalanjäljelle.
- Suomen pitkän aikavälin korjausrakentamisen strategia
 - Strategian tavoitteena on vähentää rakennusten hiilidioksidipäästöjä vuoden 2020 alusta 90% vuoteen 2050 mennessä (80% 2040 mennessä). Lähes nollaenergiarakennusten osuus kasvaa 10 prosentista yli 90 prosenttiin 2050 mennessä. Fossiilista lämmityspolttoaineista luopumisen on laskettu vähentävän olemassa olevan rakennuskannan päästöjä 40 %, energiatehokkuuden parantaminen 20 % sekä vanhojen rakennusten poistuma ja tilatehokkuuden parantaminen 30 %.

Yhdyskuntarakenteen hiilineutraalius: Valtakunnalliset tavoitteet



Vastaa kansallisia
tavoitteita!

- Kaupunkien ja kaupunkiseutujen alueidenkäytön ohjauksessa tavoitteena yhdyskuntarakenteen eheyttäminen
 - Hiilineutraalin yhdyskuntarakenteen periaatteina tiivistäminen olemassa olevaan infrastruktuuriin ja kestäviin kulkumuotoihin tukeutuen
- Hiilinielujen ja varastojen vahvistaminen kansallisena tavoitteena
 - Suomen nettohiilinielujen kasvu kansallinen tavoite, joka kirjattu hallitusohjelmaan ja maankäyttösektorin ilmasto-ohjelmaan

Helsingin seudun kuntien hiilineutraalisuustavoitteet

Vastaa
kuntien
tavoitteita

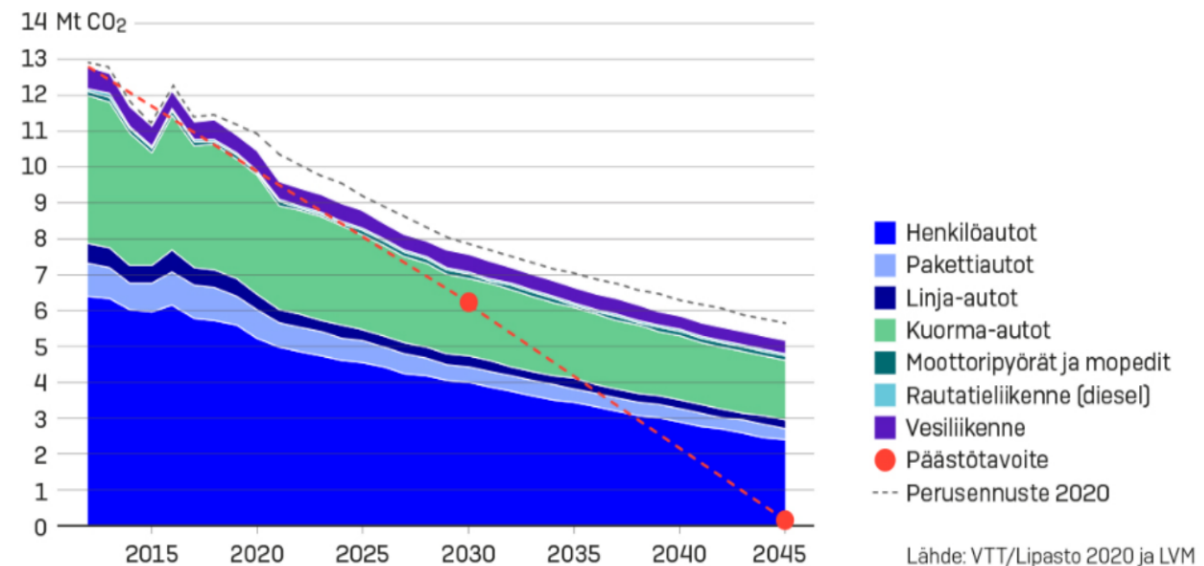
	HINKU/HIILINEUTRAALI 2030	HIILINEUTRAALI 2035	MUU TAVOITE	EI OMAA TAVOITETTA
ESPOO	✓			
HELSINKI	✓			
HYVINKÄÄ	✓			
JÄRVENPÄÄ		✓		
KAUNIAINEN		✓		
KERAVA			✓	
KIRKKONUMMI	✓			
MÄNTSÄLÄ				✓
NURMIJÄRVI				✓
PORNAINEN				✓
SIPOO				✓
SIUNTIO	✓			
TUUSULA			✓	
VANTAA	✓			
VIHTI			✓	
UUSIMAA		✓		

Päämittarit ja tavoitetasot: Liikenteen hiilineutraalisuus

Päästöt eivät vähene riittävästi vuoteen 2040 mennessä.

- LVM:n uusi ennuste tieliikenteen kasvihuonekaasupäästöjen kehityksestä syyskuussa 2021.
- VTT:n laatiman uuden ennusteen mukaan liikenteen kasvihuonekaasupäästöt vähenevät nykyisillä toimenpiteillä noin 40 prosenttia vuosina 2005-2030.
- Kasvihuonekaasupäästöjen ennustetaan laskevan aiemmin arvioitua nopeammin liikenteen sähköistymisen johdosta.
- Vaikka päästöt näyttäisivät vähenevän ennakoitua nopeammin, ei päästöjen väheneminen ole riittävän nopeaa vuoteen 2040 mennessä.

Kotimaan liikenteen CO₂-päästöt, miljoonaa tonnia, perusennuste 2021

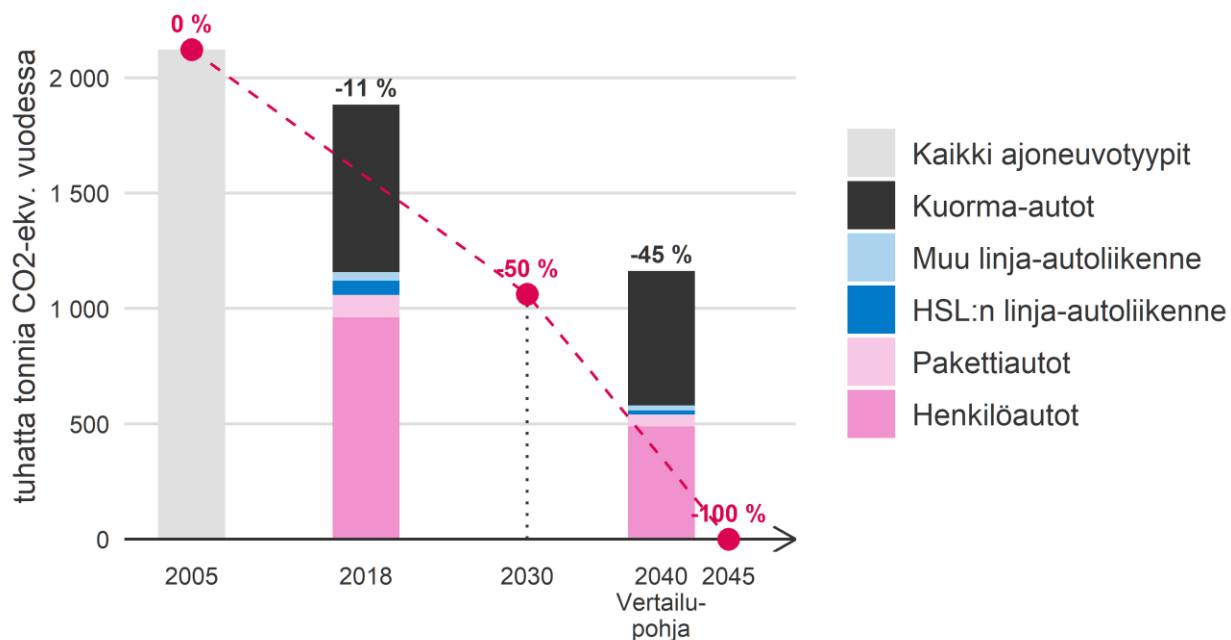


Liikenteen CO₂-päästöjen ennuste ja päästötavoitteet Suomessa. Lähde: VTT ja LVM (Kuva: LVM)

Päämittarit ja tavoitetasot: Liikenteen hiilineutraalisuus

Pelkkä autokannan kehitys ei riitä päästövähennystavoitteiden saavuttamiseen.

Moottoriajoneuvoliikenteen CO₂-päästöjen kehitys Helsingin seudulla



Vuoteen 2045 mennessä tavoitellaan kokonaan fossiilitonta liikennettä. (Tiekartta hallitusohjelman hiilineutraalisuustavoitteen saavuttamiseksi 3.2.2020)

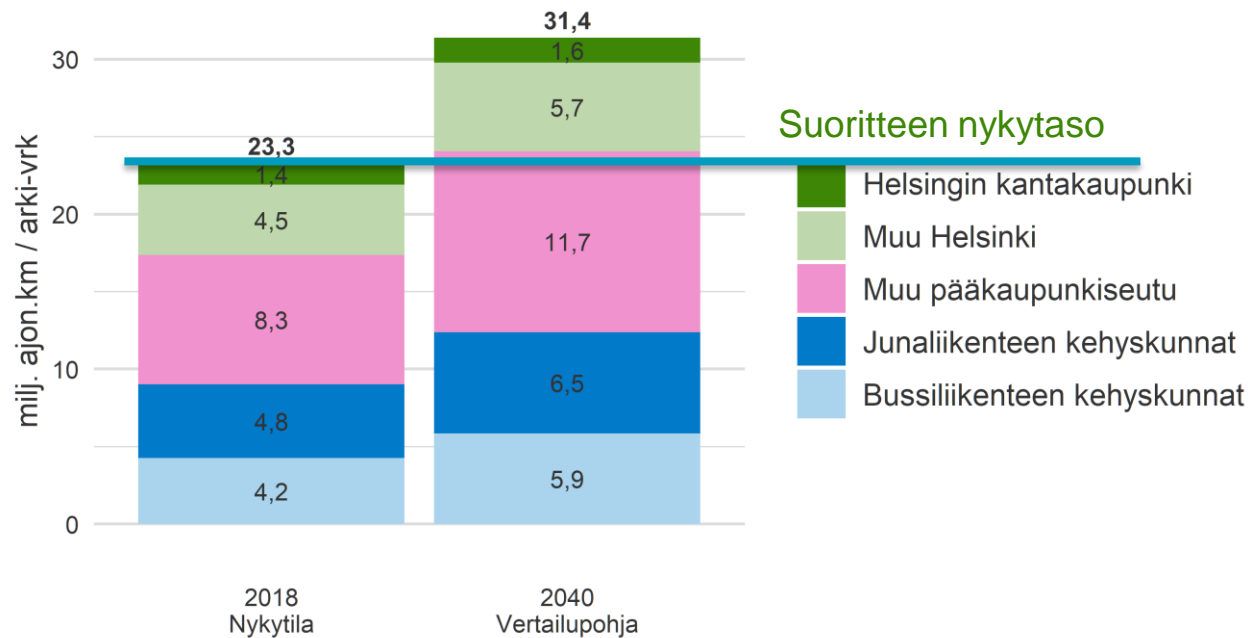
Tieliikenteen CO₂ -päästöjen kehitystä nykykehityksen pohjalta tarkasteltaessa kehityksen suunta vuoteen 2040 on oikea, **vaikkei riittävä.** (MAL 2023 vertailupohjan taustaoletukset)

Tietoa mittarista: Päästöt muodostuvat Helsingin seudun sisällä tehdystä moottoriajoneuvoliikenteen suoritteesta. Ajoneuvot voivat olla rekisteröity mihin kuntaan tahansa. Kokonaispäästöjen vertailutasot 2005 ja 2018 vastaavat VTT:n ja SYKE:n tilastojen keskiarvoa. Vertailutasot on tarkistettu marraskuun 2021 aikana. Ajoneuvokohtaiset yksikköpäästökertoimet ja ajokustannukset vastaavat LVM:n liikenteen kasvihuonekaasupäästöjen perusennustetta 2020-2045, joka päivitettiin 13.9.2021.

Päämittarit ja tavoitetasot: Liikenteen hiilineutraalisuus

Myös suoritteen kasvua rajattava

Henkilöautoliikenteen liikennesuorite Helsingin seudulla



Tavoitteena on, että henkilöautojen ajoneuvokilometrit eivät enää vuosina 2020-2045 kasva verrattuna vuoteen 2019. (Valtioneuvoston periaatepäätös kotimaan liikenteen kasvihuonekaasupäästöjen vähentämisestä 6.5.2021)

Ajettavia kilometrejä nykykehityksen pohjalta tarkasteltaessa kehityksen suunta vuoteen 2040 väärä (MAL 2023 vertailupohjan oletukset)

Tietoa mittarista: Suorite muodostuu Helsingin seudun sisällä tehdystä moottoriajoneuvoliikenteen suoritteesta. Ajoneuvot voivat olla rekisteröity mihin kuntaan tahansa. Ajokustannukset vastaavat LVM:n liikenteen kasvihuonekaasupäästöjen perusennustetta 2020-2045, joka päivitettiin 13.9.2021.

Päämittarit ja tavoitetasot: Liikenteen hiilineutraalisuus



- MAL 2023 –suunnitelmalla pystytään parhaiten vaikuttamaan yhdyskuntarakenteen ja kestävän liikennejärjestelmän kehittämisen myötä henkilöautoliikenteen ja kestävien liikkumismuotojen suoritteisiin.
- Autokannan sähköistyminen etenee monilta osin ilman MAL-suunnitelman ratkaisuja, joten liikenteen CO₂ -päästöt ovat suurelta osin riippumattomia MAL-suunnitelmasta.
- Henkilöautoliikenteen suorite vaikuttaa hiilineutraaliustavoitteen lisäksi seudun liikennejärjestelmän toimivuuteen ja sujuvuuteen -> ruuhkan maltillisuus vastaa myös menestyvän seudun tavoitteeseen.
- Henkilöautoliikenteen suorite kuvaa myös liikennejärjestelmän terveys- ja turvallisuusvaikutuksia. Ulkoisvaikutusten väheneminen ja aktiivisen liikkumisen terveyshyötyjen lisääntyminen vastaa myös hyvinvoivan seudun tavoitteeseen.
- Toimenpiteissä tullaan huomioimaan seudun erilaisille ja monimuotoisille alueille soveltuvat keinot.
- Tavoitteena on ohjata liikenteen kasvu kestäviin kulkumuotoihin. Tähän pyritään MAL-suunnitelman monipuolisella keinovalikoimalla.

Päämittarit ja tavoitetasot: Liikenteen hiilineutraalisuus



Tieliikenteen päästöihin vaikuttavat:

- Autokanta
- Polttoaineet
- Ajetut kilometrit

MAL-suunnittelulla vaikutetaan:

- Autokanta – vähän
- Polttoaineet – ei lainkaan
- Ajetut kilometrit – merkittävästi

Päämittarit ja tavoitetasot: Liikenteen hiilineutraalisuus



Ajettujen kilometrien määrään vaikuttaa mm.

- Työpaikkojen, asumisen ja palvelujen sijoittuminen ja sekoittuneisuus – löytyykö arjen kohteet läheltä kotia?
- Matka-ajat ja liikkumisen sujuvuus eri kulkumuodoilla
- Joukkoliikenneverkko ja palvelutaso
- Kävelyn ja pyöräilyn mahdollisuudet

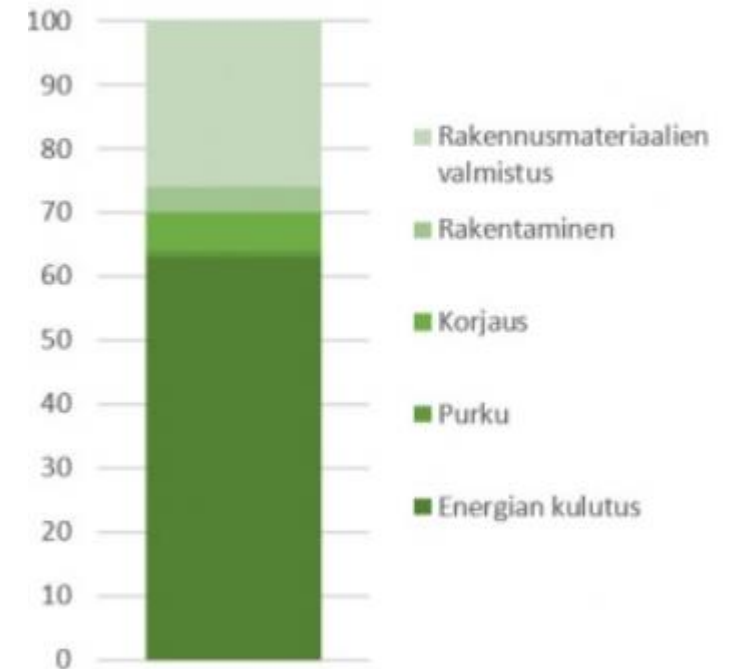
Kaikissa liikenteen päästövähennystiekartoissa on tunnistettu tarvittavan sekä suuria muutoksia autokantaan ja käyttövoimiin että tieliikennesuoritteiden kasvun jarruttamista (Mm. [Keskipitkän aikavälin ilmastosuunnitelma](#), [Fossiilittoman liikenteen tiekartta](#), [ILMO-työ](#), [MAL 2019](#), [Liikenne- ja kuljetusalan vähäpäästöisen liikenteen tiekartta](#), [Ilmastopaneelin päästövähennyspolku kohti hiilineutraalia Suomea](#))

Päämittarit ja tavoitetasot: Asumisen hiilineutraalius

- Rakennusten hiilijalanjäljestä koostuu noin 75% energiankulutuksesta, 25% materiaalit, työmaa, ja kuljetukset (esim. Green Building Council Finland, 2021). Rakennusten suurimman hiilijalanjäljen aiheuttaa lämmitysenergian tuotanto.
- Haittojen vähentäminen energiatehokkuuden parantamisen, lämmitysjärjestelmien muutoksen, materiaalivalintojen ja työmaatoimintojen kehittämisen kautta (Green Building Council Finland, 2021; Hiilineutraali Uusimaa).

Rakennusmateriaalit, energiatehokkuus ja lämmitysjärjestelmä keinoja vaikuttaa asumisen päästöihin

Tyypillisen asuinkerrostalon päästöjen jakauma (Ruuska, Häkkinen 2014)



Päämittarit ja tavoitetasot: Asumisen hiilineutraalius



- MAL-suunnittelussa on keskitytty asumisen päästöjen vähentämiseen kestävän yhdyskuntarakenteen tuottamisen keinoin, mutta MAL-suunnittelulla ja MAL-sopimuksella voidaan vaikuttaa asumisen vähähiilisyyteen myös muilla keinoin.
- Energiantuotannon päästöt vaikuttavat keskeisesti asumisen päästöihin, mutta energiantuotantoon itsessään ei oteta MAL-suunnittelussa kantaa.
- MAL-suunnitelmalla ja -sopimuksella voidaan kuitenkin vaikuttaa osaltaan kestävien rakennusmateriaalien valintaan ja rakennusten energiatehokkuuteen, vaikka näitä ohjataan kansallisella säädösohjauksella ja kuntien toimesta. Esimerkiksi MAL-sopimukseen on kirjattu tavoite puurakentamisen osuuden kasvattamisesta. MAL-suunnittelulla voidaan tukea myös esimerkiksi hiilineutraaleiden tontinluovutusperiaatteiden kehittymistä ja olemassa olevan kannan energiatehokkuuden parantamista.
- Rakennusten energiatehokkuutta kuvaa kokonaisenergiankulutus. MAL-työssä tavoitteeksi on asetettu kokonaisenergiankulutuksen lasku vuoteen 2040 mennessä, joka edellyttää tavoitteena rakennuskannan kasvaessa olemassa olevan kannan tehokkuuden merkittävää parantamista sekä energiatehokasta uudistuotantoa.

Päämittarit ja tavoitetasot: Asumisen hiilineutraalius

Arviointikokonaisuus
edellyttää
jatkokehittämistä

- Rakennusten kokonaisenergiankulutuksen vähenemiselle asetetun tavoitteen ja mittarin osalta on huomattava, että kokonaisenergiankulutukseen vaikuttavat myös monet MAL-työstä riippumattomat asiat.
- MAL-työn vaikutustenarvioinnissa tullaan kehittämään arviointikokonaisuus, jolla voidaan mitata ja seurata MAL-toimenpiteiden vaikutusta kokonaisenergiankulutukseen, ja myös laajemmin vähähiiliseen rakentamiseen.

Keskeiset vaikutuskeinot	MAL-suunnittelun mahdolliset mittarit
Rakennusmateriaalit	Vähähiilisen rakentamisen osuus uudisrakentamisessa
Energiatehokkuuden parantaminen	Rakennuskannan ominaisenergiankulutus (kokonaisenergiankulutus per km ² /hlö) Uudisrakennusten e-luku/energiatehokkuus

Päämittarit ja tavoitetasot: Yhdyskuntarakenteen hiilineutraalius



- MAL-työssä voidaan vaikuttaa yhdyskuntarakenteen eheyttämiseen ja tiivistämiseen.
 - Maankäytön tiiveys vaikuttaa henkilöautoliikenteen suoritteeseen, joka on asetettu päämittariksi.
 - Lisäksi yhdyskuntarakenteen eheyttämistä seurataan mittaamalla uuden maankäytön sijoittumista keskuksiin ja raideliikenteen piiriin.
- MAL-työssä voidaan lisätä tietoa seudun hiilivarastoista ja nieluista ja arvioida maankäytön vaikutuksia niihin.

Keskeiset vaikutuskeinot	MAL-suunnittelun mittarit
Maankäytön kestävä sijoittuminen	Uuden maankäytön sijoittuminen keskuksiin ja raideliikenteen piiriin
Hiilinielut ja hiilivarastot	Maankäytön vaikutukset hiilinieluihin- ja varastoihin



Yhteiskuntataloudellinen tehokkuus

Päämittarit ja tavoitetasot: Yhteiskuntataloudellinen tehokkuus

Vastaa
valtakunnallisia
tavoitteita

- Tavoite: Liikennejärjestelmätasolla tehtävän kehittämisen hyöty-kustannussuhde on **vähintään yli 1**
- **Arvioidaan liikennejärjestelmätason resurssien käytön tehokkuutta: ylittävätkö hyödyt kustannukset**
- Hanketason vaihtoehtoverailussa laajasti käytetty menetelmä, jota on kehitetty palvelemaan paremmin järjestelmätason toimenpiteiden valintaa

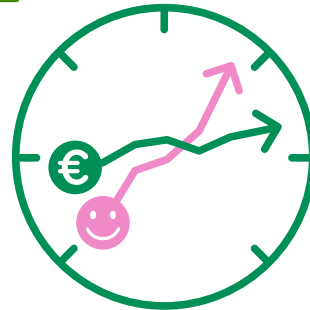


Hyödyt

- Aikasäästöt
- Terveystyöhyödyt
- Ympäristövaikutukset
- Turvallisuusvaikutukset
- Julkistalouden vaikutukset

Kustannukset

- Investoinnit
- Liikennöinti
- Kunnossapito



Valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelma:

Liikennejärjestelmän yhteiskuntataloudellinen tehokkuus paranee.

Yhteiskuntataloudellisen tehokkuuden tavoittelemisen liikennejärjestelmässä tarkoittaa, että rajalliset resurssit pyritään kohdistamaan siten, että niistä saadaan paras mahdollinen hyöty.

Valtakunnallinen liikennejärjestelmäsuunnitelma vuosille

2021-2032: *Yhteiskuntataloudellisen tehokkuuden paraneminen tukee osaltaan saavutettavuustavoitetta, koska tehokkailla toimenpiteillä saadaan aikaan parempaa palvelutasoa ja saavutettavuutta suhteessa käytettyyn rahoitukseen.*

Perustelut yhteiskuntatalouden tehokkuuden päämittarille



Mittari perustuu hanketason vaihtoehtovertailussa laajasti käytettyyn menetelmään, jota on kehitetty palvelemaan paremmin järjestelmätason toimenpiteiden valintaa

Laskennassa arvioidaan investointikustannusten ja hankkeiden toteuttamisesta seuraavien rahamääräisten nettohyötyjen muutosta

Laskelmassa huomioidaan vaikutukset matka-aikaan, turvallisuuteen, onnettomuuksiin, meluun, päästöihin, julkistalouteen sekä investointi-, operointi- ja kunnossapitokustannukset

Järjestelmätason tarkastelussa ei voida huomioida kaikkia hyötyjä ja kustannuksia

Mittari on myös Liikenne 12 –suunnitelmassa ja oli yksi MAL 2019 –suunnitelman päämittareista

Päämittarit ja tavoitetasot: Yhteiskuntataloudellinen tehokkuus




- MAL 2023 –suunnitelmalla pystytään vaikuttamaan resurssien käytön tehokkuuden kautta seudun menestykseen.
 - Menestyvän ja taloudellisesti kestävä seudun keskiössä on toimiva ja tehokas liikennejärjestelmä, mikä johtaa saavutettavuuden ja sujuvuuteen parantumiseen niin asukkaiden kuin elinkeinoelämän näkökulmasta.
 - Vaikutusten arvioinnin kannalta on keskeistä arvioida miten rajalliset resurssit pystytään kohdistamaan siten, että niistä saadaan paras mahdollinen hyöty seudulle ja vaikuttamaan kustannustehokkuuden kautta seudun menestykseen. MAL 2019 –suunnitelman yhteiskuntataloudellinen tehokkuus oli 1,5.
- Toimiva ja tehokas liikennejärjestelmä johtaa saavutettavuuden ja sujuvuuden parantumiseen sekä hyötyjen kasvuun niin asukkaiden kuin elinkeinoelämän näkökulmasta.
 - Järjestelmätason tarkastelussa ei voida huomioida kaikkia hyötyjä ja kustannuksia. Muiden tarkastelujen kautta mm. 2. tason mittarina olevan työvoiman saavutettavuuden avulla voidaan huomioida laajempia taloudellisia vaikutuksia.
- Yhteiskuntataloudellisia hyötyjä tuovat myös
 - julkistaloudelliset vaikutukset verotulojen kautta
 - ympäristö- ja onnettomuuskustannusten väheneminen ja
 - kävelyn ja pyöräilyn lisääminen (terveyshyödyt)
- Yhteiskuntataloudellisen tehokkuuden paraneminen edellyttää yhteiskuntataloudellisesti kannattavien hankkeiden toteuttamista, olemassa olevan liikennejärjestelmän tehostamista ja tehokasta maankäyttöä.

Raidehankkeet ja yhteiskuntataloudellinen tehokkuus



- On tunnistettu, että raidehankkeilla on usein matala hyöty-kustannussuhde
 - Raideliikenteen hyötyjä (täsmällisyys, mukavuus, selkeys) ei kaikilta osin voida huomioida hyöty-kustannus -analyysissä
- MAL-suunnitelmassa pyritään priorisoimaan raidehankkeiden joukosta ne, joilla on paras hyöty-kustannussuhde.
- Lisäksi on huomioitavaa, että pienillä ja kustannustehokkailla toimenpiteillä, jotka kohdistuvat kestäviin kulkumuotoihin, edesautetaan tavoitteen toteutumista.



Alueiden tasapainoinen kehitys

Päämittarit ja tavoitetasot: Alueiden tasapainoinen kehitys



- MAL 2023 –suunnitelmalla mahdollistetaan elinympäristön laadullinen kehittäminen, joka toimii ehkäisevänä keinona alueiden eriarvoistumiskehitykselle ja väestön alueelliselle eriytymiselle.
- Alueiden tasapainoisen kehityksen kannalta tärkeimmät MAL-työkalut liittyvät asuntokannan monipuolisuuteen ja hyvään saavutettavuuteen sekä alueiden vetovoimaisuuden parantamiseen.
- Alueiden vetovoiman tekijöitä ovat lähiympäristön laatu, terveellisyys ja turvallisuus sekä asukkaan kannalta keskeiset (lähi)palvelut.
- Merkittävällä vetovoimaa parantavilla (palvelu)hankkeilla voidaan nostaa alueiden profiilia, parantaa niiden tunnettuutta ja vahvistaa niiden yhteyttä muuhun kaupunkiseutuun.

Päämittarit ja tavoitetasot: Alueiden tasapainoinen kehitys



Esimerkkipohdintaa mahdollisesta arviointimatriisista:

Keskeiset vaikutuskeinot	MAL-suunnittelun vaikuttavuus	Vaikutuksen vahvuus
Asuntotuotannon monipuolisuus	Ohjaa ja rohkaisee monipuolisuuteen	Kannustava
Asuntotuotannon sijoittuminen	Ohjaa ensisijaiselle vyöhykkeelle	Vahva
	Mahdollistaa asuntokannaltaan yksipuolisten alueiden monipuolistamisen	Kannustava/ mahdollistava
Asuinalueiden saavutettavuus	Vaikuttaa	Vahva
Lähiympäristön laatu, terveys ja turvallisuus	Vaikuttaa osin, huomioimalla esimerkiksi liikenteen melu- ja hiukkaspäästöt	Vahva
	Muilta osin ohjaava vaikutus mahdollinen	Mahdollistava/ vähäinen
Tärkeät lähipalvelut	Ohjaava vaikutus mahdollinen	Mahdollistava/ vähäinen
Merkittävät vetovoimaa parantavat (palvelu)hankkeet	Ohjaava vaikutus mahdollinen	Kannustava/ mahdollistava/ vähäinen

Vähäinen vaikutus	Mahdollistava	Kannustava	Vahva vaikutus
-------------------	---------------	------------	----------------

Päämittarit ja tavoitetasot: Alueiden tasapainoinen kehitys



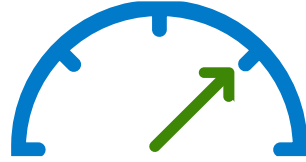
Tavoitteen toteutumista on mahdollista edistää MAL-suunnittelussa

- Arvioidaan MAL-suunnitelman toimenpiteiden vaikutuksia kokonaisuutena alueellisen eriytymisen ja eriarvoistumisen näkökulmista (asiantuntija-arviointi)
- Hyödynnetään MAL-suunnitelman ohjaavaa ja kannustavaa vaikutusta, vaikka varsinaiset toteuttamiskeinot liittyvät pääosin kunnalliseen suunnitteluun tai valtion politiikkatoimenpiteisiin.
- Hyödynnetään arviointikokonaisuuden yhteydessä syntyviä paikkatietotarkasteluja alueperustaisten kehittämistoimenpiteiden mahdollistajina.



2. tason mittarit

2. Tason mittarit



- Suunnitelman tavoitteiden toteutumista ei pystytä kokonaisvaltaisesti arvioimaan ainoastaan esitetyillä arviointikokonaisuuksilla ja päämittareilla.
- Arvioinnin tueksi on tunnistettu 2. tason mittareita, joilla laajennetaan suunnitelman tavoitteiden toteutumisen tarkastelua.
- 2. tason mittareita ei päätetä.
- Lisäksi suunnittelun ja vaikutusten arvioinnin tukena on muitakin mittareita ja arviointimenetelmiä.

Päämittareiden tulkintaa tukevat 2. tason mittarit

