

03.09.2024

324/10.02.02/2022
Espoon yleiskaava 2060

Espoon kaupunki

kirjaamo@espoo.fi

Viite

Lausuntopyyntö 31.5.2024

HSL:n lausunto Espoon yleiskaava 2060 luonnoksesta

Espoon koko kaupungin yleiskaava katsoo vuoteen 2060. Se osoittaa askelmerkit koko kaupungin kehittämiseksi seuraaviksi vuosikymmeniksi. Yleiskaava 2060 on luonteeltaan aluevarauskaava. Se osoittaa selkeästi kehityksen isot linjat ja antaa väljyyttä yksittäisten alueiden kehittämiseen.

Yleiskaavan tärkeimpänä tehtävänä on varautua kaupungin kasvuun ja ohjata se kestävästi osaksi kaupunkirakennetta. Yleiskaava ohjaa kasvun nykyisten ja uusien joukkoliikenteen runkoyhteyksien varrelle, pääosin nykyistä rakennetta tiivistäen ja tehostaen.

Yleiskaavassa varaudutaan uusiin raideyhteyksiin kaupunkikeskusten välillä. Uudet yhteydet Kauklahti-Kivenlahti, Matinkylä-Espoon keskus-Jorvi, Matinkylä-Leppävaara, Tapiola-Suurpelto sekä Leppävaara-Viiskorpi vahvistavat kaupunkikeskusten elinvoimaa ja parantavat koko Espoon saavutettavuutta. Pohjoinen Espoo kehittyy uuden ESA-radan ja Kalajärveltä etelään ja itään suuntautuvien runkoyhteyksien varaan.

Yleiskaava ohjaa keskustojen kehitystä myös toiminnallisesti ja laadullisesti. Yleiskaava osoittaa pyöräilyn pääverkon kaupunkikeskusten välille. Uutta lähijunaliikenteen varikkoa tutkitaan Kauklahten keskustan molemmin puolin.

Tiivein rakentaminen ohjataan uusille raidekäytävälle, joiden välissä pientalovaltaiset alueet kehittyvät ominaispiirteensä säilyttäen. Iso osa kasvusta ohjataan jo kertaalleen asemakaavoitetuille alueille. Suurimmat uudet asumisen varaukset on osoitettu uuden Länsiradan varrelle Myntinmäkeen sekä Kivenlahti-Kauklahti- ja Matinkylä-Espoon keskus - joukkoliikennekäytävälle.

Helsingin seudun liikenne -kuntayhtymä lausuu seuraavaa:

HSL ottaa lausunnossaan kantaa Espoon yleiskaavan mahdollistamaan liikennejärjestelmän ja maankäytön kokonaisuuteen sekä joukkoliikenteen

järjestämiseen seudullisesta näkökulmasta, kiinnittäen huomiota erityisesti yleiskaavaluonnoksen maankäyttö- ja raideratkaisuun, lähijunaliikenteen varikoihin, liikenneverkon investointitarpeisiin ja joukkoliikenteen talouteen sekä liikenteen päästövähennyksiin.

Yleiskaavaluonnoksen maankäyttö- ja raideratkaisu

Kaavaselostuksen mukaan vuoteen 2060 arvioidusta maankäytön (asukkaat ja työpaikat) kasvusta noin 85 prosenttia sijoittuu 600 metrin etäisyydelle kaavaratkaisussa esitetystä joukkoliikenneyhteydestä tai 1 km etäisyydelle kaavaratkaisussa esitetystä raideliikenteen asemasta. Uudet raideyhteydet Kivenlahden ja Kauklahden sekä Espoon keskuksen ja Matinkylän välillä esitetään toteutettavaksi lähtökohtaisesti metrona. Kaavamerkinnän (Raide) mukaan kyseessä on raideliikenteen yhteyden ohjeellinen sijainti, joka tarkentuu hankesuunnitelman yhteydessä. Espoon keskuksen ja Matinkylän välisen raideyhteyden osalta selvitetään toteutusvaihtoehtoina metroa ja pikaraitiotietä. Uudet asemat on esitetty raideliikenteen maanalaisen aseman merkinnällä. Kaavaselostuksen mukaan yleiskaavan ehdotusvaiheessa on tarkoitus muodostaa joukkoliikenteen kehityspolku tavoitevuoteen 2060 sekä lisäksi esitys välivaiheen joukkoliikenneverkosta vuoteen 2040.

HSL pitää hyvänä lähtökohtana, että Espoon maankäytön kasvu pyritään sijoittamaan nykyiseen maankäyttöön sekä hyviin joukkoliikenneyhteyksiin perustuen. **HSL muistuttaa kuitenkin, että yleiskaavaluonnoksen maankäyttö- ja raideratkaisu poikkeaa yleiskaavoitusta ohjaavan, voimassa olevan maakuntakaavan (Helsingin seudun vaihemaakuntakaava) ratkaisusta.**

HSL pitää Espoon joukkoliikenteen kehityspolun muodostamista eri tavoitevuosille tärkeänä osana seudullista liikennejärjestelmäsuunnittelua ja edellyttää kehityspolun määrittelyä laajassa MAL-yhteistyössä koko seudulle. **HSL haluaa muistuttaa, että joukkoliikenne on seudullista, eivätkä sen ratkaisut ole vain yhden kunnan päätettävissä.**

HSL:n näkemyksen mukaan maankäytön tiivistämisen tavoite pitäisi olla kasvavassa ja ympäristötavoitteiltaan kunnianhimoisessa Espoossa esitettyä kunnianhimoisempi. Seudun kuntien hyväksymässä MAL 2023 -suunnitelmassa seudullisena tavoitteena on ohjata vähintään 95 % seudun tulevasta asuntotuotannosta ensisijaisille maankäytön kehittämisvyöhykkeille. Vuosina 2020–2022 tavoite on toteutunut 93-prosenttisesti. Uudeksi tavoitteeksi on asetettu 95 prosenttia, sillä tuleva kasvu ei voi olla nykyistä hajautuvampaa.

MAL-suunnitelmassa on osoitettu seudun pitkän aikavälin kasvusuunnat, jotka edellyttävät uusia merkittäviä joukkoliikenneinvestointeja ja -ratkaisuja. Kasvusuunnat tulevat käyttöön suurelta osin suunnitelman tavoitevuoden 2040 jälkeen. Espoon kasvusuunnista MAL 2023 -suunnitelmaan sisältyvät Länsiradan käytävä sekä Viiskorpi – Kalajärvi -vyöhyke. Sen sijaan Espoon yleiskaavaluonnoksen Kivenlahden ja Kauklahden sekä Espoon keskuksen ja Matinkylän välisiä raideratkaisuja ei ole tunnistettu seudullisessa MAL 2023 -työssä, eikä myöskään Helsingin seudun vaihemaakuntakaavassa.

HSL toteaa, että väestöpohjan pitää olla riittävä, jotta uudet joukkoliikenteen yhteydet Kivenlahden ja Kauklahten sekä Espoon keskuksen ja Matinkylän välillä voisi toteuttaa nimenomaan metroina. Kummallekin välille on esitetty ainoastaan 30 000 uutta asukasta metrohaaraa kohti. Vertailukohtana tähän esimerkiksi Viiskorven – Kalajärven pientalovyöhykkeelle on sijoitettu 20 000 uutta asukasta.

Ennen kalliisiin raideratkaisuihin investoimista tulisi tutkia myös suunnitellun asuntotuotannon ja työpaikkojen toteutumisedellytyksiä etenkin kauempana olemassa olevista keskuksista. Riskinä on, että uusien raideyhteyksien käyttäjämäärät jäävät suunniteltua pienemmiksi ja kannattamattomat investoinnit veronmaksajien maksettaviksi. Nykyiseen tapaan rahoitettu joukkoliikennejärjestelmä ei kykene kannattelemaan uusia metrohankkeita ilman merkittävää kunnan subventioasteen kasvattamista.

Espoon yleiskaavaluonnoksessa esitetty maakuntakaavoituksesta ja seudun yhteisestä MAL-suunnitelmasta poikkeava maankäyttö- ja raideratkaisu edellyttää laajempia, vähintään seututason maankäyttöä ja liikennettä koskevia selvityksiä ja vaikutusten arviointeja, joissa otetaan huomioon mm. joukkoliikenneverkon kokonaisuus sekä joukkoliikenteen talous yli kuntarajojen.

Uudet raideyhteydet Kivenlahti – Kauklahti ja Matinkylä – Espoon keskus – Jorvi

HSL haluaa muistuttaa, että uusien raideyhteyksien maankäyttöratkaisu on erilainen riippuen siitä, toteutetaanko yhteys metrona vai pikaraitiotienä. Siksi valinta tulee tehdä jo yleiskaavoitusvaiheessa.

Kivenlahden ja Kauklahten välillä raideyhteys vaikuttaa harkitummalta. Tiivistä maankäyttöä on jo muodostunut esimerkiksi Saunalahteen, ja kaavaluonnoksessa asemien paikat sijaitsevat nykyisissä ja tulevaisuudessa maankäytön keskittymissä. Kyseinen yhteys on ollut myös jollakin tasolla esillä aiemmissa suunnitelmissa sekä yleiskaavoituksessa raidevarauksena, eikä raiteen toteuttaminen ainakaan osittain pintaratkaisuna ole mahdollista, jolloin voitaisiin välttyä myös erityisen kalliiden maanalaisten asemien rakentamiselta. Kivenlahti-Kauklahti metrolinja edellyttää kuitenkin perusteellisia liikenteellisiä tarkasteluja.

Matinkylä – Espoon keskus (Jorvi) yhteys edellyttää huomattavasti lisää suunnittelua ja jatkoselvityksiä niin maankäytön kuin liikenteen suhteen. Matinkylän ja Espoon keskuksen välillä kaavailut uudet asemat eivät sijaitse yleiskaavaluonnoksen keskustatoimintojen alueella (kaupunkikeskuksessa, lähikeskuksessa tai lähipalvelujen keskittymässä), vaan ne on sijoitettu kerrostalovaltaisille asuinalueille. Kaavaratkaisussa asemia ei ole hyödynnetty luontaisina palveluiden keskittyminä, eikä niiden saavutettavuuteen ympäröivästä maankäytöstä ole panostettu. Pääkatuverkko ei johda luontevasti metroasemille, vaan muodostaa metron kanssa samansuuntaisia, kilpailevia yhteyksiä.

Seudullisesti merkittävien palveluiden, kuten Jorvin sairaalan saavutettavuutta tulee tutkia laajemmin seudullisesti. Jorvin sairaalan pitäisi olla saavutettavissa kestäväillä kulkutavoilla laajalti Länsi-Uudeltamaalta.

Länsirata ja uudet rakentamisen alueet

Yleiskaavassa osoitetaan kokonaan uusia rakentamisen alueiden varauksia. Länsiradan käytävälle sijoittuvat alueet laajentavat nykyistä taajama-alueita.

Länsirata Espoossa ja siihen liittyvä maankäyttö on pääosin ratkaistu Pohjois- ja Keski-Espoon yleiskaavassa. Espoon yleiskaavassa 2060 maankäyttöön on kuitenkin tehty muutoksia, joiden jälkeen laaja osa Myntinmäen pohjoisosassa sijaitsevasta uudesta pientaloalueesta ei tukeudu Länsiradan asemaan. Tältä osin ratkaisu poikkeaa voimassa olevasta maakuntakaavasta.

HSL haluaa muistuttaa, että Länsiradan rakentamisesta ei ole tehty päätöksiä, eikä liikennöintiin liittyviä kysymyksiä ole ratkaistu.

Lähijunaliikenteen varikot

Espoon kaupunkiradan edellyttämää lähijunavarikkoa varten kaavaluonnoksessa on esitetty selvitystarvemerkinä Näkinmetsään (kalliovarikko) sekä Mankkiin, Espoon ja Kirkkonummen rajan tuntumaan.

Mankkiin osoitettu Rantaradan varikon selvitystarvemerkinä on Helsingin seudun vaihemaakuntakaavan ja MAL 2023 -suunnitelman mukaisessa sijainnissa. Lähijunaliikenteen tarvitsemien uusien varikoiden sijaintivaihtoehtoja on selvitetty Pääkaupunkiseudun Junakalustoyhtiö Oyn laatimassa HSL-alueen lähijunaliikenteen alustavassa varikkoselvityksessä (2022).

HSL muistuttaa, että varikkokapasiteetin kasvattaminen ja varikkotoiminnan kehittäminen on välttämätöntä lähijunaliikenteen ja muun Suomen junaliikenteen kasvun ja kehittämisen turvaamiseksi. Tarkoituksenmukainen varikkokokonaisuus mahdollistaa lähijunaliikenteen kustannustehokkaan ja luotettavan liikennöinnin. Tarkoituksenmukaisesti sijoitetut toimivat varikot mahdollistavat junakalustolle korkean käyttöasteen ja kasvavaan kysyntään voidaan tarjota lisäkapasiteettia kustannustehokkaasti.

Varikkohankkeen lähtökohtana on Helsingin seudun kuntien ja valtion välillä solmittu MAL-sopimus vuosille 2020–2031. Sopimuksen mukaan seudun kunnat ja HSL ratkaisevat yhteistyössä Väyläviraston kanssa tarpeellisten uusien lähijunavarikoiden sijoittamisen Rantaradan, Kehäradan ja Pääradan suunnissa. Sijaintikunnat laativat varikoiden vaatimat maankäyttö- ja rakennuslain mukaiset kaavat. Helsingin seudun kunnat ovat yhteisesti sopineet, että Pääkaupunkiseudun Junakalusto Oy (JKOY) vastaa lähijunaliikenteen varikoiden toteutuksesta.

Uusimaa-kaavan merkinnät HSL:n lähijunaliikenteeseen liittyen ovat nykyinen varikko Helsingin Ilmalassa sekä uudet varikot Rantaradalla Kirkkonummen ja Espoon rajalla sekä Pääradalla Keravan Jäspilässä. Uudet varikot on sijoitettu

optimaalisesti lähijunaliikenteen linjojen päihin, ja niiden sijainnit perustuvat aiempiin selvityksiin.

HSL toteaa, että uusille lähijunaliikenteen varikoille on tarvetta jo 2030-luvulla eli huomattavasti Espoon yleiskaavan tavoitevuotta aiemmin. Tarve syntyy ennen muuta uusien kalustohankintojen myötä, mutta myös Helsinki-Pasila-välin kapasiteetti, mahdolliset Ilmalan varikon käytön rajoitukset sekä mahdollinen varautuminen pitkällä tähtäimellä Pisararataan edellyttävät uusien varikoiden käyttöönottoa.

HSL:n näkemyksen mukaan Espoon yleiskaavan yhteydessä tulee varmistaa Rantaradan lähijunaliikenteen varikon sijoittaminen liikenteellisesti optimaaliseen paikkaan Espoon ja/tai Kirkkonummen alueelle, mieluiten aluevarausmerkinnällä selvitystarvemerkin sijaan.

Aluevarausmerkinnällä on selvitystarvemerkinä vahvempi status, ja alue on myös mahdollista osoittaa yleiskaavan tarkkuudella varikkoselvityksen mukaiseen sijaintiin. Kaavaluonnoksessa selvitystarvemerkinä sijaitsee työpaikka-alueella (TP), joka kaavamerkin mukaan varataan monipuolisille toimisto-, palvelu- ja ympäristöhäiriöitä aiheuttamattomille tuotantotoiminnoille. Alueelle voidaan sijoittaa myös sellaisia yhdyskuntateknisen huollon toimintoja, joista ei aiheudu ympäristöhäiriöitä.

HSL esittää, että MAL-sopimuksen mukaisesti Espoo ja Kirkkonummi laativat yhteistyössä varikkoalueelle osayleiskaavan, jossa varikon sijainti määritellään tarkemmin. Varikon toteuttamisesta vastaava Pääkaupunkiseudun Junakalusto Oy ei voi käynnistää hanketta eikä sen YVA-prosessia ennen kuin paikka on määritelty. Mikäli varikon toteuttaminen viivästyy, Rantaradan suunnan lähijunaliikennettä ei pystytä jatkossa hoitamaan luotettavasti ja kustannustehokkaasti, eikä Espoon yleiskaavan mahdollistaman väestönkasvun myötä kasvavaan kysyntään pystytä vastaamaan.

Näkinmetsä ei ole tullut varikkosijaintina esiin missään aiemmassa seudullisessa selvityksessä. HSL pitää esitettyä sijaintia lähtökohtaisesti liikenteellisesti haastavana sekä kalliovarikkona rakentamiskustannuksiltaan kalliina, sillä esimerkiksi lähijunien säilytykseen ei tarvita katettua tai säältä suojattua tilaa.

Liikenneverkon investointitarpeet ja yhteiskuntataloudellisten vaikutusten arviointi

Yleiskaavassa on esitetty seuraavat uudet joukkoliikenteen runkoyhteydet:

- *Länsirata (ent. Espoo-Salo – oikorata)*
- *Raideyhteys Matinkylä-Leppävaara (tutkitaan ensisijaisesti pikaraitiotienä)*
- *Raideyhteys Kivenlahti-Kauklahti (tutkitaan ensisijaisesti metrona)*
- *Raideyhteys (Jorvi) Espoon keskus-Matinkylä (tutkitaan ensisijaisesti metrona tai pikaraitiotienä)*
- *Raideyhteys Tapiola - Otaniemi - Helsingin raja Lehtisaaren suuntaan (nk. Tiederatikka)*
- *Raideyhteys Tapiola – Suurpelto*

- *Raideyhteys Leppävaara-Viiskorpi (tutkitaan ensisijaisesti pikaraitiotienä)*
- *Joukkoliikenteen yhteystarve Kalajärvi-Viiskorpi ja Kalajärvi-Vihdintie (mahdollistaa pikaraitiotien)*
- *Joukkoliikenteen yhteystarve Leppävaara-Uusmäki (mahdollistaa pikaraitiotien)*

HSL:n näkemyksen mukaan on ymmärrettävää, että yleiskaavassa varaudutaan joukkoliikenteen verkon kehittämiseen pitkällä tähtäimellä. Ennen kaavaehdotusvaihetta ratkaisujen taloudellisia vaikutuksia tulee kuitenkin selvittää tarkemmin. Jatkotarkasteluissa on pohdittava muun muassa hankkeiden realistista rahoitusraamia, sovittamista seudulliseen liikennejärjestelmään sekä aikataulutusta, mikä tuo kaavaan mahdollisesti ajoitusmääräyksiä.

Raideverkon investointitarpeita (ilman Länsirataa ja sen asemia) on yleiskaavassa esitetty varovaisestikin arvioituna 2 miljardilla eurolla. Rahoitusraami tuntuu varsin epärealistiselta pitkälläkin aikavälillä, erityisesti kun subventiotarpeen määrittelyn kannalta olennaiset operointikustannusten ja lipputulosten arviointit puuttuvat kokonaan. Varovaisestikin arvioiden uusien raideinvestointien aiheuttamat infrakorvaukset vastaisivat vähintään Länsimetron Espoon osan vuonna 2023 aiheuttamia infrakorvauksia, yli 90 miljoonaa euroa vuodessa, mikä on lippujen hinnoittelun näkökulmasta yksiselitteisesti liikaa.

Seuraavassa vaiheessa on syytä tunnistaa lyhyemmän tähtäimen (esim. vuoteen 2040 mennessä) hankkeet ja edistää niiden suunnittelua seudullisessa yhteistyössä. Merkittävät hankkeet pitää tuoda yhteiseen keskusteluun seudullisessa MAL-suunnittelussa. HSL pitää keskeisenä Rantaradan varikon suunnittelua ja edistämistä.

Espoon yleiskaavoituksen yhteydessä laaditun liikenneselvityksen laskelmat huomioivat ainoastaan rakentamisen kustannukset. Muun muassa ylläpito- ja liikennöintikustannuksia ei ole mukana. **HSL muistuttaa, että esitetyistä uusista hankkeista tarvitaan kattavampia laskelmia, joissa arvioidaan vaikutuksia myös joukkoliikenteen järjestäjän (HSL) talouteen sekä myös muille HSL-jäsenkunnille infrasopimuksen perusteella.** Lisäksi yhteiskuntataloudellisia hyöty- ja kustannuseriä (esim. ulkoisvaikutukset) olisi syytä arvioida laajemmin.

Yleiskaavan liikenneselvityksessä todetaan, että metroskenaarioilla on laajempi positiivinen vaikutus metrolinjojen kuormitukseen, koska linjojen pidennykset Matinkylän kautta tasaavat kahden linjan välistä kuormitusta. Kuormituksen tasaaminen ei HSL:n näkemyksen mukaan ole riittävä perustelu uusien metroyhteyksien rakentamiselle. Kuormituksen tasaamiseen tulisi selvittää kustannustehokkaampia ja nopeammin käyttöön otettavia keinoja (esim. kulunvalvonta, kääntöraiteet). Selvitykset tulee tehdä seudullisesti ja koko metroverkkoa koskien.

Tallinna-tunneli ja liittyminen valtakunnalliseen liikennejärjestelmään

Yleiskaava 2060 -työssä on tunnistettu Suomen ja Viron välille suunnitellun rautatietunnelin (ns. Tallinnan tunneli) ympäristövaikutusten arviointimenettelyn (YVA) vaihtoehtoiset linjaukset, joista kaksi kulkee Otaniemen kautta. Yleiskaavaluonnoksessa on esitetty tältä pohjalta rautatietunnelin ohjeellinen linjaus. Yleiskaavaratkaisua arvioidaan tarkemmin ehdotusvaiheessa, kun hankkeen YVA-menettely etenee.

Yleiskaavaluonnoksen merkintä perustuu Fin Est Bay Area Development Oy:n vuonna 2019 käynnistyneen keskeneräisen ympäristövaikutusten arviointimenettelyn (YVA) vaihtoehtoisiin linjauksiin. Lainvoimaisessa Helsingin seudun vaihemaakuntakaavassa Tallinna-tunneli on osoitettu Tallinnasta Helsingin keskustan ja Pasilan kautta lentoasemalle.

Maakuntakaavoituksen yhteydessä laaditussa esiselvityksessä todettiin, että tunnelin suurimmat taloudelliset ja kasvua tuottavat hyödyt muodostuvat Helsingin ja Tallinnan työssäkäyntialueiden yhteen kytkeytymisestä, missä työmatkojen matka-ajalla on ensisijainen merkitys. Kiinteän yhteyden tulee siksi kulkea radan seudulliseen ja valtakunnalliseen joukkoliikenteeseen parhaiten kytkevien solmujen, eli Helsingin rautatieaseman, Pasilan aseman ja Helsinki-Vantaan lentoaseman kautta.

Espoon kautta kulkevat linjausvaihtoehdot eivät kytkeydy riittävän hyvin Suomen valtakunnalliseen liikennejärjestelmään, niistä ei ole riittävän kattavia selvityksiä, eivätkä ne tue Helsingin ja Tallinnan välistä kaksoiskaupunkikehitystä.

Maankäytön sijoittuminen: AP-alueet

Pientalovaltaisia asumisen alueita AP on kaavaratkaisussa pinta-alaltaan kaikista asumisen alueista eniten. Alueita on vajaat 6000 hehtaaria eli 60 % kaikista asumisen alueista ja 15 % arvioidusta väestönkasvusta.

Uusien asukkaiden sijoittuminen ei ole tasapainossa kestävä maankäytön ja liikennejärjestelmän periaatteiden kanssa, eikä mahdollista kustannustehokkaan joukkoliikennejärjestelmän kehittämistä. Yleiskaavaluonnos mahdollistaa arviolta jopa 30 000 uuden asukkaan sijoittumisen pientaloalueille, raideverkon ulkopuolelle. Nyt esitetyllä kaavaratkaisulla ei saada riittävästi käyttäjiä uusille, kalliille raideyhteyksille. Rakennetun mutta tehottoman alueen laajentaminen mm. vähentää hiilinieluja ja vaikeuttaa ilmastonmuutokseen sopeutumista (hulevesien hallinta, helteisyys ym.) ja käy julkistaloudelle kalliiksi yli elinkaaren.

Liikenteen päästöt ja ajoneuvoliikenne

Vuoden 2060 ennustetilanteessa autoliikenteen suorite Espoossa kasvaa 1,5-kertaiseksi eli noin 45–50 % vuodesta 2018 lähtien. Vaikka autoliikenteen kokonaissuorite kasvaa, vähenee suorite asukasta kohti 12–15 % vuodesta 2018 vuoteen 2060. Autonomistumalliin mukaan henkilöautojen määrä Espoossa kasvaa eri skenaarioissa 39–41 % vuodesta 2018 vuoden 2060 ennustetilanteeseen. Samana ajanjaksona henkilöautojen määrä suhteessa

asukkaiden määrään kuitenkin laskee noin 18 %, 365 henkilöautosta 1000 asukasta kohti noin 300 henkilöautoon 1000 asukasta kohti.

Ajoneuvoliikenteen toimivuuden ja sujuvuuden varmistaminen ovat mukana kaavan tavoitteissa sekä kaavamääräyksissä.

Henkilöautojen arvioitu määrä (300 ha/ 1000 asukasta) vuonna 2060 ei vaikuta tavoitteelliselta kaupungin tiivistyessä ja elämäntapojen muuttuessa pitkällä tähtäimellä sen mukaisesti. Esimerkiksi Helsingissä on 325 henkilöautoa tuhatta asukasta kohti jo vuonna 2023.

Liikenteen ilmastotoimista puuttuu kunnianhimoa. Autoliikenteen suorite nousee arvioiden mukaan puolitoistakertaiseksi kalliista raideratkaisuista huolimatta. Seudun kuntien yhdessä hyväksymässä MAL 2023 -suunnitelmassa on tavoitteena, että jo vuonna 2040 liikenteen päästöt ovat lähellä nollaa. Tähän tavoitteeseen ei päästä pelkästään ajoneuvoteknologiaa kehittämällä, vaan tarvitaan myös liikennesuoritetta vähentäviä keinoja. Yleiskaavan ratkaisuilla hukataan mahdollisuuksia sijoittaa kasvava maankäyttö nykyistä ilmastokestävämmiin ja säästää rakentamattomia alueita myös tuleville sukupolville.

Henkilöä kohti autoliikenteen suoritteen arvioidaan vähenevän Espoossa vuonna 2060 nykytilanteeseen verrattuna vain 12–15 %. Tämä vaikuttaa täysin riittämättömältä. Oletuksena pitäisi olla, että vuoden 2060 espoolaisilla on nykyistä kestävämmät elämäntavat, ja tätä myös tuetaan kaavoituksen keinoin. MAL 2023 -suunnitelman tavoitteiden mukainen tiivis ja sekoittunut maankäyttö, palveluiden ja työpaikkojen sijainti huomioiden mahdollistaa lyhyemmät matkat, mikä vähentää päästöjä ja suoritteita sekä lisää kävelyä ja pyöräliikennettä.

Helsingin seudun liikenne -kuntayhtymä hallitus