

MAL 2023 -suunnitelman liikennejärjestelmäosion hyväksyminen

752/08.00.00.01/2020 [MAL-suunnitelma 2023]

Hallitus 12.09.2023 § 80

Esittelijä Toimitusjohtaja Mika Nykänen

Valmistelija Tulosalueen johtaja Sini Puntanen, p. 040 501 3362;
yksikön päällikkö Johanna Järvinen, p. 050 531 4834

Perussopimuksen 2 §:n mukaan Helsingin seudun liikenne -kuntayhtymän tehtävänä on vastata Helsingin seudun liikennejärjestelmäsuunnitelman laatimisesta. Viime vuosina liikennejärjestelmäsuunnitelmaa on laadittu seudullisen maankäytön ja asumisen suunnittelun kanssa yhdessä yhteisessä prosessissa, yhtenä suunnitelmana (MAL 2023).

HSL:n hallitus käsitteli kokouksessaan 28.3.2023 MAL 2023 -suunnitelman luonnoksen ja sen vaikutusarviointiselostuksen luonnoksen lähettämistä lausunnoille ja päätti lausunnoille lähettamisestä. Vastaavasti Helsingin seudun yhteistyökokous HSYK omassa kokouksessaan 29.3.2023 päätti lähettää suunnitelmaluonnoksen ja sen vaikutusten arvioinnin lausunnoille.

MAL 2023- suunnitelmaluonnos oli lausuntokierroksella 3.4.-25.5.2023 ja sen vaikutusten arviointi 17.4.-25.5.2023 välisen ajan. Suunnitelmaluonnoksesta ja sen vaikutusten arvioinnista saatiin yhteensä 47 lausuntoa tai kannanottoa sekä 10 asukaspalautetta.

Helsingin seudun luottamushenkilöt ovat osallistuneet ja antaneet näkemyksensä MAL 2023 -suunnitelman valmisteluun webinaareissa tammikuussa ja syyskuussa 2021 sekä visio ja tavoitteet -seminaarissa ja pienryhmätyöskentelyssä lokakuussa 2021. Ensimmäistä suunnitelmaversiota ja sen vaikutusten arvioinnin tuloksia käsiteltiin Helsingin seudun kuntien luottamushenkilöiden kanssa seminaarissa ja pienryhmätyöskentelyssä toukokuussa 2022. Toiseen suunnitelmaversioon luottamushenkilöt antoivat näkemyksensä seminaarissa ja pienryhmätyöskentelyssä lokakuussa 2022. Lisäksi suunnitelman sisältöjä on käsitelty seudun poliittisessa ryhmässä keväällä ja elokuussa 2023.

Suunnitelma on viimeistely seudun kunnista ja muilta lausunnonantajilta saadun palautteen ja HLJ-toimikunnan & MAL-neuvottelukunnan kokouksissa 21.6.2023 ja 21.8.2023 sovitun mukaisesti sekä yhteensovittaen kirjauksia aiempien poliittisten neuvotteluiden perusteella tehtyjen muutosten kanssa. Muutoksissa on huomioitu pääministeri Orpon hallitusohjelman kirjauksia soveltuvin osin.

Lisäksi muutoksissa on huomioitu seuraavia periaatteita:

- Asioiden ja toimenpiteiden seudullinen merkitys ja vaikuttavuus sekä lausuntojen painotukset
- Asioiden ja toimenpiteiden vaikutukset suhteessa MAL-tavoitteisiin
- Toimenpiteiden uudelleenmuotoilut seudullisen hyväksyttävyyden saavuttamiseksi

Suunnitelmaan tehdyt keskeiset muutokset:

- Kärkitoimenpiteitä muutettu
 - Lisätty ajoneuvokannan uudistumisen vauhdittaminen ja erityisesti raskaan liiketeen osalta. (Lausuntopalautteen pohjalta)
 - Selvitettävät asiat poistettu kärkitoimenpiteistä.

- Asumisen toimenpiteitä uudelleenmuotoiltu
 - Kunnat ohjaavat tarvittaessa huoneisto- ja talotyyppi-, hallinta- ja rahoitusjakamaa asuntotuotannon monipuolisuuden, laadun ja asuinalueiden tasapainoisen kehityksen varmistamiseksi. Uudelleenmuotoiltu suunnitelmaan, sillä enemmistö seudun kunnista esitti kirjauksen sisällyttämistä suunnitelmaan lausuntopalautteessa. Ohjaus tapahtuu edelleen kuntatasolla kuntien harkinnassa, mutta lausuntopalautteen perusteella haluttiin sisällyttää suunnitelmaan vahvempi seututasoinen suositus ohjauksesta, ilman kirjausta seututasoinen suositus tarkastella huoneisto- ja talotyyppi-, hallinta- ja rahoitusjakamaa puuttuisi suunnitelmasta kokonaan.
 - Asuntokannan monipuolisuuden ja asuntomarkkinoiden toimivuuden varmistamiseksi kehitetään vuokra- ja omistusasumisen väliin sijoituvia ns. välimuodon malleja yhdessä asumisen toimijoiden ja valtion kanssa. Lisätty lausuntopalautteen perusteella, sillä kaikki seudun kunnat (Helsinki, Espoo, Vantaa +KUUMA) kannattivat virallisissa lausunnoissaan asumisen välimuodon mallien kehittämistoimenpidettä. Perusteluina mainittiin mm., että ARA-tuotannon ohella tarvitaan myös muita välimuodon asumisen malleja esimerkiksi vuokratulovaltaisten alueiden asuntokannan monipuolistamiseen. Ehdotus on kompromissi, sillä haluttiin välttää käyttämästä termiä kohtuuhintainen.
 - Päivitetty ja uudelleenmuotoiltu asumisen osioiden leipätekstejä yhteensovittaen poliittisten neuvottelujen kirjauksia ja lausuntopalautetta. (Uudelleenmuotoilut on tehty mahdollisimman pienillä muutoksilla yhteensovittaen ja perustellen)
- Investointiohjelma
 - Lapinkylän asema lisätty (Lausuntopalautteen pohjalta)
 - Metroasemien peruskorjauspaketti lisätty (Lausuntopalautteen pohjalta)
 - Vt 25 Kapulin eritasoliittymä siirretty vuosien 2028-2031 koriin (Suunnitelmavalmius ei mahdollista aiempaa toteutusta)
 - Satamatunneli ja siihen kytkeytyvät tie- ja katuverkon toimenpiteet lisätty vuosien 2028-2031 koriin. (Lausuntopalautteen pohjalta)
 - Helsingin päärautatieaseman vaihtoyhteyksien parantaminen lisätty suunnitteluohjelmaan. (Lausuntopalautteen pohjalta)
 - Vt 4 kehittäminen Kehä I-Kehä III välillä ja Viikin-Malmin pikaraitiotie yhdistetty vt 4- hankekokonaisuudeksi. (Lausuntopalautteen pohjalta)
 - Lisätty kirjaus siitä, että investointiohjelman ohella on muita hankkeita, joita tulee edistää kuntien ja valtion yhteistyössä. (Lausuntopalautteen pohjalta)
 - Pienhankeohjelmaa päivitetty (Lausuntopalautteen pohjalta)
- Pysäköintipolitiikan kirjausta muokattu niin, että kunnat määrittävät pysäköintipolitiikkaa enemmän omista lähtökohdistaan. (Lausuntopalautteen pohjalta)
- Liityntäpysäköintikirjaukset täydennetty päivitetyn toimenpideohjelman mukaisesti.
- Hankeyhtiöitä koskevat kirjaukset muokattu hallitusohjelmaa mukaillen.
- Lähijunaliikenteen varikkoja koskevia kirjauksia muokattu HSL-lähijunaliikenteen varikkoselvitystä ja Uusimaa-kaavaa mukaillen, ja erillisiin neuvotteluihin pohjautuen.
- Nopeusrajoitusten alentaminen siirretty maankäyttöä koskevaksi toimenpiteeksi, sillä se esitettyssä muodossa se ei enää ole päästövähennystoimenpide.
- Karttoja päivitetty

- Lisätty uudet kartat hankeyhtiöistä sekä yhdistelmäkartta juna- ja metroasemista sekä kaupunki-uudistusalueista.
- Elinkeinokarttaa muokattu.
- Joukkoliikenteen runkoverkkokarttaa muokattu.

Taustaa

Helsingin seudun maankäytön (M), asumisen (A) ja liikenteen (L) MAL 2023 -suunnitelma on strateginen, Helsingin seudun 14 kuntaa kattava suunnitelma. Suunnitelma ilmaisee seudun kuntien yhteisen tavoitetilan seudun kehityksestä vuoteen 2040 ja luo näkemystä vuoteen 2060 asti. Suunnitelmakokonaisuus kattaa lakisäätöisen liikennejärjestelmäsuunnitelman. Vaikutusten arviointi puolestaan täyttää SOVA-lain (laki viranomaisten ja ohjelmien ympäristövaikutusten arvioinnista 200/2005) vaatimukset ja arviointia on tehty liikenteen lisäksi maankäytön ja asumisen keskeisistä teemoista.

MAL 2023 -suunnitelman laadinta käynnistyi vuonna 2020 puiteohjelman laadinnalla. MAL 2023 -puiteohjelmassa on kuvattu MAL 2023:n lähtökohdat, keskeiset näkökulmat, organisointi ja valmistelun vaiheet. Puiteohjelma hyväksyttiin HSL:n hallituksessa 15.12.2020, HSYK:ssä 15.12.2020 ja KUUMA-johtokunnassa 17.3.2021.

MAL 2023:n visio, tavoitteet, tavoitetasot ja arviointikokonaisuudet päätettiin alkuvuonna 2022. Kokonaisuus yhdessä arviointiohjelman kanssa hyväksyttiin HSL:n hallituksessa 8.2.2022, HSYK:ssä 16.2.2022 ja KUUMA-johtokunnassa 17.3.2022. Visiona on, että Helsingin seutu on vuonna 2040 Euroopan kestävimmin kasvava ja ihmisläheisin metropolialue. Seutu saavuttaa vision mukaisen tulevaisuuden vuoteen 2040 mennessä vastaamalla suunnitelmalle asetettuihin kolmeen päätavoitteeseen: hiilineutraaliin, hyvinvoivaan ja menestyvään Helsingin seutuun.

MAL 2023 -suunnitelman keskeinen sisältö

MAL 2023 -suunnitelma tiivistää keskeiset yhdyskuntarakenteen, liikennejärjestelmän ja asuntotarjonnan kehittämisen toimenpiteet ja seudun tavoitellut ominaispiirteet, jotka toteuttavat suunnitelmalle asetettuja tavoitteita. Kiteytetysti MAL 2023 -suunnitelman sisältö voidaan kuvata viiden kohdan mukaan:

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 kestävä 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.

Suunnitelman kärkitoimenpiteet on jaettu viiden keskeisen teeman alle:

Yhdyskuntarakenteen tiivistäminen

- Rakennetaan 16 500 uutta asuntoa vuosittain.

- Kohdistetaan 95 % seudun uudesta asuntotuotannosta ensisijaisille vyöhykkeille.
- Mahdollistetaan maankäytön tiivistyminen (mm. asemanseutujen kehittäminen, maanteiden uudet liittymät).

Asumisen monipuolisuus ja kaupunki uudistus

- Toteutetaan ARA-asuntotuotantoa pääkaupunkiseudun kunnissa 30 % ja KUUMA-kunnissa 20 % vuosittaisesta asuntotuotantotavoitteesta.
- Ohjataan huoneisto- ja talotyypin- sekä hallintamuoto- ja rahoitusjakaumaa.
- Ehkäistään alueellista eriytymistä kaupunki uudistuksen keinoin.

Kestävä liikennejärjestelmä

- Varmistetaan joukkoliikenteen kilpailukyky palvelutasolla ja lipun hinnalla.
- Kehitetään kestävien matkaketjujen toimivuutta (ml. joukkoliikenteen nopeutustoimet).
- Varmistetaan joukkoliikennejärjestelmän toimivuus (ml. varikot).
- Toteutetaan keskeiset kaupunkiraidehankkeet.
- Toteutetaan pyöräilyn pääverkko.
- Toteutetaan juna- ja metroasemien parantamistoimenpiteitä.

Päästövähennykset

- Vauhditetaan ajoneuvokannan käyttövoimamuutosta vaihtoehtoisten polttoaineiden jakeluverkostoa kehittämällä sekä mm. ympäristövyöhykkeitä selvittämällä.
- Tuetaan erityisesti raskaan liikenteen ajoneuvokannan uudistumista.
- Toteutetaan tiukempaa pysäköintipolitiikkaa.
- Vähennetään asuntojen ostoenergiankulutusta ja rakennetaan uusiutuvaa energiantuotantoa.
- Edistetään vähähiilisten materiaalien ja puun käyttöä rakentamisessa.

Elinkeinoelämän toimintaedellytykset

- Toteutetaan tieverkon kehittämistoimia tavara- ja joukkoliikenteen edellytyksiä parantaen.
- Toteutetaan raskaan liikenteen taukopaikat.
- Huomioidaan elinkeinoelämän tila- ja kuljetustarpeet maankäytön suunnittelussa sekä liikennejärjestelmän ja maankäytön yhteensovittamisessa.

MAL 2023 -investointiohjelma on laadittu vuosille 2024–2035 ja hankkeet on määritetty kolmeen koriin vuosille 2024–2027, 2028–2031 ja 2032–2035. Investointiohjelmaan on muodostettu eri liikennemuotojen ja seudun alueiden näkökulmasta tasapainoinen kokonaisuus, jonka vaikutukset vastaavat MAL 2023 -suunnitelman tavoitteisiin (hiilineutraali, hyvinvoiva, menestyvä).

Investointiohjelmassa on mukana hankkeita, jotka tukevat seudun logistiikan tai maankäytön edellytyksiä tai näitä molempia. Lähtökohtana on ollut muodostaa jatkumo MAL 2019 -suunnitelman investointiohjelmalle sekä yhteensovittava investointiohjelmaa Väyläviraston valtakunnalliseen investointiohjelmaan. Hankkeiden osalta on huomioitu niiden suunnitelmavalmius ja toteutettavuus sekä seudullinen vaikuttavuus, kustannustehokkuus ja vaikutus maankäytön tai tavaraliikenteen kehittämiseen. Investointiohjelman kokonaiskustannukset ovat arviolta 3,9 mrd. euroa. Investointiohjelman ohella on muita hankkeita, joita tulee edistää kuntien ja valtion yhteistyössä.

Vaikutusten arviointi

Suunnitelman vaikutuksia on arvioitu vaikutusten arviointiohjelmassa määritettyjen teemojen pohjalta. Vaikutuksia on arvioitu arviointikehikon pohjalta, joka teemat liittyvät ympäristövaikutuksiin, sosiaalisiin vaikutuksiin ja taloudellisiin vaikutuksiin.

Suunnitelman kolmen päätavoitteen (hiilineutraali, hyvinvoiva, menestyvä) toteutumista suunnitelman toimenpitein on selvitetty arviointikokonaisuuksien pohjalta. Arviointikokonaisuuksia on hyödynnetty suunnitelman eri vaiheiden vaikutusten arvioinnissa.

Hiilineutraaliudelle asetettiin arviointikokonaisuus, joka koostuu liikenteen ja asumisen CO₂-päästöistä. CO₂-päästöjen osalta tavoitetasoksi on asetettu, että liikenteen CO₂-päästöt ovat lähellä nollaa vuoteen 2040 mennessä. Lisäksi kestävä yhdyskuntarakenteen ja liikenteen yhteensovittamisessa seudun henkilöautoliikenteen päästöt vähenevät sopusoinnussa kansallisten päästötavoitteiden kanssa. Asumisen CO₂-päästöjen osalta tavoitetasona on, että kokonaisenergiankulutus laskee vuoteen 2040 mennessä kuntien omien hiilineutraaliustavoitteiden mukaisesti.

Menestyvä -tavoitteen päämittariksi asetettiin yhteiskuntataloudellinen tehokkuus. Yhteiskuntataloudellisen tehokkuuden tavoitetaso on, että suunnitelman toimenpiteiden ja maankäytön tehokkuuden tuottamien hyötyjen ja järjestelmätason kustannuksien suhde on vähintään yli 1.

Hyvinvoiva -tavoitetta on arvioitu alueiden tasapainoisen kehityksen arviointikokonaisuudella, joka pitää sisällään joukon laadullisia mittareita. Arviointikokonaisuus perustuu asumisen, palveluiden, saavutettavuuden, viher- ja virkistysalueiden ja muiden keskeisten paikkatietoaineistojen tarkasteluun yhdessä väestöä kuvaavan sosioekonomisen yhdistelmäindikaattorin kanssa. Tavoitetasoksi on määritetty neliportaisen luokittelun 3. taso "kannustava" (luokat: "vähäinen vaikutus, mahdollistava, kannustava, vahva vaikutus").

MAL 2023 -suunnitelman vaikutusten arviointiselostus on laadittu lopullisen suunnitelmaversioon pohjalta. Vaikutusten arvioinnin keskeiset tulokset olivat seuraavat:

- **Liikenteen CO₂-päästöt** (ei muutosta edelliseen tarkasteluun): Liikenteen CO₂-päästöt laskevat noin puoleen vuoden 2005 tasosta. Suunnitelman toimenpiteillä päästöt vähenevät vain noin kolme prosenttiyksikköä. Liikenteen päästövähennyksissä jäätiin kauas asetetusta tavoitteesta.
- Päästötavoitetta ei voida saavuttaa ilman henkilöautojen liikennesuoritteeseen vaikuttavia keinoja. Päästötavoitteiden saavuttaminen edellyttää myös muutoksia raskaan liikenteen kalustossa ja käyttövoimissa sekä logistiikan tehostamista. Joukkoliikenteen päästöt vähenevät, mutta niiden vaikutus jää kokonaiskuvassa pieneksi.
- **Asumisen energiankulutus** (ei muutosta edelliseen tarkasteluun): Vuosittainen ostoenergian tarve laskee noin 2 % vuoteen 2040 mennessä. MAL-suunnitelman toimenpiteillä kannustava vaikutus.
- **Tasapainoisen kehityksen arviointikokonaisuus** (ei asteikollista muutosta edelliseen tarkasteluun): Viimeistely ehdotus kannustaa luonnosta selkeäsanaisemmin edistämään laadukasta ja monipuolista asuntotuotantoa, vaikka päämittariin ei ole tullut muutosta.
- **Yhteiskuntataloudellinen tehokkuus**: Suunnitelman hyödyt jäävät hieman kustannuksia pienemmiksi eli yhteiskuntataloudellinen tehokkuus on hieman alle yhden, 0,97. Suurimmat hyödyt ovat seurausta joukkoliikenteen käyttäjille edullisemmista lipunhinnosta ja liikennejärjestelmän käyttäjien matka-aikasäästöistä. Joukkoliikenteen käytön lisääntymisen myötä tieliikenteen ruuhkautuminen vähenee ja syntyy merkittäviä matka-aikasäästöjä. Ilman vuosittaista merkittävää joukkoliikennetuen lisäystä yhteiskuntataloudellinen tehokkuus on 0,45.

Suunnitelmien ja ohjelmien vaikutusten arvioinnin (SOVA) yhteysviranomaisen mukaan MAL 2023 -suunnitelman vaikutusten arviointi on monipuolinen ja kattava, eikä se edellytä lisätoimenpiteitä.

Jatkovalmistelu ja suunnitelman hyväksyminen

MAL 2023 -suunnitelman hyväksyy maankäyttö- ja asumissisältöjen osalta HSYK ja lähettää ne edelleen kuntien hyväksyttäväksi. Liikennesisältöjen osalta HSL:n hallitus hyväksyy suunnitelman jäsenkuntiensa puolesta. Niiden kuntien osalta, jotka eivät ole HSL:n jäseniä, liikennesisällöt hyväksytään KUUMA-johtokunnan lähettämänä kuntakohtaisesti.

MAL 2023 -suunnitelman pohjalta valmistellaan ja neuvotellaan MAL-sopimuksen päivitys valtion ja seudun kuntien kesken.

Ehdotus

Hallitus päättää

- Hyväksyä MAL 2023 -suunnitelman liikennesisältöjen osalta. MAL 2023 liikennesisällöt muodostavat Helsingin seudun liikennejärjestelmäsuunnitelman.
- lähettää MAL 2023 -suunnitelman niiden kuntien osalta, jotka eivät ole HSL:n jäseniä, KUUMA-johtokunnan kautta edelleen asianomaisiin kuntiin ja ehdottaa sitä hyväksyttäväksi.
- valtuuttaa toimitusjohtajan neuvottelemaan MAL-sopimuksesta liikenteen osalta yhteistyössä valtion ja Helsingin seudun 14 kunnan kanssa.
- merkitä MAL 2023 vaikutusten arviointiselostuksen tiedoksi ja lähettää sen MAL 2023 -suunnitelman hyväksymiskäsittelyn oheisaineistona tiedoksi KUUMA-johtokunnalle.

Käsittely

Käsittelyn aikana puheenjohtaja Pekka Sauri teki ehdotuksen, että päätösehdotukseen kohdan 3 loppuun tehdään lisäys: "Hallitus pitää erityisen tärkeänä valtion lisäpanostusta seudun joukkoliikenteen lipunhintojen alentamiseksi ja palvelutason parantamiseksi." Jäsen Heli Halava kannatti ehdotusta. Käsittelyn aikana esittelijä muutti ehdotustaan Saurin kannatetun ehdotuksen mukaiseksi.

Jäsen Sirpa Kauppinen teki ehdotuksen, että päätösehdotukseen lisätään kohta: "todeta, että Ilmastotavoitteiden saavuttamista tulee edelleen työstää, ja yhteiskuntataloudelliseen kannattavuuteen ja riskeihin on myös syytä kiinnittää erityistä huomiota". Jäsen Maria Rajala kannatti esitystä.

Koska oli tehty esittelijän ehdotuksesta poikkeava kannatettu ehdotus, suoritettiin äänestys. Ne, jotka kannattivat esittelijän ehdotusta, äänestivät JAA ja ne jotka, kannattivat Kauppisen ehdotusta, äänestivät EI. Suoritetussa äänestyksessä annettiin 7 JAA-ääntä (Asko-Seljavaara, Brax, Hämäläinen, Laiho, Liukkonen, Rokkanen ja Rydman) ja 7 EI-ääntä (Halava, Kauppila, Kauppinen, Laisaari, Månsson, Rajala ja Sauri). Äänestystuloksen mennessä tasan 7–7, oli puheenjohtaja Saurin ääni ratkaiseva ja Kauppisen ehdotus voitti suoritettuna äänestyksen.

Jäsen Saara Brax teki ehdotuksen, että poistetaan rantaradan varikkoja koskevasta kohdasta MAL-suunnitelman sivulla 35 olevat lauseet: "Rantaradalta Kaukalahden ja Kirkkonummen läheisyydestä parhaimmiksi varikkosijainneiksi on tunnistettu Mankin ja Luoman alueet. Aiemmin tarkastelussa ollut Kirkkonummen Vuohimäki on jätetty pois tarkasteluista suuren siirtoajotarpeen ja mahdollisten kapasiteettiongelmien vuoksi." Jäsen Björn Månsson kannatti ehdotusta.

Koska oli tehty esittelijän ehdotuksesta poikkeava kannatettu ehdotus, suoritettiin äänestys. Ne, jotka kannattivat esittelijän ehdotusta, äänestivät JAA ja ne jotka, kannattivat Braxin ehdotusta, äänestivät EI. Suoritetussa äänestyksessä annettiin 3

JAA-ääntä (Hämäläinen, Rokkanen ja Sauri) ja 8 EI-ääntä (Brax, Halava, Kauppila, Kauppinen, Laisaari, Månsson, Rajala ja Rydman). Puheenjohtaja totesi Braxin ehdotuksen voittaneen äänestyksen.

Päätös Hallitus hyväksyi esityksen edellä mainituin muutoksin.

Liitteet Liite 1: MAL 2023 -suunnitelma
Liite 2: MAL 2023 -suunnitelman taustaraportti
Liite 3: MAL 2023 -suunnitelman vaikutusten arviointiselostus
Liite 4: MAL 2023 -suunnitelman diaesitys