

## HELSINGIN SEUDUN MAL 2019 –SUUNNITELMA

59/08.00.00.00/2017

Hallitus § 33

Esittelijä  
ValmistelijatToimitusjohtaja Suvi Rihtniemi  
Osastonjohtaja Sini Puntanen, p. 040 501 3362 ja  
ryhmäpäällikkö Aarno Kononen, p. 040 663 6744**Tiivistelmä**

MAL 2019 on Helsingin seudun maankäytön, asumisen ja liikenteen strateginen suunnitelma, jossa kuvataan, miten seutua kokonaisuutena pitäisi kehittää vuosina 2019–2050. Suunnitelmassa on erityisesti kiinnitetty huomiota maankäytön, asumisen ja liikenteen entistä tiiviimpään yhtäaikaiseen tarkasteluun, vaikutusten arviointiin ja laajaan sidosryhmien vuoropuheluun. Suunnitelmakokonaisuus kattaa myös lakisääteisen 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 2019 -suunnitelman lähtökohdat ja tavoitteet sekä tavoitetasot hyväksyttiin HSL:n hallituksessa 13.2.2018, KUUMA-johtokunnassa 14.3.2018 sekä Helsingin seudun yhteistyökokouksessa HSYK:issä 24.4.2018. Suunnitelmassa tavoitellaan vähäpäästöistä, houkuttelevaa, elinvoimaista ja hyvinvoivaa seutua. Velvoittavaksi tavoitetasoksi hyväksyttiin, että liikenteen kasvihuonekaasujen päästövähennys on vähintään 50 % vuoden 2005 tasosta vuoteen 2030 mennessä. Tavoitetasojen avulla on seurattu suunnitelmaratkaisujen ja toimenpiteiden riittävyttä.

Asetetut tavoitteet saavutetaan monipuolisella, tehokkaalla ja konkreettisella kokonaisuudella. Suunnitelman pääsisältö on:

- *Seudun kasvu ohjataan nykyiseen yhdyskuntarakenteeseen ja joukkoliikenteen kannalta kilpailukykyisille alueille*
- *Seudulle rakennetaan vuosittain n. 16500 uutta asuntoa ja asuntokannan sekä elinympäristön laadusta huolehditaan*
- *Raideliikenteeseen ja pyöräliikenteeseen osoitetaan vahvat panostukset, tieliikennettä kehitetään tavara- ja joukkoliikennelähtöisesti*
- *Päästöjä vähennetään uudistaen ajoneuvokantaa energiatehokkaammaksi ja hiilineutraalimmaksi sekä useilla liikennesuoritetta pienentävillä keinoilla, mm. tiemaksuilla.*

*Suunnitelmassa on osoitettu konkreettiset toimet, joilla tavoitteisiin päästään 2030 mennessä. Näitä ovat muun muassa seudullisesti määritellyt maankäytön ensisijaiset kehittämissuunnitelmat, kuntakohtaiset asuntorakentamisennusteet ja asemakaavatavoitteet sekä ennen vuotta 2030 aloitettavat liikennehankkeet ja -toimenpiteet.*

*Pidemmällä aikavälillä vuodesta 2030 eteenpäin leikataan edelleen kasvihuonekaasupäästöjä, sijoitetaan uusi maankäyttö tiivistävästi ja kestävästi, pidetään asuntotuotanto riittävänä ja laadukkaana sekä kehitetään ja integroidaan joukkoliikennekokonaisuutta. Tie- ja katuverkolla painopiste säilyy joukko- ja tavaraliikenteen toimivuudessa.*

*Suunnitelman toimenpiteillä Helsingin seutu kasvaa kestävästi ja vähentää päästöjä tehokkaasti. Lähes kaikki suunnitelmalle vuodelle 2030 asetetut tavoitetasot saavutetaan. Liikenteen CO<sub>2</sub>-päästövähennystavoite (50 %) saavutetaan, kun kaikki suunnitellut toimet toteutuvat riittävällä voimakkuudella. Työvoiman saavutettavuus paranee, mikä houkuttelee yrityksiä ja asukkaita. Toimenpidekokonaisuus on yhteiskuntataloudelliselta tehokkuudeltaan hyvä, mikä takaa taloudelliset edellytykset seudun kehittämiseen. Asuntotuotanto sijoittuu tavoitteen mukaisesti ensisijaisesti kehitettävälle vyöhykkeille. Terveellinen ja turvallinen elinympäristö mahdollistaa kaikille aktiivisen arjen. Sosiaalista eriytymistä pyritään jatkossa torjumaan yhteisen ohjelman avulla sekä seuraamaan kehitystä aktiivisemmin. Kestävien kulkutapojen (kävely, pyöräily, joukkoliikenne) osuus kasvaa jo päätettyihin toimenpiteisiin nähden, mutta tavoitetasoa ei tältä osin kokonaan saavuteta. Suunnitelman vaikutuksia on arvioitu SOVA-lain mukaisesti ja arviointi on ohjannut suunnitelmatarkehdustusten valintaa.*

*MAL 2019 -suunnitelman pohjalta valmistellaan ja neuvotellaan MAL-sopimus 2020-2023 valtion, seudun kuntien ja HSL:n kesken. MAL-suunnitelman ja sopimuksen toteutusta ja vaikutuksia tullaan seuraamaan vuosittain.*

### **MAL 2019 laadinta**

Helsingin seudun kuntien sekä valtion välisessä MAL-sopimuksessa vuosille 2016-2019 on sovittu, että seudulla jatketaan maankäytön, asumisen ja liikenteen yhteissuunnittelua edellisten suunnitelmien pohjalta. Seudun tarpeet, aiemmat suunnitelmat (HLJ 2015, MASU 2050 ja Astra 2025) sekä kansalliset velvoitteet ovat toimineet MAL 2019 -suunnittelun lähtökohtina.

MAL 2019 -suunnitelma on valmisteltu Helsingin seudun maankäytön, asumisen ja liikenteen asiantuntijoiden yhteistyönä MAL-neuvottelukunnan ja HLJ-toimikunnan ohjauksessa. MAL-projektiryhmä on koordinoinut prosessin ja sisällön valmistelua itse valmistelun tapahtuessa maankäyttöryhmässä, asumisen ryhmässä sekä liikenteen osalta HSL:ssä.

Suunnittelun alkuvaiheessa hyväksyttiin puiteohjelma 13.12.2016 HSL:n hallituksessa ja 29.11.2016 Helsingin seudun yhteistyökokouksessa. Suunnittelu on edennyt puiteohjelman mukaisesti. Aiempien suunnitelmien, MAL-sopimuksen, tehtyjen selvitysten, tutkimusten ja asiantuntija-arvioiden pohjalta valmisteltiin MAL 2019 -suunnitelman valmisteluun lähtökohdat ja tavoitteet (ns. raamipäätös). Lähtökohdat ja tavoitteet sekä tavoitetasot hyväksyttiin HSL:n hallituksessa 13.2.2018, KUUMA-johtokunnassa 14.3.2018 sekä Helsingin seudun yhteistyökokouksessa HSYK:issä 24.4.2018.

MAL 2019 -suunnitelmalla on toteutuessaan merkittäviä vaikutuksia yhdyskuntarakenteeseen ja ympäristöön. Vaikutusten arvioinnilla on tuotu esiin suunnittelun vaikutuksia ja tuettu suunnitelman valmistelua ja päätöksentekoa. Helsingin seudun liikennejärjestelmäsuunnitelma on viranomaisten suunnitelmien ja ohjelmien ympäristövaikutusten arvioinnista annetun lain (SOVA-laki 200/2005) mukaan ympäristövaikutusten arviointia edellyttävä suunnitelma. Lain perusteella vastaavan viranomaisen tulee huolehtia siitä, että ympäristövaikutukset selvitetään ja arvioidaan riittävässä määrin. MAL 2019 -prosessissa vaikutusten arviointi on kattanut koko maankäytön, asumisen ja liikenteen yhteissuunnitelman. Arviointia on tehty SOVA-lain edellyttämää tasoa laajemmin ja se kattaa myös suunnittelun kannalta merkittäviksi tunnistettujen osa-alueiden arvioinnin.

Suunnitelmassa on erityisesti kiinnitetty huomiota maankäytön, asumisen ja liikenteen entistä tiiviimpään yhtäaikaiseen tarkasteluun, vaikutusten arviointiin ja laajaan sidosryhmien vuoropuheluun. Suunnitelman pohjaksi tehtiin runsaasti taustaselvityksiä eri teemoista. Suunnitelmaa valmisteltiin iteroiden kolmessa vaiheessa vuoden 2018 aikana, jolloin tavoitetasoja ja vaikutusten arviointia hyödyntäen suunnitelmaa kehitettiin vuorovaikutteisesti paremmin tavoitteita vastaavaksi. Ympäristövaikutuksia on arvioitu laajasti ja etenkin CO<sub>2</sub>-päästövähennystavoite on ohjannut suunnitelman valmistelua voimakkaasti. MAL 2019 -suunnitelmaa on valmisteltu tiiviissä yhteistyössä samanaikaisesti laadittavan Uusimaa 2050 maakuntakaavan kanssa ottaen huomioon, että suunnitelmilla on erilaiset oikeusvaikutukset, sisältötarpeet ja aikatahtain.

Suunnitteluprosessissa on osallistettu seudun luottamushenkilöitä yhteiseen keskusteluun ja kunnat ovat myös nimenneet tätä varten yhdyshenkilöt. Luottamushenkilöt ovat osallistuneet suunnitelmien lähtökohtien valmisteluun seminaarissa marraskuussa 2017. Huhtikuussa 2018 järjestettiin kolme luottamushenkilöiden keskustelutilaisuutta ja syyskuussa 2018 suunnitelmaluonnoksen valmisteluun liittynyt yhteisseminaari luottamushenkilöille ja valmistelijoille. HSL:n hallitusta, HSYK:iä ja KUUMA-johtokuntaa on pidetty ajan tasalla MAL 2019 -suunnitelman valmistelutilanteesta.

HSL:n hallitus päätti kokouksessaan 30.10.2018 lähettää Helsingin seudun maankäyttö, asuminen ja liikenne MAL 2019 -suunnitelman luonnoksen liikenteen osalta lausunnoille. Vastaavasti Helsingin seudun yhteistyökokous HSYK päätti kokouksessaan 13.11.2018 lähettää luonnoksen lausunnoille maankäytön ja asumisen osalta. Teknisesti lausuntokierros hoidettiin HSL:n kautta. Lausuntoja pyydettiin kunnilta,

valtion viranomaisilta, Uudenmaan liitolta sekä HSY:ltä ja kannanottoja muilta sidosryhmiltä 18.1.2019 mennessä. Suunnitelmaluonnoksen lisäksi pyydettiin lausunnot ja kannanotot vaikutusten arviointiselostusluonnoksesta, joka on samalla SOVA-lain 8§:n mukainen ympäristöselostus. Myös asukkailla ja muilla toimijoilla oli mahdollisuus antaa kannanotto suunnitelmaluonnoksista. Lisäksi järjestettiin kaikille avoin verkkokysely MAL 2019 -suunnitelmasta. Lausuntoja saatiin 28 ja kannanottoja 20 kappaletta. Kyselyyn tuli 775 vastausta. Lausunnoista ja kannanotoista on laadittu yhteenveto ja tiivistelmä (yhteenvedon alussa). Kyselyn tuloksista on koottu erillinen raportti. HSL:n hallitus merkitsi suunnitelmaluonnoksesta ja arviointiselostuksesta saadut lausunnot ja kannanotot sekä yleisökyselyn tulokset tiedoksi 12.2.2019 ja lähetti ne myös Helsingin seudun yhteistyökokoukselle sekä KUUMA-johtokunnalle tiedoksi. KUUMA-johtokunta merkitsi asiakirjat tiedoksi 13.3.2019.

Lausuntojen pohjalta suunnitelma ja vaikutusten arviointi on viimeistely HLJ- toimikunnan ja MAL-neuvottelukunnan ohjaamana. Maankäytön osalta ensisijaisiin kehittämissuunnitelmiin lisättiin Kantvikin alue Kirkkonummelta sekä tehtiin tarkistuksia raportin tekstiosaan. Asumisen osalta pitäydettiin nykyisen kaltaisessa asuntojen hallintamuotojen jakautumisessa eri alueilla sekä tehtiin täydentäviä ja selkeyttäviä tarkistuksia raportin tekstiosaan. Liikenteen osalta lisättiin ennen vuotta 2030 aloitettaviin liikennehankkeisiin Pissararata sekä edellytysten täytyessä Kerava-Nikkilä –radan avaaminen henkilöliikenteelle. Liikenneinfrahankkeet priorisoiitiin kolmelle ohjeelliselle toteutusjaksolle 2020 – 2023, 2024 – 2027 ja 2028-2031. Nämä osoitetaan taulukossa, jonka lisäksi on osoitettu läpi jaksojen jatkuvat teemapaketit sekä merkittävimmät suunnittelukohteet. Lisäksi joukkoliikenteen runkoverkkokarttaa on tarkistettu sekä osoitettu KUHA-ohjelman priorisointiperiaatteet. Liikenteen päästövähennyksiä koskevaa osaa on täsmennetty etenkin tiemaksujen osalta. Myös suunnitelman rahoitusta koskevaa osaa on tarkistettu vastaamaan suunnitelmaan tehtyjä muutoksia.

MAL 2019 -suunnitelman vaikutusten arviointiselostusluonnos oli suunnitelman kanssa samaan aikaan lausunnoilla ja kannanottojen kohteena. Yhteysviranomaisen, Uudenmaan ELY-keskus esitti vaikutusten arviointia täydennettäväksi muutamilta tarkemmin lausunnoissaan yksilöidyltä ja erityisesti ympäristöön liittyviltä osiltaan. Ympäristöselostusta täydennettiin niiden mukaisesti ja selkeytettiin kokoamalla ympäristövaikutusten tulokset tiiviisti yhteenvedotaulukkoon. Lisäksi selostukseen lisättiin lausuntojen jälkeen tehtyjen muutosten mukaisesta lopullisesta suunnitelmasta tehty uusi päämittaritasoinen arviointi.

MAL 2019 -suunnitelman hyväksyy HSYK maankäyttö- ja asumissisältöjen osalta lähettämällä ne edelleen kuntien hyväksyttäväksi sekä HSL:n hallitus liikennesisältöjen osalta jäsenkuntiensa puolesta. Niiden kuntien osalta, jotka eivät ole HSL:n jäseniä, liikennesisällöt hyväksytään KUUMA-johtokunnan lähettämänä kuntakohtaisesti. Tavoitteena on saada suunnitelma hyväksytyksi kevään 2019 aikana.

MAL 2019 -suunnitelman pohjalta valmistellaan ja neuvotellaan MAL-sopimus 2020–2023 valtion, seudun kuntien ja HSL:n kesken.

Neuvotteluryhmä on nimetty ja sopimusneuvottelut ovat jo käynnistyneet ympäristöministeriön johdolla. MAL 2019 -suunnitelman ja sopimuksen toteutusta ja vaikutuksia tullaan seuraamaan vuosittain.

Suunnitelman tausta-aineistot, lausuntoyhteenveto, kyselyn tulokset sekä toimenpidekortit löytyvät verkkosivulta [www.hsl.fi/mal](http://www.hsl.fi/mal).

## **MAL 2019 -suunnitelma**

### MAL 2019: mikä, miksi ja miten?

MAL 2019 on suunnitelma Helsingin seudun maankäytön, asumisen ja liikenteen kehittämiseksi vuosille 2019–2050. Suunnitelma valmistellaan neljän vuoden välein. Suunnitelmassa määritellään ja priorisoidaan seudullisesti merkittävän maankäytön ja erityisesti asuntorakentamisen sijoittumista sekä linjataan kasvua tukevat liikennejärjestelmän kehittämistoimet. Tavoitteena on kuvata seudun yhteinen tahtotila, jonka pohjalta yhdessä toimitaan tavoitetilan saavuttamiseksi.

Määräävänä tavoitteena tällä suunnittelukierroksella on ollut ilmastonmuutoksen ehkäiseminen liikenteen päästöjä vähentämällä. Maankäytön, asumisen ja liikenteen pitkäjänteinen suunnittelu on välttämätöntä, jotta kasvava seutu on myös tulevaisuudessa toimiva ja vastaa asukkaiden ja elinkeinoelämän tarpeisiin. Seutua suunnitellaan nykyisten ja tulevien asukkaiden parhaaksi.

MAL 2019 -suunnitelma on laadittu laajassa vuorovaikutuksessa seudun eri osapuolten kesken. Työn aikana on järjestetty vuorovaikutustilaisuuksia niin valtion ja seudun asiantuntijoille, luottamushenkilöille kuin järjestöjen edustajille. Asukkaiden liikkumista sekä tarpeita ja toiveita on kartoitettu erilaisten tutkimusten ja kyselyiden avulla.

### Miten seudulla asutaan ja liikutaan?

Helsingin seutu koostuu 14 erilaisesta kunnasta, joissa on yhteensä lähes 1,5 miljoonaa asukasta ja yli 700 000 työpaikkaa. Vuonna 2030 seudulla odotetaan olevan asukkaita 1,6-1,7 miljoonaa ja vuonna 2050 noin kaksi miljoonaa. Seudun yhdyskuntarakennetta ollaan tiivistämässä. Suunnitelmassa on tunnistettu asumisen toimintaympäristön muutoksia ja haasteita, kuten urbanisoituminen ja asuntotuotannon rakenteessa näkyvä vapaarahoitteisten pienten kerrostaloasuntojen määrän kasvu. Alueellinen eriytyminen seudulla on kuitenkin melko maltillista.

Seudulla tehdään päivittäin noin neljä miljoonaa matkaa. Asukkaiden työmatkat ylittävät usein kuntarajat ja myös palveluita haetaan lähikunnista. Eri puolilla seutua liikutaan eri tavoin. Yksityisautoilu on yleistä erityisesti vähäisen joukkoliikenteen alueilla. Seudun joukkoliikenneverkostoa on kehitetty. Kestävien kulkutapojen saavutettavuus on parantunut erityisesti raideliikenteen infrahankkeiden valmistumisen myötä. Vuoteen 2030 mennessä Helsingin seudun oletetaan tiivistyvän ja siirtyvän entistä enemmän raiteille.

### Mitä suunnitelmalla tavoitellaan?

MAL 2019 -suunnitelman visiona on vetovoimainen, monipuolista asumista tarjoava Helsingin seutu, jossa on omilla alueillaan keskuksien verkosto ja

jossa liikutaan paljon jalan, pyöräliikenteellä ja joukkoliikenteellä. Visiota konkretisoivat neljä kärkitavoitetta: vähäpäästöinen, houkutteleva, elinvoimainen ja hyvinvoiva. Tavoitteiden toteutumista kuvaavat seitsemän päämittaria on valittu siten, että niihin voidaan vaikuttaa MAL 2019 -suunnittelulla. Päämittarit ja tavoitetasot vuodelle 2030 ovat:

- liikenteen kasvihuonekaasupäästöt vähenevät 50 % vuoden 2005 tasosta vuoteen 2030 mennessä (määrävä tavoitetaso)
- työvoiman saavutettavuus paranee vähintään 10 % nykytilanteesta
- alueiden väliset erot pienenevät eikä sosiaalinen eriytyminen kasva
- yhteiskuntataloudellinen tehokkuus järjestelmätasolla (hyödyt/kustannukset) on yli 1
- asuntotuotannosta vähintään 90 % kohdistuu ensisijaisesti kehitettäville maankäytön vyöhykkeille
- kestävien kulkutapojen osuus on vähintään 70 %
- väestöstä vähintään 85 % sijoittuu kestävä liikunnan vyöhykkeille.

#### MAL 2019 -suunnitelman kärkikeinot ja teemat vuoteen 2030

##### *Seudun kasvu ohjataan nykyiseen rakenteeseen ja joukkoliikenteen kannalta kilpailukykyisille alueille*

- uusi maankäyttö sijoitetaan hyvin saavutettaville alueille, täydennysrakentaminen nykyisessä rakenteessa mahdollistetaan ja elinympäristön laadusta huolehditaan (viheryhteydet, ympäristöterveys)
- asemanseutuja kehitetään yhteistyössä tiivistäen niitä merkittävästi ja esimerkiksi valtion maanomistuksia uudelleen järjestellen.

##### *Uusia asuntoja rakennetaan riittävästi ja elinympäristön laadusta*

*huolehditaan*

- vuosittain rakennetaan 16 500 asuntoa; kunnat ja valtio huolehtivat riittävän asuntotuotannon edellytyksistä ja asuntojen monipuolisuudesta ja laadusta esim. maapolitiikan, kaavoituksen, tontinluovutuksen ja lainojen sekä avustusten keinoin
- eriytymiskehitystä hillitään tasapainottamalla asuntojen hallinta- ja rahoitusmuotoja, mahdollistamalla purkava lisärakentaminen sekä laatimalla myönteisen erityiskohtelun ohjelma
- rakennuskannan energiatehokkuutta edistetään peruskorjauksien myötä valtion tukien avulla ja uudistuotannossa lainsäädännöllä.

##### *Raideliikenteeseen ja pyöräliikenteeseen panostetaan voimakkaasti ja tieliikennettä kehitetään tavara- ja joukkoliikenteen lähtökohdista*

- liikenneinfran pienillä parantamishankkeilla (KUHA) tehostetaan nykyisen infran käyttöä, parannetaan pyöräilyn ja joukkoliikenteen edellytyksiä, vähennetään altistumista liikenteen melulle, parannetaan raskaan liikenteen toimivuutta sekä lisätään liikenneturvallisuutta. Rahoitus jaetaan kuntien ja valtion kesken 50%/50% periaatteella. Valtion rahoituksesta puolet kohdistetaan pääkaupunkiseudulle ja puolet KUUMA-kuntiin
- rautatiejärjestelmää kehitetään toteuttamalla mm. Espoon kaupunkirata Kauklahteen, lähiliikenteen varikot pääradalle ja rantaradalle, Pissararata, Pasila-Riihimäki 2. vaihe, Kerava-Nikkilä radan henkilöliikenne (jos maankäyttö on kehittynyt esitetyllä vauhdilla ja operointikustannuksista sovittu) sekä rautatieliikenteen jatkuva kulunvalvonta (vähintään ERTMS-taso 2)
- metron kapasiteetti varmistetaan kääntöraiteella Matinkylään ja metron automatisoinnilla
- valtakunnallisiin nopeisiin ratayhteyksiin varaudutaan, ja niiden suunnittelussa varmistetaan, että ne synkronoituvat seudun sisäisiin järjestelmiin
- raitioliikenteen kehittämisohjelma toteutetaan, pikaraitiotieverkon viiden uuden yhteyden rakentaminen aloitetaan, bussiliikenteelle laaditaan kehittämisohjelma ja runkolinjastosuunnitelma ja bussien runkoyhteydet turvataan koko seudulle
- maankäytön edellyttämiä tie- ja liittymäjärjestelyjä tehdään
- joukkoliikenteen lipun hintoja alennetaan mahdollisten tiemaksutuottojen avulla
- joukkoliikenteen solmupisteitä parannetaan sekä autojen ja pyörien liityntäpysäköintipaikkoja lisätään
- pyöräliikenteen pääverkkoa kehitetään toteuttamalla keskeisiä yhteyksiä, mm. rautatieaseman alittava pyöräliikennetunneli, pyöräliikenteen ja kävelyn nopeiden kokeilujen nelivuotinen ohjelma pilotoidaan, sähkö- ja kaupunkipyöriä edistetään ja seudullinen koordinoitiresurssi varataan edistämään pyöräilyn pääverkon ja kokeiluohjelman toteutusta
- datan avulla optimoidaan liikennejärjestelmää
- uusilla palveluilla ja teknologioilla tuetaan kestäväää liikkumista esimerkiksi edistämällä kyydinjakopalveluita ja hyödyntämällä IdeaLab-kokeilujen tuloksia sekä tekemällä yhteiskäyttöautojen edistämissuunnitelma
- tieliikenteen automatisaatioon varaudutaan ja päätieverkon ja logistiikan toimintavarmuutta vahvistetaan esimerkiksi pääväylien liikenteenhallinnalla, raskaan liikenteen palvelualueilla, Kehä III:n kehittämisellä ja Lahdenväylän lisäkaistoilla sekä logistiikan

poikittaisyhteyksien kehittämisellä.

*Päästöjä vähennetään ajoneuvokantaa uudistaen sekä liikennesuoritetta pienentävin tiemaksuin*

- seudulle luodaan valmius ottaa käyttöön tieliikenteen hinnoittelu suunnitteleamalla ja arvioimalla seudun ja valtion yhteistyönä seudulle toteuttamiskelpoista tiemaksujärjestelmää sekä valmistelemalla lainsäädäntö. Tiemaksujen mahdollisesta käyttöönotosta tehdään päätös erikseen. Liikenteen hinnoittelun osalta selvitykset optimaalisista malleista, vaikutusarvioinnit ja vaadittava lainsäädäntö laaditaan ensin ja päätökset seudulla tehdään näiden jälkeen.
- pysäköintipolitiikalla ohjataan kestäväan liikkumiseen,
- sähköautojen ja vähäpäästöisten autojen osuutta kasvatetaan mm. verotuksen keinoin ja huolehtimalla latausinfrastruktuurilla,
- Helsingin seudun bussiliikenteestä tehdään päästöneutraali ja raskaasta liikenteestä vähäpäästöisempää.

Suunnitelmassa on esitetty liikenneinvestointiohjelma 2020-luvulla aloitettavista hankkeista kolmeen toteutusjaksoon jaettuna. Vuosittainen rahoitustarve on 340 M€/v.

#### Miten suunnitelma rahoitetaan?

Kunnat investoivat mittavasti liikenteen infrastruktuuriin, tonttien rakentamiskelpoisuuteen sekä palveluihin ja subventoivat säänneltyä asumista.

Vuonna 2017 kunnat ja valtio investoivat asumisen infraan ja asuntotuotantoon sekä asumisen infran ylläpitoon 550 M€ (kunnat noin 475 M€ ja valtio noin 75 M€). Panostuksella mahdollistettiin 4,5 miljardin €:n asuntotuotanto seudulla. Valtio tuki Helsingin seudun asumista asumistuella noin 785 M€:lla (pääasiassa vuokra-asumista) ja verotuilla noin 1,100 M€:lla (pääasiassa omistusasumista). Kunnat subventoivat tonttivuokrilla ja -myynneillä asumista ja asuntorakentamista 40 M€:lla. Uusina valtion tukimuotoina suunnitelmassa esitetään energia- ja purkuavustuksia taloyhtiölle sekä myönteisen erityiskohtelun ohjelman rahoittamista.

Valtio osallistuu seudun liikennejärjestelmän kehittämisen kustannustehokkaaseen kokonaisuuteen, joka varmistaa hankkeiden toteutuksen. Suunnitelmassa esitettyjen tiemaksujen tuotot kohdistetaan infrainvestointeihin ja joukkoliikenteen lipunhintojen alentamiseen.

Vuonna 2017 liikennejärjestelmää rahoitettiin 1,69 miljardilla eurolla, josta liikenneväylien hoidon ja ylläpidon osuus oli 20 %, investointien osuus 36



%, ja joukkoliikennepalveluiden 44 %. Kokonaisuudessaan suunnitelmassa esitetyt ja 2020-luvulle ajoittuvat sekä jo päätetyt liikenneinvestointihankkeet tarkoittavat keskimäärin noin 470 miljoonan euron investointeja vuodessa, kun edellisten 10 vuoden keskiarvo on ollut 390 miljoonaa euroa vuodessa ja vuonna 2017 investoinnit pääväyliin olivat 449 miljoonaa euroa.

#### Seudun suuntia vuoden 2030 jälkeen

MAL 2019 -suunnitelman tavoitevuosi on 2050. Tunnistettuja keskeisiä ja vahvistuvia, Helsingin seudullakin vaikuttavia ilmiöitä ovat esimerkiksi ilmastonmuutos, kaupungistuminen, väestön ikääntyminen ja maahanmuutto sekä digitalisaatio, automatisaatio ja robotisaatio. Pitkän tähtäimen suunnittelun tueksi laadittiin neljä erilaista tulevaisuuskuva, joiden avulla tunnistettiin ne toimenpiteet, jotka kannattaa toteuttaa tulevaisuuskuvesta riippumatta:

- Kasvihuonekaasupäästöjä leikataan edelleen vuoden 2030 tasosta.
- Maankäyttö sijoitetaan kestävästi ensisijaisille kehittämissyöhykkeille. Uuteen joukkoliikenneinvestointiin kytkeytyviä vyöhykkeitä voidaan ottaa käyttöön, mikäli alueen edellytyksenä olevasta joukkoliikenneinvestoinnista on sitova päätös.
- Asuntotuotannon riittävyys ja laatu varmistetaan.
- Liikennejärjestelmää kehitetään kestäviin kulkumuotoihin pohjautuvaksi: seudulle muodostetaan raidevisio sekä sen toteuttamispolku ja joukkoliikenne integroidaan kokonaisuutena.

Tunnistettuja liikennehankkeita vuoden 2030 jälkeen ovat uudet asemat Kehäradalla ja Pääradalla, pikaraitiotieverkon täydentäminen, Itämetro, Lentorata, Länsirata. Tie- ja katuverkolla painopiste on joukkoliikenteen ja tavaraliikenteen toimivuudessa sekä palvelutasotavoitteissa.

#### Miten suunnitelma vaikuttaa?

Suunnitelman toimenpiteillä saavutetaan asetetut kärkitavoitteet: vähäpäästöinen, houkutteleva, elinvoimainen ja hyvinvoiva. Seitsemälle päämittarille asetetuista tavoitetasosta saavutetaan kuusi.

- Keskeisin tavoite leikata liikenteen CO<sub>2</sub>-päästöjä vähintään 50 prosenttia vuoden 2005 tasosta saavutetaan vuonna 2030, kun kaikki suunnittelut toimet toteutetaan.
- Maankäytön tiivistäminen ja kestävien kulkumuotojen edistämistoimenpiteet nostavat kestävien kulkumuotojen osuutta vertailuvaihtoehdon 59 prosentista 65 prosenttiin mutta tavoitetaso jää alle tavoitellun 70 %.
- Seudun houkuttelevuutta ja kasautumisetujen hyödyntämistä kuvaava työvoimasaavutettavuus kasvaa 16 prosenttia eli ylittää tavoitetasoksi asetetun 10 %.
- Seudun eriytymiskehitystä hillitään erityisesti maankäytön

sijoittamisella ja asuntotuotannon monipuolistamisella.

- Suunnitelman yhteiskuntataloudellinen tehokkuus eli järjestelmätason kehittämisen hyötykustannussuhde on 1,5 ja ylittää näin tavoitteen >1.
- Asuntotuotannosta 94 % kohdistuu ensisijaisesti kehitettäville maankäytön vyöhykkeille ja ylittää tavoitetasoksi asetetun 90 %.
- Väestöstä 89 % sijoittuu kestävän liikkumisen vyöhykkeille. Täten tavoitetaso 85 % ylittyy.

Suunnitelmalla on positiivisia vaikutuksia yhdyskuntarakenteeseen, ilmastoon, ihmisten terveyteen ja ilmaan sekä elinoloihin ja viihtyvyyteen. Tiivistettävillä alueilla kohdistuu paineita suojelluille alueille ja ekologisille yhteyksille. Kasvava väestö ja siitä johtuva rakentaminen lisäävät luonnonvarojen kulutusta. Tarkemmalla suunnittelulla on keskeinen merkitys haitallisten vaikutusten torjumisessa.

#### Suunnitelman toteuttaminen ja seuranta

MAL 2019 -suunnitelman tavoitevuoden 2030 toimenpiteet on tarkoitus aloittaa vuoteen 2030 mennessä. Suunnitelman pohjalta vuoden 2019 aikana valmistellaan ja solmitaan MAL-sopimus 2020-2023 valtion, seudun kuntien ja HSL:n kesken. MAL-suunnitelma ja sopimus sovitetaan yhteen valtakunnallisen 12-vuotisen liikennejärjestelmäsuunnitelman valmistelun kanssa.

Maankäytön ja asumisen ratkaisut tehdään kunnissa. Seuraavan kymmenen vuoden maankäytön muutokset on määritelty kuntien yleiskaavoissa, joiden toteuttamiseksi laaditaan parhaillaan asemakaavoja. Pidemmän aikajänteen maankäytöllisiä ratkaisuja linjataan käynnissä olevassa Uudenmaan maakuntakaavatyössä sekä parhaillaan laadittavissa kuntien yleiskaavoissa.

Lisäksi käynnistetään seudun MAL-suunnittelussa tavoitteita edistävät merkittävät jatkotyöt:

- Maankäyttö: Seudullinen täydennysrakentamisselvitys
- Asuminen: Myönteisen erityiskohtelun ohjelma
- Liikenne: Tiemaksujärjestelmän iteroiva suunnittelu ja vaikutusten arviointi.

MAL-sopimuksen toteutumista seuraa sopijaosapuolten vuosittainen seurantakokous sekä sen valmistelusta vastaava MAL-sihteeristö.

Tunnistetut ympäristövaikutukset tullaan huomioimaan suunnitelman seurannassa. MAL-seurannassa tukeudutaan ympäristövaikutusten osalta seudulla jo tehtävään seurantaan.

**Ehdotus**

Hallitus päättää

- a) hyväksyä MAL 2019 -suunnitelman liikennesisältöjen osalta. MAL 2019 -suunnitelman liikennesisällöt muodostavat Helsingin seudun liikennejärjestelmäsuunnitelman. Liikenteeseen liittyvät toimenpiteet on kuvattu raportin luvuissa 4.3 ja 4.4;
- b) lähettää MAL 2019 -suunnitelman niiden kuntien osalta, jotka eivät ole HSL:n jäseniä, KUUMA-johtokunnan kautta edelleen asianomaisiin kuntiin ja ehdottaa sitä hyväksyttäväksi;
- c) valtuuttaa toimitusjohtajan neuvottelemaan MAL-sopimuksesta liikenteen osalta yhteistyössä valtion ja Helsingin seudun 14 kunnan kanssa;
- d) merkitä MAL 2019 vaikutusten arviointiselostuksen tiedoksi ja lähettää sen MAL 2019 -suunnitelman hyväksymiskäsittelyn oheisaineistona tiedoksi KUUMA-johtokunnalle.

## Käsittely

Muutosehdotus 1): Käsittelyn aikana puheenjohtaja Risto Rautava ehdotti Antti Aarnion kannattamana, että esittelijän pohjaehdotuksen a)-kohtaan lisätään lause: "Liikenteen hinnoittelun osalta selvitykset optimaalisista malleista, vaikutusarvioinnit ja vaadittava lainsäädäntö laaditaan ensin ja päätökset seudulla tehdään näiden jälkeen" ja että vastaava muutos tehdään asiakohdan esittelytekstiin sekä raporttiin (s. 57).

Muutosehdotus 2): Lisäksi puheenjohtaja Rautava ehdotti Aarnion kannattamana, että raportin sivulla 53 olevaan liikenneinvestointiohjelmaan sisältyvä Pasila-Riihimäki 2. vaihe siirretään kuvassa 22 vuosille 2020-2023 ja että kuvan 22 kuvatekstin kaksi viimeistä lausetta kuuluvat seuraavasti: "Ohjelmassa nimettyjen maankäytön edellyttämien tiehankkeiden lisäksi voidaan muulla rahoituksella toteuttaa esimerkiksi Koivusaaren eritasoliittymä Länsiväylällä ja Myllypuron eritasoliittymä Kehä I:llä sekä Kehä I:n ja Itäväylän liittymä. Myös Kerava-Nikkilä radan ratasuunnittelu voidaan toteuttaa muulla rahoituksella."

Muutosehdotus 3): Varapuheenjohtaja Sirpa Hertell ehdotti Mika Heleniuksen kannattamana, että raportin sivulle 39, kappaleen "Joukkoliikenteen vaihtojen ja solmupaikkojen parantaminen" kolmatta lausetta täydennetään kuulumaan seuraavasti: "Vaihtojen määrä ja vaihdollisten matkojen osuus kasvavat, joten vaihdon aiheuttamaa koettua haittaa pitää lieventää *matkaketjujen sujuvuuden ja joukkoliikenteen houkuttelevuuden parantamiseksi*" (täydennys kursivilla).

Muutosehdotus 4): Jäsen Helenius ehdotti varapuheenjohtaja Hertellin kannattamana, että Hertellin muutosehdotuksen 3 mukaisen lauseen jälkeen sivulle 39 lisätään lause: "Runkolinjojen tavoitteena on kokonaisuudessaan nostaa asiakaslähtöisen joukkoliikenteen palvelutasoa".

Keskustelun jälkeen puheenjohtaja totesi, tiedusteltuaan ensin asiaa hallitukselta, että Rautavan, Hertellin ja Heleniuksen tekemät muutosehdotukset 1-4 voidaan hyväksyä yksimielisesti.

Tämän lisäksi puheenjohtaja totesi, että keskustelun aikana jäsen Pekka

M. Sinisalon tekemä ehdotus siitä, että tieliikenteen hinnoittelusuunnitelmia ei jatketa, eikä tiemaksujärjestelmän valmistelemista viedä eteenpäin, raukeaa kannattamattomana. Sinisalo jätti päätökseen tältä osin eriävän mielipiteensä.

Samoin puheenjohtaja totesi, että keskustelun aikana varapuheenjohtaja Sirpa Hertellin päätökseen tekemä lisäysehdotus "Ratkaisua Espooseen tarvittavan kääntöraiteen sijainnista ei ole vielä tehty", raukeaa kannattamattomana. Hertell jätti päätökseen tältä osin eriävän mielipiteensä.

## **Päätös**

Hallitus päätti

- a) hyväksyä MAL 2019 -suunnitelman liikennesisältöjen osalta. MAL 2019 -suunnitelman liikennesisällöt muodostavat Helsingin seudun liikennejärjestelmäsuunnitelman. Liikenteeseen liittyvät toimenpiteet on kuvattu raportin luvuissa 4.3 ja 4.4. Liikenteen hinnoittelun osalta selvitykset optimaalisista malleista, vaikutusarvioinnit ja vaadittava lainsäädäntö laaditaan ensin ja päätökset seudulla tehdään näiden jälkeen;
- b) lähettää MAL 2019 -suunnitelman niiden kuntien osalta, jotka eivät ole HSL:n jäseniä, KUUMA-johtokunnan kautta edelleen asianomaisiin kuntiin ja ehdottaa sitä hyväksyttäväksi;
- c) valtuuttaa toimitusjohtajan neuvottelemaan MAL-sopimuksesta liikenteen osalta yhteistyössä valtion ja Helsingin seudun 14 kunnan kanssa;
- d) merkitä MAL 2019 vaikutusten arviointiselostuksen tiedoksi ja lähettää sen MAL 2019 -suunnitelman hyväksymiskäsittelyn oheisaineistona tiedoksi KUUMA-johtokunnalle.

## **Liitteet**

- 1 MAL 2019 -suunnitelma
- 2 MAL 2019 vaikutusten arviointiselostus