

**Hallitus****AIKA  
PAIKKA**Tiistai 30.11.2021 klo 09:00 -  
Sähköinen kokous**ASIAT**

<b>§</b>	<b>Otsikko</b>	<b>Sivu</b>
123	Kokouksen järjestäytyminen	2
124	MAL 2023 vision, tavoitteiden, arviointikonaisuuksien ja tavoitetasojen hyväksyminen	3
125	MAL 2023 -suunnitelman vaikutusten arviointiohjelman hyväksyminen	12
126	Varikkovalmistelun jatkaminen ja junakalustohankinnan siirtäminen (VAKAVA-projekti)	14
127	Lukijalaitteen (Contactless validator) hankintamenettelyn keskeyttäminen	17
128	Pysäkkien paristonäyttöjen ja näyttöjärjestelmän ylläpidon, korjauksen ja vaihdon hankinta	19
129	Bussiliikenteen ympäristöbonus Y12 tarjouskilpailun järjestäminen	21
130	Seudullisen kaupunkipyöräpalvelun hankinnan valmistelun käynnistäminen	24
131	Lausunnon antaminen Helsingin raitiovaunuvarikkojen kokonaiskehittämissuunnitelmasta	26
132	Lausunnon antaminen ympäristöministeriölle luonnoksesta hallituksen esitykseksi kaavoitus- ja rakentamislainsäädännön muuttamisesta	33
133	Kuntalain mukaista otto-oikeutta varten toimitetut päätökset	37
134	Tiedoksi merkittävät asiat	38
135	Seuraava kokous	40

**123**

## **Kokouksen järjestäytyminen**

Hallitus

Esittelijä  
Valmistelija

Toimitusjohtaja Mika Nykänen  
Hallintopäällikkö Antti-Pekka Röntynen p. 040 827 1158

### **Ehdotus**

Hallitus päättää

a) todeta kokouksen lailliseksi ja päätösvaltaiseksi; sekä

b) valita pöytäkirjantarkastajaksi Pekka Saurin (varalla Sirpa Kauppinen).

### **Päätös**

## Hallitus

Esittelijä Toimitusjohtaja Mika Nykänen  
Valmistelijat Osastonjohtaja Sini Puntanen, p. 040 501 3362,  
ryhmäpäällikkö Aarno Kononen, p. 040 663 6744 ja  
liikennejärjestelmäasiantuntija Leena Sirkjärvi

**Tiivistelmä**

MAL 2023 suunnitelman visio, tavoitteet, arviointikokonaisuudet ja tavoitetasot ovat seuraavat:

Visio 2040: *Euroopan kestävimmin kasvava ja ihmisläheisin metropolialue*  
Tavoitteet: *Hiilineutraali, menestyvä, hyvinvoiva*

Arviointikokonaisuudet:

Hiilineutraali: *Liikenteen ja asumisen CO<sub>2</sub>-päästöt*

Menestyvä: *Yhdyskuntataloudellinen tehokkuus*

Hyvinvoiva: *Alueiden tasapainoinen kehitys*

Tavoitetasot:

Liikenteen ja asumisen CO<sub>2</sub>-päästöt

- *Liikenteen CO<sub>2</sub>-päästöt ovat lähellä nollaa vuoteen 2040 mennessä.*
  - *Kestävän yhdyskuntarakenteen ja liikenteen yhteensovittamisessa pyritään siihen, että seudun henkilöautoliikenteen suorite ei kasva vuoteen 2040 mennessä.*
- *Asumisen kokonaisenergiankulutus laskee vuoteen 2040 mennessä kuntien omien hiilineutraaliustavoitteiden mukaisesti.*

Yhteiskuntataloudellinen tehokkuus

- *Mittari kuvaa saavutettavuuden parantumisesta koituvaa hyödyn muutosta ja järjestelmätason kustannustehokkuutta: ylittävätkö hyödyt kustannukset.*
- *Suunnitelman toimenpiteiden ja maankäytön tehokkuuden tuottamien hyötyjen ja järjestelmätason kustannuksien suhde on yli 1.*

Alueiden tasapainoinen kehitys

- *Arviointikokonaisuus kuvaa elinympäristön laadullisen kehittämisen vaikutusta alueiden tasapainoiseen kehitykseen.*
- *Tavoitteena suunnitelman kannustava vaikutus (neliportaisen luokittelun 3. taso)*
- *Perustuu keskeisten toimenpiteiden tarkasteluun yhdessä väestöä kuvaavan sosioekonomisen yhdistelmäindikaattorin kanssa.*

**Tausta ja valmisteluprosessi**

MAL 2023 visio, tavoitteet, arviointikokonaisuudet ja tavoitetasot on valmisteltu MAL-projektiryhmän, HLJ-toimikunnan, MAL neuvottelukunnan sekä maankäytön ja asumisen-ryhmien kokouksissa ja työpajoissa kevään ja syksyn 2021 aikana sekä luottamushenkilöille järjestetyissä vuorovaikutustilaisuuksissa syys-lokakuussa 2021. Luottamushenkilöille tarkoitettu visio- ja tavoiteseminaari järjestettiin 7.10.2021

Finlandia-talolla. Visio, tavoitteet, arviointikokonaisuudet ja tavoitetasot viimeisteltiin saadun palautteen pohjalta.

Vision, tavoitteiden, arviointikokonaisuuksien ja tavoitetasojen pohjana on toiminut MAL 2019 -suunnitelma, MAL-sopimus vuosille 2020-2031, MAL 2023 -puiteohjelma, MAL-työn selvitykset sekä valtakunnalliset ohjelmat kuten Liikenne 12 -suunnitelma, Fossiilittoman liikenteen tiekartta ja pääministerin Sanna Marinin hallituksen ohjelma 2019.

Vision, tavoitteiden, arviointikokonaisuuksien ja tavoitetasojen valmistelun pohjana on käytetty MAL 2023 -suunnitelman vertailupohjassa käytettyä vahvan keskittyvän kasvun skenaarion kokonaiskasvua, jonka mukaan Helsingin seudulla on 1,88 miljoonaa asukasta vuonna 2040 (2,16 miljoonaa vuonna 2060) ja 937 000 työpaikkaa vuonna 2040 (994 000 vuonna 2060).

MAL 2019 -suunnitelman tavoitteita olivat vähäpäästöinen, houkutteleva, elinvoimainen ja hyvinvoiva. Tavoitteet eivät ole merkittävästi muuttuneet edellisestä suunnittelukierroksesta neljän vuoden takaa, mutta niitä on päivitetty mm. MAL-puiteohjelmassa tunnistettujen teemojen mukaisesti.

## Visio

Helsingin seudun visioksi vuodelle 2040 on määritetty ***Euroopan kestävimmin kasvava ja ihmisläheisin metropolialue.***

Visiossa on kuvattu Helsingin seudun maantieteellinen sijainti (Eurooppa), sillä visiota on haluttu tarkasteltavan kansainvälisestä perspektiivistä, ei ainoastaan kansallisesti merkittävänä kaupunkiseutuna. Suomen mittakaavassa poikkeuksellista Helsingin seutua tulisikin tarkastella kansainvälisesti suhteessa muihin metropolialueisiin. Visiossa on korostettu tavoitteellisuutta seudun kasvuun kestävä kehitys ja asukkaiden tarpeet huomioiden. Helsingin seutu kilpailee kansainvälisesti muiden metropolialueiden kanssa osaavasta työvoimasta, investoinneista ja yritystoiminnasta. Helsingin seutu tulee parantamaan kilpailukykyään suhteessa muihin metropolialueisiin tarjoamalla toimivaa arkea ja ihmisläheistä elinympäristöä, houkuttelevia yritysmahdollisuuksia sekä vastaamalla ilmastonmuutoksen haasteisiin. Helsingin seutu saavuttaa vision vuoteen 2040 vastaamalla asetettuihin tavoitteisiin (hiilineutraali, menestyvä, hyvinvoiva).

### Perustelut visiolle

[Helsingin seudun kansainvälinen kilpailukyky selvitys](#) osoittaa, että Helsingin seudun kansainvälinen kilpailukyky on jäljessä suhteessa verrokkikaupunkiseutuihin. Selvityksen tarkastelussa olivat mukana Helsingin seudun lisäksi Tukholman kaupunkiseutu, Göteborgin kaupunkiseutu, Oslon kaupunkiseutu, Kööpenhamina-Malmön kaupunkiseutu sekä Tallinnan ja Riian kaupunkiseudut. Helsingin kaupunkiseutu sijoittui vertailussa neljänneksi. Helsingin seudun vahvuudet suhteessa verrokkeihin liittyvät teknologiateollisuus- ja startup-vetoiseen innovatiivisuuteen, tasa-arvoon sekä hyvään työelämän ja vapaa-ajan tasapainoon. Helsingin seutu on onnellinen, turvallinen ja terveellinen ympäristö ja onnistunut välttämään segregatiota verrokkikaupunkiseutuja paremmin. Toisaalta kilpailukyky selvityksen mukaan Helsingin seutu on takamatkalla ympäristön kestävyteen ja hiilineutraaliuteen liittyvissä kysymyksissä. Tämän takia visiossa tavoitellaan edelläkävijyyttä ja johtavaa asemaa kestävyteen liittyvissä

kysymyksissä, samalla kun pyritään säilyttämään saavutettu vahva asema ihmisläheisen ympäristön osalta ja kehittämään sitä entisestään.

Vuonna 2021 tehdyn [Helsingin seudun maankäytön, asumisen ja liikenteen \(MAL\) -seutubarometrin](#) mukaan seudun asukkaat arvostivat luonnonläheisyyttä, lähellä olevia palveluja sekä joukkoliikenteen ja pyöräilyn kehittämistä. Yli puolet vastaajista toivoi lisäpanostuksia joukkoliikenteeseen. Helsingin seudulla on hyvät edellytykset kehittää seudusta vision ja asukkaiden toiveiden mukainen metropolialue.

### **Tavoitteet**

MAL 2023 -suunnitelmalle on määritetty kolme päätavoitetta; hiilineutraali, menestyvä ja hyvinvoiva. Tavoitteille on määritetty myös arviointikonaisuudet ja tavoitetasot. Kolme päätavoitetta muodostavat ympäristöllisesti, taloudellisesti ja sosiaalisesti kestävä kokonaisuuden. On tärkeää, että suunnitelman toimenpiteitä valittaessa arvioidaan vaikutuksia suhteessa kaikkiin kolmeen tavoitteeseen.

**Hiilineutraaliustavoite** vastaa yhteiskunnan kannalta keskeisiin ilmasto- ja ympäristöhaasteisiin. MAL-suunnitelman kannalta tärkeää on, että seutu tekee päästövähennystoimia maankäytön, asumisen ja liikenteen osalta, kasvaa kestävästi olemassa olevan rakenteen sisään luontoa säilyttäen sekä valitsee rohkeita toimenpiteitä hiilineutraaliuden saavuttamiseksi. Hiilineutraalius on nostettu tärkeäksi tavoitteeksi myös valtion tason ohjelmissa sekä kuntien omista tavoitteista.

**Menestyvän** Helsingin seudun osalta pyritään vastaamaan seudun kilpailukykyhaasteeseen parantamalla seudun houkuttelevuutta ja kiinnostavuutta. Menestyvän tavoitteeseen päästään mm. toteuttamalla kestävä, kustannustehokasta ja toimivaa liikennejärjestelmää, joka takaa hyvän saavutettavuuden niin yrityksille kuin työntekijöillekin. Tavoitteena on luoda työvoimaa ja yrityksiä houkutteleva laadukas ja toimiva elin- ja toimintaympäristö sekä monipuoliset asumisen ratkaisut.

**Hyvinvoiva** Helsingin seutu pyrkii siihen, että seudun asukkailla on mahdollisuus elää terveellisessä ja turvallisessa elinympäristössä, valita laadukasta ja tarpeita vastaavaa asumista monipuolisista asumisvaihtoehdoista sekä saavuttaa työpaikat, palvelut ja luonto kestävästi ja kohtuullisesti. Tavoitteena on, että Helsingin seudulla eläminen on helppoa ja onnellista.

### **Periaatteet MAL-tavoitteiden yhteensovittamiseen**

Tavoitteet hiilineutraali, menestyvä, hyvinvoiva muodostavat toisiaan täydentävän kokonaisuuden. MAL-suunnitelman tavoitteita yhdistämään ja suunnittelun toimintatapaa kuvaamaan on määritetty yhteensovittavat periaatteet resurssiviisaus, sopeutumiskyky ja seudun monimuotoisuus.

Helsingin seutu toimii **resurssiviisaasti**, jolloin hiilineutraalius ja menestys voidaan saavuttaa maa-alan, olemassa olevan infrastruktuurin ja taloudellisten resurssien tehokkaalla ja oikea-aikaisella käytöllä. **Sopeutumiskykyinen** Helsingin seutu saavuttaa hiilineutraalius ja hyvinvointi -tavoitteet vastaamalla ja valmistautumalla joustavasti toimintaympäristössä tapahtuviin muutoksiin sekä sopeutumalla ilmastonmuutokseen. Helsingin seudun hyvinvointi ja menestys saavutetaan huomioimalla seudun **monimuotoisuus** kaikessa MAL-suunnittelussa ja käyttämällä sitä voimavarana. Tavoitteena on hyödyntää seudun eri osien erilaisia vahvuuksia.

## Arviointikokonaisuudet ja tavoitetasot

Jotta MAL-suunnitelmalle asettuja tavoitteita ja niiden toteutumista suunnitelman toimenpitein olisi mahdollista arvioida, tulee tavoitteille asettaa mittarit ja tavoitetasot. Mittareiden tulee olla tavoitteisiin osuvia, ymmärrettäviä ja toistettavia. Mittareita hyödynnetään sekä MAL-suunnitelman valmistelussa sekä suunnitelman vaikutusten arvioinnissa. Mittareiden tuleekin vastata sitä, mihin MAL-suunnitelmalla on mahdollista vaikuttaa. MAL 2023 -suunnitelmalle on määritetty tavoitteita vastaavat arviointikokonaisuudet, jotka pitävät sisällään joukon mittareita.

### Hiilineutraali Helsingin seutu: liikenteen ja asumisen CO<sub>2</sub> -päästöt

Hiilineutraaliudelle asetetaan arviointikokonaisuus, joka koostuu liikenteen ja asumisen CO<sub>2</sub>-päästöistä. CO<sub>2</sub>-päästöjen osalta tavoitetasoksi on asetettu, että *liikenteen CO<sub>2</sub>- päästöt ovat lähellä nollaa vuoteen 2040 mennessä*. Lisäksi *kestävän yhdyskuntarakenteen ja liikenteen yhteensovittamisessa pyritään siihen, että seudun henkilöautoliikenteen suorite ei kasva vuoteen 2040 mennessä*. Asumisen CO<sub>2</sub> -päästöjen osalta tavoitetasona on, että *kokonaisenergiankulutus laskee vuoteen 2040 mennessä kuntien omien hiilineutraaliustavoitteiden mukaisesti*.

Hiilineutraaliustavoite on johdettu niin **valtakunnallisista** tavoitteista kuin myös kuntien omien tavoitteiden pohjalta. Pääministeri Sanna Marinin **hallitusohjelman** mukaan Suomi on hiilineutraali vuonna 2035. Liikenteen osalta vuoteen 2045 mennessä tavoitellaan täysin fossiilitonta liikennettä. Valtioneuvoston periaatepäätöksessä kotimaan liikenteen kasvihuonekaasupäästöjen vähentämisestä (Fossiilitoman liikenteen tiekartta) on linjattu tavoitteeksi, että henkilöautojen ajoneuvokilometrit eivät enää vuosina 2020–2045 kasva verrattuna vuoteen 2019. MAL 2023 -suunnitelman hiilineutraaliustavoitteen mittarit liikenteen CO<sub>2</sub>-päästöjä ja henkilöautoliikenteen suoritetta koskien vastaavatkin valtakunnallisia liikenne- ja ilmastopolitiikan tavoitteita.

Liikenteen CO<sub>2</sub>-päästöjen osalta tavoitetasoksi on asetettu, että *liikenteen CO<sub>2</sub>-päästöt ovat lähellä nollaa vuoteen 2040 mennessä*. Asetettu tavoitetaso vastaa kansallista tavoitetta, jonka mukaan täysin fossiilitonta liikennettä tavoitellaan vuotena 2045. Liikenteen CO<sub>2</sub>-päästötavoite ei pidä sisällään kompensatiota, ja täysin hiilettömän liikenteen saavuttaminen vuoteen 2040 on arvioitu haasteelliseksi, minkä vuoksi tavoitetasoksi on asetettu, että CO<sub>2</sub>- päästöt ovat lähellä nollaa.

Asumisen osalta **hallitusohjelman** tavoitteena on asumisen ja rakentamisen hiilijalanjäljen pienentäminen. Tavoitteen saavuttamista tukee siirtyminen päästöttömään lämmöntuotantoon ja rakennuskannan energiatehokkuuden parantaminen, **jolle** on asetettu kunnianhimoinen tavoite Suomen pitkän aikavälin korjausrakentamisen strategiassa. Strategian tavoitteena on vähentää rakennusten C<sub>2</sub>O päästöjä 90 % vuoteen 2050 mennessä.

Uudis- ja korjausrakentamisen osalta **lainsäädännössä** asetetaan velvoite lähes nollaenergiarakentamiseen (HE1151/2016). Velvoite tähtää rakennusten käytönaikaisen energiakulutuksen tehokkaaseen vähentämiseen. Tavoitteena on kuitenkin kehittää säädösohjausta, joka huomioisi käytönaikaisen energiakulutuksen sijaan rakennusten päästöt niiden koko elinkaaren ajalta. Parhailtaan **valmisteilla** olevassa **lainsäädännössä** (Kaavoitus- ja rakentamislaki) on esitetty velvoite rakennusten vähähiilisydestä ja rakennusten elinkaari-päästöjen laskemisesta. Käytännössä rakentamislupaa haettaessa tulisi esittää ilmastaselvitys, jossa

laskelmalla arvioidaan rakennuksen hiilijalanjälki ja kädenjälki (asetus vähähiilisuuden arviointimenetelmästä valmisteilla). Lisäksi valtioneuvoston asetuksella tullaan määrittämään enimmäisrajat rakennusten hiilijalanjäljelle.

MAL 2023 –suunnitelman hiilineutraaliustavoitteen mittari asumisen käytön aikaisen kokonaisenergiankulutuksen vähentämisestä on linjassa nykyisen lainsäädännön kanssa. Mittarin valinnassa on huomioitu, että säädösohjaus, joka painottaa rakennuksen koko elinkaaren päästöjä, on vasta kehitteillä. Näin ollen ei ole esimerkiksi vielä tiedossa, millaisia hiilijalanjäljen raja-arvoja rakennusten eri käyttötarkoituseroille tullaan asettamaan. Tähän liittyen myös hiilijalanjäljen seurantatiedot ovat vielä toistaiseksi rajallisia. Rakentamisen elinkaaren aikaisia päästöjä ei toistaiseksi pystytä MAL-suunnittelussa asettamaan tavoitteeksi, sillä aiheen säädösohjauskin on vielä kehityksen alla.

Monet seudun kunnat ovat myös osaltaan asettaneet hiilineutraaliustavoitteitaan vuoteen 2030 ja 2035, joten MAL-suunnitelman tavoite ja arviointikokonaisuus vastaavat myös kuntien päästövähennystavoitteita. Esimerkiksi asumisen kokonaisenergiankulutuksen vähentämisen osalta tarkoituksena on mahdollistaa kuntien omien hiilineutraaliustavoitteiden saavuttaminen.

Liikenne- ja viestintäministeriö julkaisi syyskuussa 2021 uuden ennusteen tieliikenteen kasvihuonekaasupäästöjen kehityksestä. Teknologian tutkimuskeskus VTT:n laatiman uuden ennusteen mukaan liikenteen kasvihuonekaasupäästöt vähenevät nykyisillä toimenpiteillä noin 40 prosenttia vuosina 2005-2030. Kasvihuonekaasupäästöjen ennustetaan laskevan aiemmin arvioitua nopeammin. Merkittävin muutokseen vaikuttava tekijä on, että liikenteen ennustetaan sähköistyvän aiemmin arvioitua nopeammin. Vaikka päästöt näyttäisivät vähenevän ennakoitua nopeammin, ei päästöjen väheneminen ole riittävän nopeaa vuoteen 2040 mennessä.

MAL 2023 -suunnitelman valmistelun yhteydessä on laadittu vertailupohja vuoden 2040 tilanteeseen, mikä osoittaa, että jo päätetyillä toimilla ja uusimmalla päästöennusteella tieliikenteen CO<sub>2</sub> -päästöjen kehityksen suunta vuoteen 2040 on oikea, mutta ei riittävä. Tieliikenteen päästöjen vähenemiseen vaikuttaa erityisesti liikenteen sähköistyminen. Vertailupohjan 2040 mukaisesti henkilöautoliikenteen suorite kasvaa Helsingin seudulla 8,1 miljoonaa ajoneuvokilometriä arki vuorokaudessa vuodesta 2018 vuoteen 2040. Pelkkä autokannan uudistuminen ei riitä päästövähennystavoitteiden saavuttamiseen, koska on arvioitu, että autoteollisuus ja sähkötuotanto eivät ehdi uudistua siihen vaadittavassa tahdissa. Näin ollen kestävä yhdyskuntarakenteen ja liikenteen yhteensovittamisessa pyritään siihen, että seudun henkilöautoliikenteen suorite ei kasva vuoteen 2040 mennessä.

MAL-suunnittelulla pystytään parhaiten vaikuttamaan liikenteen päästöihin liikenteen suoritteisiin vaikuttamalla, tiiviin yhdyskuntarakenteen ja kestävä liikennejärjestelmän kehittämisen kautta. Sen sijaan MAL-suunnittelulla on vain vähän mahdollisuuksia vaikuttaa esimerkiksi autokannan muutoksiin tai henkilöautoliikenteen käyttövoimiin ja sitä kautta henkilöautoliikenteen päästöihin. Autokannan sähköistyminen etenee monilta osin ilman MAL-suunnitelman ratkaisuja, joten ajoneuvojen CO<sub>2</sub> -päästöt ovat suurelta osin riippumattomia MAL-suunnitelmasta.

Henkilöautoliikenteen suorite vaikuttaa hiilineutraaliustavoitteen lisäksi merkittävältä osin seudun liikennejärjestelmän toimivuuteen ja sujuvuuteen. Kaupunkiseudun

ruuhkien ja liikennejärjestelmän häiriöiden maltillisuus vastaa hiilineutraaliuden ohella menestyvän seudun tavoitteeseen. Henkilöautoliikenteen suorite kuvaa liikenteen CO<sub>2</sub>-päästöjen lisäksi liikennejärjestelmän terveys- ja turvallisuusvaikutuksia. Näin ollen, ulkoisvaikutusten väheneminen ja aktiivisen liikkumisen terveyshyötyjen lisääntyminen vastaavat myös hyvinvoivan seudun tavoitteeseen. Tavoitteena on ohjata liikenteen kasvu kestäviin kulkumuotoihin.

Henkilöautoliikenteen suoritteisiin pyritään MAL-suunnitelmalla vaikuttamaan monipuolisella keinovalikoimalla, johon liittyy mm. kestävämpien kulkumuotojen, kuten joukkoliikenteen, kävelyn ja pyöräilyn edistäminen ja niiden houkuttelevuuden lisääminen. Toimenpiteissä tullaan huomioimaan seudun erilaisille ja monimuotoisille alueille soveltuvat keinot. Lisäksi suunnitelman toimenpitein on tärkeää edistää olemassa olevaan rakenteeseen ja kestäväan liikennejärjestelmään tukeutuvaa yhdyskuntarakennetta. Tiiviissä ja toimivassa yhdyskuntarakenteessa on helppo saavuttaa palvelut, työpaikat ja muut arjen tarpeet kestävin kulkutavoin.

Asumisen hiilineutraaliuden osalta tavoitteeksi on asetettu asumisen kokonaisenergiankulutuksen lasku. Asumisen päästöihin vaikuttavat energiantuotannon päästöt, asumisen energiatehokkuus ja lämmitysjärjestelmät sekä rakennusmateriaalit. Energiantuotannon päästöihin vaikuttaminen rajautuu MAL-suunnittelun ulkopuolelle. MAL-suunnittelulla voidaan vaikuttaa asumisen energiatehokkuuteen ja rakennusmateriaaleihin, jotka edistävät rakennuksen kokonaisvaltaista vähähiilisyttä. Tavoitteeksi asetettu asumisen energiankulutuksen lasku kuvastaa asumisen energiatehokkuuden parantumista. Tavoitteen saavuttaminen edellyttää nykyisen asuntokannan energiatehokkuuden merkittävää parantumista ja energiatehokasta uudistuotantoa. Tavoitteen osalta on huomattavaa, että sen saavuttamiseen vaikuttavat MAL-suunnittelun lisäksi monet muut asiat, kuten säädösohjaus ja kuntien omat tavoitteet. Tämän takia on tunnistettu, että arviointikokonaisuuden kehittäminen vaatii MAL-työn aikana jatkokehittämistä, jonka avulla voidaan tunnistaa selkeämmin MAL-työn vaikutukset tavoitteen saavuttamiseen.

Toisekseen tavoitteen osalta on huomattava, että vaikka huomiota on alettu kiinnittää enenevässä määrin rakennusten kokonaisvaltaiseen vähähiilisyyteen, kansalliset säädökset sen ohjaamiseksi ovat vasta valmistella. Täten MAL-suunnitelman tavoitetasoa ei ole liitetty rakennusten koko elinkaaren vähähiilisyyteen.

#### Menestyvä Helsingin seutu: yhteiskuntataloudellinen tehokkuus

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

MAL 2023 –suunnitelmalla pystytään vaikuttamaan resurssien käytön tehokkuuden kautta seudun menestykseen. Näin ollen vaikutusten arvioinnin kannalta keskeistä on arvioida, miten rajalliset resurssit pystytään kohdistamaan siten, että niistä saadaan paras mahdollinen hyöty seudulle ja vaikuttamaan kustannustehokkuuden kautta seudun menestykseen. Menestyvän ja taloudellisesti kestäväan seudun keskiössä on toimiva ja tehokas liikennejärjestelmä, mikä johtaa saavutettavuuden ja sujuvuuteen parantumiseen niin asukkaiden kuin elinkeinoelämän näkökulmasta.



Yhteiskuntataloudellinen tehokkuus -mittarin avulla kuvataan saavutettavuuden parantumisesta koituvaa hyödyn muutoksia ja kustannustehokkuutta. Toisin sanoen, mitä paremmin valituilla toimenpiteillä, olemassa olevan liikennejärjestelmän tehostamisella ja tehokkaalla maankäytöllä parannetaan saavutettavuutta suhteessa käytettyyn rahoitukseen, sitä korkeampi on MAL 2023 –suunnitelman yhteiskuntataloudellinen tehokkuus. On huomioitava, että mm. yhdyskuntarakenteen tiiveys ja toimintojen sekoittuminen heijastuvat positiivisesti yhteiskuntataloudelliseen tehokkuuteen.

Yhteiskuntataloudellinen tehokkuus -mittari perustuu hanketason vaihtoehtovertailussa laajasti käytettyyn menetelmään, jota on kehitetty palvelemaan paremmin järjestelmätason toimenpiteiden valintaa. Samoin kuin hanketasolla myös järjestelmätasolla hyöty-kustannussuhteen laskennassa arvioidaan investointikustannusten ja hankkeiden toteuttamisesta seuraavien rahamääräisten nettohyötyjen muutosta. Laskelmassa otetaan huomioon mm. vaikutukset matka-aikaan, turvallisuuteen, onnettomuuksiin, meluun, päästöihin sekä käyttökustannukset.

Yhteiskuntataloudellisen tehokkuuden arvioinnin menetelmässä on rajoitteita, mitkä pitää tunnistaa toimenpiteitä valitessa. On esimerkiksi huomattava, että alle yhden jäävän hyöty-kustannus-luku (HK-suhde) ei välttämättä tarkoita, että hanke olisi kannattamaton, koska HK-suhde ei ota huomioon kaikkia hankkeen vaikutuksia. Voi myös olla, että hanke, jonka HK-suhde on yli yksi, ei välttämättä ole kannattava, sillä laskentatapa ei pysty huomioimaan kaikkia laskelman ulkopuolisia haittoja. Esimerkiksi pienillä ja kustannustehokkailla toimenpiteillä, jotka kohdistuvat kestäviin kulkumuotoihin, edesautetaan suunnitelman muiden tavoitteiden toteutumista, mutta vaikutus yhteiskuntataloudelliseen tehokkuuteen voi olla marginaalinen. Monista pienistä hankkeista ei myöskään ole käytössä hyöty-kustannuslaskelmia.

Rajoitteistaan huolimatta kustannus-hyöty-analyysi on tällä hetkellä paras käytettävissä oleva menetelmä hankkeiden ja järjestelmätason vertailuun. Laskentamenetelmiä kehitetään jatkuvasti, jotta ne voisivat parhaalla mahdollisella tavalla kuvata hankkeiden vaikutuksia monipuolisesti. Vaikutusten arvioinnin muilla menetelmillä ja mittareilla voidaan kuitenkin täydentää em. rajoitteista johtuvia puutteita esimerkiksi sekä laajempien taloudellisten vaikutusten (mm. työvoiman saavutettavuus ja työpaikkojen kasautuminen) että terveysvaikutusten arviointien avulla.

Yhteiskuntataloudellinen tehokkuus on tunnistettu myös valtakunnallisessa liikennejärjestelmäsuunnitelmassa (Liikenne 12), jonka yhtenä tavoitteena on, että liikennejärjestelmän yhteiskuntataloudellinen tehokkuus parane. Valtakunnallisessa suunnitelmassa on kuvattu myös, että yhteiskuntataloudellisen tehokkuuden tavoittelemisen liikennejärjestelmässä tarkoittaa, että rajalliset resurssit pyritään kohdistamaan siten, että niistä saadaan paras mahdollinen hyöty.

Yhteiskuntataloudellinen tehokkuus oli myös yksi MAL 2019 -suunnitelman päämittareista. MAL 2019 -suunnitelman yhteiskuntataloudellinen tehokkuus oli 1,5.

#### Hyvinvoiva Helsingin seutu: alueiden tasapainoinen kehitys

Hyvinvoiva -tavoitteelle ei ole määritettävissä yhtä yksiselitteistä mittaria, joten tavoitteelle on määritetty alueiden tasapainoisen kehityksen arviointikonaisuus. Arviointikonaisuus perustuu asumisen, saavutettavuuden 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 –suunnitelmalla mahdollistetaan elinympäristön laadullinen kehittäminen, joka toimii vastapainona 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. MAL-suunnitelmalla voidaan vaikuttaa mm. liikenteen melu- ja lähipäästöihin, joiden vaikutuksia voidaan arvioida paremmin, kuin aiemmin tehdyn menetelmäkehittämisen johdosta. Merkittävillä vetovoimaa parantavilla (palvelu-)hankkeilla voidaan myös nostaa alueiden profiilia, parantaa niiden tunnettuutta ja vahvistaa niiden yhteyttä muuhun kaupunkiseutuun.

Alueiden tasapainoista kehitystä tullaan arvioimaan arviointimatriisin avulla, jossa huomioidaan useampia tekijöitä esimerkiksi asuntotuotannon monipuolisuus ja sen sijoittuminen, asuinalueiden saavutettavuus, lähiympäristön laatu, terveys ja turvallisuus, tärkeät ja vetovoimaan vaikuttavat palvelut.

Tavoitteen toteutumista on mahdollista edistää MAL-suunnittelussa arvioimalla MAL-suunnitelman toimenpiteiden vaikutuksia kokonaisuutena alueellisen eriytymisen ja eriarvoistumisen näkökulmista (asiantuntija-arviointi). Lisäksi hyödynnetään MAL-suunnitelman ohjaavaa ja kannustavaa vaikutusta, vaikka varsinaiset toteuttamiskeinot liittyvät pääosin kunnalliseen suunnitteluun tai valtion politiikkatoimenpiteisiin.

## 2. tason mittarit

Suunnitelman tavoitteiden toteutumista ei pystytä kokonaisvaltaisesti arvioimaan ainoastaan päämittareilla ja määritetyillä arviointikokonaisuuksilla, minkä johdosta arvioinnin tueksi on tunnistettu 2. tason mittareita, joilla laajennetaan suunnitelman tavoitteiden toteutumisen tarkastelua. 2. tason mittareita ei päätetä erikseen. 2. tason mittareiden valmistelua jatketaan. Lisäksi suunnittelun ja vaikutusten arvioinnin tukena käytetään muitakin mittareita ja arviointimenetelmiä.

Tässä valmisteluvaiheessa 2. tason mittareiksi on tunnistettu kestävien kulkutapojen osuus, palvelut yhdyskuntarakenteessa, maankäytön vaikutukset hiilinieluihin ja -varastoihin, uuden maankäytön sijoittuminen keskuksiin ja raideliikenteen piiriin, työvoiman saavutettavuus sekä terveys ja turvallisuus (arviointikokonaisuus).

Edellä kuvatut visio, tavoitteet, arviointikokonaisuudet ja tavoitetasot vastaavat MAL-suunnittelun keskeisiä osa-alueita sekä valtakunnallisia ja seudun kuntien tavoitteita. Valitulla tavoiteasetannalla ja sen ohjaamalla suunnittelulla ja toimenpiteillä päästään vuoteen 2040 asetettuun visioon.

Hallintosäännön 7 §:n 12 kohdan mukaan hallitus päättää kuntayhtymän toiminnan kannalta laajakantoisista asioista.

- a) hyväksyä MAL 2023 -suunnitelman vision, tavoitteet, arviointikokonaisuudet ja tavoitetasot liitteen 1 mukaisesti. Kuntien lopullinen sitoutuminen tapahtuu MAL 2023 suunnitelman hyväksymisen yhteydessä kevään 2023 aikana; sekä
- b) lähettää MAL 2023 -suunnitelman vision, tavoitteet, arviointikokonaisuudet ja tavoitetasot hyväksyttäväksi edelleen Helsingin seudun yhteistyökokoukselle ja KUUMA-johtokunnalle.

**Päätös**

## Liitteet

- Liite 1 Esitys MAL 2023 -suunnitelman visioksi, tavoitteiksi, arviointikokonaisuuksiksi ja tavoitetasoiksi  
Liite 2 Perusteluosa visiolle, tavoitteille, arviointikokonaisuuksille ja tavoitetasoille.

**MAL 2023 -suunnitelman vaikutusten arviointiohjelman hyväksyminen**

752/08.00.00.01/2020 [MAL-suunnitelma 2023]

Hallitus

Esittelijä Toimitusjohtaja Mika Nykänen  
Valmistelijat Osastonjohtaja Sini Puntanen, p. 040 501 3362,  
ryhmäpäällikkö Aarno Kononen, p. 040 663 6744 ja  
liikenne-ekonomisti Lauri Vuorio

SOVA- lain mukaan liikennejärjestelmäsuunnitelmasta on tehtävä ympäristövaikutusten arviointi (laki viranomaisten suunnitelmien ja ohjelmien ympäristövaikutusten arvioinnista: SOVA-laki, 200/2005). Arviointi tehdään silloin, kun suunnitelman tai ohjelman toteuttamisella saattaa olla merkittäviä ympäristövaikutuksia. MAL 2023 –prosessissa vaikutusten arviointiohjelma kattaa koko maankäytön, asumisen ja liikenteen yhteissuunnitelman. MAL 2023 -arviointia tehdään siis SOVA-lain edellyttämää tasoa laajemmin koko suunnitelmakokonaisuudesta ja se kattaa myös suunnittelun kannalta merkittäviksi tunnistettujen osa-alueiden arvioinnin huomioon ottaen suunnitelman tarkkuustaso.

Arviointiohjelmissa on esitetty vaikutusten arvioinnin toteutuksen vaiheet ja menetelmät. Lisäksi arviointiohjelma kuvaa MAL 2023 -suunnitelman ja vaikutusten arvioinnin lähtökohtia, valmistelua, organisoitumista, prosessia ja tavoitteita sekä haitallisten vaikutusten lieventämistoimia ja seurantaa. MAL 2019:n arvioinnin kokonaisuus ja mittarit ovat olleet lähtökohtana MAL 2023 -arviointille. Arviointikokonaisuutta ja -kehikkoa on työstetty mm. MAL 2019 -suunnittelukierroksen lausuntojen ja jälkiarvioinnin sekä MAL 2023 -puiteohjelman pohjalta. Mittareita ja tarkasteluita on kehitetty, karsittu ja uudelleenryhmitelty.

Vaikutusten arviointiohjelman luonnos valmistui elokuussa ja se lähetettiin lausunnoille. Lausuntoaika oli 30.8.-10.10.2021. Lisäaikaa lausunnoille annettiin vielä erikseen 15.10.2021 asti, koska haluttiin varmistaa keskeisten sidosryhmien kuuleminen. Lausuntoja tuli yhteensä 14 kappaletta pyydetyiltä sidosryhmiltä sekä yksityishenkilöiltä. Kaikille avoimeen verkkokyselyyn saatiin 39 vastausta. Lausunnonantajia pyydettiin ottamaan kantaa seuraaviin kysymyksiin:

1. Onko suunnittelun ja vaikutusten arvioinnin prosessi kuvattu selkeästi?
2. Tuoko arviointikehikko ja teemakohtaisten arviointien kokonaisuus seudullisen maankäytön, asumisen ja liikenteen kehittämisen näkökulmia kattavasti esiin?
3. Onko arvioinnin menetelmiin kommentteja tai kehittämistarpeita?
4. Muut kommentit ja huomiot

Yleisesti lausunnoissa todetaan MAL-suunnittelun ja vaikutusten arvioinnin prosessin olevan hyvin ja selkeästi kuvattu. Kiitosta sai muun muassa MAL-työn rullaava suunnittelu ja edellisten kierrosten tietopohjan hyödyntäminen. Myös iteroivan suunnittelu- ja arviointiprosessin kuvausta pidettiin selkeänä. Yhteistyö päättäjien ja eri alojen ammattilaisten kanssa on huomioitu arviointiohjelmissa kiitettävästi. Lausunnoissa tunnistettiin myös MAL-työssä tapahtunut edistys sekä ilmasto- ja ympäristömittareiden osalta, että vaikutusten arvioinnin menetelmien ja mittareiden kehityksessä.

Lausunnoissa tuli esiin, että rinnakkaisten prosessien välisiä kytkentöjä on jatkossa hyvä vielä selkeyttää sekä toivottiin, että prosessin kuvauksessa tarkemmin tuotaisiin esille mm. poliittiseen päätöksentekoon tai rahoitukseen liittyvät suunnitelman toteutumiseen kytkeytyvät epävarmuudet. Vaikutusten arvioinnin menetelmistä toivottiin osittain tarkempaa kuvausta.

Arviointiohjelma on viimeistelty lausuntojen pohjalta huomioiden myös samanaikaisesti päätöksentekoon tuleva MAL 2023 visio, tavoitteet, arviointikonaisuudet ja tavoitetasot -aineisto.

Hallintosäännön 7 §:n 12 kohdan mukaan hallitus päättää kuntayhtymän toiminnan kannalta laajakantoisista asioista.

**Ehdotus**

Hallitus päättää

- a) hyväksyä liitteenä 1 esitetyn MAL 2023 -vaikutusten arviointiohjelman;
- b) lähettää liitteenä 1 esitetyn MAL 2023 -vaikutusten arviointiohjelman KUUMA-johtokunnalle hyväksyttäväksi sekä Helsingin seudun yhteistyökokoukselle tiedoksi; sekä
- c) merkitä liitteenä 2 esitetyn MAL 2023 -arviointiohjelmasta (SOVA) annettujen lausuntojen ja kannanottojen yhteenvedon tiedoksi.

**Päätös****Liitteet**

Liite 1 MAL 2023 -suunnitelman vaikutusten arviointiohjelma

Liite 2 Yhteenvedo Helsingin seudun MAL 2023 -arviointiohjelmaluonnoksesta annetuista lausunnoista ja kannanotoista

**Varikkovalmistelun jatkaminen ja junakalustohankinnan siirtäminen (VAKAVA-projekti)**

454/02.08.02/2020 [VAKAVA-projekti, Varikko- ja kalustohankinnan valmistelu]

Hallitus

Esittelijä Toimitusjohtaja Mika Nykänen  
Valmistelija Osastonjohtaja Tero Anttila p. 050 555 2932 ja  
sopimuspäällikkö Tuomo Lankinen p. 040 662 1099

**Tausta**

HSL:n tilaaman lähijunaliikenteen matkustajamäärät olivat voimakkaassa kasvussa Kehäradan valmistumisen jälkeen vuosina 2015-2019. Tämän johdossa HSL:ssä ryhdyttiin valmistelemaan uutta lähijunahankintaa sekä suunnittelemaan sitä varten varikkokapasiteetin lisäämistä. Tähän liittyen HSL:n hallitus on aikaisemmin tehnyt seuraavat päätökset:

HSL:n hallitus päätti 26.11.2019 § 123:

- a) käynnistää lähijunaliikennekaluston hankintaa valmistelevat toimenpiteet yhdessä Junakalustoyhtiön kanssa
- b) valtuuttaa toimitusjohtajan määrittelemään, organisoimaan ja tilaamaan tarvittavat selvitykset liittyen hankintatapaan, varikoihin sekä junien ominaisuuksiin, lukumäärään ja toimitusaikatauluun
- c) valtuuttaa toimitusjohtajan neuvottelemaan kuntien kanssa junahankinnan edellyttämästä varikkoratkaisusta
- d) että junahankinnan käynnistämistä ja varikkoratkaisua koskevat hankepäätösesitykset tuodaan hallituksen käsiteltäväksi vuoden 2020 loppuun mennessä.

Koronapandemian (epävarmuus matkustajamääräskenaarioista) sekä varikon paikan epävarmuudesta johtuen HSL:n hallitus päätti 6.10.2020 § 162, että:

- a) junahankinnan käynnistämistä ja varikkoratkaisua koskevat hankepäätösesitykset tuodaan hallituksen käsiteltäväksi vuoden 2021 loppuun mennessä
- b) valmistelua jatketaan muuten alkuperäisen päätöksen mukaisesti
- c) HSL edistää varikkoon liittyviä asioita kuntien suuntaan.

**Johdanto**

HSL:n hallituksen 26.11.2019 § 123 päätöksen jälkeen HSL:ssä käynnistettiin lähijunaliikenteen varikko- ja kalustohankinnan valmisteluprojekti (VAKAVA-projekti), jonka tavoitteena oli tehdä tarvittavat selvitykset sekä luoda edellytykset sille, että varsinainen hankesuunnittelu voidaan käynnistää.

VAKAVA-projektin avainkysymyksiksi ja kriittisiksi lähtökohdiksi määritettiin 1) varikot ja niiden sijainti, jotka vaikuttavat hankittavan junakaluston ominaisuuksiin, sekä 2) luotettavat matkustajamääräennusteet, jotka määrittävät hankittavan junakaluston määrän.

Jotta junahankinnan käynnistämistä ja varikkoratkaisua koskevat hankepäätösesitykset voidaan tuoda HSL:n hallituksen käsiteltäväksi, tulee edellä mainittuihin avainkysymyksiin olla vastaukset.

**Varikoiden tilanne**

MAL2019-sopimukseen on kirjattu, että ”Kunnat ja HSL ratkaisevat yhteistyössä Väyläviraston kanssa tarvittavien lähijunaliikenteen uusien varikoiden sijoittumisen Rantaradan, Kehäradan ja Pääradan suunnissa ja laativat tarvittaville selvityksille ja toteuttamiselle uusien junien hankintatarpeen huomioonottavan aikataulun. Kunnat laativat yhteistyössä Väyläviraston kanssa tarpeelliset suunnitelmat varikoiden toteuttamiseksi sekä ratkaisevat varikoiden toteuttajan, suunnittelijan, rakentajan ja omistuksellisen rakenteen. Sijaintikunnat laativat varikoiden vaatimat maankäyttö- ja rakennuslain mukaiset kaavat.”

Kunnat, HSL ja Väylävirasto eivät kuitenkaan ole saaneet vielä ratkaistua tarvittavien varikoiden sijainteja MAL-sopimuksen mukaisesti. Väylän varikkoselvityksen mukaista varikkokokonaisuutta ei ole otettu huomioon kaavoituksessa riittäväällä tarkkuudella.

Kuntien tulee osoittaa ensimmäisen kunnossapitovarikon sijainti ja varmistaa varikon toteutusaikataulu ennen kuin junakaluston hankinta voidaan käynnistää.

Kunnat ovat kuitenkin päässeet yhteisymmärrykseen siitä, että varikoiden toteuttajatahona tulee toimimaan Pääkaupunkiseudun Junakalusto Oy. Junakalustoyhtiöllä on näin ollen edellytykset edistää varikkoihin liittyvää kokonaisuutta yhdessä HSL:n ja kuntien kanssa.

### **Hankittavan junakaluston määrä**

Ennen koronapandemiaa alustava lisäkalustomäärä oli noin 30-40 junayksikköä 2020-luvun puolivälin jälkeen ja optioilla mahdollisesti hankittava toinen erä noin 20-30 junayksikköä 2030-luvulla.

Koronan aiheuttamat väliaikaiset muutokset ovat nähtävissä, mutta pitkän aikavälin pysyviä vaikutuksia ei ole vielä mahdollista arvioida riittävän tarkasti tällä hetkellä. Tämä tarkoittaa sitä, että nyt ei ole myöskään mahdollista määrittää luotettavasti hankittavan junakaluston määrää tai hankinnan aikajännettä koronan aiheuttamien epävarmuustekijöiden takia. Tuleva kalustotarve ja sen hankinta-aikataulu pystytään arvioimaan luotettavasti viimeistään siinä vaiheessa, kun koronapandemian aiheuttamat muutokset matkustamiseen tasaantuvat.

HSL:n on mahdollista varautua junaliikenteen kasvaviin matkustajamääriin tiettyyn pisteeseen asti myös ilman uuden junakaluston hankintaa, sillä nykyisten Sm5-junien alkusarjan peruskorjaukset alkavat arviolta 2020-luvun puolivälissä, jolloin on mahdollista kasvattaa matkustajakapasiteettia tekemällä muutoksia junien lay-outiin. HSL selvittää yhteistyössä Junakalustoyhtiön kanssa mahdollisuuksia matkustajakapasiteetin lisäämiseen junien peruskorjauksen suunnittelun yhteydessä.

Mikäli matkustajamääräskenaarioiden tarkentuessa huomataan, että hankittavan junakaluston määrä ei ole riittävän suuri herättämään junavalmistajien kiinnostusta, voidaan Sm5-junien matkustajakapasiteetin lisäämisellä ja/tai käytön tehostamisella sekä liikenteen sujuvoittamisella lykätä uuden junakaluston hankintaa myöhemmäksi. Junakalustoyhtiön alustava arvio junavalmistajien kanssa käytyjen markkinavuoropuhelujen perusteella on, että hankinnan peruserän tulisi olla kooltaan 30-40 junayksikköä. Tätä pienemmät määrät eivät välttämättä kiinnosta junavalmistajia tai ne eivät ole kustannuksiltaan järkeviä.

Kalustohankinnan lykkääminen tarkoittaa käytännössä Espoon kaupunkiradan liikennöinnin aloittamista nykyisellä kalustomäärällä. Kaupunkiradan laadukas liikennöinti nykyisellä kalustomäärällä edellyttää muun muassa sitä, että rata itsessään mahdollistaa liikennöintisuunnitelman mukaiset ajoajat. Matkustajamäärien kasvaessa on riski, että palvelutaso, mm. matkustusväljyys, ei ole täysin HSL:n tavoitteiden mukaista.

### **Yhteenveto**

VAKAVA-projektilla ei ole tällä hetkellä edellä mainituista syistä edellytyksiä tuoda hankepäätösesityksiä HSL:n hallituksen käsiteltäväksi vuoden 2021 aikana.

Junakaluston hankinnan valmistelua ei ole tarpeen jatkaa ennen kuin on olemassa riittävä varmuus hankittavan junakaluston määrästä ja hankinnan ajankohdasta.

Varikkovalmistelua on tarpeen jatkaa Junakalustoyhtiön johdolla tiiviissä yhteistyössä HSL:n ja kuntien sekä Väyläviraston kanssa, jotta saadaan varmuus varikoiden sijainneista.

### **Ehdotus**

Hallitus päättää

- a) että junahankinnan käynnistämistä koskeva hankepäätösesitys tuodaan hallituksen käsiteltäväksi siinä vaiheessa, kun on olemassa edellytykset hankinnan käynnistämiseksi;
- b) todeta, että HSL ja Pääkaupunkiseudun Junakalustoyhtiö Oy jatkavat varikkovalmistelua sekä edistävät varikkoon liittyviä asioita kuntien suuntaan; sekä
- c) että HSL selvittää yhdessä Pääkaupunkiseudun Junakalustoyhtiö Oy:n kanssa sellaisia toimenpiteitä Sm5-junien matkustajakapasiteetin lisäämiseksi, käytön tehostamiseksi sekä junaliikenteen sujuvoittamiseksi, joilla pystytään tarvittaessa siirtämään uuden junakaluston hankintaa.

### **Päätös**



127

## Lukijalaitteen (Contactless validator) hankintamenettelyn keskeyttäminen

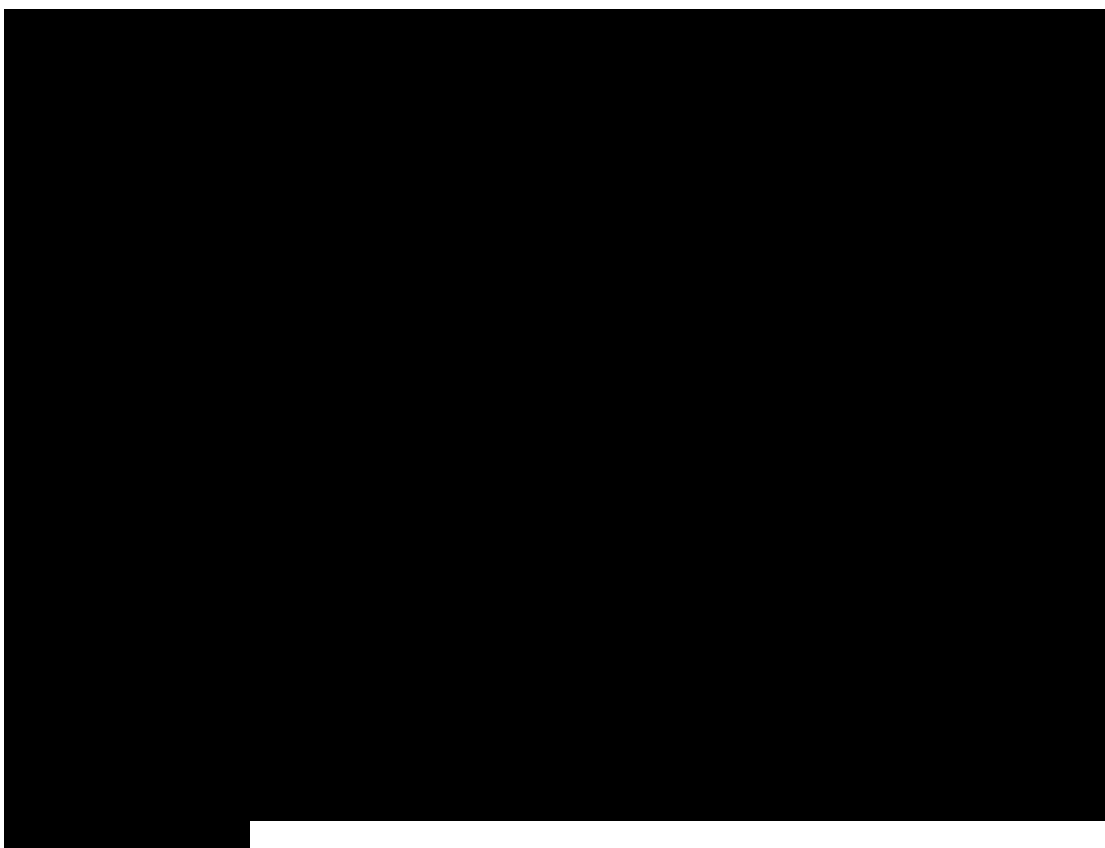
248/02.08.00/2021 [Lukijalaite (Contactless validator)]

Hallitus

Esittelijä Toimitusjohtaja Mika Nykänen  
Valmistelija Osastonjohtaja Hannu Heikkinen, p. 050 575 5510

Hallituksen päätöksellä 5.10.2021 § 106 lukijalaitteita koskevan hankinnan toimittajaksi valittiin Conduent Business Solutions France SAS.

Modulsystem Sweden Ab valitti päätöksestä markkinaoikeuteen. Valituksessa vaaditaan, että tarjousten arviointi ja vertailu tulee suorittaa uudestaan hyläten tarjoajat, jotka eivät täytä tarjouspyynnössä esitettyjä vähimmäisvaatimuksia tai koko hankintamenettely tulee kumota ja järjestää uusi kilpailutus. Valituksesta johtuen HSL ei ole tehnyt hankintasopimusta Conduentin kanssa.



Päätös tulee julkiseksi hallituksen päätöksenteon jälkeen.

Hallintosäännön 7 §:n kohdan 8 mukaan hallitus päättää hankinnoista.

**Ehdotus**

[REDACTED]

**Päätös**

Liite

Hallituksen päätös 5.10.2021 § 106

128

## Pysäkkien paristonäyttöjen ja näyttöjärjestelmän ylläpidon, korjauksen ja vaihdon hankinta

376/02.08.00/2021 [Pysäkkien paristonäytöt ja näyttöjärjestelmä]

Hallitus

Esittelijä Toimitusjohtaja Mika Nykänen  
Valmistelijat Osastonjohtaja Hannu Heikkinen puh. 050 575 5510 ja  
lakimies Merja Tapalinen, p. 040 486 6093

### Hankinnan tausta

HSL on aiemmillä hankintapäätöksillä hankkinut paristonäyttöjä ja niiden näyttöjärjestelmän ylläpidon Axentia Technologies AB:lta. Paristonäyttöjä on tällä hetkellä noin 1300 pysäkillä. Nykyinen sopimus on päättymässä vuoden 2021 lopussa. Olemassa olevien näyttöjen korjaaminen tai vaihtaminen ja ylläpito vuodesta 2022 eteenpäin on järjestettävä tarkoituksenmukaisella tavalla.

HSL:n 19.11.2021 julkaisemalla hankintailmoituksella käynnistetty julkinen kilpailutus joukkoliikenneterminaaleihin ja pysäkeille hankittavien matkustajanäyttöjen puitejärjestelystä (dnro 531/02.08.00/2020) koskee tuleville runkolinjoille hankittavia paristonäyttöjä (matalavirtanäytöt) sekä niihin mahdollisesti tarvittavan ohjausjärjestelmän.

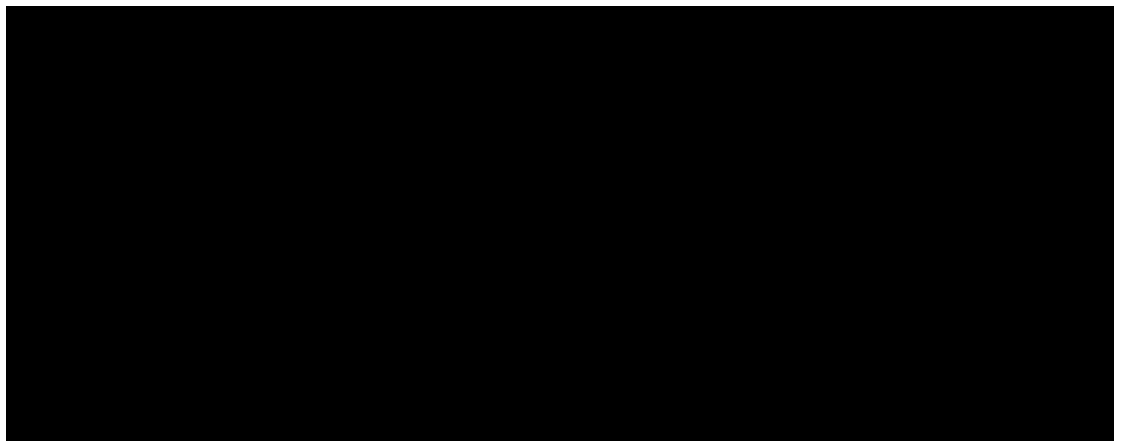
Näin ollen nyt tehtävä hankinta koskee ainoastaan jo olemassa olevia paristonäyttöjä ja uusiin kohteisiin hankittavat paristonäytöt tullaan hankkimaan parhaillaan kilpailutuksessa olevasta puitejärjestelystä.

### Hankinnan kohde

Tämän hankinnan kohteena on käytössä olevien, HSL:n omistamien paristonäyttöjen ja niihin liittyvän järjestelmän ylläpito sekä korvaavien paristonäyttöjen hankkiminen vikaantuneiden tilalle [REDACTED].

Hankinnan arvioitu kokonaisarvo on noin [REDACTED] (ilman arvonlisäveroa) vuodessa ja hankinnan yhteenlaskettu kokonaisarvo laskennalliselta neljältä vuodelta on siten noin [REDACTED] (ilman arvonlisäveroa).

### Hankintamenettely



[REDACTED]

Hankintapäätös tulee julkiseksi hallituksen päätöksenteon jälkeen.

Hallintosäännön 7 §:n kohdan 8 mukaan hallitus päättää hankinnoista.

**Ehdotus**

[REDACTED]

**Päätös**

**Bussiliikenteen ympäristöbonus Y12 tarjouskilpailun järjestäminen**

392/02.08.00/2021 [Ympäristöbonuskilpailu Y12]

Hallitus

Esittelijä Toimitusjohtaja Mika Nykänen  
Valmistelija Osastonjohtaja Tero Anttila, p. 09 4766 4330;  
ryhmäpäällikkö Mika Häyrynen, p. 09 4766 4295

*HSL:n hallitus päätti elokuussa 2011, että bussiliikenteen hiilidioksidi- ja lähipäästöjen vähentämiseksi valmistellaan erillinen ympäristöbonusmalli, jolla voidaan joustavasti ja kustannustehokkaasti hyvittää HSL:n sopimusliikennöitsijöitä päästöjä alentavista toimenpiteistä.*

**Johdanto**

HSL on varannut tammikuun alusta 2022 vuoden loppuun 1 500 000 euron (+alv) suuruisen määrärahan, josta noin 155 360 euroa on aikaisemman ympäristöbonus Y11 kustannuksia tammikuun loppuun 2022. Vuodesta 2012 lähtien vuoden 2022 tammikuuhun mennessä ympäristöbonuksia (Y1 – Y11) on maksettu liikennöitsijöille yhteensä 9,8 miljoonaa euroa. Ympäristöbonus johdosta tehdyt toimenpiteet ovat merkittävästi vähentäneet HSL:n järjestämän linja-autoliikenteen päästöjä, jolloin ilmanlaatu on parantunut.

**Ympäristöbonus Y12-tarjouskilpailu**

Y12-tarjouskilpailun hyväksyttävien toimenpiteiden kustannukset vuoden 2022 helmikuun alusta tammikuun 2023 loppuun saakka ovat yhteensä noin 1 344 640 euroa (+alv), joka maksetaan liikennöitsijälle bonuksena liikennöintikorvausten lisäksi.

EU:n ilmanlaatudirektiivissä on säädetty vuosiraja-arvo typpidioksidin pitoisuuksille (40 µg/m<sup>3</sup>). Raja-arvon ylittymisen johdosta Helsingin kaupungin oli laadittava ilmansuojelusuunnitelma, jonka toimenpiteillä päästään raja-arvon alle mahdollisimman pian. Helsingin kaupungin ilmansuojelusuunnitelman 2017 - 2024 yksi tärkeimpiä toimenpiteitä on HSL:n bussiliikenteen päästöjen vähentäminen. Suunnitelman toteutumista ja typpidioksidipitoisuuksien kehitystä seurataan ja niistä raportoidaan vuosittain ympäristöministeriölle ja ELY-keskukselle. Liikenteen päästöt ovat vähentyneet viime vuosina toimenpiteiden ja ajoneuvoteknologian kehityksen ansiosta. Raja-arvo ei enää ylity, mutta pitoisuudet Helsingin keskustan vilkasliikenteisissä katukuiluissa ovat edelleen kaksin-kolminkertaiset verrattuna Maailman terveysjärjestön WHO:n antamaan ohjearvoon (10 µg/m<sup>3</sup>).

HSL:n tavoitteena on leikata joukkoliikenteen ilmanlaatuun vaikuttavia lähipäästöjä (NO<sub>x</sub>, PM), sekä hiilidioksidipäästöjä (CO<sub>2</sub>) yli 90 % vuodesta 2010 vuoteen 2025. Se ei onnistu ilman uusinta ajoneuvoteknologiaa, parhaimpia polttoaineita sekä sähkön hyödyntämistä. Ympäristöbonus toimenpiteitä suunnataan myös niin, että pääkaupunkiseudulla esiintyviä ilmanlaatuongelmia voidaan lieventää.

Ympäristöbonus-mallissa huomioidaan sekä hiilidioksidin että haitallisten lähipäästöjen vähentäminen direktiivissä 2009/33/EY määriteltyjen haitta-arvojen mukaisesti. NO<sub>x</sub>:in haitta-arvo huomioidaan kolminkertaisena perustasoon verrattuna, eli NO<sub>x</sub> haitta-arvo on 13 200 €/t, PM haitta-arvo on myös huomioitu kaksinkertaisena perustasoon verrattuna, eli PM haitta-arvo on 174 000 €/t. CO<sub>2</sub>-päästön haitta-arvo on direktiivin sallima maksimiarvo 80 €/t.

Bonusperusteena ovat uudet toimenpiteet, jotka ylittävät voimassa olevien sopimusten ja tarjousten mukaiset sitoumukset ja joista liikennöitsijät antavat erillisen tarjouksen. Tarjouskilpailussa hyväksytään parhaat esitetyistä toimenpiteistä kustannustehokkuuden mukaisessa järjestyksessä, kunnes kokonaiskustannus vastaa ympäristöbonukselle osoitettua vuotuista määrärahaa. Näin esitetty bonusmalli on mahdollisimman teknologianeutraali ja asettaa erilaiset päästöjä vähentävät toimenpiteet suoraan vertailukelpoisiksi.

Biopolttoaineella (biokaasu tai biodiesel) saavutettavan päästövähennyksen perusteena on tarjouksen mukainen HSL:n liikenteessä tarjousjakson aikana käytettävä polttoainemäärä ja sillä saavutettava riippumattomassa tutkimuslaitoksessa vahvistettujen mittaustulosten mukainen päästövähennys sekä polttoaineen laskennallinen hiilidioksidipäästön alenema. Biopolttoaineiden päästövaikutuksen laskentaperusteena on tällä hetkellä käytettävissä direktiivin 2009/28/EY (RES-direktiivi) mukaiset kestävyyskriteerit, mutta ympäristöbonuksen tarjouskilpailussa tullaan soveltamaan vuosittain uusimpia julkaistuja säästöksiä ja standardeja.

HSL:n ympäristöbonuksen perusteeksi hyväksytään ainoastaan ns. kaksinkertaisesti laskettavat jäteperäiset polttoaineet (RES-direktiivin artikla 21, kohta 2). Polttoaineissa on käytettävä ainoastaan voimassa olevien kansallisten määräysten mukaisia kestävästi tuotettuja biokomponentteja (viittaus veroluokat T). T-veroluokkaan kuuluvat polttoaineet, jotka on tuotettu jätteistä, tähteistä, syötäväksi kelpaamattomasta selluloosasta tai lignoselluloosasta.

Kalustoinvestoinneilla toteutettavien toimenpiteiden hyödyt korvataan vuotuisen ajosuorituksen mukaisesti tarjouksessa ko. linja-autolle määritellyn liikennöintikohteen jäljellä olevan sopimuskauden ajan. Ympäristöbonuksen perusteeksi hyväksytyä autoa ei saa tänä aikana tarjota muihin kilpailutettaviin sopimuskohteisiin, bussia ei myöskään huomioida kohteen keski-ian laskennassa.

Vuosittain ratkaistava bonus mahdollistaa joustavasti parhaiden kulloinkin käytettävissä olevien toimenpiteiden edistämisen ja se mukautuu teknologian kehitykseen sekä päästövaikutusten laskentamenetelmien ja mittaustulosten muutoksiin. Jaettavan ympäristöbonussumman kasvua voidaan nopeuttaa tai hidastaa tarpeen mukaan, jolloin voidaan ottaa huomioon saavutetut tulokset, käytettävissä olevien toimenpiteiden rajahyöty, liikenteen päästövähennystavoitteiden saavuttaminen muilla keinoilla sekä HSL:n omistajakuntien maksuhalukkuus. Hyväksyttävien tarjousten keskimääräinen ympäristöhyöty tulee olla vähintään sama kuin tarjousten hinta, jolloin hyväksyttävien tarjousten kokonaismäärää rajoittaa joko käytettävissä oleva määräraha tai keskimääräinen ympäristöhyöty.

Tarjoukset hyväksytään paremmuusjärjestyksessä.

Hallintosäännön 7 §:n kohdan 12 mukaan hallitus päättää kuntayhtymän toiminnan kannalta laajakantoisista asioista.

## Ehdotus

Hallitus päättää

a) hyväksyä edellä esitettyjen periaatteiden mukaisen mallin, jolla HSL hyvittää jäteperäisten (kaksoislaskettavien) biopolttoaineiden käytöllä ja muilla erillistoimenpiteillä saavutetun CO<sub>2</sub>-, PM- ja NO<sub>x</sub> päästöjen vähenemän linja-autojen sopimusliikenteessä vuosittain päätettävällä ja erikseen kilpailutettavalla ympäristöbonuksella;

b) järjestää ympäristöbonusta koskevan erillisen tarjouskilpailun marraskuussa 2021, jotta bonus voidaan ottaa käyttöön helmikuussa 2022;

c) valtuuttaa toimitusjohtajan hyväksymään ympäristöbonusta koskevan tarjouskilpailun lopulliset tarjouspyyntöasiakirjat; sekä

d) osoittaa ympäristöbonuksen Y12 soveltamiskaudelle 2022 yhteensä 1 500 000 euron (+alv) suuruisen määrärahan, josta noin 155 360 euroa on aikaisemman ympäristöbonuksen Y11 kustannuksia tammikuulta 2022. Uusien tarjouksien määrärahasi jää tällöin 1 344 640 euroa.

Päätös tarkastetaan kokouksessa.

**Päätös**

**Seudullisen kaupunkipyöräpalvelun hankinnan valmistelun käynnistäminen**

360/02.08.00/2021 [Seudullisen kaupunkipyöräpalvelun hankinta]

Hallitus

Esittelijä  
ValmistelijaToimitusjohtaja Mika Nykänen  
Osastonjohtaja Mari Flink, p. 040 715 0440

HSL kysyi osana TTS 2022-2024:n valmistelua omistajakuntiensa näkemyksiä kaupunkipyöräpalvelun jatkosta vuoden 2025 jälkeen. Kunnat näkivät tärkeäksi sitoa kaupunkipyöräpalvelut entistä tiiviimmin osaksi joukkoliikennepalvelua ja HSL:n koordinoiva rooli seudullisena toimijana ja tilaajana todettiin kaupunkipyörärien osalta luontevaksi. Moni kunta halusi, että kunnilla säilyy mahdollisuus vaikuttaa kaupunkipyöräpalvelun käyttöönottoon ja laajuuteen oman kuntansa alueella.

Lausuntojen pohjalta ehdotetaan, että HSL käynnistää seudullisen kaupunkipyöräpalvelun toteutus- ja hankintamallin valmistelun. Lausunnoissa enemmistö kannatti mallia, jossa kaupunkipyöräpalvelun kustannukset ja tuotot jaetaan kunnille aiheuttamisperiaatteen mukaan. Tällöin noudatetaan perussopimuksen mukaista kustannusjakoa ja HSL toimii kaupunkipyöräpalvelun tilaajana samaan tapaan kuin joukkoliikenteessä.

Kunnat kuitenkin vastaavat palvelutason määrittelystä, eli päättävät kaupunkipyöräpalvelun laajuudesta ja asemien sijoittamisesta oman kuntansa alueella. Kunta vastaa myös palveluun liittyvistä katuinfran toimenpiteistä, mahdollisista sähköyhteyksistä ja lupien hakemisesta. Toimintatapa olisi käytännössä samanlainen kuin bussipysäkkien ja katosten osalta.

HSL:n tehtävänä on luoda seudullinen ja yhtenäinen kaupunkipyöräpalvelu, jossa on yhtenäinen asiakaskokemus ja saumattomat yhteydet joukkoliikenneverkostoon. Käyttäjätutkimusten ja matkatilastojen perusteella kaupunkipyörät täydentävät joukkoliikenteen matkaketjua ja parantavat joukkoliikenteen saavutettavuutta tarjoten ratkaisun ensimmäisen ja viimeisen kilometrin ongelmaan. Noin 65 % kaupunkipyöräasiakkaista tekee vähintään silloin tällöin osan matkasta kaupunkipyörällä ja osan joukkoliikenteellä.

Seudullisen kaupunkipyöräpalvelun hankinnan määrittelytyössä huomioitavia asioita ovat kysymykset infrasta ja teknologioista, palvelun taso ja luonne (asemat, virtuaaliasemat, sähköpyörät ja sähkötavarapyörät, ympärivuotisuus) sekä kustannusten ja tulojen jakomalli. HSL ja kunnat tekevät keskinäisen vastuunjakosopimuksen, jonka HSL valmistelee.

**Alustava aikataulu**

<b>2022</b>	Yhteistyömalli HSL:n ja kuntien kanssa
<b>2023</b>	Määrittelyt hankittavalle kaupunkipyöräpalvelulle
<b>2024</b>	Palvelun kilpailutus
<b>2026</b>	Uuden seudullisen kaupunkipyöräpalvelun käynnistys

Hallintosäännön 7 §:n 12 kohdan mukaan hallitus päättää kuntayhtymän toiminnan kannalta laajakantoisista asioista.

**Ehdotus**

Hallitus päättää käynnistää seudullisen kaupunkipyöräpalvelun hankinnan valmistelun.

**Päätös**



## Lausunnon antaminen Helsingin raitiovaunuvarikkojen kokonaiskehittämissuunnitelmasta

351/08.00.00.03/2021 [Raitiovaunuvarikkojen kehittämissuunnitelma]

Hallitus

Esittelijä Toimitusjohtaja Mika Nykänen  
Valmistelijat Osastonjohtaja Tero Anttila, p. 050 555 2932 ja  
ryhmäpäällikkö Johanna Wallin, p. 050 337 5685

*Helsingin raitiovaunuvarikoiden kokonaisuutta ollaan kehittämässä vastaamaan laajenevan raitiotieverkoston tarpeisiin. HKL:n laatiman kehittämissuunnitelman tavoitteena on myös varmistaa varikkokapasiteetin riittävyys nykyisten varikkotilojen tullessa elinkaarensa päähän. HSL:n tavoitteiden täyttämiseksi suunnitelman toteutuksessa tulee kiinnittää erityisesti huomiota aikatauluriskien hallintaan, kustannustehokkuuteen ja liikennöinnin kilpailuttamisen mahdollistavan toimintaympäristön rakentamiseen raitioliikenteelle.*

*Helsingin kaupunki on pyytänyt HSL:n lausuntoa 1.12.2021 mennessä.*

### Johdanto

HKL:n ensimmäinen raitiotievarikkojen kehittämissuunnitelma valmistui vuonna 2018 ja seuraavat yhteensovituselvitykset vuonna 2019. Raitiotievarikkojen kehittäminen on edennyt mm. Ruskeasuon varikon ja Raide-Jokerin varikon toteutuksen osalta. Koskelan varikon tarkempi suunnittelu ei ole vielä käynnistynyt. Vaunuhankintoja koskevat tiedot ovat tarkentuneet mm. Kruunusillat-hankkeen ja Kalasataman raitiotien osalta. Lisäksi myös Viikin-Malmin ja Tuusulanbulevardin pikaraitiotieiden suunnittelu-aikataulu on muuttunut. Raitiotiejärjestelmän suunnittelutilanteen muutosten vuoksi HKL on päivittänyt raitiotievarikkojen kehittämissuunnitelmaa vuoden 2021 aikana.

Helsingin raitioliikenne laajenee tulevina vuosina merkittävästi kantakaupungin raitioliikenteen laajennusten ja uusien pikaraitiotiehankkeiden myötä. Koska kapasiteetti nykyisillä varikoilla loppuu HKL:n Raitiotievarikkojen kehittämissuunnitelman mukaan noin vuonna 2025, varikkokokonaisuuden kehittäminen ja uusien varikoiden rakentaminen suunnitellussa aikataulussa on välttämätöntä linjaston kehittyessä.

### Kalustohankintojen vaikutus varikkokapasiteettiin

Kehittämissuunnitelman mukaan HKL on uusimassa Helsingin kantakaupungin raitiovaunukalustoa noin viidelläkymmenellä uudella raitiovaunulla vuosien 2028–2034 aikana. Raide-Jokerin ja Kruunusilltojen liikenteeseen on tilattu yhteensä 52 pikaraitiovaunua, jotka toimitetaan vuosien 2021–2027 aikana. Raide-Jokerin vaunut vastaanotetaan Roihupeltoon ja Kruunusilltojen vaunujen vastaanotto on suunniteltu Ruskeasuolle, Koskelaan tai Töölöön. Lisäksi HKL on suunnitellut hankkivansa uusia pikaraitiolinjoja varten noin 16–60 pikaraitiovaunua, jotka on suunniteltu otettavan käyttöön vuosien 2027–2034 aikana. Vaunuhankinnat kytkeytyvät uusiin raitiotieverkon laajennushankkeisiin, joiden toteutus päätökset ja -aikataulut ovat vielä epävarmoja. Kalustotoimitusten aikana varikkokapasiteettia tarvitaan tavanomaista enemmän, kun uutta kalustoa vastaanotetaan, ja tämä kasvattaa esim. kunnossapitopaikkojen tarvetta. Varikoilla on tarpeen sekä säilyttää ja kunnossapitää

samanaikaisesti olemassa olevia vaunuja, että ottaa vastaan ja säilyttää uusia vaunuja.

### **Suunniteltu varikkokokonaisuus**

Kehittämissuunnitelman lähtökohtana on, että Helsingin raitioliikennettä operoidaan jatkossa pääasiassa kahdelta päävarikolta: Ruskeasuolta ja Koskelasta. Varikot toteutetaan vaiheittain siten, että ensimmäisenä valmistuu Ruskeasuon loppuvuodesta 2023. Koskelan varikon uudisrakentamisen on suunniteltu valmistuvan vuonna 2027. Sekä Ruskeasuon, että Koskelan varikoille on tarkoitus integroida myös muita toimintoja.

Nykyisin Vallilan varikolla tehtävät vaunujen kilometriperusteiset huollot sekä kolarikorjaukset siirtyvät uudelle Koskelan varikolle ja Vallilan varikosta on tarkoitus luopua tulevaisuudessa, kun Koskelan varikkolaajennus ja peruskorjaus valmistuu.

Töölön varikko toimii Koskelan varikon rinnalla kantakaupungin raitioliikenteen säilytysvarikkona. Töölön varikon sijainti on liikenteenhoidon ja häiriönhallinnan näkökulmasta erinomainen. Töölön varikko on välttämätöntä pitää toiminnassa ainakin siihen saakka, kunnes Ruskeasuon ja Koskelan varikot ovat valmistuneet ja HSL toivoo, että varikon jatkomahdollisuuksia tutkitaan hyvän sijainninsa vuoksi tarkemmin myös tämän jälkeen. Kehittämissuunnitelman mukaan Töölön varikko voisi olla käytössä 2030-luvun loppuun.

Laajasaloon Reposalmentien varteen on suunniteltu uusi raitiotievarikko Kruunusillat-yhteyttä käyttävien raitiolinjojen tarpeisiin. Laajasalon varikon yhteyteen on tarkoitus integroida asuinrakentamista. Varikkokapasiteetin kannalta Laajasalon varikolle ei ainakaan alkuvaiheessa ole tarvetta. Laajasalon varikkoa on esitetty varikoiden kokonaiskehittämissuunnitelmassa toteutettavaksi myöhemmin tai toteutuksen laajuutta supistettavaksi kustannustason karsimiseksi.

Näiden lisäksi rakennetaan parhaillaan Roihupeltoon varikkoa Pikaraitiolinjalle 550 (Raide-Jokeri) sekä suunnitellaan Vaaralaan varikkoa Vantaan ratikkaa varten.

Puoltaessaan kokonaiskehittämissuunnitelman hyväksymistä HKL:n johtokunta päätti, että varikoiden suunnitelmista ja kapasiteetista hankitaan kansainvälisen asiantuntijatasoisen vertaisarvio. Arvio pyydetään erityisesti siitä näkökulmasta, että varikoiden kapasiteetti, uusi tekniikka ja uudet vaunut tulevat optimaalisesti ja mahdolliset riskit välttäen hyödynnetyksi ja osaaminen Suomessa vahvistuu. HSL pitää HKL:n johtokunnan päätöstä vertaisarvion hankkimisesta hyvänä ja näkee tarpeelliseksi, että HSL:n asiantuntijat osallistuvat vertailujen teettämiseen.

### **Palvelun toimintavarmuus**

Liikenteen tulee toimia riittäväällä laadulla erilaisissa tilanteissa (esim. jokin varikko tai kriittinen rataosa on pois käytöstä) ja varikkokokonaisuudella on kriittinen rooli palvelun toimintavarmuuden kannalta. Esimerkiksi Töölön varikon hyvä sijainti häiriönhallinnan ja poikkeustilanteiden kannalta tukee palvelun toimintavarmuutta. HSL:n näkemyksen mukaan on tutkittava tarkemmin Töölön varikon käyttömahdollisuutta esimerkiksi säilytysvarikoksi muutettuna myös pidemmällä aikajänteellä 2030-luvun jälkeen.

Palvelun laajentumisen näkökulmasta tulee ottaa huomioon, että jo toteutusvaiheessa olevilla varikoilla on laajennusvaroja (esim. Roihupelto), joita voidaan hyödyntää tulevaisuudessa ylivuotovarana kokonaan uusien varikoiden rakentamisen sijaan.

Palvelun toimintavarmuus vaikuttaa myös varikoiden suunniteltuihin toteutusaikatauluihin. Toimintavarmuuden kannalta joitain investointeja on kannattavaa tehdä etupainotteisesti, vaikka kapasiteetin puolesta investoinnille ei vielä olisikaan täyttä tarvetta. Toimintavarmuudessa on huomioitava kuitenkin rakentamisen rajakustannus.

### **Monitoimijaympäristön vaatimukset**

Liikenteen ja kunnossapidon kilpailutus tulee ottaa huomioon myös varikkokokonaisuuden valmistelussa. Käytännössä tämä tarkoittaa sitä, että liikenteen operointi sekä kevyt ja keskiraskas kunnossapito tulee pystyä erottelemaan toimintaympäristöstä riippumattomalla tavalla. Kilpailutilanteessa HKL:n (tai uuden kaupunkiraideliikenneyhtiön) roolina olisi toimia varikko- ja kalustoyhtiönä, jotta kilpailuneutraliteetti varmistetaan. Varikkokokonaisuus määrittää osaltaan pelisäännöt mahdollisille tuleville kilpailutuksille. Esimerkiksi Ruskeasuo ja Koskela tulee HSL:n näkemyksen mukaan suunnitella siten, että ne voidaan tarvittaessa eriyttää eri operaattoreille tai päävarikolta käsin voi toimia useampi kuin yksi operaattori. Molempien päävarikoiden tulee siis toimitilojen ja ratainfra puolesta mahdollistaa kilpailutilanteessa toimiville liikenteenharjoittajille itsenäinen liikenteen operointi ja sitä tukevat tehtävät kaluston omistajan määrittämien kunnossapidon rajanvetojen (esim. ylläpitohuollot ja keskiraskas kunnossapito) mukaisesti.

HSL katsoo, että kilpailutettu monitoimijaympäristö ei tarkoita varikkotoimintojen tai varustelun kahdentamista, vaan se on mahdollista toteuttaa suunnitellun varikkokokonaisuuden mukaisena sopimuksellisella eriyttämällä tarkastelemalla varikoiden haltijan (HKL) roolia palvelujen ja toimitilojen tarjoajana suhteessa operointiin. Siksi tulee myös tunnistaa ne varikkotoiminnot, joita ei ole järkevä kahdentaa. Esimerkiksi raskaan kunnossapidon toimintojen ja laiteinvestointien keskittäminen on järkevää myös kilpailutilanteessa, kuten toimitaan rautatieliikenteessä yhteiskäytössä olevien palvelupaikkojen ja laitteiden osalta. Tällä on suoria vaikutuksia varikkoinvestointien kustannustehokkaaseen käyttöön sekä vuokriin. Varikkokokonaisuus vaikuttaa kilpailutettavan kunnossapidon rajanvetoon, josta kaluston omistajan (HKL) ja sen kustannuksista vastaavan liikenteen tilaajan (HSL) on päätettävä yhteistyössä.

### **Varikoiden aikataulujen aiheuttamat haasteet**

Suunnitellut kalustohankinnat aiheuttavat haasteita varikkokapasiteetin riittävyydelle rakentamisvaiheen aikana vuosina 2025-2027. Kruunusillat-yhteyden vaunukalustotoimitukset alkavat jo vuonna 2025 eli ennen Koskelan varikkolaajennuksen valmistumista. Tällöin Ruskeasuo ja Töölö eivät todennäköisesti mahdollista tilan puolesta Kruunusilltojen vaunujen vastaanottoa. Koskelan varikon peruskorjaus ja laajennus tuleekin suunnitella niin, että Koskelan varikkokapasiteettia on käytettävissä myös peruskorjauksen aikana tai vaihtoehtoisesti tarvitaan muita väliaikaisia huolto- ja säilytyspaikkoja kalustolle.

Kruunusilltojen tarpeeseen suunniteltuun Laajasalon varikkoon suunnitellun hybridikorttelin vuoksi merkittäviä aikatauluriskejä. Tästä syystä Laajasalon varikko ei ehtisi valmistua ajoissa ennen kalustotoimituksen alkamista. Laajasalon varikko ei

myöskään olisi toiminnallisesti käytettävissä ennen kuin sinne johtava ratainfra on valmis. Koskelan varikon peruskorjauksen valmistuttua varikot eivät enää ole kapasiteetin pullonkaulana.

HSL pitääkin erittäin tärkeänä, että suunnitellut varikkoinvestoinnit Ruskeasuon ja Koskelan varikoiden osalta saadaan etenemään tavoiteaikataulun mukaisesti.

Koskelan varikon tarkempi suunnittelu ei ole vielä käynnissä ja alustavaa kaavasuunnittelua tehdään parhaillaan, tämä voi aiheuttaa aikatauluriskin varikkokokonaisuudelle. Raitiotievarikoiden kehittämissuunnitelman mukaan Koskelan varikon laajuutta ja toteuttamisratkaisua koskevat päätökset ja tarkemmat suunnitelmat on tehtävä pian kehittämissuunnitelman valmistumisen jälkeen, jotta Koskelan varikon tavoiteaikataulusta on mahdollista pitää kiinni.

### **Hybridirakentamisen kustannusjako**

Hybridirakentamisessa joukkoliikenteelle on uhkana kohdistua myös muusta kaupunkikehityksestä aiheutuvia kustannuksia. Kehittämissuunnitelmassa ehdotetaan, että varikkohankkeiden rahoitusmallien osalta on tarpeen jatkaa selvittämistä eri varikkohankkeille sopivimmasta rahoitusmallista. Nykytilanteessa varikkoinvestoinnit ja käyttökustannukset jyvitetään kokonaisuudessaan raitioliikenteen liikennöintikorvaukseen (ja ratainfran osalta infrakorvaukseen). Hybriditoteutuksen tuomilla tuotoilla voitaisiin kuitenkin rahoittaa varikkohanketta ja sopia liikennöintikorvauksella katettava raitiovaunuvarikon vuokra erikseen. Raitioliikenteen kestävä käyttötalouden kannalta on tärkeää, että osana liikennöintikorvausta maksetaan ainoastaan raitioliikenteen kannalta välttämättömiä varikkokustannuksia.

HSL:n kanta on, että joukkoliikenteelle tulee kohdistaa vain joukkoliikennevarikon aiheuttamat välittömät kustannukset. Nämä kustannukset on suunniteltava aina tapauskohtaisesti. Kustannusjako voi perustua esimerkiksi vertailutarkasteluun, jossa rakennettaisiin vain pelkkä joukkoliikennevarikko. Vertailut ja oikein kohdistetut kustannukset ovat jatkossa edellytys HSL:n hyväksynnälle ja sitoutumiselle varikkohankkeista aiheutuviin liikennöintikorvauksiin.

### **Varikoiden kustannusvaikutukset**

Varikot nostavat tulevaisuudessa merkittävästi raitioliikenteen operointikustannuksia. Varikkoinvestoinnit ja käyttökustannukset jyvitetään sopimusneuvotteluissa yleensä täysimääräisesti osaksi operointikustannuksia (lukuun ottamatta ratainfraa, joka raitioliikenteessä sisältyy infrakustannuksiin). Raitiovaunuvarikoiden yhteyteen suunnitellaan usein kuitenkin muitakin kuin välttämättömästi liikennepalvelun tuottamiseen liittyviä toimintoja, joiden kaupunkikehitykseen liittyvät kustannukset eivät saa siirtyä osaksi HSL:n kautta maksettavia operointikustannuksia.

Ruskeasuon varikon kustannusarvio hankesuunnitelman perusteella on 150,6 miljoonaa euroa, mistä operointiin kohdistuu HKL:ltä saatujen lisäselvitysten mukaan noin 99,7 miljoonaa euroa. Ruskeasuon varikon pääoma- ja ylläpitokustannusten on arvioitu olevan noin 7,9 miljoonaa euroa vuodessa. Ruskeasuon varikon yhteyteen on suunniteltu bussivarikkoa.

Koskelan varikon investointikustannukseksi on HKL:n investointisuunnitelmassa alustavasti arvioitu noin 227,5 miljoonaa euroa, mistä operointiin kohdistuu HKL:ltä

saatujen lisäselvitysten mukaan noin 177,5 miljoonaa euroa. Koskelan varikon pääoma-, maavuokra ja ylläpitokustannusten on HKL:ltä saatujen lisäselvitysten mukaan arvioitu olevan noin 13,1 miljoonaa euroa vuodessa. Investointi- ja käyttökustannukset ovat alustavia arvioita ja perustuvat Ruskeasuon varikon kustannusrakenteeseen. Koskelan varikon yhteyteen on suunniteltu kaupallisten palveluiden sijoittamista, toimitilarakentamista sekä Helsingin kaupungin Staraliikelaitoksen varikkoa. HSL:n näkemyksen mukaan näihin kohdistuvat rakentamis-, maanvuokra- ja ylläpitokustannukset eivät saa kohdistua joukkoliikenteen operoinnin korvauksiin.

Töölön varikon pääoma- ja ylläpitokustannusten on HKL:ltä saatujen lisäselvitysten mukaan arvioitu olevan noin 1,1 miljoonaa euroa vuodessa. Uusia investointeja ei varikolle ole suunniteltu.

Roihupellon varikon investointikustannus on 69,5 miljoonaa euroa, mistä operointiin kohdistuu noin 54,5 miljoonaa euroa. Roihupellon varikon pääoma-, maavuokra- ja ylläpitokustannusten on arvioitu olevan noin 3,9 miljoonaa euroa vuodessa.

Laajasalon varikon yhteyteen on suunniteltu rakennettavan asuinkerrostaloja. Varikon kokonaiskustannusarvio on noin 93 miljoonaa euroa. Vuoden 2016 yleis- ja hankesuunnitelman tilanteeseen nähden varikon kustannusarvio on nelinkertaistunut. Kokonaiskustannusarvio sisältää asuntorakentamiseen liittyviä kaupunkikehityksen lisäkustannuksia, joista aiheutuvat rakentamis-, maavuokra- ja ylläpitokustannukset eivät HSL:n näkemyksen mukaan saa kohdistua joukkoliikenteen operoinnin korvauksiin. Laajasalon varikkoa ei tässä vaiheessa esitetä rakennettavaksi. Vaihtoehtona poikkeuksellisen kalliin hybridivarikon rakentamiselle on syytä tutkia tarkemmin Laajasalon linjojen operointi pysyvästi muilta varikoilta käsin ja tämän vaikutukset varikoiden kokonaiskapasiteettiin, koska siirtoajoista aiheutuvat liikennöinnin lisäkustannukset olisivat selvästi pienempiä kuin varikkoinvestoinnin vuotuiset pääomakustannukset.

### Varikkokokonaisuuden vaikutukset HSL:n käyttötalouteen

Kehittämissuunnitelman uusinvestointien kustannusarvio on HKL:ltä saatujen lisäselvitysten mukaan kokonaisuudessaan noin 540 milj. euroa ja näiden vuosittaiset operointiin kohdistuvat kustannukset noin 24,9 milj. euroa.

Kehittämissuunnitelma vaikuttaa valmistuttuaan HSL:n operoinnin kustannuksiin seuraavasti (tarkasteluvuosi 2030):

Varikko	Kustannus/vuosi	Sopimus ja korvausten alkaminen (arvio)
Roihupellon varikko	3,9 milj. euroa	PR550-sopimus *), alkaen 8/2023
Ruskeasuon varikko	7,9 milj. euroa	RL-sopimus **), alkaen 1/2024
Koskelan varikko	13,1 milj. euroa	RL-sopimus, alkaen 1/2027
<b>Uusinvestoinnit yhteensä</b>	<b>24,9 milj. euroa</b>	
Koskelan vanha varikko	-2,7 milj. euroa	RL-sopimus, alkaen 1/2027 (poistuu, kun Koskela valmistuu)
Vallilan vanha varikko	-2,4 milj. euroa	RL-sopimus, alkaen 1/2027 (poistuu, kun Koskela valmistuu)
<b>Muutos nykytilaan nähden</b>	<b>+19,8 milj. euroa</b>	<b>Operoinnin kustannustason nousu kaikkien varikoiden ollessa käytössä</b>
Töölön vanha varikko	1,1 milj. euroa	RL-sopimus, käytössä 2030-luvun

		lopulle
<b>Kokonaisvaikutus</b>	<b>+20,9 milj. euroa</b>	<b>Varikoiden kustannusvaikutus yhteensä</b>

\*) PR550-sopimus on pikaraitiotielinja 550:n eli Raide-Jokerin liikennöintisopimus

\*\*) RL-sopimus on nykyisen kantakaupungin raitioliikenteen liikennöintisopimus

Nykyinen varikoiden kustannusvaikutus on siis noin 6 milj. euroa vuodessa ja sen osuus raitioliikenteen operointikustannuksista noin 11 %. Tarkasteluvuoteen 2030 mennessä varikoiden kustannus nousisi yli kolminkertaiseksi ja osuus operoinnin korvauksista yli kaksinkertaiseksi nykyiseen verrattuna.

HSL:n jäsenkuntien tavoitteena on säilyttää enintään 50 % subventio-osuus, jolloin kustannustason nousu kasvattaa painetta myös lippujen hintojen korotuksille. On siis erityisen tärkeää, että varikkoinvestointien tarkemmassa suunnittelussa ja toteutuksessa noudatetaan tiukkaa kustannusten ja riskien hallintaa.

### **HSL:n näkemys raitiovaunuvarikoiden kokonaiskehittämissuunnitelmassa esitettyyn kehityspolkuun**

HSL kannattaa raitiotievarikoiden kokonaiskehittämissuunnitelmasta johdettua kehityspolkuja, jossa Koskelan varikko toteutetaan suunnitellun aikataulun mukaan yhtenä kokonaisuutena ja rakentaminen aloitetaan heti Ruskeasuon varikon valmistuttua. Töölön varikon elinkaarta jatketaan ainakin 2030-luvun lopulle ja jatkamahdollisuutta tämän jälkeen tarkastellaan muuttamalla esimerkiksi varikon käyttötarkoitus säilytysvarikoksi. Laajasalon varikkoa ei toteutettaisi alkuvaiheessa, mutta sille jätetään kaavavaraus määräajaksi. Tämän määräajan aikana selvitetään muita mahdollisia varikoiden sijainteja ja jos korvaava sijainti löytyy, voidaan kaavavarauksesta luopua.

Tämä kannanotto ei kuitenkaan tarkoita suunnitelmassa esitettyjen hankkeiden toteutuspäätöksen ennakkoon hyväksymistä HSL:n puolelta, vaan jokaisesta varikosta tarvitaan erillinen HSL:n hallituksen hyväksymä hanke/investointipäätös suunnitelmien tarkentuessa. Näiden päätösten edellytyksenä on jatkossa vertailulaskelmat varikoiden kustannustehokkuudesta ja hybridirakentamisen kustannusjaosta.

Lisäksi HSL:n tavoitetta kilpailun hyödyntämisestä myös kaupunkiraideliikenteen tuottavuuden parantamiseksi tulee edistää huomioimalla kilpailutuksen ja monitoimijaympäristön edellytykset uusien varikoiden toimitilojen, keskeisten kunnossapidon laitteiden ja rataanfran suunnittelussa.

### **Varikkokokonaisuuden riskien jakaminen**

Suunniteltujen raitiotiehankeiden aikataulut voivat lykkääntyä Helsingin kaupungin päätösten tai hankkeiden toteutusviiveiden takia. Tällöin myös tarpeet uusien kalustohankintojen ja niihin liittyvän varikkokapasiteetin ajoitukselle voivat muuttua. HSL:n ei tulisi kantaa hankkeiden lykkääntymisen tai aikataulujen yhteensovituksen ongelmien aiheuttamaa kustannusriskiä varikkoinvestoinneista eikä kattaa raitioliikenteen operointikorvauksella sellaisia HKL:n kustannuksia, joiden vastineeksi ei saada liikennepalvelua ja lipputuloja. Riskienjakoperiaatteista tulee sopia HSL:n, HKL:n ja Helsingin kaupungin välillä ennen varikoiden hankepäätöksiä esimerkiksi varikon vuokrausta ja kustannuslaskentaa koskevalla esisopimuksella.

Hallintosäännön 7§:n 1 kohdan mukaan hallitus valvoo kuntayhtymän etua.

**Ehdotus**

Hallitus päättää antaa Helsingin raitiovaunuvarikkojen kokonaiskehittämissuunnitelmasta pykälän selostusosan mukaisen lausunnon.

**Päätös****Liitteet**

Raitiotievarikkojen kehittämissuunnitelma  
HKL:n johtokunnan päätös 14.10.2021 § 157  
Helsingin kaupungin lausuntopyyntö

**Lausunnon antaminen ympäristöministeriölle luonnoksesta hallituksen esitykseksi kaavoitus- ja rakentamislainsiksi**

326/00.04.02/2021 [Hallituksen esitys kaavoitus- ja rakentamislainsiksi]

Hallitus

Esittelijä Toimitusjohtaja Mika Nykänen  
Valmistelijat Osastonjohtaja Sini Puntanen puh. 040 501 3362 ja  
ryhmäpäällikkö Aarno Kononen puh. 040 663 6744

Ympäristöministeriö pyytää lausuntoja luonnoksesta hallituksen esitykseksi, joka koskee uutta kaavoitus- ja rakentamislakia. Uudella kaavoitus- ja rakentamislainilla on tarkoitus korvata voimassa oleva maankäyttö- ja rakennuslaki. Lausuntopyyntö koskee myös samassa yhteydessä esitettyjä muutoksia eräisiin muihin lakeihin. Voimassa oleva maankäyttö- ja rakennuslaki tuli voimaan vuoden 2000 alussa. Toimintaympäristössä on tapahtunut merkittäviä muutoksia maankäyttö- ja rakennuslain voimassaoloaikana ja myös näköpiirissä oleva kehitys haastaa uusiin toimiin.

Esityksen päätavoitteita ovat hallitusohjelman mukaisesti hiilineutraali yhteiskunta, luonnon monimuotoisuuden vahvistaminen sekä rakentamisen laadun parantaminen ja digitalisaation edistäminen. Tavoitteena on lisäksi muun muassa edistää kaavaprosessin sujuvuutta, vahvistaa kuntien maapolitiikkaa, parantaa ihmisten osallistumismahdollisuuksia, edistää rakentamisen luovissa ja ilmoituksissa yhden luokun periaatetta ja sähköistä asiointia sekä luoda rakennetun ympäristön valtakunnallinen digitaalinen rekisteri ja tietoaalusta, joihin maankäyttöä ja rakentamista koskevat päätökset ja prosessit tukeutuvat.

Ehdotuksessa esitetään nykyisen maakuntakaavan, kuntien yleiskaavan ja asemakaavan muodostaman kolmiportaisen kaavajärjestelmän korvaajaksi uutta suunnittelukokonaisuutta, jossa oikeusvaikutteisen maakuntakaavan tehtäviä vähennetään ja siirretään osittain kuntien yleiskaavoissa ratkaistaviksi. Näiden ohelle ehdotetaan väestöpohjaltaan ja kasvultaan merkittäville kaupunkiseuduille laadittavaksi pakollinen, mutta oikeusvaikutukseton kaupunkiseutusuunnitelma. Kaupunkiseutusuunnitelma olisi pakollinen Helsingin, Tampereen, Turun, Oulun, Jyväskylän, Kuopion ja Lahden kaupunkiseuduille. Laatimisprosessi, osallistuminen, vuorovaikutus ja muutoksenhaku kaupunkiseutusuunnitelmassa tulisi toteuttaa vastaavasti kuten kaavoissa. Esitetyn mallin tavoitteena olisi sovittaa yhteen kaupunkiseudun yhdyskuntarakenne, liikennejärjestelmä ja viherrakenne. Ehdotuksen mukaan kaupunkiseudun laajuus määritettäisiin valtioneuvoston asetuksella. Suunnitelma olisi oikeusvaikutukseton, eikä kaupunkiseutusuunnitelmaan sisältyisi laissa määritellyjä laadullisia vaatimuksia, jonka vuoksi muutoksenhakuoikeus ilmeisesti voisi rajoittua vain menettelyihin.

Lausuntopyyntöissä pyydetään kommentoimaan myös vaihtoehtoja maakuntakaavoituksen mallia. Vaihtoehtoisessa mallissa maakuntakaavan oikeusvaikutuksia ei rajattaisi laissa vaan maakuntakaava olisi nykyiseen tapaan kokonaisuudessaan oikeusvaikutteinen. Malli ei kuitenkaan sisältäisi nykyisen lain mukaista maakuntakaavan toteuttamisen edistämismallia. Myös vaihtoehtoisessa mallissa maakuntakaavassa olisi esitettävä aluerakenteen, liikennejärjestelmän ja liikenneverkon sekä viherrakenteen kehittämisen periaatteet, ja lisäksi maakuntakaavassa voitaisiin esittää myös muita maakunnan kehittämisen kannalta tarpeellisia asioita. Vaihtoehtoisen mallin mukaan maakuntakaavassa esitettävistä



asioista kuitenkin rajattaisiin laissa nimenomaisesti pois yksittäisen kunnan yhdyskuntarakenne. Yksittäisen kunnan yhdyskuntarakenteeseen kuuluvia asioita ei olisi siten mahdollista sisällyttää maakuntakaavaan vaan ne ratkaistaan kuntakaavoituksessa.

Ympäristöministeriö pyytää, että lausunto jaotellaan lausuntopyynnössä ilmoitettujen väliotsikoiden mukaisesti ja toimitetaan lausuntopalvelu.fi:n kautta 7.12.2021 mennessä. Väliotsikot ovat.

- Huomioita alueidenkäytön kokonaisuudesta luvut 1-16,37 -40
  - HSL:n lausunto koskee pääosin tätä väliotsikkoa
- Huomioita kaavojen toteuttamisen kokonaisuudesta luvut 1. 17-24, 37-40
- Huomioita rakentamisen kokonaisuudesta luvut 1. 25-36, 37 -40
- Lisäksi esitetään kysymyksiä, joista HSL:ää koskee vaihtoehtoisen maakuntakaavan malli

Linkit lausuntopyyntöaineistoon:

[Lausunto - Lausuntopalvelu](#)

<https://ym.fi/maankaytto-ja-rakennuslaki>

### Tiivistelmä

*HSL keskittyy lausunnossaan pääasiassa oman toimintansa sekä koordinoimansa Helsingin seudun MAL-suunnittelun kannalta olennaisiin kohtiin, kuten maakuntakaavaa, uutta ehdotettua kaupunkiseutusuunnitelmaa ja kuntien yleis- ja asemakaavoitusta koskeviin säädösehdotuksiin.*

*HSL pitää lakiuudistuksen tavoitteita hyvinä ja kannatettavina. Lakiehdotus on kuitenkin kokonaisuutena keskeneräinen ja sisältää paljon yksityiskohtaisia säännöksiä, jotka eivät käytännössä toteuttaisi sille asetettuja tavoitteita. HSL:n näkemyksen mukaan nykyinen maankäyttö- ja rakennuslaki (MRL) on edelleen varsin toimiva, eivätkä luonnoksessa esitetyt muutokset yhteisvaikutukseltaan sitä parantaisi. Näin ollen lakiluonnosta uudeksi kaavoitus- ja rakentamislaki (KRL) ei tule viedä eteenpäin nyky muodossaan eikä sen valmistelua tule jatkaa.*

*Lakiluonnos vaikuttaisi haitallisesti kuntien edellytyksiin kehittää alueidensa käyttöä ja toteuttaa järkevää maapolitiikkaa sekä järjestää alueensa sekä seudullinen maankäytön ja liikenteen suunnittelu joustavasti ja hyviksi todettuja käytäntöjä edelleen kehittämällä. HSL pitää tärkeänä, että kaavoitusta ja rakentamista ohjaavalla lainsäädännöllä mahdollistetaan myös kuntien talouden vahvistumista.*

*HSL toteaa, että Helsingin seudulla tehtävää liikennejärjestelmäsuunnittelua yhteensovitetaan maakunnalliseen ja valtakunnalliseen liikennejärjestelmäsuunnitteluun ja päinvastoin, jotta suunnitelmat tukisivat toisiaan ja olisivat yhteneväisiä. Helsingin seudulla liikennejärjestelmäsuunnittelu on viime vuosina kehittynyt osaksi laajempaa maankäytön, asumisen ja liikenteen suunnitelmaa (MAL-suunnitelma), jonka pohjalta seudun toimijat neuvottelevat valtio-osapuolen kanssa MAL-sopimuksista. MAL-suunnittelua on tehty vapaaehtoisuuteen pohjautuen ilman lainsäädännöllistä velvoitetta. HSL toteaa, että on tarpeen selkeyttää mahdollisten kaupunkiseutusuunnitelmien suhdetta samalla suunnittelutasolla tehtävään lakisääteiseen liikennejärjestelmäsuunnitteluun.*

*HSL pitää kaupunkiseudun yhteistä maankäyttöä, asumista ja liikennettä koskevaa suunnittelua erittäin tärkeänä ja pitää perusteltuna myös sen merkityksen tunnistamista ja esille nostamista lakiehdotuksessa. Kaupunkiseututasoisen suunnittelun tulisi jatkossakin perustua vapaaehtoisuuteen ja mahdollisuuteen joustaa kunkin kaupunkiseudun erityisten tarpeiden mukaan.*

*HSL:n mielestä jo nykyinen maankäyttö- ja rakennuslaki antaa hyvät mahdollisuudet kehittää alueidenkäytön suunnittelua joustavaan ja mahdollistavaan suuntaan, kuten Uudellamaalla on jo tehtykin (Uusimaakaava 2050, MAL 2019). Lainsäädännön uudistamisen tulee tukea tätä kehitystä. HSL:n näkemyksen mukaan ehdotettu uusi järjestelmä hämärtäisi maakunnallisen ja seudullisen kaavoituksen sekä kuntakaavoituksen tehtäväjakoja ja heikentäisi kuntarajat ylittävää seututasoista aluetta ja yhdyskuntarakenteen yhteensovittavaa ohjausta, joka jäisi vaille oikeusvaikutuksia. Tällä olisi negatiivisia vaikutuksia ilmastotavoitteiden saavuttamiseen ja kuntatason suunnittelun tarvitsemaan laajemman kokonaistarkastelun tuottamaan tukeen. Lisäksi maakuntakaavalla pitäisi voida tarvittaessa ratkaista sellaisia seudullisesti merkittäviä maankäyttökysymyksiä, joiden tekemiseen ei ole edellytyksiä yksittäisen kunnan kaavoituksessa, kuten mm. joukkoliikenteen terminaalit, varikot, liityntäpysäköinti tai luonnonvarojen hyödyntämiseen ja energiantuotantoon liittyvät tarpeet.*

*Kaupunkiseudun laajuus kaupunkiseutusuunnitelmaa varten tulee määritellä kunkin alueen toiminnallisen tarpeen mukaan. Koska suunnitelma ei ole oikeusvaikutteinen, ei aluerajauksenkaan tule olla lain tai asetuksen tasolla.*

*Kaupunkiseutusuunnitelman ollessa oikeusvaikutukseton esitetty vaikutusten arvioinnin ja osallistamisen soveltaminen ovat turhan raskaita prosesseja suhteessa hyötyihin. Selkeämpää olisi, että suunnitelmalle kirjoitettaisiin omat, räätälöidyt, osallistumista koskevat säännökset. Muutoksenhakuprosessit pidentäisivät merkittävästi seututasoisen suunnittelun kestoa nykyisestä. Vaarana on myös, että kaupunkiseutusuunnitelmasta ei synny suunnittelusta koituvaa lisäarvoa tai varmuutta sen käytettävyydestä MAL-sopimusten pohjana.*

*Lakiesityksessä ei ole selvästi kuvattu, kuinka kaupunkiseutusuunnitelmaan sisältyvä liikennejärjestelmän suunnittelu suhtautuu nykyiseen lainsäädäntöön ja käytäntöihin liikennejärjestelmäsuunnittelussa. Siten esitetty kaupunkiseutusuunnitelma ei voi ottaa MAL-suunnittelun roolia, vaan sitä pitää tehdä myös jatkossa.*

*HSL:n mielestä nykyinen kaavajärjestelmä ja työnjako Helsingin seudun keskeisten toimijoiden ja valtion viranomaisten välillä on toiminut hyvin. HSL korostaa, että sen MAL-suunnittelua koordinoiva rooli on edellä esitetyn lisäksi tarjonnut mahdollisuuden sovittaa joukkoliikenteen strategista suunnittelua yhteen pidemmän tähtäimen MAL-suunnitteluun ja seudun kaavoitusprosesseihin.*

*HSL:n näkemyksen mukaan kaupunkiseutusuunnitelma ei esitettyssä muodossaan tuo lisäarvoa verrattuna nykyiseen Helsingin seudun suunnittelukäytäntöihin, vaan lisää jäykkyyttä, suunnittelun päällekkäisyyttä sekä työmäärää. Nyt esitetyn kaupunkiseutusuunnittelun mallin sijasta tulee tulisikin kehittää nykyistä MAL-suunnittelua esimerkiksi lisäämällä osallistamista suunnitteluvaiheessa ja selkeyttämällä päätöksentekomenettelyä. HSL on valmis omasta puolestaan jatkamaan Helsingin seudulla MAL-suunnittelun ja liikennejärjestelmäsuunnittelun koordinoivaa rooliaan ja kehittämään edelleen yhdessä seudun kuntien ja valtion kanssa MAL-suunnittelua ja -sopimusmenettelyä.*

*Lisäksi lausunnossa esitetään kommentteja yleis- ja asemakaavoitusta ohjaavista säännöksistä. HSL kannattaa asemakaavoituksen laatuvaatimusten laajentamista koskien liikenteen järjestelyjen toimivuutta ja turvallisuutta sekä vähähiilisen liikkumisen, erityisesti joukkoliikenteen, kävelyn ja pyöräilyn edellytysten toteutumista. HSL pitää erittäin tärkeänä, että yleis- ja asemakaavavaiheen suunnittelussa huomioidaan riittävästi joukkoliikenteen järjestämismahdollisuudet mm. tarvittavan infrarakenteen mitoituksen ja toiminnallisuuden kannalta. HSL:n näkemyksen mukaan oikea-aikainen viranomaisyhteistyö ja liikenteellisten vaikutusten arviointi monipuolisesti on tärkeää kuntakaavoituksessa, erityisesti konkreettisesti rakentamista ja infrasuunnittelua määrittävällä asemakaavatasolla.*

*Lausuntopyynnössä pyydetään kommentoimaan myös vaihtoehtoista maakuntakaavoituksen mallia. Vaihtoehtoisessa mallissa maakuntakaavan oikeusvaikutuksia ei rajattaisi laissa vaan maakuntakaava olisi nykyiseen tapaan kokonaisuudessaan oikeusvaikutteinen. HSL pitää vaihtoehtoisen maakuntakaavoituksen mallin mukaista ratkaisua kehityskelpoisempana kuin lakiluonnokseen sisältyvää mallia.*

<b>Ehdotus</b>	Hallitus päättää antaa liitteen 1 mukaisen lausunnon ympäristöministeriön luonnoksesta hallituksen esitykseksi kaavoitus- ja rakentamislainsiksi.
<b>Päätös</b>	
<b>Liitteet</b>	Liite 1 HSL:n lausunto / ympäristöministeriön luonnos hallituksen esitykseksi kaavoitus- ja rakentamislainsiksi Liite 2 Lausuntopyyntö luonnoksesta hallituksen esitykseksi kaavoitus- ja rakentamislainsiksi

**133**

**Kuntalain mukaista otto-oikeutta varten toimitetut päätökset**

Hallitus

Esittelijä Toimitusjohtaja Mika Nykänen  
Valmistelija Hallintopäällikkö Antti-Pekka Röntynen p. 040 827 1158

Hallitukselle on toimitettu kuntalain 92 §:n mukaista otto-oikeutta varten toimitusjohtajan ja osastonjohtajien viranhaltijapäätökset ajalta 18.10.–19.11.2021.

Päätösluettelo on liitteenä.

**Ehdotus** Hallitus päättää olla ottamatta käsiteltäväkseen liitteessä mainittuja päätöksiä.

**Päätös**

Liite Päätösluettelo 18.10.-19.11.2021

**Tiedoksi merkittävät asiat**

Hallitus

Esittelijä Toimitusjohtaja Mika Nykänen  
Valmistelija Hallintopäällikkö Antti-Pekka Röntynen p. 040 827 1158

HSL on antanut seuraavat lausunnot ja kannanotot:

- Lausunnon antaminen Uusimaa-ohjelmasta ja sen ympäristöselostuksesta;
- Lausunto Helsingin pysäköintipolitiikka 2022 -luonnoksesta;
- Lausunto kunnallisvalitukseen;
- Lausunto Läntisen Gesterbyn asemakaavasta.

HSL:lle ovat saapuneet seuraavat asiakirjat:

- Helsingin hallinto-oikeuden välipäätös liikenteen palveluiden järjestämistä koskevasta valituksesta ja lisäselvityspyyntö;
- Etelä-Suomen aluehallintoviraston päätös kantelun käsittelyn päättämisestä;
- Eduskunnan oikeusasiamiehen päätös: kansalliskielten yhdenvertaisuus Helsingin seudun liikenne-kuntayhtymän toiminnassa;
- Saaristoasiain neuvottelukunnan kannanotto Suomenlinnan asukasliikenteeseen liittyen.

**Ehdotus** Hallitus päättää merkitä asiat tiedoksi.

**Päätös**

Liitteet Lausunnon antaminen Uusimaa-ohjelmasta ja sen ympäristöselostuksesta (Dnro 331/2021)

Lausunto Helsingin pysäköintipolitiikka 2022 -luonnoksesta (Dnro 313/2021)

Lausunto kunnallisvalitukseen (263/2021)

Lausunto Läntisen Gesterbyn asemakaavasta (Dnro 379/2021)

Helsingin hallinto-oikeuden päätös liikenteen palveluiden järjestämistä koskevasta valituksesta (Dnro 263/2021)

Etelä-Suomen aluehallintoviraston päätös kantelun käsittelyn päättämisestä (Dnro 263/2021)

Eduskunnan oikeusasiamiehen päätös: kansalliskielten yhdenvertaisuus Helsingin seudun liikenne-kuntayhtymän toiminnassa (Dnro 92/2021)

Saaristoasiain neuvottelukunnan kannanotto Suomenlinnan asukasliikenteeseen liittyen (Dnro 391/2021)



135

**Seuraava kokous**

Hallitus

Esittelijä Toimitusjohtaja Mika Nykänen  
Valmistelija Hallintopäällikkö Antti-Pekka Röntynen p. 040 827 1158

**Ehdotus** Hallitus päättää kokoontua seuraavan kerran aiemmin päätetyn mukaisesti tiistaina 14.12.2021 klo 9.00. Kokous pidetään sähköisesti.

Seuraava iltakoulu on keskiviikkona 1.12.2021 klo 16.30 alkaen. Tarkempi paikka ilmoitetaan kokouskutsussa.

**Päätös**